361

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

ஏப்ரல் 8, 1999 தொகுதி 70
எண் 2.

D
V311,31'N99
N99.70 2
221233 221233

வெளியீடு 11-02-2000 Issued 11-02-2000

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

வியாழக்கிழமை, ஏப்ரல் 8, 1999 - தொகுதி 70 - எண் 2

Thursday, 8th April, 1999—Volume 70 - No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

Legislative Assembly Secretariat, Fort St. George,

Chennai - 600 009

விலை ரூ. *3.00*] [Price Rs. 3.00

8-4-1999

உள்ளடக்கம்

பக்கங்கள்

1. வினாக்கள்-விடைகள்—

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 381-420

2. அறிவிப்புகள்—

(அ) அமைச்சர்களின் ஊழியர்கள் அவைக்குள்ளே வந்து செல்வதைத் தவிர்த்தல் 398-399

(ஆ) 'கப்பல் போக்குவரத்து' குறித்து நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது பதில் அளித்தல் 442-443

(இ) உறுப்பினர்களுக்குச் சிற்றுண்டி ஏற்பாடு 444

3. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—

கோவை சிந்தாமணி கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிப் பணியாளர்களுக்குச் சம்பளம் வழங்கப்படாதது 421-428

4. மானியக் கோரிக்கைகள், 1999-2000, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி 428-530

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்.

53-51-1

பக்கங்கள்

மானியக் கோரிக்கைகள், *1999-2000*,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திரு. டி. சுதர்சனம்	444-451
திரு. தா. உதயசூரியன்	451-455
*திரு. நா. பெரியசாமி	455-461
திரு. இரா. மகேந்திரன்	461-465
*திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்	465-471
*திரு. சி. கோபு	471-475
திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்	476-481
திரு. ஐ. கணேசன்	481-487
திரு. ஏ.ஆர்.ஆர். சீனிவாசன்	488-490
திரு. ஆ இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்	492-496
திரு. பி. வெங்கடசாமி	497-498
திரு. சி. வேலாயுதன்	498-501
திரு. பா. வேல்துரை	501-504, 507
திரு. கே. சுப்பராயன்	503, 504, 506
திரு. ஆர். சொக்கர்	503, 505, 507

பக்கங்கள்

மானியக் கோரிக்கைகள், *1999-2000*,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

*மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி	503-504, 505-506
மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி	507-522

5. விதி 110-ன்கீழ் அமைச்சரின் அறிக்கை—

பரம்பிக்குளம்-ஆழியாறு திட்டத்தில் பாசன நிலப்பரப்பை விரிவாக்கம் செய்து புதிய முறையைப் புகுத்துவதற்கு நிபுணர் குழு அமைத்தல்	491-592

6. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.	530-532

D
V2';31'N99
N99.70.2
221233

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 25, வெகுதான்ய—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2030

1999 ஏப்ரல் 8, வியாழக்கிழமை

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"இறைகாக்கும் வையக மெல்லாம் அவனை

முறைகாக்கும் முட்டாச் செயின்"

நீதி வழுவாமல் ஓர் அரசு நடைபெற்றால் அந்த அரசை அந்த நீதியே காப்பாற்றும்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள். வினா எண் 301, திரு. ஐ. கணேசன், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

301—

காவல் துறையைக் கணினிமயமாக்குதல்

***12966—திரு. ஐ. கணேசன்:**

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழக காவல் துறையின் தகவல் தொடர்புத் துறையைக் கணினிமயமாக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அனைத்து மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்த அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமா?

[1999 ஏப்ரல் 8

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி, முதலமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) புதியதாக உருவாக்கப்பட்ட திருவாரூர், நாமக்கல், தேனி, பெரம்பலூர், திருவள்ளூர் மற்றும் கரூர் ஆகிய ஆறு மாவட்டங்கள் நீங்கலாக ஏனைய மாவட்டங்களில் காவல் துறையின் தொலைத் தொடர்புப் பிரிவின் அலுவலகங்களில் கணிப்பொறிகள் மூலம் செய்திப் பரிமாற்றம் நடைபெற்று வருகிறது. மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஆறு மாவட்டங்களுக்கும் கணிப்பொறிகள் வாங்குவதற்கு தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கணிப்பொறி மூலம் செய்திப் பரிமாற்றம் செய்வதில் எந்தெந்த வகையிலே காவல் துறை விரைந்து செயல்பட முடிகிறது? அதனால் பெறும் பயன்கள் என்ன? கணினிமயமாக்குவதன் மூலம் அரசுக்கு ஏற்படும் ஆண்டுச் செலவினங்கள் எவ்வளவு? புதியதாக உருவாக்கப்பட்ட ஆறு மாவட்டங்களுக்கு எப்போது கணினி தகவல் தொடர்பு விஸ்தரிக்கப்படும்?

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, புதியதாக உருவாக்கப்பட்ட ஆறு மாவட்டங்களுக்கு கணினி தொடர்பு, காவல் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் ஏற்படுத்துவதற்கான பணிகள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன என்று என்னுடைய மூலக் கேள்விக்கான பதிலிலேயே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். இதற்கான செலவுகள் என்று பார்த்தால், 1990 ஆம் ஆண்டுதான், ஏற்கெனவே கழக அரசு இருந்த காலகட்டத்தில்தான் இந்த கணினி மூலமாக, கணிப்பொறி மூலமாக, காவல் துறை தொடர்பு கொள்ளவேண்டும் என்கின்ற திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு முதற்கட்டமாக 20 கணிப்பொறிகள் வாங்கப்பட்டன. அடுத்த கட்டமாக 49 கணிப்பொறிகள் வாங்கப்பட்டன. முதலில் 20 கணிப்பொறிகள் 11 இலட்சத்து 97 ஆயிரம் ரூபாய் செலவிலும், அடுத்த கட்டமாக 30 கணிப்பொறிகள் 15 இலட்சத்து 30 ஆயிரம் ரூபாய் செலவிலும், அடுத்தகட்டமாக 19 கணிப்பொறிகள் 9 இலட்சத்து 69 ஆயிரம் ரூபாய் செலவிலும், ஆக மொத்தம் 49 கணிப்பொறிகள் 24 இலட்சத்து 99 ஆயிரம் ரூபாய் செலவிலும் அப்போது வாங்கப்பட்டன. இவை தொடர்பு கொள்வதற்காகச் சொன்ன கணிப்பொறிகள். இது மாத்திரம் அல்லாமல்,

1999 ஏப்ரல் 8]

காவல் துறை அலுவலகங்களிலே இருக்கின்ற கணினிகள்; 1993 ஆம் ஆண்டில் ரூ.1.37 இலட்சம் செலவில் 4 கணினிகள் வாங்கப்பட்டன. 1994 ஆம் ஆண்டில் ரூ.5.6 இலட்சம் செலவில் 14 கணினிகள் வாங்கப்பட்டன. 1995 ஆம் ஆண்டில் ரூ.39.11 இலட்சம் செலவில் 48 கணினிகள் வாங்கப்பட்டன. 1996-க்குப் பிறகு கணினியினுடைய தேவையையும், அதனுடைய பயனையும் உணர்ந்த இந்த அரசு ஏற்கெனவே 1990 ஆம் ஆண்டு தொடங்கியது என்ற அடிப்படையில் கணினிகளை அதிகமாக வாங்கத் தொடங்கி 1996 ஆம் ஆண்டு ரூ.94.77 இலட்சம் செலவில் 78 கணினிகளும், 1997 ஆம் ஆண்டில் ரூ.77.425 இலட்சம் செலவில் 78 கணினிகளும், 1998 ஆம் ஆண்டில் ரூ.160.59 இலட்சம் செலவில் 199 கணினிகளும், ஆக மொத்தம் 3 கோடியே 78 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் 421 கணினிகள் காவல் துறைக்காக வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தகவல்பெறும் உரிமை Right to Information என்கின்ற சட்டம் கொண்டுவரப்படும் என்று சட்டமன்றத்திலே நிதிநிலை அறிக்கையில் நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்து, அதன் பிறகு சட்டமாகக்கூட ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது. காவல் துறையில் இந்தத் தகவல்பெறும் உரிமை இதுவரை அமல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறதா? அமல்படுத்தப்படவில்லை என்றால், எப்போது அதை அமல்படுத்துவீர்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-35

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் மன்னிக்க வேண்டுகிறேன். இது தகவல் பெறுகின்ற உரிமையைப்பற்றிய கேள்வி அல்ல. இப்போது காவல் துறையில் மேலேயிருந்து கீழே உள்ள இடங்களுக்குத் தகவல்களை எப்படி அனுப்புவது என்பதற்கான ஏற்பாடு பற்றிய கேள்வி ஆகும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம்

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காவல் துறையிலே தகவல் தொடர்புத் துறையைக் கணினி

மயமாக்குவதைப் பற்றிய செய்தியை நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதைப்போல, தகவல் பெறுவதற்காக Tower Stations அநேகமாக மூன்று மாவட்டங்களுக்கு ஒன்றுவீதம் அமைக்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகிறது. அப்படி எல்லா மாவட்டங்களிலும் அதை அமைப்பதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ள இருக்கிறதா? அதைப்போல் அந்த Tower Stations-லே சுமார் 400-க்கும் மேற்பட்ட பணியாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குரிய சில பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காணவேண்டும். அவர்கள் காவல் துறையின் கீழே செயல்படுவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்தக் கோரிக்கைகள் முதல்வர் அவர்களிடத்தில் வந்திருக்கின்றனவா? அவற்றிற்கு தீர்வு காண முதலமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிகளை மேற்கொள்வாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்களுடைய கேள்வி என்றாலே, இந்த ஆற்றிலே தண்ணீர் எப்போது விடப்படும் என்று கேட்கப்பட்டு, அதிலே மீன் பிடிப்பவர்களுக்கு எவ்வளவு கூலி தரப்படும் என்று முடிக்காமல் கேள்வியை நிறுத்தமாட்டார்கள். (சிரிப்பு) அதைப்போலத்தான் இந்தக் கேள்வியும் அமைந்திருக்கின்றது. (சிரிப்பு) நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். Headquarters-லிருந்து District Level Control Rooms-க்குத் தகவல்கள் இப்போது அனுப்பப்படுகின்றன. இன்னும் படிப்படியாக ஒவ்வொரு மாவட்ட அளவிலும் எல்லா இடங்களுக்கும்—காவல் நிலையங்களுக்கும்கூட— இத்தகைய தகவல்களை உடனடியாக அனுப்புவதற்கு விரிவான ஏற்பாடுகள் வெகுவிரைவிலே செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக காவல் துறையின் தகவல் தொடர்புத் துறையைக் கணினிமயமாக்குவது புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள ஆறு மாவட்டங்கள் நீங்கலாக ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று முதல்வர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். அதிலே என்னுடைய நாமக்கல் மாவட்டமும் ஒன்று. ஆகவே அங்கு எப்போது இந்தக் கணினிமயமாக்கம் ஆரம்பிக்கப்படும் என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்ட அந்த விளக்கத்திலேயே கூறி இருக்கின்றேன்.

இந்த ஆறு மாவட்டங்களுக்கும் கணிப்பொறிகள் வாங்க தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கின்றேன். நிச்சயமாக நாமக்கல் மாவட்டமும் அதிலே சேரும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 302, திரு. ச. அழகிரி, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

302—

தமிழ்மொழிமூலம் பொறியியற் கல்வி

***14041—திரு. ச. அழகிரி:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் பொறியியல் தமிழ் வழிக் கல்விக்கு டெல்லி பொறியியல் கவுன்சில் மறுப்புத் தெரிவித்திருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், பொறியியல் தமிழ் வழிக் கல்விக்கு விண்ணபித்த 636 மாணவர்களின் எதிர்காலம் என்ன?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) 1997-98-ஆம் ஆண்டிற்கு தமிழ்மொழிவழிக் கல்விக்கு விண்ணப்பங்கள் கோரி அறிவிக்கை வெளியிடப்பட்டு, 636 விண்ணப்பதாரர்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டன. ஆனால் தமிழ்மொழிவழி பொறியியற் பட்டப்படிப்பிற்கு, அனைத்திந்திய தொழில் நுட்பக் கல்விக் கவுன்சிலின் ஒப்புதல் கிடைக்காத காரணத்தால், 1997-98-ஆம் ஆண்டில் தமிழ்மொழிவழி பொறியியற் பட்டப்படிப்பு தொடங்கப்படவில்லை. மேற்படி விண்ணப்பம் செய்த 636 மாணவர்களில் தமிழ்மொழிவழியில் மட்டுமே பயில விண்ணப்பித்துள்ள மாணவர்கள் எண்ணிக்கை 146 ஆகும். மற்றவர்கள் பிற வகையிலே படிப்பதற்கும் விண்ணப்பித்தார்கள். அந்த 146 விண்ணப்பதாரர்களுக்கு பொறியியற் கல்லூரி மதிப்பெண் தகுதியின் அடிப்படையில் இடம் வழங்க கலந்தாய்வுக் கூட்டத்திற்கு வர கடிதம் அனுப்பப்பட்டது. கலந்தாய்வுக் கூட்டத்திற்கு 33 பேர் வந்தார்கள். இதில் 18 மாணவர்கள் மட்டுமே தங்களுக்கு விருப்பமான தொழில் பாடப்பிரிவுக்கு பொறியியற்

[1999 ஏப்ரல் 8

கல்லூரியில் சேர ஆணை பெற்றார்கள். இதனால் தமிழ்மொழிவழி பொறியியற் கல்விக்கு விண்ணப்பித்த மாணவர்களுக்குப் பாதிப்பு ஏதும் ஏற்படவில்லை.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர்களிடமிருந்து விண்ணப்பம் பெற்ற பிறகு அனைந்திந்திய தொழில் நுட்பக் கல்வி இயக்ககத்திடமிருந்து அனுமதி கிடைக்கவில்லை என்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி அனுமதி கிடைக்காமல் போனதற்கான காரணம் என்ன? அனுமதி பெறுவதற்காக என்ன முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டது? அப்படி முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டு அது நடைபெறாமல் போனதற்கு அதிகாரிகள் எந்தவிதத்தில் காரணமாவார்கள்? அப்படிக் காரணமான அதிகாரிகள் மீது அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது? அதுமட்டுமல்லாமல் தமிழ்மொழிவழிக் கல்விக்கு மட்டுமே விண்ணப்பித்திருந்த மாணவர்களில் பலபேர் இந்த ஆண்டு படிக்க இயலாமல் அவர்கள் ஓராண்டு கல்வியை இழந்ததாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். எனவே, அது பற்றிய அரசினுடைய விளக்கத்தை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-40

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ் மொழி மூலமாகவும் பொறியியல் கல்வி வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. தமிழ் மொழி மூலமாக வழங்கப்படுவதாக இருந்தாலும், அகில இந்திய தொழில் நுட்பக் கல்வியியல் கழகம் இசைவு தர வேண்டும்; இசைவு தருவார்கள் என்று கொள்கை அடிப்படையிலே எதிர்பார்த்து ஒரு தனி நடவடிக்கையாக மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதனால் பாதிப்பு ஏற்படக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் தனி விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டன. மொத்தமாக அனைத்து விண்ணப்பங்களிலேயும் யார் வேண்டுமானாலும் தமிழில், யார் வேண்டுமானாலும் ஆங்கிலத்தில் பயிலுவதற்கு இடம் அளிக்கிற அந்த முறையை வைக்காமல் தமிழில் பயில விரும்புகிறவர்கள் தனியாக விண்ணப்பிக்கவும் என்று கேட்டு அந்த விண்ணப்பம் பெறப்பட்டது. அப்படி விண்ணப்பித்தவர்களில் பலபேர் ஆங்கிலத்திலே பயிலுகிற அந்த முறைப்படியும் விண்ணப்பித்திருந்தார்கள். ஆகவே, 146 பேர் இதிலே மிச்சமாக இருந்தார்கள். அந்த 146 பேர்களுக்கும், ஆங்கிலத்தில் அவர்கள் முறைப்படி கல்வி பெறுவதாக இருந்தால் அவர்களுடைய

1999 ஏப்ரல் 8]

மதிப்பெண்களின் அடிப்படையில் எப்படி இடம் பெறுவார்களோ அந்த முறையில் இடம் அளிப்பதற்கு அவர்கள் அழைக்கப்பட்டார்கள். அதிலே ஏறத்தாழ 33 பேர்கள்தான் வந்தார்கள். ஆகவே, அனைவரும் வராத காரணத்தால், வந்தவர்களில் மதிப்பெண் அடிப்படையில் எந்த முறைப்படி அவர்கள் இடம் பெற்றார்களோ அந்தவகையில் இடம் அளிக்கப்பட்டுவிட்டது. இதிலே ஒரு கொள்கை இருக்கிறது. தமிழ் மொழி வழியில் கல்வி கற்பிப்பதாக இருந்தால் A.I.C.T.E. அனுமதி பெறவேண்டும் என்ற நிலைமைக்குக் காரணம், எந்தப் பொறியியல் பட்டப்படிப்பும், அவர்கள் அனுமதித்தால்தான் அது செல்லுபடியாகிறது. இதிலேயுள்ள அடிப்படைப் பிரச்சினை அகில இநதியாதான். அகில இந்தியா என்ற அடிப்படையில் அவர்கள் கொள்கை வகுத்து நமக்குத் தருகிற ஒரு நிலையை, தவறான ஓர் அடிப்படையை உருவாக்கிவிட்ட காரணத்தால் இந்த விளைவு ஏற்படுகிறது.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அகில இந்திய தொழில் நுட்பக் கல்வி இயக்ககம் தமிழ் வழிக் கல்விக்கு மறுப்பு அளித்ததற்கான காரணம் என்ன? எந்தக் காரணத்தைச் சொல்லி அவர்கள் மறுப்பு அளித்திருக்கிறார்கள்? அதை நாம் மீண்டும் எப்படிச் சரி செய்திருக்கிறோம்? மீண்டும் எப்படித் தமிழ் வழிக் கல்வியை ஆரம்பிப்பதற்கான ஏற்பாடுகளை நாம் செய்திருக்கிறோம் என்பதனை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ் மொழி வழியில் கல்வி அனுமதிப்பதாக இருந்தால் அதனுடைய தரத்தை நாங்கள் எப்படிக் கட்டுப்படுத்த முடியும் என்று எங்களுக்குச் சந்தேகமாக இருக்கிறது; தமிழ் மொழி வழியில் அனுமதித்துவிட்டால் பிறகு எல்லா மொழிகளிலேயும் அந்தந்த மாநிலங்களிலேயிருந்து கேட்பார்களேயானால் நாங்கள் எப்படி வழங்கமுடியும்? ஆகவே, இது அரசியல் கொள்கை என்று முதலில் ஒரு கருத்துத் தெரிவித்தார்கள். இரண்டாவதாக, அந்தக் Council கூட்டத்தில், Executive Council போல இருக்கிற அமைப்பிலே வைத்து இதைப்பற்றி ஆலோசிப்பதாகத் தெரிவித்தார்கள். அப்படி ஆலோசிக்க வேண்டும், உடனடியாக அனுமதிக்க வேண்டுமென்று 7 அல்லது 8 முறை நான் கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறேன். அது மாண்புமிகு பொம்மை அவர்கள் அங்கே கல்வி அமைச்சராக இருந்த காலத்தில். அதற்குப் பின்னர் நம்முடைய முதல்வர் அவர்களும் மாண்புமிகு பொம்மை அவர்களுக்குக் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள். அரசுச் செயலாளரும்

அந்தக் Council-க்கு எழுதி இருக்கிறார்கள். இந்த 1½ ஆண்டு காலத்தில், ஏறத்தாழ 8 முறை கடிதங்கள் அனுப்பப்பட்டன. கல்வித் துறையின் உயர்நிலைக் கல்விச் செயலாளர் 2 முறை அந்தக் Council-ஐ அணுகி அவர்களிடத்திலே இதனுடைய நியாயத்தை எடுத்து வலியுறுத்தியிருக்கிறார். ஆலோசிப்பதாகச் சொன்னவர்கள், ஆலோசிக்கவில்லை. காரணம், மத்தியில் நிலையான அரசு என்ற அடிப்படையில் ஒரு செயல்பாடு இல்லாத சூழ்நிலையில் எதைப் பற்றியும் யாரும் கவலைப்படுவதாகத் தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 303, திரு. ஜி.கே. மணி, மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

303—

விபத்தில் இறப்பவர்களுக்கு இழப்பீட்டை உயர்த்தி வழங்குதல்

***21021—திரு. ஜி.கே. மணி:**

மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) விபத்துகளில் இறப்பவர்களுக்கும், பாம்புக்கடி போன்றவற்றால் இறப்பவர்களுக்கும் அளிக்கப்படுகின்ற நஷ்ட ஈட்டை இரு மடங்காக உயர்த்தித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன், வருவாய்த் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) விபத்து நிவாரணத் திட்டத்தின்கீழ் வழங்கப்பட்டு வந்த நிவாரணத் தொகையான ரூ. 10,000/- 28-8-1996 முதல் ரூ. 15,000/- ஆக ஏற்கெனவே உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. எனவே, இத்திட்டத்தின்கீழ் வழங்கப்பட்டு வரும் நிவாரணத் தொகையை மேலும் உயர்த்துவதற்கான செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசிலனையில் இல்லை.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆழ்கடலிலே மீன் பிடிப்பவர்கள், நீர்த் தேக்கங்களிலே மீன் பிடிப்பவர்கள் அல்லது பாம்புக்கடி போன்ற பல்வேறு விபத்துகளில் குடும்பத் தலைவர்கள் இறந்துவிட்டால் அந்தக் குடும்பங்கள் அதோகதியாகக் கூடிய நிலை ஏற்படக்கூடிய காரணத்தினாலே,

அப்படிப்பட்ட குடும்பங்களுக்குப் பாதுகாப்பு ஏற்படுத்தக்கூடிய வகையிலே அரசு வழங்கக்கூடிய அந்த நிதியுதவித் தொகையை இன்னும் அதிகரித்து வழங்குவதற்கு அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-45

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக்கிறேன். 1989 ஆம் ஆண்டு இத்திட்டம் அமல்படுத்தப்பட்ட போது 22 வகையான ஏழைத் தொழிலாளர்கள் மட்டுமே இத்திட்டத்தின்கீழ் பயன்பெறத் தகுதி உடையவர்களாக இருந்தார்கள். டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் 44 வகையான ஏழைத் தொழிலாளர்களுக்கு இத்திட்டம் நீட்டிக்கப்பெற்றிருக்கிறது. 44 பேர் எப்படிப்பட்டவர்கள் என்ற குறிப்பு என்னிடத்திலே இருக்கிறது. சலவைத் தொழிலாளியில் ஆரம்பித்து முழுநேர ஓவியர்கள் வரை முடிகிறது. ஆக மொத்தம் 44.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மா. இராமச்சந்திரன்.

திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாம்பு கடித்ததால் இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு உதவி செய்வது என்பது பற்றியெல்லாம் ஓர் ஆணை இருக்கிறது. முதல் தகவல் அறிக்கையில் post mortem செய்ய வேண்டும் என்று ஆணை இருக்கிறது. மருத்துவமனைகளிலே சேர்க்கப்பட்டவர்கள் இறந்துவிட்டால் மருத்துவர்கள் பாம்பு கடித்து இறந்தார்கள் என்று சான்றிதழ் அளிக்கிறார்கள். ஆனால், post mortem செய்யாமலே உடலை எடுத்துச் சென்றுவிடுகிறார்கள். சில ஏழை எளிய மக்கள், இந்த விவரம் தெரியாமலே நடைமுறைப்படுத்தப்படுகிற காரணத்தாலே அவர்கள் இந்தப் பலனை அனுபவிக்க முடியாமல் இருக்கிறார்கள். அதற்காக விதிகளைத் தளர்த்தி, ஆணையைத் தளர்த்தி, மருத்துவர்கள் சான்றிதழ் அளித்தாலே போதும் என்கிற நிலைமையை அரசு உருவாக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: பலன் பெறுகின்ற வாய்ப்பினை உருவாக்குவதற்கு இந்த ஆட்சி முயற்சிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 304, திரு. நெல்லிக்குப்பம் அ. மணி, மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

[1999 ஏப்ரல் 8

304—

நெய்வேலியில் நிலத்தடி நீர் குறைவால் குடிநீர்ப் பற்றாக்குறை

***823—திரு. நெல்லிக்குப்பம் அ. மணி:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நெய்வேலி நிலக்கரிச் சுரங்கத்திலிருந்து தண்ணீர் வெளியேற்றப்படுவதால் நெய்வேலியைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் நிலத்தடி நீர் குறைந்து குடிநீர்ப் பற்றாக்குறை ஏற்படுவது அரசிற்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதனைப் போக்க அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) நெய்வேலியைச் சுற்றியுள்ள பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களில் சுமார் 150 மீட்டர் ஆழம் முதல் 200 மீட்டர் ஆழம்வரை ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் அமைக்கப்பட்டு தகுந்த குதிரைத் திறன் உள்ள நீர்மூழ்கி விசை இறைப்பான் மூலம் மேல்நிலை நீர்த் தேக்கத் தொட்டிகள் மூலமாகக் குடிநீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. நெல்லிக்குப்பம் அ. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடலூர் மாவட்டத்தில் நெய்வேலியைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களுக்கெல்லாம் குடிநீர் பற்றாத நிலை—ஏற்பட்டபோது 1991 ஆம் ஆண்டு நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பிற்கு வந்த நேரத்தில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலம் நெய்வேலி நிலக்கரி கழகத் தலைவர் அவர்களைக் கூப்பிட்டு அவர்கள் மூலம் ஒரு கருத்தரங்கு நடத்தப்பட்டது. அந்தக் கருத்தரங்கில், பக்கத்திலுள்ள ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், கிராமப் பஞ்சாயத்துகள் போன்றவற்றுக்கெல்லாம் நெய்வேலி நிலக்கரிக் கழகத்தின் மூலமே ஆழ்துளைக் கிணறுகள் அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று அப்போது ஆணையிடப்பட்டு, சில கிராமங்களுக்கெல்லாம் தந்தார்கள். ஆனால், இடையிலே அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது இருக்கின்ற நிலையில் அவர்கள் அதிக ஆழமான நிலையிலே தண்ணீரை இறைத்துக்கொண்டிருக்கிற காரணத்தாலே நமக்கு மேலும் மேலும் பற்றாக்குறை ஏற்பட்டுவிடுமோ என்ற அச்சம் இருக்கிறது. அதைப் போக்குவதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்கும் நெய்வேலி நிலக்கரிக் கழகத்தின் மூலம் ஆழ்துளைக் கிணறுகளை அமைத்துத் தருவதற்கும் உத்தரவிடுமாறு பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1999 ஏப்ரல் 8]

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெய்வேலி நிலக்கரிச் சுரங்கத்தைச் சுற்றியுள்ள பண்ருட்டி, குறிஞ்சிப்பாடி, கீரப்பாளையம், மேல்புவனகிரி, விருத்தாசலம் மற்றும் கம்மாபுரம் ஆகிய ஒன்றியங்களில் ஏற்கெனவே, அதாவது 1996-97-ல், இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் அதிகமாக இருந்த காரணத்தால், அதற்காக, அந்த நிறுவனத்தாரை தகுந்த முறைப்படி நாம் அணுகியும் அவர்கள் அதற்கு ஈடுகொடுக்க இயலாது என்று கருதி, அந்த மக்கள் படுகிற துயரைத் தடுக்க வேண்டும் என்று கருதி நம்முடைய தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய அரசு எப்படியாவது பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு 10 லிட்டருக்குக் குறைவாக இருந்தாலும் அல்லது இப்படிப்பட்ட இடைவெளித் தகராறு வந்தாலும் அவற்றை நிவர்த்தி செய்வதற்கென—புனரமைப்புத் திட்டம் இதுவரையில் அளிக்காத அளவிற்கு, ஏறத்தாழ சென்ற ஆண்டு 50 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நிதி வழங்கி அத்திட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது. 1996-97 ஆம் நிதியாண்டில் 118 திட்டங்களும், 1997-98-ல் 17 திட்டங்களும் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால், 60 மீட்டர், 80 மீட்டர் என்ற நிலைக்கும் கீழே 150 மீட்டர் 200 மீட்டர் ஆழத்திற்கு நாம் இப்போது இந்த ஆழ்துளைக் கிணறுகளை அமைத்திருக்கிறோம். அதற்கு செலவுதான் ஆகின்றது. இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அந்தப் பகுதியில் உள்ளவர்களை அணுகி, குடிநீர் வடிகால் வாரிய அதிகாரிகளுக்கும் தெரிவிக்கலாம். அரசு மூலம் ஏதாவது தொடர்புபடுத்த வேண்டிய நிலை வந்தால் நிச்சயமாக அரசு முயற்சிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

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

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிலக்கரிச் சுரங்கத்தினால் நிலத்தடி நீர் எல்லாம் வற்றியிருக்கின்ற இந்த நேரத்தில் கடல் நீர் உட்புகுந்து, சிதம்பரம் மற்றும் அதன் வட்டாரங்களிலும் உவர் நீராக மாறி, குடிநீருக்கே மிகவும் நெருக்கடியான நிலையிருக்கிறது. எனவே, அவற்றைத் தடுக்கவும்,

[1999 ஏப்ரல் 8

கடல் நீர் உட்புகுவதைத் தடுப்பதற்கும், மேலும் குடிநீர் கிடைப்பதற்கும் அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-50

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடல் நீர் கலப்பது என்பதைப்பற்றிப் புதிதாக இப்பொழுது மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள்தான் குறிப்பிடுகிறார்கள். இதுபோல பல மாவட்டங்களில் இருக்கிறது. குறிப்பாக இராமநாதபுரம், நாகை, திருவாரூர் ஆகிய மாவட்டங்களில் அந்த நிலை இருக்கிறது. அதையெல்லாம் ஆய்வு செய்துதான் இப்பொழுது புதிய திட்டங்களை நிச்சயமாக இதைத் தடுப்பதற்கான திட்டங்களையெல்லாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், சிதம்பரம் பக்கத்திலே இருக்கிற கிராமங்களில் இப்படிப்பட்ட நிலை இருப்பதாக இதுவரை அதிகாரபூர்வமான தகவல் எதுவும் நமக்குக் கிட்டவில்லை. அப்படி உண்மையாக இருக்குமானால் அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கையை அரசு மேற்கொள்ளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ச. அழகிரி.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெய்வேலி நிலக்கரி நிறுவனம் நிலத்தடி நீரை மிக அதிக அளவில் பயன்படுத்தி இருக்கிற காரணத்தினால் சுற்றுப்புறங்களிலே குடிநீர்ப் பிரச்சினை மிக அதிகமாக இருக்கிறது. அதனால், நெய்வேலி நிலக்கரி நிறுவனத்திற்கு ஒரு சமூகப் பொறுப்பு இருக்கிறது. அவர்கள் சுற்றுப்புறங்களில் இருக்கிற கிராமங்களுக்குச் செலவு செய்ய வேண்டுமென ஒரு விகிதாச்சார அளவிற்குத் தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிலக்கரி நிறுவனத்தினுடைய சில தலைவர்கள் அதனைச் செலவு செய்கிறார்கள். ஆனால், சமீப காலமாக நெய்வேலி நிலக்கரி நிறுவனத்தில் சுற்றுப்புறக் கிராமங்களுக்கு உதவி செய்கிற வகையில் எந்தப் பணியையும் அவர்கள் செய்யவில்லை. எனவே, மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் அதிலே தலையிட்டு சுற்றுப்புறங்களில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற கிராமங்களுக்கு ஆழ்குழாய்க் கிணறு அமைக்க வேண்டிய பொறுப்பினை நெய்வேலி நிலக்கரி நிறுவனம்தான் செய்ய வேண்டும் என்கிற ஓர் உறுதியை அவர்களிடமிருந்து பெற வேண்டும். அப்படிப் பெறுவதற்கான முயற்சியை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் எடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன். அதேபோல, நிலம் கொடுத்தவர்களுக்கு நஷ்டயீடு கொடுப்பதைக்கூட நீண்டகாலமாக

1999 ஏப்ரல் 8]

அந்த நிறுவனம் செய்யாமல் இருந்தது. அதன்பிறகு மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் ஒரு குழு அமைத்து, கடுமையாகப் பேசிய பிறகுதான் அந்தத் தொகை அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, அதேபோல இதனையும் செய்ய அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மீண்டும் ஒருமுறை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் மூலம் இதற்கான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு நான் அவர்களைக் கலந்து ஆலோசிக்க இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சொக்கர்.

திரு. ஆர். சொக்கர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெய்வேலி நிலக்கரிச் சுரங்கத்திலிருந்து எடுக்கப்படுகின்ற, வெளியேற்றப்படுகின்ற தண்ணீர் எப்படிப்பட்டதாக இருக்கின்றது? அது குடிப்பதற்குத் தகுதியுள்ளதாக இருக்கிறதா? Potable water ஆக இருக்கிறதா? அந்தத் தண்ணீரை இப்பொழுது என்ன காரணத்திற்காக உபயோகப்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்? ஒருவேளை குடிப்பதற்குத் தகுதியில்லாத தண்ணீராக இருந்தால் நவீன தொழில் நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தி அந்தத் தண்ணீரைக் குடிப்பதற்குத் தகுதியுள்ள தண்ணீராக மாற்றி, சுற்றுப்புறக் கிராமங்களுக்கு விநியோகிக்க இயலுமா? இதனால் சுற்றுப்புறக் கிராமங்களில் உள்ள நிலத்தடி நீர் குறைவதும் தடுக்கப்படும்; இந்தத் தண்ணீரும் உரிய முறையில் பயன்படுத்தப்படும் என்பதால் இதை அரசு பரிசீலிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குடிநீருக்குத் தகுதியில்லாத தண்ணீர் என்பது எல்லா மாவட்டங்களிலும் இருக்கக்கூடும். ஒருசில இடங்களில், பக்கத்துப் பக்கத்திலேகூட மாறுதல் ஏற்படுகிறது. ஆனால், இப்பொழுது நிலக்கரிச் சுரங்கத்தில் இருக்கிற தண்ணீரை உபயோகப்படுத்த முடியாது என்று அறிவிக்கப்பட்டதற்குப் பிறகுதான் அதைச் சில இடங்களில்கூட விவசாயத்திற்கு விட்டு, இதிலும்கூட நம்பிக்கையில்லாத காரணத்தினாலே ஏரிகளிலே தேக்கி வைத்து சில நேரங்களில் அதை ஆடு, மாடுகள் குளிப்பதற்காகத்தான் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். குடிநீருக்காகப் பயன்படுத்துகிற சூழ்நிலை தற்போது இல்லை. ஆனாலும் இப்பொழுது அதில் ஏற்பட்டிருக்கிற நிலைமை, தண்ணீர் 60 மீட்டர் இருக்கிற இடத்தில் அதை உறிஞ்சி விட்ட பிறகு 80 மீட்டர் வரையில்

[1999 ஏப்ரல் 8

அந்த நிலை பாதிக்கப்படுகிறது. ஆகையினாலேதான் நாம் புதிதாகப் புனரமைப்புத் திட்டத்தின் மூலம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற நடவடிக்கை 120 மீட்டருக்குமேல் 180 மீட்டர்வரை போனால்தான் நிரந்தரமான தண்ணீர் கொடுக்க முடியும் என்பதற்காகச் சற்று அதிகமான கூடுதல் நிதி செலவழித்துத்தான் இப்பொழுது 118 திட்டங்களை நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். இதுபோன்ற நிலைகள் இன்னும் வருமானால் அதைப்பற்றி மறுபரிசீலனை செய்யலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. குழந்தை தமிழரசன்.

திரு. குழந்தை தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெய்வேலி நிலக்கரிச் சுரங்கத்தால் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுவது என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த 50 கிராமங்கள். நெய்வேலி சுரங்கத்தார் Peripheral Fund என்று ஒரு fund வைத்திருக்கிறார்கள். நிலக்கரிச் சுரங்கத்தால் பாதிக்கப்படுகிற கிராமங்களுக்கு அந்த fund மூலம் உதவி செய்கிறார்கள். ஆனால் ஒரு விதியை வைத்திருக்கிறார்கள். நெய்வேலியிலிருந்து 8 கிலோ மீட்டர் ரேடியஸ்-சில் பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களுக்கு மட்டும்தான் அந்த fund மூலம் உதவி செய்ய இப்பொழுது விதி வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கடலூர் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலம் நெய்வேலி அதிகாரிகளிடம் தெரிவித்து அந்த விதியைத் தளர்த்தி, பாதிக்கப்படுகின்ற எந்தக் கிராமமாக இருந்தாலும் அதற்கு உதவி செய்வதற்கு—இயன்றவகையில் விதியைத் தளர்த்துவதற்கு—நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு, அதற்கு ஆவன செய்வாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-55

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்தில் இதைத் தெரிவித்து அவர்கள் மூலமாகத்தான் உரிய நடவடிக்கை எடுக்க முடியும் என்று நான் தற்போது கருதுகிறேன். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால் ஏற்கெனவே எடுத்த நடவடிக்கை முற்றுப்பெறவில்லை. இடையில் அது விடுபட்டுவிட்டது. ஆனால் உறுப்பினர்கள் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாட்டைப்பற்றி வலியுறுத்திய காரணத்தால்தான் நான் வேறுவிதமாக சூழ்நிலையை உருவாக்கி நான் குறிப்பிட்ட 6, 7 ஒன்றியங்களில் அந்த நிலையைத் தவிர்த்திருக்கிறோம். இனிமேலும் நாம் அதற்கான முயற்சிகளில் ஈடுபடலாம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்

1999 ஏப்ரல் 8]

கொள்கிறேன். இருப்பினும் அந்தத் தொகுதியில் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு இல்லாமல் ஓரளவுக்குச் சமாளித்திருக்கிறோம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 305, திரு. வி.கே. லட்சுமணன், மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

305—

சுரங்கப்பாதை கட்டுதல்

***14885—திரு. வி.கே. லட்சுமணன்:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கோயம்புத்தூர், டி.ஆர். நஞ்சப்பா சாலையில் சுரங்கப்பாதை எப்பொழுது கட்டப்படும்?

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

கோயம்புத்தூர், டி.ஆர். நஞ்சப்பா சாலையில் சுரங்கப்பாதை அமைப்பதற்குப் பதிலாக மேம்பாலம் கட்டப்பட உள்ளது.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜெயில் ரோடு என்று அழைக்கப்பட்ட அந்தச் சாலைக்கு சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் Dr. நஞ்சப்பா சாலை என்று பெயர் சூட்டப்பட்டிருக்கிறது.—T.R. நஞ்சப்பா சாலை அல்ல, டாக்டர் நஞ்சப்பா சாலை—இந்தச் சாலையிலே ஒரு சுரங்கப்பாதை அமைக்கவேண்டும் என்பது நீண்டநாள் கோரிக்கையாக இருக்கிறது. இது தமிழ்நாடு ஓட்டலுக்கு முன்புறமாக அமைந்திருக்கிற இடமாகும். இது போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த இடம். புறநகர்ப் பகுதிகளில் இருந்து பேருந்தில் வருகிற பயணிகள் நகரப் பகுதிகளுக்குச் செல்ல வேண்டுமானால் இதைக் கடந்துதான் போயாகவேண்டும். வட கோவை மேம்பாலம் T.N.U.D.P. மூலமாக 10 கோடி ரூபாயில் அமைக்கப்பட்டபோது ஒரு கோடி ரூபாய் அதில் மீதமானதாகவும் அந்த ஒரு கோடி ரூபாயில் 80 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்பீட்டில் இந்தச் சுரங்கப்பாதை அமைக்கப்பட இருப்பதாகவும், அதற்கு ஒப்பந்தப்

புள்ளிகள் கோரப்பட்டிருப்பதாகவும் நான் பத்திரிகையில் படித்தேன். ஆனால் இன்று சொன்னபடி மேம்பாலம் கட்டுவது அவ்வளவு சரியல்ல. அந்த மேம்பாலத்திலே வயது முதிர்ந்தவர்கள் மழைக் காலத்தில் மற்றும் வெயில் காலத்தில் ஏறிப்போக முடியாது. மேலும் யாரும் அங்கே மேம்பாலம் கட்டுவதாகவும் இப்போது தெரியவில்லை. சென்னையில்கூட சுரங்கப்பாதைதான் முன்பு கட்டப்பட்டது. இப்போதும் கட்டப்பட்டு வருகிறது. ஆகையினால் அதைக் கைவிட்டு அங்கே சுரங்கப்பாதை அமைக்க அரசு முன்வருமா என்று மீண்டும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாலத்தைப் பொறுத்தவரையில் இது இப்போதுதான் ஆரம்பித்தது என்பது அல்ல. நீண்ட வருடங்களுக்கு முன்பே, முதலில் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சி அமைந்த 1990 ஆம் வருடத்தில்கூட இந்தப் பிரச்சினை எழுப்பப்பட்டு விடுபட்டுப்போனது. அதற்குப் பிறகு முயற்சி எடுத்து இப்போது அந்தப் பாலத்தைக் கட்டலாம் என்று எல்லோரும் அனுமதியும் தந்து, அதற்குப் பிறகு மதிப்பீடும் தயாரித்து ரூ. 10 இலட்சத்தில் அது அமைந்து விடும் என்ற முடிவிற்கு வந்தபிறகு அனுமதி பெறுவதற்குக் காலதாமதம் இருந்தது. இந்தக் கேள்வி வந்தவுடன் விரைவில் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று எண்ணி அவர்களிடத்திலே நான் தொலைபேசியில் தொடர்புகொண்டேன். நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்து அனுமதி கிடைக்கவில்லை என்ற தகவல் வந்ததும் நான் மறுபடியும் அங்கே இருக்கிறவர்களுக்குத் தகவல் அனுப்பி அதுபற்றி மாலையில் கேட்டபோது, தங்களுக்கு இதுவரை கொடுக்காத இந்தப் பதில் நேற்று இரவுதான் எனக்குக் கிடைத்தது என்பதால், தங்கள் அனுமதியோடு இப்போது இதை நான் தெரிவிக்கிறேன்.

7-4-1999 அன்று கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சி ஆணையருக்கு வந்த தகவல். நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனுமதி பெற்று ஏறத்தாழ 23-3-1999-ல் ஓர் உத்தரவும் அதற்குப் பிறகு 7-4-1999 அன்று கோயம்புத்தூர் மாநகராட்சிக்கு அதைக் கட்டுகிற அனுமதிக்கான நடவடிக்கையும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டுவிட்டது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு நகர்ப்புற மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் மீதமான ஒரு

கோடி ரூபாயில் இந்தச் சுரங்கப்பாதை கட்டப்படுவதாக இருந்த திட்டம் என்னவாயிற்று என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: இந்தப் பாலத்தைப் பொறுத்த வரையில்தான் தகவல் என்னிடத்தில் இருக்கிறதே தவிர, அந்த நகர்ப்புற நிர்வாகத்தில் செலவிடப்பட்ட தொகையில் மிச்சப்பட்ட தொகை பற்றிய தகவல் தற்போது என்னிடத்தில் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 306, திரு. மு.பெ. சாமிநாதன், மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

306—

நீர்ப்பாசனக் கருத்தரங்கின் அறிக்கை

***11508—திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்:**

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1997 ஆம் ஆண்டு அரசின் சார்பில் ஈரோட்டில் வேளாண்மைத் துறை, பொதுப்பணித் துறை மற்றும் விவசாயிகள் ஆகியோர் இணைந்து நடத்திய நீர்ப்பாசனக் கருத்தரங்கின் அறிக்கை அரசுக்குக் கிடைத்துவிட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம், வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) அரசுக்குக் கிடைக்கப் பெற்றுள்ளது.

(ஆ) 1997ஆம் ஆண்டு ஈரோட்டில் நடைபெற்ற கருத்தரங்கில் விவசாயப் பிரதிநிதிகளின் கோரிக்கைகளான பாசனப் பகுதிகளுக்கு நீர் வழங்க நிலங்களைக் கையகப்படுத்துதல், நீரின் அளவைக் குறிக்க வண்ண மைக்குறியீடுகள் எழுதப்படுதல், பாசனதாரர்களின் பிரச்சினையை அரசே தீர்த்து வைத்தல், கடன் வசூலிப்பை வருவாய்த் துறையினர் மேற்கொள்ளல், கட்டடம் கட்டிட புறம்போக்கு இடம் ஒதுக்கிடல் ஆகிய கோரிக்கைகள் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. பாசன

சபைகளின் மூலம் நிதி ஒதுக்கிட, பொதுப்பணித் துறை கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேலாண்மை மானியமாக எக்டேர் ஒன்றுக்கு ரூ.500 வழங்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால், பாசனக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்ற துறை அலுவலர்களை பாசன சபை நிர்வாகத்தின்கீழ் கொண்டு வரவேண்டும் என்ற விவசாயப் பிரதிநிதிகளின் கோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

முற்பகல் 10-00

திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 5-4-1999 அன்று வேளாண்மைத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்போது விதி 110-ன்கீழ் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சிறு கால்வாய்களை விவசாயிகள் சபையே பராமரிக்கின்ற பணியை, அதாவது மதகிலிருந்து நீர் நிர்வாகத்தை விவசாயிகள் சபையிடம் ஒப்படைப்பது என்ற அந்தத் திட்டத்தை இப்போது ஆந்திர மாநிலம் செயல்படுத்தி வருவதை ஆராய்ந்து அறிந்து அதன்பிரகாரம் விவசாயிகள் சபையிடம் ஒப்படைக்கப்படும் என்று அறிவித்தார், அதேபோல இந்த நடவடிக்கை, இந்த முறை நல்லபடியே வெற்றிகரமாக அமைந்தால் மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். ஆனால், நம்முடைய விவசாயிகளிடம் அவ்வாறு ஒற்றுமை இருக்குமா என்பது ஓர் ஐயப்பாடாக இருக்கிறது. எனவே, இதில் ஏதேனும் ஒரு பகுதியைச் சோதனை முறையாக எடுத்துச் செயல்படுத்தி அது வெற்றி அடைந்தால் அதற்குப் பிறகு விவசாயிகள் சபையிடம் ஒப்படைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சரின் அலுவலக உதவியாளர் அவைக்குள் நுழைந்து அமைச்சரின் அருகில் நின்று கொண்டிருந்தார்.)

2. அறிவிப்புகள்

(அ) அமைச்சர்களின் ஊழியர்கள் அவைக்குள்ளே வந்து செல்வதைத் தவிர்த்தல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்தான் பேரவைத் தலைவருக்கும் உறுப்பினர்களுக்கும் இடையே வரக் கூடாது என்று நினைக்கின்றார்கள். ஆனால் அமைச்சர்களின் அலுவலகத்திலே வேலை பார்க்கின்ற ஊழியர்கள் இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப்போல நடந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். இனிமேல்

இந்த ஊழியர்கள் உள்ளே வரக் கூடாது என்ற உத்தரவைப் போடவேண்டிய நிலைமை எனக்கு ஏற்படும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்--தொடர்ச்சி

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்—தொடர்ச்சி

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாசனப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், மத்திய மற்றும் மாநில அரசுகளின் சம நிதி உதவியுடன் காவிரி பாசனப் பகுதி, கீழ் பவானித் திட்டம், பரம்பிக்குளம்-ஆழியாறு திட்டம், அமராவதி நீர்த்தேக்கத் திட்டம், கோதையாறு-சித்தாறு பட்டணங்கால் திட்டம் மற்றும் கம்பம் பள்ளத்தாக்குத் திட்டம் ஆகிய ஆறு பாசனப் பகுதிகளில் 1998-99 ஆம் ஆண்டில் ரூ.41.49 கோடி செலவில் 52,900 எக்டேரில் பண்ணை மேன்மைப் பணிகளும், 73,300 எக்டேர் நிலப்பரப்பில் சுழற்சி முறை பாசனப் பணிகளும் சிறப்பாகச் செய்யப்பட்டு, இந்த சுழற்சி பாசன முறை, பண்ணை மேம்பாட்டுத் திட்டம் மூலம் சங்கங்கள் அமைத்து அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் மூலம்தான் இந்தப் பணி முடிந்து அவர்களிடத்திலே ஒப்படைக்கப்பட்டு எக்டேருக்கு 500 ரூபாய் என்று தரப்படுகிறது. அந்த வாய்க்கால்களை எல்லாம், இப்போது தமிழகத்திலே கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படக்கூடிய அந்தப் பகுதிகளில் சிறப்பாகத்தான் கவனித்து வருகிறார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையிலே அறிவித்தது, இன்னும் இதிலே விவசாயிகளை நேரடியாக ஈடுபடுத்த வேண்டும், பயனாளிகளை ஈடுபடுத்த வேண்டுமென்பது. அந்த நோக்கத்தோடுதான் ஊராட்சி மன்ற அளவில், ஊராட்சி ஒன்றிய அளவில் பொதுப்பணித் துறை வசம் இருக்கக்கூடிய ஏரிகள், அந்த ஏரிகளுக்கென்று இருக்கக்கூடிய ஆயக்கட்டுதாரர்கள், நில உடைமையாளர்கள் எல்லாம் ஒன்று சேர்ந்து ஒரு சங்கத்தை அமைத்து தண்ணீர் வரக்கூடிய வாய்க்கால் வரத்துகள் அல்லது அந்த ஏரிகளைத் தூர் எடுப்பது, கரைகளைப் பலப்படுத்துவது, அந்த ஏரிகளில் கிடைக்கக்கூடிய தண்ணீரை பாசன வசதிக்கு கொண்டு செல்லக்கூடிய அந்த வாய்க்கால்களை வெட்டி மராமத்துப் பணிகளை மேற்கொள்வது ஆகியவற்றுக்காக தண்ணீரைப் பயன்படுத்தக்கூடிய

[1999 ஏப்ரல் 8

அந்த விவசாயிகளையே கொண்டு ஒரு சங்கம் அமைத்து, அரசும் அதற்கான நிதி உதவியும் வழங்கி அவர்களை அதிலே ஈடுபடச் செய்வது என்கிற முறை தற்போது ஆந்திர மாநிலத்திலே பின்பற்றப்பட்டு வெற்றிகரமாக நடைபெறுகிறது என்ற அந்தத் தகவல் கிடைத்திருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலே இங்கே, பொதுப்பணித் துறை, வேளாண்மைத் துறை, உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்களும், உரிய அதிகாரிகளும் அந்த மாநிலத்திற்குச் சென்று பார்வையிட்டு அந்த அடிப்படையிலே அதை நிறைவேற்றலாம் என்ற அந்த நல்ல யோசனையை இங்கு முதலமைச்சர் சொல்லியிருப்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் வரவேற்று இருக்கவேண்டுமேதவிர, ஏதோ ஆய்வுக்காக ஒன்றை எடுத்து அதனுடைய பணியைப் பார்த்த பிறகுதான் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்வது சரியல்ல. முதலமைச்சர் அறிவித்த அந்த அறிவிப்பு ஒரு மகத்தான அறிவிப்பு. விவசாயிகள் அதிலே ஈடுபட்டு அவர்களுக்குரிய தண்ணீரை முறையாகப் பெற்று விவசாயம் செய்வதற்குப் பயன் உள்ளதாக எதிர்காலத்தில் அமையும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 307, திரு. ச.க. வெங்கடேசன், மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

307—

ஏழை விவசாயிகளுக்கு உபகரணங்கள் வாங்க மானியம்

***18663—திரு. ச.க. வெங்கடேசன்:**

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

விவசாய உபகரணங்கள் (டிராக்டர், டிரெய்லர், கதிர் அடிக்கும் இயந்திரம், புல்டோசர்கள், பவர் Driller மற்றும் ஆயில் இன்ஜின்கள்) வாங்க ஆதிதிராவிடர்களுக்கு மானியம் அளிப்பதைப் போன்று ஏனைய ஏழை விவசாயிகளுக்கும் மானியம் அளிக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம், வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

1999 ஏப்ரல் 8]

மத்திய அரசு சார்புத் திட்டமான 'ஒருங்கிணைந்த தானிய உற்பத்தித் திட்டத்தின்கீழ் விசை உழுவைகள் (Power Driller) விவசாயிகளுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. இது ஆதிதிராவிடர்களுக்கு என்றில்லாமல் அனைத்துத் தரப்பு விவசாயிகளுக்கும் 50 சதவீத மானியத்தில் (ரூ. 30,000/-க்கு மிகாமல்) 'TAI' நிறுவனம்மூலம் வழங்கி, சிறுவிவசாயிகளுக்கு முன்னுரிமை அளித்து விநியோகம் செய்யப்படுகிறது. இதேபோன்று, மத்திய சார்புத் திட்டமான பண்ணை இயந்திரமாக்குதல் திட்டத்தின்கீழ் சிறு டிராக்டர் (30 குதிரைத் திறன் கொண்டது) 50 சதவீத மானியத்தில் (ரூ.30,000/-க்கும் மிகாமல்) அனைத்து விவசாயிகளுக்கும், 'TAI' நிறுவனம் மூலம் வழங்கப்படுகிறது.

திரு. ச.க. வெங்கடேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 308, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

308—

திருக்கோயில் வருமானத்தில் சமூகநலப் பணிகள் நிறைவேற்றுதல்

***16038—திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்:**

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

(அ) கடலூர் மாவட்டம், சிதம்பரம் நகரிலுள்ள அருள்மிகு தில்லையம்மன் திருக்கோயிலுக்கு அசையாச் சொத்துக்கள் உள்ளனவா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன்மூலம் கிடைக்கும் ஆண்டு வருமானம் எவ்வளவு? அத்தொகையில் எத்தகைய சமூகநலப் பணிகள் நிறைவேற்றப்படுகின்றன?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) கடலூர் மாவட்டம், சிதம்பரம் நகரில் உள்ள அருள்மிகு தில்லையம்மன் திருக்கோயிலுக்குச் சொந்தமான அசையாச் சொத்துகள்மூலம் ஓராண்டுக்கு ரூ. 50,784 மட்டுமே வருமானம் வருகிறது. இந்த வருமானத்தில் சமூகநலப் பணிகள் நிறைவேற்ற இயலாத நிலை உள்ளது.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அருள்மிகு தில்லையம்மன் திருக்கோயிலுக்கு அசையாச் சொத்துகள் எவ்வளவு, எங்கெங்கே உள்ளன? தனியாரிடம் இருக்கக்கூடிய நிலங்களிலிருந்து சரியான முறையில் குத்தகைகள் வசூலிக்கப்படுகின்றனவா? அதுமட்டுமல்லாமல், அந்தப் பகுதி, அருகில் இருக்கக்கூடிய பள்ளிப்படை கிராமத்தின் பஞ்சாயத்துத் தலைவர், அங்கு இருக்கக்கூடிய நிலங்களைப் பட்டாவாகப் போட்டுத் தருகிறேன் என்றும், அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்கிறேன் என்றும் சொல்லி 100 பேரிடமிருந்து ரூ. 1000 வரை அவர் வசூலித்திருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது, அதுகுறித்து அரசுக்குத் தகவல் வந்துள்ளதா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பள்ளிப்படை கிராமத்தில் நன்செய் நிலமாக 9.84 ஏக்கர் உள்ளது; புன்செய் நிலமாக 6.55 ஏக்கர் உள்ளது. அதுபோல, சிதம்பரத்தில் நன்செய் நிலம் 3.42 ஏக்கரும், புன்செய் நிலம் 3.82 ஏக்கரும் உள்ளன. இதிலே பள்ளிப்படையில் இருக்கிற 9.84 ஏக்கரும் ஏற்கெனவே முறையாக குத்தகைக்கு விடப்பட்டு ரூ. 15,600 வாடகை வந்து கொண்டிருக்கிறது. எனவே, அந்த ஊராட்சி மன்றத் தலைவர் அதுபோன்ற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகிறார் என்பதை எழுத்து மூலமாகக் கொடுப்பார்களேயானால்—சொல்லப்படுகிறது என்று சொல்வது முறையல்ல—உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இன்னும் சொல்லப்போனால், குற்றவியல் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

அதுமட்டுமல்லாமல், அங்கு இருக்கின்ற புன்செய் நிலத்தில், 1.65 ஏக்கர் மனைப் பகுதியாக மாற்றப்பட்டு, அதிலிருந்து 6,240 ரூபாய் வாடகை வருகிறது. 4.50 ஏக்கர் தமிழ்நாடு வனத் துறைக்கு மரக் கிடங்குகள் வைப்பதற்காக வாடகைக்கு விட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. எஞ்சிய 0.4 ஏக்கர் நிலம் பாதையாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. அதுபோல, சிதம்பரம் பகுதியில் இருக்கிற மனைப் பகுதியில் 2.73 ஏக்கர் நிலத்திலிருந்து 28,944 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. எஞ்சிய

சில பகுதிகளில்—நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. அழகிரி அவர்கள் தன்னுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதி நிதியிலிருந்து 5 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதிலே, இந்தத் துறையும் 5 இலட்சம் ரூபாய் போட்டு—திருமண மண்டபம் அமைக்க 19-5-1998ல் நிர்வாக அனுமதியும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது அங்கே திருமண மண்டபம், நிலை மட்டத்திற்கு (lintel) என்று சொல்கிறார்களே, அந்த அளவிற்கு—வந்திருக்கிறது. விரைவில் அது முடிக்கப்படும். அதுபோக, 0.85 ஏக்கர் நிலம் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இதுதான் விவரம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 309, திரு. கு. மனோகரன், மாண்புமிகு பால்வளத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 10-10

309—

பால் கொள்முதலுக்கான பணத்தை உடனடியாக வழங்குதல்

***10882—திரு. கு. மனோகரன்:**
டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்:
திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்:

மாண்புமிகு பால்வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

பால்வளத் துறையின்கீழ் கொள்முதல் செய்யப்படும் பாலுக்கான பணம் பட்டுவாடா செய்ய காலதாமதம் ஏற்படுவதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம், பால்வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தமிழ்நாடு பால் உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவு இணையம், மாவட்ட பால் உற்பத்தியாளர் கூட்டுறவு ஒன்றியங்களுக்குத் தேவையான முன்பணம் வழங்கியதன் மூலம், பணம் பட்டுவாடா செய்வதில் இருந்துவந்த 15 வார இடைவெளி தற்போது பெரும்பாலான ஒன்றியங்களில் மூன்று, நான்கு வாரங்களாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. கு. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த கால ஆட்சியிலே 15 வாரங்கள், 17 வாரங்கள் என்றிருந்த நிலையை மாற்றி 3 வாரங்கள், 4 வாரங்கள் என்று கொண்டுவந்த மாண்புமிகு அமைச்சருக்கும் அரசுக்கும் நன்றி தெரிவிக்கும் இந்தநேரத்திலே, தனியார்கள் நிறைய இடங்களிலே பால் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைத்து, கிராமக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இருக்கின்ற இடத்திலேயே அரசாங்க விலையைவிட 50 காசு அதிகமாக கொடுத்து பாலினை வாங்கி, வாரா வாரம் ஒழுங்காக பட்டுவாடா செய்வதால் நிறையக் கிராமக் கூட்டுறவு பால் உற்பத்தியாளர்கள் சங்கங்கள் நலிந்துவிட வாய்ப்புள்ளதால், இனிவரும் காலங்களிலே வாரா வாரம் ஒழுங்காக பட்டுவாடா செய்ய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த கால ஆட்சியின் விளைவாகத்தான் இந்த நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக, தருமபுரி மாவட்டத்தில் நமது ஆட்சி பொறுப்பேற்கும் முன்னர் 15 வாரங்கள் பாக்கி இருந்தது. அதன்பின்னர் 4 வாரங்களாகி, 8 கோடியே 75 இலட்சம் ரூபாய் பாக்கி இருந்தது, இப்போது 4 கோடியே 60 இலட்சம் ரூபாயாக குறைக்கப்பட்டுள்ளது. நம்முடைய முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் பால் விலையை உயர்த்தியதன் காரணமாக, பால் உற்பத்தி அதிகரித்து 3 கோடி ரூபாய் மதிப்புள்ள பால் உபபொருட்கள், பால் பவுடர், வெண்ணெய், நெய் ஆகியவை கிருஷ்ணகிரியிலே விற்பனையாகாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே, அதை விற்று கூடியவிரைவில் உறுப்பினர் சொன்னதைச் செய்வோம் என்பதை இந்தநேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த கால ஆட்சியில் துறையை மிஞ்சுகின்ற அளவில் ஏற்பட்ட முறைகேட்டினால் எங்களுடைய விழுப்புரம் மாவட்டத்தில் பால் உற்பத்தி செய்கின்றவர்களுக்கு பட்டுவாடா மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை வழங்கப்பட்டது என்று கூறுகிறார்கள். இப்போது, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று வாரங்களுக்கு ஒருமுறை பட்டுவாடா செய்யப்பட்டு வருகிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். இதையும் குறைத்து, உற்பத்தி செய்கின்ற ஏழைகளுக்கு வாரத்திற்கு ஒருமுறை பட்டுவாடா வழங்குகின்ற முறையை தயவுசெய்து அமலுக்குக் கொண்டு வருவார்களா என்று தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்டங்களிலேயே அதிக நஷ்டத்தில் உள்ள மாவட்டம்

விழுப்புரம் மாவட்டமாகும். 8 கோடி ரூபாய் இருந்தது. அதை, நம்முடைய அரசு ஒழுங்கான முறையில் நேர்மையான முறையில் நம்முடைய முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் ஆலோசனைப்படி 4 வாரங்களாகவும், 2 கோடியே 85 இலட்சம் ரூபாயாகவும் குறைத்திருக்கிறது. எங்களைப் பொறுத்தவரை, நேர்மையாக, நியாயமாக பால் பணம் பட்டுவாடா செய்வதற்கு உரிய முயற்சியை அரசு எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாயிகளுடைய உயிர்நாடியாக இருக்கக்கூடிய பால் உற்பத்தியாளர்கள் சங்கத்தில் ஒழுங்காகப் பணம் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கையின் அடிப்படையில் பால் ஊற்றிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய உற்பத்தியாளர்கள், உறுப்பினர்களுக்குக் குறைந்தது 15 நாட்களுக்கு ஒருமுறையாவது பணம் கொடுக்க வேண்டும். ஈரோடு மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய பல்வேறு சங்கங்களிலே 8 வாரங்கள், 12 வாரங்கள் பணம் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கின்ற சூழ்நிலையை மாற்றி விரைவாக இரண்டு வாரங்களுக்குள்ளாக பணம் கொடுப்பதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஈரோடு மாவட்டத்தில் கடந்த கால ஆட்சியில் 16 வாரங்கள் என்று இருந்தது. இப்போது 6 வாரங்களாகக் குறைத்து இருக்கிறோம். ஈரோட்டில் மட்டும் 4 கோடியே 50 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள பால் பொருட்கள் இருக்கின்றன. மாதா மாதம்தான் அவற்றை விற்றுக்கொடுக்க வேண்டும். ஆகவே, அவற்றை விற்று கண்டிப்பாக உரிய நேரத்தில் பால் பணம் பட்டுவாடா செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 310, திரு. ஜி. பழனிசாமி, மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர்.

