வெளியீடு 11-4-2001 Issued 11-4-2001

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

புதன்கிழமை, ஏப்ரல் 26, 2000 – தொகுதி 99 – எண் 1

Wednesday the 26th April, 2000 – Volume 99 – No. 1

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

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

விலை ரூ. 3.00] [Price Rs. 3.00

115
2002

26-4-2000

உள்ளடக்கம்

	பக்கங்கள்
தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும் ..	v-viii
Personnel of the Government of Tamil Nadu ..	ix-xii
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை ..	xiii
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள் பட்டியல் ..	xv-xvi
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்கள் பட்டியல் (அகர வரிசைப்படி) ..	xvii-xxvii
1. வினாக்கள்-விடைகள்—	
(அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	1-36
(ஆ) உடுக்குறியிடாத வினாக்கள் (பதினொன்றாவது மற்றும் பன்னிரெண்டாவது பட்டியல்கள்)	36-109
2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—	
ராஜிவ் காந்தி கொலை வழக்கில் நளினிக்கு வழங்கப்பட்ட தூக்குத் தண்டனை ஆயுள் தண்டனையாகக் குறைக்கப்பட்டது. ..	109-121
திரு. ச. அழகிரி	110-116
திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்	116-118
மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி	111, 112, 114, 115, 118-121
3. தகவல் கோரல்—	
விவசாயக் கடன் தள்ளுபடி கோரிய போராட்டத்தில் கைது செய்யப்பட்டவர்கள் விடுதலை	121-124
திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்	121-124

223312

	பக்கங்கள்
மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி ..	123-124
4. அறிக்கைகள் அளித்தல்—	
(அ) பொதுக்கணக்குக் குழு	124
(ஆ) அரசு உறுதிமொழிக் குழு	124
5. மானியக் கோரிக்கைகள், 2000-2001, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி	
(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் (ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் (இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு	125-224
மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி	125, 130, 133, 134, 139-143, 153-158, 160- 161. 185, 190, 204, 206-218
திரு. டி. சுதர்சனம்	136-141, 143-144, 217
*திரு. நா. பெரியசாமி	125, 130, 144-150, 218, 221
திரு. சி. சுப்பிரமணி என்கிற சி.சு. மணி	150-152
திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்	129, 152-163, 220

	பக்கங்கள்
*டாக்டர் மு. தேவராஜன்	163-166
திரு. எஸ்.எஸ். முகம்மது இஸ்மாயில்	167-171
திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்	171-177
திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்	128, 132, 134, 177-183, 220, 222, 224
*திரு. பி.என். வல்லரசு	183-187
*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்	132, 188-194, 218, 222
திரு. சி. வேலாயுதன்	194-198
திரு. என்.ஆர். அழகராஜா	198-205
6. அறிவிப்பு—	
உறுப்பினர்களுக்குப் பிளாசாவில் சிற்றுண்டி அளித்தல்.	135
7. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்—	225-226

தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்

ஆளுநர்—நீதிபதி செல்வி மீ. பாத்திமா பீவி

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்

1. முதலமைச்சர்	: **மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** பொது, பொது நிருவாகம், இந்திய ஆட்சிப் பணி, மாவட்ட வருவாய் அதிகாரிகள், உள் துறை, நிதி, திட்டம், தொழில்கள், மதுவிலக்கு மற்றும் ஆயத்தீர்வை, சிறுபான்மையினர் நலன், கடவுச் சீட்டு மற்றும் வணிக வரிகள்.
2. கல்வி அமைச்சர்	: **மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்:** தொழிற்கல்வி உள்ளிட்ட கல்வி, சட்டமன்றம், தேர்தல்கள், மின்னணுவியல், அறிவியல் மற்றும் தொழில் நுட்பவியல் மற்றும் முன்னாள் இராணுவத்தினர்.
3. மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்	: **மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி:** மக்கள் நல்வாழ்வு, மருத்துவக் கல்வி மற்றும் குடும்ப நலம் மற்றும் மின்சாரம்.
4. வருவாய்த் துறை அமைச்சர்	: **மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்:** வருவாய், வருவாய் வாரியம், மாவட்ட வருவாய் நிருவாகம் மற்றும் மாவட்டத் துணை ஆட்சியாளர்கள்.
5. ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்	: **மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி:** நகராட்சி நிருவாகம், சமுதாய வளர்ச்சி, ஊராட்சிகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் மற்றும் ஊரகக் கடன்கள், நகர்ப்பகுதி மற்றும் ஊரகக் குடிநீர் வழங்கல்.

6. வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்:
வேளாண்மை, வேளாண்மைப் பொறியியல், வேளாண் பணிக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், தோட்டக்கலை, கரும்புத் தீர்வை மற்றும் கரும்புப் பயிர் மேம்பாடு.

7. பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்:
பொதுப் பணிகள், சிறு பாசனம் உள்ளிட்ட பாசனத் திட்டம், செயற் திட்டப் பணிகள், வனம் மற்றும் சின்கோனா.

8. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி:
போக்குவரத்து, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து, இயக்கூர்திகள் சட்டம் மற்றும் சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம்.

9. நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்:
நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் துறைமுகங்கள்.

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

11. உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு:
உணவு, விலைக் கட்டுப்பாடு மற்றும் குடிமைப் பொருட்கள் வழங்கல், பொது விநியோக முறை, கூட்டுறவு மற்றும் புள்ளிவிவரங்கள்.

12. பால்வளத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்:
பால், பால்பண்ணை வளர்ச்சி, குடிசை மாற்றுத் திட்டம் மற்றும் இடவசதிக் கட்டுப்பாடு.

13. தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான்:
தொழிலாளர் நலன், மக்கள் தொகை, வேலைவாய்ப்பு மற்றும் பயிற்சி, இரும்பு மற்றும் எஃகுக் கட்டுப்பாடு, பத்திரிகை அச்சுக் காகிதக் கட்டுப்பாடு மற்றும் இசுலாமிய அறக்கட்டளை (வக்ஃப்).

14. சட்டத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா:
சட்டம், நீதிமன்றங்கள், சிறைச்சாலைகள், எடைகள் மற்றும் அளவைகள் குறித்த சட்டம், கம்பெனிகள் பதிவு, கடன் வழங்கல் பற்றிய சட்டமியற்றல் உட்பட கடன் நிவாரணம் மற்றும் சீட்டு நிதி பற்றிய சட்டம் இயற்றுதல்.

15. கைத்தறித் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி:
கைத்தறி, துணித் தொழில்.

16. பிற்படுத்தப் பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. எம்.ஆர்.கே. பன்னீர்செல்வம்:
பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலன், மிகப் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலன் மற்றும் சீர் மரபினர் நலன், வெளிநாடு வாழ் இந்தியர்கள், அகதிகள் மற்றும் வெளியேற்றப்பட்டோர்.

17. இளைஞர் மற்றும் மாசுக் கட்டுப் பாட்டுத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி:
விளையாட்டு, இளைஞர் பணிப்படை மற்றும் சுற்றுச் சூழல் மாசுக் கட்டுப்பாடு.

18. வீட்டு வசதித் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு திரு. கு. பிச்சாண்டி:
வீட்டு வசதி, ஊரக வீட்டு வசதி, நகர அமைப்புத் திட்டமிடல் மற்றும் நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி.

19. ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திரு. இ. பெரியசாமி:**
கிராமக் குடிசைத் தொழில்கள் உள்ளிட்ட ஊரகத் தொழில்கள், பதிவுத் துறை, முத்திரைத் தாள் சட்டம் மற்றும் சத்துணவு.

20. செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திரு. வ. முல்லைவேந்தன்:**
செய்தி மற்றும் விளம்பரம், திரைப்படத் தொழில் நுட்பவியல் மற்றும் திரைப்படச் சட்டம், எழுதுபொருள் மற்றும் அச்சுத் துறை மற்றும் அரசு அச்சகம்.

21. கால்நடை பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன்:**
கால்நடை பராமரிப்பு.

22. சமூக நலத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குண பாண்டியன்:**
மகளிர் மற்றும் குழந்தைகள் நலன் உட்பட சமூக நலன், இரவலர் காப்பு இல்லம், அனாதை இல்லங்கள், குற்றவாளிகள் சீர்திருத்த நிருவாகம் மற்றும் ஒருங்கிணைந்த குழந்தைகள் வளர்ச்சிப் பணிகள் திட்டம்.

23. ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு:**
ஆதிதிராவிடர் நலன், மலைவாழ் பழங்குடியினர் மற்றும் கொத்தடிமைத் தொழிலாளர்.

24. சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராசன்:**
சுற்றுலா மற்றும் சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம்.

25. கதர்த் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திரு. அந்தியூர் ப. செல்வராசு:**
கதர் வாரியம், பூமிதானம் மற்றும் கிராமதானம்.

26. மீன் வளத் துறை அமைச்சர் : **மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன்:**
மீன் வளம் மற்றும் மீன் வளர்ச்சிக் கழகம்.

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU

GOVERNOR—Justice Selvi M. FATHIMA BEEVI

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS

1. **Chief Minister** .. **The Hon. Kalaignar M. Karunanidhi:**
Public, General Administration, Indian Administrative Service, District Revenue Officers, Home, Finance, Planning, Industries, Prohibition and Excise, Minorities Welfare, Passports and Commercial Taxes.

2. **Minister for Education** .. **The Hon. Prof. K. Anbazhagan:**
Education including Technical Education, Legislature, Elections, Electronics, Science and Technology and Ex-Servicemen.

3. **Minister for Health and Electricity** .. **The Hon. Thiru Arcot N. Veerasamy:**
Health, Medical Education and Family Welfare and Electricity.

4. **Minister for Revenue** .. **The Hon. Thiru Nanjil K. Manoharan:**
Revenue, Board of Revenue, District Revenue Establishment and Deputy Collectors.

5. **Minister for Rural Development and Local Administration** .. **The Hon. Thiru Ko.Si. Mani:**
Municipal Administration, Community Development, Panchayats, Panchayat Unions and Rural Indebtedness and Urban and Rural Water Supply.

6. **Minister for Agriculture** .. **The Hon. Thiru Veerapandi S. Arumugam:** Agriculture, Agricultural Engineering, Agro Service Co-operatives, Horticulture, Sugarcane Cess and Sugarcane Development.

7. **Minister for Public Works and Forest** .. **The Hon. Thiru Duraimurugan:** Public Works, Irrigation including Minor Irrigation, Programme Works, Forest and Cinchona.

8. **Minister for Transport** .. **The Hon. Dr. K. Ponmudi:** Transport, Nationalised Transport, Motor Vehicles Act and Chennai Metropolitan Development Authority.

9. **Minister for Highways** .. **The Hon. Thiru Pasumpon Tha. Kiruttinan:** Highways and Ports.

10. **Minister for Tamil Official Language, Tamil Culture and Hindu Religious and Charitable Endowments.** .. **The Hon. Dr. M. Thamizhkudimagan:** Tamil Official Language, Tamil Culture and Hindu Religious and Charitable Endowments.

11. **Minister for Food, Public Distribution System and Co-operation** .. **The Hon. Thiru K.N. Nehru:** Food, Price Control and Civil Supplies, Public Distribution System, Co-operation and Statistics.

12. **Minister for Milk** .. **The Hon. Thiru K. Sundaram:** Milk and Dairy Development, Slum Clearance and Accommodation Control.

13. **Minister for Labour** .. **The Hon. Thiru A. Rahman Khan:** Labour, Census, Employment and Training, Iron and Steel Control, Newsprint Control and Wakf.

14. **Minister for Law** .. **The Hon. Thiru Aladi Aruna:** Law, Courts, Prisons, Legislation on Weights and Measures, Registration of Companies, Debt Relief including Legislation on Money Lending and Legislation on Chits.

15. **Minister for Handlooms** .. **The Hon. Thiru N.K.K. Periasamy:** Handlooms, Textiles.

16. **Minister for Backward Classes** .. **The Hon. Thiru M.R.K. Panneerselvam:** Backward Classes, Most Backward Classes and Denotified Communities, Indians Overseas, Refugees and Evacuees.

17. **Minister for Youth and Pollution Control** .. **The Hon. Thiru Pongalur N. Palanisamy:** Sports, Youth and Service Corps and Environmental Pollution.

18. **Minister for Housing** .. **The Hon. Thiru K. Pitchandi:** Housing, Rural Housing Development, Town Planning and Urban Development.

19. **Minister for Rural Industries and Registration** .. **The Hon. Thiru I. Periasamy:** Rural Industries, including Village and Cottage Industries, Registration and Stamp Act and Nutritious Meals.

20. **Minister for Information, Publicity and Printing** .. **The Hon. Thiru V. Mullaivendan:** Information and Publicity, Film Technology and Cinematography Act, Stationery and Printing and Government Press.

21.	**Minister for Animal Husbandry**	.. **The Hon. Pulavar P.M. Senguttuvan:** Animal Husbandry.
22.	**Minister for Social Welfare**	.. **The Hon. Tmt. S.P. Sarkunapandian:** Social Welfare including Women's and Children's Welfare, Beggars Home, Orphanages and Correctional Administration and Integrated Child Development Services Scheme.
23.	**Minister for Adi-Dravidar and Tribal Welfare**	.. **The Hon. Thiru Samayanallur S. Selvarasu:** Adi-Dravidar Welfare, Hill Tribes and Bonded Labour.
24.	**Minister for Tourism**	.. **The Hon. Thiru N. Suresh Rajan:** Tourism and Tourism Development Corporation.
25.	**Minister for Khadi**	.. **The Hon. Thiru Andhiyur P. Selvarasu:** Khadi Board, Bhoodan and Gramdan.
26.	**Minister for Fisheries**	.. **The Hon. Tmt. S. Jenefer Chandran:** Fisheries and Fisheries Development Corporation.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பேரவைத் தலைவர்

மாண்புமிகு திரு. பி.டி.ஆர். பழனிவேல் ராஜன்

பேரவைத் துணைத் தலைவர்

மாண்புமிகு திரு. பரிதி இளம்வழுதி

மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்

1. திரு. அ.லெ. சுப்பிரமணியன்
2. திரு. சி.டி. தண்டபாணி
3. திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்
4. டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்
5. திரு. நா. பெரியசாமி

செயலாளர்

திரு. வெ. இராசாராமன்

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள் பட்டியல்

1.	திருமதி பானுமதி ஆனந்தராஜன், பி.எஸ்.சி., பி.ஜி.எல்.	..	கூடுதல் செயலாளர்
2.	திரு. செ.ஏ. துரைபாண்டியன், பி.ஏ., பி.எல்.	..	இணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்)
3.	திரு இரா. வெங்கடேசன், எம்.ஏ., எல்.எல்.பி.	..	இணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்)
4.	திரு. கி. சாமிநாதன், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	..	இணைச் செயலாளர்
5.	திருமதி பவானி சுப்பையா, பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	..	இணைச் செயலாளர்
6.	திருமதி வீ.நா. உமா, பி.ஏ.	..	குழு அலுவலர்
7	திரு. சா. கணேசன், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்
8.	திரு. தி. திருமாவளவன், பி.எஸ்சி., பி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்
9..	திரு. வெ. இராமகிருஷ்ணன் எம்.ஏ., பி.எல்.	..	பேரவைத் தலைவரின் சிறப்புத் தனிச் செயலா
10.	திரு. மு. ஆறுமுகப்பெருமாள், எம்.ஏ., பி.லிட்.	..	துணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்)
11.	திரு. சு. ராஜகுரு	..	குழு அலுவலர்
12.	திரு. சௌரி அய்யாத்துரை	..	பேரவைத் தலைவரின் சிறப்பு நேர்முக உதவியாளர்
13.	திரு. க. சம்பத்ராஜன், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்
14.	திரு கோ. ஸ்ரீராமன், பி.காம்.	..	துணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்)
15.	திரு. எம். ஜோபாய் பி.காம்., பி.ஜி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்
16.	திரு. இரா. முருகானந்தம், பி.எஸ்சி., பி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்
17.	திரு. இல. மாரியப்பன், பி.ஏ.	..	துணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்)
18.	திரு. கோ. ஞானப்பிரகாசம், எம்.ஏ., பி.எல்.	..	துணைச் செயலாளர்

19.	திரு. ஜி. அனீஸ் அகமத், எம்.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. துணைச் செயலாளர்
20.	திரு. மா. செல்வராஜ், பி.எஸ்சி., பி.எல்.	.. துணைச் செயலாளர்
21.	திரு. வெ.சி. சுப்பிரமணியன், எம்.ஏ., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
22.	திரு. சு. பாலச்சந்தர், பி.ஏ., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
23.	திருமதி என். துளசிபாய், பி.ஏ.	.. சார்புச் செயலாளர்
24.	திரு. கோ. ரவீந்திரன், எம்.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
25.	திரு. ஊ.கு. சுப்பிரமணியன், எம்.ஏ.	.. சார்புச் செயலாளர்
26.	திரு. டி. கோவிந்தராஜு, எம்.ஏ., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
27.	திரு. ஏ.எம்.பி. ஜமாலுதீன், எம்.எஸ்.சி., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
28.	திரு. ம. பிலிப், எம்.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. தலைமை நிருபர்
29.	திருமதி சீ. கனகவல்லி, டி.சி.பி.	.. தலைமை நிருபர்
30.	திரு. வெ. வெங்கடேசன், எம்.ஏ.	.. தலைமை நிருபர்
31.	திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன், பி.எஸ்.சி., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
32.	திருமதி இரா. அமிர்தவல்லி, எம்.ஏ., பி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
33.	திருமதி கி. இந்திரா, பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
34.	திரு. நா. நடராஜன், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. தலைமை நிருபர்
35.	திருமதி என். மீனாட்சி, எம்.ஏ., பி.ஜி.எல்.,	.. சார்புச் செயலாளர்
36.	திரு. மு. பொன்னுரங்கம், எம்.ஏ., பி.எல்.	.. தலைமை நிருபர்
37.	திரு. தி. உமாபதி, பி.ஏ.	.. தலைமை நிருபர்
38.	திருமதி ப. சரஸ்வதி, எம்.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்
39.	திரு. கோ. தேவராஜன், பி.ஏ.	.. சார்புச் செயலாளர்
40.	திருமதி இரா. கஸ்தூரி, பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	.. சார்புச் செயலாளர்

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

உறுப்பினர்கள் பட்டியல் (அகர வரிசைப்படி)

பெயர்களும் தொகுதிகளும்

1.	அசோகன், திரு. அ.	- திருவாரூர் (செ.வ.)
2.	அந்தியூர் ப. செல்வராசு, திரு.	- அந்தியூர் (செ.வ.)
3.	அபுல்ஹசன், திரு. எம்.எம்.எஸ்.	- மயிலாடுதுறை
4.	அப்துல் லத்தீப், திரு. ம.	.. வாணியம்பாடி
5.	அப்பாவு, திரு. மு.	- இராதாபுரம்
6.	அமரமூர்த்தி, திரு. டி	- அரியலூர்
7.	அய்யலுசாமி, திரு. வி.	- கோவில்பட்டி
8.	அருண்குமார், திரு. பா.	- மேட்டுப்பாளையம்
9.	அழகராஜா, திரு. என்.ஆர்.	- தேனி
10.	அழகிரி. திரு. ச.	- சிதம்பரம்
11.	அழகுவேலு, திரு. ச.	- கண்டமங்கலம் (செ.வ.)
12.	அன்பரசன், திரு. சி.	- அறந்தாங்கி
13.	அன்பழகன், திரு. வ.	- செய்யார்
14.	அன்பழகன், பேராசிரியர் க.	- துறைமுகம்
15.	அன்பில் பெரியசாமி, திரு.	- திருச்சிராப்பள்ளி-2
16.	ஆசையன், திரு. பெ.	- ஆண்டிப்பட்டி
17.	ஆண்டமுத்து, திரு. வெ.அ.	- பவானிசாகர்
18.	ஆருண் ரஷீத், திரு. ஜே.எம்.	- வில்லிவாக்கம்
19.	ஆலடி அருணா, திரு.	- ஆலங்குளம்

20.	ஆவுடையப்பன், திரு. இரா.	அம்பாசமுத்திரம்
21.	ஆறுமுகம், திரு. தி.ப.	திருச்செங்கோடு
22.	ஆற்காடு நா. வீராசாமி, திரு.	அண்ணா நகர்
23.	ஆனந்தன், திரு. பால.	வந்தவாசி (செ.வ.)
24.	இரகுமான்கான், திரு. அ.	இராமநாதபுரம்
25.	இராசமாணிக்கம், திரு. க.வெ.வீ.	மேலூர்
26.	இராசமாணிக்கம், திரு. பி.	ஒரத்தநாடு
27.	இராசன், திரு. வி.பி.	இராஜபாளையம் (செ.வ.)
28.	இராசேந்திரன் என்கிற தீரன், திரு. ஆ	ஆண்டிமடம்
29.	இராமசாமி, டாக்டர் வை.	பண்ருட்டி
30.	இராமசாமி, திரு. கே.ஆர்.	திருவாடானை
31.	இராமச்சந்திரன், திரு. ஓ.ஆர்.	கம்பம்
32.	இராமச்சந்திரன், திரு. சி.இரா.	தொண்டாமுத்தூர்
33.	இராமச்சந்திரன், திரு. மா.	திருவோணம்
34.	இராமலிங்கம், திரு. ஏ.	காட்டுமன்னார்கோவில் (செ.வ.)
35.	இராமலிங்கம், திரு. செ.	திருவிடைமருதூர்
36.	இராமன், டாக்டர் தி.எஸ்.எஸ்.	பள்ளிப்பட்டு
37.	இராமஜெயம், திரு. ந.பூ.	மயிலாப்பூர்
38.	இராஜ ரெட்டி, திரு. ச.	தளி
39.	இராஜேந்தர், திரு. டி.	பூங்கா நகர்
40.	இளங்கோ, திரு. கோ.	அவினாசி (செ.வ.)

41.	ஈஸ்வரன், திரு. ரா.	வாசுதேவநல்லூர் (செ.வ.)
42.	உதயசூரியன், திரு. தா.	சங்கராபுரம்
43.	உபயதுல்லா, திரு. எஸ்.என்.எம்.	தஞ்சாவூர்
44.	கணேசன், திரு. ஐ.	எடப்பாடி
45.	கணேசன், திரு. கே.சி.	ஜெயங்கொண்டம்
46.	கருணாநிதி, கலைஞர் மு.	சேப்பாக்கம்
47.	கருப்பசாமி, திரு. சொ.	சங்கரநயினார்கோவில் (செ.வ.)
48.	கருப்பண்ண உடையார், திரு. ந.	பாபநாசம்
49.	கருப்புசாமி, திரு. டி.	உப்பிலியாபுரம் (ஆ.வா.)
50.	கன்னையன், திரு. க.	தொட்டியம்
51.	காஞ்சனா கமலநாதன், டாக்டர்	கிருஷ்ணகிரி
52.	காந்தி, திரு. ஆர்.	இராணிப்பேட்டை
53.	கிருஷ்ணசாமி, டாக்டர் க.	ஒட்டப்பிடாரம் (செ.வ.)
54.	கிருஷ்ணன், திரு. எஸ்.வி.	நாங்குநேரி
55.	கிருஷ்ணன், திரு. சி.வெ.	வேடசந்தூர்
56.	குண்டன், திரு. டி.	உதகமண்டலம்
57.	குத்தாலம் பி. கல்யாணம், திரு.	குத்தாலம்
58.	குமாரதாஸ், டாக்டர் தே.	கிள்ளியூர்
59.	கும்மிடிப்பூண்டி கி. வேணு, திரு.	கும்மிடிப்பூண்டி
60.	குழந்தை தமிழரசன், திரு.	விருத்தாசலம்
61.	கோதண்டம், திரு. ஏ.	ஸ்ரீபெரும்புதூர் (செ.வ.)
62.	கோபால், திரு. பா.	பேட்டூர்

63. கோபு, திரு. சி. - அணைக்கட்டு
64. கோமதி சீனிவாசன், திருமதி - வலங்கைமான் (செ.வ.)
65. கோவிந்தன், திரு. ப. - தாரமங்கலம்
66. கோவிந்தன், திரு. வெ. - பேரணாம்பட்டு (செ.வ.)
67. சக்ரபாணி, திரு. ஆர். - ஒட்டன்சத்திரம்
68. சண்முகம், திரு. மோ. - திருப்பத்தூர்
69. சண்முகம், திரு. சி. - ஆலந்தூர்
70. சண்முகம், திரு. ம. - கிணத்துக்கடவு
71. சண்முகம், திரு. வி.சி. - நெல்லிக்குப்பம்
72. சந்தானம், திரு. வா. - சோழவந்தான்
73. சந்திரசேகரன், திரு. சா. - சேந்தமங்கலம் (ஆ.வா.)
74. சந்திரசேகரன், திரு. துரை. - திருவையாறு
75. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு, திரு. - சமயநல்லூர் (செ.வ.)
76. சம்பத், திரு. ஏ.ஜி. - முகையூர்
77. சரஸ்வதி, திருமதி ஆர். - தாராபுரம் (செ.வ.)
78. சற்குணபாண்டியன், திருமதி எஸ்.பி. - டாக்டர் இராதாகிருஷ்ணன் நகர்
79. சாமிநாதன், திரு. மு.பெ. - வெள்ளக்கோவில்
80. சிங்காரவேலு, திரு. ஏ.பி. - வால்பாறை (செ.வ.)
81. சிவபுண்ணியம், திரு. வை. - மன்னார்குடி
82. சிவராமன், திரு. ஆர். - திருப்பத்தூர்
83. சிவராஜ், திரு. க. - ரிஷிவந்தியம்
84. சிவலிங்கம், திரு. எஸ்.ஆர். - பனமரத்துப்பட்டி

85. சிவானந்தம், திரு. ஆர். - ஆரணி
86. சிவாஜி, திரு. இ.ஏ.பி. - திருத்தணி
87. சின்னய்யா, திரு. செ. - திருமயம்
88. சீனிவாசன், திரு. ஏ.ஆர்.ஆர். - விருதுநகர்
89. சுகவனம், திரு. இ.ஜி. - பர்கூர்
90. சுடலைமுத்து, திரு. அ. - போடிநாயக்கனூர்
91. சுதர்சனம், திரு. டி. - பூந்தமல்லி
92. சுந்தரம், திரு. க. - பொன்னேரி (செ.வ.)
93. சுந்தரம், திரு. ந. - காரைக்குடி
94. சுந்தரம், திரு. பி.ஆர். - இராசிபுரம்
95. சுந்தரா, திரு. கே. - உத்திரமேரூர்
96. சுப்பராயன், திரு. கே. - திருப்பூர்
97. சுப்பிரமணி என்கிற சி.சு. மணி, திரு. சி. - திருவள்ளூர்
98. சுப்பிரமணி, திரு. பி.என். - ஆற்காடு
99. சுப்பிரமணியன், திரு. அ.லெ. - திருநெல்வேலி
100. சுப்புலட்சுமி ஜெகதீசன், திருமதி - மொடக்குறிச்சி
101. சுரேஷ் ராசன், திரு. என். - கன்னியாகுமரி
102. செங்குட்டுவன், புலவர் பூ.ம. - மருங்காபுரி
103. செங்கை சிவம், திரு. - பெரம்பூர் (செ.வ.)
104. செல்லக்குமார், டாக்டர் அ. - தியாகராய நகர்
105. செல்வம், திரு. ரெ. - குளித்தலை
106. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன், திரு. - கொளத்தூர் (செ.வ.)

108. சேகரன், திரு. ஆர்.ஆர். .. ஓமலூர்
109. சேதுநாதன், திரு. ரா. .. திண்டிவனம்
110. சைதை கா. கிட்டு, திரு. .. சைதாப்பேட்டை
111. சொக்கர், திரு. ஆர். .. சிவகாசி
112. ஞானசேகரன், டாக்டர் ஆ. .. மேல்மலையனூர்
113. ஞானசேகரன், திரு. சி. .. வேலூர்
114. டேவிட் செல்வின், திரு. எஸ். .. ஸ்ரீவைகுண்டம்
115. தங்கமணி, திரு. கே. .. மானாமதுரை (செ.வ.)
116. தங்கம் தென்னரசு, திரு. .. அருப்புக்கோட்டை
117. தங்கவேலன், திரு. சுப. .. கடலாடி
118. தங்கவேல், திரு. அ.ல. .. சேலம்-2
119. தண்டபாணி, திரு. சி.டி. .. கோயம்புத்தூர் மேற்கு
120. தமிழ்க்குடிமகன், முனைவர் மு. .. இளையான்குடி
121. தமிழ்ச்செல்வன், திரு. ஆர். .. அரக்கோணம் (செ.வ.)
122. தமிழ்மணி, திரு. வீ. .. செங்கல்பட்டு
123. தளபதி, திரு. கோ. .. சேடப்பட்டி
124. தனபாலன், திரு. கே.ஆர்.ஜி. .. சேலம்-1
125. தண்டபாணி, திரு. வி.ஜி. .. குடியாத்தம்
126. தாமரைக்கனி, திரு. இரா .. ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்
127. திசைவீரன், திரு. உ. .. பரமக்குடி (செ.வ.)
128. திருஞானசம்பந்தம், திரு. எஸ்.வி. .. பேராவூரணி
129. திருவேங்கடம், திரு. பெ.சு. .. கலசப்பாக்கம்
130. துரைசாமி, திரு. பா. .. வரகூர் (செ.வ.)

131. துரை. திரு. கே. - திருவெறும்பூர்
132. துரைமுருகன், திரு. - காட்பாடி
133. தெய்வநாயகம், திரு. எ. - மதுரை மத்தி
134. தேவராஜன், டாக்டர் மு. - பெரம்பலூர் (செ.வ.)
135. நடராசன், திரு. ஆ. - பேரூர்
136. நடராஜன், திரு. த. - செஞ்சி
137. நயினா முகமது, திரு. கோ. - கடையநல்லூர்
138. நன்னன், திரு. கொ.வீ. - செங்கம் (செ.வ.)
139. நாகரத்தினம், திரு. ச. - கிருஷ்ணராயபுரம் (செ.வ.)
140. நாசர், திரு. ஏ.வி.ஏ. - புவனகிரி
141. நாஞ்சில் கி. மனோகரன், திரு. - திருவல்லிக்கேணி
142. நிஜாமுதீன், திரு. ஜி. - நாகப்பட்டினம்
143. நேரு, திரு. கா.நா. - லால்குடி
144. பசும்பொன் தா. கிருட்டினன், திரு. - சிவகங்கை
145. பத்மா, டாக்டர் - நன்னிலம் (செ.வ.)
146. பரணிகுமார், திரு. பா. - திருச்சிராப்பள்ளி-1
147. பரிதி இளம்வழுதி, திரு. - எழும்பூர் (செ.வ.)
148. பழனிசாமி, திரு. ஜி. - திருத்துறைப்பூண்டி (செ.வ.)
149. பழனிவேல் ராஜன், திரு. பி.டி.ஆர். - மதுரை மேற்கு
150. பன்னீர்செல்வம், திரு. எம்.ஆர்.கே. - குறிஞ்சிப்பாடி
151. பன்னீர்செல்வம், திரு. மு. - சீர்காழி (செ.வ.)
152. பாண்டுரங்கன், திரு. ந. - பெரணமல்லூர்
153. பாலகிருஷ்ணன், திரு. சோ. - முதுகுளத்தூர்

153. பாலகிருஷ்ணன், திரு. சோ. - முதுகுளத்தூர்
154. பாலசுப்பிரமணியன், திரு. எஸ்.என். - பவானி
155. பாலசுப்பிரமணியன், திரு. ப. - பட்டுக்கோட்டை
156. பிச்சாண்டி, திரு. கு. - திருவண்ணாமலை
157. புகழேந்தி, திரு. இ. - கடலூர்
158. புரட்சிமணி, திரு. ச. - மங்களூர் (செ.வ.)
159. பூவேந்தன், திரு. த. - பழனி (செ.வ.)
160. பெரியசாமி, திரு. இ. - ஆத்தூர்
161. பெரியசாமி, திரு. என். - தூத்துக்குடி
162. பெரியசாமி, திரு. என்.கே.கே. - ஈரோடு
163. பெரியசாமி, திரு. நா. - பெருந்துறை
164. பெருமாள், திரு. வி. - ஏற்காடு (ஆ.வா.)
165. பெர்னார்டு, திரு. இரா. - குளச்சல்
166. பொங்கலூர் நா. பழனிசாமி, திரு. - சிங்காநல்லூர்
167. பொன்முடி, டாக்டர் க. - விழுப்புரம்
168. பொன்முடி, திரு. எஸ்.எஸ். - பல்லடம்
169. பொன்னம்மாள், திருமதி ஏ.எஸ். - நிலக்கோட்டை (செ.வ.)
170. மகேந்திரன், திரு. இரா. - நாட்றாம்பள்ளி
171. மணிக்கண்ணன், திரு. ஆ.செ. - திருநாவலூர்
172. மணி, டாக்டர் அ. - உளுந்தூர்பேட்டை (செ.வ.)
173. மணி, திரு. கோ.சி. - கும்பகோணம்
174. மணி, திரு. டி. - விளவங்கோடு
175. மணி, திரு. ஜி.கே. - பெண்ணாகரம்

176. மணி நாடார், திரு. எஸ்.எஸ். - சாத்தான்குளம்
177. மணிமாறன், திரு. இரா. - திண்டுக்கல்
178. மணிவர்மா, திரு. க. - தண்டராம்பட்டு
179. மதிவாணன், திரு. இரா. - இராயபுரம்
180. மதிவாணன், திரு. செ. - அச்சரப்பாக்கம் (செ.வ.)
181. மனோகரன், திரு. கு. - தருமபுரி
182. மாயவன், திரு. தி.ப. - ஸ்ரீரங்கம்
183. மாரி அய்யா, திரு. பே. - புதுக்கோட்டை
184. மாரிமுத்து, திரு. அ. - வானூர் (செ.வ.)
185. முகம்மது இஸ்மாயில், திரு. எஸ்.எஸ். - அரவக்குறிச்சி
186. முகம்மது கோதர் மைதீன், திரு. - பாளையங்கோட்டை
187. முத்து, திரு. வி. - சங்கரி (செ.வ.)
188. முத்துராமலிங்கம், திரு. ம. - திருமங்கலம்
189. முபாரக், திரு. பா.மு. - கூடலூர்
190. முருகேசன், திரு. பொ. - காஞ்சிபுரம்
191. முல்லைவேந்தன், திரு. வ. - மொரப்பூர்
192. முனிரத்தினம், திரு. ஆ.மு. - சோளிங்கர்
193. மூக்கப்பன், திரு. இரா. - சின்னசேலம்
194. மூக்கையா, திரு. எல். - பெரியகுளம்
195. மோகனதாசன், திரு. கோ. - பூம்புகார்
196. மோகன் கந்தசாமி, திரு. ப. - பொங்கலூர்
197. மோசஸ், டாக்டர் எம். - நாகர்கோவில்

198. ரங்கநாதன், திரு. எம். - குன்னூர் (செ.வ.)
199. ரங்கநாதன், திரு. ப. - புரசைவாக்கம்
200. ரவி அருணன், திரு. கே. - தென்காசி
201. ரவிசங்கர், திரு. கு. - விளாத்திகுளம்
202. ராசேந்திரன், திரு. ஏ. - போளூர்
203. ராணி, செல்வி க. - தலைவாசல் (செ.வ.)
204. ராமசாமி, திரு. ஏ.எம். - ஆத்தூர்
205. ராமச்சந்திரன், திரு. செ. - திருப்பரங்குன்றம்
206. ராஜு, திரு. எஸ். - பொள்ளாச்சி
207. ராஜேந்திரன், திரு. எஸ்.கே. - சத்தியமங்கலம்
208. ராஜ்குமார் மன்றாடியார், திரு. என்.எஸ். - காங்கேயம்
209. லட்சுமணன், திரு. வி.கே. - கோயம்புத்தூர் கிழக்கு
210. வல்லரசு, திரு. பி.என். - உசிலம்பட்டி
211. வாசுகி முருகேசன், திருமதி - கரூர்
212. விசுவநாதன், திரு. இரா. - நத்தம்
213. விஜயகுமார், திரு. கே.எம். - சாத்தூர்
214. விஜயன், திரு. டி.சி. - திருவொற்றியூர்
215. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம், திரு. - வீரபாண்டி
216. வீரப்பன், திரு. கே.கே. - கபிலர்மலை
217. வெங்கடசாமி, திரு. பி. - ஓசூர்
218. வெங்கடாசலம், திரு. அ. - ஆலங்குடி
219. வெங்கடாசலம், திரு. ஜி.எல். - பாலக்கோடு

220. வெங்கடேசன், திரு. ச.க. - மதுராந்தகம்
221. வெங்கடேசன், திரு. பி.வி.எஸ். - காவேரிப்பட்டினம்
222. வெங்கிடு, திரு. ஜி.பி. - கோபிச்செட்டிப் பாளையம்
223. வேடம்மாள், திருமதி ஏ.ஆர். - அரூர் (செ.வ.)
224. வேதரத்தினம், திரு. எஸ்.கே. - வேதாரண்யம்
225. வேலாயுதன், திரு. சி. - பத்மநாபபுரம்
226. வேலுசாமி, திரு. வ. - மதுரை கிழக்கு
227. வேல்சாமி, திரு. க. - நாமக்கல் (செ.வ.)
228. வேல்துரை, திரு. பா. - சேரன்மகாதேவி
229. வைதியலிங்கம், திரு. மீ.அ. - தாம்பரம்
230. ஜெனிபர் சந்திரன், திருமதி எஸ். - திருச்செந்தூர்
231. ஜோதிகண்ணன், திரு. மு.ந. - முசிறி
232. ஸ்டாலின், திரு. மு.க. - ஆயிரம் விளக்கு
233. ஹேமச்சந்திரன், திரு. ஜே. - திருவட்டாறு
234. ஆன் டி' மான்டி, திருமதி - நியமனம்
235. வெற்றிடம் - திருப்போரூர் (செ.வ.)

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்குகொள்ள உரிமை பெற்றவர்

திரு. கே.வி. வெங்கடபதி - அரசு தலைமை வழக்கறிஞர்

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

சித்திரை 14, விக்கிரம—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2031

2000 ஏப்ரல் 26, புதன்கிழமை

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"ஆக்கம் கருதி முதலிழக்கும் செய்வினை
ஊக்கார் அறிவுடை யார்."

பெரும் ஆதாயம் கிட்டுமென்று எதிர்பார்த்து கை முதலையும் இழந்துவிடக்கூடிய காரியத்தை அறிவுடையவர்கள் செய்யமாட்டார்கள்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்

(அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினாக்கள்-விடைகள். வினா எண் 381. திரு. பு. மணி. மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.*

381—

வகுப்பறைக் கட்டடம்

***2687:— திரு. டி. மணி:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், ஏழுதேசப்பற்று மேல்நிலைப் பள்ளியில் போதுமான வகுப்பறை இல்லாததால் இரு மாடிக் கட்டடம் கட்ட அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

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

இவ்வாண்டு கட்டடப் பணிகளுக்கான நிதி ஒதுக்கீடில்லை. ஆதலினால், கன்னியாகுமரி மாவட்டம், ஏழுதேசப்பற்று மேல்நிலைப் பள்ளிக்குக் கூடுதல் கட்டட வசதி செய்ய சட்டமன்ற உறுப்பினர்/நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களின் மேம்பாட்டு திட்டத்திலிருந்து இத்தகைய பணிகளுக்கு நிதி ஒதுக்க சட்டமன்ற/நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களை அணுகுமாறு பள்ளிக் கல்வி இயக்குநர் மற்றும் கன்னியாகுமரி மாவட்ட ஆட்சியர் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர்.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே அந்தப் பள்ளிக்கூடம் நூறு வருடங்களுக்கு முன்னால் வெள்ளைக்காரன் ஆட்சிக் காலத்திலேயே கட்டப்பட்ட பள்ளிக்கூடமாகும். கடந்த ஆண்டு தாங்கள் தந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர் மேம்பாட்டு நிதியிலிருந்து நான்கு இலட்சம் ரூபாய் அதற்காக ஒதுக்கீடு செய்து, கல்நார், ஓலை, தென்னங்கீற்று இருந்த இடத்தை மாற்றி, கல்நார் மேற்கூரை வேயப்பட்டது. இரண்டாவது, இந்தத் தடவை நான் அவர்களுக்கு ஆறு இலட்சம் ரூபாய் இந்த நிதியிலிருந்து வழங்குவதாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால் அது போதுமானதாக இல்லை. எனவே, அருள்கூர்ந்து மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் நான்கு இலட்சம் ரூபாய் கூடுதலாகக் கொடுத்தால் இந்தப் பத்து இலட்சத்தைக் கொண்டு ஒரு கட்டடத்தை...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்தத் தடவைதான் அறுபது இலட்சமாக முதலமைச்சர் கொடுத்திருக்கிறார்களே, நான்கு இலட்சத்தை நீங்களே கொடுக்கவேண்டியதுதானே?

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணி அவர்கள் அந்தக் குறிப்பிட்ட பள்ளிக்கூடத்தில் மேலும் வகுப்பறைகள் தேவை என்பதை வலியுறுத்துவதற்காக நான்கு இலட்சம் ரூபாயாவது அரசாங்கம் தரவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார். அநேகமாக, ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய தொகுதியிலேயும் நான்கு பள்ளிக்கூடங்களிலாவது இருக்கிற கட்டட வசதியை இரண்டு மடங்கு ஆக்கவேண்டிய நிலையிலே உள்ளதை நான் மிக நன்றாக அறிந்திருக்கிறேன்.

இங்கே ஏற்கெனவே 15 வகுப்பறைகள் இருக்கின்றன. மாணவர்களுடைய எண்ணிக்கை, வகுப்புகள் இவற்றை வைத்துப்

2000 ஏப்ரல் 26]

பார்க்கிறபோது, 1,170 பேருக்கு மேலும் 15 வகுப்பறைகள் தேவை என்பது நியாயமான விளக்கம். ஆனால், நாடு முழுவதுமே அப்படிப்பட்ட நிலையிலே மாணவர்களுடைய எண்ணிக்கை வளர வளர, மேல் படிப்பில், உயர் வகுப்புகளில் மாணவர்கள் எண்ணிக்கை வளர வளர, வகுப்பறைகள் எல்லா இடத்திலேயும் கட்டித்தான் வகுப்புகள் நடத்த வேண்டுமென்றால், ஐந்து ஆண்டு, ஏழு ஆண்டு, பத்து ஆண்டுகள் ஆகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணி அவர்களிடத்திலேயே நிதி இருக்குமானால்கூட கட்டுவதற்கு இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகும். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட தாமதத்தை, அதனால் ஏற்படக்கூடிய இடையூறுகளைத் தவிர்ப்பதற்கு, எந்த இடத்திலே, எந்தப் பள்ளிக்கூடத்திலே மாணவர்களுடைய எண்ணிக்கை சற்று அதிகமாகவும், அதே நேரத்திலே வகுப்பறைகள் குறைவாகவும் இருக்கிறதோ, அந்த இடங்களில் எல்லாம் மாற்றுநேரப் பள்ளி நடத்த வேண்டும். Shift system என்ற முறையில், காலையிலே 15 வகுப்பறைகளைப் பயன்படுத்தி, மாலையிலே 15 வகுப்பறைகளைப் பயன்படுத்தி, ஆசிரியர்கள் பணியைப் பங்கிட்டுக்கொண்டு நடத்துவதற்கு பெற்றோர்-ஆசிரியர் கழகம் தீர்மானிக்குமானால், நூற்றுக்கு எழுபது பள்ளிகளில் இருக்கிற இடவசதியைக் கொண்டு மாணவர்களுடைய தேவையை நல்லமுறையிலே நிறைவு செய்யலாம். உடனடித் தேவைக்கு அந்த முறையையும், எதிர்காலத் தேவைக்கு நிதி கிடைக்கிறபோது கட்டடம் கட்டுவது என்ற உயர்ந்த நோக்கத்தையும் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுவாக கன்னியாகுமரி மாவட்டம் என்று சொல்கிறபோது அது தாய்த் தமிழகத்தோடு இணைந்தது 1956-லேதான். செங்கோட்டை தாலுகாவும் கன்னியாகுமரி மாவட்டமும் இன்னும் இந்தக் கல்வித் துறையிலும், பல்வேறு துறைகளிலேயும் பல்வேறு சட்டதிட்டங்கள் தமிழகத்தில் பிற பகுதிகளில் இருப்பதைப்போல அமல்படுத்தப்படவில்லை. அங்கே உள்ள பள்ளிக்கூடங்கள் எல்லாம் திருவாங்கூர் சமஸ்தானத்திலிருந்த காலத்திலே இருந்ததைப்போல, ஓலைகள் வேயப்பட்டு, P.W.D.-க்கு அதை hand over பண்ணாமல் - ஊராட்சி பள்ளிகள் ஒன்றும் இல்லை; அனைத்தும் அரசுப் பள்ளிகள். எனவே, அவற்றைப் பராமரிக்கிற பொறுப்பு பொதுவாக நமது அரசுக்கு உண்டு. ஆனால் அப்படிப்பட்ட பள்ளிகளைப் பராமரிப்பதற்கு அதிகமான நிதி ஒதுக்கீடு

இல்லை. எனவே, மற்ற மாவட்டங்களில் ஒதுக்கீடு செய்வதுபோல, ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையையாவது குமரி மாவட்டத்திற்கு ஒதுக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-35

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு வேறு எந்த மாவட்டத்திற்கும் நிதி ஒதுக்கவில்லை. ஆகவே, கன்னியாகுமரிக்கு அதிலே பங்கு உண்டு. தென்காசி சட்டமன்ற உறுப்பினர், செங்கோட்டை வட்டாரத்தில் உள்ள பள்ளிக்கூடங்களில் ஒன்றிரண்டு கட்டடங்கள் பழுது அடைந்து இருப்பதைத் தெரிவித்தபோது, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குத் தெரிவித்து, அவற்றின் பாரமரிப்பை பொதுப் பணித் துறை மூலமாக நிறைவேற்றுவதற்கு வழி செய்யுங்கள் என்று கேட்கப்பட்டது; துறையிலேயும் கேட்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஏற்கெனவே நம்முடைய தமிழ் மாநிலத்தோடு இணைந்த அந்தப் பகுதியைச் சேர்ந்த பள்ளிக்கூடங்களினுடைய பராமரிப்பு பொதுப் பணித் துறையில் முறையாக ஒப்படைக்கப்படாமல் இருக்குமானால், ஒப்படைக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதேபோல, ஒன்றியத்திலேயும், நகராட்சி மன்றத்திலேயும் அந்தப் பள்ளிக்கூடங்களை ஒப்படைப்பதற்கு நம்மால் முடியும். எனவே, அது பரிசீலிக்கப்படுவதாக நான் எண்ணிக்கொண்டு இருக்கிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வேல்துரை, உங்களுக்கு இதிலே என்ன துணைக் கேள்வி இருக்கிறது? நீங்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவரா? (குறுக்கீடு) திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், என்னுடைய தொகுதியில் பல பள்ளிக்கூடங்கள் மேல்நிலைப் பள்ளிகளாக உயர்த்துவதற்காக மனுச் செய்து இருக்கிறார்கள். கட்டடம் போதாத பள்ளிக்கூடங்களுக்குக் கட்டடம் கட்ட பாராளுமன்ற உறுப்பினர் நிதியிலிருந்து கட்டடம் கட்ட முடிவு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. ஆர்தர் உயர்நிலைப் பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளி ஆக்குவதற்கு அனைத்து முயற்சிகளையும் எடுத்து மனுச் செய்து இருக்கின்றோம். போதாத கட்டடங்களுக்கு பாராளுமன்ற உறுப்பினர் நிதியிலிருந்து கட்டடம் கட்டிக் கொடுக்கப்படுகிறது. எனவே,

அனைத்து வாய்ப்பும் உள்ள அந்தப் பள்ளிக்கூடத்தை மேல்நிலைப் பள்ளியாக ஆக்கித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர், சட்டமன்ற உறுப்பினர் நிதியிலிருந்து அவர்கள் பள்ளிக் கட்டடங்களுக்கு நிதி வழங்குவதற்காக என்னுடைய பாராட்டையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தொடர்ந்து நாடாளுமன்ற உறுப்பினருக்கும் சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் இந்த நிதி கிடைக்க வேண்டுமென்று நான் விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் சில கருத்துகளைத் தெரிவித்து இருக்கின்றார்கள். அவை ஏற்புடையவையாகத்தான் உள்ளன. இருந்தாலும் நான் ஏற்கெனவே அந்தப் பள்ளிக்குச் சென்று இருக்கிறேன், பழைய ஓலை வேய்ந்த அறை அங்கு இருக்கின்றது. அந்த அறையில் பில்லர் போட்டு மேல்தளம் கான்கிரீட் செய்யப்படுவதற்காக அந்தத் துறையினுடைய நிர்வாகப் பொறியாளரிடம் கேட்டு இருக்கின்றேன். அது லாயக்குபடுமானால் செய்யலாம். இந்த ஆண்டில் தாங்கள் தருகின்ற நிதியிலிருந்து 6 இலட்சத்தைச் செலவிடும்போது, ஒரு பள்ளியில் 6 அறைகள் பாதுகாக்கப்படும். எனவே, அங்கே மேல்தளம் கட்ட வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய வேண்டுகோள். 4 இலட்சம் ரூபாய் நீங்கள் கொடுத்தீர்கள் என்று சொன்னால், மேல்தளம் கட்டிவிடலாம்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த விவரங்களை கல்வித் துறை அலுவலர் மூலமாக துறை பெற்று, நிதித் துறையினிடத்திலே வேண்டுகோள் வைத்து, கூடுமானவரை முயற்சிக்க வாய்ப்பு இருக்குமானால் வழங்கப்படும்; இல்லையென்றால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக வேறு எந்தத் துறையைச் சேர்ந்த நிதியை அதற்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிலைமை இருந்தாலும், அதற்கும் அவர்களுக்கு ஆலோசனை வழங்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 382, திரு. வெ.அ. ஆண்டமுத்து, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

[2000 ஏப்ரல் 26

382—

கட்டடத்தைப் பழுதுபார்த்தல்

***29412—திரு. வெ.அ. ஆண்டமுத்து:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னையில் உள்ள மாநிலக் கல்லூரிக் கட்டடம் பழுதடைந்துள்ளதால், அதைப் பழுதுபார்க்கும் பணியை அரசு மேற்கொள்ளுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) அரசின் நிதி நிலைமையைப் பொறுத்து, வரும் ஆண்டுகளில் மாநிலக் கல்லூரியைப் பழுதுபார்க்கும் பணி நிறைவேற்றப்படும்.

திரு. வெ.அ. ஆண்டமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநிலக் கல்லூரி தமிழ்நாட்டிலேயே முதன்முதலாக ஆங்கிலேயர் காலத்திலே கட்டப்பட்டது. அந்தக் கல்லூரியிலே முன்னாள் ஜனாதிபதி டாக்டர் இராதாகிருஷ்ணன், திரு. சந்திரசேகர், நோபல் பரிசு பெற்றவர்; உச்ச நீதிமன்ற நீதியரசர் திரு. மோகன், திரு. சுப்பிரமணியம்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதெல்லாம் வேண்டாம்; நீங்கள் கேள்விக்கு வாருங்கள்.

திரு. வெ.அ. ஆண்டமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அதே கல்லூரியிலே படித்தவன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்தக் கல்லூரி மிகவும் பழுதுபட்டு, அதன் வண்ணக் கண்ணாடிகள் எல்லாம் உடைந்து, பலகைகள் எல்லாம் பெயர்க்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இலட்சோப இலட்சம் சுற்றுலாப் பயணிகள் எல்லாம் பார்க்கும்போது மாநிலக் கல்லூரி பழுதுபட்டு இருப்பது தெரிகிறது. அங்கே செடிகள் எல்லாம் ஏராளமாக முளைத்து கட்டடத்தைப் பாழ்படுத்துகிற நிலையிலே இருக்கின்றது. ஆகையினால் அதை மீண்டும் புதுப்பித்துத் தருவார்களா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

2000 ஏப்ரல் 26]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இப்போதே அங்கு மராமத்து வேலை நடைபெறுகிறது.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்கு ஏறத்தாழ 95 இலட்சம் ரூபாய் தேவைப்படுவதாகப் பொதுப் பணித் துறை தெரிவித்து இருக்கிறது. தற்காலிகமாகப் பழுதுபார்க்கிற பணிகளுக்கு 5 இலட்சம், 10 இலட்சம் அளவிலே நிதி ஒதுக்கப்பட்டு, அந்தப் பணி நடைபெறுகிறது. விக்டோரியா விடுதியிலேயும் அதைப்போல பராமரிப்புப் பணி ரூ.5 இலட்சம் அளவில் நடைபெறுகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் மிகச் சிறந்த அறிவாளிகள், மேதைகள் எல்லாம் அங்கே படித்தார்கள், அவர்களோடு நானும் படித்தேன் என்று சொன்னார். இந்த முன்னாள் மாணவர்கள் அந்தப் பணிக்காக 1 கோடி ரூபாய் நிதி சேர்த்துத் தர வேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் என்ற முறையிலே முன்னாள் மாணவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 9-40

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 383, திரு. லி. அய்யலுசாமி, மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

383—

படுக்கை வசதி

***15128—திரு. லி. அய்யலுசாமி:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) எட்டயபுரம் அரசு மருத்தவமனையில் மகப்பேறு பிரிவிலுள்ள 3 படுக்கைகளை 10 படுக்கைகளாக உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது உயர்த்தப்படும்?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தற்போது 6 படுக்கைகளுடன் இயங்கிவரும் மகப்பேறு பிரிவிற்கு படுக்கை வசதியை அதிகரிக்கும் செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

[2000 ஏப்ரல் 26

திரு. லி. அய்யலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எட்டயபுரம் அரசு மருத்துவமனையில், பிரசவ வார்டில் படுக்கைகள் குறைவாக இருப்பதினால், தாய்மார்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். அவர்கள் பாயை விரித்துக் கீழே படுக்கக்கூடிய சூழ்நிலையில் கர்ப்பிணி தாய்மார்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எனவே, மறுபரிசீலனை செய்து அந்தப் படுக்கைகள் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எட்டயபுரம் அரசு மருத்துவமனை மொத்தமாக 36 படுக்கை வசதிகளைக் கொண்டுள்ளது. ஓர் ஆண் மருத்துவர், ஒரு பெண் மருத்துவர் பணி புரிகின்றனர். மருத்துவம் சாரா பணியாளர்கள் 10 பேர் உள்ளனர். இங்கே சராசரியாக 10 உள் நோயாளிகளுக்கும், 300 வெளி நோயாளிகளுக்கும் சிகிச்சை அளிக்கப்படுகிறது. சித்தா சிறப்புப் பிரிவு மற்றும் ஸ்கேன் போன்ற வசதிகளும் இருக்கின்றன. வேடிக்கை என்னவென்றால், 36 படுக்கைகள் இருந்தும் உள் நோயாளிகள் 10 பேர்தான் இருக்கிறார்கள். எனவேதான், மேலும் படுக்கைகளை விஸ்தரிப்பு செய்ய வேண்டிய அவசியம் அந்த மருத்துவமனைக்கு ஏற்படவில்லை. அப்படி ஒரு நிலை வருமானால், 36 படுக்கைகளுக்கும், நோயாளிகள் வந்து, அதற்கு மேலும் நோயாளிகள் வருவார்களானால் அப்போது அரசு பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 384, திரு. இ.ஜி. சுகவனம், மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

384—

துணை மின் நிலையம்

***28012—திரு. இ.ஜி. சுகவனம்:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பர்கூர் 33 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையத்தை 110 கிலோ வோல்ட் மின் நிலையமாக மாற்றிட அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது செயல்படுத்தப்படும்?

2000 ஏப்ரல் 26]

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

(அ) பர்கூர் 33 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையத்தை 110 கிலோ வோல்ட் மின் நிலையமாக மாற்றிடும் திட்டம் எதுவும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

திரு. இ.ஜி. சுகவனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பர்கூர் பகுதியிலே ஆந்திர மாநில எல்லையை ஒட்டி பல்வேறு ஊராட்சிகள் இப்போது இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. அந்தப் பகுதிகளெல்லாம் இப்போது மலைப் பகுதிகளாக, மேடான பகுதிகளாக ஆகிக் கொண்டிருக்கின்றன. கடந்த வாரம் கூட அந்தப் பகுதியிலே சுற்றுப்பயணம் செய்தபோது ஏன் இன்னும் எங்களுக்கு மின் அழுத்தம் குறைவாக இருக்கிறது என்று கேட்டார்கள். அந்தப் பகுதிகளிலே இருக்கின்ற ஏழை எளிய விவசாயப் பெருமக்கள் மின் அழுத்தம் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அவர்களின் பம்பு செட்டுகள் அங்கு சரியாக இயங்க முடிவதில்லை; அதேபோல தெரு விளக்குகள் கூட அங்கே சரியான முறையில் எரிவதில்லை; ஆகவே, இதையெல்லாம் மனதில் கொண்டு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்து இந்த ஏழை விவசாய மக்கள் நல்ல பயன்பெறுகின்ற முறையிலே 33 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையத்தை 110 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையமாக உயர்த்தித் தருவீர்களா எனத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பர்கூரிலே 110 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையம் அமைக்கக்கூடிய அளவிற்கு அங்கே தொழிற்சாலைகளோ அல்லது தேவையான மின் விஸ்தரிப்புத் திட்டங்களோ இல்லை. ஆனால் பர்கூரிலே உள்ள மின் பளு அதிகரிப்பிற்கு தக்க வண்ணம், பர்கூர் 33/11 கிலோ வோல்ட் துணை மின் நிலையத்தில் தற்போதுள்ள 2 x 5 M.E.A. மின் மாற்றிகளை 2 x 8 M.E.A. மின் மாற்றிகளாக உயர்த்துவதன் மூலம் அங்கே இருக்கக்கூடிய தேவைகளை நிறைவேற்ற முடியும் என்று மின் வாரியம் கணக்கிட்டு உள்ளது. அந்தத் திட்டம் இந்த ஆண்டு அமல்படுத்தப்படும்.

[2000 ஏப்ரல் 26

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்.

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது தமிழ்நாட்டிலே மின் வெட்டினை ஒரு குறிப்பிட்ட கால அளவுக்குள் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அறிவித்திருக்கின்றார். தென் மாவட்டங்களிலே இப்போது காற்றாலை மூலமாக 70 மெகாவாட் மின்திறன் நம்முடைய தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு அளிக்கப்படும் என்ற செய்தி கிடைத்திருக்கிறது. இதனால் இந்த மின் வெட்டு தளர்த்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகின்றேன்.

முற்பகல் 9-45

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காற்றாலைகள் மூலம் மின்சாரம் உற்பத்தி செய்வது என்பது. ஓர் இடத்திலே 365 நாட்களுக்கும் மின்சாரம் கிடைக்காது. எப்பொழுதெல்லாம் காற்று அதிகமாக வீசுகிறதோ அப்போதுதான் மின்சாரம் உற்பத்தியாகும். வருடத்திலே ஏறக்குறைய 6 அல்லது 7 மாதங்களிலேதான் அந்த மின்சாரம் கிடைக்கிறது. அதிலேயும் இப்போது தென் மாவட்டங்களிலே புதியதாக 30 மெகாவாட் மின்திறன் கொண்ட அந்த ஆலைகள் நிறுவப்பட்டு இருக்கின்றன. அதற்கு பாரதப் பிரதமரும், நம்முடைய முதலமைச்சரும் அங்கே சென்று அந்த விழா நடத்துவதாகவும் இருந்தது. ஆனால், எதிர்பாராத விதமாக நம்முடைய பிரதமர் வர இயலாமல் போய் விட்டது. இருந்தாலும்கூட, அந்த மின்சாரம் உற்பத்தி ஆனாலும், 30 மெகாவாட் அளவிற்குத்தான் நமக்கு மின்சாரம் கிடைக்கும். நம்முடைய தேவையோ ஏறக்குறைய 300 மெகாவாட் ஆக இருக்கிறது. இருந்தாலும் தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் சமாளித்துக்கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின் பற்றாக்குறையைச் சமாளிக்கக்கூடிய வகையிலே தமிழ்நாட்டிலே துணை மின் நிலையங்கள் ஏராளமாக அமைக்கப்படுவதற்கான முன்முயற்சிகள் இருக்கின்றன என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்

2000 ஏப்ரல் 26]

அடிக்கடி சொல்லி வருகிறார்கள். இந்த ஆண்டு எத்தனை துணை மின் நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட இருக்கின்றன? நான் 3 ஆண்டு காலமாக என்னுடைய தொகுதிக்கு உட்பட்ட பரவாக்கோட்டை, கூத்தாநல்லூருக்கு துணை மின் நிலையம் கேட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டு நிலுவையில் இருக்கிறது. அதை இந்த ஆண்டுத் திட்டத்திலே அறிவித்துச் செயல்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்வார்களா? அதேபோல மன்னார்குடி துணை மின் நிலையத்திற்கு மின் அழுத்தக் குறைவின் காரணமாக பல பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அதற்குத் தேவையான அளவிற்கு உரிய உயர் சக்தி கொண்ட Transformer-களை வழங்குவதற்கு அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின் தேவைக்கும், துணை மின் நிலையங்களுக்கும் சம்பந்தமில்லை. துணை மின் நிலையங்கள் அமைப்பது ஆங்காங்கே மின்சாரம் தேவையான அளவிற்கு அந்தப் பகுதிக்கு கிடைக்காமல், அதன்மூலம் Low-voltage இருக்கின்ற காரணத்தினாலே புதிய துணை மின் நிலையங்களை அமைத்துக் கொண்டிருக்கின்றோம். இதற்கு முன்பு ஓர் ஆண்டுக்கு 30 அல்லது 40 துணை மின் நிலையங்கள்தான் அமைக்கப்பட்டு வந்தன. ஆனால் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 1996 ஆம் ஆண்டு பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட பிறகு தமிழ்நாட்டிலே 5 ஆண்டு காலத்திலே இப்படி Low-voltage இருக்கக்கூடாது என்று அறிவுரை வழங்கி, ஓர் ஆண்டுக்கு 60 துணை மின் நிலையங்கள் கட்ட வேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பித்தார்கள். 60 துணை மின் நிலையங்கள் கட்ட வேண்டுமென்றால், ஏறக்குறைய ஓர் ஆண்டுக்கு 250 கோடி ரூபாய் செலவாகிறது. இதை நாம் கடனாக வாங்கி இந்த நான்கு ஆண்டு காலத்திலே 240 துணை மின் நிலையங்களைக் கட்டி முடித்து விட்டோம். இன்னும் 60 துணை மின் நிலையங்கள் இந்த ஆண்டு கட்டி முடிப்பதற்கான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே மன்னார்குடியும் இடம் பெற்றிருக்கிறது. அதுபோக மீதம் தமிழ்நாட்டிலே அறுபதே அறுபது துணை மின் நிலையங்கள்தான் கட்ட வேண்டிய அவசியம் இருக்கும். அதையும் கட்டுவதற்கு இந்த அரசாங்கமே நிச்சயம் முயற்சி எடுக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 385, திரு. கொ.வீ. நன்னன், மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

385—

வணிக வளாகம்

***20971—திரு. கொ.வீ. நன்னன்:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) செங்கம் தொகுதி, செங்கம் பேரூராட்சிக்கு உட்பட்ட, பயன்படுத்தாத குளத்தை மூடிவிட்டு வணிக வளாகம் கட்ட அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) செங்கம் பேரூராட்சி எல்லைக்குள் துக்காமபேட்டை என்ற கிராமத்தில் பொதுப் பணித் துறைக்கும், வருவாய்த் துறைக்கும் சொந்தமான குளம் ஒன்று உள்ளது. மேற்படி குளம் பேரூராட்சிக்குச் சொந்தமானதல்ல. எனவே, மேற்படி குளத்தை மூடிவிட்டு வணிக வளாகம் அமைக்க இயலாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கொ.வீ. நன்னன், இருக்கையில் இல்லை.

வினா எண் 386, திரு. வி.கே. லட்சுமணன், மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

386—

பராமரிக்கும் பொறுப்பு

***36479—திரு. வி.கே. லட்சுமணன்:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதி மேம்பாட்டு நிதியின்கீழ் செய்யப்படும் பணிகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பை உள்ளாட்சிகள் ஏற்றுக்கொள்ள அரசு உத்தரவிடுமா?

