362

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
ஏப்ரல் 12, 1999 தொகுதி 71
எண் 2.

வெளியீடு 16-02-2000

Issued 16-02-2000

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

திங்கட்கிழமை, ஏப்ரல் 12, 1999 - தொகுதி 71 - எண் 2

Monday, 12th April, 1999—Volume 71 - No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

Legislative Assembly Secretariat, Fort St. George,
Chennai - 600 009

லை ரூ. 3.00]

[Price Rs. 3.00

12-4-1999

உள்ளடக்கம்

பக்கங்கள்

1. இரங்கற் குறிப்பு—
   முன்னாள் உறுப்பினர் மறைவு — 187

2. இரங்கல் தீர்மானம்—
   முன்னாள் உறுப்பினர் திரு ஆகா.அ. அப்துல் சமது மறைவு — 187-196
   மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன் — 188-189
   திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன் — 189-190
   திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் — 190-193
   மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி — 193-195

3. வினாக்கள்-விடைகள்— — 196-223
   (அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் — 224-258
   (ஆ) உடுக்குறியிடாத வினாக்கள் (பதினோராவது பட்டியல்)

4. திரு. இரா. தாமரைக்கனி திரு. சொ. கருப்பசாமி ஆகியோரை பேரவைப் பணிகளினின்று நீக்கி வைத்த நாட்களைக் குறைக்கக் கோருதல். — 258-259

5. அறிவிப்புகள்—
   (அ) நிகழ்ச்சி நிரலில் உள்ள கவன ஈர்ப்பு, தள்ளி வைத்தல் — 259
   (ஆ) உறுப்பினர்களுக்கு மதிய உணவு ஏற்பாடு — 272

	பக்கங்கள்
6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1999-2000, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி	
(அ) கோரிக்கை எண் 38— சாலைகளும் பாலங்களும்	260-267
(ஆ) கோரிக்கை எண் 56— சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.	267-362
*மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்	260,267,271-272 291,297,314,332-357
திரு. டி. அமரமூர்த்தி	272-276
திரு. கோ. தளபதி	276-280
*திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்	264,270,280-283
*திரு. துரை சந்திரசேகரன்.	283-288
*திரு. நா. பெரியசாமி	261,268, 288-293,358,360
திரு. சி. வேலாயுதன்	264,271, 293-298,359,362
*திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்	263,270, 298-303,358,361
திரு. கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு	304-308
திரு. டி. மணி	261,308-314,358
*திரு. அ. அசோகன்	314-318
* டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி	318-323
*திரு. ஆர். சக்ரபாணி	323-326
திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்	326-332
7. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்	363-364

221183

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 29, **வெகுதான்ய - திருவள்ளுவர் ஆண்டு** 2030

1999 **ஏப்ரல் 12, திங்கட்கிழமை**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் **திரு. பி.டி.ஆர். பழனிவேல் ராஜன்** அவர்கள் தலைமையில் காலை 9-30 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"துணைநலம் ஆக்கம் தரூஉம் வினைநலம்
வேண்டிய எல்லாம் தரும்."

ஒருவருக்குக் கிடைக்கும் துணைவர்களால் வலிமை பெருகும்; அவர்களுடன் கூடி ஆற்றிடும் நற்செயல்களால் எல்லா நலன்களும் கிட்டும்.

1. இரங்கற் குறிப்பு

முன்னாள் உறுப்பினர் மறைவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இரங்கற் குறிப்புகள். தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முன்னாள் உறுப்பினர் திரு. பி. அரசன் அவர்கள் 8-4-1999 அன்று மறைவுற்றதைப் பேரவைக்கு வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். திரு. பி. அரசன் அவர்கள் சிதம்பரம் தனித் தொகுதிக்கு நடைபெற்ற இடைத் தேர்தலில் தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் 1962 ஆம் ஆண்டு வரை செவ்வனே பணியாற்றியுள்ளார். அன்னாரது மறைவினால் அவரைப் பிரிந்து வருந்தும் அவரது குடும்பத்தினருக்கு ஆழ்ந்த இரங்கலையும், அனுதாபத்தையும் பேரவையின் சார்பிலும், என் சார்பிலும் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

2. இரங்கல் தீர்மானம்.

முன்னால் உறுப்பினர் திரு. ஆ.கா.அ. அப்துல் சமது மறைவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இரங்கல் தீர்மானம். இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் தலைவர், மரியாதைக்குரிய

திரு. ஆ.கா.அ. அப்துல் சமது அவர்கள் நேற்று மாலை மரணமடைந்தார் என்கின்ற செய்தியை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர் மறைவு குறித்து மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்கள் தீர்மானத்தை முன்மொழியுமாறு அழைக்கின்றேன்.

* **மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரங்கல் தீர்மானம்.

"இந்திய யூனியன் முஸ்லீம்லீக் கட்சியின் அகில இந்திய பொதுச் செயலாளரும், தமிழ்நாடு மாநிலத் தலைவரும், 1964 ஆம் ஆண்டு முதல் 1976 ஆம் ஆண்டு வரை மாநிலங்களவை உறுப்பினராகவும், 1980 ஆம் ஆண்டு முதல் 1984 ஆம் ஆண்டு வரை மக்களவை உறுப்பினராகவும், 1985 ஆம் ஆண்டு முதல் 1988 ஆம் ஆண்டு வரை சென்னை, திருவல்லிக்கேணி தொகுதியிலிருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் உறுப்பினராகவும், அரசியல் துறையிலும், சமுதாயத் துறையிலும், தான் சார்ந்துள்ள சமய மார்க்கத் துறையிலும் தன்னை முழுமையாக ஈடுபடுத்திக் கொண்டவரும், தமிழ்ப் புலமை மிக்கவரும், இனிய பண்பும், மனித நேயம் மிக்கவருமான திரு. ஆ.கா.அ. அப்துல் சமது அவர்கள் 11-4-1999 அன்று தமது 73 வது அகவையில் மறைவுற்ற செய்தியை அறிந்து இப்பேரவை பெரும் அதிர்ச்சியும், ஆற்றொணாத் துயரமும் கொள்கிறது. அன்னாரது மறைவால் அவரைப் பிரிந்து வருந்தும் அவரது குடும்பத்தினருக்கும், இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் இயக்கத்தினருக்கும் ஆழ்ந்த இரங்கலையும், அனுதாபத்தையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறது."

மறைந்த இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் கட்சியின் மாநிலத் தலைவர் திரு. அப்துல் சமது அவர்களை அவர் மாணவராக இருந்த அந்த நாள் முதலாக அறிகிற ஒரு வாய்ப்பு எனக்கு இருந்தது. அந்த இயக்கத்தினுடைய செயலாளராகப் பல ஆண்டுகள் அவர் பணியாற்றியபோது, அதனுடைய தலைவர் காயிதே மில்லத் இஸ்மாயில் சாயபு அவர்களிடத்திலே மிகுந்த பற்றும் அவரைப் பின்பற்றுகிற உறுதியும் கொண்டவராக விளங்கி, அதே நேரத்தில் தந்தை பெரியார் அவர்களிடத்திலேயும், அறிஞர் அண்ணா அவர்களிடத்திலேயும், எங்களைப் போன்ற கழகத் தோழர்களிடத்திலேயும் மிகுந்த பற்றுதல் காட்டிப் பழகினார்கள். அவருடைய சமயக் கொள்கையிலே அவருக்கு எவ்வளவு உறுதி இருந்தாலும், பிற சமயத்தினரின் மனம் புண்படாமல் நடந்துகொள்வதிலேயும், கருத்துக்களை வெளியிடுவதிலேயும் மிகக் கவனமாக இருந்து, மனித நேய உணர்வோடு சமய நல்லிணக்கம் தோன்றுவதற்கு உதவும் ஒரு நல்ல இனிய தலைவராக விளங்கினார்கள். அண்மையில் உடல் நலம் குறைந்து, மீண்டும் உடல் நலம் தேறி வந்த

நிலையில், நல்ல நிலையில் அவரைக் கண்டு உரையாடுகிற வாய்ப்பு எனக்கு இருந்தது. இருந்தாலுங்கூட, மறுபடியும் கடுமையான நோய்க்கு ஆளாகி அவர் மறைய நேரிட்டுவிட்டது. இது தமிழ்நாட்டிற்கு ஒரு பெரிய இழப்பு. அவரது இயக்கத்தினருக்குத் தாங்கொணாத இழப்பு. வருத்தத்தைத் தரக்கூடிய இந்த இழப்பு நிகழ்ச்சியில் இந்த அவையின் சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் ஆழ்ந்த இரங்கலை அவருடைய குடும்பத்தினருக்கும், அவருடைய கட்சியினருக்கும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 9-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அனைத்து உறுப்பினர்கள் சார்பிலும், மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும், திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் அவர்களும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் பேசலாம் என்று கருதுகிறேன். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மறைந்த அப்துல் சமது அவர்கள் ஒரு நல்ல பண்பாடு மிக்க உயர்ந்த மனிதர் என்பதை எல்லோரும் ஒத்துக்கொள்ளக்கூடிய அளவுக்கு அவருடைய குண நலன்கள் அமைந்து இருந்தன என்பதை நாம் எல்லோரும் அறிவோம். அவர் நல்ல தமிழ் சொல்லாற்றலுக்கும், சிறந்த பண்பாட்டுக்கும் உரியவர் என்பதில் எந்தவிதச் சந்தேகமும் கிடையாது. அழகு தமிழும், இனிய குரலும் அவருக்குச் சொந்தமானவை. அவருடைய பேச்சைக் கேட்கும்போது மிகுந்த மகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு இனிமையான தமிழிலே பேசுகின்ற ஆற்றல் பெற்றவர். அதுமட்டுமல்ல, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் இந்து-முஸ்லீம் கலவரமே இல்லாத ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்குவதற்கு அவர் போன்ற நல்ல அரசியல் தலைவர்கள்தான் காரணம் என்பதை இந்த நாடு அறியும். இன்று அவருடைய மறைவுக்கு குன்றக்குடி அடிகளார் மிகுந்த, ஆழ்ந்த வருத்தத்தைத் தெரிவித்து, அவருடைய பண்புகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்லி, ஒரு நீண்ட அனுதாப அறிக்கையை விட்டிருக்கிறார் என்று சொன்னால் அவர் எவ்வளவு உயர்ந்த மனிதராக, மனித நேயம் மிக்கவராகத் திகழ்ந்தார் என்பதற்கு அது ஒரு எடுத்துக்காட்டாக அமைகிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல், சட்டமன்றத்திலும் இருந்திருக்கிறார். நாடாளுமன்றத்தில் பலதடவை பணியாற்றியிருக்கிறார். இரண்டு தடவை மாநிலங்களவையிலும், ஒரு தடவை நாடாளுமன்றத்திலும் அவர் உறுப்பினராக இருந்துள்ளார். சென்னை மாநகராட்சியிலும்

உறுப்பினராக இருந்து இருக்கிறார். ஆகவே, எல்லா துறைகளிலும் ஜனநாயக முறையிலே பங்குகொண்டு தமிழக மக்களுக்கு, தமிழ் நாட்டிற்கு பல அரிய தொண்டுகளை ஆற்றியிருக்கிறார்.

எங்களுடைய இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குப் பல தடவை வந்திருக்கிறார்; பல நண்பர்களைப் பெற்றிருக்கிறார். 1967 ஆம் ஆண்டு நாடாளுமன்றத்திற்குக் காங்கிரஸ் சார்பாக நான் இராமநாதபுரம் தொகுதியில் போட்டியிட்டேன். அப்போது, தி.மு.க. கூட்டணி சார்பாக அப்துல் சமது கட்சியைச் சார்ந்த முஸ்லீம் லீக் வேட்பாளர் என்னை எதிர்த்துப் போட்டியிட்டார். தேர்தல் எல்லாம் நடந்து முடிந்து, வாக்கு எண்ணிக்கை எல்லாம் முடிந்து முஸ்லீம் லீக் வேட்பாளர் வெற்றி பெற்ற பிறகு, அப்துல் சமது அவர்களும், காயிதே மில்லத் அவர்களும் என்னை அழைத்து—நான் அப்போது மிக இளைய வயதுடையவனாக இருந்தேன்—எங்களுடைய சமுதாயத்தைப் பற்றி ஒரு வார்த்தைகூட தவறாகப் பேசாமல், சாதி உணர்வை உண்டாக்காமல் ஒரு சிறந்த பண்போடுகூடிய நல்ல இளைஞராக நீங்கள் தேர்தலிலே நடந்துகொண்டீர்கள், உங்களுக்கு எங்களுடைய பாராட்டுக்கள் என்று, வெற்றி பெற்ற பிறகு அவர்கள் என்னைப் பாராட்டியது இன்றும் என்னுடைய நினைவில் இருக்கிறது.

கடந்த 32 ஆண்டு காலமாக அவரோடு நான் தொடர்பு வைத்திருந்தேன். சில நேரங்களில் எங்களோடு கூட்டணி இருக்கும், சில நேரங்களில் எதிர்த்து நிற்பார்கள். என்றாலும்கூட, மனித நேயம் என்கின்ற முறையில், ஒரு நல்ல மனிதர் என்கின்ற முறையில் மிகச் சிறந்த மனிதராக அவர்கள் விளங்கினார்கள். முஸ்லீம் லீக் என்பது கட்சியின் பெயராக இருந்தாலும்கூட, முஸ்லீம்கள் இந்த நாட்டுக்குச் சொந்தக்காரர்கள், மற்ற சமுதாயத்தினரோடு நெருங்கிப் பழகக்கூடியவர்கள், உரிமையுடையவர்கள் என்பதை அழுத்தந்திருத்தமாக இந்த நாட்டுக்கு உணர்த்திய அந்த மாபெரும் மனிதர் இன்று நம்மைவிட்டு மறைந்து விட்டார். எல்லாம் வல்ல இறைவன் அவருடைய ஆத்மா சாந்தியடைய துணைபுரிய வேண்டுமென்று கேட்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜனாப் அப்துல் சமது சாகிப் அவர்களுடைய மறைவு இஸ்லாமிய சமுதாயத்திற்கு மட்டுமல்லாமல், தமிழகத்தில், இந்தியாவில் நியாயமான,

நேர்மையான, நிதானமான அரசியலை விரும்பக்கூடியவர்கள் அனைவருக்கும் ஒரு பேரிழப்பு என்பதில் ஐயமில்லை.

எனக்கு இருந்த நீண்ட கால அரசியல் தொடர்பு, கண்ணியத்திற்குரிய காயிதே மில்லத் அவர்களுடைய பள்ளியில் சேர்ந்து நானும் அரசியல் பயிலத் தொடங்கிய காலத்தில், அந்தப் பள்ளியில் எனக்கு மூத்தவராக, தலைவருடைய எண்ணங்களை வெளிப்படுத்தக்கூடியவராக, எங்களுக்கெல்லாம் நேர்வழி காட்டக்கூடியவராகத் திகழ்ந்தார்கள் மறைந்த ஜனாப் அப்துல் சமது சாகிப் அவர்கள்.

முற்பகல் 9-40

காயிதே மில்லத் அவர்களுக்குப் பிறகு அப்துல் வஹாப் ஜானிபாய் அவர்கள் தலைமைப் பொறுப்பையேற்று இரண்டு ஆண்டுகள் பணியாற்றிய பிறகு, அந்தப் பொறுப்பிற்கு அப்துல் சமது சாகிப் அவர்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டார்கள். அவர்களோடு பொதுச் செயலாளராகப் பணியாற்றக்கூடிய வாய்ப்பை நான் நீண்டகாலமாகப் பெற்றிருந்தேன். எவ்வளவுதான் கருத்து வேறுபாடுகள் எங்களுக்கிடையே இருந்திருந்தாலும், மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கே சுட்டிக்காட்டியதைப்போல், மனிதாபிமானமிக்க, பண்புள்ள ஒரு பெரிய மனிதராக அவர்கள் திகழ்ந்தார்கள். நாங்கள் எப்பொழுதும் தனிப்பட்ட முறையிலே அன்போடு பழகுவோம். என்னுடைய கருத்துக்களைப் பற்றி அவர் விமர்சிக்கமாட்டார்; அவருடைய கருத்துக்களை நான் விமர்சிக்கமாட்டேன். தனிப்பட்ட முறையிலே அன்பு செலுத்தி வந்தோம். ஒரே மரத்தில் இன்னொரு கிளையில் தோன்றிய மலராக அவர்கள் திகழ்ந்தார்கள். சிறந்த எழுத்தாளர்; சிறந்த பேச்சாளர்; சிறந்த சிந்தனையாளர். எதையும் உணர்ச்சிவசப்படாமல், அழுத்தமாக, ஆழமாகச் சிந்தித்து தெளிவுபடப் பேசக்கூடியவர், அப்துல் சமது சாகிப் அவர்கள். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களாலேயே பலமுறை அவர்கள் பாராட்டப்பட்டவர்கள். அவருடைய இனிய தமிழ், அந்தத் தமிழைப் பேசும்போது, அவர் பயன்படுத்துகின்ற நடை, இவையெல்லாம் அண்ணாவைப் பெரிதும் கவர்ந்தன. பெரியார் போன்ற நம்முடைய மாபெரும் தலைவர்களோடும் அவருக்கு நெருக்கம் மட்டுமல்ல; உருக்கமும் இருந்தது. இன்னும் சொல்லப்போனால், பெரியாருடைய கருத்துக்களை ஏற்றுக்கொண்ட இஸ்லாமியத் தலைவர்களிலே அவரும் ஒருவராகத் திகழ்ந்தார். அவர் இவ்வளவு விரைவில் உடல் நலம் பாதிக்கப்பட்டு, நம்மைவிட்டுப் பிரிந்துவிடுவார் என்று நான் கருதவில்லை. ஒரு மாதத்திற்கு முன்புதான் அவர்கள் தன்னுடைய இயக்கத்தினுடைய பொன் விழாவை நடத்தினார்கள். எனக்குக்கூட

மிக உருக்கமான ஒரு கடிதம் எழுதினார்கள். நான்கூட, அதிலே நானும் பங்கு கொள்கிறேன்; ஏனென்றால் முஸ்லீம் லீக்கில் நான் வளர்ந்ததோடு, முஸ்லீம் லீக்கை இந்தியா முழுவதும் வளர்த்ததிலே எனக்கும் ஒரு சிறிய பங்குண்டு; எனவே, முஸ்லீம் லீக்கினுடைய இந்தப் பொன் விழாவில் நானும் எல்லா வகையிலும் என்னை ஈடுபடுத்திக்கொண்டு, பெருமைப்படுகிறேன் என்ற அளவிற்கு அவர்களுக்கு நான் பதில் அளித்தேன். ஆனால், ஒரு மாதத்திற்குள்ளாக உடல்நிலை இந்த அளவிற்குப் பாதிக்கப்பெற்று, அவர்கள் நம்மை விட்டுப் பிரிந்துவிடுவார்கள் என்று நான் எண்ணிப்பார்க்கவில்லை.

குறிப்பாக, டாக்டர் கலைஞர் அவர்களோடு அவருக்கு இருந்த நெருக்கம், அவருக்கு இருந்த நட்பு இவற்றையெல்லாம் நான் எண்ணிப் பார்க்கிறேன். இந்தத் துயரத்தில் யார் பங்கு கொள்கிறார்கள்; யார், யாருக்கு இரங்கல் தெரிவித்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று எனக்குத் தெரியவில்லை. நம்முடைய அவை முன்னவர் அவர்கள், அவர்களைக் குறித்துச் சொல்லும்போது உளமெல்லாம் நெக்குருக, அவர்கள் தன்னுடைய எண்ணங்களை வெளியிட்டார்கள். கலைஞர் அவர்களுக்கு நாம் ஆறுதல் தெரிவிப்பதா அல்லது அவர் நமக்கு ஆறுதல் தெரிவிப்பதா என்று தெரியாமல் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எவ்வளவுதான் அரசியல் வேறுபாடுகள் இருந்தாலும், நம்முடைய எண்ணமும், நம்முடைய உள்ளமும் ஒன்றித்து நின்று நம்முடைய அரசியல் தொடங்கியது என்பதை யாராலும் மறுத்துவிட முடியாது; மறந்துவிட முடியாது.

முற்பகல் 9-45

எவ்வளவோ வேறுபாடுகள் இருக்கலாம். ஆனால், நாம் பெரியாரை நினைக்கும்போது, அண்ணாவை நினைக்கும்போது, கண்ணியத்திற்குரிய காயிதே மில்லத் அவர்களை நினைக்கும்போது, எவ்வளவுதான் உணர்வுகள் மாறுபட்டு இருந்தாலும், அந்தப் பெரும் தலைவர்களுடைய பாதையில் பீடுநடை போட்டவர்கள் நம்மவர்கள்; நம்முடைய உடன்பிறப்புகள்; உணர்வால், உள்ளத்தால் ஒன்றுபட்டவர்கள் என்ற எண்ணம் நம்முடைய உள்ளங்களில் மேலோங்கும்போது, அந்த மறைவைக் குறித்து நாம் பெரிதும் வருந்துகிறோம், துயருறுகிறோம். எனவே, இந்திய தேசிய லீக்கின் சார்பாக நான் என்னுடைய இரங்கலை அந்தக் குடும்பத்தினருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்தக் குடும்பத்தினருடைய அந்தத் துக்கத்திலே நானும் சம பங்கு கொள்கின்றேன். இந்த அவையின் மூலமாக, தங்கள் மூலமாக நல்ல

தமிழ் பேசி, நல்ல தமிழ் எழுதி, நல்ல சிந்தனையோடு எதையும் தெளிவாக எடுத்துக் கூறுகின்ற பாங்கினை, எல்லா சமுதாய மக்களோடும், இணக்கத்தோடும் அணுக்கத்தோடும் வாழ வேண்டும் என்கின்ற அவருடைய நிரந்தரமான எண்ணத்தை, யாரையும் சீண்டுகின்ற வகையில், யாருடைய உள்ளமும் துடிக்கின்ற வகையில் பேசுவதைத் தவிர்த்து, கருத்து மாறுபாடுகளை எப்படி தெளிவாகப் பண்போடு சொல்ல வேண்டும் என்பதற்கு ஒரு நல்ல விளக்கமாகத் திகழ்ந்த என்னுடைய அருமை அண்ணன் ஏறக்குறைய 35 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக அரசியலிலே ஒன்றுபட்டு செயல்பட்டு என்றைக்கும் நட்பு மாறா, அன்பு மாறா மாறுபாடுகள் வெளிப்படுத்தப்பட்டு இன்று அவர் மறைந்துவிட்ட நிலையில் எங்களைப் போன்றவர்கள் மிகவும் துயருறுகிறோம். ஒருசிலர்தான் காயிதே மில்லத் அவர்களுடைய வாரிசுகளாக நம் நாட்டில் இப்போது அரசியல் பயின்று கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களிலே மூத்தவராக அப்துல் சமது அவர்கள் இருந்தார்கள். எனவே, காயிதே மில்லத் அவர்களுடைய பாரம்பரியம், அவருடைய உள்ளம், எண்ணம் இவற்றிற்கு சொந்தம் கொண்டாடிய அப்துல் சமது அவர்கள் மறைந்துவிட்டதால், டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் தங்களுடைய இரங்கல் செய்தியில் குறிப்பிட்டிருப்பதைப்போல இஸ்லாமியர்கள் அனைவருடைய உள்ளத்திலும் ஒரு மாபெரும் அதிர்ச்சி ஏற்பட்டு இருக்கிறது, அந்த இழப்பை நாம் உணர்கின்றோம். எனவே, நான் என்னுடைய ஆழ்ந்த இரங்கலை இந்த அவையின் மூலமாக தொடர்புடைய அனைவருக்கும், தமிழ்நாட்டு மக்களுக்கும், நல்ல அரசியலை நடத்தும் அனைவருக்கும் தெரிவித்து அமர்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

* **மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் நண்பர் அப்துல் லத்தீப் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டதைப்போல யார் யாருக்கு ஆறுதல் சொல்வது என்று புரியாத ஒரு நிலையில் நம்முடைய தமிழ்க் குடும்பத்தில் ஒரு பெரும் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. மேடையிலே வீசிய மெல்லிய பூங்காற்று திடீரென்று நின்றுவிட்டது என்பதற்கேற்ப நீண்ட காலம், ஏறத்தாழ 40 ஆண்டு காலம் தமிழக அரசியல் வரலாற்றில் தன்னுடைய தனி முத்திரையைப் பதித்து அருந்தொண்டாற்றிய என்னுடைய அன்புகெழுமிய நண்பர் அப்துல் சமது அவர்களுடைய மறைவு, இந்த அவையிலே உள்ளவர்களுக்கு மாத்திரமல்ல, தமிழகத்திலே உள்ள இஸ்லாமியப் பெருமக்களுக்கு

மாத்திரமல்ல, இஸ்லாமியர் அல்லாத தமிழ் மக்கள் அத்தனை பேருக்கும் பேரதிர்ச்சியாகும்.

அவை முன்னவர் அவர்கள் இங்கே இரங்கல் தீர்மானத்தை முன்மொழிந்தபோது குறிப்பிட்டவாறு மாணவப் பருவத்திலிருந்தே அவர் சார்ந்த இயக்கம் இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் என்றாலும்கூட, அவருடைய இயக்கத்தினுடைய தலைவராக கண்ணியத்திற்குரிய காயிதே மில்லத் அவர்களை ஏற்றுக் கொண்டிருந்தார் என்றாலும்கூட, திராவிட இயக்கத்தின்பால பெரும் மதிப்பும், மரியாதையும், பேரன்பும் கொண்டு தந்தை பெரியாரிடத்தில், பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களிடத்தில், எங்களிடத்தில் அவர் பழகியவிதம், அவர் வெளிப்படுத்திய பண்பாடு இவற்றை என்றைக்கும் மறக்க இயலாது. கடந்த 2, 3 ஆண்டு காலத்தில் மாதம் ஒரு முறையாவது அவர் என்னை வந்து சந்தித்திருக்கிறார். பல்வேறு பிரச்சினைகள், தமிழ்நாட்டிலே மனித நேயம் ஓங்குவதற்கும், மத நல்லிணக்கம் ஏற்படுவதற்கும் ஆற்ற வேண்டிய காரியங்கள், இவற்றைப் பற்றி எல்லாம் பேசியிருக்கிறார்.

முற்பகல் 9-50

அண்மையிலேதான், கடந்த மாதத்தில், இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீகினுடைய பொன் விழாவைக் கொண்டாட வேண்டுமென்று திட்டமிட்டு, அவர் எண்ணியவாறு மிகச் சிறப்பாக அந்த விழாவைக் கொண்டாடினார். 1947 அல்லது 1949 ஆம் ஆண்டில், 50 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக், பாகிஸ்தான் பிரிவினைக்குப் பிறகு, தமிழகத்திலே, காயிதே மில்லத் அவர்களுடைய தலைமையிலே உருவான அந்தக் காலகட்டத்தில், இன்றைய இராஜாஜி மண்டபத்திலேதான், அதன் முதல் கவுன்சில் கூட்டம் நடைபெற்றது என்பதற்காக, இந்தப் பொன் விழாவையும், அதே இராஜாஜி மண்டபத்திலே நடத்த வேண்டுமென்ற ஆசையை என்னிடத்திலே வெளியிட்டு, அதற்கான வாய்ப்பை வழங்க வேண்டும் அரசின் சார்பாக என்று அவர் வலியுறுத்தியபோது, நான் அதிலே சட்டதிட்டங்கள் எதையும் பார்க்காமல், ஒரு மாபெரும் அரசியல் கட்சி, காயிதே மில்லத் தலைமையிலே வந்த அரசியல் கட்சி, அதனுடைய பொன் விழா என்கிற அந்த அளவில் விழா என்ற நிலையிலே நடத்திக் கொள்வதற்கு அவர்களுக்கு வசதிகளையும், வாய்ப்புகளையும் செய்து தந்தேன்.

பேராசிரியர் இங்கே சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, கடந்த சில வாரங்களுக்கு முன்பு பொன் விழா நடத்தி முடிந்த பிறகு, இதயக் கோளாறின் காரணமாக மருத்துவமனையில் அவர் சேர்க்கப்பட்டு, சிகிச்சை முடிந்து, சிகிச்சைக்கு நல்ல பயன் விளைந்து, நாங்கள் எல்லோரும் அவரைச் சென்று பார்த்தபோது, எவ்வளவு மகிழ்ச்சியுடன் இருந்தார் என்பதையும் எண்ணிப் பார்க்கின்றேன். சில நாட்களுக்கு முன் திடீரென்று அவருடைய மூளை நரம்பு வெடித்து, பேசுவதற்கான சக்தியை இழந்தார் என்ற செய்தியைக் கேள்விப்பட்டு, கவலைக்கு இடமான சூழ்நிலையில் அவர் இருப்பதை அறிந்து, அன்று காலையிலே மருத்துவமனைக்குச் சென்று அவரைப் பார்த்தோம். அப்போது அவர் இவ்வளவு விரைவிலே எங்களைவிட்டுப் பிரிவார் என்று யாரும் எண்ணிடவில்லை. பிரிந்து விட்டார் என்றாலும்கூட, நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கே எடுத்துக் காட்டியதைப்போல, நல்ல மனம் படைத்தவராய், எதிரிகளாக கட்சிகளின் சார்பிலே இருந்தவர்களைக்கூட நண்பர்களாகக் கருதக்கூடியவராய், எந்தவகையிலும் தமிழகத்திலே மத வேறுபாடுகளால் எத்தகைய சிறு கிளர்ச்சிகூட விளையக் கூடாது என்று எண்ணுகின்ற உள்ளம் படைத்தவராய்த் திகழ்ந்த அவரை, இன்று பிரிந்திருப்பது, அனைவருக்கும் பெரும் இழப்பாகும். குறிப்பிட்ட ஒரு கட்சிக்கு ஏற்பட்ட இழப்பு என்று கருத முடியாமல், அனைவருக்கும் பேரிழப்பாகும். எவ்வளவு கருத்து மாறுபாடுகள் இருந்தாலும்கூட, காண்கிற நேரத்திலே அவற்றையெல்லாம் ஓர் ஓரத்திலே ஒதுக்கி வைத்துவிட்டு, புன்னகை ததும்ப அவர் பேசுவதும், பழகுவதும் என்றைக்கும் மறக்க முடியாதவை ஆகும்.

இன்றுகூட காலையிலே, நானும், பேராசிரியரும், அமைச்சர் பெருமக்களும் சென்று அவருக்கு மரியாதை செலுத்துகிறபோதுகூட, "உறங்குவது போலும் சாக்காடு" என்று சொன்ன வள்ளுவருடைய குறள்தான் என் நினைவுக்கு வந்தது. அப்படித் தூங்குகிற நிலையிலேதான்' அவர் இயற்கையெய்திய அந்தக் காட்சியைத்தான் நான் இன்றைக்குக் காண நேர்ந்தது. அந்தப் பெரியவருடைய எண்ணம் நிறைவேற, அவருடைய அடியொற்றி அனைவரும் பாடுபட வேண்டும் என்ற உறுதியை எடுத்துக் கொள்வதுதான் நாம் அவருக்குச் செலுத்தும் இரங்கல் என்று கூறி, இந்த அரசின் சார்பாக அவருடைய குடும்பத்தார்க்கும், உற்றார் உறவினர்க்கும், இயக்க நண்பர்களுக்கும் ஆழ்ந்த இரங்கலைத் தெரிவித்து அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்களும், எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும், திரு. அப்துல் லத்தீப் அவர்களும் சொன்ன கருத்துக்களையொட்டி, அவையிலே இருக்கின்ற எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களும் பேச வேண்டுமென்று விரும்பினார்கள். காலத்தின் அருமை கருதி, எல்லோரின் சார்பிலே இவர்கள் பேசிவிட்டார்கள் என்று சொல்லி, இவர்கள் தெரிவித்த இரங்கலோடு என்னுடைய இரங்கலையும் பேரவையின் சார்பில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவருடைய கட்சியின் பொன் விழா நடந்த நேரத்தில், பலமுறை தொலைபேசியிலே என்னிடம் தொடர்புகொண்டு, சில ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல, இவ்வளவு விரைவிலே அவர் மறைந்து விடுவார் என்று யாருக்கும் தெரியாது.

இப்போது, இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றும் முகத்தானும், மறைந்த முன்னாள் உறுப்பினர் திரு. அரசன் அவர்களுக்கு மரியாதை செலுத்தும் வகையிலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் எழுந்து நின்று ஒரு மணித்துளி அமைதி காக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் எழுந்து நின்று ஒரு மணித்துளி அமைதி காத்ததன்மூலம் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது.)

முற்பகல் 9-55

3. வினாக்கள்-விடைகள்

(அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள். வினா எண் 341, திரு. ஜி. பழனிசாமி, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்

341—

மேல்நிலைப் பள்ளிக்குக் கட்டடம்

***15337—திரு. ஜி. பழனிசாமி:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவாரூர் மாவட்டம், முத்துப்பேட்டை அரசு மேல்நிலைப் பள்ளிக்குப் புதிய கட்டடம் கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) திருவாரூர் மாவட்டம், முத்துப்பேட்டை அரசு மேல்நிலைப் பள்ளிக்குக் கூடுதலாக இரு வகுப்பறைகள் கட்டிக் கொடுக்க ரூ.4.4 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கப்பட்டு, அரசாணை நிலை எண் 278, பள்ளிக் கல்வி, நாள் 24-7-1998-ல் அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 342, திரு. கொ.வீ. நன்னன், மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

342—

செங்கத்தில் மகளிர் கல்லூரி

***19322—திரு. கொ.வீ. நன்னன்:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவண்ணாமலை மாவட்டம், செங்கத்தில் அரசினர் மகளிர் கல்லூரியை நிறுவ அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போது?

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) கருத்துரு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 343, திரு. க. மணிவர்மா, மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

[1999 ஏப்ரல் 12

343—

ஆரம்ப சுகாதார நிலையம்

***13882—திரு. க. மணிவர்மா:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தண்டராம்பட்டு தொகுதி, ராயண்டபுரத்தில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைத்துத்தர அரசு முன் வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) ராயண்டபுரம் கிராமம், தண்டராம்பட்டு ஊராட்சி ஒன்றியத்தினைச் சார்ந்தது. இந்த ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் மக்கள் தொகைக்குக் கூடுதலாகவே ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்கள் செயல்படுவதாலும், ராயண்டபுரம் கிராமத்தில் துணை சுகாதார நிலையம் செயல்படுவதாலும், அக்கிராமத்திற்கு 8 கி.மீ. தூரத்தில் தண்டராம்பட்டு மற்றும் பெருங்குளத்தூர் ஆகிய இடங்களில் இரண்டு ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்கள் செயல்படுவதாலும், ராயண்டபுரத்தில் புதிதாக ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைக்க சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 344, திரு. செங்கை சிவம் மற்றும் திரு. டி.சி. விஜயன், மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

344—

மின்கேபிள்களை பூமிக்கடியில் அமைத்தல்

***14376—திரு. செங்கை சிவம்,**

திரு. டி.சி. விஜயன்:

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவொற்றியூர் தொகுதி, தன்னிறைவுத் திட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட கவியரசு கண்ணதாசன் நகர் முழுவதும் மின்சாரக்

1999 ஏப்ரல் 12]

கம்பிகள் வீட்டிற்கு மேலே செல்வதால் ஏற்படும் அபாயத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு மின் கம்பிகளை பூமிக்கடியில் அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) குறிப்பிட்ட இடங்களை ஆய்வு செய்து அத்தியாவசியமாக தேவைப்படும் இடங்களில் மட்டும் புதைவடங்களாக மாற்ற மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டுள்ளது.

திரு. செங்கை சிவம்: மாண்புமிகு, பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதேநேரத்தில் தமிழகத்திற்குத் தேவையான 5500 மெகாவாட் மின் உற்பத்தியை சரி செய்தும்கூட, கர்நாடகா மற்றும் ஆந்திர மாநிலங்களில் மின்வெட்டு அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தினால், அவர்கள் நமது மாநிலத்திலிருந்து மின்சாரத்தை உறிஞ்சுகிறார்கள் எனத் தெரிகிறது. அது உண்மையா, இதன்மீது என்ன நடவடிக்கையை அரசு எடுத்திருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டதைப் போல நமக்குத் தேவையான 5500 மெகாவாட் மின்சாரம் நம்மிடத்திலே இருந்தும்கூட, சில நேரங்களிலே ஆந்திராவும், கர்நாடகாவும் நம்முடைய மின்சாரத்தை உறிஞ்சிவிடுகிறார்கள். அவர்கள் Over draw செய்கிறார்கள். இதுகுறித்து தலைமை மின் பொறியாளர் 4 தினங்களுக்கு முன்னால் கர்நாடகம் சென்று Southern Grid -மினுடைய அதிகாரிகளிடத்திலே பேசியிருக்கிறார்கள். நானும் 4, 5 தினங்களுக்கு முன்னாலே டெல்லிக்குச் சென்றிருந்தபோது, மத்திய அமைச்சர் மாண்புமிகு ரங்கராஜன் குமாரமங்கலம் அவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லி, எப்படியாவது தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து மின்சாரத்தை அவர்கள் உறிஞ்சாமல் இருப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்திருக்கின்றேன். அதன் விளைவாக, நேற்றிலிருந்து இதுவரையிலே அப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் நடைபெறவில்லை. தொடர்ந்து இதே நிலைமை நீடிக்குமானால்

தமிழ்நாட்டிற்கு எந்தவகையான மின்சாரப் பிரச்சினையும் இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் வினாக்கள் 345 மற்றும் 346 நாளை எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

வினா எண் 347, திரு. ச.க. வெங்கடேசன், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

347—

சொகுசுப் பேருந்துகளை இயக்குதல்

***14677—திரு. ச.க. வெங்கடேசன்:**

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் இயக்கும் அதிநவீன தொழில் நுட்பத்துடன் கூடிய சொகுசுப் பேருந்துகளை இதர மாவட்டத் தலைநகர்களுக்கும் நீட்டிக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் அதிநவீன தொழில் நுட்பத்துடன் கூடிய சொகுசுப் பேருந்துகளைப்போல இதர மாவட்டத் தலைநகர்களிலும் இயக்க செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

முற்பகல் 10-00

திரு. ச.க. வெங்கடேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சொகுசுப் பேருந்துகளை சென்னை மாநகரத்திலே விட்டிருப்பதைப் போல அனைத்து மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும், குறிப்பாக காஞ்சிபுரம் மாநகரத்திலும் விடுவதற்கு அரசு மறுபரிசீலனை செய்யுமா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்பும் அதேநேரத்தில், தாம்பரத்திலிருந்து சென்னை மாநகரத்திற்கு மேலும் சில சொகுசுப் பேருந்துகளை விட அரசு முன்வருமா? மேலும் மேல்மருவத்தூரிலிருந்து, மதுராந்தகம், காஞ்சிபுரம் போன்ற...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஒரு வினாதான் கேட்க வேண்டும். நீங்கள் 15 வினாக்களைக் கேட்கக் கூடாது. நீங்கள் உட்காருங்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாம்பரத்திலிருந்து பாரிமுனைவரை சொகுசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான அறிவிப்புகள் மானியக் கோரிக்கையின்போதே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவை விரைவில் விட ஏற்பாடு செய்யப்படும். சொகுசுப் பேருந்துகளில், குறிப்பாக பேருந்து கட்டணங்கள் கொஞ்சம் அதிகமாக வசூலிக்கப்படுன்றன. முதல் 14 கிலோமீட்டர் வரையிலும் 5 ரூபாய், 17 கிலோமீட்டர் வரையிலும் 7 ரூபாய், 21 கிலோமீட்டர் வரையிலும் 8 ரூபாய், 23 கிலோமீட்டர் வரையிலும் 8.50 ரூபாய் பேருந்து கட்டணமாக வசூல் செய்யப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமே இது இயக்கப்படுவதற்குக் காரணம் இங்கே தனியார் பேருந்துகள் இல்லை. ஆகவே, இதிலே பேருந்துகளுடைய வசதியின் காரணமாக பயணிகள் அதிகமாக வருகிறார்கள், கவர்ச்சியாகவும் இருக்கிறது, வசூலும் இருக்கிறது. மற்ற இடங்களிலேயும் இதை விரிவுபடுத்துவோம் என்று சொன்னால், அங்கே தனியாரும் இதுபோன்ற பேருந்துகளை இயக்குகின்ற காரணத்தினால், அதிலே கட்டணம் குறைவாக இருக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறபோது இந்தப் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்வதற்கு பயணிகள் முன்வரமாட்டார்கள். ஆகவேதான், இதை விரிவுப்படுத்துகிற யோசனை எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 348, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

348—

கணினி மூலம் முன்பதிவு

***20213—திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்:**

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சிதம்பரம் பேருந்து நிலையத்தில் பயணிகளின் வசதிக்காக கணினி மூலம் முன்பதிவு செய்யும் முறை செயல்படுத்தப்படுமா?

[1999 ஏப்ரல் 12

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கணினி வசதி என்பது தமிழகம் முழுவதும், இந்தியா முழுவதும் பரவிக் கொண்டிருக்கிறது. அதிலும் குறிப்பாக நம்முடைய தமிழக முதல்வர் அவர்கள் கணினிமயமாவதை மிகவும் ஆர்வத்தோடு நிறைவேற்றிக் கொண்டு வருகின்றார். அந்தவகையிலே சிதம்பரம் பேருந்து நிலையத்தை கணினிமயமாக்கி, பதிவு செய்வதற்கு வசதிசெய்து தரவேண்டும். அதோடு மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே அந்தப் பகுதியிலே, சிதரம்பரத்திலிருந்து 8 வழித்தடங்கள் சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருந்தன. ஆனால், தற்சமயம் அது நான்காகக் குறைக்கப்பட்டும், அந்த நான்கு கூட சரியாக இயக்கப்படுவதில்லை. நானே இரண்டு முறை பேருந்துக்காகச் சென்று காத்திருந்து, பேருந்து வராமல் அடுத்தப் பேருந்திற்கு அதாவது நாகப்பட்டினத்திலிருந்து வரக்கூடிய பேருந்துக்கு மாறி வர வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. அதுகுறித்து நடவடிக்கை எடுத்து, பழையபடி 8 வழித்தடங்களை இயக்குவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கணினிமயமாக்குகிற முயற்சிகள் வருங்காலத்தில் நிதி நிலைக்கேற்ப படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படும். மேலும், சிதம்பரத்திலிருந்து சென்னைக்கு 4 பேருந்துகளும், சிதம்பரம் வழியாக மயிலாடுதுறையிலிருந்து சென்னைக்கு 7 பேருந்துகளும், நாகப்பட்டினத்திலிருந்து சிதம்பரம் வழியாக சென்னைக்கு 10 பேருந்துகளும் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, இந்தப் பேருந்து வசதிகள் ஓரளவிற்கு சிதம்பரத்தில் இருந்துகொண்டு இருக்கின்றன. தனியாக அங்கே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற அந்தப் பேருந்துகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான திட்டம் இப்போது எதுவும் இல்லை. அந்தப் பேருந்துகள் முறைப்படுத்தப்பட்டு சரியாக இயக்குவதற்கு அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்.

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ச. அழகிரி.

திரு ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவை தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அப்துல் நாசர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல 8 பேருந்துகள் ஓடிய இடத்திலே 4 பேருந்துகளாகக் குறைத்திருக்கிறீர்கள். அதனால் பொதுமக்கள் மத்தியிலே பெரிய விரக்தி ஏற்பட்டிக்கிறது. எங்களைப் பார்த்துக் கேட்கிறார்கள், பிற இடங்களில், குறிப்பாக விழுப்புரத்திலே அதிகமாக பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றனவே, ஏன் சிதம்பரத்தில் மட்டும் குறைவாக ஓடுகிறது என்று கேட்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, 322 என்ற எண்ணுள்ள ஒரு நகரப் பேருந்து ஓடிக்கொண்டு இருந்தது. அதையும் நிறுத்திவிட்டீர்கள். மாண்புமிகு அமைச்சரோடு நாங்கள் நன்றாகத்தான் இருக்கின்றோம். சந்தோஷமாகத்தான் இருக்கின்றோம். பேசிக்கொண்டுதான் இருக்கின்றோம். ஆனால் பேருந்துகள் மட்டும் ஓட மறுக்கின்றன. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் புதியதாகப் பேருந்து விடவில்லை என்றாலும், ஓடிய பேருந்துகளை மீண்டும் ஓட்டுவதற்காவது ஆவன செய்வாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விரைவுப் பேருந்துகள்தான் இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அதிக நட்டத்திலே இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்ற பேருந்துகள் ஆகும். விழுப்புரத்தை தலைமையிடமாகக் கொண்டு இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளிலேயிருந்து எதுவும் நிறுத்தப்படவில்லை. இந்த விரைவுப் பேருந்துகளை நிறுத்தி 400 கிலோமீட்டருக்குமேல் ஓடுகின்ற பேருந்துகளிலே மட்டும் 7 பேருந்துகளை இயக்கி மற்ற வழித்தடங்களில் ஆங்காங்கே இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக இதுபோன்ற வழித்தடங்களை இயக்கலாம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, அதற்கான ஏற்பாடுகளைத்தான் அரசு இப்போது மேற்கொண்டிருக்கிறது. நிச்சயமாக விழுப்புரம் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக குறைவாக இருக்கிற 4 பேருந்துகளையும் கூடிய விரைவில் இயக்குவதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசு மேற்கொள்ளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 349, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

[1999 ஏப்ரல் 12

349—

மனைப் பட்டா வழங்குதல்

***10001—திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்:**

மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

பவானி தொகுதியில் வரதநல்லூர் ஊராட்சி, தொட்டிப்பாளையம் ஊராட்சிப் பகுதிகளில் சுமார் 25 வருடங்களுக்கு மேல் திருக்கோயில்களுக்குச் சொந்தமான இடங்களில் குடியிருப்போருக்கு மனைப் பட்டா வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன், தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

முற்பகல் 10-05

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஈரோடு மாவட்டம் பவானி ஒன்றியத்தில், தொட்டிப்பாளையம் ஊராட்சியிலேயும், வரதநல்லூர் ஊராட்சியிலேயும் 30 ஆண்டுகளிலிருந்து 35 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக ஏழை எளியவர்கள், தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் எல்லாம் குடியிருந்து வருகிறார்கள். அரசின் மூலமாக சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு, குடிநீர் வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. எனவே அவரவர்கள் குடியிருக்கும் நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்தோ அல்லது அவர்களிடமிருந்து ஒரு நியாயமான விலையைப் பெற்றுக்கொண்டோ பட்டா கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அப்படி இல்லையென்று சொன்னால் அரசுக்கும் பயன் இல்லை, அங்கேயிருக்கக்கூடிய மக்களுக்கும் பட்டா கிடைக்காத சூழ்நிலை உருவாகிக்கொண்டிருக்கின்ற நிலையில், என்னைப் போன்றவர்கள் செல்கின்றபோதெல்லாம் கடந்த 40 ஆண்டுகளாக பட்டா கொடுப்பதாக ஏமாற்றி வருகின்றார்கள், உடனடியாக பணத்தையாவது அளவாகப் பெற்றுக்கொண்டு பட்டா கொடுக்க வேண்டுமென்று கோரிக்கை விடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனைப் பரிவோடு, கருணையோடு பரிசீலித்து பட்டா வழங்குவதற்கு

1999 ஏப்ரல் 12]

அரசு முன்வருமா, தாங்கள் ஏற்பாடு செய்து கொடுப்பீர்களா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வருவாய்த் துறைக்கும் அறநிலையத் துறைக்கும் இருக்கிற வேறுபாட்டை மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் உணரவேண்டும். வருவாய்த் துறையில் நீண்டகாலமாக ஏழை எளிய மக்கள் குடியிருந்தால் அவர்களே அதை முறையாக ஆய்வு செய்து பட்டா வழங்குகிறார்கள். அதுதான் இன்றைக்கு நடைமுறையில் இருக்கிறது. ஆனால் அறநிலையத் துறையைச் சார்ந்த இடங்களில் எந்த நிலையில் ஆக்கிரமிக்கப்பட்டிருந்தாலும், அது, ஒன்று முறைப்படுத்தப்படும் அல்லது அகற்றப்படும் என்பதைத் தவிர, அறநிலையத் துறையில் வேறு திட்டங்கள் இல்லை. இரண்டாவது நீங்கள் குறிப்பிடுகின்ற அந்த இடத்தில் இருக்கிற 66 குடியிருப்புதாரர்களும் ஏற்கெனவே குத்தகை கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் உங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே அப்படிக் குத்தகை கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறபோது மேலும் வாடகை உயர்த்தப்படுமானால் அல்லது குத்தகை உயர்த்தப்படுமானால், அது முறைப்படுத்தப்பட்டு அவர்கள் அந்த இடத்தில் தொடர்ந்து வாழ்வதற்கு வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படும். அதிலே ஒன்றும் வேறுபாடு கிடையாது. எனவே அதிலே சிக்கல் எதுவும் இல்லை. ஆனால் அறநிலையத் துறை மூலம் அதைப் பட்டாவாக நேரடியாக வழங்க முடியாது. அப்படிப்பட்ட திட்டம் என்றைக்கும் இருந்ததில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 350, டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன், மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

350—

தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயாரித்தல்

***13703—டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்:**

மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

மேல்மலையனூர் தொகுதியில் அதிக அளவில் நவீன அரிசி ஆலைகள் இயங்கி வருவதால் நீலாம்பூண்டியில் தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயாரிக்கும் ஆலையை ஏற்படுத்த அரசு ஆவன செய்யுமா?

[1999 ஏப்ரல் 12

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் பல மாவட்டங்களில் அதிக எண்ணிக்கையில் நவீன அரிசி ஆலைகள் இயங்கி வருகின்றன. தவிட்டிலிருந்து கிடைக்கின்ற எண்ணெயை, அதாவது சமையலுக்கு உபயோகப்படுத்துகின்ற எண்ணெயைத் தயாரிப்பதற்கு அரசே பொறுப்பேற்று, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்து, அந்த ஆலையை நிறுவுவதற்கு ஆவன செய்வார்களா? மேலும் அந்த எண்ணெய் உற்பத்திக்குப் பிறகு கிடைக்கும் சக்கையிலிருந்து 10 டன் சக்கையிலிருந்து 1.1 மெகாவாட் மின்சாரம் தயாரிக்கலாம் என்று வல்லுநர்கள் கூறுகிறார்கள். இந்தச் சிறு அளவில் கிடைக்கின்ற அந்தச் சக்கையின் மூலம் மின்சாரம் தயாரிப்பதற்கு நம்முடைய அரசு முயற்சி மேற்கொள்ளுமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் சார்பாக தஞ்சை மாவட்டத்தில் புனக்குளம் என்ற இடத்திலும் மற்றொரு இடத்திலும் இரண்டு ஆலைகள் — தவிட்டிலிருந்து எண்ணெயை எடுக்கின்ற ஆலைகள் நடத்தப்பட்டு, தொடர்ந்து நட்டம் வந்த காரணத்தினால் இன்றைக்கு அந்த ஆலைகளே 4,5 ஆண்டுகாலமாக மூடப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே ஓர் ஆலையைத்தான் இன்றைக்கு புதிய நவீன ரக அரிசி ஆலையாக உருவாக்குவதற்கு அரசு முயற்சி எடுத்து இருக்கிறது. 1991-92 ஆம் ஆண்டு போடப்பட்ட கணக்குப்படி செலவினம், 5 டன் தவிடு வாங்கினால் ரூ.25,000-க்கு வருகிறது. அதனுடைய உற்பத்திச் செலவு ரூ.5,172. ஆக மொத்தம் ரூ.30,172 வருகின்றது. ஆனால் விற்கின்றபோது ரூ.22,000-க்குத் தான் விற்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால் ஒவ்வொரு 5 டன்னுக்கும் ரூ.8,172 நஷ்டம் வருகின்ற காரணத்தால் தொடர்ந்து ஏற்கெனவே இருக்கின்ற ஆலையையே இயக்க முடியவில்லை. அதனால் புதிய ஆலையைத் தொடங்கக் கூடிய எண்ணம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் தவிட்டிலிருந்து கிடைக்கின்ற

1999 ஏப்ரல் 12]

சக்கையை—Cattle feedஆக மாட்டுத் தீவனமாக Hindustan Lever Limited போன்ற கம்பெனிகள் தயாரித்து வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து, குறிப்பாக ஜெர்மனி, சிங்கப்பூர் போன்ற வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து அதிக வருவாயைப் பெறுகின்றார்கள். இந்தச் சக்கைக்கு, அதாவது cattle feed-க்கு அயல்நாடுகளில் நன்மதிப்பு இருக்கின்றது. எனவே, நம்முடைய அரசின் மூலமாக இந்தத் தவிட்டிலிருந்து கிடைக்கின்ற சக்கையை, அதாவது cattle feed-ஐ ஏற்றுமதி செய்வதற்கு நம்முடைய அரசு முயற்சி மேற்கொள்ளுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தவிட்டிலேயிருந்து எண்ணெய் எடுத்தால்தான் சக்கை வரும். எண்ணெயே எடுக்காதபோது சக்கை எங்கேயிருந்து வரும் என்பது தெரியவில்லை. மேலும், 4 டன் தவிடு கிட்டத்தட்ட 22,000 ரூபாய்க்குத்தான் விற்கிறது. அதிகமான அளவிலே விற்க முடியவில்லை. அப்படி விற்குமானால் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் நடத்துகின்ற அந்த மில்லையேகூடத் தொடர்ந்து நடத்த அரசு முயற்சி எடுக்கும். 4 டன் தவிடு 22,000 ரூபாய்க்குதான் விற்கிறது என்ற காரணத்தால்தான், தொடர்ந்து நஷ்டம் வருகின்ற காரணத்தினால் தான் மூடப்பட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 351, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

351—

மண்ணெண்ணெய் விநியோகம்

***16914—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்:**

மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

குடும்ப அட்டைதாரர்களுக்கு நகர்ப்புறங்களில் உள்ளோருக்கும் கிராமப்புறங்களில் உள்ளோருக்கும் ஒரே அளவில் மண்ணெண்ணெய் விநியோகம் செய்ய அரசு ஆவன செய்யுமா?

[1999 ஏப்ரல் 12

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

மைய அரசால் வழங்கப்படும் மண்ணெண்ணெய் ஒதுக்கீடு தற்போது நடைமுறையில் உள்ள வழங்கல் அளவுகளின்படி வழங்கிடவே போதுமானதாக இல்லை. எனவே, நகர்ப்புறங்களில் வழங்கப்படும் அளவின்படி, கிராமப்புறங்களில் உள்ளோருக்கும் மண்ணெண்ணெய் வழங்கிட வழிவகையில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன் இருக்கையில் இல்லை. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிராமப்பகுதிகளிலே இப்போதெல்லாம் மின்வெட்டு அடிக்கடி வந்துவிடுகிற காரணத்தினாலே, சரியாக எரிபொருட்களெல்லாம் கிடைக்கவில்லை. காடுகளை எல்லாம் அழியாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லும்போது மக்கள் மற்றவற்றையெல்லாம் பயன்படுத்த முடியாத சூழ்நிலையில், கெரசின் அதிகமாக கிராமப்புறத்து மக்களுக்கும் தேவைப்படுகிறது. எனவே, அதனைக் கருதித்தான் தமிழ் மாநில காங்கிரஸ்கூட பொதுக் குழுவிலே கிராமப்புற மக்களுக்கும் நகர்ப்புறத்தில் வழங்கப்படுவதுபோலவே, மண்ணெண்ணெய் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று தீர்மானத்தை இயற்றியிருக்கிறோம். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மத்திய அரசுக்கு எழுதி, கொஞ்சம் அதிகம் மண்ணெண்ணெய் ஒதுக்கீட்டைப் பெற்று, நகர்ப்புறத்திற்கு எந்த அளவிற்கு நீங்கள் கொடுக்கிறீர்களோ அதே அளவு கிராமப்புறத்திற்கும் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொரு மாதமும் நம்முடைய 100 சதவீத மண்ணெண்ணெய் தேவை எவ்வளவு என்றால் 82,000 கிலோ லிட்டர் ஆனால் மத்திய அரசு நமக்கு 77,108 கிலோலிட்டர் தான் வழங்குகிறது. இதிலே, மாநகரம், நகராட்சி, பேரூராட்சி, கிராமம் என்று 4 வகையாகப் பிரித்து எங்கெங்கெல்லாம் விறகுகள் அதிகமாகக் கிடைக்குமோ அங்கெங்கெல்லாம் மண்ணெண்ணெயை குறைத்தும், விறகுகள் கிடைக்காத இடங்களில் மண்ணெண்ணெயை உயர்த்திக் கொடுத்தும்தான், ஏற்கெனவே அரசாங்கம் நிர்ணயித்திருக்கிறது. இப்போது புதிய அட்டைகள் வழங்கப்பட்ட பிறகு, யார் யாரெல்லாம்

1999 ஏப்ரல் 12]

அரிசி தேவையில்லை என்று சொன்னார்களோ, அவர்களுக்கு 5 லிட்டர் கூடுதலாக மண்ணெண்ணெய் வழங்கப்படும் என்று அரசு அறிவித்து, அதனாலே இன்றைக்கு அதிகமான மண்ணெண்ணெய் தேவைப்படக்கூடிய சூழ்நிலை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. பலமுறை மத்திய அரசுக்கு நாங்கள் எழுதி இருக்கிறோம். எங்களுக்குத் தேவையான அளவிற்கு, கிட்டத்தட்ட 1 கோடியே 50 இலட்சம் அட்டைகள் இருக்கின்றன; அதிகமான மண்ணெண்ணெய் வேண்டுமென்று கேட்டபோது, அவர்கள் மண்ணெண்ணெய்க்கு மானியத்தைத் தருகின்ற காரணத்தால் அதிகப்படுத்தி அவர்களால் தர இயலவில்லை. தமிழ்நாடு அரசிலே இதுவரை அரிசிக்கு மட்டும்தான் மானியம் வந்தது. நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள்தான் சர்க்கரைக்கும் ஒவ்வொரு மாதமும் ஒரு கோடி ரூபாய் என்ற அளவிலே மானியத்தைத் தந்தார்கள். ஏற்கெனவே, நமக்கு மத்திய அரசு மானிய விலையிலே 23,176 டன்கள், ஒவ்வொரு மாதமும் வழங்குகிறார்கள். அதிலே 3,000 டன் ஒவ்வொரு மாதமும் நமக்கு அதிமாகத் தேவை என்ற காரணத்தினால் அதற்கான மானியத்தைத் தந்திருக்கிறார்கள். மண்ணெண்ணெயை அதிகப்படுத்தித் தருமானால் அரசுக்குச் செலவினம் கூடும். அதனால்தான் கிடைப்பதற்கேற்ப கொடுக்கின்ற சூழ்நிலையை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். அதிகப்படுத்தித் தருவதற்கான வாய்ப்பு வசதிகள் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 352, திரு. ஐ. கணேசன், மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.

352—

பட்டு நெசவு மையம்

***19128—திரு. ஐ. கணேசன்:**

மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

எடப்பாடி தொகுதி, இடங்கணசாலை கிராமம், காடையாம்பட்டியில் ஒரு பட்டு நெசவு மையம் கூட்டுறவு முறையில் ஏற்படுத்த அரசு ஆவன செய்யுமா?