310—

குற்றவியல் நீதிமன்றத்திற்குக் கட்டடம்

***15761—திரு. ஜி. பழனிசாமி:**

மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

[1999 ஏப்ரல் 8

(அ) திருவாரூர் மாவட்டம், திருத்துறைப்பூண்டி நகரில் அமைந்துள்ள குற்றவியல் நீதிமன்றக் கட்டடம் கட்டும் திட்டம் அரசின் செயற்குறிப்பில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், திட்டம் எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா, சட்டத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழாது.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவாரூர் மாவட்டத்தில் திருத்துறைப்பூண்டியில் குற்றவியல் நீதிமன்றமும், மாவட்ட உரிமையியல் நீதிமன்றமும் ஒரே இடத்திலே ஒரே வளாகத்திலே செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. பழைய ஓட்டுக் கூரையால் அமைக்கப்பட்ட அந்தக் கட்டடத்தில், மழைக் காலங்களிலே கோப்புகள் அனைத்தும் மிகச் சேதத்திற்குள்ளாவதாக நீதிமன்ற வளாகத்திலேயிருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளும், மற்றவர்களும் என்னை நேரிலே அழைத்து காண்பித்தார்கள். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதைக் கட்டுவதற்கான திட்டமில்லை என்று சொன்னது மறுபரிசீலனை செய்யப்படுமா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-15

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதிமன்றக் கட்டடத்தைப் பழுது பார்க்க வேண்டும் என்று செயற்குறிப்பு வருமானால், அதை உடனடியாக இந்த அரசு பரிசீலிக்கும். ஆனால், புதிதாகக் கட்டடம் கட்டுவது என்பது இன்றைய சூழ்நிலையில் இயலாது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பழுது பார்க்கக்கூடிய அளவுக்கு அந்தக் கட்டடம் இன்றைக்கு இல்லை. அப்படியிருந்தாலுங்கூட, அதைப் பழுது பார்ப்பதற்கான மதிப்பீட்டை எடுத்துக்கொண்டு உங்களை அணுகலாம். ஆனால், முற்றிலுமே

1999 ஏப்ரல் 8]

பழுதடைந்த நிலையிலே அந்தக் கட்டடம் இருப்பதால், புதிய கட்டடம் கட்டுவதுதான், அதற்குப் பொருத்தமாக அமையும். அதுமட்டுமல்லாமல், அந்தப் பகுதியில் இருக்கக்கூடிய குற்றவியல் நீதிமன்றம், அங்குள்ள சிறிய இடத்தில் நின்று வழக்கறிஞர்கள் வாதாட முடியாத அளவுக்கு இருக்கிறது; நீதிபதிகள் உட்காருவதற்கான இடம் மட்டுமே இருக்கிற சூழ்நிலையில் அரசு இதை மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்யுமா என்று தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொடுக்கின்ற விவரம் அரசின் கவனத்திற்கு உயர்நீதிமன்றத்தால் கொண்டுவரப்படவில்லை. ஏற்கெனவே, தமிழகத்தில் 94 நீதிமன்றங்கள் வாடகைக் கட்டடங்களில் இருக்கின்றன. அரசுக் கட்டடங்களில் 534 நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. அரசு, வாடகைக் கட்டடங்களுக்குத்தான் முன்னுரிமை கொடுக்க முடியும். புதிதாகக் கட்டுவதற்குப் பதிலாக பழுது பார்ப்பதற்கு இந்தக் கட்டடத்தைப் பொறுத்த அளவில் முடிவு எடுக்க முடியும். அதைப் பழுது பார்ப்பது தொடர்பாக உயர்நீதிமன்றத்திலிருந்து செயற்குறிப்பு வருமானால், நிச்சயமாக அரசு அதைப் பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 311, திரு. இரா. மகேந்திரன், மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர்.

311—

நீதிமன்றத்திற்குப் புதிய கட்டடம்

***15772—திரு. இரா. மகேந்திரன்:**

மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேலூர் மாவட்டம், திருப்பத்தூர் நீதிமன்றத்திற்குப் புதியதாகக் கட்டடம் கட்டும் திட்டம் அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா, சட்டத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழாது.

திரு. இரா. மகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பத்தூரில் இருக்கிற நீதிமன்றங்கள் தனித் தனியாக 3 பகுதிகளில் இயங்கி வருகின்றன. அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற மக்கள் நீண்டகாலமாக நீதிமன்றக் கட்டடங்கள் தேவை என்று கோரி வருகிறார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் வேலூரில் புதிதாகக் கட்டப்பட்ட ஒரு நீதிமன்றக் கட்டடத்தைத் திறந்து வைத்து, அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற மக்களின் குறைகளைத் தீர்த்து இருக்கிறார்கள். அதேபோல எங்கள் திருப்பத்தூர் பகுதியிலே ஒரு புதிய நீதிமன்றக் கட்டடத்தை உருவாக்க மறுபரிசீலனை செய்வார்களா என நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: :மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பத்தூரில் Sub-Court ஒன்றும், மாவட்ட உரிமையியல் நீதிமன்றம் ஒன்றும், Magistrate Court மூன்றும், ஆக 5 நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. இவை எல்லாம் அரசுக் கட்டடங்களில்தான் இயங்கி வருகின்றன. எனவே, மாவட்ட நீதிமன்றங்களுக்கான கட்டடங்களே கட்ட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கும்போது, இவற்றுக்கு இப்போது ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றம் கட்டுவதற்கு நிதிநிலை இடம் கொடுக்கவில்லை; மனநிலை இடம் கொடுக்கிறது என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1994 ஆம் ஆண்டு வேலூரிலே Court கட்டுவதற்காக 7 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டு, 3½ கோடி ரூபாயில் மட்டுமே B Block கட்டப்பட்டது; A பிளாக் இன்னும் கட்டப்படவில்லை. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள்கூட B Block-ஐ திறந்து வைத்தபோது, A Block கட்டுவதற்கு நிச்சயமாக நிதி ஒதுக்கப்படும் என்கிற உறுதியினை அளித்தார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு, மீதி இருக்கக்கூடிய 3½ கோடி ரூபாயை ஒதுக்கி, A Block கட்டுவதற்கு ஆவன செய்வார்களா என்று தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதுதொடர்பான செயற்குறிப்பு குறித்து சென்னை உயர்நீதி

மன்றம் பொதுப்பணித் துறையுடன் கடிதத் தொடர்பு கொண்டுள்ளது. அது முழு வடிவம் அடைந்தவுடன் நிச்சயமாக அனுமதிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 312, திரு. செ. இராமலிங்கம், மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்.

312—

பிற்படுத்தப்பட்டோர் ஆணையத்திற்கு அலுவலகம் மற்றும் பணியாளர்கள்

***16246—திரு. செ. இராமலிங்கம்:**

மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பிற்படுத்தப்பட்டோர் ஆணையத்திற்கு சட்டபூர்வ அந்தஸ்து வழங்குவது மற்றும் போதுமான அலுவலகம், பணியாளர்கள் இல்லையென்பதும் அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், இதுகுறித்து எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தமிழ்நாடு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல ஆணையத்திற்குச் சட்டபூர்வத் தகுதி வழங்குவது குறித்து அரசு பரிசீலித்து வருகிறது. ஆணையத்தில் காலியாக உள்ள பணியிடங்களை நிரப்ப அரசு நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டு வருகிறது. மேலும் 29-1-1999 ஆம் நாளிட்ட பிற்படுத்தப்பட்டோர் மற்றும் மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறையின் அரசு ஆணை எண் 6-ல் தமிழ்நாடு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல ஆணையத்திற்குக் கூடுதலாக ஒரு பிரிவு அலுவலர் மற்றும் உதவியாளர் பணியிடங்கள் புதியதாக ஏற்படுத்தி ஆணை வழங்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல ஆணையத்தின் அலுவலகத் தேவைக்கேற்ப கட்டடத்தைத் தேர்வு செய்து உரிய சான்றிதழ்களுடன் செயற்குறிப்பினை அனுப்பினால் அரசு அக்கட்டடத்தைப் பெற்றுத் தர நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வினா எழுப்பப்பட்டபோது இந்தப் பணியிடங்கள் நிரப்பப்படாமல் காலியாக இருந்தன. தற்போது புதிய பணியிடங்கள் நிரப்பப்பட்டுள்ளன. அரசுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 313, திரு. வை. சிவபுண்ணியம், மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர்.*

313—

வௌவால்களைப் பாதுகாத்தல்

***20856—திரு. வை. சிவபுண்ணியம்:**

மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருவாரூர் மாவட்டம், கோட்டூர் ஒன்றியம், வட்டார் கிராமத்தில் தங்கி வாழும் பழம் தின்னி வௌவால்களைப் பாதுகாத்து பறவைகள் சரணாலயமாக மாற்றிட அரசு முன்வருமா?

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

திருவாரூர் மாவட்டம், கோட்டூர் ஒன்றியம், வட்டார் கிராமத்தில் பறவைகள் சரணாலயம் அமைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் மிகவும் குறைவாக உள்ளதால் அவ்விடத்தில் பறவைகள் சரணாலயம் அமைக்க நடவடிக்கைகள் ஏதும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கேள்வி போட்ட நேரத்தில் அது தேவையாக இருந்தது. இப்போது தமிழகத்திலே அரசியல் சூழ்நிலை இருப்பதுபோல, அரசியலிலே சில பிணம் தின்னிக் கழுகுகள் இங்கே வட்டமிடுவதைப் போல, இதனுடைய பயத்தின் காரணத்தினாலோ என்னவோ, நான் குறிப்பிட்ட அந்த இடத்திலே இருக்கிற பழம் தின்னி வௌவால்கள் எல்லாம் பறந்து போய்விட்டன. ஆகவே அங்கே, சரணாலயம் அமைக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இப்போது இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 314, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர்.*

314—

சார்பதிவாளர் அலுவலகங்களுக்கு கணனி வசதி

***18089—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்:**

மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சேலம் மாவட்டத்தில் உள்ள சார்பதிவாளர் அலுவலகங்களுக்குக் கணனி வசதி ஏற்படுத்தித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

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

ஆம். சேலம் பதிவு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், சேலம் இணை சார்பதிவாளர் 1 மற்றும் 2 மற்றும் சேலம் (கிழக்கு) சார்பதிவகங்களில் கணனி வசதி ஏற்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. கணனி விரைவில் அமைக்கப்பட்டு பொதுமக்களுக்கு வில்லங்கச் சான்று பணியுடன், பதிவுப் பணிகள் சேவைக்கும் பயன்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 315, திரு. எஸ்.எஸ். பொன்முடி, மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்.*

315—

கோழி வளர்ப்பு ஆராய்ச்சி மையம்

***16179—திரு. எஸ்.எஸ். பொன்முடி:**

மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பல்லடம் பகுதியில் கோழிப் பண்ணைகள் அதிகமாக உள்ளதால் அங்கு கோழி வளர்ப்பு ஆராய்ச்சி மையம் அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

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

ஆம். அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ்.எஸ். பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல்லடம் நகரம் கோழிகள் நகரமாக அழைக்கப்படுகிறது. பல்லடம் தாலுகா பகுதியில் மட்டும் கிட்டத்தட்ட 70 இலட்சம் கோழிகள் வளர்க்கப்படுகின்றன. வாரம் ஒன்றுக்கு கிட்டத்தட்ட 81/2 இலட்சம் கோழிகள் விற்பனைக்காக தமிழ்நாடு முழுவதும் அனுப்பப்படுகின்றன. தற்போது திருப்பூரில் கோழி ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சி மையம் ஒன்று உள்ளது. திருப்பூர், பனியன் நகரம்; மிகவும் போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள பகுதி. பல்லடம் பகுதியிலிருந்து அதாவது கோழிகள் நகரத்திலிருந்து பனியன் நகரத்திற்கு அவசரமாக மருத்துவர்களை அழைத்து வருவது என்றால் மிகவும் சிரமமான காரியம். ஆகவே, விரைவில் பல்லடம் பகுதியில் இந்த ஆராய்ச்சி மையம் அமைக்க துறையினர் முயற்சிப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பல்லடம் பகுதியில் கோழிப் பண்ணைகள் அதிகமாக உள்ளன. தினந்தோறும் ஏராளமான கறிக் கோழிகள் வெளி மாவட்டங்களுக்கு விற்பனைக்காக ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன என்பதை அரசு அறியும். அந்தப் பகுதியில் கோழி வளர்த்தல் என்பது ஒரு முக்கியமான தொழிலாகக் கருதப்பட்டு, செயல்படுத்தப்படுகிறது. இதைக் கருத்தில்கொண்டு, பல்லடத்தில் ஒரு கோழி நோய் ஆராய்ச்சி மையம் அமைக்கும் திட்டம் மற்றும் ஆய்வுக்கூடம் அமைக்கும் திட்டத்தை 9-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரூபாய் 84.01 இலட்சம் மாநில அரசின் பங்காகவும், ரூபாய் 125.11 இலட்சம் மத்திய அரசின் பங்காகவும், மொத்தம் ரூ.209.12 இலட்சத்தில் நிறைவேற்ற முன்மொழிவு சேர்க்கப்பட்டு, 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் நடுவாண்டுத் திட்டமாக (mid-year scheme) சேர்க்கப்பட்டுள்ளது

என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 316, திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம், மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

316—

கழைக்கூத்தாடிகளைப் பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்த்தல்

***13312—திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மயிலாடுதுறை வட்டம், காளியில் 80 ஆண்டுகளாக வசித்து வரும் கழைக்கூத்தாடிகளை பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்க்க அரசுக்குப் பரிந்துரை ஏதேனும் வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது சேர்க்கப்படும்?

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) எந்த ஒரு புதிய இனத்தவரையும் பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்க்க தற்பொழுது கருதுவதற்கில்லை. கருத்துருவும் இல்லை.

திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்டிருப்பது, காளி கிராமத்திலே வசிக்கிற கழைக்கூத்தாடி தொழிலைச் செய்கிறவர்கள் கிட்டத்தட்ட 80 வருடங்களுக்கும் மேலாக ஒரே இடத்தில் வசித்து வருகிறார்கள். அவர்களிலே படித்தவர்கள் நிரம்ப வந்துவிட்டார்கள். குறிப்பாக, ரவி, M.Sc., சேகர், B.Sc., செல்வம், B.Com., இப்படி நிரம்பப் படித்துவிட்டு, வேலைக்குச் செல்கிறபோது, அதற்காக சாதிச் சான்றிதழ்கள் கேட்கிறபோது, 'உங்களுடைய சாதி அந்தப் பட்டியலிலே இல்லை, எனவே சான்றிதழ் வழங்க முடியாது' என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள்.

அதற்குப் பிறகு எங்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று, மயிலாடுதுறை கோட்டாட்சியர் சென்று விசாரித்து ஓர் அறிக்கையை அரசுக்கு அனுப்பி இருக்கிறார். நான் விசாரித்த வரையில் அவர்களுடைய இனத்தை தாழ்த்தப்பட்ட பழங்குடியினர் பட்டியலிலே சேர்க்கிற அதிகாரம் மைய அரசுக்கு இருக்கிறது என்று தெரிகிறது. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைக் கலந்தாலோசித்து, படித்துவிட்டு ஏங்கிக்கொண்டிருக்கிற இந்த மாணவர்களுடைய பிரச்சினையைத் தீர்க்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-25

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தன்னுடைய வினாவிலே அரசின் சாதிப் பட்டியலில் இந்தக் கழைக்கூத்தாடி இனம் இல்லை என்று சொன்னார். அரசினுடைய சாதிப் பட்டியலில் இந்தக் கழைக்கூத்தாடி இனம் எந்தப் பிரிவிலும் இல்லை. ஆகவே, முதலில் அவர்கள் எந்த இனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள், எந்தச் சாதியில் சேர்த்துக்கொள்ளலாம், சேர்த்துக்கொள்ளலாமா, சேர்த்துக்கொள்ள முடியுமா என்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைக் கலந்து முடிவு எடுத்து, அதற்குப் பிறகு அவர்களை பழங்குடியினத்தில் சேர்ப்பதா வேண்டாமா என்று மைய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்யலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பிள்ளை பெற்றால்தான் பெயர் வைக்க முடியும். முதலில் பட்டியலில் சேர்த்தால்தான், பழங்குடியினத்தில் சேர்க்க முடியுமா என்பதை ஆய்வு செய்ய முடியும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தங்கள் மூலம் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

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

திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கழைக்கூத்தாடிகளை எந்த இனத்திலும் சேர்க்க முடியாமல் இருக்கிறது என்று இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். கழைக்கூத்தாடிகள் மயிலாடுதுறை பகுதியில் காளி, நமச்சிவாயபுரம் மற்றும் குத்தாலம் போன்ற ஊர்களில் அதிகமாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் படித்துவிட்டு வேலைக்குச் செல்ல முடியாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குச் சாதிச் சான்றிதழ் கிடைப்பது மிக மிகக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல, அவர்களுக்காக எந்தவிதமான முடிவும் செய்யமுடியாமல் இருக்கின்றது. மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதித்தான் அதைக் கேட்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்களில் படித்தவர்கள் அதிகமாக இருப்பதன் காரணமாகவும், வேலை கிடைக்காத சூழ்நிலை இருப்பதன் காரணமாகவும், அவர்களை எந்த வழியிலாவது இந்தப் பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்த்து அவர்களுக்கு வேலை கிடைப்பதற்கு, அந்தச் சான்றிதழ் கொடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, இந்த மூலவினாவைக் கேட்ட திரு. கல்யாணம் அவர்களும், இப்பொழுது துணை வினா எழுப்பிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களும் கழைக்கூத்தாடிகளில் நிறையபேர் படித்திருக்கிறார்கள், பட்டம் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்றெல்லாம் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். என்னென்ன பட்டங்களை அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்றும் திரு. கல்யாணம் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அவர்கள் வேலைவாய்ப்புக்கு Reservation-ல் எந்த வகுப்பைக் குறிப்பிடுவது என்று கேட்டார்கள். தயவுசெய்து, அவர்கள் அந்தப் பட்டம் பெறுவதற்குப் படித்தபோது என்ன வகுப்பைக் குறிப்பிட்டு அந்தப் பட்டம் பெற்றார்கள் என்ற விவரத்தை எனக்கு அனுப்புவார்களானால் அதற்குப் பிறகு அதுபற்றி யோசிக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 317, திரு. மு. அப்பாவு, மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

317—

சமத்துவபுரத்துக்கு நிதியுதவி

***23262—திரு. மு. அப்பாவு:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சமத்துவபுரம், மத்திய அரசு நிதியிலிருந்து கட்டப்படுகிறதா அல்லது மாநில அரசு நிதியிலிருந்து கட்டப்படுகிறதா?

(ஆ) மாநில அரசு நிதியென்றால் இந்த ஆண்டு மேற்படி திட்டத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்ட பணம் எவ்வளவு?

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

(அ) சமத்துவபுரம் மாநில அரசு நிதியிலிருந்து கட்டப்பட்டு வருகிறது.

(ஆ) தமிழ்நாடு அரசு 1998-99 ஆம் நிதியாண்டிற்கு ரூ.17.50 கோடியை 50 சமத்துவபுரம் அமைக்கும் திட்டத்திற்கென ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. மேலும், சமத்துவபுரக் குடியிருப்பிற்கு மின் இணைப்பிற்கென்று ரூ.40.50 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 318, திரு. பி. வெங்கடசாமி, மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்.

318—

ஒசூர் சுற்றுலா விருந்தினர் விடுதியை மேம்படுத்துதல்

***6238—திரு. பி. வெங்கடசாமி:**

மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தொழில் வளாகங்கள் வளர்ந்து வருவதைக் கருதி, ஓசூரிலுள்ள தமிழ்நாடு சுற்றுலா விருந்தினர் விடுதியை மேம்படுத்த அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராசன், சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

திருத்திய விடையைப் படிப்பதற்குத் தங்களுடைய முன்னனுமதியைக் கோருகிறேன்.

(அ) மற்றும் (ஆ) தற்பொழுது ஒசூர் நகரில் இயங்கிவரும் தமிழ்நாடு ஓட்டலில் 6 அறைகள் மற்றும் உணவகம் உள்ளன. ஒசூர்

ஒரு பெரிய நகரமாக உருவாகி வருவதைக் கருத்தில்கொண்டு தமிழ்நாடு ஓட்டலை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மேலும் 8 அறைகள் கூடுதலாகக் கட்ட, மைய அரசு நிதி உதவித் திட்டத்தின்கீழ் ரூ.26.73 இலட்சம் பெறப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு மாநில அரசு ரூ.8.75 இலட்சம் அனுமதி அளித்துள்ளது. முதல் தவணையாக ரூ.13.37 இலட்சம் மைய அரசிடமிருந்து பெறப்பட்டுள்ளது. மாநில அரசு நிதியும் சேர்த்து ரூ.22.12 இலட்சம் மாநில பொதுப் பணித் துறையிடம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்பொழுது மைய அரசின் நிதி ஒதுக்கத்தில் இரண்டாவது தவணையாக ரூ.8 இலட்சம் பெறப்பட்டு இருக்கிறது. மாநில பொதுப்பணித் துறையால் கூடுதல் அறைகள் கட்டும் பணி முடியும் தருவாயில் உள்ளது.

முற்பகல் 10-30

திரு. பி. வெங்கடசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒசூரில் தொழில் வளாகங்கள் அதிகமாக வருவதைக் கருத்தில்கொண்டு தமிழ்நாடு ஓட்டலை விரிவுபடுத்துவதற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதேபோல, அங்கே ரோஜாப் பூக்கள் கிடைப்பதால், அங்கே வருகின்ற பயணிகளுக்கு ரோஜாப் பூக்களை வியாபாரிகள் விற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அங்கே ஒரு Green House கட்டி ரோஜாப் பூக்களை விற்றால் tourist attraction இருக்கும். எனவே, அதை அமைப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட திட்டங்கள் தற்போது சுற்றுலாத் துறையில் இல்லை. வருங்காலத்தில் பரிசீலிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

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

வினா எண் 319, திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார், மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்.

319—

சுவாமிமலையைச் சுற்றுலா மையமாக்குதல்

***9220—திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்:**

மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பாபநாசம் தொகுதியில் சுவாமிமலை ஆறுபடை வீடுகளில் ஒன்றாக இருப்பதால் அதனைச் சுற்றுலா மையமாக்க அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராசன், சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) எந்த ஒரு இடத்தையும் அரசு சுற்றுலா மையம் என அறிவிப்பதில்லை. பாபநாசம் தொகுதி, சுவாமிமலை ஆறுபடை வீடுகளில் ஒன்றான புகழ்பெற்ற கோயில் திருநகரம் என்பதால், சுற்றுலாப் பயணிகள் வசதிக்காக அடிப்படை வசதிகள் செய்து தரப்படுகின்றன. தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகத்தால் நடத்தப்படும் 14 நாட்கள் சுற்றுலாவில் சுவாமிமலையும் இடம் பெற்றுள்ளது.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்த சுவாமிமலையைச் சுற்றி, இன்னம்பூர், திருப்புரமையம், திருவைகாவூர், திருமண்டகுடி, உள்ளபூதங்குடி, ஆதனூர், சுவாமிமலை, திருவலஞ்சுழி, பட்டீஸ்வரம், திருநாகேஸ்வரம், உப்பிலியப்பன்கோயில் ஆகிய பல்வேறு பிரசித்தி பெற்ற கோயில்கள் இருப்பதால் அவற்றையும் சேர்த்து சுற்றுலாத் தலமாக அறிவிக்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எந்த ஒரு இடத்தையும் சுற்றுலாத் தலம் என்று அறிவிப்பது இல்லை. சுற்றுலாப் பயணிகளுடைய வருகையைக் கருத்தில்கொண்டு அடிப்படைத் தேவைகள் சுற்றுலாத் துறையின் மூலமாகச் செய்து கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 320, திரு. என்.ஆர். அழகராஜா, மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர்.

320—

மீன் உற்பத்தி

***22538—திரு. என்.ஆர். அழகராஜா:**

மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மணிமுத்தாறு நீர்த்தேக்கம் அருகிலுள்ள அரசு மீன் பண்ணையில் உற்பத்தியாகும் மீன் எவ்வளவு?

(ஆ) அந்த மீன் பண்ணைக்குப் போதிய நீர்வளம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன், மீன் வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மணிமுத்தாறு மீன் பண்ணை மற்றும் மணிமுத்தாறு தேசிய மீன் விதைப் பண்ணையில் கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் கீழ்க்கண்டவாறு நுண்மீன் குஞ்சுகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

மணிமுத்தாறு மீன் பண்ணையில் நுண்மீன் குஞ்சு உற்பத்தி 1995-96-ல் 230.65 இலட்சமும், 1996-97-ல் 110 இலட்சமும், 1997-98-ல் 173.25 இலட்சமும், தேசிய மீன் விதைப் பண்ணையில் உற்பத்தி 1995-96-ல் 221.50 இலட்சமும், 1996-97-ல் 163.25 இலட்சமும், 1997-98-ல் 80.25 இலட்சமும் ஆகும்.

(ஆ) போதிய நீர் வசதி இல்லை. மணிமுத்தாறு அணைக்குக்கீழ் பகுதியில் உள்ள ஆற்று முகத்துவாரத்திலிருந்து தண்ணீர் எடுக்க பொதுப்பணித் துறையினரிடமிருந்து அனுமதி பெற நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மணிமுத்தாறு அணைப் பகுதிக்கு கடந்த 2, 3 மாதங்களுக்கு முன்னால் சென்றிருந்தபோது, அங்கே மீன் பண்ணையில் பல அதிகாரிகள் இருந்தார்கள், பல பணியாளர்களும் இருந்தார்கள். ஆனால், அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோன்று பலவிதமான தொட்டிகள் அங்கே இருந்தாலும்கூட சரியான முறையில் உற்பத்தி

செய்யப்படுவதில்லை என்றுதான் என்னிடம் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். காரணம் என்ன என்று கேட்டபோது, அந்தத் தொட்டிகளுக்குத் தண்ணீர் விடுவதற்குப் போதிய நீர் ஆதாரங்கள் இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். பக்கத்தில் மணிமுத்தாறு அணை இருக்கிறது, அணையில் தண்ணீர் இருக்கிறதே அதிலிருந்து நீரைப் பெற முடியாதா என்று கேட்டபோது பொதுப்பணித் துறையால் அதற்கு வேண்டிய தண்ணீர் கொடுக்கப்படவில்லை என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். ஆகவே, பல தொட்டிகளைக் கட்டி, அங்கே வெறும் தொட்டிகளாகத்தான் இருந்தனவே தவிர, அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோன்று இலட்சக்கணக்கில் மீன் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய ஒரு பண்ணையாக அவை இல்லை. ஆகவே, தண்ணீரைப் பெறுவதற்கு உண்டான வசதியைச் செய்துகொடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி செய்வார்களா என்றும், அந்த மீன் பண்ணையை இலாபத்தில் கொண்டுவர அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி செய்வார்களா என்றும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதிகமான தண்ணீர் இருந்தால்தான் மீன் உற்பத்தி அதிகமாக இருக்கும். எனவே, தண்ணீரைப் பெறுவதற்கான திட்டம் அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது. அதன்படி 5.04 அடி உள்விட்டமுள்ள 7 அடி ஆழமுள்ள கிணறுகள் தோண்டுவதற்கு 1½ இலட்சம் ரூபாயும், pump அறை கட்டுவதற்கு 70 ஆயிரம் ரூபாயும், motor பொருத்துவதற்கு இரண்டு இலட்சத்து 28 ஆயிரம் ரூபாயும், டீசல் generator பொருத்துவதற்கு இரண்டு இலட்சத்து 60 ஆயிரம் ரூபாயும், குழாய்கள் பதிப்பதற்கு 19 இலட்சத்து 50 ஆயிரம் ரூபாயும், இதர வகைச் செலவுகள் மற்றும் சீன வகை மீன் பொரிப்பகம் அமைப்பதற்கு 7 இலட்சம் ரூபாயும் சேர்த்து ஏறக்குறைய 35 இலட்ச ரூபாய்க்கு மேற்கு மலைத் தொடர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளது. கூடியவிரைவில் அதை அரசு பரிசீலித்து, பொதுப்பணித் துறையில் உள்ள pump-களின் மூலமாக அதிகமான தண்ணீரைப் பெற்று மீன் உற்பத்தி அதிகரிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

முற்பகல் 10-35

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

3. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு

கோவை சிந்தாமணி கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிப் பணியாளர்களுக்குச் சம்பளம் வழங்கப்படாதது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, கோவை சிந்தாமணி கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடிப் பணியாளர்களுக்குக் கடந்த சில மாதங்களாக சம்பளம் வழங்கப்படாமல் இருப்பது குறித்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. ஆ. நடராசன், திரு. வி.கே. லட்சுமணன், திரு. கே. சுப்பராயன், டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி ஆகியோர் கவன ஈர்ப்பு அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் இதுபற்றி மிகச் சுருக்கமாகப் பேச வேண்டும். முதலில், திரு. ஆ. நடராசன்.

முற்பகல் 10-35

***திரு. ஆ. நடராசன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவையிலே உள்ள சிந்தாமணி கூட்டுறவு நிறுவனம் பல்லாண்டுகளாக நல்லமுறையிலே சிறப்பாக நடைபெற்று வருகிற ஒரு நிறுவனமாகும். அங்கே ஏறத்தாழ 554 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். கடந்த நான்கு மாதங்களாக அவர்களுக்கு ஊதியம் வழங்காத காரணத்தினால், அவர்கள் மிகவும் துன்பத்திலே இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றிருந்தபோது, இரண்டு கோடி ரூபாயை கடந்த காலத்திலே மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும், மாண்புமிகு கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் வழங்கியதால், நல்லமுறையிலே வியாபாரம் இப்போது நடைபெற்று வருகிறது. எனவே, மாதச் சம்பளம் ரூ.15 இலட்சம் மட்டுமே கொடுக்க வேண்டியுள்ளதால், உடனடியாக அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு நான்கு மாத ஊதியத்தை வழங்க வேண்டும் என்பதனை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி.கே. லட்சுமணன்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிந்தாமணி கூட்டுறவு அங்காடியில் பணிபுரிகிற சுமார் 600 தொழிலாளர்களுக்கு கடந்த 4 மாத காலமாகச் சம்பளம் வழங்கப்படவில்லை. அதுமட்டுமல்லாமல், அவர்களுடைய P.F., E.S.I., போன்றவற்றிற்காகப் பிடித்தம் செய்யப்பட்ட சுமார் 2 கோடி ரூபாயைக்கூட அந்த நிறுவனமே பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. அந்த நிறுவனத்திற்குக் கடன் இருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டாலும்கூட,

கடனைப்போல பல மடங்கு சொத்து இருக்கிறது. எனவே, கொஞ்சம் சொத்தை விற்றாவது கடனை அடைத்து, இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய துயரத்தைத் துடைக்க அரசு முன்வருமா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிந்தாமணி தொடங்கப்பட்டபோது, ஆசியாவிலேயே ஒரு குறிப்பிடத்தக்க கூட்டுறவுத் துறையாக விளங்கி வந்ததைப் பலரும் வியப்போடு பாராட்டினார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிட முடியாது. அத்தகைய பங்கு பத்திரம் செலுத்திய கோவை சிந்தாமணி, சம்பளம் கொடுக்க முடியாத ஒரு நெருக்கடிக்கு ஆட்பட்டு இருக்கிறது என்பது வேதனை அளிக்கிற ஒரு விஷயமாகும். இதிலே நான் ஒரு விஷயத்தை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். கூட்டுறவுத் துறை தோற்றுவிக்கப்பட்டதன் மெய்யான உள்ளடக்கமே, விலைவாசி ஏற்றத்திலிருந்து பொதுமக்களைக் காப்பாற்றுவதற்காகத்தான். வர்த்தகச் சூதாடிகள் விலைகளை ஏற்றி, பொதுமக்களை சூறையாடுவதைத் தடுப்பதற்கான ஒரு கேடயமாக, அரசின் கைக்கருவியாகச் செயல்பட வேண்டிய அந்தக் கூட்டுறவுத் துறை, நடைமுறையில் அதனுடைய மெய்யான நோக்கத்திலிருந்து வெகுதூரம் விலகிப் போய்விட்டது என்பதைத்தான் நமக்கு நடைமுறை அனுபவம் உணர்த்துகிறது. அப்படிச் செயல்பட்டு இருக்க வேண்டிய ஒன்று செயல்படாமல் போனதற்கு, அதற்குள்ளே இயக்குபவர்களுடைய நடவடிக்கைதான் காரணம். நான் இதுகுறித்து விரிவாக கூட்டுறவுத் துறை மானியத்தில் பேச விரும்புகிறேன். சிந்தாமணியினுடைய மேலாளராக இருக்கக்கூடிய நபர் முழுப்பொறுப்பு ஏற்க வேண்டியவர் என்பதை நான் பல்வேறு விஷயங்களோடு குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதற்கு முன்னரும், போனமுறையும் நான் குற்றஞ்சாட்டியிருக்கிறேன். அவருடைய நிர்வாக நடவடிக்கைகளே அந்தக் கடையை பலவீனப்படுத்துகிறது. அதற்கு நிறைய விஷயங்களைச் சொல்ல முடியும். ஆனால், இந்தக் கவன ஈர்ப்பிலே நான் குறிப்பிட விரும்பவில்லை. ஆனால், ஒரு விஷயத்தை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அங்கே என்ன பிரச்சினை? ஏன் கோவை சிந்தாமணியில் பிரச்சினை வந்திருக்கிறது என்றால், 520 தொழிலாளர்களுக்கு நான்கு மாதங்களாகச் சம்பளம் கொடுக்கவில்லை. சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்காக அவர்களும் பல்வேறு கட்டங்களில் வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். வலியுறுத்தியும் கொடுக்கவே இல்லையென்ற நிலையில் அவர்கள்

வேலைநிறுத்த அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். வேலைநிறுத்தம் 31ஆம் தேதி என்று அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறபோது, 30 ஆம் தேதி அன்று, M.D. அவர்களையெல்லாம் அழைத்து மிரட்டியிருக்கிறார். தேவையற்ற மிரட்டலைச் செய்திருக்கிறார்கள். ஆத்திரமூட்டலின் காரணமாக 30 ஆம் தேதியே வேலைநிறுத்தம் அங்கே நடைபெற்றிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல, இந்த வேலைநிறுத்தம் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறபோது, சிந்தாமணிக்குச் சொந்தமான பெட்ரோல் பங்க்கிலே, போலீசைப் பயன்படுத்தி, வேறு பெட்ரோல் பங்க்கிலே வேலை செய்யக்கூடிய ஆட்களைக் கொண்டு வந்து, வேலை செய்ய வைத்திருப்பது என்பது மிகத் தவறான முன்னுதாரணமாகும். இது I.L.O.-.வினுடைய நெறிமுறைக்கு முற்றிலும் விரோதமானதாகும். சர்வதேசத் தொழிலாளர் ஸ்தாபனத்தினுடைய நெறிமுறையை மீறி ஒரு வேலைநிறுத்தம் நடைபெறுகின்ற இடத்தில் அவர்களின் வேலையை வேறு வெளியாட்களை, கருங்காலிகளைக் கொண்டு வந்து செய்ய வைப்பதென்பது அவ்வளவு நல்ல முன்னுதாரணமாக இல்லை என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-40

இதிலே நான் குறிப்பிட விரும்புவது அவர்களை உடனடியாக அழைத்து-அதிலே L.P.F. இருக்கிறது, A.I.T.U.C. இருக்கிறது, C.I.T.U. இருக்கிறது, H.M.S. இருக்கிறது, A.T.P. இருக்கிறது. எல்லா சங்கங்களும் சேர்ந்துதான் அங்கே வேலைநிறுத்தத்திலே ஈடுபட்டிருக்கின்றன. அதுவும் வேலைநிறுத்தத்திலே ஈடுபட்டது சம்பளப் பிரச்சினைக்காக, நியாயமான பிரச்சினைக்காக—மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கோபமாக இருக்கிறார் என்பதை நான் அறிகிறேன். ஆனால், அப்படி கோபமாக இந்தப் பிரச்சினையை அணுகி, தீர்க்க முடியாது—இந்தப் பிரச்சினையை நிதானத்தோடும் நல்ல உறுதியான நிலையெடுத்தும் தீர்க்க வேண்டும். இதுபற்றிய பல்வேறு ஆலோசனைகள் எனக்கு உண்டு. அவற்றை கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையின்போது விரிவாகப் பேச விரும்புகிறேன். இந்தக் கூட்டுறவுச் சிறுகச் சிறுக செத்துக்கொண்டிருக்கிறது. கூட்டுறவு செத்துக்கொண்டிருப்பது ஒரு நல்ல சமூகத்திற்கு அடையாளமாக அமையாது என்பதால் அவற்றை உயிர்ப்பிப்பதற்குரிய பொருத்தமான நடவடிக்கைகள் குறித்தும் ஆழமாகவும், விரிவாகவும், காரியார்த்தமாகவும் விவாதிக்க வேண்டும் என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வேலைநிறுத்தத்தில் ஈடுபட்டிருப்பதுபற்றி போன முறையும் நான் சொன்னேன். தொழிற்சங்க நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டதற்காக அசோகன் என்பவர் நீக்கப்பட்டிருக்கிறார். இந்த M.D.-க்கெல்லாம் நாம் ஜவாப் சொல்லவேகூடாது. M.D.-யினுடைய பிரதிநிதியாக நாம் செயல்பட முடியாது. எனவே, M.D. நடவடிக்கைகளில் இருக்கின்ற கோளாறுகள் குறித்தும் தொழிற்சங்க இயக்கத்தோடு நேரடியாகவும் பேசி என்னென்ன பிரச்சினைகள் என்பதைப் பட்டியலிட்டு அந்தப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை விரைவாக மேற்கொள்ள வேண்டும். அவர்கள்மீது எந்தவிதமான பழிவாங்குதலும் இருக்கக் கூடாது. உடனடியாக வேலைக்கு வர மாண்புமிகு அமைச்சர், அவர்களே அழைப்பு விடுத்து, அந்தப் பிரச்சினை பேசித் தீர்க்கப்படும் என்ற சௌஜன்ய சூழ்நிலை உருவாகும் வகையில் அவர்களுடைய பதில் அமைய வேண்டும் என்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி.

***டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோயம்புத்தூர் மாநகரில் மட்டுமல்லாது கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்திலேயே ஏறக்குறைய 30 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக நல்ல முறையிலே இயங்கி வந்த சிந்தாமணி இப்போது பல்வேறு முறைகேடுகளிலே சிக்கி, இறுதியாக கடந்த 4 மாத காலமாக 500-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுக்க முடியாத நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கிறது. ஏறக்குறைய 23 கோடி ரூபாய்க்கு மேலாக கடந்த 30 ஆண்டு காலத்தில் ஒட்டுமொத்தமாக நஷ்டம் ஏற்பட்டு இப்போது இந்த நிலைக்கு வந்திருக்கிறது. கடந்த 4 மாதங்களாக தொழிலாளர்களுக்கு ஊதியம் கொடுக்க முடியாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையை மாற்றுவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். அதிலே ஒரு மாதத்திற்கு இப்போதும்கூட 6 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுவதாகத் தெரிகிறது. நிர்வாகம், அதாவது அரசு அதிகாரிகள் அந்த நிர்வாகப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தபோது வேண்டுமானால் நஷ்டம் ஏற்பட்டது பல முறைகேடுகளின் காரணமாக என்று சொல்லியிருக்கக்கூடும். ஆனால், இப்போது புதிய நிர்வாகம் பொறுப்பேற்று இருக்கிறது. மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் வந்திருக்கிறார்கள். எனவே, அப்படி இருக்கின்றபோது ஏன் மீண்டும் அந்த நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்க வேண்டும்.?

இதிலே ஒரு தகவலை நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். சாதாரணமாக நிர்வாகச் செலவிற்கென்று ஒட்டுமொத்தச் செலவிலே

2 சதவிகிதம்தான் வர வேண்டும். ஆனால், சிந்தாமணியிலே 9.39 சதவிகிதம் வருகிற காரணத்தினால்தான் அதிகமான நஷ்டம் வருவதற்கு வாய்ப்பு இருப்பதாக நான் கருதுகின்றேன். அதேபோல, நிர்வாகத்தில், நிர்வாகச் செலவுகளில், வட்டிக்கென்று சாதாரணமாக 1.5 சதவிகிதம்தான் இருக்கவேண்டும். ஆனால், இப்போது கொடுப்பதோ 5.59 சதவிகிதம். எனவே, இதுபோன்ற பல நிர்வாகச் செலவுகள், வட்டிக்குக் கொடுக்கக்கூடிய செலவுகளிலே 'norms' என்று சொல்லக்கூடிய சாதாரணமாக எவ்வளவு இருக்க வேண்டுமோ அதைவிட பல மடங்கு செலவுகள் இருக்கின்ற காரணத்தினால் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது.

ஒரு காலத்தில், 30 வருடங்களுக்கு முன்பு கோவையில் இருக்கக்கூடிய மக்கள், சுற்றுவட்டாரத்திலே இருக்கக்கூடிய மக்கள் ஒரு பொருளை, நல்ல பொருளாகத் தேர்ந்தெடுப்பதற்கும், சரியான விலைவாசிக்கும் சிந்தாமணியை நாடிப் போகக்கூடிய கால கட்டம் இருந்தது. ஆனால், இப்போது சிந்தாமணி என்றால் ஓடிப் போகக்கூடிய ஒரு கால கட்டம் வந்திருக்கிறது. எனவே, அந்த நிலையை மாற்றி மக்கள் மீண்டும் சிந்தாமணியை நாடிப் போகக்கூடிய காலகட்டத்தையும்—அதாவது கூட்டுறவு சிந்தாமணி வெற்றியடைகிறது என்றால் கூட்டுறவு வெற்றியடைகிறது என்று அர்த்தம். எனவே— அங்கே ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை உருவாக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதேபோல், தொழிலாளர்களுக்குச் சம்பளத்தையும் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள்மீது பழிவாங்கக்கூடிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கக் கூடாது என்று கேட்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

முற்பகல் 10-45

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

***மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை, சிந்தாமணியில் 556 பணியாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். நம்முடைய முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்கள் நான்காவது முறையாக முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டபிறகு தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற சிந்தாமணியிலே ஆறு மொத்த விற்பனைப் பண்டக சாலைகள் தவிர, மற்ற அனைத்துமே நட்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைக் கருத்திலேகொண்டு, அதற்குப் புனரமைப்புத் திட்டத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்று கருதி உருவாக்கித் தந்தார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல; ஊதிய உயர்வு கடந்த நான்கைந்து ஆண்டு காலத்திற்கு முன்பிருந்தே அவர்களுக்கு வழங்கப்படாமல் இருந்தது. நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள்தான் ஆட்சிக்கு வந்தபிறகு, உடனடியாக, நட்டம் ஏற்பட்டாலும் பரவாயில்லை; தொழிலாளர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு தரவேண்டுமென்று சொல்லி, 300 ரூபாய் ஊதிய உயர்வு தந்து, அப்படித் தரக்கூடிய பணம் 3 கோடி ரூபாயையும் அரசில் இருந்தே அவர்களுக்கு வழங்கினார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல; இப்போதுகூட இலாபத்திலே இயங்குகிற சங்கங்கள் புதிய ஊதிய உயர்வை அவர்களாகவே அமைத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள்.

சிந்தாமணியைப் பொறுத்தவரையில், கிட்டத்தட்ட மொத்த குவிந்த நட்டம் என்பது 21 கோடியே 76 இலட்சத்து 75 ஆயிரம் ரூபாய். இதுவரையில், நட்டத்திலே இருக்கிறது. அதிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு சட்டதிட்ட பிரகாரம் 2 சதவிகிதம்தான் சம்பள உயர்வு இருக்க வேண்டும். ஆனால், 10 சதவிகிதம் சம்பள உயர்வை கடந்த காலத்திலே அவர்கள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சிந்தாமணியின் வரவு-செலவு, கட்டுப்பாடற்ற பொருட்களின் விற்பனை ஒரு மாதத்திற்கு 140 இலட்சம் ரூபாய்; கட்டுப்பாட்டுப் பொருள்களின் விற்பனை ரூ. 90 இலட்சம். மொத்தம் 2 கோடியே 30 இலட்சம் ரூபாய் ஒவ்வொரு மாதமும் விற்பனை ஆகின்றபோது கிடைக்கின்ற இலாபத் தொகை 11 இலட்சம் ரூபாய். ஆனால் செலவு என்று எடுத்துக் கொண்டால் அதன் சம்பளச் செலவு மட்டும் 23 இலட்சம் ரூபாய். மற்ற செலவுகள், வாங்கிய கடனுக்கு வட்டி என்று பார்க்கிறபோது 12 இலட்சம் ரூபாய். இதர செலவுகள் 7 இலட்சம் ரூபாய். ஆக 42 இலட்சம் ரூபாய் ஒரு மாதத்திற்குச் செலவு செய்து, 11 இலட்சம் ரூபாய் வரவு வைத்து, இருக்கின்ற 556 பணியாளர்களுக்கும், இதுவரை 4 மாதங்களைத் தவிர, மற்ற மாதங்களுக்கான சம்பளங்கள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. சரி, சம்பளம் எப்படித் தரப்பட்டது? ஏற்கெனவே இருக்கின்ற சிந்தாமணிக்குச் சொந்தமான இடங்களை விற்று, கிட்டத்தட்ட 2 கோடி ரூபாய் தந்திருக்கிறோம். அதுமட்டுமல்ல; தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியத்திலே இருந்து 3 கோடியே 80 இலட்சம் ரூபாயை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், அவர்களுக்கு வழங்கி, அதிலே 200 தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் விருப்ப ஓய்வில் செல்வதற்கு பணத்தைத் தந்திருக்கிறார்கள். இன்னும் இப்போது சிந்தாமணிக்குச் சொந்தமான 11 ஏக்கர் நிலம் கோயம்புத்தூரிலே இருக்கிறது; நகரிலே இருக்கின்ற அந்த நிலத்தை, 9

கிடங்குகளை ஏற்படுத்த நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திற்கு வழங்க, அவற்றின் விலையை நிர்ணயம் செய்கின்றபோது, கடந்த மாதம் இரு துறைகளின் அதிகாரிகளையும் அழைத்துச் சென்று அங்கு இருக்கின்ற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரையும் அழைத்துச் சென்று, அவற்றை மதிப்பீடு செய்து, ஒரு தொகை—பெரிய தொகையாக—நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திலிருந்து அந்த நிறுவனத்திற்குத் தந்து, அந்தக் கடன்களையெல்லாம் தீர்த்து நல்லமுறையிலே அதை நடத்த வேண்டுமென்ற நடவடிக்கையையும் எடுத்திருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல; இன்று முதற்கட்டமாக, சர்க்கரை ஆலையைப்போல, ஸ்பின்னிங் மில்லைப் போல, இந்தக் கூட்டுறவு நிறுவனங்களுக்கும் புனரமைப்புத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான திட்டங்கள் அரசின் சார்பாகத் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவையெல்லாம், கடந்த ஓராண்டு காலத்திலே அரசு, மொத்த விற்பனை பண்டக சாலையினுடைய ஊழியர்களுடைய நலனைக் கருத்தில்கொண்டு எடுத்திருக்கின்ற நடவடிக்கைகள்.

நேரடியாக தொழிலாளர்கள், எங்களுக்குச் சம்பளம் வேண்டுமென்று கேட்டபோது 3-3-1999-லே கூட்டுக் குழுவிடம் சம்பளம் கொடுங்கள் என்று கேட்டபோது, இதுகுறித்து 17ஆம் தேதி பேசியிருக்கிறார்கள். பேசியபோது இருந்த தொகை 2 கோடி ரூபாய்தான். 4 மாத சம்பளம் கொடுக்க வேண்டுமென்றால் ஒன்றரை கோடி ரூபாய் போய்விடும். 50 இலட்சம் ரூபாயை வைத்துக்கொண்டு, வியாபாரம் செய்ய இயலாது. அதனால், அவர்களிடம் பேசும்போது, ஒவ்வொரு மாதமாக நீங்கள் சம்பளத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளுங்கள் என்று சொன்னபோது, முதலிலே அவர்கள் ஒப்புக்கொண்டு, பிறகு ஒப்புக்கொள்ள முடியாது என்று சொல்லி, இப்போது வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபட்டுள்ளார்கள். அரசினுடைய உயர் அதிகாரிகள் மீண்டும் அவர்களை அழைத்துப் பேச இன்றைக்கு கோவை சென்றிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர் துறை ஆணையரோடு பேச்சுவார்த்தை நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. நல்லதொரு சுமுகமான சூழ்நிலை ஏற்படும்.

அங்கு பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களும் கொஞ்சம் யோசனை செய்ய வேண்டும். 20 ஆண்டு காலமாக அவர்கள் செய்த பெரும் தவறின் காரணமாக, இவ்வளவு பெரிய நட்டம் ஏற்பட்ட பிறகு, நிர்வாகம் நேர்மையான முறையிலே நடந்தும் அரசும் அவர்களுக்கு ஓரளவுக்கு ஒத்துழைப்புத் தருகிறபோது, திடீரென்று வேலைநிறுத்தம் செய்கிறார்கள். அங்கே 391 பொது விநியோகக் கடைகள் இருக்கின்றன.

அவை மூலமாகப் பொதுமக்களுக்கு, ஏழை மக்களுக்கு அரிசி வழங்க வேண்டும்; மண்ணெண்ணெய் வழங்க வேண்டும்; இதையெல்லாம் கருத்தில் கொள்ளாமல், உடனடியாக வேலைநிறுத்தம் என்று சொன்னால், நாம் ஏழை மக்களுக்குக் கொடுக்கின்ற பொருட்களை நிறுத்த முடியாது. அதனால்தான், மாற்று ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கிறோம். தொடர்ந்து பேச்சுவார்த்தை நடைபெறும். இங்கிருக்கின்ற தொழிற்சங்கத் தலைவர் அண்ணன் திரு. சுப்பராயன் அவர்களாக இருந்தாலும், மற்றவர்களாக இருந்தாலும், இதுவரை அங்கே தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் நிர்வாகத்தோடு நேரடியாகப் பேசுகிறபோது, ஒரு இணக்கமான சூழ்நிலை உருவாகி இருந்தது. ஆனால், இப்போது ஒரு புதிய தொழிற்சங்கத் தலைவர் வந்திருக்கிறார். அவர் சொன்ன 3 transfer-களை செய்யாத காரணத்தினால், தொழிலாளர்களைத் தூண்டிவிட்டு, தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தத்திலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள் என்று அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். ஆகையால், தொழிற்சங்கத் தலைவர்களும் எங்களுக்கு ஒத்துழைப்புத் தந்தால், அரசு நல்லதொரு முடிவெடுக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

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

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

(இ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *1999-2000* ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள்மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 3-இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 10-50

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.22,76,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"
எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *1797*, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வேலூர் மாவட்டத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையில் உள்ளதால் அவற்றுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் வாங்கி விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *304*, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "எடப்பாடி நகரிலிருந்து தேவூர், குமாரபாளையம், பவானி, ஆப்பக்கூடல், பி. மேட்டுப்பாளையம், கவுந்தப்பாடி வழியாக கோபி செல்ல போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து ஒன்று இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *133*, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1089, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பெருகிவரும் maxi cab வாகனங்களுக்கு licence வழங்குவதை படிப்படியாகக் குறைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 886, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, நாகர்கூடல் ஊராட்சி, இண்டூர் நடப்பன அள்ளி, கூலிக்கொட்டாய், சந்தாரப்பட்டி, பரப்பட்டி வரை புதிய தார்ச் சாலை அமைக்கப்பட்டுள்ளதால் தருமபுரி இண்டூர் சோமன அள்ளி, பண்ட அள்ளி வழியாக கெட்டு அள்ளி செல்லும் நகரப் பேருந்து எண் 34-ஐ மாற்று வழியாக இண்டூர் நடப்பன அள்ளி, கூலிக்கொட்டாய் வழியாக கெட்டு அள்ளி வரை இயக்கி இப்பகுதி மக்களின் நீண்டநாள் கோரிக்கையை நிறைவேற்றுவதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1586, திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 997, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானி தொகுதிக்கு உட்பட்ட பவானியிலிருந்து குறிச்சி, கொளந்தபாளையம், நாகிரெட்டிப்பாளையம், புனாச்சி அம்மன்புதூர் வழியாக கள்ளியங்காடு வரை நகரப் பேருந்து உடனே இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 636, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சுற்றுலாப் பேருந்து என உரிமம் பெற்று அரசுப் பேருந்துகளின் வருவாய் வாய்ப்பைக் குறைக்கும் தனியார் துறைப் பேருந்துகள் இயக்கத்தைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1738, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகை பணிமனையிலிருந்து இயக்கப்பட்டு கடந்த ஆண்டு நிறுத்தப்பட்ட பல்வேறு வழித்தடங்களை மீண்டும் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1558, திரு. ஆ இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஆண்டிமடம் தொகுதியில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்று அமைக்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1127, திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பாபநாசம் சட்டமன்ற தொகுதி தஞ்சையிலிருந்து பாபநாசம் வழியாக கபிஸ்தலம் வரை பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 472, திரு. கே. சுப்பராயன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1642, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1214, திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பூவிருந்தவல்லி தொகுதி திருநின்றவூரிலிருந்து போரூர் வரை பேருந்து விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 73, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "1997 ஆம் ஆண்டில் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் இரண்டு பேருந்து வழித்தடங்கள் வழங்கியது போன்று ஒவ்வொரு வருடமும் இரண்டு வழித்தடங்கள் வழங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 22,76,33,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 681, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

THIRU B. VENKATASAMY: Hon. Speaker Sir, "To discuss the need to operate more buses in the following bus routes in Hosur Taluk:

1. Hosur to Muttali (via) Nandimangalam;
2. Hosur to Vembatti (via) Shoolagiri;
3. Hosur to Uddavapalli;
4. Mattigiri to Sipcot;
5. Hosur to Machinavakanapalli;
6. Hosur to Hosur (via) Thorapalli and Gollapalli", I move—

"that the allocation of Rs.22,76,33,000/- under Demand No. - 3 Motor Vehicles Acts - Administration be reduced by Rs.100/-.

At the sametime, I wanted to say one thing. We are giving cut-motions to the Hon. Ministers and the Hon. Ministers were not kind enough to give answers to our cut-motions. Even the Hon. Speaker is not allowing to speak on the occasion. I request...