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

சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் சொத்துகள் உள்ளாட்சி அமைப்புகளின் கட்டுப்பாட்டில் இருப்பவையெனில் அவற்றைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி அமைப்பைச் சார்ந்ததாகும். உதாரணமாக ஊராட்சி ஒன்றியக் கட்டடம், பள்ளி மற்றும் சாலை, மதிய உணவுக்

கூடம் இவை போன்ற பணிகளையெல்லாம் அந்தந்த ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியங்களே பராமரிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர் தொகுதி மேம்பாட்டு நிதியின்கீழ் குறிப்பாக மாநகராட்சியிலே இருக்கிற, அங்கீகரிக்கப்படாத மனைக்கட்டுப் பகுதிகளிலே சாலைகள் வேண்டுமென்று மக்கள் கேட்கிறார்கள், குடிநீர் குழாய் வேண்டுமென்றும் கேட்கிறார்கள், தெருவிளக்கு வேண்டுமென்றும் கேட்கிறார்கள். அந்த நிலையிலே அவர்களுக்கு அந்த வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியது அவசியமாகிறது. ஆனால், அங்கீகரிக்கப்படாத, மனைக்கட்டுகளை முறைப்படுத்துவதற்கு அரசு விதித்திருக்கிற சில நிபந்தனைகள் கொஞ்சம் கடுமையாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, அந்த சில நிபந்தனைகளைக் கொஞ்சம் தளர்த்தினால் அவர்கள் அபிவிருத்திக் கட்டணங்களைச் செலுத்தி, அந்த மனைக் கட்டுகளுக்கு அங்கீகாரம் பெறுவது எளிதாக இருக்கும். அந்த மனைக்கட்டுகள் இருக்கின்ற பகுதிகளிலே சாலை வசதிகளை ஏற்கெனவே இந்தத் தொகுதி மேம்பாட்டு நிதியில் நாங்கள் செய்து கொடுத்திருக்கிற காரணத்தினாலே, மாநகராட்சி அதைப் பராமரிக்கிற பொறுப்பினை ஏற்றுக்கொள்வதைத் தவிர வேறு வழியில்லை. எனவே, அவ்வாறு நீங்கள் உத்தரவிட முன்வருவீர்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-50

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்கும் மூலக் கேள்விக்கும் தொடர்பு இல்லை. பணி செய்வதை அந்தந்த ஊராட்சி மன்றங்கள் நிர்வகிக்குமா என்பதுதான் மூலக் கேள்வி. நிர்வகிக்கும் என்று நான் பதில் அளித்திருக்கிறேன். இது வேறு தனிக் கேள்வி. அண்மையில் கோவைக்கு நான் சென்றபோது மாநகராட்சி மன்றத்தில் இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருப்பதாக என்னிடத்தில் தெரிவித்தார்கள். அப்போது தவறான ஒரு தகவல் பத்திரிகைகளில் வந்தது. என் காரை மறித்ததாகவும், அவர்களுக்கு நான் தண்ணீர் கொடுக்க முடியாது என்று சொன்னதாகவும், அவர்களுடைய மனுவை நான் பெறவில்லை என்றும் பத்திரிகைகளில் வந்தது. அது ஒரு தவறான செய்தி. அங்கே நடைபெற்ற நிகழ்ச்சியிலே நான் பேசும்போது குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். 'பஞ்சாயத்திலிருந்து, மாநகராட்சி வரையில் இந்தப் பிரச்சினை தொடர்ந்து இருக்கிறது; ஆகவே இதற்கு தீர்வு காண வேண்டுமென்பது உண்மைதான்; அப்படியிருந்தாலும்

[2000 ஏப்ரல் 26

மாநகராட்சி மன்றம் தற்போது கூறுவதை ஒரு தீர்மானமாக நிறைவேற்றி, மாண்புமிகு முதலமைச்சரைச் சந்தித்து அதற்கான பரிகாரத்தைக் காண வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள முயற்சிப்பீர்களானால் நானும் அதற்கு ஒத்துழைப்பு தருகிறேன்' என்று அவர்களிடத்தில் தெரிவித்திருக்கிறேன். அப்படிப்பட்ட முடிவு எடுக்க வேண்டியதில் இந்த அரசு தயக்கம் காட்டாது. நியாயமானதாகவும், சட்டத்திற்கு விரோதமாக இல்லாமலும் இருக்க வேண்டுமென்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 387, திரு. ஆர். சக்ரபாணி, மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

387—

உதவி இயக்குநர் அலுவலகம்

***30719—திரு. ஆர். சக்ரபாணி:**

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஒட்டன்சத்திரம் தொகுதிக்கு வேளாண்மை உதவி இயக்குநர் அலுவலகம் அமைத்துத் தரும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

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

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒட்டன்சத்திரம் தொகுதியில் உள்ள மக்களில் பெரும்பாலோர் விவசாயத்தை முக்கிய தொழிலாகக் கொண்டு வாழ்க்கை நடத்துகிறார்கள். இங்குள்ள விவசாயிகள் விவசாயம் சம்பந்தமாக ஏதாவது தகவல் சேகரிக்க வேண்டுமானால், பழனி அல்லது திண்டுக்கல்லில் உள்ள

2000 ஏப்ரல் 26]

வேளாண்மை உதவி இயக்குநர் அலுவலகத்தினை நாடிச் செல்ல வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஒவ்வொரு வட்டத் தலைநகரிலும் ஒரு வேளாண்மை உதவி இயக்குநர் அலுவலகம் இருந்து வருகிறது. திண்டுக்கல் இணை இயக்குநர் அவர்கள் சென்னையிலுள்ள இயக்குநருக்கு ஒட்டன்சத்திரத்தில் வேளாண்மை உதவி இயக்குநர் அலுவலகம் அமைப்பது குறித்த கருத்துருவை அனுப்பியுள்ளதாகக் கேள்விப்பட்டுள்ளேன். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒட்டன்சத்திரத்தில் வேளாண்மை உதவி இயக்குநர் அலுவலகத்தினை அமைத்திட மறுபரிசீலனை செய்வார்களா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொரு வட்டத் தலைநகரிலும் உதவி இயக்குநர் அலுவலகம் அமைக்கப்படும் என்று கொள்கை அளவிலே அரசு ஏற்றுக்கொண்டு, அந்த அடிப்படையிலேதான் இயங்கியும் வருகிறது. மக்கள் கோரிக்கையை ஏற்று, இராமநாதபுரம், திண்டுக்கல், சேலம், மதுரை, தேனி, காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், திருச்சி, கரூர், பெரம்பலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய 11 மாவட்டங்களில், புதிதாக இப்போது 18 வட்டங்கள் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே ஒன்றுதான் ஒட்டன்சத்திரம். இது ஒரு வட்டமாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அரசின் கொள்கை அளவிலே அங்கே உதவி இயக்குநர் அலுவலகம் தொடங்க வேண்டிய ஒன்றாகத்தான் இருக்கிறது. ஆனால் நிதிநிலைமையைக் கருத்திலே கொண்டு உடனடியாக நிறைவேற்றக் கூடிய அந்த வாய்ப்பில்லாமல் இருக்கிறது. இருந்தாலும், இது துறையின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. ஒட்டன்சத்திரத்தில் இருக்கிற விவசாயிகள் இதுவரையில் பழனியிலே இருக்கக்கூடிய உதவி இயக்குநர் அலுவலகத்திற்குச் சென்று எல்லாவிதமான தொடர்பும் கொண்டு ஆலோசனை பெற்று வருகிறார்கள். ஒட்டன்சத்திரத்தில் ஊராட்சி ஒன்றியக் குழு இருக்கிறது. அங்கே வேளாண்மை வளர்ச்சி அலுவலர் இருக்கிறார். அவருக்குக் கீழே பல பணியாளர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, விவசாயிகள் தங்களுடைய உடனடி தொழில்நுட்ப ஆலோசனைகளை அங்கே பெறுகிற வாய்ப்பிருக்கிறது. இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையை அரசு பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண்கள் 388 மற்றும் 389 ஒத்திவைக்கப்பெறுகின்றன. காரணம், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வர இயலாது எனச் சொல்லி, அனுமதி வாங்கியிருக்கிறார்கள்.

[2000 ஏப்ரல் 26

வினா எண் 390, திரு. ரா. ஈஸ்வரன், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்.

390—

பெரிய பாலம்

***28836—திரு. ரா. ஈஸ்வரன்:**

மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வாசுதேவநல்லூர் தொகுதி, கூடலூர் கிராமத்தில் உள்ள தாம்போகி பாலம், போக்குவரத்திற்குப் பயன்படாத நிலையில் பழுதடைந்துள்ளதால் அதனைச் சீர் செய்து பெரிய பாலமாகக் கட்டித் தர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

ஆம். தாம்போகி பாலத்தினை உயர்மட்ட பாலமாக கட்டும் பணியினை எதிர்வரும் ஆண்டுகளில் ஏதாவதொரு திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ள நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. ரா. ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுமார் 10 ஊராட்சி மன்றங்களில் உள்ள விவசாயிகளுக்கு பயன்படக்கூடியது இந்தப் பாலம். கடந்த மாதம், இது குறித்த மனு நேரடியாக அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆகையால், ஏதாவது ஒரு திட்டத்தில் இந்தப் பாலத்தை எடுத்து, கட்டி முடிப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏதாவது ஒரு திட்டத்திலே எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்றுதான் நான் பதில் சொன்னேன். இந்தப் பாலத்தினைப் பழுதுபார்ப்பதற்கு 4 இலட்சம் ரூபாய் தேவைப்படுகிறது. முழுமையான பாலமாகக் கட்டுவதற்கு 60 இலட்சம் ரூபாய் தேவைப்படும் என்று மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, வருங்காலத்தில் ஏதாவது ஒரு அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டத்தில் அல்லது 'நபார்டு' திட்டத்தின் மூலமாக எடுத்துச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

2000 ஏப்ரல் 26]

முற்பகல் 9-55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 391, திரு. குழந்தை தமிழரசன், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்.

391—

மேம்பாலம்

***36736—திரு. குழந்தை தமிழரசன்:**

மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை, அண்ணா சாலையில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கும் வகையில் ஸ்பென்சர் மற்றும் பீட்டர் சாலை அருகில் மேம்பாலம் அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

(இ) இல்லை எனில், வேறு திட்டம் ஏதேனும் அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன், நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

(இ) எல்டாம்ஸ் சாலை சந்திப்பு, தெற்கு உஸ்மான் சாலை சந்திப்பு மற்றும் தெற்கு சிஐடி நகர் சந்திப்பு ஆகிய மூன்று இடங்களை இணைக்கும் வகையில் ஒரு மேம்பாலம் (Combined Fly Over) கட்டும் செயற்குறிப்பு சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் ஆய்வில் உள்ளது.

திரு. குழந்தை தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1973 ஆம் ஆண்டுதான் மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் அண்ணா சாலையிலே ஜெமினி அருகே ஒரு மேம்பாலத்தை அமைத்து சென்னை மாநகரத்தினுடைய போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்க வழி கண்டார்கள். தற்போது பத்துக்கும் மேற்பட்ட பாலங்களை 100 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் செலவு செய்து மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர்

[2000 ஏப்ரல் 26

அவர்களும், வணக்கத்திற்குரிய சென்னை மாநகர மேயர் அவர்களும், சென்னை மக்களுடைய போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்க அமைத்து வருகிறார்கள். இதைத் தமிழக மக்களும், சென்னையை நோக்கி வருகின்ற மக்களும் மனம் திறந்து பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் அண்ணா சாலையிலே ஸ்பென்சர் அருகே போக்குவரத்து நெரிசல் மிக அதிகமாக இருக்கிறது. அந்த இடத்தில் போக்குவரத்தில் ஓரிடத்தைக் கடக்க வேண்டுமானால் சிக்னல் விழுந்துவிட்டால் குறைந்தது ஐந்திலிருந்து 10 நிமிடங்கள் ஆகின்றன. மேலும், அங்கே இருக்கின்ற வாகனங்கள் எல்லாம் புகை விடுகின்ற காரணத்தால் மாசு ஏற்படுகின்றது. எனவே, இந்தச் சூழ்நிலையிலே போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் (குறுக்கீடு) மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் பரிசீலனை செய்து ஸ்பென்சர் அருகே ஒரு மேம்பாலம் அமைத்துத்தர பரிசீலனை செய்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன். அதேபோன்று, அந்த combined மேம்பாலம் அமைக்கின்ற செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதன் விவரத்தையும் அறிவிப்பார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது மாநகராட்சி பல இடங்களிலே மேம்பாலங்கள் அமைத்து வருகிறது. அந்த அடிப்படையிலே இங்கேயும் மாநகராட்சிதான் பாலங்களை அமைக்க வேண்டும் என்றாலும், மாநகராட்சியின் மூலம் ஆழ்ந்து பரிசீலித்து எந்தெந்த இடங்களில் மேம்பாலம் அமைக்கலாம் என்று முடிவு எடுக்கப்பட்டு, அந்தப் பணிகள் இப்போது செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. அவற்றிலே இந்த இரண்டு இடங்கள், ஸ்பென்சர் மற்றும் பீட்டர் சாலை அருகில் உள்ள அந்த இடங்களில் மேம்பாலம் அமைக்கின்ற செயற்குறிப்பு எதுவும் மாநகராட்சியிலே இல்லை என்று எனக்குத் தகவல் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும், சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் சார்பில் பரிசீலிக்கப்படுகிற Combined Fly Over எல்டாம்ஸ் சாலை சந்திப்பு, தெற்கு உஸ்மான் சாலை சந்திப்பு மற்றும் தெற்கு சிஐடி. நகர் சந்திப்பு ஆகிய மூன்று இடங்களையும் இணைத்து அண்ணா சாலை வழியாக மேம்பாலம் அமைக்கின்ற அந்தச் செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

2000 ஏப்ரல் 26]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அண்ணா சாலையில் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்காக Port to Port சென்னைத் துறைமுகத்திலிருந்து சென்னை விமான தளம் வரையிலே ஓர் உயர்மட்ட துரித வழி (Elevated Express Way) அமைப்பதாக செய்தி வந்தது. அதற்காக மலேசிய அரசுடன் பேச்சு வார்த்தை நடந்ததாக செய்தி வந்தது. அந்தத் திட்டம் எந்த அளவில் இருக்கிறது? அந்தத் திட்டம் செயல் வடிவம் பெற்றிருந்தால் எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும்? அதற்காக ஆகும் நிதி ஆதாரச் செலவு எவ்வளவு? என்பதையெல்லாம் தங்கள் மூலம் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. பசும்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல, அண்ணா சாலையினுடைய போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக பல்வேறு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இப்போதுகூட தாம்பரத்திலிருந்து மதுரவாயல் வரையில், சென்னை பை-பாஸ் என்று சொல்லக்கூடிய சென்னைப் புறநகர் சாலை, புறவழிச் சாலை அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. அதுபோல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல, விமான நிலையத்தையும். சென்னைத் துறைமுகத்தையும் இணைக்கிற வகையில் கத்திப்பாராவிலிருந்து கோயம்பேடு, கோயம்பேட்டிலிருந்து ஈ.வெ.ரா. சாலை வழியாக சென்னைத் துறைமுகத்தை இணைக்கக்கூடிய அளவுக்கு ஒரு பறக்கும் மேம்பாலம் (Elevated Highway) அமைக்கவேண்டுமென்று அரசு பரிசீலித்தது. அதற்காண நிதி ஆதாரம் அரசிடம் இல்லாத காரணத்தாலே, தனியார் துறையின் மூலம், BOT மூலமாக செயல்படுத்தலாமா என்று ஆலோசிக்கப்பட்டது. அந்த அடிப்படையிலே மலேசியாவைச் சேர்ந்த ஒரு நிறுவனத்தார் இதை ஆய்வு செய்தனர். ஆய்வு செய்தபோது 36.3 கிலோமீட்டர் அளவுக்கு Fly over போடவேண்டுமென்றும், இதற்கு 1,270.41 கோடி ரூபாய் தேவைப்படும் என்றும், இது வெற்றிகரமாக முடிக்கப்பட்டு, இலாபகரமாக நடத்தப்பட வேண்டுமானால் மாநில அரசு பாதித் தொகையை வழங்க வேண்டுமென்றும் கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது. எனவே, இதில் பெரும் நிதி தேவைப்படுகிற காரணத்தாலே தமிழக அரசு இதைச் செய்வதற்குக் கொஞ்சம் தயக்கமாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இது தவிர, இரண்டாவது திட்டம் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். கோயம்பேட்டிலிருந்து பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலை வழியாக துறைமுகத்தை இணைக்கின்ற

[2000 ஏப்ரல் 26

அளவுக்கு 11.5 கிலோமீட்டர் தூரம் Elevated Highway அமைக்கலாம் என்ற ஒரு கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. அதே நிறுவனத்தார் இதைத் தெரிவித்தார்கள். அதற்கு 589.75 கோடி ரூபாய் தேவைப்படும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதிலேயும் பாதித் தொகையை தமிழக அரசு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, தமிழக அரசினுடைய நிதி ஆதாரத்தைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கும்போது இப்போதைக்கு இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கான வாய்ப்புகள் இல்லையென்றாலும், இது இன்னும் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. தனியார் துறை முழுத் தொகையையும் ஏற்றுக்கொண்டு இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முன்வருமேயானால் அது குறித்து அரசு பரிசீலிக்கும்.

முற்பகல் 10-00

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 392, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

392—

சாலை வசதி

***27593—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்:**

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

சேலம் மாவட்டம், ஓமலூர் வட்டம், காடையாம்பட்டி வட்டாரம், பூசாரிப்பட்டி ஊராட்சியிலுள்ள தாசசமுத்திரம் அருந்ததியர்களுக்குக் கோயில் மானிய நிலம் வழியாக மயானத்திற்குச் சாலை வசதி செய்து கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

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

நடவடிக்கை எடுக்க இயலாது.

2000 ஏப்ரல் 26]

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாசசமுத்திரம் அருந்ததிய மக்கள் இறந்தால் அவர்களுடைய சடலங்களை எடுத்துச் செல்வதற்கு சரியான பாதை வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் நலனைக் கருத்திற்கொண்டு அவர்களுடைய போக்குவரத்திற்கு, அந்தப் பாதையை அரசு ஒதுக்கித் தருவதற்கு துறை மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கோயிலினுடைய மொத்த வருமானமே வெறும் 750 ரூபாய்தான். அதற்கு இருக்கிற மொத்தச் சொத்து 2.66 ஏக்கர் நன்செய் நிலம். அதை வைத்துக்கொண்டுதான் அந்தக் கோயில் நடைபோட வேண்டும். இருக்கிற இடத்தை விற்றுவிட்டாலோ அல்லது விட்டுவிட்டாலோ அது எந்த அளவுக்கு அந்தக் கோயிலினுடைய நலனைப் பாதிக்கும் என்பது நீங்கள் உணராதது அல்ல. இரண்டாவது, இதுபோன்ற நிலைகளில் கொடுக்கின்றபோது, அதிக அளவு நிலம் இருந்தால் அதை அரசுத் துறைகளுக்கு மாற்றம் செய்து கொடுக்கிறோம்; முறையான வருவாயோடு, குறைந்த அளவு நிலம் இருந்தால் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் கொடுப்பதில்லை. அடுத்து, இந்தக் கோயில் மானிய நிலம் வழியாக, ஒன்று அது விளை நிலமாக இருந்தால், அதன் வாயிலாக வருமானம் வந்து சேர வேண்டும் அல்லது மனை நிலமாக இருந்தால் அதில் கட்டடம் கட்டி வருமானம் வரவேண்டும். இந்த இரண்டுக்கு மட்டும்தான் கோயில்களில் வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது. ஒருவேளை, ஓர் இனத்தாருடைய தேர்த் திருவிழா நடைபெறுவதாக இருந்தால் அல்லது வேறு வகையான திருவிழா அல்லது தங்களுக்கு என்று இருக்கிற தனிப்பட்ட சடங்கு நிகழ்ச்சிகளை நடத்துவதாக இருந்தால் அனுமதிக்கலாம். ஆனால், நீங்கள் கேட்பது மயானப் பாதை. அதுவும் கோயில் நிலம் வழியாக, கோயிலுக்கு முன்னால். அது முறையாக இராது. பின்னால் வேறு விளைவுகளை உண்டாக்கிவிடும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 393, திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

[2000 ஏப்ரல் 26

393—

திருப்பணி

***29328—திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்:**

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

நாகப்பட்டினம் மாவட்டம், குத்தலாம் தொகுதி, பெரம்பூர், அருள்மிகு சுப்பிரமணியசுவாமி திருக்கோயிலுக்குத் திருப்பணி செய்யும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

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

இல்லை.

திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கிற பெரம்பூர் அருள்மிகு சுப்பிரமணியசுவாமி திருக்கோயில் ஒரு பெரிய ஆலயமாகும். திருப்பணி நடந்து பல ஆண்டு காலம் ஆகிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய மானியக் கோரிக்கையிலேகூட, அந்தப் பட்டியலை படித்தபோது இந்தக் கோயிலும் இடம்பெறும் என்று எதிர்பார்த்தேன். எனவே, மீண்டும் இதைப் பரிசீலித்து, திருப்பணி நல்ல முறையிலே நடைபெற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நிறைய கேட்டு, வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் சொல்லப்போனால், தேரழுந்தூருக்கு தேரே அதற்காக அறிவிப்புச் செய்யப்பெற்றிருக்கிறது. ஆனால் அதேநேரத்தில் இவர் குறிப்பிடுகிற இந்தக் கோயிலின் மொத்த வருமானமே ஒரு இலட்சத்து, 5 ஆயிரத்து, 593 ரூபாய்தான். ஆனால் திருப்பணிக்கு மதிப்பீடு செய்யப்பட்டபோது

2000 ஏப்ரல் 26]

9 இலட்சம் ரூபாய் தேவைப்படும் என்று நம்முடைய உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் தெரிவித்திருக்கிறார். எனவே, திருப்பணி செய்ய வேண்டுமென்றால், 70 விழுக்காடு தொகையை பொதுமக்கள் நன்கொடையாக வாங்கி அளித்தால், அதற்கு நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஏற்பாடு செய்வார்களானால் மீதி 30 விழுக்காட்டை இந்தத் துறை தரும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கல்யாணம், பணம் வாங்கித் தருகிறேன் என்று சொல்வதாக இருந்தால்தான் அனுமதி கொடுப்பேன்.

முற்பகல் 10-05

திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல, என்னுடைய தொகுதியிலே இரண்டு இடங்களுக்கு மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், 90 சதவிகிதம் நிதியை வழங்கியிருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய துறை, குறைந்த அளவிலேதான் அந்தத் தொகையை வழங்கியிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்து, இந்தத் திருப்பணியைச் செய்யக்கூடிய அளவிற்கு மீண்டும் பரிசீலித்து ஆவன செய்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், குளங்கள், மற்றவற்றையெல்லாம் சீரமைப்பதற்கு அவர்களுடைய துறையிலிருந்து பணம் ஒதுக்கீடு செய்து கொடுக்கிறார்கள். என்ன இருந்தாலும், அது பெருந் துறை. ஆனால் இந்தத் துறையில் அந்தந்தக் கோயில்களிலே இருக்கிற வருமானத்தை வைத்துத்தான் திருப்பணி செய்யப்படவேண்டும். ஓரளவுக்கு ஆலய மேம்பாட்டு நிதியிலிருந்து, ஆலயத் திருப்பணி நிதியிலிருந்து தரமுடியுமே தவிர, முழுத் தொகையையும் எந்தக் கோயிலுக்கும் இந்த அரசு தருவதில்லை. எடுத்துக்காட்டாகச் சொல்ல வேண்டுமானால், பவானி சங்கமேஸ்வரர் கோயிலுக்கு 3 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் இப்போது திருப்பணி நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்றாலும், அரசு தந்த தொகை ரூ.50 இலட்சம் மட்டும்தான். மீதி ரூ. 2½ கோடியும் பொதுமக்கள் வழியாகத்தான் திரட்டித்

தரப்படுகிறது. விரைவில் குடமுழுக்கு நடைபெற இருக்கிறது. அதனால் அதையும் இதையும் ஒப்பிட்டு நம்முடைய உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்பது பொருத்தமாக இருக்காது. முதலிலே அவருடைய முயற்சிகளைத் தொடங்கட்டும். பிறகு அதை முடித்து வைக்கிற பெருமையை இந்தத் துறை பெறட்டும்.

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,—

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதில் விளக்கமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: இல்லை இல்லை, துறையைப் பற்றிச் சொல்லியாக வேண்டும். மாண்புமிகு அறநிலையத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், குத்தாலம் தொகுதி சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் அவர்களும் கேள்வி பதில் என்ற முறையில் என்னுடைய துறையை இழுத்து, ஒரு சந்தேகத்திற்கு இடமளித்துவிட்டார்கள். எந்தத் திருக்கோயிலுக்கும் என் துறையிலிருந்து எந்தப் பணமும் செலவழிக்கப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் என்னுடைய துறையில், மூன்று துறைகள்; நகராட்சி, ஊராட்சி, பேரூராட்சி ஆகிய அத்தனையிலும், மக்கள் எங்கே அதிகமாகக் கூடுகிறார்களோ, பக்தர்களாக இருந்தாலும், யாராக இருந்தாலும், முக்கிய பெரிய தேவஸ்தானங்கள் அல்லது சுற்றுலாப் பயணிகள் கூடுகின்ற இடங்களுக்கு அதிக முக்கியத்துவம் தந்து, அடிப்படை வசதிகளை முடிந்தவரை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று குறைந்த அளவு நிதியை ஒதுக்கி அதைச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். குத்தாலம் தொகுதியிலே திருமணஞ்சேரியிலுள்ள திருக்கோயில், பெரிய பெயர்பெற்ற கோயில். அதிலே கொஞ்சம் அடிப்படை வசதிகள் செய்யப்படாமல், நீண்டகாலமாகக் கிடந்தது; அதைச் செய்திருக்கிறோம். அதேபோல இரண்டொரு இடங்களிலே, எங்கெங்கே இருக்கிறதோ அதையும் செய்கிறோம். திருக்கோயிலுக்கும் எங்கள் துறைக்கும் எந்தத் தொடர்பும் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 394, திரு. இரா. மணிமாறன், மாண்புமிகு உணவு, பொதுவிநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

394—

நியாய விலைக் கடைகள்

***26922—திரு. இரா. மணிமாறன்:**

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

(அ) கிராமங்களில் இயங்கி வரும் நியாயவிலைக் கடைகளை அந்தப் பகுதியிலுள்ள தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் மூலம் இயக்கிட அரசு உத்தரவு பிறப்பிக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படும்?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தமிழ்நாட்டில் கிராமங்களில் இயங்கிவரும் நியாயவிலைக் கடைகளில் 75 விழுக்காடு அந்தந்தப் பகுதியில் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் மூலம்தான் நடைபெறுகின்றன. வேறு சில கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் மூலம் இயக்கப்படும் நியாய விலைக் கடைகள் அவசியம் ஏற்படும்போது இந்தப் பகுதியில் உள்ள தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் மூலம் இயங்கிட அரசு ஆணை பிறப்பிக்கும்.

திரு. இரா. மணிமாறன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த காலங்களில், தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் நலிந்த நிலையிலே இருந்தன என்ற காரணத்தைக் காட்டி, அங்கேயிருந்த நியாயவிலைக் கடைகள் பெரிய கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. ஆனால் நமது ஆட்சிக் காலத்தில் பல்வேறு சீர்திருத்தங்களின் அடிப்படையிலே, தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் இப்போது முன்னேற்றம் அடைந்து, நட்டம் ஏற்பட்ட தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள்கூட இலாபத்தில் இயங்கக்கூடிய அளவிற்கு வந்திருக்கின்றன. அந்த அடிப்படையிலேதான் திண்டுக்கல் தொகுதியில் அடியனூத்து ஊராட்சியிலுள்ள தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட நியாயவிலைக் கடைகளை, இப்போது நிதி ஆதாரம் சிறப்பாக இருக்கிற காரணத்தால்—அவை திரும்ப வழங்கப்படுமா என்று கேட்டிருந்தேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், திண்டுக்கல் தொகுதி அடியனூத்து தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட அந்த நியாயவிலைக் கடைகளை மீண்டும் அளிக்க முன்வருவார்களா என தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

[2000 ஏப்ரல் 26

மாண்புமிகு திரு. கா.நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த வாரம் நான் அங்கு சென்றிருந்தபோது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நேரடியாகவே சொல்லி, அதை அந்த அதிகாரிகளிடம் சொல்லி, அந்தக் கடைகளை மீண்டும் அவர்களுக்கே ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று சொல்லிவிட்டு வந்திருக்கிறோம். விரைவிலே உங்களுக்கு அந்தக் கடை ஒப்படைக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 395, திரு. ச. அழகுவேலு, மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர்.

395—

நீதிமன்றங்களுக்குக் கட்டடம்

***29387—திரு. ச. அழகுவேலு:**

மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

விழுப்புரம் ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றங்களுக்குக் கட்டடம் கட்டித்தரும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

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

இந்தச் செயற்குறிப்பு ஏற்கெனவே பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக 1999-2000 ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை.

திரு. ச. அழகுவேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். விழுப்புரம் வளர்ந்து வரக்கூடிய ஒரு நகரம். சமீபத்திலேதான் வருவாய்த் துறை, மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகத்தையும், வேளாண்மைத் துறை, தன்னுடைய ஒருங்கிணைந்த கட்டடங்களையும் அங்கே கட்டி மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்திருக்கின்றன. நீதித் துறை, அருள்கூர்ந்து இதை மறுபரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விழுப்புரம் வளர்ந்து வருகின்ற ஒரு நகரம். அதற்கு ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றக் கட்டடங்கள் தேவை என்பதிலே இரண்டுபட்ட

2000 ஏப்ரல் 26]

கருத்து இல்லை. இதுசம்பந்தமாக அரசுத் துறை பரிசீலனை செய்து, 693 இலட்சம் ரூபாயில் ஒரு மதிப்பீடு தயார் செய்திருக்கிறது. எனவே, நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாகத்தான் இந்தத் திட்டம் அமலாக்கப்படவில்லை. நிதி நிலைமை சரியாகும்போது, நிச்சயமாக ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றக் கட்டடம் கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள், நிதிப் பற்றாக்குறை என்று கூறுகிறார்கள். அது உண்மை என்று நாங்கள் எல்லாம் ஒத்துக் கொண்டாலும்கூட, அந்தக் கோர்ட்டுகள் தனிப்பட்ட இடங்களிலே இருக்கக் கூடாது. அந்தமாதிரி கோர்ட்டுகள் தனியாரிடத்திலே, வாடகைக் கட்டடத்திலே இருக்குமேயானால், சில தவிர்க்க முடியாத கேஸ்களில், மிக முக்கியமானவர்கள் மாட்டிக்கொண்டால், அந்த வீட்டை யார் கொடுத்தார்களோ, அவர்களிடத்திலே சென்று, எப்படியாவது காப்பாற்றுங்கள் என்று சொல்லுகின்ற நிலைமை உருவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினாலே இந்த நீதிமன்றங்களைக் கட்டுவதற்கு எவ்வளவு பணமானாலும், எங்கேயாவது கடன் வாங்கிக்கூட செய்யலாம். நிலக்கோட்டையிலே அந்தமாதிரி நிலைமை இருக்கிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், 1989-லே ஜில்லா முன்சீப் கோர்ட்-ஐ அங்கே சேங்ஷன் செய்து, அது அந்த சிறிய இடத்திலேயே நடந்து வருகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், ஜட்ஜ்-களுக்கு எப்படியாவது, கடனை வாங்கியாவது குடியிருப்புகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கான முயற்சியையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் கொள்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசுப் பணி நிமித்தம், பணிமனைகள் எதுவாக இருந்தாலும், அவை வாடகைக் கட்டடத்தில் இருக்கக் கூடாது; அரசுக்குச் சொந்தமான கட்டடத்திலே இருக்க வேண்டும் என்பதில் கருத்து வேறுபாடே கிடையாது. நிதிப் பற்றாக்குறையின் காரணமாகத்தான் அந்த நெருக்கடி நிலை நீடித்துக் கொண்டேயிருக்கிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நீதித் துறையில் 95 கட்டடங்களில், நீதிமன்றங்கள் வாடகை அடிப்படையிலேதான் இருக்கின்றன. அரசுக் கட்டடங்களில் 531 நீதிமன்றங்கள் இருக்கின்றன. எனவே, ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் 43 இலட்சம் ரூபாய் வாடகையாகக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இவற்றையெல்லாம் போக்க வேண்டும் என்பதிலே எனக்கு மாறுபாடு

[2000 ஏப்ரல் 26

இல்லை. ஆனால், நிதிநிலை அறிக்கையை நீங்கள் பார்த்தீர்களேயானால், 50 சதவிகிதம்கூட, நீதித் துறையிலே இருந்து அரசுக்கு வருமானம் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இ. புகழேந்தி.

திரு. இ. புகழேந்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றம் கட்டுவது குறித்து இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்ட நகரங்களிலே கடலூரும் இடம் பெற்றிருந்தது. முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்டு ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றம் கட்டப்படும் என்ற 7 நகரங்களில் கடலூரும் இணைக்கப்பட்டிருந்தது. ஆகவே எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்ற அந்தக் கட்டடங்கள் கட்டுவதற்கான நிலையில், கடலூருக்கும் முன்னுரிமை அளிக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்குத் தரப்பட்டிருக்கிற குறிப்பேட்டிலே, 13 திட்டங்களுக்குத்தான் முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லுகின்ற இடமான கடலூரில் நீதிமன்றக் கட்டடம் கட்டுவதற்கான குறிப்பு இடம் பெறவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒருவேளை தவறாக இந்தக் குறிப்பு இருக்குமேயானால், அதைப் பரிசீலித்து மீண்டும் அவருக்கு நான் சரியான விடையைக் கொடுக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.எஸ். முகம்மது இஸ்மாயில்.

திரு. எஸ்.எஸ். முகம்மது இஸ்மாயில்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரூர் மாவட்டம், அரவக்குறிச்சியிலே ஒரு சார்பு நீதிமன்றம் திறக்கப்பட வேண்டுமென்று கடந்த ஆண்டிலே இங்கே கேள்வியாகக் கேட்டுக்கொண்டேன். அதன் வாயிலாக, திருச்சி மாவட்டத்திலே இருந்துகூட அங்கே வருகை தந்து, உரிய இடங்களும் அதற்கான கட்டடங்களும் தேர்வு செய்யப்பட்டன. கடந்த ஆண்டு நான் கேள்வியைக் கேட்டபோது, நிதிநிலையை அனுசரித்துத் திறக்கப்படும் என்று மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆகவே வருகின்ற நிதி ஆண்டிலாவது அங்கே சார்பு நீதிமன்றம் திறக்கப்படுமா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

2000 ஏப்ரல் 26]

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்றுவதற்கு முழு மனதோடு முயற்சிப்பேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஏ. ராசேந்திரன்.

திரு. ஏ. ராசேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவண்ணாமலை நகரம், திருவண்ணாமலை மாவட்டத்தினுடைய தலைநகராக இருக்கிறது. அங்கே ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றக் கட்டடம் கட்ட வேண்டுமென்று பல்லாண்டு காலமாக வழக்கறிஞர்கள், பொது மக்கள் அனைவரும் கோரி வருகிறார்கள். அங்கே போதிய இடமும் இருக்கிறது. அதைக் கட்டுவதற்கான பணிகள் செய்யப்பட வேண்டுமென்று துறையும் முயற்சி செய்து வருகிறது. அதைப்போலவே போளூரிலும் நீதிமன்றம் கட்டுவதற்கு வேண்டிய இடம் இருக்கிறது. அதனைக் கட்டுவதற்கு அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரே விடையைத் திரும்பத் திரும்பச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறதே என்பதற்காக மிகவும் வருத்தப்படுகிறேன். என்றாலும், நீதிமன்றக் கட்டடங்களுக்காக கடந்த 4 ஆண்டுகளில் மட்டும் ரூ.32 கோடியே 46 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-15

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு உறுப்பினர்களுடைய கேள்விகளுக்கு பதிலுரைக்கையிலே நிதிநிலை போதாத காரணத்தினால், ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றங்களை கட்ட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே அணுகி, அதிகமான நிதியைப் பெற்று, பவானி நகரத்திலே நான்கு நீதிமன்றங்கள் பல்வேறு இடங்களிலே, வாடகைக் கட்டடங்களிலே இயங்கி வரக்கூடிய அந்தச் சூழ்நிலையை மாற்றி அமைக்கக்கூடிய வகையில், அந்தப் பகுதியிலே இருக்கக்கூடிய பொது மக்கள் சார்பாக, 75 சென்ட் நிலம் இலவசமாகக் கொடுக்கக்கூடிய

இந்தச் சூழ்நிலையைப் பயன்படுத்தி, ஒருங்கிணைந்த நீதிமன்றத்தை அரசு அமைத்துக் கொடுக்குமா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதித் துறையினுடைய நிதியைப் பெருக்குவதற்காக, நீதிமன்றக் கட்டணத்தை உயர்த்துவதா? எப்படி உயர்த்துவது, எந்த அளவுக்கு உயர்த்துவது என்பதைப் பற்றியெல்லாம் அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதிலே ஒரு நல்ல உடன்பாடு ஏற்பட்டு, நல்ல முடிவு ஏற்பட்டு, அதற்கு இந்த அவையும் நல்ல முறையிலே ஒத்துழைப்பு தந்து, வழக்குரைஞர்களும் ஒத்துழைப்பு தந்தால், நிச்சயமாக, நீதிமன்றக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படும்போது, தேவையான நீதிமன்றங்களையும், தேவையான கட்டடங்களையும் கட்ட வாய்ப்பு இருக்கும் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 396, திரு. சி. வேலாயுதன், மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர்.

396—

நீதிமன்றக் கட்டடம்

***31819—திரு. சி. வேலாயுதன்:**

மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம், பத்மநாபபுரம் தொகுதி, இரணியலில் வாடகைக் கட்டடத்தில் இயங்கும் உரிமையியல் நீதிமன்றத்திற்குக் கட்டடம் கட்டித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

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

(அ) மற்றும் (ஆ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம், பத்மநாபபுரம் தொகுதி, இரணியலில் இயங்கிவரும் கூடுதல் மாவட்ட உரிமையியல் நீதிமன்றத்திற்குக் கட்டடம் கட்டும் செயற்குறிப்பு அரசின் ஆய்வில் இல்லை.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியில் இரணியலில் இருக்கக்கூடிய உரிமையியல் நீதிமன்றம் ஒரு வாடகைக் கட்டடத்தில், அதிலும் ஒரு சின்ன வீடு போன்ற பகுதியில் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. இதுவரை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய பதிலைப் பார்க்கும்போது, நிதி நிலை தேவை என்ற பதிலைத்தான் இதற்கும் சொல்லக்கூடும். எனவே ஒரு பெரிய கட்டடமாக எடுத்து, நீதித் துறை சற்று வசதியாக இயங்கக்கூடிய வகையிலாவது செய்ய அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் சிறிய கட்டடம் என்று சொல்கிறார். எனக்குத் தெரியாது. ஆனால் மாதம் ஒன்றிற்கு 2080 ரூபாய் வாடகை கொடுக்கப்படுகிறது, அந்தக் கட்டடத்திற்கு. ஒருவேளை இந்த வாடகைக் கட்டடம் போதாது, இதைவிட நல்ல வசதியும், பரப்பளவும் உள்ள நல்ல கட்டடம் இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர், அரசுக்குத் தெரிவிப்பாரேயானால், அதை பரிந்துரைக்க தயாராக இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மா. இராமச்சந்திரன்.

திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதிமன்றங்கள் வாயிலாக, அதிகமான வருமானம் அரசுக்கு வருவது என்பது தெரிந்த ஒன்று. ஆகையினாலே வருமானம் வருகின்ற இலாகா என்று சொல்கிற வகையிலே நீதித் துறை இருக்கிறது. அந்த வகையில், ஒவ்வொரு நீதிமன்றங்களுக்கும் புதிதாக கட்டடங்களைக் கட்டி, அரசுக் கட்டடங்களிலே இயங்கசெய்வது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அதேபோல ஓரத்தநாட்டிலே இருக்கிற நீதிமன்றம் இன்னமும் வாடகைக் கட்டடத்திலே தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது. இடங்கள் எல்லாம் கொடுக்கப்பட்டுவிட்டன. அதிலே, ஒரு நீதிமன்ற கட்டடத்தைக் கட்டி, அதை மாற்றி அமைப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதித் துறையில் வருமானம் வரவில்லை என்பது திட்டவட்டமாக, புள்ளிவிவரங்களுடன் ஏற்கெனவே இந்த அவையில் பலமுறை சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆண்டு ஒன்றிற்கு 140 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகிறது. கடந்த ஆண்டைப் பொறுத்த அளவில், 70 கோடி ரூபாய்தான் வருமானம் வந்தது. இந்த ஆண்டைப் பொறுத்த அளவில்,

[2000 ஏப்ரல் 26

170 கோடி ரூபாய் வரை செலவாகும் என்று கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 70 கோடி ரூபாய வரை வருமானம் வரும் என்று மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, நீதித் துறைக்கு அதிகமான வருமானம் வருகிறது என்று உறுப்பினர் நினைப்பது தவறானது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி.பி. சிங்காரவேலு.

திரு. வி.பி. சிங்காரவேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வால்பாறையில் நீதித் துறை நடுவர் நீதிமன்றம் மற்றும் உரிமையியல் நீதிமன்றம் 1989 ஆண்டு தொடங்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகிறது. இன்றையதினம் வரை, 12 ஆண்டு காலமாக, அந்த நடுவர் நீதிமன்றம் 2000 ரூபாய் வாடகை செலுத்தி, வாடகைக் கட்டடத்திலே இயங்கி வருகிறது. நம்முடைய அரசு, தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய தலைமையிலே, பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னால், 1996 ஆம் ஆண்டு, நம்முடைய நிதிநிலை அறிக்கையிலேயே வால்பாறைக்கு வருகின்ற நீதித் துறை நடுவர்கள் தங்குவதற்கு இடம் வேண்டுமென்று சொல்லி, நீதிமன்றக் கட்டடம் கட்டுவதற்கு முன்பாகவே, அறரை இலட்சம் ரூபாய், அதற்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, இந்த அவையிலே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அங்கே, அந்த நீதிமன்றக் கட்டடம், நான்கு ஆண்டு காலம் ஆகியும் கட்டப்படவில்லை. ஆகவே, தாங்கள் அருள்கூர்ந்து, அங்கே நீதிமன்றக் குடியிருப்பை முதலிலே கட்டி, அதற்கடுத்து, வால்பாறையிலே நீதிமன்றக் கட்டடத்தையும் கட்டுவதற்கு ஆவன செய்வீர்களா என்பதை, வால்பாறை வழக்குரைஞர்கள் சங்கத் தலைவர் என்ற முறையிலே அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப் போன்று 91 நீதிமன்றங்கள் வாடகைக் கட்டடங்களில்தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கே குடியிருப்புக்கு நிதி ஒதுக்கப்பட்டது இதுவரை செலவழிக்கப்படவில்லை என்ற விவரத்தை என்னுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தார்கள். அது சம்பந்தமான விவரங்கள் என்னிடத்திலே இல்லை. அதைத் துறையிலே சேகரித்து, அப்படி செலவழிக்கப்படாமல் இருக்குமானால், நிச்சயமாக செலவழிக்கப்படும் என்று நான் அவருக்கு உறுதியளிக்கிறேன்.

2000 ஏப்ரல் 26]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 397, திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம், மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்.

397—

விட்டுமனைப் பட்டா

***18875-அ—திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம்:**

மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

பேராவூரணி, அண்ணா நகரிலுள்ள மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுக்கு இலவச வீட்டுமனைப் பட்டா வழங்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

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

பேராவூரணி, அண்ணா நகரிலுள்ள மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுக்கு இலவச வீட்டுமனைப் பட்டா வழங்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு ஏதும் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 398, திரு. லா. சந்தானம், மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர்.

398—

சத்துணவு மையம்

***26404—திரு. லா. சந்தானம்:**

மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சோழவந்தான் தொகுதி, அலங்காநல்லூர் ஒன்றியம், 66 மேட்டுப்பட்டி புதிய ஆரம்பப் பள்ளிக்குச் சத்துணவு மையம் அமைக்க அரசு முன்வருமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

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

அலங்காநல்லூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த 66 மேட்டுப்பட்டி புதிய ஆரம்பப் பள்ளியில் 14-9-1999 முதல் சத்துணவு மையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு செயலபட்டு வருகிறது.

திரு. லா. சந்தானம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவாகளுக்கு என்னுடைய நன்றி. ஆனால் அந்த மதிய உணவுக் கூடத்திற்கு சமையல் அறை மற்றும் உணவு பொருள்கள் வைப்பதற்குரிய அறை கட்டப்படாத நிலை இருக்கிறது. அவற்றிற்கு கட்டடங்கள் கட்டித் தருவதற்கு அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இ. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 4 ஆண்டு காலத்திலே நம்முடைய உள்ளாட்சித் துறையின் மூலமாக, ஊரக வளர்ச்சி முகமையின் மூலமாக சமையல் அறைகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த ஆண்டும்கூட நம்முடைய தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஆணையின்படி பழுதுபட்ட சத்துணவுக் கூடங்களையும், சமையல் அறைகளையும் பழுது பார்ப்பதற்கும், புதிய கட்டடங்களை உருவாக்குவதற்கும் அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 399, திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன், மாண்புமிகு கால்நடை பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்.

399—

கால்நடை கிளை நிலையம்

***31575—திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன்:**

மாண்புமிகு கால்நடை பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேடசந்தூர் தொகுதி, குஜிலியம்பாறை ஒன்றியம், லந்தக்கோட்டையில் கால்நடைக் கிளை நிலையம் ஏற்படுத்த அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

2000 ஏப்ரல் 26]

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

(அ) மற்றும் (ஆ) வேடசந்தூர் தொகுதி, குஜிலியம்பாறை ஒன்றியம், லந்தக்கோட்டையில் தற்போது பார்வைக் கிளை நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது சென்ற ஆண்டு கேட்ட கேள்வி. கேள்விக்குப் பிறகுதான் அந்தப் புதிய கிளை நிலையம் அங்கே செயல்பட்டு வருகிறது. துறையினுடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 400, திரு. ந. பாண்டுரங்கன், மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர்.

400—

மீனவர்களுக்கு விடுகள்

***31587—திரு. ந. பாண்டுரங்கன்:**

மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருவண்ணாமலை மாவட்டம், தேசூரில் வசிக்கும் மீனவர்களுக்கு இலவசத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டித் தரப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன், மீன் வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தங்கள் அனுமதியுடன் திருத்திய விடையை அளிக்கிறேன்.

(அ) ஆம்

(ஆ) மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 2000-2001 ஆம் ஆண்டுக்கான நிதிநிலை அறிக்கையில் உள்நாட்டு மீனவர்களுக்கு இவ்வாண்டு மீனவர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் 1,000 வீடுகள் கட்டித் தரப்படும் என்று அறிவித்துள்ளார்கள். அதற்குறிய அரசாணை பெறப்பட்டவுடன் இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்படும். திருவண்ணாமலை மாவட்டம், தேசூர் உள்நாட்டு மீனவக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் தகுதியான உறுப்பினர்களுக்கு இத்திட்டத்தின்கீழ் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க பரிசீலிக்கப்படும்.

[2000 ஏப்ரல் 26

திரு. ந. பாண்டுரங்கன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு போடப்பட்ட கேள்வியானாலும் அரசு இதனுடைய அவசியத்தை உணர்ந்து சுமார் 1,000 வீடுகள் இந்த ஆண்டு கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்று அறிவித்ததற்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைத்தால் அதன்மூலம் வீடுகள் கட்டித் தரப்படும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் உறுதி அளித்து இருக்கிறார்கள். இவர்கள் வாழ்விலே மிகவும் வசதியற்றவர்கள். இவர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைத்துக்கொள்ள முன்வருவார்கள். எனவே, குறைந்தது 100 வீடுகளையாவது இந்தப் பகுதியில் கட்டித தருவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்று தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசாணை பெற்றபின் கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் அவர்கள் உறுப்பினராக இருக்க வேண்டும். முதலில் கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைப்பதற்கு அவர்கள் முன்வருவார்களேயானால் நிச்சயமாக கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைத்துத் தரப்படும்.

(ஆ) உடுக்குறியிடாதவினாக்கள்

(பதினொன்றாவது பட்டியல்)

1—

ஆசிரியர் நியமனம்

வினா 25688—திரு. ம. சண்முகம்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பொள்ளாச்சி வடக்கு ஒன்றியம், ஒரக்காலியூர் ஊராட்சி ஒன்றிய தொடக்கப் பள்ளிக்கு மேலும் ஒன்று அல்லது இரண்டு ஆசிரியர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்களா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், ஒரக்காலியூர் ஊராட்சி ஒன்றிய தொடக்கப் பள்ளியில் பயிலும் மாணாக்கர்களின் எண்ணிக்கை 75

2000 ஏப்ரல் 26]

ஆகும். இப்பள்ளிக்கு அனுமதிக்கப்பட்ட ஆசிரியர் பணியிடங்கள் ஒரு தலைமையாசிரியர் பணியிடம் மற்றும் ஓர் இடைநிலை ஆசிரியர் பணியிடமாகும். தற்போது இப்பள்ளியில் காலிப் பணியிடம் ஏதும் இல்லை.

(ஆ) அரசாணை எண் 525, கல்வி, நாள் 29-12-1997-ன்படி போதுமான ஆசிரியர்கள் பணிபுரிந்து வருவதால் கூடுதல் ஆசிரியர் நியமனம் செய்யும் தேவை எழவில்லை.

2—

நடுநிலைப் பள்ளி

வினா 25836—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு கல்வி துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1999-2000 ஆம் கல்வி ஆண்டில் சேலம் மாவட்டத்தில் எத்தனை ஆரம்பப் பள்ளிகளை நடுநிலைப் பள்ளிகளாக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது?

(ஆ) சேலம் மாவட்டத்தில் எந்தெந்த ஆரம்பப் பள்ளிகளை நடுநிலைப் பள்ளிகளாக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) 1999-2000 ஆம் கல்வியாண்டில் சேலம் மாவட்டத்தில் 8 ஆரம்பப் பள்ளிகள் நடுநிலைப் பள்ளிகளாக தரம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) சேலம் மாவட்டத்தில் கீழ்க்கண்ட ஆரம்பப் பள்ளிகள் நடுநிலைப் பள்ளிகளாகத் தரம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளன.

(1) சித்தேரி ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (2) கரப்பள்ளி ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (3) கருங்கல்லூர் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (4) சின்னபூசாலியூர் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (5) பெரமச்சூர் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (6) புதுப்பாளையம் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆரம்பப் பள்ளி, (7) சிக்கனம்பட்டி ஆதிதிராவிடர் நல ஆரம்பப் பள்ளி மற்றும் (8) பகடுப்பட்டு ஆதிதிராவிடர் நல ஆரம்பப் பள்ளி.

[2000 ஏப்ரல் 26

3—

நூலகக் கட்டடம்

வினா 30424—திரு. குழந்தை தமிழரசன்: மாண்புமிகு கல்வி துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கடலூர் மாவட்டம், விருதாச்சலம் வட்டம், கங்கை கொண்டான் பேரூராட்சியில் இயங்கி வரும் பொது நூலகத்திற்கு புதிய கட்டடம் கட்டித்தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது கட்டடம் கட்டப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) கங்கைகொண்டான் கிளை நூலகத்திற்கு சொந்தக் கட்டடம் கட்ட காலிமனை கிடைக்கப் பெறவில்லை. காலிமனை கண்டறிய தீவிர நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. காலிமனை பெறப்பட்டதும் கட்டடம் கட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

4—

கட்டடம் பழுதுபார்த்தல்

வினா 31708—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) செங்கோட்டை நகராட்சிப் பகுதியிலுள்ள கச்சேரி காம்பவுண்ட் அரசு நடுநிலைப் பள்ளிக் கட்டடங்கள் மிகவும் பழுதடைந்து இருப்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது பழுதுபார்த்து கட்டடங்கள் சிரமைக்கப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

2000 ஏப்ரல் 26]

(ஆ) அரசுக் கட்டடங்கள் யாவும் பொதுப் பணித் துறையின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் இயங்கி வருவதால், சம்பந்தப்பட்ட மாவட்ட ஆட்சியர் மற்றும் பொதுப் பணித் துறைப் பொறியாளரால், இப்பள்ளிக் கட்டடங்களை பழுதுபார்க்க நடவடிக்கை எடுக்க அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

5—

ஆசிரியர் பணியிடங்கள் நிரப்புதல்

வினா 31718—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை சரகம், கற்குடி, கட்டளை குடியிருப்பு, கேசவபுரம், தெற்குமேடு ஆகிய கிராமங்களில் உள்ள அரசு தொடக்கப் பள்ளியில் காலியாக உள்ள இடைநிலை ஆசிரியர் பணியிடங்களை நிரப்ப அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) அரசாணை (நிலை) எண் *525*, பள்ளிக் கல்வித் துறை நாள் *27-12-1997*-ல் அறிவிக்கப்பட்ட விகிதாச்சாரங்களின்படி *1-9-1999*-ல் உள்ள மாணவர்கள் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் ஆசிரியர் பணியிடங்கள் நிரப்பப்பட்டுவிட்டன. தற்போது கீழ்க்கண்ட ஆசிரியர்கள் பணிபுரிகிறார்கள். இப்பள்ளிகளில் காலிப் பணியிடம் ஏதும் தற்சமயம் இல்லை.

வ. எண்.	பள்ளி	மாணவர் எண்ணிக்கை	தலைமை ஆசிரியர்	இடைநிலை ஆசிரியர்	மொத்தம்
1.	கற்குடி அரசுத் தொடக்கப் பள்ளி	158	1	3	4
2.	கட்டளை குடியிருப்பு அரசுத் தொடக்கப் பள்ளி	199	1	4	5
3.	கேசவபுரம் அரசு தொடக்கப் பள்ளி கூடுதலாக ஓர் ஆசிரியர் பணிபுரிகிறார்	129	1	3	4
4.	தெற்குமேடு அரசுத் தொடக்கப் பள்ளி	167	1	3	4

[2000 ஏப்ரல் 26

6—

பள்ளிக் கட்டடம் சீர் செய்தல்

வினா 31849—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை அரசினர் கச்சேரி காம்பவுண்ட் நடுநிலைப் பள்ளியை பொதுப் பணித் துறை மூலம் பராமரிப்பு செய்துத் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) உள்ளாட்சித் துறை மூலம் மட்டுமே இப்பள்ளிக்கு பராமரிப்பு செய்திட இயலும்.

(ஆ) கச்சேரி காம்பவுண்ட் அரசு நடுநிலைப் பள்ளிக் கட்டடங்கள் சீர் செய்வதற்கு அதிகார வரம்பிலுள்ள செங்கோட்டை நகராட்சி ஆணையரால் இப்பொருள் குறித்து வரும் கல்வியாண்டில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு பள்ளிக் கட்டடங்கள் சீர் செய்யப்படும்.

7—

நூலகர் நியமனம்

வினா 32230—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், வல்லம் கிராமத்தில் இயங்கி வருகின்ற பொது நூலகத்திற்கு நூலகர் நியமனம் செய்து, வாரம் முழுவதும் இயங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

2000 ஏப்ரல் 26]

(ஆ) திருநெல்வேலி மாவட்ட நூலக ஆணைக் குழுவில் பணியாற்றும் ஊர்ப்புற நூலகர்கள் மற்றும் சிலர் தமக்கு மூன்றாம் நிலை நூலகர் பணி நியமனம் வேண்டி, தமிழ்நாடு நிர்வாகத் தீர்ப்பாயத்தில் வழக்கு தொடர்ந்து உள்ளனர். மேற்கண்ட வழக்குகளில் மூன்றாம் நிலை நூலகர் பணியிடங்களை நிரப்ப தீர்ப்பாயம் இடைக்காலத் தடை விதித்துள்ளது. இத்தடையை நீக்கவும், அவசரத்தை முன்னிட்டு மேற்கண்ட வழக்குகளில் வழங்கப்படும் இறுதியாணைகளுக்குட்பட்டு காலியாகவுள்ள மூன்றாம் நிலை நூலகர் பணியிடங்களை தற்காலிகமாக நிரப்ப அனுமதி வேண்டியும் நிர்வாகத் தீர்ப்பாயத்தில் மனுக்கள் தாக்கல் செய்ய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. நிர்வாகத் தீர்ப்பாயத்தின் அனுமதி பெறப்பட்டதும் காலியாகவுள்ள மூன்றாம் நிலை நூலகர் பணியிடங்கள் நிறைவு செய்யப்படும். அதுவரையில் தினக் கூலிப் பணியாளர்கள் மற்றும் பகுதி நேரப் பணியாளர்களால் இந்நூலகங்கள் செயல்படுத்தப்படும்.

8—

மாணவ மாணவியர் விவரம்

வினா 32905—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், புல்லுக்காட்டு வலசை அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியில் 10 ஆம் வகுப்பில் பயிலும் மாணவ மாணவியரின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு?

(ஆ) அப்பகுதிக்கு அருகில் மேல்நிலைப் பள்ளி எவ்வளவு தூரத்தில் அமைந்துள்ளது?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், புல்லுக்காட்டு வலசை அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியில் 10 ஆம் வகுப்பில் பயிலும் மாணவ, மாணவியரின் எண்ணிக்கை கீழ்க்கண்டவாறு ஆகும்:—

ஆண்	பெண்	மொத்தம்
51	29	80

[2000 ஏப்ரல் 26

(ஆ) அருகிலுள்ள மேல்நிலைப் பள்ளிகள்—

1.	அரசு ஆண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி, பாவூர் சத்திரம் ..	8 கி.மீ.
2.	அரசு மகளிர் மேல்நிலைப் பள்ளி, பாவூர் சத்திரம் ..	8 கி.மீ.
3.	புனித அருளப்பர் மேல்நிலைப் பள்ளி ஆவுடையானூர் ..	5 கி.மீ.

9—

நவீன சமையற் கூடம்

வினா 23971—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தென்காசி மாவட்டம், அரசு தலைமை மருத்துவமனை புதிய கட்டட வளாகத்தில் நவீன சமையற் கூடம் அமைத்துக்கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தென்காசி மாவட்ட அரசு தலைமையிட மருத்துவமனை புதிய கட்டட வளாகத்தில், நவீன சமையற் கூடம் அமைப்பதற்கு, இனிவரும் காலத்தில் பரிசிலிக்கப்படும்.

10—

மின் உற்பத்தி

வினா 24116—திரு. ப. ரங்கநாதன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

2000 ஏப்ரல் 26]

(அ) தமிழ்நாட்டில் நெய்வேலி 3-வது சுரங்கத் திட்டத்தினை தேசிய மின் கழகமும், நெய்வேலி பழுப்பு நிலக்கரிக் கழகமும் இணைந்து கூட்டுத் துறை நிறுவனமாக 2000 மெகாவாட் மின் உற்பத்தி செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) இல்லை. தேசிய அனல் மின் கழகத்திடமிருந்தோ அல்லது நெய்வேலி பழுப்பு நிலக்கரி நிறுவனத்திடமிருந்தோ இதுகுறித்து எவ்வித கருத்துருவும் தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தில் பெறப்படவில்லை.

11—

பாதுகாப்புப் பணித் திட்டம்

வினா 25336—திரு. செங்கை சிவம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அரசு மருத்துவமனைகளில் தனியார் "செக்யூரிட்டிகளை" பாதுகாப்புப் பணியில் ஈடுபடுத்தும் திட்டம் அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) 1990 ஆம் ஆண்டு முதல் தனியார் பாதுகாப்பு அமைப்புகள் மூலம் ஒப்பந்த முறையில் பாதுகாவலர்கள் பணி நியமனம் செய்யப்பட்டு தனியார் செக்யூரிட்டிகள் அரசு மருத்துவமனைகளில் பணிபுரிந்து வருகிறார்கள்.

[2000 ஏப்ரல் 26

12—

மருத்துவமனைகளுக்குக் கூடுதல் வசதி

வினா 29020—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், தென்காசி, மாவட்ட அரசு மருத்துவமனை புதிய வளாகத்தில் சமையலறை மற்றும் பிரேத பரிசோதனை அறை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், தென்காசி, மாவட்ட அரசு தலைமையிட மருத்துவமனை புதிய வளாகத்தில் சமையலறை அமைப்பது பற்றி இனிவரும் காலத்தில் பரிசீலிக்கப்படும். இந்த மருத்துவமனை புதிய வளாகத்தில் பிண பாதுகாப்பு அறை கட்ட ரூ.9.50 இலட்சம் 1995-96 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் அனுமதிக்கப்பட்டு கட்டடப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

13—

குடிநீர் வசதி

வினா 29024—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை வட்ட மருத்துவமனையில் குடிநீர்ப் பற்றாக்குறையைப் போக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) செங்கோட்டை வட்ட அரசு மருத்துவமனையில் பொதுப் பணித் துறை மூலம் புதியதாக போர்வெல் குழாய் அமைக்கப்பட்டு உள்ளது. தற்சமயம் குடிநீர்ப் பற்றாக்குறை இல்லை.

2000 ஏப்ரல் 26]

14—

மின் திட்டங்கள்

வினா 29087—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் ஆற்றின் குறுக்கே கட்டப்படும் கதவணை நீர் மின் திட்டங்கள் எத்தனை இவ்வாண்டில் கட்டப்பட்டு வருகின்றன என்பதை அரசு அறிவிக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) இந்த ஆண்டில் கட்டப்படவிருக்கும் கதவணை மின் திட்டத்தின் விவரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

பவானி கட்டளை கதவணை-1 நீர் மின் திட்டம்

நிறுவு திறன்	: 30 மெ.வா. (215 மெ.வா)
சராசரி வருட மின் உற்பத்தி	: 36.54 மில்லியன் யூனிட்டுகள்
அரசு ஒப்புதல்	: அரசு ஆணை எம்.எஸ்.எண் 2 [எரிசக்தி துறை (ஏ3) தேதி 7-1-1997].
திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் பெறப்பட்ட தொகை	: ரூ. 90.62 கோடி.
தற்போதைய நிலை	: கட்டுமானப் பணிகளுக்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிமீது இறுதி முடிவு எடுக்கப்பட்டு, கட்டுமானப் பணி தற்போது தொடங்கப்பட உள்ளது.
அமைந்துள்ள இடம்	: பவானிக்கும், ஈரோட்டுக்கும் நடுவில் காவேரி ஆற்றின் குறுக்கில் கட்டப்படுகிறது.

[2000 ஏப்ரல் 26

15—

மின் உற்பத்தி

வினா 29100—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டத்தில் கீழ்மேட்டூர் கதவணை நீர் மின் திட்டங்கள் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்னளவு எவ்வளவு என்பதை அரசு அறிவிக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் உற்பத்தி விவரத்தை அரசு மின் திட்டத்தின் விவரப்படி தெரிவிக்குமா?

விடை—

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

(அ) கீழ்மேட்டூர் கதவணை நீர் மின் திட்டங்கள் தொடங்கிய மாதத்தில் இருந்து மின் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட மின்னளவு கீழ்வருமாறு:

ஆண்டு	மின் உற்பத்தியளவு
	(மில்லியன் யூனிட்)
1987-1988	24
1988-1989	187
1989-1990	250
1990-1991	230
1991-1992	356
1992-1993	440
1993-1994	339
1994-1995	465
1995-1996	349
1996-1997	259
1997-1998	398
1998-1999	429
1999-2000 (நவம்பர் 1999 வரை)	240

2000 ஏப்ரல் 26]

(ஆ) ஆண்டு ஒன்றுக்கு 330 மில்லியன் யூனிட்டுகள் மின்சாரம் கீழ்மேட்டூர் கதவணை நீர் மின் திட்டத்தின் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படும் என திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதன் எட்டு பிரிவுகளும் கீழ்க்கண்ட நாட்களில் உற்பத்தி செய்ய இயக்கப்பட்டன:-

ஆண்டு	கதவணை எண்	பிரிவு எண்	இயக்கப்பட்ட நாள்
1986-87	3	2	31-3-1987
1987-88	3	1	23-11-1987
	2	2	14-12-1987
	1	2	26-12-1987
	1	1	23-03-1988
	2	1	30-03-1988
1988-89	4	2	31-10-1988
	4	1	29-03-1989

16—

விவசாய மின் இணைப்பு

வினா 31111—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மேட்டூர் மின் கோட்டம் கொங்கணாபுரம் ஒன்றிய பகுதியில் விவசாய மின் இணைப்பு கோரி வந்துள்ள மனுக்கள் எத்தனை?

(ஆ) அதில் கடந்த ஆண்டில் இணைப்பு வழங்கப்பட்டது எத்தனை?

(இ) அதில் மீதமுள்ள நிலுவை மனுக்கள் மீது இவ்வாண்டு அரசு இணைப்பு வழங்க முன் வருமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

(அ) கொங்கணாபுரம் ஒன்றியப் பகுதியில் விவசாய மின் இணைப்பு கோரி வந்துள்ள மனுக்கள்—360.

(ஆ) கடந்த ஆண்டில் மின் இணைப்பு வழங்கப்பட்டவை-20 எண்ணிக்கைகள்.

(இ) மீதமுள்ள மனுதாரர்களுக்கு அரசு நிர்ணயிக்கும் குறியீட்டுக்கு ஏற்ப எதிர்வரும் காலங்களில் வரிசைக் கிரமமாக மின் இணைப்பு வழங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

17—

ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றுதல்

வினா 31130—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) எடப்பாடி அரசு மருத்துவமனைக்கு ஒதுக்கப்பட்ட நிலத்தில், தனியார் செய்துள்ள ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்ற அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதைச் செயல்படுத்த அரசு விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) எடப்பாடி அரசு மருத்துவமனைக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள நிலத்தில் ஆக்கிரமிப்பு செய்துள்ள வீடுகளில் உள்ள மின் இணைப்புகளைத் துண்டிக்க எடப்பாடி மின் வாரிய துணைக் கோட்டப் பொறியாளர் கோரப்பட்டுள்ளார். மருத்துவமனைக்கென ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ள இடத்தை அளந்து 'எப்லைன்' குறித்துவிட்டு ஆக்கிரமிப்பை அகற்ற எடப்பாடி வட்டாட்சியரால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

2000 ஏப்ரல் 26]

18—

நீராவி சலவை இயந்திரம்

வினா 31547—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருப்பூர் அரசு மருத்துவமனையில் நீராவி சலவை இயந்திரம் நிறுவும் பணி முடிவடைந்துவிட்டதா?

விடை—

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

திருப்பூர் மாவட்ட அரசு தலைமையிட மருத்துவமனையில் நீராவி சலவை இயந்திரம் அமைப்பதற்கான கட்டடப் பணி மட்டும் முடிவடைந்துள்ளது. இயந்திரங்கள் பொருத்தும் பணிக்கு திருத்திய மதிப்பீடு தலைமைப் பொறியாளர்களிடமிருந்து கிடைத்த பிறகு, மேல் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

19—

மின் அழுத்தக் குறைவு

வினா 31987—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், தென்காசி வட்டம், குடியிருப்பு வடக்குத் தெரு மற்றும் நடுத்தெருவில் உள்ள மின் அழுத்தக் குறைவைப் போக்கிட அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், தென்காசி வட்டம், குடியிருப்பு வடக்குத் தெரு மற்றும் நடுத்தெருவில் உள்ள மின் அழுத்தக் குறைவைப் போக்கிட மேம்பாட்டுப் பணிக்கான மதிப்பீட்டிற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டு இப்பணியானது 27-11-1999 அன்று முடிக்கப்பட்டுவிட்டது. தற்பொழுது மேற்கூறிய பகுதிகளில் மின்னழுத்தம் திருப்திகரமான நிலையில் இருந்து வருகின்றது.

20—

எரிவாயு அடுப்பு

வினா 32001—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை வட்ட மருத்துவமனை சமையலறையை நவீனமயமாக்கும்பொருட்டு எரிவாயு (காஸ்) அடுப்பு வழங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை வட்ட அரசு மருத்துவமனையின் சமையல் அறையில் 14-1-2000 முதல் நவீன அடுப்பு (கியாஸ்) பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

21—

மருத்துவர் குடியிருப்பு

வினா 32287—திரு. குத்தாலம் பி. கல்யாணம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குத்தாலம் தொகுதி, குத்தாலம் அரசு மருத்துவமனை வளாகத்தில் "மருத்துவர் குடியிருப்பு" கட்டித் தரப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) குத்தாலம் தொகுதி, குத்தாலம் அரசு மருத்துவமனை வளாகத்தில் "மருத்துவர் குடியிருப்பு" கட்டுவதற்குப் போதுமான இடம் இல்லை. எனவே மருத்துவர் குடியிருப்பு கட்ட இயலாது.

22—

மருத்துவமனையில் படுக்கைகள் வசதி

வினா 33202—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

ஓமலூர் அரசு மருத்துவமனையில் நூறு படுக்கைகளை ஏற்படுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

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

ஓமலூர் அரசு மருத்துவமனையில் 1998-99 ஆம் ஆண்டு சராசரி உள்நோயாளிகளின் எண்ணிக்கை 52 ஆகும். இம்மருத்துவமனையின் ஒப்பளிக்கப்பட்ட படுக்கைகள் எண்ணிக்கை 42 ஆகும். எனவே, தேவைக்கேற்ப இம்மருத்துவமனையில் படுக்கைகளை 100 ஆக உயர்த்துவதுபற்றி இனிவரும் காலங்களில் பரிசீலிக்கப்படும்.