[1999 ஏப்ரல் 12

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி, கைத்தறித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

எடப்பாடி தொகுதியில், இடங்கணசாலை, காடையாம்பட்டி கிராமத்தில், ஏற்கெனவே ஒரு பருத்தி மற்றும் பட்டு நெசவாளர் கூட்டுறவு சங்கம் இயங்கி வருவதால், அங்கு புதிதாக ஒரு பட்டு நெசவு மையம் ஏற்படுத்த தற்போது வாய்ப்பில்லை.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எடபபாடி தொகுதி, காடையாம்பட்டி பேரூராட்சியில் இருக்கக்கூடிய ஆயிரக்கணக்கான குடும்பங்களைச் சேர்ந்த ஏழை மக்கள் இந்த கைத்தறி பட்டு நெசவையே நம்பியிருக்கிறார்கள். அவர்களை ஊக்குவிக்கவும், ஆதரிக்கவும், பொருளாதார மேம்பாடு செய்யவும் நம்முடைய அரசு அங்கு ஒரு கூட்டுறவு நெசவாளர் மையம் ஏற்படுத்த, மீண்டும் முயற்சிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெசவாளர் மையம் என்பது வேறு, கூட்டுறவுச் சங்கம் என்பது வேறு. நெசவாளர் மையம் என்பது பயிற்சி கொடுப்பதற்காக உருவாக்கப்படுகின்ற மையம். தமிழகத்திலே 3 இடங்களில் இருக்கின்ற நெசவாளர் சேவை மையத்திலே ஒன்று சேலத்திலே இயங்கி வருகிறது. அதுமட்டும் அல்லாமல், ஒரு பயிற்சி மையமும் சேலத்தில் இயங்கி வருகிறது. அதோடு 3 ஆண்டுகால பட்டயப் படிப்பு Indian Institute of Handloom Technology மூலம் நெசவாளர்களுக்கு என்று சேலத்திலே நடைபெற்று வருகிறது.

முற்பகல் 10-15

சேலம் மாவட்டத்தில் மட்டும் மூன்று விதமான பயிற்சி மையங்கள் நெசவாளர்களுக்கு இருக்கின்ற காரணத்தால், ஒரு சின்ன கிராமத்தில் பருத்தி, பட்டு ஆகிய இரண்டுக்கும் ஒரே கூட்டுறவுச் சங்கம் உற்பத்தி செய்யும் பகுதியிலே ஒரு தனி மையம் ஏற்படுத்துவது என்பது இயலாத காரியம். சம்பந்தப்பட்ட இடத்திலே அது தேவைப்பட்டால், முழு விவரங்களை அளித்தால் அதற்கும் ஏதாவது செய்ய இயலும் என்றால் செய்யத் தயாராக உள்ளோம்.

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 353, திரு. பெ.சு. திருவேங்கடம், மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்.

353—

இட ஒதுக்கீடு நிர்ணயம்

***13419—திரு. பெ.சு. திருவேங்கடம்:**

மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழக அரசு, மத்திய அரசை பிற்படுத்தப்பட்டோருக்கான இட ஒதுக்கீட்டின் அளவை மாநில அரசு நிர்ணயம் செய்துகொள்ளும் வகையில் சட்டத்தைத் திருத்தக்கோரியுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் நிலை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எம்.ஆர்.கே. பன்னீர்செல்வம், பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மாநிலத்தின் தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு இடஒதுக்கீட்டின் அளவை நிர்ணயித்துக்கொள்ள மாநில அரசுகளுக்கு அதிகாரம் அளிக்கும் வகையில் இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தினை திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்று, மைய அரசினை தமிழக அரசு கேட்டுக்கொண்டுள்ளது.

(ஆ) இப்பொருள் மைய அரசின் பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது.

திரு. பெ.சு. திருவேங்கடம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலனில் மிகவும் அக்கறை கொண்ட இந்த அரசு அந்த உரிமை மாநில அரசுக்கே வேண்டும் என்று மத்திய அரசைக் கேட்டு, இதுவரையில் நம்முடைய அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன என்பதை அறிவிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம்.ஆர்.கே. பன்னீர்செல்வம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநிலத்தின் தேவையைக் கருத்திற்கொண்டு இட ஒதுக்கீட்டின் அளவை நிர்ணயித்துக்கொள்ள மாநில அரசுக்கே

[1999 ஏப்ரல் 12

அதிகாரம் அளிக்கும் வகையில் இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தினைத் திருத்தம் செய்ய வேண்டும் என்று 15-3-1997 ஆம் நாளிட்ட நேர்முகக் கடித எண் 933/97-3-ன் வாயிலாக மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் மாண்புமிகு பாரதப் பிரதமர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளார்கள். மேற்சொன்ன கடிதத்தைப் பெற்றுக்கொண்டமைக்கு மாண்புமிகு பிரதமர் திரு. தேவகௌடா அவர்களால் ஒப்புகை அளிக்கப்பட்டு, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்குக் கடிதம் வரப்பெற்றுள்ளது. மத்திய அரசு பணி நியமனங்களில் இதர பிற்படுத்தப்பட்ட வகுப்பினர்களுக்கு 27 விழுக்காடு இட ஒதுக்கீடு வழங்கப்படுவதைப் போன்று மத்திய அரசு கல்வி நிறுவனங்களிலும் மேற்சொன்ன இட ஒதுக்கீட்டினை அமல்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடு, மாநிலத்தின் தேவையைக் கருத்திற்கொண்டு இட ஒதுக்கீட்டின் அளவை நிர்ணயித்துக்கொள்ள மாநில அரசுகளுக்கு அதிகாரம் அளிக்கும் வகையில், இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தைத் திருத்தம் செய்ய வேண்டும் என்ற கோரிக்கை தொடர்பாகவும், மாண்புமிகு பாரதப் பிரதமர் அவர்களுக்கு 1-8-1997 ஆம் நாளிட்ட நேர்முகக் கடித எண் 931/97-ல் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களால் நினைவூட்டுக் கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது. மைய அரசின் நலத் துறை அமைச்சராக இருந்த திரு. பி.எஸ். ராமுவாலியா அவர்கள் 12-7-1997 நாளிட்ட தனது பதிலில் மைய அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள கல்வி நிறுவனங்களில் பிற்படுத்தப்பட்ட வகுப்பினர்களுக்கு இட ஒதுக்கீடு வழங்குவது குறித்து தீவிரமாகப் பரிசீலித்து வருவதாகத் தெரிவித்துள்ளார்கள். அப்போது பாரதப் பிரதமராக இருந்த திரு. ஐ.கே. குஜ்ரால் அவர்களும் மேற்சொன்ன கோரிக்கை தனது கவனத்தில் இருந்து வருவதாக 18-8-1997 நாளிட்ட கடிதத்தில் தெரிவித்துள்ளார்கள். மேற்சொன்ன இரண்டு கடிதங்களிலும் இடஒதுக்கீட்டின் அளவை மாநில அரசுகளே நிர்ணயித்துக்கொள்ளும் வகையில் அரசமைப்புச் சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டுவரக் கோரும் இவ்வரசின் கோரிக்கை குறித்து எவ்வித பதிலும் வெளிப்படையாகத் தெரிவிக்கப்படவில்லை. எனவே, இட ஒதுக்கீட்டின் அளவை மாநில அரசுகளே நிர்ணயித்துக்கொள்ளும் வகையில் அரசமைப்புச் சட்டத்திற்கு திருத்தம் கொண்டு வருமாறு மத்திய அரசை வலியுறுத்தி 22-9-1997-ல் மீண்டும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களால் கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது. அன்றைய பாரதப் பிரதமர் திரு. ஐ.கே. குஜ்ரால் அவர்களுக்கு எழுதப்பட்ட மேற்சொன்ன கடிதத்தைப்

1999 ஏப்ரல் 12]

பெற்றுக்கொண்டமைக்கு பிரதமருடைய அலுவலகத்தில் இணைச் செயலாளராகப் பணிபுரிந்த திரு. எஸ்.எஸ். மீனாட்சிசுந்தரம் அவர்களால் ஒப்புகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மைய அரசிடமிருந்து எவ்விதத் தகவலும் கிடைக்கப்பெறவில்லை என்பதால், 21-5-1998 ஆம் நாளிட்ட நேர்முகக் கடிதத்தில் பாரதப் பிரமதர் அவர்களுக்கு மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களால் மீண்டும் ஒரு நினைவூட்டுக் கடிதம் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன நினைவூட்டுக் கடிதம் கிடைக்கப்பெற்றதாகத் தெரிவித்து 27-5-1998-ல் மாண்புமிகு பிரதமர் அவர்கள் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்குக் கடிதம் எழுதியுள்ளார்கள். மேற்சொன்ன கருத்துரு தொடர்பாக மைய அரசின் பதில் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 354, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் மற்றும் திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர்.

354—

மூலிகைப் பண்ணை அமைத்தல்

***8637—திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்:**
திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்:

மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழக அரசுக்குச் சொந்தமான வனப் பகுதிகளில் மூலிகைப் பண்ணை அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு.பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தங்கள் அனுமதியோடு திருத்திய விடையை அளிக்கின்றேன்.

ஆம்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் அரிதாகியுள்ள சிறியாநங்கை, பெரியாநங்கை போன்ற மூலிகைகள் எல்லாம் மிகவும் குறுகிய காலத்திலே இல்லாது போய்விடும் நிலை வந்துகொண்டிருக்கின்றது. ஆகவே, அரிய

கிடைத்தற்கரிய அதுபோன்ற மூலிகைகளையெல்லாம் அரசுப் பண்ணைகள் அமைத்து, அதிலே வளர்ப்பதற்கு அரசு முன் வரும் என்ற அடிப்படையில் அமைச்சரவர்கள் "ஆம்" என்று பதில் அளித்திருக்கிறார்கள். அவை எங்கெங்கே அமைய இருக்கின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய அரசு நிதியுதவியுடன் கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் வனத் துறையிலுள்ள 2665 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் ரூபாய் 121 இலட்சம் செலவில் வனப் பகுதிகளில் மற்ற பலன் தரும் மர வகைகளுடன் மருத்துவக் குணம் கொண்டுள்ள மர வகைகளும் நட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் டென்மார்க் ஒத்துழைப்புடன் F.R.M.H.T. என்ற அரசுசாரா நிறுவனத்தோடு கூட்டு முயற்சியாக வனத் துறையில் இருக்கின்ற 2133 ஹெக்டேர் வனப் பகுதிகளில் மூலிகை தாவரப் பாதுகாப்பு மற்றும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களின்கீழ் கொல்லிமலை, கோடியக்கரை, குடும்பரை, தனிப்பாறை, குற்றாலம், பேச்சிப்பாறை, பேரிஜம், அழகர்கோயில், தென்மலை, முண்டந்துறை, டாப்ஸ்லிப், தொட்டபெட்டா, கெம்மேலி, திருவண்ணாமலை போன்ற பகுதிகளில் இந்த மூலிகைத் தாவரங்கள் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 355, திரு. நா. பெரியசாமி, மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர்.

355—

இலவச மரக்கன்றுகள்

***15616—திரு. நா. பெரியசாமி:**

மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சாலை ஓரங்கள், ஏரி மற்றும் குளக்கரைகள், ஆற்றுப் படுகைகளில் பலன் தரும் மரங்களான மா, பலா, எலுமிச்சை, தென்னை, புளி போன்ற மரங்களை வளர்க்க விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு இலவச மரக் கன்றுகள் வழங்கப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்வி எழவில்லை.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வன வளத்தை உருவாக்குவதற்காகவும், சமூகக் காடுகளை வளர்ப்பதற்காகவும், இந்த அரசு பல்வேறு முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது. ஜப்பான் நாட்டு உதவியோடுகூட பல கோடி ரூபாய் இதிலே செலவழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிலமற்ற ஏழைகளுடைய ஆதரவைத் திரட்டி, மக்களையும் ஈடுபடுத்தி, சாலை ஓரங்கள், ஏரிகள், கால்வாய்கள், குளக்கரைகள், ஆற்றுப் படுகைகள் போன்ற பகுதிகளில் பலன் தரும் மரங்களான மா, பலா, எலுமிச்சை போன்ற மரங்களை வளர்ப்பதன் மூலம் இந்தத் திட்டத்தைச் சிறப்பாகச் செயல்படுத்த முடியும். ஆந்திராவிலே கோதாவரி மாவட்டத்திலும், மற்றப் பகுதிகளிலும் இதுபோன்ற நிலமற்ற ஏழைகளின் மூலமாக மரம் வளர்ப்புத் திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதன் மூலமாக மரத்தை வளர்த்து, அதன்மூலம் கிடைக்கிற பலனை மட்டும் அவர்கள் எடுத்துக் கொள்வதற்கான உரிமை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுபோல, மக்களை ஈடுபடுத்தி காடு வளர்ப்புத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த அமைச்சரவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்வாரா? அதற்கான அறிவிப்புகளை வெளியிடுவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது அரசு - கலைஞர் அவர்களுடைய அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்டதுடன் ஜப்பான் நாட்டோடு 500 கோடி ரூபாய் மெது கடன் பெற்று மலையும், மலைசார்ந்த 1000 கிராமங்களிலே 5 ஆண்டுகளுக்குத் தாங்கள் கூறியபடி, பொது மக்களுடைய ஒத்துழைப்போடு வனங்களை மேம்படுத்துவதற்காக திட்டமிட்டுச் செயல்பட்டு வருகிறது. இந்தத் திட்டம் 3-வது ஆண்டாக 200 கிராமங்களிலே செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இந்தத் திட்டத்தின் மூலம் கிராமங்களிலே ஏழை எளிய மக்களுக்கு பலன் தரக் கூடிய வகையிலே பழ மரங்கள் நடப்பட்டு வருங்காலத்திலே அவர்களுக்கே பழம் பறிக்கும் உரிமை, அதிலிருந்து பலன் பெறும் உரிமைகளெல்லாம்

[1999 ஏப்ரல் 12

வழங்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும், தஞ்சை மாவட்டத்திலே 4500 கிலோமீட்டர் நீளத்திலே கடந்த பல ஆண்டுகளாகக் கால்வாய்க் கரைகளிலே தேக்கு மரங்கள் நடப்பட்டு, காற்றிலே விழுந்த மரங்களிலேயிருந்து மட்டும் 15 கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைத்திருக்கிறது. அந்தப் பணி தொடர்ந்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 356, திரு. ப. கோவிந்தன், மாண்புமிகு வீட்டுவசதித் துறை அமைச்சர்.

356—

கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கம்

***17296—திரு. ப. கோவிந்தன்:**

மாண்புமிகு வீட்டுவசதித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், தாரமங்கலத்தைத் தலைமையிடமாக வைத்து கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கம் புதிதாக அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. சு. பிச்சாண்டி, வீட்டுவசதித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) வினா எழவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 357, திரு. மா. இராமச்சந்திரன், மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்.

1999 ஏப்ரல் 12]

357—

துணைக் கால்நடை மருத்துவமனை

***10354—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்:**

மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஒரத்தநாடு வட்டம், காசவளநாடு, கோவிலூரில் கட்டப்பட்டு திறக்கப்படாமலுள்ள துணைக் கால்நடை மருத்துவமனையைத் திறக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன், கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தங்களின் அனுமதியோடு திருத்திய விடை அளிக்கிறேன்:

(அ) மற்றும் (ஆ) ஆம். 23-1-1998 முதல் மேல உளூர் கால்நடை கிளை நிலையத்திற்குப் பார்வை கிளை நிலையமாக செயல்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 358, திரு. கே. சுப்பராயன், மற்றும் திரு. ஐ. கணேசன், மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர்.

358—

வரதட்சணைக் கொடுமை

***13965—திரு. கே. சுப்பராயன்:**
திரு. ஐ. கணேசன்:

மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1996-97 ஆம் ஆண்டில் வரதட்சணைக் கொடுமையால் பாதிக்கப்பட்ட பெண்கள் எத்தனை பேர்?

[1999 ஏப்ரல் 12

(ஆ) அதில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதா?

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குணபாண்டியன், சமூக நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) 1996-97-ம் ஆண்டில் வரதட்சணைக் கொடுமையால் பாதிக்கப்பட்ட பெண்கள் 353 பேரும், இறந்த பெண்கள் 112 பேரும் ஆவார்கள்.

(ஆ) சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-25

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வரதட்சணைக் கொடுமை என்பது, பெண்ணடிமைத் தனத்தினுடைய ஒரு குரூரமான வடிவமாகும். இதை எதிர்த்துப் பல வடிவங்களில் சட்டத்தின் துணையோடு போராடி வந்தாலும், நடைமுறையிலே அதிகரித்து வருவதாகவே புள்ளிவிவரங்கள் தெரிவிக்கின்றன. எனவே, வரதட்சணைக் கொடுமையை முற்றாக ஒழிப்பது குறித்த உத்திகளை உருவாக்குவது குறித்து பெண்களின் அமைப்புகளை அழைத்து, அவர்களின் கருத்துக்களையும் அறிந்து, ஒத்த வடிவத்தை உருவாக்க மாநில அரசு சிந்திக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குணபாண்டியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட அளவில் மாவட்ட சமூக நல அலுவலரைக் கொண்ட ஒரு வரதட்சணை ஒழிப்பு ஆலோசனைக் குழு அனைத்து மாவட்டங்களிலும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஐந்து பேர் அந்தக் குழுவினுடைய ஆலோசகர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சமூக சேவையிலே நாட்டம் கொண்டவர்களாக இருப்பதால் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். இதுமட்டுமின்றி, ஏற்கெனவே தமிழகத்திலே 52 இடங்களிலே மகளிர் காவல் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன. இந்தக் குற்றம் இழைப்பது அதிகமாக இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். வரதட்சணை கேட்பது ஆண்களுக்கே வழக்கமான ஒன்றாக இருக்கிறது. அது குறைக்கப்படவேண்டும் என்பதிலே எல்லோரும் அருள் காட்டவேண்டும் என்பது மட்டுமல்லாமல் (குறுக்கீடுகள்) .... எல்லோரும் அக்கறை காட்ட வேண்டும் என்பதைத்தான் நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12]

இதில் குறிப்பிடப்பட்ட.... (குறுக்கீடுகள்) வரதட்சணைத் தடுப்புச் சட்டம் 1961 பிரிவு (8)-ன்படி வரதட்சணைத் தடுப்பு அலுவலர்களை நாடலாம் என்று அனைத்து மாவட்டங்களுக்கும் நாங்கள் தகவல்கள் தந்திருக்கின்றோம். அதுமட்டுமல்லாமல், அதிகமான பாதிப்பு இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். 1997 ஆம் ஆண்டுக்கான புள்ளி விவரங்களின்படி தேசிய குற்றப் பதிவு புத்தகத்தில் தரப்பட்ட ஒரு தகவலின்படி, நம்முடைய இந்தியாவில் 10 மாநிலங்களுக்குள் வரதட்சணை கொடுமையால் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கையும் அதன் குற்ற விகிதமும் தமிழ்நாட்டில்தான் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கின்றார்கள். ஒன்று முதல் பத்து மாநிலங்களிலே தமிழ் மாநிலம்தான் பத்தாவது மாநிலமாக இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல், பெண்களுக்குச் சட்ட அறிவைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பதிலைச் சுருக்கமாகச் சொல்லுங்கள். நீங்கள் ஆண்களை ரொம்பத் தாக்கிப் பேசுகிறீர்கள் என்று எல்லோரும் கேள்வி கேட்க விரும்புகிறார்கள். (குறுக்கீடுகள்) உட்காருங்கள்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குணபாண்டியன்: பெண்கள் சட்ட அறிவைத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக பயிற்சி முகாம்கள் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் நடைபெற்றுவருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது, ஆண்கள்தான் வரதட்சணைக் கொடுமை செய்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் தமிழ்நாட்டின் நிலையை அறியமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். (சிரிப்பு) ஒவ்வொரு வீட்டிலும் வயது முதிர்ந்த தாய்மார்கள் - மாமியார்கள்தான் (சிரிப்பு) வரதட்சணைக் கொடுமைக்கு தன்னுடைய மகனை ஒரு கைப்பாவையாக ஆக்கி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) பல ஸ்டவ்கள் வெடிக்கக் காரணமாக இருந்திருக்கிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. இந்த வரதட்சணைக் கொடுமைக்கு இப்போது அளிக்கப்படும் தண்டனையை நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் நல்லமுறையில் பரிசீலித்து, மாமியார்களுக்கு இன்னும் கடுமையான தண்டனையைக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1999 ஏப்ரல் 12

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஸ்டவ் வெடித்து மாமியார்கள் சாவதில்லை, மருமகள்கள்தான் சாகிறார்கள் என்ற பழமொழியேகூட பல சுவர்களில் எழுதப்பட்டிருக்கின்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 359, திரு. மு.பெ. சாமிநாதன், மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

359—

இலவச விட்டுமனைப் பட்டா

***11482—திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஈரோடு மாவட்டம், தாராபுரம் வட்டம், வெள்ளக்கோவில் தொகுதிக்குட்பட்ட மூலனூர் ஒன்றியம், பாறையூரில் வசிக்கும் ஆதிதிராவிடர்களுக்கு இலவச வீட்டுமனைப்பட்டா வழங்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது பட்டா வழங்கப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு, ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) தாராபுரம் வட்டம், தட்டாரவலசு கிராமம், கணக்கு சர்வே உட்பிரிவு 624/ஏ-1-பி-ல் 1.32.5 ஹெக்டேர் நிலத்தில், பாறையூரில் வசிக்கும் 40 ஆதிதிராவிடர்கள் குடும்பங்களுக்கு வீட்டுமனைப் பட்டாக்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினரால் 17-7-1998 அன்று வழங்கப்பட்டுள்ளன.

திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏறத்தாழ 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக அந்த வீட்டுமனைப் பட்டாக்கள் பெறுவதற்கு அந்த ஆதிதிராவிட மக்கள் மிகவும் போராடி வந்தார்கள். நில உரிமையாளர்கள் உயர்நீதிமன்றத்திலே வழக்கு தொடுத்த காரணத்தினால் காலதாமதமாகியது. ஆனால் நம்முடைய கழக அரசு பொறுப்பேற்று, விரைந்து அந்த வழக்குகளை முடுக்கி விட்டு இப்போது

1999 ஏப்ரல் 12]

பட்டா வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதற்காக அரசுக்கும் நம்முடைய தமிழக முதல்வருக்கும், ஆதிதிராவிடர் நலத் துறை அமைச்சருக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும், பட்டா வழங்கப்படாததைப்போல காட்டி மீண்டும் ஒரு வழக்கை அந்த நில உரிமையாளர்கள் தொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த வழக்கை விரைவில் முடிக்க வேண்டும். மேலும் ஆதிதிராவிட மக்கள் 7 பேர்கள் எதிர்காலத் தேவைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட இடத்திலே பட்டா வாங்க விண்ணப்பம் செய்துள்ளார்கள். அந்த பட்டாவையும் வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்அனுமதியுடன் வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களால் ஏற்கெனவே பட்டா வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. வழங்கப்பட்ட பிறகு, அந்தப் பயனாளிகளை அந்த இடத்தில் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் இடத்தில், மேலும் அந்த நில உரிமையாளர்கள், பிரச்சினையை நீதிமன்றம் வரைக்கும் கொண்டு சென்றிருந்தால், அந்தப் பிரச்சினைபற்றி மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அரசின் கவனத்திற்கு கொண்டுவந்தால் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் பொது இடத்தினை இன்னும் கொடுக்காதவர்களுக்கு வேண்டும் என்று கேட்கிறார், அந்த இடத்தினையும் பரிசீலனை செய்து வாய்ப்பு இருந்தால் கொடுக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 360, திரு. குழந்தை தமிழரசன், மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

360—

இடுகாட்டுக்குச் செல்ல வழி ஏற்படுத்துதல்

***21455—திரு. குழந்தை தமிழரசன்:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

[1999 ஏப்ரல் 12

கடலூர் மாவட்டம், விருத்தாசலம் வட்டம், சின்னக்கோட்டிமூலை கிராமத்திலுள்ள ஆதிதிராவிடர்களுக்கு இடுகாட்டுக்குச் செல்ல, வழியில் உள்ள சில தனியார்கள் இடத்தை வாங்கி, வழி ஏற்படுத்தித்தர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு, ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

கடலூர் மாவட்டம், விருத்தாசலம் வட்டம், சின்னக்கோட்டிமூலை கிராமத்திலுள்ள ஆதிதிராவிடர்களுக்கு இடுகாட்டுக்குச் செல்லும் வழியில் உள்ள சில தனியார்களின் இடத்தை வாங்கி வழி ஏற்படுத்தித்தர நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

திரு. குழந்தை தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுக்கு நன்றி. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் மூலமாக, இந்தத் துறையின் மூலமாக தனியாரிடமிருந்து அந்த இடத்தை வாங்குவதற்கு என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது, இடத்தை வாங்கியாகி விட்டதா? தொகை வழங்கப்பட்டுவிட்டதா? அப்படியானால் அதிலுள்ள பிரச்சினை விரைவில் தீர்க்கப்பெற்று அந்த ஆதிதிராவிட மக்கள் இடுகாட்டுக்குச் செல்வதற்கு வழி அமைத்துத் தரப்படுமா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த இடத்தை வாங்கி அவர்களுக்கு வழி ஏற்படுத்தித்தர நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது என்ற விவரத்தை நான் தங்கள் மூலமாகச் சொன்னேன். இடத்தை எடுப்பதற்கான உரிய நடவடிக்கையில் இந்த அரசு இறங்கி இருக்கிறது, அந்த இடம் தனியார் இடமாக, புஞ்சை நிலமாக, அதிலும் குறிப்பாக ஆதிதிராவிடர் 6 பேருக்குச் சொந்தமான நிலமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த இடத்தைப் பெற்றுத் தருவதற்கு அவர்களிடம் நேரடி பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. தமிழக அரசின் செயல்பாட்டிற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் குழந்தை தமிழரசன் அவர்களும் ஒத்துழைத்துப் பேசி, நல்ல முடிவை எடுத்துத் தந்தால், இடுகாட்டிற்கு வழி ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசு ஆவன செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ச. அழகிரி.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறிப்பாக, தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் ஆதிதிராவிடர்கள் மயானப் பாதைக்குச் செல்வதிலே பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. பாதிக்கு மேற்பட்ட கிராமங்களில் ஆதிதிராவிடர்களுக்கு மயானப் பாதை வசதி இல்லை. குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியிலேயே ஒரு கிராமத்தில் பொது வழியையே அவர்கள் உபயோகப்படுத்தக் கூடாது என்று சொன்ன காரணத்தால் தங்களுடைய வீட்டுத் தோட்டத்திலேயே பிணங்களை புதைத்துக்கொண்ட ஒரு சம்பவம் சமீபத்திலே நடைபெற்றிருக்கிறது. தகழி சிவசங்கரன்பிள்ளையினுடைய 'செம்மீன்' படத்திலேதான் தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் இடுகாட்டிற்குச் செல்வதற்கு வழியில்லை என்பதற்காக கடலிலே பிணங்களை எறிந்த கதை உண்டு. ஆனால் இப்போது தமிழகத்திலேயும் அதுபோன்ற சூழ்நிலை நிலவுகிறது. எனவே ஆதிதிராவிடர்கள் சுடுகாட்டிற்கு செல்வதற்கு பாதையை ஆர்ஜிதம் செய்வதற்கு தமிழக அரசு தனிச் சட்டம் கொண்டுவந்து வழக்கு மன்றங்களிலுள்ள அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க உதவ முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பாகவும், சிறப்பாகவும் இடுகாட்டிற்குப் பாதை கிடைப்பது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது என்ற விவரத்தைத் தெரிவித்தார்கள். குறிப்பாக சொல்ல வேண்டுமானால், இடுகாட்டிற்குப் பாதை கொடுப்பதற்கு சில தனியார்கள் முன்வருவதில்லை. ஆகவே, அங்கே நிலம் எடுப்பதிலே சில சிரமங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக சொல்ல வேண்டுமென்றால் அந்தப் பிரச்சினைகள் இருந்தால் அந்தத் தொகுதிக்கு உட்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தனிக் கவனம் செலுத்தி அதற்குரிய முயற்சியில் ஈடுபடவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இல்லையென்றால் அவர்கள் அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து அந்தப் பிரச்சினையை தீர்க்க ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசின் சார்பாக அதில் விரைந்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடம் கலந்துபேசி, தனிச் சட்டம் தேவையா என்பதுபற்றி ஆய்வு செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1999 ஏப்ரல் 12

(ஆ) உடுக்குறியிடாத வினாக்கள்*

(பதினோராவது பட்டியல்)

1—

நிவாரண நிதியை சமமாக வழங்குதல்

வினா 17311—திரு. வ. வேலுசாமி: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் தென்பகுதிகளில் சாதிக் கலவரங்களில் பலியாகும் இரண்டு இன மக்களிடையே நிவாரண நிதியளிப்பதில் பாகுபாடு உள்ளதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் நிவாரண நிதியிலிருந்து இரண்டு இன மக்களுக்கும் சமமாக வழங்கப்படுமா?

விடை—

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி, முதலமைச்சர்:

(அ) நிவாரண நிதியளிப்பதில் இப்பொழுது பாகுபாடில்லை.

(ஆ) சாதி/மதக் கலவரத்தில் இறந்தவர்களின் குடும்பங்களுக்கு நிவாரணம் வழங்குவதில் முன்பு இருந்த பாகுபாட்டினை நீக்கி தற்போது சாதி/மத பாகுபாடின்றி அனைவருக்கும் 01.01.1997-லிருந்து தலா ரூ. 2 இலட்சம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

2—

சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்களுக்கான ஓய்வூதிய விவரம்

வினா 22912—திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவா விடுதலைப் போராட்டத்திற்குச் சென்று வந்தவர்களுக்கு சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்கள் ஓய்வூதியம் வழங்கப்படுகிறதா?

*உடுக்குறியிடாத வினாக்களுக்கான விடைகள் அந்தந்த அமைச்சர்கள் ஒப்புதல் அளித்த தேதியன்று உள்ளபடி அமைந்தனவாகும்.

1999 ஏப்ரல் 12]

(ஆ) ஆம் எனில், அந்த வகையில் ஓய்வூதியம் பெறுவோர்களின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு?

விடை—

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி, முதலமைச்சர்:

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்வி எழவில்லை.

3—

மாவட்ட ஆட்சியர் பெற்ற மனுக்கள் விவரம்

வினா 22916—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நாமக்கல் மாவட்டத்தில், 1997-98-ம் வருடத்தில், 1998-ம் வருடம் ஜூன் மாதம் வரை நடைபெற்ற முன்னாள் படை வீரர்கள் குறை தீர்க்கும் நாள் கூட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சியர் அவர்கள் பெற்ற மனுக்கள் எத்தனை?

(ஆ) அவற்றுள் எத்தனை மனுக்கள் மீது நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) நாமக்கல் மாவட்டத்தில், 1997-98-ம் வருடத்தில், 1998 ஜூன் மாதம் முடிய நடைபெற்ற முன்னாள் படை வீரர்கள் குறை தீர்க்கும் நாளில் மாவட்ட ஆட்சியர் அவர்களால் 31 மனுக்கள் பெறப்பட்டன.

(ஆ) பெறப்பட்ட 31 மனுக்கள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

[1999 ஏப்ரல் 12

4—

எரிவாயு வழங்குதல்

வினா 14326—திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குத்தாலத்தில் கிடைக்கும் எரிவாயு மூலம் (வளிமசுழலி) அமைய மத்திய அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ள திட்டத்திற்கு மாநில அரசு மின் துறையின் சார்பில் (Commitment Letter) அனுப்பப்பட்டு விட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) மத்திய அரசின் பெட்ரோல் மற்றும் இயற்கை எரிவாயு மின் அமைச்சரகம், குத்தாலத்திலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு கிடைக்கும் 3.2 இலட்சம் கன மீட்டர் இயற்கை எரிவாயுவை தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. தமிழ்நாடு மின்வாரியம் 60 மெகாவாட் திறன் கொண்ட மின் நிலையம் அமைக்க முடிவு செய்துள்ளது. இந்திய எரிவாயு கழகத்திடமிருந்து தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு இயற்கை எரிவாயு வழங்குதல் குறித்து வரைவு ஒப்பந்தமும், விதிமுறைகளும், வரையறைகளும் (Terms and Conditions) வந்தவுடன் சரிபார்த்து பின்னர் ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடப்படும். அதற்குண்டான தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளும் மின்வாரியம் எடுத்து வருகிறது.

5—

புதிய மின் அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் விவரம்

வினா 16782—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் விவசாய மின் இணைப்புகளுக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும் 24 மணிநேரமும் மின்சாரம் வழங்குவதற்கு எவ்வளவு மெகாவாட் மின்சாரம் பற்றாக்குறையாக உள்ளது?

1999 ஏப்ரல் 12]

(ஆ) தற்போதுள்ள பற்றாக்குறையையும், எதிர்காலத்தில் தேவைப்படும் கூடுதல் தேவையையும் கருத்தில் கொண்டு அரசு மேற்கொண்டுள்ள புதிய மின் அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் பற்றிய விவரம் என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) 1998-99-ம் வருடத்திற்கான உச்சகட்ட மின் தேவையும் மின்சார இருப்பும் கீழ்க்கண்டவாறு உள்ளது:-

மின் தேவை	5551 மெ.வா.
மின் இருப்பு	4950 மெ.வா.
பற்றாக்குறை	601 மெ.வா.

தற்போதுள்ள பற்றாக்குறையையும், எதிர்காலத்தில் தேவைப்படும் கூடுதல் தேவையையும் கருத்தில்கொண்டு 1998-99 ஆம் ஆண்டு அரசு திட்டத்தின் கீழ் 37.5 மெகாவாட் திறன் கொண்ட மின் உற்பத்தி நிலையங்களையும், தனியார் துறையின்கீழ் 198 மெகாவாட் திறன் கொண்ட மின் உற்பத்தி நிலையங்களையும் மேலும் ஒன்பதாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திற்குள் (2001-2002) சுமார் 3944.65 மெகாவாட் திறன் கொண்ட மின் உற்பத்தி நிலையங்களையும் நிறுவுவதற்கு தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் உத்தேசித்திருக்கிறது.

1998-99-ல் உள்ள மின் பற்றாக்குறையை எதிர்நோக்கி மகாராஷ்டிர மாநில மின் வாரியத்துடனும், கிழக்கு மண்டலத்துடனும் 1-12-98-லிருந்து 375 மெகாவாட் மின்சாரம் பெற தமிழ்நாடு வாரியம் ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ளது. மேலும் கிழக்கு மண்டலத்திலுள்ள உபரி மின்சாரத்தில் 30 விழுக்காடுகள் தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

6—

மின்சாரக் கட்டண பாக்கி

வினா 22647—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

மத்திய அரசிடமிருந்து பெறப்பட்ட மின்சாரத்திற்கு மாநில அரசு தரவேண்டிய கட்டண பாக்கி எவ்வளவு?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்:

கட்டண பாக்கி எதுவுமில்லை. ஏனெனில் மத்திய உற்பத்தி நிலையங்களிலிருந்து பெறப்படும் எரிசக்தி பட்டியல்களுக்கு அவ்வப்பொழுது உரிய காலத்தில் சரியான கட்டண பாக்கியை செலுத்தி, அவர்கள் அதற்காக அளிக்கப்படும் தள்ளுபடியையும் அனுபவித்து வருகிறோம். எனினும், சில முரண்பட்ட தொகைகள் பேசித் தீர்க்க வேண்டிய நிலையில் நிலுவையில் உள்ளன.

7—

சுகாதாரத் தொழிலாளர்கள் விவரம்

வினா 5484— திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் பணியாற்றும் சுகாதாரத் தொழிலாளர்கள் எத்தனை பேர்?

(ஆ) அவர்களின் எண்ணிக்கையைத் தேவைக்கு ஏற்றவாறு உயர்த்த ஒன்றியம் அரசிடம் அனுமதி கோரியுள்ளதா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) திருப்பூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 10 துப்புரவுப் பணியாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர்.

(ஆ) இல்லை.

8—

திருமண மண்டபம் அமைத்தல்

வினா 12260—திரு. ப. கோவிந்தன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சேலம் மாவட்டம், மேச்சேரி ஒன்றியம், எம். காளிப்பட்டி ஊராட்சி, மூர்த்திபட்டியில் திருமண மண்டபம் அமைத்துத்தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

மேச்சேரி ஊராட்சி ஒன்றியம், எம்.காளிப்பட்டி ஊராட்சி, மூர்த்திபட்டியில் மக்கள்தொகை சுமார் 1000 ஆகும். இக்குடியிருப்பின் மக்கள்தொகை குறைவாக உள்ளதாலும், அக்குடியிருப்பிற்கு சுமார் 1.5 கி.மீ. தொலைவில் உள்ள குட்டப்பட்டி கிராமத்தில் ஏற்கனவே ஒரு திருமண மண்டபம் உள்ளதாலும், மூர்த்திபட்டி குடியிருப்பிற்கு திருமண மண்டபம் கட்ட வேண்டிய அவசியமில்லை.

9—

தொழில்நுட்ப உதவியாளர்களை நிரந்தரம் செய்தல்

வினா 13429—திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

[1999 ஏப்ரல் 12

(அ) ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் பணியாற்றி வரும் நிரந்தரம் செய்யப்படாத தொழில்நுட்ப உதவியாளர்களை அரசு நிரந்தரம் செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) அரசிடமிருந்து எவ்வித அனுமதியும் பெறாமல, ஊராட்சி ஒன்றியங்களால், வேலைக்கு கூலி (Job Basis) அடிப்படையில் பணிபுரிய அனுமதிக்கப்பட்ட தொழில்நுட்ப உதவியாளர்களை, ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் பணிகளை மேற்பார்வை செய்ய சாலை ஆய்வாளர்கள், பணி மேற்பார்வையாளர்கள், ஒன்றியப் பொறியாளர்கள் ஆகிய தொழில்நுட்பப் பணியாளர்கள் உள்ள நிலையில், அரசு பணி நிரந்தரம் செய்ய இயலாது.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

10—

திருமண மண்டபம் கட்டுதல்

வினா 14016—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) எடப்பாடி தொகுதி, கொங்கணாபுரம் ஒன்றியம், சமுத்திரம் கிராமம் மற்றும் ரங்கம்பாளையம் ஆகிய ஆதிதிராவிடர் காலனிகளில் திருமண மண்டபம் கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது கட்டப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) இல்லை.

1999 ஏப்ரல் 12]

11—

திருமண மண்டபம் கட்டுதல்

வினா 14018—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி ஒன்றியம், கல்லப்பாளையம் மற்றும் சித்தூர் ஊராட்சிகளிலுள்ள அருந்ததியர் குடியிருப்பில் திருமண மண்டபம் கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது கட்டப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) ஊரக வளர்ச்சித் துறையின் கீழ் தற்போது தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்காக திருமண மண்டபம் கட்டுவது கிடையாது. சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் தொகுதி ஒன்றுக்கு ஒதுக்கப்படும் தொகை ரூ. 35.00 இலட்சத்தில் மேற்படி சட்டமன்ற உறுப்பினர் விரும்பினால் அதற்குரிய கருத்துருவினை மாவட்ட ஆட்சியருக்கு அனுப்பி நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

12—

பிரதான சாலைகளில் மரம் நடுதல்

வினா 14402—திரு. செங்கை சிவம்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவொற்றியூர் தொகுதி, கவியரசு கண்ணதாசன் நகரில் பிரதான சாலைகள் மற்றும் நகரின் உள் சாலைகளிலும் இருபுறங்களிலும் மரம் நடுவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

[1999 ஏப்ரல் 12

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) கவியரசு கண்ணதாசன் நகரில் உட்புற சாலைகளில் சென்னை மாநகராட்சியின் மூலம் 150 மரக்கன்றுகள் நடப்பட்டு குடியிருப்போர் நலச் சங்கங்களின் மூலம் பராமரிக்கப்பட்டு வரப்படுகிறது.

13—

சமுதாயக்கூடத்தை ஊராட்சிக்கு ஒப்படைப்பு

வினா 15251—திரு. ப. கோவிந்தன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், தாரமங்கலம் தொகுதி, மேச்சேரி ஒன்றியம், மல்லியகுந்தம் சமுதாயக்கூடத்தை ஊராட்சிக்கு ஒப்படைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) மேச்சேரி ஒன்றியம், மல்லியகுந்தம் ஊராட்சியில் கட்டப்பட்டுள்ள சமுதாயக்கூடம் மேற்படி ஊராட்சிக்கு 12-8-98-ல் ஒப்படைப்பு செய்யப்பட்டது.

14—

நிழற்குடை அமைத்தல்

வினா 16319—திரு. ப. கோவிந்தன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

1999 ஏப்ரல் 12]

சேலம் மாவட்டம், மேச்சேரி ஒன்றியம், பழக்காரனூர் மாரியம்மன் கோயில் அருகில் நிழற்குடை அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

1999-2000 ஆம் நிதியாண்டில் பழக்காரனூர் மாரியம்மன் கோயில் அருகில் முன்னுரிமை அடிப்படையில் நிழற்குடை அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

15—

வேலைவாய்ப்பு திட்ட விவரம்

வினா 19383—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பாரதப் பிரதமரின் வேலைவாய்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் சேலம் மாவட்டத்தில் 1997-98 ஆம் ஆண்டுகளில் மனு செய்தவர்கள் எத்தனை பேர்?

(ஆ) எத்தனை மனுக்கள் பரிந்துரைக்கப்பட்டன?

(இ) எத்தனை பேர் கடன் உதவி பெற்றார்கள்?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

1997-98-ம் ஆண்டு சேலம் மாவட்டத்தில் பாரதப் பிரதமரின் வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் அமலாக்கப்பட்ட நகராட்சிகள் குறித்த விவரங்கள்:

[1999 ஏப்ரல் 12

	ஆத்தூர் நகராட்சி	திருச்செங் கோடு நகராட்சி	மொத்தம்
(அ) மனு செய்தவர்களின் எண்ணிக்கை	600	1152	1752
(ஆ) பரிந்துரைக்கப்பட்டவை	600	1152	1752
(இ) கடன் உதவி பெற்றவர்கள்	63	166	229

16—

பேருந்து நிலையம் அமைத்தல்

வினா 20663—திரு. டி. அமரமூர்த்தி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அரியலூர் தொகுதி, கீழப்பழூரில் பேருந்து நிலையம் அமைக்க அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) அரியலூர் சட்டமன்றத் தொகுதி, திருமானூர் ஊராட்சி ஒன்றியம், கீழப்பழூரில் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு ஊராட்சிக்கு சொந்தமான நிலம் அல்லது நத்தம் புறம்போக்கு நிலம் ஏதும் இல்லை. இந்து அறநிலையத் துறைக்கு சொந்தமான கோயில் நிலம் சர்வே எண் 200/2-ல் இரண்டு ஏக்கர் உள்ளது. அந்த நிலத்தை நீண்ட கால குத்தகைக்கு எடுத்து பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு ஊராட்சியில் போதுமான நிதி வசதி இல்லை. எனவே, பேருந்து நிலையம் அமைக்க சாத்தியக்கூறுகள் தற்போது இல்லை.

1999 ஏப்ரல் 12]

17—

வருவாய் நிதி விவரம்

வினா 20933— திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சேலம் மாவட்டத்தில் உள்ளாட்சி மன்றங்களுக்கு வருவாய் நிதி எத்தனை கோடி ரூபாய் ஆகும்?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்:

சேலம் மாவட்டத்தில் 1997-98-ம் ஆண்டிற்கு உள்ளாட்சி மன்றங்களுக்கு ரூ. 2002.66 இலட்சங்களும், 1998-99-ம் ஆண்டில் இரண்டு காலாண்டுகள் முடிய ரூ. 957.10 இலட்சங்களும் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

18—

கரும்புச் சாலை, சாலை வளர்ச்சிப் பாதைகளை சீரமைத்தல்

வினா 14681—திரு. ச. அழகுவேலு: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கரும்புச்சாலை, சாலை வளர்ச்சிப் பாதைகள் நன்கு பராமரிக்கப்படவில்லை என்பதால் நெடுஞ்சாலைத் துறை ஏற்று சீரமைக்க அரசு முன்வருமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம், வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்:

கரும்புச் சாலைகள் அமைப்பது மற்றும் அவைகளைப் பராமரிப்பது ஆகிய பணிகளை நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைப்பது சம்பந்தமான செயற்குறிப்பு தலைமைப் பொறியாளர் (திட்டம்-2) மற்றும் சர்க்கரைத் துறை ஆணையர் அவர்களிடமிருந்து பெறப்பட்டு அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

[1999 ஏப்ரல் 12

19—

பாசனத்திற்கு வாய்க்கால் அமைத்தல்

வினா 10557—திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நாகப்பட்டினம் தொகுதி, கீழையூர் ஒன்றியம், திருபூண்டி, மேற்கு, கிழக்கு, காமேஷ்வரம், பிரதாபராமபுரம் கிராமங்களுக்கு வடிகாலான வெள்ளையாற்றிலிருந்து பாசனத்திற்கு நீர் கொண்டு வர தனி வாய்க்கால் அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) நாகப்பட்டினம் மாவட்டம் மற்றும் வட்டம் விழுந்தமாவடி இறைவைப் பாசனத் திட்டத்திற்கு கருங்கண்ணி கிராமம் வெள்ளையாற்றில் இருந்து தனிக் கால்வாய் வெட்டி, விழுந்தமாவடி மற்றும் திருபூண்டி ஆகிய கிராமங்களில் 1402 ஏக்கர் கூடுதல் பாசன பயன்பெறும் வகையில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கான ரூ. 81 இலட்சத்திற்கான மதிப்பீடு தல அலுவலர்கள் ஆய்விலுள்ளது.

20—

பாசனத்திற்கு நீர் திறந்து விடுதல் விவரம்

வினா 10817—திரு. பி. வெங்கடசாமி: மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தீரன் சின்னமலை மாவட்டம், அரவங்குறிச்சி வட்டம், க. பரமத்தி ஒன்றியம், நொய்யல் ஆத்துப்பாளையம் நீர்த்தேக்கத்தில் பாசனத்திற்கு முறையாக நீர் திறந்து விடப்படுகிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எத்தனை நாட்களுக்கு, எத்தனை ஏக்கருக்கு தரப்படுகிறது?

1999 ஏப்ரல் 12]

(இ) முதல் நிலை பாசனம் 9000 ஏக்கருக்கு 125 நாட்கள் பாசன உறுதி தரப்படுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

(ஆ) 17-11-1996 முதல் 12-3-1997 முடிய 7 நனைப்புக்கு சுமார் 9545 ஏக்கருக்கு நீர் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) இதற்கான நீர் கீழ்பவானி திட்ட வாய்க்கால் பாசனக் கழிவு நீரையும் நொய்யல் ஒரத்துப்பாளையம் நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து வெளியேற்றப்படும் நீரின் அளவையும் பொறுத்து உள்ளது. தற்பொழுது, நொய்யல் ஒரத்துப்பாளையம் நீர்த்தேக்கத்தில் நீர் மாசு அடைந்து விவசாயத்திற்குப் பயனற்று உள்ளது. திருப்பூர் பகுதியிலிருந்து மாசுபட்ட கழிவு நீர்த்தேக்கத்திற்கு வருவதைத் தடுக்க தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப்பாட்டு வாரியம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது. ஆகவே, நொய்யல், ஒரத்துப்பாளையம் நீர்த்தேக்கத்தில் மாசு இல்லாத நீர் தேக்கப்பட்டு விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தும்வரை ஒரத்துப்பாளையம் நீர்த்தேக்க ஆயக்கட்டு பாசனம் முழுமையாக நிறைவேற வாய்ப்பு இல்லை என தெரிவிக்கப்படுகிறது.

21—

கொக்குவாரியை தூரெடுத்தல்

வினா 22296—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஒரத்தநாடு வட்டம், ஒரத்தநாடு ஒன்றியம், கக்கரைக்கோட்டை ஊராட்சியில் உள்ள கொக்குவாரியை தூர் எடுத்து செப்பனிட்டுத்தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்:

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஒரத்தநாடு ஒன்றியம், கக்கரைக்கோட்டை ஊராட்சியில் செல்லும் கொக்குவாரியில், வரும் நிதியாண்டில்

(1999-2000), முன்னுரிமை அடிப்படையில் தூர் வாரும் பணி செய்து முடிக்கப்பட உள்ளது.

22—

போக்குவரத்து அலுவலகத்தை முழுநேர அலுவலகமாக மாற்றுதல்

வினா 20212—திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், பட்டுக்கோட்டையில் இயங்கி வரும் பகுதி நேர வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை முழுநேர அலுவலகமாக மாற்ற அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

இல்லை.

23—

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதித் திட்டம்

வினா 21053—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், நல்லம்பள்ளி ஊராட்சி ஒன்றியம், கம்மம்பட்டி ஊராட்சி, மலையூர்காடு பகுதிக்குப் பேருந்து போக்குவரத்து வசதி செய்யும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அந்த வசதி எப்போது செய்து தரப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) மேச்சேரி - மூலக்காடு (வழி) வெள்ளார் தடத்தில் இயக்கப்படும் தடம் எண் 24 இல் தினசரி 4 நடைகள் மலையூர்காடு வரை நீட்டித்து தற்போது இயக்கப்படுகிறது.

24—

பேருந்து வசதி செய்தல்

வினா 21936—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவண்ணாமலை மாவட்டம், வந்தவாசி வட்டம், தென்னாற்றிலிருந்து மீசநல்லூர், மாம்பாட்டுபுதூர், நல்லூர் வழியாக பேருந்து வசதி செய்துதர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) குறிப்பிட்ட வழித்தடத்தில் அடங்கியுள்ள எல்லாக் கிராமங்களும் ஏற்கெனவே பேருந்து வசதி பெற்றுள்ளன.

25—

பேருந்தை மாற்றி இயக்குதல்

வினா 22036—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

ஈரோடு மாவட்டம், பவானி, பெரியபுலியூர், கவுந்தப்பாடி வழியாக கோபி வரை செல்லும் வழித்தட எண் 21 இல் ஒரு பேருந்தை கவுந்தப்பாடி, ஆவரங்காட்டூர், மணியம்பாளையம், புலுவப்பட்டி, பெருமாபாளையம் வழியாக கோபிக்கு மாற்றி இயக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

குறிப்பிட்ட வழித்தடத்தில் பேருந்து மாற்றி இயக்கினால் ஈரோடு-கோபி நேரடி பயணிகளும், தற்பொழுது பயன்பெறும் பகுதி மக்களும் பாதிப்படைய நேரிடும். எனவே மாற்றி இயக்க சாத்தியக்கூறு இல்லை.

26—

கூடுதல் பேருந்து வசதி செய்தல்

வினா 22533—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், தஞ்சாவூர் தாலுகா, தஞ்சாவூரிலிருந்து ரெட்டிப்பாளையத்திற்கு கூடுதல் பேருந்து வசதி செய்து தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

தஞ்சாவூரிலிருந்து ரெட்டிப்பாளையத்திற்கு ஏ43 தட நகரப் பேருந்து மூலம் 12 நடைகளும், ஏ7 நகரப் பேருந்து மூலம் 2 நடைகளும் இயக்கப்படுகின்றன. தற்போது ஏ43 தடத்தில் இயக்கப்படும் நடைகளில் போதிய அளவு மக்கள் பயன்பாடு இல்லை. எனவே தஞ்சாவூரிலிருந்து ரெட்டிப்பாளையத்திற்கு கூடுதல் பேருந்து இயக்க சாத்தியக்கூறு இல்லை.

27—

நிறுத்தப்பட்ட அரசுப் பேருந்தை மீண்டும் இயக்குதல்

வினா 22534—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், தஞ்சாவூரிலிருந்து கல்விராயன்பேட்டைக்கு ஏற்கெனவே இயக்கப்பட்டு நிறுத்தப்பட்டுள்ள அரசுப் பேருந்து தடம் எண் 65 (நகரப் பேருந்து)-ஐ மீண்டும் இயக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

தடம் எண் 65 நகரப் பேருந்து தஞ்சாவூர்-திருக்காட்டுப்பள்ளி (வழி) ரெட்டிப்பாளையம், சிவகாமிபுரம், ஆலக்குடி ரயில்வே கேட், கல்விராயன்பேட்டை, சித்திரக்குடி, பூதலூர் தடத்தில் இயக்கப்பட்டு போதிய மக்கள் பயன்பாடு இல்லாமையால் நிறுத்தப்பட்டது. தற்போது சிவகாமிபுரம், கல்விராயன்பேட்டை, பூதலூர், திருக்காட்டுப்பள்ளி ஆகிய

கிராமங்களுக்கு போதிய அளவு பேருந்து வசதி உள்ளதால் தடம் எண் 65-ஐ மீண்டும் இயக்கும் சாத்தியக்கூறு இல்லை.

28—

சாலை செப்பனிடல்

வினா 2942—திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், கணபதி அக்ரஹாரத்திலிருந்து அய்யம்பேட்டை செல்லும் சாலையில் காவேரியின் வடகரையில் உள்ளிக்கடை செல்லும் சாலையை செப்பனிட அரசு முன்வருமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்:

வினாவில் குறிப்பிட்டுள்ள சாலையானது அய்யம்பேட்டை-கணபதி அக்ரஹாரம் சாலையிலிருந்து பாபநாசம் - கபிஸ்தலம் இணைக்கும் சாலை கி.மீ. 0/0-2/0 மற்றும் 3/2-9/6 அரசு இதர மாவட்ட சாலையாகும், இச்சாலையில் கி.மீ. 5/0-6/0 மற்றும் 6/0-7/0 வரையிலான சாலைப் பகுதியில் தார்த்தளம் புதுப்பிக்கும் பணிகள் நடைபெற்றுள்ளன. இச்சாலையில் கி.மீ. 5/10-லிருந்து 9/2 வரை அரசலாற்றின் கரையில் செல்கிறது. மேற்படி சாலை பொதுப்பணித் துறையின் பராமரிப்பில் உள்ளது. சேதமடைந்த கரையின் பகுதிகளில் பொதுப்பணித் துறையினர் மூலம் தற்காலிகமாக மொடசல் கட்டி சாலையினைப் பாதுகாக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

29—

சாலைகள் சீர்செய்தல்

வினா 9513—திரு. பா. துரைசாமி: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வரகூர் தொகுதியில் உள்ள திருமாந்துறை - திட்டக்குடி பார்டர் சாலை, ஆலத்தூர் கேட், காரை கொளக்காநத்தம், அரியலூர்

[1999 ஏப்ரல் 12

சாலைகளை சீர் செய்வதற்காக NABARD திட்டத்தில் சேர்க்க அரசு முன்வருமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்:

வினாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள திருமாத்துறை, திட்டக்குடி பார்டர் சாலையின் பழுதடைந்துள்ள சாலைப் பகுதியினையும், ஆலத்தூர் கேட் காரை கொளக்காநத்தம், அரியலூர் சாலையில் பழுதடைந்துள்ள பகுதியினையும் NABARD வங்கி உதவியுடன் சீர்செய்ய நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

30—

இணைப்புச் சாலையை சீரமைத்தல்

வினா 11152—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மாவட்டம், ஒரத்தநாடு வட்டம், பழுதடைந்துள்ள பின்னையூர் - புலவன்காடு இணைப்புச் சாலையை சீரமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) வினாவில் குறிப்பிட்டுள்ள பின்னையூர் - புலவன்காடு இணைப்புச் சாலையை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் மேம்பாடு செய்ய பரிசீலிக்கப்படும்.

1999 ஏப்ரல் 12]

31—

பயணியர் விடுதி கட்டுதல்

வினா 21240—திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம்: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், பேராவூரணியில் பொதுப்பணித் துறையின் மூலம் ஒரு பயணியர் விடுதி கட்டும் செயற்குறிப்பு அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்:

பயணியர் விடுதி நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலம்தான் கட்டப்பட வேண்டும். நெடுஞ்சாலைத் துறைக்குச் சொந்தமான பயணியர் விடுதி ஒன்று பேராவூரணியில் ஏற்கனவே உள்ளது. புதிதாக பயணியர் விடுதி கட்டுதல் தொடர்பாக எந்தத் திட்டமும் பரிசீலனையில் இல்லை.

32—

சாலை மேம்பாடு செய்தல்

வினா 21823—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஒரத்தநாடு தாலுகா, திருவோணம் ஒன்றியம், பின்னையூர் ஊராட்சி, ஏனாதி-பின்னையூர் சாலைவரை மேலத்தெரு வழியாக வெட்டிக்காடு - தளிகை விடுதி சாலையில் (Rural Road Work) மூன்று கி.மீ. கிராமச் சாலையில் சாலை மேம்பாடு பணியை எடுத்துச் செய்ய அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்:

வினாவில் குறிப்பிட்டுள்ள சாலை ஏற்கெனவே தார்ச்சாலையில் அமைந்துள்ளதாலும், மேற்படி சாலையில் பேருந்துகள் ஏதும்

[1999 ஏப்ரல் 12

இயக்கப்படாததாலும், மேலத்தெரு கிராமத்தில் ஆதிதிராவிடர் மக்கள் தொகை ஏதும் இல்லாததாலும் மேற்படி சாலையை கிராமச்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்து மேம்பாடு செய்திட சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

33—

மதுக்கடை நடத்துதல்

வினா 20457—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், தஞ்சாவூர் வட்டம், வல்லம் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கி மூலம் மதுக்கடை நடத்த அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்:

1999-2000 ஆம் ஆண்டுக்கான மதுபான விற்பனைக்கு கூட்டுறவுக்கென ஒதுக்கீடு ஏதும் செய்யப்படவில்லை. இந்நிலையில் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள், தொடக்க கூட்டுறவு பண்டக சாலைகள் மற்றும் தன்னிறைவு பெற்ற கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பொது ஏலத்தில் கலந்துகொள்ள அறிவுறுத்தப்பட்டன. அதன் அடிப்படையில் தஞ்சை மண்டலத்தில் உள்ள தன்னிறைவு பெற்ற கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் பொது ஏலம் வாயிலாக மதுபான கடைகளுக்குரிய உரிமங்களைப் பெற்றுள்ளன. தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலுள்ள 129 கடைகளும் ஏற்கெனவே ஏலத்தில் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. வல்லம் பகுதிக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட கடை ரூ. 9,50,000-க்கு ஏலம் சென்றுள்ளது. இத்தொகையினை செலுத்தி ஏலம் எடுக்கக்கூடிய நிலையில் வல்லம் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிக்கு போதுமான நிதி ஆதாரம் இல்லை. ஏனெனில் இச்சங்கம் 1996-97-ம் ஆண்டுவரை ரூ. 8,72,842.17 தொகுப்பு நட்டம் அடைந்து தொடர்ந்து நட்டத்தில் இயங்கி வருகிறது. ஆகவே, வல்லம் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கி மூலம் மதுக்கடை நடத்த சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

1999 ஏப்ரல் 12]

34—

பயிர்க் கடன்களை அரசு ஈடு கட்டுதல்

வினா 20717—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி தொகுதியில் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பயிர்களுக்கு வழங்கிய பயிர்க் கடன்களை அரசே ஈடு கட்ட நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) எடப்பாடி தொகுதியில் மட்டும் 1997-98-ல் வழங்கப்பட்ட பயிர்க்கடன் தொகை எவ்வளவு?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) நபார்டு வங்கியின் நிபந்தனைகளின்படி வருவாய் துறையினரால் அன்னவாரி சான்றிதழ் வழங்கப்பட்ட இடங்களில் மட்டும் குறுகிய காலக் கடன்களை மூன்று ஆண்டுகளில் திருப்பிச் செலுத்தும் வகையில் மத்திய கால மாற்றுக் கடன்களாக மாற்ற இயலும். சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி தொகுதியில் வருவாய்த் துறையினரால், பாதிக்கப்பட்ட நிலங்களுக்கு அன்னவாரிச் சான்றிதழ் வழங்கப்படாத நிலையில் மேற்படி தொகுதியில் வழங்கப்பட்ட பயிர்க்கடன்களை அரசே ஈடு செய்ய இயலாது. மேலும், இத்தொகுதியில் மத்திய காலக் கடன்கள் ஏதும் வழங்கப்படவில்லை.