HON. SPEAKER: That is not the method. You come and see me in my Chamber.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.20,52,29,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 310, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் பணிமனையில் சேலம்-எடப்பாடி வழித்தடத்தில் இருக்கும் அனைத்து பழுதடைந்த பேருந்துகளையும் மாற்றி அவற்றுக்குப் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகள் விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 132, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1091, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு பேருந்துகளை இயக்க உரிமங்கள் வழங்கப்படுவதை தடுத்து நிறுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 800, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரத்திலிருந்து ஏரியூர், பூச்சூர் வழியாக ஊத்துபள்ளத்தூர் வரை செல்லும் நகரப் பேருந்து எண் 9-ஐ மருக்கன்பட்டி வரை நீட்டித்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1587, திரு. ப. ரங்கநாதன்:

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 551, திரு. கே. தங்கமணி, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1001, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ். என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானி தொகுதி, கவுந்தபாடியிலிருந்து ஆவரங்காட்டூர், பெருமாபாளையம் வழியாக கோபி வரை புதிய நகரப் பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1481, திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 10, திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கன்னியாகுமரி மாவட்டம், விவேகானந்தர் பாறை படகுப் போக்குவரத்தில் உள்ள இடையூறுகள் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 638, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கோபியிலிருந்து கவுந்தப்பாடி-காஞ்சிக்கோவில்-பெருந்துறை-வெள்ளோடு வழியாக பழநி வரை ஒரு பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1733, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நிறுத்தப்பட்ட வேளாங்கன்னி-சென்னை 324 எஸ் சொகுசுப் பேருந்து தடத்தை மீண்டும் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1505, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சென்னையிலிருந்து அரியலூருக்குப் புதிய பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3047 திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 498, திரு. கே. சுப்பராயன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1618, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 72, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டம், ஓமலூர் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனைக்குப் போதிய அளவு உதிரிப்பாகங்கள் வழங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3518, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கன்னியாகுமரி மாவட்டம், குளச்சலில் துறைமுகம் ஒன்று அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 4527, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கைபற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.20,52,29,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

முற்பகல் 10-55

(இ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.100,04,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 328, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக பேருந்து, சீருந்து உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகளை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.100,04,36,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 131, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 844, திரு. ஜி.கே. மணி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1588, திரு. ப. ரங்கநாதன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1005, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானியில் உள்ள தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகக் கோட்டம்-2-ன் பணிமனை அலுவலகத்தைச் செப்பனிட்டு நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 9, திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தக்கலையிலிருந்து கண்ணாட்டுவிளை, பரம்பை, மைலோடு, வாளோடு, கொல்லாய், தீக்கணங்கோடு, மாங்கோடு, வேளாங்கோடு வழியாகக் கருங்கல்லுக்குப் புதிய தடத்தில் பேருந்து விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 642, திரு. நா. பெரியசாமி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1719, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகையில் கப்பல் உடைக்கும் தளம் ஏற்படுத்திட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1559, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3031, திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1608, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 100,04,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

2. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(ஆ) 'கப்பல் போக்குவரத்து' குறித்து நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது பதில் அளித்தல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று விவாதம் மற்றும் வாக்கெடுப்பிற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகள் அனைத்தும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சம்பந்தப்பட்டவையாகக் குறிக்கப்பட்டிருந்தாலும், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற பொருள் மட்டும், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் பொறுப்பில் உள்ளதாகும். எனவே, கப்பல் போக்குவரத்து பொருள் மீதான விவாதத்திற்கு, மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர், அவர்களுடைய மானியக் கோரிக்கை விவாதிக்கப்பெறும் நாளான

12-4-1999 அன்று பதிலளிப்பார்கள். போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட விவாதத்திற்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இன்று பதிலளிப்பார்கள்.

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

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

(இ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—தொடர்ச்சி

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

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும் ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பெற்று உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் தமிழிலே உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை@ நான் இந்த அவையிலே படித்ததாகக் கருதி, சட்டமன்றப் பேரவைப் பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய கருத்துகளைத் தெரிவித்த பின்னர் என்னுடைய பதிலுரையில் அவற்றிற்கு பதிலளிக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

@ 533 மற்றும் 601 ஆகிய பக்கங்களில் இணைப்பு I மற்றும் II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

2. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(இ) உறுப்பினர்களுக்குப் சிற்றுண்டி ஏற்பாடு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர், மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குக் காலை சிற்றுண்டி, நம்முடைய கவுன்சில் கூடத்தில் 11-30 மணியளவிலே அளிக்கின்றார்கள் என்று அறிவிக்கிறேன்.

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

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிறுவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

(இ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்து மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 11 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேசவிருக்கிறார்கள். விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்கவிருப்பவர் 10 நிமிடங்கள், மற்றவர்கள் 7 நிமிடங்கள் பேச வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, முதலில், திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களைப் பேச அழைக்கிறேன்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

ஒரு நாட்டினுடைய வளர்ச்சியில் போக்குவரத்து எவ்வளவு சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிறது என்பதைப் பொறுத்துத்தான் அந்த நாட்டினுடைய வளர்ச்சி அதிகமாகும் என்பதில் யாருக்கும் சந்தேகம் இருக்க முடியாது. அதை வைத்துதான் தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறை சீரோடும், சிறப்போடும் இன்றைக்கு இயங்கி வந்துகொண்டு இருக்கிறது, அந்தத் துறை மூலமாக இயங்கும் பேருந்துகளைப் பல்வேறு மக்கள், ஏழை எளிய மக்கள், கிராமத்திலே இருக்கிற மக்கள் எல்லாம் பயன்படுத்துகிறார்கள். பயன்படுத்துவதோடு மட்டுமல்லாமல், இப்போது

நாட்டினுடைய வளர்ச்சி அதிகமாக ஆகியிருக்கின்ற காரணத்தினாலே முன்பெல்லாம் 1 கிலோ மீட்டர், 2 கிலோ மீட்டர் வரை நடந்து போய்க் கொண்டு இருந்தவர்களுக்கு எல்லாம்கூட அருகிலேயே கிராமத்திற்கு bus வர வேண்டும் என்ற ஓர் எண்ணம் இப்போது வந்திருக்கிறது. ஆனால், தமிழகத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை பேர்களுடைய எண்ணங்களையும் நம்மாலே பூர்த்தி செய்ய முடிகிறதா என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்த்தாலே, நிச்சயமாக முடியவில்லை என்பதை நாம் ஒத்துக் கொண்டே ஆகவேண்டும். இன்றைக்குக்கூட பல்வேறு இடங்களிலே 3 கிலோ மீட்டர், 4 கிலோ மீட்டர் நடந்துபோய் bus ஏறுகின்ற ஒரு நிலை இருக்கிறது. ஏன் என்று கேட்டால், சாலை வசதி இல்லை. அந்தப் பக்கத்திலே bus விட்டால் அது நட்டத்திலே இயங்குகிறது. இப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, 3 கிலோ மீட்டர், 4 கிலோ மீட்டர் தூரம்கூட நடந்து போய் பஸ் ஏற வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. வாகனங்கள் அதிகமாகப் பெருகிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒரு பக்கத்திலே வாகனங்கள் அதிகமாகப் பெருகிக் கொண்டு இருந்தாலும்கூட, மறு பக்கத்திலே சாலையினுடைய வளர்ச்சி அதிகமாகவே வந்துகொண்டிருக்கிறது.

1996 ஆம் ஆண்டு தமிழகத்திலே இருந்த வாகனங்களினுடைய எண்ணிக்கை 27,71,846. ஆனால், இன்றைக்கு 39,44,783 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. சுமார் 14 லட்சம் வாகனங்கள் கடந்த மூன்று ஆண்டுகளிலே பெருகியிருக்கின்றன. பெருகியிருக்கின்ற காரணத்தினாலே, மக்களுக்கு வசதிகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. வசதிகள் ஏற்படுத்திக் கொடுத்துள்ள இந்த வாகனங்களின் மூலமாக, 1995-96 ஆம் ஆண்டு மட்டும் 391 கோடி ரூபாய் வருமானமாக வந்துகொண்டிருந்தது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் அது ரூ.1,012 கோடியாக உயர்ந்திருக்கிறது. அப்படி உயர்ந்திருக்கின்ற நேரத்தில் வாகனங்கள் பெருகியிருக்கின்ற காரணத்தினாலே அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. 1996 ஆம் ஆண்டு சுமார் 8,000 பேர் சாலை விபத்துக்களிலே இறந்துவிட்டார்கள். ஆனால், 1999 ஆம் ஆண்டு சுமார் 10,000 பேர் சாலை விபத்துக்களில் இறந்திருக்கிறார்கள். அப்படிச் சாலை விபத்திலே இறந்திருப்பவர்களின் குடும்பத்தினருக்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலேயிருந்து ரூ.5,000 கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை உயர்த்தி, ரூ.20,000/- ஆகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நிரந்தர செயலிழப்பு ஏற்படுகின்ற நபர்களுக்கு ரூ.3,000 கொடுக்கின்றோம். அதை ரூ.10,000-ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும். கண் அல்லது கை இழப்பு ஏற்படுகிறவர்களுக்கு ரூ.2,000 கொடுக்கிறோம். அதை ரூ.5,000-ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-00

அதுமட்டுமல்ல. சமீபத்தில் 17,054 பேருந்துகள், 8,939 வழித் தடங்களிலே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. நிதிநிலை சரியாக இல்லாத காரணத்தினாலே பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்படுவதற்கு நிதி பற்றவில்லை என்று நம்முடைய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே சொல்கிறீர்கள். ஆனால், தமிழகமெங்கும் போலி நிதி நிறுவனங்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டு, அதன் மூலமாக மக்களுடைய பணம் சூறையாடப்பட்டிருக்கின்றது. சூறையாடப்பட்டிருப்பது மட்டுமல்லாமல், அதிலே கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை தனியார் எடுத்துக்கொண்டு போய்விட்டார்கள்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிதி நிறுவனம் வைத்திருக்கிறோம். ஒரு குறிப்பிட்ட அளவிற்கு மேல் deposit செய்ய வருகின்றபோது—அது மத்திய அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டில் இருக்கிறது—மேற்கொண்டு deposit-களை வாங்குவதற்கு முடியாத நிலையில் மத்திய அரசாங்கம் சில தடைகள் விதித்திருக்கின்ற காரணத்தினால், deposit-களை வாங்க முடியவில்லை. அது ஒரு பக்கம். இப்படி இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, தனியார்கள், தனி நபர்கள் சில company-களில் investment செய்யும்போது, அவர்களுக்கு ஏற்படுகின்ற இழப்புகள் எல்லாம் பெரிய அளவில் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, போக்குவரத்துத் துறையே இன்னும் 2, 3 நிதி நிறுவனங்களை உண்டாக்கி, அது தனி நபர்களுக்கு, ஓரளவிற்கு வட்டி என்று சொல்வதைவிட, ஒரு நியாயமான வட்டியைக் கொடுத்து, அதன் மூலமாக வரும் வருவாயில் போக்குவரத்துத் துறைக்குப் புதிய பேருந்துகளை வாங்கலாம் என்ற ஒரு யோசனையை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில், 450 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஏன் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அது என்றைக்கு ஏற்பட ஆரம்பித்தது? 1978ஆம் ஆண்டு அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக இருந்த சிறு சிறு ஊழல்கள் பெருகி அமைச்சரே இலஞ்சம் வாங்கலாம் என்ற ஒரு நிலை 1978 ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்டது. அன்றைக்குப் பெருகிய ஊழல்கள்தான், இன்றளவும்—நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் எத்தனையோ முயற்சி எடுத்துப் பார்க்கிறார்கள்—அந்த ஊழலை முழுவதுமாக ஒழிக்கமுடிகிறதா என்று எண்ணிப் பார்ப்போமேயானால், எனக்குத் தெரிந்தவரையில் மேல் மட்டத்தில் ஊழலை அமைச்சர் அவர்கள் ஒழித்திருக்கின்றார்களே தவிர, கீழ்மட்டத்திலே இருக்கின்ற முறைகேடுகள் ஒழிக்கப்படவில்லை என்றுதான் நான் சொல்லமுடியும். 1978 ஆம் ஆண்டு அமைச்சர் பொறுப்பிலே இருந்த ஒருவர், அவரே அத்தனை ஊழல்களையும் முன் நின்று செய்தார்கள் என்பதை நான் இங்கே ஒரு குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லி, அன்றைக்குத் தொடங்கப்பட்ட முறைகேடுகள், ஊழல்கள்தான் தொடர்ந்து வளர்ந்து, இந்த மூன்று ஆண்டுகளிலே கட்டுப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, முழுமையாக ஒழிக்கப்படவில்லை என்பதை நான் தெளிவாக எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. இப்போது கிராமங்களில் பல்வேறு பிரச்சனைகள் உள்ளன. அங்கே காலையில் 8 மணிக்கு bus வரவேண்டும் என்று அந்தக் கிராம மக்கள் நினைப்பார்கள். ஆனால், அந்த bus 9 மணிக்கு வரும், அல்லது 7 மணிக்கே வந்து போய்விடும். உடனே, அந்த சட்டமன்ற உறுப்பினரைத் திட்டுகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினரைத் திட்டுவது மட்டுமல்ல, முதலமைச்சரையும் திட்டுகிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரை விட்டுவிடுகிறார்கள். (சிரிப்பு) அது என்ன காரணமோ தெரியவில்லை (குறுக்கீடு). சட்டமன்ற உறுப்பினரைத் திட்டுகின்றவர்கள், முதலமைச்சரைத் திட்டுகின்ற நண்பர்கள், அந்தக் கிராம மக்கள், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் திட்டுவதில்லை, அதிகாரிகளைத் திட்டுவதில்லை. அது ஏன் என்று கேட்போமேயானால், அவர்களுக்கு அந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினரைத் தெரிகிறது, முதலமைச்சரைத் தெரிகிறது. அதேபோன்று, அமைச்சர் அவர்களைத் தெரியவில்லை என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன். (சிரிப்பு)

முற்பகல் 11-05

அதுமட்டுமல்ல. அவர்களுடைய எண்ணங்கள் அதிகமாக வளர்ந்திருக்கின்றன. தங்களுக்கு வேண்டியபோது bus வரவேண்டுமென்ற எண்ணம் அந்த மக்களுக்கு வந்திருக்கிறது. அது வளர்ச்சியின்மையைத்தான் காட்டுகிறதே தவிர வேறல்ல, அது நம்முடைய வளர்ச்சியில்லாத காரணத்தினாலே அப்படிப்பட்ட எண்ணங்கள் அந்த மக்களுக்கு வருவது ஆச்சரியமில்லை.

சமீபத்திலே, பெரம்பலூர், தஞ்சை மாவட்டத்திலே எங்களுடைய தலைவர் மூப்பனார் அவர்கள், சுற்றுப்பயணம் செய்தார்கள்.

கிராமங்களுக்குச் சுற்றுப்பயணம் செய்கின்றபோது, அங்கே கொடுக்கப்பட்ட மனுக்களையெல்லாம் பார்க்கின்ற வாய்ப்பு எனக்குக் கிடைத்தது. அந்த விண்ணப்பங்கள் மூலமாக பள்ளிக் கூடத்திலே படிக்கின்ற மாணவர்கள் போவதற்கு சரியாக 9 மணிக்கு bus வர வேண்டும் என்று அத்தனை கிராம மக்களும் சொல்கிறார்கள். ஒரேயொரு bus எத்தனை கிராமங்களுக்கு 9 மணிக்குப் போக முடியும் என்பதை அவர்களாலே உணர்ந்து பார்க்க முடியவில்லை இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைதான் இன்றைக்கிருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது)

இன்றைக்கு பேருந்துகளை அதிகமான அளவுக்கு விட்டு, நம்மாலே மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய முடியாத காரணத்தினாலே, பேருந்துகளுக்கான புதிய permit-களை, படித்த வேலையில்லாத பட்டதாரி இளைஞர்களுக்கு, வேலைவாய்ப்பளிக்கின்ற வகையிலே அளித்து, புதிய பேருந்துகள் விடுவதற்கு ஆவன செய்யவேண்டும்.

இப்போது mini bus-களை விட்டிருக்கிறீர்கள். அதற்கு கிராம மக்களிடத்திலே நல்ல வரவேற்பு இருக்கிறது. அந்த வரவேற்பு இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, அந்த mini bus-களை வேலையில்லாத பட்டாதாரிகளுக்கு அதிகமான .அளவு நீங்கள் வழங்க வேண்டும். நீங்கள் ஒரு செய்திக் குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறீர்கள். எங்களுடைய திருவள்ளூர் மாவட்டத்திலே மட்டும் 69 மனுக்கள் பெறப்பட்டு ஒரு மினி bus-க்குக் கூட permit வழங்கப்படவில்லை என்று செய்திக் குறிப்பிலே நீங்களே சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதேபோன்று பல இடங்களிலே, காஞ்சிபுரம் மாவட்டத்தில் 175 விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டு, 15 bus-கள்தான் இயக்கப்படுவதாகச் சொல்லியிருக்கின்றீர்கள். மொத்தம் 3290 விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டு, 323 நபர்களுக்கே permit-கள் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அதனாலே தனியார்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறையிலே அனுமதி வழங்க வேண்டும். நீங்கள் சொல்லியிருக்கின்றீர்கள், 60 சதவீத வழித்தடங்கள் நட்டத்திலே நடக்கின்றன என்று. அவற்றையாவது தனியாருக்கு நீங்கள் கொடுத்துவிட வேண்டும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

சென்னை மாநகரிலே ஆட்டோக்கள் அதிகமான அளவு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களினுடைய தொல்லை, டிரைவர்களினுடைய தொல்லை நாளுக்குநாள் பெருகிக்கொண்டே

வருகிறது. ஒவ்வொரு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களிலும் 6 பேர், 7 பேர் ஏறிக்கொண்டு போகிறார்கள். 7 பேர், 8 பேர் போகின்றபோது மிகவும் சாதாரணமாக, இளைஞர்களெல்லாம் ஒன்றாகச் சேர்ந்து செய்கிற மிகப்பெரிய குற்றங்கள் சென்னை மாநகரிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதை முறையாகக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பூவிருந்தவல்லி தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், சென்னைக்குப் பக்கத்திலே இருக்கின்ற தொகுதி. அந்தத் தொகுதியிலே ஒரு bus நிலையம் கட்ட வேண்டுமென்று, நானும் சுமார் 8 ஆண்டுகாலமாக இந்த மன்றத்திலே ஒவ்வொரு முறையும் பேசிக் கொண்டுதான் இருக்கிறேன். ஆனால், என்ன காரணத்தினாலோ, அது நடைபெறவில்லை. யார், யார் ஊழல் செய்தார்களோ, அக்கிரமங்கள் செய்தார்களோ அவர்களெல்லாம் சேர்ந்து, ஒரு விளம்பரப் பலகையை எழுதி வைத்திருக்கின்றார்கள். "Bus நிலையம் கட்டுவதற்கு முடியாத சட்டமன்ற உறுப்பினர் தேவைதானா? Bus நிலையம் அமைக்காத முதலமைச்சர் தேவைதானா? Bus" என்று விளம்பரப் பலகையை அந்த Bus நிறுத்தத்திலே வைத்திருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஓர் அவலநிலைதான் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அருள்கூர்ந்து, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள், உடனடியாக, தயவுசெய்து அந்த Bus நிலையம் கட்டுவதற்கு முயற்சியை, எடுத்துக் கொண்டு Bus நிலையம் கட்ட வேண்டும். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து நிலையம் கட்டுகிற பொறுப்புகளை, பெரும்பாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செய்வதில்லை. உள்ளாட்சி அமைப்புகள்தான் அவற்றைச் செய்து கொண்டிருக்கின்றன. பூவிருந்தவல்லி Bus நிலையம் சம்பந்தமாக, இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு, எனக்குக்கூட பத்திரிகையில் படித்ததாக நினைவு. அந்த உள்ளாட்சி மன்றமே, "போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்து நிலையத்தைக் கட்டக் கூடாது, நாங்களே கட்டுகிறோம்" என்று தீர்மானமேகூடப் போட்டிருப்பதாக பத்திரிகையிலே படித்தேன். ஆகவே, அதுபற்றி அங்கேயிருக்கிற பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்படுமானால், அந்த உள்ளாட்சி மன்றமே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்து நிலையம் கட்டலாம் என்று தீர்மானத்தை எங்களுக்குக் கொடுத்தால் அதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு துணை சபாநாயகர் அவர்களே, பூவிருந்தவல்லி ஊராட்சி மன்றத்திலே, அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஊராட்சி மன்றத் தலைவர் இருக்கிறார். அவர், நம்முடைய அரசு இருப்பதனாலே எப்படிக் களங்கம் ஏற்படுத்தலாம் என்ற ஒரே எண்ணத்தோடு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார். இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னாலே பத்திரிகையிலே பார்த்திருப்பீர்கள், 150 கடைகள் கட்ட வேண்டுமென்று அதிலே போட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு கடைக்கு இவ்வளவு பணம் என்று வசூலித்துக்கொள்கிறார்கள். அந்தக் கடைகளைக் கட்டுவதில்தான் அவர் குறியாக இருக்கிறாரே தவிர, மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணம் அவருக்குக் கிடையாது. அதனாலே—பக்கத்திலே இருக்கின்ற வரதராஜப் பெருமாள் கோயிலுக்குச் சொந்தமாக பத்து ஏக்கர் நிலம் இருக்கிறது. அந்த 10 ஏக்கர் நிலத்தை அரசு கையகப்படுத்தி—அந்த bus நிலையத்தைப் போக்குவரத்துத் துறையே அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 11-10

பூவிருந்தவல்லியில் ஒரு Unit அலுவலகம் அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுடைய கொடுமையை நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் உடனடியாக நிறுத்த வேண்டும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினை சுமுகமான அளவு தீர்ந்திருக்கிறது. தீர்ந்த பின்னாலும்கூட, 13-2-1999-இலே ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தப்பட்டும், நிலுவையிலே இருக்கின்ற தொகை சிலபேர்களுக்கு இன்னும் வழங்கப்படவில்லை என்று குற்றம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வேலூரிலே உள்ள தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய Reservation Counter-களிலே 7 ஆண்டுகளாகப் பணிபுரியும் தற்காலிக எழுத்தர்களை அரசு நிரந்தரமாக்க வேண்டுமென்றும் சொல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலை போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிறது. அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டும். அருள்கூர்ந்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை, அரசு ஒரு கௌரவப் பிரச்சினையாகக் கருதாமல், அதைத் தனியார்களுக்கு

விடுவதற்கு, தனியார் நண்பர்களை ஊக்குவிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டு, இந்த வாய்ப்பினை அளித்த சபாநாயகர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. தா. உதயசூரியன்.

திரு. தா. உதயசூரியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, நமது மாநிலத்தில் மாநகரம், நகரம், கிராமங்களிலுள்ள பொதுமக்களுடைய போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பணியில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து ஈடுபட்டு, பல்வேறு பகுதி மக்களை இணைக்கும் பாலமாகச் செயல்பட்டு வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், ஆட்சிக்கு வருகின்றபொழுதெல்லாம், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சீர்படுத்துகின்ற வகையில், 1971 ஆம் ஆண்டு, 1976ஆம் ஆண்டு வல்லுநர் குழுக்களைக் கொண்டு, திரு. பட்டாபிராமன், திரு. தில்லைநாயகம், திரு. எஸ்.வி.எஸ். ராகவன் போன்ற வல்லுநர்களைக் கொண்டு, இந்தத் துறைக்குச் சொல்கின்ற பல்வேறு கருத்துக்களை ஏற்றுக்கொண்டு, இந்தத் துறையைச் செம்மையாக நடத்திக் கொள்வதிலே, நம்முடைய தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பிலே இருக்கின்றபொழுதெல்லாம், திறம்பட நடத்தித் தருவதைப் பெருமையாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில், உதிரி பாகங்களை வாங்குவதில் நடந்த பல்வேறு முறைகேடுகளைச் சுட்டிக்காட்டி, உயர் மட்டக் குழுவை உருவாக்கி, இந்த உயர் மட்டக் குழுவில், நிதித் துறைச் செயலாளர், தலைமைச் செயலாளர் ஆகியோரையும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும் கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறையினுடைய செயலாளரையெல்லாம் வைத்துக்கொண்டு, டயர் போன்ற, உதிரி பாகங்களை வாங்குவதிலே சீரமைப்பு செய்கின்ற நிகழ்ச்சியை உருவாக்கித் தந்திருக்கின்ற பெருமை, இன்றைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுக்கும், மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களுக்கும் உண்டு என்கின்ற வகையில், 1997ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் 2176 பேருந்துகளை உருவாக்கித் தந்த பெருமையும் கழக ஆட்சிக்கு உண்டு. அதேபோல, 1997-98 ஆம்

ஆண்டு 3,500 பேருந்துகளை உருவாக்கி நலிந்த பேருந்துகளில் செல்பவர்களுக்கு நல்லது செய்கிறேன் என்று சொல்லிச் செய்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பேருந்துகளை உருவாக்கிக் காட்டிய பெருமை கழக ஆட்சிக்கு உண்டு.

அதேபோல, ஐந்தாண்டு காலம் ஆட்சி நடத்தியவர்கள், 14,500 பேருந்துகளை வைத்திருந்து, அவர்கள் ஆட்சியை விட்டுப் போகின்றபொழுது 15,500 பேருந்துகளை வைத்திருந்தார்கள். ஆனால், இப்போது சிறப்பு அம்சமாக—replacement, augmentation போன்ற திட்டங்கள்மூலம் 100-க்கு 20 சதவிகிதம் புதிய பேருந்துகளை உருவாக்கித் தருவதும், புதிய வழித்தடங்களை 6 சதவிகிதமாக உயர்த்தித் தருவதுமான நிகழ்ச்சிகளைத் தொடர்ந்து மூன்றாண்டுகாலமாக இந்த ஆட்சியில் நடத்திக் கொண்டிருப்பதை உண்மையிலேயே வரவேற்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

ஓட்டுநர்களைத் தேர்வு செய்து உடல்கட்டுகளையும், படிப்புத் திறமைகளையும் உருவாக்குகின்றபொழுது—கிராமங்களிலே செல்லுகின்றபொழுது, பேருந்துகள் இடையிடையே நிற்கின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. அப்பொழுது, அந்த ஓட்டுநர்களுக்குச் சாதாரண minor repair-களைக் கூடச் சரிவரச் செய்யத் தெரியாது இருக்கின்ற அந்த நிலைமைகளையெல்லாம் தெரிந்து கொண்டு—அவர்களுக்கு 3 மாத காலம் பயிற்சி, I.R.T.-யில் கொடுக்கின்றபோதே சிறிய, சிறிய பழுதுகளை பார்க்கின்ற அந்தப் பயிற்சி கொடுக்கப்படுகின்ற அந்தத் தன்மையை உண்மையிலேயே நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக, இன்றைக்குப் பல்வேறு துறைகளில், அண்ணா மறுமலர்ச்சித் திட்டம், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு ஒதுக்கப்படுகின்ற 35 இலட்சம், 50 இலட்சம், இன்றைக்கு ஓர் ஏரியை அந்தத் தொகுதியிலே ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் தேர்ந்தெடுக்கின்றபொழுது, ஓர் ஏரியைத் தூர் வாருகின்ற நிகழ்ச்சி, இப்படிப் பல்வேறு சிறப்பு அம்சத் திட்டங்களை நம்முடைய தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் உருவாக்கி இருக்கின்றபொழுது, போக்குவரத்துத் துறை சார்பில் ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கு 2 பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்கித் தந்த பெருமையும் உண்டு. அந்த அடிப்படையில்தான், சுதந்திரம் வாங்கி, 50 ஆண்டு பொன்விழா நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற இந்தக் காலகட்டத்தில்கூட பேருந்தைப் பார்க்காத கிராமங்களுக்கெல்லாம் பேருந்து வசதிகளை உருவாக்கித் தந்த பெருமை

கழக ஆட்சிக்கு உண்டு. அதன் அடிப்படையில் 2 வழித்தடங்களை உருவாக்கி, பல்வேறு கிராமங்களுக்கு அந்த வழித்தடங்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களால் தேர்வு செய்யப்பட்டு, அந்தக் கிராம மக்களுக்கு, அந்த வழித்தடங்களை உருவாக்கிக் காட்டிய பெருமை உண்டு.

முற்பகல் 11-15

நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எடுத்துச் சொல்வது, என்னதான் நிதி நெருக்கடிகள் இருந்தாலும்கூட, எப்படி, அண்ணா மறுமலர்ச்சித் திட்டத்தை உருவாக்கித் தந்தீர்களோ, எப்படி 35 லட்ச ரூபாய் நிதியை 50 லட்சம் ரூபாயாக உயர்த்தித் தந்தீர்களோ, எப்படி பொதுப்பணித் துறை மூலமாக ஏரிகளைத் தூர்வாருகின்ற நிகழ்ச்சியை உருவாக்கித் தந்தீர்களோ, அதேபோல, இந்த ஆண்டு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுரையை இங்கே அளிக்கிறபோது, ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கு, ஒரு தொகுதிக்கு நான்கு பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்கித் தருகின்ற நிகழ்ச்சியை நீங்கள் உருவாக்கித் தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். என்னதான் இன்றைக்கு mini bus-கள் உருவாக்கப்பட்டு, தமிழகத்தில் இருக்கிற ஏழை எளிய மக்கள், டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சியில் உருவாக்கப்பட்ட திட்டங்களை வரவேற்று இருந்தாலும்கூட, அந்த mini bus மூலமாக, எங்களைப் போன்றவர்களுக்கு இன்றைக்குக் கொஞ்சம் தொந்தரவு இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே, என்னதான் செய்தாலும்கூட மக்கள் அடிக்கடி எங்களுக்கு bus வசதி வேண்டும், ஒரு கிராமத்திற்கு ஒரு பேருந்து வசதி வேண்டுமென்றுதான் கேட்கிறார்கள். ஒரு கிராமத்திற்குப் பேருந்து வசதியைத் தந்தாலும் கூட, இரண்டு மாதத்திற்குப் பின்னால், அந்த மக்களைச் சந்திக்கிறபோது, இன்னும் ஒரு வழித்தடம் வேண்டுமென்றுதான் சொல்கிறார்கள்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் உதயசூரியன் அவர்கள் பேசும்போது, இந்த ஆண்டு சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதிக்கு நான்கு பேருந்து வழித் தடங்களை ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். நான் தெரிவித்துக் கொள்வது, இந்த அவையிலேயே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும், அவர்கள் கேட்கும் வழித் தடங்களுக்கு, இரண்டு

பேருந்துகள் கொடுக்கப்படும் என்று அறிவித்து, முதல் ஒரு ஆண்டுதான் அது அமல்படுத்தப்பட்டது. அடுத்த ஆண்டு, இந்தத் திட்டம் இல்லை. ஆகவே, அப்படியிருக்கும்போது, இந்த ஆண்டு எப்படி 4 பேருந்துகளை விடமுடியும் என்று நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அவருக்கு அமைச்சர் பதில் சொல்லிக் கொள்வார். நீங்கள் உட்காருங்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு திட்டம் அறிவித்து, அந்த ஆண்டுக்கு இரண்டு வழித்தடங்கள் கொடுக்கப்படும் என்றுதான் சொன்னேனே தவிர, வருடாவருடம் இரண்டு கொடுக்கப்படும் என்று நான் சொல்லவில்லை. விடப்பட்ட பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அதுதான் செய்யமுடியும். அடுத்த ஆண்டு அந்தத் திட்டம் தொடருமானால், அதற்கான அறிவிப்பு வரும். ஆக, அந்தத் திட்டம் இல்லாததால் அறிவிக்கப்படவில்லை. (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: எல்லோரும் உட்காருங்கள். உறுப்பினர் பேசுவதற்கே நேரம் இல்லை.

திரு. லா. சந்தானம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் தன்னுடைய கோரிக்கையில், நான்கு பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிறார். அதில் எந்தத் தவறும் இல்லை. சுந்தரம் வேண்டுமென்றால் 5 வழித் தடங்கள் வேண்டுமென்று கூடக் கேட்கலாம். அதில் என்ன தவறு இருக்கிறது?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: போதும் என்ற மனமே பொன் செய்யும் மருந்து. அதிகமாக கேட்கமாட்டார், நீங்கள் உட்காருங்கள்.

திரு. தா. உதயசூரியன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தேவையில்லை என்பதுபோல் இங்கே சொல்கிறார். மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, Mini bus-களுக்கு 100 ரூபாய் கட்டணம் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதை இதற்குமேல் உயர்த்தாமல் இருக்கவேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், அவர்கள் கொஞ்சம் கஷ்டப்படுவதாக சம்பந்தப்பட்ட mini bus உரிமையாளர்கள் எல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், அதை 100 ரூபாய்க்கு மேல் ஏற்றாமல், விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

1989-90 ஆம் ஆண்டு சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருக்கிறபோதுகூட, இதேபோல், சுதந்திரம் வாங்கிய காலத்திலிருந்து பேருந்தையே பார்க்காத கிராமங்களுக்கெல்லாம் பேருந்து வசதி செய்து கொடுத்த ஆட்சிதான் கலைஞர் ஆட்சி. அதைப்போல, இடையில் கேட்பாரற்றுக் கிடந்ததை மாற்றி, இரண்டு வழித் தடங்களை உருவாக்கித் தந்ததன் விளைவாக, மீண்டும் ஐந்தாண்டுகளுக்குப் பிறகு, நாங்களே அந்த கிராமங்களையெல்லாம் தேர்வு செய்து, மீண்டும் அந்த வழித் தடங்களை உருவாக்கித் தந்த ஆட்சியில், நான் அதைத்தான் இப்போது தொகுதிக்கு நான்கு வழித்தடங்களாக உருவாக்கித் தரவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியில், சங்கராபுரம் பகுதியில், கள்ளக்குறிச்சியில் 2 பணிமனைகள் இருக்கின்றன. அந்தப் பணிமனைகளில் ஒன்றாவது பணிமனையில் கிட்டத்தட்ட 54 பேருந்துகளும், இரண்டாவது பணிமனையில் 50 பேருந்துகளும், இருக்கின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆகவே, இரண்டு பணிமனைகளில் ஒரு பணிமனையை சங்காரபுரத்திற்கு மாற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, அவர்களுடைய பதிலுரையில் அதைத் தெரிவிக்கவேண்டுமென்று உங்கள்மூலம் அன்புடன் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

5 ஏக்கர், 3 சென்ட் அரசாங்கத்தினுடைய புறம்போக்கு நிலத்தைக் கையகப்படுத்துவதற்காக, கோட்டாட்சியர் மூலமாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு எடுத்துரைக்கப்பட்டு, விழுப்புரம் மேலாண்மை இயக்குநரும் ஒப்புதல் அளித்திருக்கிற இந்த நிலையை எடுத்துச் சொல்லி, அதுபோல கள்ளக்குறிச்சியில் இருந்து சென்னைக்கு 30 serviceகள் பேருந்துகள் செயல்படுகின்றன, கிட்டத்தட்ட 20-24 bus வந்துகொண்டு இருக்கின்றன. அவற்றில் 10 bus-களையாவது சொகுசு பேருந்துகளாக மாற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி.

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று இந்த அவையிலே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் சமர்பிக்கப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள்மீது, இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பதற்காக வாய்ப்பு வழங்கிய தங்களுக்கு

நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முதலாவதாக, எனது பெருந்துறை தொகுதியிலே, வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகம் ஒன்றைத் திறந்து வைத்தமைக்காக நான் அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அரசுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அடுத்து, இந்தப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலே, வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலே தரகர்களுடைய ஆதிக்கத்தைக் கட்டுப்படுத்தியதற்காக நான் அவருக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதேபோல, பதிவு எண் பெறுவதிலும்கூட, சில சீரமைப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப் பட்டிருப்பதையும் நான் வரவேற்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-20

நமது போக்குவரத்துத் துறையிலே, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருவதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். அதிலே, ஆராய்ச்சிப் பணி நம்முடைய மாநிலத்திற்கு மட்டுமல்லாமல், வெளி மாநிலத்திலேயும் சிறப்புப்பெற்று இருப்பதையும் நாம் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு நினைவுகூர கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இதிலே இரண்டு நிறுவனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் நடத்தப்படுகின்றன. ஒன்று, சாலைப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் கல்லூரி, ஈரோடு மாவட்டம் சித்தோட்டிலே அமைந்திருக்கிறது. இப்போது இந்தக் கல்லூரியினுடைய சிறப்பு, அகில இந்திய அளவிற்கு உயர்ந்து நிற்கிறது. ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து சிறப்பான கல்வி வழங்கக்கூடிய இந்தக் கல்லூரியில், ஒரு சிறு குறையை இங்கே அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அந்தக் கல்லூரி தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து, தினக்கூலித் தொழிலாளர்களாகப் பணியாற்றக்கூடிய சமையல் தொழிலாளர்கள், தோட்டத் தொழிலாளர்கள், காவலர்கள் போன்ற பணியிலே பணியாற்றக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு, அவர்களுடைய வேலைக்கு ஒரு பாதுகாப்பற்ற நிலை தோன்றியிருக்கிறது. வேலைப் பாதுகாப்பு தேடிக்கொள்வதற்காக தொழிற் சங்கம் அமைத்த நடவடிக்கையைக்கூட, அந்தக் கல்லூரி நிர்வாகம் அனுமதிக்காத ஒரு போக்கு இருக்கிறது என்கின்ற குறையை இங்கே அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அதை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்றும் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, நம்முடைய நிதி நிறுவனம், போக்குவரத்திலுள்ள நிதி நிறுவனம், சன்னம் சன்னமாக உயர்ந்து, இன்றைக்கு நல்ல நிலைக்கு

வந்திருக்கிறது. வைப்பீடுத்தொகை மட்டும் ரூ.603.13 கோடி அளவு உயர்ந்து இருக்கிறது. இந்த இடைப்பட்ட காலத்திலே, தனியார் நிதி நிறுவனங்களிலே முதலீடு செய்தவர்கள் ஏமாற்றப்பட்டு, மோசடி செய்யப்பட்டதன் காரணமாகவும், போக்குவரத்து நிதி நிறுவனத்திலே வைப்பீடுகள் அதிகரித்து வந்திருக்கின்றன. ஆனால், வைப்பீடுகள் அதிகரித்து வருகிற அதேநேரத்திலே, இந்திய ரிசர்வ் வங்கி இதிலே கொண்டுவந்திருக்கிற நிபந்தனைகளின் காரணமாக, சில இடர்ப்பாடுகளை நம்முடைய போக்குவரத்து நிதி நிறுவனம் சந்தித்துக்கொண்டு இருக்கிறது. போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு உதவி செய்கிற நோக்கத்தோடுதான் இந்த நிதி நிறுவனத்தை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கடன் பெறுகிற நிறுவனம், அதனுடைய நிகர மதிப்பு 15 சதவிகிதத்திற்கு மேலாகப் போகக் கூடாது என்று இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினுடைய வரையறுப்பு நமக்கு இடர்ப்பாடுகளை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. அதேபோல, தர மதிப்பீடும் நமக்கு இடர்ப்பாடாக வந்திருக்கிறது. இதற்கெல்லாம் 31-3-2000 வரைக்கும் நமக்கு விதிவிலக்கு இருந்தாலும், அது நிரந்தரமானது அல்ல. நிரந்தரமான வகையிலும் ஒரு வழிவகை காணவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டில், 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 17,054 பேருந்துகள் பராமரிக்கப்பட்டு, 15,416 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இதன்மூலமாக, 76 சதவிகித பொதுமக்களுடைய தேவைகளை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிறைவு செய்து வருகின்றன. ஆனால், இப்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய நிதி ஆதாரம் என்பது, மிகக் கடுமையான நெருக்கடியிலே இருக்கிறது என்பதை நாம் உணர்கிறோம். இந்தக் கடுமையான நெருக்கடியை எப்படிச் சமாளிக்கப் போகிறோம் என்பதுதான் எனக்குத் தெரியவில்லை. சென்ற ஆண்டு ரூ.228.52 கோடி என்று இருந்த நஷ்டம், இந்த ஆண்டு ரூ.338.67 கோடியாக—நான் மார்ச் வரைக்குமாகக் கணக்கிட்டு இருக்கிறேன், உத்தேசமாகக் கணக்கிட்டு இருக்கிறேன். ரூ.338.67 கோடி என்று—நஷ்டம் உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த நஷ்டம் சென்ற ஆண்டைக் காட்டிலும்—சென்ற ஆண்டு நஷ்டத்தைக் கழித்துக் கொண்டால்கூட—110 கோடி ரூபாய் உயர்ந்து வந்திருக்கிறது. இதை எப்படிச் சமாளிக்கப் போகிறோம்? எந்தவகையிலே சமாளிக்கப் போகிறோம்? இந்த நஷ்டம்கூட எப்படி வந்திருக்கிறது என்றால், அரசு வழங்கிய பங்குத் தொகை, கடனையெல்லாம் பங்குத் தொகையாக மாற்றியதன்மூலம், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செலுத்தவேண்டிய வட்டியிலிருந்து

மிச்சப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மேற்கூடுகள் கட்டுவதிலே சிக்கன நடவடிக்கை மேற்கொண்டு 30 சதவிகிதத்திற்கு மேலாக நிதியாதாரம் மிச்சப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. டீசல் தவிர பிற இனங்களில் 6.4 சதவிகிதம் சிக்கன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி சிக்கன நடவடிக்கையெல்லாம் மேற்கொள்ளப்பட்டதற்குப் பிறகும் இவ்வளவு கடுமையான நிதி நெருக்கடி வந்திருக்கிறது என்றால் அதை நாம் நிச்சயமாக கவனமோடு, கருத்தோடு பரிசீலிக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறோம். அதுவும் பொதுத் துறை நிறுவனம் என்ற அடிப்படையிலேயும் அதைப் பாதுகாக்க வேண்டிய சமுதாயப் பொறுப்பு எல்லோருக்கும் இருப்பதாகவே நாம் கருதுகிறோம். இப்படி கடுமையான நிதி நெருக்கடியின் காரணமாக சில எதிர்மறை விளைவுகளை நிர்வாகத்திலே சந்திக்க வேண்டியிருக்கிறது.

தொழிலாளர்களின் சிக்கன சேமிப்புக் கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டிய பணம் உரிய நேரத்தில் செலுத்தப்படாதக் காரணத்தால், கடன் வாங்க முடியாத நெருக்கடிக்குத் தொழிலாளர்கள் ஆளாகிறார்கள். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு உரிய நேரத்திற்குத் தேவையான நிதி ஆதாரத்தை கொடுக்க முடியாத காரணத்தால் அங்கே சிகிச்சைக்குச் செல்கிற தொழிலாளர்கள்கூட சில எதிர்விளைவான போக்குகளைச் சந்திக்க வேண்டியுள்ளது. இதையெல்லாம் குறைப்பதற்கான சில யோசனைகளை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 11-25

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் 1995-96ஆம் ஆண்டில் மத்திய சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஒரு ஆய்வு நடத்தியபோது 1772 வழித்தடங்கள்தான் இலாபகரமாக இயக்கக்கூடிய வழித்தடங்களாக இருக்கின்றன என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஓரளவுக்கு நம்முடைய அரசு வந்த பிறகு இதன் எண்ணிக்கை உயர்ந்து இருக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன், அரசு எடுத்த சீர்திருத்த நடவடிக்கையின் காரணமாக. இருந்தாலும்கூட, இதிலே சீரமைப்பு நடவடிக்கைகளைத் துரிதப்படுத்த வேண்டும். 7 மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு நிர்வாகச் சீர்திருத்தம் கொண்டுவரப்படும் என்று சென்ற ஆண்டிலே அறிவித்தோம். அதிலே பணிகள் தொடங்கப்பட்டு இருக்கின்றன. பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம்கூட கோவை மண்டலத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றாலும், அங்கேயும் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை இருக்கிறது. குன்னூரிலிருந்து மேட்டுப்பாளையம்,

மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து குன்னூர் பகுதிக்குச் செல்கின்ற வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகள், பல இடையூறுகள் இருப்பதாக நான் நேரடியாகவே உணருகிறேன். எனவே, நிர்வாகச் சீரமைப்பைத் துரிதப்படுத்த வேண்டும்; அதன்மூலமாக நிதி ஆதாரங்களைப் பெருக்க வேண்டும்:

அடுத்து, omni bus இயக்கத்தைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். 450 omni bus-கள் மாநிலத்திலும், அகில இந்திய அளவிலும் உரிமம் பெற்று இயக்கப்படுகின்றன. இந்த omni bus-கள் அவ்வளவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எதிராகத்தான் நடத்தப்படுகின்றன என்பதை நான் உறுதியாகச் சொல்ல முடியும். சில இடங்களில் இது குறித்து ஆய்வு செய்வீர்களேயானாலும், மிகச் சரியாக இருக்கும். அரசுப் பேருந்து புறப்படுவதற்கு முன்பாகவே omni bus-கள் புறப்படுகிற காட்சியை நாம் எல்லா இடங்களிலும் பார்க்கலாம். உண்மையிலே சுற்றுலாப் பேருந்துகள் என்ற அடிப்படையில் உரிமம் பெற்று தவறுதலாகப் பயன்படுத்தி, இந்த omni பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இது நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்திற்கு நேர் எதிராக இருக்கிறது என்பதை இந்த இடத்திலே சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்னும் சொல்லப்போனால், பல்வேறு கருத்தரங்குகள் எல்லாம் நடைபெற்று அதில் பல கருத்துகளைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவை குறித்தும் போக்குவரத்துத் துறை சிந்திக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறேன்.

இறுதியாக ஒன்று, மிக முக்கியமான, நம்முடைய தமிழ்நாட்டை, அச்சுறுத்துகிற பிரச்சினை வாகன விபத்துக்கள். நான் சில நாட்களாக சில விவரங்களைத் தேடிக் கொண்டிருந்தேன். 1994ஆம் ஆண்டு அகில இந்தியாவிலும், அதிகமாக விபத்துக்கள் நடந்திருக்கக்கூடிய மாநிலமாக நம்முடைய மாநிலம் இருக்கிறது. இப்போதுகூட பார்போமானால், கொஞ்சம் கொஞ்சமாக உயர்ந்து வந்திருக்கிறதே தவிர குறைந்தபாடில்லை. 1998ஆம் ஆண்டு கடைசியாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற விவரங்களின்படியே 46,000 விபத்துக்கள் நடைபெற்று, 52,296 நபர்கள் சம்பந்தப்பட்டு, 10,000 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலே கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், கடந்த மூன்று ஆண்டு காலத்திலே என்னுடைய பெருந்துறைத் தொகுதியில் மட்டும் ஏறத்தாழ 775 விபத்துக்கள் நடைபெற்று, 229-க்கு மேற்பட்டோர் உயிர் இழந்திருக்கிறார்கள். இப்படி மனித உயிர், விலைமதிப்பிட முடியாத உயிர் இழப்பைத் தடுப்பதற்கான

ஒரு வழிமுறையைக் கண்டறிய வேண்டும். முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவி செய்யப்படுகிறது. அது மகிழ்ச்சிக்குரியது என்றாலும், நீதிபதி இராமானுஜம் கமிட்டியினுடைய பரிந்துரை அடிப்படையிலே சில வழிமுறைகள் பின்பற்றப்படவிருக்கின்றன என்ற செய்தியும் வரவேற்கத்தக்கதுதான் என்றாலும்கூட, அண்மையிலே, சென்னையில் நம்முடைய உச்சநீதிமன்ற நீதிபதி வி.ஆர். கிருஷ்ணய்யர் அவர்கள் வாகன விபத்துக்களிலே எப்படி மக்கள் ஏமாற்றப்படுகிறார்கள் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதனையும் கருத்திலே கொள்ள வேண்டும். இதுகுறித்து இறுதியாக நான் வலியுறுத்த விரும்புவது, வாகன விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான வகையில் வல்லுநர் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட வேண்டும். ஏற்கெனவே ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது, அது சில ஆய்வுகளை எல்லாம் செய்திருக்கிறது. இருந்தாலும் சாலை மேம்பாட்டுப் பணி அதிகமாக தமிழ்நாட்டிலே நடைபெற்று இருக்கின்ற பின்னணியில், போக்குவரத்துச் சீரமைப்பு செய்யப்படுகின்ற இந்தப் பின்னணியில், மனித உயிர்கள், அதில் பொறியாளர்கள் உள்ளனர், வல்லுநர்கள் உள்ளனர், புதுமணத் தம்பதிகளும் உள்ளனர், விலைமதிப்பிடமுடியாத உயிர்களைப் பலி கொடுக்கிறார்கள் என்றால், அந்த வாகன விபத்துக்களைத்தடுக்க வேண்டிய மிகப் பெரிய பொறுப்பை தமிழக அரசு மிகப் பெரிய சவாலாக எடுத்துக்கொண்டு, அதைத் தடுப்பதற்கு ஒரு வல்லுநர் குழு அமைத்து கவனிக்க வேண்டும். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

முற்பகல் 11-30

இறுதியாக ஒரே ஒரு செய்தியைச் சொல்லி உரையை முடித்துவிடுகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில், நிர்வாக நடைமுறையில் தொழிலாளர்களுக்கும், நிர்வாகத்திற்கும் கடுமையான முரண்பாடு இருப்பதாக நான் உணருகிறேன். ஏறத்தாழ ஆயிரம் குடும்பத்தைச் சார்ந்தவர்கள், அவர்கள் குடும்பத்தோடு இருக்க முடியாத அளவிற்கு ஒழுங்குமுறை நடவடிக்கை என்ற குற்றச்சாட்டுக்கு ஆளாக்கப்பட்டு இருப்பதாக அறிகிறேன். பணிமாற்றம், இட மாற்றம், ஒழுங்கு நடவடிக்கை என்று எடுக்கப்பட்டு இருப்பதாகத் தெரிகிறது. நான் ஒரு கோரிக்கையை இங்கே வைக்க விரும்புகிறேன். தற்போது இருக்கின்ற போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் தலைமை, எப்போது அந்தப் பொறுப்பை எடுத்துக் கொண்டதோ அந்தக் காலத்திலிருந்து இன்றைய வரைக்கும் எடுக்கப்பட்ட ஒழுங்கு நடவடிக்கை குறித்து ஆய்வு செய்வதற்காக ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, அதனுடைய அறிக்கை வெளியிடப்பட

வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், இப்போது பெரிய பிரச்சினையாக போக்குவரத்து நிர்வாகத்திலே அது எழுந்துள்ளது என்பதை நேரடியாக உணர முடிகிறது. அதனால், ஊழியர்கள் சோர்வடைகிறார்கள், பணியாளர்கள் சோர்வடைகிறார்கள். நிர்வாகம் சரிவர நடைபெறவில்லை. அதற்காக ஒரு விசாரணைக் குழு அமைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. இரா. மகேந்திரன்.

திரு. இரா. மகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 20 ஆம் நூற்றாண்டில் மக்கள் விரும்புகின்ற வகையில், மக்கள் பாராட்டுகின்ற வகையில் ஒரு சிறந்த நிதிநிலை அறிக்கையை இந்த மாமன்றத்திலே வைத்ததைத் தொடர்ந்து இன்றையதினம் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், போக்குவரத்து மானியத்தை வைத்திருக்கிறார்கள். இந்தத் துறை மானியத்திலே கலந்துகொண்டு பேசுவதற்கு வாய்ப்பினை வழங்கிய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் விரும்புகிறேன்.

ஒரு மனிதன் வாழ்கையில் முன்னேறவேண்டுமென்றால் ஒவ்வொரு நடையையும் மிகக் கவனமாக எடுத்து வைக்க வேண்டும். அதைப்போலத்தான் போக்குவரத்துத் துறையும், நல்ல இலாபத்தில் இயங்க வேண்டுமென்றால், இயக்கப்படும் பேருந்துகளின் ஒவ்வொரு நடையும் குறித்த நேரத்தில் இயக்கப்பட வேண்டும். அப்போதுதான் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல இலாபத்தில் இயங்கும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் முக்கியமானது. கிராமப் பகுதி மக்களுக்கும், விவசாய மக்களுக்கும் மிகவும் உதவியாக இருப்பது போக்குவரத்துத் துறையாகும். விவசாயப் பெருமக்கள் உற்பத்தி செய்யும் பொருட்களை சந்தைகளுக்குக் குறித்த நேரத்தில் எடுத்துச் செல்ல உதவியாக இருப்பது போக்குவரத்துத் துறையாகும்.

1971 ஆம் ஆண்டு நம்முடைய முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களை முதல் முதலாக உருவாக்கித் தந்தார்கள். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் நம்முடைய கழக அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு சுமார் 7,309 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. கொள்முதல் நிர்வாக முறையைச் சீர்செய்து, செலவினம் கணிசமாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

பிற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது மிகக் குறைவாக தமிழ்நாட்டில் கட்டணம் இருந்து வருகிறது என்பதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். அண்டை மாநிலங்களில் இருப்பதைப் போலவே நாமும் சிறிது கட்டணதை உயர்த்தி மேலும் புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்கிட ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொது மக்களின் தேவைகளை முன்னிட்டு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விழாக் காலங்களில் சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றன. சில நேரங்களில் அவை லாபகரமாக இயங்கவில்லை. இருந்தாலும், மக்களின் தேவைவையைப் முக்கியமாக அரசு கருதி, மேலும் சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு நம்முடைய அரசு பரிசுத் திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறது. அவர்கள் விபத்து இல்லாமல் சிறந்த முறையிலே வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்வதற்கு இது உறுதுணையாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மேலும், ஓட்டுநர்கள் சாலை விதிகளை அறிந்து செயல்படுவதற்காக கல்வித் தகுதியைப் பொறுத்தவரை 8 ஆம் வகுப்பிலிருந்து 10 ஆம் வகுப்பு தேர்ச்சி பெற்றிருக்க வேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பித்திருப்பது மிகவும் வரவேற்கக்கூடிய விஷயமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கிராமப் பகுதிகளுக்கு சிற்றுந்து வசதிகளை நம்முடைய மாண்புமிகு தலைவர் கலைஞர் சென்ற ஆண்டுகளில் அறிவித்தார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் இந்த மாமன்றத்தில் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத ஊரகப் பகுதிகளில் தனியார் மூலம் சிற்றுந்துகள் இயக்கும் திட்டத்தை அறிவித்தார்கள். இந்தத் திட்டம் கிராமப்புற மக்களிடையே மிகவும்

மகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இதுவரை சுமார் 340 சிற்றுருந்துகள் இயக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இது மேலும் அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே தெரிவிக்க நான் விரும்புகிறேன்.

பதிவு செய்கின்ற முறையில், ஒரு நபர் அவர் விரும்புகின்ற எண்ணைப் பெற வேண்டுமென்றால் அவர் அதற்காகக் காத்திருக்க வேண்டிய அவசியமில்லை. அந்த எண் தேவையில்லையென்றால் அடுத்த எண்ணைப் பெறலாம் என்று விதியைத் தளர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதேபோல, 50 சி.சி. திறங்கொண்ட வண்டிகளுக்குச் சிறப்பு எண்கள் பெற ரூ.5 ஆயிரத்திலிருந்து ரூ.500 ஆக குறைத்திருக்கிறார்கள். அதேபோல் 50 சி.சி-க்கு மேற்பட்ட 3 சக்கர வாகனங்களுக்கு 5 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து 1,000 ரூபாயாகக் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. 4 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள கார் போன்ற வாகனங்களுக்கு 5 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து ஆயிரம் ரூபாயாக குறைக்கப்பட்டுள்ளதை மனதார வரவேற்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

முற்பகல் 11-35

பள்ளி மாணவ மாணவிகளுக்குச் சிறப்புப் பேருந்துளை விட வேண்டும். அவர்கள் பள்ளிகளுக்கு காலையிலும் மாலையிலும் சென்று வருகிற நேரங்களில் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள். அரசுப் பணியாளர்களும் தனியார் நிறுவனங்களில் வேலை செய்கின்ற நபர்களும் சென்றுவர, அவர்கள் வசதிக்கு ஏற்ப காலையிலும் மாலையிலும் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும். அதற்கு சிறிது கட்டணத்தைக்கூட அதிகரித்துக்கொள்ளலாம் என்ற என்னுடைய ஆலோசனையை நான் தெரிவிக்க விரும்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. இராமலிங்கம் அவர்கள் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டுக் குழுவில் நானும் இடம் பெற்றிருந்தேன். நாங்கள் தமிழகத்தில் ஏறக்குறைய 18 அல்லது 19 போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பார்வையிட்டோம். அவற்றின் பணிமனைகளை நாங்கள் ஆய்வு செய்தபோது, கடந்த காலத்தில் ஏற்பட்ட குளறுபடிகளை எல்லாம் எங்களுக்கு அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். கடந்த காலத்தில் அவர்கள் பழுது பார்ப்பதற்கும், புதிய chassis வாங்குவதற்கும், body கட்டுவதற்கும், பழைய பேருந்துகளை விற்பதற்கும் முறையற்ற

விதிமுறைகளின்கீழ் contract விட்டதன் பேரில், நஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருப்பதை நாங்கள் ஆய்வு செய்தபோது அறிந்தோம்.