23—

நேர்காணல்

வினா 33624—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

உரிமம் பெற விண்ணப்பிப்போர், சான்றிதழ் பெற மின் உரிமம் வழங்கும் வாரியத்தில் நேர்காணலுக்கு புதன்கிழமை மட்டும் அனுமதிக்கப்பட்டிருப்பதை திங்கட்கிழமைக்கும் விரிவுபடுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

செயலாளர், மின் உரிமம் வழங்கும் வாரியம், சென்னை, அவர்களது நேர்க்காணல் நேரம் 1-1-2000 முதல் கீழ்க்கண்டவாறு மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளது:

வாரத்தில் மூன்று நாட்கள்: செவ்வாய்க்கிழமை, புதன்கிழமை, வியாழக்கிழமை-பிற்பகல் 2 மணி முதல் 5 மணி வரை.

24—

காற்றாலை அமைத்தல்

வினா 33669—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) விவசாயிகள் நீர் இறைக்கும் காற்றாலை அமைக்க விண்ணப்பிக்கும் பயனாளிகளை, எந்த தகுதி அடிப்படையில் அரசு தேர்வு செய்கிறது?

(ஆ) அவ்வாறு தேர்வு செய்யப்படுபவர்களுக்கு எவ்வளவு மானியம் வழங்கப்படுகிறது?

விடை—

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

(அ) விவசாயிகள் நீர் இறைக்கும் காற்றாலை அமைக்க விண்ணப்பிக்கும் பயனாளிகளை, கீழ்க்கண்ட தகுதிகளின் அடிப்படையில் அரசு தேர்வு செய்யகிறது.

(1) 100 மீ. சுற்றளவிற்குள் எந்தவித தடங்கலும் இல்லாமல் காற்றாலை அமைக்கும் இடம் இருத்தல் வேண்டும். (உதாரணமாக உயரமான மரங்கள், உயரமான கட்டடங்கள், மின்சாரம் செல்லும் கம்பிகள் முதலியன)

2000 ஏப்ரல் 26]

(2) தண்ணீர் இறைக்கும் அளவு [குழாய்க் கிணறு (அ) துணை கிணறு] மணிக்கு 30 கன மீட்டர் சுற்றளவு இருக்க வேண்டும்.

(3) 12 இறக்கை 500 விட்டமுள்ள காற்றாலைகளுக்கு 10-15 மீ. ஆழத்தில் தண்ணீரும், கியர் வகை காற்றாலைகளுக்கு 60 மீ. ஆழத்திலும் தண்ணீர் இருத்தல் வேண்டும்.

(4) வருடாந்திர சராசரி காற்றின் வேகம் நொடிக்கு 3 மீட்டரோ அல்லது அதற்கு மேலோ இருத்தல் வேண்டும்.

(5) சமுதாய குடிநீர்த் திட்டங்களுக்குப் பெறப்படும் விண்ணப்பங்களை துல்லியமாக ஆய்வுசெய்து குடிநீர் வழங்கும் திட்டம் அல்லது சிறு பாசன திட்டத்திற்கேற்ப தேர்வு செய்து முழுவதுமாக தண்ணீர் வழங்குவதற்கான சேமிப்புக் கிடங்குடன் கூடிய கட்டுமானம் இருத்தல் வேண்டும்.

(6) தேர்வு செய்யும் இடத்தின் மண்வளமும் கருத்தில் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

(7) காற்றாலைகள் அதிக அளவில் கூட்டமாக நிறுவப்பட வேண்டும்.

(ஆ) அவ்வாறு தேர்வு செய்யப்படுபவர்களுக்கு தமிழக அரசு 1999-2000-ல் ஒரு காற்றாலைக்கு ரூ.20,000 வீதமும், மத்திய அரசு 1999-2000-ல் கியர் வகை காற்றாலைகளுக்கு ரூ.30,000 வீதமும் ஆரோவில் 55 ரக காற்றாலைகளுக்கு ரூ.45,000 வீதமும் மானியமாக வழங்குகிறது.

25—

கால்வாய் சீரமைத்தல்

வினா 4626—திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வேலூர் சத்துவாச்சாரி மலைகளிலிருந்து வரும் மழை நீர் கால்வாய்கள் தூர்ந்துள்ளதை சீரமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

வேலூர் சத்துவாச்சாரி மழை நீர்க் கால்வாய்களில் அடுத்த ஆண்டு பேரூராட்சி பொது நிதியிலிருந்து, தூர் எடுத்து சுத்தம் செய்து தர நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

26—

பேரூராட்சியாக்குதல்

வினா 14700—திரு. ஆ. இராசேந்திரன் (என்கிற) தீரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

ஆண்டிமடம் தொகுதியைச் சேர்ந்த செந்துறையைப் பேரூராட்சியாக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

விடை—

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

ஆண்டிமடம் தொகுதியைச் சேர்ந்த செந்துறையைப் பேரூராட்சியாக்கும் செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

27—

பாம்புப் பண்ணை

வினா 22358—திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குற்றாலம் நகராட்சியால் பராமரிக்கப்படும் பாம்புப் பண்ணையில் எத்தனை பாம்புகள் உள்ளன?

(ஆ) அதைப் பராமரிக்க ஆகும் செலவுத் தொகையை அரசு ஏற்குமா?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

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

(அ) குற்றாலம் பேரூராட்சியில் ஒரு பாம்புப் பண்ணை பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது. அதில் நல்லப் பாம்பு, சாரைப் பாம்பு, உழுவன் பாம்பு, இருதலைமணியன், பச்சைப் பாம்பு, மலைப் பாம்பு, கட்டுவிரியன், கண்ணாடிவிரியன், கொம்பேரிமூக்கன் போன்ற பல வகையான 58 பாம்புகள் உள்ளன.

(ஆ) குற்றாலம் பாம்புப் பண்ணையைப் பராமரிக்கும் செலவை அரசு ஏற்கும் செயற்குறிப்பு எதுவும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

28—

தார்ச் சாலை செப்பனிடல்

வினா 26105—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஒரத்தநாடு வட்டம், திருவோணம் ஒன்றியம், சிவவிடுதி ஊராட்சி, சிவவிடுதி கிராமத்திலிருந்து குளத்திரான்பட்டு செல்லும் 4.00 கி.மீட்டர் சாலை மிகவும் பழுதடைந்துள்ளதை தார்ச் சாலையாகச் செப்பனிட்டுத் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஒரத்தநாடு வட்டம், திருவோணம் ஒன்றியம், குளத்திரான்பட்டு சாலையானது இதர மாவட்டச் சாலையாகும். சிவவிடுதி-குளத்திரான்பட்டு சாலை கி.மீ. 0/0-4/8 ஆகும். இச்சாலையில் மிகவும் மோசமான பகுதியான கி.மீ. 0/0-1/0 வரையிலான பகுதிக்கு ரூ. 1.90 இலட்சங்களுக்கு ஒப்பந்தம் கோரப்பட்டு 5-12-1998-ல் பணி முடிக்கப்பட்டது. தற்போது போக்குவரத்துக்கு ஏற்ற வகையில் உள்ளது.

29—

சாலையினைச் செப்பனிடுதல்

வினா 27656—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

[2000 ஏப்ரல் 26

சேலம் மாவட்டம், ஓமலூர் வட்டம், கருப்பூர் பேரூராட்சியில் கரும்பாலை மெயின் ரோடிலிருந்து மேட்டுப்பகுதி செல்லும் சாலையினைச் செப்பனிட்டுத் தர அரசு முன்வருமா?

விடை—

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

கருப்பூர் பேரூராட்சியில் கரும்பாலை மெயின் ரோடிலிருந்து மேட்டுப்பகுதி செல்லும் சாலையின் நீளம் 1550 மீட்டர். இதில் 1300 மீட்டர் சாலையைத் தார்ச் சாலையாக அமைக்கும் பணி குடிசைப் பகுதித் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மீதம் உள்ள 250 மீட்டர் நீள ஜல்லி சாலையினை தார்ச் சாலையாக அமைக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

30—

சாக்கடை வசதி

வினா 29182—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, பாப்பாரப்பட்டி பேரூராட்சியில் விரிவான சாக்கடைத் திட்டம் தீட்டி நவீனப்படுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) பாப்பாரப்பட்டி பேரூராட்சியில் ஏற்கெனவே உள்ள வடிகால் நீளம் 5.56 கி.மீ. போக இன்னமும் அமைக்கப்பட வேண்டிய வடிகால் நீளம் 3.100 கி.மீ. ரூபாய் 12.00 இலட்சம் செலவில் வருகிற நிதி ஆண்டில் இப்பேரூராட்சிக்கு பெறப்படும் அரசு மானியத்தைக் கொண்டு இதை அமைக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

2000 ஏப்ரல் 26]

31—

கழிப்பிடங்கள் பராமரித்தல்

வினா 30435—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பேருந்து நிலையங்களிலுள்ள கழிப்பிடங்களை குத்தகைக்கு விட்டு கட்டணம் வசூல் செய்வதை தடை செய்து உள்ளாட்சி அமைப்புகள் மூலம் நன்கு பராமரித்து, கட்டணம் எதுவுமின்றி பயணிகள் பயன்படுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) பேருந்து நிலையங்கள், ஒருங்கிணைந்த நகர் வளர்ச்சித் திட்டம் (மாநிலத் திட்டம்) மற்றும் மைய அரசின் ஒருங்கிணைந்த சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகர் வளர்ச்சித் திட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் கடன் உதவி பெற்று கட்டப்படுகின்றன. இப்பேருந்து நிலையங்களில் அமைந்துள்ள கழிப்பிடங்களைச் சுத்தமாக வைத்திருக்க வேண்டியுள்ளதால், பராமரிக்க பணியாளர் தேவை. மேலும், பேரூராட்சியில் போதிய பணியிடங்கள் இன்மை காரணமாக குத்தகைக்கு விடுவதால், சரிவர பராமரிக்க இயலும் என்பதுடன், குத்தகை மூலம் வரக்கூடிய வருவாய், பெறப்பட்ட கடனை திரும்பிச் செலுத்த ஏதுவாக இருக்கும் என்பதால் கழிப்பிடங்களை பேரூராட்சி கட்டணமின்றி நன்கு பராமரிக்க இயலாது.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

32—

இணைப்புப் பாதை

வினா 30683—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை ஒன்றியம், புதூர் பேரூராட்சி, பூலாங் குடியிருப்பு, திருமலைக்கோயில் செல்லும் சாலையிலிருந்து அப்பாக்குறிச்சி கோயிலுக்குச் செல்ல இணைப்புப் பாதை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) புதூர் பேரூராட்சி, பூலாங் குடியிருப்பு, திருமலைக்கோயில் செல்லும் சாலையிலிருந்து அப்பாக்குறிச்சி கோயிலுக்குச் செல்லும் இடம் பாதையாக இல்லை. நில ஆர்ஜிதம் செய்து பின்னர் தார்ச் சாலை போட இயலும். நில ஆர்ஜிதம் தொடர்பான செயற்குறிப்பு ஏதும் நிலுவையில் இல்லை.

33—

சாலைப் பராமரிப்பு

வினா 30685—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை வட்டம் கேசவபுரத்திலிருந்து தெற்கு மேடு செல்லும் புதூர் பேரூராட்சிக்குட்பட்ட சாலை, பராமரிப்பு இல்லாமல் இருப்பது குறித்து அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதைச் சீர் செய்ய எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) 1999-2000 ஆண்டில் அடிப்படை வசதித் திட்டத்தின்கீழ் கேசவபுரத்திலிருந்து தெற்கு மேடு செல்லும்

சாலையைச் சீர் செய்யும் பணி புதூர் பேரூராட்சியினரால் செய்து முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

34—

பாதை சீர் செய்தல்

வினா 30686—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், புதூர் பேரூராட்சி, கேசவபுரம் பொதுமக்கள் பயன்படுத்தும் இடுகாட்டுக்குச் செல்லும் பாதையைச் சீர் செய்ய அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) புதூர் பேரூராட்சி, கேசவபுரம் பொதுமக்கள் பயன்படுத்தும் இடுகாட்டுக்குச் செல்லும் பாதை 1998-99 ஆம் ஆண்டு சுவர்ண ஜெயந்தி திட்டத்தின்கீழ் ரூபாய் 81,000 மதிப்பீட்டில் வேலை முடிக்கப்பட்டு, தற்போது பொதுமக்கள் பயன்பாட்டில் உள்ளது.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

35—

மேல்நிலைத் தொட்டி, பைப் லைன் இணைப்பு

வினா 30897—திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேடசந்தூர் தொகுதி, வடமதுரை பேரூராட்சிக்குட்பட்ட செங்குளத்துப்பட்டியில் மேல்நிலைத் தொட்டி அமைத்து பைப் லைன் இணைப்பு வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) தற்போது செங்குளத்துப்பட்டியில் குடிநீர்ப் பிரச்சினை எதுவும் இல்லை. பைப் லைன் ஏற்கெனவே அமைக்கப்பட்டு போதுமான அளவில் தண்ணீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. எனவே, புதிதாக மேல்நிலைத் தொட்டியோ, பைப் லைனோ அமைக்க வேண்டிய தேவை எதுவும் ஏற்படவில்லை.

(ஆ) வினா எழவில்லை.

36—

கழிவு நீரை வெளியேற்றுதல்

வினா 30905—திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேடசந்தூர் தொகுதி, வடமதுரை ஒன்றியம், கொசவப்பட்டி ஊராட்சியில் கழிவுநீரை வெளியேற்ற அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) திண்டுக்கல் மாவட்டம், வேடசந்தூர் தொகுதி, வடமதுரை ஊராட்சி ஒன்றியம், கொசவப்பட்டி ஊராட்சியில் கழிவுநீர் வாய்க்கால் அமைக்கும் வேலைக்கு 1999-2000 ஜவகர் வேலைவாய்ப்புத் திட்டத்தில் ரூ. 21,700 ஒதுக்கீடு செய்து வேலை உத்தரவு 10-11-1999 அன்று வழங்கப்பட்டுள்ளது. பணி விரைவில் முடிக்கப்பட்டுவிடும்.

37—

கிராமத்திற்குக் கூடுதல் வசதிகள்

வினா 31481—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பொங்குபாளையம் ஊராட்சியில் உள்ள கிராமப் பகுதிகளில் சாக்கடை, தெரு விளக்கு, தார்ச் சாலைகள் இல்லாமல் இருப்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன்மீது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) பொங்குபாளையம் ஊராட்சியில் மேற்கண்ட பணிகளைச் செய்ய, ஊராட்சி நிதி திருப்திகரமாக இல்லை.

38—

பேரூராட்சி சாலை செப்பனிடுதல்

வினா 31854—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், புதூர் பேரூராட்சி, கண்ணுப்புள்ளி மேட்டிலிருந்து மோட்டை செல்லும் பேரூராட்சி சாலை பல ஆண்டுகளாக பராமரிப்பின்றி குண்டும் குழியுமாக இருப்பது குறித்து அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதைச் சீர் செய்ய அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

(இ) எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) புதூர் பேரூராட்சிப் பகுதி, கண்ணுப்புள்ளி மேட்டிலிருந்து மோட்டை செல்லும் சாலையைப் பராமரிப்பு செய்யும் பணி, சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட உள்ளது.

[2000 ஏப்ரல் 26

(இ) இவ்வாண்டிற்குள் இப்பணி முடிவடைந்துவிடும்.

39—

ஆவி விளக்குகள் வழங்குதல்

வினா 33378—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி தொகுதி, கொங்கணாபுரம் எடங்கணசாலை, பூலாம்பட்டி ஆகிய பேரூராட்சிகளுக்கு 10 சோடியம் ஆவி விளக்குகள் 1998-1999-ல் மானியமாக வழங்க அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) 1998-99 ஆம் ஆண்டில் அடிப்படை வசதிகள் திட்டத்தின்கீழ் கொங்கணாபுரம் பேரூராட்சியில் 1-ம், எடங்கணசாலை பேரூராட்சியில் 2-ம் பூலாம்பட்டி பேரூராட்சியில் 2-ம் சோடியம் ஆவி விளக்குகள் அமைக்க அரசு மானியம் வழங்கும் செயற்குறிப்பு எதுவும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

40—

நெல் விலை நிர்ணயம்

வினா 24879—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேளாண்மைத் துறையில் கொள்முதல் செய்யப்படும் வெள்ளைப் பொன்னி விதை நெல்லுக்கும் மற்ற நெல்லுக்கும் விலை வித்தியாசம் அதிகமாக உள்ளது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், இந்த வித்தியாசத்தைப் போக்க அரசு மற்ற விதை நெல்லுக்கும் அதிகம் விலை கொடுக்க ஆவன செய்யுமா?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) ஒவ்வோர் ஆண்டும் அரசு விதை நெல்லுக்குக் கொள்முதல் மற்றும் விநியோக விலைகள் உள்ளூர் அங்காடி விலைக்கு ஏற்ப நிர்ணயம் செய்ய விலைக் கொள்கை அரசால் அறிவிக்கப்படுகிறது. அதனால் உள்ளூர் அங்காடி விலையினைப் பொறுத்தே ஒவ்வோர் இரகத்திற்கும் கொள்முதல் மற்றும் விநியோக விலை நிர்ணயிக்கப்படுவதால், வெள்ளைப் பொன்னி இரகத்திற்கு வழங்குவதைப் போன்ற விலை மற்ற விதை நெல்லுக்கு வழங்க வாய்ப்பில்லை. உள்ளூர் அங்காடி விலையில் வெள்ளைப் பொன்னி விலை கூடுதலாக இருப்பதால் இதன் விலை நிர்ணயமும் அதற்கு ஏற்றாற்போல் கூடுதலாக அமைகிறது.

41—

கரும்பு விலை நிர்ணயம்

வினா 30369—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழகத்தில் கரும்புக்கு டன் ஒன்றுக்கு ரூ.1,000 என்று நிர்ணயம் செய்து வழங்க அரசு நடப்பாண்டில் ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

ஒவ்வோர் ஆண்டும் கரும்பிற்கான சட்டபூர்வ குறைந்தபட்ச விலையை மைய அரசு நிர்ணயித்து அறிவிப்பு செய்கிறது. பொதுவாக, மாநில அரசு பரிந்துரைக்கும் விலையை மைய அரசு ஏற்று நிர்ணயம் செய்வதில்லை. எனவே, கரும்பு ஓராண்டு பயிர் என்பதால், ஓராண்டு காலத்தில், கரும்பு விவசாயிகள் கரும்பு அல்லாமல் இரண்டு பருவத்தில் நெல்லும் ஒரு பருவத்தில் மணிலாவும் சாகுபடி செய்தால் கிடைக்கக் கூடிய விலை மற்றும் கரும்புச் சாகுபடிக்கான செலவைக் கருத்திற்கொண்டும், சர்க்கரை உற்பத்தி செய்யும் ஆலைகளுக்குக்

கிடைக்கும் இலாபத்தின் மூலம் அவர்கள் கரும்புக்குக் கொடுக்க இயலும் விலை ஆகியவற்றைக் கருத்திற்கொண்டும் மாநில அரசு மைய அரசு அறிவிக்கும் விலையைவிட கூடுதலாக ஒரு பரிந்துரை விலையை அறிவித்து வருகிறது. நடப்பு ஆண்டில் இந்நடைமுறை தொடரும்.

42—

விதைப் பொருள்

வினா 30857—திரு. ஐ. கணேசன் : மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழக சிறு/மிகச் சிறு விவசாயிகளுக்கு 1998-99-ல் மானியத்தில் வழங்கப்பட்ட விதைப் பொருள் எவ்வளவு?

(ஆ) அதை மேலும் விரிவுபடுத்தும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

விடை—

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

(அ) விவசாயிகளுக்கு மானியமாக இடுபொருட்கள் வழங்கும் திட்டங்கள் யாவும் மத்திய அரசுத் திட்டங்கள் மூலம் நிதி பெறுவன ஆகும். இத்திட்டங்களில் பொது மற்றும் ஆதிதிராவிட பழங்குடி விவசாயிகள் என்ற வகையில் (75 மற்றும் 25 சதம்) மட்டுமே ஒதுக்கீடு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. சிறு/மிகச் சிறு விவசாயிகளுக்கு என பிரித்து இலக்கீடு எதுவும் நிர்ணயம் செய்யப்படுவதில்லை. எனினும், தமிழ்நாட்டில் 89% விவசாயிகள் சிறு/மிகச் சிறு வகையைச் சார்ந்தவர்கள். ஆதலால் விதை விநியோகத்தில் கணிசமான அளவு சிறு/குறு விவசாயிகளுக்குத்தான் மானியம் வழங்கப்படுகிறது. 1998-99 ஆம் ஆண்டு வேளாண்மைத் துறையின்கீழ், கீழ்க்கண்ட திட்டங்களின் மூலம் மானியத்தில், நெல், சிறு தானியங்கள், பயறு வகைகள், பருத்தி, எண்ணெய் வித்துக்கள் ஆகியவற்றின் புதிய உயர் விளைச்சல் இரகங்களின் சான்று விதைகள் விவசாயிகளுக்கு வழங்கப்பட்ட விவரங்கள் கீழ்வருமாறு:—

	மெட்ரிக் டன்
1. ஒருங்கிணைந்த தானிய அபிவிருத்தித் திட்டம் (அரிசி)	
சான்று பெற்ற நெல் விதை	10911.619
சான்று பெற்ற சிறுதானிய விதை	203.308
2. தேசிய பயறு அபிவிருத்தித் திட்டம்	
சான்று பெற்ற பயறு விதைகள்	1205.000
3. தீவிர பருத்தி அபிவிருத்தித் திட்டம்	
சான்று பெற்ற பருத்தி விதைகள்	11.778
4. எண்ணெய் வித்து உற்பத்தித் திட்டம்	
சான்று பெற்ற எண்ணெய் வித்து விதைகள்	5239.5
5. மக்காச்சோள விரைவு அபிவிருத்தித் திட்டம்	0.04

(ஆ) கடந்த ஆண்டினைப் போலவே நடப்பு ஆண்டும் (1999-2000) மேற்கண்ட அனைத்து மத்திய அரசுத் திட்டங்கள் மூலமாக பத்து ஆண்டுகளுக்குள் அறிவிக்கை செய்த புதிய உயர் இரகங்களுக்கு விதை மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

43—

ஊக்கத் தொகை

வினா 29268—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தனியார் தேக்கு மரம், மூங்கில் மரம் வளர்க்க, அரசு மானியமாக ஊக்கத் தொகை வழங்க பரிசீலிக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) ஆம்.

(ஆ) தமிழ்நாடு காடு வளர்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் ஒவ்வோர் ஆண்டும் 200 கிராமங்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, மக்களுக்கு உபயோகமுள்ள தேக்கு, சவுக்கு, மூங்கில், இலவு, கூழ் போன்ற மரவகைகள் மற்றும் பழவகை மரச் செடிகள் உற்பத்தி செய்து அவரவர் உபயோகத்திற்கும், சந்தையில் விற்பனை செய்துகொள்ளவும் ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் 8 நபர்கள் வீதம் தேர்வு செய்யப்பட்டு, தலா 5000 மரக்கன்றுகளை உற்பத்தி செய்ய ஊக்கத் தொகை ரூ.5000 மானியமாக வழங்கப்படுகிறது.

[2000 ஏப்ரல் 26

44—

நீர்த்தேக்கம் அமைத்தல்

வினா 31630—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், பாபநாசம் அருகே கோதையாற்றில் 500 மி.கன.அடி நீர்த்தேக்கம் அமைக்க வனத் துறை அனுமதி அளிக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், பாபநாசம் அருகே கோதையாற்றில் நீர்த்தேக்கம் அமைப்பதற்கு 1980 ஆம் ஆண்டைய வனப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தின்படி மைய அரசின் அனுமதி பெற வேண்டும். இதற்கான கருத்துரு எதுவும் பொதுப் பணித் துறையிடமிருந்து வனத் துறையில் பெறப்படவில்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழவில்லை.

45—

ஓய்வூதியம்

வினா 27148—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள சத்திரம் நிர்வாகத்தில் பணிபுரிந்து ஓய்வுபெற்ற பணியாளர்கட்கு 6-வது ஊதியக் குழு பரிந்துரையின்படி ஓய்வூதியம், போதிய நிதிவசதி இருந்தும் வழங்கப்படவில்லை என்பதை அரசு அறியுமா?

2000 ஏப்ரல் 26]

(ஆ) ஆம் எனில், உடனடியாக வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தஞ்சாவூர் சத்திரம் நிர்வாகப் பணியாளர் மற்றும் ஓய்வூதியதாரர் அனைவருக்கும் ஆறாவது ஊதியக் குழு பரிந்துரையின்படி திருத்திய ஊதியம் மற்றும் ஓய்வூதியம், பணிக்கொடை, தொகுப்பூதியம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு, அதன்படியான நிலுவைத் தொகைகள் அனைவருக்கும் வழங்கப்பட்டுவிட்டது.

46—

அடையாள அட்டை

வினா 31410—திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

கூட்டுறவுத் தேர்தல்களில் வாக்களிப்பவர்களுக்குப் புகைப்படம் ஒட்டிய அடையாள அட்டை எப்பொழுது வழங்கப்படும்?

விடை—

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

நடைமுறையில் உள்ள தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் சட்டம் மற்றும் தமிழ்நாடு 1988 ஆம் ஆண்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் விதிகளின்படி, கூட்டுறவுத் தேர்தல்களில் வாக்களிப்பவர்களுக்கு புகைப்படம் ஒட்டிய அடையாள அட்டை வழங்க வேண்டியதில்லை. மேலும், கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் தேர்தலில் வாக்களிப்பவர்களுக்கு புகைப்படம் ஒட்டிய அடையாள அட்டை வழங்குவது சாத்தியமில்லை.

47—

சிறைச்சாலை

வினா 33436—திரு. ஏ.வி.ஏ. நாசர்: மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னைக்கு அருகிலுள்ள புழல் திறந்தவெளி சிறைச்சாலை எவ்வாறு செயல்படுகிறது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. ஆலடி அருணா, சட்டத் துறை அமைச்சர்:

சென்னைக்கு அருகிலுள்ள புழல் சிறை திறந்த வெளி சிறைச்சாலை அல்ல. அது மத்திய சிறையாகும். இம்மத்திய சிறை 153.78 ஏக்கர் நிலப்பரப்புக் கொண்டது. இச்சிறையின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இடவசதி 1156 ஆகும். தற்போது முதல் கட்டமாக 200 சிறைவாசிகள் மட்டுமே சென்னை மத்திய சிறையிலிருந்து 26-1-2000 அன்று மாற்றப்பட்டுள்ளனர். இச்சிறையை நிர்வகிப்பதற்கு 61 பணியாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். ரூ.6.74 இலட்சம் செலவில் வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இரண்டாம் கட்டமாக 956 சிறைவாசிகளை சென்னை மத்திய சிறையிலிருந்து மாற்றம் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இச்சிறைவாசிகள் மாற்றம் செய்யப்பட்டதும், புழல் சிறை ஒரு முழு அளவிலான மத்திய சிறையாக செயல்படும்.

48—

டோபிகானா அமைத்தல்

வினா 14321—திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

நாட்றம்பள்ளி ஒன்றியம், அம்பலூரில் டோபிகானா அமைக்க அரசு முன்வருமா?

விடை—

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

வேலூர் மாவட்டம், அம்பலூர் ஆற்றிலிருந்து குடிநீர் திருப்பத்தூர், வாணியம்பாடி, நாட்றம்பள்ளி, ஜோலார்பேட்டை மற்றும் இதர நகரங்களுக்கு வழங்கப்படுவதால், அங்கு சலவைத் துறை அமைக்கப்பட்டால் குடிநீர் வழங்கல் பாதிக்கப்படும் என்பதால் இவ்விடத்தில் சலவைத் துறை கட்டும் திட்டம் ஏதுமில்லை.

49—

இலவச சலவைக் கருவிகள்

வினா 23993—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருவோணம் தொகுதியில் 1996-97, 1997-98 ஆண்டுகளில் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை மூலம் சலவைத் தொழில் செய்பவர்களுக்கு இலவச சலவைக் கருவிகள் கேட்டு வந்த மனுக்கள் எத்தனை?

(ஆ) 1996-97, 1997-98 ஆம் ஆண்டுகளில் எத்தனை பேருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன?

(இ) மீதம் உள்ளவர்களுக்கு எப்போது வழங்கப்படும்?

விடை—

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

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருவோணம் தொகுதியில் இலவச சலவைக் கருவிகள் (துணி தேய்ப்புப் பெட்டி) கோரி 1996-97-ல் 23 மனுக்களும், 1997-98-ல் 42 மனுக்களும் பெறப்பட்டன.

(ஆ) இவற்றில் 1996-97-ல் 7 பேருக்கும், 1997-98-ல் 10 பேருக்கும் இலவச துணி தேய்ப்புப் பெட்டிகள் வழங்கப்பட்டன.

(இ) மாவட்ட வாரியாக ஆண்டுதோறும் ஒதுக்கப்படும் துணி தேய்ப்புப் பெட்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப, முதுநிலை வரிசைப்படி எதிர்காலங்களில் வழங்கப்படும்.

50—

முடிதிருத்தும் கருவிகள்

வினா 23994—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருவோணம் தொகுதியில் 1996-97, 1997-98-ல் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை மூலம் முடிதிருத்துவோர் இலவச முடிதிருத்தும் கருவிகள் கேட்டு வந்த மனுக்கள் எத்தனை?

[2000 ஏப்ரல் 26

(ஆ) 1996-97, 1997-98-ல் எத்தனை பேருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன?

(இ) மீதம் உள்ளவர்களுக்கு எப்பொழுது வழங்கப்படும்?

விடை—

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

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருவோணம் தொகுதியில் இலவச முடிதிருத்தும் கருவிகள் கோரி 1996-97-ல் 4 மனுக்களும், 1997-98-ல் 5 மனுக்களும் பெறப்பட்டன.

(ஆ) இவற்றில் 1996-97-ல் 4 பேருக்கு இலவச முடிதிருத்தும் கருவிகள் வழங்கப்பட்டன. 1997-98-ல் எவருக்கும் வழங்கப்படவில்லை.

(இ) மீதமுள்ளவர்களுக்கு 1999-2000 ஆண்டில் வழங்கப்படும்.

(பன்னிரெண்டாவது பட்டியல்)

1—

பெற்றோர் ஆசிரியர் கழகம்

வினா 23251—திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பெரும்பாலான மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளில் பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கங்கள் உருவாக்கப்படுவதில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) அத்தகைய பள்ளிகளின் அங்கீகாரம் நீடிக்க பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கம் செயல்பட வேண்டியது அவசியம் என்ற முறையில் உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்படுமா?

விடை—

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளில் பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கம் ஏற்படுத்த மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளுக்கான

2000 ஏப்ரல் 26]

ஒழுங்குமுறை விதிகளில் விதிமுறைகள் இல்லை. எனவே, பெரும்பாலான மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளில் பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்படுவதில்லை. இருப்பினும், தற்போது 546 மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகள் மாநில பெற்றோர்-ஆசிரியர் கழகத்துடன் இணைப்பு செய்துள்ளன. அனைத்து மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளிலும் பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கம் ஏற்படுத்தி நடைமுறைப்படுத்த மெட்ரிகுலேஷன் பள்ளிகளுக்கான மாநிலக் குழுவிற்கு பரிந்துரைக்கப்படும்.

2—

மருத்துவக் கல்லூரி

வினா 25917—திரு. ச. அழகுவேலு: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) விழுப்புரம் மாவட்டத்தில் மருத்துவக் கல்லூரி தொடங்கும் பணி எப்பொழுது தொடங்கும்?

(ஆ) இப்பணி இக்கல்வி ஆண்டில் தொடங்கப்படுமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) இந்தக் கல்வி ஆண்டில் விழுப்புரத்தில் புதிய மருத்துவக் கல்லூரி தொடங்கும் செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

3—

காலிப் பணியிடங்கள் நிரப்புதல்

வினா 27133—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழ்நாடு அரசு பயிற்சி முடித்து வேலைக்கு அழைப்பு இல்லாமல் வயது வரம்பைக் கடக்க உள்ள செவிலியர்களை, அரசு மருத்துவமனைகளிலுள்ள காலிப் பணியிடங்களில் நியமிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

அரசு மருத்துவமனைகளில் செவிலியர் பணி நியமனம் செய்ய வயது வரம்பு தடை ஏதும் இல்லை.

4—

தொழிற் சான்று

வினா 31133—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மருந்தாளுநர், பட்டயதாரர் தேர்வு முடித்தவர்களுக்கு தொழிற் சான்று வழங்க காலதாமதம் ஏற்படுவது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதை விரைவாக வழங்க அரசு உத்தரவிடுமா?

விடை—

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

(அ) இல்லை. மருந்தாளுநர் பட்டயதாரர் தேர்வு முடித்தவர்களுக்கு சரியான தகவலுடன் விண்ணப்பித்தால், தொழிற் சான்று 10 தினங்களில் அனுப்பப்படுகிறது.

(ஆ) காலதாமதத்தைத் தவிர்க்கும்பொருட்டு சரியாக பூர்த்தி செய்யப்பட்ட விண்ணப்பங்களை இணைப்புகளுடன் அனுப்ப சம்பந்தப்பட்ட கல்லூரி முதல்வர்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளார்கள்.

5—

அரசு மருத்துவமனைகளில் அதிநவீன சாதனங்கள்

வினா 32354—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

2000 ஏப்ரல் 26]

(அ) அதிநவீன மருத்துவ சாதனங்கள் அரசு மருத்துவமனைகளில் கையாளப்படுகின்றனவா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது குறித்த விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) ஆம். அதிநவீன மருத்துவ சாதனங்கள் அரசு மருத்துவமனைகளில் கையாளப்படுகின்றன.

(ஆ)	1.	அல்ட்ரா சவுண்ட் ஸ்கேனர்	216
	2.	செமி ஆட்டோ அனலைசர்	65
	3.	எலிசா ரீடர்	9
	4.	இன்புசுன் பம்ப்	17
	5.	ஈ.சி.ஜி. மானிட்டர் டெபிபிலேட்டர் வித் ரிக்கார்டர்	24

6—

அரசியல் சட்டத் திருத்தம்

வினா 20927—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு கூடுதல் அதிகாரங்களை வரையறுக்க அரசியல் சட்டத்தைத் திருத்துமாறு மத்திய அரசை மாநில அரசு கோரியுள்ளதா?

விடை—

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

இல்லை.

7—

அடிப்படை வசதிகள்

வினா 23336—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கிராமப்புற ஊராட்சிகள் குடிநீர் விநியோக மின் செலவு, புதிய விளக்குக் கம்பம் அமைக்கும் செலவுகளை அரசே ஏற்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது அறிவிக்கப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) இல்லை.

8—

தெரு விளக்குகள்

வினா 24417—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

புதுக்கோட்டை மாவட்டம், ஆலங்குடி வட்டம், கறம்பக்குடி ஒன்றியம், காட்டாத்தி ஊராட்சியில் புதிதாகக் கட்டப்பட்ட ஆதிதிராவிடர் காலனி மற்றும் காந்திநகர் செல்லும் வழியில் 10 தெரு விளக்குகள் அமைத்துத் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

புதுக்கோட்டை மாவட்டம், கறம்பக்குடி ஒன்றியம், காட்டாத்தி ஊராட்சியில் புதிதாகக் கட்டப்பட்ட ஆதிதிராவிடர் காலனி மற்றும் காந்திநகர் செல்லும் வழியில் தெரு விளக்குகள் அமைப்பதற்கு

அவ்வூராட்சியில் நிதி வசதி இல்லை. இருப்பினும் 1999-2000 ஆண்டு சமன்பாடு மற்றும் ஊக்க நிதியாக ஊரக உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு பல்வேறு பணிகளுக்காக ரூ.73.4633 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து மேற்படி கிராமங்களில் தேவைப்படின் புதிய தெரு விளக்குகள் அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

9—

சுகாதாரப் பணிக்கு டிராக்டர்

வினா 25493—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், வல்லம் பேரூராட்சிக்கு பொது சுகாதாரப் பணிக்கு ஒரு டிராக்டர் ஒதுக்கீடு செய்ய அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

வல்லம் பேரூராட்சிக்கு அதன் பொது சுகாதாரப் பணிக்கு டிராக்டர் மற்றும் டிரெய்லர் ஒன்று வாங்கிக்கொள்ள 1999-2000 ஆண்டு அடிப்படை வசதித் திட்டத்தின்கீழ் நிதி ஒதுக்கீடு செய்து உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

10—

கழிப்பறை வசதி

வினா 26055—திரு. லா. சந்தானம்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சோழவந்தான் தொகுதி, வாடிப்பட்டி பேரூராட்சி 12 மற்றும் 17-வது வார்டுகளுக்கு மகளிருக்கு என தனியாக கழிப்பறை கட்டித் தர அரசு முன்வருமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

2000-2001 ஆம் ஆண்டில் வாடிப்பட்டி பேரூராட்சியில் 12 மற்றும் 17-வது வார்டுகளுக்கு மகளிருக்கு என கழிப்பிடம் கட்ட பேரூராட்சியால் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

11—

பூ மார்க்கெட்டிற்கு இடம் ஒதுக்குதல்

வினா 26147—திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சேலம் மாவட்டம், ஓமலூர் வட்டம் பூசாரிப்பட்டியில் பூ மார்க்கெட் அமைப்பதற்கு இடம் ஒதுக்கித்தர அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

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

. ஓமலூர் வட்டம், பூசாரிப்பட்டி கிராமத்தில் பூ மார்க்கெட், தற்போது தாராபுரம் கிராமம் ச.எண் 36/2 விஸ்தீரணம் 0.10.5 ஹெக்டேர் குட்டைப் புறம்போக்கு நிலத்தில் இயங்கி வருகிறது. இதில், பூ மார்க்கெட் வியாபாரிகள் தாங்களாகவே 11 கடைகள் கட்டி பூ மார்க்கெட் நடத்தி வருகின்றனர். இந்த இடத்தின் அருகில் வடபுறத்தில் பூசாரிப்பட்டி கிராமத்தைச் சேர்ந்த புல எண்.100/7 விஸ்தீரணம் 0.06.5 ஹெக்டேர் நிலம் காலியாக உள்ளதில் பூ மார்க்கெட் அமைக்க நிலம் ஒதுக்க கோரியுள்ளனர்.

ஆனால், பிரஸ்தாப நிலம் சேலம்-தர்மபுரி தேசிய நெடுஞ்சாலையை ஒட்டி இருப்பதாலும், மிகவும் மதிப்புள்ள நிலம் என்பதாலும், பிற்காலங்களில் பயன்பாட்டிற்குத் தேவைப்படும் என்பதாலும், தடையாணைப் பதிவேட்டில் பதிவு செய்து உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. மேலும், ஏற்கெனவே ச.எண் 36/2-ல் குட்டைப் புறம்போக்கு நிலத்தில் கடைகள் கட்டி பூ மார்க்கெட் இயங்கி வருவதாலும், பூ மார்க்கெட் அமைக்க வேறு தகுதியான இடம் ஏதும் தேவை இல்லை.

2000 ஏப்ரல் 26]

12—

அடிப்படை வசதி

வினா 26343—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் பெரியாண்டிபாளையம் எஸ்.ஆர். நகரில் அடிப்படை வசதி செய்யப்படாமல் உள்ளதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) திருப்பூர் ஆண்டிபாளையம் ஊராட்சியின் நிதி வசதிக்கேற்ப, பெரியாண்டிபாளையம் எம்.ஜி.ஆர். நகரில் மக்களுக்கு அத்தியாவசியமாகத் தேவைப்படும் அடிப்படை வசதிகள் செய்ய ஊராட்சித் தலைவரால் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

13—

தொடக்கப் பள்ளிக்கு மின் இணைப்பு

வினா 27244—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஏழுப்பட்டி ஊராட்சி ஒன்றிய தொடக்கப் பள்ளிக்கு மின் இணைப்பு வசதி செய்து தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், ஏழுப்பட்டி ஊராட்சி ஒன்றியம், தொடக்கப் பள்ளிக் கட்டடத்திற்கு மின் இணைப்பு வழங்கும் பணிகள் முடிக்கப்பட்டு, இணைப்பு *5-8-1999* அன்று கொடுக்கப்பட்டுவிட்டது.

14—

தெரு விளக்குகள்

வினா 27247—திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், விளார் ஊராட்சிக்கு உட்பட்ட இந்திரா நகரில் தெரு விளக்குகள் *(25)* போட்டுத் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், விளார் ஊராட்சியில் மாவட்ட பரவலாக்கத் திட்டத்தில் 5 தெரு விளக்குகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்திரா நகரில் மக்கள் வசிக்கும் பகுதியில் மின்வசதி செய்யப்பட்டுள்ளது. புதிதாக மின்விளக்குகள் அமைக்க ஊராட்சியில் போதிய நிதி வசதி இல்லை. *1999-2000* ஆண்டு சமன்பாடு (மற்றும்) ஊக்க நிதியாக உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு பல்வேறு பணிகளுக்காக ரூ.*73.4633* கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து தேவைக்கேற்ப மேற்படி இடங்களுக்கு தெருவிளக்குகள் அமைக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

15—

தெரு விளக்கு

வினா 28140—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, எர்பையன் அள்ளி ஊராட்சி, எர்பையன் அள்ளி கிராமம், கெட்டுஅள்ளி, சந்தாரப்பட்டி, தாசன்கொட்டாய், பாலிக்காடு, முத்தம்மாநகர் ஆகிய இடங்களில் தெரு விளக்குகள் அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, எர்பையன் அள்ளி ஊராட்சி, எர்பையன் அள்ளி கிராமம், கெட்டு அள்ளி, சந்தாரப்பட்டி, தாசன்கொட்டாய், பாலிக்காடு, முத்தம்மா நகர் ஆகிய இடங்களுக்கு *1999-2000* ஆண்டிற்கு அரசினால் சமன்பாடு மற்றும் ஊக்க நிதியாக உள்ளாட்சிகளின் பல்வேறு பணிகளுக்கு ரூ.*73.4633* கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து தேவைக்கேற்ப மேற்காணும் இடங்களில் தெரு விளக்குகள் அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்க ஊராட்சி மன்றத் தலைவருக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

16—

புதிய தெரு விளக்கு

வினா 28141—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி பாகல அள்ளி கிராமத்தில் பட்டகப்பட்டி, பாகல அள்ளி காலனி, தண்டுகாரம்பட்டி, செங்கலாபுரம் ஆகிய இடங்களில் புதியதாக தெரு விளக்குகள் அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, பாகல அள்ளி ஊராட்சி பாகல அள்ளி கிராமத்தில் கீழ்க்கண்டவாறு தெருவிளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன:

[2000 ஏப்ரல் 26

1) பாகல அள்ளி காலனி	..	19 தெரு விளக்குகள்
2) பட்டகப்பட்டி	..	15 தெரு விளக்குகள்
3) தண்டுகாரம்பட்டி	..	16 தெரு விளக்குகள்
4) செங்கலாபுரம்	..	7 தெரு விளக்குகள்

இதுவே தற்போது போதுமானதாக உள்ளது.

17—

கூடுதல் தெரு விளக்கு

வினா 28659—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, சோமனஅள்ளி ஊராட்சி, சோமனஅள்ளி கிராமத்தில் கூடுதலாக தெரு விளக்குகள் அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, சோமனஅள்ளி ஊராட்சி, சோமனஅள்ளி கிராமத்திற்கு 1999-2000 ஆண்டிற்கு அரசால் சமன்பாடு (மற்றும்) ஊக்க நிதியாக உள்ளாட்சிகளின் பல்வேறு பணிகளுக்காக ரூ.73.4633 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து தேவைக்கேற்ப மேற்காணும் இடங்களில் தெரு விளக்குகள் அமைக்க ஊராட்சி மன்றத் தலைவருக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

18—

நூலகம் / சமூக நலக் கூடம் அமைத்தல்

வினா 29493—திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

2000 ஏப்ரல் 26]

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம், பத்மநாபபுரம் தொகுதி, ஆரூர் பேரூராட்சி, துவரவிளை அண்ணா நகரில் அரசாங்கம் கொடுத்துள்ள பொது இடத்தில் நூலகம் அல்லது சமூக நலக் கூடம் அமைத்துக் கொடுக்க அரசிடம் திட்டம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) ஆரூர் பேரூராட்சிக்குட்பட்ட துவரவிளை அண்ணா நகரில் அரசாங்கம் கொடுத்துள்ள பொது இடத்தில் நூலகம் அல்லது சமூக நலக் கூடம் அமைத்தல் தொடர்பாக செயற்குறிப்பு ஏதும் நிலுவையில் இல்லை.

19—

குடியிருப்புகளுக்குக் குடிநீர்

வினா 29968—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) எடப்பாடி-ராசிபுரம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் நல்ல குடிநீர் வழங்கப்படாமல் விடுபட்டுப் போன எடப்பாடி தொகுதியிலுள்ள குடியிருப்புப் பகுதிகளுக்கு மெயின் குழாய்களிலிருந்து இரண்டு கி.மீ. தொலைவிலுள்ள குடியிருப்புகளுக்குக் குடிநீர் வழங்க அரசு வழி செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதை இந்த நிதியாண்டில் அரசு செயல்படுத்துமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) எடப்பாடி-ராசிபுரம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் 2 நகராட்சிகள், 9 பேரூராட்சிகள் மற்றும் 155 வழியோரக்

[2000 ஏப்ரல் 26

குடியிருப்புகளுக்கு மட்டுமே குடிநீர் வழங்கும் பொருட்டு வடிவமைக்கப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டது. பின்னர் மூன்று கட்டங்களாக, 161 வழியோரக் குடியிருப்புகள் கூடுதலாகச் சேர்க்கப்பட்டு, தற்போது 316 வழியோரக் குடியிருப்புகள் பயன்பெறும் திட்டமாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. இதில் இரண்டு கட்டப் பணிகள் முடியும் தருவாயில் உள்ளன. மூன்றாம் கட்டப் பணிகளுக்கு ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டுள்ளன.

எனவே, மேற்கொண்டு குடியிருப்புகளைச் சேர்த்துக்கொள்ள தொழில் நுட்ப சாத்தியக் கூறு இல்லை. அவ்வாறு மேலும் இக்குடியிருப்புகளைச் சேர்த்தால் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் பயனடையும் அனைத்துப் பயனாளிகளும் பாதிக்கப்படும் நிலை ஏற்படும். எனவே, எடப்பாடி மற்றும் ராசிபுரம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்ட மெயின் குழாய்களிலிருந்து 2 கி.மீ. தொலைவிலுள்ள விடுபட்ட குடியிருப்புகளுக்குக் குடிநீர் வழங்க சாத்தியம் இல்லை.

20—

மின் விளக்குகள்

வினா 30213—திரு. குழந்தை தமிழரசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சிற்றூராட்சிகளில் உள்ள மின் விளக்குகள் 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை மாற்றப்பட வேண்டுமென்ற விதி இருப்பதால் பல சிற்றூராட்சிகளில் மின் விளக்குகள் சரியாக எரிவதில்லை என்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், மின் விளக்குகளைச் சரியாக பராமரிக்காத சிற்றூராட்சிகள் மீது அரசு தனிக் கவனம் செலுத்துமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) வருடத்திற்கு இரண்டு குழல் விளக்குகள், ஒரு சோக், மூன்று ஸ்டார்டர்கள் மற்றும் சோடியம் மற்றும் மெர்க்குரி ஆவி விளக்குகள் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு இரண்டு என்ற விகிதத்தில் மாற்றப்பட வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. மேலும் இம்மின் சாதனங்கள் ஐ.எஸ்.ஐ. மற்றும் ஐ.எஸ்.ஓ. 9000 தர முத்திரை

2000 ஏப்ரல் 26]

கொண்டவைகளாக இருக்க வேண்டும் எனவும் ஆணையிட்டுள்ளது. எனவே, தரம் வாய்ந்த தெரு விளக்கு சாதனங்களை வாங்குவதால் உழைக்கும் திறன் அதிகமாக இருக்கும். ஆதலால் இவற்றை அடிக்கடி மாற்ற வேண்டிய அவசியம் இராது.

21—

குடிநீர் வசதி

வினா 30280—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, பெரும்பாலை ஊராட்சி, ஆலமரத்தூர் ஆதிதிராவிடர் காலனியில் குடிநீர் வசதியில்லாமலிருப்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், நடப்பாண்டில் அங்கு கைப் பம்பு ஒன்று அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, பெரும்பாலை ஊராட்சி, ஆலமரத்தூர் ஆதிதிராவிடர் காலனியில் சுமார் 200 பேர் வசிக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே ஒரு கைப் பம்பு பழுதான நிலையில் உள்ளது. மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி ஆலமரத்தூரில் அமைந்துள்ளது. மேற்படி இடத்திலிருந்து பைப் லைன் ஆதிதிராவிடர் காலனிக்கு அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும் தண்ணீர் வசதி போதாது. எனவே, வரும் நிதி ஆண்டில் (1999-2000) புதியதாக கைப் பம்பு அமைத்துக் கொடுக்க உரிய நடவடிக்கை பெண்ணாகரம் ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையரால் எடுக்கப்படும்.

22—

நவீன கழிப்பிட வசதி

வினா 30680—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

[2000 ஏப்ரல் 26

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், மேலகரம் பேரூராட்சி வடக்கு நன்னகரத்தில் பெண்களுக்கு நவீன கழிப்பிட வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) மேலகரம் பேரூராட்சி பகுதி வடக்கு நன்னகரம் பகுதியில் 1998-99 ஆம் ஆண்டு ராஜ்ய சபா உறுப்பினர் தொகுதி வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் நிதி ஒதுக்கீடு பெறப்பட்டு பெண்களுக்கான நவீன கழிப்பிடம் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

23—

தொகுப்பு வீடுகள்

வினா 31352—திரு. சீ.வெ. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேடசந்தூர் தொகுதியில், தமிழகத்திலுள்ள பேரூராட்சிகளில், தாழ்த்தப்பட்ட மற்றும் பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுக்கு என அரசால் கையகப்படுத்தப்பட்ட வீட்டுமனை காலி இடங்களில் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

விடை—

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

(அ) தமிழ்நாடு நகராட்சிகள் சட்டம் 1920-ன்கீழ் பேரூராட்சிகள் 31-5-1994 முதல் இயங்கி வருகின்றன. தொகுப்பு வீடுகள் கட்டித் தரும் திட்டம் பேரூராட்சிகளுக்கு விரிவுபடுத்தப்படவில்லை.

(ஆ) வினா எழவில்லை.

2000 ஏப்ரல் 26]

24—

குடிநீர் வசதி

வினா 31494—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை ஒன்றியம், பூலாங்குடியிருப்பு அரசு தொடக்கப் பள்ளிக்குக் குடிநீர் வசதி செய்து கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை ஒன்றியம் எஸ். புதூர் பஞ்சாயத்திற்குட்பட்ட, பூலாங்குடியிருப்பு அரசு தொடக்கப் பள்ளிக்குக் குடிநீர் வசதி செய்ய 1000 லிட்டர் கொள்ளளவுள்ள தொட்டி கட்ட மதிப்பீடு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) நடப்பு 1999-2000 நிதியாண்டிற்குள் இவ்வேலையை முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

25—

இணைப்புச் சாலை சீர் செய்தல்

வினா 31725—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், செங்கோட்டை நகராட்சி ஏழு சமுதாய மக்கள் பயன்படுத்தும் ஆறுமுகச்சாமி ஒடுக்கத்திலுள்ள எரிமேடைக்குச் செல்லும் இணைப்புச் சாலையைச் சீர் செய்ய புதூர் பேரூராட்சி நிர்வாகமும், செங்கோட்டை நகராட்சி நிர்வாகமும் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) செங்கோட்டை நகராட்சி ஏழு சமுதாய மக்கள் பயன்படுத்தும் ஆறுமுகச்சாமி ஒடுக்கத்திலுள்ள எரிமேடைக்குச் செல்லும் இணைப்புச் சாலையில் இரண்டு பாலங்கள் கட்ட 29-11-1999 ஆம் தேதி நடைபெற்ற புதூர் பேரூராட்சி மன்றக் கூட்டத்தில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது. மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு விரைவில் பணி ஆரம்பிக்கப்படும்.

26—

மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி

வினா 31733—திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், சிவநாடானூரில் பழுதடைந்த மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி இடிக்கப்பட்டுள்ளதால் அதற்குப் பதில் மீண்டும் அங்கு ஒரு மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி கட்ட அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

விடை—

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

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், சிவநாடானூரில் பழுதடைந்து ஊராட்சி நிர்வாகத்தால் இடிக்கப்பட்டுவிட்ட மேல்நிலைத் தொட்டிக்குப் பதிலாக, 1990-91 ஆம் ஆண்டு ஒரு இலட்சம் லிட்டர் கொள்ளளவுள்ள மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தால் கட்டி முடிக்கப்பட்டு ஊராட்சி நிர்வாகத்தால் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

27—

கட்டடம் பழுதுபார்த்தல்

வினா 32933—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) எடப்பாடி தொகுதி, எடப்பாடி ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலகம் முன்பகுதி தார்சு கட்டடம் மிகவும் பழுதடைந்து மோசமான நிலையில் உள்ளது என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலகக் கட்டடத்தை உடனடியாகப் பழுதுபார்த்துக் கொடுக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) எடப்பாடி ஊராட்சி ஒன்றியப் பொது நிதியிலிருந்து ரூ.22 இலட்சத்தில் ஏற்கெனவே சத்துணவுக் கூடம் மற்றும் பெண் ஆசிரியைக் குடியிருப்பு கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதால் ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலகக் கட்டடத்தின் பராமரிப்புப் பணி அடுத்த நிதி ஆண்டில் முன்னுரிமை அடிப்படையில் எடுத்துச் செய்யப்படும்.

28—

மேல் நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி

வினா 33409—திரு. ஆர். தமிழ்ச்செல்வன்: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அரக்கோணம் நகரில் கிருபில்ஸ்பேட்டை பகுதியில் நகராட்சிப் பள்ளி வளாகத்தில் மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது செயல்படுத்தப்படும்?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) அரக்கோணம் நகரில் கிருபில்ஸ்பேட்டை பகுதியில் நகராட்சிப் பள்ளி வளாகத்தில் மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி அமைக்கும் திட்டம் ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

29—

புதிய கட்டடம்

வினா 33750—திரு. கே. தங்கமணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்புவனம் பேரூராட்சி அலுவலகக் கட்டடத்திற்குப் போதிய இடவசதி இல்லாததால் புதிய கட்டடம் கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) செயற்குறிப்பு எதுவும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) வினா எழவில்லை.

30—

புதிய கட்டடம்

வினா 33754—திரு. கே. தங்கமணி: மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

2000 ஏப்ரல் 26]

(அ) மானாமதுரை பேரூராட்சி அலுவலகக் கட்டடம் போதிய இடவசதி இல்லாது நெருக்கடி நிறைந்த கட்டடமாக இருப்பதால், அங்கு புதிய கட்டடம் கட்ட அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) செயற்குறிப்பு ஏதும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) வினா எழவில்லை.

31—

வனவிலங்கு காடுகள் பராமரிப்பு

வினா 26371—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டிலுள்ள காடுகளில் அதிக அளவில் வன விலங்குகள் வசிக்கும் காடு எது?

(ஆ) அதைப் பராமரிக்க அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப் பணி மற்றும் வனத் துறை அமைச்சர்:

(அ) காடுகளில் பொதுவாக புள்ளிமான், காட்டுப்பன்றி, கடமான், கருமந்தி, குரைக்கும்மான், காட்டெருமை, குரங்கு, யானை, முயல், காட்டுநாய், சிங்கவால் குரங்கு ஆகிய வன விலங்கள் அதிகமாக காணப்படுகின்றன. காடுகளின் வகைகள் மற்றும் அதில் காணப்படும் வன விலங்குகளின் விவரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

வ. எண் (1)	சரணாலயங்கள், தேசியப் பூங்காக்களின் பெயர்கள் (2)	பரப்பளவு (எக்டேர்) (3)	காடு வகைகள், வன விலங்குகள் (4)	காணப்படும் முக்கிய வன விலங்குகள் (5)	குறிப்பு (6)
1.	முதுமலை வன விலங்கு சரணாலயம் (நீலகிரி மாவட்டம்)	21,776.00	வறண்ட இலையுதிர்க் காடுகள், வறண்ட பல்வகை இலையுதிர்க் காடுகள், ஈர இலையுதிர்க் காடுகள், பகுதி பசுமை மாறாக் காடுகள், ஈரமான மூங்கில் காடுகள்	யானை, புள்ளிமான், காட்டெருமை, குரங்கு, மலபார் அணில், கடமான், காட்டுப்பன்றி.	
2.	இந்திராகாந்தி வன விலங்கு சரணாலயம் (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்).	84,149.00	முட்புதர் காடுகள், வறண்ட இலையுதிர்க் காடுகள், வறண்ட பாவலான காடுகள், ஈர இலையுதிர்க் காடுகள், ஈரபசுமை மாறாக் காடுகள்.	யானை, காட்டெருமை, எருமை, கடமான், புள்ளிமான், கேளையாடு, சருகுமான், வரையாடு, காட்டுப்பன்றி, சிங்கவால்குரங்கு, நீலகிரி லங்கூர், கருங்குரங்கு, சாதாரண குரங்கு, மலபார் அணில், சாம்பல் நிற அணில், காட்டுநாய், கரடி, நரி, முள்ளம்பன்றி, முயல், கீரி, காட்டுக்கோழி, புலி, சிறுத்தை, மயில்.	
3.	புலிகள் சரணாலயம் (திருநெல்வேலி). (அ) களக்காடு வனவிலங்கு சரணாலயம் (ஆ) முண்டந்துறை வன விலங்கு சரணாலயம்.	22,358.00 56,738.00	பசுமை மாறாத காடுகள், பசுமை மாறாத காடுகள் (பகுதி), வறண்ட தேக்கு மரக் காடுகள், வறண்ட பல்வகை இலையுதிர்க் காடுகள், கொடை வடிவம் கொண்ட முட்புதர்கள், முட்புதர் மற்றும் கோரைகள்.	புலி, சிறுத்தை, காட்டுப்பூனை, காட்டு நாய், யானை, காட்டெருமை, கடமான், புள்ளிமான், வரையாடு, காட்டுப்பன்றி, கரடி, முள்ளம்பன்றி, முயல், கீரி, சிங்கவால்குரங்கு, குரங்கு, நீலகிரி லங்கூர், தேவாங்கு, பறக்கும் அணில், சாம்பல் நிற அணில், காட்டுக்கோழி, மயில், முதலைகள்.	
4.	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் சாம்பல் நிற அணில்கள் வன உயிரின சரணாலயம்	48,520.00	பசுமை மாறாக் காடுகள், ஈரமான இலையுதிர்க் காடுகள், வறண்ட இலையுதிர் முட்புதர்க் காடுகள்.	சாம்பல் நிற அணில், யானை, நீலகிரி லங்கூர், சிங்கவால் குரங்கு, புலி, சிறுத்தை, கரடி.	
5.	கோடியக்கரை வன உயிரின சரணாலயம் (நாகப்பட்டினம் மாவட்டம்).	1,726.00	வறண்ட பசுமை மாறாக் காடுகள்.	வெளிமான், புள்ளிமான், நீர்ப்பறவைகள், நரி.	
6.	வெள்ளோடு வெளிமான் சரணாலயம் (தூத்துக்குடி மாவட்டம்).	1,641.21	முட்புதர்க் காடுகள்.	புள்ளிமான், வெளிமான்.	
7.	வேடந்தாங்கல் பறவைகள் சரணாலயம் (காஞ்சிபுரம் மாவட்டம்).	30.00	நீர்நிலைச் சூழல்.	நீர்க்காகம், அரிவாள்மூக்கன், நாரை, கொக்கு மற்றும் பலவிதமான வெளிநாட்டுப் பறவைகள்.	

வ. எண்	சரணாலயங்கள், தேசியப் பூங்காக்களின் பெயர்கள்	பரப்பளவு (எக்டேர்)	காடு வகைகள், வன விலங்குகள்	காணப்படும் முக்கிய வன விலங்குகள்	குறிப்பு
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
8.	கரிக்கிலி பறவைகள் சரணாலயம் (காஞ்சிபுரம் மாவட்டம்).	61.21	நீர்நிலைச் சூழல்.	நீர்க்காகம், அரிவாள்மூக்கன், நாரை, கொக்கு மற்றும் பலவிதமான வெளிநாட்டுப் பறவைகள்.	
9.	புலிகாட் ஏரி பறவைகள் சரணாலயம் (திருவாரூர் மாவட்டம்).	15,365.00	நீர்நிலைச் சூழல் பசுமை மாறாத காடுகள்.	..	
10.	வேட்டங்குடி பறவைகள் சரணாலயம் (சிவகங்கை மாவட்டம்).	38.40	நீர்நிலைச் சூழல்.		
11.	கஞ்சிராங்குளம் பறவைகள் சரணாலயம் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	104.00	நீர்நிலைச் சூழல்.		
12.	சித்தரங்குடி பறவைகள் சரணாலயம் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	47.63	நீர்நிலைச் சூழல்.		
13.	உதயமார்த்தாண்டபுரம் பறவைகள் சரணாலயம் (திருவாரூர் மாவட்டம்).	45.28	நீர்நிலைச் சூழல்.		
14.	வடுவூர் பறவைகள் சரணாலயம் (திருவாரூர் மாவட்டம்).	128.10	நீர்நிலைச் சூழல்.		
15.	கூந்தன்குளம், கந்தன்குளம் பறவைகள் சரணாலயம் (திருநெல்வேலி மாவட்டம்).	129.00	நீர்நிலைச் சூழல்.		
16.	கரைவெட்டி பறவைகள் சரணாலயம் (பெரம்பலூர் மாவட்டம்).	453.71	நீர்நிலைச் சூழல்.		
17.	வெள்ளோடு பறவைகள் சரணாலயம், (ஈரோடு மாவட்டம்).	77.18	நீர்நிலைச் சூழல்.		
18.	மேல்செல்வனூர் கீழ் செல்வனூர் பறவைகள் சரணாலயம் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	593.08	நீர்நிலைச் சூழல்.		

வ. எண்	சரணாலயங்கள் தேசியப் பூங்காக்களின் பெயர்கள்	பரப்பளவு (எக்டேர்)	காடு வகைகள், வன விலங்குகள்	காணப்படும் முக்கிய வன விலங்குகள்	குறிப்பு
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	தேசிய பூங்கா :				
19.	முதுமலை தேசிய பூங்கா (நீலகிரி மாவட்டம்)	10,323.00	1. உயர் முட்புதர்க் காடுகள் 2. வறண்ட இலையுதிர்க் காடுகள் 3. ஈர இலையுதிர்க் காடுகள் 4. பசுமை மாறாக் காடுகள் பகுதி 5. மூங்கில் காடுகள் பகுதி	நீர்க்காகம், அரிவாள் மூக்கன், நாரை, கொக்கு மற்றும் பலவிதமான வெளிநாட்டுப் பறவைகள்.	
20.	முக்குருத்தி தேசிய பூங்கா (நீலகிரி மாவட்டம்)	7,846.00	1. உயர் முட்புதர்க் காடுகள் 2. வறண்ட இலையுதிர்க் காடுகள் 3. ஈர இலையுதிர்க் காடுகள் 4. பசுமை மாறாக் காடுகள் பகுதி 5. மூங்கில் காடுகள் பகுதி	நீர்க்காகம், அரிவாள் மூக்கன், நாரை, கொக்கு.	
21.	இந்திராகாந்தி தேசிய பூங்கா (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்)	11,710.00	1. ஈர பசுமை மாறாத காடுகள் 2. வறண்ட இலையுதிர்க் காடுகள் 3. ஈர வறட்சியான காடுகள் 4. முட்புதர்க் காடுகள் 5. வறண்ட பாவலான காடுகள் 6. பசுமை மாறாத காடுகள் 7. தென்பகுதி மூங்கில் காடுகள்	யானை, காட்டெருமை, கடமான், புள்ளிமான், சருகுமான், வரையாடு, காட்டுப்பன்றி, சிங்கவால் குரங்கு, நீலகிரி, லங்கூர், கருங்குரங்கு, மலபார் அணில், சாம்பல் நிற அணில், காட்டுநாய், கரடி, நரி, முள்ளம்பன்றி, முயல், கீரி, காட்டுக்கோழி, புலி, சிறுத்தை, மயில்.	
22.	கிண்டி தேசிய பூங்கா.	282.00	பசுமை மாறாத காடுகள்	வெளிமான், புள்ளிமான், கீரி.	
23.	மன்னார் வளைகுடா தேசிய பூங்கா (தூத்துக்குடி இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	623.23	தீவு, சதுப்பு நிலக் காடுகள்	கடல்பசு, டால்பின் வகைமீன், சிப்பிகள்.	

[2000 ஏப்ரல் 26

(ஆ) வன உயிரினம் மற்றும் காடுகளைப் பராமரிக்கவும் அபிவிருத்தி செய்யவும் கீழ்க்கண்ட திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

1. இந்திராகாந்தி வன உயிரின சரணாலயத் திட்டம்
2. இந்திராகாந்தி தேசிய பூங்கா திட்டம்
3. மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை வளர்ச்சித் திட்டம்
4. இயற்கை வனப் பாதுகாப்புத் திட்டம்
5. வனப் பாதுகாப்புத் திட்டம்
6. இந்திராகாந்தி ரோஷ்கார் யோஜனா திட்டம்
7. யானை பாதுகாப்புத் திட்டம்

மேற்கண்ட திட்டத்தில் கீழ்க்காணும் முக்கிய வேலைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

1. வன உயிரினங்களின் இயற்கையான வாழ்விடம் பாதுகாப்பு
2. வன உயிரினங்களின் இயற்கையான வாழ்விடம் அபிவிருத்தி
3. எக்கோடூரிசம்
4. பழங்குடியினர் அபிவிருத்தி
5. ஆராய்ச்சி (வன உயிரினம்)

மேற்கண்ட அனைத்து திட்ட வேலைகளுக்கும் ஆண்டுதோறும் ரூபாய் நாற்பது முதல் ஐம்பது இலட்சம் வரை ஒப்பளிக்கப்பட்டு செலவிடப்பட்டு வருகிறது.

32—

ஓய்வூதியம்

வினா 22810—திரு. க. மணிவர்மா: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றி ஓய்வுபெற்ற ஊழியர்களுக்கு மத்திய மாநில அரசு போல ஓய்வூதியம் வழங்கும் திட்டம் ஏதேனும் உள்ளதா?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்:

1-9-1998 முதல் ஏற்படுத்தப்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்த ஷரத்துக்களின்படி அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு ஒரு புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் அமல்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

33—

பாலம் சீர்செய்தல்

வினா 2346—திரு. சி. சுப்பிரமணி என்கிற சி.க. மணி: மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருவள்ளூர் மாவட்டத்தில் பழுதடைந்துள்ள அரண்வாயல்-திருவூர் பாலம், திருவள்ளூர் ரயில் நிலையம்-மணவாள நகரை இணைக்கும் பாலம் ஆகியவை சீர் செய்யப்படுமா?