(ஆ) 1997-98-ம் ஆண்டில் எடப்பாடி தொகுதியில் பயிர்க்கடனாக ரூ. 414.89 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

35—

மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகளை அரசு கட்டடத்தில் இயங்குதல்

வினா 21801—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

[1999 ஏப்ரல் 12

(அ) தமிழ்நாட்டில் எத்தனை மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள் வாடகைக் கட்டடத்தில் இயங்குகின்றன?

(ஆ) இந்த நிதியாண்டில் அவை அரசு கட்டடத்தில் இயங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) தமிழ்நாட்டில் மொத்தம் 23 மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள் இயங்கி வருகின்றன. அதில் கீழ்க்குறிப்பிட்டுள்ள 3 மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள் (தலைமை அலுவலகம்) வாடகைக் கட்டடத்தில் இயங்கி வருகின்றன:

1. தூத்துக்குடி மாவட்ட மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கி
2. திருவண்ணாமலை மாவட்ட மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கி
3. விழுப்புரம் மாவட்ட மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கி

(ஆ) இந்த நிதியாண்டின் இறுதிக்குள் மேற்கூறிய மூன்று மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கும் தலைமையலுவலகக் கட்டடப்பணி முடிக்க இயலாது. முடிந்த அளவு 1999-2000 ஆண்டு இறுதிக்குள் கட்டடப் பணிகள் முடிக்க துரிதமாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

36—

வறுமைக்கோட்டிற்குக் கீழுள்ளோர் விவரம்

வினா 22104—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் 1991-92 ஆம் ஆண்டில் எடுக்கப்பட்ட கணக்கெடுப்பின்படி சேலம் மாவட்டத்தில் வறுமைக்கோட்டின் கீழுள்ள குடும்பங்கள் எத்தனை?

(ஆ) எடப்பாடி தொகுதியில் வறுமைக்கோட்டிற்குக் கீழ் உள்ளவர்கள் எவ்வளவு பேர்?

1999 ஏப்ரல் 12]

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) 1991 மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பில் வறுமைக்கோட்டின் கீழ் வாழும் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை போன்ற விவரங்கள் சேகரிக்கப்படவில்லை. இருப்பினும் 1990-91 ஆம் ஆண்டில் ஊரக வளர்ச்சித் துறையினால் நடத்தப்பட்ட கணக்கெடுப்பின்படி சேலம் மாவட்டத்தில் வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழ் உள்ள கிராமப்புற குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை 1,59,020. வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழ் வாழும் மக்கள்தொகை 7,57,224.

(ஆ) எடப்பாடி சட்டமன்றத் தொகுதியில் வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழ் உள்ள குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை 14,081. வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழ் வாழும் மக்கள் தொகை 67,640.

37—

கடத்தல் தடுப்பு வழக்குகள் விவரம்

வினா 22189—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் 1997-98 மற்றும் 1998 ஜூன் மாதம் வரை குடிமைப் பொருள் கடத்தல் தடுப்புப் பிரிவினர் மூலம் எத்தனை வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன?

(அ) எவ்வளவு பொருள்கள் மீட்கப்பட்டுள்ளன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) தமிழ்நாட்டில் 1997-98 மற்றும் 1998 ஜூன் மாதம் வரை குடிமைப் பொருள் கடத்தல் தடுப்புப் பிரிவினர் மூலம் பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்குகள் மற்றும் மீட்கப்பட்ட பொருள் பற்றிய விவரம்:

ஆண்டு வரிசை	பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்குகள்	கைப்பற்று ரூ. லட்சம்	பறிமுதல் ரூ. லட்சம்
1997 ஜனவரி முதல் டிசம்பர் வரை	7451	446.92	258.85
1998 ஜனவரி முதல் ஜூன் 1998 வரை	3579	243.39	148.17
மொத்தம்	**11030**	**690.31**	**407.02**

38—

விடுகளின் விவரம்

வினா 21563—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பால்வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் குடிசை மாற்று வாரியத்தின் மூலம் 25 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு எவ்வளவு வீடுகள் கட்டப்பட்டுள்ளன?

(ஆ) அவற்றைப் புதுப்பிக்க அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம், பால்வளத் துறை அமைச்சர்:

(அ) தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியத்தால் 1970 ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டு மார்ச் 1998 வரையில் 61,902 குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டுள்ளது. இவ்வாரியம் தொடங்கப்படுவதற்கு முன்பு குடிசை மாற்றுத் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியத்தால் கட்டப்பட்ட 7742 குடியிருப்புகளையும் தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியம் தனது பொறுப்பில் ஏற்றுக்கொண்டு பராமரிப்புப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது.

(ஆ) தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியத்தின் பொறுப்பிலுள்ள அடுக்குமாடிக் குடியிருப்புகளுள் 47,500 குடியிருப்புகளுக்கு ரூ.14.50 கோடி செலவில் பழுதுபார்ப்புப் பணிகள்

மேற்கொள்ள அரசாணை எண் 171 வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறை, நாள் 19-3-1998 மற்றும் 251 வீ.வ. (ம)ந.வ. துறை, நாள் 17-7-1997-ல் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இக்குடியிருப்புகளுக்குப் பழுதுபார்ப்புப் பணிகளான மாடிப்படிகளை சீரமைத்தல், மாடி முகப்புகளை பழுதுபார்த்தல், கழிப்பறைகள் சீரமைத்தல், வெளிப்புற சுவர்களுக்குச் சிமெண்ட் பூச்சு வேலைகள் செய்தல், மற்றும் குடியிருப்பு தளங்களை பழுதுபார்த்தல், பூச்சு வேலைகள் செய்தல், மழைநீர் கசிவினை தடுக்க ஓடுகள் பதித்தல் போன்ற பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இப்பணிகளுக்காக இதுகாறும் ரூ.13.35 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது. மீதமுள்ள தொகையான ரூ.1.15 கோடி மார்ச் 1999-க்குள் செலவிடப்பட்டு பணிகள் நிறைவுறும்.

39—

கட்டடத் தொழிலாளர்கள் நலன் காத்தல்

வினா 19440—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகக் கட்டடத் தொழிலாளர்கள் நலன் காக்க, அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான், தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்:

(அ) கட்டடத் தொழிலாளர்கள் நலன் காக்கும் பொருட்டு இந்த அரசு பல்வேறு நலத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்தி வருகிறது.

(ஆ) தமிழ்நாடு கட்டுமானத் தொழிலாளர்கள் நல வாரியத்தில் பதிவு செய்து கொண்டுள்ள கட்டுமானத் தொழிலாளர்களுக்குக் கீழ்க்கண்ட நலத் திட்டங்கள் பொருந்தும்.

(1) கட்டுமானத் தொழிலாளி இறந்தால் அவரின் குடும்பத்திற்கு ரூ. 1,00,000 ஈட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(2) கட்டுமானத் தொழிலாளி விபத்தில் காயமுற்றால் அவருக்கு ஏற்பட்ட விபத்தின் தன்மையைப் பொறுத்து ரூ. 1,000 முதல் ரூ. 1,00,000 வரை ஈட்டுத் தொகை வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(3) இறந்த தொழிலாளியின் ஈமச்சடங்கிற்காக ரூ. 500/- நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது.

(4) கட்டுமானத் தொழிலாளர்களின் மகன்/மகள் 10 ஆம் வகுப்புத் தேர்ச்சி பெற்றால் ரூ. 750-ம் 12 ஆம் வகுப்பு தேர்ச்சி பெற்றால் ரூ. 1,000-மும் கல்வி உதவி நிதியாக வழங்கப்படுகிறது.

(5) கட்டுமானத் தொழிலாளர்களின் மகன்/மகள் திருமணத்திற்காக ரூ. 1,000 திருமண உதவி நிதி வழங்கப்படுகிறது; மற்றும்

(6) பெண் கட்டுமானத் தொழிலாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் இரு குழந்தை பிறப்பு வரை ஒவ்வொரு குழந்தை பிறப்பிற்கும் ரூ. 1,000 வீதம் மகப்பேறு உதவி நிதி வழங்கப்படுகிறது.

40—

பணியாளர் நியமன விவரம்

வினா 22684—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கட்டடத் தொழிலாளர் நல வாரியப் பணிகளுக்காக அனைத்துத் தொழிலாளர் துணை ஆணையர் அலுவலகங்களிலும் போதுமான பணியாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனரா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான், தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்:

தமிழ்நாடு கட்டுமானத் தொழிலாளர்கள் நல வாரிய பணிகளுக்காக மதுரை, கோவை, திருச்சி, சேலம் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் உள்ள தொழிலாளர் துணை ஆணையர் அலுவலகங்களில் தலா ஓர் இளநிலை உதவியாளர்-தட்டச்சர் பதவியினை ஏற்படுத்த வாரியத்தினால் ஏற்கெனவே முடிவெடுக்கப்பட்டு அதன்படி வேலைவாய்ப்பு அலுவலகங்களுக்கு, தகுதி வாய்ந்தோர் பட்டியல் அனுப்புமாறு வாரியத்தால் கோரப்பட்டுள்ளது. கேட்கப்பட்டுள்ள பட்டியல் பெறப்பட்டவுடன் விரைவில் பணியாளர்கள் நியமிக்கப்படுவர்.

41—

பொறியியல் தொழிற்சாலைகளைத் திறந்து இயக்குதல்

வினா 22707—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் மூடப்பட்டுள்ள பொறியியல் தொழிற்சாலைகள் எத்தனை?

(ஆ) அவற்றைத் திறந்து இயங்க வைக்க அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான், தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்:

(அ) 6 (ஆறு)

(1) எவரெஸ்ட் இன்ஜினியரிங் ஒர்க்ஸ், கோவை;

(2) நியூ சிட்டி இன்ஜினியரிங் ஒர்க்ஸ், கோவை;

(3) கெம்ப் இந்தியா லிமிடெட், கோவை;

(4) ஸ்ரீ ராமகிருஷ்ணா ஸ்டீல்ஸ் லிமிடெட், காரமடை;

(5) ஸ்ரீ லட்சுமி காயத்திரி இன்ஜினியரிங் ஒர்க்ஸ், கோவை; மற்றும்

(6) மதராஸ் ஃபோர்ஜிங்ஸ் அண்டு அலைடு இண்டஸ்ட்ரீஸ் (கோவை) லிமிடெட்.

(ஆ) இவற்றில் எந்த நிறுவனமும் தொழிலாளர் பிரச்சினைகள் காரணமாக இயங்காமல் இல்லை. பெரும்பாலும் நிதி நெருக்கடி காரணமாகவே இயங்காமல் உள்ளன. அரசு அளவில் நடவடிக்கை

எடுக்க இயலவில்லை. எனினும் நிதி நிலைமை காரணமாக நலிவுற்ற நிறுவனங்களின் நிர்வாகத்தினர் பி.ஐ.எஃப்.ஆர். முன் மனுச் செய்து நிறுவனத்தை இலாபகரமாக இயக்குவதற்கான வழிமுறைகளை ஆராய்ந்து மேல் நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

42—

பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுக்கு இலவச விட்டுமனைப் பட்டா, நிலப் பட்டா வழங்குதல்

வினா 22027—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், மேட்டூர் வட்டம், ஆவடத்தூர் கட்டிநாயக்கன்பட்டி கிராம மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுக்கு இலவச வீட்டுமனைப் பட்டா, நிலப் பட்டா வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. எம்.ஆர்.கே. பன்னீர்செல்வம், பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

(ஆ) சேலம் மாவட்டம், மேட்டூர் வட்டம், ஆவடத்தூர் கிராமத்தில் புல எண் 120/3, 121/1ஏ (மற்றும்) 121/2 ஆகிய புலன்களில் 2.29.5 ஹெக்டேர் நிலம் தனியார் பேச்சு வார்த்தை மூலம் கையகப்படுத்த சேலம் மாவட்ட ஆட்சியரால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டபின் வீட்டுமனைப் பட்டா வழங்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

43—

சந்தனக் கடத்தலில் ஈடுபட்டு வனக்காவலர்களால், பிடிபட்ட வாகனங்கள் விவரம்

வினா 19706—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

1997-98 ஆம் ஆண்டு தர்மபுரி மாவட்டத்தில் சந்தனக் கடத்தலில் ஈடுபட்டு வனக்காவலர்கள், போலீசாரால் பிடிபட்ட கார்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், லாரிகள் எவ்வளவு?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்:

1997-98 ஆம் ஆண்டில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் சந்தனமரக் கடத்தலில் ஈடுபட்டு பிடிபட்ட வாகனங்கள் விவரம்:-

பஸ்	..	1
லாரிகள்	..	21
கார்கள் / ஜீப்புகள்	..	71
மோட்டார் சைக்கிள்கள் (இரண்டு சக்கர வாகனங்கள்)	..	59
மொத்தம்	..	**152**

44—

சந்தன எண்ணெய் ஆலைகள் தொடங்குதல்

வினா 19762—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1998-99 ஆம் ஆண்டு புதிதாக சந்தன எண்ணெய் ஆலைகள் தொடங்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா?

[1999 ஏப்ரல் 12

(ஆ) ஆம் எனில், எடப்பாடியில் தொடங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) 1998-99 ஆம் ஆண்டு நெமிலியில் ஒரு சந்தனமரப் பொருட்கள் தொழிற்சாலையை நிறுவுவது குறித்த சாத்தியக்கூறு அறிக்கை தயாரிக்கும் பொறுப்பு தமிழ்நாடு தொழில் மற்றும் தொழில்நுட்பக் கூட்டமைப்பிடம் (Industrial & Technical Consultancy Organisation of TamilNadu) ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) எடப்பாடியில் சந்தனமரப் பொருட்கள் தொழிற்சாலை தொடங்கும் எண்ணம் ஏதும் அரசிடம் இல்லை.

45—

யானைகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் யானைகளைக் கொன்றவர்கள் விவரம்

வினா 21535—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1997-98 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாட்டிலுள்ள காடுகளில் எவ்வளவு யானைகள் உள்ளன என்ற கணக்கெடுப்பு நடத்தப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆண் யானையைக் கொல்லும் கொலையாளிகள் எத்தனை பேர் கைது செய்யப்பட்டுள்ளார்கள்?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) 1997-98 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாட்டிலுள்ள காடுகளில் யானைகள் கணக்கெடுப்பில் 2826 யானைகள் இருப்பது தெரிய வந்துள்ளது.

(ஆ) ஆண் யானைகளைக் கொல்லும் குற்றம் தொடர்பாக 36 நபர்கள் கைது செய்யப்பட்டுள்ளார்கள்.

1999 ஏப்ரல் 12]

46—

வன விலங்குகளைச் சுட்டுக் கொன்றவர்கள் விவரம்

வினா 21546—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1997-98 ஆம் ஆண்டு 1998 முடிய சேலம் மாவட்டத்தில் வன விலங்குகளைச் சுட்டுக் கொன்றவர்கள் எத்தனை பேர்?

(ஆ) இதுவரை எத்தனை பேர் கைது செய்யப்பட்டுள்ளனர்?

(இ) இதுவரை எத்தனை வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன?

(ஈ) எவ்வளவு அபராதத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) 1997-98 ஆம் ஆண்டு ஜூன் 1998 முடிய சேலம் மாவட்டத்தில் வன விலங்குகளை சுட்டுக் கொன்றவர்கள் நான்கு பேர்.

(ஆ) இதுவரை 5 நபர்கள் கைது செய்யப்பட்டுள்ளனர்.

(இ) இதுவரை 4 வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

(ஈ) ரூ. 84,500/- அபராதத் தொகையாக வசூலிக்கப்பட்டது.

47—

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வீடுகள் கட்டி முடித்தல்

வினா 21477—திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு வீட்டுவசதித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கென கட்டப்பட்டு வரும் தனி வீடுகள் கட்டி முடிக்கும் பணி எப்போது நிறைவு பெறும்?

[1999 ஏப்ரல் 12

விடை—

மாண்புமிகு திரு. கு. பிச்சாண்டி, வீட்டு வசதித் துறை அமைச்சர்:

சென்னை அரசினர் தோட்டத்தில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்காகக் கட்டப்பட்டு வரும் குடியிருப்புகள் இந்த ஆண்டு நவம்பர் மாதத்திற்குள் கட்டி முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

48—

சார்பதிவாளர் அலுவலகத்திற்கு சொந்தக் கட்டடம்

வினா 20135—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், மேட்டூர் வட்டம், கொளத்தூரில் சார்பதிவாளர் அலுவலகத்திற்குச் சொந்தக் கட்டடம் கட்ட அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. இ. பெரியசாமி, ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) தற்போது இது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

49—

கால்நடை மருத்துவமனை அமைத்தல்

வினா 21472—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கால்நடை பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1998-99 ஆம் ஆண்டு அண்ணா மறுமலர்ச்சித் திட்டத்தில் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ள திருநெல்வேலி மாவட்டம், கீழப்பாவூர்

1999 ஏப்ரல் 12]

ஒன்றியம், குணராமநல்லூர் ஊராட்சி, மேலமெஞ்ஞானபுரம் கிராமத்தில் கால்நடை மருத்துவமனை (Sub Centre) அமைக்க அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன், கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) அண்ணா மறுமலர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் மேலமெஞ்ஞானபுரத்தில் கால்நடை மருத்துவமனை அமைப்பதற்கு சம்பந்தப்பட்ட ஊராட்சி ஒன்றியத் தீர்மானம் வாயிலாக கருத்துரு பெறப்பட்டால் தேவை மற்றும் நிதிநிலை அடிப்படையில் அதனை அரசு பரிசீலிக்கும்.

50—

இடைத்தரகர்களின் ஆதிக்கத்தை அகற்றுதல்

வினா 22871—திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மூவலூர் இராமாமிர்தம் அம்மையார் நினைவு திருமண நிதியுதவித் திட்டத்தின்கீழ் வழங்கப்படும் முழுத்தொகையும், பயனாளிகளுக்குச் சென்று சேர்வதில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதற்குக் காரணமாகவுள்ள இடைத்தரகர்களின் ஆதிக்கத்தை அகற்ற, என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகின்றன?

விடை—

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குணபாண்டியன், சமூகநலத் துறை அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

(ஆ) மேற்குறிப்பிட்ட திட்டம், செம்மையாக நடைபெற 5-6-1998 மற்றும் 6-6-1998 அன்று நடைபெற்ற மாவட்ட ஆட்சித்

தலைவர்கள் மற்றும் காவல் துறை அதிகாரிகள் மாநாட்டில் சமூக நலம் மற்றும் சத்துணவுத் திட்டத் துறை குறித்து மாண்புமிகு முதல்வர் கீழ்க்கண்டுள்ளவாறு ஆணையிட்டுள்ளார்:

"மூவலூர் மூதாட்டி நினைவு ஏழைப் பெண்கள் திருமணத்திற்காக ரூ. 10,000/-நிதியுதவி திட்டத்தில், சிறு தவறும் நடக்காமல், எச்சரிக்கையாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் பார்த்துக்கொள்வதோடு, இதில் இடைத் தரகர்கள், தவறுகள் செய்யும் அலுவலர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்".

எனவே, மேற்குறிப்பிட்ட திட்டம், செம்மையாக நடைபெறவும் எந்த ஒரு தவறும் நடக்காமல் எச்சரிக்கையாக இருக்க வேண்டுமென்றும், இடைத் தரகர்கள் மற்றும் தவறு செய்யும் அலுவலர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கும்படியும் சமூக நல இயக்குநர் மற்றும் அனைத்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கும் 18-6-1998 நாளிட்ட அரசு நேர்முகக் கடிதம் எண் 10568/சந.3/98-ல் தக்க அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடம்பெற்றிருந்தால், அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

முற்பகல் 10-35

4. திரு. இரா. தாமரைக்கனி, திரு. சொ. கருப்பசாமி ஆகியோரைப் பேரவைப் பணிகளினின்று நீக்கி வைத்த நாட்களைக் குறைக்கக் கோருதல்

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் திரு. தாமரைக்கனி மற்றும் திரு. கருப்பசாமி அவர்களை நீங்கள் இந்த சபையில் நீக்கி கிட்டத்தட்ட 20 நாட்கள் ஆகியிருக்கின்றன. அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனியைப் பொறுத்தவரையில் அந்த வழக்கு கோர்ட்டில் நிலுவையில் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. அதுபோல, திரு. கருப்பசாமியைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவே இந்த அவையில் குறிப்பிட்டேன், திரு. கருப்பசாமியைத் தாக்கியவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. திரு. கருப்பசாமிமீது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறீர்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைத் தலைவரைக் குற்றஞ்சாட்டிப் பேசினால் உங்கள் பேச்சுரிமை மறுக்கப்படும்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இந்தக் கூட்டத் தொடரைப் பொறுத்த வரையில்...

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே தங்களால் கொடுக்கப்பட்ட தீர்ப்பை 10 நாட்களுக்கு ஒரு தடவை மீண்டும் மீண்டும் இங்கே எழுப்புவது முறையல்ல. உங்களைப்பற்றி இங்கே குறிப்பிட்ட அந்த வாசகத்தை இந்த அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கினால்தான், பத்திரிகையிலே வெளிவராது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி.ஆர். சுந்தரம், நீங்கள் உட்காருங்கள். நான் இங்கே ஒரு கருத்தைப் படிக்கிறேன்.

"மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களேகூட அடிக்கடி தெரிவிக்கிறபோது, தாமரைக்கனி அவர்களாலே அவையினுடைய நடவடிக்கைகளுக்குப் பல்வேறு வகையிலும் குந்தகம் ஏற்பட்டு வருகிறது. இதற்கு எப்படியாவது ஒரு தீர்வு காண வேண்டுமென்பதை அடிக்கடி அவர்களுடைய கருத்தாகவும் தெரிவித்து வந்திருக்கிறார்கள்"

இதிலே முதலமைச்சர் என்று சொல்லப்பட்டிருப்பது, நம்முடைய முதலமைச்சர் அல்ல. முன்னாள் முதலமைச்சர் செல்வி ஜெயலலிதா அவர்கள் பேரவை நடவடிக்கைக் குறிப்பேட்டிலிருந்து இதைத் தெரிவிக்கிறேன். ஆகவே, இந்த பதில் ஒன்றை மட்டும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரத்திற்குச் சொல்லி, தாமரைக்கனி பிரச்சினையிலோ அல்லது கருப்பசாமி பிரச்சினையிலோ மறுபரிசீலனை கிடையாது, இனிமேல் இந்தப் பிரச்சினையை எழுப்பக்கூடாது. எழுப்பினால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெளிவாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

5. அறிவிப்புகள்

(அ) நிகழ்ச்சி நிரலில் உள்ள கவன ஈர்ப்பு, தள்ளி வைத்தல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து பேரவையினுடைய விதி 55-ன்கீழ் அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வுகள் குறித்த கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் நாளை எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1999-2000, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

(அ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 56—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

(அ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்தபடியாக, 1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள்மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்.

***மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.399,34,93,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"
எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1790, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வேலூர் மாவட்டம், வேலூரிலிருந்து காட்பாடி செல்லும் பழைய பாலம், பாலாற்றின் குறுக்கே உடைந்து விழுந்து போனதைச் செப்பனிட்டுப் புதுப்பிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மாளம் எண் 358, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி தொகுதியில் எடப்பாடி முதல்

குமாரபாளையம் வரை செல்லும் சாலையை செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 643, திரு. நா. பெரியசாமி.

*** திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பெருந்துறை வட்டம், ஊத்துக்குளியிலிருந்து காங்கேயம் செல்லும் சாலையில் நொய்யல் ஆற்றின் குறுக்கே மேம்பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டியன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1101, திரு. டி. மணி.

***திரு. டி. மணி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "குமரி மாவட்டம், வடசேரி முதல் கீரிப்பாறை வரை செல்லும் சாலைகளை இரு வாகனங்கள் செல்லும் வகையில் அகலப்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 808, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தர்மபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, பத்ர அள்ளி ஊராட்சி, பச்சூர் முதல் கெண்டையன அள்ளி ஊராட்சி பழையூர் வரையிலான

[திரு. ஜி.கே. மணி] [1999 ஏப்ரல் 12

தார்ச் சாலை மிகவும் பழுதடைந்துள்ளதால் அதைச் செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1589, திரு. ப. ரங்கநாதன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1011, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானி தொகுதி, பெரிய புலியூர் கிராமம் செம்பத்தாம்பாளையத்தில் இருந்து வைரமங்கலம் வரையிலும், குட்டிப்பாளையத்தில் இருந்து கவுந்தப்பாடி பவானி தார்ச்சாலை வரையிலும் கிராம நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாக நபார்டு திட்டத்தின் மூலம் வரும் ஆண்டில் தார்ச் சாலையாக அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1729, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகூர், கங்களாஞ்சேரி சாலையைச் செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1661, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஆண்டிமடம் தொகுதி, மாத்தூர் கிராமத்திற்கு வாரியங்கால் வழியாக ஜெயங்கொண்டத்திற்குச் செல்லும் சாலையை செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1190, திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

***திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பாபனாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி, அய்யம்பேட்டை, உள்ளிக்கடை வழியாக பேருந்து செல்லும் சாலையை கபிஸ்தலம் வரை சீர்செய்ய வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 497, திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருப்பூர் புறவழிச்சாலை பணிகளை விரைவுபடுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

[1999 ஏப்ரல் 12

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1623, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

***திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "புவனகிரி தொகுதி, சேத்தியாதோப்பிலிருந்து அகர ஆலம்பாடி வழியாக முகந்தெரியாங்குப்பம் வரை செல்லும் சாலையை புதிதாகப் போட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 26, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 652, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

THIRU B. VENKATASAMY: Hon. Speaker Sir, "To discuss the need to construct a bridge near Settipalli across a jungle stream in Shoolagiri-Beri Gai Road in Hosur Taluk", I move—

"That the allocation of Rs. 399,34,93,000/- under Demand No.38-Roads and Bridges be reduced by Rs.100/-."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1338, டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 11, திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கன்னியாகுமரி மாவட்டம், பத்மநாபபுரம் தொகுதியில் கிராமிய நெடுஞ்சாலை (ஆர்.ஆர்.) துறை மூலம் பல கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலைகளை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 120, திரு. எஸ்.வி. கிருஷ்ணன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 442 திரு. க. மணிவர்மா.

திரு. க. மணிவர்மா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தண்டராம்பட்டு தொகுதியில் உள்ள பெருங்குளத்தூரிலிருந்து தானிப்பாடி செல்லும் சாலையை செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 543, திரு. கே. தங்கமணி, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1309, திரு. சு. சிவராஜ், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1323, திரு. லி. அய்யலுசாமி.

திரு. லி. அய்யலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கோவில்பட்டி தொகுதி, தெற்கு திட்டங்குளத்திலிருந்து செமப்புதூர் வழியாக கீழஈரால் செல்லும் சாலை மோசமாக இருப்பதினால் அதைச் செப்பனிட்டு தார்ச் சாலையாக அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1245, திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஆவடி, காமராஜர் நகரை ஒட்டியுள்ள கூவம் ஆற்றுக்குக் குறுக்கே

[திரு. டி. சுதர்சனம்] [1999 ஏப்ரல் 12

மேம்பாலம் கட்டி காமராஜ் நகரை பிரதான சாலையோடு இணைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1350, திரு. வை. சிவபுண்ணியம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1453, திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2654, திரு. ப. மோகன் கந்தசாமி.

முற்பகல் 10-40

திரு. ப. மோகன் கந்தசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், குண்டடம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 3 கிலோமீட்டருக்கும் குறைவான பேருந்துகள் செல்லாத, ஆனால் போக்குவரத்து அதிகம் உள்ள பத்துக்கும் மேற்பட்ட மண் சாலைகளைத் தார்ச் சாலைகளாக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2698, திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாமக்கல் முதல் உளுந்தூர்பேட்டை வரை தேசிய நெடுஞ்சாலை அமைக்க (வழி சேந்தமங்கலம்-பேளக்குறிச்சி, நாமகிரிப்பேட்டை-மங்களபுரம், ஆத்தூர்-கள்ளக்குறிச்சி) உரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்]

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.399,34,93,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3514, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ். இருக்கையில் இல்லை.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 56-சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கோரிக்கை எண் 56-சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு, மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 451,67,79,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1784, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வேலூர் மாவட்டம், ராணிப்பேட்டையில் இருந்து வள்ளிமலை தெங்கால் செல்லும் தார்ச் சாலையைச் செப்பனிட்டுப் புதுப்பிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 347, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி தொகுதி, கொங்கணாபுரம் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கண்ணயாம்பட்டி, ராயனம்பட்டி, ஆசாரியூர் செல்லும் சாலை பழுதடைந்துள்ளதால் அதனைப் பழுதுபார்க்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 647, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பெருந்துறை வட்டம், ஊத்துக்குளி வட்டாரம், திம்மநாயக்கன்பாளையத்தில் இருப்புப் பாதையைக் கடக்க மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 835, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தர்மபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, மஞ்சார அள்ளி ஊராட்சி, கவுண்டனூர் முதல் அனுமந்தராயன் கோவில் வரை தார்ச் சாலையாக அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 129, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1115, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கோவையில் இருந்து சேலம் வரை உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 47-ஐ நான்கு வழிச்சாலையாக அமைக்க வேண்டியன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1673, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "அனைத்து தேசிய மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் மழைக் காலங்களில் நீர் வடிய ஏதுவாக குழாய்ப் பாலங்களை அமைத்து சாலைகள் சேதமடைவதிலிருந்து தவிர்க்க உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1560, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3030, திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 503, திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருப்பூர் பழைய பஸ் நிலையம் அருகே சுரங்கப் பாதை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1609, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 12, திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கன்னியாகுமரி மாவட்டம், பத்மநாபபுரம் தொகுதி, இரணியல் வள்ளியாறு பாலம், பெருஞ்சிவப்பு பாலம் ஆகியவை பழுதடைந்து ஆபத்தான நிலையில் உள்ளதால் அவற்றுக்குப் பதிலாக அங்கு புதிய பாலங்கள் அமைக்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1322, திரு. லி. அய்யலுசாமி.

திரு. லி. அய்யலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கோவில்பட்டியிலிருந்து குருமலை வரைக்கும் உள்ள சாலை பழுதடைந்து உள்ளதால் அதனைச் செப்பனிட்டு தார்ச் சாலையாக அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 451,67,79,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சிடப்பட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் தமிழில் உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை@ நான் இந்தப் பேரவையில்

@365 முதல் 403 வரையுள்ள பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப்பெற்றுள்ளது.

படித்ததாகக் கருதி, சட்டமன்றப் பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய கருத்துக்களைத் தெரிவித்தபின்னர், என்னுடைய பதிலுரையில் அவற்றுக்கு விளக்கம் அளிக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் தொடங்குகின்றது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அமரமூர்த்தி தொடங்கி வைக்கிறார்கள். 10 உறுப்பினர்கள் பேசவிருக்கிறார்கள்.

5. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(ஆ) உறுப்பினர்களுக்கு மதிய உணவு ஏற்பாடு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்த மானியக் கோரிக்கை விவாதம் முடிந்த பிறகு மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு மதிய உணவினை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே அளிக்க இருக்கின்றார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1999-2000, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

(அ) கோரிக்கை எண் 38-சாலைகளும் பாலங்களும்—தொடர்ச்சி

(ஆ) கோரிக்கை எண் 56-சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு—தொடர்ச்சி

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. அமரமூர்த்தி

திரு. டி. அமரமூர்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியத்திலே தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் சார்பிலே எங்களது கருத்துக்களை எடுத்துரைக்க வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு தங்களுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாநிலச் சாலைகளில் ஒரு வழித்தடமாக உள்ள 1252 கிலோமீட்டர் சாலைகளை அகலப்படுத்தத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளதாகத் தெரிவிக்கப் பட்டுள்ளபோதிலும், அதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு தெரிவிக்கப்படவில்லை என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

ஒவ்வொரு சட்டமன்ற தொகுதியிலும் அமைந்துள்ள 60 கி.மீ நீள மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பொது மக்களின் கருத்துகளுக்கு ஏற்ப நடந்துகொள்ள இது ஒரு நல்ல திட்டமாகும். இதை நான் வரவேற்பதோடு, கிலோமீட்டர் தொகையை இவ்வளவுதான் என்று குறிப்பிட்டு அளிக்காமல், 60 கிலோமீட்டர் சாலை நீளத்திற்குத் திட்ட மதிப்பீடு தயாரித்து மக்களுக்குத் தேவைப்படுகின்ற நிதியினை வழங்க அரசு முன்வர வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் திரு. பெ. ஆசையன் தலைமை)

மாவட்டச் சாலைகளில் ஒரு வழித்தடமாக 5672 சாலைகளை படிப்படியாக விரிவுபடுத்தத் தெரிவித்துள்ளபோதிலும், முதற்கட்டமாக மேற்கொள்ளப் போகும் பணிக்குண்டான நிதி குறிப்பிடப்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதர மாவட்டச் சாலைகளை மேம்படுத்த நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து கடன் வசதி பெறப் போவதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. நிதி நிறுவனங்கள் அளிக்க முன்வந்த தொகையினை அரசு முழுமையாகப் பெற்றுக்கொண்டு காலவரம்பிற்குள் இச்சாலைகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதா? கடந்த நிதியாண்டில் நிதி நிறுவனங்கள் அளிக்க முன்வந்த தொகையில் எவ்வளவு தொகையினை முழுமையாகப் பெற்றுக்கொண்டு சாலைப் பணிகள் முழுமையாக உரிய காலத்தில் முடிக்கப்பட்டன என்பதையும் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10.15

500-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு சாலைகள் தொடர்பு அமைத்துத் தரும் அரசின் திட்டத்தை நான் முழுமையாக வரவேற்பதோடு. அத்திட்டத்தின்கீழ் எனது தொகுதியில் உள்ள சாலைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நெருஞ்சிகோரை-வழிபெருங்கி வழியாக பெரிய திருக்கோணம் சாலை, கோவிலூர்—செட்டுகுழி சாலை, ஆங்கிலூர்-கொரட்டுகுழி வழியாக சன்னாவூர் சாலை, ஏலகிரி-கீழ்க்கோணம் வழியாக ஏலகிரி சாலை, கீழ்க்கோணம்-ஓடைபாலம் சாலை, சாலைகுறிச்சி-காவேரிபாளையம் சாலை, சுல்லங்குடி-எல்லநாயக்கபுரம் சாலை, மனத்தாங்குளம்-அயனசுத்தமல்லி வேட்டகுடி சாலை, அயனசுத்தமல்லி—ஓடைபாலம் சாலை ஆகியவற்றை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. டி. அமரமூர்த்தி] [1999 ஏப்ரல் 12

1999-2000 பகுதித் திட்டம் 2-ல் பெரம்பலூர் மாவட்டம் புறக்கணிக்கப்பட்டுள்ளதை வருத்தத்துடன் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கரும்பு உற்பத்தி அபிவிருத்திச் சாலைகளை உடனடியாக நெடுஞ்சாலைத் துறையின்கீழ் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கிட்டத்தட்ட எனது தொகுதியில் 35 கி.மீ. இந்த சாலை இருக்கிறது. இந்தச் சாலைதான் பிரதான சாலையாக எனது தொகுதியில் அமைந்துள்ளது. தனியார் சர்க்கரை ஆலை அந்தச் சாலையைப் போட்டதோடு சரி, அந்தத் தார்ச் சாலை மண் சாலையாகி, அந்த மண் சாலையும் இப்போது காணாமல் போய்விட்டது. கடந்த வாரம் நெடுஞ்சாலை—கரும்பு உற்பத்தி அபிவிருத்திச் சாலை—கோட்ட அதிகாரிகளோடு தொடர்புகொண்டேன். அந்த 5 கி.மீ. சாலை எனது கிராமத்தில் செல்கின்ற சாலை; அதற்கு ஒரே ஒரு லாரி மண் தான் அடித்துக்கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லி, ஒரே ஒரு லாரி மண்தான் அடித்துக்கொடுத்தார்கள். அந்த அளவுக்கு அந்தக் கரும்பு உற்பத்தி அபிவிருத்திச் சாலை மிக மோசமாக இருக்கிறது. உடனடியாக கரும்பு உற்பத்தி அபிவிருத்திச் சாலைகளை அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையின்கீழ் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதை நெடுஞ்சாலைத் துறையின்கீழ் எடுத்துக்கொண்டு, திருமானூர்-பாளையம்பட்டி, கவட்டாங்குறிச்சி-சன்னாவூர், எலந்தகுளம்-ஆமானூர் போன்ற சாலைகளை உடனடியாகச் செப்பனிட்டுத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிற்சாலைகளைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளை மேம்படுத்த, சாலைகள் மேம்படுத்தும் திட்டத்தின்கீழ், அரியலூரைச் சுற்றியுள்ள தரணி சிமெண்ட்ஸ், பிர்லா சிமெண்ட்ஸ், டால்மியா சிமெண்ட்ஸ் போன்ற நிறுவனங்கள் மூலம் இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மத்திய சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் மத்திய அரசு தமிழகத்திற்கு அளிக்க வேண்டிய தொகை எவ்வளவு? அந்தத் தொகை முழுமையாக அரசுக்கு வந்து சேர்ந்துவிட்டதா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாநிலத்தில் உள்ள 55,063 கி.மீ. சாலைகளுக்கு, பராமரிப்புக்கு ரூ.270 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்தொகை பணியாளர் சம்பளம், பராமரிப்புப் பணி மற்றும் 6 வருடத்திற்கு ஒரு முறை புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டு அறிவித்துள்ள தொகை 270 கோடி ரூபாய் பற்றாக்குறையையே காட்டுகிறது. ஆகவே, அரசு இதற்கு தனிக் கவனம் செலுத்தி மேலும் கூடுதல் தொகையை இதற்கு வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. டி. அமரமூர்த்தி]

பெரம்பலூர் மாவட்டத்தை விழுப்புரம் கோட்ட அலுவலகத்தோடு தற்போது இணைத்துள்ளார்கள். எங்களுக்கு இதுவரை பெரம்பலூர் மாவட்டம், திருச்சி மாவட்டத்தோடு இருந்தது. பெரம்பலூருக்கும், திருச்சிக்கும் 55 கிலோமீட்டர். ஆனால் தற்போது கண்காணிப்புப் பொறியாளரைப் பார்க்க வேண்டுமென்று சொன்னால் விழுப்புரம் செல்ல கிட்டத்தட்ட 170 கிலோமீட்டர் தூரம் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு மீண்டும் எங்களது பெரம்பலூர் மாவட்டத்தினை திருச்சி கண்காணிப்புப் பொறியாளர் அலுவலகத்தோடு இணைத்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-50

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

1998-99 ஆம் ஆண்டிற்கு பெரம்பலூர் மாவட்டத்திற்கு L.O.C. ஒதுக்கப்பட்டு, allotment இல்லையென்று கிட்டத்தட்ட ஒரு கோடி ரூபாயை surrender செய்துவிட்டார்கள். ஏன் இந்தக் குளறுபடி என்று தெரியவில்லை. சாலைகளே இல்லை. கடந்த 28 ஆம் தேதி மக்கள் தலைவர் மூப்பனார் அவர்களும், சட்டமன்ற எதிர்க்கட்சித் தலைவர் திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன் அவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அழகிரி அவர்களும் என்னுடைய தொகுதிக்கு வந்தார்கள். வந்து சாலைகளைப் பார்த்துவிட்டு, சாலைகள் எங்கே இருக்கின்றன என்று தேடினார்கள். சாலைகளைத் தேடிவிட்டு, சாலைகளே இல்லை, இந்தச் சாலைகளில் எப்படிக் கூட்ட முடியும் என்று சட்டமன்ற எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கேட்டார். ஒரு பழமொழியைக் கூடச் சொன்னார். "அலுத்து சலித்து அக்கா வீட்டிற்குப் போனாளாம், அவள் ஈச்சம்பாயைத் தூக்கிக்கிட்டு எதிர்த்தால வந்தாளாம்" என்று சொல்லி, "நான் இராமநாதபுரம் தான் மோசமானதாக இருக்கிறது என்று நினைத்துக் கொண்டு வந்தேன், அதைவிட மோசமான சாலைகள் உள்ள ஊரை இப்போதுதான் நான் பார்க்கிறேன்" என்று குறிப்பிட்டார்கள். அப்போது திரு. ப. சிதம்பரம் அவர்கள்கூட, 'உடனடியாக நான் அமைச்சரிடம் பேசுகிறேன்' என்றார். மறுநாள் அமைச்சரைப் பார்த்தேன். அமைச்சர் ஆறுதலாகச் சொன்னார். 'நேற்று முன்னாள் நிதியமைச்சர் திரு. ப. சிதம்பரம் என்னிடத்தில் உங்கள் சாலைகளைப் பற்றிப் பேசினார், என் மாவட்டத்திற்குப் பிறகு பெரம்பலூர் மாவட்டத்தைதான் எடுத்திருக்கிறேன். முன்னுரிமை கொடுத்திருக்கிறேன், எல்லாச் சாலைகளையும் போட்டுக் கொடுத்து விடுகிறேன்' என்று சொன்னார். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

கடந்த 3 வருடங்களில் NABARD திட்டத்தில் 3 சாலைகளுக்கு சிபாரிசுகள் செய்யப்பட்டன. இதுவரை அவற்றை எடுத்துச் செய்யவே இல்லை. எங்களது மாவட்டத்தில் சாலைப் பணி என்பது மிக மிக மோசமாக, குறைவாக நடக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதுபோல எங்கள் மாவட்டத்திற்கு முன்னுரிமை அளித்து, அனைத்துச் சாலைகளையும் செப்பனிட்டுத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஒரு நிமிடத்தில் பேசி முடித்துவிடுகிறேன்.

என்னுடைய மாவட்டத்தில் இதர மாவட்டச் சாலைகள்—O.D.R. மிகவும் மோசாக உள்ளன. மாநிலச் சாலைகள், மாவட்டச் சாலைகள் ஆகியவற்றுக்கு நிதி ஒதுக்கியதைப் போல, O.D. சாலைகளுக்கும் நிதியொதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் செங்கோட்டை அருகே நித்தியகல்யாணபுரம் கோவில் அருகே பாலம் ஒன்று அமைத்துத் தர வேண்டும் என்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டிலே மூன்றுதான் மக்களுக்குத் தேவை. குடிநீர் வசதி, சாலை வசதி, கல்வி வசதி. இன்றைக்கு ஓரளவிற்குக் குடிநீர் வசதி செய்து தரப்பட்டிருக்கிறது. கல்வி வசதி செய்து தரப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு மிக மோசமாக இருப்பது எது என்று சொன்னால், அது சாலைகள்தான். இந்தச் சாலைகளுக்கு அதிக நிதியொதுக்கம் செய்து, நல்லமுறையில் தரம் வாய்ந்த சாலைகளை உருவாக்கி, செப்பனிட்டுத் தர ஆவன செய்யும்படிக் கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. கோ. தளபதி.

திரு. கோ. தளபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பினை வழங்கிய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், தங்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு சாலை வசதி என்பது அடிப்படை வசதிகளில் முக்கியமானது. நாட்டினுடைய வளர்ச்சிக்கு ஈடுகொடுக்கக்கூடிய வகையிலே, சாலைகளினுடைய தரத்தினை நவீன முறையிலே அமைத்து பணி செய்வதிலே நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், துறையினுடைய அலுவலர்களும்

மிக முனைப்போடு செயல்படுகிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்வதில் பெருமைப்படுகிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். O.D.R. என்பது சுமார் 40,000 கிலோமீட்டர் இருக்கிறது. நம்முடைய அரசு இதற்காக வழங்கக்கூடிய நிதியான 270 கோடி ரூபாய் என்பது நிச்சயமாக இதற்குப்போதாது. கொள்கை விளக்கக்குறிப்பிலே குறிப்பிட்டிருப்பதைப்போல இந்த நிதிப் பற்றாக்குறை கடந்த 10 ஆண்டு காலமாக இருந்ததால் O.D. சாலைகளெல்லாம் பராமரிக்கப்படாமல் மிக மோசமாக இருந்தன. நாங்களெல்லாம் தொகுதிக்குச் செல்கிறபோது அங்கேயுள்ள மக்கள் — 'இந்தச் சாலைகளைப் பாருங்கள், எப்படியிருக்கிறது?' என்று சொல்லக்கூடிய அளவில் இருந்த அவலநிலையைப் போக்குவதற்கு 810 கோடியாவது—270 கோடியை 3 பங்காக உயர்த்திக் கொடுத்தால்தான் மூன்று ஆண்டுகளிலே—மாண்புமிகு அமைச்சர் குறிப்பிட்டதைப்போல மூன்று ஆண்டுகளிலே—மாண்புமிகு அமைச்சர் குறிப்பிட்டதைப்போல தொகுதிக்கு 60 கிலோமீட்டர் என்று—அல்லது மூன்று ஆண்டுகள் தொகுதிக்கு 60 கிலோமீட்டர் என்பதை 2 ஆண்டுகளிலே செய்தால்தான் தமிழ்நாட்டிலே O.D. சாலைகளைப் பராமரிக்க முடியும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 10-55

அதேபோன்று இணைப்புச் சாலைகள், புறவழிச் சாலைகள் என்று பல சாலைகளை புதிதாகப் போட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோன்று, TNADP, TNUDP, Sugarcane cess திட்டங்களின்கீழ் பல சாலைகளை நாம் போட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். அவ்வாறு போடப்படுகின்ற சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைக்காமல் இருப்பதால், கடந்த இரண்டு ஆண்டு காலமாக பல இடங்கள் பராமரிக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. எனவே, கரும்புச் சாலைத் திட்டத்திலும், வேளாண் அபிவிருத்தித் திட்டத்திலும் உள்ள சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை மீண்டும் எடுத்து அதைப் பராமரிப்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீண்டநாட்களாக விற்பனை வரி என்பது ஒரு பிரச்சினையாக இருக்கிறது. அந்த விற்பனை வரிப் பிரச்சினையை நம் அரசின் சார்பாக ஏதாவது ஒரு முறையில் விரைவில் தீர்த்து வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. கோ. தளபதி] [1999 ஏப்ரல் 12

சாலைப் பணியாளர்கள் 10 ஆயிரம் பேரை நியமித்திருக்கிறோம். இன்றைக்கு எங்கு பார்த்தாலும் சாலைப் பணியாளர்கள் மிக அருமையாக சாலைகளைப் பராமரிக்கக்கூடிய நிகழ்ச்சிகளையெல்லாம் கண்டுகளிக்கிறோம். ஆனால் அவர்களைக் கண்காணிப்பதற்கு சாலை ஆய்வாளர்கள் மிகக் குறைவாக இருக்கிறார்கள் என்பது என்னைப் பொறுத்தவரையில் நன்றாகத் தெரிகிறது. சாலை ஆய்வாளர்கள், உதவிப் பொறியாளருக்கு உதவியாக ஆங்காங்கே வேலைகளைக் கண்காணிப்பதற்கு பணி ரீதியாக அனுபவமிக்கவர்கள். ஆகவே, சாலை ஆய்வாளர்களை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் 200 கி.மீ., 300 கி.மீ. தூரம் சாலைகளைப் பார்க்கக்கூடியவர். அவருக்கு வாகன வசதி கிடையாது. ஊராட்சி ஒன்றியத்தை எடுத்துக்கொண்டால் இரண்டு ஈப்புகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படியிருக்கும்போது உதவிக் கோட்டப் பொறியாளருக்கு கண்டிப்பாக வாகன வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் அல்லது அவசர காலத்தில் சாலைகளை repair செய்வதற்கு வண்டி கொடுக்கவேண்டும். அதுபோல, மினி லாரி இருந்தால், கல், மண் போன்ற சாமான்களை எடுத்துச் சென்று repair செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கும். எனவே, மினி லாரி ஒன்றை ஏற்பாடு செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, மதுரையிலே ring road பணி ஒரு பகுதியிலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. மற்றொரு பகுதியைப் பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இன்னும் சொல்லவில்லை. மதுரையானது சென்னைக்கு அடுத்து மிகப் பெரிய வளர்ச்சியடையும் மாநகரமாகும். எனவே, அந்த நகரத்தின் மற்றொரு பகுதிக்கு ring road வசதியை இந்த ஆண்டே உடனடியாகச் செய்தால்தான் போக்குவரத்தைச் சரிசெய்ய முடியும். அதேபோன்று, வடக்கிலிருந்து தெற்குப் பகுதிக்குச் செல்வதற்கு, அங்குள்ள ஆற்றைக் கடப்பதற்கு ஒரு மணி நேரம் ஆகும். 2 கி.மீ. தூரம்தான். எனவே, போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த மதுரையிலே விரைவிலே ring road வசதியைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கூடல்நகர், தத்தநேரி போன்ற இருப்புப் பாதை மேம்பாலங்களை இந்த ஆண்டு கட்டித் தருவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விருதுநகரிலிருந்து தேனிக்குச் செல்வதற்கு என்னுடைய தொகுதி வழியாக, கல்லுப்பட்டி, பேரையூர், உசிலம்பட்டி வழியாகச் சென்றால்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. கோ. தளபதி]

45 கி.மீ. தூரம் குறையும். அத்துடன் மல்லப்புரம்—மயிலாடும்பாறை சாலை இருக்கிறது. மலை மேல் ஏறி, ஒரு கி.மீ. தூரம் வனத் துறை சார்பாக அனுமதி இல்லாததால் சாலை போட முடியாமல் இருக்கிறது. அந்த ரோட்டைப் போட்டால், விருதுநகர்—தேனி—தேக்கடி செல்வதற்கு 45 கி.மீ. தூரத்தைக் குறைத்து, விரைவாக அடைவதற்கு நல்ல வழி இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசையன் சொன்னதுபோல சில பாலங்கள் உடைந்திருக்கின்றன. அதையும் சரிசெய்யும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று நில ஆர்ஜிதம் செய்வதில் வருவாய்த் துறை சரியாக ஒத்துழைக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதாவது, ரெயில்வே துறையை எடுத்துக்கொண்டால், திட்டம் வருகிறது. வருவாய்த் துறை ரொம்பக் காலதாமதம் செய்வதால் அந்த வேலை தள்ளிப் போய்க் கொண்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். எனவே, நிலத்தை வேகமாக ஆர்ஜிதம் செய்து கொடுத்தால், திருமங்கலம், இராஜபாளையம் பகுதிகளில் By-pass சாலையைப் போட முடியும். அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கொடைக்கானல் மலைச் சாலை ஒருவழிச் சாலையாக இருக்கிறது. ஒரு வழித்தடமாக இருப்பதால், திருப்பத்தில் எப்பொழுது எது நடக்கும் என்று சொல்ல முடியாது. ஆகவே, இருவழித் தடத்தை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று 'பொன் விழாக் கட்டடம்,' கடந்த ஆண்டு மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப. தங்கவேலன் அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டதற்கிணங்க இந்த ஆண்டு தரவிருப்பதாகத் தெரிகிறது, அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை—சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு 4 வழிச் சாலை இந்த ஆண்டு வருகிறது, வருகிறது என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதை வேகமாகச் செய்தால் நல்லது. மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கு வருபவர்கள் இப்போது 9 மணி நேரம் பயணம் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஓர் இடத்தில் traffic jam ஆகிவிட்டால் அதற்கு 2½ மணி நேரம் ஆகிறது. அதை நிவர்த்தி செய்து விரைவிலே நான்கு வழித்தடமாக செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. கோ. தளபதி] [*1999 ஏப்ரல் 12*

முற்பகல் 11-00

அடுத்து, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய பணிவான வேண்டுகோளைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏழை, எளிய, விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் அங்கே தேராப்பாறை அணைக்கட்டுத் திட்டம் வேண்டுமென்று நீண்ட காலமாகக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்தத் திட்டத்தையும் நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

ஒரு முக்கியமான பிரச்சினை குறித்து மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பணிவான வேண்டுகோளை வைக்க விரும்புகிறேன். மதுரையில் பேருந்துகள் எல்லாம் ஓட்டை விழுந்து பல்வேறு இடங்களில் நிற்கின்றன. பத்திரிகைக்காரர்கள் அதுகுறித்து படம்போட்டுக் காட்டுகிறார்கள். இதுகுறித்துப் பலமுறை சொல்லிவிட்டோம். எனவே, 200 புதிய பேருந்துகளை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெறறது)*

அடுத்து, ஆண்டிப்பட்டி, உசிலம்பட்டி, சேடப்பட்டி ஆகிய 3 தொகுதிகளுக்கும் பயனளிக்கத்தக்க ஒரு கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம், 48 கோடி ரூபாய்க்கான திட்டம், சென்றமுறை அமைச்சர் அவர்களால் அறிவிக்கப்பட்டது. அதை இந்த ஆண்டு நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

***திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முதலில் என்னை இஸ்லாமிய சமுதாயத்தின் மத்தியிலே, நான் இந்திய முஸ்லீம் லீக்கிலே இருக்கும்போது என்னைத் தமிழகம் முழுவதும் அறிமுகப்படுத்தி, என்னை அடையாளம் காட்டிய, என்னுடைய பாசத்திற்குரிய தலைவர், அல்ஹாத் சிராஜுத் மில்லத் அப்துல் சமது சாகிப் அவர்களுடைய மறைவால் வாடும் அவருடைய குடும்பத்தாருக்கும், அவருடைய பிரிவால் வாடும் இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் சகோதரர்களுக்கும் என்னுடைய ஆழ்ந்த இரங்கலை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்]

என்னுடைய தொகுதியிலே, சேத்தியாத்தோப்பிலிருந்து, சேத்தியாத்தோப்பு கூட்டுரோட்டிலிருந்து புவனகிரி வரையில் சாலை மிகவும் படுமோசமாக இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையில் காரில் செல்லும்போது, 10 நிமிடங்களில் சேத்தியாத்தோப்பிலிருந்து புவனகிரி சென்றுவிட முடியும். ஆனால், தற்போது அதிலே இருக்கின்ற படுகுழிகளால் அந்தச் சாலை மிகவும் மோசமாக இருக்கின்ற காரணத்தால் காரிலே செல்வதற்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட அரை மணி நேரத்திற்கு மேலாக நேரம் எடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே, அருள்கூர்ந்து இந்தச் சாலை குறித்து கவனம் செலுத்தி, அருள் கூர்ந்து அதைச் சீர் செய்து தரவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சேத்தியாத்தோப்பிலிருந்து வடலூர் செல்லுகின்ற சாலையில், சர்க்கரை ஆலைக்கு அருகில் 5 கண் மதகு ஒன்று இருக்கிறது. அந்த மதகின் வழியாக அடிக்கடி சர்க்கரை ஆலைக்குச் செல்லுகின்ற லாரிகள், டிராக்டர்கள் மற்றும் பேருந்துப் போக்குவரத்து இருப்பதால், அந்தச் சாலை மிகவும் குறுகலாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே அடிக்கடி traffic jam ஏற்படுகிறது. எனவே, அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்தி, புதிய 5 கண் மதகாக ஆக்கித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, சேத்தியாத்தோப்பிலிருந்து வடலூர் செல்லுகின்ற சாலையில், சேத்தியாத்தோப்பு பக்கத்தில் இருக்கிற அந்த மதகையொட்டி மூன்று தாம்போகிகள் இருக்கின்றன. அதனால் மழைக் காலத்தில் பஸ்களோ அல்லது கார்களோ செல்ல முடிவதில்லை. எனவே, அரசு அந்த தாம்போகிகளை எல்லாம், வீராணம் திட்டத்தின் கீழ் ஏராளமாக இருக்கின்ற அந்தக் குழாய்களை வைத்து நிரப்பி, சமப்படுத்தி, நல்ல சாலையாக அமைத்துத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, எனது தொகுதியில் இருக்கக்கூடிய, சிதம்பரத்திலிருந்து கனகரப்பட்டு, தெற்குப் பிச்சாவரம் வழியாக தாண்டவராயன் சோழன்பேட்டை செல்லுகின்ற சாலையில், சாலை வேலைகள் செய்யப்பட்டு, பழுது நீக்கப்பட்டு, 10 ஆண்டுகள் இருக்கும்போல் இருக்கிறது. மிகவும், படுமோசமான நிலையில் இருக்கிறது. ஆபத்தான நேரத்தில், அந்தச் சாலையில் சென்று, உரிய நேரத்தில் சிகிச்சை பெறுவதற்குக்கூட வழியில்லாதபடி, மிகவும் அவலமான நிலையில் அந்தச் சாலை இருக்கிறது. எனவே, தயவுசெய்து அந்தச் சாலையை மேம்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்] [1999 ஏப்ரல் 12

அதுமட்டுமல்ல. எனது தொகுதி சேத்தியாத்தோப்பிலிருந்து அகர ஆலம்பாடி, முகந்திரியாங்குப்பம் வரை செல்லும் சாலை மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. அந்தச் சாலை ஏற்கெனவே NABARD திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டும், வேலை தொடங்கப்படவில்லை. எனவே, இந்த வருடமாவது அதைச் சேர்த்து, அந்தச் சாலையை நீங்கள் செப்பனிட்டுத் தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கிராமச் சாலைகள் இணைப்புத் திட்டத்தின்கீழ் வளையன்மாதேவியிலிருந்து அம்மன்குப்பம் செல்லுகின்ற சாலை வாய்க்காலுக்கு ஓரமாக இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையைச் செப்பனிடுவதற்குக் கிட்டத்தட்ட ரூ. 10 இலட்சம் அல்லது 15 இலட்சம்தான் மதிப்பீடு ஆகும். எனவே, நம்முடைய அரசு அதை உடனடியாகச் செய்து தரவேண்டும். ஏனென்று சொன்னால், அம்மன்குப்பம் வழியாக பெரியநற்குணம் மற்றும் அகரஆலம்பாடியிலிருந்து வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கத்திற்கு உரம் வாங்கி வரவேண்டுமானால், கிட்டத்தட்ட 15 கிலோமீட்டர், 20 கிலோமீட்டர் சுற்றி வரவேண்டியிருக்கிறது. இந்தச் சாலையை நாம் போட்டுவிட்டோம் என்று சொன்னால், 10, 15 நிமிடத்திலே அவர்கள் அந்த 4, 5 கிலோமீட்டர் தொலைவிற்குள்ளாக வளையன்மாதேவியை அடைந்துவிட முடியும். எனவே, அந்த இணைப்புச் சாலையை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-05

அடுத்து, சேத்தியாத்தோப்பு கூட்டுரோட்டிலிருந்து விருத்தாசலம் செல்லக்கூடிய சாலை; அதை மேம்படுத்தி நல்ல சாலையாக, தரமாகப் போட்டிருக்கிறீர்கள். அதிலே உட்பகுதியாக வளையன்மாதேவியிலிருந்து நெய்வேலிக்குச் செல்கின்ற சாலையும் அதைச் சேர்ந்ததுதான். ஆனால், அதுமட்டும் இன்னும் போடப்படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, உடனடியாக அதையும் நிவர்த்தி செய்து தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை மிகவும் முக்கியமான சாலை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் நன்றாக அறிவார்கள். அந்தக் கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையின்மீது மிகவும் ஆர்வம் உள்ளவர் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள். அதில் கடலூர் வரையில் வேலைகள்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்]

நடந்து முடிந்திருக்கின்றன. எனவே, கடலூரிலிருந்து மேலும் தொடர்ந்து சாலை போட ஆவன செய்ய வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, சி.முட்லூர் சாலையில் உள்ள பாலம் மிகவும் அவசியமான ஒரு பாலம். அந்தப் பாலம் அமைக்கும் பணியை விரைந்து தொடங்கினால்தான், அந்தப் பாலத்தினை விரைந்து முடிக்க முடியும். ஆகையினால், அந்தப் பாலத்தையும் அவசியம் கட்டித் தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு பொதுப்பணித் துறையைச் சார்ந்த கோரிக்கை ஒன்றை இந்த நேரத்திலே நான் வைக்க விரும்புகிறேன். எனது தொகுதியில் தில்லைநாயகபுரம் என்ற இடத்தில் ஐந்து கண் மதகு ஒன்று இருந்தது. அது கிட்டத்தட்ட 400 வருட காலம் பழமையானது. அது இடிந்து இரண்டு வருடத்திற்கு மேலாகிவிட்டது. தற்சமயம் அதற்குப் பக்கத்திலேயிருக்கின்ற ஐந்து கண் மதகில் தண்ணீரைத் தேக்கி, அதிலிருந்து விவசாயிகளுக்குத் தண்ணீர் வழங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. அப்படி அங்கே தண்ணீர் தேங்கும்போது, இந்தப் பகுதியிலே இருக்கின்ற விவசாய நிலங்களெல்லாம் மூழ்கிவிடக்கூடிய நிலைமை இருக்கின்ற காரணத்தினால், உடைந்துவிட்ட அந்த ஐந்து கண் மதகைக் கட்டித் தர நடவடிக்கை எடுத்து, அதற்கான மதிப்பீடுகள் அமைச்சர் அவர்களின் ஒப்புதலுக்காகக் காத்திருக்கின்றன. உடனடியாக அந்த ஐந்து கண் மதகைக் கட்டித்தந்து, அங்குள்ள 6,000 ஏக்கர் விளை நிலங்களைக் காப்பாற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்பிற்கு நன்றி கூறி, விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. துரை. சந்திரசேகரன்.