நம்முடைய தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் பிளஸ் 2 படிக்கும் மாணவர்களுக்கு இலவச bus pass வழங்குவதை அனைவரும் பாராட்டி வருகிறார்கள். குறித்த காலத்தில் இந்த bus pass வழங்கப்பட வேண்டும். அதற்கு நீங்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நமது அரசு, தொழிலாளர்கள்மீது அக்கறை கொண்டுள்ள அரசு. தொழிலாளர்களுக்காகப் பல நல்ல திட்டங்களை அறிவித்திருக்கின்றது. அப்படிப்பட்ட திட்டங்களை அறிவித்ததற்காக நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என்னுடைய தொகுதியில் சுண்ணாம்பேட்டை - நாராயணபரம் சாலையில் 1¾ கோடி ரூபாய் செலவில் பாலங்கள் கட்ட நம்முடைய அரசு அனுமதி வழங்கி இருக்கிறது. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அதற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல கஜல்நாயக்கன்பட்டி, அம்பலூர் ஆகிய பள்ளிகளுக்குத் தேர்வு மையம் வழங்கி இருக்கிற நம்முடைய அரசுக்கும் மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்களுக்கும் இந்த நேரத்தில் நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் கடந்த கால ஆட்சியில் மூடப்பட்டிருந்த சந்தன ஆலையைத் திறக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் பல முறை இந்த மாமன்றத்தில் கூறினோம். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும் மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் முயற்சிகள் எடுத்து அந்த ஆலை இப்போது திறக்கப்பட்டு சிறந்த முறையிலே நடைபெற்று வருகிறது. அந்த ஆலைக்கு ஏறக்குறைய ஓராண்டு காலத்தில் 1¼ கோடி ரூபாய் அளவிற்கு இலாபம் வந்து இருக்கிறது என்பதை நான் பெருமையாகச் சொல்லிக்கொண்டு, நம்முடைய தலைவர் கலைஞர் அவர்களுக்கும் வனத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் ஆவாரம்குப்பம் சாலை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற மக்கள் அந்தச் சாலையை சீரமைக்க வேண்டுமென்று உண்ணாவிரதம்கூட இருந்தார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு ஆவன செய்து, அந்தப் பகுதியில் கூடுதலானப் பேருந்துகளையும் இயக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி சொல்லி விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

***திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே நமது அரசு கடந்த காலம் முதல் இன்றுவரை ஒரு தெளிவற்ற கொள்கையைப் பின்பற்றி வருகின்றது. மக்களின் கோரிக்கைக்காகப் புதிய வழித்தடங்களைக் கேட்டால், துறை நட்டத்தில் இயங்குகிறது என்ற கருத்தைத் தெரிவிக்கின்றார்கள். அதேநேரத்திலே அந்த வழித்தடங்கள் தனியாருக்கு விடப்படுமா என்று கேட்டால், அது கொள்கை பற்றிய முடிவு; அதை இப்போது எடுக்க முடியாது என்கிறார்கள். ஏன் இப்படி ஒரு இரட்டை நிலை? அரசால் முடியாதபோது தனியாருக்கு விடுவதிலே என்ன தவறு? எல்லா விஷயங்களிலும்—விலைவாசிகளையோ அல்லது மற்றவற்றையோ நாம் கட்டுப்படுத்த முடியுமா? தேவையில்லாதவற்றில் அரசு தலையிடுவதால், பல்வேறு மானியங்கள் கொடுக்கக்கூடிய நிலை, நட்டங்களை ஈடுகட்ட வேண்டிய நிலை அரசுக்கு ஏற்படுகின்றது. இதனால் பொது மக்களுக்கு வசதிக் குறைவு ஏற்படுகின்றது. குறிப்பாக நாம் பல்வேறு பிரச்சினைகளிலே தலையிட்டு, கடந்த காலங்களிலே இதுபோன்ற நட்டங்களுக்கு ஆட்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். பால் வழங்கு துறையை எடுத்துக்கொண்டால், பாலுக்கு விலையைக் கூட்டவும் முடியாமல், குறைக்கவும் முடியாமல், அதற்கு மானியம் வழங்குகின்ற நிலை. அதேபோன்று சினிமா துறையிலும் அப்படித்தான்; அதேபோன்று போக்குவரத்துத் துறையிலும் அப்படித்தான். சாப்பிடுகின்ற பொருட்களை எடுத்துக்கொண்டோமேயானால், உதாரணத்திற்கு சரவண பவனுக்குப் போய் தயிர் சாதம் சாப்பிட்டால் 18 ரூபாய் வசூலிக்கிறார்கள்; ஆனால், சாதாரண கடையில் சென்று சாப்பிட்டால் 4 ரூபாய் வசூலிக்கிறார்கள். இப்படியுள்ள உணவுப் பொருள்களின் விலையைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத நாம், தேவையில்லாமல் மற்ற

[திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்] [1999 ஏப்ரல் 8

துறைகளிலே தலையிட்டு, இப்படியொரு இரண்டும் கெட்டான் நிலைக்குக் கொண்டு வர வேண்டுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன். அரசால் முடியாதபோது அதைத் தனியாருக்கு விடுவதில் என்ன தவறிருக்கிறது என்பது தெரியவில்லை. தனியாருக்கு விடுவதால் நாம் இலாபம் பெறுவோம். இதன் மூலம் இயக்க முடியாத வழித்தடங்களில்கூட மானியம் கொடுத்துகூட பேருந்துகளை நாம் இயக்க முடியும். ஆகவே இதுகுறித்து அரசு நன்றாகச் சிந்தித்துப்பார்க்க வேண்டும். ஏனென்று சொன்னால் 1 ரூபாய் வரவு; 1.33 ரூபாய் செலவு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இப்படிச் செலவு செய்தும்கூட முழுவதுமாகப் பலனை மக்களுக்கு நம்மால் வழங்க முடியவில்லை. இதற்கு இரட்டை நிலைதான் காரணம். தனியாருக்கு விடவும் மனம் இல்லாமல், கொள்கை முடிவு என்று சொல்கிறோம். அதே நேரத்திலே அரசும் அதைச் செய்ய முடியவில்லை. அரசு தேவையில்லாமல் இதுபோன்ற பிரச்சினைகளில் தலையிட்டு, தேவையில்லாமல் control செய்வதால், முடிவிலே வம்பிலே மாட்டிக்கொள்வதோ, நட்டத்திற்கு ஆட்படுவதோ என்ற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே இந்தப் பேருந்துகள் விடும் செயல்பாட்டின் நிலையை மாற்றி அமைப்பதற்கு இந்த அரசு உறுதியான முடிவெடுக்க வேண்டும். போக்குவரத்தினைத் தனியாருக்குத் தருவதை அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-40

எங்கள் பகுதியிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் குடந்தை கோட்டத்தில் கடந்த வருடம் 958 பேருந்துகள் இருந்தன. நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக தற்போது 950 பேருந்துகளாக குறைந்துவிட்டன. இதனால் மீண்டும் போக்குவரத்திலே இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. இதுபோன்ற காரணங்களினால்தான், அதைப்போன்ற கருத்துக்களை நான் தெரிவித்திருக்கிறேன். ஆகவே இதுகுறித்து மேலும் கவனம் செலுத்தி, எங்கள் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அதிகப் பேருந்துகளை வழங்கி மக்களுடைய குறைகளைப் போக்குவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட பெரும்பாலான வழித்தடங்கள் நட்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் வழித்தடங்கள் கொடுக்க முடியாது என்று சொன்னார்கள். எங்கள் தொகுதியிலே என்னால் இயக்கப்பட்ட இரண்டு வழித் தடங்களும்

1999 ஏப்ரல் 8] [திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்]

இலாபத்தில் இயங்குவதாக கழக மேலாளர் தெரிவித்திருக்கிறார். எனவே இலாபத்தில் இயங்குகின்ற வழித்தடங்களைத் தந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு மேலும் ஒரு வழித்தடம் கொடுக்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, அதற்கு அவர் முன்வருவாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தற்காலிகத் தேவையைத் தீர்ப்பதற்காக கிட்டத்தட்ட 603 கோடி ரூபாயை deposit-ஆகப் பெற்றிருக்கின்றன. இப்படியே இயங்கிக் கொண்டு சென்றால், எதிர்காலத்திலே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் திவாலாகி விடுமோ என்ற ஒரு நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டு தள்ளப்படும். ஆகவே தனியாருக்குப் பேருந்துகளை தரக்கூடிய நிலையை ஆழ்ந்து பரிசீலிக்க வேண்டுமாய் மீண்டும் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக நாகை-திருவனந்தபுரம், நாகை-எர்னாகுளம், நாகை-சுங்கணாஞ்சேரி போன்ற பகுதிகளுக்குப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டால் நிச்சயமாக இலாபமாக இருக்கும். ஏனென்றால் அந்தப் பகுதி, நாகூரும், வேளாங்கன்னியும் சுற்றுலாத் தலமாக, யாத்திரீகத் தலமாக இருப்பதால் கேரளாவில் இருந்து பெரும்பாலான மக்கள் வருகிறார்கள். ஆகவே அந்த வழித்தடங்களை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சொகுசுப் பேருந்துகள் நாகையிலிருந்து சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருந்தன. இரண்டும் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. அதை மீண்டும் இயக்குவதற்கு இந்த அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும். அதுபோல, கோவை, திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, இராமேஸ்வரம், ஈரோடு போன்ற இடங்களுக்கு நாகையிலிருந்து புதிய வழித்தடங்கள் இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சிதம்பரத்திலிருந்து சென்னைக்கு 8 தடங்கள் வந்து கொண்டிருந்தன. தற்போது 4 தடங்களாகக் குறைக்கப்பட்டுவிட்டதாக என் சக உறுப்பினர் திரு. நாசர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதையும் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைப்போல தொண்டி-திருவாடானை-காரைக்குடி வழியாக சென்னைக்கு புதிய வழித்தடம் கேட்டு, பொது மக்களிடத்திலிருந்து ஒரு மனு வரப்பெற்றுள்ளது. அதையும் கவனித்து ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தது இயக்கூர்திகள். இயக்கூர்திகள் நிர்வாகத்திலே பெரிய பிரச்சினையைச் சந்திக்க வேண்டிய நிலையில் சென்னை இருக்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றும் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் அரசு விதிகளை மதிப்பதில்லை. அதைத் தடுத்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு நிர்வாகம் தயங்குகிறது. போக்குவரத்துத் துறை தயக்கம் காட்டி, நடவடிக்கை எடுப்பதில்லை. சாலை விதிகளை மீறுவது போன்ற பல்வேறு விதி மீறல்கள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

அதைப்போல சென்னையிலுள்ள ஆட்டோ மீட்டர்களில் சூடு வைத்து அதிகமான கட்டணத்தை வசூலிக்கிறார்கள். அதிலும் போதுமான நடவடிக்கை இல்லை. ஏன் நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தயக்கம் காட்டுகிறது? தொழிற் சங்கங்கள் போராடுவார்கள் என்ற பயம் என்றால் இது தொடர்ந்து வளர்ந்துகொண்டு போய்விடும். ஆகவே இதைத் தடைச் செய்வதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிற்றுந்துகள்விட 140 விண்ணப்பங்கள் நாகையிலே பெறப்பட்டு உள்ளன. அதில் 23 பேர்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டும், 4 சிற்றுந்துகள்தான் இயங்குகின்றன. இதிலும் ஒரு குழப்பமான சூழ்நிலை, முக்கியமான காரணம் இருக்கிறது. இந்தச் சிற்றுந்துகள் பேருந்து நிறுத்தத்திற்கு வரலாமா, கூடாதா; அனுமதிக்கலாமா வேண்டாமா; இப்படி ஒரு குழப்பமான விதிகளை நாம் நிர்ணயித்து இருப்பதன் காரணமாக முன்னுக்கு வருபவர்கள் இங்கே வந்து குழப்பமான நிலையைப் பார்த்தவுடன் பின்னுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். 'transparency, transparency' என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஒரு தெளிவான நிலையைக் கொண்டுவர வேண்டும். பேருந்து நிலையத்திற்கு இந்தச் சிற்றுந்துகள் வந்தால் என்ன? நாம் சிற்றுந்துகளை அனுமதித்துவிட்டோம். அது பாதையிலே, வாசலிலே நிற்கக் கூடாது; தெருக்கோடியில் நிற்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அங்கேயுள்ள மக்கள் இங்கேயும், அங்கேயும் தள்ளித், தள்ளி நிற்க முடியாது. இந்தப் பேருந்து வந்தாலும் ஏறலாம்; அந்தப் பேருந்து வந்தாலும் ஏறலாம் என்ற நிலையில் சிற்றுந்துகளைத் தனி இடத்தில் நிறுத்த அனுமதிப்பது தவறான முறை. தேவைப்பட்டால் பேருந்து நிலையத்திற்குள் வந்து செல்வதற்கு என்று தனியாக கட்டணத்தை வேண்டுமென்றால் பெற்றுக்கொள்ளலாம், ஆகவே, இந்த இரட்டை நிலையை மாற்றித் தெளிவான ஒரு நிலையை அரசு அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-45

அடுத்து, நான் மட்டுமல்ல, நாகை மக்கள் நெடுங்காலமாகக் கோரி வரும் கோரிக்கை நாகை துறைமுகம். கிட்டத்தட்ட 2 ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முந்தைய துறைமுகம் இன்று பாழ்பட்டு மூடப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையம் அங்கே தோணித் துறையை அமைத்து, எண்ணெயைக் கொண்டு வந்து, சுத்திகரிப்பு ஆலைக்கு எடுத்துச் செல்ல இருக்கின்றார்கள் என்று சென்ற ஆண்டு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலும், இந்த ஆண்டு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலும் நாம் காண்கிறோம். அதன்படி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலையின் பொறியாளர்கள் அந்தப் பகுதியைப் பார்வையிட்டு சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட கடலில் 3 மீட்டர் அகலத்திற்கு, 3 கி.மீ. பாலம் அமைத்து, அதன் மூலம் கரைக்குக் கொண்டு வருவதாகத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அப்பொழுது அவர்களிடம் நான் பேசிக்கொண்டிருந்தபோது சில யோசனைகளைச் சொன்னேன். அதை அரசிடமும் வைக்கின்றேன். அதையும் இந்த அரசு செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அவர்களுக்கு வாரத்தில் 3 நாட்கள்தான் அந்தத் துறைமுகம் பயன்படுமாம். மீதமுள்ள 4 நாட்களுக்கு வெறுமனே இருக்கும். எனவே, 3 கி.மீ.-க்கு அமைக்கக்கூடிய அந்த 3 மீட்டர் அகலம் உடைய பாலத்தை, 7 மீட்டர் அகலம் உடையதாக மாற்றினால் அவர்களுடைய உபயோகத்திற்குப் போக (மணியடிக்கப்பெற்றது) முக்கியமான பிரச்சினை, சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன். மீதி 4 நாட்களுக்கு அதை நாம் commercial-ஆகப் பயன்படுத்த முடியும், அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்துவதன் மூலம் மட்டும். அதற்காகக் கூடுதலாக அதிகம் செலவாகிவிடப் போவதில்லை. 3 மீட்டர் அகலம் உள்ள பாலத்தை 7 மீட்டர் அகலமாக மாற்றி விடவேண்டும். அவ்வளவுதான். 3 நாட்கள் அவர்கள் பயன்படுத்துவார்கள், மீதி நான்கு நாட்கள் நாம் பயன்படுத்துவோம். ஆகவே அந்த வகையிலே சிந்தித்து M.R.L.-ஐ அணுகி செய்கின்றபோது, அந்தத் துறைமுகத்தை commercial-க்கும் பயன்படுத்தக்கூடிய வகையில் செய்ய இந்த அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால் அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற 'பெல்' நிறுவனம் அவர்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற பொருட்களை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் வாய்ப்பும் இருக்கின்றது. I.S.O. 9002 விருதைப்பெற்ற 'பெல்' நிறுவனம் சென்னைக்கும்-தூத்துக்குடிக்கும் வெகு தூரம் போய் ஏற்றுமதி செய்து

கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதுபோன்ற கட்டமைப்பு வசதிகளைப் பெருக்குவதன்மூலம், மேலும் மேலும் அந்தப் பகுதியிலே தொழிற்சாலைகள் வருவதற்கு வாய்ப்பாக அமையும். ஏற்கெனவே கோத்தாரி, ஸ்பிக் போன்ற நிறுவனங்கள் பெரிய பெரிய தொழிற்சாலைகளை வைத்திருக்கின்றன. அந்தத் தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய மூலப் பொருட்கள் வெளிநாடுகளிலிருந்து வருவதற்கும், இங்கிருந்து உற்பத்தியான பொருட்களை அனுப்புவதற்கும் அதிக தூரம் செல்லவேண்டி இருக்கிறது. ஆகவே, இவற்றையெல்லாம் கருத்திற்கொண்டு அந்த 3 மீட்டர் அகலமுடைய பாலத்தை 7 மீட்டர் அகலமுடையதாக மாற்றுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அப்படியே பாலங்களைப் பற்றிய கோரிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துவிடுகிறேன்.

கீழையூர் ஒன்றியத்தில் காரப்படாகை ஊராட்சியிலுள்ள முதலியப்பன்கண்டி இடத்திற்குச் செல்வதற்கு அந்த மக்கள் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வெள்ளக்காடாக தீவு போல ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே அரிச்சந்திர வீதியிலே ஒரு பாலம் வேண்டும்.

அதேபோல, சடையக்கோட்டம், சக்கிலியன் வாய்க்காலில் பாலம் வேண்டுமென்று கடந்த 50 ஆண்டுகளாகப் போராடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு வருடங்களாக அந்த மக்களை நானும், Collector அவர்களும் படகில் சென்றுதான் பார்த்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஆகவே, அங்கு ஒரு பாலம் வேண்டும்.

அதேபோல, புதுப்பள்ளி, வேட்டைக்காரன் இலுப்பை ஆகியவற்றை இணைக்கக்கூடிய ஒரு பாலம் வேண்டும். நாலுவேதுபதி, கல்மேடு, கோயில்பத்து ஆகிய கிராமங்களை வேட்டைக்காரன் இருப்போறுடன் இணைக்கக்கூடிய வகையில் அரிச்சந்திர நதியில் பாலம் வேண்டும்.

அதுபோல் அக்கரைப்பேட்டை என்ற கிராமம் இருக்கிறது. அந்தக் கிராமத்தில் மீன்பிடிப் படகுகளை அந்தப் பகுதியில் கரையில் இறக்குகிறார்கள். அங்கு வாகனங்கள் வரும்போது மிக மிகக் குறுகலான பாதையில் வரவேண்டியிருக்கிறது. அந்தப் பாலத்தின் வழியாக 3 கோடி ரூபாய் மதிப்புள்ள மீன்கள் தினம் போய் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே அவசியம் அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்தி நாகையை பொருளாதாரத்தில் சீர்படுத்திட அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

27 கோடி ரூபாய்க்கு புறவழிச்சாலை ஏற்படுத்திட அனுமதித்து இருக்கிறீர்கள். அந்தப் புறவழிச்சாலையோடு வேளாங்கன்னி, இரயில்வே கேட் மேம்பாலத்தையும் சேர்த்துக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. கோபு.

***திரு. சி. கோபு:** சட்டப் பேரவையின் மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே என்னுடைய கருத்துகளைத் தெரிவிக்க வாய்ப்பு நல்கியமைக்கு நன்றி தெரிவித்து, ஒரு வேண்டுகோளையும் தங்களுக்கு வைக்கின்றேன். அன்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, கருத்துகளை வெளியிடுகின்றபோது நேரத்தை ஒதுக்குகின்றபோது, எதிர்க் கட்சி, ஆளும் கட்சி என்றும் பாராமல், அனைவருக்கும் சமமாக நேரத்தைப் பகிர்ந்தளிக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை ஏன் தெரிவிக்கிறேன் என்று சொன்னால், எதிர்க் கட்சி ஆளும் கட்சிக்கு அறிவுரைகள் வழங்கலாம். ஆனாலும் ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய தொகுதியில் இருக்கின்ற குறைகளை வைப்பதற்காக அந்த வாய்ப்பை அளிக்கவேண்டுமென்ற ஒரு நல்ல எண்ணத்தோடுதான் இந்த வேண்டுகோளைத் தங்களுக்கு வைக்கின்றேன்.

முற்பகல் 11-50

அன்பிற்கினிய நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின்மீது நடைபெறுகின்ற விவாதத்தில் என்னுடைய ஓரிரு கருத்துக்களைச் சொல்லிவிட்டு, என்னுடைய தொகுதியினுடைய தேவைகளை நான் இங்கே முன்வைக்க விரும்புகிறேன்.

நான் இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பாக வேலூர் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக மேலாண்மை இயக்குநரையும், பொது மேலாளரையும் சந்தித்து ஏன் இவ்வாறு நகரப் பேருந்துகள் ஆங்காங்கே நிற்கின்றன என்று கேட்டேன். நிதி நெருக்கடி என்று சொன்னார்கள். அதற்குச் சில காரணங்களையும் எடுத்து வைத்தார்கள். அது நியாயமாக இருந்தது. நாம் புறநகர்ப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றபோது அந்தப் பேருந்துகளில் இருக்கின்ற இருக்கைகளுக்கு ஏற்ப அரசு பெறுகின்ற வரி குறைவாக இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. வை. சிவபுண்ணியம் தலைமை)

ஆனால் நகரப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றபோது, அதன் இருக்கைகள் 50 என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட 75 இருக்கைகளுக்கு வரி வாங்குவதாக என்னிடம் விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். அந்த வகையில், நகரப் பேருந்துகளுக்கு 50 இருக்கைகளுக்கு மட்டும் வரி விதித்தால் போதும் என்பதை அரசு ஏற்று செயல்படுத்த வேண்டும் என்று நான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோல, I.R.T.-யிலே பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள் போன்றவர்களுக்கு interview அனுப்பப்பட்டு நேர்முகத் தேர்வு நடக்கின்றபோது அந்த இடத்திலே வாய்ப்புப் பெறமுடியாமல் போய்விடுகிறார்கள். நாம்தான் அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கிறோம். பிறகு அவர்களுக்கு நேர்முகத் தேர்வு வைக்கிறோம். நாம் பயிற்சி அளித்தவர்களுக்கு மீண்டும் நேர்முகத் தேர்வு வைப்பது என்பது கடந்தகால ஆட்சியில் ஆசிரியர் பயிற்சி பெற்ற ஆசிரியர்களை மீண்டும் தேர்வு எழுதச் சொல்லி அதிலே நல்ல ஆசிரியர்களை தேர்வு செய்தது போன்ற தோற்றத்தை அளிக்கிறது. எனவே, அந்த முறையைக் கைவிட வேண்டுமென்று நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பல்வேறு சிறப்பு அம்சங்கள் இருந்தாலும், மற்ற மாநிலங்களை நாம் நோக்குகின்றபோது, mini பேருந்துகளை ஒரு குறிப்பிட்ட தூரம், இரண்டு கிலோ மீட்டர், 4 கிலோ மீட்டர் என்ற அளவில் பேருந்துகள் செல்லும் பாதைகளில் அனுமதிப்பதை நீக்கி முழுமையாக, பேருந்தையே காணாத கிராமத்திற்கு mini பேருந்தை நாம் இயக்குகின்றபோது நேரடியாக அந்தக் கிராமத்திலிருந்து அருகில் இருக்கிற நகரத்தைத் தொடர்புகொள்கின்ற வகையிலே நாம் அனுமதிக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதியினுடைய தேவைகளை நான் முன்நிறுத்த விரும்புகிறேன். நீண்ட காலமாக, ஆங்கிலேயர் ஆட்சிக்காலத்திலிருந்து, பெரிய ஒரு கோரிக்கையாக மேல்அரசம்பட்டு நீர்த்தேக்கத் திட்டம் முன்வைக்கப்பட்டு வருகிறது. தொடர்ந்து பல்வேறு ஆட்சிகள் தமிழகத்தை ஆண்டு வந்தாலும், நம்முடைய திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி அமைகின்றபோதெல்லாம் இந்த நீர்த்தேக்கத்

திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று அமைச்சர்களும், அமைச்சர்களோடு அதிகாரிகளும் வந்து ஆய்ந்து அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முற்படுகிறார்கள். இந்த ஆண்டு அதை அறிவிப்பார்கள் என்று எதிர்பார்த்தேன். ஏனோ அறிவிக்கவில்லை. அந்த மேல்அரசம்பட்டு நீர்த்தேக்கம் குறித்து மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள்மூலம் நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அன்பிற்குரிய மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தனது அலுவலகத்திலே அமர்ந்திருப்பார்கள். அவரைச் சந்தித்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அளவலாவிக்கொண்டிருந்தார்கள். நானும் அங்கே சென்றேன். அப்போது என்னை அழைத்தார்கள். “கண்ணே இல்லாதவனைக் கமலக்கண்ணன் என்று அழைப்பார்கள், காலே இல்லாதவனை நடராஜன் என்று அழைப்பார்கள், அன்பே இல்லாதவனை அன்பழகன் என்று அழைப்பார்கள், அழகே இல்லாதவனை அழகேசன் என்று அழைப்பார்கள் .... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. வை. சிவபுண்ணியம்): மாண்புமிகு எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் நம்முடைய பேராசிரியரைச் சொல்கிறாரோ என்னவோ என்ற ஒரு ஐயம் எங்களுக்கெல்லாம் வந்துவிட்டது.

முற்பகல் 11-55

திரு. சி. கோபு: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேராசிரியர் அவர்களைக் குறித்துச் சொல்கிறாரா என்று கேட்டார்கள். எங்களுடைய பேராசிரியரிடம் அளவு கடந்த அன்பு இருக்கிறது. அதனால்தான் கல்வித் துறைப் பொறுப்பை அவர்களுக்கு அளித்து ஏழை எளியவர்கள் கல்வி கற்கின்ற வாய்ப்பை அன்பிற்குரிய முதலமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். “அழகே இல்லாதவனை அழகேசன் என்று அழைப்பார்கள். அணைக்கட்டே பெறாதத் தொகுதிக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினராகத் தேர்ந்தெடுத்து, என்னுடைய கிராமம் அப்புக்கல்; அணைக்கட்டிலிருந்து சுமார் இரண்டு கிலோமீட்டர் தொலைவிலே இருக்கிறது; என்னை அணைக்கட்டு கோபு என்றுதான் அழைப்பார்கள். அணைக்கட்டே இல்லாமல், அணைக்கட்டு கோபு என்று பெயர் பெற்று வந்திருக்கிறான் என் தம்பி” என்று அழைத்தார். நான் இந்த

ஆண்டே அதை அறிவியுங்கள்; அந்த ஒரு நிலையை எனக்கு ஏற்படுத்தித் தாருங்கள் என்று கேட்டேன். அடுத்த ஆண்டு அளிக்கிறேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதை நினைவுகூர்ந்து நான் இங்கே சொல்ல விரும்புவது; நீண்ட நாட்களாக அங்கே இருக்கின்ற விவசாயிகளுக்கெல்லாம் ஒரு வரப்பிரசாதமாக விளங்கும்.

அதுமட்டுமல்லாமல், விருஞ்சிபுரம் அருகிலே பாலாறு செல்கிறது. அந்தப் பாலாற்றின் குறுக்காக பெரியதொரு மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டும் என்றும், அத்திக்குப்பம் கிராமத்தில் விவசாயிகள், அதாவது, வறுமைக்கோட்டிற்குக் கீழே வாழ்கிற தாழ்த்தப்பட்ட, பிற்படுத்தப்பட்ட, மிகப் பிற்படுத்தப்பட்ட ஏழை மக்கள் மேய்க்கால் புறம்போக்கை, சுமார் 250 ஏக்கரை ஏதோ, ½ ஏக்கர், 1 ஏக்கர் என்று பகிர்ந்து, பயிரிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் அந்த நிலத்தைப் பகிர்ந்து அளிக்கவேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, என்னுடைய தொகுதியிலே 73 ஊராட்சிகள், 2 பேரூராட்சிகள், 71 சிற்றூராட்சிகள் இருக்கின்றன. அந்தச் சிற்றூராட்சிகளிலே, பீஞ்சமந்தை, பாலாம்பட்டு, ஜார்தான்கொல்லை ஆகிய இடங்களில் மலைவாழ் மக்கள், பழங்குடியினர் வாழ்கின்றார்கள். இந்தச் சிற்றூராட்சிகளுக்கு அடிப்படை வசதிகள் இதுவரையில் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை.

வேலூரிலிருந்து அணைக்கட்டு வழியாக திருப்பத்தூர் வரையிலே, அதாவது N.H. 47-க்கு இணையாக செல்கின்ற சாலையை இருவழிச்சாலையாக மேம்பாடு செய்து கொடுக்கவும், அப்துல்லாபுரம்-பாக்கம் செல்கின்ற வழியிலே நான்கு இடங்களில் காட்டாறு குறுக்கிடுகிறது; அந்த நான்கு இடங்களிலும் மேம்பாலங்களை அமைக்கவும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரியூர் நூற்பாலையிலே விருப்பம் தெரிவித்து ஓய்வு பெற்றவர்கள் 250 பேர். இன்னும் அங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் 450 பேர். அவர்களுடைய வாழ்க்கை நல்லமுறையிலே அமைந்திட உடனடியாக அரியூர் நூற்பாலையை இயக்கிட மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களையும் நான் இந்த நேரத்திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கூலித் தொழிலாகவும், குடிசைத் தொழிலாகவும் கூடை முடையும் தொழிலைச் செய்கின்ற அருந்ததியர் மக்களுக்கு மூலப்பொருட்கள்

அதிகமான அளவிலே கிடைப்பதில்லை. அதனால், அவர்கள் வாழ்க்கையில் நலிந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு தேவையான அளவு மூலப்பொருள் கிடைப்பதற்கு அரசு வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விருஞ்சிபுரம் ஜலகண்டேஸ்வரர் கோயில்; வெட்டுவானம் எல்லையம்மாள் கோவில், பள்ளிக்கொண்டான் இரங்கநாதர் கோவில் ஆகிய ஆலயங்களை மேம்பாடு செய்யவும் அவற்றைச் சீரமைத்துக் கொடுக்கவும் மாண்புமிகு அறநிலையத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

கீழ்க்கொத்தூர் நடுநிலைப்பள்ளியை உயர்நிலைப்பள்ளியாகவும், இறைவன்காடு நடுநிலைப்பள்ளியை உயர்நிலைப்பள்ளியாகவும், அணைக்கட்டு பெண்கள் உயர்நிலைப்பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளியாகவும் தரம் உயர்த்த, இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அன்பிற்குரிய பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்கு நீண்ட நாட்களாகப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளிக்கப்படவில்லை. எனவே, இரண்டு நிமிடம் கூடுதலாகத் தரும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. வை. சிவபுண்ணியம்): மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களே, நானே மாற்றுத் தலைவர்.

திரு. சி. கோபு: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மதிப்பீட்டுக் குழுவிலே நீங்களும் ஓர் உறுப்பினர். நானும் ஓர் உறுப்பினர். அந்த வகையிலே பாசத்தோடு கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. வை. சிவபுண்ணியம்): ஒரு நிமிடத்தில் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. சி. கோபு: மாற்றுத் தலைவராக இருந்தாலும், நீங்கள் தலைவர் அமருகின்ற இருக்கையிலேதான் அமர்ந்திருக்கிறீர்கள். ஆகவே, நீங்களும் தலைவர்தான். ஆகவே, அன்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, பாகாயத்திலிருந்து மேட்டிடையாம்பட்டி வழியாக நாயக்கனேரிக்குச் செல்லும் சாலையையும், பாகாயத்திலிருந்து ஓட்டேரி வழியாக நாயக்கனேரிக்குச் செல்லும் சாலையையும், அதேபோல, பாகாயத்திலிருந்து மேட்டிடையாம்பட்டி வழியாகச் செல்கின்ற சாலையையும் மேம்படுத்தித் தரும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

நண்பகல் 12-00

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1999-2000 ஆண்டிற்கான இயக்கூர்திகள், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து மீதான மானியக் கோரிக்கைகளிலே தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துகளைத் தெரிவிக்க வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சாலைப் போக்குவரத்து என்பது நாட்டினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், சமுதாய மேம்பாட்டிற்கும், கலாச்சார மேம்பாட்டிற்கும் மிகவும் இன்றியமையாத ஒன்றாகும். போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையிலே இருப்பது அரசினுடைய வெற்றிக்கு அடையாளமாகும். ஆளுநர் உரைமீது நடைபெற்ற விவாதத்தின்போது நான் இந்த அரசினுடைய நல்ல திட்டங்கள் யாவும் கிராமப்புற பேருந்துகளைப் பார்க்கும்போது அடிபட்டுப் போய்விடுகின்றன என்று குறிப்பிட்டேன். அதையே மீண்டும் வலியுறுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

குறிப்பாக, கிராமப்புறங்களிலே பேருந்துகள் இந்த பா.ஜ.க. அரசைப்போல எப்போது நிற்கும் என்றே தெரியாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே கிராமப்புற பேருந்துகளுடைய நிலையைக் கூர்ந்து கவனிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு)

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாரதிய ஜனதா கட்சி ஆட்சி எந்தவிதமான பிரச்சினையும் இல்லாமல் 5 ஆண்டுகள் அமைதியாகச் செல்லும் என்பதில் எந்தவிதமான ஐயப்பாடும், யாருக்கும் தேவையில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: படிக்கட்டுகள் பழுதடைந்தும், பிளாட்ஃபாரங்கள் பழுதடைந்தும் மேல்கூரை பழுதடைந்தும் மிகவும் மோசமான சூழ்நிலையில் மக்கள் ஏறுவதற்கு அச்சப்படக்கூடிய சூழ்நிலையிலே அவை ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக, என்னுடைய ஓமலூர் பணிமனையிலே, அங்கே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளுக்கு பராமரிப்பு என்றால் என்ன என்பது தெரியவில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். அந்த அளவுக்கு அவைகள் மோசமான

நிலையிலே இருக்கின்றன. பேருந்திலே ஒரு பாகம் பழுதானால், அதற்கு மாற்று உதிரி பாகம் வாங்கிப் பொருத்தினால் பரவாயில்லை. ஆனால் அங்கே பணிமனையில் இருக்கின்ற வேறு ஒரு பேருந்திலே இருக்கின்ற அந்தப் பாகத்தைக் கழற்றி இதற்கு மாற்றி இதை ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் என்ன நடக்கிறது என்றால் இரண்டு பேருந்துகளும் பழுதடைந்து இயக்கத்தக்க சூழ்நிலை இல்லாத அளவுக்கு ஒரு நிலை ஏற்படுகிறது. எனவே, அரசு இந்த விஷயத்தில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். கொள்முதல் கொள்கையிலே ஒரு உயர்நிலைக்குழு அமைத்து அந்தக் கொள்கைகள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நடைமுறையிலே அப்படி உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதிலே இந்த அரசு இன்னும் ஒரு தெளிவான முடிவுக்கு வரவில்லை என்று கருதுகின்றேன். சென்ற ஆட்சியிலே அதிக விலைக் கொடுத்து பொருட்களை வாங்கினாலும்கூட உதிரி பாகங்கள் இருப்பிலே இருந்தன. ஆனால் இந்த ஆட்சியில் தவறு நடக்கக்கூடாது என்ற முன்னெச்சரிக்கையின் காரணமாக கொள்முதலே செய்வதில்லை என்று கருதுகிறேன். A.S.R.T. என்ற அமைப்பின் மூலமாக அவர்கள் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை rate contract என்ற முறையிலே விலை நிர்ணயம் செய்கிறார்கள். அதையே அரசு ஏற்றுக்கொண்டுகூட அந்த விலைக்கே அந்தந்தக் கழகங்களே அந்த உதிரி பாகங்களை வாங்குவதற்கு அனுமதி அளித்தால் இந்தப் பிரச்சினைகளையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்று இந்த நேரத்திலே கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

Body கட்டுவதிலே ஆண்டுதோறும் அரசுக்கு இவ்வளவு மிச்சம் என்று நாம் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக கூறிக்கொண்டு வருகிறோம். அது பாராட்டத்தக்க ஒன்றுதான். ஆனால் மற்ற உதிரி பாகங்கள், அத்தியாவசியமான பாகங்கள் அதாவது Clutch Plate, Diesel Tube, Tyre போன்றவை இல்லாமல்கூட ஆங்காங்கே பேருந்துகள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே அரசு இந்த விஷயத்தில் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே பொதுமக்களின் தேவைக்கேற்ப பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் இல்லை, வழித்தடங்களும் இல்லை. அந்த எண்ணிக்கையையெல்லாம் அதிகப்படுத்த வேண்டும். எனது தொகுதியிலே குறைந்தது 100 பேர், 120 பேர் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்யக்கூடிய காட்சியை சர்வசாதாரணமாகக் காணலாம். பேருந்து கூரைமீதுகூட உட்கார்ந்து பயணம் செய்கிற காட்சிகளெல்லாம் அங்கே

சேலம் மாவட்டத்திலே இருக்கிறது. ஆகவே அந்த வழித்தடங்களிலே பேருந்துகளை அதிகப்படுத்த வேண்டும்.

ஆண்டிற்கு 400 கோடி ரூபாய், 500 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று நாம் குறிப்பிடுகிறோம். சேலம் மாவட்டத்திலே முன்பு அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம், ஈரோடு, நாமக்கல் மாவட்டங்களை உள்ளடக்கி நல்ல இலாபத்தில் இயங்கி வந்தது. ஆனால் சமீப காலத்திலே அது மாதம் ஒன்றுக்கு சுமார் 1 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்ற அளவிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. இதெற்கெல்லாம் என்ன காரணம் என்று பார்க்க வேண்டும். அரசு இந்த விஷயத்திலே கவுரவம் பார்க்காமல் படிப்படியாக தனியார் வசத்திலே இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை ஒப்படைக்கலாம் என்று நாங்கள் கருதுகின்றோம். நாங்கள் பொதுத் துறைக்கு விரோதிகள் அல்ல. ஆனால் நேற்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு நிதிநிலை அறிக்கை எவ்வாறு தயாரிக்கப்படுகிறது என்று விளக்குவதற்காக நடைபெற்ற கூட்டத்திலேகூட பொருளாதார வல்லுநர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்; சமீப காலத்திலே பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் இலாபகரமாக இயங்குவதில்லை என்று. ஆகவே, இந்த அரசு தேவைப்பட்டால் பொதுநல அடிப்படையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தனியாரிடம் விட்டால் அரசுக்கு வருமானமும் வரும்; பொதுமக்களும் பயனடைவார்கள்.

பிற்பகல் 12-05

எனது தொகுதியிலே, சென்ற ஆறு மாதங்களுக்கு முன்பு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு பணிமனையைத் தொடங்குவதற்காக அடிக்கல் நாட்டினார்கள். ஆனால், இன்னும் அதற்கான இடம்கூட தேர்வு செய்யப்படவில்லை என்று நான் அறிகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள், வெட்டுத் தீர்மானமாகக்கூட இதுகுறித்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்கான காரணம், அங்கு நில ஆர்ஜிதத்திலே சிறு தடங்கல் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அறநிலையத் துறையிலே இருந்து அதைப் பெறவேண்டிய காரணத்தினால், அதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசு செய்திருக்கிறது. விரைவாக ஏற்பாடுகளை அரசு செய்யும்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி. அங்கு இருக்கிற அதிகாரிகளை, விரைவாக இந்தப் பிரச்சினையை முடிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்த வேண்டும் என இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனது தொகுதிக்குட்பட்ட கொங்குப்பட்டி, மோப்பனூர், மரக்கோட்டை, ஜோடுகுளி, டேனிஷ்பேட்டை, தேக்கம்பட்டி, கருப்பூர், வெள்ளாளப்பட்டி போன்ற பகுதிகளில் பேருந்துகள் மிகவும் குறைவாக ஓடுகின்றன. அந்தப் பகுதிகளிலே அதிக அளவிலே பேருந்துகள் விடவேண்டும். அதுபோலவே, ஓமலூரிலிருந்து காடையாம்பட்டி, டேனிஷ்பேட்டை, பொம்முடி, திருப்பத்தூர் வழியாக சென்னைக்கு நேரடிப் பேருந்துகளும், ஓமலூரிலிருந்து மதுரைக்கு ஒரு பேருந்தும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலத்திலே விமான நிலையம் ஒன்று இருக்கிறது. அது நவீன வசதிகளோடு கட்டப்பட்டு சுமார் 10 ஆண்டுகளாகியும் போக்குவரத்து இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, மாநில அரசு இதிலே தனக்குள்ள பொறுப்பை உணர்ந்து, மத்திய அரசை வலியுறுத்தி, அங்கே விமானப் போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அது கணினிமயமாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்ற முடிவு வரவேற்கத்தக்கது. ஆனால், அந்தப் படிவங்களும் எளிமைப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

சேலம், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பணியிடம் கடந்த பல மாதங்களாக காலியாக இருக்கிறது. ஆகவே, அங்கு பணிகள் தேங்கிக் கிடக்கின்றன. அந்தப் பணியிடத்தை விரைவிலே நிரப்புவதற்கு ஆவன செய்யுமாறு நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தகுதிச் சான்றிதழ் — Fitness Certificate என்ற Certificate வழங்கும்போது, ஒரு மோசமான நிலை இருக்கிறது. குறிப்பாக, அரசுப் பேருந்துகளுக்கு அந்தச் சான்றிதழ் வழங்குகிறபோது, அதைச் சரியாக பார்க்கிறார்களா, இல்லையா என்றுகூட தெரியவில்லை. ஆகவே, அரசுப் பேருந்துகளுக்கு, Fitness Certificate வழங்கும்போது, மிகவும் கவனமாக இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓமலூரிலே வட்டாரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய அலுவலகத்தின் கிளை அலுவலகம் ஒன்று தொடங்க வேண்டும்.

நகரப் பேருந்துகளிலே 30 கிலோ மீட்டர் தூரம் என்று இருப்பதை 40 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்த வேண்டும். Mini bus-களுக்கு அதிகபட்ச தூரத்தை 25 கிலோ மீட்டராக உயர்த்துவதற்கும், விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கும் நவீன உத்திகளைக் கையாள வேண்டுமென்றும் இந்தநேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலம், கோயம்புத்தூர் நெடுஞ்சாலையை நான்கு வழிச் சாலையாக மாற்ற வேண்டும். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

அடுத்து, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதிலே ஆர்வம் செலுத்தி வந்தாலும், அவற்றிலே சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. கடந்த 13-2-1999இல் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்தின்படி முழுமையான தொகை இன்னும் அவர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை. அந்தத் தொகையை விரைவிலே வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, தொழிலாளர்களுக்கிடையே ஒரு பாரபட்ச நிலை நிலவுகிறது என்று தொழிலாளர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள். குறிப்பாக, எங்களுடைய தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய தொழிற்சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்களுக்கு இடமாற்றம், தடமாற்றம் போன்ற கடுமையான பணிகளைக் கொடுத்து, பழி வாங்கும் நடவடிக்கையிலே ஈடுபடுவதாக குற்றம் சாட்டுகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு இது வந்துள்ளதா என்று தெரியவில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கீழ் Court-லே தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமான தீர்ப்பு வந்தாலும், அரசு அதுகுறித்து மேல் முறையீடு செய்வதில்லை என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் உறுதி அளித்திருக்கிறார்கள். தற்போது அதையும் மீறி, நிர்வாகம் மேல்முறையீடு செய்து, தொழிலாளர்களைப் பழிவாங்கும் நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அரசு இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றும் 30 தொழிலாளர்களுக்கு, 13 ஆண்டு காலம் பணி முடித்த பிறகும், மாதம் ஒன்றுக்கு 300 ரூபாய் சம்பளம் மட்டுமே வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களை நிரந்தரம் செய்து—அவர்கள் 30 பேர்தான் — அவர்களுக்கு நிரந்தர ஊதியம் கிடைக்க வழி செய்யவேண்டும்.

அடுத்து தொழிலாளர்களுக்கு pension உச்சநீதிமன்றத்திலுள்ள அந்த வழக்கை வாபஸ் பெற்று, உயர்நீதிமன்றத் தீர்ப்பின்படி, பாதிக்கப்பட்ட 7 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு உடனடியாக pension வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்புக்கு நன்றிகூறி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் இந்த மானியத்தின்மீது பேச என்னை அழைத்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றிகலந்த வணக்கத்தை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான இந்த மானியக் கோரிக்கை விவாதத்திலே பெரும்பகுதி, சூடாக இல்லை என்று அமைச்சரிடம் காலையிலேயிருந்து நாங்கள் சொல்லி வந்தோம். சென்ற ஆண்டு, போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது பேச ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் எங்களை வற்புறுத்தி குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்று வாதிட்டார்கள். ஆனால், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களும் என்ன செய்தார்களோ, என்ன மாயமோ, தொழிலாளர்களுடைய உள்ளம் எல்லாம் குளிரும் அளவிற்குச் சில திட்டங்களை அறிவித்து, அந்தத் திட்டங்கள் மூலம், வெற்றியைக் கண்டுகொண்டிருக்கின்றது அரசு போக்குவரத்துத் துறை என்பதனை நான் பார்த்து உளமார பாராட்டுகிறேன். ஒரு சில வேண்டுகோளையும் இங்கு முதலிலே வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12-10

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பீடிகை பலமாக இருக்கும்போதே தெரியும். (சிரிப்பு)

திரு. ஐ. கணேசன்: இது சாதாரண ஐஸ்கிரீம் கொடுத்த மாதிரி. சென்ற ஆண்டு, இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் பிரச்சினையிலே...

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஐ. கணேசன் அவர்கள் பேசுவதற்கு ஒன்றும் தெரியாமல் தடுமாறுகிற மாதிரி தெரிகிறதே, அதனை உங்கள் மூலமாக தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: சென்ற ஆண்டு ஆயிரக்கணக்கான வழக்குகளைத் தொழிலாளர்கள் மீது போட்டிருப்பது நம்முடைய அண்ணன் பழனிசாமி அவர்களுக்குத் தெரியவில்லை; இடம் மாற்றம் செய்திருப்பது அண்ணன் பழனிசாமி அவர்களுக்குத் தெரியவில்லை என்று எண்ணுகிறேன். எவ்வளவுதான் சூட்டோடும், சுவையோடும் பேசினாலும், நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களுடைய எண்ணத்திலே தோன்றுவதுதான் நாட்டிலே பிரதிபலிக்கிறது. மக்கள் தீர்ப்பே மகேசன் தீர்ப்பு என்பார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதுபோல, இன்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் நான்காவது முறையாக முதலமைச்சராக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிறகு, மக்களுடைய குறைகளை ஒவ்வொன்றாகக் களைகிறார்கள் என்று நல்ல இதயம் படைத்தவர்கள் ஒப்புக்கொள்ள வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய வாதமே தவிர (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எதிர்க்கட்சி என்பதனால், எதிரியாக மாறி எதிர்க்க வேண்டுமென்கிற பிடிவாத நோக்கம் எங்களுக்கு இல்லை. நல்லதைப் பாராட்டுகிறோம் என்பதை அண்ணன் பழனிசாமி அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

தினசரி 17,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள்; 63 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குச் சென்று 1,86,000 மக்களைக் கொண்டு செல்லக்கூடிய ஒரு மாபெரும் பொறுப்பினை ஏற்றிருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகம்; 21 கழகங்களாக இருந்து, அது தற்போது 7 ஆக மாற்றப்பட்டு, அப்படி மாற்றப்பட்டும் 1998-99 ஆவது ஆண்டு கிட்டத்தட்ட 400 கோடி ரூபாய் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு நஷ்டம் என்று கேள்விப்படும்போது, எவ்வளவு வேதனை நமக்கு ஏற்படுகிறது. இதை எண்ணிப்பார்க்க வேண்டாமா? இதற்கெல்லாம் என்ன காரணம்? நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இதன் மீது தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். Timing என்பது ஒரு காரணம். போக்குவரத்தில் நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு மிகவும் முக்கியமான ஒரு காரணம் இது.

சுந்தரத்தைப் போன்ற தனியார் முதலாளிகள் நடத்தக்கூடிய பேருந்துகள் மிகப்பெரிய இலாபத்திலே, ஓர் ஆண்டில் இரண்டு வண்டிகளை வைத்திருந்தால், அதுவே அடுத்த ஆண்டு நான்கு வண்டிகளாக, ஆறு வண்டிகளாக மாறுகிறது, மாடமாளிகைகள், கூடகோபுரங்களைக் கட்டுகிறார்கள். ஆகவே, நம்முடையக் கழகத்தில் நஷ்டத்திற்கு என்ன காரணம் என்பதைச் சிந்தித்துப் பாருங்கள். தனியார்கள் கொடுக்கக்கூடிய — அதனைச் சொல்வதற்கு அவமானமாக இருக்கிறது — கையூட்டு காரணமாக நம்முடைய பேருந்துகள் அவர்களுடைய வண்டிகளுக்குப் பின்னால், அதாவது

பிற்பகல் 12-15

அரசாங்கப் பேருந்துகள் காலியாக வெறும் வண்டியாகச் செல்கின்றன. இவ்வளவு டீசல் விலையிலே, இவ்வளவு சம்பளத்தைக் கொடுத்துக்கொண்டு, 400 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொன்னால் அதுவேமிகைதான். ஆகையாலே அமைச்சர் அவர்களும், முதலமைச்சர் அவர்களும், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை உடனடியாக அழைத்து, இந்த நேரத்தை சரிப்படுத்த வேண்டும். மக்களுக்குத் தேவையான நேரத்திலே பிரைவேட் ஓனர்களுக்கு அனுமதித்துவிட்டு, அவர்கள் பேருந்துகள் போன பிறகு 5 நிமிடம் கழித்து நம்முடைய வண்டி போகிறது. இதை நான் சேலத்திலே நடந்த ஒரு கூட்டத்திலே சொல்லும்போது, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு மாதம் கழித்து ஆத்தூர் சாலையிலே வந்து நின்றார்கள். தனியார் வண்டி எவ்வளவு நிறைந்து செல்கிறது என்பதையும் கண்டார்கள். ஆனால், நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகம் வண்டி வெறும் காலி வண்டியாகச் சென்றதை அவரே பிடித்து நிறுத்தி அந்த இடத்திலேயே ஓட்டுநர், நடத்துனரைத் திட்டி அனுப்பியது சென்ற ஆண்டு வரலாறு. இதைத்தான் நான் சொல்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நட்டத்திற்கு மிக முக்கிய காரணம் இந்த நேரம் ஒதுக்குவதுதான். தயவுசெய்து இதை நம்முடைய அரசு மிக முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டும். அடுத்தபடியாக . . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் பேச வேண்டிய நேரம் முடிந்துவிட்டது.

திரு. ஐ. கணேசன்: இப்பொழுதுதானே ஆரம்பித்தேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: Bus இப்பொழுதுதான் start ஆகியிருக்கிறது என்கிறீர்களா? (சிரிப்பு)

திரு. ஐ. கணேசன்: இப்பொழுதுதான் பேச ஆரம்பித்தேன். நான் இதுவரைக்கும் எந்த மானியத்திலேயும் பேசவில்லை. இப்பொழுதுதான் புதியதாகப் பேசுகிறேன். ஆகையினாலே, அந்த நேரத்தை சரிப்படுத்த வேண்டும்.

எங்கள் பகுதியை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும். நம்முடைய அரசுப் பேருந்துகளுக்கு முன்னால் நூற்றுக்கணக்கான வேன்களை எங்கள் மாவட்டத்திலே இயக்குகிறார்கள். அதை அரசு கட்டுப்படுத்தினால் நம்முடைய கழகம் நட்டத்திலே இருந்து கொஞ்சம் மீளும் என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னை மாநகரத்திலே 'Non stop' வண்டி விட்டிருக்கிறார்கள். இது பொது மக்களிடத்திலே மிகப் பெரிய வெற்றியைப் பெற்றிருக்கிறது. அதேபோல, மற்ற நகரங்களிலும் எங்களுடைய சேலம் அதேபோல மதுரை போன்ற மற்ற மாநகரங்களிலேயும் விட வேண்டும். கட்டணம் சற்று உயர்வாக இருந்தாலும்கூட குறிப்பிட்ட நேரத்தில், குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு விரைவிலே சென்றடைவோம் என்ற ஒரு நம்பிக்கையோடு அந்தப் பேருந்திலே பொதுமக்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். ஆகையாலே, அதை நாடு பூராவும் விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நீண்ட நாட்களாக தினக்கூலியாகப் பணியாற்றிய நடத்துநர், ஓட்டுநர்கள் நேர்முகத் தேர்விற்கு வருவதற்கு முன்பாக அவர்களுடைய வயது வரம்பு முடிந்து விடுகிறது. ஆகையாலே ஓட்டுநருக்கு 40 வயது, நடத்துநருக்கு 35 வயது. பிளஸ் 2 படித்தவர்கள், நீண்ட காலமாக 10 ஆண்டுகள், 8 ஆண்டுகள், 7 ஆண்டுகள் என்று இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தற்காலிகமாக பேருந்தை ஓட்டியவர்கள், நடத்தியவர்களுக்கு வாய்தா முடிந்துவிடுகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் அதன் மீது தனிக் கவனம் செலுத்தி செவிலியர்களுக்கு, எப்படி வயது வரம்பு இல்லாமல் செய்தார்களோ, அதே போல நம்முடைய அரசுக் கழகத்திலே பணியாற்றியவர்களுக்கு வயது வரம்பைத் தளர்த்த வேண்டும். அது முடியவில்லை என்றால் குறைந்தது ஐந்து ஆண்டுகளாவது நீட்டித்துக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எடப்பாடி தொகுதியிலே, இரவு எடப்பாடியிலிருந்து சென்னைக்கு வர பேருந்து இருந்தது. அதன் நேரத்தை தற்போது பகல் 1.30 மணிக்கு என்று மாற்றிவிட்டார்கள். அதை இரவிலேவிட ஆவன செய்ய வேண்டும்.

அதுபோல கோவை, வேலூர் பகுதிக்கு பேருந்து விடப்பட்டிருந்தது. அதை நிறுத்தி விட்டார்கள். அதையும் விட வேண்டும்.

எடப்பாடியிலிருந்து கோபிக்குச் செல்வதற்காக நீண்ட நாட்களாக அமைச்சரிடத்திலே நான் விண்ணப்பித்திருக்கிறேன். இந்த வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுக்கும்போதெல்லாம் 'அமைச்சர் அவர்கள் இதை வெட்டித் தீர்மானம் என்று நினைத்து விட்டார்கள் என்றுதான் நான் நினைத்துக் கொண்டிருந்தேன். ஆனால் என்னுடைய நண்பர் சேகரன் பேசும்போது வெட்டுத் தீர்மானத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டபோது உள்ளபடியே என்னுடைய உள்ளம் மிக சந்தோஷப்பட்டது; பூரிப்பு

அடைந்தது. ஆகையாலே வெட்டுத் தீர்மானத்தை அமைச்சரவர்கள் படிக்கிறார்கள் என்ற நோக்கத்திலே நான் வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழியும் போதும்கூட என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஒரே ஒரு எண்ணைச் சொல்லி முன்மொழிந்தேன். தயவு செய்து அந்தத் தீர்மானத்தை இந்த ஆண்டாவது அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றி, எங்களுக்குப் பேருந்து அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-20

இங்கே பேசிய உதயசூரியன் அவர்கள் மிக அழகாக, தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். மக்களுக்காகத்தான் அரசாங்கம், அரசாங்கத்திற்காக மக்கள் அல்ல. மக்களுக்காக இருக்கக்கூடிய அரசாங்கம். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு வண்டிகள் கொடுக்கட்டுமே என்று மக்கள் விரும்புகிறார்கள். 7,500-க்கு மேலே புதிய பேருந்துகள். ஆனால் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் 234 உறுப்பினர்களுக்கு - முதலமைச்சர் உட்பட, பேராசிரியர் உட்பட, நீங்கள் உட்பட, இரண்டு வண்டிகள் விடுவதாலே என்ன கஷ்டம்? நாங்கள் விட்ட வண்டி, சேலம் மாவட்டத்திலே மிக அதிக இலாபத்தை ஈட்டுகிறது. சுமார் ரூ. 6000-லிருந்து ரூ. 8000 வரை அந்த ஒரு வழித் தடத்திலே இலாபமாகக் கிடைக்கிறது. ஆகையாலே வருமானம் கிடைக்கிறது. ஆகவே ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் இரண்டு வண்டிகளைவிட இந்த அரசாங்கம் நிச்சயமாக முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். என்னுடைய அருமை நண்பர் ** (பலத்த சிரிப்பு) மன்னிக்க வேண்டும். அதை அவைக் குறிப்பிலிருந்து எடுத்துவிடுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: உங்கள் சவுகர்யத்திற்கு காட்டிக் கொடுப்பீர்கள். பிறகு அதை நீக்கச் சொல்வீர்கள்.

திரு. ஐ. கணேசன்: பேரவை சூடும் சுவையுமாக இருக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் சொன்னேனே ஒழிய, என்னுடைய நண்பரை என்னிடத்திலிருந்து பிரித்துக்கொண்டு சென்று விடாதீர்கள். தயவுசெய்து அதை அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கிவிடவும்.

**உறுப்பினர் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டதால் அகற்றப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்களே, திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

திரு. ஐ. கணேசன்: நான் சொன்னதைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்கிறேன்.

சேலம் மாவட்டம், தாரமங்கலம் தொகுதி, மேச்சேரியில் பணிமனை ஒன்று புதிதாக ஏற்படுத்த, இந்த ஆண்டாவது நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும். இடமெல்லாம் அதற்கு survey செய்து, முட்டு அடித்துத் தயாராக வைத்திருக்கிறார்கள். எந்தவிதமான பிரச்சினையும் இல்லை. அமைச்சர் கையொப்பமிட்டால் இந்த ஆண்டே அந்த வேலையைத் தொடங்கிவிடலாம். அமைச்சரே அதற்கு அடிக்கல் நாட்டலாம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

தொப்பூரிலிருந்து பவானி வரை உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலையை புதுப்பித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தது ஒரே ஒரு கோரிக்கை, மிக முக்கியமானது. இந்த ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி குறித்து ஒரு குறிப்பு என்னிடம் கிடைத்தது. அது மிக முக்கியம். அமைச்சர் அவர்கள் குறித்துக்கொள்ள வேண்டும். 1997-98-லே ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்திலே 1,114 பேரை பயிற்சிக்காக இந்த அரசு தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே ஆதிதிராவிட மக்கள் 538 பேரை அந்தப் பயிற்சிக்காக அழைத்திருக்கிறார்கள். அதேபோல பொதுப் பிரிவிலே உள்ள 575 பேரை அழைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் பிற்படுத்தப்பட்ட, மிக மிகப் பிற்படுத்தப்பட்ட எங்களுடைய சமுதாய மக்களுக்கு ஒரேயொரு இடம்தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள்; குறிப்பு வைத்திருக்கிறேன். இது இட ஒதுக்கீட்டை நாம் பின்பற்றக்கூடிய முறையா? நம்முடைய அரசு இதற்கு என்ன பதில் சொல்லப்போகிறது? கலைஞர் அவர்கள் தயவுசெய்து....

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, I.R.T.-யிலே பொதுவாக பயிற்சி கொடுக்கிறபோதே தாழ்த்தப்பட்டோருக்காக அவர்களே நிதியுதவி கொடுத்து, அவர்களே வேட்பாளர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து அனுப்புகிறார்கள். அதேபோல் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறையே, வேட்பாளரைத் தேர்ந்தெடுத்து அனுப்புகிறது. ஆகவே பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறையிலே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் எல்லாம் பிற்படுத்தப்பட்டவராகவும், மிகவும்

பிற்படுத்தப்பட்டவர்களாகவும்தான் இருக்க முடியும். ஆகவே, இவர் சொல்கின்ற புள்ளிவிவரம் தவறானது என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். ஏனென்றால் மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறையே தேர்வு செய்து அனுப்புகிறபோது அது அவர்களைத்தான் தேர்ந்தெடுத்து அனுப்பமுடியும். பொதுப் பட்டியலிலே இருப்பதிலே வேண்டுமானால் அவர் கூறுவதுபோல் இருக்கலாம். அதுகூட ஒருவர் என்று சொல்வது நிச்சயமாக இருக்கமுடியாது. ஆகவே இந்த I.R.T. பொறுத்தவரையில் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு என்று அந்த நிறுவனமே, அந்தத் துறையே அவர்களுக்கு பணத்தை வழங்கி, பயிற்சி அளிப்பதற்கான ஆட்களை அனுப்புகிறது. அதேபோல் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறையே,—அவர்களே—தேர்ந்தெடுத்து ஆட்களை அனுப்புகிறார்கள். அவர்களே பணத்தையும் கொடுக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறை அதிலே தேர்ந்தெடுப்பதில்லை. தேர்ந்தெடுத்து ஆட்களை அனுப்புவதில்லை.

பிற்பகல் 12-25

திரு. ஐ. கணேசன்: நான் ஏற்கெனவே பேசும்போது சொன்னேன். அமைச்சரவர்கள் மீதோ, இந்த அரசு மீதோ சேற்றை வாரிப் பூசுவதற்காக நான் இதைச் சொல்லவில்லை. மதிப்பீட்டு குழுவிலே, இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் இதுபற்றிய குறிப்பு வந்தபோது, நான் மிக வேதனையோடு அவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொன்னேன். அதேபோல, தவறுகள் அரசுக்குத் தெரியாமல் நடக்கின்றன. தயவு செய்து அதைத் திருத்த வேண்டும். கிட்டத்தட்ட 2 கோடி மக்களாக இருக்கக்கூடிய, பிற்படுத்தப்பட்ட, மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட — அவ்வளவு பேர்களும் வன்னியர்கள் அல்ல, மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் — மக்களுக்கு இதனால் ஒரு பாதிப்பு ஏற்படுகிறது.