விடை—

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

(1) அரண்வாயல்-திருவூர் பாலம்

இப்பாலமானது நெடுஞ்சாலைத் துறையால் இதர மாவட்டச் சாலையாக பராமரிக்கப்பட்டு வரும் திருவூர் செவ்வாய்ப்பேட்டை-கீழனூர் சாலையில் கி.மீ. 0/2-ல் அமைந்துள்ள பாலமாகும். இப்பாலமானது 1991 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் பெய்த மழையினால் பலத்த சேதமடைந்து போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டது. பின்னர் மாற்றுப் பாதை அமைக்கப்பட்டு போக்குவரத்து நடைபெற்று வந்தது. இது வருடா வருடம் இப்பாலத்தில் ஏற்படும் நிகழ்ச்சி ஆகும். இந்த மாற்றுப் பாதை மழைக் காலங்களில் அடித்துச் செல்லப்படுவதால் ஒவ்வோர் ஆண்டும் ஒரு மாதம் முதல் இரண்டு மாத காலம் வரை போக்குவரத்து துண்டிக்கப்படுகிறது. இவ்விடத்தில் இடிந்த பாலப் பகுதியை மட்டும் அகற்றி அந்த இடத்தில் 15 பழைய வீராணம் குழாய்களைப் பொருத்தி கான்கிரீட் பக்கச் சுவர்கள் அமைத்தால் ஒரு

நிரந்தரத் தீர்வு காண இயலும். இதற்கு தோராயமாக ரூ.40.00 இலட்சம் தேவைப்படும். இப்பணியினை இதர மாவட்டச் சாலைகளை மேம்பாடு செய்யும் திட்டத்தில் சேர்த்து எதிர்காலத்தில் மேற்கொள்ள நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

(2) திருவள்ளூர் ரயில் நிலையம்-மணவாள நகரை இணைக்கும் பாலம் சீர் செய்தல்

மேற்குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பாலமானது நெடுஞ்சாலைத் துறையால் பராமரிக்கப்பட்டு வரும் மாவட்ட பெருஞ்சாலையான திருமழிசை-சத்தியவேடு சாலையில் கி.மீ. 22/4-ல் உள்ள தரைப்பாலமாகும். இப்பாலமானது கடந்த 1996 ஆம் வருடம் பெய்த பெருமழையினால் பலத்த சேதம் ஏற்பட்டு குழாய்ப் பாலம் உடைந்து, போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டு பின்னர் சரிசெய்யப்பட்டு, போக்குவரத்துக்கு விடப்பட்டது. இதேபோல் ஒவ்வொரு வருடமும் மழைக்காலங்களில் சரிசெய்யப்பட வேண்டிய சூழ்நிலை உள்ளது. இத்தரைப்பாலத்தின் நீளம் 130 மீட்டர் ஆகும். இப்பாலம் வீராணம் குழாய்களை வைத்து தற்காலிகமாக சரிசெய்யப்பட்டு போக்குவரத்து நடைபெற்று வருகிறது. இப்பாலத்தை சீர் செய்ய தோராயமாக ரூ. 60.00 இலட்சம் தேவைப்படும். இதனை 2000-2001 ஆம் ஆண்டின் சிறப்பு பழுதுபார்த்தல் திட்டத்தில் சேர்த்து மேற்கொள்ள நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

34—

கடன் வசதி

வினா 28022—திரு. ப. ரங்கநாதன்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாடு தொழிலாளர் கல்வி நிலைய ஊழியர்களுக்கு, அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படுவதுபோல், வீடு கட்ட, வாகனக் கடன் மற்றும் இதர முன்பணம் வழங்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) இல்லை.

(ஆ) தமிழ்நாடு தொழிலாளர் கல்வி நிலையத்தில் பணிபுரியும், ஊழியர்களைப் பொறுத்தமட்டில், சம்பளம், பயணப்படி, மருத்துவ ஈட்டுப்படி ஆகியவை அரசால் மானியமாக வழங்கப்படுகின்றன. இக்கல்வி நிலைய ஊழியர்களுக்கு பண்டிகை முன்பணம் மற்றும் கைத்தறித் துணி வாங்குவதற்கான முன்பணம் மட்டும் வழங்கப்படுகிறது. மற்ற அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படுவதுபோல் வீடு கட்ட மற்றும் வாகனக் கடன் மற்றும் இதர முன்பணம் இக்கல்வி நிலைய ஊழியர்களுக்கு வழங்க இயலாத நிலையில் உள்ளது.

35—

பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதி

வினா 26622—திரு. இரா. மகேந்திரன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேலூர் மாவட்டம், கந்திலி கிராமத்தில் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதி தொடங்கும் எண்ணம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) வேலூர் மாவட்டம், கந்திலி கிராமத்தில் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதி தொடங்குவது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

36—

முக்குலத்தோர் பிரிவு இணைப்பு

வினா 29951—திரு. ம. முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்திலுள்ள முக்குலத்தோரைச் சார்ந்த ஆப்பநாடு மறவர், செம்மநாடு மறவர், சேர்வாரர்கள், அம்பலக்காரர், கள்ளர்

[2000 ஏப்ரல் 26

ஆகிய ஆறு பிரிவுகளையும் ஒன்றாக்கி சீர்மரபினர் ஆக்கி மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலில் சேர்க்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தொடர்ந்து குற்றச் செயல்களில் ஈடுபட்டு வந்த வகுப்புகள், அவை குற்றச்செயல்களில் ஈடுபட்ட பகுதிகளில் மட்டும் குற்றப்பரம்பரையினர் என்று ஆங்கிலேய அரசால் அறிவிக்கப்பட்டன. அவ்வகுப்புகளே குற்றப்பரம்பரை பட்டியலிலிருந்து நீக்கப்பட்ட வகுப்பு என்று அழைக்கப்பட்டு, தற்போது சீர்மரபினர் என்றும் அழைக்கப்படுகின்றன. ஆப்பநாடு, கொண்டையம்கோட்டை மறவர் வகுப்பு, சிவகங்கை, விருதுநகர், இராமநாதபுரம், மதுரை, தேனி, திண்டுக்கல் ஆகிய மாவட்டங்களிலும், செம்பநாடு மறவர் வகுப்பு, சிவகங்கை, விருதுநகர், இராமநாதபுரம் ஆகிய மாவட்டங்களிலும், அம்பலக்காரர் வகுப்பு தஞ்சாவூர், திருவாரூர், நாகப்பட்டினம், திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர், புதுக்கோட்டை மாவட்டங்களிலும், பிரமலைக் கள்ளர் வகுப்பு, சிவகங்கை, விருதுநகர், இராமநாதபுரம், மதுரை, தேனி, திண்டுக்கல், புதுக்கோட்டை, தஞ்சாவூர், திருவாரூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய மாவட்டங்களிலும் சீர்மரபினராக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளன. இது தவிர ஆங்கிலேய அரசால் குற்றப்பரம்பரை என்று அறிவிக்கப்படாத எந்த வகுப்பினையும் தற்போது சீர்மரபினர் பட்டியலில் சேர்க்க இயலாது. அதேபோன்று குற்றப்பரம்பரையினராக அறிவிக்கப்படாத பகுதிகளிலும் சீர்மரபினராக அறிவிக்க இயலாது.

37—

கடன் உதவி

வினா 30220—திரு. ஏ.வி.ஏ. நாசர்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

223312

2000 ஏப்ரல் 26]

(அ) தமிழ்நாடு பிற்படுத்தப்பட்டோர் ம... ...னர் பொருளாதார மேம்பாட்டுக் கழகத்தின் மூலம் சிறுபான்மையினருக்கு எத்தகைய தொழில் திட்டங்களுக்கு கடனுதவி வழங்கப்படுகிறது?

(ஆ) இத்திட்டங்களின் மூலம் 1998-99-ல் பயனடைந்த சிறுபான்மையினரின் எண்ணிக்கை யாது?

விடை—

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

(அ) தேசிய நிதிக் கழகங்களின் அறிவுரையின்பேரில் தமிழ்நாடு பிற்படுத்தப்பட்டோர் மற்றும் சிறுபான்மையினர் பொருளாதார மேம்பாட்டுக் கழகத்தின் மூலம் சிறுபான்மையோருக்கு கீழ்க்கண்ட திட்டங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது:

1. சில்லறை வியாபாரிகள் மற்றும் வியாபாரம்
2. தொழில் சேவை நிலையங்கள்
3. போக்குவரத்து
4. விவசாயம்
5. கைவினைஞர் மற்றும் மரபுவழி சார்ந்த தொழில்கள்.

(ஆ) 1998-99 ஆம் ஆண்டில் சிறுபான்மையினர் 13 பேருக்கு ரூ. 7.75 இலட்சம் கடன் வழங்கப்பட்டது.

38—

பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல விடுதி

வினா 30333—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பென்னாகரம் தொகுதியில் உள்ள அனைத்து மேல்நிலைப் பள்ளிகளுக்கும் அத்தியாவசிய தேவையின் அடிப்படையில் மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல விடுதி ஒன்று அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

D

V211,31'p00
PGO.99.1

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரத்தில் ஏற்கெனவே மிகப் பிற்படுத்தப்பட்டோர் மாணவர் விடுதி ஒன்றும், மாணவியர் விடுதி ஒன்றும் இயங்கி வருகிறது. மேலும் பெண்ணாகரத்தில் உள்ள மேல்நிலைப் பள்ளிகளுக்காக மிகப் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல விடுதி தொடங்குவது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

39—

விடுதிக்குக் கட்டடம்

வினா 31698—திரு. சி.வெ. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வேடசந்தூர் தொகுதி, எரியோடு கிராமத்திலுள்ள பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதிக்குக் கட்டடம் கட்டித் தர அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

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

திண்டுக்கல் மாவட்டம், வேடசந்தூர் தொகுதி, எரியோடு கிராமத்திலுள்ள பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதிக்குக் கட்டடம் கட்டுவது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

40—

மாணவர்கள் விடுதி

வினா 33025—திரு. ஆர். தமிழ்ச்செல்வன்: மாண்புமிகு பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தக்கோலம் நகரில் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை சார்பில் மாணவர்கள் தங்கும் விடுதி தொடங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

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

வேலூர் மாவட்டம், தக்கோலம் நகரில் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நல மாணவர் விடுதி தொடங்குவது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

2000 ஏப்ரல் 26]

41—

நிலுவை மனுக்கள் விவரம்

வினா 30989—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு வீட்டு வசதித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் வீட்டுமனை கோரும் மனுக்களில் இன்னும் தீர்வு காணாமல் நிலுவையில் உள்ள மனுக்கள் எத்தனை?

(ஆ) அவற்றுக்கு எப்போது தீர்வு காணப்படும்?

விடை—

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

(அ) மற்றும் (ஆ) தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம் கையகப்படுத்தும் நிலத்தில், நிலம் மேம்படுத்தப்பட்டு, மனைகளாகவோ, அடுக்குமாடி குடியிருப்புகளாகவோ/தனி வீடுகளாகவோ கட்டி முடிக்கப்பட்டு பத்திரிகைகளில் விளம்பரப்படுத்தப்பட்டு, விண்ணப்பங்கள் பெற்று குலுக்கல் மூலம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. ஒவ்வொரு குலுக்கலிலும் தேவைக்கு அதிகமான 30% மனுக்கள் காத்திருப்போர் பட்டியலில் வைக்கப்படுகிறது. இந்த காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ள விண்ணப்பங்கள் மட்டுமே நிலுவையில் இருக்கும். தனியாக விண்ணப்பங்கள் பெற்று பதிவு செய்து நிலுவையில் வைப்பதில்லை. ஏற்கெனவே ஒதுக்கீடு பெற்றவர்கள், அவர்களின் ஒதுக்கீடு வேண்டாம் என்றாலோ அல்லது அனுமதிக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் முன்வைப்புத் தொகை, மாதத் தவணைத் தொகை செலுத்தாததால் இரத்து செய்யப்பட்டாலோ அந்த ஒதுக்கீடு, காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ளவர்களுக்கு மூப்பு வரிசைப்படி ஒதுக்கீடு செய்யப்படும்.

42—

ஆவணங்களின் சந்தை மதிப்பு

வினா 27392—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு வணிகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டத்தில் 1998-99-ல் குறைவான மதிப்பில் பதிவு செய்யப்பட்ட ஆவணங்களின் சந்தை மதிப்பை நிர்ணயம் செய்ய துணை ஆட்சியர் அலுவலகத்திற்கு வந்துள்ள மனுக்கள் எத்தனை?

(ஆ) அதன் மீது அரசு எடுத்த நடவடிக்கை மற்றும் அவற்றில் நிலுவையிலுள்ள மனுககள் எத்தனை?

விடை—

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

(அ)	1998-99-ல் சிறப்பு துணை ஆட்சியர் (முத்திரை), சேலம் அவர்களிடம் 1-4-1998 அன்று நிலுவையில் உள்ள மனுக்களின் எண்ணிக்கை	5,715
	1-4-1998 முதல் 31-3-1999 வரை பெறப்பட்ட மனுக்களின் எண்ணிக்கை	16,260
	ஆக கூடுதல்	21,975
(ஆ)	1-4-1998 முதல் 31-3-1999 முடிய முடிக்கப்பட்ட மனுக்களின் எண்ணிக்கை	14,850
	1-4-1999-ல் நிலுவையில் உள்ள ஆவணங்களின் எண்ணிக்கை	7,125

43—

நில மதிப்பு

வினா 29136—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு வரைகத் தொழில் மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் சில ஊர்களில், அரசின் வழிகாட்டும் மதிப்பைக் காட்டிலும் குறைவாக நில மதிப்பு இருப்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதைத் திருத்தி அமைக்க அரசு முன்வருமா?

விடை—

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) வழிகாட்டி மதிப்பைக் காட்டிலும் நில மதிப்பு குறைவாக இருக்குமாயின், முரண்பாடுகள் எனக் கருதி, கூடுதல் பதிவுத் துறைத்

தலைவரின் தலைமையின் கீழ் பதிவுத் துறையில் செயல்பட்டுவரும் வழிகாட்டிக் குழுவால், மதிப்பு தக்கவாறு திருத்தியமைக்கப்படுகிறது.

மேலும், வழிகாட்டிப் பதிவேட்டில் காணப்படும் மதிப்பினை ஆவணதாரர் ஏற்றுக்கொள்ளாத நிலையில், அத்தகைய ஆவணத்தினைப் பதிவு செய்து தனித் துணை ஆட்சியர் (முத்திரை) அவர்களால் சந்தை மதிப்பு நிர்ணயம் செய்திட 1899 ஆம் ஆண்டு இந்திய முத்திரைச் சட்டப்பிரிவு 47(ஏ)ன் கீழ், ஆவணத்தினை அனுப்பி வைக்கக் கோரிட ஆவணதாரர்க்கு, சட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

44—

பணியாளர்கள் நியமனம்

வினா 30199—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

அரசு மைய அச்சகத்தில் போதிய பணியாளர்களை உடனடியாக நியமிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. வ. முல்லைவேந்தன், செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர்:

அரசு மைய அச்சகத்தில், தற்போதுள்ள இயந்திரங்களின் செயல் திறன் மற்றும் பணிச்சுமை ஆகியவற்றின்படி தற்போதுள்ள பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை போதுமானதாக உள்ளது. எனினும் காலிப் பணியிடங்கள், அவ்வப்போது தேவைக்கேற்ப நிரப்பப்படுகின்றன.

45—

திரையரங்குகள் மீது நடவடிக்கை

வினா 30495—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தருமபுரி நகரத்திலும், பெண்ணாகரத்திலும் உள்ள சில திரையரங்குகளில் நுழைவுக் கட்டணத்தை வசூலித்துக்கொண்டு நுழைவுச் சீட்டுகள் கொடுக்காமல் திரையரங்குகள் நடத்துவதைத் தடுத்து நிறுத்த அரசு நடப்பாண்டில் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[2000 ஏப்ரல் 26

விடை—

மாண்புமிகு திரு. வ. முல்லைவேந்தன், செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர்:

தருமபுரி மாவட்டம் மற்றும் வட்டம், தருமபுரி நகர் மற்றும் பெண்ணாகரம் வட்டம், பெண்ணாகரம் கிராமத்தில் 1997-98, 1998-99 மற்றும் 1999-2000 ஆண்டுகளில் நுழைவுக் கட்டணத்தை வசூலித்துக் கொண்டு நுழைவுச் சீட்டுகள் கொடுக்காமல் திரையரங்குகள் நடத்தும் திரையரங்குகளின்மீது நடவடிக்கை எடுத்து தண்டனைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

46—

கழிவறைகள் பராமரிப்பு

வினா 30521—திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், தருமபுரி நகரிலுள்ள திரையரங்குகளில் கழிவறைகளை முறையாக சுகாதார முறையில் பராமரிப்பு செய்ய அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

விடை—

மாண்புமிகு திரு. வ. முல்லைவேந்தன், செய்தி, விளம்பரம் மற்றும் அச்சுத் துறை அமைச்சர்:

(அ) மற்றும் (ஆ) தருமபுரி மாவட்டம் மற்றும் தருமபுரி நகரில் திரையரங்குகளின் கழிவறைகளை சுகாதார முறையில் பராமரிப்பு செய்வது குறித்து வட்டாட்சியர் மற்றும் கோட்ட அலுவலர்களால் திடீர் தணிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. கழிவறைகள் சரியாக பராமரிக்கப்படவில்லை எனில் அவ்வப்போது தண்டனைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

47—

சுய வேலைவாய்ப்புப் பயிற்சி

வினா 18913—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

2000 ஏப்ரல் 26]

1997-98 ஆம் ஆண்டில், சுய வேலைவாய்ப்புப் பயிற்சித் திட்டத்தின் கீழ், நாமக்கல் மாவட்டத்தில் எத்தனை பேருக்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது?

விடை—

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

மகளிர் மேம்பாட்டுக் கழகம் மூலம் நடத்தப்பட்ட மகளிர் சுய வேலைவாய்ப்புப் பயிற்சித் திட்டத்தின் கீழ் நாமக்கல் மாவட்டத்தில் இதுவரை யாருக்கும் தொழிற் பயிற்சி அளிக்கப்படவில்லை. இருப்பினும், 1-4-1999 முதல் ஏற்கெனவே நடைமுறையிலிருந்த ஐ.ஆர்.டி.பி., டிரைசம், டேவ்க்ரா ஆகிய திட்டங்களை ஒருங்கிணைத்து பொன்விழா கிராம சுய வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் என்ற ஒரு திட்டம் ஏற்படுத்தி, அதன் கீழ் சுய உதவிக் கடன் வழங்க, தொழில் செய்ய மாவட்ட ஊரக வளர்ச்சி முகமை மூலம் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. அதற்காக நாமக்கல் மாவட்ட மகளிர் திட்ட 26 குழுக்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டன. அதில் 9 குழுக்களுக்குத் தேவையான நிதி மாவட்ட ஊரக வளர்ச்சி முகமை மூலம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

48—

சீருடை வழங்குதல்

வினா 32568—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் உள்ள சமூக நலத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கிவரும் மகளிர் தையற் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாக 1999 ஆம் ஆண்டு மாணவ, மாணவிகளுக்கு வழங்கும் சீருடை எவ்வளவு மதிப்புள்ள ரூபாயில் தைக்கப்பட்டது?

(ஆ) ஆடைகள் தயாரித்தலுக்கு வழங்கப்பட்ட தையற்கூலி எவ்வளவு?

விடை—

மாண்புமிகு திருமதி சற்குணபாண்டியன், சமூக நலத் துறை அமைச்சர்:

(அ) தமிழ்நாட்டிலுள்ள சமூக நலத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கிவரும் 78 மகளிர் தையற் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலமாக 1999 ஆம் ஆண்டு (1999-2000 கல்வி ஆண்டு) 59,76,501 மாணவ, மாணவிகளுக்கு தைக்கப்பட்டு வழங்கப்பட்ட சீருடைகளின் மதிப்பு ரூ.4,476.08 இலட்சம் ஆகும்.

[2000 ஏப்ரல் 26

(ஆ) மேற்படி சீருடைகள் தயாரித்தலுக்கு வழங்கப்பட்ட தையற்கூலி ரூ.554.35 இலட்சம் ஆகும்.

49—

மனைப்பட்டா விவரம்

வினா 19533—திரு. ஏ.வி.ஏ. நாசர்: மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) புவனகிரி தொகுதியில் ஆதிதிராவிடர்களுக்கு மனைப்பட்டா கேட்டு சென்ற மூன்று ஆண்டுகளில் எத்தனை விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டுள்ளன?

(ஆ) அவற்றில் எத்தனை விண்ணப்பங்களுக்கு மனைப்பட்டா வழங்கப்பட்டுள்ளது?

(இ) அதன் விவரம் யாது?

விடை—

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

(அ) (ஆ) மற்றும் (இ) புவனகிரி தொகுதியில் சென்ற மூன்று ஆண்டுகளில் வீட்டுமனை கோரி விண்ணப்பித்த ஆதிதிராவிடர்களின் எண்ணிக்கை 1213 ஆகும்.

இதில் வீட்டு மனைப்பட்டா 1098 பேருக்கு வழங்கப்பட்டது. மீதி வழங்க வேண்டிய பட்டாக்கள் 115 ஆகும்.

50—

கடன் வசதி

வினா 33387—திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1998-99ஆம் ஆண்டில் வேளாண்மைத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள ஆதிதிராவிடர் ஏழை விவசாயிகளுக்கு உயர் வண்டியுடன் காளை மாடுகள் வாங்க எவ்வளவு பேருக்குக் கடன் வழங்கப்பட்டது?

(ஆ) வழங்கப்பட்ட கடன் தொகை எவ்வளவு? மானியம் எவ்வளவு?

2000 ஏப்ரல் 26]

விடை—

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

(அ) 1998-99 ஆம் ஆண்டில் வேளாண்மைத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள ஆதிதிராவிடர் ஏழை விவசாயிகளுக்கு டயர் வண்டியுடன் கூடிய காளை மாடுகள் வாங்க 987 நபர்களுக்குக் கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) வழங்கப்பட்ட கடன் தொகை ரூ.188.76 இலட்சம், அதில் மானியமாக ரூ.94.38 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

(குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்).

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு

ராஜீவ் காந்தி கொலை வழக்கில் நளினிக்கு வழங்கப்பட்ட தூக்குத் தண்டனை ஆயுள் தண்டனையாகக் குறைக்கப்பட்டது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, ராஜீவ் காந்தி கொலையாளி நளினிக்கு விதிக்கப்பட்ட தூக்கு தண்டனை ஆயுள் தண்டனையாகக் குறைக்கப்பட்டது குறித்து விவாதிக்க, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. ச. அழகிரி, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், திரு. இரா. தாமரைக்கனி, திரு. பி.ஆர். சுந்தரம் ஆகியோர் அவை கூடுவதற்கு முன்னாலே ஒத்திவைப்புத் தீர்மான அறிவிப்புகள் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். அவை கூடிய பிறகு இப்பொழுது டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன் கொடுத்திருக்கின்றார். அவற்றைச் சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்கிறேன். இதிலே ஆளுநரைப் பற்றி எந்த விமர்சனமும் செய்யக்கூடாது என்று நம்முடைய விதியிலே இருப்பதை நான் உறுப்பினர்களுக்கு நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். விதி 92—பிரிவு 7-ன்கீழ் குடியரசுத் தலைவர் அல்லது ஆளுநரைப் பற்றியோ அல்லது நீதிமன்றம் ஒன்றின் நடத்தைக்குக் களங்கம் கற்பிக்கின்ற வகையிலோ பேசக் கூடாது. மேலும் விவாதத்திற்கு வலு சேர்க்கும் வகையில் ஆளுநர் அல்லது குடியரசுத் தலைவரின் பெயரைப் பயன்படுத்துதல் கூடாது. "இந்த விதியைத் தெரிந்துதான் நாங்கள் இந்த அறிவிப்பைக் கொடுத்திருக்கின்றோம். இது குறித்த அமைச்சரவை முடிவைப் பற்றி

நாங்கள் பேச இருக்கிறோம்'' என்று சொல்லியிருக்கின்றார்கள். விதிகளையும், மரபுகளையும் காப்பாற்றுவீர்கள் என்று இன்னும் ஒரு நம்பிக்கை இருக்கின்ற காரணத்தால் (சிரிப்பு) கட்சிக்கு ஒருவர் என்ற முறையில் திரு. ச. அழகிரி அவர்களைப் பேச அழைக்கின்றேன்.

முற்பகல் 10-25

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எப்போதும் உங்களுடைய வழிகாட்டுதலின் அடிப்படையிலே இந்தப் பேரவையில் செயல்படுகிற நாங்கள் தொடர்ந்து அதே வழிகாட்டுதலின் அடிப்படையிலே செயல்படுவோம் என்பதை உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்கள் வார்த்தைகளுக்கு நன்றி. ஆனால் நடத்தையிலே எனக்கு அது தெரியவில்லை. (சிரிப்பு)

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்திய தேசத்தினுடைய இளம் தலைவர், திரு. ராஜீவ் காந்தி அவர்களைக் கொலை செய்த கொலையாளி நளினிக்கு தமிழக அமைச்சரவையினுடைய பரிந்துரையின் பேரில் தூக்கு தண்டனை குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது எங்களுக்கு மிகுந்த மன வருத்தத்தை அளிக்கிறது. தேசத்தின் மாபெரும் தலைவரையே கொலை செய்த கொலையாளிக்கு கருணை என்ற பெயரில் தமிழக அமைச்சரவை துணை போயிருப்பது கடும் கண்டனத்திற்குரியது என்பதனை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஒரு பெண் கொலை செய்தால் அவருக்குத் தண்டனையிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்படும் என்பதை நீங்கள் மெய்ப்பிப்பீர்களேயானால் இந்தியாவிலே இருக்கிற, தங்களுக்குப் பிடிக்காத தலைவர்களை எல்லாம் கொலை செய்வதற்கு விடுதலைப் புலிகள் தொடர்ந்து பெண்களையே தேர்வு செய்வார்கள் என்பதனையும் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அதைப்போன்ற உணர்வுகள் உற்சாகம் அடைகின்ற வகையிலே தமிழக அமைச்சரவை பரிந்துரை செய்திருப்பது, மனிதாபிமானமற்ற ஒரு செயல் என்பதனையும் உங்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவருகிறேன். ராஜீவ் காந்தி கொலையாளி நளினி மீது நீதிமன்றமே கருணை காட்டவில்லை. கருணை காட்ட வேண்டிய ஒரு குற்றவாளியாக அவர் இருந்திருப்பாரேயானால் நீதிமன்றமே, அவர் மீது கருணை காட்டி, தண்டனையைக் குறைத்திருக்கும். ஆனால் நீதிமன்றமே கருணை காட்டாத நளினி மீது தமிழக அமைச்சரவை கருணை காட்ட வேண்டிய நெருக்கடி எதனால் ஏற்பட்டது என்பதனை மட்டும் நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

குற்றவாளிகள் மீது அரசு பரிவு காட்டலாம் என்பது ஒரு பொதுவான குறிப்பீடு ஆகும். இந்தக் குறிப்பீட்டையே ஒரு நொண்டிச் சாக்காக நீங்கள் வைத்துக்கொண்டு, கொலையாளிக்கு சலுகை அளித்திருப்பது நியாயம்தானா, மனிதாபிமானம்தானா? அதனை இந்த அமைச்சரவை எப்படி ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது? முதலமைச்சர் எப்படி ஏற்றுக்கொண்டார்? அவருடைய இதயம் எப்படி அதற்குப் பணிந்தது என்பதனை நான் மிகுந்த மன வேதனையோடு அறிய விரும்புகிறேன். தமிழக மண்ணிலேதான் ராஜீவ் காந்தி கொலை செய்யப்பட்டார். அப்போது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அமைச்சரவைதான் இங்கே இருந்தது— (கூச்சல்—குழப்பம்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருத்திக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதை அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழக மண்ணிலே ராஜீவ் காந்தி அவர்கள் கொலை செய்யப்பட்டார்கள். இப்போது மீண்டும் குற்றவாளிக்கு கருணை காட்டுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை வருகின்றபோது தி.மு.க. அமைச்சரவை இங்கே ஆட்சியிலே இருக்கிறது. இந்த இரண்டும் ஒரு சம்பந்தமில்லாத ஒற்றுமை என்பதை நான் உணர்கிறேன். இந்த இரண்டிற்கும் சம்பந்தமில்லை என்று என்னுடைய இதயம் சொல்கிறது. ஆனால் இது சந்தேகப்படக்கூடிய ஒரு ஒற்றுமையாக இருந்துவிடக் கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. நீங்கள் முதலில் ஒற்றுமை என்று சொன்னீர்கள்.

***மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** தலைவர் அவர்களே, முதலில் தி.மு.க. ஆட்சி இங்கே அப்போது இருந்தது, ராஜீவ் காந்தி கொலை செய்யப்பட்டபோது இங்கே இருந்தது என்று சொல்லிவிட்டு, மறுபடியும் இப்பொழுது இந்த நிகழ்ச்சியையும் சேர்த்து இரண்டும் சம்பந்தம் என்று சொல்வதிலேயிருந்து தி.மு.க. ஆட்சிதான் அப்போது இருந்தது என்று முதலில் சொன்னதை அவர் மீண்டும் வலியுறுத்துவதாகவே நான் கருதுகிறேன். அப்போது தி.மு.க. ஆட்சி இல்லை. ஆளுநர் ஆட்சிதான் இருந்தது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கவர்னர் எல்லோருக்கும் கவர்னர்தான். அவர் எங்களுக்கு மட்டும் கவர்னர் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. அழகிரி, நீங்கள் சும்மா விவாதத்திற்காகப் பேசிக் கொண்டிருக்கலாம். ஒரு தவறான தகவலைச் சொல்லிவிட்டீர்கள். அதை அவைக் குறிப்பிலேயிருந்து எடுத்துவிடச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதற்குப் பிறகு இது இரண்டிற்கும் தொடர்பு இருக்கிறது என்று எப்படி நீங்கள் பேசலாம்? தி.மு.க. ஆட்சி அப்போது இல்லை. இப்போது தி.மு.க. அமைச்சரவை இந்த முடிவு எடுத்திருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதுபற்றிப் பேசுங்கள்.

முற்பகல் 10-30

திரு. ச. அழகிரி: அந்த வார்த்தையை அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்க வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அதை நீக்க முடியாது. ஏனென்றால் அதற்குபதில் எல்லாம் சொல்லி முடிந்துவிட்ட பிறகு, அதை எப்படி நீக்க முடியும்?

திரு. ச. அழகிரி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிறருடைய சந்தேகத்திற்கு இந்த அரசு ஆட்பட்டுவிடக் கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய சங்கடம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக ஒரு பெண் கொலை செய்திருக்கிறார் என்பதற்காகவே அவர் மீது நாங்கள் கருணை காட்டுகிறோம் என்பது, அந்தப் பெண்ணுடைய செய்கையை நியாயப்படுத்துவதாக அமைந்துவிடும் என்பதனையும் உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மீண்டும் ஒரு கருத்தை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஜெயின் கமிஷன்கூட திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கத்தின் மீது அன்றைக்குக் குற்றம் சாட்டியது. அதற்காக ஐக்கிய முன்னணி அரசாங்கத்தையே நாம் இழக்க வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலைகூட ஏற்பட்டது. ஆனால் அந்த ஜெயின் கமிஷனுடைய குற்றச்சாட்டிலே...

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, ஜெயின் கமிஷன் குற்றஞ்சாட்டியது என்று சொல்லியிருக்கிறார். எந்த வாசகத்தை வைத்துச் சொல்கிறார்? எந்த வாசகம், எந்தப் பக்கத்திலே இருக்கிறது என்பதைச் சொன்னால் நன்றாயிருக்கும் மாறாக, புழுதிவாரித் தூற்றினால் அது சரியாக இருக்காது.

திரு. ச. அழகிரி: இன்றைக்கு நீங்கள் அங்கம் வகிக்கிற தேசிய ஜனநாயக முன்னணியே ஜெயின் கமிஷனுடைய குற்றச்சாட்டுகளுடைய அடிப்படையிலே ஒரு விசாரணை நடத்தலாம் என்று சொல்லி Multi Disciplinary Action Committee ஒன்றை அமைத்திருக்கிறார்கள். பலநோக்கு விசாரணைக் குழு ஒன்று இருக்கிறது. நான் குற்றம் சாட்டவில்லை. இன்றைக்குக்கூட எங்களுக்கு அதிலே சந்தேகம் கிடையாது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் மீதோ, மற்றவர்கள் மீதோ அல்லது முதலமைச்சர் மீதோ எங்களுக்கு சந்தேகம் இல்லை. ஆனால் நீங்கள் அங்கம் வகிக்கிற தேசிய ஜனநாயக முன்னணி எங்களைப்போலகூட தெளிவாகச் சொல்லவில்லை. அவர்கள் Multi Disciplinary Action Committee-யை அமைத்து பலநோக்கு விசாரணைக் குழு ஒன்று இன்றைக்கு உங்கள் மீது ஒரு விசாரணையை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறது. எனவே இதைப் போன்ற ஒரு சூழ்நிலையிலே....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: Committee உங்கள் பேரிலே விசாரணை நடத்துகிறது என்று எப்படிச் சொல்கிறீர்கள்? அதற்கு என்ன ஆதாரம்? Multi Disciplinary Action Committee என்ற ஒன்றை ஏற்படுத்தி இருக்கிறார்கள். அது யார், யார் சம்பந்தப்பட்டு இருக்கிறார்களோ, அவர்கள் பேரில் விசாரணை நடத்தப் போகிறது. உங்கள் பேரில் விசாரணை நடத்துகிறார்கள் என்று நீங்கள் எதை வைத்து, எந்த ஆதாரத்தை வைத்துச் சொல்கிறீர்கள்? Committee ஏற்படுத்தியிருப்பது உண்மை. அந்த அளவோடு உங்கள் கருத்தைச் சொல்லுங்கள்.

திரு. ச. அழகிரி: ஜெயின் கமிஷனுடைய குறிப்புகளுடைய அடிப்படையிலே அந்த Committee அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதுதான் என்னுடைய வாதம். எனவே, அதைப்போன்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றபோது—நளினி அவர்களுக்கு கருணை காட்டுவதற்கு, அவர் அப்பீல் செய்வதற்கு, அவர் மேல்முறையீடு செய்வதற்கு மேலும் பல மன்றங்கள் இருக்கிறபொழுது அந்த வாய்ப்புகளை எல்லாம் நீங்கள் அவருக்குத் தராமல், அவசரப்பட்டு முண்டியடித்துக்கொண்டு நீங்களே இதிலே ஒரு முன் முயற்சி எடுத்து அவருக்கு ஒரு பரிந்துரை செய்திருப்பது நியாயம்தானா என்பதையும் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். அதுமட்டுமல்ல, உங்களைச்சுற்றி இருக்கிறவர்கள் எல்லாம் சந்தேகத்திற்குரியவர்களாக இருக்கிறார்கள். சமீபத்திலே ஜெனீவாவிலே தமிழகத்தைச் சார்ந்த ஒரு அரசியல் கட்சித் தலைவர் போய் ஒரு மாநாட்டிலே பேசியிருக்கிறார்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதை நீங்கள் ஜாக்கிரதையாகப் பார்க்க வேண்டும். அதை அவர் மறுத்திருக்கிறார். (குறுக்கீடு) அவர் மறுத்திருக்கிறார்.

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே...

HON. SPEAKER: Will you please sit down? (Interruption) I will take action if you are going to talk like this.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதிலே அவர் என்ன சொல்லியிருக்கிறார் என்றால் அயர்லாந்திலே இருக்கிற தீவிரவாதிகள் அவரை வந்து சந்தித்துப் பேசுகிறபோது மார்கரெட் தாட்சருக்கு ஒருமுறை வேண்டுமானால் அதிர்ஷ்டம் இருக்கலாம். ஆனால் பலமுறை அவருக்கு அதிர்ஷ்டம் கிடைக்காது. ஆனால் அவருக்கு எதிரான தாக்குதல் தொடுக்கிறவர்களுக்கு ஒரு முறை அதிர்ஷ்டம் இருந்தால் போதும் என்கின்ற வாதத்தை அவர் அங்கே சொல்லியிருக்கிறார். நான் கேட்கிறேன். தமிழகத்திலிருந்து போயிருக்கிற ஒரு தலைவர் ஜெனீவாவிலே போய் மார்கரெட் தாட்சருக்கு—

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அவர் குறிப்பிடுகின்ற அந்த அரசியல் தலைவர் சொன்னது, மார்கரெட் தாட்சருக்கு இத்தகைய ஒரு தீவிரவாதத் தாக்குதல் வந்து, கொலை செய்கின்ற அளவுக்குத் தாக்குதல் வந்து அதில் அவர் தப்பி விட்டார். அப்படித் தப்பிவிட்ட ஒரு சூழ்நிலையில் யார் தன்னைத் தாக்குவதற்காக, கொலை செய்வதற்காக முற்பட்டார்களோ, அவர்களுடனேயே அரசியல் ரீதியாக சமரசப் பேச்சு வார்த்தை நடைபெறும்போது, ஏன் இலங்கையிலே நடைபெறக் கூடாது என்றுதான்—மறைத்துப் பேசுவானேன்—திரு. வை.கோ. அங்கே பேசியதாக அவர் பத்திரிகையிலே மறுப் பளித்திருக்கிறார்.

திரு. ச. அழகிரி: அவர்கள் மறுப்பு அப்படி அளித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் பேசுகிறபோது அப்படி பேசியதாகத்தான் உலக அளவிலே இருக்கிற எல்லா பத்திரிகைகளிலும் செய்தி வந்திருக்கிறது. நான்கூட இப்பொழுது கூறுவது என்னவென்றால்....

முற்பகல் 10-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அழகிரி, இது என்ன விவாதம்? நீங்கள் ஒரு நியாயத்தைச் சொல்ல வேண்டும். பத்திரிகையிலே பலதும்

வரலாம், உடனே மறுப்புத் தெரிவிக்கவில்லை என்றால், அதற்கு மறுப்புத் தெரிவிக்கவில்லை, அதனாலே பத்திரிகையிலே வந்தது உண்மை என்று நாம் வைத்துக்கொள்ளலாம். அவர் உடனடியாக மறுப்புத் தெரிவித்து, இப்படி நான் பேசவில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதற்கு மேலும் நீங்கள், அவர் பேசினார் என்று சொன்னால், சொல்லிவிட்டுப் போங்கள்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அது கூட அல்ல. நளினிக்கு மரண தண்டனை வேண்டாம், ஆயுள் தண்டனை போதும் என்று எடுத்த முடிவைப் பற்றி ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் தந்துவிட்டு, இந்தப் பிரச்சினையையெல்லாம் பேச வேண்டியது தேவைதானா என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அழகிரி அவர்கள் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஏதோ ராஜீவ் காந்தி கொலை சம்பந்தமான குற்றச்சாட்டுச் சொன்னதாக எல்லாம் சொல்கிறார்கள். ஜெயின் கமிஷனிலே என்னைக் குற்றஞ்சாட்டி வாதாடியவர்கள் யார் என்றெல்லாம் அழகிரி அவர்களுக்குத் தெரியும், எனக்கும் தெரியும். ஜெயலலிதா சார்பிலும் பல பேர் வந்து திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தை குற்றஞ்சாட்ட வேண்டுமென்று வாதாடினார்கள். ஆனால் அதே ஜெயலலிதா, சேலத்தில் நரசிம்மராவ் அவர்களை உட்கார வைத்துக்கொண்டு, "ராஜீவ் காந்தி கொலைக்கும், மூப்பனாருக்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது" என்று சொன்னார். அதை நாம் நம்ப முடியாது. யாராவது நம்ப முடியுமா அதை? அப்படியெல்லாம் வருகின்ற கட்டுக் கதைகளுக்கு நாம் பதில் சொல்லிக் கொண்டிருக்கத் தேவையில்லை.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முதலமைச்சர் அவர்கள் எப்படி அதை நம்பவில்லையோ, அதைப்போலவே நாங்களும் முதலமைச்சரைப் பற்றிய கருத்துகளை நம்பவில்லை. நான் அந்தக் குற்றச்சாட்டுகளுக்கே வரவில்லை. (மணியடிக்கப்பெற்றது) என்னுடைய குற்றச்சாட்டு..... (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அனைவரும் அமைதி காக்க வேண்டும். அழகிரி, தயவுசெய்து சுருக்கமாகப் பேச்சை முடியுங்கள். நீங்கள் சொல்ல வேண்டியதைச் சொல்லிவிட்டீர்கள். சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. ச. அழகிரி: தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய மன வருத்தம் என்னவென்றால், மாநில அரசாங்கம் இந்தப் பரிந்துரையைச் செய்திருக்கலாமா? ஏனென்றால், ஏற்கெனவே தமிழ் மண்ணிலே தேசத்தினுடைய மாபெரும் தலைவர் ஒருவர் கொலை செய்யப்பட்டிருக்கிறபொழுது, இப்போது தமிழகத்திலே இருக்கிற ஓர்

அரசாட்சி அந்தக் கொலையாளிக்குக் கருணை காட்ட முயற்சிப்பது நியாயம்தானா என்பதுதான் என்னுடைய கேள்வி. அதனைச் செய்திருக்க வேண்டாம். சோனியா காந்திகூட அந்தக் கொலையாளிக்குக் கருணை காட்டியிருக்கிறார் என்று சொல்லலாம். ஒரிசாவிலே ஸ்டேன்ஸ்கூட கொலை செய்யப்பட்டபோது அவருடைய துணைவியார் கருணை காட்டினார். பாதிக்கப்பட்ட குடும்பத்திற்கு அந்த மனநிலை இருப்பது என்பது நியாயம்தான்; அதுதான் மனிதாபிமானம். ஆனால், அதற்காக நீதிமன்றமோ, ஓர் அரசாங்கமோ, "அவர் அதை மன்னிக்கச் சொல்லிவிட்டார்; அவர் குற்றவாளி மீது இரக்கம் காட்டிவிட்டார்; எனவே, நாங்களும் இரக்கம் காட்டி விடுகிறோம்" என்று உலகத்திலே இதுவரை நடைபெற்றது கிடையாது. அவர் மீது கருணை காட்ட முடிந்திருக்கும் என்றால், நீதிமன்றமே அவர் மீது கருணை காட்டியிருக்கும். நீதிமன்றமே கருணை காட்டத் துணியாத ஒரு கொலையாளி மீது தமிழக அரசு கருணை காட்டியிருப்பது உள்நோக்கம் உடையது. தமிழகத்திலே சட்டம் ஒழுங்கைக் கெடுக்கக்கூடிய ஒன்று. விடுதலைப் புலிகளை தமிழகத்திலே மீண்டும் வளர விடுவதற்கான ஓர் அச்சாணி இது. எனவே, இதைப்போன்ற தவறை தமிழக அரசு செய்யக்கூடாது என்று சொல்லி, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் அமைச்சரவையும் கூடி மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

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

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ராஜீவ் காந்தி கொலை வழக்கிலே தூக்கு தண்டனை பெற்ற நளினியின் தண்டனையை ஆயுள் தண்டனையாகக் குறைத்து தமிழக கவர்னர் அவர்கள் உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளார்கள். பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீங்கள் கூறியபடி கவர்னருடைய அந்த உத்தரவினை நாங்கள் விமர்சனம் செய்யவில்லை. இருந்தபோதிலும், இந்த அமைச்சரவை கூடி முடிவெடுத்து அந்த தூக்கு தண்டனையை ஆயுள் தண்டனையாக மாற்ற வேண்டுமென்று இவர்கள் முடிவு செய்தது எந்த விதத்திலே நியாயம்? இந்தச் செயல்களையெல்லாம் பார்க்கும்போது விடுதலைப் புலிகளுக்கும் இந்த அரசுக்கும் எத்தகைய *இரகசியத் தொடர்பு இருக்கிறது என்பதை இந்த நிகழ்ச்சி வெட்ட வெளிச்சமாகத் தெரிவிக்கிறது. முன்பு ஒரு முறை....

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க மாற்றப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் வார்த்தைகளைக் கொஞ்சம் நாகரிகமாகப் பேச வேண்டும். அதை இரகசியத் தொடர்பு என்று சொல்லுங்கள். ** என்று அசிங்கமாகப் பேசாதீர்கள்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: சரி. முன்பு ஒருமுறை, இதே அரசு சந்திரசேகர் அவர்கள் பிரதமராக இருந்த நேரத்தில் ஒரு நிகழ்ச்சியைச் சுட்டிக்காட்டி, விடுதலைப் புலிகளைப் பற்றிய சம்பவங்கள் மாநில முதலமைச்சரிடம் தெரிவிக்கப்பட்டபோது, அவர் சென்னை செல்வதற்கு முன்பாகவே அந்தச் செய்தி விடுதலைப் புலிகளைச் சென்றடைந்துவிட்டது என்று கூறி இந்த அரசை அன்றைய பிரதமர் சந்திரசேகர் அவர்கள் dismiss செய்தார்கள் என்ற நிகழ்ச்சியை இந்த இடத்திலே சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 10-40

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முன்னாள் பிரதமர் அதே சந்திரசேகர் அவர்கள், அவருடைய பிரதமர் பதவியிலேயிருந்து விலகிய பிறகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி கலைக்கப்பட்டதற்காக வருத்தம் தெரிவித்தார்கள். அது மட்டும் அல்ல, எந்தச் சூழ்நிலையிலே யாருடைய நிர்பந்தத்தின்பேரில் இந்த ஆட்சி கலைக்கப்பட்டது என்பதையும் விளக்கி இருக்கிறார்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: அது வேறு விஷயம். ஆனால் நீங்கள் பதவி இழந்தது விடுதலைப் புலிகளுடைய......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உரையை சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: அதேபோல, விடுதலைப் புலிகள் சம்பந்தப்பட்ட பத்மநாபா கொலை வழக்கிலே 16 கொலையாளிகளை உங்களுடைய ஆட்சியில் அன்றைக்குத் தப்பவிட்டவர்கள் நீங்கள்தான்....

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சியில்கூட 40 பேர் விமான நிலையத்திலே குண்டுக்குப் பலியானார்கள்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: ஆரம்பம் முதலே இந்த அரசு....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் இதைப் பற்றிப் பேசுங்கள். மற்றவற்றை எல்லாம் நீங்கள் பேச அனுமதி கொடுக்கமாட்டேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இதிலிருந்து விடுதலைப் புலிகளுக்கும் உங்களுக்கும் இரகசிய உறவு இருக்கிறது என்பது வெட்ட வெளிச்சமாகத் தெரிகிறது. உங்களை ஆதரித்துக்கொண்டிருக்கிற பாட்டாளி மக்கள் கட்சியாக இருந்தாலும் சரி, உங்களைத் தந்தையாக ஏற்றுக்கொண்டு, நீங்கள் தனயனாக ஏற்றுக்கொண்ட கட்சியினுடைய தலைவர் வைகோ அவர்கள்கூட அவருடைய இயக்கத்தின் சார்பாக ஒவ்வோர் ஊரிலும் விடுதலைப் புலிகளை ஆதரித்துப் பொதுக் கூட்டங்கள் நடத்திக்கொண்டிருக்கிற தகவல்கள் எல்லாம் இப்போது வந்திருக்கின்றன. இதையெல்லாம் எதற்காகத் தெரிவிக்கின்றேன் என்றால் விடுதலைப் புலிகளை நீங்கள் ஆதரித்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். ஒரு நாட்டிலே தடை செய்யப்பட்ட இயக்கம். அந்தத் தடை செய்யப்பட்ட இயக்கத்தை நீங்கள் ஆதரித்து, அமைச்சரவையிலே முடிவெடுத்து நீங்கள் அந்தத் தண்டனையைக் குறைக்கிறீர்கள் என்றால் நீங்கள் விடுதலைப் புலிகளோடு தொடர்பு வைத்திருக்கிறீர்கள். ஆகவே உங்கள் வாயிலாக நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். விடுதலைப் புலிகளை ஆதரித்துக் கொண்டிருக்கிற திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசை dismiss செய்வதற்கு ஜனாதிபதி அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கூறி அமைகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சிங்கள இராணுவமும், காவல் துறையும், இலங்கையில் தமிழ் இனத்தை அழிப்பதில் தீவிரமாக ஈடுபட்டு வருகின்றார்கள். விடுதலைப் புலிகள் இயக்கம் துணிவான போராட்டத்தில் ஈடுபட்டு சிங்கள இராணுவத்தை எதிர்த்து தீரத்தோடு போர் நடத்தி வருகிறது. கடந்த இரு மாதங்களில் தமிழ்நாட்டில் புகார் கூறும் அளவுக்கு எந்தவிதமான நடவடிக்கைகளிலும் விடுதலைப் புலிகள் ஈடுபடவில்லை. இப்போது விடுதலைப் புலிகள் இயக்கம் ஒரு நாட்டின் அரசாங்கத்தை எதிர்த்துப் போர் நடத்தி வருகிறது. இது ஓர் அதிதீரமான செயல். விடுதலைப் புலிகள் அழிக்கப்பட்டால் இலங்கையிலே உள்ள தமிழ் இனம் முழுவதும் அழிந்துவிடும் என்பதை மனதில் நிறுத்த வேண்டும். விடுதலைப் புலிகளின் வெற்றி இலங்கைத் தமிழர்களின் வெற்றியாகும். அவர்களுக்கு உதவும் வகையில் எதுவும் செய்வதற்குப் பதிலாக தமிழக முதலமைச்சர் கருணாநிதி தன்னைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதிலேயே கவனம் செலுத்துகிறார். அவருடைய அனைத்து சக்தி மற்றும் கவனம் முழுவதும் முதலமைச்சரின் நாற்காலியைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதற்கே அர்ப்பணிக்கப்படுகிறது. கருணாநிதியின் மனோபாவம் இவ்வாறிருந்தால் இதற்கு மாறாக வேறுவிதமாகச் செயல்படுவதை வி.பி. சிங்கிடம் நாம் எதிர்பார்க்க முடியாது"—இப்படிச் சொன்னது செல்வி ஜெயலலிதா. (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) 8-10-1990 அன்று 'இந்து' பத்திரிகைக்கு அளித்த தனி பேட்டியிலே இவ்வாறு கூறியிருக்கிறார். இவர்கள்தான் என்னைக் குறை சொல்கிறார்கள். இவர்கள்தான் விடுதலைப் புலிகளுக்கு நான் ஆதரவாக இருந்தேன்; அவர்களுடைய வன்முறைக் காரியங்களுக்கெல்லாம் உடன்பாடாக இருந்தேன் என்று சொல்கிறார்கள்.

அது மாத்திரம் அல்ல, விடுதலைப் புலிகளுக்கு எம்.ஜி.ஆர். செய்த அளவிற்குக் கருணாநிதி எந்தவிதமான நன்மையும் செய்யவில்லை என்றும் அந்தப் பேட்டியிலே ஜெயலலிதா குறிப்பிட்டிருக்கிறார். நான் முதலிலே சொன்னேன். அவர்களுடைய இலக்கு—என்னை ராஜீவ் கொலையிலே சேர்ப்பது மாத்திரம் அல்ல; திரு. மூப்பனார் அவர்களையும் சேர்க்க வேண்டும் என்பதற்காக, அந்த இலக்கை வைத்துக்கொண்டு நரசிம்மராவ் முன்னிலையிலேயே பேசிய அம்மையார்தான் அவர். அவர்களுடைய சார்பிலே இருக்கிற நண்பர் சுந்தரம் இங்கே இந்தக் கருத்துகளை எடுத்துக் கூறியதில் ஆச்சரியமில்லை. ஆனால் உறுப்பினர் அழகிரி அவர்கள் இங்கே கிளப்பியிருக்கின்ற பிரச்சினை, நளினிக்கு நீங்கள் கருணை காட்டலாமா என்பதுதான். கருணை காட்டி விடுதலை செய்துவிடவில்லை. மரண தண்டனை ஆயுள் தண்டனையாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. அப்படி அழகிரியே சந்தேகப்படவில்லை. நான் முதலமைச்சர் மீதோ, தி.மு.க. மீதோ சந்தேகப்படமாட்டேன் என்று அழகிரி தெளிவாகச் சொன்னார். நான் அதற்காக அவருக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எங்களை உணர்ந்தவர்கள், எங்கள் கட்சியின் கொள்கைகளிலே ஆழமாகக் கவனம் செலுத்தியவர்கள் யாரும் இதுபோன்ற வன்முறைச் சம்பவங்களுக்கும், எங்களுக்கும் தொடர்பு இருக்கும் என்று நிச்சயமாக நம்பமாட்டார்கள். அந்த அடிப்படையிலேதான் அழகிரி அவர்கள் இங்கே அந்தக் கருத்தைச் சொல்லி, நான் சந்தேகப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். அதைப்போல, ஜெயலலிதா, மூப்பனாரைப்பற்றிச் சொன்னதற்காக அதை ஒரு கணையாகப் பயன்படுத்துகின்ற அளவிற்கு அறபத்தனமான செயல்களிலே நானும் இறங்கமாட்டேன் என்பதை அழகிரி அவர்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன். தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்களுக்கும் சொல்லிக் கொள்கின்றேன்.

முற்பகல் 10-45

இந்த நளினிக்குக் கருணை காட்டி ஆயுள் தண்டனை அளவிற்குத் தணடனை கொடுத்தால் போதும் என்று சொல்வதால், ஏதோ ராஜீவ்காந்தி கொலை எங்களுக்கு உடன்பாடு என்பதாக அர்த்தம் அல்ல. அழகிரி பேசும்போது சோனியா காந்தி அவர்கள் கருணை காட்டச் சொன்னார் என்றால், அவர் அந்தக் குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர், ஆகவே கருணை காட்டச் சொன்னார் என்று குறிப்பிட்டார். அழகிரி அவர்களுக்கு அவ்வளவாகத் தெரியாது. இப்போதுதான் எனக்கும் அவருக்கும் பழக்கம். நேரு அவர்களுக்குப் பிறகு இந்திரா காந்தி அவர்களுடைய குடும்பத்திலே நானும் ஒருவனாக இருந்திருக்கிறேன் என்பதை இங்கே எடுத்துக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எப்படி மூப்பனார் அவர்களுக்கு இந்திரா காந்தி குடும்பத்திலே நல்ல நட்பும், உறவும், உண்டோ, அதைப்போல, திருமதி இந்திரா காந்தி குடும்பத்திலே எனக்கும் நல்ல நட்பும், உறவும் உண்டு. இன்னும் சொல்லப்போனால், சஞ்சய் காந்தி அவர்கள் எனக்கு மிகுந்த நெருங்கிய நண்பராக விளங்கியவர். அவர் மறைந்தபோது நான் மைசூரில் இருந்தேன். அன்று இரவோடு இரவாக கார் எடுத்துக்கொண்டு சென்னைக்கு வந்து, டெல்லிக்குச் சென்று துக்கத்திலே கலந்து கொண்டவன். அப்படி அந்தக் குடும்பத்தோடு உறவு கொண்டவன் நான். எனவே, அந்தக் குடும்ப உறவின் காரணமாக—சோனியா காந்தி கருணை காட்டினார்கள். அந்த உணர்வு அவர்களுக்கு வந்தது என்று சொல்கிறார்கள். அதைப்போல, சோனியா காந்திக்கு வந்த உணர்வு எங்களுக்கு வந்ததற்குக் காரணமே குடும்ப உறவுதான் என்பதை நான் இங்கே எடுத்துக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அது மாத்திரமல்ல கருணை காட்ட ஒருவர் முடிவு எடுத்தாலே ராஜீவ் காந்தி கொலைக்கும், அதற்கும் சம்பந்தம் என்று சந்தேகம் வந்துவிடும் என்று தவறாகக் கருதக்கூடாது. தீர்ப்புக்கூறிய உச்ச நீதிமன்ற மூன்று நீதிபதிகளில் ஒரு நீதிபதி நளினியைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது—

"Commuting Nalini's death sentence into a life term, Justice observed:

Nalini was an educated lady. She was an obedient participant in the conspiracy, but, did not play any dominant role. She was indoctrinated and brain washed by Murugan about the IPKF's excesses. She has confided in her brother that she only realised the gravity of the conspiracy at Sriperumpudur.

When the father (Murugan) is already sent to the gallows, if the mother is also given the death sentence, the little child will be orphaned"

என்று சொல்லி, அவருக்குக் கருணை காட்டி இருக்கிறார் மூன்று நீதிபதிகளில் ஒருவர். அதனால், அந்த நீதிபதி ராஜீவ் காந்தி கொலையை நியாயப்படுத்தினார் என்று சொல்லிவிட முடியாது. அதைப்போலத்தான் இதுவும் என்று கருதி நளினியினுடைய மரண தண்டனையை மாற்றி ஆயுள் தண்டனையாக ஆக்க வேண்டும என்று தமிழக அமைச்சரவைக் கூட்டத்திலேதான் முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அந்த முடிவைத்தான் ஆளுநர் அவர்கள் உத்தரவாக வெளியிட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்து அமைகின்றேன்.

3. தகவல் கோரல்

விவசாயக் கடன் தள்ளுபடி கோரிய போராட்டத்தில் கைது செய்யப்பட்டவர்கள் விடுதலை

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஏராளமான விவசாயிகள் இன்று கைது செய்யப்பட்டு சிறையில் அடைக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக நேற்றுகூட இங்கே நாங்கள் எல்லாம் மிகப்பெரிய கோரிக்கைகளை வைத்து...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உட்காருங்கள். நேற்றைக்கு மூன்றாவது தடவையாகச் சொன்னேன். எனக்கு நீங்கள் மரியாதை கொடுக்க வேண்டாம். இந்த இருக்கைக்கு மரியாதை கொடுக்க வேண்டும். ஒன்பதரை மணிக்கு முன்னாலே என் அறைக்கு வந்து, இந்தப் பிரச்சினையை எழுப்பப் போகிறேன் என்று ஒரு வார்த்தை சொல்லிவிட்டுச் செய்ய வேண்டும். நீங்கள் திட்டமிட்டே இதை தினம் செய்கிறீர்கள்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு மிக முக்கியமான பிரச்சினையிலே...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் அந்தப் பிரச்சினையினுடைய முக்கியத்துவத்தைப் பற்றியே பேசவில்லை. நீங்கள் மரபைக் காப்பாற்ற மாட்டேன் என்கிறீர்கள். திட்டமிட்டு என்னை அவமானப் படுத்துகிறீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்கிறேன்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: இல்லை. நான் ஒன்றைச் சொல்லிவிடுகிறேன்.

[2000 ஏப்ரல் 26

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேற்றைக்கே சொல்லிவிட்டேன். மூன்றாவது தடவை இப்படிச் செய்கிறீர்கள். நீங்கள் உட்காருங்கள். நீங்கள் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் என்பதற்காகத் தனி மரியாதை கொடுக்கிறேன். நீங்கள் ஏதாவது ஒரு பிரச்சினையை எழுப்ப வேண்டுமென்றால், என் அறைக்கு வந்து ஒரு வார்த்தை சொல்லிவிட்டு எழுப்புங்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறேன்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, ஒன்றைச் சொல்லிவிடுகிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் இப்போது அனுமதி கொடுக்கிறேன். அது வேறு. ஆனால், நீங்கள் திட்டமிட்டே என்னை அவமானப்படுத்துகிறீர்கள் என்பதை நான் record பண்ணுகிறேன். அவமானப்படுத்துங்கள்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் நீண்ட நாள் எதிர்க்கட்சித் தலைவராக இருந்திருக்கிறார்கள். இதுபோன்ற ஒரு Zero hour-லே ஒரு முக்கியமான பிரச்சினையை கிளப்புகிறபோது அவர்கள் எங்கேயாவது சபாநாயகரிடம் முன் அனுமதி பெற்றிருக்கிறார்களா என்பதை நீங்களே கேட்டுத் தெரிந்துகொள்ளுங்கள், ஏனென்றால் இது ஒரு மிக முக்கியமான பிரச்சினை.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: எனக்கு அது பற்றியெல்லாம் தெரியாது.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: உங்களை அவமானப்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் எனக்கு அறவே கிடையாது என்பதை நான் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இது மிக முக்கியமான ஒரு பிரச்சினை. இன்று ஆயிரக்கணக்கான விவசாயிகள் சிறையிலே அடைக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையெல்லாம் விடுதலை செய்ய வேண்டும் என்று நேற்றே கேட்டோம். அதன்காரணமாக, வெளியில் கடுமையான வெயிலிலேகூட நின்று நாங்கள் போராடினோம். நீங்கள் எல்லாம் அங்கே வெளியே வருவீர்கள்; அமைச்சர்களாவது வருவார்கள், அவர்களிடம் எங்கள் கோரிக்கைகளை வைக்கலாம் என்று பார்த்தோம். ஓர் அமைச்சர் கூட வெளியிலே வரவில்லை. எங்களை நடு வெயிலிலே அலைய விட்டுவிட்டு எல்லோரும் ஏ.சி ரூமில் உட்கார்ந்துவிட்டீர்கள். ஆகவே, இந்த மிகக் கொடுமையான ஒரு செயலைக் கண்டிக்கின்ற

2000 ஏப்ரல் 26] [திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்]

வகையில் இன்றும் நாங்கள் இந்தக் கோரிக்கையை வைத்து இருக்கிறோம். நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள்—

முற்பகல் 10-50

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, மறியலில் 6577 பேர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே த.மா.கா.வைச் சேர்ந்தவர்கள் 526 பேர்; C.P.I. ஐச் சேர்ந்தவர்கள் 2231 பேர் C.P.I.(M)-758 பேர்; அ.இ.அ.தி.மு.க.-703 பேர்; காங்கிரஸ்-94 பேர்; விவசாயிகள் சங்கம்-550 பேர்; திராவிடர் கழகம்-17 பேர்; மற்றவர்கள் 20 பேர் என்று 6577 பேர் கைது செய்யப்பட்டு, நீதிமன்றக் காவலுக்கு அனுப்பப்பட்டவர்கள் 4899 பேர். 3 M.L.A.-க்கள், தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய M.L.A.-க்கள் உடனடியாக விடுதலை செய்யப்பட்டுவிட்டார்கள். பெண்கள் 300-க்கு மேற்பட்டவர்கள், 384 பேர் அவர்களும் அவர்களும் உடனடியாக நேற்றைக்கே--விடுதலை செய்யப்பட்டுவிட்டார்கள். மீதம் நீதிமன்றக் காவலில் இருப்பவர்கள் 4899 பேர். அவர்களை விடுதலை செய்ய வேண்டுமென்று எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கேட்டார். கேட்டவர், இங்கேயே கேட்டிருந்தால் நேற்றைக்கே சொல்லியிருப்பேன். ஆனால், வெளியிலே நின்று 'வா வெளியே' என்று, அங்கே நின்று கொண்டு என்னை அழைத்ததுதான் எனக்குப் பயமாக இருந்தது. ஏனென்றால், நீங்கள் எல்லாம் பலசாலிகள். நானோ என் பின்னால் இருப்பவர்களுக்கு, 'என்னை அடித்தாலும், உதைத்தாலும் நீங்கள் யாரும் ஒன்றும் செய்யக்கூடாது, மௌனமாக இருக்க வேண்டும்' என்று கட்டளையிட்டு இருக்கின்றேன். அதனால், அவர்களும் பேசாமல் இருந்துவிட்டால் என்ன செய்வது என்கின்ற பயத்திலேதான் நான் வேறு வழியாகப் போய்விட்டேன். ஒரு பழமொழி உண்டு, 'துஷ்டரைக் கண்டால் தூர விலகு' என்று. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இருந்தாலும், அந்த 4899 பேரும் இன்றைக்கு விடுதலை செய்யப்படுகிறார்கள் என்ற செய்தியை இந்த அவைக்கு அறிவிக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களை எல்லாம் துஷ்டர்கள் என்று நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் சொல்வது கொஞ்சம்கூட நியாயம் இல்லை. நாங்கள் எல்லோரும் மிக அமைதியான காந்திய வழியில் போராட்டம் நடத்தக்கூடியவர்கள், அதோடு, விவசாயிகளுடைய அந்தக் கோரிக்கை என்னவாயிற்று என்பதை மறுபடியும் உங்களை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், எல்லா விவசாயிகளும் இன்று

[திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்] [2000 ஏப்ரல் 26

ஒட்டுமொத்தமாக இந்தக் கடனை இரத்து செய்வீர்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறார்கள். அதற்கு ஒரு வழி காண வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, நாம் இருவரும் உட்கார்ந்து பேசுவோம். நீங்களே ஒரு வழியைச் சொல்லுங்கள். அந்த வழியை நான் பின்பற்றுகிறேன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: தலைவரவர்களே....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உட்கார்ந்து பேசுவோம் என்று சொல்லிவிட்டாரே. அப்புறம் என்ன? உங்களை அனுமதித்தால், பிறகு நான் எல்லோரையும் அனுமதிக்க வேண்டும்.

4. அறிக்கைகள் அளித்தல்

(அ) பொதுக் கணக்குக் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, பொதுக் கணக்குக் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல், திரு. வி.கே. லட்சுமணன், பொதுக் கணக்குக் குழுவின் தலைவர்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் 1999-2000 ஆண்டிற்கான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் 243 முதல் 247 வரையிலான 5 அறிக்கைகளைக் குழுவின் சார்பாக இப்பேரவைக்கு அளிக்கின்றேன்.

(ஆ) அரசு உறுதிமொழிக் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல், திரு. கே. ரவி அருணன்.

திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் 1999-2000 ஆண்டிற்கான அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் 11 முதல் 15 வரையிலான அறிக்கைகளை பேரவைக்கு அளிக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நல்ல உடல்நலத்தோடு நம்மிடம் வந்து இருக்கும் ரவி அருணன் அவர்களுக்கு என்னுடைய வாழ்த்துக்கள்.

2000 ஏப்ரல் 26]

5. மானியக் கோரிக்கைகள், 2000-2001, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

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

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

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

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 2000-2001 ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.32,68,44,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"
எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1448, திரு. நா. பெரியசாமி.

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பெருந்துறை, துடுப்பதி, சீனாபுரம், குன்னத்தூர் வழியாக திருப்பூர் மற்றும் கோவை செல்ல வழித்தட உரிமம் பெற்ற பேருந்துகள் துடுப்பதி செல்வதைத் தவிர்த்து விட்டு இயங்கிவருவதைத் தடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1402, திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருப்பூர் பகுதியில் பெண்களுக்கென சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1822, திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2022, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டம், ஓமலூர் வட்டம், காடையாம்பட்டி ஒன்றியம், கண்ணப்பாடி, கோயிலூர், விச்சியூர் போன்ற ஊர்களுக்குப் பேருந்துகள் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1478, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானி நகரம் பழைய பேருந்து நிலையத்திற்கு அனைத்து நகரப் பேருந்துகளும் வந்து செல்ல ஏற்பாடு செய்ய வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1359, திரு. க. மணிவர்மா.

திரு. க. மணிவர்மா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "மோத்தக்கல்லில் இருந்து பயணிகள் சென்னை செல்வதற்கு ஏதுவாகப் புதிய பேருந்து வழித்தடம் தொடங்குவதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2781, திரு. கே. தங்கமணி.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

முற்பகல் 10-55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3062, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

THIRU B. VENKATASAMY: Hon. Speaker Sir, 'To discuss the need to introduce a new bus route from Hosur to Chinna Betiganahalli (via) Uddanahalli-Kurulahalli', I move—

"That the sum of Rs.32,68,44,000/- allocated under Demand No.3-Motor Vehicles Acts-Administration be reduced by Rs.100/-".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 148, திரு. கே. ரவி அருணன்.

திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தென்காசியில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்க கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக பகுதி-2 திட்டத்தில் அறிவித்தும்கூட இன்னும் அங்கு அலுவலகம் அமைக்கப்படாமல் இருப்பது குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3618, டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்.