***திரு. துரை. சந்திரசேகரன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பை வழங்கிய தங்களுக்கும், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தத் துறையானது, மிக முக்கியமான பணியை தமிழகத்தில் இன்றையதினம் செய்துகொண்டிருக்கிறது. கடந்த காலத்தில், தார்ச் சாலைகள் கப்பிச் சாலைகளாகவும், கப்பிச் சாலைகள் மண் சாலைகளாகவும், மண் சாலைகள் பல காணாமலும் போன வரலாற்றை இந்த மாமன்றத்தில் உள்ள உறுப்பினர்கள் பலர் அறிவார்கள். இன்றையதினம் பல்வேறு கிராமங்களை இணைக்கின்ற அந்தப் பொறுப்பையும், புதிதாகச் சாலைகள் போடுகின்ற பணியையும் இந்தத் துறை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அதை நான் வரவேற்கிறேன்.

[திரு. துரை. சந்திரசேகரன்] [1999 ஏப்ரல் 12

கல்லணையிலிருந்து காவேரிப்பட்டினம் செல்லும் சாலையை மாநில நெடுஞ்சாலையாகத் தரம் உயர்த்தியதற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும், அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பெரம்பலூரிலிருந்து மானாமதுரை வரை செல்லும் சாலையை மத்திய சுடுகலவை இயந்திரம் மூலம் மிகவும் சிறப்பான முறையில் அமைத்திருக்கிறீர்கள். விளாங்குடியிலிருந்து திருவையாறு வரையில் உள்ள அந்தச் சாலை அமைக்கப்பட்டு இன்றையதினம் பொதுமக்களிடையே மிகப்பெரிய வரவேற்பைப் பெற்றிருக்கிறது. கண்டியூரிலிருந்து பள்ளியக்கிரஹாரம் வரை அந்தச் சாலை விடுபட்டிருக்கிறது. எனவே, அதையும் நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பெரிய மாவட்டச் சாலையைப் பொறுத்தவரையில் இன்றையதினம் பல்வேறு பகுதிகளில் போடப்பட்டிருந்தாலும், திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து செங்கிப்பட்டி சாலை—சுமார் 15 கிலோமீட்டருக்கான சாலை—மிக மோசமாக, போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக இருக்கிறது. அதுவும் குறிப்பாக, திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து, பூதலூர் வரையில் களிமண் பகுதியாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், அந்த சாலையைப் போட்ட உடனே, கோடை காலமாக இருந்தால் பள்ளமாகி விடுகிறது. மழைக்காலமாக இருந்தால் இயற்கையாக அந்தச் சாலையில் மண் ஊறி வெடிப்பு ஏற்படுகின்றது. துறையின் மூலமாக தஞ்சை மாவட்டத்தில் நம்முடைய மரியாதைக்குரிய மக்கள் தலைவர் மூப்பனார் அவர்களுடைய இல்லத்திற்கு முன்பாக lime injection போட்டு, பரிட்சார்த்தமாக அந்தச் சாலையைப் போட்டிருக்கிறார்கள். மிகப்பெரிய அளவில், நல்லமுறையில் தரமாக அந்தச் சாலை இருக்கிறது. எனவே, திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து பூதலூர் வரையில் சுண்ணாம்பு நீர் கொண்டு, lime injection செய்து அந்தச் சாலையை அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல, தோகூர்-அய்யம்பேட்டை சாலையைப் பொறுத்தவரையில், இன்றையதினம் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. மக்கள் தொகையும் பெருகி இருக்கிறது. எனவே, அந்தச் சாலையில், குறிப்பாக 42 கிலோமீட்டர் உள்ள அந்தச் சாலையில், 16.0-33/4 கிலோமீட்டர் பகுதி, திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து கண்டியூர் வரையில் மிகக் குறுகலாக இருக்கிறது. முதலில் அதை அகலப்படுத்தி அந்தச் சாலையை மேம்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. துரை. சந்திரசேகரன்]

முற்பகல் 11-10

திருக்காட்டுப்பள்ளியில் அடிக்கடி போக்குவரத்து தடை ஏற்படுகிறது. அதற்கு ஒரு மாற்றுவழி—By-Pass Road அமைக்க வேண்டுமென்ற அந்த மக்களுடைய கோரிக்கை நீண்டகாலமாக இருந்து வருகிறது. மைக்கேல்பட்டி கிராமத்திலிருந்து திருக்காட்டுப்பள்ளி—செங்கிப்பட்டி சாலையை இணைக்கின்ற வகையில் ஒரு மாற்றுவழிச் சாலை—By-pass Road அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தஞ்சையில் உலகத் தமிழ் மாநாட்டின்போது தஞ்சை புறவழிச் சாலை அமைக்கப்பட்டது. அதில் ஒரு பகுதி விடுபட்டிருக்கிறது. அதற்காக நிலம் எடுக்கின்ற பணியைத் துறையின் மூலம் தொடங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கரும்புச் சாலை அபிவிருத்தித் திட்டத்தின்கீழ் போடப்பட்ட சாலைகளை பல இடங்களில் மேம்படுத்தாமல் அப்படியே விட்டிருக்கிறார்கள். ஒன்று, அந்தத் துறையின் மூலம் அதை மீண்டும் போடவேண்டும், இல்லாவிட்டால் நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் அந்தத் துறையினர் அந்தச் சாலையை ஒப்படைக்க வேண்டும். குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில், கண்டமங்கலம்-வரகூர் சாலை போடப்பட்டு, கிட்டத்தட்ட 10, 12 ஆண்டுகள் ஆகின்றன. அந்தச் சாலையை மீண்டும் புதுப்பித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வளப்பக்குடி-நடுப்படுகை சாலையும் ஆரம்பத்தில் கரும்புச் சாலை அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் மூலம் போடப்பட்ட சாலை. அது பராமரிக்கப்படவில்லை. எனவே, அதையும் துறையின் மூலம் போட்டுத் தரும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதர மாவட்டச் சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், ஓரத்தூர் சாலையும், மேகளத்தூர்-பத்தாளப்பேட்டை சாலையும், பூதலூர்-அய்யனாவரம் சாலையும், கடம்பங்குடி மேலஉத்தமநல்லூர் சாலையும், அல்லூர்-அரசகுடி சாலையும், ராஜகிரி-உஜ்ஜினி சாலையும், அம்பதுமேல்நகரம்-வரகூர் சாலையும், மணையேரிப்பட்டி-கிள்ளுக்கோட்டை சாலையும், செந்தலை-வரகூர் சாலையும், பெரமூர்-அணைக்குடி சாலையும், புதுக்குடி-இராயம்முண்ணடான்பட்டி சாலையும், நெடார்-திருவேதகுடி-கண்டியூர் சாலையும், மணையேரிப்பட்டி-சொரக்குடிபட்டி சாலையும், தில்லைஸ்தானம்-புனவாசல் சாலையும்,

குண்ணாண்டார்கோவில்-செங்கிப்பட்டி சாலையும், கல்யாணபுரம்-உப்புக்காச்சிப்பேட்டை சாலையும், விஷ்ணம்பேட்டை சாலையும், ரெங்கநாதபுரம் சாலையும், திருக்காட்டுப்பள்ளி-செங்கிப்பட்டி சாலையிலிருந்து பிரிந்து வெண்ணாறு வலது கரையில் உள்ள தென்பெரமூர் செல்லும் சாலையும், பெரம்பலூர்-மானாமதுரை சாலையிலிருந்து பிரிந்து நாகத்தி-உமையவள் ஆற்காடு செல்லும் தென்பெரமூர் சாலையும் மிகவும் மோசமாக இன்றையதினம் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் புதுப்பித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராமச் சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில் மிக மோசமான நிலையிலே உள்ளன. நமது திருவையாறுக்கு பக்கத்திலே நவக்கிரகங்களில் ஒன்றான சந்திரன் கோவில் அமைந்திருக்கிறது. தினமும் 40-க்கு மேற்பட்ட பேருந்துகள் வடஇந்தியாவிலிருந்து அந்தச் சிறிய கிராமத்திற்கு வருகின்றன. எனவே அதைச் சிறப்பினமாகக் கருதி கல்லணை-காவேரிப்பட்டினம் சாலையிலிருந்து பிரிந்து திங்களூர் வழியாக சிறுபுலியூர் செல்லும் 2 கிலோமீட்டர் சாலையை R.R. திட்டத்திலே இந்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, மேலப்புனவாசல்-கீழப்புனவாசல் சாலயையும், பழையகரியப்பட்டி-புதுகரியப்பட்டி சாலையையும், சோழகம்பட்டி-மாரனேரி சாலையையும் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் எடுத்து நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலைப் பணியாளர்கள் மூலமாக சாலைகளின் ஓரங்களில் நிழல் தரும் மரங்களை நட்டு, அவைகளைப் பராமரிப்பதற்குரிய பணியை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாலங்களைப் பொறுத்தவரையில் நமது ஒப்பற்றத் தலைவர் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் எப்போது ஆட்சிப் பொறுப்பேற்கிறார்களோ அப்போது எல்லாம் இந்தத் துறையின் மூலமாக பல புதிய பாலங்கள் அமைவதை நாடு அறியும். அந்த வகையில் கழக அரசு 1996 ஆம் ஆண்டில் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு பெரம்பலூர்-மானாமதுரை சாலையில் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய பாலமும், குடமுருட்டி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய பாலமும் வழங்கிய தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்,

திருச்சி—தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தை இணைக்கின்ற வகையில் தென்மாவட்டங்களுக்கு சிமெண்ட் போன்ற பொருட்களை

மிக விரைவாக போக்குவரத்திற்கு இடையூறு இன்றி எடுத்துச் செல்கிற வகையில் கொள்ளிடம் ஆற்றின் குறுக்கே பூண்டிக்கும்-செங்கரையூறுக்கும் இடையே ஒரு புதிய பாலம் அமைப்பதற்கு மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு உணவு அமைச்சர் அவர்களும் சமீபத்தில் அந்த இடத்தைப் பார்வையிட்டு வந்திருக்கிறார்கள். மிக விரைவில் அந்தப் புதிய பாலத்தை அமைத்துத் தரும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1985 ஆம் ஆண்டு அடிக்கல் நாட்டப்பட்ட மனத்திடல்-வளப்பக்குடி கிராமங்களுக்கு இடையே குடமுருட்டி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய பாலம் அமைக்கும் பணிக்கு எந்தவித நிதி ஒதுக்கீடும் இல்லாமல் அடிக்கல் நாட்டப்பட்டுவிட்டது. எனவே, அந்தப் பாலத்தை அமைத்துத் தரும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சமீபத்தில் பெரம்பலூர்-மானாமதுரை சாலையில் பள்ளியக்கரஹாரம் அருகே, வெண்ணாற்றின் குறுக்கே அமைந்துள்ள அந்தப் பாலம் பழுதடைந்துவிட்டது. அந்தப் பாலத்தைப் புதுப்பித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பூதலூரில் இரயில்வே மேம்பாலம் ஒன்று அமைத்துத் தரும்படி மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அள்ளூர்-கள்ளப்பெரமூர் கிராமங்களை இணைக்கும் வகையில் வெண்ணாற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய பாலமும், மேலஉத்தமநல்லூர்-ஈச்சங்குடி கிராமங்களை இணைக்கும் வகையில் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே புதிய ஒரு நடைபாலமும், சிறிய பாலங்களாக தூரியாற்றின் குறுக்கே சிறுபுலியூரில் ஒரு சிறிய பாலமும், கடுங்கலார் குறுக்கே குழிமாத்தூர்-கடம்பங்குடி கிராமங்களை இணைக்கும் வகையில் புதிய சிறிய பாலமும், மனையேரிப்பட்டி-கடம்பங்குடி சாலை மாரனேரி கிராமத்தில் ஆனந்த காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய சிறிய பாலமும், கோவில்பத்து-பூதலூர் ஊராட்சிகளை இணைக்கும் வகையில் ஆனந்த காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு புதிய சிறிய பாலமும்; வெண்டையம்பட்டி-வடுகன் புதுப்பட்டி சாலையில், தரைவழிப் பாலமும் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-15

கல்லணைக் கால்வாயில், மனையேரிப்பட்டி-கடம்பங்குடி சாலையில், புங்கனூர் அருகே பாலம் பழுதடைந்துள்ளது. மிகவும் குறுகலாகவும் அது உள்ளது. புதிய பாலம் அமைப்பதற்குத் திட்டமிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. துரை. சந்திரசேகரன்] [1999 ஏப்ரல் 12

கல்லணைக் கால்வாயில், சின்ன காங்கேயம்பட்டி, காமதேவமங்கலம் கிராமங்களை இணைக்கும் வகையில் நடைப் பாலமும், கட்டளைக் கால்வாயில், மனையேரிப்பட்டி-கிள்ளுக்கோட்டை சாலையில் வளப்பக்குடி அருகேயுள்ள பாலமும் பழுதடைந்துள்ளது; அந்தப் பாலத்தைப் புதுப்பித்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, துறையின் மூலம் இன்றையதினம் பல்வேறு தலைப்புகளில் நிதிகளை ஒதுக்கி, சிறப்பாக இயங்கி வருகிற நிலையில், எதிர்காலத்தில் இன்னும், இந்த அரசுக்கு நல்ல பெயரை வாங்குவதற்கு, இந்தத் துறை மேன்மேலும் திட்டப் பணிகளைச் செயல்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி, விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி.

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகள், பாலங்கள் தொடர்பான மானியக் கோரிக்கையின்மீது, இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில், ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பதற்கான வாய்ப்பு வழங்கிய தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக, கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில், பல முற்போக்கான, முன்னேற்றகரமான அறிவிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு இருந்தாலும், அவற்றோடு சேர்த்து பரிசீலிக்க வேண்டிய ஒரு சில கருத்துக்களைத் தங்கள் மூலம், அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கும், அரசினுடைய கவனத்திற்கும் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

தமிழ்நாட்டிலே, முதன்முதலாக வகுப்புவாரி இட ஒதுக்கீட்டு உரிமையைப் பெற்றது நமது சிறப்பாகும். அதற்காக தந்தை பெரியார் காலத்திலிருந்து எண்ணற்ற கிளர்ச்சிகள் நடந்து இருப்பதையும் வரலாறு அறியும். ஆனால், இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பட்டியல் சாதியினர் சமுதாயத்திற்கு ஓர் அநீதி இழைக்கப்பட்டிருக்கிறதாகவே நான் கருதுகிறேன். உதவிப் பொறியாளர் பொறுப்பிலிருந்து உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் பொறுப்பிற்கும், உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் பொறுப்பிலிருந்து கோட்டப் பொறியாளர் பொறுப்பிற்கும் பதவி உயர்வு பெறுகிற அந்த இடம், இட ஒதுக்கீட்டு முறைப்படி நிரப்பப்பட்டு இருக்குமானால், இன்றைக்கு ஏறத்தாழ, உதவிப் பொறியாளர்களிலிருந்து உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர்களாக 72 பேர், பட்டியல் சாதி சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்கள், இடம்பெற்றிருப்பார்கள்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. நா. பெரியசாமி]

உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர்கள் இடத்திலிருந்து கோட்டப் பொறியாளர்களாக 11 பேர் இடம் பெற்றிருக்க வேண்டும். கோட்டப் பொறியாளர்கள் இடத்திலிருந்து கண்காணிப்புப் பொறியாளர்களாக 2 பேர் பொறுப்பேற்றிருக்க வேண்டும். ஆனால், அந்த இடத்திலே கண்காணிப்புப் பொறியாளராக மட்டுமே ஒருவர் இடம் பெற்றிருக்கிறார். ஆகவே இட ஒதுக்கீட்டின் பயனாக, அவர்கள் பெற்றிருக்க வேண்டிய வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்களா என்று விசாரிக்க வேண்டிய அவசியம் உள்ளது என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இதற்கு மிக முக்கியமான காரணம் கடந்த ஆட்சியிலே, 1993 ஆம் ஆண்டில், இதுதொடர்பாக ஒரு சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்ததுதான். அந்தச் சட்டத் திருத்தம் காரணமாக, சமூக அநீதி இழைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது சமூக அநீதி என்று நீதிமன்றங்கள், தீர்ப்பாயங்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியதற்குப் பிறகும்கூட, 1993 ஆம் ஆண்டு கொண்டுவந்த சட்டத் திருத்தத்தின் அடிப்படையில் பதவி உயர்வுக்கு இட ஒதுக்கீடு பொருந்தாது என்று அநீதி இழைக்கப்பட்டிருப்பது எந்தவகையிலும் நியாயம் அல்ல. நியாயம் அல்ல என்பதை நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களே குறிப்பிட்டு, உச்சநீதிமன்றத்திலே மேல்முறையீடு செய்து, அந்தச் சட்டத் திருத்தத்திற்கு எதிராகத் துறை செயல்பட வேண்டுமென்று அறிவுரை வழங்கினார்கள். 1997 ஆம் ஆண்டிலே, முதலமைச்சர் அவர்கள் வழங்கிய அந்த அறிவுரையை ஏற்று நடத்துவதற்கு, 1998 ஆம் ஆண்டிலேதான் அதிகாரிகளால் இயன்றிருக்கிறது என்பதை நாம் இங்கே கவனிக்க வேண்டும். எனவே, அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பாக இதிலே கவனம் செலுத்தி, உடனடியாக சமூகநீதிக் காவலர் ஆட்சியில் சமூக அநீதியை எந்த இடத்திலேயும் அனுமதிக்கக் கூடாது என்பதை உறுதிபடுத்துவதற்காக, பட்டியல் சாதி சமுதாயத்தினர், பட்டியல் பழங்குடி சமுதாயத்தினர் பதவி உயர்வில் உரிய பிரதிநிதித்துவம் பெறுவதற்கு உறுதியான நடவடிக்கையை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்தத் துறையிலே தொடர்ந்து நடந்து வருகிற இன்னொரு அவலச் செய்தி ஒவ்வொரு கோட்டத்திலும் என்.எம்.ஆர். என்ற அடிப்படையிலே பல்லாயிரக்கணக்கான ஊழியர்கள் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனது பெருந்துறை தொகுதியிலே, உதாரணத்திற்கு, நடைமுறையில் உள்ள ஒரு விவரத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். என்னுடைய அலுவலகத்திற்குப் பக்கத்திலேயே உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் அலுவலகம் இருக்கிறது. அங்கே இரண்டு பெண்கள் 20 ஆண்டு காலமாகப் பணியாற்றி வருகிறார்கள். அவர்கள்

22183

[திரு. நா. பெரியசாமி] [1999 ஏப்ரல் 12

பணியாற்றி வருவதற்கான எந்தவிதமான ஆதாரமும் அந்தத் துறையிலே இன்றைக்கு வரையிலும் வைத்துக் கொள்வது இல்லை.

முற்பகல் 11-20

கோட்டப் பொறியாளரிடமிருந்து முன்மொழிவுகள் தலைமைப் பொறியாளருக்கு வரவேண்டும். ஆனால் பணியாளர்கள் அங்கே பணிபுரிந்ததற்கான ஆதாரம் இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. முதலமைச்சர் அவர்கள்கூட நெடுஞ்சாலைத் துறையின் பொன்விழா கொண்டாட்டத்திலே கலந்துகொண்டு பேசுகிறபோது 2000 தினக்கூலித் தொழிலாளர்கள் நிரந்தரப்படுத்தப்படுவார்கள் என்று அறிவித்ததற்குப் பிறகும் சில கோட்டங்களிலிருந்து, கோட்டப் பொறியாளர்கள் அதற்கான முன்மொழிவுகளை அனுப்பவில்லை. குறிப்பாக, ஈரோடு மாவட்டத்திலிருந்து அப்படி எந்த முன்மொழிவும் வரவில்லை என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். ஆனால், அதிலே வேதனை என்னவென்றால், கண் முன்னால் அந்தத் துறையில் பல ஆண்டு காலம் பணியாற்றியவர்களுக்கு எந்தவித ஆதாரமும் இல்லையென்ற காரணத்திற்காக அவர்கள் தெருவிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பது வேதனையான உண்மை. எந்த அடிப்படையில் அவர்கள் பணியாற்றியிருந்தாலும்சரி, அவர்களை ஒழுங்குமுறைப்படுத்திட வேண்டும். 10,000 சாலைப் பணியாளர்களைப் புதியதாக நியமித்த வரலாறு படைத்த இந்த அரசு, பல ஆண்டு காலமாகப் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களை வீதியிலே நிறுத்திவிடக் கூடாது, அப்படி ஒரு காரியத்தை அந்தத் துறை செய்து விடக்கூடாது என்று வலியுறுத்தி, அவர்களையெல்லாம் பட்டியலிலே முறைப்படுத்தி அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, ஈரோடு மாவட்டத்திலே சத்தியமங்கலம் பகுதி, வளம் நிறைந்த காட்டுப் பகுதி. அங்கே சாலைப் பணியாளராகத் தேர்வு செய்யப்பட்ட ஜடாசாமி என்பவர், பணிபுரிந்து வருகின்ற நேரத்திலேயே காட்டுப் புலியால் அடித்துக் கொல்லப்பட்டார். அவர் சமீபத்திலேதான் பணி வாய்ப்பைப் பெற்றார். சாலைப் பணியாளர் பணி வாய்ப்பு என்பது நம்முடைய அரசு வழங்கிய ஒரு கொடை அத்தகைய பணி வாய்ப்பினைப் பெற்று இரண்டு மாத காலம் பணியாற்றியவர், காட்டு விலங்கு ஒன்று அடித்து பணிபுரிந்த இடத்தில், அந்த நேரத்திலேயே, மாண்டு விட்டார். அவருக்கு மிக இளம் வயது. அவரது குடும்பம்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. நா. பெரியசாமி]

வறுமையான குடும்பம். அந்தக் குடும்பம் ஒரு இலட்சம் ரூபாயை இழப்பீட்டுத் தொகையாக வழங்க வேண்டுமென்று கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். அதனை அமைச்சர் அவர்கள் மனிதாபிமானத்தோடு பரிசீலித்து, ஜடாசாமியின் குடும்பத்திற்கு நிதி வழங்கிட முன்வர வேண்டும். கடந்த, 20-3-1999 அன்று இந்தச் சம்பவம் நடைபெற்றிருக்கிறது. இது தொடர்பாகப் பல்வேறு விசாரணைகள் முடிவடைந்து, மேல் அதிகாரிகளுக்கு அறிக்கைகளை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். எனவே, அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் உறுதியான நடவடிக்கையினை எடுக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே..........

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெரியசாமி அவர்கள் சொன்ன செய்தி எனக்கு நன்றாகவே தெரியும். அந்த நிகழ்ச்சி நடந்த சில மணி நேரத்திற்குள்ளாகவே எனக்குத் தகவல் தரப்பட்டது. அதுகுறித்து விசாரிக்கச் சொல்லி இருந்தேன். அவர் சாலைப் பணியாளராக நியமிக்கப்பட்டு ஓரிரு மாதங்கள்தான் ஆகின்றது. ஆகையினால், அவர் நிரந்தரப் பணியாளர் இல்லை என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்த உண்மை. இருந்தாலும், அவருக்கு ஏதாவது உதவி செய்ய வேண்டும் அதற்கு என்ன செய்யலாம் என்பது குறித்துப் பரிசீலிக்கச் சொல்லியிருக்கிறேன். வனத் துறையிலே அவர்கள் சார்பாக 25,000 ரூபாயை அந்தக் குடும்பத்திற்கு வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்று நான் அறிகிறேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே இதுகுறித்து நான் பேசுவதாக இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, செய்தியை அறிந்தவுடன் அதற்கான முயற்சியை மேற்கொண்ட அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முதலமைச்சர் அவர்களிடம் இதனுடைய யதார்த்த தன்மைகளை எடுத்துக்கூறி ஆக்கபூர்வமான முடிவுகளை எடுத்து, அந்தக் குடும்பத்திற்கு உரிய நிவாரணம் கிடைத்திட மேலும் நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என்று நான் நம்புகின்றேன்.

அடுத்து, நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையில் மிக முக்கியமான ஒரு பிரச்சினை இருக்கிறது. நெடுஞ்சாலைத் துறையினுடைய நேரடி கண்காணிப்பிலும், பொறுப்பிலும் இருக்கிற சாலைகளைக் காட்டிலும்,

சிறு ஊராட்சி பொறுப்புகளிலே இருக்கிற சாலைகளின் நீளம் அதிகமாக இருக்கின்றது. இப்போது ஊராட்சியிலே வருகின்ற வருவாயைப் பார்த்தால், அந்தப் பணிகள் முழுவதையும் செய்ய முடியாமல் இருக்கின்றது. இதற்காக, நான் என்ன கருதுகிறேன் என்றால், ஊராட்சி சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கான பணியின் பொறுப்பினையும் நெடுஞ்சாலைத் துறையே மேற்கொண்டு, அதனுடைய பராமரிப்புப் பொறுப்பை மட்டும் ஊராட்சிக்கு விடுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். அப்போதுதான் ஒரு நல்ல தீர்வு ஏற்படும். குறிப்பாக, பெருந்துறை தொகுதியிலே குண்ணத்தூர் சுற்று வட்டாரப் பகுதியிலும், திங்களூர் சுற்று வட்டாரப் பகுதியிலும் பல நூற்றுக்கணக்கான கிராம மக்கள் சாலை வசதியே இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். அவர்கள் ஊராட்சிகளின் சொந்த நிதியில் இவைகளையெல்லாம் மேற்கொள்ளலாம் என்றால் நிச்சயமாக அது இயலாது. நான் பெருந்துறை வட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 580 கிலோ மீட்டர் சாலைகள் நெடுஞ்சாலைத் துறை பொறுப்பிலே இருந்து வருகிறது. இதையெல்லாம் Periodical ஆகப் போட்டுச் செய்தால் ஆறு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறைதான் ரோடு போடுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஒன்றே ஒன்று சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன்.

நடைமுறையில் சாலைகளை ஆண்டுக்கு 10 கிலோமீட்டர், 15 கிலோமீட்டர் தான் Periodical System-ல் போடுகிறோம் என்றால், இந்த 580 கிலோமீட்டர் சாலையை எப்படிச் செய்ய முடியும், எப்படிப் புதுப்பித்துக் கொண்டு வர முடியும் என்பதை அருள்கூர்ந்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

முற்பகல் 11-25

பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுக்கு ஒரு கஷ்டம் இருக்கிறது. சென்ற ஆட்சிக் காலத்திலே 5 அமைச்சர்கள், ஈரோட்டைச் சேர்ந்தவர்கள் இருந்தார்கள். அதிகாரிகளிடத்திலே நாங்கள் போய் முறையிடுகிறபோது, 5 அமைச்சர்கள் இருந்தார்கள், எல்லாக் குறைகளும் நிவர்த்தி செய்யப்பட்டுவிட்டன என்று திரும்பத் திரும்பச் சொல்கிறார்கள். எங்களுடைய ஊரிலே சாலைகளை வந்து பார்ப்பீர்களானால், மிகவும் கொடுமையான நிலைமையில் இருக்கின்றன. அதை மாற்றுவதற்கு அருள்கூர்ந்து அமைச்சர் அவர்கள் உதவி செய்ய வேண்டும்.

இறுதியாக ஒன்று. திருப்பூருக்கும், ஈரோட்டிற்கும் இடைப்பட்ட இடத்திலே திம்மநாயக்கன்பாளையம் என்ற இடத்திலே இரயில்வே மேம்பாலம் கட்டப்பட வேண்டுமென்று நீண்டநாள் கோரிக்கை ஒன்றிருக்கிறது. அதை நிறைவேற்றினால்தான் தொழில் வளர்ச்சிக்கு உபயோகமாக இருக்கும். அதை நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலை விபத்தைப் பற்றி போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே பேசும்போதும் குறிப்பிட்டேன். நெடுஞ்சாலைத் துறையினரும்கூட அதிலே கவனம் செலுத்துகிறார்கள். அதிலே ஒன்றை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். ஆஸ்திரேலியாவிலே அப்படி ஒன்றைச் செய்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாநிலத்திலே 8 கிலோமீட்டருக்கு ஒரு Hot Line Phone என்ற முறையில் அறிமுகப்படுத்தி விபத்து நடந்த உடனேயே, விபத்தில் சம்பந்தப்பட்டவர்களை உடனடியாக மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் செல்வதற்கு நெடுஞ்சாலைத் துறை ஒரு தனி பிரிவை ஏற்படுத்த வேண்டும், அதைப் பராமரிக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்கிறபோது விலைமதிப்பற்ற மனித உயிர்களைப் பேணுவதிலே நம்முடைய அரசு நாட்டிற்கு ஒரு முன் உதாரணமாக இருக்கும். அதைச் செய்து. தர வேண்டுமென்று கேட்டு, திருப்பூர் சுற்றுப்பாதையை விரைந்து முடித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாரதப் பிரதமர் அடல் பிகாரி வாஜ்பாய் அவர்களுடைய உறுதிப்பாட்டினாலும், விஞ்ஞானி அப்துல்கலாம் அவர்களுடைய அயராத உழைப்பினாலும் அக்கினி ஏவுகணை 2-ஐ மிக வெற்றிகரமாகச் சோதித்துள்ளார்கள். அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலை மனப்பூர்வமாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, எப்படி ட்யூப் பஞ்சரை ஒட்டுவார்களோ அந்த வகையில் சாலைப் பராமரிப்பு இருக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை எடுத்துச் சொல்லிப் பேசியதன் விளைவாக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் தமிழகத்தில் 10,000 பேர்களுக்கு சாலைப் பணியாளர்கள் பணியைக் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்கது. ... வேலை கிடைத்தது மட்டுமல்ல,

[திரு. சி. வேலாயுதன்] [1999 ஏப்ரல் 12

அரசாங்கத்தினுடைய பொருள் அதாவது சாலைக்கு என்று ஓதுக்கக் கூடிய பொருள் எதையும் வீணாக்காமல் நல்லமுறையில் செயல்படுத்தக் கூடிய ஒரு வாய்ப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், என்னுடைய தொகுதியில், தோட்டியோடிலிருந்து பரசேரி வரை நெடுஞ்சாலை மிகப் பள்ளமாகத் தாழ்ந்து கிடந்தது. மழைக்காலத்தில் அந்தப் பகுதியில் வாகனங்கள் செல்ல முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருந்தது. இதன் அடிப்படையில் சென்ற சட்டமன்றக் கூட்டத்தொடரில் இதுகுறித்துப் பேசியதன் காரணமாக, 10 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டு, அந்தப் பகுதி சாலைப் பணி முடிவடையக்கூடிய நிலையில் உள்ளது. இன்னும் ஒரு 10 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்தால்தான் அந்தப் பணி முடியும். இல்லையென்றால் ஒவ்வொரு மழைக்காலத்திலும் அங்கு போக்குவரத்து மிகவும் பாதிக்கப்படும். அதனால் பெரிய ஊர்களுக்கு, குளச்சல், தேங்காய்பட்டினம், கருங்கல் போன்ற 8, 10 ஊர்களுக்கு அந்தச் சாலை வழியாகப் பேருந்துகள், மற்ற வாகனங்கள் செல்ல முடியாத நிலை ஏற்படும். அரசாங்கம் அந்த வேலையை ஆரம்பித்தும் முடியாமல் கிடக்கிறது. எனவே, உடனே 10 இலட்சம் ரூபாய் அதிகமாக ஒதுக்கி அந்தப் பணியை உடனே நிறைவேற்ற வேண்டும். நிதி தராமல் இருந்தால் பெரிய பாதிப்பு ஏற்படும். இப்போது அந்தச் சாலைகள் அடைக்கப்பட்டு, மூன்று சிறிய சாலைகள் வழியாகப் போக்குவரத்து நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கே போக்குவரத்து பாதிப்பு ஏற்பட்டு சமீபத்தில்கூட இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் ஒரு பேருந்து விபத்து ஏற்பட்டது. அந்தப் பணத்தை 10 இலட்சம் ரூபாயை ஒதுக்கி வெகு விரைவில் பணியை முடித்துத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று. இப்போது சாலைப் பணியாளர்களை நியமித்த காரணத்தினால் சாலைகளை ஆக்கிரமிப்பவர்கள் அடக்கப்பட்டுள்ளார்கள். இந்தச் சாலைப் பணியாளர்கள் ஒவ்வொரு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டிலே கிட்டத்தட்ட 350 பேர் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குப் பொதுப் பணித் துறை போன்ற எந்தத் துறையில் இருந்தும்கூட, திடீரென்று விபத்து போன்ற ஒரு பிரச்சினை ஏற்படுகிறபோது, மனித சக்தியைப் பயன்படுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறபோது, அரசாங்கத்தினுடைய ஆட்களாகவே இருக்கக்கூடிய சுமார் 350 பேர்களையும் அந்த இடத்திற்கு வரவழைத்து அவர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு முறையை

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. சி. வேலாயுதன்]

ஆரம்பத்திலேயே ஏற்படுத்திக் கொள்வது நல்லது. காரணம், காலப்போக்கில் நாளைக்கு நாங்கள் சாலைப் பணியாளர்கள், அந்தப் பணிக்கு வரமாட்டோம் என்று சொல்லக்கூடிய சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கு முன்னாலேயே இதுபோன்ற பொதுக் காரியங்களுக்கு, அரசாங்கத்தினுடைய பணிகளுக்கு அவர்களைப் பயன்படுத்தினால் எளிய முறையில் அரசாங்கத்தினுடைய சில அவசரமான பணிகளைச் செய்வதற்குச் சாதகமாக அமையும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சாலையினுடைய ஓரங்களில் ஆக்கிரமிப்புகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. சாலைகளின் ஓரங்களில் தொலைபேசிக் கம்பங்கள் இருக்கின்றன. Transformers இருக்கின்றன. மின் கம்பங்கள் இருக்கின்றன. ஆக, மின் கம்பத்திற்கும், ஆக்கிரமிப்பு செய்யப்பட்டிருக்கின்ற இடத்திற்கும் இடையே பல இடங்களில் 10 அடி அகலம் வரை இருக்கிறது.

எனவே, இந்த மின் கம்பங்களையும் தொலைபேசிக் கம்பங்களையும் உடனே எடுத்து, சாலையின் ஓரத்திற்குக் கொண்டு செல்லாமல் இருந்தால் மீண்டும் ஆக்கிரமிப்பு வந்துவிடும். காரணம், தொலைபேசிக் கம்பத்திற்கு அந்தப் பக்கம் வாகனங்கள் செல்ல முடியாது. அந்த இடத்திற்குப் பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய கடைக்காரர்களும், வீட்டுக்காரர்களும் ஆக்கிரமிக்க வாய்ப்பாக அமைந்துவிடும். எனவே, இவைகளை உடனே எடுத்து மாற்றினால் நாம் ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றுவதற்கு ஏதுவாக அமையும்.

முற்பகல் 11-30

இன்னும் ஒன்று, சாலை விபத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். கடந்த 4 ஆம் தேதி நான் சட்டமன்றத்திற்கு வரும்போது விழுப்புரம் பக்கத்தில் 2 லாரிகள் மோதிக்கொண்டன. கிட்டத்தட்ட 4 மணி நேரம் காலதாமதமாக நான் சட்டமன்றத்திற்கு வரக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. எனவே, எனக்கு முன்னால் உறுப்பினர்கள் பேசியது போன்று தொலை தொடர்பு மூலம் முயற்சி எடுப்பது மட்டுமல்ல, போக்குவரத்துத் துறை பற்றிப் பேசியபோதுகூட இதுபற்றிப் பேசியிருந்தேன். ஓட்டுநர்களிடம் இருந்து Driving licence, R.C. Book போன்றவற்றையெல்லாம் வாங்கிச் சோதிப்பது போன்று, குறைந்தபட்சம் மது அருந்தியிருக்கின்றார்களா அல்லது அருந்தாமல் இருக்கிறார்களா என்பதைச் சோதனையிட்டு, அந்தத் தன்மையில் ஏதாவது

தண்டனைகள் கொடுக்க முடியுமா என்பதையெல்லாம் பரிசோதித்தோம் என்றால் ஓரளவிற்கு விபத்துகள் குறையக்கூடிய வாய்ப்புகள் ஏற்படும்.

அதேபோன்று, என்னுடைய தொகுதியில் களியங்காடு இலஞ்சி சாலையில் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்குச் சொந்தமான சாலையில் கிட்டத்தட்ட மத்திய பாகத்தை Transformer ஆக்கிரமித்து இருக்கிறது. நான் சட்டமன்றத்திற்கு வந்த நாளிலிருந்து கிட்டத்தட்ட மூன்று வருஷமாக இதைச் சொல்லிக்கொண்டேயிருக்கிறேன். அங்கே என்ன பிரச்சினை என்று சொன்னால், மின்சார வாரியத்திலே, மாற்றுவதற்குண்டான பணத்தை எங்களுக்கு நெடுஞ்சாலைத் துறை தரவேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். நெடுஞ்சாலைத் துறையைக் கேட்டால் எங்களைக் கேட்காமல் எப்படி அவர்கள் எங்களது சாலைக்குள் வந்து அந்த Transformer-ஐ அமைத்தார்கள், எப்படி நாங்கள் அவர்களுக்குக் காசு கொடுப்பது என்ற வகையில், இரண்டு துறைகளுடைய இந்தப் பிரச்சினையின் காரணமாகப் பொதுமக்களுக்கு மிகவும் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அடிக்கடி Transformer -களில் Spark ஏற்படும்போது பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய வீடுகளில் உள்ளவர்களுக்கு ஒரு பெரிய ஒலி கேட்கின்றது. வீட்டிலே இருக்கக்கூடிய எல்லோரும் சேர்ந்து ஓடி வந்து பார்த்து ஐயுறக்கூடிய மாதிரி பிரச்சினையெல்லாம் ஏற்படுகிறது. எனவே, இந்தப் பிரச்சினையை இரண்டு துறைகளும் கலந்து பேசி எப்படி முடிக்கலாம் என்ற முறையில், அதிகாரிகள் கவனத்திலே கொண்டு Transformer-ஐ பொது மக்களுக்குப் பாதிப்பு இல்லாத ஓர் இடத்திலே அமைத்துத் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று, கிராமிய நெடுஞ்சாலை. ஓரளவிற்கு மற்ற துறைகள் எல்லாம் மிக ஒழுங்காக நடக்கின்றன. பாரட்டக்கூடிய வகையில் மேல்மட்ட அதிகாரிகள் செயல்படுகிறார்கள். பாராட்ட வேண்டியதுதான். கிராமிய நெடுஞ்சாலையில் அந்த அளவிற்கு பாராட்டக்கூடிய அளவில் பணிகள் நடைபெறவில்லையோ என்று தோன்றுகிறது. என்னுடைய தொகுதியில்கூட பல கிராமங்கள், ஒன்றையொன்று இணைக்கக்கூடிய கிராமங்கள் இணைக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. இப்போது நாம் 21ஆம் நூற்றாண்டிற்குச் சென்று கொண்டிருக்கிறோம். கிட்டத்தட்ட நெருங்கிவந்து கொண்டிருக்கிறோம். தமிழ் நூற்றாண்டு இப்போது 52-வது நூற்றாண்டு. 52-வது நூற்றாண்டைக் கடந்து சென்று கொண்டிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கிராமியச் சாலைகள் பணி நடக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு இப்போது பாராட்டு கிடைப்பதே கிராம இணைப்புச் சாலைகள் பணி நிரம்ப நடக்கிறது என்பதற்காகத்தான். அதிலே NABARD திட்டத்திலிருந்து நாம் நிதியுதவியை பெற்று ஏராளமான சாலைப் பணிகள் நடைபெறுகின்றன. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே இருப்பவைகள் எல்லாம் பெரும்பாலும் பேரூராட்சிகளாக இருக்கின்றன. சிறிய சிறிய கிராமங்கள் அதிகமாக இல்லை. பேரூராட்சிகளுக்கு இந்தக் கிராமச் சாலைகள் திட்டம் வராது.

திரு. சி. வேலாயுதன்: அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி.

எங்களது ஊரில் பல கிராமங்களை இணைக்க வேண்டிய அவசியம் இருப்பதால் கிராமிய நெடுஞ்சாலைக்கு அதிகமான தொகை ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று. மத்திய அரசு இந்த மலைப்பாங்கான சாலைகளைச் செப்பனிட விசேஷமான நிதி தருகிறது. இதை உதகமண்டலம் போன்ற மாவட்டங்களுக்குக் கொடுக்கப்போவதாக அறிகிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டிலும், மலைநாடு என்று சொன்னார்கள், ஒரு காலத்திலே, கேரளத்தோடு இருந்ததால், அது மலைநாட்டுப் பகுதி என்று சொல்வார்கள். பல இடங்களில் கிட்டத்தட்ட பகுதி சாலைகள் ஏற்ற இறக்கத்தைக் கொண்டவை. அங்கே உயரமான இடங்கள் நன்றாக இருக்கின்றன. தாழ்ந்த பகுதிகள் சின்னாபின்னமாகி விடுகின்றன. இன்னும் பல இடங்களில் அதாவது மேலான இடங்களில் மரம் போன்ற பயிர் செய்கிறார்கள். தாழ்ந்த இடங்களில், கிட்டத்தட்ட வயல்களில் பயிர் செய்கிறார்கள். அந்த வயலோடு இந்தச் சாலையும் அதே மட்டத்தில் இருப்பதால் பாசனத்தின்போது அந்தச் சாலைகள் எளிதில் கெட்டு விடுகின்றன. எனவே, 5, 6 தடவை அந்தச் சாலைகளைச் செப்பனிடக்கூடிய நிலைமைகளைத் தவிர்த்து, 2 அடி உயரமாக்கிவிட்டோம் என்று சொன்னால், பல ஆண்டுகளாக அந்தச் சாலையைச் செப்பனிடவேண்டிய தேவை வராது. எனவே, அந்தச் சாதாரணப் பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளை அதிக அளவில் உயர்த்தி, அதைச் செப்பனிட வேண்டுகிறேன்.

[திரு. சி. வேலாயுதன்] [1999 ஏப்ரல் 12

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தமட்டில் இரணியல்-வள்ளியாறு பாலம் பல் விபத்துக்கள் ஏற்பட்ட பாலம், நெடுஞ்சாலைத் துறையில் வருகிறது. பல முக்கியமான ஊர்களை இணைக்கக்கூடிய அந்தப் பாலத்தை விரைவில் செய்து தர அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். R.R. துறையில் சி.ஆர்.டி. சரிவரக் கவனிக்கப்படாமல் சில வேலைகளுக்கு உயர்த்திக் கொடுப்பதாக ஒரு புகார் இருக்கின்றது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் அப்படிப்பட்ட ஒரு புகாரைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை அரசாங்கம் கவனத்தில் கொண்டு, ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தோவாளை பாலத்தில் ஓர் உடைப்பு, பழுதுபார்க்க வேண்டிய அளவுக்கு உடைத்து வைத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்திற்கு மிகக் கடினமாக இருக்கிறது. வேலை அவ்வளவு விரைவாக நடைபெறவில்லையோ என்று கருதுகின்றேன். அதாவது, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயிருந்து திருநெல்வேலி வரை வரக்கூடிய இடத்திலே உள்ள அந்த மிகப் பெரிய பாலம் பல மாதங்களாக உடைந்து கிடக்கிறது. வேலை இன்னும் ஆரம்பிக்கவில்லை. பொதுமக்கள் மிகவும் சிரமப்படக்கூடிய நிலை இருக்கின்றது. எனவே, அவைகளையெல்லாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்றும் பல பிரச்சினைகள் உள்ளன. அவைகளையெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் எழுத்து மூலமாகக் கொடுத்துவிடுகின்றேன், நேரம் இல்லாத காரணத்தினால்.

வாழிய செந்தமிழ்! வாழ்க நற்றமிழர்!

வாழிய பாரத மணித் திருநாடு,

வந்தே மாதரம், வந்தே மாதரம்.

பாரத் மாதா கி ஜெய்.

முற்பகல் 11-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

***திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கை எண் 38 மற்றும் 56-ல் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தங்களுக்குத் தமிழ்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்]

மாநில காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலும், எனது சார்பிலும் நன்றியையும் வணக்கத்தையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் 3 ஆண்டுகளாக சாலைகள், பாலங்கள் வேலைகள் நடைபெற்று, மக்கள் பல்வேறு வாகனங்களில் சென்று வர வசதியாகச் செய்து கொடுத்து வருகிற தமிழக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் நான் பாராட்டி நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், சமூக ஒருங்கிணைப்புக்கும் தேவையான இன்றியமையாத கட்டமைப்பு வசதிகளில் சாலைத் தொடர்பும் ஒன்றாகும். பசுமை வளத்தையும், தொழில் வளத்தையும், சமூக மேம்பாட்டையும் ஊக்குவிக்கும் முக்கிய சாதனமாக சாலைத் தொடர்புகள் அமைந்திருப்பதால், நாட்டின் முன்னேற்றத்தை சாலைத் தொடர்பு வசதிகளைக் கொண்டு கணித்திட முடியும் என்று தொழில் துறை வல்லுநர்கள் சொல்கிறார்கள்.

1998-99 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தின்கீழ் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்துப் பிரிவுகளுக்கும் 492.55 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்து இருப்பதையும், தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தில் உலக வங்கிக் கடனுதவி மூலம் 1680 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் 1280 கிலோமீட்டர் சாலைகள் 3 கட்டப் பணிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு வேலை நடைபெற்று வருவதையும் பாராட்டுகிறேன்.

தமிழகத்தில் நல்ல தரமான சாலைகள் அமைக்கப்பட்டால் பொருளாதாரக் கூட்டுறவு, சமுதாய ஒருமைப்பாடு, பாதுகாப்பான போக்குவரத்து போன்றவை சாதகமாக அமையும் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு சாலைகள் 5 வகைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு ஒன்று, தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் 2783 கிலோமீட்டர், மாநில நெடுஞ்சாலைகள் 4192 கிலோமீட்டர், மாவட்டப் பெரிய சாலைகள் 10051 கிலோமீட்டர், இதர மாவட்டச் சாலைகள் 40820 கிலோமீட்டர், கரும்புச் சாலைகள் 1366 கிலோமீட்டர், ஆக 60212 கிலோமீட்டர் சாலைகள் மத்திய மாநில அரசு நிதிகளின் மூலம் சீர் செய்யப்பட்டு வருவதைப் பாராட்டுகிறேன். இந்த ஆண்டு முதல் ஒவ்வொரு சட்டமன்றத் தொகுதியிலும் 60 கிலோமீட்டர் சாலை வேலை செய்ய எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே உள்ளதைச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்] [1999 ஏப்ரல் 12

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதியில் சுவாமிமலை, ஆறுபடை வீடுகளில் 4-வது படைவீடாக விளங்குவதாலும், தினமும் ஆயிரக்கணக்கான பக்தர்கள் அருள்மிகு சுவாமிநாத சுவாமி திருக்கோவிலுக்கு வருகை புரிவதாலும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து வருவதை முன்னிட்டும் சுவாமிமலை—திருவலஞ்சுழி சாலையைச் சீர் செய்து அகலப்படுத்த 26 இலட்சம் ரூபாயும், காவிரியாறு பாலம் கட்ட 90 இலட்சம் ரூபாயும், அரசலாறு பாலம் கட்ட 70 இலட்சம் ரூபாயும் நிதியொதுக்க வகை செய்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கபிஸ்தலம்—கும்பகோணம் வரையில் தரமான சாலைகள் போடப்பட்டிருப்பதையும், கும்பகோணத்திலிருந்து சுவாமிமலை வரை சாலை அகலப்படுத்தும் பணி தொடங்கப்பட்டு நடைபெற்று வருவதையும் பாராட்டுகிறேன். சுவாமிமலை—திருவையாறு வரை சாலையை அகலப்படுத்திக் கொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசத்திலிருந்து கபிஸ்தலம் செல்லும் சாலையிலுள்ள ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றி நான்கு ஆறுகளில் உள்ள பாலத்தின் அகலத்திற்குச் சாலையை அகலப்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமாய் அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மதிப்பீடு தயார் செய்து அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது என்பதையும் அன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் தொகுதியில் 1976 ஆம் ஆண்டு, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் துரும்பூரிலிருந்து கிழமாஞ்சேரியை இணைக்கும் பாலம் கட்டுவதற்கு அடிக்கல் நாட்டப்பட்டும் இதுநாள்வரை பாலம் கட்டப்படாமல் உள்ளது என்றும் 2 ஆண்டுகளாக அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பல கடிதங்கள் கொடுக்கப்பட்டும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய அனுமதியோடு தஞ்சை கோட்டப் பொறியாளர் அவர்கள் 75 இலட்சம் ரூபாய்க்கு மதிப்பீடு தயார் செய்து அரசுக்கு அனுப்பியுள்ளார்கள் என்றும் தெரியவருகிறது. அப்பகுதி மக்களின் நீண்டநாள் கோரிக்கையை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் தொகுதியில் நீரத்தநல்லூரிலிருந்து மதனத்தூர் இடையே கொள்ளிடம் ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுவதற்கு தஞ்சை கோட்டப் பொறியாளர் மூலம் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு அரசுக்கு

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்]

அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சென்ற ஆண்டு நிதிநிலையைக் கருத்தில் கொண்டு அடுத்த ஆண்டு பார்க்கலாம் என்று கேள்வி நேரத்தின்போது சொன்னதைச் செய்ய வேண்டும்.

முற்பகல் 11-40

மேலும், அணைக்கரை பாலம் பழுதுள்ள நிலையில் உள்ளதால், மாற்றுப் பாலம் தேவை என்றும், இந்தப் பாலத்தை கட்டினால் கும்பகோணம்-சென்னை செல்லும் நெடுஞ்சாலையில் சுமார் 40 கி.மீ. தூரம் குறையும் என்பதையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு அன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் ஆயிரம் மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்களை கிராமச் சாலைத் திட்டத்திலிருந்து மாற்றி 1998-99 ஆம் ஆண்டின் நிதிநிலை அறிக்கையில் 500 மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்களைக் கிராமச் சாலைத் திட்டத்தில் சேர்த்து சாலை போடுவதற்கு அனுமதி அளித்த மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். அதன்மூலம் பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதியில் பல்வேறு கிராமங்கள் பயனடைய வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமாய் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதியில் பொதுமக்களின் நீண்ட நாள் கோரிக்கை நிறைவேற, வழுத்தூர்-உள்ளிக்கடை வடக்குப்பகுதி செல்லும் சாலையை திருவையாறு-கும்பகோணம் பேருந்து சாலையில் இணைக்க குடமுருட்டி, காவிரி ஆறு இரண்டிலும் பாலங்கள் கட்ட தஞ்சை கோட்டப் பொறியாளர் அவர்களால் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அந்தப் பாலம் அமைத்துக் கொடுத்தால் பல ஆயிரக்கணக்கான மாணவர்களுக்கும் விவசாயிகளுக்கும் பயன் ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி அண்டக்குடி-சுந்தரப்பெருமாள்கோவிலை இணைக்கும் காவிரியாறு, அரசலாறு பாலம் கட்ட தஞ்சை கோட்டப் பொறியாளரால் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு, அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது என்றும், அந்தப் பாலம் அமைவதினால் திருமண்டங்குடி சர்க்கரை ஆலைக்குக் கரும்பு கொண்டு வரும் பல ஆயிரக்கணக்கான விவசாயிகளுக்குப் பயன்படும் என்பதால் கரும்புச் சாலைகள் அபிவிருத்தித் திட்டத்தின்கீழ் செய்துகொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்] [1999 ஏப்ரல் 12

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி, கும்பகோணம்-திருவையாறு செல்லும் பேருந்துச் சாலையை விசித்திரராசபுரம், பட்டுக்குடி, கூடலூர், புத்தூர், குடிக்காடு வழியாக அம்மாபள்ளி தைக்கால் பேருந்துச் சாலையில் இணைக்க கிராமச் சாலைத் திட்டத்தில் சேர்த்து அகலப்படுத்தி தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தரும்படி அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் (மணியடிக்கப்பெற்றது) தொகுதி, கும்பகோணம்-நீரத்தநல்லூர் பேருந்துச் சாலையிலிருந்து பிரிந்து அய்யனார்கோவில் வழியாக சாரத்திடல், சாத்தங்குடி, கொத்தவாசல், அகராத்தூர், கல்லூர் பேருந்துச் சாலையில் இணைக்க கிராமச் சாலைத் திட்டத்தில் சேர்த்து தார்ச் சாலை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி தி.மாங்குடி-வளையம்பேட்டை வழியாக தாராசுரம், சுக்கான்கேட்டு வரை செல்லும் பேருந்து சாலையைச் சீர் செய்து கொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி, கும்பகோணம், நீரத்தநல்லூர் செல்லும் பேருந்துச் சாலை குண்டும் குழியுமாக இருப்பதைச் சீர் செய்து வாகனங்கள் செல்வதற்கு வசதியாகச் செய்து கொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அய்யம்பேட்டை, உள்ளிக்கடை, இளங்கார்குடி வழியாகப் பேருந்து செல்லும் சாலையை கபிஸ்தலம் வரை சீர் செய்து கொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி, கும்பகோணம்—அணைக்கரை செல்லும் பேருந்துச் சாலையில் பிரிந்து சேங்கனூர் ஆதிதிராவிட தெரு, பூச்சாத்தனூர் ஆதிதிராவிட தெரு, கட்டாநகரம் வழியாக (மணியடிக்கப்பெற்றது) திருப்பனந்தாள்-திருவிடைமருதூர் பேருந்து சாலையில் இணைக்க கிராமச் சாலைத் திட்டத்தில் சேர்த்து தார்ச் சாலையாக அமைக்கும்படி அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதி, மேலசத்திரம், நடுவக்கரை மேலபுளியம்பேட்டை காவேரி ஆற்றின் தென்கரை வழியாக கிராமச் சாலை திட்டத்தில் தார்ச் சாலை அமைத்துக் கொடுக்குமாறு அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் அப்படியே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுத்துவிடுங்கள், அவர் அதைப் படித்துக் கொள்வார். அடுத்து, திரு. கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்னும் ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடித்து விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சரி.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாவட்டச் சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட நெடுஞ்சாலைகளை நவீன இயந்திரங்களால் போடுவது மிகவும் சிறப்பாக உள்ளது. சாலைகளும் மிகவும் சீராகவும், நல்லமுறையிலும் உள்ளன. வாகனங்கள் செல்வதற்கும், பராமரிப்பிற்கும் எளிதாக உள்ளது. ஆகவே, வரும் காலங்களிலும் அனைத்துச் சாலைகளும் நவீன இயந்திரங்களால் போடப்பட வேண்டும். அதற்கென இயந்திரமயமாக்குவதற்கு தனியாக நிதியும் ஒதுக்கப்பட வேண்டும் என்று அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், மகாராஷ்டிரா மாநிலத்தின் தலைநகரமான மும்பையில் 54 மேம்பாலங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. கிட்டத்தட்ட 2000 கோடி ரூபாய்த் திட்டம் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதற்கு முக்கிய காரணம் அங்கு Road Development Corporation என்று அமைத்து அதன்மூலம் சாலைகள் போடப்பட்டு வருகின்றன. மத்திய அரசின் நிதி நிறுவனங்களில் கடன் பெற்று போடப்படுகிறது. அதுபோல், நம் மாநிலத்திலும் தனியாக சாலைகள் கழகம் ஒன்று அமைக்க அரசு ஆலோசனை செய்ய வேண்டும் என்று அன்புடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், கடந்த பல மாதங்களாக பொறியாளர்கள் கூட்டமைப்பு தங்களது சம்பள விகிதத்தில் உள்ள முரண்பாடுகளைக் களையக் கோரி பல போராட்டங்களை நடத்தி உள்ளது. இந்த அரசு, அவர்களின் கோரிக்கையை ஏற்று இச்சட்டமன்றத் தொடரிலேயே அவர்களுக்கு ஒரு நல்ல செய்தியினை அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு.

திரு. கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உலகமெங்கும் வாழுகின்ற தமிழர்களின் ஒப்பற்ற தலைவர் நான்காவது முறையாக முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றுள்ள அண்ணன் மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் 12-வது முறையாகப் படித்திட்ட நிதிநிலை அறிக்கையைத் தொடர்ந்து சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மானியக் கோரிக்கையிலே பேச வாய்ப்பைத் தந்த மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-45

தமிழக முதல்வராக நான்காவது முறையாக 1996 ஆம் ஆண்டு கலைஞர் வந்ததற்குப் பின்னால்தான் படுகுழிகளாக இருந்த சாலைகளெல்லாம் இயந்திரத்தின் மூலமாகச் சரி செய்யப்பட்டு, புதுப்பிக்கப்பட்டு வருவதை நாட்டு மக்கள் நன்றாகப் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல, கடந்த 1996 ஆம் ஆண்டு பெய்த மழையினால் சாலைகள் பாதிக்கப்பட்டபொழுது மத்திய சுடுகலவை இயந்திரத்தின் மூலமாகச் சாலைகள் பராமரிக்கப்பட்டதை இப்போது பல்வேறு பகுதியிலே உள்ள, ஏன், நாட்டிலே உள்ள மக்கள் அனைவரும் சிறப்பாக இந்தத் துறையையும், பணிகளையும், பணிகளைச் செய்வதற்கு உறுதுணையாக இருந்த முதல்வரவர்களையும் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல, எனது மாவட்டத்தில் எனது தொகுதியிலேதான் இந்த ஆண்டு தொடக்கத்திலே, 2-1-1999 ஆம் நாள் பெரியபாளையத்திலே, பக்தர்கள் அதிகமாக வரக்கூடிய பவானி அம்மன் ஆலையம் இருக்கக்கூடிய பெரியபாளையத்திலே நீண்டநாட்களாக உடைபட்டிருந்த அந்தப் பாலத்தை மேம்பாலமாக உயர்த்திக் கட்டி, 4 மேம்பாலங்களையும், 106 பாலங்கள் கட்டுமானப் பணியையும் முதல்வர் அவர்கள் திறந்து வைத்தார்கள்.