அரசாங்கம் போக்குவரத்துத் துறையிலே மிகப்பெரிய நஷ்டத்திற்குக் காரணமே, விபத்துகள்தான். 10,000 பேருக்கு மேலே இந்த ஆண்டு இறந்திருக்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு மட்டும் இதற்காக அரசாங்கம் 41 கோடியே 69 லட்சம் ருபாய் நஷ்ட ஈடாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டு கிட்டத்தட்ட 50 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே நஷ்டஈடு கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு குறிப்புகள் இங்கே வந்திருக்கின்றன. தயவுசெய்து, இந்தப் பயிற்சி மையத்திலே மிகச் சிறப்பாகப் பயிற்சியினை அளித்து, விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இங்கே கப்பல் போக்குவரத்து பற்றி ....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஏ.ஆர்.ஆர். சீனிவாசன்.

திரு. ஏ.ஆர்.ஆர். சீனிவாசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முத்தமிழ் அறிஞர், தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களால் அளிக்கப்பட்ட 1999-2000 ஆம் ஆண்டுக்குரிய நிதிநிலை அறிக்கையிலே பேசுவதற்கு எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இன்றையதினம் நடைபெறுகின்ற இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே பேசுவதிலே பெரும் மகிழ்ச்சியடைகின்றேன்.

கடந்த 2½ ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக விருதுநகர் மாவட்டத்தில், விருதுநகரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு ஒரு புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு சுமார் 386 பேருந்துகளை அளித்து, அந்தப் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அந்த 386 பேருந்துகளைக் கொடுக்கும்போது முழுவதும் பழமையான, பழுதடைந்த பேருந்துகளைத்தான் எங்களுடைய மாவட்டத்திற்குக் கொடுத்தார்கள். அப்படிக் கொடுத்தபோதிலும், புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்படும்பொழுது, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கென்று மூலதனச் செலவிற்காக ஆரம்ப கட்டத்திலே நிதி வழங்குவது வழக்கம் என்று சொல்கின்றார்கள். அந்த நிதி அந்தப் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு வழங்கப்படவில்லை. அந்தப் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டபோது எங்களுடைய மாவட்டத்திலே ஜாதிக் கலவரங்கள் ஏற்பட்டு மாவட்டத்தினுடைய ஒரு பகுதியிலே பேருந்துகளெல்லாம் இயக்கப்பட முடியாமல், அந்தப் புதிய பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றையதினம் மிகவும் நஷ்டத்தைத் தரக்கூடிய நிலையிலே, மிகவும் மோசமான நிலையிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது.

புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டவுடன், விருதுநகர் கோட்டம்-5 என்று அதை அனுமதித்து, இன்றையதினம் அந்தக் கோட்டம்-5, தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 1996-லே ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றவுடன் பழைய பேருந்துகளையெல்லாம் நீக்கிவிட்டு, புதிய பேருந்துகளை அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையிலே எங்களுடைய மாவட்டத்திற்குக் கடந்த ஆண்டிலே 59 புதிய பேருந்துகள் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி, 59 பேருந்துகள் அனுமதிக்கப்பட்டிருந்தாலும், எங்களுக்குக் கொடுத்த 386 பேருந்துகளிலே 6 வருஷங்கள் ஓடிய பேருந்துகள், 100 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அந்த 100 பேருந்துகளும், ஆங்காங்கே நின்றுகொண்டு

பொதுமக்களுக்கு வசதியில்லாமல், இன்றையதினம் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. எனவே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு புதிய பேருந்துகளை மாற்றுவதிலே எங்களுடைய மாவட்டத்திற்கு அதிகமாக ஒதுக்கித் தர வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் கடந்த இரண்டரை ஆண்டுகாலத்திலே சுமார் 7,400 பேருந்துகளை புதிய பேருந்துகளாக மாற்றிக் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். அதற்காக நாங்கள் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றோம். எங்களுடைய மாவட்டத்திலே இந்த ஆண்டு புதிய பேருந்துகளை அதிகமாக மாற்றிக் கொடுக்குமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12-30

எங்களுடைய மாவட்டத்திலேயிருந்து கன்னியாகுமரி வரையிலும், சென்னை வரையிலும் செல்கின்ற தொலைதூரப் பேருந்துகள் அனைத்தும் விருதுநகரிலே செல்கின்ற Bye-pass சாலை வழியாகச் சென்று விடுகின்றன. விருதுநகரிலிருந்து வியாபாரிகள் வெளியூர் வியாபாரத்திற்குச் செல்கின்ற நேரத்திலே ஊரின் மையப் பகுதியிலேயிருக்கின்ற Bus stand-க்கு வரமுடியாமல் சிரமப்படுகிறார்கள். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பிரச்சினையை நிவர்த்தி செய்துகொடுக்குமாறு இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோல, விருதுநகரிலிருந்து தூத்துக்குடிக்குச் சென்று கொண்டிருந்த பேருந்துகள் — இரண்டு வழித்தடங்கள் — கடந்த கால ஆட்சியிலே நிறுத்திவைக்கப்பட்டன. அந்த இரண்டு வழித்தடங்களையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் இயக்கிக் கொடுக்க வேண்டும் என கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கடந்த ஆண்டு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்று இரண்டு வழித்தடங்களைக் கொடுத்தார்கள். அந்த இரண்டு வழித்தடங்களும் மிகவும் சிறப்பாகவும், இலாபகரமாகவும் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இந்த இரண்டு வழித்தடங்களைக் கொடுத்ததற்காகத் தமிழக மக்கள் எல்லாம் பாராட்ட கொண்டிருக்கின்றார்கள். அந்தத் திட்டத்தை இந்த ஆண்டும் தொ சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்காக வழித்தடங்களைக் கொடுக்க என இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்

அதேபோன்று, mini bus திட்டத்தை தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் அறிமுகப்படுத்தினார்கள். அதை தமிழக மக்கள் எல்லாம் பாராட்டி, வரவேற்று மகிழ்ந்து கொண்டிருக்கின்றார்கள். அப்படியிருந்தபோதிலும், அந்த mini bus அனுமதிக்காக இன்னும் பலர் காத்துக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். அப்படி இருக்கிற நேரத்திலே நீதிமன்றத்திலே தடையாணை இருப்பதாக அறிகின்றோம். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் மற்றும் அதிகாரிகளும் அந்தத் தடையாணையை விலக்கி, மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் அறிவித்த அந்த நல்ல திட்டத்தினைச் செயல்படுத்துவதற்காகக் காத்திருப்பவர்கள் அனைவருக்கும் அந்த mini bus அனுமதி அளிக்குமாறு இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

அதேபோல, என்னுடைய தொகுதியிலே பதினெட்டுபட்டி என்று சொல்லக்கூடிய ஆதிதிராவிடர்கள் முழுமையாக வாழக்கூடிய பகுதிக்கு விருதுநகரிலிருந்து நேரிடையாகச் சென்று வருவதற்கு பேருந்து வழித்தடம் கிடையாது. அந்தப் பகுதி மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையான அந்த வழித்தடத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோன்று, தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் விருதுநகர் மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையாகிய இரயில்வே மேம்பாலம் தந்ததற்காக தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுக்கு நன்றியினைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

என்னுடைய விருதுநகர் தொகுதியிலே எம். புதுப்பட்டி என்ற இடத்திலே மழைக்காலங்களில் வெள்ளம் செல்லக்கூடிய ஒரு ஆறு இருக்கின்றது. அந்த ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் வேண்டும் என்பது அந்தப் பகுதி மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கை. அந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்கு இந்த வாய்ப்பைக் கொடுத்தமைக்காக நன்றி கூறி விடைபெறுகின்றேன். நன்றி, வணக்கம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

5. விதி 110-ன்கீழ் அமைச்சரின் அறிக்கை

பரம்பிக்குளம்-ஆழியாறு திட்டத்தில் பாசன நிலப்பரப்பை விரிவாக்கம் செய்து புதிய முறையைப் புகுத்துவதற்கு நிபுணர் குழு அமைத்தல்.

பிற்பகல் 12-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர், பேரவை விதி 110-ன்கீழ் ஓர் அறிக்கை தருவதற்கு அனுமதி கேட்டிருக்கிறார். அதற்கு அனுமதி வழங்கப்படுகிறது.

***மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பரம்பிக்குளம்-ஆழியாறு திட்டத்தில் பரம்பிக்குளம் பிரதானக் கால்வாய் மூலம் இரண்டு இலட்சமாக இருந்த பாசன நிலப்பரப்பு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டு, மேலும் ஒரு இலட்சத்து 75 ஆயிரம் ஏக்கரை எட்டிவிட்டது. ஆக மொத்தம் 3 இலட்சத்து 75 ஆயிரம் ஏக்கர் நிலங்களுக்குத் தண்ணீர் தரவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டு ஒரே நேரத்தில் தண்ணீர் கொடுக்க முடியாத காரணத்தால் பல மண்டலங்களாகப் பிரித்து, தண்ணீர் கொடுக்கும் முறை ஏற்பட்டது. ஒன்று - இரண்டாகி, இரண்டு-மூன்றாகி, தற்போது நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரித்துத் தண்ணீர் தரவேண்டும் என்று உயர்நீதிமன்றம் உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின் அடிப்படையில் தண்ணீர் வழங்கும் முறையைப் பொதுப்பணித் துறை செய்து வருகிறது. இந்த அடிப்படை முறையை, மாற்றி மடைவிட்டு மடை தண்ணீர் தரவேண்டும் என்ற கோரிக்கை விவசாயிகள் மத்தியில் பெருத்த எதிர்பார்ப்போடு கேட்கப்பட்டு இருக்கிறது. இந்தக் கோரிக்கையை உடனடியாக ஏற்று அமலாக்குவதில் அரசுக்குப் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. எனவே உயர்நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புக்கு குந்தகம் ஏற்படாத வகையில் இந்த முறையை மாற்றி புதிய முறையைப் புகுத்துவதன் மூலம் ஏற்படுகிற சாதக பாதகங்களை ஆராய்ந்து அரசுக்குத் தெரிவிக்க முன்னாள் பொதுப்பணித் துறை தலைமைப் பொறியாளராக இருந்த தலைசிறந்த நீரியல் நிபுணரான திரு. மோகனகிருஷ்ணன் தலைமையில், ஓய்வுபெற்ற முன்னாள் பொதுப்பணித் துறை தலைமைப் பொறியாளர் திரு. ஆர்.எம். கிருஷ்ணன், மதுரை மண்டல தலைமைப் பொறியாளர் திரு. என். ஈஸ்வரமூர்த்தி, பொள்ளாச்சி மண்டல தலைமைப்

பொறியாளர் திரு. கிருஷ்ணசாமி ஆகியோரைக் கொண்ட ஒரு நிபுணர் குழு அமைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இந்தக் குழுவிற்கு பொதுப்பணித் துறையின் முதன்மை தலைமைப் பொறியாளர் திரு. முருகையன் அவர்கள் உறுப்பினர்-செயலாளராக இருக்கிறார். அவர்களுடைய அறிக்கை பெற்றபின் அரசு இதுகுறித்து தக்க முடிவு எடுக்கும்.

4. மானியக் கோரிக்கைகள், 1999-2000, விவாதமும், வாக்கொடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—தொடர்ச்சி

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே முன்வைக்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை வசூலிக்கின்ற மாநிலங்களிலே மிகக் குறைந்த கட்டணத்தை வசூலிக்கின்ற மாநிலமாகத் தமிழ்நாடு இருப்பது உண்மையிலேயே மிகவும் பாராட்டுக்குரிய, வரவேற்கத்தக்க ஓர் அம்சமாக நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேநேரத்திலே இந்தத் துறையால் கடந்த மூன்றாண்டு காலமாகத் திறம்பட எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளின் விளைவாக பல்வேறு நஷ்டங்களையெல்லாம் தவிர்த்து, சீர்திருத்தப்பட்டு, இப்போது செம்மையாக நடைபெற்றுக்கொண்டு வருவதையும் நாம் மறந்து விட முடியாது. முந்தைய ஆட்சிக் காலத்திலே அம்மாக்களுடைய கஜானாக்களை நிரப்புவதற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்த இந்தத் துறையானது இப்போது அரசுக் கருவூலத்தை நிரப்பக்கூடிய அளவிற்குச் சிறப்புடன் செயல்படுகிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

நேற்றுகூட நம்முடைய பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரவர்கள் பேசுகிறபொழுது, ஆட்சியிலே கலைஞர் அவர்கள் வகித்த முதல் துறை இந்தப் பொதுப்பணித் துறை என்று குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அதேபோல, தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இரண்டாவதாக வகித்த துறை போக்குவரத்துத் துறை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தமிழிலேகூட குறிலுக்கு அடுத்தபடியாகத்தான் நெடில் வருகிறது. அதேபோல இன்றைக்கு அமைச்சரவை வரிசையிலேகூட, குறிலாக இருக்கின்ற, குறில் எழுத்தை வைத்துத் தொடங்குகிற பொதுப்பணித் துறையை அடுத்துத்தான் நெடில் எழுத்திலே தொடங்குகிற போக்குவரத்துத் துறையை மாண்புமிகு தமிழக முதல்வரவர்கள் வைத்திருக்கிறார்களோ என்று நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்குக் கிராமப்புறங்களிலே புதிர் போடுவார்கள், "ஆண்டிக்குப் பசிப்பதேன்; ஆட்டுக்கறி கசப்பதேன்" என்று. அதற்கு ஒரே வரியிலே பதில் சொல்லுகிறபொழுது, "பிச்சையிடாததால்" என்று சொல்வார்கள். அதேபோல, "இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையிலே விபத்துக்கள் தவிர்த்ததேன், விரயங்கள் குறைந்ததேன்" என்று சொல்லுகிறபொழுது, அதற்கு ஒரு வரியிலே பதில் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், "கவனமாய் எடுக்கின்ற நடவடிக்கைகளால்" என்று சொல்லத்தக்க அளவுக்கு மிகச் சீரிய நடவடிக்கைகள் சிறப்புடன் எடுக்கப்பட்டு வருவதை யாராலும் மறுக்க முடியாது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-40

இன்றைக்குப் பேருந்துகளுக்குக் கூடு கட்டுகின்ற வகையிலே 48 கோடி ரூபாயும், டீசல் போன்றவற்றிலிருந்து சேமிக்கின்ற முறைகளிலே டீசல் தவிர்த்த ஏனைய வழிகளிலே சேமிக்கின்ற வகையிலே 14 கோடி ரூபாயும் செலவைக் குறைத்து, சேமிப்பை அதிகப்படுத்துகிற அளவுக்கு இந்தத் துறையானது சிறப்புடன் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதிலே இன்னும் பல நடவடிக்கைகள் எடுத்தால் அரசுக்கு சேமிப்பு வருவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கும் என்ற காரணத்தாலே நான் இதைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இப்போது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பயன்படுத்துகின்ற டயர்கள் தரம் குறைந்ததாக இருப்பதாகச் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது.

அது எந்த அளவுக்கு உண்மை என்று தெரியவில்லை. சியட், அப்பல்லோ போன்ற டயர்களைவிட M.R.F. போன்ற தரம் வாய்ந்த டயர்களைப் பயன்படுத்தினால் அரசுக்கு இன்னும் பலவகையிலே அது உதவியாக இருக்கும் என்று சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது.

அதேபோல இந்த body கட்டுகிற அலுமினியத் தகட்டிலிருந்து பெயிண்டுகள் வரையிலே நேரடியாகவே கொள்முதல் செய்யப்படுமானால் அதனாலே தரமான பொருட்களை வாங்குவதற்கும் வாய்ப்பாக இருக்கும்; அரசுக்கும் பல்வேறு வகைகளிலே சிக்கன நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கும் வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது. இதையெல்லாம் அரசு கவனத்தில் கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சிங்காரச் சென்னையாக சென்னையை மாற்றுவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க நம்முடைய ஆட்சி முயன்றுகொண்டு இருக்கிறது. இதிலே சென்னை மாநகரத்திலே வாகனங்கள் வெளியேற்றுகின்ற நச்சுப்புகையால்தான் பெரும்பாலும் காற்று மாசுபடுகிறது. ஆகவே மேலை நாடுகளில் இருப்பதைப்போல மின்சாரப் பேருந்துகளை (Electric Buses) இயக்குவதற்கு அரசு முன்வரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதற்குத் தண்டவாளங்கள் தேவையில்லை. நம்முடைய மின்சார இரயிலை ஓட்டுவதைப் போல, மேற்பகுதியிலே ஏணி மாதிரி வைத்து இயக்கலாம். அதிலே கூட இதற்குத் தேவைப்படுகிற மின்சாரத்தைப் பெற ஆங்காங்கே மையங்கள் அமைத்து generator மூலம் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்துகூட இயக்கலாம். குறைந்தது சென்னை மாநகரப் பகுதிகளில் மின்சார பேருந்துகளை இயக்கினால் காற்று மாசு அடைவது தவிர்க்கப்பட்டு சென்னை மாநகர மக்கள் மூச்சு விடுவதற்கும் உயிர் வாழ்வதற்கும் ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்ற காரணத்தாலே இதை அரசு கவனத்திலே கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல மேலை நாடுகளிலே வாகனங்களை வாங்குகிற போது பசுமைக் கட்டணம் (green tax) என்று வசூலிக்கிறார்கள். சுற்றுச்சூழல் என்பது இன்றைய மிக முக்கியமான பிரச்சினையாக இருந்துகொண்டிருக்கின்ற காரணத்தாலே, அந்த green tax போடுகிறார்கள். 3 லட்சம் 4 லட்சம் என்று அதற்கு மேலேயும் கொடுத்து வாகனங்களை வாங்குகிறபோது 5,000, 10,000 ரூபாய் பணம் தருவது ஒன்றும் கஷ்டமானது அல்ல. வசதி உள்ளவர்கள் தரலாம்.

அப்படிப்பட்டவர்களிடம் 5,000, 10,000 ரூபாயை பசுமைக் கட்டணம் என்று சொல்லி வசூலித்து அதன்மூலம் சுற்றுப் புறச் சூழல் பாதுகாப்புக்காக அதனைப் பயன்படுத்தலாம் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல மேலை நாடுகளில் மாசு கட்டுப்பாடு வரி (Pollution Tax) என்று வாகனங்களுக்குப் போடுகிறார்கள். இதனால் கிடைக்கிற நிதியை வைத்து அதன் மூலமாக காற்று போன்றவை மாசு அடைவதைத் தடுப்பதோடு, சாலை வழிகளில் கழிப்பிட வசதியும் செய்து தரலாம். மேலை நாட்டவர்கள் எல்லாம் வருகிறபோது நம்முடைய நாட்டிலே சாலை ஓரங்களைக்கூட கழிப்பிடங்களாகப் பயன்படுத்திக்கொண்டிருப்பதைக் கண்டு அருவருப்பு அடைகிறார்கள். ஆக அவற்றையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கும் போக்குவரத்துப் பயணிகளுக்கு வசதியாக இருப்பதற்கும் போக்குவரத்துத் திட்டங்களைச் செய்வதற்கும் அந்த நிதியைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு கழிப்பிட வசதியைச் செய்து தரலாம். அதுபோல, சென்னை மாநகரத்தில் - ஒருவர் பயன்படுத்தக்கூடிய பைபர் கிளாசிலே உருளை வடிவத்திலே அடைக்கப்பட்டுள்ள கழிப்பிடங்களை நாம் இத்தகைய நிதியிலிருந்து அமைத்துத் தரலாம். அந்தக் கழிப்பிடத்தை நிர்வகிக்கும் செலவினத்திற்கு தனியார்களை அவற்றில் விளம்பரம் செய்து கொள்ள அனுமதிப்போமானால் நகரம் அழகாக இருக்கும், பொதுமக்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும். ஆக அரசு இதையும் கவனித்து ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையிலே நஷ்டம் ஏற்படுவதாக எல்லாம் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது. இரண்டே இரண்டு செய்திகளை மட்டும் அரசு கவனத்தில் கொண்டால் போதும். head light என்று சொல்லப்படுகிற தலை விளக்கையும், wind screen glass என்று சொல்லப்படுகிற காற்றுத் தடுப்புக் கண்ணாடி இவை இரண்டையும் தரமாக நிர்ணயித்தாலே, சரியாக வைத்தாலே விபத்துக்களில் பெரும் பகுதி குறையும் என்று சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது. இப்போது தனியார் வண்டிகளில் 110 ரூபாய் கொடுத்து Halogen Bulb-களை Headlight-ல் பயன்படுத்துகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள வண்டிகளுக்கு Mico Aspa, Vijayalux போன்ற தரம் குறைந்த பல்புகளைப் பயன்படுத்துகிற காரணத்தாலே இரவு நேரங்களிலே சரியான வெளிச்சம் இல்லாததால் விபத்துகள் ஏற்பட வாய்ப்பாக இருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்டப்படுகிற காரணத்தாலே அரசு இதைக் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல தொழில்நுட்ப ஊழியர்களுடைய கவனக்குறைவான பணிகளின் காரணமாகவும் விபத்துகள் நடப்பதாக சுட்டிக் காட்டப்படுகிறது. இதைச் சரியாக நிர்வகிக்க முடியவில்லை என்று சொன்னால், தனியார் தொழிற்சாலைகளில் பராமரிப்பை மட்டும் தனியாரிடம் contract-ஆக விட்டுவிடுகிறார்கள் - அதைப்போலகூட செய்யலாம் என்று நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஒரே தூரத்திற்கு இரண்டுவிதமான கட்டணத்தை வசூலிப்பதை அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். உதாரணமாக, செஞ்சியிலிருந்து விழுப்புரத்துக்கு 37 கிலோ மீட்டருக்கு 6.75 ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் செஞ்சியிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்கு 37 கிலோ மீட்டர் தூரத்துக்கு 50 காசு அதிகமாக ஏழேகால் ரூபாய் வசூலிக்கிறார்கள். இதைக் குறைத்து, சீரமைத்து வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது mini பேருந்துகளை வழங்குகிறபோது அரசாங்கமானது ஒன்றை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும், 20 கிலோ மீட்டர் என்று வழங்குகிறார்கள். இந்த நாட்டிலே பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி சோஷலிஸப் பாதையை நோக்கி இந்த நாட்டை நடத்திச் செல்கிற முதல்வராக தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இப்போது பல சாமானியர்களை சிற்றுந்து முதலாளிகளாக ஆக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அதிலேகூட ஒரு சங்கடம். நகரத்திலுள்ளே அந்த வண்டிகள் நகரப் பகுதிகளுக்கு, வர முடியாத ஓர் அவல நிலை இப்போதிருக்கிறது. பேருந்து முதலாளிகளை மற்ற முதலாளிகள் தடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லி அதற்குத் தடையிருக்கிறது. எனவே, நகரத்திற்குள்ளே இந்த சிற்றுந்துகள் வந்து செல்கிற வகையிலே அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு ......

பிற்பகல் 12-45

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி. (குறுக்கீடு) நேரம் இல்லை, நான் ஒருமணி அளவிலே அமைச்சர் பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்தாக வேண்டும். இன்னும் மூன்று பேர் பேசியாக வேண்டும். திரு. வெங்கடசாமி, நீங்கள் பேசவில்லையென்றால் அடுத்த உறுப்பினரைக் கூப்பிட வேண்டிவரும். (குறுக்கீடு) நேரம் இல்லை, நான் ஒரு மணிக்கு அமைச்சருக்கு பதில் அளிக்க வாய்ப்புத் தந்தாக வேண்டும். திரு. சி. வேலாயுதன். (குறுக்கீடு) திரு. பி. வெங்கடசாமி.

THIRU B. VENKATASAMY: Hon. Deputy Speaker Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to say a few words on the Demands for Grants relating to Road Transport Services and Shipping for the year 1999-2000.

After the formation of 21 Transport Corporations in Tamil Nadu, the Transport Department is doing excellent work. The Department has introduced lot of new buses. But it is learnt that the loss to the Corporations would come around Rs. 300 crores. The loss should be reducecd. You must see that profit should come to this Department. The introduction of new buses is lesser when compared to last year. There is a statement in the book. Last year we have introduced hearby 491 buses this year 1827 buses. So, every year you must see that more buses are introduced. To give more facilities to the people I request you to see more buses are introduced. Then only people will be benefited. Wherever there is no possibility for the Government to operate buses, you can give it to the private operators. Why should we restrict them? If it is a loss to the Government, we can give it to the private operators so that they can run buses and at the same time people will also be benefited. I request the Government to see that this matter is carefully examined. I wish to state that actually break down of buses is also less.

Regarding inter-state bus routes, lot of new routes have been introduced for Andhra and Karnataka. I can say that at present the number of buses are not sufficient. If we want to improve the trade between Karnataka and our State, we must introduce more buses from this State to Karnataka. I have already requested the Government to introduce more buses from Hosur. For example, Hosur-Royakotta; Hosur-Krishnagiri; Hosur-Thali; Hosur-Thirumala; Hosur-Dharmasthala; Sulagiri-Bangalore; Uddapalli-Bangalore; etc. Hosur is a border area. Actually, Hosur is the Gateway. Because people coming from Chennai, Madurai, Kanyakumari, Kerala have to pass only via Hosur. Lot of people will be stranded there. Therefore, I request that more buses should be introduced from Hosur to Bangalore.

The inter-state Bus agreement should be expanded. You must introduce more buses from Hosur because Hosur is an industrially developing town. Lot of new roads have been formed. In the entire Dharmapuri District lot of tar roads have been laid after this Government came to power. Because it is a long neglected area, I request the Hon. Minister to be liberal and see that more buses are introduced.

Regarding parcel service, I have told the other day that vegetables and flowers are being exported from the places where they are produced. If necessary, you can introduce Trailor Bus so that the people will be benefited.

பிற்பகல் 12-50

I am very sorry to note that lot of accidents took place due to intoxication (gong was sounded). I will finish within a minute Sir. I request you to see that the number of accidents is reduced. Now. Auto Rickshaw metres are not proper and I request that it should be checked up. Also, the Auto drivers are charging more than the metre charge and this has to be checked up. The entry tax for other vehicles is now levied at 13% at Hosur and in Tamil Nadu Sir. It should be prevented.

Coming to the train route, it is also important. We cannot represent it in Parliament. I request that a train route from Patchakuppam to Bangalore via. Hosur, Pagaloor and Krishnagiri may be recommended from this House because lot of people are going to the industrial town Dharmapuri.

With regard to Shipping, there are lot of ports in Tamil Nadu. Why not we improve these ports in a larger way, in order to get more income to the Shipping Department? (gong was sounded). I request the Hon. Minister to see that these ports are improved. Thank you very much for giving me this opportunity, Sir.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கல்குளம், விளவங்கோடு தாலுக்காக்களைச் சேர்த்து பகுதி போக்குவரத்து வட்டார அலுவலகத்தைத் தந்திருப்பதற்காக அரசாங்கத்திற்கு முதலில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை நட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். வெளி மாநிலங்களிலிருந்து வரக்கூடிய வேன் போன்ற வாகனங்களுக்குத் தமிழகத்தில் Temporary Licence 7 நாட்களுக்கு 100 ரூபாய்தான் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால், கர்நாடகா போன்ற மாநிலங்களில் 2040 ரூபாய் இதே Temporary Licence-க்காக வசூலிக்கப்படுகிறது. எனவே, வெளி மாநிலங்களிலிருந்து வரக்கூடிய

வாகனங்களுக்கு இந்த நுழைவுக் கட்டணத்தைக் கூட்டுவதன்மூலம் ஓரளவுக்கு இந்தத் துறைக்கு வருமானம் வரக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது.

போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றக்கூடிய பொறியாளர்கள், எந்த அரசியல் கட்சியின் சார்பாகவும் சங்கங்கள் வைக்கவில்லை. எண்ணிக்கையில் குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கிட்டத்தட்ட 16 கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களை அரசாங்கம் கவனிக்கவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். எனவே, நேரம் இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் அளித்த மனுக்களை....

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதுபோல, வரியை உயர்த்தினால் அந்தத் தொகை போக்குவரத்துத் துறைக்கு மட்டுமே செல்லும். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வராது. அதாவது R.T.O. அலுவலகங்களுக்குத்தான் செல்லுமே தவிர அதாவது Regulatory bodies என்பதால் அவர்களுக்குத்தான் செல்லுமே தவிர, அதனால் நட்டத்தை ஈடுகட்ட முடியாது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த பொறியாளர்களுடைய 16 கோரிக்கைகள் கொண்ட மனுக்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுத்துவிடுகிறேன். அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று 31-3-1993 முதல் 15-11-1995 வரை ஓய்வுபெற்றுள்ள பழைய திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த ஊழியர்களுக்கு வழங்க வேண்டிய ஓய்வு ஊதியம் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை என்று வேதனைப்படுகிறார்கள். அதை அரசாங்கம் கவனத்தில்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குளச்சல் துறைமுகப் பணியை வேகப்படுத்தி செய்துதர வேண்டுமென்று வேண்டுகோள் வைக்கிறேன்.

அடுத்து சாலை விபத்து, எனக்கு முன்னால்கூட பல உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். சாலை விபத்துக்களால் அரசாங்கத்திற்கு பெரும் நிதி கொடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அதனால்கூட நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். சாதாரணமாக வாகனங்களைச் சோதனை செய்யும்போது, licence இருக்கிறதா, permit இருக்கிறதா என்று பார்ப்பதோடுகூட, அந்த வாகன ஓட்டுநர் மது அருந்தக்கூடிய

பழக்கம் உள்ளவரா, மது அருந்தியிருக்கிறாரா என்பதைக்கூட பார்த்தால், இந்த விபத்துக்களைத் தடுக்க முடியும் என்று கருதுகிறேன். இந்தச் சட்டமன்ற கூட்டத்திற்கு நான் வரும்போது 4-4-1999 அன்று விழுப்புரம் பக்கத்தில் இரண்டு லாரிகள் மோதிக் கொண்டதால் கிட்டத்தட்ட 5 மணி நேரம் நான் வந்த பேருந்தில் காத்திருக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. எனவே, licence சோதனை செய்யும்போது மது அருந்தியிருக்கிறாரா என்று பார்த்தால், இதுபோன்ற விபத்துக்களைக் குறைக்க முடியும்; உயிர் பலியைக் குறைக்க முடியும். இதுகுறித்து அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் இருந்து நாகர்கோயிலுக்கு, நாகர்கோயிலிலிருந்து சென்னைக்கு செல்லக்கூடிய தொலைதூர வாகனங்களில் இரண்டு ஓட்டுநர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களில் ஒருவரை mechanic அனுபவம் உள்ளவராகப் பார்த்துப் போட்டால் சின்னச் சின்ன பழுதுகள் வந்தால்கூட சரிபார்த்து காலதாமதம் இல்லாமல் பேருந்துகளை ஓட்டமுடியும், குறைகளை நிவர்த்தி செய்ய முடியும் என்று கருதுகிறேன்.

நாகர்கோயிலிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய பேருந்துகள்—நான் பேருந்தில்தான் வருகிறேன்—அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-3—பழைய நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகள் மிக நல்லபடியாக பராமரிக்கப்படுகின்றன. தினசரி நல்ல கூட்டம் வருகிறது. இதேபோன்று விரைவுப் பேருந்துகளையும் நன்றாக பராமரிக்கக்கூடிய பழக்கத்தை ஏற்படுத்தினால் தனியார் வாகனங்களில் செல்லக் கூடியவர்களின் எண்ணிக்கை குறையக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கும். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

பிற்பகல் 12-55

தனியார் வாகனங்களில் 36 இருக்கைகள்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். பயணக் கட்டணத்தைச் சற்று அதிகமாக வாங்குகிறார்கள். பேருந்தை service செய்து நன்றாக வைத்திருக்கிறார்கள். அதேபோன்று தொலைதூரம் செல்லக்கூடிய பேருந்துகளில் இருக்கைகளைக் குறைத்து, கால் நீட்டி உட்காரக்கூடிய வசதிகளைச் செய்து, சற்று கூடுதலாகக் கட்டணம் வாங்கினால்கூட சரியாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன்.

கன்னியாகுமரியிலிருந்து திருவனந்தபுரம்-நாகர்கோவில்-மதுரை, போன்ற பகுதிகளுக்கு 4 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. இப்போது

அவையெல்லாம் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. திருவனந்தபுரம்-பாண்டிச்சேரி பேருந்து மட்டும் ஓடுகிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து நெய்வேலிக்கு ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். எனவே, கன்னியாகுமரி-நெய்வேலி பேருந்து ஒன்றை இயக்கித் தந்து எங்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்ட மக்களுக்கு உதவுமாறு அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

என்னுடைய கோரிக்கைகளையெல்லாம் மனுவாக எழுதிக் கொடுத்துவிடுகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிவர்த்தி செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வாழிய செந்தமிழ், வாழ்க நற்றமிழர், வாழிய பாரத மணித்திருநாடு, வந்தேமாதரம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இறுதியாக திரு. பா. வேல்துரை.

திரு. பா. வேல்துரை: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு தந்த தங்களுக்கு என்னுடைய இதயபூர்வமான நன்றியை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முதலிலே இந்தத் துறையிலே செய்யப்பட்டிருக்கின்ற நல்ல காரியங்களுக்காக நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எல்லா இடங்களிலும் பகுதி மண்டல போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் பொது மக்கள் நலன் கருதி திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்காக நான் முதலில் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுபோன்று, திருநெல்வேலி மண்டல அலுவலகத்திலே ஓட்டுநர் அனுமதி கொடுப்பதற்கு சோதனைத் திடல் அமைத்திருப்பது வரவேற்பிற்குரியது. நல்ல ஓட்டுநர்களைத் தேர்ந்தெடுப்பதற்குக் கிடைத்திருக்கின்ற நல்ல வாய்ப்பாக அதை நான் கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று, mini பேருந்துகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே தென் மாவட்டங்களிலே மிகவும் குறைவாக மனுக்கள் வந்திருக்கின்றன. அதற்குக் காரணம் என்னவென்று சொன்னால், நீங்கள் கொடுத்திருக்கின்ற கிலோ மீட்டர் தூரம் போதாது என்று நான் கருதுகிறேன். அதைப் பலபேர் என்னிடத்திலே சொல்லி இருக்கிறார்கள். எனவே, தூரத்தை நீங்கள் கண்டிப்பாக [illegible] வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

D
V2ll,3'N99 ...70'2
221233

அதேபோன்று, என்னுடைய தொகுதியில், சேரன்மகாதேவியிலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு சொகுசுப் பேருந்து விடுவதற்கு நீங்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் கடந்த வாரம் சேரன்மகாதேவி சென்றிருந்தபோது, சரியாக 8 மணிக்கு சேரன்மகாதேவிக்கு outer-லே ஒரு பேருந்தில் 120 பேர் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். Break down ஆகிவிட்டது; வண்டி இடையில் நிற்கிறது. என்ன விஷயம் என்று கேட்டால் இதற்கு முன்பு வரவேண்டிய இரண்டு பேருந்துகள் வரவில்லை, அதனால் மொத்தமாக ஒரு பேருந்தில் ஏறி வந்ததால் அந்தப் பேருந்தும் போச்சு என்று சொன்னார்கள். ஆகவே, Peak hour Service-ஐ கண்டிப்பாக ஒழுங்குபடுத்த வேணடும்.

மேலும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இந்த ஆண்டு ஒரு பேருந்தாவது, எங்களுடைய தேர்வுப்படியான தடத்தில் நீங்கள் தந்தீர்களானால் கிராமப்புற மக்களுக்கு உதவியாக இருக்குமென்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோன்று, திருநெல்வேலி depot-வில் 870 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. 870 பேருந்துகளில் 160 பேருந்துகள் ஓடவில்லை, கிடப்பில் போட்டாகிவிட்டது. அதுபோல, 300 பேருந்துகள் உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் சரியான இயக்கம் இல்லாமல் இருக்கின்றன. ஆக மொத்தத்தில் 860 பேருந்துகளில் 460 பேருந்துகள் ஓடவில்லை. ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் 300 பேருந்துகள் நகரப் பேருந்துகள், கிராமச் சாலைகளை இணைக்கும் பேருந்துகள். ஆகவே, கிராமங்களை இணைக்கும் பேருந்துகள் மோசமான நிலையில் இருப்பதால் ஒரு நாள் போகின்றன, ஒரு நாள் போவதில்லை. இந்தப் பேருந்துகளை மக்கள் நம்புவதில்லை. இந்தப் பேருந்துகளை நம்பாததால் Van பிடித்துப் போகிறார்கள். இதனால், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதலாக நஷ்டம் அடைகின்ற ஒரு வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே, உடனடியாக நஷ்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்ற அந்தப் போக்குவரத்தை—இப்போது பிராந்தி கடை, அது இதுவெல்லாம் ஏலம் விடுகிறோம், அந்தமாதிரி இந்த route-யும்—ஏலம் விட்டு அரசுக்கு வருகின்ற நஷ்டத்தை ஈடு செய்யலாம். இந்தமாதிரி ஒரு நடைமுறையை நீங்கள் உருவாக்கலாம். அதிலே தொழிலாளர் பிரச்சினை வந்தால் புறநகரப் பேருந்துகளை நாமே இயக்கலாம். அதனால் நஷ்டத்தில் இயக்குகின்ற பேருந்துகளை தனியாருக்கு ஏலம் முறையிலே விட்டால் கொஞ்சம் பிரயோஜனமாக இருக்கும். அதற்கு ஒரு குழுவைப் போட்டு ஏதாவது ஒரு நல்ல

முடிவை எடுத்து அந்தப் போக்குவரத்தை மேன்மைப்படுத்துவதற்கு ஒரு ஏற்பாட்டை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து பெரும் நஷ்டம் ஆவதற்குக் காரணம் சாலைகள் பராமரிப்பு ஒரு முக்கியமான விஷயம்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு த.மா.கா. உறுப்பினர் அவர்கள் இந்த bus route எல்லாம், நஷ்டம் அடைவதால் ஏலம் போட்டுவிடலாம் என்று சொல்கிறார்கள். ஒரு அபாயகரமான ஆலோசனையை மாநில அரசுக்கு அவர் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மாநில அரசும், மாநில அன்மச்சரும் அதை அவ்வளவு serious ஆக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம் என்பதை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாகத் தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, இப்படி முழுமையாக தனியார் மயத்திற்கே விட்டு விட வேண்டும் என்பதுதான் த.மா.கா.-வின் கொள்கையா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-00

திரு. ஆர். சொக்கர்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எந்த விஷயத்தையும் தெளிவாகப் புரிந்துகொள்ளக்கூடிய சுப்பராயன் அவர்கள் இதை மட்டும் ஏன் முழுமையாகப் புரிந்துகொள்ளவில்லை என்பது எனக்கு வருத்தமாக இருக்கிறது. அரசு நடத்தக்கூடிய பேருந்துகளில் 20 சதவீதம் லாபத்தில் நடக்கின்றது. 20 சதவீதம் லாபமும் இல்லை, நஷ்டமும் இல்லை. அவற்றை அரசே நடத்தட்டும். மீதமுள்ள 60 சதவீத பேருந்துகளால் இந்த அரசுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 500 கோடி ரூபாய் இழப்பு ஏற்படுகின்றது. அந்த 500 கோடி ரூபாயை 6 கோடி ஏழை எளிய மக்களும்தான் வரியாகச் செலுத்துகின்றார்கள். ஆகவே, நஷ்டத்திலே இயங்கக்கூடிய அந்த bus route-களை மட்டும் பொது ஏலத்தில் விட்டு அரசுக்கு வரக்கூடிய நஷ்டத்தைக் குறைக்க வேண்டும் என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்து; தமிழ் மாநில காங்கிரஸினுடைய கொள்கை.

***மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** தலைவர் அவர்களே, கொள்கை வேறுபாடுபற்றி நான் விளக்கம் அளிக்க விரும்பவில்லை. ஆனால், நஷ்டத்தில் இயங்கக்கூடிய பேருந்து வழித்தடங்களை ஏலத்தில் விடலாம் என்று சொல்கின்றார்கள். தலைப்பு கட்டி போட்டு ஏலம் விட்டால், யாரும் வரமாட்டார்கள் முதலில்; நஷ்டத்திலே இயங்கக்கூடிய வழித்தடங்களை எடுக்க வாரீர், வாரீர், என்றால்,

எல்லோரும் ஓடுவார்களே தவிர (சிரிப்பு) அதை எடுப்பதற்கு யாரும் வரமாட்டார்கள்; இது ஒன்று. இரண்டாவது, கடந்தகால ஆட்சியில்..... திரு. சொக்கர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும்—நஷ்டத்தில் அல்ல, இலாபத்திலே இயங்கக்கூடிய வழித்தடங்களை எல்லாம் தனியார் முதலாளிகளுக்குக் கொடுத்து அதற்கு ஒரு தனிச் சட்டமே கொண்டு வந்து, விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டு இந்த அவையிலே நிறைவேற்றப்பட்டது. அதை இந்த அரசு வந்த பிறகுதான், மறுபடியும் மாற்றி அமைத்து, அந்தப் பெரிய ஊழலைத் தடுத்து நிறுத்தியது, சொக்கர் அவர்களுக்குத் தெரியும். எனவே, இருவருக்கும் பொதுவாக நான் சொல்கின்றேன்; தனியார் பேருந்துகளையும் அறவே ஒழித்துவிட முடியாது. ஆனால், ஏற்கெனவே இந்த அரசு எடுத்த தேசியமயக் கொள்கையின்படி உருவாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக நடைபெறுகின்ற bus-களையும் விட்டுவிட இயலாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. பா. வேல்துரை: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் நல்ல விளக்கத்தைச் சொன்னதற்கு நன்றியைக் கூறிக்கொள்கிறேன். நான் சொல்ல வருவது, மேற்கு வங்கத்தில் அப்படிச் செய்து இருக்கிறார்கள். அந்த முறையைப் பின்பற்றலாம். இங்கு இப்படியே தொடர்ந்து நஷ்டம் ஆகிக்கொண்டே போனால்....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தவறான தகவலைத் தருகிறார்கள்; மேற்கு வங்கத்தில் ஏலம் விட்டு, அப்படிச் செய்ததாக இதுவரையில் பத்திரிகையிலேகூட செய்தி இல்லை. ஆனால், ஒரு தவறான தகவலை அவைக்கு உறுப்பினர் தருகிறார் என்பதைத் தங்கள் கவனத்திற்கு கொண்டுவருகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பா. வேல்துரை முடித்துவிடட்டும். (குறுக்கீடுகள்) நேரம் இல்லை. ஒவ்வொருவரும் கேட்டுக்கொண்டு இருப்பதால் விவாதம் எங்கோ போய்க் கொண்டு இருக்கிறது. (குறுக்கீடுகள்) திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாதுத் துறையை தனியாருக்கு தாரை வார்த்தோம் என்று சான்னால், பொதுவாக தனியார் துறையினுடைய கட்டண வீதம் ன்பது உயர்ந்து கொண்டே போகும்; அது மிகப் பெரிய பாதிப்பை ருவாக்கும். அதைத் தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் ஏற்றுக்கொள்கிறதா ன்று நான் தங்கள் மூலமாக தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ஆர். சொக்கர்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, ட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில் அரசுதான் நிர்ணயம் செய்கின்றது. னியார் துறைகளுக்கும் அதே கட்டணம்தான்; அரசுக்கும் அதே ட்டணம்தான். ஆகவே, கட்டணம் ஒரே கட்டணமாக இருக்கும் பாது, தனியார் இலாபத்திலே இயங்குகிறார்கள்; அரசுக்கு சில oute-களில் மட்டும் நஷ்டம் வருகிறது. அதற்குக் காரணம் ன்னவென்றால், அதிகமான மக்கள் வராத இடங்களிலும்கூட க்களுடைய நன்மையைக் கருதி, அந்த இடங்களில் பேருந்துகளை யக்க வேண்டி இருக்கிறது; அதனால்தான் நஷ்டம் வருகின்றது. னால் அந்த இடத்திலும்கூட, 60 சதவீத்தில் சுமார் 30 சதவீதம் வரை தனியார் நடத்தினால் இலாபத்தில் இயக்கக்கூடும். ஆகவே, அரசும் இயக்க வேண்டும்; தனியாரும் இயக்க வேண்டும். நஷ்டம் வரக்கூடிய route-களை மட்டும் தனியாருக்கு விடலாமா என்று ரிசீலித்தால், அரசுக்கு வரக்கூடிய 500 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தைத் தவிர்க்க இயலும் என்ற காரணத்தினால் சொல்லுகின்றோமேயொழிய தனியாருக்கு அனைத்தையும் கொடுத்துவிட வேண்டும் என்பது ங்களுடைய நோக்கமே அல்ல.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, திரு. சொக்கர் அவர்கள் ஓர் உண்மையை மறைமுகமாகவோ நேரடியாகவோ இங்கே வெளிப்படுத்தி இருக்கின்றார்கள். நஷ்டம் ஆகக்கூடிய வழித்தடங்களைத் தனியாருக்குக் கொடுத்தால், அவர்கள் சமாளித்துவிடுவார்கள் என்பதற்கு என்ன காரணம் என்றால், தொழிலாளர்களுக்குத் தருகின்ற சம்பளம்—அதுதான் மிக முக்கியமான காரணம்; அவர்கள் கூறுவதுபோல, பழனிசாமி கூறுவதுபோல bus ticket கட்டணம் அல்ல. ஏனென்றால் அரசு விதிக்கின்ற அதே கட்டணத்தைத்தான் தனியாரும் விதிக்கின்றார்கள். அது எல்லோருக்கும் தெரிந்த உண்மை ஆகும். ஆகவே, அவர்கள் அதிலே வேலை செய்கின்றவர்களுக்குத் தருகின்ற சம்பளம்—குறைவாக இருக்கின்ற

காரணத்தினாலும், இன்னும் அதிலே வேலை செய்கின்றவர்கள் அதிக பொறுப்புணர்ச்சியோடு பணியாற்றுகின்ற காரணத்தினாலும், நஷ்டம் வராமல் பாதுகாக்கப்படுகிறது என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். திரு. சுப்பராயன் அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்; அந்தப் பொறுப்புணர்ச்சி போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கின்ற நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கும் வருமேயானால், தனியார் போக்குவரத்து என்பதை இந்த அரசு கனவிலேகூட சிந்திக்காது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பா. வேல்துரை. (குறுக்கீடுகள்) இப்படி ஒவ்வொருவரும் எழுந்துகொண்டு இருந்தால் எப்படி? அவருடைய நேரத்தை அபகரிக்காதீர்கள்; உட்காருங்கள். (குறுக்கீடு) நேரம் ஆகிவிட்டது. அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்ல வேண்டும். (குறுக்கீடு) திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு முக்கியமான விஷயம். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதில் நான் நூற்றுக்கு நூறு சதவீதம் உடன்படுகிறேன். தொழிலாளர்கள் மிகுந்த பொறுப்புணர்ச்சியோடுதான் பணியாற்ற வேண்டும்; தங்களுடைய கடமையைச் செவ்வனே செய்ய வேண்டும் என்பதில் மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் முன்மொழிந்ததை நான் வழிமொழிகிறேன். ஆனால் நம்முடைய த.மா.கா. உறுப்பினர் சொன்னதற்காக ஒரு விஷயத்தைச் சொல்கிறேன். அவர்கள் எனக்குப் பதில் அளிக்க வேண்டும். அவர்கள் நேசிப்பதாகச் சொல்கிற மறைந்த, ஆனால் மறக்க முடியாத மகத்தான மனிதரான ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் வலியுறுத்திய விஷயங்களைத்தான் நான் இங்கே வலியுறுத்துகிறேன். நேருவின் படத்தை வைத்துக்கொண்டு அவர் சொல்லிக் கொடுத்த பாடத்தை கைவிட்டுவிடக்கூடாது. அவர் பொதுத் துறையை வலுப்படுத்தச் சொன்னார். தற்சார்பு வலிமை அடைய வேண்டுமென்று சொன்னார். அவற்றையெல்லாம் கைவிட்டுவிட்டு, இவர்கள் இப்படிப் பேசுகிறார்களே என்று வருந்துவதைத்தவிர வேறு என்ன செய்ய முடியும்?

பிற்பகல் 1-05

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சொக்கர்.

திரு. ஆர். சொக்கர்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் பேசுகிறபோது எங்களை இழுக்காமல் விட்டுவிட்டு, அவருடைய கருத்தைச் சொன்னால் நாங்கள் பதில் சொல்ல வேண்டிய தேவையே இருக்காது. எல்லாவற்றையும் அரசே நடத்தி, நஷ்டத்தில் நடத்தி, வரிப் பணத்தை முழுவதும் பாழாக்குங்கள் என்று நேரு எந்தக் காலத்திலும் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன், நீங்கள் உட்காருங்கள். அவர்களைக் குறிப்பிட்டுப் பேசியதால் அதற்குப் பதில் சொன்னார்கள். நீங்கள் உட்காருங்கள். திரு. பா. வேல்துரை, சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. பா. வேல்துரை: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் தனியாருக்கு கொடுத்து விடுங்கள் என்று முடிவெடுக்கச் சொல்லவில்லை. அதை ஆய்வு செய்து, நல்ல முடிவை, அரசுக்கு நஷ்டம் வராமல், லாபம் வரக்கூடிய ஒரு வழியைக் காண வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் சொன்னேன். அந்த வகையில் நீங்கள் ஒரு நல்ல முடிவைக் காண வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தற்போது பேருந்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்குவதால், பேருந்துக்குள்ளே மழையின்போது குடை பிடிப்பது, வெய்யில் வந்தால் துண்டை தலையில் போட்டுக்கொள்வது போன்றவை நிகழ்கின்றன. ஒரு தடத்தில் போகிற பேருந்தில் இருந்து நடுக்காட்டில் இறக்கிவிட்டால், குழந்தைகளை வைத்துக்கொண்டு எங்கே போவார்கள்? வெய்யிலில், 4, 5 கிலோமீட்டர் தூரம் நடந்து போக முடியுமா? 1 பேருந்துதான் அந்தத் தடத்தில் ஓடும். இப்படிப்பட்ட மோசமான நிலையில் பேருந்து போவதைவிட, நாம் வேறு ஏதாவது ஒரு வழியைச் செய்தால் நல்லதுதானே? இதற்காக மக்களைக் கஷ்டப்படுத்த முடியுமா? ஆகவே முதல்வர் அவர்கள் இதில் தலையிட்டு, நிச்சயமாக ஒரு சரியான முடிவை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்து மக்களை 20 ஆம் நூற்றாண்டிலேயிருந்து 21 ஆம் நூற்றாண்டிற்கு அழைத்துச் செல்கிற நிதிநிலை அறிக்கையை மட்டுமின்றி 2-வது Millennium என்பதிலிருந்து

3-வது millennium என்பதற்கு அழைத்துச் செல்கிற வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க நிதிநிலை அறிக்கையைப் படைத்து, தமிழகத்து வரலாற்றில் நிலையான இடத்தைப் பெற்றிருக்கின்ற எங்களுடைய குடும்பத் தலைவர், தமிழக முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்களை வணங்கி போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அளித்திருக்கிற கருத்துகளுக்கு என்னுடைய பதிலை இங்கே தொடங்குகிறேன்.

பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே 13 உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துகளை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், இது எந்த அளவுக்கு முக்கியமானது என்பதை அனைத்து உறுப்பினர்களுமே நன்கு உணர்ந்து எடுத்துக்காட்டி இருக்கிறார்கள். 186 இலட்சம் மக்கள் தினந்தோறும் இந்தப் பேருந்துகளின் மூலம் பயணம் செய்கிறார்கள். ஒரு நாளைக்கு 63 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இந்தப் போக்குவரத்து பேருந்துகள் பயணிக்கின்றன.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்றபோது 15,857 பேருந்துகள்தான் இருந்தன. இப்போது 17,054 பேருந்துகளாக இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் வளர்ச்சி பெற்றிருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த 2½ ஆண்டுகளில் தமிழக முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் இந்தத் துறையின் மீது காட்டிய அக்கறையின் காரணமாக, பல்வேறு புதிய பேருந்துகள் மாற்றப்பட்டது மட்டுமின்றி, 1126 புதிய வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துத் துறையின் வரலாற்றிலேயே இதுவரை இல்லாத அளவுக்கு, பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இவையெல்லாம் இந்த 2½ ஆண்டுகளில், இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, இந்தத் துறையில் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் நட்டம் ஏற்படும் என்றாலும் அதையும் பொருட்படுத்தாது, பொது மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும்; கிராமப்புறத்து மக்களுக்கு பேருந்து வசதியைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற கழகத் தலைவர் கலைஞருடைய எண்ணத்திற்காக உருவாக்கப்பட்ட, செயல்படுத்தப்பட்ட திட்டங்கள் என நடுநிலையாளர்கள் பாராட்டுகிறார்கள்.

அதேநேரத்தில், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் சுட்டிக் காட்டியதைப்போல கடந்த காலங்களில் போக்குவரத்துத் துறை என்பது ஊழலின் உறைவிடமாக இருந்தது என்பது மறுக்க முடியாத உண்மை. கூடு கட்டுவதிலே ஏற்பட்ட ஊழல், உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதிலே நடைபெற்ற ஊழல், பயணச் சீட்டுகள் அச்சடிப்பதிலே நடைபெற்ற

ஊழல் ஆகிய இந்த ஊழல்கள் எல்லாம் நாட்டு மக்கள் நன்கு அறிந்தவை. இன்றும் நீதிமன்றத்திலே தொடர்புடைய அதிகாரிகளும், அமைச்சர்களும் விசாரணைக்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருப்பதையும் நீங்கள் நன்கு அறிவீர்கள். இந்தத் துறையின் மூலமாக கடந்த காலங்களில் ஏற்பட்ட இந்த இழப்புகளையெல்லாம் சீர்செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு கொள்முதல் கொள்கையை உருவாக்கியது.

பிற்பகல் 1-10

இங்கே மாண்புமிகு சந்தானம் போன்ற உறுப்பினர்கள் கடந்த காலங்களில் உதிரி பாகங்கள் வாங்கப்பட்டதிலே தவறு நடைபெற்றதே, அதைத் திருத்தினீர்களா என்று கேட்டார்கள். அதற்காக ஒரு உயர்மட்டக் குழு உருவாக்கப்பட்டு உதிரி பாகங்கள் வாங்குகிறபோது, அவற்றை யார் தயாரிக்கிறார்களோ அவர்களிடமிருந்துதான் வாங்கவேண்டுமென்று முதற்கட்டமாக வலியுறுத்தப்பட்டது. அப்படி அவர்கள் கொடுக்காத நேரத்தில் ஒப்பந்தங்கள் மூலம் பெறலாம் என்றும் வலியுறுத்தப்பட்டது. இந்த இரண்டும் இல்லாத நேரத்தில் மூன்றாவதாக இங்கே மாண்புமிகு தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல A.S.R.T. Contract Rate உள்ளவர்களிடமிருந்துதான் வாங்கலாம். இந்த மூன்று பேர்களிடமிருந்துதான் வாங்கமுடியுமே தவிர, மற்றபடி Agent-கள் மூலமாகவோ, broker-கள் மூலமாகவோ வாங்கக் கூடாது என்று இந்த அரசு நிர்ணயித்ததன் விளைவாகத்தான் இங்கே கூடு கட்டுவதிலே ஏற்பட்ட மிச்சம், உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதிலே ஏற்பட்ட மிச்சம், ticket அடித்ததிலே ஏற்பட்ட மிச்சம் ஆகியவையெல்லாம் உள்ளன. இந்த உதிரி பாகங்களை வாங்குவதிலே மட்டும், உதாரணமாக முன்பு கிட்டதட்ட 50 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வாங்கப்பட்ட spring, 30 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு வாங்கப்பட்டது. இவையெல்லாம் விலை குறைவினால் அல்ல. இந்த அரசு எடுத்த நல்ல நடவடிக்கையின் மூலமாக ஏற்பட்ட மிச்சங்கள். ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கேட்கலாம், இவ்வளவு சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுத்தாலும்கூட, இவ்வளவு ஊழல்கள் தவிர்க்கப்பட்டாலும்கூட, இந்த ஆண்டு கிட்டத்தட்ட 350 கோடி ரூபாய் இழப்பு வரும் என்றும் ரொக்க இழப்பு 175 கோடி ரூபாய் வரும் என்றும் கணக்குக் காட்டப்பட்டிருக்கிறதே ஏன் என்ற கேள்வி எழுவது நியாயமாகத் தோன்றும். இந்தத் துறையின் மூலமாக இவ்வளவு

நடவடிக்கைகளை எடுத்தாலும்கூட, இந்த நட்டம் ஏற்படுவதற்கான காரணங்களை நான் இங்கே தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட Bonus ஒவ்வோர் ஆண்டும் அதிகரித்து வந்ததை நீங்கள் அறிவீர்கள். இதிலே புதிதாக இயக்கப்பட்ட வழித்தடங்கள்—இதுவரை எப்போதும்—ஓரே ஆண்டில்—500க்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டதில்லை. ஆனால் 1,126 வழித்தடங்களை இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். இந்த 1,126 வழித்தடங்களிலே கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் வழித்தடங்கள் Uneconomic routes என்று சொல்லக்கூடிய, நட்டத்திலே இயங்குகிற வழித்தடங்கள்தான். பல உறுப்பினர்கள் கேட்டார்கள், நட்டத்திலே இயக்குகிறீர்களே, தனியாரிடத்திலே விட்டுவிடக் கூடாதா என்று. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அருள்கூர்ந்து எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். இந்தப் பொதுத் துறையை முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் தன்னுடைய செல்லப் பிள்ளையாக உருவாக்கியதன் காரணமே, இந்தத் துறையின் மூலமாக இலாபம் ஈட்டவேண்டுமென்ற நோக்கத்தால் அல்ல. கிராமப்புறத்து ஏழை எளிய மக்கள் போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெறவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் இந்த தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை கலைஞர் அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள் என்பது மறுக்க முடியாத உண்மை. (மேசையை தட்டும் ஒலி) அந்த எண்ணத்தோடுதான் கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதிகள் கொடுக்கப்பட்டன.

கடந்த கால ஆட்சியிலே நட்டம் என்று சொல்லி பல பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டன. இது பல உறுப்பினர்களுக்கும் தெரியும். எங்கள் தொகுதியில் ஓடிய பேருந்துகளெல்லாம் நிறுத்தப்பட்டு விட்டன, அவற்றை நீங்கள் இயக்கவேண்டுமென்று நீங்களே கேட்டுக் கொண்டீர்கள். அந்த அடிப்படையிலே, நிறுத்தப்பட்ட அத்தனை பேருந்துகளையும் இயக்கியதையும் நீங்கள் அறிவீர்கள். ஆக இதுபோன்று, நட்டத்திலே இயங்கி நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை மீண்டும் இயக்கியதன் விளைவாகவும், தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த bonus அதிகரித்ததன் மூலமாகவும், அதைவிட இந்த ஆண்டு உருவாக்கப்பட்ட Settlement—127 கோடி ரூபாய் ஓர் ஆண்டுக்கு அதிகமாக வருகிற அந்தச் சூழ்நிலையில்தான் இவ்வளவு சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுத்தும்கூட, இந்த நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நடுநிலையோடு சிந்திப்பவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள முடியும்.