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "மினி பஸ் ரூட் திட்டத்தினை விரிவாக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2738, டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2369, திரு. எ. தெய்வநாயகம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டு தீர்மானம் எண் 5058, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகை பணிமனைகளின் மூலம் இயக்கப்பட்டு தற்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தையும் மீண்டும் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 765, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் மதுரைக் கோட்டம் 3-ல் உள்ள பழுதடைந்த பழைய பேருந்துகளை மாற்றி புதிய பேருந்துகள் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1980, திரு. வி.கே. லட்சுமணன்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நட்டத்தில் ஓடும் அரசுப் போக்குவரத்து வழித்தடங்களைத் தனியார் வசம் ஒப்படைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 4023, திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவோர் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3544, திரு. பா. வேல்துரை.

திரு. பா. வேல்துரை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருநெல்வேலி மாவட்டம், பாபநாசம் பணிமனையிலுள்ள பழுதடைந்த பேருந்துகள் அனைத்தையும் மாற்றி புதிய பேருந்துகள் விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.32,68,44,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

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

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.21,91,68,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 5094, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பாரிசிலிருந்து பூந்தமல்லி, திருமழிசை, திருவேற்காடு ஆகிய இடங்களுக்குச் செல்லும் பேருந்துகளை அரசு ஊழியர்களும், தொழிலாளர்களும் நிறைந்த குடியிருப்புகளோடு 700 வீட்டு வசதி வாரிய குடியிருப்புகளும் கொண்ட மதுரவாயல், கங்கா நகர் வழியே செல்ல ஆவன செய்ய வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்கவேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2872, திரு. கே. சுப்பராயன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்கவேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3570, திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "மன்னார்குடிக்கு இயக்கப்படும் அரசு விரைவு சொகுசுப் பேருந்துகள்

மிகவும் பழமையானதாக உள்ளதால் அவற்றுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் விடவேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2246, திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நடப்பு ஆண்டில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பரிந்துரைக்கும் இரண்டு புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2637, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஈரோடு மாவட்டம், பவானி தொகுதியில் மிகவும் மோசமான நிலையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் புறநகர் மற்றும் நகரப் பேருந்துகளை மாற்றி, புதிய பேருந்துகள் விடவேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3144, திரு. கே. தங்கமணி.

திரு. கே. தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் பரிந்துரை அடிப்படையில் புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 5049, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகையில் இருந்து சென்னைக்கு எஸ்.இ.டி.சி. மூலம் சொகுசுப் பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1982, திரு. வி.கே. லட்சுமணன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3559, திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்.

Thiru J. HEMACHANDRAN: Hon. Speakdr Sir, 'To discuss the need to provide duty to all drivers and conductors on the rolls of the Transport Corporation', I move—

"That the sum of Rs.21,91,68,000/- allocated under Demand No.39-Road Transport Services be reduced by Rs.100."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2424, திரு. மு. அப்பாவு.

திரு. மு. அப்பாவு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருநெல்வேலி மாவட்டம், ராதாபுரம் வட்டம், திசையன் விளையிலிருந்து, திருவனந்தபுரம், எர்ணாகுளம் ஆகிய பகுதிகளுக்கு பேருந்து இயக்குவதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2812, 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 பற்றிய 39ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,91,68,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

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

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

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.49,32,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" எனக் கோருகிறேன்:

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3666, திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற 49,32,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2703, திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற 49,32,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 5048, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.49,32,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2800, 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 குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.49,32,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்காக வைக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகியவை குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் தமிழில் உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ நான் இந்தப் பேரவையில் படித்ததாகக் கருதி, சட்டமன்றப் பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய கருத்துகளைத் தெரிவித்த பின்னர், என்னுடைய பதிலுரையில் அவற்றுக்கு விளக்கம் அளிக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்று 12 உறுப்பினர்கள் பேசவிருக்கிறார்கள். ஆகவே முதலில் பேசுபவரைத் தவிர, மற்றவர்கள் யாருக்கும் 7 நிமிடங்களுக்கு மேல் பேச அனுமதி கிடைக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

@ 227 முதல் 279 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்புகள் I மற்றும் II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

6. அறிவிப்பு

உறுப்பினர்களுக்குப் பிளாசாவில் சிற்றுண்டி அளித்தல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் அவருடைய மானியக் கோரிக்கையை முன்னிட்டு, காலை 11-00 மணியளவில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குச் சிற்றுண்டி (குறுக்கீடு)

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,, 7 நிமிடங்கள் என்பது தர்மமா? நியாயமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தர்மம் இல்லை, நியாயம்தான், உட்காருங்கள். (சிரிப்பு)

திரு. சுந்தரம், இடையிலே பேசினால் வெளியேற்றுவேன். நான் ஒரு அறிவிப்பை படித்துக் கொண்டிருக்கும்போது இடையில் பேசினால் வெளியேற்றுவேன். இதுதான் கடைசி எச்சரிக்கை. 11 மணியளவில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குக் கேன்டீனில் சிற்றுண்டி அளிக்க அனுமதி கேட்டிருக்கிறார்கள். அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது.

5. மானியக் கோரிக்கைகள், 2000-2001, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

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

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களைப் பேசுமாறு அழைக்கிறேன். (குறுக்கீடு)

முற்பகல் 11-00

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இப்போது பேசுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சொல்லுங்கள்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது ஒரு முக்கியமான Subject. ஏழு நிமிடங்கள் என்று சொல்கிறீர்கள்.

ஏழு நிமிடங்கள் என்றால் ஐந்தாவது நிமிடம் மணி அடித்துவிடுவீர்கள். 10 நிமிடங்கள் என்று சொன்னால் 15 நிமிடங்கள் எங்களுக்குக் கொடுக்க முடியும். அதனால், அன்புடன் உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நாலும் அதைக்காட்டிலும் அன்புடன் சொல்கிறேன். ஏதோ ஒரு நிமிடம், இரண்டு நிமிடங்கள் அதிகமாக அனுமதிக்கலாம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: சரி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது சில கருத்துகளைத் தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகத் தெரிவிக்க அனுமதி தந்த உங்களுக்கு எனது நெஞ்சார்ந்த நன்றியை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், சாலை போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழே அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்த குறிப்பேட்டிலே 1996 ஆம் ஆண்டு தமிழகத்திலே 27,71,846 வாகனங்கள் இருந்தன என்றும், 1999-2000-த்திலே 44,56,719 வாகனங்கள் இருக்கின்றன என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். சுமார் இரண்டு மடங்கு வாகனங்கள் இப்போது உயர்ந்திருக்கின்றன.

அதேபோன்று 1993-94-லே 313 கோடியாக இருந்த வருமானம் இப்போது 630.72 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வாகனங்கள் பெருகி இருக்கின்றன, வருமானம் உயர்ந்திருக்கிறது, ஆனால் வசதிகள் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை ஏதாவது அதிகமாகப் பெருக்கியிருக்கிறார்களா என்று பார்ப்போமேயானால், இந்த ஆண்டு அவர்கள் கொடுத்திருக்கின்ற கொள்கைக் குறிப்புப் புத்தகத்திலே ஒரு புதிய திட்டம்கூட தெரிவிக்கவில்லை என்பதை மிக்க வருத்தத்தோடு தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று இப்போது, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே சுமார் 300 கோடி ரூபாய்க்கு நஷ்டம் வருகிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஏன் இந்த நஷ்டம் வருகிறது என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை 1999-2000 ஆம் ஆண்டு சுமார் 16,981 பேருந்துகள் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவை இயங்கிய தூரம் எவ்வளவு என்று சொன்னால் 19,00,234 கிலோமீட்டர். ஆனால் 1998-1999 ஆம் ஆண்டு இருந்த வாகனங்கள் எண்ணிக்கை 17,008, அவை இயங்கிய தூரம் 23,72,000 கிலோமீட்டர். வாகனங்கள் பெருகி இருக்கின்றன. ஓடிய கிலோமீட்டர் குறைந்திருக்கிறது.

அதேபோன்று, புதிய வழித்தடங்கள் இந்த ஆண்டு எத்தனை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், 94 புதிய வழித்தடங்கள் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே நிறுத்தப்பட்ட வழித்தடங்கள் நிறையவே நின்று போய் இருக்கின்றன. அவற்றில் திரும்பவும் ஓட்டுவதற்கு இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையிலே எந்தவிதமான அறிவிப்பும் நீங்கள் வெளியிடவில்லை. அதேபோன்று, இந்த 94 புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கின்ற நீங்கள், கிராம மக்கள், ஏழை மக்கள், எளிய மக்கள் பயன்பெறுகின்ற வகையிலே 94 வழித்தடங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறீர்களா என்று சொன்னால் இல்லை. இந்த 94 வழித்தடங்கள் மூலமாக வெறும் 59 கிராமங்கள் மட்டுமே பயன்படும் என்று நீங்கள் உங்களுடைய கொள்கைக் குறிப்பிலேயே சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இந்த ஆண்டு புதியதாக வெறும் 59 கிராமங்களே பயன்பெறுகின்றன என்று இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே நீங்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். அதுமட்டுமல்ல, சென்ற ஆண்டு நிறைய தூரம் போய் இருக்கிறது, இந்த ஆண்டு குறைந்திருக்கிறது. அதற்குக் காரணத்தை பதிலுரையிலே அமைச்சர் கூறுவார் என்று நான் நினைக்கிறேன். அதேபோன்று, இந்த ஆண்டு 94 புதிய வழித்தடங்கள் மூலமாக பயனடைந்த மக்கள்தொகை வெறும் 48 ஆயிரம் பேர்தான். தமிழகத்திலே 6 கோடி மக்கள் இருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-05

ஓடுகின்ற பஸ்கள் நிறையவே இருக்கின்றன. ஆனால் இந்த பஸ்கள் சரியான முறையிலே இயங்குகின்றனவா என்று எண்ணிப் பார்ப்போமேயானால், நீங்கள் கொடுத்திருக்கிற புத்தகத்திலேயே சென்னையிலே கோட்டம் I-லே இருக்கின்ற வாகனங்களுக்கு ஒரு லிட்டர் டீசல் போட்டால் 3.58 கி.மீ.தான் தருகிறது என்று சொல்லியிருக்கின்றீர்கள். ஏன் இந்த அவலநிலைமை? ஆனால், வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் $4\frac{1}{2}$ கிலோமீட்டர், $4\frac{3}{4}$ கிலோமீட்டர் போகிறது. ஆனால் சென்னையிலே மட்டும் மூன்று கிலோமீட்டர் போக வேண்டிய ஒரு நிலை ஏன் ஏற்பட்டது என்பதை நீங்கள் உங்கள் பதிலுரையிலே தெளிவாகத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, சென்னையிலே இருக்கின்ற கோட்டங்களிலே 1491 பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை கொண்ட கோட்டம் I-லே பயன்படுத்தப்பட்ட வாகனங்களுடைய சராசரி 81.28 சதவீதம். ஆனால், மீதி இடங்களிலே பார்ப்பீர்களானால் 104 சேலத்தில் 104 சதவீதம், தர்மபுரியிலே 103 சதவீதம், கோயம்புத்தூரிலே 103 சதவீதம், ஈரோட்டிலே 104 சதவீதம், சென்னையிலே கோட்டம் II-லே வெறும் 93 சதவீதம் கோட்டம் I-லே 89 சதவீதம். ஏன் இந்த அவலநிலை என்பதை நீங்கள் தெளிவாக விளக்க வேண்டும். நிர்வாகத் திறமை இல்லையா? பணியாளர்கள் அதிகமாகப் பணியாற்றுகிறார்களா? பணியாற்றுகின்ற அதிகாரிகளுக்குத் திறமை இல்லையா என்பதை அமைச்சருடைய பதிலுரையிலே தெளிவாக விளக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது எங்கே பார்த்தாலும் விபத்துக்கள் அதிகமாகக் கூடிக்கொண்டே போகின்றன. சன் டி.வி.-யிலே நீங்கள் தினம் தினம் செய்தி பார்க்கிறீர்கள். நாங்களும் செய்தி பார்க்கிறோம். ஒருநாளாவது விபத்து இல்லாத தினம் ஏதாவது இருக்கிறதா என்று பார்ப்போமேயானால், நிச்சயமாக இல்லை. இந்தச் சாலை விபத்திலே ஐந்து பேர் மரணம், அந்தச் சாலை விபத்திலே ஏழு பேர் மரணம், இந்தச் சாலை விபத்திலே எட்டு பேர் மரணம் என்று தினம்தினம் செய்திகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இந்தச் சாலை விபத்துக்கள் நடப்பது என்பது காலங்காலமாக நடந்துவருகின்ற விஷயம்தான். ஆனாலும் இந்தச் சாலை விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு நீங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள் என்பதை விவரமாக அமைச்சருடைய பதிலுரையில் எதிர்பார்க்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல R.T.O. அலுவலகங்களில் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற முறைகேடுகள். அது இப்போது ஏற்பட்டது இல்லை. நீண்ட நெடுங்காலமாகவே இருந்துவருகிறது. அதைப் போக்குவதற்கு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் என்ன கவனம் செலுத்தினார், இதுவரை என்ன நடவடிக்கை எடுத்தார் என்பதையும் அவருடைய பதிலுரையில் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது கிராமப்புறத்திலே இருக்கின்ற மக்கள் பஸ்ஸையே நம்பிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஓர் அரசுக்கு நல்ல பெயர் வருவது மூன்று விதங்களிலே. ஒன்று அரிசி, இன்னொன்று பஸ், மற்றொன்று குடிதண்ணீர். இன்றைக்கு பஸ்கள் எங்கே பார்த்தாலும் சரியான முறையிலே இயங்கவில்லை. இப்போது பஸ் கட்டணம்

உயர்ந்திருக்கிறது. ஆனால் அதற்கு வேண்டிய வழியிலே அந்த பஸ்களின் தரங்கள் உயர்ந்திருக்கின்றனவா என்று எண்ணிப் பார்ப்போமேயானால், நிச்சயமாக இல்லையென்றுதான் என்னாலே சொல்ல முடிகிறது. ஏன் இந்த அவலநிலை என்று எண்ணிப்பார்ப்போமேயானால், இப்போது பழைய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எட்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு தரம் பஸ்களை மாற்றுகிறீர்கள்; ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ஒருதரம் சில இடங்களிலே பஸ்களை மாற்றுகிறீர்கள்; விரைவுப் பேருந்துகள் என்று சொன்னால், நான்கு ஆண்டுகளில்கூட மாற்றுகிறீர்கள். ஆனால் அந்த நான்கு ஆண்டுகள் ஓடிய வாகனங்கள்கூட காயலான்கடை வாகனங்கள் போன்ற ஒரு நிலையில் இருக்கின்றனவே, அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நீங்கள் தெரிவிக்க வேண்டும்.

அதுமட்டுமல்ல. இப்போது சென்னையையும், புறநகர்ப் பகுதிகளையும் எடுத்துக்கொள்வீர்களேயானால், அமைச்சர் அவர்கள் ஒருநாள் என்னோடு வருவார்களானால் எத்தனை இடங்களிலே அரசுப் பேருந்துகள் அங்காங்கே பாதி வழியிலே நின்றுகொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் அமைச்சருக்குக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பல இடங்களிலே—இன்றைக்குக்கூட ஒரு பத்திரிகையிலே பார்த்தேன், 40 சதவீத பேருந்துகள் ஓடாப் பேருந்துகள் என்று...

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இன்று காலையிலேகூட ஒரு பத்திரிகைச் செய்தியிலே கூறப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அந்தப் பத்திரிகைச் செய்தி எந்த அளவுக்கு இட்டுக்கட்டப்பட்டது என்பதற்கு ஒரே ஓர் உதாரணம். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 5000 பேருந்துகள் ஓடுவதாக அதிலே எழுதியிருக்கிறார்கள். இங்கே ஓடுவதே 2830 தான். அவர்கள் கணக்குப்படி 5000 என்று வைத்துக்கொண்டு பார்த்தால், 40 சதவீதம் ஓடாதுதான். ஆனால், மொத்தமே 2830 தான். ஒரு பத்திரிகையிலே எழுதுபவர்கள் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே எத்தனை பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்று கேட்டுத் தெரிந்துகொள்ளாமல்—என்னைக் கேட்டாலே சொல்லிவிடுவேன், எவ்வளவு போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் என்று—அதுகூடத் தெரியாமல்—குற்றம்சாட்ட வேண்டுமென்பதற்காகவே எழுதுகிறார்கள். காலையில் கூட அலுவலகத்திலே ஒரு போன்-பார்த்தாயா என் பத்திரிகையிலே விட்டு வாங்கு வாங்கு என்று வாங்கிவிட்டேன். அப்படிச் சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு இருக்கிறது. அதிலே எந்தவிதமான உண்மையும் கிடையாது.

முற்பகல் 11-10

இப்போது இந்த Ratio-வை பொறுத்தவரையிலேகூட, 1995-96-லே Breakdown ratio 4.5 சதவீதமாக இருந்தது. இப்போது, 1999-2000-லே 2.05 சதவீதமாகத்தான் குறைந்து இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதைப்போல, என்னைக் கூப்பிட்டால், நானும் கூட வருகிறேன். நீங்கள் தயவுசெய்து மனசாட்சியோடு பாருங்கள்; நாம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகப் பொறுப்பு ஏற்கும்போது சென்னையிலே எவ்வளவு பேருந்துகள் வழியிலே நின்றுகொண்டு இருந்தன? எவ்வளவு உடைந்து தொங்கிக்கொண்டு இருந்தன? அவை எல்லாம் பெருமளவிற்கு சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சீர் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்றே கருதுகிறேன். இன்னும் சில குறைபாடுகள் இருக்கலாம். அவர் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, இன்னும் 2.05 சதவீதம் breakdown இருக்கிறது. அவற்றையும் நிச்சயமாகக் குறைப்பதற்கு இந்த அரசு தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மனசாட்சியோடுதான் பேசிக் கொண்டு இருக்கிறேன். அவர்தான் மனசாட்சி இல்லாமல் பேசிக் கொண்டு இருக்கிறார். மனசாட்சி இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான், நீங்கள் கொடுத்த குறிப்புகளிலே இருந்துதான் நான் சொல்லிக் கொண்டு இருக்கின்றேனே தவிர, நான் புதிதாகச் சொல்லவில்லை. இருந்தபோதிலும் இப்போது மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்துகின்ற பேருந்துகள், சென்னை புறநகரங்களிலே சரியாக இயங்கவில்லை. குறிப்பாக என்னுடைய பூவிருந்தவல்லி, ஆவடி பகுதிகளிலே இயங்கவில்லை என்பதை உங்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். நீங்கள் ஒருநாள் என்னோடு வந்து அந்த இடங்களைப் பார்க்க வேண்டும்.

நீங்கள் 630 கோடி ரூபாய் அதிகமாக வருமானம் ஈட்டி இருக்கிறீர்கள். அதற்காக நாங்கள் பாராட்டுகிறோம். ஆனால் புதிதாக ஒன்றும் இந்த ஆண்டு செய்யவில்லையே என்பதுதான் மிகவும் வருத்தமாக இருக்கின்றது. 4 ஆண்டு காலமாக தொடர்ந்து பூவிருந்தவல்லியிலே ஒரு யூனிட் அலுவலகம் வேண்டும், வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொண்டே இருக்கிறேன்; முதல் ஆண்டு சொன்னீர்கள், அடுத்த ஆண்டு என்று. அதன் பின்னர் அடுத்த ஆண்டு, அடுத்த ஆண்டு. அடுத்த ஆண்டு என்று சொல்லி இப்போது 4 ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. அடுத்த ஆண்டு என்ன என்று எனக்குத் தெரியாது. இந்த ஆண்டும்

கொடுக்கவில்லை. பரவாயில்லை. இருந்தாலும், அடுத்த ஆண்டாவது அதை நீங்கள் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோன்று ஏழை மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் மினி பஸ் விட்டு இருக்கிறீர்கள். அந்த மினி பஸ்ஸுக்கு அனுமதி வழங்க, 16 கிலோமீட்டர் பஸ் போக்குவரத்து இல்லாத பாதையும், 4 கிலோமீட்டர் அரசு பஸ் போக்குவரத்து உள்ள பாதையும் என்று நீங்கள் அதற்கு வரையறை வைத்து இருக்கிறீர்கள். ஆனால், தமிழகத்தில் இப்போது சுமார் 700 மினி பஸ்கள் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த மினி பஸ்கள் கிராமப்புறங்களில் உள்ள சாலைகளிலே செல்கின்ற காரணத்தினால், அடிக்கடி அவற்றிற்கு ரிப்பேர் ஏற்படுகிறது. அப்படி அடிக்கடி ரிப்பேர் ஏற்படுகிறபோது, அதற்கு மாற்று பஸ் கொடுக்க வேண்டுமா, வேண்டாமா? நீங்கள் மாற்று பஸ்களுக்கு அனுமதியே வழங்கவில்லை. மாற்று பஸ் இல்லாததால், ஒரு நாள் ரிப்பேர் ஆனால், அடுத்த நாள் அந்த பஸ் வருவதில்லை. இதனால் மக்கள் மிகவும் துன்பப்படுகிறார்கள். எனவே, அங்கு மாற்று பஸ்ஸுக்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், 20 கிலோமீட்டர் தூரம் போவதுபற்றி ஆந்திர அரசு ஒரு முறை வைத்து இருக்கிறது. இங்கு மினி பஸ்கள் லாபத்தில் இயங்கவில்லை என்று அதன் உரிமையாளர்கள் மிகவும் வருத்தப்படுகிறார்கள். ஆந்திர மாநிலத்திலே மினி பஸ்களுக்கு 8 கிலோமீட்டர் தூரம் பஸ்கள் போகின்ற வழித்தடமாகவும், 20 கிலோமீட்டர் தூரம் பஸ் போகாத வழித்தடமாகவும் வைத்து அனுமதி வழங்கி இருக்கின்றார்கள். பல்வேறு நிகழ்வுகளிலே ஆந்திர அரசை முன்னுதாரணமாக எடுத்துக்கொள்கிற நாம், அங்கு கடைப்பிடிக்கின்ற 20 கிலோமீட்டர் தூரம் பஸ் போகாத வழித்தடத்தையும், 8 கிலோமீட்டர் தூரம் பஸ் போகின்ற வழித்தடத்தையும் நாம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, சில தனியார் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் அந்த மினி பஸ்களுக்கு Permit வழங்குவது குறித்து நீதிமன்றத்திற்கு செல்கின்றார்கள்; அப்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இணையாக அவர்களோடு சேர்ந்துகொண்டு நீதிமன்றத்திற்குச் செல்வதிலே என்ன நியாயம் இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, முன்பு ஒரு முறை உங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த

உறுப்பினர் திரு. இராமன் இதுபற்றிச் சொன்னார். நானே அவரிடம் நேரடியாகக் கேட்டேன். அவ்வாறு ஏதேனும் இருக்குமானால், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருந்து யாரேனும் சென்று இருப்பார்கள் என்று சொன்னால், அதுபற்றி என்னிடம் கொடுங்கள்; நான் அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கிறேன் என்று சொன்னேன். இதுவரை அவ்வாறு எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்தும் சிறிய பேருந்துகளை எதிர்த்து வழக்குகள் தொடுக்கப்படவில்லை என்பதை நான் உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவ்வாறு இருந்து, அதுபற்றி ஏதேனும் குறிப்பு கொடுத்தால்—முன்னர் நான் நேரடியாகவே சொன்னேன்; அவரிடம் சொல்லி, உங்களிடம் ஏதேனும் இருந்தால்—கொண்டுவந்து கொடுங்கள்; நானே அதுபற்றிக் கேட்கிறேன் என்றுகூட சொன்னேன்; இருந்தால் நிச்சயமாகக் கேட்கப்படும். நிச்சயமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்று கருதினாலும்கூட, இதைப்பொறுத்தவரை, மக்களுடைய நலனைக் கருதி, அவர்கள் இதிலே ஈடுபடவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்.

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மினி பஸ் பற்றி நான் ஏற்கெனவே பேசியபோது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் என்னிடம் சொன்னது உண்மைதான். இப்போது அரசாங்கத் தரப்பிலே ஆஜராகின்ற வழக்கறிஞர்களிடம் நான் பேசினேன். அந்த வழக்கு வருகின்ற மே மாதம் *3* ஆம் தேதி, *4* ஆம் தேதி, *5* ஆம் தேதி என்று போட்டு இருக்கிறார்கள். இதிலே ஆட்சேபணை செய்து இருப்பவர்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இருக்கின்றன என்ற உண்மையை அவர்கள் ஒப்புக்கொண்டார்கள் என்பதை நான் அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவருகிறேன். அரசாங்கமே ஒரு திட்டத்தைப் போட்டுவிட்டு, அரசாங்கத்தின் சார்பில் நடைபெறுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆட்சேபணை செய்தால், எப்படி அந்தத் திட்டம் மக்களைச் சென்று அடையும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மீண்டும் நான் கேட்கிறேன். அவ்வாறு சொல்லி இருந்தால், நான் டாக்டர் இராமன் அவர்களை வைத்துக்கொண்டு கேட்கத் தயாராக இருக்கிறேன். அந்தமாதிரி affidavit ஏதாவது file பண்ணி இருந்தால் என்னிடம் கொடுங்கள். நிச்சயமாகக் கிடையாது. அன்றைக்கே நான் நேரடியாகச் சொல்லி இருக்கிறேன். சொல்லி ஒரு

வாரம் ஆகிறது. அதற்கு அப்புறம் சொல்லவில்லை. இப்போதுதான் நீங்கள் சொல்கிறீர்கள். அவ்வாறு இருக்குமானால், அதைத் திரும்பப் பெறுவதற்கும் தயாராக இருக்கிறேன்; அப்படிச் செய்து இருந்தால் அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கும் தயாராக இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: டாக்டர் இராமன், இருங்கள்; நீங்கள் திரு. சுதர்சனம் அவர்களுடைய நேரத்தை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளாதீர்கள். (குறுக்கீடு) அதைப்பற்றித்தான் அமைச்சர் சொல்லிவிட்டார் அல்லவா? அவ்வாறு இருந்தால், கொண்டுவந்து காட்டுங்கள் என்று சொல்லிவிட்டார்; உட்காருங்கள். திரு. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்று, அமைச்சர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரான உடனே ஓர் அறிவிப்பைக் கொடுத்தீர்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சிபாரிசு செய்கின்ற இரண்டு வழித்தடங்களிலே பேருந்துகள் இயக்கப்படும் என்று அறிவித்தீர்கள். முதலில் ஒரே ஆண்டுதான் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேருக்கும் 2 வாகனங்கள் செல்ல வழித்தடங்கள் கொடுத்தீர்கள். ஆனால் அதற்கு அடுத்த ஆண்டு, அடுத்த ஆண்டு எல்லாம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சிபாரிசின்பேரில் ஒரு தடம்கூட கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த ஆண்டு தேர்தல் ஆண்டாக இருக்கின்ற காரணத்தால் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் பரிந்துரை செய்கிற *5* வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

முற்பகல் 11-15

நகரப் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். அதற்கு *30* கிலோமீட்டர் என்று வரையறை செய்யப்பட்டுள்ளது. இது பொது மக்களுக்கு அதிக அளவிலே பயன்பட்டாலும்கூட, இன்னும் அதிகமான அளவிலே பயன்தரக் கூடிய வகையிலே *30* கிலோமீட்டர் என்பதை *40* கிலோமீட்டராக உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றன. ஆனால் தனியார் சிறப்புப் பேருந்துகள் என்று விட்டு, இலாபம் சம்பாதித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தயவுசெய்து இந்த சிறப்புப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதி அளிக்காமல் அதற்கு தடை விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வாகனங்களால் இப்போது சுற்றுச்சூழல் மாசுபட்டு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வாகனங்களிலிருந்து புகை அதிகமாக வருகிறது. 15 ஆண்டுகளுக்கு மேல் உபயோகத்தில் இருந்த அத்தனை வாகனங்களையும் நீங்கள் condemn செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தேவைக்கு அதிகமான அரசு உயரதிகாரிகள் பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களை வேறு துறைக்கு மாற்றம் செய்ய வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் திறம்பட நடத்துவதற்கு எல்லாவிதமான முயற்சிகளையும் எடுக்கின்ற நேரத்தில் எல்லா மக்களுக்கும் பயன்படுகிற வகையிலே, போகின்ற பேருந்துகளையெல்லாம் வழியிலே நிற்காமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

என்னுடைய தொகுதியில் இயங்கிக்கொண்டிருந்த 65-கே என்ற பேருந்து, சாலை சரியில்லை என்று காரணம் காட்டி, கடந்த 3 ஆண்டுகளாக நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. நான் அதற்காக பல முயற்சிகள் இந்த மூன்றாண்டுகளில் எடுத்தும் அந்தப் பேருந்து இயக்கப்படவில்லை. அதை உடனடியாக இயக்க வேண்டும். என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்றது பூந்தமல்லி பேருந்து நிலையம். அதுகுறித்தும் நான் கடந்த 4 ஆண்டுகளாகக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறேன். அந்தப் பேருந்து நிலையத்தினை பெரிய பேருந்து நிலையமாக மாற்றிக் கொடுப்பதன் மூலமாக சென்னைக்கு வருகின்ற பல்வேறு பேருந்துகள், வாகனங்கள் நெரிசல் குறைய வாய்ப்பு ஏற்படும் என்று சொல்லிக்கொண்டு, அந்தப் பேருந்து நிலையத்தினை பெரிய பேருந்து நிலையமாக மாற்றித் தரும்படி கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி.

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கிற துறையின் மானியக் கோரிக்கையின் மீதும், நான் முன்மொழிந்திருக்கின்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தின் மீதும் ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பதற்காக வாய்ப்பு வழங்கிய தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நாளொன்றுக்கு 63 இலட்சம் கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு ஏறத்தாழ 16,981 பேருந்துகளைக் கொண்டு 1 இலட்சத்து 94 ஆயிரம் பயணிகளை ஏற்றி, இறக்குகிற மாபெரும் பணியில் ஈடுபட்டிருக்கிற இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை சில நல்ல காரியங்களைச் செய்திருப்பதை நான் எடுத்த எடுப்பிலேயே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

9 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு செயல்பாட்டிற்காக அகில இந்திய அளவில் விருதுகளைப் பெற்றிருக்கிற செய்தி பாராட்டுக்குரிய செய்தியாகும். இந்த விருதுகளைப் பெற உதவியாக இருந்த தொழிலாளர்களையும், துறையையும் பாராட்டுகிற வாய்ப்பைப் பெற்றமைக்காக நானும் மகிழ்ச்சி அடைகின்றேன்.

அரசு விரைவுப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிற பயணிகளின் வசதிக்காக முன்பதிவு வசதியை விரிவுபடுத்தியிருப்பது; சென்னை, சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்தின் உள்ளே சென்று பயணிகள் ஏறி, இறங்குவதற்கான வசதியைச் செய்து மேம்படுத்தியது; சென்னை நகரின் மையப் பகுதியாக இருக்கிற சைதாப்பேட்டையில் பேருந்து நின்று செல்ல தளம் அமைக்கப்பட்டது போன்ற பல்வேறு நல்ல நடவடிக்கைகளை இந்தப் பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கழகம், போக்குவரத்துத் துறை மேற்கொண்டிருப்பதற்கு நான் என்னுடைய பாராட்டுகளைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆனால், இப்படி பாராட்டுக்குரிய போக்குவரத்துத் துறை மறுபக்கத்தில் நிதி நெருக்கடியிலே இருந்து மீள முடியாத ஒரு சிக்கலான சூழ்நிலையிலே இருந்துகொண்டிருக்கிறது. 1971 ஆம் ஆண்டு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்ட நிலையிலே இருந்து 1991 ஆம் ஆண்டு வரை ஏறத்தாழ 20 ஆண்டு காலத்தில் சேர்ந்த நஷ்டமாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருப்பது ரூபாய் 164.19 கோடியாகும். ஆனால் அதற்குப் பின்னிட்ட காலத்தில் 1991 ஆம் ஆண்டிலேயிருந்து 1999 ஆம் ஆண்டு வரை, ஏறத்தாழ இந்த 10 ஆண்டு காலத்தில் குவிந்திருக்கிற நஷ்டம், இழப்பு ரூபாய் 1484.40 கோடியாகும். இந்த இழப்பு என்பது கடந்த 1999-2000 ஆண்டுக்கு-ஏறத்தாழ ரூபாய் 300 கோடி வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தக் கடுமையான நிதிநெருக்கடியால் திருநெல்வேலி, உதகமண்டலம், மதுரை, நாகர்கோவில், காரைக்குடி, காஞ்சிபுரம், அரசு விரைவுப் பேருந்துக் கழகம் போன்ற கோட்டங்கள் எல்லாம் மீள முடியாத நெருக்கடியிலிருந்து தப்ப முடியாது என்ற அபாயத்தையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொள்கை விளக்கக்

குறிப்பிலேயே குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த நிதி நெருக்கடியைக் கூட மறு பக்கத்தில் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். 1971 ஆம் ஆண்டு வெறும் ரூபாய் 36 கோடி முதலீட்டில் தொடங்கப்பட்ட பேருந்துக் கழகங்கள் இப்போது வளர்ந்திருக்கிற வளர்ச்சியைப்பற்றி அதிலே விரிவான முறையிலே நடைபெற்று இருக்கிற முன்னேற்ற நடவடிக்கைகள் குறித்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு என்று உருவாக்கப்பட்டுள்ள சொத்து வகைகள் குறித்தெல்லாம் மதிப்பீடு செய்கிறபோது அதில் முறையான நிர்வாகத்தைத் தொடர்ந்து நடத்தி வந்திருந்தால் பயணிகளின் கட்டணத்தை இந்த அளவிற்கு உயர்த்தாமலேயே பல நல்ல சாதனைகளைச் செய்திருக்க முடியும். அதற்கான முறையில் நிர்வாக அடிப்படையில் நிர்வாக ரீதியான சில நடவடிக்கைகளை அரசு எதிர்காலத்தில் மேற்கொள்ள வேண்டும். நிர்வாகப் பிரிவில் கை வைக்காமல் இந்த நட்டத்தை குறைப்பதற்கான வாய்ப்பில்லை என்று நான் கருதுகிறேன்.

முற்பகல் 11-20

அதுமட்டுமல்லாமல் இந்த நிதி நெருக்கடிக்கு இன்னொரு காரணமாக இருப்பது அரசு பல்வேறு பிரிவினருக்கு இலவச பஸ் பாஸ்கள் வழங்கியிருப்பதாகும். அவை எல்லாம் சமுதாயத்திற்கு செய்யப்பட வேண்டிய மிக முக்கிய காரியங்கள் என்பதால் அந்தச் சலுகைகள் வழங்கப்பட்டிருப்பதும் தவறானது அல்ல. வழங்கப்பட்டிருக்கிற சலுகைக் கட்டணத்திற்கு உரிய நிதி அந்தந்த துறைகளால் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வழங்கப்படுவதாக கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதைக் கூர்ந்து ஆய்வு செய்கிறபோது 100 ரூபாய் கட்டணச் சலுகை வழங்கப்பட்டிருக்குமானால், துறைகள் வழங்கியிருக்கிற தொகை 50 ரூபாய் என்ற அளவில்தான் இருக்கிறது. இலவசப் பயணம் செய்யக்கூடிய அளவிற்கு சலுகைக் கட்டணம் வழங்கக்கூடிய வகையில் மானியங்களை அரசு இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வழங்காத குறையும் ஏற்பட்டிருப்பதாக நான் உணர்கிறேன். வாகனங்கள் வரி, டீசல் வரி போன்ற பல்வேறு வகைகளில் கொஞ்சம் சலுகை இந்தத் துறைக்கு அளிப்பது குறித்தும்கூட அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் குறிப்பிடுகிறபோது 1996 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஏறத்தாழ 800 கோடி ரூபாய்க்கு மேலாக அரசு பல்வேறு நிலைகளிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கத்திற்காக உதவி செய்திருப்பதையும் கருத்தில் கொண்டுதான் இந்த யோசனையைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இது குறித்தும் அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து புதிதாக ஓர் ஓய்வூதியத் திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கெனவே நடப்பிலே இருக்கிற ஓய்வூதியத் திட்டத்தோடு புதியதாக ஓர் ஓய்வூதியத் திட்டம். இந்த ஓய்வூதியத் திட்டத்தில் விருப்ப அடிப்படையிலே தொழிலாளர்கள் தேர்வு செய்து சேர்ந்து கொள்ளலாம் என்று அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தற்போது உள்ள நிலவரத்தில் போக்குவரத்துத் துறையில் இரு வகையான தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒன்று, முன்னாள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள். அடுத்து கழகப் பேருந்துகளில் பணியாற்றக்கூடிய தொழிலாளர்கள். இதிலே முன்னாள் அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய ஓய்வூதியம் குறித்து பல்வேறு நிலைகளில் கோரிக்கை வலியுறுத்தப்பட்டு நீதிமன்றத்திலே தீர்ப்புகள் (சாதகமாகப்) பெறப்பட்டு, தொழிலாளர்களுக்கு ஆதரவாக வந்த தீர்ப்பை எதிர்த்து போக்குவரத்துத் துறை உச்ச நீதிமன்றத்திலே மேல்முறையீடு செய்து அதை நிறுத்தி வைத்திருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்கு சாதகமாக வரக்கூடிய தீர்ப்பை எதிர்த்து மேல்முறையீடு செய்கிற காரியங்களில் இந்த அரசு ஈடுபடாது என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்தை மறுத்து அல்லது அதற்கு மாறாக போக்குவரத்துத் துறையிலே மேல்முறையீடு செய்திருப்பது என்பது ஏற்புடைய நடவடிக்கை அல்ல என்றாலும், இது குறித்தும் அரசு சிந்தித்து அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு உரிய நிவாரணம் வழங்க வேண்டும். உச்ச நீதி மன்றத் தீர்ப்பு தொழிலாளர்களுக்கு சாதகமாகத்தான் நிச்சயமாக வரும். அதில் எந்த மாற்றுக் கருத்தும் இல்லை. இப்போது நிதி நெருக்கடி காரணமாக அப்படி ஒரு நிலை எடுப்பார்களானால், நாளை இன்னும் அந்த நிதி நெருக்கடி கூடுதல் நெருக்கடியாக மாறுமே தவிர, அதிலிருந்து விடுபடுவதற்கு வாய்ப்பில்லை.

அடுத்து இந்தப் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் குறித்து ஒரு குறிப்பிட்ட செய்தியை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வரக்கூடிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தில் இப்போது இருக்கிற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய அதிகாரப் பிரிவினர் ஒரு பகுதியினரும், இளநிலை மற்றும் உதவிப் பொறியாளர்கள் ஒரு பிரிவினரும் இருக்கிறார்கள். இவர்களுக்குப் பயன்படாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும் என்று கருதப்படுகிறது. துறையின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் தெரிவித்திருக்கிற ஓய்வூதியத் திட்டத்தில் போதுமான அளவுக்கு விவரங்கள் இல்லையென்றாலும், இருக்கின்ற விவரத்தைக் கொண்டு நான் புரிந்துகொண்ட விவரத்திலிருந்து பேசுகிறேன்.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரிகின்ற அலுவலர்களோ அல்லது இளநிலை, உதவிப் பொறியாளர்களோ விடுபடாத அளவுக்கு, மற்றவர்கள் ஏறத்தாழ 3,000 பேர் விடுபடுவார்கள் என்ற ஒரு தகவல் முன் வைக்கப்படுகிறது. ஒருவேளை அப்படி ஒரு நிலைமை ஏற்படுமானால் அரசு அறிவித்திருக்கிற ஓய்வூதியத் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய சேமநல நிதியம் அனுமதி அளித்ததற்குப் பிறகு பயன்பெறாத தொழிலாளர்கள் நீதிமன்றத்திற்கு மீண்டும் சென்று மீண்டும் அதை நடைமுறைப்படுத்துவதிலே சிக்கல் ஏற்படுத்தக் கூடும் என்பதைக் கருத்தில்கொண்டு, அதை மறுபரிசீலனையும், தேவையான அளவுக்கு நல்ல யோசனையும் செய்து, அரசு முழுமையான அளவுக்கு ஓய்வூதியத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு (மணியடிக்கப்பெற்றது) முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-25

அடுத்து ஒருசில முக்கியப் பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அவற்றையும் விரைவாகத் தெரிவித்துவிடுகிறேன். இப்போது போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சிக்கன நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. அதுவும் பாராட்டுக்குரிய நடவடிக்கைதான். சிக்கன நடவடிக்கை என்றால் அதிலே ஒரு நல்ல வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பேருந்துகளை இயக்காத ஒரு முறை not run என்ற system அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. விடுமுறைக் காலங்களில் அல்லது வேறு சில தேவையற்ற காலங்களில் அந்தப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிறுத்தி விடலாம் என்ற முறையில் not run என்ற ஒரு system அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இதிலே 40 விழுக்காடு என்ற அளவுக்கு விடுமுறை நாட்களில் பேருந்துகளின் இயக்கம் நிறுத்தப்படுவது என்பது நிர்வாகத்திற்கு மகிழ்ச்சியான காரியமாக இருக்கலாம். ஆனால் அரசியல் ரீதியாக அதற்குத் தண்டனை காத்திருக்கும் என்பதை அரசு மறந்துவிடக் கூடாது. ஏனென்றால் விடுமுறை நாட்களில் பேருந்து வசதி இல்லாமல் மக்கள் படுகின்ற துன்பத்தை நேரடியாக அனுபவித்து உணரக்கூடியவன் என்ற முறையிலே நான் இந்தக் கருத்தைத் தெரிவிக்கின்றேன். அந்த அடிப்படையிலே பரிசீலிக்க வேண்டும். பெருந்துறை சட்டமன்றத் தொகுதியினுடைய அனுபவமாகக்கூட நான் ஒன்றைக் குறிப்பிட முடியும். போக்குவரத்து வசதி தொடர்பாக பொது மக்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்களை,' கழக நிர்வாகத்திற்கு அனுப்பி, அங்கிருந்து பெறப்பட்ட

பதிலும் - அனுபவமும் எப்படி இருக்கிறது என்றால் 95 விழுக்காடு விண்ணப்பங்களுக்கு எதிர்மறையான பதிலே வந்திருக்கிறது, சாதகமான பதில் வரவில்லை. சாதகமான பதில் வரவில்லை என்பது நான் புரிந்துக்கொள்ளக் கூடியதாக இருக்கலாம். கோரிக்கை வைத்த மக்கள் எந்த அடிப்படையில் இந்த அரசைப் புரிந்துகொள்வார்கள் என்பதை கருதிப் பார்க்க வேண்டும்.

கடைசியாக ஒரே ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பேருந்துக் கழகத்திற்கு ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை சரிசெய்வதற்கு தனியார் பேருந்து இயக்கத்தை முறைப்படுத்த வேண்டும். தனியார் பேருந்து இயக்கம் இன்னும் சில இடங்களில் முறைப்படுத்தப்படாமல், அவர்கள் அனுமதி பெற்ற வழித் தடத்திலே இயக்காமல் வசதிப்பட்ட வழித் தடத்தில் இயக்கி வருகிறார்கள். இதுகுறித்து அமைச்சர் அவர்களே உத்தரவிட்ட செயல்பாடுகூட நடைமுறையில் செயல்படுத்தப்படாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதுபோல, ஒப்பந்தப் பேருந்து என்று கூறப்படுவது, ஏதோ சுற்றுலா போவதற்கு, பயணிகளுடைய அன்றாடப் பயன்பாட்டிற்கு அல்ல என்றாலும், அன்றாடப் பயன்பாட்டிற்காக இந்த Omni பேருந்துகள் இயக்கப்படுவது அரசு விரைவுப் பேருந்துக் கழகங்களுடைய வருமானத்தைக் குறி வைத்து அடிக்கிற ஒரு வேட்டையாக மாறி இருக்கிறது என்பதைக் கவனத்தில்கொண்டு அரசு இந்தப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை முறைப்படுத்த வேண்டும்.

இறுதியாக ஒன்றே ஒன்று, நம்முடைய சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் நடைபெறுகிற சாலைப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் கல்லூரி நிறுவனத்தில் பணியாற்றக் கூடிய தினக் கூலித் தொழிலாளர்கள் நீண்டகாலமாக போராட்டம் நடத்துகிறார்கள். இதிலே வருத்தப்படக்கூடியது அந்த சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையினுடைய அதிகாரிகள், அங்கே பணியாற்றக்கூடிய கல்லூரி முதல்வர் ஆகிய இரு பகுதியினரும் தொழிற்சங்கத்தை அணுகுகிற முறை என்பது ஜனநாயக ரீதியாக ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நடைமுறையாக இல்லை. இதுகுறித்து அமைச்சருக்கும் நான் தனியாகக் குறிப்பு கொடுத்திருக்கிறேன். அங்கு ஒப்பந்தத் தொழிலாளர்கள் கல்லூரி வளாகம் அமைக்கப்பட்ட காலத்திலே தொடங்கி இதுவரையிலும் ஒரு நிரந்தர வாழ்க்கை கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கையிலே வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நிதி அடிப்படையிலே பெரிய அளவிலே உதவி செய்ய முடியாமல் இருக்கலாம். பணிப் பாதுகாப்பு என்ற அடிப்படையில்

முறைப்படுத்துவதற்கு அந்தக் கல்லூரி நிர்வாகமும், சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையும் நேர்மையான அணுகுமுறையை பின்பற்ற வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து பட்டாபிராமன் குழுவினுடைய பரிந்துரைகளையும் Khader Commission உடைய Report-ஐயும் அடிப்படையாகக் கொண்டு செயல்படுத்தவேண்டும்.

அடுத்து ஒன்றே ஒன்று. கடந்த முறை, கோரிக்கையின் அடிப்படையில் நடைபெறுகின்ற பேச்சுவார்த்தையில் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் கலந்து கொள்வதற்கு தொழிற்சங்கங்களுக்கு உயர்நீதிமன்றத் தீர்ப்பின்படி தேர்தல் நடத்தப்பட்டது. அந்தத் தேர்தலில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் மட்டுமே இப்போது பேச்சுவார்த்தையில கலந்து கொள்கிறார்கள். ஆனால் தேர்ந்தெடுக்கப்படாத பல தொழிற்சங்கங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே (மணியடிக்கப்பெற்றது) செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஏற்கெனவே செய்து கொண்ட ஒப்பந்தங்களுக்கு அந்தத் தொழிற்சங்கங்கள் எல்லாம் அளப்பரிய பங்கு செலுத்தி இருக்கின்றன என்பதையும கருத்திற்கொண்டு அவர்களுக்கு நடைமுறையிலே செய்யக் கூடிய உதவிகளையும், அவர்கள் எடுக்கக் கூடிய முயற்சிகளுக்கு கிடைக்கின்ற வாய்ப்புகளையும் நீங்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். அப்படிப் பயன்படுத்தவில்லையென்றால் அது பெருந்துக் கழகத்தினுடைய ஒட்டுமொத்த தொழில் உயர்வுக்குச் சரியாக இருக்காது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக ஒன்று, பெருந்துறையிலே தொடங்கப்பட்ட வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகத்தை R.T.O. அலுவலகமாக மாற்றியமைக்க வேண்டும். பெருந்துறையிலே கிளை அலுவலகமாக - ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய கிளை அலுவலகத்தைத் தொடங்க வேண்டும். அப்படி இல்லையென்றால் குறைந்தபட்சம் பணிமனையாவது உடனடியாகத் தொடங்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்தை வலியுறுத்தி, நன்றிகூறி, வார்த்தையை நிறைவு செய்கிறேன். வணக்கம்.

முற்பகல் 11-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. சுப்பிரமணி என்கிற சி.சு. மணி.

திரு. சி. சுப்பிரமணி என்கிற சி.சு. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் புதிய நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் ஏற்றமிகு தமிழகத்தை உருவாக்கிட ஏழை, எளிய, நடுத்தர மக்களைப்

பாதிக்காத வகையில் எண்ணற்ற பல முனைப்பான திட்டங்களுடன் இம்மாமன்றத்தில் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களால் அறிவிக்கப்பட்ட நிதிநிலை அறிக்கையானது தமிழக வரலாற்றில் ஒரு மைல் கல்லாகும்.

உலக வரலாற்றில் எல்லா ஆட்சிக் காலங்களும் பொற்காலம் என்று கூறப்படுவதில்லை.

"இயற்றலும் ஈட்டலும் காத்தலும் காத்த
வகுத்தலும் வல்லது அரசு"

என்று அய்யன் திருவள்ளுவர் சுட்டிக் காட்டியவாறும், தந்தை பெரியார் தந்த பார்வை, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் வகுத்தளித்த பாதையின்படி தமிழகத்தில் முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஆட்சி செய்யும் இந்த ஆட்சிக் காலத்தைத்தான் தமிழக வரலாற்றின் பொற்காலம் என்றால் அது மிகையாகாது.

எழுபத்தி ஏழு வயதிலும் ஏறுநடை போட்டு எதிர்காலத் தமிழகத்தை இன்டர்நெட்டில் காணத் துடிக்கும் ஏழு கோடித் தமிழ் மக்களின் இதய நாயகன் முதல்வர் கலைஞர் அவர்களின் அரசில் போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கையில் பேச எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் முதற்கண் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் உதிரி பாகங்கள் வாங்குவது முதற்கொண்டு பயணச் சீட்டுகள் அச்சடிப்பது வரை எவ்வித ஊழலும் இல்லாமல் இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு மக்களுக்குத் தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளித்து இவ்வரசு அரும்பணியாற்றி வருவதை நாடே நன்கு அறியும்.

பன்னிரெண்டாம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கியும், தற்போது உழவர் சந்தைக்கு வரும் விவசாய விளைபொருட்களுக்கு இலவச அனுமதி வழங்கியும், இந்தியாவிற்கே வழிகாட்டியாக இருப்பது நமது கழக அரசுதான்.

ஒரே ஆண்டில் மத்திய அரசு டீசல் விலையை 49 சதவீதம் உயர்த்தியபோதும்கூட ஏழை எளிய மக்களின் நலனில் அக்கறை கொண்ட நமது முதல்வர் அவர்கள் பெருமளவு பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்திடாமல் பல நிர்வாகச் செலவினங்களைக் குறைத்து சிக்கன

நடவடிக்கை மூலம் அரசுக்கு ஏற்படும் நட்டத்தை ஈடுசெய்ய எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள் யாவும் பாராட்டுதலுக்குரியதாகும்.

பெருகிவரும் பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கேற்ப புதிய பேருந்துத் தடங்களை இயக்க அரசு முயன்று வருவதுடன் இந்தியாவில் உள்ள பிற மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுடன் ஒப்பிடும்போது நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் தொடர்ந்து நன்றாக இருப்பதால் ஆண்டுதோறும் தேசிய அளவில் பல பரிசுகளை வென்று வருவது நாடறிந்த நல்ல செய்தியாகும்.

பொதுமக்களுக்கு மட்டுமின்றி, போக்குவரத்து ஊழியர்களையும் அவர்களது குடும்ப நலனையும் கருத்தில்கொண்டு இந்த அரசு போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்குப் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம், அதேபோன்று அரசு ஊழியர்களுக்கு நிகரான பிற சலுகைகள் வழங்கி அவர்கள் வாழ்வில் ஒளியேற்றியதும், ஆயிரம் மக்கள் தொகை கொண்ட குக்கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதி ஏற்படுத்தித் தருதல், கிராமப்புறங்களில் போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்த மினி பஸ் வசதி, விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்ய கணினி மூலம் முன்பதிவு செய்யும் திட்டம், இத்திட்டங்கள் யாவும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் மேற்பார்வையில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் சிந்தையில் உதித்த முத்துக்கள் ஆகும்.

அண்டை மாநிலமான ஆந்திராவில் அம்மாநில முதல்வர் மாண்புமிகு சந்திரபாபு நாயுடு அவர்கள் தனியார் பேருந்துகளை வாடகைக்குப் பெற்று அரசு வழித் தடங்களில் இயக்கும் Hire purchase system ஒன்றைச் சிறப்பாகச் செயல்படுத்தி வருகின்றார். இத்திட்டத்தின்படி ஒரு கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு குறிப்பிட்ட பணம் வழங்கப்படுவதுடன், பராமரிப்புச் செலவு பேருந்து உரிமையாளர்களுடையது. அரசு நடத்துநரைக் கொண்டு டிக்கெட் வசூலிக்கப்படுகின்றது. இத் திட்டத்தித்தின் மூலம் அரசிற்கு வருவாய் வருவதுடன் பொதுமக்கள் கோரும் வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடலாம். இக்கோரிக்கையைக் கனிவுடன் பரிசீலிக்குமாறு மாண்புமிகு முதல்வர் மற்றும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நன்றி.

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

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை, இயக்கூர்திகள், சாலைப்

போக்குவரத்துப் பணிகள் ஆகிய இந்த மானியக் கோரிக்கைகளில் பேச அனுமதித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கைகளைப் பொறுத்தவரையில், அமைச்சர் அவர்களால் முன்வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த மூன்று புத்தகங்களையும் திருப்பித் திருப்பிப் படித்தோம். திருப்பித் திருப்பிப் படித்தால், அதிலே ஆக்கபூர்வமான செயல்பாடுகள்; (குறுக்கீடு) அப்படியேகூட வைத்துக்கொள்ளுங்கள்..

முற்பகல் 11-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திருப்பிப் படிக்கக் கூடாது. நேராக வைத்துத்தான் படிக்க வேண்டும். (சிரிப்பு)

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இல்லை, முதல் பக்கத்திலிருந்து கடைசிப் பக்கம் வரை, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஏற்பட்டு இருக்கின்ற நட்டம் எந்த விதத்திலே சரியாக்கப்பட வேண்டும், எப்படி சரி செய்யப்பட வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களால் இதில் விளக்கமாகத் தெரிவிக்கப்படவில்லை. ஒன்றே ஒன்று மட்டும் தெரிகின்றது. முதல்வருக்குப் பிடித்த நிறம் மஞ்சள். அவர் அணிந்திருக்கின்ற சால்வை மஞ்சள். ஆகவே, அவருடைய மனதைக் கவர வேண்டுமென்ற ஒரே எண்ணத்திற்காக இந்த மஞ்சள் நிறத்திலே இந்த மூன்று புத்தகங்களும் அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கின்றவேயொழிய, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு உருப்படியாக எந்தத் திட்டமும் இதிலே அறிவிக்கப்படவில்லை என்று இந்த அரசின்மீது முதன்முதலாகக் குற்றம் சாட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவருடைய தலைவியாருக்கு மஞ்சள் பிடிக்காது என்ற காரணத்தினால் நாங்களும் மஞ்சளையே உபயோகிக்கக் கூடாது என்பதல்ல. மஞ்சளை உபயோகிப்பதிலே எந்தவிதத் தவறும் இருக்க முடியாது. இப்படி மொட்டைத் தலைக்கும், முழங்காலுக்கும் முடிச்சு போடக்கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மஞ்சள் மங்களகரமானது; ஒத்துக் கொள்கிறோம். அதேபோல, கிராமப்புறத்திலே மஞ்சள் கடிதாசு என்று கூறுவார்கள். மஞ்சள் கடிதாசு என்றால், ஒரு ஐ.பி., அதாவது, திவால் ஆகப்போகிறது என்றுகூடக் கூறுவார்கள். ஆகவே, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்று திவாலான நிலையிலே இருப்பதைத்தான்—மஞ்சள் கடிதாசு என்று கூறுவார்கள்—காட்டுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நீங்கள் 31-1-2000 அன்று ஒரு கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். சுமார் ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓட்டப்படாமல் இருப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறீர்கள். சென்னையிலே மட்டும் ஏறத்தாழ 800 பேருந்துகள் ஓடுவதேயில்லையென்ற நிலை இருக்கும்போது, நீங்கள் தமிழகம் முழுவதும் ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓடவில்லை என்று தவறான தகவலைச் சொல்லி இருக்கின்றீர்கள்.

அடுத்தபடியாக, முதலிலே நான் குறிப்பிட விரும்புவது, இந்த அரசினுடைய தாரக மந்திரம், 'சொன்னதைச் செய்வோம்; செய்வதைச் சொல்வோம்.' 2001 ஆம் ஆண்டு வரை பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த மாட்டோம் என்று கூறியது இந்த அரசு. கூறியவர் முதல்வர் அவர்கள். ஆனால், இரண்டு முறை பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்திவிட்டீர்கள். இந்த அவையிலே நான் கேட்டேன். கேட்கும்போது. . . .

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்துக் கட்டணம் 14 பைசாவாக இருந்து 20 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டபோது, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள், அவையிலே இதைச் சொன்னார்கள். அதற்குப் பிறகு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களெல்லாம் வலியுறுத்தியதற்குப் பிறகு, 20 பைசாவிலிருந்து 18 பைசாவாகக் குறைக்கப்பட்டது. அந்த இரண்டு பைசா குறைக்கப்படாமல் இருந்திருக்குமானால், 20 பைசாவே தொடர்ந்து இருக்குமானால், நிச்சயமாக முதல்வர் அவர்கள் அதை ஏற்றியிருக்க மாட்டார்கள். நாங்கள் ஏற்ற மாட்டோம்; மாற்றமே இருக்காது. நாங்கள் ஏற்ற மாட்டோம்; மாற்றமே இருக்காது என்று சொன்ன பிறகு 18 பைசாவாகக் குறைத்ததனுடைய விளைவாக, மேலும் இழப்பு அதிகமாக ஏற்பட்டது. அதனால்தான் இந்தக் கட்டண உயர்வே தவிர, சொன்னதைச் செய்கிற, நிறைவேற்றுகிற, முதல்வராகத்தான் இப்போதும் கலைஞர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். குறைத்தார்; அதனால் அதற்குப் பிறகு, நட்டத்தை ஈடுகட்ட வேண்டிய அளவிலே உயர்த்த வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: கிராமப்புறத்திலேகூட ஒரு பழமொழி கூறுவார்கள். ஒட்டகத்தின்மீது அதிகமான சுமையை வைத்துவிட்டு, அந்த ஒட்டகத்தைத் திருப்திப்படுத்துவதற்காக அதன்மீது இருக்கிற ஒரு சிறிய பொருளை எடுத்துக் கீழே வைப்பார்களாம். அப்பொழுது அந்த ஒட்டகம் தன்னுடைய முதுகில் இருந்த அனைத்தையுமே எடுத்துக் கீழே வைத்துவிட்டார்கள் என்று நினைக்கும் என்று நினைத்து, அதை எடுப்பார்கள் என்று கூறுவார்கள். அதுபோலத்தான் நீங்கள் ஒரேமுறையில் அதிகமாக உயர்த்திவிட்டு...

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மக்களையும் ஒட்டகத்தையும் ஒன்றாகப் பேசுகிறாரே, இது நியாயமா? அப்படி மக்களைக் கேவலமாகப் பேசுகின்ற அளவிற்கு வரலாமா?

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தவறாகப் புரிந்து கொண்டார்கள். இதற்கும் அதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. இருந்தாலும், ஒரு பழமொழியைக் கூறுகின்றேன். அதேபோல, நீங்கள் ஒரேயடியாக உயர்த்திவிட்டு, இப்போதுகூட இந்த பட்ஜெட்டிலேகூட, உயர்த்தியிருப்பீர்கள். ஆனால், தேர்தல் விரைவிலே வரவிருக்கிறது. மக்களுடைய கோபத்திற்கு ஆளாகக்கூடாது என்ற ஒரே எண்ணத்திற்காகத்தான் இதை நீங்கள் தள்ளிப்போட்டுக் கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்று நான் கூற கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

நீங்கள் வந்ததும், தென் மாவட்டங்களிலே சாதிப் பிரச்சினை. சாதிப் பிரச்சினையை வைத்துக்கொண்டு—புகழ்மிக்க தலைவர்களின் பெயர்கள் எல்லாம் பஸ்களிலே இருந்தன—அண்ணா, பெரியார், காமராஜர், எம்.ஜி.ஆர். இவர்களுடைய பெயர்களையெல்லாம் எடுத்துவிட்டீர்கள்.

முற்பகல் 11-40

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவற்றை நாங்களாக எடுக்கவில்லை. நம்முடைய பெருமதிப்பிற்குரிய மூப்பனார் போன்ற தலைவர்கள்—அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களையும் அழைத்து, அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களும் சொன்ன ஆலோசனையின்பேரிலேதான் எடுக்கப்பட்டனவே தவிர, திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், தன்னிச்சையாக அந்தப் பெயர்களை எடுத்துவிடவில்லை.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இப்போது அதை சிபாரிசு செய்தவர்களே நீங்கள் செய்தது தவறு என்று சொல்லக்கூடிய நிலையிலே இருக்கிறார்கள். எனவே, நீங்கள் அந்தப் பெயர்களையெல்லாம்...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: அவ்வாறு கூட்டப்பட்ட கூட்டத்தில், அ.இ.அ.தி.மு.க.-வைச் சார்ந்தவர்களும் கலந்துகொண்டார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு)

திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: அதை சிபாரிசு செய்தவர்களில் *(குறுக்கீடு)* ஒரே ஒரு நிமிடம்... *(குறுக்கீடு)*

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இப்போது நீங்கள் அந்தப் பெயர்களையெல்லாம் நீக்கிவிட்டதால்.... *(குறுக்கீடு)*

திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சிபாரிசு செய்தவர்களிலே மரியாதைக்குரிய மூப்பனார் அவர்களும் உண்டு. அவர் இதுவரை அதைப் பாராட்டித்தான் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார் என்பதை மரியாதைக்குரிய நண்பர் சுந்தரத்திற்கு ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன். *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)*

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்படி நீங்கள் அறிவித்துவிட்டு, இப்போது தற்போதைய முதல்வர் அவர்களுடைய பெயரை விளம்பரப்படுத்த வேண்டும் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக, பஸ்களிலே இருக்கின்ற, திருவள்ளுவர் எழுதியிருக்கின்ற அந்தக் குறள்களையெல்லாம் மாற்றிவிட்டு, முதல்வர் அவர்களுடைய பொன்மொழி என்ற பெயரிலே நீங்கள் அனைத்து பஸ்களிலும் உங்களுடைய விளம்பரத்தைத்தான் செய்து கொண்டிருக்கிறீர்கள். இப்போது அனைத்து பஸ்களிலுமே... *(குறுக்கீடு)* உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியவில்லை என்றால், நான் விளக்கமாகக் கூறுகிறேன்; அதிலே என்ன வாசகம் இருக்கிறது என்றுகூட நான் சொல்கிறேன். ஆகவே, இப்போது அதையெல்லாம்....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் என்னைப் பார்த்துப் பேசுங்கள். உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களையோ, வேறு எவரையோ பார்த்துப் பேசக்கூடாது.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் சொல்வது தவறு. குறளை எடுத்ததாகச் சொல்வது தவறு. அவ்வாறு எங்கேயும் எடுக்கப்படவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வேண்டுமானால், சாதிய வேறுபாடுகளை, தகராறுகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, முதலமைச்சர் என்ற முறையிலே அவர் சொன்ன பொன் மொழிகளை எழுதியிருப்பார்கள். அதிலே தவறு இருப்பதாக நான் கருதவில்லை.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: தலைவர்களுடைய பெயர்களை எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருந்து எடுத்துவிட்டு, உங்களுடைய தலைவருடைய பொன் மொழிகளை மட்டும் எழுதிவிட்டால், சாதிப் பிரச்சினை தீர்ந்துவிடாது. இது ஒரு விளம்பரம்; விளம்பரத்திற்காகத்தான் அரசு பணத்தை நீங்கள் துஷ்பிரயோகம் செய்கிறீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை இந்த அரசுமீது நான் வைக்கிறேன். அதை விட்டுவிட்டு நீங்கள் மகாராஷ்டிராவிலே, கேரளாவிலே எல்லாம்... *(குறுக்கீடு)*

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் சொல்வதுபோல, எங்களுடைய தலைவருக்கு நாங்கள் விளம்பரம் தேட வேண்டிய அவசியமே கிடையாது. அவருடைய புகழ் உலகம் பூராவும் பரவியிருக்கிறது. *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)* ஆனால், முதுமலைக் காட்டிலே இருக்கக்கூடிய அந்தக் காட்டிற்குக்கூட முன்னாள் முதலமைச்சர் ஜெயலலிதாவினுடைய பெயரைச் சூட்டியது கடந்த கால ஆட்சி. எங்கு பார்த்தாலும், 'ஜெ.,ஜெ.' என்று இருந்தது. இப்போது நாங்கள் அப்படி எங்கேயும் கலைஞரைப் பற்றி எழுதவில்லை.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: அதனால்தான் 'ஜெ.ஜெ.' போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருந்த பஸ்ஸினுடைய பெயரைக்கூட நீங்கள் மாற்றிவிட்டீர்கள். அதை மனதிலே வைத்துதான், அந்தப் பெயரையும் இந்த அரசு மாற்றிவிட்டது என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நீங்கள் இந்த விளம்பரத்தையெல்லாம் விட்டுவிட்டு, மகாராஷ்டிராவிலே இருப்பதுபோல, அண்டை மாநிலங்களிலே இருப்பதுபோல, பஸ்களின் பின்னால் பெரிய பெயர் பலகைகளை, தனியாருடைய விளம்பரங்களை எல்லாம் வைத்தீர்கள் என்றால், இப்போது நட்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை, அதன் மூலமாகக் கிடைக்கின்ற பணத்திலே நீங்கள் சில சீர்திருத்தங்களைச் செய்யலாம் என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சொன்னதைச் செய்வோம்.... *(குறுக்கீடு)*

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சுந்தரம் பஸ்களைப் பார்க்கிறாரா, என்ன என்று தெரியவில்லை. இப்போது எல்லா பேருந்துகளிலுமே விளம்பரத்திற்கான டெண்டர் விடப்பட்டு, முறையாக அதுவும் அனுமதிக்கப்பட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அதன் மூலமாகவும் வருமானம் வந்து கொண்டிருக்கிறது. சென்னை நகரப் பேருந்துகளிலே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் பயணம் செய்திருப்பார்கள் என்று சொன்னால், அதைப் பார்த்திருக்க முடியும்.

[2000 ஏப்ரல் 26

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: உங்களுடைய பஸ்கள்தான் பயணம் செய்ய முடியாத சூழ்நிலையில் இருக்கிறதே? எங்களுடைய இடத்திலே விடமாட்டேன் என்கிறீர்கள். எப்படி அதைப் பார்க்க முடியும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: அவருக்குக் கண்கூட கெட்டுப் போய் விட்டதோ என்று எனக்குத் தெரியாது. ஏனென்றால், பஸ்ஸிலே பயணம் செய்ய வேண்டிய அவசியம்கூட இல்லை. காரிலே வரும்போது, பஸ்ஸைப் பார்த்தாலும்கூடத் தெரியும். அந்த விளம்பரப் பலகைகள் இருப்பது. அதுவும் கெட்டிருக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியாது.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: சென்னை பஸ்ஸிலே மட்டுமல்ல; தமிழகம் முழுவதும் இருக்கிற பஸ்களில் நீங்கள் அந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சொன்னதைச் செய்கின்ற அரசு என்று சொல்லி இருக்கிறீர்கள். அமைச்சர் என்ன சொன்னார்? முதன் முதலிலே இந்த அவையிலே என்ன சொன்னார்? ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் கேட்கின்ற வழித் தடங்களில், இரண்டு வழித் தடங்களில் பஸ்கள் அனுமதிக்கப் படும் என்று கூறினார். இங்கே இருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்களைக்கூட நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இரண்டு வழித் தடங்களில் பஸ்கள் சரியாக இப்போது ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றனவா?