அதேபோல, ஏறக்குறைய 208 பாலங்கள் ரூபாய் 450 கோடி செலவிலே இந்த ஆண்டு கட்டப்பட இருக்கின்றன என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, சாலையைப் பராமரிப்பதற்காக நடப்பு நிதியாண்டிலே, 254 கோடி என்று இருப்பதை 270 கோடியாக உயர்த்தியிருப்பதற்காக நான் நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதிலே 100 கோடி ரூபாய் சம்பளமாகவே சென்று விடுகிறது. 100 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் பல வேலைகள் செய்வதற்குச் சென்று விடுகிற காரணத்தினால் பராமரிப்பதற்கு 70 கோடி ரூபாய் மட்டுமே மிஞ்சும். ஆகவே, சாலைகளினுடைய நீளம் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், கருணை உள்ளம் கொண்ட நமது தமிழக முதல்வர் இந்தச் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கு இன்னும் அதிகமான அளவுக்கு நிச்சயமாக நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்ற அன்பு வேண்டுகோளையும் நான் விடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, எங்களது திருவள்ளூர் மாவட்டத்திலே, சுதந்திரம் அடைந்து பல ஆண்டு காலமாகியும் 16 தரைப் பாலங்கள் மட்டுமே உள்ள மாவட்டமாகவே இருந்தது. ஆனால் 1971 ஆம் ஆண்டுதான் நம்முடைய முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்த நேரத்திலே பொன்னேரி தொகுதியிலே நாப்பாளையத்திலே அதற்கு அடிக்கல்லை நாட்டினார்கள். பல ஆட்சிகள் மாறின; அதிகாரிகள் மாறினார்கள்; சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மாறினார்கள். ஆனால் ஏதாவது நடைபெற்றதா என்றால் நிச்சயமாக நடைபெறவில்லை. மீண்டும் நம்முடைய இனமானத் தலைவர், 7 கோடி தமிழ் மக்களுடைய இதய நாயகன், முத்தமிழ் அறிஞர், முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டதற்குப் பின்னாலேதான், இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சராக அருமை அண்ணன் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டதற்குப் பின்னாலேதான் அருமை அண்ணன் பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன் அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டதற்குப் பின்னால், அந்தத் தொகுதியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் பால்வளத் துறையினுடைய அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டதற்குப் பின்னால், அந்தப் பாலம் 2-1-1999 அன்று நம்முடைய முதலமைச்சரவர்களால் திறந்து வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, பெரியபாளையத்திலே பேசுகின்ற நேரத்திலே, நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சரவர்களைப் பார்த்து முதல்வரவர்கள் ஒன்றை சொன்னார்கள். நான் இரண்டு கோரிக்கைகளை வைக்கின்ற நேரத்திலே, ஊத்துக்கோட்டை தரைப் பாலத்தை மேம்பாலமாக்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். உடனே

நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சரைப் பார்த்துச் சொன்னார்கள். அவர்களும் உறுதி அளித்தார்கள். அதற்குரிய மதிப்பீடுகளெல்லாம் தயாரிக்கப்பட்டு, விரைவிலே அந்தப் பணி தொடங்கப்பட இருப்பதற்காக, நான் தமிழக முதல்வர் அண்ணன் கலைஞர் அவர்களுக்கும், இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சரவர்களுக்கும் என் நெஞ்சார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, ஊத்துக்கோட்டையிலே இருந்து பெரியபாளையத்திற்குச் செல்லக்கூடிய பாதையை இருவழிப்பாதையாக மாற்றித் தர வேண்டும் என நான் பல முறையும் கேட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதை நேரடியாக ஆய்வு செய்து இருக்கிறார். அதை இந்த ஆண்டே செய்து முடித்துத் தரவேண்டும் என்று இந்தநேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று, ஊத்துக்கோட்டையிலிருந்து திருவள்ளூருக்குச் செல்லக்கூடிய பாதையை இருவழிப்பாதையாக ஆக்கித் தரவேண்டுமென்று இந்தநேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-50

அதுமட்டுமல்ல, தலைவர் கலைஞர் அவர்களால் கடந்த ஆண்டு நமது பால்வளத் துறை அமைச்சருடைய தொகுதியில் பழவேற்காடு பகுதியிலே, மீனவர்கள் வாழ்கிற பகுதியிலே ஒரு பாலம் அமைக்கப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது. மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், பால்வளத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் அதற்குரிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு நன்றியைத் தெரிவித்து, இந்த ஆண்டே அந்தப் பணியைச் செய்து முடிக்க அன்போடு நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, இன்றையதினம் செங்குன்றம்-திருவள்ளூர் வரையிலே நவீன இயந்திரங்களைக் கொண்டு பல கிலோமீட்டர் சாலைகள் ரேடியல் சாலையாக எடுக்கப்பட்டு, சாலைகள் அமைக்க டெண்டர்கள் கோரப்பட்டிருப்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இது பல ஆண்டுகளாக இல்லாத ஒரு நிலைமை. இதைச் செய்த முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எனது நெஞ்சார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, திண்ணனூர் முதல் புதுவாயல் வரை, திண்ணனூரிலிருந்து தாமரைப்பாக்கம் வழியாக, வெங்கல்,

பெரியபாளையம், ஆரணி, புதுவாயல் வரையிலே அந்த ரேடியல் சாலையாக எடுத்து டெண்டர் விடப்பட்டு அந்தப் பணிகள் தொடங்குவதற்காக அந்தத் தொகுதியின் சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையிலே எனது நெஞ்சார்ந்த நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்று தாமரைப்பாக்கத்திற்கு ஒரு மேம்பாலத்தைத் தந்த முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், துறையினுடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கும், எனது நெஞ்சார்ந்த நன்றியை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, எனது தொகுதியிலே மாநெல்லூர்-பல்லவாடா இடையே ஒரு தரைப் பாலம் இருக்கிறது. அந்தத் தரைப் பாலத்தை மேம்பாலமாக மாற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கவரப்பேட்டை-சத்தியவேடு சாலையை இருவழிச்சாலையாக மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாநில சாலைகளில் எல்லாம் கண்ட கண்ட இடங்களில் வேகத்தடை போட்டிருக்கிறார்கள். இதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதை அகற்றவேண்டும். அல்லது சிக்னல்களையாவது பராமரிக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். நெடுஞ்சாலைகளில் எல்லாம் விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு நான்கு வழிப்பாதைகளாக மாற்ற வேண்டும். உலக வங்கி, மத்திய அரசு உதவியுடன் இவைகளை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு (மணியடிக்கப்பெற்றது) முக்கியமான ஒன்று - தேசிய நெடுஞ்சாலையில் முகமூடிக் கொள்ளைகளைத் தடுக்க, பெட்ரோல் பங்குகளைப் போலவே ஆங்காங்கே தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் போலீஸ் பூத்துகளை அமைத்து அதற்கு நவீன தொலைத் தொடர்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய நெடுஞ்சாலைகளில் ஆங்காங்கே ஏற்படுகிற விபத்துக்களில் இருந்து காப்பாற்ற மருத்துவமனைகள் அமைக்கப்பட்டு இருந்தாலும் அதிகமான அளவுக்கு அவைகளை புதிதாக ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டு, நான் சொல்கிற போலீஸ் பூத்துகளுக்கும் அந்த மருத்துவமனைகளுக்கும் தொலைத் தொடர்பு வசதியும் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

எனது மாவட்டமான திருவள்ளூர் மாவட்டத்திலே ரயில்வே மேம்பாலம் அமைக்கும் திட்டம், நீண்டநாட்களாக கோரிக்கை

[திரு. கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு] [*1999 ஏப்ரல் 12*

இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அதை அமைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று கும்மிடிப்பூண்டிக்கு ரயில்வே மேம்பாலத்தை அமைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆரம்பாக்கம் பகுதியிலே மீனவர்கள் வாழ்கிற நொச்சிக்குப்பத்திற்கு மீன்வளத் துறை அமைச்சர்கூட வந்து பார்த்தார்கள். அந்த ரயில்வே சாலையைக் கடந்துதான் மக்கள் செல்ல வேண்டும். ஆகவே, அங்கே ஒரு பாலத்தை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் உங்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி.

***திரு. டி. மணி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியத்தின்மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகின்றேன். நம்முடைய நாட்டின் பெருகிவரும் மக்கள் தொகைக்கேற்ப, போக்குவரத்து, சாலை வசதிகள் விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டும். தொழில், வர்த்தக வளர்ச்சிக்கும், வேளாண்மை வளர்ச்சிக்கும், நகரங்களுக்கும், கிராமங்களுக்கும் இணைப்பை ஏற்படுத்த நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு உரிய பங்கு உண்டு என்பதைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் திரு. பெ. ஆசையன் தலைமை)

முற்பகல் 11-55

பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், சமுதாய வளர்ச்சிக்கும் சாலை வசதி மிக முக்கியமானதாகும். சாலைகளும், பாலங்களும், அதன் கட்டுமானங்களும் உயர்ந்த தரமுள்ளதாக இருக்க வேண்டும். நெடுஞ்சாலை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஆக்கிரமிப்பு வராமல் ஆரம்பத்திலேயே தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் பல இலட்ச ரூபாய் செலவு செய்து கட்டடங்களைக் கட்டி விடுகிறார்கள். அதற்குப் பிறகு, அதை உடைக்கச் செல்கிறபோது அரசாங்கத்தின்மீது கடுமையான ஆத்திரமும் கோபமும் அவர்களுக்கு வருகிறது. எனவே இதிலே மூன்று துறைகளின்— நம்முடைய நெடுஞ்சாலை துறையின் தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையின், நகராட்சிகளின் பேரூராட்சிகளின் அதிகாரிகள் இதைக் கட்டுகின்ற காலத்தில் கவனமாக இருந்து அதிலே கவனம் செலுத்தாததினுடைய விளைவுதான் இந்த ஆக்கிரமிப்புகள் வருவதற்கு ஏதுவாக இருக்கிறது. எனவே ஆரம்பத்திலேயே இதைத் தடுத்து நிறுத்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. டி. மணி]

அடுத்து குடியிருப்புகள். நம்முடைய குடியிருப்புகளுக்குப் போதுமான இடம் இல்லாத காரணத்தால் சாதாரணமாக சாலை ஓரங்களில் வந்து விடுகிறார்கள். எனவே அதுபோன்ற அவர்களுக்குத் தேவையான குடியிருப்புகளைக் கட்டி வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அது எத்தனை மாடிக் கட்டடமாகக் கட்டினாலும் சரி, கொஞ்சம் தள்ளிக் கட்டினாலும் சரி, அத்தகைய வசதிகளை செய்து கொடுக்கும்போது, இந்தச் சாலைகளை அதிகமாக ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளமாட்டார்கள். அதைப்போல இந்தச் சாலைகளைப் பாதுகாப்பதில் ஒரு பெரிய பங்கு நமக்கு இருக்கிறது. வடிகால்கள் இல்லாத ஒரு பெரும் குறையிருக்கிறது. ஆனால் வடிகால்கள் என்று சொன்னால் நம்முடய தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறை மட்டும்தான் வடிகால்களை எடுத்துக்கொள்வதாகச் சொல்கிறார்கள். நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையானாலும் சரி, பேரூராட்சிப் பகுதியானாலும் சரி, அதற்குப் போதுமான நிதி இல்லை என்ற காரணத்தால் அவர்கள் அதைத் தொடுவதில்லை. எனவேதான் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் ஒன்று, நெடுஞ்சாலைக்கு அல்லது பேரூராட்சிகளுக்கும், நகராட்சிகளுக்கும், அதிகப்படியான பணத்தை வழங்கி அந்த வடிகால்களைக் கட்டுவதற்கு உரிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய இந்தச் சாலைகள் ஆக்கிரமிப்பைப் பொறுத்தவரையில், சில இடங்களிலே அகலப்படுத்துகிறோம். எங்கே? தேசிய நெடுஞ்சாலையில். குறிப்பாக கன்னியாகுமரியிலிருந்து களியக்காவிளை வரை அகலப்படுத்திட கோரிக்கை வைத்து இருக்கிறோம். அதிலே ஒரு தவறு என்ன இருக்கிறது என்றால், கன்னியாகுமரியிலிருந்து ஆரம்பித்து கொட்டாரத்தோடு முடித்தாயிற்று. அதற்குப் பிறகு இடையிலே வந்து ஆரம்பிக்கிறார்கள். ஒரு பகுதியில் இல்லை. களியாக்காவிளையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையானாலும் சரி, கன்னியாகுமரியிலிருந்து களியக்காவிளை வரையானாலும் சரி, சீராக அதைச் செய்ய வேண்டும். அதிலே இன்னொரு சங்கடம் என்னவென்றால் நம்முடைய மின்சார இலாகாவினுடைய தூண்களும், அதனுடைய பல்வேறு கம்பங்களும் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களைக் கேட்டால் சொல்வார்கள், பணம் தரவேண்டுமென்று. பணம் கொடுப்பதற்கு, நகராட்சியிடம் காசு இருக்காது, பேரூராட்சியிடம் காசு இருக்காது. எனவே National Highway-ல் பார்க்கிறபோது, தேசிய நெடுஞ்சாலையைக் கொண்டு அவர்களுக்குத் தேவையான பணத்தைக் கொடுத்து அதனுடைய இடைஞ்சலைத் தீர்ப்பதற்காக உரிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. டி. மணி] [1999 ஏப்ரல் 12

அடுத்து, நம்முடைய இரயில்வே கேட் வருகின்ற இடங்களில் பலமணிநேரம் பயணிகள் வாகனங்களோடு காத்து இருக்கவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. எனவே அதைப் போக்குவதற்கு அதிகப்படியான மேம்பாலத்தைக் கட்ட மத்திய அரசிடம் உதவி பெற்று மாநில அரசு அந்த விஷயங்களிலே அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று நம்முடைய நெடுஞ்சாலைகளில், குறிப்பாக திருச்சி சாலையில் சமீபத்திலே லாரிகளும் பேருந்துகளும் முந்திச் செல்ல முயற்சிப்பதால் ரோடுகள் அடைபட்டுப் போகின்ற நிலையைப் பார்க்க முடிகிறது. இதில் போக்குவரத்து விதிகளை கறாராக அமல்படுத்த வேண்டும். சாலைகளில் வரும் பழுதுகளை அவ்வப்போது போக்கி தேவையான gang coolies - mazdoor-களை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன.

உலக வங்கிக் கடன், ஜப்பான் உதவி, NABARD வங்கிக் கடன் ஆகியவற்றின் உதவியுடன் செய்யப்படும் வேலைகளில் பெருமளவில் காலதாமதமாகின்ற நிலை இருக்கிறது. ஏனென்றால் கடந்த ஆண்டில் தீர்மானிக்கப்பட்ட மூன்று முக்கியமான பாலங்கள், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்னும் தொடப்படவில்லை. அதற்கு டெண்டர் விடப்பட்டதா என்றுகூட நமக்குத் தெரியாது. ஆக, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகளில் நாம் கவனம் செலுத்த வேண்டும். குறிப்பாக குமரி மாவட்டத்தில், மேற்குத் தொடர்ச்சி மழையும், வடகிழக்குப் பருவ மழையும் பெய்வதால் சாலைகள் பெருமளவில் சேதம் அடைகின்றன. அதன் அடிப்படையில் சாலை வேலைகளைச் செய்ய நிதி அதிகமாக தேவைப்படுகிறது. நெடுஞ்சாலையானாலும் சரி, கிராமங்களில் R.R. கீழ் வரக்கூடிய சாலைகளானாலும் சரி, இரண்டு பருவ மழைகளும் பெய்கிறபோது சாலைகள் கெட்டுப்போவதற்கு அதிக வாய்ப்பு வருகின்றது. எனவே அதற்கு அதிகப்படியான பணம் ஒதுக்க வேண்டும். நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் ஓராண்டுக்காலத்தில் ஒரு நல்ல சாதனையை செய்திருக்கிறார்கள், அதை நான் பாராட்டுகிறேன். ஏனென்றால் அங்கே இருக்கின்ற அதிகாரிகளும் அதிலே குறிப்பாக நெடுஞ்சாலைத் துறையினுடைய அதிகாரிகள், சாதாரணமாக வேகமாக ஒப்பந்தக்காரர்களை ஏற்பாடு செய்து அந்தப் பணிகளைச் சீராக முடிக்கின்ற தன்மையைப் பார்க்க முடிகிறது. அதேபோல இந்த R.R. —கிராமச் சாலைகளில் இருக்கக்கூடிய ஒரு சங்கடம் என்னவென்றால், கிராமத்திற்குள்ளே போய் 22 அடி அகலம்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. டி. மணி]

வேண்டுமென்று கேட்டால், யாரும் 22 அடி அகலம் கொடுப்பதில்லை; அந்த வரைமுறை இருக்கிறது. அதனால் 20, 21 அடி என்று வரைமுறைகளை கொஞ்சம் தளர்த்தி கிராமத்திற்குள்ளே போகிறபோது, 18 அடி கிடைத்தாலும், வண்டி போவதற்கு சௌகரியமான வகையில் அந்த விதிகளைக் கொஞ்சம் தளர்த்தி அதற்குப் போதுமான நிதி ஆதாரத்தையும் தர வேண்டும். கிராமச் சாலைகள் எல்லாம் இருக்கக்கூடிய கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நீங்கள் ஒரு பத்து கோடி ரூபாய் தந்தால்தான் எல்லா தொகுதிகளுக்கும் தேவையான சாலைகளை அமைத்துக் கொள்ள முடியும் என்பதை அரசாங்கத்தினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

நண்பகல் 12-00

மேற்குக் கடற்கரை சாலையில் சுமார் 71 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு வேலைகளைச் செய்ய சுமார் 22 கோடி ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீடு செய்திருப்பதை நான் வரவேற்கின்றேன், பாராட்டுகின்றேன். அந்த வேலைகளை உடனடியாக ஆரம்பிக்க வேண்டும். இல்லையென்று சொன்னால், இன்னும் அதனுடைய செலவுத் தொகை உயரக்கூடிய சூழ்நிலை உருவாகும் என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

நகரங்களில் போக்குவரத்து அதிகமாகி உள்ளதால், அப்பகுதிகளில் புறவழிச் சாலைகள் உருவாக்கப்பட வேண்டும். அதுபோல ஆதிதிராவிட மக்கள் இருக்கும் பகுதிகளில் தார்ச் சாலை அமைப்பதை வரவேற்கின்றேன். அதை இன்னும் பல இடங்களுக்கு விஸ்தரிக்க வேண்டும். பேருந்துகள் செல்கின்ற அனைத்து மலைச் சாலைகளையும் தார்ச் சாலைகளாக மாற்ற வேண்டும். மலைப் பகுதிகளில் சாலைகளை அகலப்படுத்தி தேவையான இடங்களில் பாலங்களைக் கட்டி, வளைவுகளில் வலுவான தடுப்புச் சுவர் கட்ட வேண்டும். இவைகளை முறையாகச் செய்யாததால், கொடைக்கானலில் 2 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு உயிர்ச் சேதமும் ஏற்பட்டுள்ளது. அதுபோல திண்டுக்கல்-கொச்சி, திண்டுக்கல்-கோட்டயம், தூத்துக்குடி-கொச்சி சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக ஆக்கினால் இரு மாநிலங்களிலும் வியாபாரம் பெருகும். அதில் இத்துறை அதிக கவனம் செலுத்துவதுடன் அரசும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு விஷயங்களைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். பூத்துறை பாலம்

[திரு. டி. மணி] [1999 ஏப்ரல் 12

பற்றி கடந்த நிதிநிலை அறிக்கையின்மீதான விவாதத்தின்போதும், அதற்கு முந்தைய நிதிநிலை அறிக்கையின்மீதான விவாதத்தின் போதும் தெளிவாகச் சொல்லி இருந்தேன் கடலோர பகுதியையும் கரையையும் இணைக்கின்ற ஒரு பாலம் உடைந்து போய் சில வருடங்கள் ஆகிவிட்டன. ஏ.வி.எம். கால்வாய்க்குக் குறுக்கே வருகின்ற ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அதற்கு எவ்வளவு செலவாகும் என்றால், கடந்த நிதி நிலை அறிக்கையின்போது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடம் நான் ஒரு குறிப்பைக் கொடுத்தேன்; அவர்களும் அதை ஒத்துக் கொண்டார்கள் என்று நான் கருதினேன்; ஆனால், அது சேர்க்கப்படவில்லை, அதுபோன்று இன்னொரு பாலமும் இருக்கிறது. அது ஆனைமுகப் பாலம். அது மலையிலே வரக்கூடிய பாலம். அங்கு ஒரு சின்ன ஆறு குறுக்கே வருகின்றது. அந்தப் பகுதி பூராவும் மலையாள மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதி. அங்கே பாலங்கள் இல்லாத காரணத்தால், 7 மைல் சுற்றி அந்த குழந்தைகள் எல்லாம் பள்ளிக்கூடத்திற்குப் போகவேண்டிய ஒரு சாபக் கேடான நிலை இருக்கின்றது. அதற்கு என்ன செலவாகும் என்று கேட்டால், ஒரு பெரும் தொகை, ஒரு கோடி ரூபாய் அளித்தால்தான் செய்ய முடியும் என்று சொல்கிறார்கள்; ஆனால், நான் போய் நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகளை வைத்துக் கொண்டு கணக்குப் போட்டு பார்த்ததில் அதிகபட்சம் அதனுடைய செலவு 40 இலட்சம் ரூபாய்தான். அந்தப் பாலம் 10 வருடங்களுக்கு முன்னால் உடைந்து போன பாலம். அங்கு கடந்த மாதம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வந்தார். அங்கு இருக்கின்ற ஒரு வயதான ஒரு தாய், தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பைச் சேர்ந்த 90 வயதான அந்த தாய், 2 மைல் தாண்டி வந்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம் என்ன சொன்னார் என்றால், அவருடைய பாஷையில் சொன்னதைச் சொல்கிறேன். "சாரை, ஞான் சாசின்னதுக்கு மும்பெங்கிலும் ஈ பாலம் வந்து ஞங்களோடெ பிள்ளார் நடந்து செல்ல நீங்கள் ஒரு ஏற்பாடு உண்டாக்கி தருமோ?" இது அவருடைய பாஷையிலே சொன்னது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அந்தத் தாயினுடைய காலத்திலேயே அந்தப் பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டும் என்ற என்னுடைய பணிவான வேண்டுகோளை இங்கே வைக்கின்றேன். அதுபோல குழித்துறை-தாமிரபரணி ஆற்றுப் பாலம் ஒவ்வொரு தூணாக உடைய ஆரம்பித்துவிட்டது. (மணி அடிக்கப்பெற்றது) முடித்து விடுகிறேன். இப்போது சில

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. டி. மணி]

நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு இருக்கிறார்கள் நில ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டுவிட்டது. அங்கு நிலத்தை கையகப்படுத்துவதில் சில குளறுபடிகள் அதிகாரிகள் மட்டத்தில் இருக்கின்றது என்பதுதான் என்னுடைய குற்றச்சாட்டு. காசு கொடுத்தாகிவிட்டது என்றால், நிலத்தைக் கையகப்படுத்தியாக வேண்டும் [illegible] இப்போது தொய்வு ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அந்தப் பாலத்தை கட்ட உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் [illegible] கடத்திய காரணத்தினால்தான் இந்தச் சாபக்கேடான நிலையை இப்போது உண்டாக்கி இருக்கிறார்கள்

அதுபோல கடந்த வருடம் வேலை செய்யாத மணக்குடி கணபதியான் கடவு பாலம், வள்ளவிளை பாலம் ஆகியவற்றிற்கு ஒப்பந்தங்கள் எல்லாம் ஆகிவிட்டதா, இல்லையா என்று தெரியவில்லை. என்ன காரணம் என்றால், 7 பாலங்களை சேர்த்து பேக்கேஜ் அடிப்படையில் போட்டார்கள் ஆனால், ஒப்பந்தக்காரர்கள் எடுக்கவில்லை. (மணியடிக்கப்பெற்றது) எனவே பெரிய பாலங்களை எல்லாம் கட்டுகிறபோது பிற மாநிலங்களில் உள்ள காண்ட்ராக்டர்கள், அதுபோல பன்னாட்டு கம்பெனிகள் எல்லாம் இங்கு வந்து இருக்கின்றபோது, அதில் நம்முடைய தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்களும் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். கோடிக்கணக்கான பணத்தை அவர்கள் மட்டும் கொண்டு போகக்கூடிய ஒரு வாய்ப்புக் கொடுக்கக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோல் சுசீந்தரம் அருகில் ஒரு பாலம் இருக்கிறது. வடுகம்பாறை பக்கத்தில் ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அங்கு ஒரு பேருந்து போகக் கூட இடம் இருக்காது. அது நம்முடைய மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சருடைய தொகுதியில் வருகிறது. அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல பார்வதிபுரத்தில் ஓர் அகலம் குறைந்த பாலம் இருக்கிறது. அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று நீண்டகாலமாக நான் கோரிக்கை வைத்து இருக்கிறேன். அந்த வேலைகளைச் செய்து, முடித்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

ஒதுக்கப்பட்ட பணம் போதுமானதாக இல்லை என்று சொல்வதில் எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. பணப் பற்றாக்குறை என்பது எனக்கு

மிகவும் நன்றாகத் தெரியும். இருந்தாலும்கூட என்னுடைய மாவட்டத்தில், என்னுடைய தொகுதியை ஓரங்கட்டக்கூடாது என்று வேண்டுகோளாகச் சொல்லி, என்னுடைய தொகுதியில் சாலைகளையும், பாலங்களையும் கட்டித் தர நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. டி. மணி அவர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தை ஓரங்கட்டக்கூடாது என்று இங்கே சொன்னார்கள். நிச்சயமாக ஓரங்கட்டப்படவில்லை. அங்கே பாலங்கள் அதிகமாக அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்கு கடற்கரைச்சாலை பல கோடி ரூபாயிலே போடுவதற்கான திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு, டெண்டர்கள் எல்லாம் விடப்பட்டிருக்கின்றன. பணிகள் தொடங்கியிருக்கின்றன. இன்னும் அங்கே பல துறைமுகங்கள் எல்லாம் கூட வருவதற்கான வாய்ப்புகள் எல்லாம் இருக்கின்றன, கன்னியாகுமரி அதிக பலனை இந்த ஆட்சியிலே அடைந்திருக்கிறது, அடையும் என்பதை நான் உறுதியாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. டி. மணி: நம்முடைய அமைச்சருக்கு என்னுடைய நன்றியைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அதேநேரத்தில் நான் சொன்னது குமரி மாவட்டத்தை அல்ல. என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கக்கூடிய சில பிரச்சினைகள். பல்லாண்டுகளாக தீர்க்கப்படவில்லை என்ற குறை இருக்கிறது. அதிலுள்ள சிக்கல் என்னவென்றால், (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஒரு நிமிடத்தில் பேசி முடித்து விடுகிறேன். மலைப் பகுதிக்கும் நாங்கள் போக முடியாது. கடலோரப் பகுதிக்கும் நாங்கள் போக முடியாது. அந்தச் சங்கடம் இருக்கிறது. அந்த அளவிற்கு சிக்கலில் மாட்டியுள்ள காரணத்தினால்தான், இந்த வார்த்தையை நான் பயன்படுத்த வேண்டிய கட்டாயச் சூழ்நிலை ஏற்பட்டது என்பதை உங்களுடைய மேலான கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அ. அசோகன்.

***திரு. அ. அசோகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாரறிய பைந்தமிழை பாங்காய்ப் பரப்பிய பேரறிஞர் அண்ணாவின் வழிநின்று, வரலாற்றில் திறனாய்வுச் செய்யப்படுகின்ற எழுத்தாற்றலும், சொல்லாற்றலும் மிக்க தலைவர் கலைஞர் அளித்த நிதிநிலை அறிக்கையில் முத்தாய்ப்பாக இருக்கக்கூடிய இந்த

நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாமன்னன் அசோகன் காலத்திலேதான் சாலைகள் போட்டதாக வரலாறு. மரங்கள் நட்டதாக வரலாறு. ஆனால் தமிழ்நாட்டை எடுத்துக் கொண்டால், அது சாலைகளாக இருந்தாலும், பாலங்களாக இருந்தாலும், பெரிய மேம்பாலங்களாக இருந்தாலும், இரயில்வே கீழ்பாலங்களாக இருந்தாலும், அவை எல்லா காலத்திலேயும் நம்முடைய கலைஞர் ஆட்சிக் காலத்தில்தான் அமையப்பெற்றன என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இரண்டு தினங்களுக்கு முன்பு, இதே அவையில் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவருடைய தொகுதி என்ற காரணத்தால், அறந்தாங்கி தொகுதி கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் எந்த அளவுக்குப் புறக்கணிக்கப்பட்டது என்பதைச் சொன்னார்கள். அதைத்தான் நானும் நினைவுப்படுத்த விரும்புகிறேன். என்னுடைய திருவாரூர் தொகுதி, நம்முடைய முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் வலம் வந்த மண் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக, அவர்கள் நடமாடிய பூமி என்ற காரணத்தால், கடந்த கால ஆட்சியாளர்கள் எந்த அளவுக்குப் புறக்கணித்தார்கள் என்பதை நான் சொல்லித் தெரிய வேண்டியதில்லை. அந்தத் தொகுதி மக்கள் அன்றைக்கு உணர்ந்தார்கள். அது சாலையாக இருந்தாலும், பாலங்களாக இருந்தாலும், மக்களுடைய அடிப்படைப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும், திருவாரூர் தொகுதி கடந்த காலங்களில் புறந்தள்ளிய தொகுதியாக, புறக்கணிக்கப்பட்ட தொகுதியாக, ஒதுக்கப்பட்ட தொகுதியாக இருந்தது. நீண்ட இடைவெளிக்குப் பிறகு திருவாரூர் தொகுதியிலே உதயசூரியன் உதித்த காரணத்தினால், அதனுடைய பிரதிநிதியாக, அந்தத் தொகுதியின் உறுப்பினரான நான் இந்த அவையிலே ஆளுநர் உரைக்கு நன்றி தெரிவிக்கும் தீர்மானத்தின்மீது பேசும்போது சொன்னேன். என்னுடைய தொகுதியிலே கடந்த காலங்களிலே சாலைகள் மட்டுமல்ல; அடிப்படை பிரச்சினைகள் மட்டுமல்ல, பல்வேறு பிரச்சினைகளில் புறந்தள்ளிய தொகுதியாக, ஒதுக்கப்பட்ட தொகுதியாக அன்றைக்கு இருந்தது என்பதை நினைவுபடுத்திய நேரத்தில், இந்த 3 ஆண்டு காலத்தில் சாலைகளும், பாலங்களும் மட்டுமல்ல; பல்வேறு பிரச்சினைகளில் கிட்டத்தட்ட 60 விழுக்காடு தீர்க்கப்பட்டு நடந்து முடிந்திருக்கின்றன என்ற நல்ல செய்தியை இந்த அவைக்கு தெரிவிப்பதோடு, அதற்காக நம்முடைய முதல்வர் அவர்களுக்கும், மற்ற துறை அமைச்சர் பெருமக்களுக்கும் என் சார்பிலும், என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பிலும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. அ. அசோகன்] [1999 ஏப்ரல் 12

இன்றைக்கு திருவாரூர் தொகுதியினுடைய நிலைமையைப் பற்றி நான் சொல்லித் தெரிய வேண்டிய அவசியமில்லை. நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே கால் நூற்றாண்டுக்கு மேலாக பணிகள் நடைபெறவில்லை. குறிப்பாக 1975 ஆம் ஆண்டிலே போடப்பட்ட சாலைகளெல்லாம் தார் சாலைகளெல்லாம் மண் சாலைகளாக மாறி காட்சியளித்துக் கொண்டிருந்தன. இதை நான் அலங்கார வார்த்தையாகச் சொல்லவில்லை. என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கிற கீழ்வேளூர் கச்சனம் சாலை 1975 ஆம் ஆண்டு போடப்பட்ட சாலை. அந்தச் சாலையிலிருந்து தார் எல்லாம் போய் குண்டும் குழியுமாகக் காட்சியளித்தது. மராமத்து வேலைகள்கூட செய்யப்படவில்லை. அந்த கீழ்வேளூர் கச்சனம் சாலையிலே இப்போது பணிகள் துவங்கப்பட்டிருக்கின்றன. எப்படி? கனரக இயந்திரங்களைக் கொண்டு, கடுகலவை இயந்திரங்களைக் கொண்டு சாலைகள் போடுவதை அந்த கிராமத்து மக்கள் இன்றைக்கு சர்க்கஸைப் பார்ப்பதைப்போல, திருவிழாவைப் பார்ப்பதைப்போல வேடிக்கை பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் கடந்த காலங்களில் நெடுஞ்சாலைத் துறை எங்கே நடைபெறுகிறது போலவே தோட்டத்திலே பெட்டிகள் குவிக்கிற, ஒரு பணம் காய்க்கிற மரமாகத்தான் இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறை இருந்தது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்த நேரத்தில் அந்தப் பகுதி பொது மக்கள் சொன்னார்கள், கடந்த காலங்களில்கூட இந்தப் பகுதிக்கு ஜல்லிகள் வரும், தார் பேரல்கள் இறங்கும், ஒரு வார காலத்திற்கு மக்களின் பார்வைக்கு வைக்கப்படும். ஆனால் இரவோடு இரவாக வேறு இடத்திற்குச் சென்று விடும். இவ்வாறு அன்றைய ஆட்சியாளர்கள் பற்றி சொன்னார்கள். அந்த ஆட்சியாளர்களை எதிர்த்துக்கூட, அந்தப் பகுதி மக்கள் நூதனப் போராட்டம் நடத்தினார்கள். சாலையில் நாற்று நடுகிற போராட்டம் நடத்தினார்கள். ஆனால் அந்த அளவுக்கு இல்லாமல், இப்போது நெடுஞ்சாலைத் துறையின் நிருவாகம் மிகச் சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. இன்னும் சொல்லவேண்டுமானால், கொள்கை விளக்கக் குறிப்பேட்டில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் என்னுடைய திருவாரூர் தொகுதி சேர்க்கப்பட்டிருப்பதற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12-10

அதேபோல உலக வங்கி உதவியோடு செயல்படுத்தக்கூடிய வேளாண் வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ், அங்காடி மையங்களுக்குச் செல்லும்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. அ. அசோகன்]

ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தில் 9 மாவட்டங்களில், தஞ்சை, திருவாரூர் மற்றும் நாகை ஆகிய மூன்று மாவட்டங்கள் இணைக்கப்பட்டு பணிகள் செயல்பட இருப்பதற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். பல்வேறு பணிகள் நடைபெற்றாலும், இந்த மானியத்தில் நான் பேசுகிறபோது, அடிப்படைப் பிரச்சினையாக இருக்கிற சில சாலைகளைப் பற்றி நான் குறிப்பிட்டாக வேண்டும். என்னுடைய தொகுதி 3 ஒன்றியங்களை உள்ளடக்கிய தொகுதி. அதுவும் கீழ்வேளூர் ஒன்றியத்தில் கோகூர் வெட்டாற்றுப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டித் தரவேண்டும். அதேபோல, கொரடாச்சேரி பகுதியில் பத்தூர் மேல்கரைப் பாலம், குடவாசலை இணைக்கின்ற பாலம் ஆகிய இரண்டையும் கட்டித் தர வேண்டும். அதேபோல, கொரடாச்சேரியில் நீண்டநாட்களாகக் கேட்கப்பட்டு வரும் இரயில்வே கீழ்ப்பாலம் அமைத்துத்தர வேண்டுகிறேன். அதேபோல, திருவாரூர் நகரத்தில் இருக்கிற வாளவாய்க்கால் பாலத்தையும் கட்டித்தர வேண்டுகிறேன். கோகூர் சாலையைப் பற்றிப் பல்வேறு முறை எடுத்துக் கூறியும் அது புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுபோல முப்பத்தி கோட்டம் சாலை பற்றி என்னுடைய கன்னிப்பேச்சிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். திருவாரூர் தொகுதியில் ஒரு மூலையில் இருக்கிற பகுதி. அந்த முப்பத்திகோட்டம் பற்றி தெரிவிக்க வேண்டியது என்னுடைய கடமை. காரணம், தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் அதிகமாக இருக்கிற பகுதி. அந்தப் பகுதியின் நிலைமை என்னவென்றால், மழைக்காலத்தில் அந்தப் பகுதியைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமானால், முப்பத்திகோட்டம் பகுதியில் தாய் இருப்பாள், அவர்களுடைய மகளை பக்கத்தில் இருக்கிற கருங்கன்னியிலே சோழவித்தியாபுரத்தில் மணம் செய்து கொடுத்திருப்பாள். அந்தத் தாய் இறந்துவிட்டால், மகள் நேரடியாக வந்து முப்பத்திகோட்டத்தில் அழ முடியாது. ஆற்றுக்கு அக்கரையில் இருந்துதான் அழ வேண்டும். அப்படிப்பட்ட ஒரு இழிநிலை இன்றைக்கும் தொடர்கின்றது. அது திருவாரூர் தொகுதியில் ஒரு மூலையில் இருக்கிற பகுதி. அதைப்பற்றி இந்த மாமன்றத்தில் எடுத்துக் கூறிய பிறகு, அன்றைக்கு இருந்த நெடுஞ்சாலைத்துறை அதிகாரி எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் அந்தப் பகுதிக்கு வந்து நேரடியாகப் பார்த்தார். அதற்குப் பிறகு திட்டம் Sanction ஆகி Tender விடப்பட்டது. என்ன காரணமோ தெரியவில்லை, மூன்று ஆண்டுகளாகத் தட்டிக் கழிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே தயவுகூர்ந்து நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அதைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. அ. அசோகன்] [1999 ஏப்ரல் 12

அதேபோல என்னுடைய தொகுதியில் கொறடாச்சேரியில் இருக்கிற ஆங்கிலேயர் ஆட்சியில் கட்டப்பட்ட மிகவும் பழுதடைந்த சுற்றுலா விடுதியை சீரமைத்துத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது மக்கள் நியாயமாக வைக்கின்ற கோரிக்கையை இந்த அரசு உடனடியாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த அரசை இப்போது யார் யாரோ குறைக் கூறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்களுக்காக உழைக்கக்கூடிய முதலமைச்சர் எந்த அளவுக்குச் சுறுசுறுப்பாக பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார் என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். காலை 5 மணிக்கெல்லாம் தலைமைச் செயலகம் வந்து மக்கள் பணி ஆற்றுகின்ற முதலமைச்சரை யார் யாரோ குறை கூறிக்கொண்டிருப்பவர்கள், ஐந்தாண்டுகளுக்கு முன்பு தலைவருடைய ஆயுளுக்காக ஆரூடம் பார்த்துக் கொண்டிருந்தவர்கள் இன்றைக்கு அல்லோலப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தலைவர், முதலமைச்சர் அவர்கள் நீண்டகாலம் வாழ வேண்டும். நாதியற்ற தமிழ்ச் சமுதாயத்திற்கு, தாழ்த்தப்பட்ட இனத்திற்கு நீங்கள் பாதுகாப்பு அரணாக இருக்க வேண்டும். எனவே, எங்களைப் போன்ற இளைஞர்கள் எங்கள் ஆயுளைக் கூட தாரை வார்ப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம் என்று கூறி, இந்த வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி, விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி.

***டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த உங்களுக்கு நன்றி கூறி நான் ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். முதற்கண் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒட்டப்பிடாரம் தொகுதியில் கடந்த 25 ஆண்டுகாலமாக எந்தவிதமான சாலை வேலைகளுமே நடைபெறாததால், அதன் காரணமாக தொழில் வளம் பெருகாமல் மிகவும் பின்தங்கிய பகுதியாகவே இருக்கிறது. அதை எடுத்துக்காட்டக்கூடிய வகையில் கடந்த முறை தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் அவர்கள் பாஞ்சாலங்குறிச்சியிலே சுந்தரலிங்கம் வாரிசுகளுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கு வருகை தந்தபோது, அங்கே சாலைகளெல்லாம் எப்படி இருக்கின்றன என்பதை நான் எடுத்துக்காட்டி, அதைத் தொடர்ந்து நேரடியாகவும் எடுத்துச்சொல்லி, அங்கே பல வேலைகளுக்கு உத்தரவிடப்பட்டதாகக் கேள்விப்பட்டேன். குறிப்பாக, வேப்பங்குளம் பாலம், ஒட்டநத்தம் பாலம், குறுக்குச்சாலை பாலம்,

1999 ஏப்ரல் 12] [டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி]

அத்தோடு கங்கைகொண்டான் தெய்வச் செயல்புரம் சாலை அதுபோன்று சவலாப்பேரி குறுக்குச் சாலை, தூத்துக்குடி புதியம்புத்தூர் ஒட்டப்பிடாரம் சாலை, ஒட்டப்பிடாரம் பசுவந்தனை சாலை, கோவில்பட்டி பசுவந்தனை சாலை, நாட்டிலாம்புத்தூர் கீழ்மலை சாலை, புளியம்பட்டி கடம்பூர் சாலை, குலசேகரநல்லூர் ஒட்டநத்தம் சாலை, ஓசனூத்து பசுவந்தனை சாலை, பசுவந்தனை கோவில்பட்டி சாலை, ஒட்டப்பிடாரம் பசுவந்தனை சாலை மற்றும் பசுவந்தனை எப்போதும்வென்றான் சாலை ஆகியவை எல்லாம் கட்டை வண்டிகள்கூட போக முடியாத நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை எல்லாம் சீரமைக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்தியதன் விளைவாக நிதி ஒதுக்கப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால், இன்னும் அந்த வேப்பங்குளம் பாலம் கட்டுகின்ற வேலையோ, ஒட்டநத்தம் பாலம் கட்டுகின்ற வேலையோ, அல்லது வேறு வேலைகளோ, சாலைகளை எல்லாம் பராமரிக்கின்ற வேலைகளோ எதுவுமே நடைபெறாமல் இருக்கின்ற சூழ்நிலையை இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குத் தங்கள் மூலமாகக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

ஏற்கெனவே, அந்தப் பகுதி தொழிலில், விவசாயத்தில் பின்னடைந்த பகுதி. சாலைகளும் சாதாரண மண் சாலைகளாக மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்ற காரணத்தால் அங்கே தொழில் தொடங்குபவர்கள் யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒட்டப்பிடாரம் தொகுதிக்கு — ஏனென்றால் சுதந்திரத்திற்காகப் போராடிய வீரபாண்டிய கட்டபொம்மன் வாழ்ந்த மண் அந்த மண், அதேபோல, பாரதி பிறந்த மண் அந்த மண், சுப்பிரமணிய சிவா பிறந்த மண் அந்த மண், இப்படிப்பட்ட வீரம் செறிந்த மண் இப்போது பின்தங்கிய பகுதியாக இருப்பது எவருக்கும் ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடியது அல்ல. எனவே, அந்தப் பகுதியிலே, ஒட்டப்பிடாரம் பகுதியிலே உள்ள சாலைகளை எல்லாம் சீரமைக்கின்ற வகையிலே நீங்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) வீரன் சுந்தரலிங்கம் பிறந்த மண் அந்த மண், இவர்கள் எல்லாம் பிறந்த அந்த மண். பின்தங்கிய பகுதியாக இருப்பது ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடியது அல்ல. எனவே, அதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, இந்தச் சாலைத் துறையிலே பேசுகின்றபோது நான் ஒருசில கருத்துக்களைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஒரு நாட்டின் நாகரீகம், வளர்ச்சி, பல்வேறு அளவுகோல்களால் அளவிடப்படுகிறது. அதிலே மிகவும் முக்கியமானது சாலைகளினுடைய வளர்ச்சி. இங்கே இருந்து வெளிநாடுகளுக்குச் செல்லுகின்றபோது பல விஷயங்களை நாம் மெச்சுகின்றோம். அதிலே மிக முக்கியமானது அந்த நாடுகளிலே கண்ணாடிகளைப்போல சாலைகள் இருக்கின்றன என்பதுதான். மிக அருகில் இருக்கின்ற மலேசியா, சிங்கப்பூர், கோலாலம்பூர், இந்தோனேசியா போன்ற நாடுகளில் எல்லாம் சாலைகளை இப்போது ரப்பர் சாலைகளாக மாற்றியிருக்கிறார்கள். சாலைகள் ஏன் சரியாக இருக்க வேண்டுமென்றால், சாலைப் போக்குவரத்துக்கு அதிகமான நிதி ஒதுக்கீடு செயயப்பட வேண்டுமென்றால், ஒன்று நாம் மிக விரைவாகச் செல்ல முடியும், பாதுகாப்பாகவும் செல்ல முடியும். மேலும் சாலைகள் சரியாக இருக்கின்ற வரையில், அதில் செல்லுகின்ற வாகனங்களின் தேய்மானச் செலவும் குறைந்து, டயர் தேய்மானச் செலவு 20 முதல் 30 சதவிகிதம் வரை குறைந்து, செலவும் குறைகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். அதேபோல் தேவையில்லாமல் செலவிடப்படும் அந்த உதிரிபாகங்களுக்கான செலவும் 22 முதல் 25 சதவிகிதம் வரை குறைகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதேபோல் சாலைகள் சரியாக இருக்கும்போது விபத்துகள் தவிர்க்கப்படுகின்றன. எனவே. சாலைகள் தொழில் வளம் பெருகவும், விபத்துக்கள் குறையவும், ஒட்டுமொத்த செலவினங்களைக் குறைக்கவும் பயன்படுகின்றன. எனவே போக்குவரத்துக்கு சாலைகள் மிகவும் அவசியமானது என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு அதில் அதிகமான கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

மேலும், கோடிக்கணக்கான ரூபாயைச் செலவழித்து நாம் சாலைகளைப போடுகிறோம். ஆனால், பொதுவாக ஒரு மழை பெய்த உடனேயே அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் பழுதுபட்டுவிடுகின்றன. எனவே சாலையைப போடும்போது அதனுடைய தரம் முக்கியமானதாகக் கருதப்பட வேண்டும். தேசிய நெடுஞ்சாலையோ, மாவட்ட சாலையோ அல்லது கிராமப்புற சாலையோ போடுகின்றபோது குறைந்தபட்சம் அந்தச் சாலையினுடைய தரம் 5 ஆண்டுகள் பழுது பார்க்க வேண்டிய அவசியம் இல்லாத அளவுக்கு போடப்படுகின்றபடி அதனுடைய தரத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டும். மேலும் அந்தச் சாலை போடப்படுவதற்கு சில பொறுப்பாளர்களைப் பொறுப்பேற்க செய்ய வேண்டும். என்ஜினியர்களை பொறுப்பாளர்களாக ஆக்க வேண்டும். அந்தச் சாலை தேவையில்லாமல் பழுதடைந்தாலோ, 6

மாதத்திற்குள்ளாக மீண்டும் போட வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டாலோ அந்தப் பொறியாளர்களைப் பொறுப்பேற்கச் செய்தால்தான் அந்தச் சாலைகளைப் பாதுகாக்க முடியும். ஏனென்றால் ஒவ்வோர் ஆண்டும் 500 கோடி, 1000 கோடி என்று செலவழித்துக் கொண்டிருப்பது அவசியமற்றதாகிறது. எனவே, இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் வலியுறுத்துகிறேன்.

அடுத்து, மிக முக்கியமானது, வால்பாறையிலே நாம் எல்லாம் கேள்விப்படாத அளவுக்கு ஒரு சாலை இருக்கிறது. அங்கே கவர்கல் என்ற பகுதியில், 17 கிலோமீட்டருக்கு அப்பால் 15 எஸ்டேட்டுகள் இருக்கின்றன. சக்தி. கவர்கல் என்ற எஸ்டேட்டுகள் இருக்கின்றன. அந்த எஸ்டேட்டுகளுக்கு இன்றுவரை நடந்துதான் போகவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. ஏறத்தாழ 10 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். ஆபத்தான நிலை ஏற்படுகின்றபோதுகூட அவர்கள் தொட்டில் கட்டி வரக்கூடிய அவல நிலை அங்கே இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கே சாலைகளை உடனடியாக அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-20

மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே, டாக்டர் கிருஷ்ணசாமி அவர்கள் இந்தப் பிரச்சினை குறித்து, எங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவதற்கு முன்பாகவே, அந்த நிறுவனத்தையும் மற்றவர்களையும் அழைத்துப்பேசி, அவர்கள் வேறு சில காரணங்களைச் சொல்லி, அது இயலாது என்பதற்கான சூழ்நிலைகளைச் சுட்டிக்காட்டினாலும்கூட, அந்தப் பாதை அமைத்தே தீர வேண்டுமென்று அறிவுறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்குத் தூண்டிவிடப்பட்டிருக்கிறது.

டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பல ஆண்டுகாலமாக, 1947 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இட ஒதுக்கீட்டு முறை கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறது. அதேபோல, பதவி உயர்விலேயும் இட ஒதுக்கீடு கொடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறது. ஆனால், 1993 ஆம் ஆண்டு, கடந்த அரசு இருந்தபோது, பிறப்பிக்கப்பட்ட ஓர் உத்தரவின் காரணமாக, இன்று பல பொறியாளர்கள் தங்களுடைய பதவி உயர்வில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்த உத்தரவை ரத்து செய்ய

வேண்டுமென்று நான் தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே 1997 ஆம் ஆண்டு நேரடியாகச் சந்தித்தும், FAX மூலம் செய்தியும் அனுப்பினேன். அதைத் தொடர்ந்து, முதலமைச்சர் அவர்கள்கூட, அந்த வழக்கு உச்சநீதிமன்றத்திலே இருக்கிறது. எனவே முறையீடு செய்யப்படும் என்று வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். அவர்கள் ஆணையும் இட்டார்கள். ஆனால், அதிகாரிகள் சரியான நேரத்தில் உயர்நீதிமன்றத்தில் அப்பீல் செய்யத் தவறிவிட்டதன் காரணமாக, இந்தப் பாதிப்பு ஏற்பட்டு, ஏறக்குறைய நூற்றுக்கும் மேற்பட்ட பிற்படுத்தப்பட்ட, மிகமிகப் பிற்படுத்தப்பட்ட சீர்மரபினர், தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த உதவிப் பொறியாளர்கள் மற்றும் உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர்கள், கோட்டப் பொறியாளர்கள், 15 ஆண்டு காலம், 20 ஆண்டு காலத்திற்கு முன்பு பெற்ற பதவி உயர்வைக் கூட இழந்து, இப்போது கீழ்நிலைக்குச் செல்லவேண்டிய அவல நிலையில் இருக்கின்றார்கள். சமீபத்தில், நெடுஞ்சாலைத் துறையில் 400 உதவிப் பொறியாளர்களுக்கு உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் பதவி உயர்வு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் 18 சதவிகிதம் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருந்தால், 72 பேர் உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர்களாக உயர்வைப் பெற்றிருப்பார்கள். ஆனால், தவறான உத்தரவின் காரணமாக ஒருவர்கூட பதவி உயர்வைப் பெற முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஆனால். தகுதி உடைய 77 பேர் இருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் பணியில் இருந்து கோட்டப் பொறியாளர் பணிக்கு 60 பேர் பதவி உயர்வு பெற்றிருக்கிறார்கள். அதிலே தாழ்த்தப்பட்டவர் ஒருவர்கூட இல்லை. அதேபோல, கோட்டப் பொறியாளர் பதவியிலிருந்து கண்காணிப்புப் பொறியாளர் பதவிக்கு 12 பேர் பதவி உயர்வு பெற்றிருக்கிறார்கள். அதிலே தாழ்த்தப்பட்டவர் ஒருவர்தான் இருக்கிறார். இப்படி, தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் மட்டுமல்ல, சீர்மரபினர், மிக, மிகப் பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள், பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் அனைவரும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இப்போது கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய பதவி உயர்வை அப்படியே வைத்து, எல்லோரும், தாழ்த்தப்பட்டவர்கள், மிகமிகப் பின்தங்கியவர்கள், சீர்மரபினர், பிற்படுத்தப்பட்ட வகுப்பினர் அனைவரும் பதவி உயர்வைப் பெறக்கூடிய அளவிற்கு ஓர் உத்தரவைப் பிறப்பிக்க வேண்டும். 1993

ஆம் ஆண்டு, கடந்த அரசு கொண்டு வந்த உத்தரவை ரத்து செய்து, தமிழ்நாடு அரசு புதியதொரு உத்தரவைப் பிறப்பித்து, அனைத்துப் பொறியாளர்களும் முறையான வகையில் பதவி உயர்வு பெறுவதற்கும், ஏற்கெனவே 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக, 15 ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகப் பதவி உயர்வு பெற்றவர்கள் தங்களுடைய பதவி உயர்வை இழக்காமல் இருக்கக்கூடிய வகையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்தி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சக்ரபாணி. ஐந்து நிமிடத்திற்குள் பேசி முடித்துவிட வேண்டும்.

***திரு ஆர். சக்ரபாணி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் துறை அமைச்சர் திரு. ஐ. பெரியசாமி அவர்களுக்கும் இந்த நேரத்தில் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தமிழக முதல்வர், முத்தமிழ் அறிஞர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே, நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பணி பொற்காலமாக உள்ளது என்பதை யாராலும் மறுக்க முடியாது. தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், 1972 ஆம் ஆண்டு பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட சமயத்திலே 1500 மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தார்கள், 1990 ஆம் ஆண்டு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்ற உடன், 1000 மக்கள்தொகை கொண்ட அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் இணைப்புச் சாலைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தார்கள். இந்த ஆண்டு 500 முதல் 1000 மக்கள் தொகை கொண்ட 340 கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலை வசதி ஏற்படுத்தித் தரப்படும் என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதை இந்த நேரத்திலே நான் மனதாரப் பாராட்டுகிறேன்.

இன்றைக்கு HUDCO நிதியுதவியின் மூலமாக பல்வேறு இடங்களில் பாலங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. அதேபோல, NABARD திட்டத்தின் மூலமாக பல்வேறு சாலைகள், பல ஆண்டுகளாக நிறைவேற்றப்படாமல் இருந்த சாலைகளெல்லாம் தமிழகம் முழுவதும் பல்வேறு இடங்களில் அமைப்பதற்கான பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதற்காக இந்த நேரத்தில் நான் மனதாரப் பாராட்டுகின்றேன்.

பிற்பகல் 12-25

அதுபோல நமது அரசு இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு 270 கோடி ரூபாயை ஒதுக்கியிருக்கிறது. அதிலே சாலைப் பணியாளர்கள், சாலை ஆய்வாளர்களுக்கு ஆண்டுக்கு 90 கோடி ரூபாய் சம்பளமாகச் சென்று விடுகிறது. மீதமுள்ள 170 கோடி ரூபாயில் இப்போது இருக்கின்ற 60,000 கிலோமீட்டர் தார்ச் சாலைகளான மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டத்தின் முக்கிய சாலைகள், மாவட்ட இதரச் சாலைகளை எல்லாம் பராமரிக்க அந்த நிதி போதுமானதாக இல்லை. எனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு இன்னும் கூடுதலான நிதியை ஒதுக்கித் தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மாவட்ட இதரச் சாலைகள் ஒவ்வொரு சட்டமன்றத் தொகுதியிலும் ஆண்டுக்கு 60 கிலோமீட்டர் சீர் செய்யப்படும் என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அதற்குப் போதுமான நிதி ஒதுக்கப்படவில்லை. எனவே கூடுதலாக நிதி ஒதுக்க வேண்டும என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு சாலையும் 5 ஆண்டு காலத்திற்குள் சீர்செய்யப்பட வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கிறது. ஆனால் 20 ஆண்டு காலமாக சாலைகள் எல்லாம் சீர் செய்யப்படாமல் இருக்கின்றன. எனவே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கருணையுள்ளத்தோடு நெடுஞ்சாலைத் துறைக்குக் கூடுதலாக நிதியை ஒதுக்கித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்காக உள்ள அந்த 170 கோடி ரூபாயில்தான், ஆண்டு முழுவதும் வெள்ளச் சேதம் ஏற்படுகின்ற நேரத்திலே, அந்தப் பணத்திலிருந்து தான் வெள்ளச் சேதத்திற்கு பணம் எடுக்கப்படுகிறது. எனவே வெள்ளச் சேதத்திற்கு நீங்கள் தனியாக நிதி ஒதுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே மாவட்ட வாரியாக Survey wing ஒன்றை அமைக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஒரு Head Surveyor ஒரு Deputy Surveyor ஆகியவர்களை ~~வைத்து அந்தச் சாலைகளை எல்லாம் அளக்க வேண்டும் என்று~~ இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனது தொகுதியில் இந்த ஆண்டு ஒட்டன்சத்திரம் - தாராபுரம் சாலைக்கு பகுதி-2 திட்டத்திலே 9/2-லிருந்து 26/8 வரை அகலப்படுத்துவதற்கு 50 இலட்ச ரூபாய் ஒதுக்கியதற்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு

அமைச்சர் அவர்களுக்கும் இந்த நேரத்திலே என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கோயம்புத்தூர்- திண்டுக்கல் சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக அறிவிக்கப்பட்டதற்கு நான் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதுபோல ஒட்டன்சத்திரம்-தாராபுரம் சாலையும் மெட்டூர்-பழக்கநூத்து சாலையும் road sector திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். அந்த இரண்டு சாலைகளும் மாவட்டத்திலே முக்கியமான சாலைகள். எனவே அந்தச் சாலைகளை நீங்கள் road sector திட்டத்திலே எடுத்து விரைவிலே பணியை செய்ய வேண்டுமென்றும், அகலப்படுத்தி, உறுதிப்படுத்தித் தரவேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

எனது தொகுதியிலே, வருகிற காலங்களில் ஒட்டன்சத்திரத்தில் [illegible] சாலை ஒன்றை அமைத்துத் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

[illegible]பட்டி [illegible] கள்ளிமந்தையம்-கப்பல்பட்டி சாலைக்கு கிராமச் சாலைகள் திட்டத்திலே தார் வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று [illegible] கேட்டுக்கொள்கிறேன். தாழையூத்து-கள்ளிமந்தையம் சாலையிலிருந்து [illegible] சாலை, கொத்தயம்-பெரிய [illegible] சாலை, [illegible]வார்பட்டியிலிருந்து சின்ன வல்லக்குண்டாபுரம் சாலை, கழுத்தருக்கன் பாளையத்திலிருந்து மீனாட்சிவலசு செல்கின்ற சாலை, கூத்தம் பூண்டியிலிருந்து வெங்கல்பட்டி செல்கின்ற சாலை, அப்பியம்பட்டியிலிருந்து-வீரப்பகவுண்டன் வலசு செல்கின்ற சாலை, வேலம்பட்டி கூத்தம் பூண்டியிலிருந்து க. பாறை வலசு செல்கின்ற சாலை, வேலம்பட்டியிலிருந்து-பூசாரிக்கவுண்டன் வலசு செல்கின்ற சாலை, தாராபுரம்-பழனி சாலையிலிருந்து 54 புதூர் செல்கின்ற சாலை, கூத்தம் பூண்டியான் வலசுவிலிருந்து-தீர்த்தாகவுண்டன் வலசு சாலை, தாழையூத்து-கள்ளிமந்தையம் சாலையிலிருந்து பில்லாக்காட்டு வலசு சாலை, ஒட்டன்சத்திரம் தாராபுரம் சாலையிலிருந்து சின்னநாச்சியப்பக் கவுண்டன் வலசு செல்கின்ற சாலை, அப்பனூத்து சாலையிலிருந்து-பொருளூர் சாலை, அப்பனூத்து-புங்கமுத்தூர் சாலையிலிருந்து அப்பனூத்து சாலை போன்ற தொப்பம்பட்டி ஊராட்சி ஒன்றியத்திலுள்ள சாலைகளை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்திலே எடுத்து சீர்செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். சக்ரபாணி] [1999 ஏப்ரல் 12

அதேபோல, ஒட்டன்சத்திரம் ஊராட்சி ஒன்றியத்திலே வடகாடு-கண்ணனூர் சாலை, அம்பிளிக்கை-குத்திலிப்பை சாலையிலிருந்து கிருஷ்ணாபுரம் செல்லும் சாலை, ஜவ்வாதுபட்டி-சின்னக்காம்பட்டியிலிருந்து அய்யம்பாளையம் வழியாக செல்லும் சாலை, மண்டவாடி-கூளைச்சின்னம்பட்டி சாலை, அனுப்பட்டி-சத்திரப்பட்டி சாலை, தங்கச்சியம்மாபட்டி-சீரங்ககவுண்டன்புதூர் சாலை, வாடிப்பட்டி-வெள்ளையன்வலசு சாலை, இடையக்கோட்டை-கல்லுப்பட்டி சாலை, இடையக்கோட்டை-சாமியாடிபுதூர் சாலை, தங்கச்சியம்மாபட்டி-கிருஷ்ணகவுண்டன்புதூர் சாலை, பெரியகோட்டை-காசியகவுண்டன்புதூர் சாலை, குத்திலிப்பை அத்தப்பன்பட்டி சாலை, புலியூர்நத்தம்-கரட்டூர் சாலை போன்ற சாலைகளை நீங்கள் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்துச் சீர்செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

அதுபோல, தாழையூத்து-கள்ளிமந்தையம் சாலையை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் 1 கோடி ரூபாயிலே அகலப்படுத்துவதற்கு உத்தரவிட்டுள்ளார்கள். எனவே அந்தச் சாலைக்கு நிதி ஒதுக்கி அந்தச் சாலையை விரைவிலே சீர்செய்து தருமாறு கேட்டு விடைபெறுகின்றேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இறுதியாக திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகளும், பாலங்களும் என்ற தலைப்பிலே இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே பேச வாய்ப்புக் கொடுத்தமைக்கு தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் நீண்டநேரம் பேச வேண்டுமென்று எண்ணி வந்தாலும்கூட நேரம் குறுகிய காலமாக இருக்கிறது. நான்தான் கடைசியாக இருப்பேன் என்று எண்ணுகிறேன். தொடர்ந்து நீடிக்குமேயானால், தொகுதியின் நிலையையும், நாட்டின் நிலையையும் நான் எடுத்துச் சொல்வதற்கு கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால், நேரம் குறுகியதன் காரணமாக, நடக்க வேண்டிய காரியங்களை மட்டும்......