அதுமட்டுமல்ல, 1993 லேதான் பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு 1997 லே உயர்த்தப்பட்டது. ஒவ்வோர் ஆண்டும் ஒரு பைசா என்ற அளவிலே உயர்த்தப்பட்டிருக்குமானால் இந்தக் கடன் சுமைகூட போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டு இருக்காது. இந்த அரசு 1996 லே பொறுப்பேற்ற போது சுமார் 250 கோடி ரூபாய் இழப்பும், ரொக்க இழப்பு 75 கோடி ரூபாயுமாக இருந்தது. இப்படி மொத்த இழப்பு இருந்தாலும், வாங்கிய கடன் அதிகமாக இருந்தது. கடனுக்குக் கட்ட வேண்டிய வட்டியே 1996-97 லிருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மீது சுமத்தப்பட்ட பெரும் சுமையாக இருந்தது. ஆக, வட்டியே நட்டத்தை அதிகமாக்கியது என்பதை உறுப்பினர்கள் உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும். அந்த வட்டித் தொகையை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் பல காலகட்டங்களில் நிதியுதவி மூலமாகச் சரிசெய்து கொடுத்தாலும்கூட, கடன் சுமை என்பது அப்படியேதான் இருக்கிறது. இந்த ஆண்டு வட்டியை வேண்டுமானால் அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டாலும், கடன் அப்படியே இருக்கிற காரணத்தால், ஆண்டுக்காண்டு வட்டிச் சுமை அதிகரித்துக் கொண்டே இருப்பதன் விளைவாக, இந்த நட்டங்கள் அதிகரித்துக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே இந்தத் துறையிலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற நட்டம் என்பது கிராமப்புறங்களுக்கு அதிகப் பேருந்துகள் விட்டதன் மூலமாகவும், தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை ஏற்று, ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் மூலமாக 127 கோடி ரூபாயைக் கொடுத்ததன் விளைவாகவும் ஏற்பட்டிருக்கின்ற நட்டமே தவிர இதில் ஏற்பட்டிருக்கின்ற நிர்வாகக் கோளாறுகளால் அல்ல என்பதை நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அங்கொன்றும், இங்கொன்றுமாக சில தவறுகள் நடக்கலாம். நான் இல்லை என்று சொல்வதற்குத் தயாராக இல்லை. ஆனால், அவை இந்த அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுமேயானால் நிச்சயமாக, உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை மட்டும் நான் உறுதியோடு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-15

உயர்மட்டக் குழுவிலே தலைமைச் செயலாளர் அவர்களும், நிதித் துறைச் செயலாளர் அவர்களும், போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர் அவர்களும், நானும் சேர்ந்துதான் எந்தெந்தப் பொருட்களை எங்கே வாங்க வேண்டுமென்று நிர்ணயித்து நாங்கள் அந்தப் பட்டியலைக் கொடுக்கிறோம். இதிலே, கடந்த காலங்களில் இருந்ததைவிட 30 சதவிகிதம், 40 சதவிகிதம் என்ற அளவில் எல்லாப் பொருட்களுமே

விலை குறைந்து, அதாவது கூடுமானவரையில் 75 சதவிகித பொருட்களுடைய விலைகள் குறைந்து இருக்கின்றன; டீசல் போன்ற பொருட்களைத் தவிர. பல்வேறு பொருட்களின் விலை குறைவானதன் காரணமாகத்தான் இந்தச் சிக்கன நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வது எங்களுக்கு எளிதாக இருந்தது.

அதுமட்டுமின்றி, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டிருக்கின்ற பிரச்சினைகளை எல்லாம் நீங்கள் அறிவீர்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கணேசன் அவர்கள் சென்றமுறை மிகவும் சூடாக இருந்தது, இப்போது சூடாக இல்லை என்றுகூடச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதனால்தான் நான், டீ, காபி கொடுக்க வேண்டாம் என்று சொல்லி, ஐஸ் கிரீமாகக் கொடுத்து வெய்யில் காலத்தில் கொஞ்சம் (குறுக்கீடு) இல்லையென்றால்கூட நான் தனியாகக் கொடுத்துவிடுகிறேன்—அவர்கள் சென்றமுறை பேசுகின்றபோது அரசு ஊழியர்களைப்போல தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று தன்னுடைய கோரிக்கைகளை எடுத்து வைத்தார்கள். இன்று அவர்களே பாராட்டுகின்ற அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் கேட்ட கோரிக்கைகளை எல்லாம் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், கழகத் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள்மீது கொண்டிருக்கின்ற அக்கறையை இன்று தொழிலாளர்கள் புரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்த உணர்வோடுதான் அவர்கள் எந்த அளவுக்கு வேகமாகப் போராடினார்களோ அவற்றை எல்லாம் இன்று நிறுத்தி வைத்துள்ளார்கள். அவர்கள் கேட்டதற்கு மேலாகவே அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வுகள் கொடுக்கப்பட்டன. கிட்டத்தட்ட 500 ரூபாய் முதல் இரண்டாயிரம் ரூபாய் வரை ஊதிய உயர்வு கொடுக்கப்பட்டது. இதுவரையில் 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஊதிய ஒப்பந்தங்கள் ஏற்பட்டாலும்கூட, இதுவரையில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தங்களில் எல்லாம் எந்த ஓர் ஆண்டும் சென்ற ஊதிய ஒப்பந்தத்தைவிட அடுத்த ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் 300 ரூபாய்க்கு மேல் அதிகம் பெற்றது கிடையாது. ஆனால் புதிய ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் 500 ரூபாய் முதல் 2,000 ரூபாய் வரை ஊதிய உயர்வு பெற்று அவர்கள் மகிழ்ச்சியோடு இருக்கிறார்கள் என்பதுதான் வெள்ளிடை மலை.

அதுமட்டுமல்ல, அவர்கள் முக்கியமாக வைத்த கோரிக்கை, அரசு ஊழியர்களைப்போல் எங்களுக்கும் ஓய்வூதியத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்பதாகும். அதையும் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டு

அதற்கான ஏற்பாடுகளையும் செய்திருக்கிறது. அதேநேரத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்ற அதிகாரிகளுக்குக் கொடுப்பதைப்போல அதிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கும் விடுப்பு அளிக்கவேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்தார்கள். அதையும் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டு அவர்களுக்கு விருப்ப அடிப்படையில் அந்த விடுப்பையும் வழங்கியிருக்கிறது. அகவிலைப் படியை, அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுப்பது போல அதிகரித்துக் கொடுத்திருக்கிறது.

இதுவரை ஏற்பட்ட ஒப்பந்தங்களிலே எல்லாம் மூப்பு அடைந்தவர்களுக்கு (seniors), எந்தவித பணப் பயனும் கிடைக்கவில்லை என்று அவர்கள் வைத்த கோரிக்கையை ஏற்று முதல் முறையாக, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு, மூப்பின் அடிப்படையில் அவர்களுடைய ஊதியம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது, இது 1998-ஆம் ஆண்டு கலைஞர் உருவாக்கிய அரசினுடைய ஒப்பந்தத்தில்தான் என்பதை பெருமையோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதன் மூலமாக மூத்த, மூப்படைந்த பணியாளர்கள் அதிக ஊதிய உயர்வைப் பெற்றிருக்கிறார்கள்.

அதுமட்டுமின்றி, விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு 10 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து விபத்து இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அவர்களுடைய ஊதிய உயர்விலே ஒரு increment கொடுப்பது என்று முடிவெடுத்து அதையும் இந்த settlement-லே இந்த அரசு நிறைவேற்றியிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர் நலனிலும் அக்கறை கொண்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய நிதிநிலையையும் சீர்தூக்கிப் பார்த்து, பொதுமக்களுடைய வேண்டுதல்களையும் ஏற்று, ஒன்றுக்கொன்று முரண்பாடுடைய கருத்துகளை எல்லாம் ஓரளவுக்கு எடுத்துச்சொல்ல வேண்டிய அவசியமும், பொறுப்பும், கட்டாயமும் இருக்கின்ற கட்டத்தில்தான் இந்தத் துறை செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவேதான், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் பேசுகின்றபோது பல்வேறு பேருந்துகளை நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டும், கிராமப்புறங்களுக்குப் பேருந்துகளைக் கேட்கின்றபோது நல்ல பேருந்துகள் வேண்டும், புதிய பேருந்துகள் வேண்டும் என்று கேட்கின்றபோதெல்லாம் நான் மற்ற மாநிலங்களைப் போலே இங்கேயும் ஓரளவுக்காவது பேருந்துக் கட்டணங்களை மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அவ்வப்போது வைத்துக் கொண்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-20

குறிப்பாக, மற்ற மாநிலங்களில், ஆந்திரப்பிரதேசத்தில் சாதாரண பேருந்துக்கு, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 24 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. சொகுசுப் பேருந்துக்கு 34 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. அதி சொகுசுப் பேருந்துக்கு 39 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. அதேபோல கர்நாடக மாநிலத்தில் சாதாரணப் பேருந்துக்கு, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 21 பைசா என்றும், சொகுசுப் பேருந்துக்கு 30.5 பைசா என்றும், அதி சொகுசுப் பேருந்துக்கு 37 பைசா என்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. கேரள மாநிலத்தில் சாதாரண பேருந்துக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 22 பைசா என்றும், சொகுசுப் பேருந்துக்கு 29 பைசா என்றும், அதி சொகுசுப் பேருந்துக்கு 34 பைசா என்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. தமிழகத்தில் மட்டும்தான்—மற்ற மாநிலங்களில் சாதாரணப் பேருந்துக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 21 பைசா, 22 பைசா, 24 பைசா என்று வசூலிக்கப்படுகிறபோது. நம்முடைய மாநிலத்தில் மட்டும்தான்— 18 பைசா ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ,இப்போது வசூலிக்கப்படுகிறது. மற்ற மாநிலங்களில் இவ்வளவு அதிகமாக வசூலித்தும்கூட, அங்கே நஷ்டம் இல்லாமல் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றனவா என்று சொன்னால், அங்கேயும் நஷ்டத்திலேதான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், 21 பைசாகூட வேண்டாம், 20 பைசா என்று வசூலித்தாலே நிச்சயமாக நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில், மற்ற மாநிலங்களைவிட—குறைவாக 20 பைசா கட்டணம் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டுவிட்டால்கூட—நட்டம் இல்லாமல் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இயக்கக்கூடிய ஒரு திறமை வாய்ந்த போக்குவரத்துத் துறைதான் இங்கே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நான் அப்படிச் சொல்கின்ற காரணத்தால் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்பதல்ல. அதுகுறித்து அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களும், முதல்வர் அவர்களோடு கலந்து பேசி, வருகின்ற காலங்களில் ஒரு முடிவு செய்தால் இந்தத் துறையினுடைய வளர்ச்சிக்கு, நீங்கள் கேட்கின்ற கோரிக்கைகளையெல்லாம் நிறைவேற்றிக் கொடுப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக அமையும். அதை ஒரு அரசியல் பிரச்சினையாக மாற்றாமல் எல்லாத் தலைவர்களும் ஒன்றுகூடி இந்தப் பிரச்சினையில் ஓரளவிற்கு திறந்த மனதோடு நாம் பேசி, இதிலே நாம் ஒரு முடிவு எடுத்தால், வருங்காலங்களிலே உங்களுடைய கோரிக்கைகளை, அதாவது நீங்கள் கேட்கிற புதிய பேருந்துகள், சொகுசுப் பேருந்துகள், புதிய வழித்தடங்கள்—இவற்றையெல்லாம்

நிறைவேற்றிக் கொடுப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். என்னிடம் தனியாகப் பேசுகின்றபோது, எல்லா உறுப்பினர்களும் அப்படித்தான் சொல்கிறார்கள். 'ஏன் sir, நான்கு பைசா ஏற்றிவிட்டுத்தான் போங்களேன்' என்று 100-க்குத் 90 உறுப்பினர்கள் சொல்கிறார்கள். 'ஏற்றினாலும் பரவாயில்லை, கொடுங்கள்' என்று சொல்கிறீர்கள். ஆனால், சட்டமன்றத்திலே பேசும்போது, யாருமே அதைப்பற்றிப் பேசாமல் எங்களுக்கு வேண்டும் என்றுதான் பேசுகின்றார்கள். சில நேரங்களில், வெளியிலே, மேடைகளிலேகூட பேசாமல், அதை ஒரு அரசியல் ஆக்காமல் இந்தத் துறையினுடைய வளர்ச்சிக்காக, பொதுத் துறையினுடைய நன்மையைக் கருத்தில் கொண்டிருப்பவர்கள், இந்த எண்ணத்தோடு செயல்பட்டால் நிச்சயமாக இந்தத் துறையினுடைய வளர்ச்சிக்கு நீங்களெல்லாம் வழி வகுத்ததாக அமையும் என்ற வேண்டுகோளை நான் இங்கே வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, சிறிய பேருந்துகள். இது மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுடைய brain child. கிராமப்புறத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கவும், அதேநேரத்தில் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளுக்கு எந்தவிதமான சேதமும் வந்து விடக்கூடாது என்ற எண்ணத்தோடும்தான் சிறிய பேருந்துத் திட்டத்தை அறிவித்தார்கள். இது 20 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு, பேருந்துகளே இல்லாத வழித்தடங்களில், 4 கிலோ மீட்டருக்கு பேருந்துகள் இயங்குகின்ற தடத்திலே சென்று, 16 கிலோ மீட்டருக்கு பேருந்து இல்லாத வழித்தடங்களிலே செல்லலாம் என்று சட்டத்தைப் பிறப்பித்தோம். இதன் அடிப்படையில் கிட்டத்தட்ட 802 பேர்களுக்கு உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டு, இன்று 516 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. மேலும், இந்த திட்டத்தை விரிவாக்குகின்ற எண்ணத்தோடு இந்த அரசு, வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கின்றபோது, உயர்நீதிமன்றம் தடையாணை பிறப்பித்ததனுடைய விளைவாக, தொடர்ந்து அதைச் செயல்படுத்த முடியாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்தத் திட்டம் மீண்டும் செயல்பட உயர்நீதிமன்றத்தினுடைய அனுமதியைப் பெற்று—அதற்கான வழக்குகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. நமக்கு நல்ல தீர்ப்பு வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். அந்தத் தீர்ப்பு வரும் என்று சொன்னால்—பல்வேறு கிராமங்களுக்கு இந்தச் சிறிய பேருந்துகளுடைய வசதிகள் விரிவாக்கித் தரப்படும் என்பதையும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மூலமாக பல்வேறு நன்மைகள்

செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த இரண்டரை ஆண்டுகளில் 6 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் புதிதாகத் தொடங்கப்பட்டிருக்கின்றன. 13 பகுதிநேர அலுவலகங்கள் புதிதாகத் தொடங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

அதுமட்டுமின்றி, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இந்தத் துறையை கணினிமயம் ஆக்குவதற்காக 10 கோடி ரூபாயை ஒதுக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். கணினி மயம் ஆக்குவதிலே என்ன நன்மை என்று சொன்னால், ஒரு பேருந்து விபத்திற்குள்ளாகிறது என்று சொன்னால், அல்லது ஒரு சிறிய கார் விபத்திற்குள்ளாகிறது என்று சொன்னால், சென்னையிலிருக்கிற R.T.O. அலுவலகத்திலேயே, அந்த காரினுடைய முழு விவரங்களையும் உடனடியாகப் பெற்றுக்கொள்ள முடியும். அந்த R.T.O. அலுவலகத்திற்குச் சென்று, அந்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குச் சென்றுதான் அதைத் தேட வேண்டுமென்ற அவசியம் இல்லாமல், இங்கே ஒரு பொத்தானை அழுத்தினால் அந்தக் கணினியிலே அந்தக் காரினுடைய எண், அதற்கு உரியவர் யார் போன்ற அனைத்தையும் கண்டுபிடிக்கக்கூடிய அளவிற்கு, இன்று இந்த கணினிமயம் விரிவுபடுத்தப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதையும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பல உறுப்பினர்களால் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுவந்த குறை, அங்கே இருக்கிற இடைத்தரகர்கள். அதிகாரிகளை அங்கே இருக்கிற மற்றவர்களை யாரும் சந்திக்க முடிவதில்லை. ஓட்டுநர் licence வேண்டுமா, நடத்துநர் licence வேண்டுமா, நான் வாங்கித் தருகிறேன் என்று 500 ரூபாய், 1,000 ரூபாய், 2,000 ரூபாய் கூடப் பெற்றுக்கொண்டு, அதற்கு இடைத்தரகர்களாகப் பலபேர் செயல்பட்டு வந்த நிலைமை நீண்டகாலமாக இருந்து வந்தது. அதை மாற்ற வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு இந்த அரசு எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் பெருமளவிற்கு வெற்றியைத் தந்திருக்கிறது என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். அங்கே இடைத்தரகர்களே வரக்கூடாது என்று ஆணை பிறப்பித்தது மட்டுமின்றி, ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் அனுமதி பெற்ற ஒருசிலரை அதாவது, ஒரு அலுவலகத்திற்கு இருவர் என்ற அடிப்படையிலே நியமித்து, அவர்கள் மூலம் விண்ணப்பத்தை விற்கலாம், ஒரு விண்ணப்பம் ஒரு ரூபாய் என்ற அடிப்படையிலே கொண்டு வந்ததன் மூலமாக இந்த இடைத்தரகர்களுடைய கொடுமை ஓரளவிற்குக் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமின்றி, மாண்புமிகு உறுப்பினர் தீரன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, இந்தத் துறையின் மூலமாக 1-7-1998 முதல்

மாசுக் கட்டுப்பாடு சோதனை என்பது கட்டாயமாக ஆக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதற்காக 132 சோதனை மையங்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டு செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரை, உங்களுடைய கோரிக்கைகளையெல்லாம் ஏற்று, நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற எண்ணம் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. இருந்தாலும் நிதிநிலைமையையும் உங்களுக்கு நான் எடுத்து வைத்திருக்கிறேன். இந்த நிதிநிலைமையைச் சீர்படுத்துவதற்காக இந்த அரசு எடுத்திருக்கிற முயற்சிகளையும் சொல்லியிருக்கிறேன். இந்த 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்ற வேண்டுமென்று முயற்சிகளை மேற்கொண்டாலும் அதிலே பல்வேறு சிக்கல்கள் இருக்கின்ற காரணத்தினால் முதற்கட்டமாக சென்னையிலே இயங்கி வந்த விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இரண்டையும் ஒன்றாக இணைக்க வேண்டும் என்றால் டில்லியிலிருந்து அதற்கான அனுமதி பெற்றாக வேண்டும். அதற்கு இரண்டு ஆண்டுகளாக முயற்சி செய்தும்கூட இன்னும் அது முழுமையாக நிறைவேற்றப்பட முடியாத சூழ்நிலையிலே இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-25

அதேபோல, சென்னை மாநகரத்திலே இயங்கி வந்த இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் ஒன்றாக இணைத்து அதுவும் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகமாக உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த இரண்டினுடைய செயல்பாடுகளைக் கருத்தில் கொண்டு படிப்படியாக மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இணைக்கின்ற முயற்சிகளை மேற்கொள்ளலாம் என்று இந்த அரசு முடிவு செய்து, அதற்கான ஏற்பாடுகளையும் செய்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, பல்வேறு நிர்வாகச் சீர்திருத்தங்கள், நிதித் துறையிலே ஏற்பட்ட ஊழல்கள் ஒழிப்பு, இவற்றை எல்லாம் இந்த அரசு முழு மனதோடு செய்து வருகின்ற காரணத்தினால் இந்தத் துறையினுடைய பல்வேறு பணிகள் ஓரளவிற்கு திருப்தியளிக்கக்கூடிய அளவிற்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நடுநிலையாளர்கள் பாராட்டுகிறார்கள். ஆனால் இங்கே இந்தத் துறையிலே நான் முன்பே சுட்டிக்காட்டியதைப் போல நிதிநிலைக்கு மட்டும் இன்னும் சில மாற்றங்கள் தேவைப்படுகின்றன. அது முன்பே சொன்னதைப்போல உறுப்பினர்களுடைய எண்ணத்தைக் கொண்டு அந்த மாற்றங்களைப் பின்னால் அறிவிக்கலாம். இந்த துறையைப் பொறுத்தவரையில் சில அறிவிப்புகளை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

பொதுமக்கள் வசதியைக் கருத்தில் கொண்டு சென்னை மாநகரத்தில் தொலைபேசி மூலம் முன்பதிவு செய்து கொள்ளலாம். எப்படி இரயில்வேக்களில் எல்லாம் தொலைபேசி மூலமாக முன்பதிவு செய்து கொள்கிற வாய்ப்புகள், வசதிகள் செய்து கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றனவோ, அதைப்போல சென்னை மாநகரத்தில் விரைவுப் பேருந்துகளில் முன்பதிவு செய்து கொள்வதற்கு, தொலைபேசி மூலமாக செய்து கொள்வதற்கான வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

மேலும், சென்னை மாநகரத்தில் மற்ற மாநிலங்களுக்குச் செல்ல கூடுதலான இடங்களில் முன்பதிவு செய்யும் வசதியைச் செய்து கொடுக்க இந்த அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. கலைஞர் நகர், திருவான்மியூர், திருவொற்றியூர், ஆவடி ஆகிய இந்த 4 இடங்களிலேயும் புதியதாக, வருகிற ஆண்டு முதல் முன்பதிவு செய்வதற்கான அலுவலகங்கள் திறக்கப்படும்.

மேலும் இப்போது வளர்ந்து இருக்கிற இந்த Internet போன்ற வசதிகளைப் பயன்படுத்தி, Audio Web மூலமாகப் பயண விவரங்களைத் தெரிந்துகொள்ளமுடியும். எந்த ஒரு பயணியும், 4997370 என்ற தொலைபேசி எண்ணுக்குத் தொடர்பு கொண்டால் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளின் கால அட்டவணை நேரம், அதிலே இடவசதிகள் போன்ற அனைத்தையும் இருபத்துநான்கு மணி நேரமும் தெரிந்துகொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பு, வசதிகள், இந்த Audio Web மூலம் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த வசதியை இலவசமாக Information Exchange India Limited, நமக்குச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, சென்னையிலே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களோ, மற்றவர்களோ எந்த நேரத்திலே பேருந்துகள் கிளம்புகின்றன, அதிலே இடம் இருக்கிறதா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும் என்று சொன்னால், 24 மணி நேரமும், உறுப்பினர்கள் மட்டும் அல்ல, யாவரும் தெரிந்துகொள்ளக்கூடிய அந்த வசதியும் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மூலமாக, இந்த ஆண்டு முதல் செய்து கொடுக்கப்படும்.

மேலும், இரயில் நிலையங்களில் உள்ளதைபோல, Return Ticket—திரும்ப வரும் பயணச்சீட்டுகளையும் முன்பதிவு செய்வதற்கான வசதிகளை விரைவுப் பேருந்துகளில் உருவாக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை ஏற்று, மதுரை, நெல்லை, நாகர்கோவில், கோவை,

பெங்களூர், திருவனந்தபுரம் ஆகிய பகுதிகளிலிருந்து சென்னைக்குப் பயணம் செய்பவர்களும், சென்னையிலிருந்து அந்த நகரங்களுக்குப் பயணம் செய்பவர்களும்—Return Ticket—திரும்ப வருவதற்குரிய பயணச்சீட்டையும் முன்பாகவே பதிவு செய்துகொள்வதற்கான வசதியும் இந்த ஆண்டு முதல் செய்து கொடுக்கப்படும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல, அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் நடத்தும் மதுரை ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிக்கு அரசு இந்த ஆண்டு அங்கீகாரத்தை வழங்கி இருக்கிறது.

சென்னை மாநகரத்திலே இயக்கப்படுகிற சொகுசுப் பேருந்துகள் (Limited Stop Services) L.S.S. இல்லாமல், 5 ரூபாய், 7 ரூபாய், 8-50 ரூபாய் என்ற கட்டணத்தில், 3 இடங்களிலே நிறுத்தக்கூடிய, கிட்டத்தட்ட 20 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த சொகுசுப் பேருந்துகளை மற்ற நகரங்களிலேயும் இயக்க வேண்டும் என்று, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கணேசன் அவர்கள்கூட ஒரு கோரிக்கை வைத்தார்கள். அதை மற்ற எல்லா நகரங்களுக்கும் விரிவாக்குகிற வாய்ப்புகள் இல்லை. ஏனென்று கேட்டால், சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், பொதுவுடைமையாக்கப்பட்ட தேசிய பேருந்துகள் மட்டுமே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. தனியார் பேருந்துகளோடு போட்டிபோட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆனால், சேலம் போன்ற நகரங்களிலே அங்கே தனியார் பேருந்துகளும் நகரப் பேருந்துகளாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அப்படித் தனியார் பேருந்துகள் இயங்குகின்றபோது, நம்முடைய பேருந்துகளிலே மட்டும் 5 ரூபாய், 7 ரூபாய், 8.50 ரூபாய் என்று பயணக் கட்டணம் வைத்தால், அதிலே வருவதைவிட தனியாருக்குத்தான் வசூல் அதிகமாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால் அங்கே இயக்கமுடியாது. ஆனால், மதுரை மாநகரத்தில், அங்கே இருக்கிற நகரப் பேருந்துகளில், தனியார் பேருந்துகள் இல்லை. பொதுவுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் மட்டுமே இயங்குகிற காரணத்தினால், சென்னை மாநகரத்தைப்போல, மதுரை மாநகரத்திலேயும் விரைவு நகர சொகுசுப் பேருந்துகள் இயக்கப்படும் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தொழிலாளர்களுக்காக இவ்வளவு சலுகைகளை, இந்த ஊதிய ஒப்பந்தத்திலே கொடுத்திருந்தாலும், தொழிலாளரது மற்றொரு

கோரிக்கையான, அவருடைய விருப்ப ஓய்வு—Voluntary Retirement இதுவரை தொழிலாளர் ஒருவர் தானாக விரும்பி பணியிலேருந்து ஓய்வுபெற வேண்டும் என்று சொன்னால், 5 ஆண்டு காலம் தொடர்ந்து அவருக்கு பணிக்காலம் இருக்கும் என்று சொன்னால், அந்த 5 ஆண்டுக் காலத்திற்கும் . . . .

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியோடு, பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: அந்த ஐந்தாண்டு காலத்திற்கும், ஆண்டிற்கு 8,500 ரூபாய் என்ற அடிப்படையில், ஐந்தாண்டுகளுக்குக் கணக்கிட்டு அவர்களுக்கு அந்த நிதி வழங்கப்படும். அதிகபட்சமாக 8 ஆண்டுகளுக்கு மட்டுமே இந்தத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், 50 வயதிற்குமேல் பணியாற்றுகிற ஓட்டுநர்கள் எல்லாம், தாமாகவே அந்தப் பணியில் இருந்து ஓய்வு பெறவேண்டுமென்ற விருப்ப அடிப்படையிலே ஓய்வுபெற விரும்பினால், அவர்களுக்குக் கிடைக்கக்கூடிய, ஆண்டு ஒன்றிற்கான இந்த 8,500 ரூபாய் என்ற தொகையை, தொழிலாளர்களுக்காக இந்த ஆண்டு முதல் 9,000 ரூபாயாக உயர்த்தி இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, சட்டமன்ற உறுப்பினர் சைதை திரு. கிட்டு அவர்கள், அந்தப் பகுதியிலே பேருந்து நிலையம் வேண்டுமென்று சொல்லி, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் திரு. பாலு அவர்களுடைய உதவித் தொகையோடு மிகச் சிறப்பானதொரு பேருந்து நிலையத்தை அங்கே உருவாக்கியிருக்கிறோம். அதுமாத்திரம் போதாது என்றும், அங்கே ஒரு Depot போன்ற பேருந்து நிறுத்தத்தைக் கட்ட வேண்டுமென்றும் முயற்சி எடுத்தார்கள். ஏனென்றால், சாலை நெருக்கடிகள்—போக்குவரத்து நெரிசல்கள் ஏற்படுகிற இடங்களில் அதாவது அண்ணாசாலையில் கிண்டி, தாம்பரம், சைதாப்பேட்டை, பல்லாவரம் என்ற இந்த 4 இடங்களிலும் சரி செய்யப்பட்டு விடும் என்று சொன்னால், பெரும்பாலும் இந்தப் போக்குவரத்து நெரிசலே இருக்காது. அவற்றிலே, தாம்பரத்திலே ஓரளவு சரி செய்யப்பட்டுவிட்டது. இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகுதான், குரோம்பேட்டை சாலைகள் எல்லாம் அகலப்படுத்தப்பட்டு, அங்கே நகரப் பேருந்துகள் எல்லாம் பக்கத்திலே சென்று நிற்கிற அளவுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டது. கிண்டியிலே

அதற்கான பாலம் கட்டிய பிறகுதான் அதற்கான முயற்சி மேற்கொள்ளப்படும். சைதையிலே, அந்த முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக, இன்று அங்கே பேருந்து நிறுத்தம் உருவாக்கப்பட்டது மட்டுமின்றி, வருகிற ஆண்டில், ஒரு கோடி ரூபாய் செலவில் அங்குள்ள குடிசைகள் எல்லாம் அகற்றப்பட்டு, அங்கே பேருந்து நிலையம் உருவாக்கப்படுவதை நாம் பார்க்க முடியும். அதற்கான ஏற்பாடுகளை இந்த அரசு செய்து கொண்டிருக்கிறது.

மேலும், சென்னை மாநகரத்திலே, கூடுதல் பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று, சென்னை மாநகரத்து உறுப்பினர்கள் எல்லாம் கோரிக்கை வைத்தார்கள். அதுவும் குறிப்பாக, இதைச் சிங்காரச் சென்னையாக மாற்ற வேண்டுமென்று கூறும் வணக்கத்திற்குரிய மேயர் அவர்கள், பார்க்கிறபோதெல்லாம், 'நீங்கள் என்னதான் பேருந்துகள் விட்டாலும் இன்னும் நெரிசல் இருக்கிறதே; எப்படியும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டும்' என்று கேட்டுக் கொண்டார். அவர்களுடைய கோரிக்கைகளையெல்லாம் ஏற்றுதான், கடந்த இரண்டரை ஆண்டுகளில் நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகளாக 100 பேருந்துகள் விடப்பட்டன. அந்த நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகள் 100-ம் போதாது என்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல; Chartered trips என்ற அடிப்படையில், அலுவலகங்களில்—அரசு அலுவலகங்களில்—பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு, அவர்கள் குடியிருக்கிற இடங்களுக்குச் செல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்தப் பேருந்து நடைகள், அலுவலகங்களுக்குச் சென்று அங்கேயிருந்து அவர்கள் எங்கே குடியிருக்கிறார்களோ அங்கேயே சென்று இறக்கிவிட்டு வருகிற ஒரு முறையை உருவாக்கினோம். அப்படி 12 பேருந்துகள், D.M.S. அலுவலகம் போன்ற இடங்களிலே இருந்து இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அது மட்டுமல்ல; Tata Institute போன்றவற்றிற்கும் இதுபோன்ற 20 பேருந்துகள்; ஆக 32 பேருந்துகள் Chartered trips என்ற அடிப்படையிலே இயங்கி வருகின்றன. அதிலே ஒன்றரை மடங்கு கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. இதுபோன்ற வசதிகள் மேலும் விரிவாக்கப்பட, அரசு அலுவலகங்களிலே பணியாற்றுகிற மற்றும் பல்வேறு நிறுவனங்களிலே பணியாற்றுகிறவர்கள், அவர்கள் பணியாற்றுகின்ற இடத்திலிருந்து, குறிப்பிட்ட இடங்களுக்கு அழைத்துச் செல்வதற்கான அந்த Chartered trips-ஐ விரிவுபடுத்துவதற்காக அரசு பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல; சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், மேலும் கூடுதலாக 100 பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், கிட்டத்தட்ட 11 கோடி ரூபாயை இந்தச் சென்னை மாநகரத்திற்காக வழங்கியிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). அதிலே 32 தொடர் பேருந்துகள்—Vestibule type இரண்டு பேருந்துகளாக இயங்குகிற அந்த 32 vestibule type பேருந்துகளும், 38 விரைவுப் பேருந்துகளும், 30 சொகுசுப் பேருந்துகளுமாக 100 பேருந்துகள், கழகத் தலைவருடைய பவள விழா நிறைவு நாளான ஜூன் 3ஆம் தேதியிலிருந்து சென்னை மாநகரத்திலே இயக்கப்படும் என்பதையும், சென்னை மாநகர உறுப்பினர்களுக்கு மட்டுமின்றி, சென்னைக்கு வருகிற அனைவருக்கும் ஒரு மகிழ்ச்சியான செய்தியாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இத்தகைய வசதிகளையெல்லாம் செய்து கொடுக்கிற இந்த அரசு, இந்த இரண்டரை ஆண்டுகளில், போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாக பல்வேறு நன்மைகளைச் செய்திருக்கிற இந்த அரசு, இந்த அளவுக்குச் சிறப்பாகச் செயல்படுகிறது என்று சொன்னால், இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றிருக்கிற நான் அதற்குக் காரணம் அல்ல. கழகத் தலைவர் கலைஞர்தான் இதை ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிற ஓட்டுநர். நான் ஒரு Engine. இந்த உதாரணம் எங்கேயோ கேட்டதைப்போல உங்களுக்குத் தோன்றும். (சிரிப்பு) கலைஞர் ஓட்டுநர்; நான் Engine. ஆனால், இது வாடகை Engine அல்ல; இது கலைஞருக்குச் சொந்தமான Engine, எப்போது யார் அதிக வாடகை கொடுக்கிறார்களோ, அப்போது டிரைவரை மாற்றிக் கொள்கிற Engine அல்ல. என்றென்றும் கலைஞர் ஓட்டுகிற—டிரைவர் ஓட்டுகிற—பக்கம் எல்லாம் ஓடுகிற Engine-னாகத்தான் இருக்குமே தவிர, டிரைவரையே கொல்லுகிற Engine-னாக இது இருக்காது. அப்படி இருக்கிற காரணத்தால்தான், போக்குவரத்துத் துறை தடம் புரளாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. என்றென்றும் தமிழக முதல்வர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆலோசனையின் அடிப்படையில், நீங்கள் கொடுத்திருக்கிற கோரிக்கைகளையும் ஏற்று, வருங்காலங்களிலே இந்தத் துறை சிறப்பாகச் செயல்படும் என்பதை உங்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வைத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்று, இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தருமாறு கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

பிற்பகல் 1-35

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம், வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ப. ரங்கநாதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: இல்லை

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.22,76,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்'' என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ப. ரங்கநாதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.20,52,29,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ப. ரங்கநாதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என் பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆ இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.100,04,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (9-4-1999) வெள்ளிக் கிழமை காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 1-38 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

6. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும், ஆணைகளும்

126. சென்னை திருவாளர்கள் பைன் உட் இண்டஸ்டிரீஸ் (பி) லிமிடெட் நிறுவனத்தார், 1994-95ஆம் ஆண்டில் பாதுகாப்புத் துறைக்கு விற்பனை செய்த அறைக் கலன்கள் வகையில் 1959ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டம் மற்றும் 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டங்களின் கீழ் செலுத்தத்தக்க வரி, மேல்வரி மற்றும் கூடுதல் மேல்வரி ஆகியவற்றினை தள்ளுபடி செய்வது குறித்து, வணிகவரிகள் துறையின் 4-8-1999ஆம் நாளிட்ட 278ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவு மற்றும் 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 24/1971) 7(3) பிரிவுகளின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது).

127. கணினியில் பயன்படுத்தும் காகிதத்தின் விற்பனை குறித்து 1959ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டம், 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டம் மற்றும் 1970ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரிச் சட்டங்களின் கீழ் வரி, மேல்வரி, கூடுதல் மேல்வரி, கூடுதல் வரி ஆகியவைகளில் 1988-89ஆம் ஆண்டு கால அளவுக்கும், வரி, மேல்வரி, கூடுதல் வரி ஆகிய வகைகளில் 1989-90ஆம் ஆண்டு முதல் 1990-91ஆம் ஆண்டு வரையிலான கால அளவுக்கும் செலுத்தவேண்டிய தொகையினைத் தள்ளுபடி செய்வது குறித்து, வணிகவரிகள் துறையின் 3-9-1998ஆம் நாளிட்ட 259ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவு, 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 24/1971) 7 (3) பிரிவு மற்றும் 1970ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 14/1970) 4(3) பிரிவு ஆகியவற்றின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது).

128. திருவாளர்கள் ஸ்ரீவெங்கடேஸ்வரா கலர் கம்பெனி விற்பனை செய்த கையினால் தயாரிக்கப்பட்ட திரவ சோப்புகள் தொடர்பாக 1982-83ஆம் ஆண்டைப் பொறுத்தமட்டில் 1959ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டம் மற்றும் 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டங்களின் கீழ் செலுத்தத்தக்க வேறுபாட்டு வீத வரி மற்றும் மேல்வரித் தொகையினைத் தள்ளுபடி செய்வது குறித்து, வணிகவரிகள் துறையின் 13-10-1998ஆம் நாளிட்ட 372 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவு மற்றும் 1971ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு விற்பனை வரிச் (மேல்வரி) சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 24/1971) 7(3) பிரிவு ஆகியவற்றின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

75. மானியக் கோரிக்கை எண் 3-இயக்கூர்திகள் சட்டம் - நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1999-2000 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

76. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1999-2000 (தமிழ்-ஆங்கிலம்)

77. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1999-2000 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

78. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் மற்றும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1999-2000 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

79. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் மற்றும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

இணைப்பு-I

[443 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 3

இயக்கூர்திகள் சட்டம் மற்றும் நிருவாகம்

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1999-2000

1. சாலைப்போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவமும் அதன் கட்டுப்பாடும்.

நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் போக்குவரத்து மிக முக்கிய அங்கம் வகிக்கிறது. எனவே, ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்துப் பணியினை அளிப்பதில் அரசு மிகுந்த அக்கறை கொண்டுள்ளது. பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்தில், இரயில் போக்குவரத்து மட்டுமே ஒரு சில ஆண்டுகள் வரை முக்கியப் பங்கு வகித்து வந்தது. தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், இந்நிலை மாறி வருகிறது. சிறப்பான அமைப்பாலும், நிருவாகச் சீர்திருத்தங்களாலும் சாலைப்போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம் அதிகரித்து வருகிறது. மாநிலங்களுக்கிடையே மக்கள் பயணம், சரக்குகள் கொண்டுசெல்லுதல் தற்பொழுது கடந்த ஆண்டுகளைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு பெருகியுள்ளது.

1.2. எனவே, தடங்கலற்ற, பாதுகாப்பான, வசதியான பயணத்தை அளிக்கும்பொருட்டு சாலைப்போக்குவரத்தை மேம்படுத்த சட்டத்தின் மூலமாகவும், பிற முறைகளினாலும் ஆக்கபூர்வமான ஒழுங்குமுறை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளவேண்டும். இதனையே போக்குவரத்துத் துறை செய்ய விழைகிறது. இத் துறை மேற்கொண்டுள்ள வழிவகைகள் இனிவரும் பக்கங்களில் விவாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

2. போக்குவரத்துத் துறையில் மேற்கொள்ளப்பட்ட மேம்பாடுகள்

மேற்கண்ட இலக்கைக் கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளில், அரசு பல புதிய மேம்பாடுகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இதனால், துறையினரால் வளர்ந்து வரும் தேவைகளை எதிர்கொள்ள இயலுகிறது. இல்லையெனில், மக்களுக்கு விரைவான சேவை அளிக்க இயலாது. மேலும், விரிவாக்கப்பணிகளிலும்

தாமதம் ஏற்படும். கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட முக்கியமான திட்டங்கள் மற்றும் நடவடிக்கைகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

2.2.(1) இம்மாநிலத்தில் 42 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் பெரும்பாலான அலுவலகங்கள் தனியார் கட்டடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. தனியார் கட்டட உரிமையாளர்கள், அலுவலர்களுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் தேவையான வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதில்லை. எனவே, வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குச் சொந்தக் கட்டடம் கட்டும் திட்டத்தை அரசு மேற்கொண்டுள்ளது. 1998-99 ஆம் ஆண்டு, தூத்துக்குடி, திண்டுக்கல், பொள்ளாச்சி, கடலூர் மற்றும் வேலூர் ஆகிய ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தக்கட்டடம் கட்ட அரசு நிதி ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டு, இறுதிக்குள் இவ்வலுவலகங்கள், நல்ல இடவசதியுடன் கூடிய சொந்தக் கட்டடங்களில் இயங்கத் தொடங்கிவிடும். இவை அலுவலர்களுக்கு பணிபுரிய நல்ல சூழ்நிலையையும் பொதுமக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளையும் தருவதாக அமையும்.

2.2.(2) தற்போது, வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்களுக்குக் கழிப்பிட வசதிகள் இல்லாமல் உள்ளது. இத்தேவையைக் கருத்தில்கொண்டு சொந்தக்கட்டடங்களில் இயங்கும் 14 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் கழிப்பறைகள் கட்டித்தர உத்தேசித்து, அரசு அதற்காக ரூ.14/- இலட்சம் நிதி ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது.

2.2.(3) முன்பு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் அமர சரியான இருக்கை வசதிகள் இல்லாமையால், அவர்களது பணி முடியும் வரை அவர்கள் நின்றுகொண்டே, காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. எனவே, இருக்கைகள் வாங்குவதற்காக அரசு ரூ.7.59 லட்சம் வழங்கியுள்ளது. இத்தொகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் அமர நாற்காலிகள் மற்றும் பெஞ்சுகள் வாங்க போக்குவரத்து ஆணையர் அனுமதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்.

2.2.(4) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பயன்படுத்தப்படும் படிவங்கள் சுலபமாகக் கிடைக்கும்பொருட்டு, அவற்றை விற்க ஒரு வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு இருவர் வீதமும், ஒவ்வொரு பகுதி அலுவலகத்திற்கு ஒருவர் வீதமும் முகவர்கள்

நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். பொதுமக்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலக வாயிலிலேயே படிவங்களைச் சுலபமாகப் பெறவேண்டும் என்பதே இதன் நோக்கமாகும். ஒவ்வொரு அச்சிடப்பட்ட பக்கத்திற்கும் ரூ.1/- என விலை நிர்ணயமும் செய்யப்பட்டுள்ளது. பொதுமக்கள் இத்திட்டத்தை வரவேற்றுள்ளனர்.

2.2.(5) பொதுமக்கள் தொடர்பை மேம்படுத்தும் விதத்தில் போக்குவரத்துத் துறை, அலுவலர்களுக்கு ஒரு சிறப்புப் பயிற்சி முகாமை அறிஞர் அண்ணா பயிலகத்தில் நடத்தி வருகிறது. இப்பயிற்சி, பொதுமக்களின் தேவைகளை நட்புணர்வோடு தீர்த்து வைப்பது எப்படி என்பது குறித்து முதுநிலை அலுவலர்களுக்குக் கற்பிக்கிறது. இப்பயிற்சித் திட்டம் மிகவும் வெற்றிகரமாக நடைபெற்று வருகிறது. மேலும், போக்குவரத்துத் துறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள பணியாளர் சங்கங்கள் இந்தப் பயிற்சியை மிகவும் வரவேற்றுள்ளன. இப்பயிற்சிக்காக இதுவரை ரூ. 1,23,000/- செலவழிக்கப்பட்டுள்ளது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டு எஞ்சியுள்ள அனைத்து அலுவலர்களுக்கும் பயிற்சி அளிக்க ரூ.3.00 லட்சம் செலவழிக்கப்படவுள்ளது. இதைத்தவிர, தொழில்நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு டேராடூன் மற்றும் பூனாவில் சாலைப்பாதுகாப்பு, மாசுக்கட்டுப்பாடு மற்றும் இதரத் தொழில்நுட்பங்களிலும் வல்லுநர் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. மேற்கூறப்பட்ட எல்லா சிறப்பு முயற்சிகளும், போக்குவரத்துத் துறையின் பணியாற்றும் திறனைக் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் மிகவும் மேம்படுத்தியுள்ளது.

2.2.(6) கடந்த வருடங்களில், இடைத்தரகர்களால் போக்குவரத்துத்துறையின் செயல்பாடு கடுமையான விமர்சனத்திற்குள்ளானது. இதைத் தடுக்க அரசு பல வழிகளை ஆலோசித்தது. இறுதியாக, இத்தரகர்களைத் தடுக்க தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகளில் தகுந்த விதிகளை ஏற்படுத்த முடிவு செய்தது. போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் எந்த வேலையும் தரகர்கள் மூலம் நடைபெறாத விதத்தில் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதி 430-க்கு திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இச்சட்டப் பூர்வமான நடவடிக்கையினால், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம்/பகுதி அலுவலகங்களில் தரகர்கள் ஊடுருவுவதையும், பணிமேற்கொள்ளப்படுவதையும் கண்காணித்து தடுக்க இயலும். இருப்பினும், அலுவலகங்களிலிருந்து தரகர்களை முற்றிலுமாக அகற்றுவதற்கு, பொதுமக்களின் ஒத்துழைப்பும் தேவை.

2.2.(7) ஓட்டுநர் உரிமம் பெற விண்ணப்பிப்பவர்களின் ஓட்டும் திறனை முறையாகச் சோதிக்கும்பொருட்டு அரசு சிறப்பு

நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. இதற்காக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலேயே ஓட்டுநர் தேர்ச்சித்தளங்கள் அமைக்க முடிவு செய்யப்பட்டு, முதற்கட்டமாக 1998-99 ஆம் ஆண்டில் வேலூர், ராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, திண்டுக்கல், தஞ்சாவூர் மற்றும் கரூர் ஆகிய இடங்களில் தேர்ச்சித்தளங்கள் அமைக்க ரூ.90 லட்சம் நிதி ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1999-2000-ம் வருடம், திண்டுக்கல், நாமக்கல், பெரம்பலூர், பெரியகுளம், திருவள்ளூர், திருவண்ணாமலை, விருதுநகர் ஆகிய ஏழு இடங்களில் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித்தளங்கள் அமைக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதனால், தேர்வுக்கு வரும் விண்ணப்பதாரரது திறமையை, போக்குவரத்துத் துறை அலுவலர்களால் சரியாகச் சோதிக்க முடியும்.

2.2.(8) ஓட்டுநர் உரிமம் பெற, அடிப்படைத் தகுதியாக, எட்டாம் வகுப்புத் தேர்ச்சியினைக் கல்வித் தகுதியாக நிர்ணயிக்க வேண்டும் என அரசு மத்திய அரசிடம் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. மேலும், ஓட்டுநர் பணியை 'தொழில்' என அங்கீகரிக்க வேண்டும் எனவும் மைய அரசைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளது. அவ்வாறு, அங்கீகரித்தால்தான் ஓட்டுனர் பணிபுரிவதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட பயிலகத்தில் பட்டயமோ அல்லது சான்றிதழோ பெற வலியுறுத்தமுடியும். அதன் பிறகுதான் ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்க முடியும். எனவே, மைய அரசு உரிய திருத்தங்கள் கொண்டுவரக் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இந்த ஏற்பாடு நமது அண்டை மாநிலங்களால் வரவேற்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஆலோசனை ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டால், இது ஓட்டுநர்களின் திறனை உயர்த்தி விபத்துக்கள் குறைவதற்கு வழிகோலும்.

2.2.(9) கிராமப்புறப் பகுதிகளில் வசிக்கும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக, தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு இடங்களிலும் 1998-99 ஆம் ஆண்டு 12 புதிய பகுதி அலுவலகங்களை அரசு அமைத்துக் கொடுத்துள்ளது. இதனால் வாகன உரிமையாளர்கள் மற்றும் பொதுமக்கள் அவர்களது தேவையான பணிகளுக்காக மாவட்டத் தலைமையிடத்திலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரவேண்டியிருக்காது. இந்த புதிய வசதியால் மக்கள் மகிழ்ச்சியடைந்துள்ளனர்.

2.2(10) ஓட்டுனர் உரிமங்கள் வழங்குவதிலும் அரசு, ஒரு தொழில்நுட்ப முன்னேற்றத்தை கொண்டு வந்துள்ளது. முன்பு, லேமினேட் செய்யப்பட்ட ஓட்டுனர் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டதற்குப் பதிலாக, தற்போது வெளிநாடுகளில் வழங்கப்படுவது போன்று, தண்டனையைச் சுட்டிக்காட்ட துளையிடும் வசதியுடன் கூடிய,

கணினியில் உருவாக்கப்பட்ட (Computerised Smart Card) அட்டைகள் வழங்கும் திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இம்முறை அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் படிப்படியாக அறிமுகப்படுத்தப்படும்.

2.2.(11) 1999 ஆம் ஆண்டு ஜூன்-ஜூலை திங்கள் வாக்கில் போக்குவரத்துத் துறையின் எல்லா அலுவல்களையும் கணினி மூலம் செயல்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டு, அப்பணி வேகமாக நடைபெற்று வருகிறது. இதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட முயற்சிகள் பத்தி 4-ல் தனியாகத் தரப்பட்டுள்ளன.

2.2.(12) பொதுமக்களின் கோரிக்கைக்கிணங்க, துணை போக்குவரத்து ஆணையரைத் தலைவராகக் கொண்டு, விழுப்புரத்தில் ஒரு மண்டல அலுவலகம் திறக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வலுவலகம், இதன் கீழுள்ள அலுவலகங்களின் நிருவாகத் தேவைகளைக் கவனிக்கும். விழுப்புரம், தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ன் ஒரு முக்கியமான மையமாதலால் இங்கு மண்டல அலுவலகம் நிறுவப்பட்டது. சாலைப் பாதுகாப்பு முறைகளைக் கண்காணித்து விபத்துக்களைத் தடுக்கப் பெரிதும் உதவியாக உள்ளது.

2.3. வரி விதித்தலில் சீர்திருத்தம்

கடந்த வருடம் ஒரு தனிச் சட்டம் இயற்றப்பட்டதன் மூலம், இலகுவான மோட்டார் வாகனங்களுக்கு (நான்கு சக்கர வாகனங்கள்) ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டியது கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இம்முறையினால், வாகன உரிமையாளர்கள் ஒவ்வொரு வருடமும், வரி செலுத்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வர வேண்டியதில்லை. மேலும், இதன் மூலம் வரி ஏய்ப்பினைத் தவிர்க்க இயலும். இப்புதிய முறையினால் ஆண்டுதோறும் வரி செலுத்தும் சிரமம் இல்லாததால் வாகன உரிமையாளர்கள் ஆயுட்கால வரி செலுத்துவதை வரவேற்றுள்ளனர்.

2.4. மாநிலங்களுக்கிடையிலான ஒப்பந்தம்

1998 ஆம் ஆண்டு, மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து தொடர்பாக, தமிழ்நாடு அரசும் கர்நாடக அரசும் பெங்களூரில் ஒரு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தம், ஒரு மாநிலத்தின் 150 பேருந்துகள், ஒருமுனை வரி செலுத்துவதன் மூலம், அடுத்த மாநிலத்திற்குள் சென்று வர வழி செய்கிறது. இவ்வொப்பந்தத்தின் மூலம் இரு மாநிலங்களிலும் மிகவும் உள்ளடங்கிய பகுதிகளிலும் வசிக்கும் மக்களுக்கும் அண்டை மாநிலத்திற்குச் சென்று வரத்

[1999 ஏப்ரல் 8

தேவையான பேருந்து வசதி கிடைத்துள்ளது. இது மேலும், சுற்றுலா, வணிகம் மற்றும் தொழில் ரீதியான வளர்ச்சியை உயர்த்த உதவும். பல வருடங்களாக முடிவு செய்ய முடியாமல் இருந்த பிரச்சினைக்கு, இந்த ஒப்பந்தத்தின் மூலம் இந்த ஆண்டு ஒரு வழி கிடைத்துள்ளது.

2.5 சிற்றுந்துகள் இயக்கும் திட்டம்:

1997 ஆம் ஆண்டு, சட்டமன்றப் பேரவையில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்ததைத் தொடர்ந்து போக்குவரத்து வசதியில்லாத ஊரகப் பகுதிகளில் தனியார் மூலம் சிற்றுந்துகளை இயக்கும் திட்டத்தை இத்துறை கொண்டு வந்தது. இதற்காக மாவட்ட அளவிலான பகுதித் திட்டங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தின்கீழ் ஒரு வழித்தடத்தில் சிறிய பேருந்துகளை 16 கி.மீ. வரை இயக்கலாம். இதில் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் சிற்றுந்துகளை 1 கி.மீ. வரை இயக்குவதும் அடங்கும். இத்திட்டம் கிராமப்புற பகுதிவாழ் மக்களிடையே மிகவும் பிரபலமடைந்துள்ளதோடு அவர்களுக்கு மிகுந்த வசதியையும் அளிக்கிறது. கிராமப்புற மக்கள் அருகிலுள்ள நகர்ப்புறங்களுக்குச் செல்வது இப்போது மிகவும் சுலபமாக உள்ளது. சில கிராமங்களில் இச்சிறு பேருந்துகள் வந்து செல்வதை மக்கள் முதன் முறையாக காண்கின்றனர். 1-3-1999 அன்றுள்ள கணக்கின்படி நம் மாநிலத்தில் சுமார் 339 சிறு பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. மாவட்ட வாரியான விபரம் இணைப்பு I-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.6.(1) பதிவு செய்யும் முறையில் சீர்திருத்தம்:

வாகன உரிமையாளர்களின் விருப்பத்தின்பேரில் மட்டுமே வாகனப் பதிவு எண் '8' அல்லது அதன் கூட்டுத் தொகை '8' வழங்க வழி செய்யும் வகையில் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகளில் திருத்தம் செய்யப்பட்டுள்ளது. எந்த உரிமையாளருக்கு இந்த எண்கள் தேவையில்லையோ அவர் அதை விட்டு விட்டு அடுத்த எண்களைப் பெறலாம். இம்முறை, பதிவு எண்கள் ஒதுக்கீடு செய்வதில் ஏற்படும் முறைகேடுகளைத் தவிர்க்க பெரிதும் உதவுகிறது. வாகன உரிமையாளர்களும் பொது மக்களும் இதனை வரவேற்றுள்ளனர்.

2.6(2) வாகனங்களை பதிவு செய்யும் அதிகாரியால் (வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி) வாகனங்களுக்கு அளிக்கப்படும் முன்பதிவு எண்கள் மற்றும் சிறப்பு எண்கள் பெற செலுத்த வேண்டிய பதிவுக் கட்டணத் தொகையை பொதுமக்கள் நலன் கருதி கீழ்க்கண்டவாறு குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

1999 ஏப்ரல் 8]

50 சி.சி.க்கு திறன் மிகாத மோட்டார் வாகனங்களுக்கு	ரூ.5,000-லிருந்து ரூ.500
50 சி.சி.க்கு அதிகமான திறன் கொண்ட மோட்டார் வாகனம் மற்றும் மூன்று சக்கர (ஆட்டோ ரிக்சா உட்பட) வாகனங்களுக்கு	ரூ.5,000-லிருந்து ரூ.1,000
ரூ.4 இலட்சத்திற்கு மிகாத விலையுள்ள வாகனங்களுக்கு	ரூ.5,000-லிருந்து ரூ.3,000

மேலும் தற்போதைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களால் அவர்களது பெயரிலேயே பதிவு செய்யப்படும் வாகனங்களுக்கு முன்பதிவு எண் மற்றும் சிறப்புப் பதிவு எண்கள் பெற பதிவுக் கட்டணம் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டுள்ளது.

3. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனங்களின் நிருவாகம்:

3.1. போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்பாடு.

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் (மத்திய சட்டம்), தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

3.1.(2) இத்துறையின் முக்கிய பணிகள் வருமாறு:—

(1) மோட்டார் வாகனங்களைப் பதிவு செய்தல்.

(2) போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு அனுமதி மற்றும் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.

(3) ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.

(4) மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட பல்வேறு விதிகளைச் செயல்படுத்துதல்.

(5) விபத்துக்குள்ளான வாகனங்களைப் பார்வையிட்டு ஆய்வு செய்தல்.

[1999 ஏப்ரல் 8

(6) மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து குறித்த ஒப்பந்தங்களை கலந்து பேசி முடிவு செய்தல்.

(7) மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.

(8) விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு, விபத்து குறித்த முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவித் தொகை அளித்தல்.

(9) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து ஆலோசனை வழங்குதல்.

3.2. அமைப்பு முறையும் நிருவாகமும்:

போக்குவரத்துத் துறை இந்திய ஆட்சிப் பணிப் பதவி முதுநிலையில் (ஐ.ஏ.எஸ்) உள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளரின் தலைமையில் செயல்படுகிறது. அவருக்கு உதவியாக மூன்று போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்களும், ஏனைய அதிகாரிகளும் பணிபுரிகின்றனர். போக்குவரத்து ஆணையாளரே, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் ஆவார். இம்மாநிலம் புவியியல் ரீதியாக ஏழு மண்டலங்களாக, அதாவது சென்னை, விழுப்புரம், சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி என்று பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. நிருவாக வசதியை முன்னிட்டு, சென்னை மண்டலம் ஒரு இணைப் போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையின் கீழும், மற்ற மண்டலங்கள் துணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்கள் கட்டுப்பாட்டின்கீழும் இயங்கி வருகின்றன. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும் பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் திருச்செங்கோடு மற்றும் ஸ்ரீரங்கம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பகுதி அலுவலகங்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக நிலை உயர்த்தப்பட உள்ளன. மண்டலங்கள் பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அவை மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன.

3.3. மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர்.

3.4. சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று, மாவட்ட முதுநிலை நீதிபதி பதவித் தரத்தில்

1999 ஏப்ரல் 8]

உள்ள நீதித் துறை தலைமை அலுவலர் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் ஆகியவற்றின் ஆணைகளுக்கு எதிராக, தாக்கல் செய்யப்படும் மேல்முறையீடுகளையும் மறு ஆய்வு மனுக்களையும் விசாரிக்கும்.

3.5. சோதனைச் சாவடிகள் அனைத்தும் மாநிலத்தின் எல்லைகளில் முக்கிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன. இந்தச் சோதனைச் சாவடிகள் மாநிலங்களுக்கிடையில் வண்டிகளின் போக்குவரத்தைக் கண்காணித்துச் சோதனையிடுதல், வரி வசூல் செய்தல் முதலியவற்றில் முக்கிய பணியாற்றுகின்றன.

3.6. தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரைக் கொண்டும், மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களைக் கொண்டும் ஒரு செயலாக்க பிரிவு (Enforcement Wing) இயங்குகிறது.