(சில உறுப்பினர்கள் 'ஓடுகின்றன' என்று குரலெழுப்பினர்)

தவறாகச் சொல்ல வேண்டாம். சேலம் மாவட்டத்திற்கு அமைச்சர் அவர்கள் வந்தார்கள். அவருடன் செகரட்டரியும் வந்தார். அப்போது அங்கே ஒரு ஆய்வுக் கூட்டத்தைக் கூட்டினார்கள். அந்த இடத்திலே, நீங்கள் கொடுத்த இரண்டு வழித் தடங்களிலே பஸ்கள் ஓடவில்லை என்று கூறினோம். இப்போதே எழுதிக் கொடுங்கள்; இப்போதே எழுதிவிடுகிறோம் என்று கூறி, கிட்டத்தட்ட 4 மாதங்கள் ஆகியும் இன்னும் அந்த வழித் தடங்களில் பஸ்கள் அனுமதிக்கப்படவில்லை. அங்கே 5 வழித் தடங்களில் பஸ்கள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். ஆனால், கொடுத்த இரண்டு வழித் தடங்களிலேயே பஸ்கள் ஒழுங்காக ஓடவில்லை; இரண்டு பஸ் வழித் தடங்களை நான் அமைச்சரிடம் எழுதிக் கொடுத்தேன். இதுவரை அந்த வழித் தடங்களிலே பஸ் ஓடவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக... *(குறுக்கீடு)*

2000 ஏப்ரல் 26]

திரு. அ.லெ. சுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே...

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: எனக்குக் கொடுத்தது 10 நிமிடங்கள்; பிறகு நீங்கள் பேசுங்கள்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது இந்த ஆட்சி வந்ததற்குப் பிறகு, எங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் கிராமப்புறங்களுக்கு அனுப்பப்பட்ட பஸ்கள், டவுன் பஸ்கள், என்னுடைய தொகுதியிலே கிட்டத்தட்ட ஏழெட்டு வழித் தடங்கள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. நான் அமைச்சருக்கு இரண்டு முறை மனுக் கொடுத்தேன். 10 நாட்களுக்கு முன்புகூட நான் பேசினேன். அனைத்து எம்.டி.-களும்கூட வருகிறார்கள். இப்பொழுதே கொடுங்கள், பார்க்கிறேன் என்று கூறினார்கள். என்ன நடந்தது என்று தெரியவில்லை. அதற்கு அங்கே இருக்கின்றவர்கள் கூறுகிற காரணம், ரோடு சரியில்லை. ரோடு போட்டுவிட்டதற்குப் பிறகு, சர்ட்டிஃபிகேட் பண்ணியதற்குப் பிறகு, இதுவரை அந்த பஸ்கள் இயங்கவில்லை. உண்மையிலேயே அமைச்சருக்கு அக்கறை இருக்குமானால், இந்தத் துறைக்கு அக்கறை இருக்குமானால், இந்தத் துறை செயலிழந்த துறை இல்லை, ஒழுங்காக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற துறை என்பது உண்மையானால், என்னுடைய சட்டமன்றத்தில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள 7, 8 வழித் தடங்களிலுள்ள பஸ்களை, இந்தத் கூட்டத் தொடர் முடிவதற்குள் நீங்கள் ஓட்டுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-45

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதென்ன, என்னுடைய சட்டமன்றத்தில் என்று சொன்னால், உங்களுக்கென்று தனியாக ஒன்று இருக்கிறதா?

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: என்னுடைய இராசிபுரம் என்னுடைய சட்டமன்றத் தொகுதி என்ன மெட்ராஸிலேயா இருக்கிறது? என்னுடைய இராசிபுரம் சட்டமன்றத் தொகுதிதான். ஒரேயொரு சட்டமன்றத் தொகுதிதான் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அப்படிச் சொன்னால்தானே தெரியும்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: அடுத்தது, இதற்கெல்லாம் காரணம், ஒரு இரயில் என்ஜின். இரயில் ஓடுவதற்கு இரண்டு தண்டவாளங்கள் சரியாக இருக்க வேண்டும். ஆனால் இன்றைக்கு பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கும், அதன் செயலாளர் அவர்களுக்கும் ஏதோ தகராறு என்று. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் சொல்வதை செயலாளர் கேட்பதில்லை என்று செய்திகள் இன்றைக்கு வந்திருக்கின்றன. அதில் நான் அதிகமாகச் செல்ல விரும்பவில்லை. இருந்தாலும் உண்மையோ, பொய்யோ, இரண்டும்—அமைச்சகமும், செயலகமும் ஒன்றாக இணைந்து செயல்பட்டால்தான் அந்தத் துறை ஒழுங்காக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இன்றைக்கு பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிற இந்தத் துறையைப் பற்றி...

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பத்திரிகைகளில் நிறைய செய்திகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அம்மாவிற்கும், சுந்தரத்திற்குமே சரியில்லை, அதனால்தான் மாவட்டச் செயலாளர் பதவியை எடுத்து விட்டார்கள் என்றுகூட பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. பத்திரிகையிலே எது வேண்டுமானாலும் எழுதுவார்கள். அதற்கெல்லாம் நான் பதில் சொல்லிக்கொண்டிருக்க முடியுமா? செயலாளருக்கும், எங்களுக்கும் எந்தவிதமான பிரச்சினைகளும் கிடையாது. ஒழுங்காக நிர்வாகம் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. அதில் ஏதாவது குறைபாடுகள் இருக்குமானால், அதனைச் சுட்டிக்காட்டினால் நிவர்த்தி செய்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: அதைத்தான் நானும் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவரே ஒத்துக்கொள்கிறார். எங்களுக்கும், செயலாளருக்கும் பிரச்சினை இருக்கிறது என்று. இதை அப்படித்தான் சொல்கிறார்...

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: தவறாகச் சொல்லக்கூடாது, தவறாகச் சொல்லக்கூடாது. பிரச்சினைகள் இருந்திருக்குமானால், சுட்டிக்காட்டினால் நாங்கள் அதைப் பேசுவோம் என்று சொல்லியிருக்கிறோமேதவிர, இல்லாத பிரச்சினைகளை நீங்களே உருவாக்கிவிடக்கூடாது.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: நான் உருவாக்கவில்லை. உருவாக்காமல் ஒழுங்காக இருந்தால் நல்லதுதான். இன்றைக்கு உங்களுடைய பஸ்களுடைய அவலநிலையைப் பற்றி எங்களுக்கு எதிராக எழுதிக் கொண்டிருக்கிற பத்திரிகை, உங்களுக்கு ஆதரவாக எழுதிக் கொண்டிருக்கிற பத்திரிகை மிக விளக்கமாக எழுதியிருக்கிறது. அதில் ஒருசிலவற்றை மட்டும் நான் படிக்கின்றேன். அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் பெண்களுக்கு சிறப்பு பஸ்கள் அதிக அளவில் இயக்கப்பட்டன. இதை போக்குவரத்து ஊழியர்களே ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். இப்போது பெண்களுக்காக இயக்கப்படும் சிறப்பு பஸ்களை...

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: இல்லை, அதற்குப் பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். (குறுக்கீடு) அதற்கு பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். உட்காருங்கள். பெண்களுக்காக அ.இ.அ.தி.மு.க ஆட்சியில் ஓடிய பேருந்துகளுடைய நடை எண்ணிக்கை 160-தான். இப்போது 250 நடைகள் அதில் இயக்கப்படுகின்றன. எந்தக் காலத்திலுமே பெண்களுக்காக தனியாக பேருந்துகள் கிடையாது. நடைகள் மட்டும் பெண்களுக்காக இயக்கப்படுவது உண்டு. அம்மா ஆட்சியிலே விட்ட நடைகள் 160-தான். இப்போது 250 நடைகள் இருக்கின்றன. எந்தப் போக்குவரத்து ஊழியர் சொன்னார் என்று சொன்னால், அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கலாம். பத்திரிகையிலே வேண்டுமென்றே சில பேர் குறிப்பிட்டு எழுதுவதுண்டு. அப்படி எழுதப்பட்ட குற்றச்சாட்டையெல்லாம் வைத்துக்கொண்டு பேசினால் அது சரியாக இருக்காது. குறைகள் இருக்குமானால், நிவர்த்தி செய்யத் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனால் இப்போது இந்த அரசு (குறுக்கீடு) நீங்கள் சொன்னால் சொல்லுங்கள்—பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 250 நடைகள் ஓடுகின்றன. ஏனென்றால் அந்தப் பத்திரிகை பால் வியாபாரம் பண்ணிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு ஒரு அனுமதி கேட்டார்கள். கொடுக்கவில்லை என்பதற்காகக்கூட, பல விவரங்களை எழுதியிருக்கலாம். அது வேறு விவகாரம். ஆனால் செய்திகளுக்கு ஆதாரம் இருக்குமென்று சொன்னால், நீங்கள் சொல்வதைச் செய்வதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இந்த அரசுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். எங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில், 1992 ஆம் ஆண்டு மக்கள் நலனைக் கருதி புதிய பஸ்களை தனியாருக்கு விடுவதற்கு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அனுமதி அளித்தபோது, இதே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு குற்றச்சாட்டைக் கூறினார்கள்.

"இன்றைக்கு தமிழ்நாடு சட்டம் 19/1996 என்று ஒரு சட்டத்தை இயற்றி இருக்கிறீர்கள். இந்தச் சட்டப்படி தனியார் பஸ் உரிமையாளர்கள் எங்கெல்லாம் பஸ் விட நினைக்கிறார்களோ, அங்கெல்லாம் பஸ் விடுவதற்கு இந்தச் சட்டம் வழி செய்கிறது. தனியாரை ஊக்குவிப்பதற்காகவே இந்தச் சட்டத்தை இந்த அரசு கொண்டு வந்தது என்று நான் குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன்" என்று கூறினார்.

அதேபோல, இன்றைக்கு பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை கைவிட்டுவிட்டோம் என்று பகிரங்கமாக அறிவித்து விடுங்கள். ஏனென்றால், இப்போது அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை விட, தனியாருடைய ஆம்னி பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக இருக்கிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலை செங்கல்பட்டிலிருந்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர், அந்த ஆம்னி பஸ்களுடைய எண்ணிக்கை எவ்வளவு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தாலே இந்த அரசினுடைய கொள்கை நன்றாகத் தெரிகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் தனியார் ஆம்னி பஸ்களும், லாரிகளும், இரவு நேரங்களில் போகின்ற வேகத்தைப் பார்க்கின்றபோது, இப்போது இந்த அரசு பஸ்களிலே பயணம் செய்வது என்பதே பயமாக இருக்கிறது. முன்பெல்லாம், விமானத்தில் பயணம் செய்வதுதான் பயமாக இருக்கும், தற்போது, இந்த அரசு பஸ்கள் என்றாலே பயமாக இருக்கிறது. எங்களுடைய டெப்போவில்கூட, இராசிபுரம் டெப்போவில்கூட, விபத்துக்கள் நடக்கக்கூடாது, பஸ்கள் எல்லாம் ஒழுங்காக ஓடவேண்டுமென்று, தினமும் முனியப்பனாருக்கு, கருப்பண்ணனாருக்கு எல்லாம் கடா வெட்டி பொங்கல் வைக்கிறார்கள். ஏனென்றால், அங்கே விபத்தே நடக்கக்கூடாது என்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நீங்கள் கடவுளை வழிபடுவீர்களோ, வழிபடமாட்டீர்களோ, கடவுள் நம்பிக்கை இருக்கிறதோ, இல்லையோ எங்களுக்குத் தெரியாது. இந்த விபத்துக்கள் நடக்கக்கூடாது, நீங்கள் ஆட்சியில் இருக்கும் வரையாவது எதுவுமே....

முற்பகல் 11-50

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சருக்கோ, எங்களுக்கோ நம்பிக்கை இருப்பதைவிட, மாண்புமிகு உறுப்பினர், தினந்தோறும் கடவுளை வேண்டிக்கொண்டு, அவர் போகின்ற பஸ்கள் எல்லாம் விபத்து

இல்லாமல் ஓட வேண்டுமென்று அவரே விரும்பினால், நாட்டிலே அநேகமாக, அவர் விரும்புவது போல விபத்துகள் தவிர்க்கப்படலாம்.

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: பெரும்பாலும் தனியார் பஸ்களுக்கு விபத்துக்கள் நடப்பது இல்லை. ஆனால், அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே நடக்கிறது. என்ன காரணம் என்றால், maintenance சரியில்லை. (மணியடிக்கப்பெற்றது) பஸ் டிரைவர்கள், overspeed, இதையெல்லாம் கணக்குச் சொல்லாமல், maintenance, செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு, வருங்காலங்களிலே, இந்த நஷ்டத்தை சீர்படுத்தி, எங்களுக்கு, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட இரண்டு வழித் தடங்கள் ஒழுங்காக நடப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கூறி, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: டாக்டர் மு. தேவராஜன்.

***டாக்டர் மு. தேவராஜன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்து, சட்டமன்றத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், வணக்கத்திற்குரிய மேயர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய பணிவான வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அனைத்து போக்குவரத்துத் துறையையும் அரசு உடைமையாக்கி, அதில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் குடும்பத்தினருக்கு இலவச பயணம், குடியிருக்க வீடு, போனஸ், ஓய்வூதியம் வழங்கிய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளோம். அரசுத் துறைக்கு உட்பட்ட, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தும் தொழில் நுட்பக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி, மருத்துவக் கல்லூரி போன்றவற்றில், அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் குடும்பத்தினருக்கு முன்னுரிமை வழங்கிய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளோம்.

இந்தியாவிலேயே குறைவான கட்டணத்தில் பேருந்து இயக்கியும், அனைத்து கிராமங்களையும் இணைக்கச் செய்யும் வகையிலே, மினிப் பேருந்துகளை இயக்கிய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும்,

போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளோம்.

இந்தியாவிலேயே மாணவர்களுக்கு இலவச பேருந்து பயணம், சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்களுக்கு பயணச் சலுகை, தொழிலாளர்களுக்கு பயணச் சலுகை, புற்றுநோய்க்கு சிகிச்சை பெறும் நோயாளிகளுக்கு பயணச் சலுகை, கை கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர், மனநிலை பாதிக்கப்பட்டோர், மன வளர்ச்சி குன்றியோர், நாடகக் கலைஞர்கள், பத்திரிகை நிருபர்கள், விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் மனைவியர், மொழிக் காவலர்களின் மனைவியர், கணவர் மற்றும் உழவர் சந்தைக்குப் பொருள் கொண்டு செல்ல இலவச பயணம் போன்றவற்றை சமுதாய கண்கொண்டு செய்து கொடுப்பதில், நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு இணையாக, இந்தியாவிலே எந்த முதலமைச்சரும் கிடையாது என்பதை இங்கே பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

பழுதடைந்த சாலையைப் பராமரிக்க சாலைப் பணியாளர்களை நியமித்து, அவர்களுக்கும் வாழ்வளித்து, சாலைகளையும் சீர் செய்து கொடுத்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

1996 இல் நமது முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்புதான் சாலைகள் எல்லாம் சீர் செய்யப்பட்டன.

இத்தகைய பெருமையோடு நடத்தப்படும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்குப் பாதுகாப்பான பயணம் தேவை என்பதை உறுதிசெய்ய வேண்டும் என்பதை இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதில் கண்டிப்பாக இருக்க வேண்டும். ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதில், தனியார் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிக்கும், அரசு பயிற்சிப் பள்ளிக்கும் அரசு அதிகாரிகள் உதவியோடு, முறைகேடான உரிமம் வழங்குவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

அரசு நடத்தும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியைப் போல, தனியார் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிக்கும் சிறப்பான முறையில் பயிற்சி கொடுக்க அரசு வலியுறுத்த வேண்டும்.

ஓட்டுநர் உரிமம் பெற குறைந்தபட்சக் கல்வியை *12* ஆம் வகுப்பு தேர்ச்சி பெற்றிருக்க வேண்டும் என்று அரசு கட்டாயமாக்க வேண்டும்.

அளவிற்கு அதிகமான பயணிகள் ஏற்றுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். பேருந்து கூரைமீது பயணம் செய்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். பணியின்போது ஓட்டுநர் மது அருந்தி இருந்தால் அவருக்குக் கடுமையான தண்டனை விதிக்க வேண்டும். அரசுப் பேருந்துகள் வேகமாகப் போவதைத் தவிர்த்து, *60* கிலோமீட்டர் வேகம் என்று வலியுறுத்த வேண்டும்.

அரசு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி சிறப்பாக நடைபெறுவதால், அரசு பயிற்சிப் பள்ளியை பல மாவட்டங்களுக்கு விரிவுபடுத்த வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-55

தேசிய நெடுஞ்சாலையில் போக்குவரத்து நெரிசல் காரணமாக அதிகமான விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதில் உயிர் இழப்பைத் தடுத்து நிறுத்த அனைத்து வசதிகளுடன்கூடிய Mobile Medical Unit ஒன்றை தேசிய நெடுஞ்சாலையில் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதில் பணிபுரியும் மருத்துவர்களுக்கு 'வயர்லெஸ்' போன்ற கருவிகள் வழங்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக தேசிய நெடுஞ்சாலையில் என்னுடைய பகுதியில் உளுந்தூர்பேட்டையிலிருந்து சிறுகனூர் வரை விபத்து அதிகமாக நடக்கிறது. விபத்துக்களைக் குறைக்க விரைவாக 4 வழிப் பாதையாக மாற்றி அமைக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்தப் பகுதியில் விபத்து அதிகமாக நடக்கிறது, எங்களுடைய தொகுதி பெரம்பலூரில் அரசு மருத்துவமனை இருக்கிறது. ஆகவே, உயிர் இழப்பை தடுக்க அந்த மருத்துவமனையில் C.T. Scan, Blood Bank, Intensive Care Unit அமைத்தால் பெரும் உயிர் இழப்பைத் தவிர்க்கலாம் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் நாங்கள் மனநிறைவோடு இருக்கிறோம். ஏனென்றால், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இந்த 4 ஆண்டுகளில் போதுமான அளவிற்கு அரசின் சலுகைகளை அள்ளித் தந்துள்ளார்கள்.

குறிப்பாக, பெரம்பலூர் பகுதி என்றாலே Renal stone, Kidney stone, Bladder stone அதோடு Flouride கலந்த தண்ணீராக இருக்கிறது. இந்த நிலையை மாற்ற எங்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையான கொள்ளிடம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு கேட்டோம். ஏறத்தாழ

30 கோடி ரூபாய் செலவில் கொள்ளிடம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தைத் தந்து அதை நிறைவேற்றி உள்ளார்கள். அதற்காக எங்கள் தொகுதியின் சார்பாக நன்றி கூறக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

அதோடு ஏறத்தாழ 10 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் அரசு அலுவலர்கள் குடியிருப்பு 267 வீடுகள் கட்டித் தந்துள்ளார்கள். அதற்காக எங்கள் தொகுதி மக்களின் சார்பாக நாங்கள் நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரிகின்ற அரசு ஊழியர்களுக்கு 145 வீடுகளைக் கட்டித் தந்துள்ளார்கள். பெரம்பலூர் மருத்துவமனையை மாவட்டத் தலைமை மருத்துவமனையாகவும், வேப்பந்தட்டை மருத்துவமனையை வட்டத் தலைமை மருத்துவமனையாகவும் மாற்றியது ஆரம்ப சுகாதார நிலையக் கட்டடம், தந்தைப் பெரியார் சமத்துவபுரம் 2, உழவர் சந்தை, 2 உயர்நிலைப் பள்ளிகளை மேல்நிலைப் பள்ளிகளாக்கியது, கிராமச் சாலைகளுக்கு ரூபாய் 5 கோடிக்கு மேலே, O.D.R. சாலைக்கு ரூபாய் 5 கோடிக்கு மேலே, M.D.R. சாலைக்கு ரூபாய் 5 கோடிக்கு மேலே, அனைத்து கிராமங்களுக்கும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர், இன்னும் பல திட்டங்களுக்கு அனுமதி தந்த தமிழகத்தின் தந்தை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும் தொகுதி மக்கள் சார்பாக எங்களுடைய நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம். இன்னும் பில்லங்குளம்—கூகையூர் பாலத்திற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 2½ கோடி ரூபாய் வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை மெத்தப் பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எவ்வளவு செய்தாலும் நாங்கள் மனநிறைவுகொள்ளும் வகையிலே இன்னும் ஓரேயொரு கோரிக்கையை வைத்து விடைபெறுகிறேன்.

எங்களுடைய பெரம்பலூர் தொகுதியிலே நீண்ட நாள் கோரிக்கையான விசுவகுடி நீர்த்தேக்கத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், தொகுதிக்கு 2 பஸ்கள் என்று 1996-97-ல் தந்தீர்கள். மீண்டும் அந்தத் திட்டத்தின்கீழ் தொகுதிக்கு 2 பேருந்துகள் வழங்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகள் 30 கிலோமீட்டர் தூரம் ஓடுகின்றன. அதை 40 கிலோமீட்டர் தூரமாக மாற்றியமைத்துக் கொடுக்குமாறு கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.எஸ். முகம்மது இஸ்மாயில்.

திரு. எஸ்.எஸ். முகம்மது இஸ்மாயில்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இயக்கூர்திகள், சட்டம் மற்றும் நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்து நடைபெறுகின்ற மானியக் கோரிக்கைளின்மீது தமிழ் மாநில தேசிய லீக் கட்சியின் சார்பாக சில கருத்துகளை எடுத்து வைக்க முன்வருகிறேன். தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் முத்தமிழ் அறிஞர் கலைஞர் அவர்கள் 1996 ஆம் ஆண்டு பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்பு, இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சராக பொறுப்பேற்றிருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையிலே பொறுப்பேற்று சிறப்பான முறையிலே போக்குவரத்துத் துறையை நடத்தி வருகின்றார்கள் என்பதைக் குறித்து நாங்கள் பாராட்டு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இன்றையதினம் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நடைபெற்று, அகில இந்திய அளவிலேயே சிறப்பான பாராட்டுதலை, 9 பாராட்டுதல்களைப் பெற்று சிறப்பாகச் செயல்பட்டு இருக்கிறது என்பதை எண்ணி நாம் பெருமை கொள்ள வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதேபோன்று, போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற பேருந்துகளுடைய நிலையை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்றபோது, தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் மிகச் சிறப்பாக இருக்கின்றன. ஆந்திரா, கர்நாடகம் போன்ற இடங்களிலே போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளைப் பார்க்கின்றபோது அந்தப் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்வதற்கு அருவருப்பாக இருக்கக்கூடிய நிலையில் சாதாரண பஸ்களாக இருக்கின்ற நிலையிலே நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தால் நடத்தப்படுகின்ற பேருந்துகள் சிறப்பாக இருக்கின்றன என்பதை இங்கே சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோன்று, இங்கே பஸ் கட்டணம் குறித்துப் பேசியவர்கள் குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். இன்றைய தினம், இந்தியாவிலே மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற நிலைகளை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்றபோது தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் கட்டணம் மிகவும் குறைந்த அளவிலே இருக்கிறது என்பதை இங்கே கொள்கை குறிப்பேட்டிலே குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். அதற்கொப்ப, இப்போது அதுபோன்ற கட்டண உயர்வு செய்திருக்கின்ற காரணத்தால்தான் கடந்த கால அரசு ஆட்சிப் பீடத்திலே அமர்ந்திருந்தபோது ஏராளமான நஷ்டத்திலே நடைபெற்றுகொண்டிருந்த, போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றையதினம் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தலைமையிலே போக்குவரத்துத் துறை

அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றிருக்கின்ற மாண்புமிகு பொன்முடி அவர்கள் சிந்தித்து, செயலாற்றி, சிறப்பான முறையிலே நட்டத்தை ஈடுகட்டி, அதைச் சரிசெய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கின்றபோது நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றோம்.

நண்பகல் 12-00

அதேபோல் பள்ளி மாணவர்களுக்காக 8 ஆம் வகுப்புவரை வழங்கப்பட்டு வந்த இலவச பஸ் பாஸ்கள் 10 ஆம் வகுப்பு சென்று, 12 ஆம் வகுப்பு வரை இப்போது பள்ளி மாணவர்களுக்காக வழங்கப்படுவது மட்டுமல்லாமல் தமிழகத்திலே வாழக்கூடிய ஊனமுற்றோர் முதல் சுதந்திரத் தியாகிகள் வரை அத்தனை பேருக்கும் பஸ் பாஸ்கள் வ்ழங்கப்படுகின்றன என்பதை இங்கே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் நடத்துநர், ஓட்டுநர் தேர்வுகளை முறையாக இந்த அரசு அழைப்பு விடுத்து, செயல்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்கும் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டங்களை இங்கே இன்றைய தினம் அறிவிப்புச் செய்திருக்கின்றார்கள். பாராட்டத் தக்கது.

1996 முதல் நட்டத்திலே இருந்த போக்குவரத்துத் துறையை புத்தாயிரம்-2000 ஆண்டிலே ஓரளவிற்கு ஈடுகட்டிச் சிறப்பான முறையிலே மக்களுக்கு நல்ல வழித் தடங்களை உருவாக்கி இப்போது போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. 1996-ல் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னால், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு பேருந்துத் தடங்கள் வழங்கி கௌரவித்தார்கள். அந்தப் பேருந்துகள் சிறப்பாக இப்போது தொகுதி மக்களிடையே வரவேற்பைப் பெற்று, செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இந்தப் புத்தாயிரம் ஆண்டிலே மீண்டும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரும் முதல்வர் அவர்களும் கலந்து பேசி, மேலும் இரண்டு பேருந்துகளைச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வழங்க வேண்டுமென்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பாகக் கோரிக்கையாக வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

திருச்சியைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு அங்கே நடைபெற்றுக் கொண்டிருந்த போக்குவரத்துக் கழகம், 900 பேருந்துகளுடன் செயல்பட்டு வந்தது, இப்போது ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளுடன் தலைமையிடத்திலே அங்கம் வகித்து, கரூரிலே ஒரு டெப்போ திறக்கப்பட்டு, அங்கே சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது.

கரூர்-திண்டுக்கல் செல்கின்ற பாதை 85 கிலோமீட்டர். என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்ற சில குறைகளை இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சரிடத்திலேயும், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலேயும் எடுத்து வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அரவக்குறிச்சியிலே ஒரு டெப்போ திறக்கப்பட வேண்டுமென்று கடந்த 1997 ஆம் ஆண்டு மாண்புமிகு அமைச்சரிடத்திலே கோரிக்கை வைத்தேன். அதற்குரிய இடம் 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்பே அங்கே வாங்கிப் போடப்பட்டு, அது ஆக்கிரமிப்பிற்குரிய நிலையிலே இருந்ததை சுட்டிக்காட்டினேன். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு உடனடியாக அந்த நிலத்தை அளந்து, சர்வே செய்யப்பட்டு, இப்போது முள் கம்பிகளால் வேலி போடப்பட்டு, அரசினுடைய போர்டு அங்கு மாட்டப்பட்டு, பாதுகாக்கப்பட்டு வந்திருக்கின்றது. நான் அதை ஏன் குறிப்பிட வருகிறேன் என்றால், கரூர்-திண்டுக்கல் செல்கின்ற தொலைதூரம் 85 கிலோமீட்டர் அளவில் இருக்கின்றது.

பேருந்துகள் பழுதுபார்ப்பதற்கு அல்லது டீசல் பிடிப்பதற்கு 40 கிலோமீட்டர் சென்று டீசல் பிடிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, இரவு நேரத்திலே ஏறத்தாழ 10 பேருந்துகள், பள்ளப்பட்டி பேருந்து நிலையத்திலே நிற்க வேண்டிய பேருந்துகள் எல்லாம் பேருந்து நிலையத்தைவிட்டு வெளியிலே தனியார் சினிமா தியேட்டருக்கு முன்புறம் அல்லது தனியார் பஸ் உரிமையாளர்களின் வீட்டிற்கு முன்புறம் நிறுத்தப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே அரவக்குறிச்சியில் இப்போது அரவக்குறிச்சி ஒரு வட்டமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், இட வசதியும் இருக்கின்ற காரணத்தினால் உடனடியாக அங்கே தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்காவிட்டாலும், டீசல் நிரப்புவதற்கும், பழுதுபார்ப்பதற்கு உரிய இடத்தைத் தேர்வு செய்து, அரவக்குறிச்சியிலே பணிமனை திறந்து கொடுக்க வேண்டுமாய் தொகுதி மக்கள் சார்பாகப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல அமைச்சருடைய மேலான கவனத்திற்குக் கொண்டுவர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தொலைதூர அரசுப் பேருந்துகள், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி, களியக்காவிளை, திருச்செந்தூர் பேருந்துகள் அத்தனையும், அரவக்குறிச்சி பள்ளப்பட்டியினுள் வந்து சென்றுகொண்டிருந்தன. இதுசம்பந்தமாக அந்தந்த மேலாண்மை இயக்குநர்கள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அலுவலகத்தில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் முன்னிலையில் கூட்டங்கள் நடத்தப்பட்டு, பலமுறை அறிவுரைகள் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டும், சில நேரங்களில்தான்

வந்து செல்கின்றன. சில நேரங்களில் வந்து செல்லவில்லை என்பதை மிக்க வேதனையோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்தப் பேருந்துகள் தொடர்ந்து வருமேயானால், அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்கள், தொகுதியிலே வாழக்கூடிய மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் மதுரை-சேலம், சேலம்-மதுரை செல்லக் கூடிய போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் சேலத்திலிருந்து A.T.C - அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரையிலிருந்து P.R.C.-பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்லிருந்து ராணி மங்கம்மாள், கோவை ஜீவா போன்ற போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள், பள்ளப்பட்டி, அரவக்குறிச்சி வழியாக வந்து சென்றுக் கொண்டிருந்தன. தற்போது, அவை சரிவர வருவதில்லை என்பதை மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் மூலமாக நடைபெற்ற கூட்டத்திலே பலமுறை எடுத்துச் சொல்லப்பட்டும், அறிவுரை வழங்கப்பட்டும், சில நாட்கள்தான் வந்தார்கள். பஸ்ஸின் முன்புற போர்டிலேகூட வழி பள்ளப்பட்டி, அரவக்குறிச்சி என்று எழுதப்பட வேண்டுமென்று கோரிக்கை வைக்கப்பட்டு, சில நாட்கள் நடைபெற்றது. மீண்டும் அது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. கடந்த இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பு நடைபெற்ற மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் கூட்டத்திலே கண்ணாடியிலே அந்தப் பெயர்ப் பலகை எழுதப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை வைக்கப்பட்டிருந்தது. அறிவிப்பு செய்யப்பட்டிருந்தும் கார்ப்பரேஷன், பஞ்சாயத்து, பேரூராட்சிக்குட்பட்ட கட்டணச் சீட்டைக்கூட உள்ளே வந்து பெறுவதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்து நடத்துநர்கள், ஓட்டுநர்கள் தனியாரிடத்திலே அதைப் பெற்றுக்கொண்டு பைபாஸ் ரோட்டிலே சென்றுவிடுகிறார்கள். இதனால் பொதுமக்களுக்கு இடையூறாக இருக்கிறது. அருள்கூர்ந்து இந்தப் பேருந்து வழித் தடங்கள் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் 3 பேருந்தும், P.R.C. 2 பேருந்தும், ராணி மங்கம்மாள் 2 பேருந்தும், ஜீவா போக்குவரத்து 2 பேருந்தும் முறையாகச் செயல்படுகின்றன என்று அரசினுடைய உத்தரவு கொடுத்திருக்கிறார்கள். இவற்றைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

அதேபோன்று சட்டமன்றத்திற்கு நான் வரவேண்டும் என்றால் சாதாரணக் கட்டண பஸ்தான் பள்ளப்பட்டியிலிருந்து சென்னை வந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை சொகுசுப் பேருந்தாக மாற்றித் தரவேண்டுமென்று பலமுறை கோரிக்கை வைத்திருக்கிறேன். ஆம்னி பஸ், தனியார் பஸ் நிறுவனத்தில் 160 ரூபாய் கட்டணம் வசூல் செய்து ஒரு பேருந்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆக நம்முடைய பேருந்து

110 ரூபாயில் சாதாரண கட்டணத்தில் வந்துக் கொண்டிருப்பதை நீங்கள் 150 ரூபாய் என்று அதிகரித்து பள்ளப்பட்டி - சென்னை சொகுசுப் பேருந்து விடுவீர்களானால் நிச்சயமாக நல்ல வசூல் ஏற்படும். அதை உடனடியாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று சென்னையிலிருந்து பள்ளப்பட்டிக்கு காலையிலே 8 மணிக்கு புறப்பட்டு வந்துகொண்டிருந்த பேருந்து 2 ஆண்டுகளாக நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. மாண்புமிகு அமைச்சர் பெருமகனாரிடத்திலே பலமுறை நான் அதைக் கோரிக்கையாக வைத்திருக்கிறேன். பகல் நேரப் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது என்று அரசு விரைவுப் பேருந்துக் கழகத்திலிருந்து ஓர் அறிக்கை சென்ற மாதம் எனக்கு வந்தது. நான் புதிதாக வழித்தடத்திலே பஸ் கேட்கவில்லை. ஓடிக்கொண்டிருநத பேருந்தை மீண்டும் இயக்கித் தரும்படி வேண்டுகோள் வைத்திருக்கிறேன். ஆகவே பகல்நேரப் பேருந்து சென்னையிலிருந்து அங்கே செல்வதற்கு அத்தியாவசியத் தேவை என்பதை உங்களிடத்திலே பணிவன்போடு சொல்லி ஓடிக்கொண்டிருந்தப் பேருந்தை மீண்டும் இயக்கித் தர வேண்டுமாய் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

அதேபோன்று சட்டமன்ற உறுப்பினருக்காக வழங்கப்பட்ட 2 பேருந்துகளில் ஒரு பேருந்து மட்டும் இப்போது தொகுதியிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இன்னொரு பேருந்து தொகுதியிலே சரியான வசூல் இல்லை என்ற காரணத்தினாலே நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. அந்தப் பேருந்தை தொலைதூரப் பேருந்தாக பள்ளப்பட்டி - ஏர்வாடிக்கு நீங்கள் விட வேண்டுமாய் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் மூலமாகவும், போக்குவரத்து இயக்குநர் மூலமாகவும் அங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அதை அமைச்சரிடத்திலும் எடுத்து வைத்திருக்கிறேன். அருள்கூர்ந்து உடனடியாக பள்ளப்பட்டி - ஏர்வாடி (வழி) திண்டுக்கல்-மதுரை-இராமநாதபுரம்-ஏர்வாடி என்ற நிலையிலே நீங்கள் இயக்கித் தர வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்.

திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 2000-2001 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீதான விவாதத்திலே உரையாற்றுவதற்கு வாய்ப்பு வழங்கிய தமிழ்ச் சமுதாயத்தின் ஒப்பற்ற தலைவர் வணக்கத்திற்குரிய தமிழக முதல்வர் ஐயா டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுக்கும், இனமானக் காவலர் ஐயா பேராசிரியர் அவர்களுக்கும், உலக பெருநகரங்களோடு ஒப்பிட்டுச் சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு

சென்னைத் தலைநகரை சிங்காரபுரியாக மாற்றிவருகிற தமிழ் இளைஞர் பட்டாளத்தின் நெஞ்சம் நிறைந்த எங்கள் வணக்கத்திற்குரிய மேயர் ஆருயிர் அண்ணன் தளபதி மு.க. ஸ்டாலின் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகின்றேன்.

தாயுள்ளம் கொண்ட தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றிருக்கிற அருமை அண்ணன் மாண்புமிகு பொன்முடி அவர்களுடைய துடிப்புமிகு ஆற்றலால் எந்த அளவுக்கு இந்தத் துறை ஏற்றமிகு மாற்றங்களை உருவாக்கிக்கொண்டு வருகிறது என்பதை மனசாட்சியுள்ள எவரும் மறுக்க முடியாது. நாங்கள் எல்லாம்கூட கலைஞர் அவர்களை தாயுள்ளம் கொண்ட தலைவர் என்று அழைப்பதற்குக் காரணம்—நேற்றைக்கு ஒரு காலை பத்திரிகையிலே வந்த ஒரு செய்தி— நாமக்கல் எஸ்.எஸ். பேட்டையில் உள்ள ஒரு டூரிங் தியேட்டருக்குப் பின்னால் உள்ள முட்புதரிலே பிறந்து ஒரே நாளான அழகான ஓர் ஆண் குழந்தையைப் பெற்றெடுத்த தாயே வீசி எறிந்து அந்தக் குழந்தை வெய்யிலின் கொடுமை தாங்க முடியாமல் இறந்துபோன செய்தி — நேற்றைக்குக் காலையிலே ஒரு பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. இதிலே வேடிக்கை என்னவென்றால் அந்தச் செய்தி வந்த பக்கத்து இடத்திலேயே அடுத்த பத்தியிலே இன்னொரு செய்தி வந்திருக்கிறது. தாயே, தாயே என்று சிலரால் அழைக்கப்படுகிற ஒருவர் தங்களைத் தாய் என்று அழைத்தவர்களைத் தூக்கி வீசி எறிந்து பந்தாடிக்கொண்டிருக்கின்ற செய்தியும் அந்தப் பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. ஒரு பெண் செய்த குற்றத்திற்காகவே தண்டனையைக் குறைக்கலாமா என்று கேட்கின்ற இந்த நாட்டில்தான் ஒரு பெண்மீது ஒரு பெண்ணே திராவகத்தை வீசச் சொன்ன காட்சியெல்லாம் நடைபெற்ற செய்தியை நாம் அறிவோம். எனவே ஒரு பேய்க்குரிய குணங்களாகக் கற்பிக்கப்படுகிற அந்த குணங்களையெல்லாம் கொண்டவர்களைத் தாயாக சித்தரிக்கின்ற, அப்படிப்பட்ட தாய்கள் நடமாடுகிற இந்த நாட்டில்தான் உண்மையான தாயுள்ளம்கொண்ட தலைவராக, வேட்டிக் கட்டிய தாயாக ஆணாகப் பிறந்த தமிழ் அன்னையாக விளங்குகிற தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் தன்னுடைய ஒவ்வொரு நொடிப் பொழுதையும் தமிழ்ச் சமுதாயத்தின் மேம்பாட்டிற்காகவே செலவழித்து வருகிறார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதை இதயமுள்ள, மனச்சாட்சியுள்ள எந்தத் தமிழனும் ஒத்துக்கொள்ளத் தயங்கமாட்டான்.

பிற்பகல் 12-10

சிங்கப்பூர் போன்ற வெளிநாடுகளுக்குச் சென்றவர்களா? அந்த வெளிநாடுகளுக்கு அழைத்துச் செல்லப்படுவதாகச் சொல்லி ஏமாற்றப்படுகிற தமிழர்களா? இவர்தான் காப்பாற்றுகிறார். பாகிஸ்தான்

சிறைச்சாலையிலே அடைக்கப்பட்டிருக்கிற தமிழ்நாட்டு மீனவர்கள் 19 பேர்களையும் மீட்டுக் கொண்டுவந்து அவர்களுடைய வீட்டிலே ஒளியேற்றுகிற கடமையை இவர்தான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நிறைவேற்றுகிறார். வெளிநாட்டுத் தமிழர்களின் அழைப்பை ஏற்று, அண்மையிலே வெளிநாட்டிற்குச் சென்ற மக்கள் கலைஞர் ஜெயசங்கர் அவர்கள் ஒரு விமான நிலையத்திலே மயக்கமுற்று விழுந்துவிட்டார்கள், சிகிச்சை பெறுகிறார் என்ற செய்தியைக் கேட்ட, அடுத்த நொடிப் பொழுதிலேயே சம்பந்தப்பட்டவரோடு தொடர்புகொண்டு அவர் உயிரைக் காப்பாற்றி அவர் தாய் நாட்டிற்குத் திரும்புவதற்கு உதவுகிற அந்தக் கடமையையும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மனித நேயத்தோடு செய்கிற தலைவராகத்தான் தலைவர் கலைஞர் விளங்குகிறார்.

ஏரிகள் உடைப்பா, விவசாயிகள் பிரச்சினையா, சமத்துவபுரத்தில் குறை என்று, கோளாறு என்று ஏதாவது புகாரா, அந்தக் குறைகளையும் நிறைவு செய்கிறார்.

தமிழ்ச் சமுதாயத்தினுடைய மேம்பாட்டிற்காகத் தன்னுடைய 76 வயதில்கூட, 26 வயது இளைஞனைப்போல 24 மணி நேரத்திலே 20 மணி நேரத்திற்கும் மேலாக உழைத்துக் கொண்டிருக்கிற அந்த ஒப்பற்ற தலைவரைத்தான் இன்றைக்குத் தமிழ்நாடு தமிழக முதல்வராக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

இங்கே பேசுகிறபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அண்ணன் சுந்தரம் அவர்கள் ஏதோ அரசுப் பேருந்துகள் மட்டும்தான் விபத்துக்குள்ளாவது போலவும், தனியார் பேருந்துகள் விபத்துக்குள்ளாகாமல் சீராக இயங்குவது போலவும் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதிலே வியப்பு அடையக் கூடிய செய்தி ஒன்றும் இல்லை. காரணம், அண்ணன் சுந்தரம் அவர்களுக்கும் அவருடைய தாயாருக்கும், மன்னிக்க வேண்டும், அவருடைய அம்மா அவர்களுக்கும் தனியார் ஆம்னி பஸ் உரிமையாளர்கள்மீது எப்போதுமே ஒரு மோகம் உண்டு. காரணம், தனியார் பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு என்று விதிக்கப்பட்ட 2000 ரூபாய் வரியை தலைவர் கலைஞர்தான் நிர்ணயித்தார்கள். ஆனால், அண்ணன் சுந்தரம் அவர்களுடைய அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியிலேதான் முன் தேதியிட்டுப் பேசி ஒப்பந்தம் செய்து அவர்களிடம் பணம் பெற்றுக்கொண்ட நிலவரங்களெல்லாம் நடைபெற்றன என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

இன்றைக்குத் துறைதோறும், தொலைவுத் துறைதோறும் ஒளிர்ந்து, மிளிர்ந்து இந்தியத் திருநாட்டிற்கே வழிகாட்டியாகத் தமிழகம் விளங்குகிற பல திட்டங்களைத் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு வளர்ந்து வருகின்ற நவீன விஞ்ஞானத்தோடு ஒரு குக்கிராமத்திலே பிறந்த ஏழை மாணவனும் கை குலுக்கி வீர நடைபோடுகிற அளவுக்கு கல்வித் துறையிலே மிகப் பெரிய புரட்சியைச் செய்து தமிழ்நாட்டையே கணினிமயமாக்கிக் கொண்டிருக்கிற தலைவரைத்தான் இந்த நாடு கண்டுகொண்டிருக்கிறது. அதனால்தான் டில்லியைச் சேர்ந்த என்.சி.இ.ஏ.ஆர். என்கிற நிறுவனம் ஓர் ஆய்வு நடத்தி, இந்தியாவிலே இருக்கிற மொத்த மாநிலங்களிலேயே வறுமை ஒழிப்பு, கல்வி முன்னேற்றம், நிர்வாகச் சிறப்பு, தொழில் வளர்ச்சி போன்றவற்றிலே முதலிடம் வகிக்கின்ற 4 மாநிலங்களிலே ஒன்றாக தமிழ்நாடு, தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே முதலிடம் வகிக்கிறது என்று பாராட்டுப் பத்திரம் வழங்கியிருக்கிறது.

சந்தர்ப்பவாதிகள், மனசாட்சி இல்லாதவர்கள், அரசியல் சுய இலாபங்களுக்காக யாரையோ திருப்திப்படுத்த பேச நினைக்கின்றவர்கள் வேண்டுமானால் தலைவர் கலைஞருடைய அரசை குறை சொல்லலாம்.

இன்றைக்குக்கூட, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை விவாதம் நடைபெறுகின்ற நேரத்தில் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிற வரவு-செலவுத் திட்டத்திலே, கடந்த 4 ஆண்டுகளில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு 8500 புதிய பேருந்துகளும், 714 மினிப் பேருந்துகளும் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன என்ற செய்தியை அறிவித்துவிட்டு, வரும் ஆண்டில் இந்த மினிப் பேருந்துகளும் உயர்த்தப்படும் என்கிற தித்திப்பான செய்தியும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த நேரத்திலே நான் ஒன்றைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் இஸ்மாயில் அவர்கள் இதய சுத்தியோடு இங்கே தலைவர் கலைஞருடைய அரசைப் பாராட்டினார்கள். கட்டண சதவிகிதத்தைப் பிற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது, எந்த அளவுக்குக் குறைந்த அளவு கட்டண விகிதம் தமிழகத்தில் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அவர் மனசாட்சியோடு பேசினார்.

ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நாங்களெல்லாம் சட்டப் பேரவையில் சில குழுக்களிலே இடம் பெற்று வட மாநிலங்களுக்குப் போகிறபோது அங்கே பார்க்கிறோம். இன்னும்கூட, உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், 1996 ஆம் ஆண்டு மாண்புமிகு சிதம்பரம் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர் அருமை அண்ணன் அழகிரி அவர்கள் தலைமையிலே நாங்கள் வட மாநிலங்களுக்குப் போகிறபோது, அங்கே

ஓடுகிற பேருந்துகளைப் பார்த்துவிட்டு, அண்ணன் அழகிரியே குறிப்பிட்டார், 'தம்பி, பார்த்தீர்களா, நம்முடைய தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு இங்கே ஓடுகிற பேருந்துகளைப் பற்றியெல்லாம் தெரியாது. அதனால்தான் நம் தமிழ்நாட்டு முதல்வர் அவர்களை குறை சொல்கிறார்கள். இங்கே, வடநாட்டிலே ஓடுகிற பேருந்திலே ஏறினால் வேட்டியோடு நாம் இறங்க முடியாத நிலை இருக்கிறது' என்று அவர் பூரிப்போடு, புளகாங்கிதத்தோடு பாராட்டினார். இப்போதும் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார். ஆனால் ஒரு வித்தியாசம். அப்போது அரங்கத்திலே பாராட்டினார். இப்போது அந்தரங்கத்துடன் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்.

திரு. ச. அழகிரி மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாற்றான் தோட்டத்து மல்லிகைக்கும் மணம் உண்டு என்று நீங்கள் மட்டும் அல்ல, நாங்களும் அதிலே உடன்பாடு உடையவர்கள்தான். 1996 ஆம் ஆண்டு நன்றாகத்தான் பேருந்துகள் ஓடின. ஆனால், இப்போது ஓடுகிற பேருந்துகளில் படிக்கட்டுகள் இல்லை, பல பேருந்துகளிலே உட்காருவதற்கு இடமும் இல்லை. என்பதையெல்லாம் சொன்னால் தவறா என்பதைத்தான் நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அதைத்தான் குறிப்பிடுகிறேன். தொடர்ந்து பேருந்துகள் நன்றாக ஓடின என்ற நல்ல கருத்தை அவர் சொன்னார். ஒருவேளை பேருந்து என்பதை உருவகமாக அவர் சார்ந்திருக்கின்ற கட்சியைச் சொல்கிறாரோ என்று கருதுகின்றேன். நான் இன்னும்கூட ஒன்றை வலியுறுத்திச் சொல்ல வேண்டுமேயானால், மாற்றுக் கட்சி என்றுகூடப் பார்க்காமல் மனம் திறந்து பாராட்டுகின்ற அந்த நாகரிக உணர்வு தொடர்ந்திருக்குமேயானால், தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் வழங்குகின்ற நல்ல திட்டங்களைப் பாராட்டாமல் எவரும் இருக்கமுடியாது. மினிப் பேருந்துகளை எதிர்காலத்திலே உயர்த்துகிற வாய்ப்பு வருகிறபோது என்னுடைய தொகுதியிலே கிட்டத்தட்ட 10 மினிப் பேருந்துகளுக்கு மேலாகக் கோரிக்கை வைத்திருந்தும் 3 பேருந்துகளுக்குத்தான் அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே (மணியடிக்கப்பெற்றது) தொடர்ந்து மற்ற மனுக்களையும் பரிசீலித்து, எங்கள் தொகுதிக்கு மினிப் பேருந்துகளை வழங்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மிக முக்கியமான ஒரு கோரிக்கை. நீண்டகாலமாக நிலுவையிலே இருக்கின்ற கோரிக்கை. கீரனூர் என்னுடைய தொகுதியினுடைய தலைநகராகவும், தாலுகாவின் தலைநகராகவும் இருக்கக்கூடிய இடம். அங்கே பணிமனை வேண்டுமென்கிற ஒரு கோரிக்கை நீண்ட காலமாக, நான் சட்டமன்ற உறுப்பினராக வருவதற்கு முன்னாலேயே இருக்கிறது. நான் சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகி, சட்டமன்றத்திலே வினா நேரத்திலும் பேசியிருக்கின்றேன். நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வந்த நேரத்திலும் மனுக்கள் கொடுத்திருக்கின்றேன். அவரைச் சந்தித்து தலைமைச் செயலகத்திலும் வலியுறுத்தி இருக்கின்றேன். அதில் என்ன ஒரு பிரச்சினை என்றால், அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்துக்காரர்கள், போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சொந்தமான இடத்தை ஆக்கிரமித்த நேரத்தில் நாங்கள் வழக்குமன்றத்திற்குப் போய் வாதாடி, முறையோடு அந்த இடத்தைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பெற்றுக் கொடுத்திருக்கிறோம். ஆனாலும்கூட, அங்கே பணிமனை இல்லாத காரணத்தால் என்ன விளைவு ஏற்படுகிறது என்று சொன்னால், கீரனூரிலிருந்து 20-க்கும் மேற்பட்ட நகரப் பேருந்துகள் புதுக்கோட்டைக்கும், 6-க்கும் மேற்பட்ட நகரப் பேருந்துகள் திருச்சிக்குமாகச் சென்றுவர வேண்டியிருக்கிறது. கீரனூரில் பணிமனை இல்லாததால், அங்கேயே தங்க வேண்டிய (மணியடிக்கப்பெற்றது) பேருந்துகள் கீரனூருக்கும், திருச்சிக்கும் அன்றாடம் போய்வருவதால் கிட்டத்தட்ட ஒரு நாளைக்கு 1500 கிலோமீட்டருக்குத் தேவையான டீசல் வீணாவதோடு, டயர் தேய்மானமும் ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர்க்கின்ற வகையிலே, தாயுள்ளம் கொண்ட தலைவருடைய அமைச்சரவையிலே இருக்கிற தாராள மனப்பான்மை கொண்ட அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து இந்த ஆண்டாவது அந்தக் கீரனூர் பணிமனையைத் தொடங்குவதற்கான ஆயத்த முயற்சிகளை, கரூரிலே தொடங்கப்பட்டதுபோல் எடுக்க வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல, கிள்ளுக்கோட்டையிலே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரே ஒரு...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஒரு நிமிடத்தில் உரையை முடியுங்கள்.

திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கிள்ளுக்கோட்டையிலே அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியாக இருக்கிற அந்தப் பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளியாக ஆக்க வேண்டும் என்று மிகப் பின்தங்கிய, தாழ்த்தப்பட்ட, பிற்படுத்தப்பட்ட மக்கள் எல்லாம் 5 ரூபாய்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இதைக் கல்வி மானியத்தில் பேசியிருக்க வேண்டும். திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு, இயக்கூர்திகள் சட்டம் மற்றும் நிர்வாகம் ஆகிய இந்த மானியங்களிலே பேச வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், உங்களுக்கும் நன்றியைக் கூறி, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு முன்பாக, நல்லவைகளைப் பாராட்டுவதும், அல்லவைகளைச் சுட்டிக்காட்டுவதும் கடமை என்ற நினைவோடு, நல்லவை பற்றி இங்கே நான் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். கடந்த மாதம் பக்ரெய்ன் நாட்டிலிருந்து அங்கே தமிழ்ச் சங்கம் ஆரம்பித்திருப்பதாக, தொடக்க விழாவிற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுடைய வாழ்த்துச் செய்தியும், அங்கே தொடங்கப்பட இருக்கிற அய்யன் திருவள்ளுவர் நூலகத்திற்கு நூல்களும் வேண்டும் என்று அந்தத் தமிழ்ச் சங்கத்தின் தலைவர் திரு. எம்.ஜி.கே. முகமது ஹுசைன் மாலிம் அவர்கள் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களை அவரது இல்லத்தில் சந்தித்து வேண்டுகோள் வைத்தார்கள். உடனடியாக வாழ்த்துச் செய்தி வழங்கிய முதல்வர் அவர்கள், அய்யன் திருவள்ளுவர் நூலகத்திற்குத் தனியாக ஒரு மனுவை வழங்குங்கள் என்று அறிவுரை கூறினார்கள். மறுநாளே மாண்புமிகு தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் அந்த மனு வழங்கப்பட்டது. உண்மையிலேயே நாங்கள் சற்றும் எதிர்பாராதவிதமாக, அந்த மனுவை வழங்கிய மறுநாளே எனது இல்லத்திற்குத் தொலைபேசிச் செய்தி வந்தது. அதிலே அந்தத் துறை இயக்குநர் அவர்கள், உங்கள் மனு மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, உங்களுக்கு நூல்கள் வழங்கச் சொல்லி முதல்வர் அவர்களும், தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் உத்தரவிட்டுள்ளார்கள். உங்களுக்கு 135 நூல்கள், அதாவது அந்த பக்ரெய்ன் தமிழ் மன்றத்திற்கு வழங்கப்படும் என்று அறிவித்தார்கள். நான் அப்போது, வெளிநாட்டிற்குச் செல்ல இருக்கின்றேன், அதனால் 135 நூல்கள் போதாது; அவற்றை மேலும் உயர்த்தித் தாருங்கள் என்று அவரிடம் வேண்டுகோள் வைத்து,

மாண்புமிகு அமைச்சரிடம் மறுபடியும் கூறினேன். மறுநாள் மீண்டும் தொலைபேசியிலே, உங்களுக்கு 500 நூல்கள் வழங்கப்பட்டுவிட்டன, இன்றே பெற்றுச் செல்லுங்கள் என்று கூறினார்கள். இன்று நான் பெற இருக்கின்றேன். அந்த வகையிலே தமிழ் மணக்க இந்த அரசு தமிழ்த் துறையிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் உள்ளார்ந்த உணர்வோடு பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதைப் பாராட்டுகிற அதே, நேரத்திலே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடம் இன்னொரு கோரிக்கையை வைக்க விரும்புகின்றேன். தமிழ்நாட்டிலே புதிதாகக் கட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகங்களிலே, நாகை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகமும் ஒன்று. திருவண்ணாமலையிலே திருவண்ணாமலை கோவில் பிரசித்திப் பெற்றிருப்பதைப்போல, அந்தப் போர்ட்டிகோவில் அந்தக் கோவில் முகப்பைப் போன்ற தோற்றமாக வைத்திருப்பதற்கு ஓர் ஏற்பாடு நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

பிற்பகல் 12-20

அதைப்போலவே, திருவாரூர் மாவட்டத்திலே கட்டப்படுகின்ற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய அலுவலகத்தில் முன் பகுதி திருவாரூர் கோவிலைப்போன்ற ஒரு தோற்றத்தை ஏற்படுத்துவதாக ஓர் அமைப்பு நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோல, நாகையிலே கட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற நாகை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய அலுவலக முகப்பிலே நாகை மாவட்டத்திலே பிரசித்தி பெற்ற நாகூர், வேளாங்கன்னி, பூம்புகார் போன்ற நினைவுச் சின்னங்களை ஒருங்கே அந்த அலுவலகப் போர்ட்டிகோவிலே அமைத்தால் அது சமத்துவ உணர்வையும், சமுதாய உணர்வையும் காட்டுவதாக இருக்கும். அந்தக் கலாச்சாரத்தையும் உலகப் புகழ்பெற்ற நினைவாலயங்களையும் எடுத்துச் சொல்லுவதாக இருக்கும். ஆகவே, இதுகுறித்து மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்கு முன்பு, சமீபத்திலே சென்னையிலிருந்து சுமார் 4 ஆயிரம் பேர் ஹஜ்-க்கு சென்றிருக்கிறார்கள். ஹஜ்-க்குச் செல்பவர்களை வழியனுப்பி வைப்பதற்காக ஏர்போர்ட்டுக்கும், திரும்பி ஏர்போர்ட்டிலேயிருந்து வருவதற்கும் 20 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தமிழகத்தின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்து வருகை தந்திருந்தனர்.

அவர்களுக்கு சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, முதன்மைத் துணை மேலாளர் சந்தானகிருஷ்ணன் அவர்களை நாங்கள் அணுகியபோது, அவர்கள் உடனடியாக அதற்கு உத்தரவு பிறப்பித்து அதன் மேலாளர் ஜெகதீசன் அவர்களிடமும், எம்.டி. செங்குட்டுவன் அவர்களிடமும் உத்தரவு பெற்று, அதற்கென்று ஒரு தனி நிர்வாகியை நியமித்து அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்தார்கள். அந்தத் துணை மேலாளர், தனி நிர்வாகி திரு. சந்தானம் ஆகிய இருவரும் இரவு, பகலாக அங்கேயிருந்து, கடந்த ஆண்டும் இந்த ஆண்டும் அந்தச் சேவையை செய்து தந்தார்கள். அதற்காக சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கோட்ட நிர்வாகிகளைப் பாராட்டி இந்த மானியத்திலே எனது உரையைத் தொடங்குகின்றேன்.

நமது மாநிலத்திற்கு வரக்கூடிய வருவாய்கள் வெளியே செல்லக்கூடாது என்பதிலே நமது அரசு கண்ணும் கருத்துமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால், அதிலே பல வெளி மாநிலங்களிலேயிருந்து பொருட்களை வாங்கி, உள்ளே வருபவர்களுக்கு நுழைவு வரி என்று விதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், அந்த விதியை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமே மீறுகிறதோ என்ற அச்சம் எனக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஏன் என்று சொன்னால், காரைக்காலில் டீசல் விலை குறைவு என்பதற்காக, நாகையிலே உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம் கோட்டத்தின் கிளை, காரைக்காலில் டீசலை நிரப்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால் காரைக்காலுக்கு, அதாவது பாண்டிச்சேரி மாநிலத்திற்கு டீசலிலிருந்து வரக்கூடிய வணிக வரி வருவாய் சென்று கொண்டிருக்கிறது. இதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

நாகை பணிமனையைச் சேர்ந்த வண்டிகள் காரைக்காலுக்குச் சென்று டீசலை நிரப்புவதை, ஒரு வேளை நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்காக செய்கிறார்கள் என்று எடுத்துக்கொண்டாலும்கூட, இந்த மாநிலத்திற்கு வரக்கூடிய வருமானத்தை இழந்து கொண்டிருக்கிறோம். காரைக்காலிலே ஒரு ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் டீசல் விலை குறைவாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நாம் இந்தத் துறையின் நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு மாற்று வழிகள் எத்தனையோ இருக்கின்றன. அதைக் கடைப்பிடிப்பதை விட்டுவிட்டு, இந்த மாநிலத்திற்கு வரக்கூடிய வணிக வரி வருவாயை இழப்பது தவறு. ஆகவே, இதுகுறித்து நான் மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

அதுபோல நாகையிலேயிருந்து, வேளாங்கன்னியிலேயிருந்து சென்னைக்கு சொகுசுப் பேருந்துகள் இரண்டு இயங்கிக் கொண்டிருந்தன. அவை அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக இயக்கப்பட்டு வந்தன. அவற்றிலே ஒன்று நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. நாகை ஒரு மாவட்டத்தின் தலைநகரமாகும். அங்கேயிருந்து பல பஸ்கள் இயக்கப்பட்டாலும், அவற்றிலே ஒன்றுகூட சொகுசுப் பேருந்து இல்லை.

அதுபோன்று நாகூரிலிருந்து (மணியடிக்கப்பெற்றது) இப்போதுதான் பேச ஆரம்பித்திருக்கிறேன். வேட்டைக்காரன் இருப்பு, நாகூரிலேயிருந்து வேதாரண்யம், நாகூரிலேயிருந்து திருத்துறைப்பூண்டி, நாகையிலேயிருந்து மயிலாடுதுறை, நாகையிலேயிருந்து சீர்காழி, நாகூரிலேயிருந்து திருப்பூர், நாகூரிலிருந்து கரூர் போன்ற ஊர்களுக்குப் புதியதாக பஸ்கள் இயக்கப்பட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைக்கின்றேன். புதியதாக பஸ்கள் வேண்டும் என்று கேட்டால், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், நிதி இல்லை என்று மறுக்கிறார்கள். நிதி இல்லையென்று சொன்னால், தனியாருக்கு இயக்க அனுமதி தரவேண்டியதுதானே? மக்களுக்கு வசதி வேண்டும்; அரசிடம் நிதி இல்லை. மக்களுக்கு வசதியைச் செய்து கொடுக்க மாட்டோம், நிதி இல்லை என்ற காரணத்தால், என்று கூறுவதால், மக்கள் அந்த பஸ்களில் பயணம் செய்யாமலோ, அந்த வசதியைப் பெற்றுக்கொள்ளாமலோ இருக்க முடியாது. தனியாருக்கு பஸ்களை இயக்க அனுமதி கொடுப்பதிலே என்ன தவறு இருக்கிறது என்பதை அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். நம்மால் இயக்க முடியாதபோது, அந்த முடியாத வழித்தடத்தையாவது தனியாருக்கு விடுவதன் மூலம் மக்களுக்கு வசதி பெருகத்தானே செய்யும்? இதிலே ஏன் இந்த அரசு இரட்டைக் கொள்கையைக் கடைப்பிடித்துக் கொண்டிருக்கிறது? மக்களுக்கும் சேவை செய்ய வேண்டும்; பஸ்களையும் நஷ்டத்திலே இயக்க முடியாது என்ற நிலையை, கொள்கையை அரசு மாற்றிக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடைப்பிடிக்க முடியாத அந்தக் கொள்கையை மாற்றிக் கொள்வதை யாரும் குறை சொல்ல மாட்டார்கள். இதிலே தவறு எதுவும் இல்லை. நாங்கள் ஆரம்பகாலத்திலேயே அந்த பஸ்களை அரசுடைமையாக்கினோம். ஆகையினாலே இதைச் செய்யமாட்டோம். தனியாருக்குக் கொடுக்க மாட்டோம் என்ற பிடிவாத குணம் தேவையற்றது. மக்கள் நன்மைக்காக, மக்கள் வசதிக்காக, தனியாருக்கு பஸ்களை இயக்க அனுமதி அளிப்பதிலே எந்தவிதத் தவறும் இல்லை. ஆகவே, இந்த அரசு மீண்டும் பரிசிலனை செய்து, தனியாருக்கு அனுமதி அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

அதுபோன்று நாகூர்—தஞ்சை—திருச்சி அகல இரயில் பாதைத் திட்டம். கிட்டத்தட்ட 10 ஆண்டுகாலமாகக் கிடப்பிலே போடப்பட்டு இருக்கிறது. அதற்காக வந்த பொருட்களை எல்லாம், தளவாடங்களை எல்லாம் திரும்ப எடுத்துச் சென்றுவிட்டார்கள். ஆனால், இந்த 2000-2001 ஆம் நிதியாண்டிலே 3 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதாக அறிகிறேன். இப்படி ஒவ்வொரு வருடமும் சொல்லிக் கொண்டேயிருக்கிறார்கள். அப்போது கலெக்டராக இருந்த, அப்போது நாகப்பட்டினம் கலெக்டராக இருந்த அசோக் டாங்ரே அவர்கள் இப்போது அவையிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும். இப்படி ஒவ்வொரு வருடமும், நிதியை ஒதுக்கியிருக்கிறோம், நிதியை ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று திரும்பத் திரும்பச் சொல்லிக்கொண்டே இருக்கிறார்கள்.

நாகையிலேயிருந்து பெங்களூர் சென்று கொண்டிருந்த ஒரு இரயில் நிறுத்தப்பட்டு, அந்தப் போக்குவரத்து இல்லாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு இதுபோன்று ஓர் இரயில் விட்டால் உபயோகமாக இருக்கும்.

பிற்பகல் 12-25

அதுபோல வேளாங்கன்னியிலிருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கு இரயில்வே இணைப்பை ஏற்படுத்துவதற்கு 2 கோடி ரூபாய் பங்குத் தொகை கேட்டார்கள். அதுவும் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறது. *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* ஒரு நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன். *(குறுக்கீடு)*

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் நிஜாமுதீன் அவர்கள் அரசால் முடியாதபோது, தனியார் பஸ்களை விடலாம் என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்குக்கூட, 'குமுதம்' இதழிலே முதல்வர் அவர்களுடைய பேட்டியிலே, மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் சொல்லியிருப்பது, தனியார்மயமாக்குவது குறித்து இரு வேறு கருத்துகள் உண்டு; ஆனால் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பிறகு, அதில் ஏற்பட்டுள்ள பல பிரச்சினைகளைப் பார்க்கும்போது யோசிக்கத் தோன்றுகிறது என்று கூறியிருக்கிறார்கள். பொதுவாக, அரசு கார்ப்பரேஷன் பஸ்களில் இலாபம் இல்லை. ஏனென்றால் நாங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கிறோம், வருவாய் இல்லாத பல கிராமங்களுக்கு பஸ்கள் போகின்றன. அது அரசின் கடமை ஆகிறது என்று சொல்லி, தனியார் துறையைப் பற்றி யோசனை வந்திருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இதுகுறித்துத் தமிழக முதல்வர் அவர்கள் ஏதேனும் கொள்கை முடிவு எடுத்து இருக்கிறார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, நான் அளித்த பேட்டியை, ஒன்று முழுவதுமாக இங்கே படிக்க வேண்டும், இல்லாவிட்டால் படித்துப் பார்த்துவிட்டாவது இங்கே பேச வேண்டும். இரண்டும் இல்லாமல் பேசுவதில் புண்ணியம் இல்லை. நான் அதற்கு மேலும் பேசியிருக்கிறேன். தனியார்மயமாவதை ஆதரிக்கிறேன், அதற்காக பொதுத் துறையை தனியார்மயமாக மாற்றுவதை ஆதரிக்கவில்லை என்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கின்றேன். அதை விட்டுவிட்டு, உங்களுடைய ஆதாயத்திற்காக, உங்களுக்குத் தேவையானதை மாத்திரம் பேசுவது சரியல்ல. இப்படிப்பட்ட நல்ல டாக்டர், தமிழ் படித்தவர் தமிழுக்கே இப்படி இழிவு ஏற்படுத்தக்கூடாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நிஜாமுதீன், இன்னும் ஒரு நிமிடத்தில் உரையை முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுத் துறையை முழுமையாகத் தனியாருக்கு தாரை வார்க்க வேண்டும் என்று நான் குறிப்பிடவில்லை. (குறுக்கீடு)

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முழுமையாகப் படித்திருக்கலாம். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்ன கருத்து அதிலேயிருக்கிறது. அதிலே எனக்கு உடன்பாடும் உண்டு. ஆனால், நேரம், காலம் கருதித்தான் முக்கியமான ஒரு குறிப்பைக் கூறிவிட்டு அதிலே முதல்வர் அவர்களுடைய பதிலை நான் எதிர்பார்த்தேன். வேறெந்த நோக்கமும் இல்லை என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, முழுமையாக அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளை தனியாருக்கு விடச் சொல்லவில்லை. நம்மால் இயலாத, முடியாத வழித்தடங்களை வழங்குவதில் என்ன தவறு? அதனால் மக்களுக்குத் தானே வசதிகள் பெருகுகின்றன? ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டதில் தனியார்கள் மக்களுக்குச் சேவை செய்யாமல் இருக்கிறார்களா என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்னும் சொல்லப் போனால், அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் வழியிலே நிறுத்தி, பயணிகளை ஏற்றுவது இல்லை. ஆனால், தனியார் பஸ்கள் ஒவ்வோர்

இடத்திலும், ஆட்களைப் பார்க்கும்போதெல்லாம் 'டக், டக்' என்று பஸ்ஸினுள் ஏற்றிக்கொள்கிறார்கள், கலெக்ஷன் போய்விடக் கூடாது என்ற காரணத்தால். அதைப்போல ஒரு வசதி வாய்ப்பை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுபோல நாகையிலே....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பி.என். வல்லரசு, (குறுக்கீடு) நீங்கள் திரும்பத் திரும்ப அதையேதான் சொல்லிக்கொண்டு இருக்கிறீர்கள். திரு. பி.என். வல்லரசு.