1999 ஏப்ரல் 12]

பிற்பகல் 12-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள்தான் கடைசி; நாட்டின் நடப்பை இன்னொரு நாளைக்குப் பேசிக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்: நான் சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன்.

நான் சென்றமுறை பேசும்போது, நமது தலைவர் அவர்கள் இன்னும் பேசுங்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால், அந்த நேரம் இன்று கிடைக்கவில்லை. அதற்காக நான் கவலைப்படுகிறேன். இருந்தாலும், இந்த நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கு சாலைகளும் பாலங்களும்தான் முக்கிய காரணமாக இருக்கின்றன. ஏனென்று கேட்டால், ஒரு நாட்டினுடைய பொருளாதாரம் வளர்வதற்கும், ஒரு நாட்டினுடைய வியாபாரங்கள் பெருகுவதற்கும் போக்குவரத்து வசதிக்கும், சாலைகளும் பாலங்களும்தான் அவசியம் தேவை. அப்படி அந்தச் சூழ்நிலை உருவாகுமானால், நிச்சயமாக யாருடைய உதவியையும் எதிர்பார்க்காமல், தமிழ்நாட்டிலே இருக்கின்ற நமது சர்க்கார், நம்முடைய கலைஞருடைய சர்க்கார், நிச்சயமாக இந்த வருமானத்திலிருந்தே நாட்டையே நடத்தக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதைத் தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்று கேட்டால், அந்தச் சூழ்நிலை பல பகுதிகளிலே இல்லாததன் காரணமாக, அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டுமென்றும், எப்படியாவது நிதியைத் திரட்டி, அந்த நிதியைக் கொண்டுவந்து, அந்தச் சாலைகளை அவசியம் செய்து கொடுக்கும்படியாகவும் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், பல பகுதிகளிலே பல சாலைகளுக்காக, கோடிக்கணக்கான ரூபாயை ஒதுக்கி, பல சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே கொண்டுவந்து சேர்ப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவ்வாறு ஏற்படுத்திக் கொடுத்ததற்காக, என்னுடைய நன்றியை, முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இருந்தாலும், பல சாலைகள் செப்பனிடப்படாமல், குண்டும்குழியுமாக இருக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்றிக் கொடுப்பீர்கள் என்ற அந்த நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு.

இப்போது நீங்கள் எடுத்திருக்கிற அத்தனைக் காரியங்களும் சாதாரணமானவை அல்ல. நிதிப் பற்றாக்குறை இருந்தாலும், சாலைகளை

எப்படி எந்தெந்த சாலையிலே இருந்து எங்கு வந்து சேர்க்க வேண்டுமோ, அத்தனையையும் தமிழ்நாட்டிலே உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். ஒரு நாட்டுக்கு, நான் முன்பு சொன்னதைப்போல, சாலைகளும், பாலங்களும் [illegible] தண்ணீரும்தான் முக்கியம். [illegible] தண்ணீரைச் சீரான [illegible] விநியோகம் செய்து, யாருக்கும் எந்தவிதமான பிரச்சினையும் இல்லை என்ற ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் நம்முடைய உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள். அதற்கு நான் பாராட்டைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். காரணம், எங்கள் தொகுதியை பொறுத்தவரையில், எங்கள் தொகுதி என்றால், முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும் எங்கள் தொகுதி அடங்கிய மாவட்டம்தான்; உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எங்கள் தொகுதி அடங்கிய மாவட்டம்தான். அது கடல்நீர் சூழ்ந்த கடல் ஓரத்தில் இருக்கிற மாவட்டம். கடல் தண்ணீர் எப்படி இருக்கும் என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், உப்பாகத்தான் இருக்கும். அந்த உப்பை, அந்தப் பகுதியிலிருந்து நீக்குவதற்கு பல வழிகளிலே, பல திட்டங்களை உருவாக்கி, ஒருங்கிணைந்த தஞ்சை மாவட்டத்திலே [illegible] அதைச் செயல்படுத்த [illegible] நன்றியை நான் தெரிவித்து [illegible]

இருந்தாலும், [illegible] ஒருங்கிணைந்த தஞ்சை மாவட்டத்திலே, சகதி நிறைந்த, சகதியான அதாவது களிப்பு நிறைந்த ஒரு சாலையாக இருக்கிறது. அந்தச் சாலையை எப்படி நாம் சரி செய்தாலும், ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் மழை பெய்தால், அங்கு சாலையே இல்லாமல் போய்விடுகிறது. அந்தச் சகதியைச் சரிசெய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால், சாலையை உயர்த்தி, அதற்கான ஒரு நிலையை, ஒருங்கிணைந்த தஞ்சை மாவட்டத்திற்குச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல பஞ்சாயத்து சாலைகள் சரியில்லாமல் உள்ளன. இதை அவர்களிடம் சொன்னால், அதற்கான நிதி இல்லை என்று ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்திலும் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, பஞ்சாயத்திலே நிதி இல்லாததன் காரணமாக, R.R.-ல் அந்தச் சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டு, அவற்றைச் சரியான முறையிலே செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்களுடைய பகுதிக்கு மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், அந்தத் துறையினுடைய செயலாளர் அவர்களும், குழுவின் மேல்மட்ட

உறுப்பினர்களும் வருகின்றபோதெல்லாம், நான் அதைத்தான் சொல்கிறேன். இந்தச் சாலைகளை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அவர்களிடம் நான் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்கள் அதை நிச்சயம் செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒவ்வொரு வாரமும் அந்தப் பகுதிக்கு வந்து எந்த எந்த ரோடுகள் மோசமாக இருக்கின்றன என்று அவர்கள் கேட்கும்போதெல்லாம் அவர்களிடம் அதுபற்றித் தெரிவிக்கப்பட்டு, அவர்களும் அதையெல்லாம் செய்து கொடுப்பதாகச் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். ஆகையினால் அவைகளை எல்லாம் செய்து கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-35

நான் அதிகம் பேசாமல், என்னுடைய தொகுதியிலே ஒருசில வேலைகள் குறித்து மட்டும் சொல்கிறேன். மயிலாடுதுறையில் பழங்காவேரி பாலம் புதுப்பிக்கப்படாமல் இருக்கின்றது. அது ஆங்கிலேயர் காலத்திலே கட்டப்பட்ட பாலமாகும். அங்கு போக்குவரத்து அதிகமாக இருப்பதால் அங்கு ஒரு By-Pass சாலையைப் போடுவதுடன், அதனை அகலப்படுத்தியும் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பட்டவர்த்தி பாலம் இடிந்து இரண்டு மூன்று ஆண்டுகள் ஆகின்றன. அந்தப் பாலத்தை சீர்செய்வதற்கு இன்றுவரை டெண்டர் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா, கொடுக்கப்படவில்லையா என்று தெரியவில்லை. எனவே, அந்தப் பாலத்தையும் சீர்செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, திருமங்கலம் பாலம் உடைந்து மூன்று ஆண்டுகள் ஆகின்றன. மழை பெய்தால் பேருந்துகள் போக முடிவதில்லை. அந்த அளவிற்கு மழை நீர் தேங்கிக் கிடக்கிறது. ஆகையினால், அந்தப் பாலத்தையும் உடனடியாகச் சரி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மயிலாடுதுறை—ஆனதாண்டவபுரம் சாலை பல ஆண்டுகாலமாக செப்பனிடப்படாமல், அது பழுதடைந்து இருக்கிறது. மழை வந்தால் பேருந்துகள் ஓட முடியாமல் நிறுத்தப்படுகிறது. அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு வேறு வசதியில்லை. எனவே, அந்தச் சாலையைச் சரி செய்து கொடுக்கும்படியாக நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தலைஞாயிறு சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து திருச்சிற்றம்பலம் வரையுள்ள அந்தச் சாலை ஒவ்வோர் ஆண்டும் பழுதடைந்து விடுகிறது. அதைச் சீர் செய்து கொடுக்கும்படியும் நான் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மொழையூர் வாய்க்காலில் காவிரி ஆறு ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. மழை பெய்துவிட்டால் அந்த வாய்க்காலில் நீர் பெருக்கத்தின் காரணமாக, அங்கு அமைந்திருக்கும் சாலையே அடித்துக்கொண்டு போய்விடுகிறது. ஆகையினால் அந்த வாய்க்கால் ஓரத்தில் தடுப்புச் சுவர் கட்டி அதனைச் சரி செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நேரம் அதிகமாகிவிட்டது. இந்த சர்க்கார் பாலங்களையும் சாலை வசதிகளையும் எவ்வளவுதான் செய்து கொடுத்தாலும், குறை சொல்பவர்கள் குறையைச் சொல்லிக் கொண்டுதான் இருப்பார்கள். ஏககாலத்திலே எல்லோரும் எல்லாவற்றையும் எதிர்பார்க்கிறார்கள். ஒரு கிராமத்திலே போய் அங்கு ஒரு சாலையைப் போட்டுவிட்டோம் என்று சொன்னால், அடுத்து அதே தொகுதியில் பக்கத்திலே இருப்பவர்கள் ஏன் எங்களுக்கு மட்டும் வேலையை செய்யவில்லை, அந்த ஊருக்கு மட்டும் செய்கிறார்களே என்று கேட்கிற சூழ்நிலை நாட்டிலே உருவாகியிருக்கிறது. ஆனால், ஏககாலத்திலே எல்லாவற்றையும் செய்ய முடியாது என்றாலும், நிதி போதவில்லை என்று சொன்னாலும் அவர்களுக்கு அதைப்பற்றி எல்லாம் கவலையில்லை. நாடு வளர்ந்திருக்கிறது. மக்கள் வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறார்கள். எல்லோரும் எல்லாவற்றையும் தங்களுக்கு ஒரே காலத்திலே கேட்கிறார்கள். அவைகளைச் செய்வதற்கு படிப்படியாகத்தான் முடியும் என்றாலும், இப்போது இந்த நாடு வளர்ந்துவிட்டதன் காரணமாகவும், மக்கள் வளர்ந்துவிட்டதன் காரணமாகவும், அவர்கள் எல்லாம் ஏககாலத்திலே எல்லாவற்றையும் கேட்பதால் அவைகளையெல்லாம் உடனடியாகச் செய்து கொடுக்கும்படி நான் அமைச்சர் அவர்களையும், முதலமைச்சர் அவர்களையும் மிகவும் வேண்டி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தச் சூழ்நிலையிலே இன்னும் ஒன்றை சொல்ல வேண்டுமானால், பொதுமக்கள் என்ன கேட்கிறார்கள் என்றால் நாங்கள் மட்டும் ஓட்டு போடவில்லையா, அவர்கள் மட்டும்தானா ஓட்டு போட்டார்கள் என்று சொல்லி எங்களுக்கும் இதைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று பொதுவாகக் கேட்கிறார்கள். அவர்கள் அப்படி கேட்கும்போதெல்லாம்,

நான் அவர்களிடம் சொல்வது, என்னால் முடிந்தவரை, என்னுடைய சக்தியை வைத்து, என்னுடைய வயதையும் வைத்து நான் எந்த அமைச்சரிடம் எதைச் சொன்னாலும், அதை அவர்கள் உடனடியாகச் செய்துகொடுப்பதற்கு காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்வேன். மேலும், உங்களுக்கு வேண்டியதை சம்பந்தப்பட்டவர்களிடம் எடுத்துச் சொல்லி எல்லாவற்றையும் நிலைநாட்டிக் கொடுப்பேன் என்கின்ற அந்தச் சூழ்நிலையை மக்களிடம் சொல்லிக்கொண்டு வருகின்றேன். அந்தச் சூழ்நிலையை நீங்களும் மனதிலே ஏற்று, அந்தச் சூழ்நிலைக்கு உதவியாக நான் சொல்கின்ற, அவர்களுக்குக் கொடுத்த வாக்குறுதியை நிறைவேற்றிக் கொடுப்பீர்கள் என்ற அந்த நம்பிக்கை எனக்குண்டு. ஏன் என்று கேட்டால், நான் முன்பு சொன்னதைப்போல் 1970-லிருந்து 1975 வரை நான் நகர மன்றத் தலைவராக இருந்த காலத்திலே நான் எதைச் சொன்னாலும் அதை உடனடியாகச் செய்து கொடுத்த அந்தப் பெருமையைப் பெற்றவனாக, அந்தப் பெருமைக்கு உரியவனாக நான் முதல் மந்திரி அவர்களிடம் இருந்து கொண்டு வருகின்றேன். இன்றுவரை நான் எந்தவிதமான ஒரு சூழ்நிலையையும் எடுத்துச் சொல்வதில்லை. நானே அதைப் பார்த்து அவரிடம் சொல்லி நான் உங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்கிறேன் என்று சொல்லிக்கொள்வது வழக்கம். அதன்படியே என்னுடைய தொகுதியிலே, நான் அதிகமாகப் பேசாவிட்டாலும், என்னுடைய வேலைகளை நான் நிறுத்தவில்லை. என்னால் முடிந்த அளவிற்கு எந்தெந்த அமைச்சர்களைப் பார்த்து, எதைச் செய்ய வேண்டுமோ அதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொண்டு இருக்கின்றேன். அந்தச் சூழ்நிலைக்கு அத்தனை அமைச்சர்களும் எனக்கு உறுதுணையாக இருந்திருக்கிறார்கள், செய்து கொடுக்கிறார்கள் என்பதற்காக என்னுடைய மனமார்ந்த நன்றியை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-40

ஒருசில சூழ்நிலையில் நடக்காமல் இருக்கலாம். நான் சொல்லியும் நடக்காமலும் இருக்கின்ற செயலும் இருக்கின்றது. அதை வழக்கமாக நான் இங்கே சொல்வதில்லை. (சிரிப்பு) ஒரு பிரச்சினையை எடுத்துக் கொண்டு, இதுதான், என்னுடைய காலத்திலே இதை நீங்கள் செய்து கொடுங்கள் என்று ஒரு அமைச்சரைப் பார்த்துச் சொன்னால்கூட அது நடக்காமலும் போய்விடுகின்றது. அது சூழ்நிலையின் காரணமாக இருக்கலாம் என்று நான் எண்ணிக்கொள்வதுண்டு. என்னுடைய வயதைப் பொறுத்து நான் அவ்வளவுதான் செய்ய முடியும். நான்

[திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்] [*1999 ஏப்ரல் 12*

மற்றவர்களைப் போல வம்பு செய்து, சண்டை போட்டு கேட்டு வாங்குவதற்கில்லை. ஆனால் இன்றைக்கு தான் கடைசியாக எப்படியும் நான் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பேச வேண்டுமென்று என்னுடைய கட்சித் தலைவர் அவர்களிடமும், எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களிடமும் மற்றும் செயலாளரிடமும் வம்பு செய்து கடைசியாக தலைவர் அவர்களிடம் போய் எப்படியும் அவர்கள் சேர்க்காவிட்டால்கூட நீங்கள் சேர்த்தாக வேண்டுமென்று.... (சிரிப்பு)

*** மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அபுல்ஹசன் அவர்களுக்கு அவர்களுடைய கட்சியிலேயே வம்பு செய்துதான் நேரம் வாங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருப்பதுதான் வேடிக்கையாக இருக்கிறது. (சிரிப்பு)

திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்: ரொம்ப நன்றி. இருந்தாலும் இப்போது சாப்பாடு நேரம் ஆகிவிட்டது. எல்லோரும் அதிலேதான் எண்ணத்தை வைத்துக்கொண்டு இருப்பார்களே தவிர, பேசியதை யாரும் காதிலே வாங்குவதாக இருக்காது. (சிரிப்பு) ஏன் என்று கேட்டால், அந்தப் பசி வந்தால் பத்தும் பறந்துவிடும் என்று சொல்வது வழக்கம். அதன்படியே முதல்வா அவர்கள் சொன்னதன்பேரிலும், அவர்கள் நான் சொன்ன அத்தனைக் காரியங்களையும் நிறைவேற்றிக் கொடுப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடும், நிச்சயமாக இதைச் செய்வார்கள் என்ற அந்த நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. அதனால்தான் சொல்கின்றேன். நான் இதுவரை சொன்ன எதையும் அவர்கள் நிறைவேற்றி வருகிறார்கள். அவர்கள் எதையும் தட்டியதாக என்னுடைய வாழ்நாளிலே இல்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இன்றுவரை நான் அதை நிலைநாட்டிக் கொண்டு வருகின்றேன். காரணம், உள்ளதை நான் சொல்கின்றேன். ஆகையால் சில காரியங்களை, நான் சொன்ன சாலைகளை நிச்சயமாக பஞ்சாயத்தில் இருப்பதை R.R. Scheme-லே சேர்த்து, அதற்கான ஒரு முடிவை இன்றைக்கு செய்து கொடுக்கும்படியாக நான் அமைச்சர் அவர்களையும் சம்பந்தப்பட்ட உயர்மட்ட அதிகாரிகளையும் கேட்டுக்கொண்டு, எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகின்றேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்.

*** மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய இந்த

199 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

ானியக் கோரிக்கையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 13 பேர் ரையாற்றி நல்ல ஆலோசனைகளை அவர்கள் எனக்கு வழங்கவில்லை ன்றாலும் (சிரிப்பு) நிரம்ப கோரிக்கைகளை இங்கே வைத்திருக்கிறார்கள். கோரிக்கை வைப்பதுதான் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுடைய எண்ணம். அதை அவர்கள் நிறைவேற்ற வேண்டும், மக்களிடத்திலே போய் அதைப் பெருமையாகச் சொல்ல வேண்டும், மக்களுக்கு அந்தக் டமையை ஆற்ற வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இந்தக் கோரிக்கைகள் எல்லாம் நியாயமான கோரிக்கைகள்தான் என்பதில் னக்கு எந்தவிதமான கருத்து வேறுபாடும் இல்லை.

பிற்பகல் 12-45

இந்தத் துறை எங்களுடைய ஒப்பற்ற தலைவர் மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய துறை. அவர் 1967 ஆம் ஆண்டு போட்ட அந்த அடித்தளத்திலிருந்துதான் அந்தப் பிரச்சினையை நான் அணுக விரும்புகின்றேன். 1967-லே அவர்கள் போட்ட அடித்தளம் 1976 வரையில் மிகச் சிறப்பாக நிறைவேறியது. 1977-க்குப் பிறகு அவர்கள் போட்ட சாலையாக இருந்தாலும் சரி, அவர்கள் போட்ட அடித்தளமாக இருந்தாலும் சரி, ஏறத்தாழ பெரும்பகுதி சிதைக்கப்பட்டுவிட்டது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகின்றேன். எனக்கே சொந்தமாக அனுபவம் உண்டு. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கிராமச் சாலைத் திட்டம் என்று 1972 ஆம் ஆண்டு அறிவித்து. இணைப்புச் சாலைகளே இல்லாத கிராமங்களுக்கு எல்லாம் சாலைகள் அமைக்க வேண்டும், அதுதான் என்னுடைய குறிக்கோள், அதற்கு எவ்வளவு செலவழித்தாலும் பரவாயில்லை என்று இதே சட்டமன்றத்திலே அறிவித்து, அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றத் தொடங்கினார்கள். அதன்படி சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. ஆனால் அப்படி அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் தார்ச் சாலைகளாக அமைக்கப்பட்ட சாலைகள் 1976-க்குப் பிறகு கேட்பாரற்று, கவனிக்கப்படாமல், பராமரிக்கப்படாமல், அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் அழிந்துபோய்விட்டன என்பதை நான் நேரடியாகப் பார்த்திருக்கின்றேன். நானும் கிராமப்புறத்திலேயிருந்து வந்தவன். நான் அரசியலில் அடியெடுத்து வைக்கிறபோது எங்கள் கிராமத்திற்கு சாலையே கிடையாது. நடந்துதான் போக வேண்டும். 1970-க்குப் பிறகுதான் எங்கள் மாவட்டத்தில் எங்களுடைய பகுதியில் நாங்கள் எந்தெந்த கிராமத்திற்கு நடந்துபோய் கழகப் பிரச்சாரத்தில் ஈடுபட்டோமோ, கொடியேற்றுவதற்குப் போனோமோ, அப்படி

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [*1999 ஏப்ரல் 12*

நடந்துபோன கிராமங்கள், சைக்கிளிலே போன கிராமங்கள், மாட்டு வண்டியிலே போன கிராமங்கள், அவைகளுக்கு எல்லாம் சாலைகள் அமைத்துத்தர வேண்டுமென்று நாங்கள் கேட்டுக்கொண்டு, அதை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டபிறகு, அவைகளை எல்லாம் நிறைவேற்றினார்கள். ஆனால் அப்படி நிறைவேற்றப்பட்ட அந்தச் சாலைகள் பிற்காலத்திலே பராமரிக்கப்படாமல், அழிந்துபோய்விட்டன. அதன் காரணமாகத்தான் இன்றைக்கும் நாம் அடிப்படை கட்டமைப்பு வசதிகளை உருவாக்க வேண்டும், உருவாக்க வேண்டுமென்று பேசிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நான் மிகுந்த பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

ஒரு நிகழ்ச்சியைக்கூட குறிப்பிடுவார்கள். மாண்புமிகு தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் முதன் முதலாக முதலமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டபோது தமிழகத்தினுடைய தென் பகுதியில், மதுரைக்கு தெற்கே ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையை உருவாக்க வேண்டுமென்று விரும்பியிருக்கிறார்கள். பிரதமர் பண்டித நேரு அவர்கள் இருந்த காலத்தில் மத்திய அரசாலே மிகப் பெரிய முதலீடுகள் போடப்பட்டு தொழிற்சாலைகள் துவங்கப்பட்டன. அப்படி ஒரு தொழிற்சாலை வேண்டும், அது விருதுநகரிலேயோ, மதுரையிலேயோ அமையலாம் என்று அவர்கள் கேட்டதாகவும், அதைப் பற்றி மத்திய அரசு அதிகாரிகளிடத்திலே நீங்கள் பேசுங்கள் என்று பண்டித நேரு அவர்கள் அவரிடத்திலே குறிப்பிட்டதாகவும், அவர் அந்த அதிகாரிகளிடத்திலே பேசுகிறபோது, மதுரைப் பகுதி என்றால், அங்கே சாலை வசதி இல்லை, அகல ரயில் பாதை இல்லை, குடிதண்ணீர் வசதி இல்லை, மின்சாரம் போதிய அளவு இல்லை, ஆகவே இந்த அடிப்படை கட்டமைப்பு வசதிகள் எல்லாம் இல்லாத இடத்தில் நீங்கள் ஆயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய், நூற்றுக்கணக்கான கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்து ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையைக் கேட்கிறீர்களே, அது நடைபெறாத காரியம் என்று அந்த அதிகாரிகள் சொல்லிவிட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு தலைவர் காமராஜர் அவர்கள், அவருக்கே உரித்தான பட்டறிவின் அடிப்படையில், தனக்கு இருந்த அந்த அனுபவத்தின் அடிப்படையில், அகல ரயில்பாதை இல்லையென்று தானே சொல்கிறீர்கள், தண்ணீர் இல்லையென்று தானே சொல்கிறீர்கள், சாலை வசதி இல்லையென்று தானே சொல்கிறீர்கள், திருச்சி இருக்கிறது, அங்கே அகல ரயில் பாதை இருக்கிறது, காவிரி இருக்கிறது — அதனால் தண்ணீர் இருக்கிறது, சென்னையோடு இணைக்கின்ற

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

அளவுக்குப் போதிய சாலைகள் இருக்கின்றன, அதற்குத் தெற்கே வேண்டுமானால் அகல ரயில் பாதை இல்லாமல் இருக்கலாம் — அப்போதுகூட திருச்சிக்கு ஒரேயொரு அகல ரயில் பாதை — திருச்சி-பெங்களூர் ரயில் பாதைதான் இருந்தது — எனவே திருச்சியிலாவது ஒரு தொழிற்சாலை கொடுங்கள் என்று கேட்டதாகவும், அந்த அடிப்படையிலேதான் BHEL தொழிற்சாலை திருச்சிக்கு வந்தது. விருதுநகர் வரையில் அன்றைக்கு அகல ரயில் பாதை இருந்தால், அங்கேகூட BHEL தொழிற்சாலை வந்திருக்கும். மதுரை வரையில் அகல ரயில் பாதை இருந்தால், அங்கே ஒரு பெரிய தொழிற்சாலை வந்திருக்கும். ஆகவே அடிப்படை கட்டமைப்பு வசதி தலைவர் காமராஜர் காலத்திலேயிருந்து இல்லாமல் இருந்தது. அது இன்றைக்கும்கூட தொடர்கிறது என்ற அந்தக் கவலையிலேதான் நான் இதைக் குறிப்பிடுகின்றேன்.

பிற்பகல் 12-50

இப்போது 10 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை மக்கட்தொகை கணக்கெடுக்கிறபோது நம்முடைய தலைவர் கலைஞர் அவர்களின் கழக ஆட்சி 1967-ல் வந்த பிறகு கணக்கெடுத்துக் கொண்டால்கூட, 10 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை 12 சதவீதத்திலிருந்து 22 சதவீதமாக மக்கட்தொகை உயர்கிறது. அதைப்போல, வாகன எண்ணிக்கை ஒவ்வோர் ஆண்டுக்கும் 15 சதவீதம் உயருகிறது. இந்த மக்கள் தொகைக்கும், வாகன எண்ணிக்கை அதிகரிப்புக்கும் ஏற்றவாறு இந்திய நாட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திலேயும் சாலைகள் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்பதுதான் அடிப்படைக் கொள்கை. அந்த வகையில் இந்தியா முழுவதுமே தேவையான அளவு போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லை என்றுதான் அறிக்கைகள் சுட்டிக்காட்டுகின்றன. தமிழகத்திலேயும் அப்படித்தான் குறைவான வசதிகள் இருக்கின்றன என்று சுட்டிக்காட்டப்படுகின்றது. இப்போது, இந்த 3 ஆண்டுகளில், நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப்போல தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சி, அவர்கள் அமைத்த அடித்தளம், அந்த அடித்தளம் சிதைந்து போனாலும்கூட, மீண்டும் அந்த அடித்தளத்தைப் புதுப்பிப்பதற்கு, அதன்மேல் கட்டுவதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டதன் அடிப்படையில் நம்முடைய தமிழ்நாட்டில் 1996 ஆம் ஆண்டில் 2002 கிலோமீட்டர்கள் இருந்த தேசிய நெடுஞ்சாலை இந்த 3 ஆண்டுகளில், 3783 கிலோமீட்டர்கள் அதிகரித்திருக்கின்றன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). மாநிலச் சாலைகள் 1996-ல்

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

1934 கிலோமீட்டர்கள்தான் இருந்தன. இப்போது 4192 கிலோமீட்டர்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாவட்டப் பெரிய சாலைகள் 13,975, 1996-ல், இப்போது 10051. இப்படிக் குறைந்திருப்பதற்குக் காரணம் அந்த மாவட்டப் பெரிய சாலைகளிலே பல சாலைகள், மாநிலச் சாலைகளாக மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன. அதன் காரணமாகக் குறைவாகத் தெரிகிறது. மாவட்ட இதர சாலைகள் 1996-ல், 39063 கிலோமீட்டர்கள். இப்போது 40820 கிலோமீட்டர்கள் இருக்கின்றன. கரும்புச் சாலைகள் 1366 கிலோமீட்டர்கள் இருக்கின்றன. ஆக மொத்தம் 1996-ல் 56,976 கிலோமீட்டர்கள், இந்த 3 ஆண்டுகளில் 60212 கிலோமீட்டர்கள், தமிழகத்திலே சாலை வசதிகள் பல்வேறு பெயர்களிலே, பல்வேறு தரத்திலே இருக்கின்றன. மாநில சாலைகளிலே மொத்தம் 4192 கிலோமீட்டரில் இருவழித்தடம் 2910 கிலோமீட்டர்கள்தான் இருக்கின்றன. இன்னும் 1282 கிலோமீட்டர்கள் ஒருவழித்தடமாகவே இருக்கின்றன. மாவட்டப் பெரிய சாலைகளில் 10051 கிலோமீட்டரில் 4379 கிலோமீட்டர்கள் இருவழிச்சாலை, 5672 கிலோமீட்டர் ஒருவழிச்சாலை. மாவட்ட இதர சாலைகள் 40820 கிலோமீட்டரில் வெறும் 784 கிலோமீட்டர்கள் தான் இருவழிச்சாலைகள். 40036 கிலோமீட்டர்கள் இருவழிச் சாலைகளாக ஆக்கப்பட வேண்டும்.

இவைகளையெல்லாம், அடித்தளம் அமைப்பதற்காக, எப்படி இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது, எப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்பதைத் தெளிவுபடுத்துவதற்காகத்தான் நான் சொல்கிறேன்.

பாலங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் ஏராளமான உறுப்பினர்கள் பாலங்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஒவ்வொருத்தரும் 10 பாலங்கள் கேட்கிறார்கள். காரணம், இன்றைக்கு கலைஞர் அவர்களுடைய அரசில் பாலங்களைப் பற்றிப் பெரிய விளம்பரம் வந்துவிட்டது. 106 பாலங்கள், 102 பாலங்கள், 208 பாலங்கள், இப்படி விளம்பரங்கள் அதிகமாக வரவர, 'நாம் கேட்காமல் விட்டுவிட்டோமா, நம்முடைய தொகுதிக்கு கேட்காமல் விட்டு விடுவோமோ' என்று ஒவ்வொருவரும் 10 பாலங்கள் கேட்கிறார்கள் அதிலே எனக்கு ஒன்றும் வருத்தம் இல்லை. இப்போதிருக்கிற பாலங்கள், கிட்டத்தட்ட பெரிய பாலங்கள், சிறிய பாலங்கள், மிகச் சிறிய பாலங்கள், தரைப்பாலம் இவைகளையெல்லாம் மொத்தமாக கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் ஏறத்தாழ ஓர் இலட்சம் பாலங்கள் இருக்கின்றன. அதிலே பெரிய, சிறிய, நடுத்தரப் பாலங்கள்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

மட்டும் 10,000 இருக்கின்றன. உடனடியாக அந்தப் பழைய பாலங்களைப் புதுப்பித்துக் கட்ட வேண்டிய அவசியத்திலே இருக்கிற பாலங்கள் மட்டும் 3458. 3458 பாலங்கள் உடனடியாக கட்டப்பட வேண்டுமென்று ஆய்வறிக்கை தெரிவிக்கின்றது. இதிலே நாம் நூற்றுக்கணக்கான பாலங்களைத்தான் எடுத்திருக்கிறோம். இந்தப் பாலங்கள் என்ன, இப்பொழுது வந்தவைகளா? சுதந்திரம் பெற்ற கடந்த 50 ஆண்டு காலத்தில், இந்தப் பாலங்கள் படிப்படியாகப் புதுப்பிக்கப்பட்டிருக்குமேயானால் இந்த 3458 பாலங்கள் கட்ட வேண்டுமென்ற அவசியம் இப்போது இருந்திருக்காது. அது கடந்த காலத்தில் புறக்கணிக்கப்பட்டுவிட்டது என்பதைத்தான் இது காட்டுகிறது. என்றாலும்கூட, இந்தப் பாலங்களைப் புதுப்பிக்க வேண்டும். இவை தவிர, புது பாலங்கள், புதிய இடங்களிலே இருக்கக்கூடிய ஆறுகள், புதிய இடங்களிலே உருவாகியிருக்கிற சாலைகள், ஓடைகள், கால்வாய்கள், அவைகளிலேயெல்லாம் பாலம் கட்ட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இன்றைக்கு உறுப்பினர்களிடத்திலே இருக்கின்றது. அவைகளையெல்லாம் நான் வரவேற்கிறேன். என்றாலும்கூட, அவைகளை படிப்படியாகத்தான் செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. பணத்தை ஒதுக்கிவிட்டால்கூட அவைகளை நிறைவேற்றுவதிலேகூட சிக்கல் இருக்கிறது. நடைமுறைச் சிக்கல் இருக்கிறது. டெண்டர் விடுவதிலே சிக்கல் இருக்கிறது. இன்னும் நான் வெளிப்படையாகச் சொல்கிறேன். நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்த அளவிற்கு நல்ல தரமான Contractors இல்லை. அதிகமான முதலீடு செய்து, இந்த வேலைகளை உடனடியாகச் செய்கின்ற ஆர்வமுள்ள Contractors இல்லை. சம்பாதிக்கின்ற Contractors இருக்கலாம். Syndicate form பண்ணக்கூடிய Contractors இருக்கலாம். ஆனால், இந்தப் பணியை நிறைவேற்றுவதன் மூலமாகத் தங்களுக்கு வருகின்ற வருமானம் போதும் என்று கருதுகிற அப்படிப்பட்ட Contractors இல்லை என்பதும் மனவருத்தத்தைத் தருகின்றது. நான் இந்தப் பாலத்தைப் பொறுத்தவரை ஒரு சிறிய புள்ளிவிவரத்தைச் சொல்ல விரும்புகின்றேன்.

பிற்பகல் 12-55

1967-லேயிருந்து 1996 வரையில் மொத்தம் தமிழ்நாட்டிலே கட்டப்பட்டிருக்கிற பாலங்கள் 195. 1967-லேயிருந்து 1996 வரையில். எல்லா ஆட்சிகளையும் சேர்த்துச் சொல்கிறேன். இதிலே, 100 பாலங்கள் கலைஞர் அவர்களால் கழக ஆட்சியிலே கட்டப்பட்டவை;

கட்டப்பட்டவை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) 1996-லேயிருந்து 1997, 1998 வரை. இதில், இப்போது கட்டப்பட்ட பாலங்கள், இதுவரையில் 35 பாலங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த 35 பாலங்களுக்கும் 25 கோடியே 51 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களே அண்மையிலே அறிவித்தார்கள். முதலில், 106 பாலங்களுக்கான பணிகளைத் தொடங்கினார்கள். அடுத்து, வண்டலூரில் இன்னொரு நிகழ்ச்சியில் 102 பாலங்களுக்கான பணிகளை அவர்கள் தொடங்கி வைத்து உரையாற்றினார்கள். ஆகமொத்தம் 208 பாலங்கள். இதற்கு 450 கோடி ரூபாய் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். இந்தப் பாலங்கள் எல்லாம் 2000-க்குள் கட்டி முடிக்கப்படும். டிசம்பர் 2000-க்குள்ளாகக் கட்டி முடிக்கப்பட வேண்டும் என்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஆணையிட்டிருக்கிறார்கள். அவை கட்டி முடிக்கப்படும் என்று நான் உறுதியை அவர்களிடத்திலே தெரிவித்திருக்கிறேன். இந்தப் பாலங்கள் எல்லாம் தமிழ்நாட்டில் கட்டி முடிக்கப்படுகிறபோது, உங்களுக்கு அது ஒரு பெரிய பூதாகரமாகக்கூட தெரியும். பெரிய வளர்ச்சியைக் காட்டுவதாகக்கூடத் தெரியும். அற்புதமான அந்தப் பாலங்கள் உங்களுக்கு அழகிய தமிழ்நாட்டைத் தரவிருக்கிறது என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

அதைவிட நான் இன்னொன்றையும் சொல்வேன்; 195 பாலங்களிலே 100 பாலங்களை கலைஞர் அவர்கள் கட்டினார்கள் என்று சொன்னேன். அதைவிட இன்னொன்று, ஒரு தகவலைச் சொல்ல வேண்டும். 1989-90-ல் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது கிராமச் சாலைகள், ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள், இவற்றிலே missing links என்று சில இடங்களிலே கால்வாய்கள், வாய்க்கால்கள், ஓடைகளிலே பாலங்கள் இல்லாமல், சாலைகள் தொடர்ந்து போக முடியாமல் இடையிடையே வெட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி ஒரு தொகுதிக்கு ஒரு பாலம் அறிவித்தார்கள். 234 தொகுதிகளுக்கு 234 சிறிய பாலங்கள் அந்த இரண்டு ஆண்டுகாலத்திலே கட்டி முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு இந்த மன்றத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதற்கெல்லாம் என்ன காரணம் என்றால், தலைவர் சுற்றாத இடங்கள் இல்லை; அவர் போகாத நகரம் இல்லை; அவர் பேசாத கிராமங்கள் இல்லை. ஒரு புதுக் கவிதையிலேகூட குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

"என் தலைவனின் 'டைரி' இது -

ஒன்பதாம் தேதி டெல்லி - இப்போதுள்ள பிரச்சினையைப்

பற்றி நான் சொல்லவில்லை -

ஒன்பதாம் தேதி டெல்லி

பத்தாம் தேதி சென்னை

பதினொன்று தஞ்சை

பனிரெண்டு மாயூரம்

அடுத்த நாள் ஈரோடு

மறுநாள் திருவண்ணாமலை

அங்கிருந்து மானாமதுரை

"போயிங்" விமானத்திலும் அவன்

"ஆவ்ரோ" விமானத்திலும் அவன்

மீட்டர் கேஜிலும் அவன்

பிராட் கேஜிலும் அவன்

நெடுஞ்சாலைகளிலும் அவன்

ஊரகச் சாலைகளிலும் அவன்

"ஆப்" கிடைக்காமல்

ஓடிக்கொண்டே இருக்கும்

தொழிலாளி —

என் தலைவன் (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி)

அவனுக்கு ஓய்வே இல்லை - எனவே

எங்களுக்கும் ஓய்வு இல்லை.

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

இப்படி அவர் ஊரெல்லாம் சுற்றிச் சுற்றி வந்த காரணத்தாலே இந்த நாட்டைப் பற்றித் தெரிகிறது; கிராமங்களைப் பற்றித் தெரிகிறது. எனவேதான், இந்தச் சாலை வசதிகளைப் பெருக்க வேண்டும், உருவாக்க வேண்டும் என்பதில் அவர்கள் அதிக அக்கறை செலுத்தி, நிதியொதுக்கீடு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் காலத்திலேயும் செய்தார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

நம்முடைய கிராமங்களிலே சொல்வார்கள். 'பெற்றவளுக்குத்தான் பிள்ளையினுடைய அருமை தெரியும்' என்று. அதைப்போல நிலச் சொந்தக்காரருக்குத்தான் நிலத்தினுடைய அருமை தெரியும். ஒரு இனத் தலைவனுக்குத்தான் இனத்தினுடைய பெருமை தெரியும். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) ஒரு நாட்டைப் பற்றிக் கவலைப்படுகிற தலைவனுக்குத்தான் நாட்டினுடைய அருமை தெரியும். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) எனவேதான், நம்முடைய தலைவர், இனத் தலைவர், நாட்டுத் தலைவர், பிள்ளை பெற்ற தலைவர். நிலம் வைத்திருக்கிற தலைவர் - நிலம் என்றால் நிலச்சுவான்தார் என்ற அடிப்படையிலே சொல்லவில்லை. ஒரு விவசாயியைப்போல, சொந்தமாக நிலம் வைத்திருக்கிற விவசாயியைப்போல இந்த நாட்டினுடைய பெருமையைக் காப்பாற்ற வேண்டும்; இந்த நாட்டுக்குத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற ஆசையிலே துடிதுடித்துக் கொண்டிருக்கக்கூடிய தலைவர் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். இன்னொரு புள்ளி விவரத்தையும் நான் உங்களுக்குப் பொதுவாகத் தெரிவிக்க வேண்டும். 18 ஆண்டுகளில், அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியில், எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சி உட்பட, அவர்கள் சாலைகளுக்காக, பாலங்களுக்காக ஒதுக்கிய மொத்த ஒதுக்கீடு 1957 கோடி ரூபாய்; 18 ஆண்டுகளில் 1957 கோடி ரூபாய். ஆனால், இந்த 4 ஆண்டுகளில், இந்த ஆண்டையும் சேர்த்து, கடந்த 3 ஆண்டு, வரப்போகிற ஆண்டு, இதற்குத் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் ஒதுக்கியிருக்கிற பணம் இந்த நான்கே ஆண்டுகளில் 2442 கோடி ரூபாய். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) 18 ஆண்டுகளில் 1957 கோடி ரூபாய்; நான்கே ஆண்டுகளில் 2442 கோடி ரூபாய்.

பிற்பகல் 1-00

இன்னொன்றையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே கிராமப்புறச் சாலை நிரம்ப இல்லையென்று சொன்னார்கள். அவர்கள் இந்தப் பட்டியலைப் பார்க்க வேண்டும்.

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

ஏறத்தாழ 16 கிராமச் சாலைகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன; நிதியும் 140 இலட்சம் ரூபாய் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு மட்டும் ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. கடந்த 4 ஆண்டுகளில் தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய தலைமையில் இயங்கக்கூடிய இந்த ஆட்சியில் கிராம மேம்பாட்டுக்காக இந்த 4 வருஷத்திலே மட்டும் R.R. சாலைகள், கிராமப்புறச் சாலைகள் அவைகளுக்காக மட்டும் 402 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 4 வருஷத்திலே மட்டும். ஆனால், கடந்த அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் 18 ஆண்டுக் காலத்தில் 261 கோடி ரூபாய். 18 ஆண்டுகளில் 261 கோடி ரூபாய்; ஆனால் இந்த 4 ஆண்டுகளில் 402 கோடி ரூபாய்.

1967-ல் கழக ஆட்சி வருவதற்கு முன்பு ஒரு வருஷத்தில் செலவழிக்கப்பட்ட தொகை 12.15 கோடி ரூபாய்; 1967-லேயிருந்து 1976 வரையில் 9 ஆண்டுகளில் கழக ஆட்சியில் செலவழிக்கப்பட்ட தொகை 133.20 கோடி ரூபாய். அதாவது ஒரு வருஷத்தில் 14.80 கோடி ரூபாய். 1967-க்கு முன்பு 12.15 கோடி ரூபாய். கழக ஆட்சியில் அந்த 9 வருஷத்திலேயும் 14.80 கோடி ரூபாய். சராசரிக் கணக்கிலே சொல்கிறேன்.

1976-1989, 13 ஆண்டு அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் 624 கோடி ரூபாய். அது ஒரு வருஷத்திற்கு 48 கோடி ரூபாய். 1989-1991, இரண்டு ஆண்டுக் கழக ஆட்சியில் 225 கோடி ரூபாய். ஒரு வருஷத்திற்கு 112 கோடி ரூபாய். அவர்கள் 48 கோடி ரூபாய். கழக ஆட்சியில் 112 கோடி ரூபாய். இந்த இரண்டே வருஷத்திலே.

1991-1996, 5 வருஷ ஆட்சி யார் ஆட்சி என்று தெரியும் உங்களுக்கு. அதிலே 1333 கோடி ரூபாய், ஒரு வருஷத்திற்கு 266 கோடி ரூபாய். ஆனால் இந்த 4 ஆண்டுகளில் 2442 கோடி ரூபாய், ஒரு வருஷத்திற்கு 610 கோடி ரூபாய். 266 எங்கே இருக்கிறது? 610 எங்கே இருக்கிறது?

இவைகளையெல்லாம் நான் தெரிவிப்பதற்குக் காரணம், இந்த நாட்டின் மீது அக்கறை கொண்டிருக்கக்கூடிய ஓர் ஆட்சி; அந்த ஆட்சியினுடைய தலைவராகக் கலைஞர் அவர்கள் இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான் இவ்வளவு பணிகள் நடைபெறுகின்றன என்பதை நான் தெரிவிப்பதோடு, இதிலே வெறும் வரி வருமானத்தை மட்டும் வைத்து இந்தச் சாலைப் பணிகள், பாலப் பணிகளையெல்லாம் மேற்கொள்ள முடியாது என்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கெல்லாம் தெரியும்.

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

இதற்காகத் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் - மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் எங்கெங்கிருந்தெல்லாம் நிதியாதாரத்தைப் பெறலாம் என்று முயற்சிகளை மேற்கொண்டார்கள். அப்படி அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சியின் மூலமாகத்தான் NABARD வங்கியின் மூலமாக நிதியாதாரம் நமக்குக் கிடைக்கிறது. HUDCO வங்கியின் மூலமாக நமக்கு நிதியாதாரம் கிடைக்கிறது. அந்த NABARD வங்கித் திட்டத்தின் மூலமாக, நிதியுதவியின் மூலமாக 1000-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை கொண்ட 301 கிராமங்களுக்கு 704.2 கிலோமீட்டர் சாலை அமைக்க 53.73 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டு அந்தப் பணிகள் முடிந்திருக்கின்றன.

இப்பொழுது இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். மக்கள் தொகை 500 முதல் 1000 வரையிருக்கக்கூடிய கிராமங்களைத் தேர்ந்தெடுத்து அவைகளுக்கெல்லாம் இணைப்புச் சாலைகள் போட வேண்டுமென்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். அது மொத்தம் 4986 கிராமங்கள் வருகின்றன. இந்த ஆண்டு 340 கிராமங்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன தமிழ்நாடு முழுவதும். 451 கிலோமீட்டர் சாலை போடுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. 6849.35 இலட்சம் ரூபாய் நிதியாதாரம் NABARD மூலமாக நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. அதிலே தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் 50 சதவீதம் வாழ்கின்ற அந்தக் கிராமங்களுக்குத் தனியாகச் சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம் என்று, Special component scheme என்ற அடிப்படையிலே அதற்கு 16.20 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு அந்தப் பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. வரும் ஆண்டில் 203 கிலோமீட்டர் போடுவதற்கு 30.34 கோடி ரூபாய் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் ஒதுக்கீடு செய்திருக்கிறார்கள். அதுவும் NABARD வங்கியிலேயிருந்து கிடைக்கக்கூடிய இன்னொரு வகையான பணம்.

பிற்பகல் 1-05

அதைப்போல பேருந்து வழித் தடங்களை மேம்பாடு செய்வதற்கு 1998-1999-ல் 29.18 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு கிடைத்தது. இந்த ஆண்டு 41.16 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு நமக்குக் கிடைத்தது. இவைகளை வைத்து இந்தத் திட்டங்களை நாம் நிறைவேற்றுகிறோம். அதைப்போல சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்காக புறவழிச்சாலைத் திட்டம் என்ற அந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக தாம்பரத்திலிருந்து மதுரவாயல் வரையிலே

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

43 கோடி ரூபாயில் ஒரு புறவழிச்சாலை, தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம் மூலமாக நடைபெறுகிறது. 36 கோடி ரூபாயில் மதுரையிலே புறவழிச்சாலைப் பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. 92 கோடி ரூபாயில் கோயம்புத்தூரில் புறவழிச்சாலைப் பணி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அதைப்போலவே அந்தப் பணிகள் எல்லாம் 2000 ஆண்டுக்குள்ளாக முடிக்கப்பட்டுவிடும். அதைப்போல புறவழிச்சாலைகள் அமைப்பதற்கான நிலங்கள் பல இடங்களில் கையகப்படுத்துவதற்காக 218 லட்சம் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்தத் திட்டத்தின்கீழ், கும்பகோணம், பழனி மற்றும் செய்யாறு ஆகிய நகரங்களில் நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. கும்பகோணத்தில் பணி முடிவடைந்து இருக்கிறது.

இன்னொரு திட்டம், தொழிற்சாலைப் பகுதிகளில் சாலை மேம்பாடு என்ற அந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக, விருத்தாசலம்-தொழுதூர் சாலையை அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துவதற்கு 6.50 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த 6.50 கோடி ரூபாயில் திருவாளர்கள் இந்தியா சிமெண்ட்ஸ் மற்றும் ராம்கோ சிமெண்ட்ஸ் என்ற இந்த நிறுவனங்கள் ரூ. 3 கோடியை அரசுக்கு அளித்திருக்கின்றன. மீதித் தொகையை தமிழ்நாடு அரசு செலவிட்டு அந்தச் சாலையை மேம்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது.

இன்னொன்று, கடலூர் மாவட்டத்தில் பெண்ணாறு சுத்திகரிப்பு ஆலை தொடங்கப்பட உள்ள இடத்தில் 3.5 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள ஆலம்பாக்கம் ரயில்வே முட்டு சாலை மற்றும் திருச்சுவபுரம் வழியாகச் செல்லும் ஆலப்பாக்கம்-பெரியகுப்பம் சாலை ஆகியவற்றை உயர்மட்டப் பாலத்தோடு மேம்பாடு செய்வதற்கு 3.65 கோடி ரூபாய் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு இதற்கு பெண்ணாறு சுத்திகரிப்பு ஆலை தனது பங்கினைச் செலுத்த முன்வந்துள்ளது. ஆலை முதலாளிகளிடமிருந்து ஓரளவு நிதி திரட்டி அதோடு பங்குத் தொகையாக மாநில அரசும் போட்டு இந்தச் சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கு ஒரு வழி கண்டுபிடித்து மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அந்த வகையிலேயும் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, அண்ணா சாலையில் இந்தப் பகுதியில் சாலை அகலப்படுத்துவதற்காக மத்திய அரசிலிருந்து 1.59 கோடி ரூபாய் பெற்று அந்தச் சாலைப் பணி இப்போது முடிவடையும் தருவாயில்

இருக்கிறது. விபத்து நடக்கக்கூடிய பகுதிகளை மேம்படுத்துவதற்காக அப்படி ஒரு தலைப்பிலே அரசிலேயிருந்து நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, எங்கெங்கே விபத்துக்கள் நடக்கின்றன என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, அப்படி 410 இடங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, அதில் 402 இடங்களில் பணிகள் நிறைவேறியிருக்கின்றன — இந்த மூன்றாண்டுகளில். இன்னும் 8 இடங்களில் மட்டும்தான் அந்தப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். அவைகளும் வருங்காலத்தில் நிறைவேற்றப்படும். அதற்காகவும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் நிதி ஒதுக்கீடு செய்து வருகிறார்கள். அதைப்போல பொருளாதாரம் மற்றும் பன்மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள் என்ற தலைப்பில் திருப்பூர் நகர் மற்றும் அதைச்சுற்றியுள்ள சாலைகளை மேம்படுத்த இத்திட்டத்தின் மூலம் ரூ. 15 கோடிக்கான ஒப்புதலை மத்திய அரசு வழங்கியுள்ளது. இதில் 50 சதவீதம் மாநில அரசின் பங்கு, 50 சதவீதம் மத்திய அரசின் பங்கு. இந்தப் பணி ஏழு தொகுப்புகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அந்தப் பணிகளும் நடைபெறுகின்றன.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பெரியசாமி அவர்கள் பேசினார்கள். திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் சொல்லியும் பேசினார்கள். அந்தப் பணி சற்று காலதாமதாக நடக்கிறது, சுணக்கமாக நடக்கிறது, விரைவுபடுத்துங்கள் என்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். விரைவுபடுத்துகிறோம். அடுத்தவாரம் கூட கட்டி முடிக்கப்பட்ட பாலத்தைத் திறப்பதற்காக நான் அங்கே வருகிறேன் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுப்பராயன் அவர்களுக்கு மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல அந்தத் தலைப்பைப் போலவே, நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் என்ற அந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 10 நகரங்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு - சென்னை, மதுரை, கோவை, திருச்சி, நெல்லை, தூத்துக்குடி, திருப்பூர், சேலம், ஈரோடு மற்றும் வேலூர் என்ற இந்த நகரங்களில் நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின் மூலமாக நிதி ஆதாரத்தைப் பெற்று ஏறத்தாழ 1628.37 லட்சம் ரூபாய் அதற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, நகர்ப்புறத்தைச் சுற்றியிருக்கக்கூடிய அந்தச் சாலைப் பணிகளும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன.

அங்காடி மையங்கள் இணைப்புச் சாலை என்ற தலைப்பிலும் உலக வங்கி உதவியுடன் கூடிய இத்திட்டம், காஞ்சிபுரம், வேலூர், விழுப்புரம், பெரம்பலூர், தஞ்சாவூர், திருவாரூர், திருச்சி, சேலம்,

நாகப்பட்டினம் ஆகிய 9 மாவட்டங்களில் செயல்படுத்தப்பட்டது. 1992-93 ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்ட இந்தத் திட்டம் 23 அங்காடி மையங்களை உள்ளடக்கியது. 259 கிலோமீட்டர் சாலைகள் அமைக்க ரூ. 109 கோடி பெறத் திட்டமிடப்பட்டது. இதுவரையில் 93.25 கோடி ரூபாய் செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. 230 கிலோமீட்டர் சாலைப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்திற்கென 1998-99 ஆம் ஆண்டு 13.47 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில் ஏறத்தாழ ரூ. 5 கோடி தமிழக அரசு நிதி ஒதுக்கீடு செய்திருக்கிறது. இந்தத் தலைப்பின் மூலமாகவும் நகர்ப்புறங்களில் சாலை மேம்பாடு செய்கின்ற பணி நடைபெறுகிறது.

பிற்பகல் 1-10

இதுதவிர பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டம், மலைச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம், அதிலே நீலகிரி மலை மற்றும் கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலை, மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை, இந்தப் பகுதிகளிலேயெல்லாம் இந்தப் பணிகள் நடைபெறுவதற்கு மத்திய அரசிடமிருந்தும் நிதி ஆதாரத்தைப் பெற்று நம்முடைய அரசு பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது என்பதை நான் உங்களுக்கெல்லாம் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எனவே, இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தந்திருக்கின்ற கோரிக்கைகளையெல்லாம் நான் நிச்சயமாக கவனத்திலே எடுத்துக்கொள்வேன். எதிர்காலத்திலே அந்தப் பணிகளையெல்லாம் நிறைவேற்றுவதற்கு, நிதி ஆதாரத்திற்குத் தக்கவாறு — பல்வேறு வகைகளிலே நிதியாதாரம் பெறுகிறோம் என்பதை நான் உங்களுக்குச் சொன்னேன், பல்வேறு வகைகளிலே திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படுகின்றன என்பதையும் தெரிவித்தேன். இன்னும் ஏராளமான பணிகள் நடைபெற வேண்டும் என்பதையும் ஒப்புக்கொள்கிறேன்; மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும் அதை ஏற்றுக்கொள்கிறார்கள். ஆனால், இப்போது ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த நிதியாதாரத்தை நாம் செலவிட்டு முடித்து அதைத் தொடர்ந்து பல பணிகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். அதிலேயிருக்கிற சிக்கல்கள், சிரமங்கள் உங்களுக்குத் தெரியும். இருந்தாலும் அவற்றையெல்லாம் விரைவுபடுத்துவதற்காக மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடம் கலந்துபேசி அவைகளையெல்லாம் நாம் இப்போது நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே இவற்றைத் தொடர்ந்து சில அறிவிப்புகளை நான் இங்கே உங்களிடத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

இந்த ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஓரளவு நிதி ஒதுக்கீடு செய்து அதிலே சில பணிகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே மாநிலச் சாலைகளிலே 3 பாலங்கள், ஒரு சாலை, ஏறத்தாழ ரூ. 186.86 இலட்சத்தை இந்த ஆண்டு அவர்கள் ஒதுக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். அதனுடைய விவரங்களுக்குள்ளேயெல்லாம் நான் போனால் காலம் அதிகமாகும், ஆகவேதான், மாநிலச் சாலைகள் அதிலே 3 பாலங்கள், ஒரு சாலை. மாவட்டப் பெரிய சாலைகள், 11 சாலைகள், தமிழ்நாடு முழுவதும் பரவலாக எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்கு ரூ. 492 இலட்சம் தேவைப்படுகிறது. இந்த ஆண்டு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ரூ. 275.22 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்து அந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்றச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்; அடுத்த ஆண்டு அந்தப் பணி முடித்து விடப்படும். இதரச் சாலைகளில் ஒரு சாலை எடுக்கப்பட்டு 50 இலட்சம் ரூபாய் அதற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. அரசுச் சாலைகளில் நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்ட 208 பாலங்கள் தவிர இன்னொரு 10 பாலங்கள் பகுதி-2 திட்டத்தில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்து, அதற்கு ரூ. 477 இலட்சம் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போலவேதான், நான் ஏற்கெனவே சொன்னேன், HUDCO பாலங்கள் 50, NABARD பாலங்கள் 54, ஆகவே அதுவொரு 104, மேலும் NABARD பாலங்கள் 102. இவைகளுக்கெல்லாம் நிதி ஒதுக்கீடு நம்மிடத்திலே இருக்கிறது; அந்தப் பணிகள் இப்போது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. இதிலே ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கடந்த ஆண்டு 104 பாலங்களை நாம் அறிவித்தபோது பத்திரிகைகளிலே சில பத்திரிகையாளர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், அதற்கு அதிக மதிப்பீடு போடப்பட்டிருக்கிறது, இதற்கு consultancy— அதற்கெல்லாம் பணம் வீணாகப் போகப் போகிறது. இதிலே நஷ்டம் வரப்போகிறது, 200 கோடி ரூபாய்க்கு ஊழல் நடக்கப் போகிறது என்று சில முக்கிய பத்திரிகைகளிலேகூட அந்தச் செய்தி வந்தது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன், அந்த 104 பாலங்களுக்கு டெண்டர் விடப்பட்டு, இப்போது அதிலே மொத்தம் 17 packages பிரிவுகள், அதில் 12 பிரிவுகளுக்கு டெண்டர் முடிக்கப்பட்டுவிட்டது. இன்னும் 5 packages பரிசீலனையில் இருக்கின்றன. இந்த 12 packages-ல் மட்டும் 56 கோடி ரூபாய்க்கு அரசுக்கு இலாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இன்னும் 5 package-களுக்கு இலாபம் கிடைக்கலாம். `Savings' கிடைக்கலாம். இந்த 56 கோடி ரூபாயைப் பயன்படுத்தி மேலும் 36

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

பாலங்களை எடுத்துக்கொள்வதற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே அனுமதி கேட்டிருக்கிறோம். அந்த 36 பாலங்களும் தமிழ்நாடு முழுவதும் கட்டப்பட இருக்கின்றன. இந்த 208 பாலங்களுக்கு மேல் பகுதி-2 திட்டத்தில் 10 பாலங்கள், இன்னொரு 36 பாலங்கள் கூடுதலாக இந்த வருடத்திலே வருகிறது என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே சென்னையைச் சுற்றி ஆரச் சாலைகள், —RADIAL roads என்ற திட்டத்திற்காக 212 கோடி ரூபாய் HUDCO-வினுடைய நிதி ஆதாரத்தைப் பெற்று அவற்றிற்கெல்லாம் ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, பரிசீலனையில் இருக்கிறது. இந்த ஏப்ரல் மாதம் இறுதிக்குள்ளாக அந்தப் பணிகள் தொடங்கப்பட்டு, டிசம்பர் 2000-க்குள்ளாக அத்தனை சாலைகளும் நான்கு வழிச் சாலைகளாக மாற்றப்படும். அப்போது சென்னைக்கே ஒரு புதிய பொலிவு கிடைக்கும். நம்முடைய வணக்கத்திற்குரிய மேயர் அவர்கள் சென்னை மாநகரத்திற்குள்ளேயே பல பாலங்களைக் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது நெடுஞ்சாலைத் துறை பொறுப்பிலே இல்லை. மாநகராட்சித் துறையின் மூலமாக அவர்களுடைய பாலங்கள் துறையின் மூலமாகக் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்; எங்கே பார்த்தாலும் பணி நடைபெறுகிறது. அதிலேகூட மக்களுக்கு இடைஞ்சல் என்று அவர்கள் யாரும் பேசவில்லை. பரவாயில்லை, நிறைய வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. மேயர் ஸ்டாலின் வந்த பின்னாடி எக்கச்சக்கமாக வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. இந்த இடத்திலே மேம்பாலம் தேவைதான், இந்த இடத்திலே பாலம் தேவைதான், இந்த இடத்திலே கீழ்ப்பாலம் தேவைதான் என்று மக்கள் மகிழ்ச்சியோடு பேசுவதை நீங்கள் எல்லாம் நிச்சயமாக பார்த்திருப்பீர்கள். மனதார நம்முடைய வணக்கத்திற்குரிய மேயரை இந்த நேரத்திலே பாராட்ட வேண்டும். அப்படிப்பட்ட பணியும் நடைபெறுகிறது.