3.7. மாநிலப் போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் தலைமைக் கணக்கு அலுவலர் மேற்பார்வையில் துறைத் தணிக்கைக் குழு ஒன்று செயல்படுகிறது. இதில் ஒரு கணக்கு அலுவலரும், ஒரு உதவி இயக்குநரும் அடங்குவர். மண்டல அலுவலகங்கள் ஒவ்வொன்றிலும், இப்பணிகளை உதவிக் கணக்கு அலுவலர்கள் கவனித்து வருகின்றனர்.

4. கணினிமயமாக்குதலும், துறையை நவீனப்படுத்துதலும்:

போக்குவரத்துத் துறையில் நடைபெறும் அனைத்துப் பணிகளும் பதிவேடுகளில் பதிவு செய்தல் என்ற பழைய முறையின்படியே நடந்து வருகின்றன. இம்முறையால், வாகன உரிமையாளர்களுக்கும், பொது மக்களுக்கும் சேவை செய்வதில் மிகுந்த காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. வரி செலுத்துபவர்களும், ஏனைய பணிகளுக்காக போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் சிறப்பான, திறமையான, வேகமான பணியினை எதிர்பார்க்கின்றனர். அவ்வாறு மக்களுக்கு திருப்திகரமாகவும், வேகமாகவும் பணிகளை முடித்துத்தர துறையின் அனைத்துப் பணிகளையும் கணினியில் கொண்டு வருவது ஒன்றே சரியான வழியாகும். எனவே தமிழ்நாடு முழுவதிலும் கணினி இணைப்புத் தொடரை உண்டாக்கி அனைத்து மோட்டார் வாகன விவரங்கள் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதலை பதிவு செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. ஒரு பொத்தானை அழுத்தியவுடன், எந்த

ஒரு வாகனத்தைப் பற்றியோ, உரிமம் பெற்றவரைப் பற்றியோ உடனடி தகவலைப் பெறமுடியும். இம்முறையை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக, ஒரு கணினி மென்பொருள் உருவாக்க நிறுவனம் (இந்திய நிறுவனம்) ஒன்றை ஒப்பந்தப் புள்ளிகளைப் பெற்று, அரசு தெரிவு செய்துள்ளது. இதற்காக அரசு ரூ. 1.78 கோடி ரூபாய் நிதி ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. தற்பொழுது கணினி மென்பொருள் உருவாக்கம் கிட்டத்தட்ட முடிவடையும் நிலையில் உள்ளது. துறையின் பல்வேறு அலுவலகங்களில் பொருத்துவதற்கா,க, இத்துறை, தேவையான கணினி கருவிகளை (Computer Hardware) வாங்குவதற்கு முயற்சித்து வருகிறது. இதற்காக ரூ.10 கோடி செலவழிக்கப்படவுள்ளது. இது 'V. Sat system' மூலம் இணைக்கப்படும் தொடர்புக்கான செலவினத்தையும் உள்ளிட்டதாகும். 1999 ஆம் வருடம் ஜுலை மாதத்திற்குள், போக்குவரத்துத் துறையின் எல்லாப் பணிகளும் கணினி மூலமாக நடைபெறும் என்று நம்பப்படுகிறது. பொதுமக்களின் தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்காக, தொழில்நுட்ப முன்னேற்றத்தை பின்பற்றுவதில் இந்நாட்டிலுள்ள வெகு சில மாநிலங்களில் தமிழ்நாடும் ஒன்றாகும்.

4.2. தற்போது, ஓட்டுநர் உரிமங்கள் லேமினேட் செய்யப்பட்ட அட்டை வடிவில் வழங்கப்படுகின்றன. இப்பணியிலும் நவீனத் தொழில் நுட்ப முறையை அரசு அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. வெளிநாடுகளில் வழங்கப்படுவதைப் போல, 'தண்டனையைக் குறிக்க துளையிடும் வசதியுடன் கூடிய, கணினி மூலம் உருவாக்கப்பட்ட, ஓட்டுநர் உரிமங்களை தயாரித்து வழங்கும் பணி திருவாளர்கள் எல்காட் நிறுவனத்தாரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய புதிய ஓட்டுநர் உரிம அட்டைகள், சென்னை (தெற்கு) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. இனிவரும் சில மாதங்களில், இம்முறை எஞ்சியுள்ள எல்லா அலுவலகங்களிலும் பின்பற்றப்படும்.

5.1. தமிழ்நாட்டில் வாகன சேவையின் விகிதமும் அதன் வளர்ச்சியும்:

மாநிலத்தில் நாளுக்கு நாள் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக் கொண்டே இருக்கிறது.

கீழ்க்கண்ட அட்டவணை இதனைத் தெளிவுபடுத்துகிறது :

வருடங்கள்	பயணிகளின் வாகனங்கள்	பயணிகள் அல்லாத இதர வாகனங்கள்	மொத்த எண்ணிக்கை
1996	2,83,404	24,88,442	27,71,846
1997	3,09,817	28,72,002	31,81,819
1998	3,44,244	32,70,004	36,14,248
1999 (31-1-1999) வரை	3,61,484	35,83,299	39,44,783

5.2. நிறுத்தப் பேருந்துகள் :

எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் போதுமான எண்ணிக்கையில் பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகள் ஏற்படுத்தும் நோக்குடன் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க அரசு முயற்சிகள் எடுத்துள்ளது. மாநிலத்தில் தற்பொழுது இயக்கப்படும் 22,775 நிறுத்தப் பேருந்துகளில் 17,070 மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களினாலும் 5,705 தனியார் நிறுவனங்களாலும் இயக்கப்படுகின்றன. பொதுமக்களின் கோரிக்கையைக் கருத்தில் கொண்டு நிறுத்தப் பேருந்துகளின் கட்டண விகிதங்கள் 1-4-1998 முதல் மாற்றி அமைக்கப்பட்டு குறைக்கப்பட்டுள்ளன. தொலை தூரங்களுக்குச் செல்லும் நிறுத்தப் பேருந்துகளில் அதிக இடவசதியுடன் கூடிய சொகுசுப் பேருந்துகளை அரசு அறிமுகம் செய்துள்ளது. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதியைக் கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளின் அமைப்பு கவனத்துடன் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.

5.3. சரக்கு வாகனங்கள்:

சரக்கு வாகனங்கள் மாநில மற்றும் நாடு முழுமையும் இயங்கும் வகையில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்பொழுது மாநிலத்தில் 1,70,948 சரக்கு வாகனங்கள் இயங்குகின்றன. இவைகளில் 28,987 வாகனங்களுக்கு நாடு முழுவதற்கும் சென்றுவர தேசிய அனுமதிகள் அளிக்கப்பட்டுள்ளன.

[1999 ஏப்ரல் 8

5.4. ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்:

(1) ஆம்னி பேருந்துகள்

31-12-1998 நிலவரப்படி, மாநில அனுமதியுடன் 300 ஆம்னி பேருந்துகளும் அனைத்திந்திய அளவில் 150 ஆம்னி பேருந்துகளும் இயங்குகின்றன.

5.4.(2) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்சி கேப்)

இவ்வாகனங்களில் 5+1 மற்றும் 12+1 என்ற வகையில் இருக்கை வசதிகள் உள்ளன. 31-12-1998 நிலவரப்படி கீழ்க்கண்ட எண்ணிக்கையில் இவ்வாகனங்கள் இயங்குகின்றன.

(1)	மாநில அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள சிறிய மோட்டார் வாகனங்கள் (மோட்டார் கேப்)	24.915
(2)	அனைத்திந்திய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள சிறிய மோட்டார் வாகனங்கள் (மோட்டார் கேப்)	3,227
(3)	மாநில அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள பெரிய மோட்டார் வாகனங்கள் (மேக்சி கேப்)	17,035
(4)	அனைத்திந்திய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள பெரிய மோட்டார் வாகனங்கள் (மேக்சி கேப்)	607
(5)	மாநகர் மற்றும் நகர்களில் இயங்கும் வாடகை மோட்டார் வாகனங்கள் (மோட்டார் கேப்)	1,210

5.4.(3) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்:

மாநிலத்தில் 31-12-1998 நிலவரப்படி 88,343 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. இவைகளில் 37,871 சென்னை மாநகரில் மட்டும் இயங்குகின்றன. அனைவருக்கும் திருப்தி ஏற்படும் வகையில் இவ்வண்டிகள் இயங்க வேண்டும் என்பதற்காக அரசு பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. இதிலுள்ள குறைபாடுகள் மற்றும் பிரச்சினைகளை ஒரு உயர்மட்ட நிலைக் குழு கவனித்து வருகிறது. மேலும் வடமாநிலங்களில் பிரபலமாக இயக்கப்படும் 5 இருக்கைகளையுடைய டீசல் தானியங்கி வண்டிகள் 30-10-1998 முதல்

1999 ஏப்ரல் 8]

சென்னை மாநகரிலும் இயங்குகின்றன. இவ்வண்டிகள் (ஆட்டோ) சென்னை மாநகர மக்களுக்கு மிகவும் பயன் தரும் வகையில் அமையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

6. நாட்டுடைமையாக்குதல்:

மாநில அரசின் பேருந்து சேவையினை பாதுகாக்கவும் தனியார் நிறுவனங்களின் நுழைவினை தடுக்கவும் மாவட்டம்தோறும் பகுதி திட்டம் (ஏரியா ஸ்கீம்) உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. அண்மையில் சிறு பேருந்துகளுக்காக இப்பகுதி திட்டத்தில் மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டன. ஆனால், நாட்டுடைமைப் பணிக்கு எந்தப் பாதிப்பும் இல்லாமல் இம்மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டன. தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது 17,070 மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் இயங்குகின்றன.

7. வரி விதித்தல்:

7.1(1) 1974-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்களின் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்படியும் (1974-ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு சட்டம் 13) மேலும் இச்சட்டத்தின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளின்படியும், மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரி விதிப்பு முறை சீரமைக்கப்பட்டது.

7.1.(2) பயணிகளின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் நிறுத்தப் பேருந்துகளுக்கும், சேவைகளின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் ஆம்னி பேருந்துகளுக்கும் (ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்) வரிகள் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. சரக்கு வாகனங்களுக்கு சுமைகளின் எடைக்கு ஏற்பவும், பிற மோட்டார் வாகனங்களுக்கும், போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கும், வாகனங்களின் எடைகளுக்கு ஏற்பவும், இரண்டு சக்கர மோட்டார் வாகனங்களுக்கு அவைகளின் எந்திரங்களின் செயல்திறனுக்கு ஏற்பவும் வரிகள் நிர்ணயம் செய்யப்படுகின்றன. 1-4-1989 முதல் இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கும் 1-7-1998 முதல் இலகு மோட்டார் வாகனங்களான கார் மற்றும் ஜீப்களுக்கும் ஆயுட்கால வரிகள் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த ஆயுட்கால வரியை, பழைய வாகன உரிமையாளர்கள் மொத்தமாகவோ அல்லது வருடாந்திரமாகவோ செலுத்துவதற்கு வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆயுட்கால வரிகள் செலுத்துவதன் மூலம் வாகன உரிமையாளர்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு ஒவ்வோர் ஆண்டும் வரவேண்டிய அவசியம் இல்லை. தனியார் சேவை வாகனங்கள் மீதான வரி ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டுக்கு ரூ.50 லிருந்து ரூ.75 ஆக

[1999 ஏப்ரல் 8

உயர்த்தப்படவுள்ளது. வாடகைப் பெருவண்டிகளுக்கு (மேக்ஸி கேப்) தற்போதுள்ள வரி காலாண்டிற்கு ரூ.1800 லிருந்து ரூ.2100 ஆக உயர்த்தப்படவுள்ளது.

7.1.(3) ஆட்டோ ரிக்ஷா, சுற்றுலா வாடகைக்கார் மற்றும் சாதாரண வாடகைக்கார் ஆகிய வாகனங்களுக்கு 1-4-1997 முதல் மொத்தமாக ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு அனுமதி வழங்கியும், அனுமதியைப் புதுப்பித்தும் வரிகள் வசூல் செய்யப்படுகின்றன. இந்த முறையில் வரி செலுத்துபவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை வந்து சிரமப்பட வேண்டிய அவசியமில்லை. இம்முறையின் மூலம் வரி கட்டாதவர்களை எளிதில் கண்டுகொள்ள முடியும். சரக்கு வாகனங்களுக்கு (Goods Carriage) 5 ஆண்டு வரி இந்த ஆண்டு அறிமுகப்படுத்தப்படவுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், இம்முறை, வரிசெலுத்துபவரின் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் இருக்கும். தற்போது நடைமுறையிலுள்ள வரிகள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பு-2-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

7.2 வரி வசூல்:

போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணிகளில் வரி வசூல் செய்தலும் ஒன்றாகும். வேகமாகப் பணிகள் நடைபெறவும், வரிகள் மற்றும் கட்டணங்களை விரைவாகச் செலுத்துவதற்காக ரொக்கத் தொகையைக் கணக்கிடும் எந்திரங்கள் 42 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் 40 பகுதி அலுவலகங்கள் மற்றும் சோதனைச் சாவடிகளுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்காக, ஒவ்வோர் ஆண்டும், வரி செலுத்துவதற்குச் சலுகை அளிக்கப்பட்ட காலமான ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து 10 ஆம் தேதி வரை, சென்னையில் பல முக்கிய இடங்களில் கூடுதல் வரி செலுத்துமிடங்கள் இயங்குகின்றன. போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கு வரி வசூல் செய்வதற்காக சென்னையிலும் பிற மாவட்டங்களிலும், குறிப்பிட்ட வங்கிகளுக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7.3 வரி வருவாய்:

மாநில அரசுக்குப் பெருவாரியான வருவாய் பெற்றுத்தரும் துறைகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்று, இத்துறையால் ஈட்டப்படும் வருவாய் ஆண்டுதோறும், அதிகரித்து வருகிறது. வரிகள்

1999 ஏப்ரல் 8]

மற்றும் கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் கடந்த ஆண்டுகளில் ஈட்டப்பட்ட வருவாய் விபரங்கள் வருமாறு:

வருடங்கள்	வருவாய் (ரூபாய் கோடியில்)
1992-93	289.00
1993-94	313.70
1994-95	330.00
1995-96	391.00
1996-97	425.00
1997-98	469.00
1998-99	561.75
1999-2000 (வரவு செலவு திட்ட மதிப்பீடு)	612.18

8. சாலைப் பாதுகாப்பு :

8.1 போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளில் சாலைப் பாதுகாப்பு ஒரு முக்கியப் பணியாகும். தீவிரமான செயலாக்கத் திட்டங்களின் மூலமாக விபத்துக்களைத் தவிர்த்து, பொதுமக்களின் விலைமதிப்பற்ற உயிர்களைக் காப்பதற்காக அரசு பெரும் முயற்சிகளை எடுத்து வருகிறது.

8.1 (2) ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதில் உள்ள நடைமுறைகளைக் கடுமையாக்கியும், தானியங்கி சைகை விளக்குகள் அமைத்தும், ஒருவழிப் போக்குவரத்து ஏற்படுத்தியும், நான்கு பிரிவுப் பாதை ஏற்படுத்தியும், வரம்பின்றி வேகமாக ஓட்டுதல், அதிக சுமைகள் ஏற்றல், அனுமதியில்லா இடங்களில் வாகன நிறுத்தம், குடிபோதையில் ஓட்டுதல் ஆகிய குற்றங்களைக் கண்காணித்தும், அரசு பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. மேலும், இடர்தரும் ஆபத்தான பொருட்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கு ஓட்டுநர்களுக்குச் சிறப்புப் பயிற்சி அளித்தல், சாலைப் பாதுகாப்பில் முக்கியமான போக்குவரத்து சைகைகளை அமைத்தல், சாலைகளில் வரம்பு எல்லைக்கோடுகள் அமைத்தல் ஆகிய பணிகள் உள்ளிட்ட பல பணிகளை கண்காணிக்க சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு மற்றும் மாவட்டச் சாலைப் பாதுகாப்பு குழுக்கள் அமைத்தல் ஆகிய

பணிகளும் கவனிக்கப்படுகின்றன. சாலைப் பாதுகாப்பு பற்றிய விவரங்களை உள் துறையின் அரசுச் செயலாளர் தலைமையிலான உயர்மட்டக்குழு ஆய்வு செய்துகொண்டு வருகிறது.

8.2 (1) சாலை விபத்துகள் மற்றும் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் விவரங்கள் ஆண்டு வாரியாக:

வ. எண்.	விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை	1996		1997		1998	
		விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்
1.	இறப்பு	8,079	9,028	7,947	8,755	8,510	9,801
2.	படுகாயம்	4,474	7,333	4,542	6,567	6,562	8,525
3.	சிறுகாயம்	22,151	31,198	23,362	34,010	23,862	33,970
4.	காயமில்லாதவை	7,493	..	8,352	..	7,789	..
	மொத்தம்	**42,197**	**47,559**	**44,203**	**49,332**	**46,723**	**52,296**

8.2 (2) போக்குவரத்து விதிகளை ஓட்டுநர்கள் கடைப்பிடிக்காததாலும், சாலையில் செல்பவர்களின் கவனக் குறைவாலும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கை பெருவாரியாக அதிகரித்துள்ளதாலும், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளன. சாலை விபத்துகளில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு 1998 ஆம் ஆண்டைய மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம், இழப்பீடு வழங்க வழிவகை செய்கிறது.

8.2 (3) விபத்துக்கள் எளிதில் நிகழக்கூடிய தேசிய மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் பணிகளைக் கவனிக்க சிறப்புத் திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இத்திட்டம் ரூபாய் 11.60 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவில் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

8.3 (1) சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு:

1988 ஆம் ஆண்டைய மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 215 ஆம் பிரிவின்கீழ் சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைவராகவும், பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்தவர்கள் உறுப்பினர்களாகவும் இருக்கின்றனர்.

8.3 (2) மேலும் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மாவட்டச் சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் பற்றிய பல பிரச்சனைகளுக்கு ஆலோசனை அளிக்கும் அமைப்பாக இக்குழுக்கள் செயல்படுகின்றன. இக்குழுக்களின் கூட்டம் குறைந்தது மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை கூட்டப்பட வேண்டும்.

9. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் அளித்தல்:

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் அல்லது அவர்களின் வாரிசுதாரருக்கு கீழ்க்கண்ட விகிதங்களில் நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது.

(1) இறப்பு	ரூ. 5,000
(2) நிரந்தர செயலிழப்பு	ரூ. 3,000
(3) ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை அல்லது கால் இழப்பு	ரூ. 2,000
(4) ஏனைய இனங்கள்	ரூ. 250

இந்த நிவாரணம் பாதிக்கப்பட்டவர்களின் நிதி நிலைமையை கருத்தில் கொள்ளாமல், அனைத்து மனுதாரர்களுக்கும் வழங்கப்படுகின்றன. இந்நோக்கத்திற்காக மோட்டார் வாகனங்களின் வரி வசூல் தொகையிலிருந்து 1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூபாய் 1.25 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விபத்தில் பலியானவர்களின் குடும்பங்களின் பரிதாபத்திற்குரிய நிகழ்வுகளில் முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து அதிக இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

10. மாசுக் கட்டுப்பாடு:

10.1 மோட்டார் வாகனங்களின் புகையைக் கட்டுப்படுத்த எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் :

சுற்றுப்புறச் சூழலுக்கு, மோட்டார் வாகனங்களின் புகை அச்சுறுத்தலாகவே இருந்து வருகிறது. 1989 ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு

மோட்டார் வாகன விதி 115-ன்படி மோட்டார் வாகனங்கள் ஒவ்வொன்றும் அந்த விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்தில் பராமரிக்கப்பட்டு ஓட்டப்படுதல் வேண்டும். இதன்படி பெட்ரோல் மற்றும் டீசலில் ஓடும் வாகனங்களில் வெளியேறும் புகையின் அளவு நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

10.2 இதில் முதல் கட்ட நடவடிக்கையாக, சென்னை, காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், திண்டுக்கல் மற்றும் நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் சரக்கு வாகனங்கள் நீங்கலாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ள பிற போக்குவரத்து வாகனங்களில் வெளியேறும் புகை அளவைச் சோதனை செய்யும் முறை 1-7-1998 முதல் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. வரும் ஆண்டுகளில் இந்த புகைச் சோதனை முறை பிற நகரங்களிலும் நடைமுறைப்படுத்தப்படும். சரக்கு வாகனங்களில் வெளியேறும் புகையின் அளவை கட்டுப்படுத்துவதை மாசுக் கட்டுப்பாட்டு வாரியம் கண்காணித்துக்கொள்கிறது. வாகனங்களில் வெளியேறும் புகையின் அளவைக் குறிக்கும் சான்றிதழ்கள் ஆறு மாத காலத்திற்கு வழங்கப்படுகின்றன. வாகனங்களைச் சோதனை செய்து சான்றிதழ் வழங்கும் சோதனை மையங்களுக்கு அனுமதி வழங்கும் அதிகாரம் போக்குவரத்து ஆணையருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை மாநகரில் இதற்காக இதுவரை 132 சோதனை மையங்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளன.

10.3 மேலும் அரசு ஆணை (நிலை) எண் 812 உள் துறை நாள் 20-5-1997-ன்படி, அளவுக்கு அதிகமாக புகை வெளியேற்றும் வாகன உரிமையாளர்களிடமிருந்து அவ்விடத்திலேயே பணத் தண்டனை வசூலிக்க போக்குவரத்து அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

11. விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஈட்டுத் தொகை தொடர்பாக, நீதிபதி திரு. ஜி. ராமானுஜம் அவர்களின் பரிந்துரைகள்:

11.1 1996 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் நீதிபதி திரு. ஜி. ராமானுஜம் அவர்களின் தலைமையின்கீழ் ஒரு மேல்நிலைக் குழு அமைக்கப்பட்டது. நிர்வாகத்தில் லஞ்ச ஊழலை ஒழிப்பதற்கும், தடுப்பதற்கும், நடைமுறையை ஆராய்ந்து தக்க சீர்திருத்தங்களையும் மற்ற வழிகளையும் பரிந்துரை செய்வது இதன் நோக்கமாகும்.

11.2 நீதிபதி திரு. ஜி. ராமானுஜம் அவர்கள் 1989 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகன விபத்து வழக்கு தீர்ப்பாய விதிகளின்கீழ் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஈட்டுத் தொகையை துரிதப்படுத்த பின்வரும் வழிகளை (பரிந்துரை எண் 72) பரிந்துரைத்துள்ளார்.

11.2 (1) மாவட்டத்திலுள்ள பல்வேறு மையங்களில் உள்ள தொடர்புடைய தீர்ப்பாயங்களில் வழக்குகளை நேரிடையாக பதிவு செய்தலை அங்கீகரித்தல்.

11.2 (2) ஒவ்வொரு மோட்டார் வாகன விபத்து வழக்கிலும், மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 158 (6)-ன்படி, காவலர்கள் தங்கள் அறிக்கையினை குறித்த நேரத்தில் தீர்ப்பாயத்திற்கு அளிக்க வேண்டும்.

11.2 (3) பின்னாளில் பதிவு செய்யப்படவிருக்கும் முறையான ஒட்டுமொத்த வழக்கிற்காக காத்திருக்காமல் காவல் துறை அறிக்கையின் மீது உடனடி நடவடிக்கை மேற்கொண்டு, தொகை வழங்குவதற்கான செயல்முறை ஆணையை வழங்க வேண்டும்.

11.3 அரசு, மேற்கண்ட பரிந்துரைகளை ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. இது குறித்து காவல் துறையில் தொடர்புடைய அதிகாரிகளுக்குத் தேவையான அறிவுரைகள் வழங்குவது குறித்து, அரசு சென்னை உயர்நீதிமன்றப் பதிவாளருடன் கலந்தாலோசித்து வருகிறது.

12. முடிவுரை:

பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாகவும், வேகமாகவும் செய்து கொடுத்து, நமது மாநிலம் நாட்டிலேயே பெருமை கொள்ளும் இடம் வகிக்கிறது. பொதுமக்களின் பெருகி வரும் தேவைகளை எதிர்கொள்ளும் வகையில் போக்குவரத்துத் துறை முடுக்கிவிடப்பட்டுள்ளது. சாதனைகள் குறிப்பிடத்தக்கவைகளாக இருந்தாலும், இன்னும் இலக்கினை அடைய வெகு தொலைவு செல்ல வேண்டியுள்ளது. அரசின் பல்முனை முயற்சிகள் ஒட்டுமொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியினை மேம்படுத்தும் என்பதில் ஐயமில்லை.

இணைப்பு 1

1-3-1999 நிலவரப்படி வழங்கப்பட்டுள்ள சிற்றுந்து அனுமதிகள் (மாவட்ட வாரியாக)

வ. எண். (1)	மாவட்டங்களின் பெயர்கள் (2)	பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள் (3)	வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிகள் (4)	சாலையில் இயங்கும் சிற்றுந்துகள் (5)
1.	காஞ்சிபுரம்	175	41	15
2.	திருவள்ளூர்	69	..	..
3.	வேலூர்	177	1	1
4.	திருவண்ணாமலை	110	38	11
5.	தருமபுரி	148	8	5
6.	சேலம்	387	24	16
7.	நாமக்கல்	209	128	106
8.	விழுப்புரம்	172	58	25
9.	கடலூர்	35	3	2
10.	திருச்சிராப்பள்ளி	277	10	2
11.	கரூர்	278	109	26
12.	பெரம்பலூர்	159	60	15
13.	புதுக்கோட்டை	49	9	2
14.	தஞ்சாவூர்	255	81	9
15.	திருவாரூர்	161	68	22
16.	நாகப்பட்டினம்	140	23	4
17.	கோயம்புத்தூர்	434	88	57
18.	ஈரோடு	332	25	8
19.	நீலகிரி	1	1	..
20.	மதுரை	41	9	7
21.	விருதுநகர்	15	1	..
22.	இராமநாதபுரம்	4	..	..
23.	சிவகங்கை	32	11	4

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
24.	தேனி	9	..	..
25.	திண்டுக்கல்	74	4	2
26.	திருநெல்வேலி	8	..	..
27.	தூத்துக்குடி	24	..	..
28.	கன்னியாகுமரி	5	2	..
29.	சென்னை	..	..	..
	மொத்தம்	3,780	802	339

இணைப்பு 2

மோட்டார் வாகனங்களுக்கு தற்போது விதிக்கப்படும் வரி வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

சரக்கு வண்டிகள் (1)	காலாண்டு வரி (ரூபாய்) (2)
(ஏ) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	545.00
(பி) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 5,500 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	885.00
(சி) 5,500 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 9,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,355.00
(டி) 9,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 12,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,775.00
(இ) 12,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 13,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,930.00

[1999 ஏப்ரல் 8

(1)	(2)
(எப்) 13,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 15,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00
(ஜி) 15,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00

(15,000 கிலோவிற்குக் கூடுதலாக ஒவ்வொரு ரூ. 250 கிலோ கிராமிற்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூ. 50).

ஒப்பந்த ஊர்திகள்

(எ) ஆட்டோ ரிக்ஷா ஆண்டு வரி	ரூ. 280
(பி) மோட்டார் வண்டி ஆண்டுக்கு (சாதாரண மோட்டார் வண்டிகள்-மீட்டர் பொருத்திய வாடகை வாகனம்)	ரூ. 700
(சி) சுற்றுலா மோட்டார் வண்டி ஆண்டுக்கு	ரூ.1000
(டி) மேக்சி கேப் ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ.150
(இ) ஆம்னி பேருந்து ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 2,000

ஐந்து ஆண்டு (அனுமதிச் சீட்டு காலம்) வரி 1-4-1997 முதல்

ஆட்டோ-ரிக்ஷா	ரூ. 1,400
வாடகைச் சிருந்து	ரூ. 3,500
சுற்றுலா சிருந்து	ரூ. 5,000

பயணிப் பேருந்துகள்

(எ) சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும்	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 60
(பி) நகரப் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 275 மற்றும் 10 சதவீதம் மேல்வரி

1999 ஏப்ரல் 8]

(சி) வெளியூர் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி
(டி) விரைவுப் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி

தனி வகையிலான வண்டிகள்

(எ) தனி வகையிலான வண்டிகள்	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 50
(பி) எடையேற்றப்படாமல் 3000 கிலோவிற்கு மேல் எடை கொண்ட மோட்டார் வண்டியும் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வண்டியும்.	ஆண்டொன்றுக்கு	ரூ. 2,000
(சி) ரிக்குகள், மின் உற்பத்திச் சாதனங்கள் அல்லது அழுத்தக் கருவிகள் போன்ற சாதனங்களுடன் பொருத்தப்பட்ட தொடர் வண்டிகள் (அல்லது) வண்டிகள் அவற்றின் எடை எவ்வளவாக இருந்தாலும்.	ஆண்டு வரி	ரூ. 2,500
(டி) கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள் (கல்வி நிறுவனப் பேருந்து)	காலாண்டிற்கு	ரூ. 500

பிற வண்டிகள் ஆண்டு வரி

(எ) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 50 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சி.சி.க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்.	ரூ. 135

(பி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 75 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சி.சி.க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள். ரூ. 200

(சி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 170 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள். ரூ. 240

(01-04-1989 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குக் கண்டிப்பாக ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டும்.)

தொடர்வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியிருந்தாலும் அல்லது இல்லாவிட்டாலும்

இனம் (1)	50 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சி.சி.க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. (2)	75 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சி.சி.க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. (3)	170 சி.சி.க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்களும் மூன்று சக்கர சைக்கிள் ரூ. (4)
(எ) புதிய வண்டிகளைப் பதிவு செய்கையில் (ஆயுட்கால வரி)	1,310	1,950	2,340
(பி) வண்டி ஏற்கெனவே பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து அந்த வண்டி வாங்கிய கால அளவு.			
1. ஓராண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1,260	1,870	2,240
2. ஓராண்டிற்கு மேற்பட்டு ஆனால் இரண்டாண்டுகளுக்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1,210	1,790	2,150
3. இரண்டாண்டுகளுக்கு மேல் ஆனால் மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1,150	1,700	2,040
4. மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் நான்காண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1,080	1,600	1,920
5. நான்காண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1,010	1,500	1,800
6. ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	940	1,390	1,670
7. ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	860	1,280	1,530
8. ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	780	1,150	1,380
9. எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	690	1,020	1,220
10. ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	590	880	1,050
11. பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டிருந்தால்	490	720	870

மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப் வண்டிகள் முதலியன

	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள். ரூ. (1)	ஆண்டு வரி இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள் — தனி நபருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள். ரூ. (2)	ஆண்டு வரி இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள் — மற்றவருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள். ரூ. (3)
அ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	1,800	600	1,200
ஆ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1500 கி.கி எடைக்கு மேற்படாதவை.	2,350	800	1,600
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1500 கி.கி எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2000 கி.கி எடைக்கு மேற்படாதவை	2,700	1,000	2,000

	(1)	(2)	(3)
ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3000 கி.கி எடைக்கு மேற்படாதவை.	2,900	1,100	2,200
உ. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வண்டிகளை பொறுத்தமட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை.	3,300	1,250	2,500
ஊ. உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு.	-	32	-

ஆயுட்கால வரி - நான்கு சக்கர வாகனங்கள் மோட்டார் கார் மற்றும் ஈப்புகள்

மூன்றாம் இணைப்புப் பட்டியல்

[4 (1 எ) எனும் பிரிவைக் காண்க]

பகுதி - 1

புதிய மோட்டார் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்ற காலத்தில்

இனம்	வாகனத்தின் மதிப்பு ரூ.5 இலட்சத்திற்கு மேற்படாதிருக்குமாயின்		வாகனத்தின் மதிப்பு ரூ.5 இலட்சத்திற்கு மேற்பட்டு ஆனால் ரூ.10 இலட்சங்களுக்கு மேற்படவில்லையாயின்		வாகனத்தின் மதிப்பு ரூ.10 இலட்சங்களுக்கு மேற்படுமாயின்	
	தனி நபருக்கு ரூ.	மற்ற வருக்கு ரூ.	தனி நபருக்கு ரூ.	மற்ற வருக்கு ரூ.	தனி நபருக்கு ரூ.	மற்ற வருக்கு ரூ.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
(எ) சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 700 கி.கிராமுக்கு மேற்படாத நிலையில்	8,210	16,420	12,320	24,640	16,420	32,840
(பி) சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 700 கி.கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 1500 கி.கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	10,950	21,900	16,430	32,860	21,900	43,800

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
சி) சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 1500 கி.கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 2000 கி.கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	13,690	27,380	20,540	41,080	27,380	54,760
(டி) சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 2000 கி.கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 3000 கி.கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	15,060	30,120	22,590	45,180	30,120	60,240
(இ) மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தின்படி தனியார் போக்குவரத்து வாகன அனுமதியானது தேவைப்படாமல், சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 3000 கி.கிராமுக்கு மேற்பட்டதாக இருக்குமானால்	17,110	34,220	25,670	51,340	34,220	68,440

பகுதி 2

பழைய வாகனங்கள்

இனம்	வாகனமானது ஏற்கெனவே பதிவு செய்யப்பட்டு, அது பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்படாததாய் இருக்குமாயின்		வாகனமானது ஏற்கெனவே பதிவு செய்யப்பட்டு, அது பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்டதாயின்	
	தனிநபர்களுக்கு ரூ.	மற்றவர்களுக்கு ரூ.	தனிநபர்களுக்கு ரூ.	மற்றவர்களுக்கு ரூ.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
எ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 700 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	6,160	12,320	4,110	8,220

[1999 ஏப்ரல் 8

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
பி.	சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 700 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 1,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	8,210	16,420	5,480	10,960
சி.	சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 1,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 2,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	10,270	20,540	6,850	13,700
டி.	சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 2,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 3,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	11,300	22,600	7,530	15,060
இ.	மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தின்படி தனியார் போக்குவரத்து வாகன அனுமதியானது தேவைப்படாமல், சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 3000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டதாக இருக்குமானால்	12,830	25,660	8,560	17,120

விளக்கம்-இந்த இணைப்புப் பட்டியலின் நோக்கத்திற்காக, 'தனி நபர்' எனும் சொல்லானது தமது பெயரால் அறியப்படும் நபர் ஒருவரைக் குறிக்கும்.

1999 ஏப்ரல் 8]

இணைப்பு-II

[443 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

கோரிக்கை எண் 39

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

கோரிக்கை எண் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1999-2000

1. முன்னுரை

1.1 வளர்ந்த மற்றும் வளரும் நாடுகளில் வர்கனப் போக்குவரத்தில் முதன்மையானது பேருந்துகளாகும். அனைத்துப் போக்குவரத்து வாகனங்களில் பயணம் செய்யும் மக்கள் தொகையைக் காட்டிலும், பேருந்துகளில் பயணம் செய்பவர்களின் எண்ணிக்கையே மிக அதிகமாகும். வளர்ந்துவரும் நாடுகளிலுள்ள மாநகரங்களில் நகரப் பேருந்துகள் மிக முக்கியமான பங்கை வகிக்கின்றன. மக்கள்தொகை விரைந்து பெருகும் காரணத்தாலும், மக்களின் வருமானம் அதிகரிப்பதற்கேற்ப ஏனைய போக்குவரத்து முறைகளை மேற்கொள்வதாலும், வளர்ந்துவரும் நாடுகளின் நகரப் போக்குவரத்து முறைகள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுகின்றன. வளர்ந்து வரும் நாடுகளிலுள்ள மாநகரங்களில் பயணிகளின் எண்ணிக்கையில் 50 சதவீதம் முதல் 80 சதவீதம் பேருந்துகளிலும், சிற்றுந்துகளிலும் (Mini Bus) செல்கின்றனர். எனவே ஏழை மக்கள் அதிகம் வாழும் மாநகரங்களில், மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும், போக்குவரத்தில் ஏற்படும் தேவையற்ற வளர்ச்சியைக் கட்டுக்குள் வைப்பதற்கும் சிறப்பான பேருந்து போக்குவரத்து வசதி மிக முக்கியமானதாகும். போக்குவரத்துத் துறை குறிப்பாக மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல், வரி விதிப்பு போன்ற செயல்முறை நடவடிக்கைகளை உள் துறை கண்காணித்து வருகிறது. 21 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஆகியவை போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகத்தின்கீழ் உள்ளன. இவைகள் தவிர, தமிழ்நாடு

[1999 ஏப்ரல் 8

போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியனவும் போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

1.2 தமிழ்நாட்டிலுள்ள மாநகரம், நகரம் மற்றும் கிராமங்களிலுள்ள பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவுசெய்யும் பணியில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து ஈடுபட்டு பல்வேறு பகுதி மக்களை இணைக்கும் பாலமாக அவை செயல்பட்டு வருகின்றன. இப்பெருமுயற்சியின் அடிப்படையாக, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை அமைந்துள்ளது.

2. அரசின் பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கொள்கையின் வளர்ச்சிப் பாதை :

2.1 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டில் தொலைதூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பிக்கும்போது அதனைத் தடுத்து, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை வழிமுறைகள் 1967 இல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த ஐந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்து வழித்தடங்களும், பணிக் களறிகளும் அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு, பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் என மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுகால அளவில் மாவட்டம் மாவட்டமாக குறைந்த எண்ணிக்கை பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்களிலிருந்து ஆரம்பித்து ஏறு வரிசையில் அதிகப் பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்கள் முடிய

1999 ஏப்ரல் 8]

பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின்படி முதன் முதலாக நீலகிரி மாவட்டத்தின் பேருந்துகள் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. ஆனால் சென்னை உயர் நீதிமன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் 1983 இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செயல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும், 1984 இல் 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தச் சட்டத்தை அரசு இயற்றியது. இத்திருத்த சட்டத்தின்படி ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின், விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள், தொடர்ந்து புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும்போது அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். இது நாட்டுடைமை ஆக்கும் திட்டத்திற்கு அதிக அளவில் தடங்கல் ஏற்படுத்தியது.

2.3 பேருந்துகளை அதிகரிக்க வேண்டியதிருந்ததாலும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியதிருந்ததாலும், 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து இயக்கத்தை நிறுத்திவிட்டால் அவ்வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமெனவும் கருதப்பட்டதால், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை அகற்றுவதை, படிப்படியாக செயல்படுத்தலாமென அரசு முடிவு செய்தது.

2.4 எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டின் நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை, அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து, அதற்கேற்ப 1990 இல் தமிழ்நாடு பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டது. அம்மசோதா 1984 இல், மூலச்சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை, மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்ததுடன், மேலும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை, பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழிவகை செய்தது. எனினும்

1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள்தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு இது தடையாக இருக்குமென்ற காரணத்தால் 1990 ஆம் ஆண்டைய சட்டமுன்வடிவை திரும்பப் பெற்று 1992 இல் மோட்டார் வண்டிகள் தனி விதிமுறைகள் சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்களில், தாங்கள் ஏற்கெனவே பெற்றிருந்த உரிமங்களைப் புதுப்பித்துக் கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்துகொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும் இச்சட்டம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களைத் தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

2.5 மேற்சொன்ன சட்டத்திற்கு, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகள் 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சிறிய தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும். அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தன. இதற்கு பதிலாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் வராத வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கத் தனியார் உரிமையாளர்கள் புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பித்தனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குப் புதிய அனுமதி வழங்குவது, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானது என்பதால், அரசு இவ்வேண்டுகோளை ஏற்கவில்லை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பகுதி திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பிப்பதைத் தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல், புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிக்கும் நோக்கத்தில், இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்ட சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக, எஞ்சியிருந்த 20 மாவட்டங்களுக்கும், பகுதித் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு, தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள புதிய வழித்தடங்களில், பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மட்டுமே இயக்கலாம். மற்ற மாநிலங்களின் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், பாதுகாக்கப்பட்ட சிறு உரிமையாளர்கள் மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின்கீழ் பேருந்துகளை இயக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களை இத்திட்டம் பாதுகாக்கிறது.

2.6 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) சட்டத்தின்படி, வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் மற்றும் குறைத்தல் தொடர்பாக, வழித்தடங்களில் மாற்றம் செய்வதற்காக, தனியார் உரிமையாளர்கள் செய்த விண்ணப்பங்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் பரிசீலிக்கப்பட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டன. இம்மாற்றங்களினால், பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கு பெரும் இடையூறுகளும் இடர்பாடுகளும் ஏற்பட்டன. இந்த இடர்பாடுகளை நீக்கும்பொருட்டு இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் தமிழ்நாடு 1995 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகளில் உரிமங்களை நீட்டிக்க, குறைக்க, மாற்றம் செய்ய அளிக்கப்பட்டிருந்த அனுமதியை 25-5-1996 அன்று ரத்து செய்தது. 24-1-1996-க்கும் 24-5-1996-க்கும் இடையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் அனுமதிக்கப்பட்ட அத்தகைய மாற்றங்களையும் ரத்து செய்து, முன்பிருந்த அதே நிலையை (Statusquo ante) மீண்டும் கொண்டு வந்து அதற்கான சட்டம் ஒன்றை (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/1996) இவ்வரசு இயற்றியது. இவ்வாறு உரிம மாற்றம் அனுமதிக்கப்பட்டதன் காரணமாக, பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மீண்டும் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் இயங்கி வந்த பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள்வசம் ஒப்படைக்க ஆரம்பிக்கப்பட்டன. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆழமாக ஆய்வு செய்து, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேம்படுத்தத் தகுந்த ஆலோசனைகளை வழங்கும்பொருட்டு, அரசு, பட்டாபிராமன் குழு மற்றும் தில்லைநாயகம் குழு என்ற இரு வல்லுநர் குழுக்களை நியமனம் செய்தது. மாவட்ட வாரியாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க வேண்டும் என்ற பட்டாபிராமன் குழுவின் (1976) ஆலோசனையை அப்போதைய அரசு கொள்கை அளவில் ஏற்றுக்கொண்டது. ஒரே அமைப்பாக செயல்படுவதைக் காட்டிலும் பல்வேறு அமைப்புகளாகப் பேருந்து போக்குவரத்து தமிழ்நாட்டில் செயல்படுவதால் அதிகப் பயன் கிடைத்துள்ளதை கருத்தில் கொண்டு, அத்தகைய பல்வகை அமைப்பு முறைத் தொடர வேண்டுமென இரு குழுக்களும் பரிந்துரை செய்தன. மக்கள் தேவைக்கேற்பவும், திறமையாகவும், பொறுப்பாகவும்

[1999 ஏப்ரல் 8

செயல்படத்தக்க வகையில், ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இயல்பான அளவில் 750 பேருந்துகளை கொண்டிருக்கலாம் எனவும், ஆனால் 1200-க்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும் எனவும் தில்லைநாயகம் குழு (1990) அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்தது. அனைத்துக் கருத்துக்களையும், அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. இம்மாநிலத்தில் தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

வ. எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	31-1-1999 இல் பேருந்து எண்ணிக்கை
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்-1), சென்னை	01-01-72	சென்னைப் பெருநகர் பகுதி (தெற்கு)	1471
2.	மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்-2) சென்னை	19-01-94	சென்னைப் பெருநகர் பகுதி (வடக்கு)	1336
3	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1), சென்னை	01-04-1980	தமிழ்நாடு முழுவதும்	745
4	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2), சென்னை	27-01-1994	மாநிலங்களிடையே	224
5	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரம்	16-01-1975	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்	1003
6	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூர்	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணாமலை மாவட்டங்கள்	839

1999 ஏப்ரல் 8]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் காஞ்சிபுரம்	01-04-1992	காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்	751
8.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக்கழகம் சேலம்.	15-01-1973	சேலம், நாமக்கல் மாவட்டங்கள்	968
9.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தருமபுரி	01-04-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	693
10.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக்கழகம் கோயம்புத்தூர்	01-03-1972	கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்	1,209
11.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஈரோடு	01-04-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	914
12.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் உதகமண்டலம்	18-02-1994	நீலகிரி மாவட்டம்	411
13.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணம்	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	950
14.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சிராப்பள்ளி	01-04-1985	திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்	966
15.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் காரைக்குடி	01-04-1983	சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்	590
16.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் புதுக்கோட்டை	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்	347
17	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்	948

[1999 ஏப்ரல் 8

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
18.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் திருநெல்வேலி	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்	875
19.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவில்	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	678
20.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் திண்டுக்கல்	01-04-1986	திண்டுக்கல், தேனி மாவட்டங்கள்	743
21.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் விருதுநகர்.	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்	393

3.2 ஒன்றுக்கொன்று இடையூறான வழித்தடங்களை அறிமுகப் படுத்தி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுக்கிடையே போட்டியிட்டுக்கொள்வது கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட அனுபவம் மூலம் தெரிய வந்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம், புதிய கண்ணோட்டம் இல்லாமை, திட்டமிடுதலில் குறைபாடு, பேருந்துகளை இயக்குவதில் வீணான போட்டி ஆகிய காரணங்களினால், தனித் தனி சிறிய கழகங்கள் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய பயன்களை முழுவதுமாக இழக்க நேரிட்டது. எனவே இலாபகரமாக இயங்கும் வகையிலும், கண்காணிப்பு, ஒருங்கிணைப்பு, கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றிற்கு பொறுப்பேற்கும் வகையிலும், இக்கழகங்களைச் சீரமைக்க இவ்வரசு முடிவு செய்தது. மற்ற பொதுத் துறை நிறுவனங்களோடு, 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றியும் ஆய்வு செய்வதற்கு அரசு 1997 ஆம் ஆண்டு எஸ்.வி.எஸ். ராகவன் குழு என்ற வல்லுநர் குழுவை நியமித்தது. 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஒருங்கிணைக்க வேண்டும் என்று அரசு எடுத்த முடிவை ஏற்றுக்கொண்டதுதான், இந்த வல்லுனர் குழு செய்த ஒரு குறிப்பிடத்தக்க பரிந்துரையாகும். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம் - 1) உடன் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்-2) ஐயும் மற்றும் அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) உடன் அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் -2) ஐயும் இணைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. மற்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைக்கும் நடவடிக்கை பல்வேறு நிலைகளில் நிலுவையில் உள்ளது. இதற்கிடையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், உதகமண்டலத்தை தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூருடன் இணைக்க ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

4. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன்

4.1 இந்த 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 17054 பேருந்துகள் உள்ளன. இவற்றுள், 15,416 பேருந்துகள் அன்றாடம் குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. மீதி உதிரிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரில் 2551 நகரப் பேருந்துகளும், மாவட்டங்களில் 5,716 நகரப் பேருந்துகளும், வெளியூரில் 5704 பேருந்துகளும், மலைப் பகுதிகளில் 555 பேருந்துகளும், விரைவுப் போக்குவரத்து வழித்தடங்களில் 890 பேருந்துகளும் இயக்கப்படுகின்றன. பெரு நகரங்களிலும், நகரங்களிலும் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் மொத்தப் பேருந்து எண்ணிக்கையில் 53.6 சதவீதம் ஆகும். வெளியூர் பேருந்துகள் 37.0 சதவீதம் ஆகும். மலைப் பகுதியில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதம் 3.6, விரைவுப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளின் சதவீதம் 5.8 ஆகும். இவற்றோடுகூட, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொதுமக்களின் தேவையை முன்னிட்டு, பல விழாக் காலங்களில் சிறப்புப் பேருந்துகளாக கூடுதல் பேருந்துகளையும் இயக்குகின்றன. இந்நிறுவனங்கள், நாளொன்றுக்கு 63 இலட்சம் கிலோமீட்டர் தொலைவுக்குப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றன. நாளொன்றுக்கு 186 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இயக்கப்படும் 70 சதவீத பேருந்துகள் நட்டத்தில் இயங்குகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவையான, செலவுக்கு ஏற்ப வருவாயை தராவிட்டாலும், பெருகிவரும் பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1995-96 ஆம் ஆண்டின் முடிவில் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களாலும் இயக்கப்பட்ட தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 7,967. இது 1996-97 இல் 8,027 ஆகவும் 31-1-1999 இல் 8939 ஆகவும் உயர்ந்துள்ளது. குறிப்பாக முன்பு நிறுத்தப்பட்ட சில வழித்தடங்களில், பேருந்துகள் மீண்டும் இயக்கப்பட்டுள்ளன.

4.2 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் தொடர்ந்து நன்றாக உள்ளது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக கூடுதலாக விடப்பட்ட புதிய பேருந்துகளினால் செயல்திறன் அதிக அளவில் உள்ளது.

4.3 31-01-1999 நிலவரப்படி, பேருந்துகளின் சராசரி வயது 3.64 ஆண்டுகள் ஆகும். பல்வேறு வகையான பணிகளில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளின் ஆயுட்காலம் தொடர்பாக, அரசு கீழ்க்கண்டவாறு நெறிமுறைகளை வகுத்துள்ளது. பெருநகரப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் 8 ஆண்டுகள், நகரப் போக்குவரத்து மற்றும் வெளியூர் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் 6 ஆண்டுகள், விரைவுப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் 3 ஆண்டுகள். இந்த அளவுகோல்களைக் கருத்திற்கொண்டு பார்க்கும்போது, 31-01-1999 நிலவரப்படி வரையறுத்த கால அளவுக்கு மேல் உள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3901 (22.88 சதவீதம்) ஆகும். 1995-96 ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் இருந்த 15,412 பேருந்துகளுள் 3,647 (23%) பேருந்துகள் வரையறுக்கப்பட்ட கால அளவிற்கு மேல் ஓடிய பேருந்துகள் ஆகும். அரசின் நிதியுதவியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட நடவடிக்கைகளினால் 1997-98 ஆம் ஆண்டின் இறுதிக்குள் இது 17.2 சதவீதமாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் 3,600 பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்துவதன் வாயிலாக இதை மேலும் குறைக்கத் திட்டமிடப்பட்டது. ஆனால், நிதியின்மையால், 1,441 பேருந்துகளை மட்டுமே 31-01-1999 வரை மாற்ற முடிந்தது.

4.4 இந்தியாவிலுள்ள மற்ற மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை, தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் தொடர்ந்து நன்றாக இருந்து வருகிறது என்பதை அறியலாம். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், 31-01-1999 அன்று நிலவரப்படி, சராசரி பேருந்து பயன்பாட்டைப் பொறுத்தவரை, 92.03 சதவீதமும், இயக்கத் திறனைப் பொறுத்தவரை, 101.38 சதவீதமும் (கிலோ மீட்டரில்) சாதனை படைத்துள்ளன. அனைத்துப் பேருந்து பயணிகளின் எண்ணிக்கையும் ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்க்கும் போது, பயணிகளின் ஒட்டு மொத்த விகிதாச்சாரம் (Occupancy Ratio) 80.46 சதவீதமாகும். இது இந்தியாவில் வேறு எந்த மாநிலத்தை விடவும் அதிகமாகும். பொருள்வகையிலான உற்பத்தித்திறனைப் பொறுத்தவரை, தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில், 3.89 R.T. கூறுகொண்ட டயர் ஒன்று 1.39 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடுகிறது. எரிபொருளைப் பொறுத்த வரை, ஒரு லிட்டர் உயர்வேக டீசல் எண்ணெய்யைக் கொண்டு 4.23 கிலோ மீட்டர் தொலைவு இயக்கப்படுகிறது. உண்மையில், பேருந்து பயன்பாடு, பணியாளர் உற்பத்தித்திறன் முதலான சில அம்சங்களைப் பொறுத்தவரை தமிழ்நாடு இந்தியாவிலேயே முதலிடம் வகிக்கிறது. ஆண்டுதோறும் தேசிய அளவில் பல பரிசுகளையும் வென்று வருகிறது.

4.5 1995-96 ஆம் ஆண்டில் பேருந்துகளை இயக்குவதில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு புதிய டயர்கள் குறித்த செலவு 36 காசுகளாக இருந்தது. அது, 1997-98 ஆம் ஆண்டில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 32 காசுகளாகக் குறைந்துள்ளது. அரசுப் போக்குவத்து நிறுவனங்கள் சிலவற்றில் 25 சதவீதத்திற்கு மேலும், மற்றவற்றில் சற்றுக் குறைவாகவும், செலவு குறைந்து உள்ளது. ஆனால், ஒட்டுமொத்தச் செலவு குறைவு 11 சதவீதம் ஆகும். அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், சுருள்வில் (Spring leaves) குறித்து ஆண்டொன்றுக்கு ஏறத்தாழ ரூ.20 கோடி முதல் ரூ.22 கோடி வரையில் செலவு செய்கின்றன. 1995-96 ஆம் ஆண்டில், இது தொடர்பாக ஏற்பட்ட செலவு கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 11 காசுகள் ஆகும். இது, 1997-98 ஆம் ஆண்டில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 10 காசுகளாகவும், நடப்பாண்டில் பணவீக்கம் அதிகரித்தபோதிலும் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 9 காசுகளாகவும் (1998 டிசம்பர் வரையில்) குறைந்துள்ளது.

4.6 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வழித்தடங்களை ஒழுங்குபடுத்தும் வகையில், அரசு, பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவை, தமிழக தொலைதூரப் பேருந்துகளை ஆழ்ந்து ஆய்வு செய்யுமாறு கேட்டுக்கொண்டது. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு, தனது அறிக்கையை அரசுக்கு அளித்துள்ளது. அது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

விருதுகள்

4.7 மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தின், போக்குவரத்து ஆய்வுப் பிரிவு 1998 செப்டம்பர் முடிய உள்ள காலாண்டுக்கான, மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் பற்றிய ஆய்வு அறிக்கையில், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறனைப் பாராட்டி, கீழ்க்கண்டவாறு குறிப்பிட்டுள்ளது:-

வாகனங்களின் வயது

"அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் - 2) இல் மிகக் குறைந்த சராசரி வயதுடைய பேருந்துகள் உள்ளன. (1.08 ஆண்டுகள்). ஆய்வுக் காலத்தில் மிகக் குறைந்த சதவிகித வயதுடைய பேருந்துகள் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து கழகம் விழுப்புரத்தில் உள்ளது. (1.05 சதவீதம்). அதைத் தொடர்ந்து மாநகரப் போக்குவரத்துக்

[1999 ஏப்ரல் 8

கழகம் (சென்னை கோட்டம் - 1) இல் 3.40 சதவீதமும், மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம் - 2) இல் 3.90 சதவீதமும் உள்ளது. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலியில் அதிக வயதுடைய 50 சதவீதம் பேருந்துகள் குறிப்பிடத்தக்க வகையில் குறைக்கப்பட்டுள்ளன."

வாகனப் பயன்பாடு:

"1998 செப்டம்பர் முடிவில் ஒன்பது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வாகனப் பயன்பாடு 95 சதவீதத்திற்கு இருந்தது. சென்ற ஆண்டை ஒப்பிடும்போது, இதே கால அளவில் 11 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்நிலையில் இருந்தது. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில், கோவை, ஈரோடு, காரைக்குடி, புதுக்கோட்டை ஆகியவற்றின் வாகன உபயோகம் 95 சதவீதத்துக்கு அதிகமாக உள்ளது."

வாகனத்தின் உற்பத்தித் திறன்:

"ஆய்வு காலத்தில் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் -2) இல் (601), அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் -1) இல் (586) மிக அதிக அளவு வாகன உற்பத்தி உள்ளது."

பணியாளர் திறன்:

"அதிகப் பணியாளர் உற்பத்தித் திறனில், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம் முதலிடம் வகிக்கிறது. அதற்கு அடுத்தப் படியாக அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) மற்றும் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1)ம் உள்ளது."

அரசு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு, தேசிய உற்பத்தித்திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சிக் கூட்டமைப்பு ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு விருதுகளை பெற்றுக்கொண்டதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித் திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித் திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு அதிகப்படியான கிலோ மீட்டர் செல்லுதல், ஆகிய சிறந்த

1999 ஏப்ரல் 8]

சாதனைகளுக்காகத் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்ட விருதுகளைப் பெற்றுள்ளன:-

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர் (1)	விருதுக் கான வருடம் (2)	விருது வாங்கிய வருடம் (3)	விருதின் பெயர் (4)	விருது வழங்கியோர் (5)
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	1996	1998-99	சிறந்த பேருந்து பராமரிப்புக்காக	அரசு தொழிற் சாலைகள் ஆய்வுத் துறை
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோட்டம்-1) சென்னை.	-	1998-99	உடல் ஊனமுற்றோரை அதிக அளவில் பணி அமர்த்தியதற்காக	உடல் ஊன முற்றோர் துறை
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழக (சென்னை கோட்டம்)-ன் 114 ஓட்டுநர்களுக்கு	-	1998-99	எரிபொருள் சிக்கனம்	அசோக் லேலண்ட்
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்-1)	1996-97	நவம்பர் 1998	மாநில பாதுகாப்பு விருது (போக்கு வரத்து தொடர்ந்து விபத்தில்லா பணி)	தொழிற் சாலைகள் ஆய்வகத் துறை, சென்னை
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்	1996-97	1998-99	சாலைப் போக்கு வரத்து (பயணிகள்) நகரப் பேருந்து பிரிவிற்காக சிறந்த உற்பத்தித் திறன் விருது.	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புது டெல்லி
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், உதகமண்டலம்	1996-97	1998-99	மலைவழித் தடத்தில் சிறப்பு பேருந்துகள் இயக்கத்திற்காக	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழுத் புதுடெல்லி

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1996-97	1998-99	சாலைப் போக்கு வரத்து (பயணிகள்) புறநகர் பிரிவிற்கான சிறந்த உற்பத்தித் திறன் விருது.	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுடெல்லி
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை,	1996	1998	மாநில பாதுகாப்பு விருது 2-ஆம் பரிசு	தொழிற் சாலைகள் ஆய்வகத் துறை, சென்னை.
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்	1996-97	1998-99	எரிபொருள் சிக்கனத்தில் சிறந்த முன்னேற்றத் திற்கானமுதல் பரிசு	எரிபொருள் சேமிப்பு ஆராய்ச்சி நிறுவனம், புதுடெல்லி
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி	1996-97	1998-99	சிறந்த உற்பத்திச் செயல் திறன் சாலை போக்குவரத்துப் பயணிகள் புறநகர் பிரிவு 2-ஆம் இடம்	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுடெல்லி
தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்	1997-98	1998-99	டயர் பயன்பாட்டில் அதிக பட்ச மேம்பாடு	மாநில சாலைப் போக்கு வரத்து நிறுவனங் களின் கூட்டமைப்பு, புதுடெல்லி.

விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

4.8 விபத்தினை தவிர்த்துப் பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப்

பணிபுரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்குப் பயிற்றுவிக்கும்பொருட்டு, பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி, விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க, ஊக்கப் படுத்துகிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை நடத்தி வருகின்றன. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில், நினைவுப் பயிற்சி (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள், தனது பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்துகொள்ளவும், விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். கும்மிடிப்பூண்டியில் சுமார் 30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range) பேருந்துகளை நன்முறையில் இயக்க ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

4.9 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென, ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ் நல்ல உடற்கட்டுள்ள, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு, கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகிறது.