***திரு. பி.என். வல்லரசு:** மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் போக்குவரத்து ஒரு முக்கியமான அங்கம் வகிக்கிறது. ஒரு நாட்டின் விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் போக்குவரத்துத் துறை இன்றியமையாதது என்பதை உணர்ந்த தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், கடந்த கால ஆட்சியில் அழிவின் விளிம்பிற்கே சென்று கொண்டிருந்த போக்குவரத்துத் துறையைக் காப்பாற்றி, இப்போது சீர்செய்து கொண்டிருப்பதை நான் மனதாரப் பாராட்டுகிறேன்.

கடந்த கால ஆட்சியில் ஊழல்களாலும், முறைகேடுகளாலும் சீர்கெட்டுப் போன போக்குவரத்துத் துறையை, நேர்மையான தனது நிர்வாகத் திறமையால் இப்போது நிமிர்த்தி நிறுத்த முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிற, முதல்வர் அவர்களுடைய முயற்சியை நான் பாராட்டுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றபோது 14,500 பேருந்துகள் இருந்தன. ஆனால் ஐந்து ஆண்டுகாலம் ஆட்சியை முடித்துவிட்டுச் செல்கின்றபோது சுமார் 15,500 பேருந்துகள்தான் இருந்தன. ஆனால் கலைஞர் ஆட்சியில் 1997-98-ல் மட்டும் 2176 புதிய பேருந்துகளை வாங்கித் தந்தார்கள். அதுபோல 1999-ல் 3600 புதிய பேருந்துகளை வழங்கியிருக்கிறார்கள். இப்படியாக ஆண்டுதோறும் சில ஆயிரம் புதிய பேருந்துகளை வழங்கி, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தந்தையாக கலைஞர் அவர்கள் விளங்குகிறார்கள் என்றால் அது மிகையாகாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முதல்வர் அவர்கள் ஆயிரமாயிரம் புதிய பேருந்துகளை வாங்கிக் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இன்று வரை 10,000 புதிய பேருந்துகளை வழங்கியிருக்கிறார். 1300 புதிய ரூட்டுகளை வழங்கி இருக்கிறார் என்று எண்ணும்போது நாம் பெருமைப்படாமல் இருக்க முடியாது. ஆனால் எவ்வளவுதான் முயற்சி எடுத்தாலும், கடந்த கால ஆட்சியில், போக்குவரத்துத் துறையிலே ஏற்படுத்தப்பட்ட பெரிய

பள்ளத்தை கலைஞர் அவர்களாலேகூட சரி கட்ட முடிகிறதா என்றால் இல்லை. அந்த அளவிற்கு மிகப் பெரிய பள்ளத்தை கடந்த கால ஆட்சியிலே ஏற்படுத்திவிட்ட காரணத்தால், இந்த ஆட்சி கடுமையாக விழி பிதுங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் எங்களால் உணர முடிகிறது.

பிற்பகல் 12-30

இப்போது தமிழக அரசுக்கு மின்சாரத் துறையிலும், போக்குவரத்துத் துறையிலும் கடுமையான நட்டங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்த இரண்டு துறைகளில் ஏற்பட்டிருக்கிற நட்டங்களை மாண்புமிகு முதல்வர் தேற்றி வருகிற பாங்கினைத் தமிழக மக்கள் நன்கு கண்கூடாகப் பார்த்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். என்னதான் சீரிய முயற்சி எடுத்தாலும், கடந்த காலச் சீர்கேட்டால் மிகவும் நலிவடைந்து கிடக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறையை நிமிர்த்தி நிறுத்துவது அவ்வளவு எளிதான காரியமாகத் தெரியவில்லை. கடும் போராட்டம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிற நட்டத்தைத் தேற்ற, இந்த அரசு பல நல்ல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

ஒரு புதிய பேருந்து கட்டுவதில், ஒரு கூடு மற்றும் பாடி கட்டுவதில் கடந்த ஆட்சியைவிட ஒரு இலட்சம் ரூபாயை இந்த ஆட்சி செலவில் குறைத்திருக்கிறது. அதேபோல, ஒரு புதிய விரைவுப் பேருந்து கட்டுவதில், கூடு மற்றும் பாடி கட்டுவதில் கடந்த ஆட்சியைவிட. (குறுக்கீடு) ஒரு இலட்சம் ரூபாய் செலவில் குறைந்திருக்கிறது.

திரு. ச. அழகிரி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதிலே எனக்கு ஒரு விளக்கத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். மேல் கூடு கட்டுவதிலே ஒரு இலட்சம் ரூபாய், இரண்டு இலட்சம் ரூபாய் என்று குறைவாகத் தொகையை ஒதுக்கி, கட்டுகிற காரணத்தால்தான், பேருந்துகளுக்கு விபத்து ஏற்படுகிறபோது, பேருந்துக்கு உள்ளே இருப்பவர்கள் 19 பேர், 20 பேர் சாகக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்று வல்லுநர்கள் சொல்கிறார்கள். எப்பொழுதுமே பேருந்து மோதித்தான் ஒருவர் சாவார். பேருந்து சாலையிலே போகிறவர்கள் மீது மோதும், அவர் இறந்து போய்விடுவார். அப்படித்தான் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன. ஆனால் இப்பொழுதுதான் முதன்முறையாக, பேருந்துக்கு உள்ளே இருப்பவர்களே 19 பேர், 20 பேர் சாகக்கூடிய அளவிற்குச் சூழ்நிலைகள்

ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அதற்கு குறைந்த விலையிலே நீங்கள் பாடி கட்டுவதுதான் காரணம். தமிழிலே சொல்ல வேண்டுமானால், அவரைப் பந்தல் என்று சொல்வார்களே, அதைப்போல, பந்தலைப்போல நீங்கள் போடுகிறீர்கள். எனவே, இந்தச் சிக்கனம் தேவைதானா? தொழில்நுட்ப ரீதியாக இது ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடியதுதானா? இதனை மாற்றுவதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகள் கட்டுவதிலே செலவைக் குறைத்து இருக்கிறோம் என்று சொன்னால், அதிலே நடைபெற்ற ஊழலைத்தான் இந்த அரசு தடுத்திருக்கிறது. அதுபோன்றுதான் பஸ் பாடி கட்டப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், சமீபத்திலே நடைபெற்ற ஒரு விபத்திலே, நீங்கள் சொன்னதைப்போல பேருந்துக்கு உள்ளேயிருந்த 19 பேர் உயிர் நீத்தார்கள். அந்தப் பேருந்து 1995-லே வாங்கப்பட்ட பேருந்து; கட்டப்பட்ட பேருந்து. ஆகவே, அப்பொழுது கட்டப்பட்ட பேருந்துகளைவிட, நிச்சயம் இப்பொழுது கட்டப்படுகிற பேருந்துகள் தரமாகத்தான் கட்டப்படுகின்றன. அதுவும் சமீப காலத்திலே, இரண்டு ஆண்டுகளாக, கும்பகோணம் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலெல்லாம் High Tech body கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுகூடக் குறைந்த செலவில்தான். High Tech body அவர்கள் கட்டுகிறபோது, 10 இலட்சம், 15 இலட்சம் செலவானது. இப்பொழுது 4, 5 இலட்சம் செலவிலே அந்தப் பேருந்துகளின்பாடி கட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, தரத்தில் எந்தக் குறையும் இல்லை. அப்பொழுது தனியாரிடம் விட்டு பேரம் பேசி நடத்தினார்கள். இப்பொழுது துறையே அதிலே சேர்ந்து கட்டுகிறார்களே தவிர, தரத்திலே குறை ஏதும் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி.என். வல்லரசு: அதேபோல அரசுப் பேருந்துகளை வருடத்திற்கு ஒரு முறை பழுதுபார்க்கின்ற முறையை மாற்றி, எஃப்.சி. செய்யும் முறை. ஆறு மாதத்திற்கு ஒரு முறை பழுதுபார்க்கின்ற அந்த நிலையை இந்த அரசு உருவாக்கியிருப்பதை நான் பாராட்டுகின்றேன். ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள் உரிமம் வாங்கித் தருவதாக இடைத்தரகர்கள் செய்கின்ற அந்தத் தரகு விளையாட்டைத் தடுத்து நிறுத்தினால், ஆபத்துக்களையும், முறைகேடுகளையும் தடுத்து நிறுத்த முடியும் என்று நம்புகிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளைப் பராமரிப்பதில் அரசு கூடுதலாகக் கவனம் செலுத்த வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் ஒவ்வொரு டிப்போவிலும் குறைந்தது 5 பேருந்துகள், 10 பேருந்துகள் நிற்கின்றன. பட்டைகள் உடைந்துபோன நிலையில் ஆங்காங்கே பேருந்துகள் நிற்கின்றன. நல்ல டயர்கள் இல்லாத நிலையில், மாற்று டயர்கள் இல்லாத நிலையில் பேருந்துகள் ஆங்காங்கே நின்றுவிடுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டு வருகிறது. எனவே அரசு இவற்றைக் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு, சீருடை வழங்குவது, காலணி வழங்குவது, ஆண்டுதோறும் ஜனவரி மாதம் என்றால், ஜனவரி மாதத்திலேயே கொடுத்துவிட வேண்டும். ஆனால் அது காலம் தாழ்த்திக் கொடுக்கப்படுவதாகச் சொல்லப்படுகிற காரணத்தால், இதை அரசு கவனத்தில் கொள்ளவேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து ஊழியர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கினால், பல சலுகைகளை இழக்க நேரிடும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கூறி வருகிறார்கள். ஆனால் ஓய்வூதியம் வழங்கும் திட்டத்தை, அதற்கான செயல் திட்டத்தைப் பற்றி அரசு இன்னும் தெளிவுபடுத்தாமல் உள்ளது. அரசு அதைத் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

என்னுடைய உசிலம்பட்டி தொகுதிக்கு கலைஞர் ஆட்சி ஒரு பொற்காலம் என்றால் அது மிகையாகாது. நான் அதை மறக்கமாட்டேன். அந்த அளவிற்கு என்னுடைய தொகுதி மக்களுக்கு பல்வேறு திட்டங்களை கலைஞர் அரசு வழங்கியிருக்கிறது. ஆனால், பேருந்துகள் பற்றிய குறைபாடு என்னுடைய தொகுதி மக்கள் மத்தியிலே இருக்கிறது. பல்வேறு கிராமங்களில் பேருந்துகள் விடாத சூழ்நிலை, கூடுதலாக நகரப் பேருந்துகள் விடமுடியாத சூழ்நிலை, கூடுதலாகப் புதிய வழித்தடங்கள் வழங்க முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனது தொகுதியில் எங்கு பார்த்தாலும் பஸ் மறியல், போராட்டம் என்று நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. என்னையே தலைமை ஏற்கவேண்டுமென்று மக்கள் சொல்லி, என்னைக் கைது செய்யக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. பல பகுதிகளில் பஸ்ஸைத்தான் சிறை வைப்பார்கள். ஆனால், என்னுடைய தொகுதியில் சட்டமன்ற உறுப்பினரையே சிறை வைக்கின்ற நிலை. 'பஸ் கொண்டு வா' என்று கூறுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிற காரணத்தால், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், என்னுடைய உசிலம்பட்டி

தொகுதிக்குக் கூடுதலாக 5 அல்லது 10 புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். எனது தொகுதியில் அந்த அளவிற்குப் பல்வேறு கிராம மக்கள் இப்போது புதிய பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று தொடர்ந்து கோரி, பல்வேறு போராட்டங்களை நடத்தி வருகின்றார்கள். அதை நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* ஒரே ஒரு நிமிடம்.

பிற்பகல் 12-35

அதேபோல, மதுரை கோட்டம் ஒரு பெரிய கோட்டமாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, உண்மையில் 1600 பேருந்துகள் இப்போது ஓட வேண்டும். ஆனால், 800 பேருந்துகள் மட்டும்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்தப் பேருந்துகளும் ஓட்டைகளாக, கண்ணாடிகள் உடைந்த நிலையில், படிக்கட்டுகள் உடைந்த நிலையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே, தென் மாவட்டங்களில் ஓடுகின்ற அந்தப் பேருந்துகளைச் சீர்படுத்த மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன். *(குறுக்கீடு)*

***திரு. லா. சந்தானம்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தளவிலே, இப்போது மாணவர்களுக்கெல்லாம் இலவச பஸ் பாஸ்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இல்லை. நீங்கள் ஏதாவது எழுந்து கேட்கும்போது, ஒழுங்குப் பிரச்சினையா அல்லது விளக்கமா, Point of Clarification-ஆ? எது என்று கேட்க வேண்டும்.

திரு. லா. சந்தானம்: விளக்கம்தான்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் சொல்லவில்லை. ஒன்றும் சொல்லாமல் எழுந்து கேட்கிறீர்கள்.

திரு. லா. சந்தானம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தளவிலே சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை, அங்கங்கே நிற்கின்றன என்று நமது உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இங்கு நமது அரசு பள்ளி

மாணவர்களுக்கெல்லாம் இலவச பஸ் பயணம் செய்வதற்குப் பாஸ் வழங்கியிருக்கிறது. அந்த இலவசப் பாஸுக்கு சென்னையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு மட்டும் முழுமையாக அந்தக் கட்டணம் அரசு மூலம் வழங்கப்படுவதாகவும், மற்ற மாநகராட்சிகளிலே, மதுரை, கோவை, திருச்சி போன்ற மாநகராட்சிகளிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கெல்லாம் 50 சதவிகிதம்தான் இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது என்கிற காரணத்தினால், அங்கு ஓடுகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம் நஷ்டத்தில் ஓடுவதாகக் கணக்குக் காட்டி, அந்த மாநகராட்சிகளிலே பல பேருந்துகள் குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த மாநகராட்சிகளுக்கு முழுமையாக இந்த பஸ் பயணக் கட்டணத்தைக் கொடுத்து....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் முன்கூட்டியே உங்கள் உறுப்பினரிடத்திலே சொல்லி பேசச் சொல்லியிருக்க வேண்டும். உட்காருங்கள், நேரமாகிவிட்டது. திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன். (குறுக்கீடு) இல்லை. இப்போது உங்கள் கட்சி உறுப்பினர் பேசினார். அவரிடம் சொல்லி, பேசச் சொல்லியிருக்கலாம் அல்லவா? நேரமாகின்றதல்லவா? அதனால்தான் சொல்கிறேன். திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்.

***திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இங்கே ஒரு கொள்கை விளக்கத்தைக் கொடுத்தார்கள். அதாவது, பொதுத் துறை ஸ்தாபனங்களை தனியார்மயம் ஆக்குவதை ஆதரிக்கவில்லை என்று. நான் அதைப் பாராட்டுகிறேன். ஆனால், இந்தப் போக்குவரத்து Policy Note-லே பல பக்கங்களில் தேசியமயமாக்குவதைப் பாராட்டி, அதிலுள்ள முக்கியத்துவத்தைப் பற்றியெல்லாம் பேசப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், நடைமுறையிலே நான் என்ன பார்க்கிறேன் என்றால், தேசியமயம் என்று சொல்வதை ஒரு பக்கத்திலே சொல்லிக்கொண்டே, தனியார்மயம் ஆக்குவது என்ற வேலையை இப்போது தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறை செய்துகொண்டிருக்கிறது என்பது என்னுடைய கருத்து. அவர்கள் ஓர் இடத்திலே தெளிவாக அதைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதிலே எனக்குப் புரிகிறது. அதாவது ``Different countries have adopted different methods to tackle the loss in public transport like providing subsidy or contracting out of private operators depending upon the particular situations prevailing". இப்போதுத் தமிழகத்திலேயிருக்கின்ற நிலையிலே, நாங்கள் தனியாரை ஊக்குவிக்கிறோம் என்று சொன்னால் எங்களுக்குப் புரியவில்லை. ஆனால், நடைமுறையிலே என்ன வருகிறது

என்றால், Mini bus operate பண்ணுவதற்கு இப்போது தனியாருக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது. இங்கே Policy Note-லே, 4 கிலோமீட்டர் ஒரு வழித்தடத்தில் போவதற்கு, அதற்கு மேலே அவர்கள் தனியார், அதாவது பஸ் ஓடாத வழித்தடத்திலே ஓட்ட வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். நாகர்கோவிலிலே ஓடுகின்ற Mini bus-கள் 4 கிலோமீட்டர்கூட அவர்கள் un-operated route-ல் ஓட்டவில்லை. அவர்கள் ஓட்டுவது அதிகமாக நாகர்கோவில்-திருவனந்தபுரம் route-லே நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளுக்கு முன்னாலேயும், பின்னாலேயும் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள்—இந்த ரூட், அதாவது பேருந்து ஓட்டப்படாத ரூட்களிலே 2 கிலோமீட்டர், ஒன்றரை கிலோமீட்டர்தான் போகிறது. ஆகவே, இந்த மினி பஸ்கள் ஆப்பரேட் பண்ணப்படுவதன் காரணமாகத்தான், நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மிகப் பெரிய நஷ்டத்தை இப்போது ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கின்றன. உதாரணமாக, நாமக்கல் டிப்போவிலே ஒரு நாளைக்கு அறுபதாயிரம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்படுகிறது. நாகர்கோவிலிலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு—எனக்குக் கிடைக்கப் பெற்றிருக்கிற தகவல்கள் சரியாக இருந்தால்—மூன்று இலட்சம் ரூபாய் ஒரு நாளைக்கு இழப்பு ஏற்படுகிறது. இப்படி ஏறத்தாழ பல கோடி ரூபாய் இப்போது இழப்பு ஏற்படுகிற நிலை இந்த மினி பஸ் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பேருந்துகளுக்கு ஏற்படுகிறது.

பிற்பகல் 12-40

ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இப்போது தனியார் பஸ்கள் ஓடுவதிலே என்ன கெடுதல் என்று கேட்கிறார்கள். தனியார் பஸ்களிலே வேலைகளிலே இட ஒதுக்கீடு இருக்கிறதா? அல்லது அதிலே இலவச பஸ் பாஸ்கள் மாணவர்களுக்கு இருக்கிறதா? இப்போது அப்படிப்பட்ட வசதிகள் மக்களுக்குக் கிடைப்பதற்காகத்தான் தேசியமயம் ஆக்கப்படுகிற கொள்கையை நாம் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறேன். இப்போது குறைந்தபட்சம் ஏற்கெனவே செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிற நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களையாவது பாதுகாக்க வேண்டுமென்பதற்கு நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்க வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே ஒன்றை....

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தேசியமயமாக்கத்தைக் கொண்டுவந்துதான் ஏறத்தாழ 17 ஆயிரம் பேருந்துகள் இங்கே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிற கருத்துகள், சொல்வது வேறு, செய்வது வேறாக இல்லாமல் இருக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், மேற்கு வங்காளத்திலே எத்தனை பேருந்துகள் அரசுப் பேருந்துகளாக இயங்குகின்றன? எத்தனை பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாக இயங்குகின்றன? தனியார் பேருந்துகளை தேசிய உடைமையாக்குவதற்காக அங்கே இருக்கிற அரசு இதுவரை எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கைகள் என்ன? அப்படியென்றால், அங்கே இருப்பவர்களுக்கு அந்தப் பொதுவுடைமை மீது நம்பிக்கை இல்லையா? மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அதையும் விளக்கினால் சரியாக இருக்கும்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே ஒரு நாள் இந்தப் பேரவையிலே சொன்னேன். மேற்கு வங்காளத்திலே அப்படியா, இப்படியா என்று கேட்பதிலே பிரயோசனம் இல்லை. (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பன்னாட்டியல்—தேசியமயம் மட்டுமல்ல. உலகத்தையே ஒன்றாக்க வேண்டும், உலகத் தொழிலாளர்களே ஒன்றுபடுங்கள் என்று சொல்லுபவர்கள், மேற்கு வங்காளத்திலே தொழிலாளர்களுக்குத் தனியான கொள்கை, தமிழ்நாட்டிலே இருப்பவர்களுக்குத் தனியான கொள்கை வைத்துக்கொள்வது சரியாக இருக்குமா? (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மேற்கு வங்காளத்திலே இருக்கிற அரசு இப்போது பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவது என்பதை ஒரு நடைமுறைக் கொள்கையாக ஏற்றுக்கொண்டு நடைமுறைப்படுத்தவில்லை என்பது ஏற்கெனவே இந்த அவையிலேயே விளக்கப்பட்டிருக்கிற ஒன்று. இப்போது தமிழகத்திலே 17,000 பேருந்துகள் ஓட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பற்றி நான் குறைத்து மதிப்பிடவில்லை. இந்தப் Policy Note-லே சொல்லியிருப்பதைப்போல, தரமான பேருந்துகள் நல்லமுறையிலே highest efficiency-100.6 சதவீத efficiency-யோடு இப்போது ஓட்டப்படுகின்றன என்றால், தமிழகத்திலே இருக்கிற போக்குவரத்துத்

தொழிலாளியும், அவனுடைய contribution-ம் இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மறுக்கமாட்டார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். போதுமான உதிரி பாகங்கள் வழங்காமலே பேருந்துகளின் efficiency பாதுகாக்கப்படுகிறது. ஏனென்றால், இன்று நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், இருக்கிற கழகத்தைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதற்கான நடவடிக்கையை எடுங்கள்.

அதற்குப் பிறகு, மினி பஸ்களைப் பொறுத்த அளவிலே C.I.T.U. சங்கம் என்ற முறையிலே எங்களுக்கு ஒரு கருத்து இருக்கிறது. அவற்றைக்கூட போக்குவரத்துக் கழகங்களே ஆப்பரேட் பண்ணலாம் என்று. இந்த ஏப்ரல் மாதம் இரண்டாம் தேதி C.I.T.U.-வினுடைய ஒரு பிரதிநிதிச் சங்கம் மாண்புமிகு முதலமைச்சரைச் சந்தித்த நேரத்திலேகூட இதுசம்பந்தமான கருத்தை, எங்களது கருத்தை அவரிடம் எடுத்து வைத்தோம். நாங்கள் என்ன சொல்கிறோம் ஆம்னி பஸ்கள் ஆப்பரேட் பண்ணப்படுகின்றன. எழும்பூரிலே தாளமுத்து நடராசன் மாளிகைக்கு முன்னாலே ஒரு பெரிய பஸ் ஸ்டாண்டே இப்போது உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது, இந்த ஆம்னி பஸ்களுக்காக. இந்த ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்த அளவிலே, அதுதான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற ஏற்பாடுகளின் பின்னணியா என்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்போது அந்த பஸ்களில் எந்த சட்டங்களும், எந்தவிதமான norms-ஐயும் அங்கே follow பண்ணப்படுவது இல்லை. எந்தச் சட்டத்தையும் அவர்கள் follow பண்ணுவதில்லை. காவல் துறை ஆட்களே நின்று, ஆட்களை ஏற்றிவிடுகிறார்கள். நாகர்கோவிலிலே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு முன்னாலே அரசுப் பேருந்துகளில் ஆட்களை ஏற்றுவதற்குத் தடை செய்யக்கூடிய முறையிலே ஆம்னி பஸ்களைக் கொண்டு வந்து நிறுத்தி, ஆட்களை ஏற்றிவிடுகிறார்கள். காவல் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். நான் என்ன சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன் என்றால், இதனால் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய வருவாய் கடுமையாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. தனியாரைப் பொறுத்தவரையில், அவர்களுக்குத் தனி பஸ் ஸ்டாண்ட் இருக்கட்டும்; அங்கே அவர்கள் இயக்கட்டும். ஆனால், போக்குவரத்துக் கழகத்தை நட்டப்படுத்தக்கூடிய முறையிலே ஆம்னி பஸ்களை ஆப்பரேட் பண்ணுவதற்கு நாம் அனுமதிக்கக் கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-45

இந்தப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 7 கார்ப்பரேஷன்களாக ஆக்குவதற்கு ஏற்கெனவே முடிவு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. அதை அமல்படுத்துவதற்கு ஏன் இவ்வளவு தாமதம்? அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலையை நாம் உருவாக்குவதாக இருந்தால், ஏறத்தாழ 40 கோடி ரூபாய் இப்போது நமக்கு இலாபம் ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியும் என்பது எங்களுடைய கருத்து. உதாரணமாக 7 கார்ப்பரேஷன்கள் வரும் நேரத்திலே, அதிகாரிகளினுடைய எண்ணிக்கை குறையும். இப்போது எக்ஸ்பிரஸ் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 8 ஜெனரல் மேனேஜர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒரு ஜெனரல் மேனேஜர் இருந்த இடத்தில் 8 ஜெனரல் மேனேஜர்கள் இருக்கிறார்கள். இப்படி இதனுடைய செலவுகளைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது; அதைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் நீதிமன்றத்தினுடைய முடிவுகள்கூட இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அமல்படுத்தப்படாத அவல நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம் டெப்போவிலே 163 தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுப்பதற்கு நீதிமன்ற உத்தரவு; ஆனால், அது அமல்படுத்தப்படவில்லை. அதேபோன்று கும்பகோணத்திலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகத்தில், கோர்ட் தீர்ப்பு 300 தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுப்பதற்கு; அது அமல்படுத்தப்படவில்லை. சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். 1992-93 ஆம் வருடத்திலே 1000 ரூபாய் போனஸ் என்ற பெயரில் அட்வான்ஸ் கொடுக்கப்பட்டது. அது திருப்பிக் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று ஹைகோர்ட் விருப்பப்பட்டது. ஆனால், அது இன்னும் பலருக்குக் கொடுக்கப்படாத நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. எக்ஸ்பிரஸ் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 36 தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும் என்று கோர்ட் தீர்ப்பு. ஆனால், அது இன்னும் அமல்படுத்தப்படவில்லை.

இதற்கும் மேல் settlement-ஐப் பொறுத்தவரையில் அதுபற்றி சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். settlement-ஐப் பொறுத்தவரையில், 240 நாட்கள் வேலை செய்த தொழிலாளிகளை

நிரந்தரப்படுத்துவது என்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒரு கொள்கையாக ஏற்றுக்கொண்டு நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. ஆனால், இந்த settlement-ல் உள்ளவை implementation செய்யப்படவில்லை. Contract தொழிலாளிகளுடைய எண்ணிக்கை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இப்போது கூடிக் கொண்டிருக்கிறது. இதுவும் settlement-க்கு விரோதமானது. *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

அதேபோன்று, settlement-ன் அடிப்படையில் உள்ள arrears பல கழகங்களில் இன்னும் தொழிலாளர்களுக்குப் பூரணமாகக் கொடுக்கப்படவில்லை. உதாரணமாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமான காஞ்சிபுரம் டெப்போ, எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பல டெப்போக்கள், அதேபோன்று வேலூரில் இருக்கிற தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக டெப்போ.

இன்னும் ஒன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். டெய்லி வேஜஸ் தொழிலாளிகளுக்கு போனஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. அதுகூடக் கொடுக்கப்படவில்லை. Casual workers-ஐப் பொறுத்தவரையில் non-I.T.I. என்ற பெயரில் ஆட்களை எடுத்து, வெறும் 10 ரூபாய் மட்டும் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. இது சரிதானா என்று நான் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் வழியாக இந்தக் கழக நிர்வாகத்தைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதாவது, சம வேலைக்கு சம ஊதியம் என்பது இப்போது அரசு இயற்றி இருக்கிற ஒரு சட்டம். ஆனால், அதுகூட போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சரியாக அமல்படுத்தப்படவில்லை. பல ரூட்களில் பஸ்களை 'want of crew' என்ற பெயரில் ஓட்டாத நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அது மாற்றப்பட வேண்டும். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* அதற்குத் தேவையான norms அடிப்படையிலே ஆட்கள் நியமனம் தேவை. பென்ஷன் இன்னும் வழங்கப்படவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன். *(குறுக்கீடு)*

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: ஒரு நிமிடம் கொடுங்கள். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது ஓட்டப்படாத பேருந்துகளில் அவர்கள் காலையிலிருந்து மாலை வரை அங்கே போய் உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்; அவர்களுக்கு attendance கிடையாது; அவர்களுக்குச் சம்பளமும் கிடையாது; அவர்களுக்கு பேட்டாவும் கிடையாது. இந்தப் புதிய settlement வழியாக வந்திருக்கிற ஒரு குறைபாடு. அதேபோன்று விபத்து ஏற்படும் நேரத்தில் கிடைக்கக்கூடிய சில உதவிகள் முன்பு இருந்தன. இந்த settlement காரணமாக அவை குறைக்கப்பட்டுள்ளன. settlement-ல் வேறு, வேறு benefits இருக்கின்றனவா;

இல்லையா என்று சொல்லவில்லை. ஆனால், இப்படிப்பட்ட அவல நிலை இப்போது தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது) கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குத் தொழிலாளிகளிடம் பிடித்த பணம் 16½ கோடி ரூபாயை சென்னையில் நிர்வாகம் கொடுக்கவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. வேலாயுதன். *(குறுக்கீடு)* நேரம் இல்லை.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: ஒரே ஒரு நிமிடம் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இப்போது மணி 12-50. 13 நிமிடம் பேசி இருக்கின்றீர்கள். திரு. சி. வேலாயுதன்.

பிற்பகல் 12-50

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த மானியத்தில் பேச வாய்ப்பு தந்தமைக்கு தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சாதாரணமாக கிராமங்களில் சக்கடா வண்டி போல் இருக்கிறது என்று சொல்வார்கள். கடந்த காலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் சக்கடா வண்டி போல் இருந்தன. அந்த நிலை மாறி பயணிகள் விருப்பத்தோடும், ஆர்வத்தோடும் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யக்கூடிய அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் நிலை படிப்படியாக மேம்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. இருப்பினும் இன்னும் ஒருசில விஷயங்களில் அதிகக் கவனம் செலுத்தி, இன்னும் அதிக மேம்பாடு செய்து, தமிழக அரசிற்கு பெருமை சேர்க்கக்கூடிய வகையில் இந்த நிருவாகம் செயல்பட வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தோடு சிலவற்றை கோடிட்டுக் காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் சுமார் 20 இலட்சம் மக்கள் வாழ்கிறார்கள். அங்கே 676 பேருந்துகள்தான் ஓடுகின்றன. இதில் 150 பேருந்துகள் வெளி மாநிலங்களுக்கு, வெளி மாவட்டங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய வழித்தடங்களில் இயக்கப்படுகின்றன. எனவே, இப்போதுள்ள ஜனத்தொகை அடிப்படையில் சுமார் 1,000 பேருந்துகளையாவது அங்கே இயக்கினால்தான் ஓரளவிற்கு நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியும். எனவே, அங்கே பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும். மேலும், காலாவதியான

பழைய பேருந்துகளை condemn செய்து மாற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கன்னியாகுமரி போக்குவரத்துக் கழகம், கோட்டம் 3-ல் C.L.-ஆக 103 பேர் பணியாற்றினார்கள். அரசாங்கத்திற்கு இடையூறாக ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தபோது I.R.T. வயது வரம்பெல்லாம் கடந்து, அரசாங்கத்திற்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தோடு, பல பிரச்சினைகளுக்கிடையே 103 பேர் பணியாற்றினார்கள். அவர்களில் சிலருக்கு இப்போது interview card வந்திருக்கிறது. சிலருக்கு வயது வரம்பைக் காட்டியும், Non-I.R.T. என்று சொல்லியும் அவர்களுக்கு interview card வரவில்லை. அவர்கள் வேறு வேலைக்குச் செல்லக்கூடிய வாய்ப்பு இல்லை. வயது கடந்துவிட்டது. அந்த 103 பேர்களுக்கும் வேலை வழங்க வேண்டுமென்று நீதிமன்றமும் கூறியிருக்கிறது. பிரச்சினை காலத்தில் அரசாங்கத்திற்கு உதவ வந்தவர்களில், யார், யாரெல்லாம் விடுபட்டுள்ளார்களோ அவர்களுக்கும் அரசாங்கம் கருணைகூர்ந்து பணி கொடுக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கூடு கட்டக்கூடிய டெப்போ நாகர்கோவிலில் ராணித்தோட்டத்தில் உள்ளது. அது அகில பாரத அளவில் 2 சிறப்புப் பரிசுகளைப் பெற்றிருந்தது. அந்த அளவுக்கு சிறப்பாக கட்டக்கூடிய பணிமனையில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களை படிப்படியாகக் குறைத்து அங்கே பணி நடைபெறுமா என்ற நிலை இருக்கின்றது. எனவே, அங்கே பழையபடி கூடுகட்டும் நிலைக்கு கொண்டுவர ஆவன செய்ய வேண்டும். இந்திராகாந்தி அம்மையார்கூட பிரதமராக இருந்தபோது நாகர்கோவிலிலிருந்து ஓர் ஏ.சி. வண்டியை கூடுகட்டி வாங்கிச் சென்றிருக்கிறார்கள். அந்த அளவிற்கு அந்தப் பணிமனை சிறப்பாக நடந்து கொண்டிருந்தது. 1992 ஆம் ஆண்டுவரை அந்தப் பணிமனை நல்லமுறையில்தான் நடந்து கொண்டிருந்தது. 1992 ஆம் ஆண்டு — எந்த சமயம் என்பதை புரிந்துகொள்ள வேண்டும் — வரை angular மூலமாக கூடு கட்டக்கூடிய அந்தப் பணி நடந்தது. Body சிறப்பாக இருந்தது. நம்முடைய உறுப்பினர் அழகிரி பேசும்போது, angular body-ஆக இருந்தால் விபத்து ஏற்பட்டபோது அந்த அளவிற்கு பேருந்துக்குள் இருந்தவர்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்காது என்று சொன்னார். 1992 ஆம் ஆண்டு நடந்த தவறின் காரணமாக pipe என்று சொல்வார்கள்; square pipe-ஐ வைத்து body கட்ட ஆரம்பித்த காரணத்தால் சிறிய விபத்து ஏற்பட்டால்கூட வண்டி சப்பி விடுகிறது.

வண்டிகளில் இருக்கக்கூடிய ஆட்களுக்கும் அதிகம் விபத்து ஏற்படுகிறது. அதேபோன்று angular-களில் body கட்டியிருந்தால் வண்டியை condemn செய்து ஒதுக்கும்போதுகூட அந்த angular-களை வேறு உபயோகத்திற்குப் பயன்படுத்த முடியும். ஆனால் pipe போட்டு body கட்டியிருந்தால் அந்த pipe எதற்கும் பயன்படாது. Hawker—தெரு வியாபாரிகள்கூட இப்போதுள்ள body கட்டக்கூடிய முறையில் செய்யக்கூடிய பழுதடைந்த வண்டிகளை வாங்கத் தயங்குகிறார்கள். காரணம் பயனில்லாத வெறும் pipe ஆகத்தான் இருக்கிறது. வெறும் தகடாக இருக்கிறது. எனவே, திரும்பவும் angular மூலம், 1992 ஆம் ஆண்டிற்கு முன்பு இருந்ததைப்போன்ற, நிலையைக் கொண்டு வந்தால் வாகனங்களுக்கு விபத்தில்கூட பெரும் சேதம் ஏற்படாது. மறு விலைக்குக் கொடுப்பதற்குக்கூட வாய்ப்பிருக்கும்.

போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் பென்ஷன் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றியவர்களுக்குக்கூட பென்ஷன் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் வேதனைப்படுகிறார்கள். 'வாகனங்கள் அரசுடைமையாகி இருக்கின்றன, ஆனால் நாங்கள்தான் அரசினுடைய ஆளில்லை' என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, அரசாங்கம் அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளை சுத்தம் செய்யக்கூடியவர்கள், அதாவது சர்வீஸ் செய்யக்கூடியவர்கள், அவர்களுக்கு ஊதியம் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது என்று வேதனைபடுகிறார்கள். பஸ்சில் செல்வதற்குண்டான பாஸ் அவர்களுக்கு இல்லை என்று கேட்கின்றார்கள். அரசாங்கம் அதை பரிசீலிக்க வேண்டும். என்னுடைய தொகுதியில் சாமியார்மடம் பகுதியில் பகுதிநேர போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கி வருகிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டில் அதிகமாகப் பேருந்து இருக்கக்கூடிய காரணத்தால் அந்தப் பகுதிநேர போக்குவரத்துக் கழகத்தை முழுநேர போக்குவரத்துக் கழகமாக ஆக்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-55

அதேபோன்று தக்கலையில் ஒரு பணிமனை வருவதாகச் சொல்லி இடங்கள் எல்லாம் பார்வையிடப்பட்டன. இப்போது அந்தப் பணி நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. திரும்பவும் அந்தப் பணிமனையை கொண்டு வருவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நட்டம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம், தொழிலாளர்கள்—கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், பணிமனையில் பணியாற்றக்கூடியவர்கள் இவர்கள் எந்த அளவுக்கு அதிகாரிகள் இருக்க வேண்டுமோ அதைவிட கூடுதலாக அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள் என்று குறைபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே படிப்படியாக இனிமேல் ஆபீசர் லெவலில் உள்ள பதவிகளை குறைப்பதற்கு அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டும்.

அதேபோன்று இலவச பஸ் பாஸ் பற்றி கூற விரும்புகிறேன். அரசியல் ரீதியில் பார்த்தால் அது தவறு என்று சொல்ல முடியாது. ஆனால் அரசாங்கத்தினுடைய லாபம் மற்றும் அனுபவ ரீதியில் பிரச்சினைகளைப் பார்த்தோம் என்று சொன்னால், கல்வித் துறையில் பல பள்ளிக்கூடங்கள் கிராமப்புறங்களில் மூடக்கூடிய நிலை. காரணம் என்னுடைய ஊர் என்று வைத்துக் கொள்வோம்; அங்கு பத்தாம் வகுப்பு வரை உள்ள பள்ளிக்கூடம் இருக்கிறது. ஆரம்பப்பள்ளி முதல் செல்லக்கூடிய மாணவர்களுக்கு பாஸ் கிடைக்கின்ற காரணத்தால் அனைத்து மாணவர்களும் வெளியூருக்குச் சென்றுவிடுகிறார்கள். உள்ளூர் அரசுப் பள்ளிக்கூடத்தில் மாணவர்கள் இல்லை. பள்ளிக்கூடத்தை மூட வேண்டிய நிலை.

இன்னும் ஒன்று, ஏழைகளுக்கு என்று நாம் சொல்கிறோம். அதேவேளையிலே டவுனுக்குச் சென்று வருஷம் 500 ரூபாய், 1000 ரூபாய் என்று fees கட்டிச் செல்லக்கூடிய மாணவர்கள் இலவச பஸ்பாஸில் செல்கிறார்கள். எனவே அரசு இதைக் கருத்தில் கொள்ளவேண்டும். ஏழை மாணவர்களுக்கு உதவி கிடைக்க வேண்டும். அதேவேளையில் அதிகமாக fees கட்டி வெளியிலே நகரங்களிலே படிக்கக்கூடிய மாணவர்கள்கூட இதைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். எனவே, ஏழை மாணவர்களுக்கு அதிகமான புத்தகங்களையோ அல்லது டிரஸ்ஸோ இதுபோன்று கொடுக்கக்கூடிய முறையில் அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று விபத்துக்களுக்கு காரணம், மது அருந்தக்கூடிய பழக்கம் உள்ள டிரைவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதுபோன்று நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய பேருந்துகள் அதாவது கோட்டம்-3 பேருந்து நாகர்கோவிலில் டீசல் போட்டு சென்னைக்கு வந்ததும்தான் அடுத்த டீசல் போடுகிறார்கள். அதேசமயத்தில் விரைவுப் பேருந்துக் கழகங்களினுடைய பஸ்கள்

திருச்சியில் வந்து அதாவது நாகர்கோவிலில் பஸ் ஃபுல் ஆகிவிட்டாலும்கூட திரும்பவும் பை-பாஸ் வழியாக வருவதற்கு வாய்ப்பில்லாமல் டவுனுக்குள்ளே வந்து திருச்சிக்கு வந்து டீசல் போட வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அதுவும்கூட டீசல் டாங்கை பெரிதாக்காததுதான் காரணம். அதையும்கூட மாற்றினால், நல்லது. நாகர்கோவிலில் full ஆகும்போது நேரடியாக சென்னைக்கு வரக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கும். அதில் லாபம்கூட ஏற்படும். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

அடுத்து தொகுதியினுடைய கோரிக்கை. தக்கலை-கருங்கல் பஸ் பல ஆண்டுகளாக கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். இதுவரையில் அந்த பஸ்கள் இயக்கப்படவில்லை. தக்கலை, மார்த்தாண்டம், பாலுஜவோஸ்தம் வழியாக இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று, தக்கலை-களியக்காவிளை எங்கும் நிற்கக்கூடிய பேருந்து நல்ல வசூலில் ஓடுகிறது. அதேபோன்று நாகர்கோவில்-தக்கலை எங்கும் நிற்கக்கூடிய பஸ் விட வேண்டும். அதிகமாக பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அனைத்து பஸ்களும் வேகப் பேருந்துகளாக இருக்கக்கூடிய காரணத்தால் எல்லா இடங்களிலும் நிற்பதில்லை. கிராமப்புறங்களிலிருந்து பயணம் செய்யக்கூடிய பயணிகளுக்கு இந்த வாய்ப்பில்லாமல் போகிறது. எனவே அதிகமாக இல்லாவிட்டாலும், சில பேருந்துகளையாவது எங்கும் நிற்கக்கூடிய பேருந்துகளாக அரசு விட வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமைகிறேன்.

வாழிய செந்தமிழ், வாழ்க நற்றமிழர்

வாழிய பாரத மணித் திருநாடு

வந்தே மாதரம், வந்தே மாதரம், பாரத் மாதா, கி ஜே.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதத்தை முடித்து வைப்பவர் திரு. என்.ஆர். அழகராஜா.

திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக இன்றைய நிலையில் தொலைத் தொடர்பு என்பது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு நிகழ்ச்சியாக இன்று நடந்து கொண்டிருக்கிறது. தொலைத் தொடர்பு, தகவல் தொடர்பு என்று சொன்னால் அது தொலைபேசியாக இருந்தாலும் சரி அல்லது சாலை வசதிகளாக இருந்தாலும் சரி அல்லது பல்வேறு சாதனங்களிலிருந்துகூட இந்தத் தகவல் தொடர்பில் முக்கிய அங்கம் வகிப்பதில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பயன்படுத்துகிற ஒவ்வொருவரும் சாதாரணமாக என்ன எண்ணுகிறார்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் செல்கின்ற பயணம் பாதுகாப்பான ஒரு பயணமாக இருக்க வேண்டுமென்று எண்ணுவது அல்லது அவர்கள் செல்கின்ற இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரங்களில் அவர்கள் செல்ல வேண்டுமென்று அவர்கள் கருதுவது அல்லது செல்கின்ற இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரத்திலே செல்வதோடு மட்டுமில்லாமல் அவர்கள் செல்கின்ற பயணத்தினுடைய பயணக் கட்டணங்கள் குறைவாக இருக்க வேண்டும் என்பது அல்லது செல்கின்றபோது அவர்கள் செல்கின்ற இடங்களுக்கு செல்கின்ற பயணம் மிகவும் வசதியானதாக இருக்கவேண்டுமென்று நினைப்பது, ,ஆகவே இதுபோன்று நினைக்கக்கூடிய இந்தக் காலக்கட்டத்தில், இப்போது தமிழக அரசு நடத்துகின்ற கிட்டத்தட்ட 9,000 வழித்தடங்களில, 15,000 பேருந்துகளில் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழகத்திலே கிட்டத்தட்ட 2 கோடி மக்கள் தினந்தோறும் தங்களுடைய பயணத்தை அரசு பேருந்துகளின் வழியாக நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், இன்று பல்வேறு உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோதும் சரி அல்லது நேரடியாக நானும் பார்ப்பது அல்லது நானும் பலமுறை பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கின்றபோது, எந்தப் பேருந்துமே பயனுடையதாக அல்லது பாதுகாப்பாக இருப்பதாக நான் கருதவில்லை.

பிற்பகல் 1-00

தமிழகத்திலே பல்வேறு Committees அமைத்திருந்தார்கள். உதாரணமாக சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் Thillainayagam Committee, S.V.S. Raghavan Committee போன்ற கமிட்டிகள் அமைத்து, இந்தப் பேருந்துகள் லாபகரமாக இயங்குவதற்கு என்ன வழிவகைகள் காணப்படவேண்டும், போக்குவரத்துத் துறையை எவ்வாறு சீர் அமைக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் ஆராய்ந்து பல தீர்மானங்களை அல்லது பல ஆலோசனைகளை இந்த அரசுக்கு அளித்திருக்கின்றார்கள். இன்னும் சொல்லவேண்டுமென்று சொன்னால் அகில இந்திய அளவிலே Pondely Committee என்ற ஒரு கமிட்டியை அமைத்து மிகவும் சிறப்பான முறையிலே, அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் தமிழகத்திலே மட்டுமல்லாமல், அது விமானமாக இருந்தாலும் சரி, கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையாக இருந்தாலும் அல்லது சாலை வசதிகளாக இருந்தாலும் சரி, அத்தனை வசதிகளுக்கும் அதனை எவ்வாறு செயல்படுத்த வேண்டும் என்ற முறையிலே 1980 ஆம் ஆண்டு அவர்கள் ஓர் அறிக்கையை

சமர்ப்பித்து இருக்கிறார்கள். மிகவும், விரிவாக அழகாக அந்தப் புத்தகத்திலே எடுத்துக் காட்டியிருக்கின்றார்கள். அதிலே லாபகரமாக ஓடுகின்ற ஒரு செக்டார், லாபமும், நஷ்டமும் இல்லாமல் break-even வரக்கூடிய ஒரு செக்டார் அல்லது நஷ்டத்திலே ஓடுகின்ற செக்டார் இவற்றைப் பிரித்து, எந்த வகைகளிலே எத்தனை பேருந்துகள், எத்தனை சதவிகிதத்திலே விடலாம் என்பதை மிகத் தெளிவாக குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். பல்வேறு ஆலோசனைகளும் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். அவற்றை இந்தத் துறையிலே இருக்கக் கூடிய அதிகாரிகளும், அமைச்சர் அவர்களும், பார்த்து, அவற்றில் இருக்கக்கூடிய நடைமுறைகளை சரி செய்தாலேகூட இந்தத் துறை லாபகரமாக இயங்குவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும்.

கடந்த 1997-98-ஆம் ஆண்டு அறிக்கையை பார்க்கின்றபோது கிட்டத்தட்ட 2,070 கோடி ரூபாய் வருமானம் இருக்கக்கூடிய இந்தத் துறையில், 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வைத்திருக்கிற இந்தத் துறையில் தினந்தோறும் கிட்டத்தட்ட சராசரியாக 63 இலட்சம் கி.மீ. பயணம் செய்கின்ற பேருந்து, அதைப் பார்த்தால் cash loss என்று சொன்னால் நஷ்டக் கணக்கைப் பார்த்தால் கிட்டத்தட்ட 48 கோடி ரூபாய் இருக்கிறது. மொத்தமாகக் கூட்டிப் பார்த்தோம் என்று சொன்னால் 1997-98 ஆம் ஆண்டு நஷ்டக் கணக்கைப் பார்த்தால், கிட்டத்தட்ட 209 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்திலே இயங்கி இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்கூட தேய்மானச் செலவுக்காக நாங்கள் 172 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறோம் அல்லது வட்டிக்காக 148 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று சொல்லலாம். இருந்தாலும்கூட அவற்றையும் மீறி லாபத்தை சம்பாதிப்பதுதான் மிகவும் முக்கியம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்னொன்று நான் சொல்ல கடமைப்பட்டிருப்பது என்னவென்று சொன்னால், ஒரு கமிட்டியை நாம் அமைக்கிறோம். அந்தக் கமிட்டியிலே பஸ் chassis உற்பத்தி செய்யக்கூடிய Leyland, Benz போன்ற உற்பத்தியாளர்களைக் கொண்டிருக்கக்கூடிய 2 பேர், தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்த 2 பேர், நிர்வாகத்திலே இருக்கக்கூடிய 2 பேர் அல்லது நல்ல அறிவுள்ள ஒரு Financial Adviser, 2 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களை மிகவும் திறமையாக நடத்தி வருகின்ற 2 பஸ் owners-இதுபோன்ற ஒரு கமிட்டியை அமைத்து 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அந்தக் கமிட்டி கூடி, அந்தக் கமிட்டியினுடைய ஆலோசனைப்படி எந்தெந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே எவ்வாறு

நஷ்டத்தை உண்டாக்குகிறார்கள், அதை சரிசெய்வதற்கு நாம் என்ன செய்யவேண்டும் என்பதைத் தீவிரமாக ஆராய்ந்து பல ஆலோசனைகளை வழங்கலாம். அதேபோன்று ஒவ்வொரு முறையும் நீங்கள் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகின்றபோது, எதிர்க்கட்சியாக இருந்தாலும் சரி அல்லது ஆளுங்கட்சியாக இருந்தாலும் சரி, குறை சொல்கின்ற நிலைகளை மாற்றி, ஒவ்வோர் ஆண்டும் பஸ் போக்குவரத்து கட்டணங்களை எவ்வாறு சீரமைக்கலாம் என்பதையும் அந்தக் கமிட்டியின் மூலமாகவே ஆராய்ந்து, பரிசீலனை செய்து அவற்றையும் நீங்கள் அமல்படுத்துவதற்கு முயற்சி செய்யலாம். அரசே முடிவு செய்வதைக் காட்டிலும், அந்தக் கமிட்டி முடிவு செய்து அவற்றை நிறைவேற்றுவது என்பது, மிகவும் சரியான முறையாக இருக்கும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சருக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால் அந்தக் கமிட்டி ஒரு முடிவெடுப்பது-சிமெண்ட் பேக்டரி இருக்கிறது—TANCEM இருக்கிறது என்று சொன்னால், TANCEM-லே சிமெண்ட் விலையை Government கூட்டுவது இல்லை, குறைப்பது இல்லை. அதேபோல பல தொழிற்சாலைகளிலே—அரசு தொழிற்சாலைகளிலே உற்பத்தி செய்கிற பொருள்களுக்கு, உற்பத்தியினுடைய பொருளுக்கு ஏற்றவாறு, உற்பத்தித் திறனுக்கு ஏற்றவாறு, உற்பத்திச் செலவுக்கு ஏற்றவாறு, தன்னுடைய பொருள்களுடைய விலையை நிர்ணயம் செய்கின்றார்கள். ஆனால் மின்சாரக் கட்டணத்தையோ அல்லது பஸ் கட்டணத்தையோ உயர்த்துகிறபோது பல பிரச்சினைகள் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக ஒரு கமிட்டியை அமைத்து, ஒவ்வோர் ஆண்டும் அந்தக் கமிட்டி முடிவு செய்கின்ற தொகைகளை நீங்கள் நிர்ணயம் செய்தால் இதுபோன்ற பிரச்சினைகளே இருக்காது.

பிற்பகல் 1-05

அதேபோல Loss sector இருக்கிறது. Loss sector-ல் ஓட்டுவதற்குப் பதிலாக, Private sector-லே கூட தாராளமாக அதைக் கொடுக்கலாம். இப்போது என்ன செய்கின்றீர்கள், அருமையான ஒரு திட்டத்தை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள், மினி பஸ் திட்டத்தை அறிவித்தார்கள். மினி பஸ் திட்டம் கிராமப்புறங்களிலே மிகவும் பிரபலமாக, அனைவரும் பாராட்டக் கூடியதாக, அனைவரும் வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கிறது. ஆனால், பல பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற, பேருந்துகளை நடத்துகின்ற பஸ் முதலாளிகள் இதில் ஸ்டே வாங்கியிருக்கிறார்கள். நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எந்த

ஒரு காரணமாக இருந்தாலும் சரி, அவற்றை முறியடித்து அனைத்து கிராமங்களிலேயும், அனைத்துப் பகுதிகளிலேயும் இந்த மினி பஸ்களை விடுவதற்கு இந்த அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை ஏன் சொல்லுகிறேன் என்று சொன்னால், கிராமங்களில் சிறு, சிறு ஊர்களுக்கெல்லாம் வேன்களில் போகிறார்கள். இரண்டு ரூபாய், 3 ரூபாய், 5 ரூபாய் என்று வசூல் செய்துகொண்டு வேன்களில் அழைத்துப் போகிறார்கள். வேறு வழி கிடையாது. அரசு பஸ்ஸும் போகவில்லை, Private Sector bus-ம் போகவில்லை, மினி பஸ்ஸும் போகவில்லை என்று சொன்னால் வேன்களிலேதான் சென்றாகவேண்டும். வேன்களில் போகும்போது என்ன செய்கின்றார்கள் என்றால் RT Officer-ஓ, Brake Inspector-ஓ அல்லது வேறு யாராவதோ charge செய்கிறார்கள். ஒரு தடவை charge செய்தால் 3,500 ரூபாய், 4,000 ரூபாய் fine. இரண்டாவது தடவை charge செய்யும்போது அந்த மினி வேனினுடைய licence-ஐயே கேன்சல் செய்கின்றார்கள். அதனால் அவர்களுக்கும் நஷ்டம், passengers-க்கும் நஷ்டம், போய்விட்டு வருகின்றவர்களுக்கும் பெரிய கஷ்டம். ஆகவே, மினி பஸ்களை தாராளமாக இன்னும் பல செக்டார்களுக்கு விடுவதற்கு இந்த அரசு முயற்சி செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் நிறைய பேசவேண்டியிருக்கிறது.

வருடத்திற்கு கிட்டத்தட்ட 2000 பஸ்கள், 3000 பஸ்கள் புதியதாக வாங்குகிறீர்கள். Leyland bus வாங்குகிறீர்கள்; Benz வாங்குகிறீர்கள். ஆனால் எனக்குத் தெரிந்தவரையில், பல பேர் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்று சொன்னால் Leyland bus கிட்டத்தட்ட 7 வருடங்கள், 8 வருடங்கள் ஓடினால்கூட அதனுடைய தரம் மிகவும் நன்றாக இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் Benz-ம் வாங்குகிறீர்கள். எந்த பஸ் வாங்கவேண்டுமென்று நான் ஒன்றும் ரெக்கமெண்ட் செய்யவில்லை. இருந்தாலும்கூட, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் அதிகமாக இலாபம் அடையக்கூடிய வகையில், நஷ்டத்தைக் குறைக்கக்கூடிய வகையில், எந்தக் கம்பெனி பஸ் வாங்கினால் அதிக காலம் ஓடும், stability இருக்கும் என்று நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். இல்லையென்றால் என்ன ஆகிறது? கிட்டத்தட்ட ஒரு பஸ் 10 வருடங்கள் ஓடுகின்றது. 10 வருடங்கள் ஓடும்போது passengers-களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஓட்டுபவர்களுக்கும் கஷ்டம். ஓட்டுபவர்களும் strain செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

அதேபோல, Long Route Buses-ல் மும்பையிலே என்ன செய்கின்றார்கள் என்றால் Long Route Buses, Goa, Ahmedabad போன்ற நகரங்களுக்குச் செல்லுகின்ற பேருந்துகளிலே, படுக்கை வசதியைக் கொண்டிருக்கக்கூடிய பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். அது மிகவும் convenient-ஆக இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். அது 3 அடுக்கு, இரயில்வே மாதிரி 3 அடுக்கு, 3 stages bus-லே விட்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போலக்கூட நீங்கள் Long Route Buses விடுவதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். இது மிகவும் கட்டுப்படியாகாது என்று நினைத்தால் private sector-ல் அதாவது, KPN, ஜெயவிலாஸ் போன்ற தனியார் பேருந்து இயக்குநர்களிடம் விட்டால்கூட passengers-க்கு convenient-ஆக இருக்கும். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்கு முன்னால், நான் ஒரு பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தேன்—சென்னைக்கு வருகின்றபோது—டி.வி. போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், டி.வி. பார்க்கிற மாதிரி இல்லை. ஏன் போடுகிறார்கள் என்றே தெரியவில்லை. கண்ராவியான வி.சி.ஆர்-ஐ போட்டுவிட்டு, passengers-க்கு தூக்கம் இல்லாத அளவுக்கு மோசமான பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதுபோன்ற நிலைமையை நீங்கள் மாற்றியாக வேண்டுமென்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல வளர்ச்சி நிதி. போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் கழகம் என்று ஒன்று வைத்திருக்கிறீர்கள். 10 கோடி ரூபாயை சென்ற வருடத்தில் profit காட்டியிருக்கிறீர்கள். பாராட்டுக்குரியது, வரவேற்கத்தக்கது. அதிலே, அரசு நிறுவனங்கள் வாங்குகின்ற ஒருசில வாகனங்களுக்கும், இயந்திரங்களுக்கும் கடன் அளிப்பதாகவும், இன்னும் Electricity Board-க்கு கூட கடன் கொடுப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன். அதேபோல, அந்த நிறுவனத்திலே பார்த்தால் எனக்குத் தெரிந்து, பல பேர் அதிலே டெப்பாசிட் செய்திருக்கிறார்கள். Correct-ஆக 3 மாதங்களுக்கு ஒரு முறை வட்டியைக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். பாராட்ட வேண்டியதுதான். Correct-ஆக போய்க்கொண்டிருக்கிறது. அந்தத் துறையின் மூலமாக அரசு வாகனங்களுக்கு கொடுப்பதைப் போன்று, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் அவர்கள் வாங்குகின்ற கார்களுக்கு கடனை அளிப்பதற்கு இந்த அரசு முயற்சிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பேரவைத் துணைத் தலைவர் மணியடித்தபோது ஒலி வரவில்லை)

மணி அடிக்காது, நான் பேசி முடிக்கின்ற வரையில் மணி அடிக்காது. அதேபோன்று ஓர் உறுப்பினர் பேசியபோது ஒருசில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டும், சென்னையிலே ஓடுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்திலே மட்டும் மாணவர்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு பஸ் பாஸ் கொடுக்கக்கூடிய தொகைக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கிறீர்கள். அதேபோல, திண்டுக்கல், மதுரை, விருதுநகர் போன்ற பகுதிகளில் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நீங்கள் பாதித் தொகையைத்தான் கொடுக்கிறீர்கள். ஏற்கெனவே loss-ல் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. நீங்கள் அதையும் கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தம்? ஆகவே அவற்றை கொடுத்து அந்த நஷ்டத்தை நீங்கள் சரிசெய்யவில்லையென்றால், மேலும் மேலும் நஷ்டம் அடைவதற்கு அது ஏதுவாக இருக்கும். ஆகவே அந்தத் தொகையை, முழுத் தொகையையும் நீங்கள் அளிப்பதற்கு முயற்சிகள் மேற்கொள்ள வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பிற்பகல் 1-10

அதேபோன்று, பஸ்ஸுக்கு நீங்கள் 3 இலட்சம் டயர்கள் வாங்குகிறீர்கள். பல உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குகிறீர்கள். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* ஒரு கமிட்டியைப் போடவேண்டும். தரமான பொருட்களாக இருக்கின்றனவா என்பதை ஆராய்வதற்குத் தனியாக ஒரு கமிட்டி அமைக்க வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று...

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபோன்ற உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதற்காக High Power Purchase Committee என்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, நியமிக்கப்பட்டு, ஐ.ஆர்.டி-யிடம் வாங்கியவர்களிடமிருந்துதான் பொருள்கள் இப்போது வாங்கப்படுகின்றன. அதுவும், இப்போது இருக்கிற விதிமுறைகளின்படி, Original Producers—யார் அதைத் தயார் செய்கிறார்களோ, அவர்களிடமிருந்துதான் வாங்க வேண்டுமென்றும் விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே, இந்த உதிரிப் பாகங்களைப் பொறுத்த வரையில், தவறான உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதற்கு வாய்ப்புகள் இல்லை. அவ்வாறு ஏதேனும், எங்கேனும் நடைபெற்றால், அதைச் சுட்டிக்காட்டினால், அதைத் திருத்துவதற்கும் இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது.

திரு. என்.ஆர். அழகராஜா: பல கிராமங்களிலே இன்னும் நிறைய பஸ் ரூட் கேட்கிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு பஸ் ரூட் கொடுத்தீர்கள். ஓரளவு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியிலேயெல்லாம் இரண்டு பஸ்கள் ஓடுகின்றன. நான் பாராட்டுகிறேன். அதேபோல, இன்னும் பல ரூட்களைக் கேட்கிறார்கள். அதேபோல, 1996 ஆம் ஆண்டு இந்த ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னால், கடந்த ஆட்சியிலே extension கொடுத்தார்கள், அவையெல்லாம் complete-ஆக நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. அந்த route-ஐயும் கேட்கிறார்கள். அரசுத் துறைக்கு நஷ்டம் ஏற்படாமல் இருக்கும் என்று சொன்னால், அந்த extension-ஐயும் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல time changes கேட்கிறார்கள். ஒருசில Sector-லே time change கொடுப்பதினாலே அரசுக்கு நஷ்டம் இல்லை என்று சொன்னால், அவற்றையும் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசு முயற்சி மேற்கொள்ளவேண்டும்.

அதேபோன்று, டெல்லியிலே கிட்டத்தட்ட, சென்ற இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பு பத்திரிகையிலே பார்த்தேன், 5,000 பேருந்துகள் மீது Pollution Control Board-லே case போட்டு, Supreme Court-லே 5,000 பேருந்துகளையும் நிறுத்திவிட்டார்கள். நம்முடைய State-ஐ பொறுத்த அளவில், பார்த்தீர்களென்று சொனனால், 17,000 பேருந்துகளிலே கிட்டதட்ட 10,000 பேருந்துகளையாவது மாசுக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்தால் நிறுத்தக்கூடிய நிலைமைகளையெல்லாம் நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோல, இங்கே யாராவது case போட்டால், கிட்டத்தட்ட 10,000 பேருந்துகளை ஒரே நாளிலே நிறுத்தக்கூடிய சூழ்நிலை வந்துவிடும். ஆகவே, அவற்றை மாற்றுவதற்கு தகுந்த பேருந்துகளை, புதிய பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமாய் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், மொத்தமே 334 கோடி ரூபாய் என்று சொல்கிறீர்கள், மாற்றுவதற்கு. 334 கோடி ரூபாயை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் முயற்சி செய்து, மத்திய அரசு மூலமாகவோ, நபார்டு மூலமாகவோ அல்லது வேறு வங்கிகள் மூலமாகவோ பெற்று அவற்றை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், *(குறுக்கீடு)* No, No, already fifteen minutes over. *(குறுக்கீடு)* அமைச்சர் அவர்கள் பேசட்டும். *(குறுக்கீடு)* இல்லை, இல்லை. நான் அமைச்சர் அவர்களைப் பேச அழைத்துவிட்டேன். அமைச்சர் அவர்கள் பேசுங்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1971-ல் தொழில் மற்றும் தொழிலாளர் துறை, கூட்டுறவுத் துறை என்று இருந்த துறையை மாற்றி, தனியாக போக்குவரத்துத் துறையை உருவாக்கி, போக்குவரத்துத் துறை என்ற தனித் துறையை உருவாக்கியது மட்டுமின்றி, 100, 200 பேருந்துகளோடு, அரசுப் பேருந்துகள் என்ற பெயரிலே சிவப்பு வண்ணம் பூசி ஓடிக்கொண்டு இருந்த பேருந்துகளை மாற்றியமைத்து, இப்போது 17,000 பேருந்துகளைக் கொண்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களாகவும், அவற்றிலே 1½ இலட்சம் ஊழியர்கள் பணியாற்றி, அவர்களுடைய வாழ்க்கையை நடத்திக் கொள்வதற்கும், வழிவகுத்த, தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், அந்தத் துறையை உருவாக்கி, அந்தத் துறையினுடைய அமைச்சராக என்னிடம் அந்தப் பொறுப்பைக் கொடுத்து, அவ்வப்போது குட்ட வேண்டிய இடங்களிலேயெல்லாம் குட்டி, குறிப்பாக விபத்து என்று பத்திரிகையிலே படிக்கிறபொழுதெல்லாம் நான் அவர் முகத்தைப் பார்க்க எவ்வளவு சங்கடப்படுவேன் என்பது என்னோடு இருக்கின்ற நண்பர்களுக்குத் தெரியும்; அந்த அளவிற்கு இந்தத் துறையின் மீது முழுமையாக அக்கறையெடுத்து, இந்தத் துறை மேலும் சிறப்பாக நடைபெற வேண்டுமென்று அவ்வப்போது அறிவுரைகளையும், ஆலோசனைகளையும் வழங்கி, இந்தத் துறையை நடத்திக் கொண்டிருக்கிற தமிழகத்தினுடைய முதல்வர், எங்கள் குடும்பத் தலைவர், அண்ணன் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களை வணங்கி இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீதான என்னுடைய கருத்துகளை எடுத்து வைக்கின்றேன்.

இங்கே 12 உறுப்பினர்கள், போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிற நிலைமைகள் குறித்து தங்களுடைய மேலான கருத்துகளை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், இதிலே இரண்டு பிரிவுகள். ஒன்று, போக்குவரத்துக் கழகங்களை இயக்குகிற துறை. மற்றொன்று, போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்துகிற துறை. இந்த 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள், 17,000 பேருந்துகள், இவற்றைப் பொறுத்தவரை, கிட்டத்தட்ட வெள்ளை யானையாகவே வளர்ந்து கொண்டிருக்கிற ஒரு சூழ்நிலை. White Elephant.