பிற்பகல் 1-15

அதுபோல கரும்புச் சாலைகளைப் பற்றி பல நண்பர்கள் பேசினார்கள். எங்கள் பகுதியிலே கரும்புச் சாலையை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்றெல்லாம் பேசினார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே இதுகுறித்து நாங்கள் பேசினோம். அந்தக் கரும்புச் சாலைகளை அமைப்பது, பராமரிப்பது, அதற்கான தொகையினை — Cess — ஒவ்வொரு கரும்பு ஆலையிலிருந்து பெறுவது, இதெல்லாம் விவசாயத் துறை, வேளாண்மைத் துறையைப் பொறுத்தது. Cess

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

அவர்களிடத்திலேதான் போகும். அவர்கள்தான் இதுவரையில் இந்தச் சாலைகளை அமைத்தார்கள், பராமரித்தார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்தில் இதுகுறித்துப் பேசி, இனி அந்தக் கரும்புச் சாலைகளைப் பராமரிக்கின்ற பொறுப்பு நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவெடுக்கப்பட்டது. அதன்படி, அரசு ஆணையும் பிறப்பித்துள்ளது. 1366 கிலோமீட்டர் கரும்புச் சாலைகள் இனிமேல் நெடுஞ்சாலைத் துறையால் பராமரிக்கப்படும். ஆனால் நிதி ஆதாரங்கள் வேளாண்மைத் துறையிலிருந்து பெறப்படும். இந்த ஆண்டு ஏறத்தாழ 70 சாலைகள் 198.50 கிலோமீட்டர் அளவுக்கு மேம்படுத்துவதற்காக வேளாண்மைத் துறை ஒரு கருத்துரு தயாரித்து, 15.07 கோடி ரூபாய் அதற்குத் தேவை என்று முடிவெடுத்து அந்தத் தொகையை வேளாண்மைத் துறை நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையிடத்திலே ஒப்படைப்பதாக இருக்கிறது. அது விரைவிலே கிடைத்தவுடன் இந்தக் கரும்புச் சாலைகள் தனியாக நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாக மேம்படுத்தப்படும் என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதுபோல, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு என்று தனியாக ஒரு கட்டடம் கட்டப்படும் என்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் நெடுஞ்சாலைத் துறை பொன்விழா நிகழ்ச்சியில் அறிவித்தார்கள். அந்தப் பணி விரைவிலே தொடங்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது 10 மாடிக் கட்டடமாக அது அமைக்கப்படும் என்றும், அதற்காக மதிப்பீடுகள் 6.25 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்றும், அந்த நிதி ஆதாரத்தை HUDCO நிறுவனத்திலிருந்து பெறலாம் என்றும் முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பணியும் விரைவாக நடைபெறுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதுபோல, பொதுப்பணித் துறையில் ஒரு முடிவு கடந்த ஆண்டு எடுக்கப்பட்டது. இதுவரையில் இலாகாதான் ஒப்பந்தகாரர்களுக்குத் தேவையான இரும்பு, சிமெண்ட் ஆகியவைகளை வாங்கி வழங்கி வந்தது. அதிலே தேவையற்ற காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்பதை பொதுப்பணித் துறை உணர்ந்ததுபோல, நெடுஞ்சாலைத் துறையும் உணர்ந்து அதை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே கலந்துபேசி இனிமேல் பாலமோ அல்லது வேறு கட்டடங்களோ கட்டுவதற்குத் தேவைப்படுகிற இரும்பு, கம்பிகள், சிமெண்ட் ஆகியவைகளை அந்த அந்த ஒப்பந்தக்காரர்களே நேரடியாக வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்றும்

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

இந்தத் துறை முடிவு எடுத்திருக்கிறது. நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல, வெளிப்படையான ஒப்பந்தப்புள்ளி முறை, எந்தவிதமான 'கோல்மால்' இல்லாமல் வெளிப்படையான ஒப்பந்தப்புள்ளி முறை தமிழகத்திலே கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது. அதன் மூலமாகத்தான், நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்போல 56 கோடி ரூபாய் இந்த நிதியிலே நமக்கு மிச்சம் கிடைத்து இருக்கிறது, அதை வைத்து 36 பாலம் கட்டப்படவிருக்கிறது என்ற செய்தியைச் சொன்னேன்.

இன்னொன்று, அதிகாரத்தைப் பரவலாக்குதல். சென்ற வருடம் எனது மானியக் கோரிக்கை விளக்க உரையில் பொறியாளர் குழுமம், தலைமைப் பொறியாளர்கள், கண்காணிப்புப் பொறியாளர்கள் ஆகியோருக்கு அதிகார வரம்பினை உயர்த்தி ஆணை பிறப்பித்துள்ளதைத் தெரிவித்து இருந்தேன். இதன்பின் அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் எடுத்த முடிவின்படி அதிகார வரம்பு மேலும் பரவலாக்கப்பட்டது.

பணிகளை அரசு ஒப்புதல் அளித்து அவற்றினை செயலாக்கத்திற்குக் கொண்டு வருவதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு வந்தது. இதில் பணிகளை ஆய்வு செய்து மதிப்பீடு தயார் செய்தல், ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோருதல், ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் மீது முடிவு எடுத்தல் போன்ற இனங்கள் அடங்கும். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இதனால் ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்த்திட வேண்டுமென்று அறிவுரை வழங்கினார்கள். இதன் அடிப்படையில் ஆந்திர மாநிலத்தில் செயல்பட்டு வரும் நடைமுறைகளை அதிகாரிகள் குழுவினை அனுப்பி பரிசீலனை செய்ததின் அடிப்படையில் அரசு பல்வேறு ஆணைகளைப் பிறப்பித்துள்ளது. 25-1-1999 நாளிட்ட ஆணை மூலம் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு என தனியாக ஒப்பந்தப்புள்ளி ஆணையம் என்று அமைக்கப்பட்டு, அதற்கு முழு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஒப்பந்தப்புள்ளிகள்மீது முடிவு எடுத்தலில் கால நிர்ணயம் செய்து வழிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டுள்ளன. இதன் காரணமாக காலதாமதம் பெருமளவு குறைக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதுவன்றி ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோருவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கின்ற காலவரம்பு ஏற்கெனவே 3 மாதம் 4 மாதம் என்று இருந்தது. இப்போது ரூபாய் 2 கோடிக்கு மேல் உள்ள பணிகளுக்கு 30 நாட்கள் Tender Period. அதற்குக் கீழ் உள்ள பணிகளுக்கு 15 நாட்கள், ஏற்கெனவே 3 மாதங்களாக இருந்ததை இப்போது ஒரு

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [*1999 ஏப்ரல் 12*

மாதமாக நாம் குறைத்திருக்கிறோம். அதேமாதிரி, 2 கோடிக்குக் கீழ் உள்ளவைகளுக்கு 15 நாட்கள், இரண்டாவது முறை Second call அதற்கு 30 நாட்கள் என்று இருப்பது 15 நாட்கள், 15 நாட்களாக இருப்பது 7 நாட்கள், இரண்டாவது call-க்கு 7 நாட்கள். ஆகவே, விரைவாக இந்த ஒப்பந்தப்புள்ளிகளை முடிப்பதற்கு இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-20

பணிகளுக்கு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரும்போது, ஒப்பந்தக்காரர்கள் குறிப்பிடும் விலைகள் பல்வேறு காலங்களில் துறை மதிப்பீட்டைவிட மாறுபட்டு அமைந்துவிடுகிறது. Schedule of rates. அதிலே ஒவ்வொரு வருடமும் மாறிமாறி வந்துவிடும். அந்த schedule of rates-ஐ Department-ல் வைத்துக்கொள்வார்கள். ஒப்பந்தக்காரர்களுக்குத் தருவதில்லை. ஆனால், இப்போது ஒவ்வொரு வருடமும் ஏப்ரல் மாதம் அல்லது மார்ச் மாதத்தில் என்ன schdule of rates இந்த வருடத்தில் என்பதைப் பகிரங்கமாக அறிவித்துவிடுவது, ஒப்பந்தக்காரர்களுக்கு அதை வெளிப்படையாக கொடுத்துவிடுவது, அதன்மூலம் அவர்கள் ஒப்பந்தப்புள்ளி போடுகிறபோது, ஒவ்வொரு schedule-க்கும் போய் அதிகாரிகளைப் பார்த்து ஏதாவது கொஞ்சம் கொடுத்து வாங்கிக்கொண்டுவர வேண்டிய அவசியமில்லை என்பதை உணர்ந்து அந்த ஏற்பாடும் இப்போது செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

இன்னொன்று, இங்கே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் ஒரு பாலம் கட்டப்படுகிறது என்று அறிவிக்கிறார்கள் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள் அல்லது ஒரு சாலை 10 கோடி ரூபாயில் அமைக்கப்படும் என்று அறிவிக்கிறார்கள் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள், அந்த அறிவிப்பு தலைமைச் செயலகத்திலிருந்து அரசாணையாக வர வேண்டும். அதற்கு Administrative sanction என்று பொருள். ஆனால், சில நேரங்களில் காலதாமதம் ஆகிறது. அந்த Administrative sanction வந்த பிறகுதான் அந்தச் சாலைக்கோ, பாலத்திற்கோ தேவையான மதிப்பீட்டை, Estimate-ஐ துறை தயாரிக்க முடியும் அந்த அரசாணை வருவதற்கு முன்பு தயாரிக்க முடியாது. அப்படித் தயாரித்தால் Audit Objection வரும். ஆகையினால், இப்போது இந்த மதிப்பீடு தயாரிப்பதற்கென்றே மட்டும் தனியாக ஒரு தலைப்பில் பொதுவாக ஒரு நிதியை ஒதுக்கீடு செய்து அதற்கென்று ஒரு தனி head போட்டு பணம் ஒதுக்கீடு செய்து, அறிவிப்பு வருகிறதோ இல்லையோ, Administrative sanction வருகிறதோ இல்லையோ-Administrative sanction என்பது ஒன்று, Technical sanction

1999 ஏப்ரல் 12] [திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்]

என்பது ஒன்று, இந்த இரண்டு sanction-களும் வர வேண்டும். ஆகையினால், Administrative sanction வருவதுவரைக்கும் காத்திருக்க வேண்டிய அவசியமில்லை, simultaneous-ஆக அறிவிப்பு வந்தவுடனே, அதற்குத் தேவைப்படுகிற மதிப்பீட்டை இலாகா தயாரித்துவிடலாம். இரண்டு அனுமதிகளும் ஒரே நேரத்திலேகூட வரலாம், பத்து நாட்களில்கூட வரலாம், ஒரு மாதத்தில் கூட வரலாம். அதன் காரணமாக, வெகுவாக காலதாமதம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கான அரசாணையும் பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நிருவாகச் சீரமைப்பு என்ற அடிப்படையில் சென்ற ஆண்டு நெடுஞ்சாலைத் துறை வட்டங்களைச் சீரமைத்ததைத் தொடர்ந்து திறன்பட்ட நிருவாகம் கருதி கோட்டங்களையும் சீரமைத்திட அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது. போன தடவை சில circles-ஐ உண்டாக்கினோம். இப்போது சில கோட்டங்களை உருவாக்குவதற்கு அரசு அனுமதித்திருக்கிறது. இதன் அடிப்படையில் அரசுச் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கு தற்போதுள்ள கோயம்புத்தூர், ஈரோடு மற்றும் விழுப்புரம் கோட்டங்களைப் பிரித்து—இந்த மூன்று கோட்டங்களும் மிகப் பெரிய கோட்டங்களாக இருக்கின்றன—பொள்ளாச்சியிலே ஒரு கோட்டமும், கோபிச்செட்டிப்பாளையத்திலே இன்னொரு கோட்டமும், கள்ளக்குறிச்சியிலே ஒரு கோட்டமும் என்று மேலும் மூன்று நிரந்தர கோட்டங்களை உருவாக்குவது என்று முடிவு எடுத்து மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அதற்கு அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள்.

தஞ்சாவூர் பகுதியில் நீண்ட நெடுங்காலமாக தேசிய நெடுஞ்சாலையே இல்லாமல் இருந்தது. தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலேதான் அங்கே தேசிய நெடுஞ்சாலை இப்போது வந்திருக்கிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலை மட்டுமல்ல, தேசிய நெடுஞ்சாலைக்கான கோட்டமும் இப்போது தஞ்சாவூருக்கு வருகிறது. அதற்கும், தேசிய நெடுஞ்சாலையைப் பராமரிப்பதற்கும் தஞ்சாவூர், தூத்துக்குடி, விருதுநகர், திருவண்ணாமலை, கரூர் ஆகிய இடங்களில் மாற்றியமைத்தல் திட்டத்தின் மூலமாக (Redeployment), அரசாங்கத்திற்கு நிதி செலவு இல்லாமல் இருக்கின்ற கோட்டங்களையே மாற்றியமைத்து, redeployment செய்து, அதற்கு இப்போது தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்களும் உருவாக்கப்படுகின்றன. காரணம், கடந்த ஆண்டு மட்டும் 1200 கிலோமீட்டர் தேசிய நெடுஞ்சாலையாக தமிழ்நாட்டிலே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 2002 இருந்தது, கிட்டத்தட்ட 4000

கிலோமீட்டராக இன்றைக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. அதற்கேற்றவாறு இந்தக் கோட்டங்களும் அமைய வேண்டும் என்று துறை கருதியது. அதற்கான ஒப்புதலை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிறார்கள். மேலும் இதே அடிப்படையில் சிவகிரி, வானூர், ஒட்டன்சத்திரம், பல்லடம், அவிநாசி, மூலனூர், கொடுமுடி, திருச்சி டிராஃபிக் ஆகிய 8 வட்டார தலைமையிடங்களில் புதிதாக நிரந்தர உட்கோட்டங்கள்-Regular Sub-Divisions-மற்றும் 18 இடங்களில் நிரந்தர பிரிவு அலுவலகங்கள்—Section Offices-இவைகளை அமைப்பதற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள். அவைகளும் அமைக்கப்படும். இவ்வாறு செய்வதன் மூலமாக மேற்படி இடங்களில் களப் பொறியாளர்களின் வேலைப் பளு வெகுவாகக் குறைந்து அதன்மூலம், அரசுச் சாலைகளை பராமரிக்கும் திறன் கூடுதலாகும் என அரசு எதிர்பார்க்கிறது. தற்போதுள்ள சிறப்புக் கோட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில், புதிய தலைமை இடங்களை நிறுவி செயல்படும் பிரேரணைகள் ஆய்வில் உள்ளன.

பிற்பகல் 1-25

106 பாலங்கள் கட்டும் பணியினை திறம்பட செய்வதற்காக, 106 பாலங்களுக்காக மட்டும் ஒரு தனி சிறப்பு வட்டம் விழுப்புரத்திலே அமைவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்பதையும் இங்கே நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கிராமச் சாலைகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை என்ற ஒரு குறைபாட்டை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது உண்மைதான். மாண்புமிகு தலைவர் அவர்கள் கிராமச் சாலை திட்டத்தை கொண்டு வந்ததிலிருந்து, நெடுஞ்சாலைத் துறை அந்தச் சாலைகளை போட்டு முடித்துவிடுகிறது. முடித்த பிறகு, அந்தச் சாலைகளை உள்ளாட்சித் துறை பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளவேண்டும். பராமரிக்கின்ற பொறுப்பை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். ஆனால், இந்தச் சாலைகளை நாங்கள் போட்டு முடித்த பிறகு உள்ளாட்சித் துறையில் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் இல்லாமல் இருந்திருந்தால், அதிகாரிகள் ஏற்றுக்கொண்டிருப்பார்கள்; ஆனால் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் அங்கு வந்த பிறகு, இப்போது சாலைகளை பராமரிக்கின்ற பொறுப்பை உள்ளாட்சித் துறையினர் ஏற்க மறுத்தார்கள். ஆகவே, இதுகுறித்து மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே நம்முடைய உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்

அவர்களையும் வைத்துக்கொண்டு நாங்கள் பேசினோம். அந்தவகையிலே, இந்த கிராமப்புறச் சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை போட்டு முடித்துவிடுவது; அதை உள்ளாட்சித் துறையிடத்திலே ஒப்படைத்து விடுவது; அதற்கு ஆகின்ற பராமரிப்புச் செலவை உள்ளாட்சித் துறை ஒரு தனித் தலைப்பின் மூலமாக நெடுஞ்சாலைத் துறையிடத்திலே ஒப்படைத்தபின் பராமரிக்கின்ற பொறுப்பை நெடுஞ்சாலைத் துறை ஏற்றுக்கொள்ளும், ஆனால், அதற்கான தொகையினை உள்ளாட்சித் துறை தர வேண்டும் என்ற முடிவு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, எதிர்காலத்தில் அந்தச் சாலைகள் நன்றாக பராமரிக்கப்படும் என்பதையும் நான் இங்கே மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இது தவிர, தேசிய நெடுஞ்சாலையில் இருந்து நாம் ஏராளமான தொகையை கடந்த 3 ஆண்டுகளிலே பெற்று இருக்கிறோம். குறிப்பாக கடந்த ஆண்டு மற்றும் இந்த ஆண்டுக்கு மட்டும் நான் சொல்ல வேண்டுமானால் 1998-99-ல் "Original works, Periodic repairs" என்ற இந்த தலைப்புகளில் நாம் 75 கோடி ரூபாய் பெற்று இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு 1999-2000-க்கு 100 கோடி ரூபாய் பெற்று இருக்கிறோம் என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

NHAI என்ற ஓர் அமைப்பு இருக்கிறது. அது மத்திய சர்க்கார் தேசிய நெடுஞ்சாலையினுடைய ஒரு பிரிவு. அது ஒரு தனி கார்ப்பரேஷன். அந்த கார்ப்பரேஷனிடத்திலே தனி நிதி ஆதாரம் இருக்கிறது. அவர்களே சில திட்டங்களை மேற்கொள்கிறார்கள். தேசிய நெடுஞ்சாலைக்காக மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சகம் ஒதுக்கீடு செய்யக்கூடிய தொகை தவிர NHAI என்று சொல்லக்கூடிய அந்த நிறுவனத்தின் மூலமாக தமிழ்நாட்டில் பல பணிகள் எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதிலே ஒன்றுதான் சென்னை By-pass கிட்டத்தட்ட 48 கோடி ரூபாய். அது மார்ச் 2000-லே முடியும். பூந்தமல்லி நெடுஞ்சாலை 70 கோடி ரூபாயிலே நிறைவேற்றுவதற்காக அவர்கள் ஒப்புக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். சென்னை by-pass பிரிவு-2, இப்போது தாம்பரத்திலே இருந்து மதுரவாயலிலே போய்ச் சேருகிறது. மதுரவாயலிலே தொடங்கி மீண்டும் அந்தச் சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலை-5 கல்கத்தா சாலையில் போய்ச் சேர வேண்டும். அது பகுதி-2 திட்டம். அந்த பகுதி-2 திட்டத்தை கடந்த மாதம் வரையில் மத்திய சர்க்கார் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர்

அவர்களுடைய ஆலோசனையோடு இந்தத் துறை, நான் நேரடியாக அவர்களிடத்திலே நடத்திய பேச்சுவார்த்தை மூலமாக அந்த 2-வது By-pass மதுரவாயிலிலே இருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலை-5 கல்கத்தா சாலையை இணைக்கின்ற அந்த சாலையைப் போடுவதற்கு அவர்கள் ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கான alignment, நேர்பாடுகளை முடிவு செய்வதற்கு தமிழக அரசுக்கு ஆணை பிறப்பித்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சேலம் By-pass, அதற்கு 33 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. ஒசூர்-அத்திபள்ளிச் சாலையை அகலப்படுத்துவதற்கு 75 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு டெண்டர்கள் கோரப்பட்டு முடிவு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. அதேபோல ஒசூர்-கிருஷ்ணகிரி, அந்தச் சாலையை B.O.T. திட்டத்தில் எடுத்துக்கொள்வதற்கு 250 கோடி ரூபாய் என முடிவு செய்யப்பட்டு, அதற்கான pre-qualification முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. விரைவிலே அந்தப் பணியும் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்பெறுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: அடுத்து சென்னை துறைமுகத்திலேயிருந்து தாம்பரம் வரையில், அண்ணா சாலையை கான்கிரீட் சாலையாகப் போட வேண்டுமென்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய யோசனையை நாங்கள் எடுத்துக்கொண்டு மத்திய அரசின் தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் பேசினோம். அவர்கள் கொள்கை அளவிலே அதற்கு ஒப்புக்கொண்டார்கள்; அதற்குத் தேவையான புள்ளிவிவரங்களைத் தயாரிப்பதற்கு ஒப்புதல் தந்தார்கள். நிதியொதுக்கீடும் செய்தார்கள். 190 கோடி ரூபாயில் அந்தக் கான்கிரீட் சாலை அமைக்கின்ற திட்டம் முடிக்கப்படும் என்பதை நாங்கள் தெரிவித்த பிறகு, அதற்கான நிதி ஆதாரத்தை நாங்கள் எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். விரைவில் அது கிடைக்கும் என்று நான் நம்புகின்றேன். நாமக்கல் By-pass road 30 கோடி ரூபாயிலே 8.4 கிலோமீட்டர் போடுவதற்கு முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. நெல்லை By-pass road 19 கிலோமீட்டர், அதற்கு நில ஆர்ஜிதம் முடிவடைந்திருக்கிறது. கரூர் By-pass அதற்கும் ஒரு இரயில்வே பாலம் அமைப்பதற்கும் 75 கோடி ரூபாய் அந்தத் திட்டத்திலே நமக்குக்

கிடைத்திருக்கிறது. அதுபோலவே செங்கல்பட்டு, திண்டிவனம் அந்தச் சாலையை 4 வழிச் சாலையாக B.O.T. திட்டத்திலே நிறைவேற்றுவதற்கு 250 கோடி ரூபாய்க்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல் தந்து அதற்கான pre-qualification எல்லாம் முடிவடைந்திருக்கிறது. அதைப்போலவே திண்டிவனத்திலிருந்து திருச்சி வரை, அதை 4 வழிப்பாதையாக மாற்றுவதற்கு தேவையான எல்லா நடவடிக்கைகளையும் எடுப்பதற்கு மத்திய சர்க்கார் ஒத்துக்கொண்டு RITES என்ற நிறுவனத்திடம் ஆய்வு செய்வதற்கு ஒப்புதல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. மார்ச் 2000-க்குள்ளாக அந்த ஆய்வு முடியும். அந்தத் திட்டத்திற்கு 1,000 கோடி ரூபாய் என்று ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போலவே திருச்சியிலிருந்து மதுரைக்கு மேலூர் வழியாக 4 வழிச் சாலை அமைப்பதற்கான முடிவுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு, ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. பாளையங்கோட்டை-தூத்துக்குடி 4 வழிச்சாலை அமைப்பதற்கு—ஏறத்தாழ 51 கிலோமீட்டர், அதற்கான feasibility report எல்லாம் தயாராகி இருக்கின்றது.

அடுத்து நம்முடைய உறுப்பினர்கள் முத்துராமலிங்கம் அவர்களுக்கும், சந்தானம் அவர்களுக்கும் ஒரு நல்ல செய்தியை நான் சொல்ல இருக்கின்றேன். மெட்டூர் கேட்டிலேயிருந்து பள்ளப்பட்டி, சோழவந்தான், செக்கானூரணி வழியாக திருமங்கலம் வரையில் ஒரு புறவழிச்சாலை அமைக்க வேண்டுமென்று தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வந்தார்கள். நானும் மத்திய அரசிலே வலியுறுத்தினேன். அதைக் கொள்கை அளவிலே மட்டும் ஏற்றிருந்தார்கள். இப்போது ஆய்வு செய்வதற்கு 11 இலட்சத்தினை இந்த ஆண்டு இதற்கு ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அந்த ஆய்வு முடிந்த பிறகு அந்தத் திட்டமும் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்படி பல்வேறு வகைகளில் நம்முடைய நிதியாதாரத்தைப் பெருக்குவதற்கு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற முயற்சிகளுக்கு உதாரணமாகத்தான் நான் இவற்றைச் சொன்னேன். இருந்தாலும் இன்னும் நிறைய சொல்ல வேண்டுமென்றாலும் காலம் இல்லை. ஆகவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களிடத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிற ஒரேயொரு கோரிக்கை, மொத்தம் 255 வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த 255 வெட்டுத் தீர்மானங்களிலே 136 அரசுச் சாலைகளைப் பற்றியது. அதிலே சாலைகள் பற்றியது 53. பாலங்களைப் பற்றியது 83. 83 பாலங்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். 53 சாலைகள் கேட்டிருக்கிறார்கள்.

[திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்] [1999 ஏப்ரல் 12

ஊராட்சி மற்றும் உள்ளாட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் 86-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் தந்திருக்கிறீர்கள் அதிலே சாலைகள் பற்றியது 57, பாலங்கள் பற்றியது 23, ஆக மொத்தம் 86. பிற துறைகளைப் பற்றியது 6. ஆக இந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் நான் முழுமையாகப் படித்திருக்கிறேன் என்பதற்காகத்தான் இந்த விவரங்களைச் சொன்னேன். அவை தவிர, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர் என்னிடத்திலே நேரடியாக பல கோரிக்கைகளைத் தந்திருக்கிறார்கள். தொடர்ந்து தந்துகொண்டே இருக்கிறார்கள். அவையெல்லாம் நிதியாதாரத்திற்குத் தக்கபடி, நிச்சயமாக எடுத்துக்கொள்ளப்படும். தலைவர் கலைஞர் அவர்கள், இந்த அடிப்படை வசதிகளை, சாலை வசதிகளை தமிழ்நாட்டிலே விரைவு படுத்தி முடிக்க வேண்டும் என்றிருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டு தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சியிலே முதல் நிலையில் நிற்கிறது. இது தொடர்ந்து வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும். 7 சதவீதம் பொருளாதார வளர்ச்சி கடந்த இரண்டு ஆண்டு காலத்தில் தமிழகத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த 7 சதவீதத்தினை 8 சதவீதமாக உயர்த்துகிற அளவுக்கு இந்த சாலைப் போக்குவரத்தினை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் விரும்புகிறார்கள். ஆகவே அவருடைய எண்ணம் நிறைவேறும். அதற்கான நிதியாதாரம் பெறப்படும். உங்களுடைய கோரிக்கைகள் எல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படும். நிச்சயமாக விரைவிலே நிறைவேற்றப்படும். 2001 தேர்தலுக்கு நீங்களெல்லாம் போகும்போது தைரியமாகப் போகலாம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எல்லா இடங்களிலும் நல்ல சாலைகள் இருக்கின்றன. பாலங்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நீங்கள் மட்டுமல்ல; எல்லோருமே போகலாம் என்று சொல்லி, என்னுடைய வேண்டுகோளை ஏற்று, வெட்டுத் தீர்மானங்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரும்ப பெற்றுக்கொண்டு நான் கோரியிருக்கின்ற மானியத் தொகையை அளித்து நிறைவேற்றித் தரும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். திரு. முபாரக் கோபித்துக்கொள்வார். அவர், அவருடைய பகுதியிலே, நிலாக்கோட்டை முதல் தோவாளை வரையில் 8 சாலைகள் கேட்டிருக்கிறார். அதுபோல ஒவ்வொருவருக்கும் 10 சாலைகள், 20 சாலைகள், 30 சாலைகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். எல்லாம் போடத்தான் வேண்டும். காலப்போக்கில் அவற்றை நாங்கள் நிறைவேற்றித் தருவோம் என்ற உறுதியை தெரிவித்து நீங்கள் இப்போது அவற்றை வலியுறுத்தாமல் இந்த மானியங்கள் இரண்டையும் நிறைவேற்றித் தருமாறு கேட்டு, அமர்கின்றேன் நன்றி, வணக்கம்.

1999 ஏப்ரல் 12]

பிற்பகல் 1-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. திரு. பழனிசாமி, உங்கள் ஒருவருக்கு வாய்ப்புக் கொடுத்தால், அப்படியே வியாதி மாதிரி கிளம்பிவிடும். நீங்கள் உட்காருங்கள். (குறுக்கீடு) எத்தனை பேர் உங்கள் பின்னால் கையைத் தூக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், பாருங்கள்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ரொம்ப மகிழ்ச்சிகரமான செய்தியை அறிவித்திருக்கிறார்கள். 4 ஆண்டு காலமாக துண்டிக்கப்பட்டிருக்கிற பாலங்களை, 106 பாலங்களோடு இணைத்துவிட்டதால், அரசுக்கு மிகப் பெரிய கெட்ட பெயர். இவ்வளவு பாலங்களையும், சாலைகளையும் நாம் கொடுத்திருக்கிறோம். உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சிகரமானது. வேறு எந்த அரசும் செய்ததில்லை. அந்த மக்கள் தினந்தோறும் திட்டிக்கொண்டு போகிற ஒரு மோசமான நிலை. என் தொகுதியில் மாவட்ட சாலையில் 3 பாலங்கள் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டன. திருவாரூர் ரோட்டில் இருக்கிற பாலம், மாங்குடியில் இருக்கிற பாலம் . . . .

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பழனிசாமி அவர்கள் இந்தக் கோரிக்கையை என்னிடத்தில் நேரிலேயே சொல்லியிருக்கிறார்கள். வருகிற ஏப்ரல் 13 ஆம் தேதி கடைசியாக ஒப்பந்தப்புள்ளி வருகிறது. நிச்சயமாக அந்த ஒப்பந்தப்புள்ளி இறுதி செய்யப்படும். பணி எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜி.கே. மணி. இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. க. மணிவர்மா.

திரு. க. மணிவர்மா: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. க. மணிவர்மா அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. லி. அய்யலுசாமி.

திரு. லி. அய்யலுசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. லி. அய்யலுசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ப. மோகன் கந்தசாமி.

திரு. ப. மோகன் கந்தசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ப. மோகன் கந்தசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி.ஆர். சுந்தரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 399,34,93,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 56—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 56—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜி.கே. மணி, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. வி. அய்யலுசாமி.

திரு. வி. அய்யலுசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. அய்யலுசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 56 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 451,67,79,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் 13-4-1999 செவ்வாய்க்கிழமை காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும், வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 1-38 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

7. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும், ஆணைகளும்

133. சென்னை-34, தமிழ்நாடு குரோமேட்ஸ் அண்டு கெமிக்கல்ஸ் லிமிட்டெட் நிறுவனத்தார், தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின்கீழ் செலுத்த வேண்டிய விற்பனை வரியினை 1-12-1993 முதல் 30-11-1998 வரை, ஐந்து ஆண்டு காலத்திற்கு தள்ளி வைப்பது குறித்து வணிக வரிகள் துறையின் 25-6-1998 ஆம் நாளிட்ட 185-A ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. [1959 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின்கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.]

134. வேர்ல்ட் விஷன் ஆஃப் இந்தியா என்னும் அமைப்பு 'நியூஹோப் (புதிய நம்பிக்கை) பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்' என்னும் பெயரில் மேற்கொள்ளும் திட்டத்திற்கு (சென்னை தீவுத் திடலுக்கு எதிரே உள்ள) காந்தி நகர், இந்திரா காந்தி நகர் குடிசைப் பகுதியில் வசிப்பவர்களுக்காக, தீப்பிடிக்காத, வீடுகளுக்குக் கதவுகளை இலவசமாக வழங்குவதற்கென்று, சென்னை-600 008, எழும்பூர், திருவாளர்கள் வான்டேஸ் காஸ்டிக்ஸ் நிறுவனம், 2153 இரும்புக் கதவுகளை விற்பனை செய்தவகையில் அந்நிறுவனம் செலுத்தக் தக்க விற்பனை வரிக்கு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின்கீழ் விலக்களிப்பது குறித்து வணிக வரிகள் துறையின் 9-12-1998 ஆம் நாளிட்ட 330 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. [1959 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவின்கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.]

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

88. 12-08-1998 ஆம் நாளிட்ட தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்ட II(1)/CT/114/98 ஆம் எண் அறிவிக்கையில் திருத்தம் செய்தது குறித்து வணிக வரிகள் துறையின் 18-02-1999 ஆம் நாளிட்ட 3602/F-1/99-1 ஆம் எண் கடிதத்தில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை.

89. மானியக் கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் மானியக் கோரிக்கை எண் 56—சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1999-2000. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

[*1999 ஏப்ரல் 12*

90. நெடுஞ்சாலைத் துறை பற்றிய நிதி நிலை செயலாக்கச் சாதனைகள், 1998-1999 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

91. நெடுஞ்சாலைத் துறையின் 'குடிமை சாசனம்' என்ற புத்தகம். (தமிழ், ஆங்கிலம்)

92. உடுக்குறியிடாத வினாக்கள்-விடைகள் பட்டியல் (பதினோராவது பட்டியல்) (வரிசை எண்கள் 1 முதல் 50 வரை)

1999 ஏப்ரல் 12]

இணைப்பு

[271 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

கோரிக்கை எண் 56—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

I. தொடக்க உரை

நெடுஞ்சாலைத் துறையானது மிகுந்த திடநம்பிக்கையோடும் வரையறையற்ற பொறுப்போடும் சாலை மற்றும் பாலப் பணிகளை உயர் தரத்தோடு மேம்பாடு செய்ய தன்னை ஈடுபடுத்திக்கொண்டுள்ளது. ஏனெனில், உண்மையில் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் நீண்ட நாள் கனவாக இருந்து வரும், நல்ல தரமான சாலைகள் அமைக்கப்பட்டால்தான் பொருளாதாரக் கூட்டுறவு, சமுதாய ஒருமைப்பாடு, நல்ல தொடர்பு, உணரத்தக்க ஒருங்கிணைப்பு, சரிசம பங்கீடு, பாதுகாப்பான போக்குவரத்து மற்றும் இவையனைத்திற்கும் மேலாக நமது நாட்டின் தலையாய ஆட்சிப் பொறுப்பின் உரிமையாகத் திகழும் இறையாண்மை ஆகியவைகளை காத்திடும் வழிமுறைச் சாதனமாக அமையும். சாலை இணைப்புகளை உருவாக்குவதில் இத்துறை கண்ட, கடந்த 50 ஆண்டு கால அனுபவம் மக்கள் மனதில் நம்பிக்கைக்கான வித்திட்டுள்ளது. இதனால்தான் மக்களும் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் பணிகளில் உறுதியான நம்பிக்கை வைத்துள்ளனர். இப்பூவுலகின் "மாறுதல் ஒன்றுதான் நிச்சயமானது" என்ற தத்துவம் ஆண்டுக்கு ஆண்டு நெடுஞ்சாலைத் துறையின் சீரிய செயல்களில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இம்மாற்றங்களை நெடுஞ்சாலைத் துறையால் புதியதாக அமைக்கப்பட்டுள்ள சாலைகளின் தரத்தின் மூலமாகவும் நீடித்துழைக்கும் தன்மையாலும் எளிதில் கண்டு உணரலாம். இத்தகைய மாற்றத்தை அடைய அறிவியல் அணுகுமுறைகளும், தொழில்நுட்ப வழிமுறைகளும் அனைத்து நிலைகளிலும் கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வருவதால் இவையனைத்தும் சாலைப் பணிகளின் செலவை அதிகப்படுத்தியுள்ளது. இருப்பினும், சாலை இணையமானது பெருமளவிலான உபயோகிப்பாளர்களைக் கவரக்கூடிய இனமாக உள்ளதால் சாலைக் கட்டமைப்புப் பணிகளை அலட்சியப்படுத்தவும் இயலாது. அலட்சியப்படுத்தவும் கூடாது. சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்கு வரவு-செலவுத் திட்டத்தின்கீழ் நேரடியான

[*1999 ஏப்ரல் 12*

ஒதுக்கீடு செய்வதில் ஒருசில வரையறைகளைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டியுள்ளது. எனவே இதற்கு தனியார் தொழில் முனைவோர் மூலம் ஆதாரங்களைத் திரட்ட புதிய முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய சூழ்நிலையானது சாலை உள் கட்டமைப்பின் தோற்றத்தை உலகளாவிய சேவை முனைப்பாக மாற்றியதோடு, போட்டி மற்றும் தேர்ந்தெடுத்த ஒழுங்குமுறைகளைப் புரிந்து கொள்ளவும், நிதி உதவி வகைகள் மற்றும் உள் கட்டமைப்பு சேவைகளுக்கான சந்தைகளில் சிறந்தவற்றை உருவாக்குவதில் புதிய தொழில்நுட்பங்களை உபயோகித்தல் போன்ற மாற்றங்களை ஏற்படுத்துகிறது. இவ்வுண்மையைக் கருத்திற்கொண்டு, தமிழக அரசு, உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சித் திட்டங்களில் தனியார் ஈடுபாட்டினை ஊக்குவிக்கும் கொள்கையினை நடைமுறைப்படுத்துவதில் வருங்காலங்களில், மேலும் அன்னிய முதலீட்டினை ஈர்ப்பதோடு அல்லாமல், திட்டச் செயலாக்கம் மற்றும் இயக்கம் ஆகியவைகளில் அதிகரிக்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இதனால் நெடுஞ்சாலைத் துறை சாலைத் திட்டங்களை "கட்டுதல் உடமையாக்குதல்; இயக்குதல்; ஒப்படைத்தல்" அடிப்படையில் மேற்கொள்ள, எல் அண்டு டி, ஐ.சி.ஐ.சி.ஐ., ஐ.எல். அண்டு எப்.எஸ்., மெஸர்ஸ் கின்ஹில் இன்ஜினியர்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், ஆஸ்திரேலியா மற்றும் மலேசியாவிலுள்ள மெஸர்ஸ் தயா நிறுவனம் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைத்துள்ளது. தனியார் தொழில் முனைவோருக்கு அவர்களின் முதலீட்டினை அனைத்து வழிகளிலும் பாதுகாப்பாக திரும்பப் பெறவும் நீடித்த தன்மையுடனான சாலை இணையத்தை மக்களின் நலனுக்கும், இதன்மூலம் நாட்டின் நலனுக்கும் வழங்க இத்துறை உறுதியளிக்கிறது.

II. கொள்கை வரைமுறைகள்

நெடுஞ்சாலைத் துறை தனது கட்டுப்பாட்டில் உள்ள சாலை வலைப் பின்னலில் சாலைகள் அமைத்தல், மேம்படுத்துதல், புதுப்பித்தல், பராமரித்தல் போன்ற பணிகளைச் செய்து வருகிறது. இந்த சாலை வலைப்பின்னலில் பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறுபாலங்கள், இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள் மற்றும் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலங்கள் ஆகியவையும் அடங்கும்.

சாலை வலைப்பின்னலின் வகைப்பாடுகள் பின்வருமாறு பிரிக்கப்பட்டுள்ளன:

1999 ஏப்ரல் 12]

அ. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புற வெளிப்பகுதி)

ஆ. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புறம்)

இ. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

ஈ. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

உ. மாவட்ட இதர சாலைகள்

ஊ. இதர சாலைகள்

எ. பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள்

ஏ. இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள் மற்றும் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலங்கள்.

மேற்கூறிய ஒவ்வொரு வகைப்பாட்டுக்கும் கடைப்பிடிக்கப்படும் நெறிமுறைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

(அ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புற வெளிப்பகுதி)

பெரும் துறைமுகங்கள், அண்டை நாட்டின் நெடுஞ்சாலைகள், மாநில தலைநகரங்கள், பெரிய தொழிற்சாலைகள் மற்றும் சுற்றுலா மையங்கள் ஆகியவைகளை இணைக்கும் வண்ணம் நாட்டின் நீளவாக்கிலும் அகலவாக்கிலும் அமைக்கப்பட்டுள்ள மிக முக்கியமான பெருஞ்சாலைகள் இதில் அடங்கும்.

நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சி விரைவுபடுத்தப்பட்டு வருவதால், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்து பெருகி வருவதைக் கருத்தில்கொண்டு மைய அரசு இப்போக்குவரத்தின் பெருக்கத்திற்கு சமமாக தேசிய நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் தடைகளற்ற துரிதமான போக்குவரத்தை உறுதி செய்வதற்காக நவீன தொழில்நுட்பங்களையும் மேலாண் தொழில் நுணுக்கங்களையும் கடைப்பிடித்து, தேவைப்படும் இடங்களில் இடவசதிக்கேற்றபடி ஓடு தளங்களை அகலப்படுத்துதல் போக்குவரத்துத் தரங்களை பிரித்தனுப்புதல், புறவழிச்சாலைகள் அமைத்தல், பாலங்கள் கட்டுதல், தொடர்வண்டி இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் மேம்பாலம் அல்லது கீழ்ப்பாலம் அமைத்தல் போன்ற நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. தமிழ்நாடு அரசும் இப்பணிகளின் செயலாக்கத்திற்கு உதவிடும் வகையில் தேவையான அடிப்படை விவரங்களை மைய அரசுக்குத் தருவதோடு, தேசிய

[1999 ஏப்ரல் 12

நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் இடவசதிக்கேற்றபடி நான்கு வழிப்பாதையாக, ஆறு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்திட சிமெண்ட் கான்கிரீட் ஓடுதளம் போட ஆலோசனைகளையும் வழங்கி வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்தினைப் பெருக்கி அதன் மூலம் நாட்டின் ஒருமித்த மேம்பாட்டை அடையும் நோக்கத்தில் தமிழ்நாடு அரசு மிகுந்த ஆர்வம் காட்டி தூண்டுகோலாக இருந்து வருகிறது.

(ஆ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புறம்)

மக்கள் தொகை 20,000க்கு மேல் உள்ள நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதிகள் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புறப் பகுதிகளாக வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. மேற்கூறிய நகர்ப்புற தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதிகளும் "தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் கட்டமைப்பிலேயே" உள்ளடங்கும் என மைய அரசு அறிவித்துள்ளது. எனவே நகப்புறப் பகுதிகளில் அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதிகளிலும் பராமரித்தல்/மேம்படுத்துதல் ஆகிய பணிகளை மேற்கொள்ளுதல் மைய அரசின் முழுப் பொறுப்பாகும்.

(இ) மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.

மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், மாநிலத்தின் முக்கிய நகரங்கள், மாநிலத்தில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் அண்டை மாநிலங்களில் உள்ள நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவைகளை இணைக்கும் முக்கிய நெடுஞ்சாலைகள் இதில் அடங்கும். மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளமான 4192 கி.மீ.களில் 2910 கி.மீ. நீளச் சாலைகள் இருவழித்தட அகலமாகவோ அல்லது பலவழித்தட அகலமாகவோ உள்ளன. ஒரு வழித்தடமாக மீதமுள்ள 1282 கி.மீ. சாலைப்பகுதிகளை மாநில அரசு இருவழித்தட அகலமாகவோ அல்லது பலவழித்தட அகலமாகவோ அகலப்படுத்த தீர்மானித்துள்ளது.

(ஈ) மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

மாவட்டத்தின் உற்பத்தி மையங்கள் மற்றும் சந்தை மையங்கள் ஆகியவற்றிற்குச் செல்லும் சாலைகள் இந்த மையங்களை ஒன்றோடு ஒன்று இணைக்கும் சாலைகள் மற்றும் முக்கியமான நெடுஞ்சாலைகளோடு இணையும் சாலைகள் ஆகியவை இதில்

1999 ஏப்ரல் 12]

அடங்கும். மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மொத்த நீளமான 10051 கி.மீ சாலைகளில் 5672 கி.மீ. ஒருவழித்தட அகலமாகவோ 4379 கி.மீ. இருவழித்தட அகலமாகவோ அல்லது பலவழித்தட அகலமாகவோ உள்ளன. மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மாவட்ட அளவில் தடையின்றிப் பாயும் வள ஆதாரங்களை மேம்படுத்த பெரிதும் உதவுவதால் தமிழ்நாடு அரசு ஒருவழித்தட அகலமாக உள்ள மாவட்ட பெரிய சாலைகளை இடவசதிக்கேற்றபடியும், நிதிநிலைமைக்கேற்றபடியும், படிப்படியாக இருவழித்தட அகலமான சாலைகளாக விரிவுபடுத்த நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

(உ) மாவட்ட இதர சாலைகள்

கிராமப்புற உற்பத்தி மையங்களையும் சந்தை மையங்களையும் இணைக்கும் சாலைகள் வட்டத் தலைமையிடங்களை இணைக்கும் சாலைகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் தலைமையிடங்கள் மற்றும் இதர பெருஞ்சாலைகளை இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியன இதில் அடங்கும். இன்றைய நிலைமையில் மாவட்ட இதர சாலைகளின் மொத்த நீளமான 40820 கி.மீ.களில் மிகக்குறைந்த அளவேயான 784 கி.மீ. சாலைகள் மட்டும் இருவழித்தட அகலமாகவோ அல்லது பலவழித்தட அகலமாகவோ உள்ளன. கிராமப்புறப் பகுதிகளில் இச்சாலைகள் வளமான பொருளாதார மேம்பாட்டினைத் தூண்டுவதாக அமைந்திருப்பதால் தமிழ்நாடு அரசு இச்சாலைகளை அகலப்படுத்திடவும், மேம்படுத்திடவும் மிகுந்த ஆர்வம் காட்டி வருகிறது. இதற்காக நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து கடன் வசதி பெறுவதோடு அரசின் பங்காக குறிப்பிட்ட விழுக்காடு நிதி ஒதுக்கீடும் செய்து வருகிறது.

(ஊ) இதர சாலைகள்

கிராமப்புறப் பகுதிகளையும் தொகுப்பு கிராமங்களையும் இணைக்கும் சாலைகள் மற்றும் அருகில் அமைந்துள்ள முக்கிய பெருஞ்சாலைகளை இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியன இதில் அடங்கும். இவ்வகைச் சாலைகள் ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் ஊராட்சிப் பகுதிகளில் உள்ளனவாகும். ஊரகச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் 500-க்கும் மேலான மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்குச் சாலைத் தொடர்புகள் அமைத்துத் தரும் பணிகளையும் நெடுஞ்சாலைத் துறை செயல்படுத்துகிறது.

[1999 ஏப்ரல் 12

(எ) பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள் மற்றும் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலங்கள்.

சாலைகளின் நேர்ப்பாடுகளில் நீர் ஆதாரங்களோ, தொடர்வண்டிப் பாதைகளோ குறுக்கிடுவது இயற்கையானது ஆகும். எனவே, இந்த இடர்ப்பாடுகளை தவிர்ப்பதற்காக நெடுஞ்சாலைத் துறை சாலையின் நேர்ப்பாட்டில் பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள் மற்றும் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலங்கள் ஆகியவற்றை இடவசதிக்கேற்றபடி கட்டும் பணியையும் செய்து வருகிறது. அரசுச் சாலைகளில் பல்லாண்டுகட்கு முன்னர் கட்டப்பட்டுள்ள 3458 பாலங்கள் மிகவும் பழுதடைந்து திரும்பக் கட்டப்பட வேண்டிய நிலையில் உள்ளதென ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது.

(ஏ) இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள், மற்றும் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலங்கள்

அரசுச் சாலைகளில், ஒரு லட்சம் மற்றும் அதற்கும் மேற்பட்ட இரயில் ஊர்தி அலகுகள் கொண்ட இருப்புப் பாதைக் கடவுகட்குப் பதிலாக இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டும் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. நிதி வளம் மற்றும் பணிகளின் முக்கியத்துவம் ஆகியவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு, முன்னுரிமை அடிப்படையில், “இருப்புப்பாதைப் பணிகள் திட்டத்தில்” இப்பணிகள் சேர்க்கப்படுகின்றன. அணுகு சாலைகள் உட்பட இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும் மைய அரசின் இருப்புப்பாதைகள் அமைச்சகமும் சமமாக 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்கின்றன, மைய அரசின் இருப்புப்பாதை பாதுகாப்புப் பணிகள் நிதியிலிருந்து பணியாளர் நியமிக்கப்படாத இருப்புப்பாதை கடவுகளைப் பராமரித்தல், தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல் ஆகிய பணிகளுக்காக மாநில அரசுக்காகும் செலவினங்களை மாநில அரசு திரும்பப் பெற வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து எட்டு விழுக்காடு தொகை, தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல் மற்றும் பணியாளர் நியமிக்கப்படாத இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்குப் பணியாளரை நியமித்தல் முதலிய பணிகளுக்காக மாநில அரசுக்கு வழங்குவதற்காக ஒதுக்கப்படுகின்றது.

1999 ஏப்ரல் 12]

III. திட்ட உறை வடிவுகள்

கொள்கை வரைமுறைப் பகுதிகள் விளக்கப்பட்ட நோக்கத்தினை அடையும் பொருட்டு பின்வரும் திட்டங்களை 1999-2000-ல் செயல்படுத்திடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்புறம் அல்லாத பகுதி)

தமிழகத்தில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 2562 கி.மீ ஆக இருந்தது. இவற்றோடுகூட 1200 கி.மீ. நீள மாநில அரசுச் சாலைகளை மைய அரசு தனது 06-01-1999 நாளிட்ட அறிவிக்கை மூலம் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக அறிவித்துள்ளது. மைய அரசால் ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் நிதியினைக் கொண்டு மாநிலத்திலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் பராமரிப்பு மற்றும் புதுப்பித்தல் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

புக்கத்துறையிலிருந்து திண்டிவனம், திருச்சி மற்றும் மதுரை வரையுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45ல் நான்கு வழித்தட அகலச் சாலையாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல்

மைய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் புக்கத்துறையிலிருந்து திண்டிவனம் வரையுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45-ல் கி.மீ. 67/0 முதல் 122/0 வரை நான்கு வழித்தடமாக அகலப்படுத்தும் பணியை “கட்டுதல்—இயக்குதல்—ஒப்படைத்தல் (B.O.T.) அடிப்படையில் மேற்கொள்ள இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுவிடம் ஒப்படைத்துள்ளது. மைய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் கி.மீ. 27/8 முதல் 122/0 வரையுள்ள சாலையை இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுவிடம் ஒப்படைப்பதற்கு அறிவிக்கை வெளியிட்டுள்ளது. இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழு கி.மீ. 27/8 முதல் 122/0 வரையிலுள்ள சாலைப் பகுதியில் சுங்கம் வசூலிக்கும் உரிமையையும், கி.மீ. 67/0 முதல் 122/0 வரையுள்ள சாலையை நான்கு வழிப்பாதையாக மேம்படுத்துவதற்கும், கி.மீ. 27/8 முதல் 67/0 வரை சாலை பராமரிப்பதற்கும் தகுதியுள்ள தனியார் நிறுவனத்திற்கு ஒப்படைக்க உள்ளது.

மைய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம், திருச்சியிலிருந்து மேலூர் வழியாக மதுரை வரையுள்ள புதிதாக

[1999 ஏப்ரல் 12

அனுமதிக்கப்பட்ட தேசிய நெடுஞ்சாலை-45Bல் நான்கு வழித்தடமாக அகலப்படுத்தும் பணியை மேற்கொள்ள 'இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுவிடம்' ஒப்படைத்துள்ளது. இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுவும் இப்பணியின் ஆய்வு அறிக்கை தயாரிக்கும் வேலையை உலக வங்கியின் மூன்றாவது கடன் நிதியுதவியின்கீழ் மேற்கொள்ள தனியார் கலந்துரை நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த ஆய்வு அறிக்கை தயாரிக்கும் பணியின் கால அளவு ஒரு வருடம் ஆகும். 1999-2000-ல் இதன் அறிக்கை கிடைத்துவிடும்.

2. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

இன்றைய நிலவரப்படி மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 4192 கி.மீ. ஆகும். 1999-2000 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 119.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 3 பாலங்கள் அமைக்கும் பணிகளும் ஒரு சாலை மேம்பாட்டு பணியும் மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது.

இப்பணிகளுக்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 186.86 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

இன்றைய நிலவரப்படி மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மொத்த நீளம் 10051 கி.மீ. ஆகும்.

1999-2000 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 492.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 11 சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பணிகளுக்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 275.22 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

4. மாவட்ட இதர சாலைகள்

இன்றைய நிலவரப்படி மாவட்ட இதர சாலைகளின் மொத்த நீளம் 40820 கி.மீ. ஆகும். 1999-2000 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 184.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 4 சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 343.85 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1999 ஏப்ரல் 12]

5. இதர சாலைகள்

ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளில் ரூ. 50,000-க்கு மேல் மதிப்புடைய பெரிய/சிறிய பாலங்கள், தாம்போகிகள், சிறுபாலங்கள் கட்டுதல் மற்றும் சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் போன்ற மூலப்பணிகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் செயல்படுத்திட எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. 1999-2000 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 50.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான, ஒரு சாலை மேம்பாட்டுப் பணிக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 49.03 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6. பாலங்கள்

அரசுச் சாலைகளில் பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்—

1999-2000 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 477.00 இலட்சம் மொத்த மதிப்பிலான 10 பாலங்கள் திரும்பக் கட்டும் பணிகளை மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 245.19 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல்.

செயின்ட் தாமஸ் மலை தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில், இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணிக்காக நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இப்பணிக்கு ரூ. 2.50 கோடிக்கு மதிப்பீடு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டதும் இப்பணி செயலாக்கப்படும்.

அரக்கோணத்தில், ரூ. 10.175 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம் கட்டும் பணி முடிவடையும் நிலையிலுள்ளது.

திருவாரூர் நகரில் ரூ. 5.00 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணிக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்காகும் முழுச்செலவினத்தையும் தமிழக அரசே ஏற்கும். தற்போது செயலாக்கம் நடைபெற்று வரும் இப்பாலம் கட்டும் பணி, 1999-2000 ஆம் நிதியாண்டில் முழுமையாக முடிக்கப்படும்.

[1999 ஏப்ரல் 12

திண்டிவனத்தில் பாண்டிச்சேரி-கிருட்டிணகிரி சாலையில் (தேசிய நெடுஞ்சாலை-66) குறுக்கே தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுக்குப் பதிலாக ஒரு இரயில்வே மேம்பாலமும் தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45 சந்திப்பில் இணைக்கும் பரிமாற்றப் பாலமும் ரூ. 19.89 கோடி செலவில் "பொருளாதார மற்றும் பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின்" கீழ் மாநில அரசு மற்றும் மைய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து மற்றும் இருப்புப்பாதை அமைச்சகங்களின் நிதியுதவியுடன் மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. 60 விழுக்காடு முடிக்கப்பட்டுள்ள இப்பணியை 2000 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் முழுமையாக முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. விழுப்புரத்தில் கீழ்ப்பெரும்பாக்கம் அருகில் ரூ. 6.50 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணி 1997-98 ஆம் ஆண்டு இருப்புப்பாதைகள் அமைப்புப் பணிகள் திட்டத்தில் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு பணியில் 50 விழுக்காடு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. திருப்பாதிரிப்புலியூர் தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில், கடலூர்-திருக்கோவிலூர் அணைக்கட்டு சாலையில், இருப்புப்பாதை மேம்பாலம் அமைக்கும் பணிக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு, இப்பணிக்குத் தேவைப்படும் நிலத்தை கையகப்படுத்திட ரூ. 1.20 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு நிலம் கையகப்படுத்தும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

விருதுநகர் மற்றும் சங்கரலிங்கபுரம் தொடர்வண்டி நிலையங்களுக்கிடையே ரூ. 7.40 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம் கட்டும் பணிக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு நடைபெற்று வருகிறது. அதேபோல் சிதம்பரம் தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில் ரூ. 10.00 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம் கட்டும் பணியை 1996-97 ஆம் ஆண்டில் இருப்புப்பாதைகள் அமைச்சகப் பணிகள் திட்டத்தில் மேற்கொள்ள மைய அரசு ஒப்புதலளித்துள்ளது. இப்பணி மாநில அரசின் ஒப்பதலுடன் 1999-2000 ஆம் ஆண்டு செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள், கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டும் திட்டத்திற்கென ரூ. 1227.88 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் (நபார்டு) கடனுதவியுடன் மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் அச்சாலைகளின் பாலங்கள் அமைத்தல் அல்லது திரும்பக் கட்டுதல்.

1999 ஏப்ரல் 12]

கடந்த 1996-97 மற்றும் 1997-98 ஆம் ஆண்டில் நபார்டு வங்கியின் ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-2-ல் கடன் நிதியுதவியின்கீழ் 2823 கி.மீ. நீளமுள்ள மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட இதர சாலைகளை உறுதிப்படுத்தும் பணிகளும் மற்றும் அச்சாலையில் 8 முக்கிய பாலங்களை கட்டுவதற்கு ரூ. 157.53 கோடி கடன் உதவியுடன் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. மேற்கொள்ளப்பட்ட பணிகள் யாவும் செவ்வனே நடைபெற்று வருகின்றன. சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் மிக விரைவில் முடித்துவிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

1998-99 ஆம் ஆண்டில், நபார்டு வங்கியில் ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-3-ன்கீழ் புதுக்கோட்டை, சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மற்றும் கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களில் 366.58 கி.மீ. நீளமுள்ள, மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்பாடு செய்யவும் மற்றும் தமிழகத்தின் 25 மாவட்டங்களில் 53 முக்கிய பாலங்கள் அமைத்தல் அல்லது திரும்பக் கட்டுவதற்கான ரூ. 125.77 கோடி மொத்த மதிப்பீட்டிலான பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாலைப் பணிகளை 1999-2000 ஆவது நிதியாண்டிற்குள்ளும் பாலப் பணிகளை டிசம்பர் 2000-க்குள்ளும் முடித்துவிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் கட்டப்பட உள்ள 104 பாலங்களில் நபார்டு கடன் உதவியுடன் கட்டப்பட உள்ள 54 பாலப் பணிகள் பற்றிய விவரம்.