4.10 நடுவழியில் சிறு இயந்திர கோளாறுகள் காரணமாக பேருந்துகள் நின்று விட்டால், அதை ஓட்டுநர்களே பழுது பார்க்கும் விதத்தில் ஓட்டுநர் பயிற்சியை மேம்படுத்த அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. ஓட்டுநர் பயிற்சியில் அமர்த்தப்பட்டவுடன், அவர்களுக்கு அதன்படி ஓட்டுநர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட்டவுடன், அவர்களுக்கு 3 மாதம் பேருந்துப் பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய பயிற்சித் திட்டத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்/போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக பயிற்சியளிக்கப்படும். பேருந்துப் பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய 3 மாத பயிற்சியில், ஒரு மாத

[1999 ஏப்ரல் 8

செயல்முறை சார்ந்த பயிற்சி, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திலோ அந்த பணியாளர்கள் பணியாற்றும் பணிமனை / தொழிற்கூடம் /சீராக்கும் இடத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இதன் மூலம் ஓட்டுநர்கள் களப் பணி அறிவு பெற்று, பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு இயந்திர கோளாறுகளை சரி செய்து, பேருந்தை அருகிலுள்ள பேருந்து பணிமனைக்கோ அல்லது பேருந்து நிலையத்திற்கோ கொண்டு செல்ல இயலும்.

4.11 தொடர்ந்து 10 ஆண்டு காலம் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஓட்டுநர்களுக்கு தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஒவ்வொரு 10 ஆண்டு காலத்திற்கும் ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது.

4.12 ஓட்டுநர்கள் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்ததற்காக அளிக்கப்படும் விருதுகளின் விவரம் அவர்களுடைய பணிப் பதிவேட்டில் பதிவு செய்யப்படுகிறது.

4.13 மோட்டார் வாகனத் தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி காரணமாகவும், விபத்துக்கள் நேராவண்ணம் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்து கொள்வதற்கு இயலும் வகையிலும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய கல்வித் தகுதியை 8 ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி 10 வகுப்பு தேர்ச்சி என உயர்த்தி, அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

5. நிதிச் சாதனை

5.1 பொதுநலன் தொடர்புடையதாக இருப்பதால், பேருந்துப் போக்குவரத்து இயல்பாகவே இழப்பில் முடியும் முயற்சி என்பது உலகளாவிய அனுபவமாகும். பிற அயல் நாடுகள், வெவ்வேறு முறைகளைப் பின்பற்றி, அங்குள்ள நிலைமைக்கேற்ப மானியம் வழங்கியும் அல்லது தனியாரிடம் ஒப்பந்த அடிப்படையில் விட்டும், இழப்பைச் சமாளித்துள்ளன.

5.2 நம் நாட்டிலேயே, தமிழகத்தில்தான் நாள்தோறும் 63 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு 186 இலட்சம் மக்களைக் கொண்டு செல்லும் வகையில் அதிக எண்ணிக்கையிலான பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பொதுநலனில் அக்கறை கொண்ட எந்த அரசுக்கும், இது ஒரு பெரும் கடமையாகும்.

1999 ஏப்ரல் 8]

5.3 இந்த அரசு இப்பெரும் பணியை, முடிந்த அளவு சிறந்த முறையில் செயல்படுத்தத், தேவையான முயற்சிகளை எடுத்துள்ளது. உதிரி பாகங்கள் மற்றும் தேவையான பொருட்களை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாங்குவதற்கு, கொள்முதல் கொள்கையைச் சீரமைக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. அதிக எண்ணிக்கையில் பொருட்களை வாங்குவதற்கு, மாநில அளவில் கொள்முதல் கொள்கை வகுக்கப்பட்டு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. அக்கொள்கை, முழு அளவில், போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பின்பற்றப்படுகிறதா என்று கூர்ந்து கவனிக்கப்படுகிறது. பேருந்து கூடு கட்டுவதில் செலவைக் குறைக்கும்வகையில், அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களிடம் உள்ள கூடு கட்டும் கட்டமைப்பு வசதிகளை முழுவதுமாக பயன்படுத்துமாறு அரசு வலியுறுத்தியுள்ளது. இவ்விதமான காரணங்களினால், கடந்த இரண்டரை ஆண்டுகளில் ரூ.48.00 கோடி செலவைக் குறைக்க முடிந்தது. அதேபோல் பெரும் முயற்சியின் காரணமாக டீசலைத் தவிர மற்ற வகைகளில் ரூ.14 கோடி இந்த ஆண்டில் சேமிக்க முடிந்தது. மொத்தமாக பேருந்து நிர்வாகத்தை மேம்படுத்தும்படியும் பல இனங்களிலும் செலவைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளன.

5.4 தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் நிதிச் சாதனை பற்றிய சுருக்க விவரம் 1995-96 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

(ரூ.கோடியில்)

விவரங்கள்	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99 (1/99 வரை)
வருவாய்	1648.8	1687.5	2060.6	1817.52
செலவு	1856.2	1998.1	2289.1	2099.78
ஆதாயம்/ இழப்பு	(-)207.4	(-)310.6	(-)228.5	(-)282.27
ரொக்கம் இழப்பு	(-)71.6	(-)180.5	(-)57.63	(-)99.48

[1999 ஏப்ரல் 8

5.5 1995-96, 1996-97 ஆம் ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்ட கால அளவில் வருவாய்ப் பெருக்கம் சொற்பமாகவே இருந்தது. இக்கால கட்டத்தில் வருவாய் ரூ.38.6 கோடியளவிலே (2.3%) அதிகரித்தது. ஆனால் 1996-97, 1997-98 ஆம் ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்ட கால அளவில் ரூ.373.1 கோடி (22%) அளவுக்கு வருவாய் அதிகரித்தது. 1997 செப்டம்பர் திங்களில், பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டதும், பேருந்து இயக்கத்தின் அளவு 222.4 கோடி கிலோமீட்டர் அதிகரித்ததும், இதற்கு ஓரளவு காரணமாகும். 1996-97 ஆம் ஆண்டில் பேருந்து இயக்கம் 213 கோடி கிலோ மீட்டராக இருந்தது. பேருந்துக் கட்டணங்கள் 1998 ஏப்ரலில் குறைக்கப்பட்டன. 1998-99-ம் ஆண்டில் 230 கோடி கிலோமீட்டர் இயக்கப்பட்டு ரூ.116 கோடி (5.6 சதவீதம்) அளவுக்கு வருவாய் உயரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டர் இயக்கத்தின் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய் 1995-96 ஆம் ஆண்டில் ரூ.7.78 ஆக இருந்தது. 1998-99-ல் ரூ.9.40 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இந்த உயர்வு 21.5 சதவீதமாகும். இதே கால அளவில் செலவு உயர்வு 29.5 சதவீதம் என்ற அளவில் இருக்கிறது. அதாவது ஒரு கிலோ மீட்டர் இயக்கத்திற்கு ரூ.9.40 வருவாய்க்கு எதிராக ரூ.10.86 செலவாகிறது. (இந்த உயர்விற்கு டீசல் விலை உயர்வு (36.79%) 1995-96ஐ ஒப்பிடும் போது) மற்றும் விலை குறியீட்டு எண் உயர்வு மற்றும் அண்மைக்கால 1998 ஆம் ஆண்டுக்கான ஊதிய ஒப்பந்தம் தொடர்பான சம்பளச் செலவு உயர்வு (34.1%) தேய்மானச் செலவு அதிகரிப்பு (51.5%) 1995-96 ஆண்டு முதல் புதிதாக இயக்கப்பட்ட சுமார் 7309 பேருந்துகள் ஆகியன முக்கிய காரணங்களாகும்.

5.6. போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்துக்கும், தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையே 13-2-1999 அன்று ஊதிய ஒப்பந்தம் கையெழுத்தாகியது. அடிப்படை ஊதியத்துடன் அகவிலைப்படி இணைப்பு, பணி மூப்பிற்கு ஏற்றவாறு சம்பளம் நிர்ணயிக்கும்போது வழங்கப்படும் கூடுதல் உயர்வு, புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம், விபத்தில்லாப் பணிக்கு ஓட்டுநர்களுக்கு ஊக்கத் தொகை, விடுப்புப் பயன்கள் ஆகியவை ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் சிறப்பு அம்சங்களாகும். ஒவ்வொரு ஊழியரும் ஊதிய ஒப்பந்தத்தினால் ரூ.500 முதல் ரூ.1500 வரை அதிகமாகப் பெறுவார்கள். சராசரியாக ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுக்கும் ரூ.835 அதிகமாகக் கிடைக்கும். இதனால் ஆண்டு ஒன்றிற்கு ரூ.128.00 கோடி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அதிகமாக செலவாகும். இந்த ஊதிய ஒப்பந்தத்தில்

1999 ஏப்ரல் 8]

அளிக்கப்பட்ட பயன்கள், மற்ற முந்தைய ஊதிய ஒப்பந்தங்களின்போது அளிக்கப்பட்டதை ஒப்பிடும்போது, அதிகமானதாகும்.

5.7. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து 1990-91 ஆம் ஆண்டு வரை அடைந்த மொத்த இழப்பு ரூ.164.19 கோடி மட்டுமேயாகும். நடப்பாண்டின் இறுதியில் சேர்ந்து வருகின்ற மொத்த இழப்பு ரூ.1507.20 கோடியாக இருக்கும். நடப்பாண்டில் (1998-99) எதிர்பார்க்கப்படுகிற இழப்பு சுமார் ரூ.400 கோடி ஆகும். 1995-96 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அந்நிறுவனங்கள் அடைந்த ரொக்க இழப்பு பற்றிய விவரங்கள் முன் பத்தி 5.4 இல் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. நடப்பாண்டில் எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற ரொக்க இழப்பு ரூ.172 கோடியாக இருக்கும். வருவாய்க்கும், செலவுக்கும் இடையே உள்ள இடைவெளி அதிகரித்து வருவதால், தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடுமையான நிதி நெருக்கடியில் உள்ளன என்பது இதிலிருந்து தெரிய வருகிறது.

5.8. நிதி நெருக்கடியை சமாளிக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அரசு 1996 முதல் இலகுவான கடன்களை அளித்தும், பங்குத் தொகையை அளித்தும் வந்துள்ளது. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு திருப்பிச் செலுத்த வேண்டிய கடன் தொகையைச் செலுத்தித் தீர்க்க 1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ.68.52 கோடியை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கியது. மேலும் ரூ.20.00 கோடியை போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கடனுதவி வழங்குவதற்காக, வழி வகை முன் பணமாக வழங்கியது. தவிரவும் பங்குத் தொகையாக ரூ.71.50 கோடி வழங்கப்பட்டது. அதை தவிர ரூ.110.90 கோடி அளவிலான கடன் பங்குத் தொகையாக மாற்றப்பட்டது. 1997-98 இல் ரூ.100 கோடி வழிவகை முன் பணமாகவும் ரூ.150.53 கோடி அளவிலான கடன் பங்குத் தொகையாகவும் மாற்றப்பட்டது.

5.9. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் புதிய பேருந்துகள் வாங்க ரூ.100 கோடி கூடுதல் பங்குத் தொகையாக அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. போனஸ் வழங்க மேலும் ரூ.70 கோடி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கப்பட்டது. தங்களுடைய கடன் நிலைவைத் தொகைகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு செலுத்தித் தீர்க்கும் வகையில் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.30 கோடி வழங்கப்பட்டது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, அரசின் கூடுதல் பங்குத் தொகையாக வழங்க ரூ.100.00 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

5.10 வருங்காலத்தில் "தானியங்கி, டிரான்ஸ்மிஷன், ஏர் சஸ்பென்ஷன், பவர் ஸ்டியரிங்" போன்ற பேருந்து இயக்கும் நவீன தொழில்நுட்ப முறைகளை அறிமுகப்படுத்துவதன் மூலமாக, வேகம், பாதுகாப்பு, வசதி ஆகியவற்றுடன், அதிக தூரம் பயணம் செல்லுகின்ற ஆற்றல், ஆகியவற்றுக்கு அதிக முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட வேண்டியுள்ளது. இவை அனைத்திற்கும் மேலாக, 2000 ஆண்டில் "ஐரோப்பிய-II தரக்கட்டுப்பாட்டை" அடையும் அளவிற்கு, மாசுக் கட்டுப்பாட்டை எய்துவதற்கு போக்குவரத்துச் செலவு மேலும் அதிகரிக்கவே செய்யும். இதனால் பேருந்து கட்டண வீதங்களை அதிகரிப்பதன் மூலமாகவோ அல்லது அரசு அளிக்கும் உதவித் தொகையை அதிகரிப்பதன் மூலமாகவோ நிதி ஆதாரங்களைத் திரட்ட வேண்டிய நிலை ஏற்படும்.

6. பயணிகள் சிறப்பு மிக்க வாடிக்கையாளர்கள்

6.1 தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிலையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டு வந்தாலும், பயணிகள்தான் அதன் சிறப்பு மிக்க வாடிக்கையாளர்கள் என்பதையும், வாடிக்கையாளரின் மன நிறைவுதான் அதன் இலட்சியம் என்பதையும் மறந்து விடவில்லை. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பயணிகளுக்குத் தேவைப்படுகிற வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து வருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்கும் இடங்கள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயணிகளின் பொருட்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைகாணும் இயந்திரங்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள், விளக்கு வசதிகள், மேசைத் தகவல் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலைபேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்பு அமைப்பு, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், தங்கும் கூடம், முன் பதிவு வசதிகள் ஆகியவை ஏனைய சிறப்பு ஏற்பாடுகள் ஆகும்.

6.2 விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரை, சென்னை, மதுரை, திருவனந்தபுரம் மற்றும் பெங்களூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்களில் 10 நாட்களுக்கு முன்பாகவே கணிப்பொறி மூலம் பயணச் சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பயண வழி உணவகங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. பாடலூரிலும் (தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி) மற்றும் மாமண்டூரிலும் (தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்) திண்டிவனம், மதுரை, கொட்டாம்பட்டி மற்றும் தொழுதூரிலும் (அரசு விரைவுப்

போக்குவரத்துக் கழகம்) பயணிகள் வசதிக்கென பயண வழி உணவகங்களைக் கட்டியுள்ளன.

6.3 சென்னை பெருநகர் முழுவதும் உள்ள பேருந்து நிறுத்தங்களில் பல பயணிகளின் வசதிகளுக்காக தனியார் நன்கொடைகள்மூலம் நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அண்ணா சாலை, காமராஜர் சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளில் மிக நீளமான மற்றும் அகலமான நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணா சாலையில் ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு முன்பாக 500 அடி நீளத்திற்கு நீண்ட நிழற்குடை (long shelter) அமைக்கப்பட்டு உள்ளது. ஒரு புதிய பேருந்து நிலையம் சைதாப்பேட்டையில் கட்டப்பட்டு உள்ளது. 488 பேருந்துகள், 3,396 நடைகளாக, இந்தப் பேருந்து நிலையம் வழியே கடந்து செல்கின்றன. மேலும் இந்நிலையத்திலிருந்து 78 வழித்தடப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன.

6.4 சென்னை மாநகரத்தில் பயணிகளின் வசதிக்காக, மையப் பகுதியில் ஏறும்/இறங்கும் வழி கொண்ட 207 புதிய வகை பேருந்துகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. தவிரவும் 13 சொகுசுப் பேருந்துகள் சென்னை மாநகர மக்கள் வசதியாக பயணம் செய்யும்பொருட்டு குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் இயக்கப்பட்டுள்ளன. வழித்தடத்தின் நீளம், தடம் எண், சேரும் இடம், புறப்படும் இடம், பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, பயண நேரம், பேருந்து புறப்படும் நேர இடைவெளி, அதிகபட்சக் கட்டணம், முதல் மற்றும் கடைசி பேருந்தின் நேரம் ஆகியவை அடங்கிய ஒரு கால அட்டவணை மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தால் வெளியிடப்படவுள்ளது.

6.5 திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதல் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுப்பதுடன் பந்தல்கள், வரிசை ஏற்பாடுகள், குடிநீர் வசதி போன்ற பொது மக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கின்றன.

6.6. தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலை குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, திருத்தணி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஓகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்குப் பயணிகள் சென்று வரச் சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.7 மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வழங்கப்படும் மாதாந்திர பயண அட்டைகளைப் போன்று 1998-99 ஆம் ஆண்டு முதல் எல்லா புறநகர் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் வழங்கப்படுகிறது. 1998-99 ஆண்டு முதல் மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தில் காலாண்டு மற்றும் அரையாண்டு பயண அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

7. மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அமைப்பு—சமூக நலனுக்கான ஒரு கலன்

7.1 இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்கு பல சமூக நலப் பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பள்ளிக் கல்வி, தொடக்கப் பள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள பள்ளிகளில் 8 ஆம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவச பயணம் செய்ய 1990 ஆம் ஆண்டு முதல் அனுமதிக்கப்பட்டனர். அரசு இந்தச் சலுகையை +2 (12 ஆம்) வகுப்புவரை படிக்கும் மாணவர்களுக்கும் 1996-97 முதல் நீட்டித்துள்ளது. அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைத் தவிர ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் கல்லூரிகள் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பிற நிறுவனங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்குப் பயணம் செய்ய 50 சதவீத மாதாந்திர கட்டண சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக மாணவர்கள் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும்பொருட்டு, நெரிசல் நேரங்களில் சிறப்பு மகளிர் பேருந்துகள் நகரங்களில் இயக்கப்படுகின்றன.

7.2 தவிரவும், பின்வரும் பல்வேறு வகைப் பிரிவினருக்கும் பயணச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது :

1.	மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக் காவலர்கள்	.. 100%
2.	அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள்	.. 75%
3.	கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண் பார்வையற்றோர் (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 மற்றும் கோட்டம்-2 நீங்கலாக)	.. 100%
4.	மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள்	.. 100%
5.	நாடகக் கலைஞர்கள்	.. 50%
6.	அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்	.. 100%
7.	சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப் பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்	.. 100%
8.	மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர்கள்	.. 100%
9.	அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள்	.. 100%

மேற்படி சலுகை தொடர்பான செலவுகளை சம்பந்தப்பட்ட நிருவாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்கின்றன.

8. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

8.1 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அடிச்சட்டங்களை வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூண்டு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்க வேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக் கழகத்தின் பங்கு மூலதனம் ரூ.70.00 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ.44.32 கோடியாகும்.

[1999 ஏப்ரல் 8

நிதிச் சாதனை :

8.2 போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் உருவானதிலிருந்து ஆதாயம் ஈட்டி வருகின்றது. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளாக ஈட்டி வருகின்ற ஆதாயம் பின்வருமாறு:—

(ரூபாய் லட்சத்தில்)

வருடம்	வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன் ஆதாயம்	வருமான வரி	ஆதாய பங்குத் தொகை	ஈட்டப்பட்ட ஆதாயம்
1995-96	530.43	246.99	143.60	139.84
1996-97	1060.88	458.28	391.86	210.11
1997-98	2744.68	781.83	420.17	1542.68
1998-99 (தணிக்கைக்கு உட்பட்டு)	1556.06	616.25	-	939.81

8.3 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து 1999 ஜனவரி வரை ரூ.2908.31 கோடி அளவில் நிதியுதவி அளித்துள்ளது. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் தவணைக் கொள்முதல் கடன் வகையில் ரூ.110.67 கோடியும், குறுகிய காலக் கடன் வகையில் ரூ.53.98 கோடியும் வழங்கியுள்ளது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வழங்கிய நிதியுதவியுடன் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் இதுவரை 27,930 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியுள்ளன.

8.4 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1997-98-ல் குத்தகை கொள்முதல் துறையில் ஈடுபடத் தொடங்கியது. இந்நிறுவனம் முதலில் பேருந்து அடிச்சட்டங்களை மட்டும் குத்தகை முறையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்குகிறது. 1997-98-ல் 483 அடிச் சட்டங்களை வழங்கி, ஐந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து குத்தகைத் தொகையாக ரூ.886.47 இலட்சம் ஈட்டியுள்ளது (31-3-1999 வரை).

1999 ஏப்ரல் 8]

9. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு :

9.1 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு 1984-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் ரூபாய் ஐந்து இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும் தமிழக அரசின் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமாக தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட இயக்குநர் குழுவின் மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. இப்பணிக் குழுவின் அன்றாட அலுவல்கள் முழுநேர தொழில் ரீதியான நிர்வாக இயக்குநரால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

9.2 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு நிருவாக சேவை, கணினி தொழில்நுட்ப முறை மற்றும் சாலை போக்குவரத்துப் பணி ஆகிய துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர் குழுவின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அவ்வப்போது மேற்கொள்ளப்படும் ஆலோசனைப் பணியின் தேவைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழுவின் ஆலோசகர் குழுவின் அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் பெற்ற தொழில் வல்லுநர்களும் ஓய்வு பெற்ற அரசாங்க அதிகாரிகளும் இடம் பெறுகின்றனர். அந்தந்தத் துறைகளில் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வரும் புகழ்மிக்க நிறுவனங்களுடன் இணைந்து பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு ஒப்பந்தப் புள்ளிகளில் பங்கேற்று செயல்பட ஆரம்பித்திருக்கிறது.

9.3 இந்தத் தொழில் துறையில் மிகுந்த போட்டி இருந்தபோதிலும், தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு சீராக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. கணினி தொழில்நுட்பம், சாலைப் போக்குவரத்து கட்டமைப்பு மற்றும் நிருவாக சேவை ஆகிய துறைகளில் நிறைய தொழில் வாய்ப்புகள் உள்ளன. இந்தத் துறைகளில் நடவடிக்கையை அதிகரிப்பதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. இந் நிறுவனத்தின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.50 இலட்சமாகவும், செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.5 இலட்சமாகவும் 1999 பிப்ரவரியில் உயர்த்தப்பட்டது. 31-3-1998 அன்று இருப்பும் மற்றும் உபரி நிதியும் ரூ.7.25 இலட்சமாகும். 1998-99 ஆம் ஆண்டின் வருமானம் ரூ.50 இலட்சம் அளவில் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

[1999 ஏப்ரல் 8

10. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் :

10.1 சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 1998-99-ம் ஆண்டில் தனது 23 ஆம் ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணி செய்து வருகின்றது. மேலும் சாலைப் போக்குவரத்து தொடர்புள்ள பிரச்சினைகளைப்பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக்கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் இலகுரக, கனரக வாகனங்களில் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கப்படுவது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து தொழில்நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில், பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று 1984 ஆம் ஆண்டில் ஈரோட்டில் தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் நடத்தும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி தனது சொந்த வளாகத்தில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் கீழ் மூன்று பல்தொழில் பயிலகங்கள் சென்னை, பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது.

10.2 பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்ப பயிலகங்களில் 50% இருக்கைகள் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு தகுதியின் அடிப்படையில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொருத்தவரையில், மொத்தமுள்ள 60 இருக்கைகளில், 40 இருக்கைகள் தமிழக அரசு மூலம் நிரப்பப் படுகிறது. மீதமுள்ள 20 இருக்கைகள் அரசுப் போக்குவரத்து கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. அனைத்து கல்வி நிறுவனங்களும், போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் அளித்துள்ள வட்டியில்லாக் கடன் தொகையின்மூலம் கிடைக்கும், வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகிறது.

10.3 மேலும் கும்மிடிபூண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வருகிறது. மற்றும் தமிழகத்தில் கனரக ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்காக 13 வட்டார பயிற்சி மையங்களையும் நடத்தி வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் 1996-97 வரை, 17,256 பேருக்கு பயிற்சி

1999 ஏப்ரல் 8]

அளித்துள்ளது. 1998-99 நடப்பாண்டு முடிவில் மேலும் 2,106 ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படும். இரு சக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் இலகுரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றை 1997-லிருந்து சென்னை - குரோம்பேட்டையிலும், திருச்சிராப்பள்ளியில் இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியும் தொடங்கப்பட்டு நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

11. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, சென்னை :

11.1 இம் மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறை ஊர்திகளின் பராமரிப்புற்குத் தனியார் பணிமனைகளைப் பெருமளவில் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்த்து, சிக்கன மற்றும் திறமையான பராமரிப்பினை தேவையான வசதிகளுடன் அளிப்பதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும். மாநிலம் முழுவதும் பரவலாக உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறைகளைச் சேர்ந்த சுமார் 8,500 வாகனங்களை சிறந்த முறையில் பராமரிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். இத்துறையின்கீழ் மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 17 தானியங்கிப் பணிமனைகள் உள்ளன. மேலும் மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட சேலம், திருச்சி மற்றும் மதுரையில் மூன்று மண்டல துணை இயக்ககங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

11.2 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும்பொருட்டு சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்கள் ஒன்று நந்தனம், பிரிதொன்று சென்னை, தலைமைச் செயலக வளாகத்திலும் செயல்பட்டு வருகின்றன. 'தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கு நிலையமும் ஆக மொத்தம் பத்து எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

11.3 வாகனங்களை பழுதுபார்க்க இத்துறை பல்வேறு தொழில்நுட்ப உத்திகளை அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அலகு மாற்றுமுறை (Unit Replacement System) மற்றும் தொகுதி வாரியான உற்பத்தி முறை (Batch wise Production System) ஆகிய இவ்வுத்திகளாகும்.

11.4 இத்துறை 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களைச் செயல்படுத்த கருதி உள்ளது :

(ரூபாய் லட்சத்தில்)

	இறுதி நிலை செலவு	1999-2000-ல் செலவு
1. அரசு தானியங்கிப் பணிமனை, சேலம், கோயம்புத்தூர் மற்றும் மதுரை ஆகியவைகளுக்கு கம்ப்யூட்டரைஸ்டு வீல் அலைனர் மற்றும் மெக்கானிக்கல் வீல் அலைனர் அமைத்துக் கொடுத்தல்	3.25	3.25
2. அரசு மத்திய தானியங்கிப் பணிமனை, சென்னையில் மின் கம்பிகள் புதுப்பித்தல் மற்றும் மின் அமைப்புகள் புதுப்பித்தல்	5.00	5.00
3. சென்னை மத்திய பணிமனைக்கு சிறப்பு கைக்கருவிகள் மற்றும் சாதனங்களும் வாங்குதல்	16.00	16.00
மொத்தம்	**24.25**	**24.25**

11.5 வாகன பராமரிப்புத் துறைக்கு எந்தவிதமான அதிக வசதிகளை அரசு வழங்கலாம் என்பதை குறித்தும், மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறையின் செயல்பாட்டை எவ்வாறு திருத்தியமைக்கலாமென்பது குறித்தும், ஆலோசனை கூறுவதற்காக பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு ஒரு தொழில்நுட்ப ஆய்வை நடத்தியுள்ளது. ஆய்வறிக்கை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

12. தமிழ்நாட்டில் இரயில் வசதியைப் பெருக்குதல்

12.1 இரயில் போக்குவரத்து மத்தியத் திட்டப் பணிகளின்கீழ் வருகிறது. அகலப் பாதையாக மாற்றுதல் மற்றும் இரயில்வே பாதையை நீட்டித்தல் போன்ற வசதிகள் கடந்த 20 ஆண்டுகளில் தமிழ்நாட்டின் தேவைக்கேற்ப முன்னேறவில்லை. இதன் விளைவாக, பேருந்து

போக்குவரத்தில் அதிக பளு ஏற்பட்டது. சரக்கு போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காகச் சரக்கு வண்டிகள் அதிக அளவில் சாலையில் விடப்பட்டன. இதனால் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாகி போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்பட்டு வருகிறது. எனவே இந்த அரசு இரயில் போக்குவரத்து வசதியை தமிழ்நாட்டில் பெருக்க வேண்டிய அவசியத்தை மத்திய அரசிடம் தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

12.2. 85 கி.மீ. நீளம் கொண்ட சேலம் - கரூர் அகலப் பாதை அமைக்க நில எடுப்புப் பணி மிக விரைவாக நடைபெற்று வருகிறது. சென்னை கடற்கரை—தாம்பரம் அகலப் பாதையாக மாற்றும் செலவை 50:50 என்ற அளவில் இரயில்வே அமைச்சகத்துடன் பகிர்ந்துகொள்ள இவ்வரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. செங்கல்பட்டு-அரக்கோணம், அகலப் பாதை அமைக்க நில எடுப்புப் பணி ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

12.3 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் இரயில்வே துறை தமிழ்நாட்டில் கீழ்கண்ட திட்டங்களுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது :

(ரூபாய் கோடியில்)

அ. சென்னை கடற்கரை - செங்கல்பட்டு புறநகர் அகலப் பாதையாக மாற்றுதல்	12.00
ஆ. சென்னை கடற்கரை - திருச்சி திண்டுக்கல் அகலப் பாதை விடுபட்டுப்போன பணிகள் (செங்கல்பட்டு-அரக்கோணம் பாதை உள்பட)	76.50
இ. கரூர் - சேலம் புதிய அகலப் பாதை	23.00
ஈ. விருதுநகர்-கொல்லம் மற்றும் தென்காசி திருச்செந்தூர் அகலப் பாதையாக மாற்றுதல்	10.00
உ. தஞ்சாவூர் - விழுப்புரம் அகலப் பாதையாக மாற்றுதல்	10.00
ஊ. மதுரை-இராமேஸ்வரம் அகலப் பாதையாக மாற்றுதல்	5.00
எ. பெங்களூர்-சத்தியமங்கலம் புதிய அகலப் பாதை அமைத்தல்	2.00
ஏ. திருச்சிராப்பள்ளி-காரைக்கால் புதிய அகலப் பாதை அமைத்தல்	2.00

1. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்

1.1 சுமார் 1000 கி.மீ. நீளமுள்ள தமிழ்நாட்டின் பரந்த கடற்கரையில் சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டு பெரிய துறைமுகங்களும், கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய இரு இடைநிலை துறைமுகங்களும், காட்டுப்பள்ளி, எண்ணூர், திருச்சோபுரம், பிஒய்.3 எண்ணெய் வளப்பகுதி, திருக்கடையூர், பாம்பன், இராமேஸ்வரம், வாலிநோக்கம், புன்னக்காயல், மனப்பாடு, கன்னியாகுமரி மற்றும் குளச்சல் ஆகிய பன்னிரண்டு சிறு துறைமுகங்களும் அமைந்துள்ளன.

மேற்படி 12 சிறு துறைமுகங்களுள் காட்டுப்பள்ளி, எண்ணூர், திருச்சோபுரம், பிஒய்.3 எண்ணெய் வளப்பகுதி, திருக்கடையூர், புன்னக்காயல் மற்றும் மணப்பாடு ஆகியவை தனியார் நிறுவனங்களின் பிரத்தியேக உபயோகத்திற்காக சிறு துறைமுகங்களாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளன. அங்கு அனைத்துத் துறைமுக வசதிகளை மேம்படுத்தும் பொறுப்பு சம்பந்தப்பட்ட தனியார் நிறுவனங்களைச் சார்ந்ததாகும்.

1.2 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் கீழ்க்காணும் முக்கியமான சரக்குகள் கையாளப்படுகின்றன:

ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
இல்மனைட் மணல்	உரம்
சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய்	புரொப்பலின் வாயு
பொதுவான சரக்குகள்	அம்மோனியா
	ப்ளோர்ஸ்பார்

1.3 தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை நிருவகிக்கவும், அதன் .செயல்பாடுகளை முறைப்படுத்தவும், கட்டுப்படுத்தவும் 1995 ஆம் ஆண்டு வருடத்திய தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டத்தின்கீழ் (தமிழ்நாடு சட்டம் 4/96) 1997 மார்ச் மாதத்தில் தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

1.4 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தொழில் சார்ந்த தேவைக்கு முதன்மையான முக்கியத்துவம் அளித்து துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட எண்ணெய் தொழிற்சாலைகள்/மின் உற்பத்தித் திட்டங்கள் ஆகியவற்றால் தனியார் துறைமுகங்கள்/

தோணித் துறைகள்/மிதவைகள் ஆகியன நிறுவப்படுவதற்கு ஊக்கமளித்து வருகிறது. மற்றும் கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் (BOOT) அடிப்படையில் பல்வகை சரக்குகளை கையாளும் துறைமுகங்களைக் கட்டவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1.5 தமிழ்நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்களின் மேம்பாட்டிற்கான முதலீட்டு வாய்ப்புகளுக்காக துறைமுகக் கொள்கை இவ்வாரியத்தால் உருவாக்கப்பட்டு, அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

1.6 திருவாளர்கள் வான் ஓமரன் மேக் டாங்க் டெர்மினல்ஸ் லிமிடெட் (VOMAC) அவர்களால், அவர்களது, சக ஆதரவாளர்களான திருவாளர்கள் ஏம்.ஏ. சிதம்பரம் குழுவினர் மற்றும் தமிழ்நாடு தொழில் மேம்பாட்டுக் கழகம் (TIDCO) ஆகியோருடன் சேர்ந்து பெரிய அளவிலான பெட்ரோலிய இரசாயன பூங்கா ஒன்று நிறுவப்பட உள்ளது. அதற்குத் தேவைப்படும் திரவ மற்றும் வாயுப் பொருட்களை அதிக அளவில் கையாளுவதற்காகத் துறைமுக வசதிகளை அமைப்பதற்கு மேற்படி நிறுவனத்தால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள செயற் குறிப்பின் அடிப்படையில், திருவள்ளூர் மாவட்டத்திலுள்ள காட்டுப்பள்ளி சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

1.7 திருவாளர்கள் பென்னார் ரீஃபைனரிஸ் லிமிடெட் (M/s. Pennar Refineries Limited) அவர்களால் நிறுவப்பட உள்ள எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைகளுக்கான குரூட் எண்ணெயை இறக்குமதி செய்வதற்கும், சுத்திகரிக்கப்பட்ட பலவேறு எண்ணெய் பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்காகவும் மேற்படி நிறுவனத்தின் தனிப்பட்ட உபயோகத்திற்காக கடலூர் மாவட்டத்தில் திருச்சோபுரம் சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி நிறுவனத்தினால் இத்துறைமுகத்தில் அமைக்கப்படவுள்ள கடல்சார் கட்டுமான வசதிகள் ஒருமுக நங்கூர மிதவை மற்றும் தோணித் துறையாகும்.

1.8 திருவாளர்கள் கடலூர் பவர் கம்பெனி லிமிடெட் அவர்களால் (M/s. Cuddalore Power Company Limited) தியாகவல்லியில் நிறுவப்படவுள்ள 2 x 660 மெகாவாட் மின்சக்தி திட்டத்தற்குத் தேவையான எரிபொருள் நிலக்கரியை கையாளுவதற்காக கான்கிரீட்டிலான தோணித் துறை அமைப்பதற்காக கடலூர் துறைமுக எல்லைகள் விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளன. கடல்சார் கட்டுமானங்களை அமைப்பதற்காக பல்வேறு ஆய்வுகள்/சோதனைகள் பல்வேறு ஆலோசகர்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

[1999 ஏப்ரல் 8

தமிழ்நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்களின் மேம்பாட்டிற்காக திருவாளர்கள் டாசிட் (M/s. TACID) நிறுவனம் இணைப்பு நிறுவனமாக தமிழக அரசால் நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் அடிப்படையில் கடலூர் மற்றும் குளச்சல் ஆகிய இடங்களில் அனைத்து பருவ காலங்களிலும் கப்பல் அணையும் மிகப்பெரிய துறைமுகங்களை ஏற்படுத்தத் தேவையான தொழில்நுட்பப் பொருளாதார சாத்தியக் கூறுகளுக்கான அறிக்கை தயாரிக்கும் பணிகளுக்காக, திருவாளர்கள் கன்சல்டிங் என்ஜினியரிங் சர்வீசஸ் லிமிடெட், (M/s. Consulting Engineering Services Ltd.) புதுடெல்லி என்கிற நிறுவனம் டாசிட் நிறுவனத்தின்மூலம் நியமனம் செய்யப்பட்டது. மேற்படி நிறுவனம் இத்திட்டங்களுக்காக தங்களது இறுதித் தொழில்நுட்ப, பொருளாதார சாத்தியக் கூறுகளுக்கான அறிக்கைகளை வழங்கியுள்ளது. கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் (BOOT) அடிப்படையில் தனியார் பங்கேற்பின்மூலம் கடலூருக்கு அருகே நிறுவப்படவுள்ள மிகப் பெரிய துறைமுகத்திற்கான டாசிட் (M/s. TACID) நிறுவனத்தின் விளம்பரத்தின் அடிப்படையில் ஐந்து நிறுவனங்கள் தங்களது தகுதி காண்பதற்கான கேட்பு கருத்துருக்களை (Request for Qualification) வழங்கியுள்ளது, இக்கருத்துக்களை மதிப்பீட்டாய்வு செய்வதற்காக டாசிட் நிறுவனம் திருவாளர்கள் குரிசல் அட்வைசரி சர்வீசஸ லிமிடெட், மும்பை, அவர்களை ஆலோசகர்களாக நியமித்துள்ளது. இரண்டு நிறுவனங்கள் இத்திட்டத்திற்கு தெரிவு செய்யப்பட்டு, இறுதி கருத்துருக்கள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன.

1.9 திருவாளர்கள் பிள்ளை பெருமாள் நல்லூர் பவர் ஜெனரேட்டிங் கம்பெனி (M/s.Pillaiperumalnallur Power Generating Company) அவர்களின் மின் உற்பத்தித் திட்டத்திற்குத் தேவையான எரிபொருளான நாப்தா, எல்.என்.ஜி-ஐ கையாளுவதற்காக, திருக்கடையூர் சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி நிறுவனம் இத்துறைமுகத்தில் கடல்சார் கட்டுமானப் பணிகளின் நிமித்தம் தற்காலிக தோணித் துறை கட்டுவதற்கு உரிய செயற் குறிப்புகளைச் சமர்ப்பித்துள்ளது. குழாய் வழி மற்றும் இணைப்புகள் நிறுவும் பணி தற்போது நடைபெற்று வருகின்றது. இதற்காகத் தற்காலிகப் பாலமும் கட்டப்பட்டு வருகின்றது. ஒருமுனை மூரிங் போன்ற கடல்சார் வசதிகள்; கலங்கள் கையாளத்தக்க கடற்பால வசதியும், செய்யப்பட்டுள்ளது. இதற்கான விரிவான திட்ட வரைபடங்கள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன. இதேபோன்று கடல் பகுதியிலும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. தற்போது நிலப் பகுதியை வெட்டி

1999 ஏப்ரல் 8]

சமப்படுத்தும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இத்திட்டம் மார்ச் 2001-ல் நடைமுறைக்கு வரும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

1.10 திருவாளர்கள் புட்ஸ். பேட்ஸ் & பெர்டிலைசர்ஸ் லிமிடெட், (M/s. Foods, Fats and Fertilizers Limited) அவர்களால் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் சமையல் எண்ணெய் முனையம் அமைப்பதற்காக ஒரு ஏக்கர் பரப்புள்ள துறைமுக நிலம் மேற்படி நிறுவனத்திற்கு ஆண்டு உரிமம் அடிப்படையில் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மேற்படி நிறுவனம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 30,000 மெட்ரிக் டன்கள் சமையல் எண்ணெய்யைக் கையாள உத்தேசித்துள்ளது. ஏப்ரல் 1999-லிருந்து சமையல் எண்ணெய்யைக் கையாள இந்நிறுவனம் உத்தேசித்துள்ளது.

திருவாளர்கள் மெட்ராஸ் ரீஃபைனரிஸ் லிமிடெட் (M/s. Madras Refineries Limited) அவர்கள் பிஒய்.3 எண்ணெய் வளப் பகுதியிலிருந்து அவர்களது சுத்திகரிப்பு ஆலைக்கு நேரடியாக குருட் எண்ணெய்யை எடுத்துச் செல்வதற்காக அணுகு பாலத்துடன் கூடிய தோணித் துறை ஒன்றை நாகப்பட்டினத்தில் அமைக்க திட்டமிட்டுள்ளனர். கடல்சார் கட்டமைப்புகளுக்கான ஆய்வுகள்/சோதனைகளை மேற்கொள்ள பல்வேறு ஆலோசகர்களை மேற்படி நிறுவனம் நியமித்துள்ளது. ஆண்டொன்றிற்கு 3,50,000 மெட்ரிக் டன்கள் குருட் எண்ணெய்யை கையாள இந்நிறுவனம் உத்தேசித்துள்ளது.

1.11 வாலிநோக்கம் துறைமுகம் கப்பல் உடைப்புப் பணிகளுக்காக் குறிக்கப்பட்டு உள்ளது. தற்சமயம் 3,000 டிடபிள்யுடி. (Dead Weight Tonnage) எடை வரையுள்ள கப்பல்கள் மட்டும் உடைப்பதற்கென கொண்டு வரப்பட்டுள்ளன. இத்துறைமுகத்தின் நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்தும்பொருட்டு இழுவைப் படகுகள், மிதவைகள் மற்றும் சிறு படகுகள் போன்ற சிறிய அளவுள்ள கடல்சார் கலங்களைக் கட்டுவதற்கானச் செயற்குறிப்புகளை வரவேற்று முக்கியமான செய்தித்தாள்களில் விளம்பரம் பிரசுரிக்கப்பட்டது. சில செயற்குறிப்புகள் பெறப்பட்டு அவை தற்போது பரிசீலனையில் உள்ளன.

1.12 குளச்சல் அருகிலுள்ள மணவாளக்குறிச்சி என்ற இடத்தில் சரக்குப் பெட்டகங்களைக் கையாள அனைத்து பருவ காலங்களிலும் கப்பல் அணையும் துறைமுகம் ஒன்றை அமைக்கத் தமிழ்நாடு அரசு உத்தேசித்துள்ளது. இத்திட்டத்தை தயார் செய்து அதைச் செயல்படுத்தத் திருவாளர்கள் டாசிட் (M/s. TACID) அவர்களை இணைப்பு நிறுவனமாக அரசு நியமனம் செய்துள்ளது. இத்துறைமுக

மேம்பாட்டிற்காக நேரடியான பொருளாதார, வர்த்தக மற்றும் மனித வளம் ஆகியன குறித்த ஆய்வுகளை மேற்கொள்வதற்காகப் பணிக் குழுமம் ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சரக்குப் பெட்டகங்களைக் கையாளுவதற்கென பெரிய துறைமுகம் ஏற்படுத்துவதற்கு மணவாளக்குறிச்சி சிறந்த இடமாகும் என மேற்படி குழுமத்தால் கண்டறியப்பட்டது. இக்குழுமத்தின் பரிந்துரைகளின்பேரில் இது குறித்து முடிவு எடுப்பதற்காக குளச்சல் துறைமுக மேம்பாட்டுக் குழு மற்றும் உயர்மட்ட அளவிலான குழு ஆகிய இரு குழுக்கள் அரசால் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இதற்கான ஆயத்தப் பணிகள் ஏற்கெனவே ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

1.13 இராமேஸ்வரத்தில் துறைமுகத் தோணித் துறைக்கும், கோதண்டராமர் கோவிலுக்குமிடையே பயணிகள் படகுப் போக்குவரத்து நடத்துவதற்குத் தனியார் நிறுவனம் ஒன்றிற்கு கொள்கையளவில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி படகுப் போக்குவரத்து தொடங்கப்படவுள்ளது.

1.14 திருவாளர்கள் இந்தியன் பவர் ப்ராஜக்ட் லிமிடெட் (M/s. Indian Power Project Limited) அவர்கள் தூத்துக்குடி மாவட்டத்திலுள்ள வேம்பார் என்னுமிடத்தில் கேஸ் டர்பைன் பவர் ப்ராஜக்ட் ஒன்றை அமைக்க உத்தேசித்துள்ளனர். அவர்களது திட்டத்திற்குத் தேவையான எரிபொருள் நாப்தாவை இறக்குமதி செய்வதற்கு சிறு துறைமுகம் அமைக்க மணப்பாடு என்னுமிடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து அங்கிருந்து எரிபொருளை பைப் லைன்களின்மூலம் கேஸ் டர்பைன் பவர் ப்ராஜக்ட்டுக்கு எடுத்துச் செல்லத் தீர்மானித்துள்ளனர்.

மேலும் இத்துறைமுகத்தில் எல்.என்.ஜி. முனையம் (LNG) அமைப்பதற்கு கொள்கையளவில் ஒப்புதல் அளிக்கக் கோரி பெட்ரோலியம் மற்றும் வாயுத் துறை, மத்திய அரசு புதுடெல்லி அவர்களை அரசு கோரியுள்ளது. கரை மற்றும் கடலில் மேற்கொள்ளப்படவுள்ள ஆய்வுகளுக்கு இந்நிறுவனத்திற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1.15 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தனியார் பங்கேற்பின்கீழ் சென்னைக்கும் கடலூருக்குமிடையே பயணிகள் படகுப் போக்குவரத்து மேற்கொள்ள கருதியது. இது தொடர்பாக மூன்று தனியார் நிறுவனங்களிடம் இருந்து செயற்குறிப்புகள் பெறப்பட்டன. மேற்படி கருத்துருவினைச் சமர்ப்பித்த நிறுவனங்களுள் இரு நிறுவனங்கள்

இப்படகுப் போக்குவரத்தை மேற்கொள்ள முன் வரவில்லை. முன் வந்த ஒரே ஒரு தனியார் நிறுவனம் அவர்களுக்கு பயணிகள் முனையம் நிறுவனத் தேவையான நிலம், கூவம் ஆற்றின் அருகே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி நிறுவனத்திடம் இப்படகு போக்குவரத்தினைத் தொடங்குவதற்குத் தேவையான அனைத்து சட்டபூர்வமான சான்றிதழ்களையும் சமர்ப்பிக்கும்படி கோரப்பட்டுள்ளது.

1.16 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் இலட்சியமானது துறைமுகங்களுக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்குமிடையே இணைப்புகளை உருவாக்குவதும், மற்றும் தொழிற்சாலைகளுடன் நட்புறவோடு இருப்பதுமாகும். தனியார் பங்கேற்பின்மூலம் அதிக அளவிலான பிரத்தியேகத் துறைமுகங்களை உருவாக்கி, மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சியினை ஊக்குவிப்பதனை இவ்வாரியம் குறிக்கோளாகக் கொண்டுள்ளது. கப்பல் உடைப்பு மற்றும் கப்பல் பழுது பார்த்தல் ஆகிய தொழில்களின் வளர்ச்சி, தற்போதுள்ள பெரிய துறைமுகங்களின் இட நெருக்கடியினை குறைத்தல், ஓய்வு நேர மற்றும் நீர் விளையாட்டிற்கான வசதிகளை செய்து கொடுப்பது ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் கொள்கைகளில் அடங்கப்பெற்றதாகும்.

1.17 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்திற்கென 1999-2000 ஆண்டிற்கானப் புதிய திட்டப் பணிகளின் விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான புதிய திட்டப் பணிகளின் விவரப் பட்டியல்

தொடர் எண்	திட்டப் பணிகளின் விவரம்	இறுதிநிலைச் செலவு: தொடர் செலவு	இறுதிநிலைச் செலவு: தொடராச் செலவு	இறுதிநிலைச் செலவு: மொத்தம்	1999-2000-ல் செலவு: வருவாய்க் கணக்கில் செலவு	1999-2000-ல் செலவு: மூலதனக் கணக்கில் செலவு	1999-2000-ல் செலவு: கடன் கணக்கில் செலவு	மொத்தம்	நிலை நிதிக் குழுவின் பரிந்துரைகள்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
			(ரூபாய் இலட்சத்தில்)						
	நெடுஞ்சாலைத் துறை								
	தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டப்பணிகள்								
1.	நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தின் தெற்கு வடக்குப் பக்கங்களில் அலைதாங்கிச் சுவரை நீட்டித்தல்		10.00	10.00	10.00			10.00	ஏற்பளிக்கப்பட்டது.
2.	நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் பேரலை ஆய்வுமையம் கட்டுதல்		4.00	4.00	4.00			4.00	ஏற்பளிக்கப்பட்டது
3.	சென்னையில் நிறுவி தொடக்க ஆய்வுப் பணியினை மேற்கொள்ளுவதற்காக, கருவிகள் தளவாடங்களுடன் கடல்சார் துணைப் பிரிவை ஏற்படுத்தல்		10.00	10.00	10.00			10.00	ஏற்பளிக்கப்பட்டது
4.	நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திலுள்ள எம்.எல் நாகா கப்பலின் பயனற்றுப் போன மேல் கட்டுமானப் பகுதியை மாற்றியமைத்தல்		6.00	6.00	6.00			6.00	ஏற்பளிக்கப்பட்டது

1.18 சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டம்:

பால்க் ஜல சந்தியையும் மன்னார் வளைகுடாவையும் கப்பல் போக்குவரத்திற்காக இணைக்கும் வகையில் இராமேஸ்வரத்தில் ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதற்கு சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டம் வகை செய்கிறது. மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசு ஆகியவற்றால் அமைக்கப்பட்ட பல்வேறு குழுக்கள் இத்திட்டத்திற்குப் பரிந்துரைத்துள்ளன.

தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்காக, குறிப்பாக, தூத்துக்குடி, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் பின்தங்கிய பகுதிகளின் வளர்ச்சிக்காக, சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை 9 ஆம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசை தொடர்ந்து வற்புறுத்தி வருகிறது. இத் திட்டத்தைச் சேர்ப்பதற்கான அவசியம் குறித்து வலியுறுத்தி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சமீபத்தில் 10-12-1998 அன்று மாண்புமிகு பாரதப் பிரதமர் அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தொடர்ந்து கடிதங்கள் எழுதியுள்ளார்.

இதனைத் தொடர்ந்து மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் இத்திட்டத்தின் ஆய்வுப் பணிக்காக தேசிய சுற்றுச் சூழல் பொறியியல் ஆராய்ச்சி நிலையத்திடம் (National Environmental Engineering Research Institute) இத்திட்டத்தினால் ஏற்படும் சுற்றுப்புறச் சூழல் பாதிப்புகளை ஆய்வு செய்யும் பணிகளை ஒப்படைத்தது. அந்நிறுவனமும் இது குறித்தான வரைவு அறிக்கையினை சமர்ப்பித்துள்ளது. இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்படுவதால் எவ்வித பாதிப்புகளையும் உண்டாக்காது எனவும், சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலைக் குறித்த இறுக்க ஆய்வு (Impact Study) விரிவான முறையில் நடத்தப்பட வேண்டும் எனவும் பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது.

இது தொடர்பாக, மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சி ஆலோசகர் (துறைமுகங்கள்) தலைமையின்கீழ் துணைக் குழுவின் வழி நடத்தும் கூட்டம் 1-12-1998 அன்று சென்னை துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்தில் நடைபெற்றது. அக்கூட்டத்தில் இத்திட்டத்திற்கான கால்வாய் தோண்டும் பணியில் ஏற்படும் தூர் வாரப்பட்ட மணலினை கொட்டுவதால் ஏற்படும் சுற்றுப்புற சூழ்நிலை இறுக்கம் குறித்தான மதிப்பீட்டினை மேற்குறிப்பிட்ட நிறுவனம் ஆய்வு நடத்தும் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது.

[1999 ஏப்ரல் 8

மேற்கண்ட நிறுவனத்திடமிருந்து அறிக்கை கிடைக்கப்பெற்ற பின்னர், மத்திய அரசால் தொடர் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இத்திட்டத்திற்காக தூத்துக்குடி துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகம் மத்திய அரசின் முகவராகவும், தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தமிழ்நாடு அரசின் முகவராகவும் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

2. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் :

2.1 தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டுவரும் பொறுப்பு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குத் தரப்பட்டுள்ளது. மின் வாரியத்திற்கு கடல் வழியாகக் கொண்டுவரப்படும் நிலக்கரியின் தேவை ஆண்டுக்கு ஆண்டு அதிகரித்து வருகின்றது.

இன்றைய அளவில் நிலக்கரியானது ஹால்டியா, பாரதீப் மற்றும் விசாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களிலிருந்து சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி துறைமுகங்களுக்குக் கொண்டுவரப்படுகின்றது. கடந்த 10 ஆண்டுகளாக கழகத்தால் கையாளப்பட்ட நிலக்கரியின் அளவு தொடர்ந்து கூடிக்கொண்டேயிருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரியைக் கொண்டுவருவதில் உயர்ந்தபட்சத் திறனுடன் செயல்படுகின்றது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 40,000 டன் கொள்ளளவுடன் கூடிய குறைந்த ஆழத்தில் செல்லவல்ல, பளுதூக்கியுடன் கூடிய பிரத்தியேகமாக வடிவமைக்கப்பட்ட மூன்று கப்பல்கள் முறையே 1985 ஆம் ஆண்டு, 1986 ஆம் ஆண்டு மற்றும் 1987 ஆம் ஆண்டில் வாங்கியது. இவை தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்காகப் பிரத்தியேகமாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைத் தவிர வேறு பல இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்து வாடகைக்குக் கப்பல்கள் பெறப்பட்டு தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் எப்பொழுதும் கூடிக் கொண்டேயிருக்கும் நிலக்கரித் தேவையைச் சந்திக்கிறது. 1998-99 ஆம் ஆண்டு இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடம் கழகமானது பேச்சு வார்த்தை நடத்தி 1997 ஆம் ஆண்டு நிர்ணயிக்கப்பட்ட வாடகைத் தொகைக்கே 13 கப்பல்கள் வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1999 ஏப்ரல் 8]

2.2 நிதி நிலை :

கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இக்கழகம் ஈட்டிய இலாபம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு	மொத்த இலாபம் ரூ.கோடியில்	நிகர இலாபம்/நஷ்டம் ரூ.கோடியில்
1995-96	39.35	(-) 14.92
1996-97	18.37	(+) 3.22
1997-98	16.34	(+) 3.39

1998-99 ஆம் ஆண்டுகளில் கழகமானது ரூ.2.71 கோடி மொத்த இலாபம் ஈட்டும் என்றும், அதில் நிகர நஷ்டமாக ரூ.8.31 கோடி இருக்கும் என்றும் கணிக்கப்பட்டுள்ளது.

1998-99 ஆம் ஆண்டு நிகர நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணம், 1998-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மின் வாரியம் ஒத்துக்கொண்ட குறைந்த வாடகைக் கட்டண விகிதமேயாகும். இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி மின்சார வாரியமானது அனைத்து செலவினங்களையும் ஈடு செய்வதாக ஒத்துக் கொண்டுள்ளது. ஆனால் மின்வாரியம் கழகத்தின் கப்பல்களின் மதிப்புக்குரிய தேய்மானத் தொகையை ஈடுசெய்யாமல் கப்பல்கள் வாங்கப்பட்ட தொகையின் தேய்மானத்தை மட்டும் ஈடுசெய்கின்றது. மேலும் நீண்ட கால கடனுக்குரிய வட்டித் தொகையும் ஈடுசெய்ய மறுத்துள்ளது.

2.3 தொழில் நடப்பு முறை :

1998-99 ஆம் ஆண்டு 141 இலட்சம் டன் நிலக்கிரியை 20 முதல் 21 கப்பல்களின்மூலம் கொண்டுவர வேண்டும் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டதில் கழகமானது 127.26 இலட்சம் மெட்ன்களை 16 கப்பல்களின்மூலமாக எடுத்து வரப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

2.4. எதிர்காலத் திட்டங்கள் :

தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் வட சென்னை மற்றும் தூத்துகுடி அனல் மின் நிலையங்களை விருத்தி செய்வதால் நிலக்கரியின் தேவை

அளவு இப்பொழுதைய நிலையிலிருந்து 230 இலட்சம் டன்னாக 2000-2001-ல் அதிகரிக்கும். அதிகப்படியாகத் தேவைப்படும் நிலக்கரியைக் கொண்டுவருவதற்கு வேண்டிய அடிப்படைத் தேவைகளைச் செய்யவும் மற்றும் அதிகப்படியான கப்பல்களை வாங்கவும் வேண்டியுள்ளது. கழகமானது, மேலும் இரண்டு சொந்தக் கப்பல்களை வாங்குவதற்குத் திட்டமிட்டுள்ளது. திரு. எஸ்.வி.எஸ். இராகவன் அவர்கள் தலைமையில் தமிழக அரசால் அமைக்கப்பட்ட உயர்மட்டக் குழுவானது பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்திறன் மற்றும் கழக மேம்படுவதற்கானக் காரணங்கள் ஆகியவற்றை ஆராய்ந்து பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்தின் கப்பல்களை மேலும் அதிகரிக்க வேண்டும் என்று ஒரு அறிக்கையை அரசிற்கு சமர்ப்பித்துள்ளது. இது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

2.5 கன்னியாகுமரி படகுப் போக்குவரத்து :

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகமானது அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டுவரும் முக்கிய பணியுடன் சேர்த்து கன்னியாகுமரி கடற்கரையிலிருந்து விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கு பயணிகள் கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்திக் கொண்டுவருகின்றது. ஆண்டுக்கு 15 இலட்சம் பயணிகள் படகுப் போக்குவரத்தில் விவேகானந்தர் நினைவாலயத்திற்கு பயணம் செய்கின்றார்கள். இப்பொழுது மூன்று படகுகள், முறையே தாமிரபரணி, பாகீரதி மற்றும் விவகானந்தா இயக்கப்படுகின்றது. 1999-2000 ஆம் ஆண்டில் கழகமானது தாமிரபரணி படகுக்குப் பதிலாக புதிய படகு ஒன்றை வாங்குவதற்குத் திட்டமிட்டுள்ளது.

2.6 தமிழ்நாடு கடல்சார் பயிற்சிக் கழகம் :

போக்குவரத்துத் துறையின் ஆண்டறிக்கையை சட்டசபையில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் 19-3-1997 அன்று சமர்ப்பித்த போது, அரசு 1997-98 ஆம் ஆண்டு கடல்சார் பயிற்சிக் கழகம் ஒன்றை அமைப்பதற்கு முடிவு எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்று அறிவித்தார். இந்த அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து அரசாணை எண் 165, போக்குவரத்துத் துறை, நாள் 8-7-1997-ன்மூலம் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பயிற்சிக் கழகம் அமைப்பதற்கான திட்ட அறிக்கை ஒன்று தயார் செய்யும்படி ஆணையிட்டது. மேலும் சங்கங்கள் பதிவுச் சட்டத்தின்படி கடல்சார் பயிற்சிக் கழகத்தை நிர்மானித்து நடத்துவதற்காக ஒரு சங்கத்தினை நிறுவ வேண்டும் என்று

ஆணையிட்டது. இதன்படி செயல் திட்டக் குறிப்பு தயாரிக்கப்பட்டு தமிழக அரசுக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் தமிழ்நாடு கடல்சார் பயிற்சிக் கழகம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வரால் 16-9-1998 அன்று தூத்துக்குடியில் தொடங்கி வைக்கப்பட்டது. முக்கியமான நாளேடுகளில் விளம்பரம் செய்யப்பட்டு, நல்ல திடகாத்திரமான மாணவர்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் வரவேற்கப்பட்டு, முதல் தொகுதிக்கான மாணவர்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டு, 10-2-1999 முதல் பாடங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.7 மற்றவை :

கழகமானது பரிசு எதனையும் பெறவில்லை.

D
V24,31'N99
N99.70.2
22/233