நபார்டு வங்கியின் ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி 2 மற்றும் 3-ன்கீழ் தமிழகத்தின் 25 மாவட்டங்களில் 54 பெரிய பணிகளுக்கு ரூ. 99.50 கோடிக்கு அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 54 பாலப் பணிகளை தொகுப்புகளாக ஒன்றிணைத்து, அவற்றில் 29 பாலப்பணிகளுக்கு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் இறுதி செய்யப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 25 பாலப் பணிகளுக்கு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் விரைவில் இறுதி செய்யப்படவுள்ளது. இந்த 54 பாலப் பணிகளும் டிசம்பர் 2000-த்திற்குள் முடித்துவிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மேலும், தமிழகத்தில் 22 மாவட்டங்களில் மிக முக்கியமான 67 பாலங்கள் கட்டவும் திரும்பக் கட்டவும் 184 கி.மீ. நீளமுள்ள 28 சாலைகளை மேம்பாடு செய்யவும், நபார்டு வங்கியின் ஊரக உள்கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி 4-ல் ரூ. 75.65 கோடி கடனுதவியுடன் மேற்கொள்ள திட்டம் அங்கீகரிக்கப்பட்டு ஏற்கெனவே சில பணிகள் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. மீதிப் பணிகள் விரைவில் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

[1999 ஏப்ரல் 12

1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 11600.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் கட்டப்பட உள்ள 104 பாலங்களில் ஹட்கோ கடனுதவியுடன் கட்டப்படவுள்ள 50 பாலங்கள் பற்றிய விவரம்

1997-98 ஆம் நிதியாண்டில், வீட்டு வசதி மற்றும் நகரப்புற வளர்ச்சிக் கழகத்தின் கடன் நிதியுதவியுடன் ரூ.260.71 கோடி மதிப்பீட்டிலான 50 பாலங்கள் கட்டுதல்/திரும்பக் கட்டுதல் எனும் மிகப் பெருந்திட்டம் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. இந்தப் பாலக் கட்டுமானத் திட்டத்திற்கு, விரிவான மதிப்பீடுகள், ஒப்பந்த ஆவணங்கள் தயாரித்தல் மற்றும் திட்டத்தை மதிப்பாய்வு செய்தல் முதலிய பணிகள் தனியார் கலந்துரை நிறுவனங்கள் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இந்த 50 பாலப் பணிகளில் 31 பாலப் பணிகளுக்கான ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் இறுதி செய்யப்பட்டுள்ளன. இந்த 50 பாலங்கள் கட்டும் பணிகளும் டிசம்பர் இரண்டாயிரத்துக்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

வீட்டு வசதி மற்றும் நகரப்புற வளர்ச்சிக் கழகத்தின் (ஹட்கோ) கடனுதவியுடன் சென்னை மாநகரை வந்தடையும் ஆரச் சாலைகள் மேம்படுத்துதல்

சென்னையிலும் அதன் சுற்றுப்புறங்களிலும் காணப்படும் போக்குவரத்து நெரிசலின் காரணமாக சென்னை மாநகரத்தை சுற்றியமைத்து சென்னை மாநகரத்தை வந்தடையும் அனைத்து ஆரச் சாலைகளையும் உறுதிப் படுத்துவதும் அகலப்படுத்துவதும் அத்தியாவசியமாகி விட்டது. சாலைத் தொகுப்புகளின் மேம்பாடானது தொழில் வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாததாக உள்ளதால், தமிழக அரசு, சென்னை மாநகரை சுற்றியமைத்து சென்னை மாநகரை வந்தடையும் 251.60 கி.மீ. நீள அரசுச் சாலைகளை ரூ. 212.54 கோடி செலவில் மேம்படுத்தும் திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்புதலளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்காக வீட்டு வசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சிக் கழகத்தில் (ஹட்கோ) கடன் நிதியுதவியாக 70 சதவீதம் (ரூ. 148 கோடி) பெறப்படவுள்ளது. இப்பணி நான்கு தொகுப்புகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு, இவற்றிற்கான விரிவான திட்ட அறிக்கை மற்றும் ஒப்பந்த ஆவணங்கள் தயாரிக்கும் பணிகளை மேற்கொள்ள கலந்துரை நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டன. இதனைத் தொடர்ந்து ஒப்பந்தங்கள் கோரப்பட்டு, அவை தற்போது ஆய்வில் உள்ளன.

இப்பணிகள் 1999 ஏப்ரல் மாதத்தில் தொடங்கப்பட்டுவிடும்.

1999 ஏப்ரல் 12]

7. சிறப்புப் பகுதிகளில் சாலைகள்

புறவழிச் சாலைகள்

ஊர்திகளின் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு புறவழிச் சாலைகள் அமைப்பது அத்தியாவசியமாகிறது. புறவழிச் சாலைகள் அமைக்க நிலங்கள் கையகப்படுத்த வேண்டியிருப்பதால் ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் புறவழிச் சாலைகள் அமைக்க நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதற்காக ரூ. 2.18 கோடி நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், கும்பகோணம், பழனி மற்றும் செய்யார் ஆகிய நகரங்களில் புறவழிச் சாலைகள் அமைக்க நிலங்கள் கையகப்படுத்த ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றில் கும்பகோணம் புறவழிச் சாலை அமைக்கத் தேவையான நிலத்தை கையகப்படுத்தும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. பழனி மற்றும் செய்யார் புறவழிச் சாலைகள் அமைத்திட தேவைப்படும் நிலங்கள் கையகப்படுத்தும் பணிகள் நடைபெற்று, முடியும் நிலையில் உள்ளன.

இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் அடையாள ஒதுக்கீடாக ஓராயிரம் ரூபாய்கள் நிதி ஒதுக்கீடு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

தொழிற்சாலைப் பகுதிகளில் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

இத்திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 8.88 கோடி மொத்த மதிப்பிலான 69.75 கி.மீ. நீள அரசுச் சாலைகளை அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்தும் பணிகளை மேற்கொள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. கி.மீ. 26/0-49/0 வரையில் உள்ள விருத்தாசலம்-தொழுதூர் சாலையை அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்தும் பணிக்கு மதிப்பிடப்பட்டுள்ள மொத்த தொகையான ரூ. 6.50 கோடியில், திருவாளர்கள் இந்தியா சிமெண்ட்ஸ் மற்றும் ராம்கோ சிமெண்ட்ஸ் ஆகிய இரு நிறுவனங்களும் சேர்ந்து ரூ. 3.00 கோடியை அவர்களது பங்காக அளிக்க முன்வந்துள்ளனர். மேலும் இத்திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 345.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் திருநீர்மலை சாலை கி.மீ. 20/8 மிதல் கி.மீ. 24/8 வரையும், திருநீர்மலை-திருமுடிவாக்கம் சாலை கி.மீ. 24/8 முதல் கி.மீ. 28/0 வரையும் மேம்படுத்தும் பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளில் 60 விழுக்காடு முடிக்கப்பட்டு மீதமுள்ள பணிகள் 30-6-1999க்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இதைத் தவிர, கடலூர் மாவட்டத்தில் தமிழ்நாடு தொழில் முதலீட்டுக் கழகம் மற்றும் திருவாளர்கள் நாகார்ஜுனா குரூப் ஐதராபாத் நிறுவனத்தோடு கூட்டு முயற்சியாக தொடங்கப்படவிருக்கும் திருவாளர்கள் பெண்ணாறு சுத்திகரிப்பு ஆலை அமையவிருக்கும் இடத்தில் மொத்த நீளம் 3.5 கிலோமீட்டர் அளவிற்கு செல்கின்ற ஆலப்பாக்கம் ரயில்வே ஊட்டுச்சாலை (கி.மீ. 0/0-0/524) மற்றும் திருச்சோர்புரம் வழியாக செல்லும் ஆலப்பாக்கம் பெரியகுப்பம் சாலை (கி.மீ. 0/0-2/8) ஆகியவைகளை ஓர் உயர்மட்டப் பாலத்தோடு மேம்பாடு செய்வதற்காக ரூ. 365 இலட்சங்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்காகும் செலவில் திருவாளர்கள் பெண்ணாறு சுத்திகரிப்பு ஆலை தனது பங்கினை வழங்க இசைவு தெரிவித்துள்ளதின்பேரில் இக்கருத்துரு தீவிர ஆலோசனையில் உள்ளது.

1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட நிதி ஒதுக்கீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூபாய் ஐம்பத்தோராயிரம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

விபத்து நேரக்கூடிய பகுதிகளை மேம்பாடு செய்தல்

1995-96-ல், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உதவியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாலைகளின் நேர்ப்பாட்டு ஆய்வில் 410 இடங்கள் விபத்து நேரக்கூடிய பகுதிகளாக கண்டறியப்பட்டுள்ளன. இந்த 410 இடங்களில் 402 இடங்கள் படிப்படியாக மேம்படுத்தப்பட்டு மீதி 8 இடங்களை 1999-2000-ல் மேம்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 40.95 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

அண்ணா சாலையில் நான்கு வழிப்பாதை அமைத்தல் (சென்னை)

அண்ணா சாலையில் மருத்துவப் பணிகள் இயக்குநர் (DMS) அலுவலகத்திற்கும் உஸ்மான் சாலை சந்திப்பிற்கும் இடைப்பட்ட பகுதியில் ஊர்திகளின் போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்த்திட ரூ. 1.59 கோடி மதிப்பீட்டில் அண்ணா சாலையை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துவதற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணி முடிவடையும் தருவாயிலுள்ளது.

பொருளாதார மற்றும் பன்மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைத் திட்டம்

திருப்பூர் நகரில் சாலை உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சிப் பணிகளை மேற்கொள்ளுதல்

தமிழ்நாட்டில் திருப்பூர் நகரம் நெசவு மற்றும் பின்னலாடை ஏற்றுமதிக்குப் பெயர் பெற்றதாகும். இந்த ஏற்றுமதியின் மூலம் ஆண்டுதோறும் அந்நியச் செலாவணி ஈட்டப்படுகின்றது. திருப்பூர் நகருக்குள்ளும் அதனைச் சுற்றியும் அமைந்துள்ள சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்காக முதல் கட்டமாக ரூ. 15.00 கோடி மதிப்பிலான திட்டத்திற்கு மைய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான தொகையில் 50 விழுக்காடு தொகையை அதாவது ரூ. 7.50 கோடி செலவினத்தை மைய அரசு கடன் நிதி உதவியாக பொருளாதார மற்றும் பன்மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின்கீழ் அளிக்க ஒப்புக்கொண்டுள்ளது. மீதமுள்ள 50 விழுக்காடு செலவினத்தை மாநில அரசு ஏற்றுக் கொள்ளும். இப்பணிகள் ஏழு தொகுப்புகளாக பிரிக்கப்பட்டு பல்வேறு நிலைகளில் செயலாக்கப்பட்டு முன்னேற்றத்தில் உள்ளது.

1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 24.78 லட்சங்கள் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

8. சிறப்பு சாலைத் திட்டங்கள்

தமிழ்நாடு சாலைத் தொகுப்புத் திட்டம்

தமிழகத்திலுள்ள சாலைகளின் தரத்தை மேம்படுத்தி, உறுதிப்படுத்தும் பொருட்டு, கலந்துரைப்பவர் (Consultant) மூலம் பிப்ரவரி 1995-ல் முன்னிலைத் திட்ட ஆய்வு (stratagic option study) மேற்கொள்ளப்பட்டு முன்னிலைத் திட்ட ஆய்வறிக்கை ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டது. இந்த ஆய்வின் அடிப்படையில், 3238 கி.மீ. நீளமுள்ள 23 சாலை வழித்தடங்கள் மேம்படுத்தப்பட வேண்டுமென கண்டறியப்பட்டுள்ளது. உலக வங்கி இந்த ஆய்வினை ஏற்றுக் கொண்டு, மேற்கூறிய 3238 கி.மீ. நீளச் சாலை வழித்தடங்களுக்கான பொருளாதார சாத்தியக்கூறு அறிக்கை தயாரிக்கும் பணிக்கு ஒப்புதல் வழங்கியதில் 1500 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைப் பகுதியை மேம்படுத்தும் பணிக்கு நிதியுதவி வழங்க ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. இப்பணி திருவாளர்கள் கின்ஹில் இன்ஜினியர்ஸ்

புரொபரைட்டரி லிமிடெட், ஆஸ்திரேலியா, எனும் நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. உலக வங்கி திட்ட கடன் நிதி 42 கோடி டாலர் (ரூ.1680) என்று தோராயமாக வழங்கியுள்ளதால், 1500 கி.மீ. சாலைகளுக்குப் பதிலாக 1280 கி.மீ. சாலைகள் மேம்பாடு செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இந்த 1280 கி.மீ. நீளமுடைய சாலைகள் மூன்று கட்டப் பணிகளாக பிரிக்கப்பட்டு, முதற்கட்டப் பணியில் 375 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலையும், முதற்கட்ட தொடர்ச்சிப் பணியில் 375 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலையும், இரண்டாம் கட்டப் பணியில் 530 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலையும் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு மேம்பாடு செய்யும் வகையில் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்திற்கான பொருளாதார சாத்தியக்கூறு அறிக்கை மற்றும் கடலூர் முதல் தூத்துக்குடி வரை உள்ள 375 கி.மீ. நீள முதற்கட்டப்பணி (Phase I) சாலைக்கான விரிவான பொறியியல் அறிக்கை தயாரிக்கும் பணி தனியார் கலந்துரைப்பாளரால் முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆற்காடு-செங்கம் போளூர்-ஆசனூர், விருத்தாசலம்-திருவாவூர் மற்றும் ஜெயங்கொண்ட சோழபுரம்-அரியலூர் ஆகிய முதற்கட்ட தொடர்ச்சிப் பணி (Phase-IA) சாலைக்கான விரிவான பொறியியல் அறிக்கை தயாரிக்கும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. இதில் பதினோரு புறவழிச் சாலைகளுக்கான பொருளாதார சாத்தியக்கூறு அறிக்கை தயாரிக்கும் பணியும் அடங்கும். இந்த அறிக்கை 31-3-1999 அன்று தயாரித்து திட்டமிட்டபடி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்திற்கான நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் சம்பந்தப்பட்ட பணிகளை மேற்கொள்ளுவதற்கு வருவாய்த் துறை மற்றும் வனத் துறைப் பணியாளர்கள் ஏற்கெனவே நியமிக்கப்பட்டு பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

மேற்குறிப்பிட்டுள்ள தமிழ்நாடு சாலைத் தொகுப்பு திட்டத்தை உலக வங்கி நிதியுதவியுடன் மேற்கொள்வதற்கு ஏதுவாக நெடுஞ்சாலைத் துறை பொறியாளர்கள் மற்றும் அலுவலர்களுக்கும் பயிற்சி அளித்தல் மற்றும் அடிப்படை வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்காக ஆய்வுப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஒரு பன்னாட்டு நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு அதற்கென ரூ.3.49 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றும் பொறுப்பினை தகுதி வாய்ந்த ஒப்பந்தக்காரரிடம் ஒப்படைக்கவும் அதனை மேற்பார்வையிடும் பணியை ஒரு தனியார் கலந்துரைப்பவரிடம் ஒப்படைக்கவும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டம் இந்த நிதியாண்டில் தொடங்கப்பட்டு செயல்பட முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இவை தவிர போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சில சாலைகளை பராமரிப்பு செய்வதற்காக உலக வங்கி ரூ.160 கோடி ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இதற்கான வடிவமைப்பு மற்றும் மேற்பார்வையிடும் பணிகளை ஒரு தனியார் கலந்துரைப்பவர் மூலம் செயல்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு சாலைத் தொகுப்புத் திட்ட அலுவலகக் கட்டடப் பணிக்காக உலக வங்கி ரூ.4,00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இதற்கான வரைபடம் மற்றும் ரூ.4.38 கோடிக்கான திட்ட மதிப்பீடும் உலக வங்கியின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. தேவையான கூடுதல் விவரங்களும் வங்கிக்கு தரப்பட்டுள்ளன.

இத்திட்டம் முன்தகுதி பெற்ற ஒப்பந்தக்காரர்கள், மற்றும் மேற்பார்வை கலந்துரைப்பவர் மூலம் செயல்படுத்தப்பட உள்ளது. முதற்கட்டப் பணி மற்றும் முதற்கட்டத் தொடர்ச்சிப் பணி சாலைகளுக்கான கட்டுமானப் பணி 1999-2000 நிதியாண்டில் ஆரம்பிக்கப்படும் இதற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.25 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டப் பணிகள் உலக வங்கியின் கடன் நிதி உதவியுடன் சென்னை, மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, திருப்பூர், சேலம், ஈரோடு மற்றும் வேலூர் ஆகிய பத்து நகரங்களில் செயலாக்கப்படுகின்றன. தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சி திட்டக் கூறுகளில் சாலைத் தொடர்பு மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்துக்கான மேலாண்மை செயல் திட்டம் (TRAMP) ஒன்றாகும். இத்திட்டக் கூறு நெடுஞ்சாலைத் துறையின் தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சி திட்டப் பிரிவில் 1988-99 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்படுகின்றது. உலக வங்கி நிதி உதவி 30-9-1997-ல் முடிவடைந்து விட்டது. எனவே மீதமுள்ள பணிகள் தமிழ்நாடு அரசின் நிதி ஒதுக்கீட்டிலிருந்து தொடர்ந்து நடத்தப்பட்டு முடிக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் இரண்டு முக்கிய இருப்புப்பாதை மேம்பாலப் பணிகளான ராயபுரம் மற்றும் கிண்டி பணிகள் விரைவாக நடைபெற்று வருகின்றன. இரயில்வே துறையினரால் கட்டப்பட்டு வரும் பாலங்களின் பணி தாமதப்படுவதால் இப்பணிகளின் இத்துறையிலான முன்னேற்றம் தடைபடுகிறது. 5 பணிகள் 1999-2000

[1999 ஏப்ரல் 12

ஆம் ஆண்டில் தொடரப்பட உள்ளன. 1999-2000 ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ.1628.37 லட்சங்கள் ஆகும்.

வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய, வங்கியின் (நபார்டு) கடனுதவியுடன் ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம்

கிராமங்களே நமது நாட்டின் உயிர்நாடி ஊரகச் சாலைகளே அக்கிராமங்களின் உயர்த் துடிப்பு. தமிழகத்தில் விவசாயத்தையே தொழிலாகக் கொண்ட கிராமங்கள் பெருமளவில் இருப்பதால், அக்கிராமங்களில் விளையும் விவசாய விளை பொருட்களை, நகரங்களுக்கு விரைவாக எடுத்துச்செல்ல வசதியாக கிராமச் சாலைகளை அனைத்து பருவகாலங்களுக்கு ஏற்றவாறு தார்ச் சாலைகளாக மாற்ற வேண்டியது மிகவும் அவசியமானதொன்றாகும். கிராமச் சாலைகள் கீழ்க்கண்ட மூன்று திட்டங்களின்கீழ் தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்தப்படுகின்றன.

(அ) ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்

(ஆ) சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்

(இ) பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்.

(அ) ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்

ஒன்றியச் சாலைகளை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்து தார்ச் சாலையாக மேம்பாடு செய்வதற்கு கீழ்க்கண்ட நிபந்தனைகள் ஏற்புடையனவாக இருக்க வேண்டும்.

(i) 1991 ஆம் ஆண்டு மக்கட்தொகை கணக்கீட்டின்படி 1000-க்கு மேற்பட்ட மக்கட் தொகை கொண்ட கிராமங்கள்.

(ii) அமைக்கப்பட வேண்டிய சாலைகளின் நீளம் 1.60 கி.மீ. நீளத்திற்கு மேல் இருத்தல் வேண்டும்.

(iii) ஏற்கெனவே, மேற்படி கிராமங்கள் தார்ச் சாலைகளினால் இணைப்பு பெற்று இருத்தல் கூடாது.

1998-99 நிதியாண்டில் 1991 ஆம் ஆண்டு மக்கட்தொகை கணக்கீட்டின்படி 1000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கட்தொகை கொண்ட 301 கிராமங்கள் பயன்பெறும் வகையில் 704.20 கி.மீ. நீளத்திற்கு தார்ச் சாலை அமைக்கும் பொருட்டு ரூ.53.73 கோடி செலவில் வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் (நபார்டு) கடன் நிதி உதவி பெற்று (ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-3) மேற்படி

1999 ஏப்ரல் 12]

பணிகள் யாவும் முடிவடையும் தருவாயிலுள்ளன. கடந்த ஆண்டு நிதி நிலை அறிக்கையின்போது, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்தபடி, 1000-க்கும் மேல் மக்கட்தொகை கொண்ட அனைத்து கிராமங்களுக்கும் தார்ச் சாலை இணைப்பு வசதி அளிக்கப்பட்டு விடும். இச்சாலைகள் அனைத்தையும் இவ்வாண்டிலிருந்து நெடுஞ்சாலைத் துறையே பாராமரிக்கலாம் என ஆராய்ந்து வருகிறது.

மேலும் அந்நிதி நிலை அறிக்கையில் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அறிவித்தபடி மக்கட்தொகை 500-1000 வரை உள்ள 4986 கிராமங்களுக்கு தார்ச் சாலை இணைப்பு வசதிகள் ஏற்படுத்தித் தரும் வகையில், முதற்கட்டமாக நடப்பாண்டில் வேளாண்மை மற்றும ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் கடனுதவி பெற்று, 340 கிராமங்கள் பயன்பெறும் வகையில் 456 கி.மீ. நீளமுள்ள தார்ச் சாலைகள் அமைப்பதற்கு ரூ.6849.35 இலட்சங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் கடன் உதவியுடன் சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்

கிராம மக்கட்தொகையில் 50 விழுக்காட்டிற்கு அதிகமாக ஆதி திராவிடர் மக்கட்தொகை உள்ள கிராமங்களுக்கு தார்ச் சாலை வசதி செய்திட இத்திட்டம் வழி வகுக்கிறது. 1998-99 ஆம் ஆண்டு வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் நிதி உதவி பெற்று (ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-3) 190.30 கி.மீ. நீளத்திற்கு அனைத்து பருவகாலங்களுக்கும் ஏற்றவாறு தார்ச் சாலைகள் அமைக்கும் பணி ரூ.16.20 கோடி செலவில் மேற்கொள்ளப்பட்டு, இப்பணிகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

1999-2000 ஆம் ஆண்டில் வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் நிதி உதவி பெற்று (ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-4) 203 கி.மீ. நீளத்திற்கு அனைத்து பருவகாலங்களுக்கும் ஏற்றவாறு தார்ச் சாலைகள் அமைப்பதற்கு ரூ.30.34 கோடி கோரப்பட்டுள்ளது.

(இ) வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் கடன் நிதியுதவியுடன் பேருந்து வழித்தட சாலைகளை மேம்படுத்தி பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளும் திட்டம்

இத்திட்டத்தின்கீழ் மூன்று ஆண்டுகட்கும் மேலாக பேருந்துகள் சென்று வரும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் தார்ச் சாலைகளாக

[1999 ஏப்ரல் 12

மேம்படுத்துவதற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறது. 1998-99 ஆம் ஆண்டு வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் நிதி உதவி பெற்று (ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-3) 391.90 கி.மீ. நீளத்திற்கு தார்ச் சாலைகள் ரூ.29.18 கோடி செலவில் மேற்கொள்ளப்பட்டு இப்பணிகள் யாவும் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. 1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கு வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் நிதி உதவி பெற்று (ஊரக உள் கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி-4) 348 கி.மீ. நீளமுள்ள தார்ச் சாலைகள் அமைப்பதற்கு ரூ.4116.95 இலட்சங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

மேற்கண்ட மூன்று திட்டத்தின்கீழ் செயல்படுத்தப்படும் சாலைகள் அனைத்தும், இதர மாவட்ட சாலைகளின் தரத்திற்கு மேம்பாடு செய்யப்படுகின்றன.

தமிழ்நாடு வேளாண்மை வளர்ச்சி திட்டத்தின்கீழ் அங்காடி மையங்களுக்கு செல்லும் ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்

உலக வங்கியின் கடனுதவியுடன் செயல்படுத்தப்படும் இத்திட்டம், காஞ்சிபுரம், வேலூர், விழுப்புரம், பெரம்பலூர், தஞ்சாவூர், திருவாரூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய ஒன்பது மாவட்டங்களில் உள்ள 23 அங்காடி மையங்களை உள்ளடக்கி, ரூ.109.00 கோடி மதிப்பீட்டில் 859 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய வழி கோலுகிறது. இத்திட்டம் 1991-92 ஆம் நிதியாண்டில் தொடங்கப்பட்டு, இதுவரை மொத்தம் ரூ.93.25 கோடி செலவிடப்பட்டு 830 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கென 1998-99 ஆம் நிதியாண்டிற்கு ரூ.1347.01 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, ரூ.1060.50 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூ.5.05 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

புயல் மற்றும் வெள்ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட சாலைகள் மற்றும் பாலங்களை, தமிழ்நாடு வேளாண்மை வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் புனரமைத்தல்.

இத்திட்டத்தின்கீழ் புயல் மற்றும் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட 12 சாலைகள் மற்றும் 24 பாலங்களை புனரமைக்கவும் புதுப்பிக்கவுமான பணிகள் ரூ.21.00 கோடி மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதுவரை

1999 ஏப்ரல் 12]

மொத்தம் ரூ.21.53 கோடி செலவிடப்பட்டு 12 சாலைப் பணிகளும் 18 பாலப் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்திற்கென 1998-99 ஆம் நிதியாண்டிற்கு ரூ.427.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, ரூ.534.08 லட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கென 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூ.1.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு வேளாண்மை வளர்ச்சித் திட்டமானது உலக வங்கியின் கடனுதவியுடன் பெரும்பான்மையான குறிக்கோளை அடையப் பெற்றதால் இத்திட்டம் 31-12-1998 உடன் முடிவுக்கு கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்கீழ், நிலுவையிலுள்ள ரூ.1240.00 இலட்சம் மதிப்பிலான பணிகள் முழுவதும் மாநில அரசின் நிதியைக் கொண்டு 1999-2000 ஆம் நிதியாண்டில் செயல்படுத்தி முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

9. சிறப்பு சாலைப் பணிகள்

கரும்புச் சாலைகள் அபிவிருத்தித் திட்டம்

சர்க்கரை ஆலைகள் அமைந்துள்ள பகுதிகளில் உள்ள சாலைகள் அமைத்தல் மற்றும் சாலைகள் மேம்படுத்துதல் ஆகிய பணிகளை கரும்புத் தீர்வை நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளுதல் இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இதுவரை 1366 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் அமைத்து, மேம்படுத்தப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

கரும்புச் சாலைகளை எதிர்கால பராமரிப்பிற்காக நெடுஞ்சாலைத் துறை வசம் எடுத்துக்கொள்வதற்கான கருத்துருக்கள் பரிசீலனையில் உள்ளன. தற்போது, மேற்கண்ட சாலைகள் உடனடி பழுது பார்க்க வேண்டிய நிலையில் உள்ளதாலும் இவற்றைப் பராமரிக்கப் போதிய அளவு நிதி வசதி இல்லாததாலும் - வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் கடனுதவி (நபார்டு) மூலமாக இச்சாலைகளை மேம்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மேலும், இத்திட்டத்தின்கீழ் கூட்டுறவு மற்றும் தனியார் சர்க்கரை ஆலைப் பகுதிகளில் 198.50 கி.மீ. நீளத்திற்கு 70 சாலைகளை அமைக்கவும் மேம்படுத்தவும் ரூ.15.07 கோடி மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்வதற்கான கருத்துருக்களுக்கான நிருவாக ஒப்புதல் கிடைக்கப் பெற்றதும் இப்பணிகள் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

[1999 ஏப்ரல் 12

பழங்குடியினர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம்

இத்திட்டமானது 1976-77 ஆம் ஆண்டு முதல் செயலாக்கத்திற்கு கொண்டு வரப்பட்டு தொடர்ந்து செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின்கீழ் நாமக்கல், திருச்சி, சேலம், திருவண்ணாமலை மற்றும் விழுப்புரம் மாவட்டங்களில் உள்ள கொல்லிமலை, பச்சமலை, கல்வராயன் மலை, அருநூத்து மலை, ஏற்காடு மலை, சித்தேரி மற்றும் ஜவ்வாது மலை ஆகிய மலைப் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு மேம்படுத்தப்படும் பணிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. நடப்பு ஆண்டில் ரூ.168.43 இலட்சம் மதிப்பிலான 7 நிலுவைப் பணிகள் பல்வேறு முன்னேற்ற நிலைகளில் செயலாக்கத்தில் உள்ளன. இதுவரையில் இத்திட்டத்தின் மூலம் மேம்படுத்தப்பட்ட சுமார் 600 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை இனி வருங்காலங்களில் நெடுஞ்சாலைத் துறையே பராமரிக்கலாம் என ஆராய்ந்து வருகிறது.

மலைச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்

இத்திட்டத்தின்கீழ் ரூ.1.26 கோடி மதிப்பீட்டில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் சில்வர் ஜூப்ளி சாலைப் பணியை மேற்கொள்ள ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு இப்பணி முடிவடையும் தருவாயிலுள்ளது.

கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலைச் சாலைகள் வளர்ச்சித் திட்டம்

ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்கீழ் ரூ.35.00 கோடி முதலீட்டில் மைய அரசால் அறிவிக்கப்பட்டுள்ள இப்புதிய திட்டத்தின்கீழ் மண் வளப் பாதுகாப்பு, தோட்டக்கலை, வனவளர்ச்சி, பழங்குடியினர் ஆதரவுத் திட்டங்கள், சுற்றுச் சூழல் ஆய்வுகள் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் வளர்ச்சி திட்டங்கள் சுற்றுச் சூழல் பாதுகாப்பு சாலைகள், தொலையுணர்வு ஆய்வுகள் போன்ற உறுப்புகளடங்கியுள்ளது. இதில் 'சாலைகள்' எனும் உறுப்புத் திட்டம் நெடுஞ்சாலைத் துறையுடன் தொடர்புடையதாகும். இத்திட்டத்தின்கீழ் 'சாலைகள்' தலைப்பின்கீழ் ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரூ.2.64 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய சாலைகள் தற்போது கண்டறியப்பட்டு வருகின்றன.

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைச் சாலைகள் அபிவிருத்தித் திட்டம்

இத்திட்டத்திற்கென, ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் மைய அரசின் முதலீட்டு உதவி ரூ.50.07 இலட்சம் என மைய அரசால்

1999 ஏப்ரல் 12]

நிர்ணயிக்கப்பட்டு இந்த ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் கால முழுமைக்கும் ரூ.86.65 இலட்சத்திற்கான கருத்துருக்களை அனுப்பி வைக்குமாறு தமிழக அரசை மைய அரசு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டம் ஈரோடு, கோயம்புத்தூர், திண்டுக்கல், தேனி, விருதுநகர், திருநெல்வேலி மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய ஏழு மாவட்டங்களில் செயலாக்கப்படவிருக்கின்றது. இத்திட்டத்தின்கீழ் 1998-99 ஆம் நிதியாண்டில் ரூ.44.42 இலட்சம் மதிப்பீட்டினை 4 சாலைப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு, அவற்றில் மூன்று பணிகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. மீதமுள்ள ஒரு பணி விரைவில் தொடங்கப்பட உள்ளது.

மலைப்பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம்

ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் பல்வேறு அம்சங்கள் அடங்கிய மலைப்பகுதி வளர்ச்சித் திட்டத்தை செயல்படுத்திட மைய அரசின் சிறப்பு உதவி நிதியாக ரூ.124.05 கோடி தொகையை மைய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. இதில் ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக்கால முழுமைக்கும் சாலைப் பணிகளுக்கான ஒதுக்கீடு ரூ.17.97 கோடி ஆகும். இத்திட்டத்திற்கென 1998-99 ஆம் நிதியாண்டில், 29.6 கி.மீ. நீள சாலைகளை ரூ.210.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேம்படுத்தும் பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு அவற்றில் 2.2 கி.மீ. நீள சாலைப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன.

10. கருவிகளும் தளவாடங்களும்

நெடுஞ்சாலைத் துறையைச் சார்ந்த இயந்திர அலகு, பல்வேறு கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களது பராமரிப்பைக் கவனித்து வருகிறது. சென்னை, புதுக்கோட்டை மற்றும் கோவை ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகளில் தளவாடங்களின் பெரும் பழுதுகள் நிவர்த்தி செய்யப்படுகின்றன. மேலும், சென்னையிலுள்ள பண்டகம் மற்றும் கொள்முதல் கோட்டத்தின் மூலம் இரும்புக் கம்பிகள் வாங்கி, தேவைப்படும் கோட்டத்துக்கு வழங்குதல், கருவிகளும் தளவாடங்களும் மட்டுமின்றி, விஞ்ஞான கருவிகள் மற்றும் அவற்றுக்கான உதிரி பாகங்களையும் கொள்முதல் செய்து வழங்கும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளது. தங்கள் ஆயுட்காலத்தை முடித்த தளவாடங்களும் மற்றும் வாகனங்களும் பயனற்றதெனக் கழிக்கப்பட்டு காலமுறையில் புதியன வாங்கப்படுகின்றன.

கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்கள் கொள்முதல் செய்தல் மற்றும் அவற்றின் பாரமரிப்பு, ஆகியவற்றுக்கான நிதி ஒதுக்கீட்டின் நிருவாகம் தலைமைப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை), இயந்திரம் அவர்களின் பொறுப்பில் உள்ளது.

1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ.10.06 இலட்சங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

11. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்

1957 ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பட்ட நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம், புதுடெல்லியிலுள்ள மத்தியசாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு இணையாக மேன்மை பெற்றுள்ளது. இந்த ஆராய்ச்சி நிலையம், தமிழகத்தில் அமைந்துள்ள சாலைகள் மற்றும் பாலங்களுக்கான கட்டுமானம் மற்றும் பராமரிப்பு தொடர்பான செயல்முறை ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொண்டு செயல்படுகிறது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் கீழ்க்கண்ட பிரிவுகளில் தன்னிறைவு பெற்ற ஆய்வகங்களைக் கொண்டுள்ளது :

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்.

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்.

(இ) நிலக்கீல் மற்றும் சரளைக் கற்கள்.

(ஈ) சாலைத் தொடர்பு மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்து.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சிப் பணிகளை விரிவாக்கும் நோக்கத்துடன் கட்டுமானத்தின்போது கட்டுமானப் பொருட்களை சோதனை செய்யவும் தரக்கட்டுப்பாட்டை உறுதி செய்யவும் தஞ்சாவூர், மதுரை, திருநெல்வேலி மற்றும் கோயம்புத்தூரில் மண்டல ஆய்வகங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. 1999-2000 இல் இந்த மண்டல ஆய்வகங்களில் செயல்பாடுகளை மேலும் மேம்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேலும், இத்துறையின் சாலைப் பணிகளின் தரத்தைக் கண்காணிக்கும் பணியை நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திடம் ஒப்படைக்கவும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1999-2000 இல் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு திட்டப் பணிகளுக்காக ரூ.25.24 இலட்சங்கள் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சிப் பணிகளைத் தீவிரப்படுத்தும்பொருட்டு, தொழில்நுட்பரீதியாக அனுமதிக்கப்பட்ட திட்ட மதிப்பீட்டில் தரக்கட்டுப்பாட்டுக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் தொகையில் பாதியை நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்குப் பகிர்ந்தளிப்பதன்மூலம் நிதி ஆதாரங்களைப் பெருக்க முடியும் என்பது தேவையென உணரப்படுகிறது. இது பரிசீலனையில் உள்ளது.

சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் தொழில்நுட்ப விவரங்களையும் இன்றியமையாத புள்ளி விவரங்களையும் சேகரித்து 'விவரக் குறிப்பு வங்கி' அமைக்கும் பணி முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது. பாலங்கள் தொடர்பான விவரங்கள் மற்றும் அனைத்துச் சாலைகளின் போக்குவரத்துச் செறிவு கணக்கெடுப்பு விவரங்களும் ஏற்கெனவே திரட்டப்பட்டு நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய கணினியில் பதிவு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. சாலை மேற்பரப்பு, ஓடுதளத்தின் தரம், மண் தன்மை முதலான விவரங்களும் திரட்டப்பட்டுள்ளன.

நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்துப் பொறியாளர்களுக்கும், இதர களப் பணி அலுவலர்களுக்கும் பணியிடைப் பயிற்சி அளிப்பதற்காக பயிற்சி நிலையம் நிறுவத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு சாலைத் தொகுப்புத் திட்டப் பிரிவின் திட்ட இயக்குநர் மூலமாக, உலக வங்கி உதவியுடன் 'நிறுவன வளர்ச்சித் திட்டத்தின்' கீழ் இப்பயிற்சி நிலையம் அமைக்க முன்மொழியப்பட்டுள்ளது.

12. சாலையோரங்களில் நிழல் தரும் மரங்கள் நடுதல்

சுற்றுப்புறச் சூழலைப் பராமரிப்பதற்காகவும், சாலையைப் பயன் படுத்துவோருக்கு நிழல் தரும் பொருட்டும் சாலையோரங்களில் பெருமளவில் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்க்கப்படுகின்றன. இவ்வாறு வளர்க்கப்படும் மரங்களின் நுகர் உரிமைப் பொருட்களால் அரசுக்கு வருவாயும் கிடைக்கிறது. மேலும், உள்ளார்ந்த நிலை கொண்ட ஊரக வேலைவாய்ப்புகளையும், ஊரகத் தொழில் வளர்ச்சியையும் உருவாக்குகிறது. தற்போது, இலட்சக்கணக்கான எண்ணிக்கையில் பனங்கொட்டைகள், நிழல் தரும் மற்றும் பழங்கள் தரும் மரக்கன்றுகள் ஆகியவற்றை நடுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. மரங்களை நல்ல முறையில் பராமரித்துப் பாதுகாக்கவும், மரங்களின் ஆயுட்காலத்தை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்யும்பொருட்டும் மரக்கன்றுகளை (தோப்பாக) கூட்டுமுறையில் தொழில்நுட்ப

[1999 ஏப்ரல் 12

நுணுக்கத்துடன் நடுகின்ற முறை பின்பற்றப்படுகிறது. இத்திட்டத்தினால் மிகுபயன் பெற்றிட இப்பணியில் சாலைப் பணியாளர்களை ஈடுபடுத்திடவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1998-1999 ஆம் ஆண்டில் 92 இலட்சம் பனங்கொட்டைகள் மற்றும் 3.18 இலட்சம் நிழல் தரும் மரக்கன்றுகள் நடப்பட்டுள்ளன. 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில், இதற்கென ரூ.70.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் 7 இலட்சம் நிழல் தரும் மரக்கன்றுகளை நடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

13. மைய அரசின் சாலை நிதித் திட்டப் பணிகள்

பல்வேறு மாநிலங்களில் உள்ள சாலைகளை அபிவிருத்தி மற்றும் மேம்பாடு செய்ய மத்திய அரசால் 'மத்திய சாலை நிதித் திட்டம்' என்னும் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு, தற்போது நமது மாநிலத்தில் ரூ.910.00 இலட்சம் மதிப்பிலான 19 பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் முன்னேற்றத்திலுள்ளன.

14. அரசுச் சாலைகளைப் பராமரித்தல்
(திட்டம் சாராப் பணிகள்)

பொருட்களின் விலை உயர்வு, பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வு மற்றும் சாலைப் பராமரிப்புப் பணிகளில் ஈடுபட்டுவரும் சாலைப் பணியாளர்களின் ஊதியம் மற்றும் அகவிலைப்படி உயர்வு ஆகிய காரணங்களினால் சாலைகளைப் பராமரிக்கும் செலவு தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகின்றது.

மேலே குறிப்பிட்ட திட்டங்களின் கீழ் ஒவ்வோர் ஆண்டும் பெரும் செலவினத்தில் எல்லாப் பருவ நிலைகளுக்கும் தாங்குகின்ற தரத்தில் சுமார் 1000 கி.மீ. நீளத்திற்குச் சாலைகள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இதனால் ஆண்டுதோறும் பராமரிக்கப்பட்டு வரும் சாலைகளின் நீளம் கூடிக் கொண்டே வருகிறது. இச்சாலைகள் எல்லாம் அரசின் உரிமை வரம்பிற்குள் அடங்கும். இச்சாலைகளைக் காலமுறைப்படி புதுப்பித்தும் பராமரித்தும் பாதுகாக்க வேண்டியது இன்றியமையாததாகும். 1999-2000 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இதற்கென ரூ.270.00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1999 ஏப்ரல் 12]

15. வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்
(திட்டம் சாரா பணிகள்)

1996 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர்த் திங்களில் பெய்த பெருமழையினால், 8 கடலோர மாவட்டங்களில் அரசுச் சாலைகள் பழுதடைந்தன. இவற்றின் நிரந்தர சீரமைப்பிற்கென அரசால் ரூ.150.00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. மைய தார்க்கலவை இயந்திரங்கள் (CMP), தார்க் கலவை பரப்பும் இயந்திரங்கள் (Pavers) மற்றும் இதர உபகரணங்களைக் கொண்டு நிரந்தர அடிப்படையில் தரத்தை உறுதி செய்து நிலையான சாலைகள் அமைக்கும் பணிகள் செயலாக்கப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

16. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் கூர்ந்தாக்கப்படும் திட்டங்கள்

தமிழகத்தின் 8 மாவட்டங்களில் புயல் மழையினால் பழுதடைந்த 1500 கி.மீ. நீள சாலைகளை நிரந்தரமாக சீரமைக்க கனரக இயந்திரங்களான மைய தார்க்கலவை இயந்திரம் மற்றும் தார்க்கலவை பரப்பும் இயந்திரம் ஆகியவற்றைக் கொண்டு 'இயந்திரமய கட்டுமானம்' மூலம் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு செயலாக்கப்பட்டன. இங்ஙனம் இயந்திரமய கட்டுமானத்தின் மூலம் சாலைப் பணிகள் செயலாக்கப்பட்டு தரம் மற்றும் தகுதிவாய்ந்த சாலைகள் அமைக்கப்பட்டதை பொதுமக்களனைவரும் உணர்ந்து, பாராட்டுவதோடு, மேம்படுத்தப்பட்ட அச்சாலைகளனைத்தும் அதன்பிறகு ஏற்பட்ட மழை வெள்ளத்தையும் தாங்கி நீடித்து நிலைத்திருக்கின்றன. எனவே, சாலை வளர்ச்சித் திட்டக்களுக்கான அரசு முதலீட்டின் முழுப்பலனையும் உய்த்துணரும் பொருட்டு, இவ்வியந்திரமய கட்டுமான செயலாக்கத்தை கட்டம் கட்டமாக பிற மாவட்டங்களுக்கும் விரிவாக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

17. மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்படுத்துதல்

தமிழகத்தில், தற்போது 40820 கி.மீ. நீளமுள்ள இதர மாவட்ட சாலைகள் அமைந்து அவை ஊரகப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு கிரியா ஊக்கியாகச் செயல்படுகின்றன. நிதிப் பற்றாக்குறையின் காரணமாக இச்சாலைகளைப் புதுப்பிக்கும் திட்டத்தில் பின்னடைவு ஏற்பட்டுள்ளதால் இச்சாலைகள் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளன. எனவே, இச்சாலைகளின் நிலைகளை மேம்படுத்தும்பொருட்டு, இந்த நிதியாண்டிலிருந்து ஒவ்வொரு சட்டமன்றத் தொகுதியிலும் அமைந்துள்ள

[1999 ஏப்ரல் 12

60 கி.மீ. நீள மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதன்மூலம் இச்சாலைகளை உறுதிப்படுத்தும் திட்டம் வரும் மூன்றாண்டுகளுக்குள் முடிக்கப்படும்.

18. நெடுஞ்சாலைச் சொத்துகள் (உடைமைகள்) பாதுகாத்தல்

நெடுஞ்சாலை நிலங்களுக்கான நிர்ணயித்த எல்லைக்கோடு இல்லாததால், நெடுஞ்சாலை நிலங்களைப் பாதுகாப்பதில் மிகுந்த இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. நெடுஞ்சாலை நிலங்களில் முறைகேடான குடியேற்றம், ஆக்கிரமிப்புகள் முதலியவற்றிற்கு எதிராக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும்பொருட்டு, அனைத்து நெடுஞ்சாலை நிலங்களையும் நில அளவை செய்து எல்லை வரையறைக்கோட்டினை நிர்ணயிக்க, நில அளவையாளர்களைப் பணியமர்த்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் 1999-2000 ஆம் நிதியாண்டில் தொடங்கப்படும்.

19. நிருவாக மறுசீரமைப்பு

கடந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் ஏற்கெனவே இருந்த 4 நிரந்தர வட்ட அலுவலகங்கள் மறுசீரமைக்கப்பட்டு 7 நிரந்தர வட்ட அலுவலகங்களாக்கப்படும் என்று அறிவித்ததையொட்டி விழுப்புரம், சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகியவற்றைத் தலைமையிடமாகக் கொண்ட மூன்று புதிய வட்ட அலுவலகங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. சாலைகளின் நீளம் அதிகமானதால், நிருவாகம் மற்றும் செயலாக்கப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஏதுவாக ஏற்கெனவே உள்ள கோட்டங்களைப் பிரிப்பதும் மிகவும் அவசியமாகிறது. எனவே ஏற்கெனவே உள்ள கோட்டங்களிலிருந்து மறு பணியமர்வு மூலம் அலுவலர்களை நியமித்து கள்ளக்குறிச்சி, கோபிச்செட்டிப்பாளையம் மற்றும் பொள்ளாச்சி ஆகிய இடங்களைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு மூன்று புதிய நிரந்தரக் கோட்டங்களை உருவாக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவில் கூடுதலாக திருவண்ணாமலை, தூத்துக்குடி, கரூர் மற்றும் தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் நான்கு கோட்டங்களை மறு பணியமர்வு மூலம் உருவாக்கிட கூர்ந்து ஆராயப்பட்டு வருகிறது. இதன்மூலம் வேலூரில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை திட்டப் பிரிவு, திருநெல்வேலியிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை திட்டப் பிரிவு, மதுரையிலுள்ள இயந்திர திட்டக்

1999 ஏப்ரல் 12]

கோட்டம் மற்றும் நாமக்கல் மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுக் கோட்டம் ஆகியவைகள் முறையே மாற்றியமைக்கப்படும். மேலும், மதுரையிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை செயலாக்க கோட்டம் 11-ஐ விருதுநகருக்கு மாற்றவும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

IV. புள்ளி விவரங்கள்

இன்றைய நிலவரப்படி தமிழ்நாட்டின் சாலைகள் பற்றிய புள்ளி விவரங்கள் பின்வருமாறு :

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	3783 கி.மீ.	தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது.
2. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்	4192 கி.மீ.	நெடுஞ்சாலை (பொது) பிரிவின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது.
3. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்	10051 கி.மீ.	நெடுஞ்சாலை (பொது) பிரிவின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது,
4. மாவட்ட இதர சாலைகள்	40820 கி.மீ.	நெடுஞ்சாலை (பொது) பிரிவின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது.
5. கரும்புச் சாலைகள்	1366 கி.மீ.	தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.), திட்டங்கள்-2 அவர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது.
மொத்தம்	**60212 கி.மீ.**	

இன்றைய நிலவரப்படி தமிழகத்திலுள்ள அரசுச் சாலைகள் வழித்தட அகலம்வாரியாக நீளம்

வ.எண். சாலைகளின் இனம்	ஒருவழித்தட அகலம்	இருவழித்தட அகலம்	பலவழித் தட அகலம்	மொத்தம்
	நீளம் கிலோமீட்டரில்			
1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	286	3413	84	3783
2. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்	1282	2820	90	4192
3. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்	5672	4332	47	10051
4. மாவட்ட இதர சாலைகள்	40036	753	31	40820
5. கரும்புச் சாலைகள்	1356	10	—	1366
மொத்தம்	**48632**	**11328**	**252**	**60212**

மேற்தளபரப்புவாரியாக நீளம்

வ.எண்	சாலைகளின் இனம்	சிமிட்டி கற்கலவை	தார்த்தளம்	கப்பித்தளம்	மொத்தம்
		நீளம் கிலோமீட்டரில்			
1	தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	37	3746	—	3783
2	மாநில நெடுஞ்சாலைகள்	26	4166	—	4192
3	மாவட்ட பெரிய சாலைகள்	11	10006	34	10051
4	மாவட்ட இதர சாலைகள்	4	40662	154	40820
5	கரும்புச் சாலைகள்	—	1366	—	1366
	மொத்தம்	**78**	**59946**	**188**	**60212**

இணைப்பு

1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி 2 திட்டப் பணிகளின் விவரப்பட்டியல் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் (சாலைகள்)

தொடர் எண்	பணியின் பெயர்	(ரூ. இலட்சத்தில்) மொத்த மதிப்பீடு	1999-2000 ஆண்டிற்கான ஒதுக்கீடு
(1)	(2)	(3)	(4)
I.	**மாநில நெடுஞ்சாலைகள் (சாலைகள்)**		
1.	பெரம்பலூர் மானாமதுரை சாலை கி.மீ.210/0-211/2 வரை (1.20 கி.மீ. நீளம்) நான்கு வழித்தடமாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல்	36.00	14.40
	மொத்தம்	**36.00**	**14.40**
II.	**மாநில நெடுஞ்சாலைகள் (பாலங்கள்)**		
1.	கடலூர்-சித்தூர் சாலை கி.மீ.29/4, 30/4, 31/6, 35/10, 36/10 (1) (2) ஆகிய இடங்களில் உள்ள பலவீனமான பழுதடைந்த சிறு பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்	28.00	11.20
2	வாரணாசி - கன்னியாகுமரி சாலை கி.மீ.202/8 (சேலம் மாநகர எல்லைக்குள்) உள்ள குறுகிய பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்	30.00	12.00
3.	வாரணாசி - கன்னியாகுமரி சாலை கி.மீ.201/8-ல் (சேலம் மாநகர எல்லைக்குள்) உள்ள குறுகிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	25.00	10.00
	மொத்தம்	83.00	33.20

III. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

1. திருவலம்-காட்பாடி சாலை கி.மீ.0/0-5/0 வரை (5.00 கி.மீ. நீளம்) உறுதிப்படுத்துதல்	60.00	24.00
2. இராமநாதபுரம் நயினார்கோயில் அண்டக்குடி-இளையான்குடி-சிவகங்கை-வேலூர் சாலை கி.மீ.93/0-95/0, 96/0-97/0, 99/2, 99/4, 99/10 மற்றும் 102/6 (3.8 கி.மீ.) சாலைப்பகுதிகளை அகலப் படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலைகள் 34 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	25.00	10.00
3. திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் சாலை கி.மீ.15/0-20/0 வரை (5.00 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 24 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	60.00	24.00
4. சிவகங்கை-இளையான்குடி சாலை கி.மீ.0/928-6/0 வரை (5.10 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 34 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	70.00	28.00
5. சுவாமிமலை இரயில் வண்டி நிலைய அணுகு சாலை கி.மீ. 0/0-1/6 வரை (1.6 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல்	24.00	9.60
6. கோயிலூர்-குன்னக்குடி சாலை கி.மீ. 3/0-6/0 வரை (3.00 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 35 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	39.00	15.60
7. பார்த்திபனூர்—கமுதி சாலை கி.மீ.33/0-36/6 வரை (3.60 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 47 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	54.00	21.60

8. தர்மபுரி-ஓகேனக்கல் கி.மீ.36/5-37/0 மற்றும் 40/2-44/0 வரை (4.30 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப் படுத்துதல்	20.00	8.00
9. இராமநாதபுரம்-எமனேஸ்வரம் நயினார்கோயில் சாலை கி.மீ.17/0-20/0 வரை (3.00 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 34 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	45.00	18.00
10. ஒட்டன்சத்திரம்-தாராபுரம் சாலை கி.மீ.9/0-26/8 வரை (17.80 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 37 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	50.00	20.00
11. ஆற்காடு-விழுப்புரம் சாலை கி.மீ.110/0-114/6 வரை (4.60 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 4 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது).	45.00	18.00
மொத்தம்	492.00	196.80

[1999 ஏப்ரல் 12

IV. மாவட்ட இதர சாலைகள்		
1. தாம்பரம்-சோமங்கலம் சாலை கி.மீ.0/0-3/6 வரை (3.60 கி.மீ. நீளம்) உறுதிப்படுத்துதல் மற்றும் சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்	60.00	24.00
2. பெரிய தெற்கத்திய சாலை - சிந்தாமணி புறவழிச் சாலை கி.மீ. 0/0-0/6 வரை (0.60 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல்	50.00	20.00
3. பெரியகுளம் - தேவதானப்பட்டி சாலை கி.மீ.1/0-9/0 (8.00 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்துதல்	32.00	12.80
4. சருகணி-தேவக்கோட்டை சாலை கி.மீ.14/6லிருந்து பிரிந்து செல்லும் முப்பையூர் சாலை கி.மீ. 0/0-10/0 வரை (10.00 கி.மீ. நீளம்) அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல்	42.00	16.80
மொத்தம்	**184.00**	**73.60**
V. மாவட்ட பெரிய சாலைகளில் பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்		
1. சிவகங்கை இளையான்குடி சாலை கி.மீ.26/2-ல் உள்ள குறுகிய சிறு பாலத்தை அகலப்படுத்துதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 34 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.)	20.00	8.00
2. சாத்தூர் சிவகாசி திருவில்லிப்புத்தூர் சாலை கி.மீ.27/6ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 42 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.)	42.00	16.80

1999 ஏப்ரல் 12]

3. கோயம்புத்தூர் சிறுவாணி சாலை கி.மீ.10/6-ல் உள்ள பலவீனமாக உள்ள குறுகிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	25.00	10.00
4. ஓசூர் அதியமான்கோட்டை சாலை கி.மீ.17/2-ல் உள்ள உயர்மட்டப் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல் (மாநில நெடுஞ்சாலை எண் 17 ஆக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது	70.00	28.00
5. மீனமநல்லூர் - செங்காந்தி சாலை கி.மீ.8/8-ல் உள்ள (1,2,3) மூன்று பலவீனமான குறுகிய பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்	60.00	24.00
6. சுவாமிமலை இரயில் வண்டி நிலைய அணுகு சாலை கி.மீ. 1/4-ல் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	90.00	36.00
7. சுவாமிமலை இரயில் வண்டி நிலைய அணுகு சாலை கி.மீ. 1/10-ல் அரசலாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	70.00	22.40
மொத்தம்	**377.00**	**145.20**

[1999 ஏப்ரல் 12

VI. மாவட்ட இதர சாலைகளில் பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்

1. குடவாசல்–நன்னிலம் சாலை கி.மீ. 23/10-ல் உள்ள பலவீனமான வளைவு பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	70.00	28.00
2. சத்தியகுடி-திருக்குவளை ஈசனூர் சாலை கி.மீ. 6/8-ல் உள்ள சிறு பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	10.00	4.00
3. பெரியகுளம் - தேவதானப்பட்டி சாலை கி.மீ.15/10-ல் உள்ள குறுகிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	20.00	8.00
மொத்தம்	**100.00**	**40.00**

VII. இதர சாலைகள்

1. மதுரை - தொண்டி சாலை கி.மீ. 44/6-லிருந்து பிரிந்து வந்தவாசி, ஏனாபுரம், மகாசிவனேந்தல் வழியாகச் சென்று சிவகங்கை - இளையான்குடி சாலை கி.மீ. 5/10-ல் சேரும் சாலை கி.மீ. 0/0.6/4 வரை (6.40கி.மீ.) மேம்பாடு செய்தல்	50.00	18.00
மொத்தம்	**50.00**	**18.00**

ஏப்ரல் 12]

கருவிகளும் தளவாடங்களும்

தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (பொது) அலுவலகத்தில் மீளப்பெறுதல் கொள்ளல் அடிப்படையில் ஏற்கெனவே உள்ள கணிப்பொறியை பெண்டியத்துடன்கூடிய சி.டி. ரோம் ஆகத் தரம் உயர்த்துதல்

தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (பொது) அலுவலகத்திற்கு விங்கி, வானவில் பேஜ் மேக்கர் ஆகிய மென்பொருட்கள் அளித்தல் மற்றும் ஏற்கெனவே உள்ள வேர்ட்ஸ்டார், லோட்டஸ் 1 2 3 பாக்ஸ்புரோ ஆகிய மென்பொருட்களைத் தரம் உயர்த்துதல்

தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (பொது) அலுவலகத்திற்கு லைன் பிரிண்டர் அமைத்தல்

தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (இயந்திரம்) மற்றும் கோட்டப் பொறியாளர் (நத) பண்டகம் மற்றும் கொள்முதல் அலுவலகங்களுக்கு இரண்டு படிபெருக்கி இயந்திரம் வாங்கி அளித்தல்

தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (இயந்திரம்) மற்றும் தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (ஊரகச் சாலைகள்) அலுவலகங்களுக்கு இரண்டு தொலை அச்சு இயந்திரம் வாங்கி அளித்தல்

6. தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (இயந்திரம்) மற்றும் தலைமைப் பொறியாளர் (நெ.) (ஊரகச் சாலைகள்) அலுவலகங்களுக்கு உள்ளழைப்பு பேசி வசதிகள் செய்தல்	3.00	3.00
மொத்தம்	**10.00**	**10.00**

IX. **ஆராய்ச்சியும் மேம்பாடும்**

i) **ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள்**

1. சிமெண்ட் சாம்பல் கற்கலவைக் கற்களை பாலத்தின் அடித்தளத்திலும் பாவும் கற்கள் (ரிவெட் மெண்டிலும்), மேல்மட்டச் சாலைப்பக்க சரிவுகளில் பாவும் கற்களில், பயன்படுத்தும் ஆராய்ச்சி	7.00	2.50
2. களிமண்ணில் அமைக்கப்படும் சாலைகளின் புனரமைப்புத் தொழில்நுட்பங்கள் பற்றிய ஆராய்ச்சி	15.00	5.00
3. நெகிழ்வுத் தளச் சாலைகளின் மேற்பரப்பில் ஜியோகிரிட்டுகள் பயன்படுத்தும் திட்டம்	11.70	2.00
4. பலவிதமான சாலைத் தளங்களுக்குத் தேவைப்படும் உள்ளபடியான மெல்லிணைப்புப் படலத்தை மதிப்பிடுதல்	2.70	1.00

ii) **நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் மற்றும் மண்டல ஆய்வகங்களுக்கான உபகரணங்கள்**

1. கணினி 10, பிரிண்டர் 2, மென்பொருள் பயிற்சி விவரங்களைத் திரையில் காட்டும் திட்டம்	7.00	7.00
2. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய நிலக்கீல் ஆய்வகத்திற்கான உபகரணங்கள்	3.35	1.00
3. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய மண் ஆய்வகத்திற்கான உபகரணங்கள்	2.05	1.00
4. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய மண்டல ஆய்வகங்களுக்கான உபகரணங்கள்	1.20	0.50
மொத்தம்	**50.00**	**20.00**
ஒட்டு மொத்தம்	**1382.00**	**551.20**

ஊ

221183