பிற்பகல் 1-15

அதேநேரத்தில், போக்குவரத்துத் துறை, வரி வசூலிப்பது, உரிமம் வழங்குவது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டிருக்கிற இந்தத் துறை, தங்க முட்டையிடும் ஒரு வாத்தாகவே இருக்கிறது. ஒரு பக்கம் வெள்ளை யானையாக வளர்ந்து கொண்டிருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள், ஒரு பக்கம் தங்க முட்டையிடுகிற வாத்து; இந்த இரண்டும், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையினுடைய கட்டுப்பாட்டிலே இருக்கின்றன. இதிலே, 1995-96-லே 391 கோடி ரூபாயாக இருந்த வருவாய், இன்று, 2000-2001-லே 630.72 கோடி ரூபாயாக வளர்வதற்கான வாய்ப்புகளை, தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்த நடவடிக்கைகளின் மூலமாக வரியை அதிகம் உயர்த்தாமல், வரி ஏய்ப்புக்கு இடம் கொடுக்காமல் இந்த நிதியைப் பெருக்கியிருக்கிறார்கள்.

அதேபோல, இங்கே பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் இதிலே நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக்காட்டினார்கள். கடைசியில் பேசிய திரு. அழகராஜா அவர்கள்கூட, நட்டம் ஏற்படுகிற வழித்தடங்களையெல்லாம் கண்டுபிடித்து, அவற்றை நிறுத்திவிடலாம் என்று சொன்னார்கள். அப்படிச் செய்வோம் என்று சொன்னால், ஏறத்தாழ 11,000 பேருந்துகளை நிறுத்தவேண்டிய நிலை ஏற்படும்.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், இலாபம் மட்டுமே நோக்கமாகக் கொண்டு செயல்படுகிற கழகங்கள் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்கு அறிவார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை) .

அதேநேரத்திலே நட்டத்திலே இயங்க வேண்டுமென்ற எண்ணமும் இல்லை. ஆனால், பொது மக்களுடைய தேவைகளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற அடிப்படை உணர்வோடுதான், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இதை தேசியமயமாக்கினார்கள். கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை அனுப்ப வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடுதான் ஆயிரம் பேர் வசிக்கிற கிராமங்களுக்கெல்லாம் பேருந்துகளை வழங்க வேண்டுமென்று முதல்வர் அவர்கள் ஆணையிட்டிருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையிலே, 500 ரூபாய்க்குக் குறைவாக நட்டம் இருக்கிற பேருந்துகளினுடைய எண்ணிக்கை மட்டும் 2,797. உச்சகட்டமாக 2,500 ரூபாய்க்குமேல் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிற பேருந்துகளினுடைய எண்ணிக்கை 231. ஏறத்தாழ 11,000 பேருந்துகள்; இதிலே 7,000 பேருந்துகள்தான் இலாபத்தோடு இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே ஒரு முடிவை எடுத்து, நட்டத்திலே

இயங்கிக்கொண்டிருக்கிற பேருந்துகளை எல்லாம் தனியாருக்கு வழங்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்த நிலைமை வருமென்று சொன்னால், அவை கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை நடத்துமா என்ற கேள்வி எழுவதற்கு வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவேதான், இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், அதிக நட்டமும் ஏற்படாமல், அதேநேரத்திலே கிராமப் பொது மக்களுக்கு, அவர்களுடைய தேவைகளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற ஒரு பொது நோக்கோடு செயல்படுகிற ஒரு துறையாக இருக்கிற காரணத்தினாலேதான். இது ஒரு sensitive department. பல்வேறு சூழ்நிலைகளிலே, பல்வேறு பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்க வேண்டியிருக்கிறது. இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்—திரு. வல்லரசு போன்றவர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, கடந்த காலங்களிலே ஏற்பட்ட பல்வேறு கோளாறுகளை, பல்வேறு பிரச்சினைகளை எல்லாம் இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற 4 ஆண்டுகளிலே, நிவர்த்தி செய்திருக்கிறது. உதிரி பாகங்களை வாங்குவதிலே ஏற்பட்ட தகராறுகள்; அதிலே ஏற்பட்ட ஊழல்கள், பேருந்துகளுக்கு கூடு கட்டுவதிலே ஏற்பட்ட ஊழல்கள்; இவற்றையெல்லாம் தடுத்து நிறுத்தி இந்த 4 ஆண்டுகளிலே பல்வேறு வழிகளிலே இந்த அரசு ஊதியத்தை ஈட்டியிருக்கிறது. குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், இந்த அரசு சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுத்ததன் விளைவாக, கூடு கட்டுதல், உதிரி பாகங்கள் வாங்குதல், பயணச் சீட்டு அச்சடித்தல் போன்ற இனங்களில் மட்டும் 1996 முதல் 2000 வரை 4 ஆண்டுகளில், 121.3 கோடி ரூபாய் சேமிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது இந்த அரசு எடுத்த சிக்கன நடவடிக்கை. இவ்வளவு சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுத்த பிறகும்கூட, இந்தப் பேருந்துகளிலே நட்டம் இருக்கிறதே, ஏன் என்று கேட்கலாம். அதற்கு, குறிப்பாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்களே சுட்டிக்காட்டி இருப்பதைப்போல, பழைய காலத்திலே வாங்கப்பட்ட கடனுக்குக் கட்டுகிற வட்டி மட்டுமே ஏறத்தாழ 100 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் ஆண்டு ஒன்றிற்கு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல; 1998-லே மட்டும் ஆண்டிற்கு கிட்டத்தட்ட 140 கோடி ரூபாய் அதிகமாகக் தொழிலாளர்களுடன் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கையின் அடிப்படையிலே கொடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய ஊதியம். அதுபோல, உறுப்பினர்கள் எல்லாம் வைத்த கோரிக்கைகளின் அடிப்படையிலேயும் இந்த 4 ஆண்டுகளிலே மட்டும் புதிய வழித் தடங்களாக 1333 வழித் தடங்கள்—4 ஆண்டுகளில் புதிய வழித்தடங்கள் மட்டும் 1333—இயக்கியிருக்கிறோம். நட்டம் வருமென்று தெரிந்தும், நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று தெரிந்தும்கூட, பொது மக்களுடைய தேவைகளை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற

எண்ணத்திலேதான் இந்த வழித் தடங்களிலே இந்த 4 ஆண்டுகளிலே பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நாங்கள் வந்தவுடன், முதல் ஆண்டு என்ற காரணத்தாலேதான் கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே பல்வேறு பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு விட்டன என்ற கோரிக்கை வைத்ததன் விளைவாகத்தான், முதல் ஆண்டிலே ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் 2 பேருந்துகள் தொகுதிக்கு என்று வழங்கப்பட்டு, அவை செயல்படுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. இப்போதும் உங்களுடைய தொகுதியிலே இதுபோன்ற நிலைமை இருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்டி, உண்மையிலேயே தேவைப்படுமானால், அவற்றை அவ்வப்போது நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சில பேர் வைத்த கோரிக்கையைப் போல—மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுதர்சனம் அவர்கள் 5 பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள்; அதுபோல இரண்டு பேருந்துகள் வேண்டுமென்று சிலர் கேட்டார்கள்—பேருந்துகள் பலர் கேட்டாலும்கூட, அவ்வப்போது அவரவர்களுடைய தொகுதியிலே ஏற்பட்டிருக்கிற தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது.

மேலும் சிறிய பேருந்துகள்; மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் mini buses—சிறிய பேருந்துகளை இயக்குவதிலே முழுக்க முழுக்க முழு கவனத்தையும் செலுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நீதிமன்றத்திலே அதற்கான தடை வாங்கப்பட்டு, அந்தத் தனியார் முதலாளிகளைக்கூட அழைத்து பலமுறை நான் பேசியிருந்தும்கூட, அவர்கள் நாங்கள் செய்யவில்லை; எங்கள் சங்கம் செய்யவில்லை என்று வேறு யார் யாரையோ தூண்டிவிட்டு, அதுபோன்ற பிரச்சினைகளை உருவாக்கி, அங்கே அதற்கான ஸ்டே பெற்றிருக்கிறார்கள். வருகின்ற 3, 4, 5 தேதிகளிலே அதற்கான நீதி விசாரணை தீர்ப்பும் வழங்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம், ஒருமித்த கருத்தோடு அந்த மினி பஸ் மக்களுக்கு எவ்வளவு தேவைப்படுகிறது என்பதை எடுத்து வைத்திருக்கிற இந்தக் கருத்துகள் எல்லாம், பத்திரிகைகளிலே வருமானால், மாண்புமிகு நீதிபதி அவர்களும் அவற்றைக் கருத்தில் கொண்டு, தீர்ப்பு வழங்குவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். பொதுமக்கள் கருத்தைக் கொண்டு வழங்கப்பட்டு இருக்கிற இந்தச் சிறிய பேருந்துகள்,

விரைவிலே நடைமுறைப்படுத்தப்படும். இதுவரை சுமார் 700 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டிருக்கிற இந்தச் சூழலில், 2000-க்கு மேற்பட்ட விண்ணப்பங்களும் இருக்கின்றன. அவையும் விடப்படும் என்று சொன்னால், உங்களுடைய கோரிக்கைகளிலே பல முழுமையாக நிறைவேற்றப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-20

அதுபோல இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு இந்த 4 ஆண்டுகளில், இந்திய அளவில் 'தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு' 1 ஆண்டில் வழங்கும் 10 விருதுகளில் 1997-98-ல் 7 விருதுகளை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்றிருக்கின்றன என்பதை நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதேபோல, 1998-99-ல் 5 விருதுகள் கிடைக்கப்பெற்றுள்ளன. மாநில சாலை போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு விருதுகள் என்று எடுத்துக்கொண்டால், இந்த ஆண்டு 1999-2000-ல் மட்டும் 9 விருதுகளை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்றிருக்கின்றன என்பதையும் நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சமீபத்தில் பேருந்துக் கட்டண உயர்விற்குப் பிறகு, இங்கேகூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். பேருந்துக் கட்டணம் ஆண்டுக்கு ஆண்டு உயர்த்தப்பட்டு இருக்கும் என்று சொன்னால், இந்தப் பிரச்சினையே வந்திருக்காது. இந்தப் பேருந்து கட்டணம் கடந்த காலங்களிலேயும் உயர்த்தப்பட்டது. கடந்த 5 ஆண்டு காலத்திலேயும் பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டது. உயர்த்தப்படவில்லை என்று சொல்ல முடியாது. அவர்கள் ஒரேயடியாக உயர்த்திவிட்டு, 3 ஆண்டு காலத்தில் தேர்தலைக் குறித்து உயர்த்தாமல் விட்டுவிட்டார்கள். அதனால் ஏற்பட்ட இழப்பு, அதையும் ஈடுகட்ட வேண்டிய பொறுப்பு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டது. அதனால்தான் மற்ற மாநிலங்களை விட-அப்படியும் ஒப்பிடுகிறபோது-பக்கத்திலே இருக்கிற அண்டை மாநிலங்களையெல்லாம் ஒப்பிடுகிறபோது, அவற்றையெல்லாம்விட குறைவான கட்டணம் நிர்ணயிக்கப்பட்டு, அந்தக் கட்டண விகிதத்திலேயே தற்போதைய போக்குவரத்துக் கழகங்களும்—இதிலே ஒரு சிறப்பு என்ன என்று சொன்னால், 24 காசு வாங்குகிற கேரளாவிலேயும், அதேபோல 28 காசுகள், 25 காசுகள் வாங்குகிற மற்ற மாநிலங்களிலேகூட, இன்னும் break even என்று சொல்லப்படுகிற, நஷ்டமில்லாத சூழ்நிலை

உருவாகவில்லை. ஆனால், நம்முடைய மாநிலத்திலே, 22 பைசா, குறைவான கட்டணத் தொகையிலேகூட, அதற்குப் பிறகு கிட்டத்தட்ட—விழுப்புரம், வேலூர், சேலம், தருமபுரி, கோயம்புத்தூர், கும்பகோணம், ஈரோடு, திருச்சி ஆகிய 8 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் இந்த 5 மாதங்களில் cash loss இல்லாமல், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றிற்குப் பொருளாதார ரீதியாக நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. கணக்கிலே வட்டி எல்லாம் கட்ட வேண்டிய அடிப்படையிலே, நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும்கூட, பொருளாதார ரீதியாக அவர்கள் ஓரளவிற்கு இலாபத்தை ஈட்டுகின்ற அளவிற்கு இந்த 8 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் வந்திருக்கின்றன. வருகிற ஆண்டுகளிலே இந்த அரசு எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கைகளைக் குறித்து, மேலும் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் இதுபோன்ற நிலைமை வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். அதற்கு, கருத்துகளைத் தெரிவித்திருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய ஒத்துழைப்பை நல்கிட வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்வேறு வெட்டுத் தீர்மானங்களிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் ஆங்காங்கே பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பேருந்துகள் எல்லாம், காலத்திற்கேற்ப, மக்களுடைய தேவைகளுக்கேற்ப அவ்வப்போது விடப்படும் என்றும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் மற்றொரு முக்கியமான செய்தி, விபத்து குறித்த செய்தியாகும். விபத்துக்களைப் பொறுத்தவரையில், நான் முன்பே சொன்னதைப்போல, அன்றாடம் விபத்துகள் நடைபெற்றுக் கொண்டுதான் இருக்கின்றன. ஆனால் இது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே மட்டும் நடப்பதைப்போல மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரம் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். 1-1-2000-லேயிருந்து, 31-3-2000 வரை, இந்த மூன்று மாதங்களிலே நடைபெற்ற விபத்துக்களுடைய புள்ளிவிபரம், இதிலே அரசுப் பேருந்துகளின் மூலமாக ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடைய மொத்த எண்ணிக்கை 1495. தனியார் பேருந்துகளின் மூலமாக ஏற்பட்டது 915. இறந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை, அரசு பேருந்துகளின் மூலமாக ஏற்பட்ட விபத்துகளின் மூலமாக 340 பேர், தனியார் பேருந்துகளின் மூலமாக 186 பேர். அரசுப் பேருந்துகள் 17,000 இயங்குகின்றன. தனியார் பேருந்துகள் 5000-தான் இயங்குகின்றன. ஆகவே, அந்த விகிதாச்சார அடிப்படையிலே, விபத்துக்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. விபத்துக்கள் எங்கே

நடைபெற்றாலும் அதைத் தடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் கொண்ட மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், இதை எப்படியாவது தடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடுதான், உயரதிகாரிகளையெல்லாம் அழைத்து வைத்துப் பேசி, ஓர் ஓட்டுநர் ஒருமுறை தவறு செய்விட்டு, இரண்டாவது முறையும் அதுபோன்ற உயிரிழப்பு ஏற்படுகிற தவறைச் செய்தால், அவருடைய உரிமத்திலே அதைப் பதிவு செய்து கொண்டு, அந்த உரிமத்தை இரத்து செய்ய வேண்டுமென்று ஆணையிட்டார்கள். மேலை நாடுகளில் எல்லாம் அப்படித்தான் இருக்கிறது. ஒருமுறை விபத்து ஏற்பட்டு, இரண்டாவது முறையும் விபத்து ஏற்பட்டால், அந்த உரிமத்தை இரத்து செய்யலாம் என்று இருக்கிறது. ஆனால், நம்மிலேதான் பலர் இதிலேயும் அரசியலைப் புகுத்தி, இதற்கு எதிர்மாறாக செய்ததன் விளைவாக அந்த உத்தரவுகூட இரத்து செய்யப்பட்டது. இருந்தாலும், மேலும் அந்த விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஆணையின் அடிப்படையிலே, 2 நாட்களுக்கு முன்பாக பல்வேறு தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகள், இந்த விபத்துக்களோடு தொடர்புடைய Highways—நெடுஞ்சாலைத் துறைச் செயலாளர், மருத்துவத் துறைச் செயலாளர், உள்துறைச் செயலாளர், காவல் துறை இயக்குநர் ஆகியோர் அடங்கிய ஓர் உயர்மட்டக் குழு, இதற்கான அனைத்து முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டு சில முடிவுகளை எடுத்திருக்கிறது. இந்தத் துறையின் மூலமாக அறிவிப்புகளாக அந்த முடிவுகளை நான் இங்கே அறிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-25

பெரும்பாலான விபத்துகளுக்கு காரணமாக இருப்பது, ஓவர்-ஸ்பீடிங், வேகமாகச் செல்வதுதான். மோட்டார் ஆக்ட், இந்தச் சட்டத்தின்படிகூட, ஊர்திகள் சட்டத்தின்படிகூட, 65 கிலோமீட்டருக்கு மேல் செல்லக்கூடாது என்று விதியிருந்தாலும்கூட, அதை மீறித்தான் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, 65 கிலோமீட்டருக்கு மேல்—முன்பு, போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளுக்கு மட்டும், இந்த விதி இருந்தது. அதிலே ஒரு மீட்டர் பொருத்தப்பட்டிருந்தது. 45 கிலோமீட்டருக்கு மேல் சென்றால், பிங், பிங் என்ற ஒரு சத்தம் வரும். அதற்குபிறகு, அது தானாகவே, அந்த வேகம் குறைந்துவிடுகின்ற அளவிற்கு, அந்தக் கருவி பொருத்தப்பட்டிருந்தது. ஆனால், அது போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய வாகனங்களுக்கு மட்டுமேயிருந்தது. தனியார் போக்குவரத்து

வாகனங்களுக்கு இல்லை. நம்முடைய ஆட்கள் வெளியிலே வேகமாகப் போகின்ற பஸ்ஸைப் பார்த்து திட்டுவார்களே தவிர, போகும்போது எதிலே போகலாம் என்று கேட்டால், நேராக பேருந்து நிலையத்திற்குப் போ, அந்தப் பஸ்சிலே போக வேண்டாம், வேகமாகப் போகின்ற பஸ்சிலே போகலாம் என்ற எண்ணம்தான் வருகிறது. அதன் விளைவாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய பேருந்துகளுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணம் காட்டி அதை நிறுத்திவிட்டார்கள்.

மீண்டும் இந்த அரசு அது தனியார் பேருந்துகளாக இருந்தாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய பேருந்துகளாக இருந்தாலும், லாரிகளாக இருந்தாலும், ஒவ்வொரு பேருந்திலேயும் 65 கிலோமீட்டருக்கு மேல் செல்லாமல் தடை செய்கிற அந்த இயந்திரத்தைப் பொருத்த வேண்டும். மூன்று மாதம் அதற்கு நேரம் கொடுத்து, அதற்குப் பிறகு ஒரு மாதம், ஆக நான்கு மாதங்களிலே இதைச் செய்ய வேண்டுமென்ற உத்தரவை பிறப்பிக்க இருக்கிறது என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)*

அதைப்போல, உரிமம் வழங்குகிறபோது, இதுவரை பெற்றிருக்கிற உரிமம், லைசன்ஸ் ஹோல்டருக்கு எந்தவிதமான பிரச்சினையும் இல்லாமல், இனிமேல் உரிமம் பெறுபவர்கள், ஒரு வருடம்—ஒரு புரொபேஷன்-அந்த உரிமத்தைப் பெற்ற பிறகு, ஒரு வருடம், அவர்களுக்கு அது ஒரு பயிற்சிக் காலமாக கருதப்பட்டு, அந்த ஓர் ஆண்டு காலத்திற்குள்ளாக, அவர்கள் எந்த விபத்தும் இல்லாமல் ஓட்டினால்தான் அவர்களுக்கு, அந்த உரிமம் நிரந்தரப்படுத்திக் கொடுக்கப்படும் என்ற விதியையும் உருவாக்கி, இனிமேல் உரிமம் வழங்க விழைகிறபொழுது, ஒரு வருடத்திற்கு, அது ஒரு பயிற்சிக் காலமாகக் கருதப்பட்டுத்தான் உரிமம் வழங்கப்படும் என்ற முடிவினையும் அதிலே எடுத்திருக்கிறோம். இவற்றின் மூலமாக, ஓரளவிற்கு இந்த விபத்துகளைத் தவிர்க்க முடியும் என்று நாங்கள் நம்புகிறோம்.

அதுமட்டுமல்லாமல், இது நான்கு துறைகளும் சேர்ந்து செயல்பட வேண்டிய காரியமாக இருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை, காவல் துறை, மற்றும் உள்துறை போன்றவை எல்லாம் சேர்ந்து செயல்பட வேண்டிய காரியமாக இருக்கிற காரணத்தால், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய ஆலோசனையின்படி, சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர், ரோட் சேஃப்டி கமிஷனர் என்ற அடிப்படையில்,

ஓர் ஆணையத்தை உருவாக்கி, அதற்கு ஆணையரை நியமித்து, அவரே இதனுடைய செயலாளராகவும் செயல்பட்டு, மாநில அளவிலே இதுபோன்ற கூட்டு முயற்சிகளின் மூலமாக விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது.

அதற்கு உதவியாக, சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி என்ற ஒரு நிதியையும் இந்த அரசு உருவாக்க முடிவு செய்து இருக்கிறது. அந்த நிதிக்கு, மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து, ஒரு பகுதியினை, சாலைப் பாதுகாப்பு நிதிக்காக ஒதுக்கி, சாலைப் பாதுகாப்புப் பராமரிப்புச் செலவிற்கு தொடர்ந்து பயன்படுத்த வேண்டுமென்று முடிவு செய்திருக்கிறது. மேலும், நான் நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சருடனும் பேசி இருக்கிறேன் இங்கே இருந்து, செங்கல்பட்டிற்குச் செல்கிற வரை விபத்துக்கள் குறைவாக இருக்கின்றன. காரணம், நடுவிலே கட்டப்பட்டு இருக்கிற அந்த Median பிரித்திருக்கிற அந்தச் சூழ்நிலைதான். செங்கல்பட்டிலிருந்து, கிட்டத்தட்ட உளுந்தூர்பேட்டை செல்கிற வரையிலே அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. நடுவிலே, அந்த Median இல்லை. ஆனால், சாலைகள் அகலமாக இருக்கின்றன. விபத்துக்களுக்கு இன்னொரு காரணம், இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, சாலைகள் மிக நன்றாக இருப்பதே. அதற்கு ஒரு காரணமாகவும் அமைந்துவிடுகின்றது. மிகவும் வளைந்து, வளைந்து ரோடு போகிறது என்றால், பொதுவாக, மெதுவாக ஓட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஆனால், மிகவும் நன்றாக இருக்கின்ற சாலைகளிலே, அதிவேகமாக ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுகின்ற ஒரு சூழ்நிலையும் உருவாகிக் கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே, செங்கல்பட்டிலேயிருந்து, விழுப்புரம் வரை நடுவிலே, மிகக் குறுகிய அளவிலே ஒரு Median-ஐ அமைக்க நெடுஞ்சாலைத் துறையைக் கேட்டு கொண்டு இருக்கிறோம். இந்தத் துறையினுடைய இணைப்போடு, இந்தச் சாலைப் பாதுகாப்பு ஆணையரின் உதவியோடு விரைவிலே நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்பதையும் உங்களுக்குத் தெரிவித்து, இந்த விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கான அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் இந்த அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் உங்களுக்கு மகிழ்ச்சியோடு நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

அதேபோல, போக்குவரத்து அலுவலகங்களைப் பொறுத்தவரையில், இவை, கணினிமயமாக்கப்பட்டு, எல்லா நிலைகளிலேயும், இப்போது உரிமம்கூட, ஒவ்வொருவருக்கும் உடனடியாக, 5 நிமிடத்திலேயே, போட்டோ எடுத்து அது வழங்குகிற ஒரு முறையையும் கொண்டு

வந்திருக்கிறோம். அதிலே பல்வேறு ஊழல்கள், இன்னும் சில இடங்களிலே இருந்தாலும்கூட, அவற்றை எல்லாம் தடுத்து நிறுத்தி, அவை சிறப்பாகச் செயல்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுடைய எண்ணிக்கை 44-ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு முன்பு 37-ஆக இருந்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களினுடைய எண்ணிக்கை 44-ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது 7 பகுதி அலுவலகங்கள் மேனிலைப்படுத்தப்பட்டு, அவை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன. மேலும், புதியதாக 12 பகுதி அலுவலகங்கள் இந்த நான்கு ஆண்டுகளிலே கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இவை எல்லாம், இந்தத் துறையின் வளர்ச்சிக்காக, இந்த அரசு செய்திருக்கிற நடவடிக்கைகள்.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையில், இங்கே பல்வேறு கோரிக்கைகளை வைத்திருந்தாலும்கூட, சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், இங்கே பேருந்து வசதிகள் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளிலே, நெரிசல் நேரப் பேருந்துகளாக 100 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. பெண்களுக்கென்று 230 பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. பெண்களுக்கு, ஏறவும், இறங்கவும் வசதியாக நடுவிலே அகலமான ஒரு வழியும், முன்புறத்திலே ஒரு வழியும் வடிவமைக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்று மாநகரங்களிலே இயக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் வேலாயுதன் மற்றும் அழகிரி அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப் போல, நெடுந்தூரம் செல்கின்ற பேருந்துகளை எல்லாம் Composite Body என்று சொல்வார்கள், அப்பொழுதெல்லாம் மரத்தையும் சேர்த்துக் கட்டுகிற ஒரு நிலைமை இருந்தது. அவையும் Composite Body-களாகக் கட்டவேண்டுமென்று, அந்த நெடுந்தூரப் பேருந்துகளை கட்ட வேண்டுமென்றும் அரசு முடிவு செய்து, அதற்கான வழிமுறைகளையும் இந்த அரசு நடைமுறைப்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது.

மேலும், மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு பரீட்சார்த்த முறையாக வட்ட வழித் தடங்கள்—டெல்லிக்குச் சென்றால் ஒரு circular route, ஒரு ரூபாய் கொடுத்துவிட்டு, எங்கு வேண்டுமானாலும் போய் இறங்கி வரலாம் என்கிறமாதிரி, இப்போது 10 ரூபாயாக இருக்கிறது. கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது. அதுபோன்று

பரிட்சார்த்தமாக மாநகரத்திலே வட்ட வழித்தடங்களாக 5 வட்ட வழித் தடங்களை உருவாக்கலாம் என்று அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. அது கலைஞர் நகர், தியாகராய நகர், சுங்கச்சாவடி, சைதாப்பேட்டை, அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டை இந்த இடங்களைச் சுற்றிச் சுற்றி வரும் ஒரு பேருந்தாக இருக்கும். ஒரே கட்டணமாக இருக்கும். அதேபோல இரயில் பயணிகளின் வசதிக்காக சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்திலே இருந்து பேருந்துகள் இயக்கப்படவிருக்கின்றன. அதிலே புதிய 5 பேருந்துகள், கலைஞர் நகர், சைதாப்பேட்டை மேற்கு, அடையாறு, மயிலை, பெசன்ட் நகர், அயன்புரம் ஆகிய இடங்களுக்கு மத்திய இரயில் நிலையத்திலிருந்து—சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்திலிருந்து புதிய பேருந்துகள் இயக்கப்படும். அவற்றினுடைய கட்டணம் வேறுபாடாக இருக்கும். அதேபோல மாநகர...

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னனுமதியோடு அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாநகரத்தில் பாரிமுனையிலிருந்து கூடுவாஞ்சேரி வரையிலும், ஆவடியிலிருந்து தாம்பரம் வரையிலும் குளிர்சாதனப் பேருந்துகளை இயக்கலாம் என்று அரசு முடிவு செய்து விரைவிலே அதையும் இயக்குவதற்குத் தயாராக இருக்கிறது. அதிலே பயணக் கட்டணம் ரூபாய் 20, 25, 30 ஆக இருக்கும்.

'Air Bus' என்று சொல்கிற அடிப்படையிலே, புதிய பேருந்துகளாக 10 வழித்தடங்களில் மிதவைப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கும் அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. குளிர்சாதனப் பேருந்துகளையும் இதுபோன்ற இடங்களிலே உருவாக்குவதற்கும் அரசு நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது. ஆகவே, பயணிகளுடைய தேவையை முன்னிட்டு, வளர்ச்சியை முன்னிட்டு புதிய பேருந்துகளையும், குளிர்சாதன பேருந்துகளையும் உருவாக்குவதற்கும் இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. அனைத்திற்கும் மேலாக, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இந்த அளவிற்குச் சிறப்பாகச் செயல்படுகிறது என்று சொன்னால், அதற்குக் காரணம், அதனுடைய முதுகெலும்பாக இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் என்பதை உணர்ந்த மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு செய்திருக்கிற நன்மைகள் ஒன்று,

இரண்டல்ல. அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கோரிக்கை வைத்தபோது, அதைவிட அதிகமாகப் பயன்பெறக் கூடிய இந்த வாய்ப்புகளை அவர்கள் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடுதான் தொழிற்சங்கங்களும் ஒத்துழைத்து அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு கொடுக்கப்பட்டது. 1998-லே ஏற்பட்ட ஊதிய உயர்வின்படி குறைந்தபட்சம் 2,000 ரூபாய் அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு கிடைக்கிற அளவிற்கு அந்த ஒப்பந்தம் அமைந்திருந்தது. அவர்களுடைய மிக முக்கியமான கோரிக்கையான பென்ஷன் திட்டம், அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருந்தார்கள். அரசு ஊழியர்களைப் போலவே தொழிலாளர்களுக்கும் ஓய்வூதியம் வழங்க வேண்டும் என்ற அவர்களது கோரிக்கை ஏற்கப்பட்டு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அதற்கான ஆணையைப் பிறப்பித்து இப்போது இந்தத் தொழிற்சங்கங்களுக்கும் அதனுடைய நகல்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களுடைய கருத்துகளைப் பெற்ற பிறகு வெகு விரைவில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் அரசு ஊழியர்களைப்போல ஓய்வூதியத்தைப் பெறுவதற்கான நாள் வெகுவிரைவில் இருக்கிறது என்ற மகிழ்ச்சியான செய்தியையும் அவர்களுக்குச் சொல்லி, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வைத்திருக்கிற கருத்துகளையெல்லாம் இந்த அரசு மேற்கொண்டு, இந்தத் துறையினுடைய வளர்ச்சிக்காக உங்களுடைய கருத்துகளை நிச்சயமாக எடுத்துக்கொண்டு, அவற்றைச் செயல்படுத்துவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்வோம் என்பதையும் எடுத்துச்சொல்லி, நீங்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் திரும்பப் பெற்று, நான் கோரிய மானியத் தொகையினை நிறைவேற்றித் தருமாறு உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் வெள்ளை யானையைப் பற்றியே பேசினார்கள். பொன்முட்டையிடும் வாத்தைப் பற்றி ஓர் அறிவிப்பைக்கூட வெளியிடவில்லை. அவர்களுடைய மானியக் கோரிக்கையிலே ஏதாவது அறிவிப்பை வெளியிடுவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் யூனிட் ஆபீஸ் பற்றிச் கேட்கிறார். இதுபோன்று பல்வேறு இடங்களிலே பல கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன, யூனிட் ஆபீஸ், யூனிட் ஆபீஸ் என்று. அது குறித்து வருங்காலங்களில் நிச்சயமாக நிதிநிலைமைக்கு ஏற்ப நாம் செய்யலாம்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பென்ஷன் திட்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். 1975-வது வருடத்திலே இந்தப் போக்குவரத்து இலாகா கழகங்களாக மாற்றப்பட்ட நேரத்திலே, அங்கு மாற்றப்பட்ட தொழிலாளர்கள் பலர் பென்ஷன் திட்டம் வேண்டும் என்று மனுக்கள் கொடுத்தார்கள். அவர்களுக்கும் பென்ஷன் கிடைக்கக் கூடிய முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்களையும் நான் அழைத்துப் பேசியிருக்கிறேன். சங்கங்களோடு பேசுகின்றபோது அ.இ.அ.தி.மு.க. தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்த ஒருவரே குறிப்பிட்டார். அதற்கு முன்பு இருந்த காலங்களை இதற்கான காலத்தோடு ஒப்பிடும்போது, கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டாலே போதும் என்று அவரும் சொன்னதன் அடிப்படையிலே, அதுபோன்று அரசு ஊழியர்களாகப் பணியாற்றுகின்றவர்களின் காலமும் இதுபோன்று கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு அவர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்கப்படும் என்ற உறுதியை அரசு அளித்திருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம், வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், இருக்கையில் இல்லை. திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

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

திரு. க. மணிவர்மா, இருக்கையில் இல்லை. திரு. க. மணிவர்மா அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப் பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. கே. தங்கமணி.

திரு. கே. தங்கமணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. தங்கமணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. கே. ரவி அருணன் இருக்கையில் இல்லை. திரு. கே. ரவி அருணன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்.

டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் இ.எஸ்.எஸ். இராமன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. வி.கே. லட்சுமணன்.

திரு. வி.கே. லட்சுமணன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி.கே. லட்சுமணன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி.ஆர். சுந்தரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. பா. வேல்துரை.

திரு. பா. வேல்துரை: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பா. வேல்துரை அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 32,68,44,000-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.

பிற்பகல் *1-35*

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. ஆர்.ஆர். சேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. கே. தங்கமணி.

திரு. கே. தங்கமணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. தங்கமணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை.

திரு. மு. அப்பாவு அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.21,91,68,000-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 குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.என். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

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

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.49,32,000-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.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (27-4-2000) காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 1-36 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

7. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும், ஆணைகளும்

—ஏதுமில்லை—

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

131. மானியக் கோரிக்கை எண் 3 - நீதிநிர்வாகம் — பெருநகர்திகள் சட்டம் மற்றும் நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2000-2001. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

132. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2000-2001. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

133. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - சாலைப் போக்குவரத்து சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 2000-2001. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

134. போக்குவரத்துத் துறையின் "மக்கள் சாசனம்" என்ற புத்தகம். (தமிழ், ஆங்கிலம்)

135. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இருநூற்று நாற்பத்து மூன்றாவது அறிக்கை. (1999-2000).

136. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இருநூற்று நாற்பத்து நான்காவது அறிக்கை. (1999-2000).

137. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இருநூற்று நாற்பத்து ஐந்தாவது அறிக்கை. (1999-2000).

138. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இருநூற்று நாற்பத்து ஆறாவது அறிக்கை. (1999-2000).

139. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இருநூற்று நாற்பத்து ஏழாவது அறிக்கை. (1999-2000).

140. அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் பதினொன்றாவது அறிக்கை. (1999-2000)

141. அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் பன்னிரெண்டாவது அறிக்கை. (1999-2000)

142. அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் பதின்மூன்றாவது அறிக்கை. (1999-2000)

143. அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் பதினான்காவது அறிக்கை. (1999-2000)

144. அரசு உறுதிமொழிக் குழுவின் பதினைந்தாவது அறிக்கை. (1999-2000)

145. உடுக்குறியிடாத வினாக்கள் - விடைகள் பட்டியல் (பதினொன்றாவது பட்டியல்) (வரிசை எண்கள் 1 முதல் 50 வரை)

146. உடுக்குறியிடாத வினாக்கள் - விடைகள் பட்டியல் (பன்னிரெண்டாவது பட்டியல்) (வரிசை எண்கள் 1 முதல் 50 வரை)

இணைப்பு-I

(134 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

இயக்கூர்திகள் சட்டம் மற்றும் நிருவாகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

மானியக் கோரிக்கை எண் 3

2000-2001

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்

நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் சாலைப் போக்குவரத்து முக்கிய அங்கம் வகிக்கிறது. எனவே, சட்ட விதிகளின் படியும், பிற முறைகளினாலும், நவீனமயமாக்குதல் மற்றும் கணினிமயமாக்குதல் மூலமாகவும் சாலைப் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த அரசு நடவடிக்கைகள் எடுத்துவருகிறது. அரசு மேற்கொண்டுள்ள செயல்பாடுகள், அடுத்த சில பத்திகளில் விளக்கப்பட்டுள்ளன.

2. அமைப்பு

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு குறித்து இணைப்பு-I மற்றும் II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மாநில போக்குவரத்து அதிகாரமன்றம் மற்றும் மாவட்ட போக்குவரத்து அதிகாரமன்றம் ஆகியவற்றின் ஆணைகளுக்கு எதிராகத் தாக்கல் செய்யப்படும் மேல் முறையீடுகளையும், மறு ஆய்வு மனுக்களையும் சென்னையில் உள்ள மாநில போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரிக்கும்.

மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியரே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஆவார். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டார போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகச் செயல்படுகிறார்.

[2000 ஏப்ரல் 26

3. போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகள்

இத்துறை 1988 ஆம் ஆண்டைய மோட்டார் வாகனச் சட்டம் (மத்திய சட்டம்) மற்றும் 1974 ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்ட கடமைகளை நிறைவேற்றுகிறது. இதில் மோட்டார் வாகனங்களைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வாகன அனுமதி வழங்கல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கல், விபத்துக்குள்ளான வாகனங்களைப் பார்வையிடல், வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல், வாகனங்களால் ஏற்படும் மாசு கட்டுப்பாடு குறித்த நடவடிக்கை போன்றவை அடங்கும். தற்போது இத்துறை, வழக்கமான பணிகளுடன், சிறுசேமிப்புத் திட்டம் மற்றும் சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களில் பெருமளவு ஈடுபட்டுள்ளது.

4. கணினிமயமாக்குதல்

(i) 1999 ஆம் ஆண்டு முதல் கணினிமயமாக்கும் பணி முழுவீச்சுடன் நடைபெற்று வருகிறது. திருவாளர் டாடா இன்போ டெக் நிறுவனத்தாரால் தயாரிக்கப்பட்ட கணினி மென்பொருள் இத்துறையில் பயன்படுத்தப்படுகிறது. கணினிப் பாகங்களுக்காக (Hardware) போக்குவரத்து நிதிக் கழகத்திடமிருந்து (TDFC) ரூ.10/- கோடி வரை கடன் பெறுவதற்கு போக்குவரத்து ஆணையருக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இக்கடன் தேவைக்கேற்ப அவ்வப்போது வாங்கப்படும். அனைத்து அலுவலகங்களின் பணியையும் ஒருங்கிணைக்க தொலை தொடர்புத் துறையின் மூலம் தொடர்பு இணையம் வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. (Connectivity through ISDN)

(ii) ஏப்ரல் 2000-ல், முதல் பகுதியாக கீழ்கண்ட 17 அலுவலகங்களின் பணி முற்றிலும் கணினிமயமாக்கப்படும்.

1. சேப்பாக்கம், சென்னை-5 மாநில போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்.
2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (கிழக்கு)
3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (மேற்கு)
4. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (மையம்)
5. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (தென்மேற்கு)
6. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (தெற்கு)
7. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், சென்னை (வடமேற்கு)
8. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், மீனம்பாக்கம்

2000 ஏப்ரல் 26]

9. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், விழுப்புரம்
10. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், திருச்சிராப்பள்ளி
11. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், மதுரை (வடக்கு)
12. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், கோயம்புத்தூர் (வடக்கு)
13. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், திருநெல்வேலி
14. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம், தர்மபுரி
15. பகுதி அலுவலகம், திருவல்லிக்கேணி
16. பகுதி அலுவலகம், தண்டையார்பேட்டை
17. பகுதி அலுவலகம், ஓசூர்

பிற அலுவலகங்கள் 2000 ஆண்டிறுதிக்குள் கணினிமயமாக்கப்படும்.

(iii) கணினிமயமாக்குதல் போக்குவரத்துத் துறை விரைவில் பணிபுரிய முடிகிறது. இந்த காலம்போலன்றி வாகன உரிமையாளர்கள் மற்றும் பொதுமக்களின் காத்திருக்கும் நேரம் வெகுவாகக் குறைகிறது. ஒரு பொத்தானை அழுத்தியவுடன் வாகனங்களின் பதிவு பற்றிய விவரம் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் பற்றிய விவரம் ஆகியவற்றை கணினியில் அறியலாம். இதனால் போலி உரிமங்கள் மற்றும் சான்றிதழ்கள் வழங்குவது தடுக்கப்படுகிறது. சில நிமிடங்களில் அரசுக்குச் செலுத்த வேண்டிய வரித்தொகை விவரம் தெரிவதால் வரிவசூலிப்பு எளிதாகிறது. ஒளிவுமறைவற்ற முறையிலும் சிறப்பாகவும், விரைவாகவும் பொதுமக்களுக்குப் பணிபுரிய இந்த கணினிமயமாக்குதல் பெரிதும் உதவுகிறது.

(iv) லேமினேட் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் தற்பொழுது வழங்கப்படுகின்றன. துல்லியமான புகைப்படம் மற்றும் ஓட்டுநர் விவரங்கள் ஓர் அழகிய அட்டையிலேயே இணைக்கப்படுகிறது. மக்கள் இதனை வரவேற்கின்றனர்.

5. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் கட்டடங்கள் கட்டுதல்

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குப் படிப்படியாகக் கட்டடங்களை அரசு கட்டி வருகிறது. அலுவலகத்திற்கு வருகின்ற பொது மக்களுக்கு வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதே அதன் நோக்கமாகும். உரிமம் கோரும் மனுதாரர்களுக்கான வகுப்பறை, பொதுமக்கள் காத்திருக்கும் அறை, கழிப்பிட வசதி போன்றவை அரசு கட்டடங்களில் அமைந்திருக்கும். தற்போது அலுவலகங்கள் உள்ள தனியார்

கட்டடங்களில் இவ்வசதி இல்லை. இதுவரை 15 அலுவலகங்களுக்கு சொந்தக் கட்டடங்களை அரசு கட்டியுள்ளது. மேலும் சென்னை (மையம்), திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி மற்றும் பெரம்பலூர் ஆகிய இடங்களில் கட்டடப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இன்னும் சில ஆண்டுகளில் அனைத்துப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களும் அரசுக் கட்டடங்களில் இயங்கும்.

6. ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம்

ஓட்டுநர் உரிமம் கோரும் மனுதாரர்களின் ஓட்டும் திறனை உரிமம் வழங்கும் முன் பரிசோதிப்பது மிக அவசியமான ஒன்று. அவ்வாறு திறனை சோதிக்க ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அவசியமாகும். கடந்த சில வருடங்களுக்கு முன்புவரை இவ்வகையான தேர்ச்சித் தளங்கள் தமிழ்நாட்டில் இல்லை. எனவே, இதுவரை ஓட்டும் திறன் நகர்புறச் சாலைகளிலும் நெடுஞ்சாலைகளிலும் பரிசோதிக்கப்பட்டது. இதன் முக்கியத்துவத்தைக் கருத்தில் கொண்டு அரசு, தர்மபுரி, தஞ்சாவூர், திருநெல்வேலி மற்றும் இராமநாதபுரம் ஆகிய இடங்களில் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளங்களை அமைத்துள்ளது. மேலும், திண்டுக்கல், விருதுநகர் மற்றும் காஞ்சிபுரம் ஆகிய இடங்களில் தேர்ச்சித் தளம் கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அமைக்க ஏதுவான நிலமும் பிற வசதிகளும் கிடைப்பதைப் பொறுத்து ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஓர் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

7. சிற்றுந்துகள் திட்டம்

1997 ஆம் ஆண்டு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், சட்டப் பேரவையில் அறிவித்ததைத் தொடர்ந்து போக்குவரத்து வசதியற்ற கிராமங்களுக்கு தனியாரால் இயக்கப்படும் சிற்றுந்துத் திட்டம் அறிமுகம் செய்யப்பட்டது. மாவட்ட அளவிலான பகுதித் திட்டங்களும் இதனை முன்னிட்டு மாற்றியமைக்கப்பட்டன. 1999 நவம்பரில் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி, சிற்றுந்து ஒரு வழித் தடத்தில் 20 கி.மீ. வரை இயங்கலாம். இவ்வழித்தடம் ஏற்கனவே ஏற்பளிக்கப்பட்ட தடத்தில் 4 கி.மீ. வரை இயங்குவதும் அடங்கும். கிராம மக்களிடையே இத்திட்டம் பெரும் வரவேற்பைப் பெற்றுள்ளது. கிராம மக்கள் உழவர் சந்தைக்கும், நகரத்திற்கும் செல்வதற்கு இதனால் எளிதாகிறது. 1-3-2000 அன்றைய நிலவரப்படி 714 சிற்றுந்துகள் மாநிலத்தில் இயங்குகின்றன.

8. வரி விதிப்பு முறை

மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கும் முறை அவ்வப்போது சீரமைக்கப்படுகிறது. மோட்டார் வாகனங்களின் பயன்பாடு, பொதுமக்களுக்குப் பயனளிக்கும் தன்மை போன்றவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு வெவ்வேறு வகையான விகிதங்களில் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டில் 1974-ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்களின் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் வரி விதிக்கப்படுகிறது.

வரி விதிக்க கீழ்க்கண்ட கொள்கை கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது.

வாகன வகைப்பாடு	வரிவிதிக்கும் கொள்கை
பயணிப் பேருந்து	பயணிகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை
ஆம்னிப் பேருந்து (ஒப்பந்தப் பேருந்து)	பயணிகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை
சரக்கு வாகனங்கள்	சுமைகளின் எடை
மோட்டார் கார்	வாகனங்களின் எடை
பிற போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	வாகனங்களின் எடை
இரு சக்கர வாகனங்கள்	இயந்திரங்களின் செயல்திறன்
மேக்ஸிகேப்	இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை தனியார்
சேவை வாகனங்கள் (தனியார்)	இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை
ஆட்டோரிக்ஷா சுற்றுலா	5 ஆண்டுகளுக்கான வரி
வாடகைக் கார்	(அனுமதிக்காலம் முடிய)
சாதாரண வாடகைக் கார்	

மோட்டார் வாகனங்களுக்கு தற்போது விதிக்கப்படும் வரி விகிதங்கள் இணைப்பு-III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

9. வரி வருவாய்

ஒவ்வோர் ஆண்டும் இத்துறையின் மூலம் அரசின் வருவாய் கீழ் குறிப்பிட்டவாறு அதிகரித்துக் கொண்டே வருகிறது:

வருடங்கள்	வருவாய் (ரூபாய் கோடியில்)
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	584.00
2000-2001 (வரவு-செலவுத் திட்டம்)	630.72

10. தமிழ்நாட்டில் வாகனங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை

தமிழ்நாட்டில் நாள்தோறும் பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை கூடிக்கொண்டே வருகிறது.

கீழ்க்கண்ட அட்டவணை இதனைத் தெளிவுபடுத்தும்:

வருடங்கள்	பயணிகளின் வாகனங்கள்	பயணிகளின் 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) 31-12-1999 வரை	3,84,880	40,71,839	44,56,719

31-12-1999-ன் நிலவரப்படி மோட்டார் வண்டிகள் பற்றிய புள்ளி விவரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

பயணிப் பேருந்து	22,686
மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படுபவை	16,981
தனியாரால் இயக்கப்படுபவை	5,705
சரக்கு வாகனங்கள் (மொத்தம்)	1,80,355
சரக்கு வாகனங்கள் (தேசிய அனுமதி)	28,990
ஆம்னி பேருந்து (மாநில அனுமதி)	300
ஆம்னி பேருந்து (தேசிய அனுமதி)	150
மோட்டார் கேப் (மாநில அனுமதி)	26,970
மோட்டார் கேப் (தேசிய அனுமதி)	3,737
மேக்சி கேப் (மாநில அனுமதி)	20,274
மேக்சி கேப் (தேசிய அனுமதி)	652
மாநகர் மற்றும் நகரங்களில் இயங்கும் மோட்டார் கேப்	1,128
ஆட்டோ ரிக்ஷா (மாநிலத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டவை)	95,043
ஆட்டோ ரிக்ஷா (சென்னையில் மட்டும் பதிவு செய்யப்பட்டவை)	34,385
இதர வாகனங்கள் (இரு சக்கர வாகனங்கள் போன்றவை)	41,05,424

11. சாலை பாதுகாப்பு

சாலைப் பாதுகாப்பிற்கு அரசு முன்னுரிமை அளித்து வருகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பிற்கு அரசின் பல துறைகள், அரசு சாரா நிறுவனங்கள், மோட்டார் வாகனச் சங்கங்கள், சாலை பயன்படுத்துவோர் சங்கங்கள், நுகர்வோர் குழுக்கள் போன்றவைகளின் கூட்டுமுயற்சி தேவைப்படுகிறது. தொடர்புடைய பல்வேறு நிறுவனங்களின் பணிகளை ஒருங்கிணைத்து சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டம் அரசால் செயல்படுத்தப்படுகிறது.

கடந்த நான்காண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்கள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வ. எண்	விபத்துக்களின் வகை	1996		1997		1998		1999	
		விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்
1.	இறப்பு	8,079	9,028	7,947	8,756	8,510	9,801	8,734	9,653
2.	படுகாயம்	4,474	7,333	4,542	6,567	6,562	8,525	5,276	7,287
3.	சிறு காயம்	22,151	31,198	23,362	34,010	23,862	33,970	27,231	34,157
4.	காயமில்லாதவை	7,493	-	8,352	-	7,789		6,845	
	மொத்தம்	42,197	47,559	44,203	49,333	46,723	52,296	48,086	51,097

1999 ஆம் ஆண்டில் விபத்துக்களால் ஏற்பட்ட உயிரிழப்பு எண்ணிக்கை ஓரளவு குறைந்துள்ளது என்பதை மேற்கண்ட புள்ளி விவரங்கள் தெளிவாக்குகின்றன.

1999-2000 ஆண்டில் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்பதற்குப் பலவிதமான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது. அவையாவன,

- மாநில மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் விபத்துக்கள் நடக்கும் இடங்களைக் கண்டறிந்து அவைகளை மேம்படுத்தத்தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. இதனால் குறிப்பிடத்தக்க அளவு இவ்விடங்களில் விபத்துக்கள் குறைந்துள்ளன.
- தமிழ் நாட்டில், சென்னையிலும், பிற பெருநகரங்களிலும் நடைபாதைகளில் உள்ள ஆக்கிரமிப்புகள், ஆட்சேபணைக்குரிய விளம்பரப்பலகைகள் மற்றும் மின்சார இணைப்புப் பெட்டிகள் அகற்றப்பட்டுள்ளன.
- சாலையோரக் கிணறுகள் மூடப்பட்டும், சுற்றுச் சுவர் எழுப்பப்பட்டும் வருகின்றன.
- அடுத்த கல்வியாண்டு முதல், கல்வி நிலையங்கள் செயல்படும் நேரத்தை, ஒன்றுக்கொன்று இடைவெளிவிட்டு அமைக்குமாறு கல்வி நிலையங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது.

- கழகப் பேருந்துகளின் தரத்தினை உறுதி செய்யும் நோக்குடன், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள், தற்பொழுதுள்ள ஓராண்டு சோதனையுடன், ஆறு மாதத்திற்கொருமுறை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் தகுதிச் சான்று பெற அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளன.
- மாநிலத்திலுள்ள நெடுஞ்சாலைகள் முழுவதிலும் எச்சரிக்கை/சைகை பலகைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.
- ஓட்டுநர் பணிபுரிபவர்களுக்கு தனியே வகுப்புகளும், உரிய ஆலோசனைகளும் அளிக்கப்படுகின்றன.
- சென்னையில் ஊனமுற்றவர்கள் வாகனங்கள் நிறுத்த தனியாக இடம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.
- நெடுஞ்சாலை பாதுகாப்பு ரோந்துப் பணி காவலர்களால் தீவிரப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.
- முக்கிய நெடுஞ்சாலைகளில் அவசர சிகிச்சை மையங்கள் திறக்கப்படுகின்றன.
- நெடுஞ்சாலைகளில் நவீன சைகைகள் அமைக்கப்படுகின்றன.
- நடந்து செல்வோரின் பாதுகாப்பு மற்றும் சாலைகளில் கடக்கும் இடங்களை மேம்படுத்த தனிக்கவனம் செலுத்தப்படுகிறது.
- மாவட்ட ஆட்சியர்களின் தலைமையின்கீழ் எல்லாத் துறைகளின் ஒத்துழைப்புடன் மாவட்ட அளவில் சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

சாலைப் பாதுகாப்பு ஆணையர்

சாலைப் பாதுகாப்பு பணியில் நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ தொடர்புகொண்ட துறைகளை ஒருங்கிணைத்து, அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் எடுக்கும்வகையில் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் ஒருவரை நியமிக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. இந்த ஆணையர் களப்பணி நடவடிக்கையைக் கண்காணித்து சாலை பாதுகாப்பு பற்றி கொள்கை முடிவெடுப்பதற்கேற்ப அறிவுரைகளை அரசுக்கு வழங்குவார்.

சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி

சாலைப் பாதுகாப்புப் பணியில் ஈடுபடும் துறைகள்/நிறுவனங்களின் நிதி உதவிக்காக சாலைப் பாதுகாப்பு நிதியினை ஏற்படுத்துவதுபற்றி அரசு கொள்கையளவில் முடிவெடுத்துள்ளது. அந்த இடத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை மூலமும், இணக்கத் தொகை வசூல் மூலமும் கிடைக்கும் வருவாயிலிருந்து இதற்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படும். இந்நிதியை நிர்வகிக்க ஒரு செயலாக்கக் குழு அமைக்கப்பட உள்ளது.

12. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் அளித்தல்

விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கோ அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்கோ முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடியாக நிவாரணத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. 8-6-1999 முதல் இந்த நிவாரணத் தொகை இரட்டிப்பாக்கப்பட்டுள்ளது. அவற்றின் விவரம் பின்வருமாறு:

		8-6-1999-க்கு முன் (ரூபாய்)	8-6-1999 -லிருந்து (ரூபாய்)
1.	இறப்பு	5000/-	10,000/-
2.	நிரந்தர செயலிழப்பு	3000/-	6,000/-
3.	ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை அல்லது கால் இழப்பு	2000/-	4,000/-
4.	சிறு காயங்கள்	250/-	500/-

- 2000-2001 ஆம் நிதியாண்டில் ரூ.1.25 கோடி இவ்வகை செலவுக்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.
- அரசுக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும்போது விபத்தில் இறக்க நேரிட்டால் இறந்தவரின் குடும்பத்திற்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடியாக ரூ.50,000/- வழங்கப்படுகிறது.

13. மாசுக் கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்களின் மிகுதியான எண்ணிக்கையின் விளைவாக இவைகளிலிருந்து வெளியாகும் புகையால் சுற்றுப்புறச் சூழலுக்கு அச்சுறுத்தல் ஏற்படுகிறது. 1989 ஆம் ஆண்டைய மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளபடியே புதிய வாகனங்களின் தரம் இருக்க வேண்டும். ஓராண்டுக்கு முன்னர் பதிவு செய்யப்பட்ட அனைத்து வாகனங்களும் புகையளவுச் சோதனை செய்துகொள்ள வேண்டும். விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்ட அளவுக்குட்பட்டு, புகையினை வெளியேற்றும் வாகனங்களுக்கு, புகை கட்டுப்பாட்டுச் சான்றிதழ் வழங்கப்படுகின்றது. ஓராண்டுக்கும் மேலான வாகனங்கள் இச்சான்றிதழைப் பெற்றிருக்க வேண்டும். இதிலிருந்து, 1990 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்ட 70 சிசி திறனுக்கும் குறைவான இரண்டு சக்கர மோட்டார் வாகனங்களுக்கு விதிவிலக்களிக்கப்படுகிறது.

சென்னை நகரில் மூன்று இடங்களில் சரக்கு வாகனங்களின் புகையளவைச் சோதனையிடும் மையங்கள் மாசுக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்தால் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. மேலும், செங்கல்பட்டு, காஞ்சிபுரம், திண்டுக்கல், பழநி மற்றும் நீலகிரி ஆகிய இடங்களிலும் இவ்வாரியம் புகையளவு சோதனை மையங்களை நிறுவி உள்ளது. சென்னை, சேலம், திருச்சி, கோயம்புத்தூர் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் தனியாரால் நடத்தப்படும் 129 புகையளவு சோதனை மையங்களுக்கு போக்குவரத்து ஆணையர் அனுமதி வழங்கியுள்ளார்.

சென்னை நகரில் போக்குவரத்துத் துறையும் காவல் துறையும் இணைந்து வாகனங்களைச் சோதனை செய்து, புகை கட்டுப்பாட்டுச் சான்றிதழ் பெறாதவர்கள் மீது மோட்டார் வாகன விதிகளின்படி நடவடிக்கை எடுக்கின்றனர். சோதனைச் செய்யும்போது, வாகனங்களின் உரிமையாளர்களுக்கு அருகிலுள்ள புகையளவுச் சோதனை மையங்களில் புகையளவுச் சான்று பெறுமாறு அறிவுரை வழங்கப்படுகிறது,

14. முடிவுரை

போக்குவரத்து வளர்ச்சிதான், அனைத்து வளர்ச்சிக்கும் அடிப்படையானது என்பதை அரசு உணர்ந்து, இத்துறையின் முன்னேற்றத்திற்கு ஊக்கமளித்து வருகிறது. மேலும் பொதுமக்களுக்கு சிறப்பு சேவை செய்வதைக் குறிக்கோளாகக் கொண்டு அரசு இத்துறையை நவீனப்படுத்தியும், கணினிமயமாக்கியும் வருகிறது. இவைகளின் மூலம் எளிதாகவும், விரைவாகவும் சரக்குகள் மற்றும் அத்தியாவசியப் பொருட்களை பல்வேறு இடங்களுக்கு எடுத்துச்செல்ல முடிகிறது.

[2000 ஏப்ரல் 26]

இணைப்பு - 1

போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாக அமைப்பு
தலைமையக அமைப்பு

போக்குவரத்து ஆணையர் மற்றும் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி (இ.ஆ.ப. அலுவலரின் பொறுப்பில்)

இணைப்போக்குவரத்து ஆணையர்கள் 1. (நிர்வாகம்) 2. (சாலை பாதுகாப்பு) 3. (செயலாக்கம்)

துணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்கள்			த.க.அ.
(ஞ)	(2)	(3)	

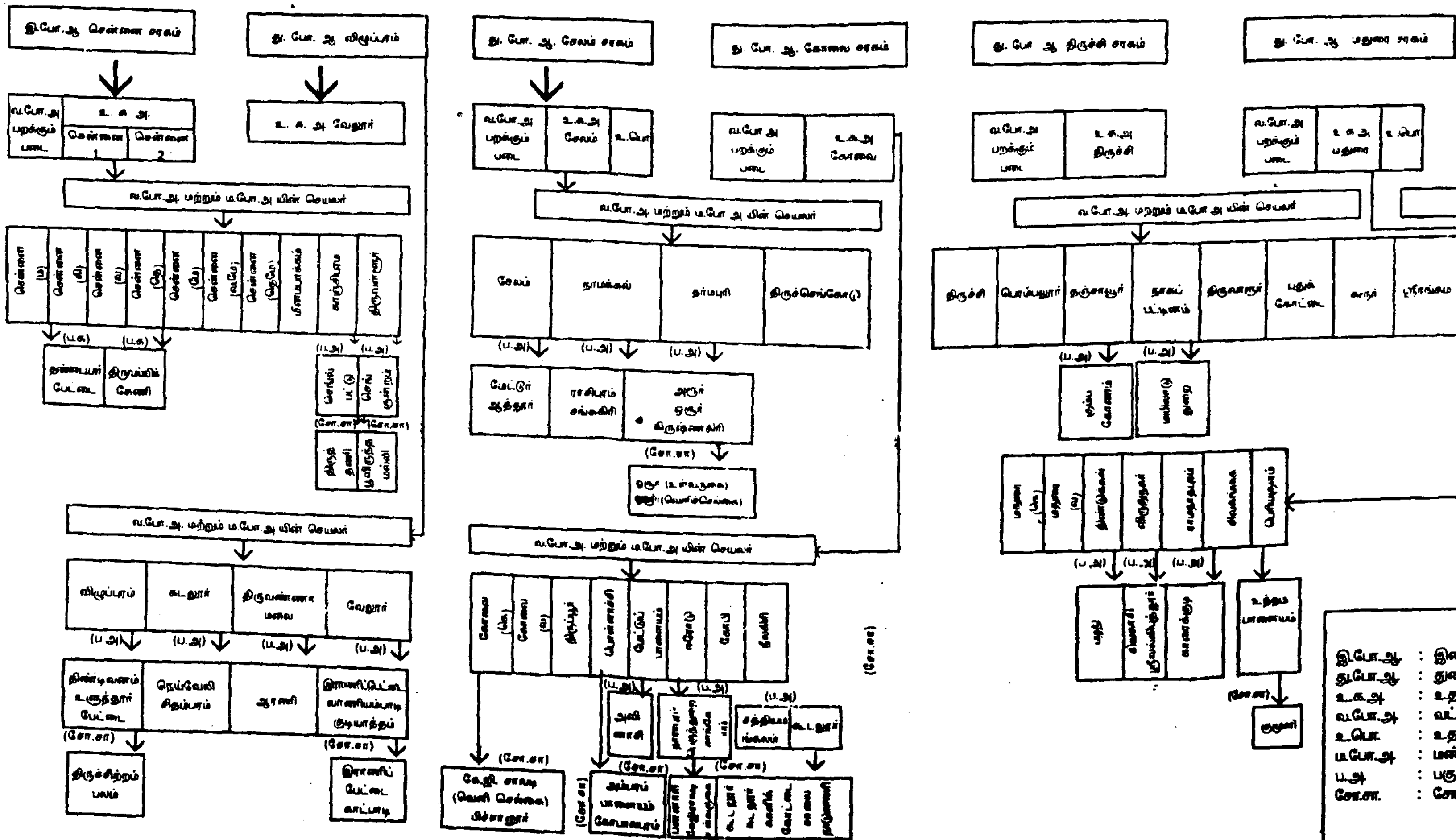
ம.போ.அ.யின் உதவிச் செயலர்கள்			உ.பொ.	பு.உ.இ.	க.அ.	செ/ மாபோ மேதீ	உ.இ.(கு)	துபி.	பகுப்பாய்வர் (கணிப்பொறி)	சட்ட அலுவலர்
I	II	III								

த.க.அ. : தலைமை கணக்கு அலுவலர்
உ.பொ. : உதவிப் பொறியாளர்

பு.உ.இ. : புள்ளியியல் உதவி இயக்குநர்
உ.இ.(கு) : உதவி இயக்குநர் (குணிக்கை)
க.அ. : கணக்கு அலுவலர்
செ.மா.போ.மே.தீ. : செயலர் / மாநில போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு தீர்ப்பாயம்
துபி. : துறை பிரதிநிதி

இணைப்பு - II

போக்குவரத்துத் துறையின் மண்டல அமைப்பு



- இ.போ.ஆ : இணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்
- து.போ.ஆ : துணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்
- உ.க.அ : உதவி கணக்கு அலுவலர்
- வ.போ.அ : வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்
- உ.பொ. : உதவிப் பொறியாளர்
- ம.போ.அ : மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரி
- ப.அ : பகுதி அலுவலகம்
- சோ.சா. : சோதனைச் சாவடி

2000 ஏப்ரல் 26]

இணைப்பு - III

மோட்டார் வாகனங்களுக்குத் தற்போது விதிக்கப்படும் வரிவிதங்கள்

	சரக்கு வண்டிகள்	காலாண்டு வரி (ரூபாய்)
(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
(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 ஏற்றப்படும் ஒவ்வொரு 250 கிலோ கிராமிற்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூ.50).

ஒப்பந்த ஊர்திகள்

(எ)	ஆட்டோ-ரிக்ஷா, ஆண்டுக்கு	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.175
(இ)	ஆம்னி பேருந்து ஓர் இருக்கைக்கு, காலாண்டிற்கு	ரூ.2000

ஐந்து ஆண்டு (அனுமதிச்சீட்டு காலம்) வரி — 1-4-1997 முதல்

ஆட்டோ-ரிக்ஷா	ரூ.1400
வாடகை சிற்றுந்து	ரூ.3500
சுற்றுலா சிற்றுந்து	ரூ.5000

பயணிப் பேருந்துகள்

(எ)	சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும்	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ.60
(பி)	நகரப் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ.275 மற்றும் 10 சதவீதம் மேல்வரி
(சி)	வெளியூர் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ.300 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி
(டி)	விரைவுப் பேருந்து	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ.300 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி

தனியார் பணி வண்டிகள்

(எ)	தனியார் பணி வண்டிகள்	(ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு)	ரூ. 75
(பி)	எடையேற்றப்படாமல் 3,000 கிலோவிற்கு மேல் எடைகொண்ட மோட்டார் வண்டியும் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வண்டியும்	ஆண்டொன்றுக்கு	ரூ. 2000
(சி)	ரிக்குகள், மின் உற்பத்தி சாதனங்கள் அல்லது அழுத்தக் கருவிகள் போன்ற சாதனங்களுடன் பொருத்தப்பட்ட தொடர் வண்டிகள் அல்லது வண்டிகள் அவற்றின் எடை எவ்வளவாக இருந்தாலும்	ஆண்டுவரி	ரூ. 2,500
(டி)	கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள் (கல்வி நிறுவனம் 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 அலலது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 75 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசி-க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 200

(சி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 170 சிசி-க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள் — ரூ. 240

(டி) உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு — ரூ. 32

01-04-1989 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு கண்டிப்பாக ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டும், தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியிருந்தாலும் அல்லது இல்லாவிட்டாலும்.

இனம் (1)	50 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. (2)	75 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் ரூ. (3)	170 சிசி-க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்களும் மூன்று சக்கரமோட்டார் சைக்கிள்களும் ரூ. (4)
(ஏ) 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 இரண்டாண்டிற்கு 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:

	ஆண்டுவரி இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்	ஆண்டுவரி இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள்	
		தனி நபருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்	நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்
	ரூ. (1)	ரூ. (2)	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 1,500 கி.கி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2,350	800	1,600
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1,500 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2000 கி.கி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2,700	1,000	2,000

[2000 ஏப்ரல் 26

ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2000 கிகி எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3000 கிகி எடைக்கு மேற்படாதவை	2,900	1,100	2,200
உ. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தமட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3000 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை	3,300	1250	2,500
ஊ. உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு	—	32	—

2000 ஏப்ரல் 26]

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 மேற்படாதில்லையாயின்		வாகனத்தின் மதிப்பு ரூ. 10 இலட்சங்களுக்கு மேற்படுமாயின்	
	தனிநபருக்கு ரூ.	மற்றநபருக்கு ரூ.	தனிநபருக்கு ரூ.	மற்றநபருக்கு ரூ.	தனிநபருக்கு ரூ.	மற்றநபருக்கு ரூ.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
(அ) சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 700 கி.கிராமுக்கு மேற்படாத நிலையில்	8,210	16,420	12,320	24,640	16,420	32,840
(ஆ) 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
(இ) 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
(ஈ) 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
(உ) மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தின்படி தனியார் போக்குவரத்து வாகன அனுமதியானது தேவைப்படாத போது, சுமையேற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 3000 கி.கிராமுக்கு மேற்பட்டதாக இருக்குமானால்	17,110	34,220	25,670	51,340	34,220	68,440

சென்னை உயர்நீதிமன்றம் தனது 11-11-99 ஆம் தேதிய தீர்ப்பில் நான்கு சக்கர வாகனங்களுக்கு கட்டாயமாக ஆயுட்கால வரி வசூலிக்கும் சட்டம் செல்லாதென உத்தரவிட்டுள்ளது. அதனை எதிர்த்து புதுடில்லி உச்ச நீதி மன்றத்தில் அரசால் சிறப்பு மேல்முறையீட்டு மனு (Special Leave Petition) கொடுக்கப்பட்டு வழக்கு விசாரணையில் உள்ளது. இதற்கிடையில், செலுத்த விரும்புவோரிடம் இருந்துமட்டும் ஆயுள் வரி வாங்கப்படுகிறது.

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	
	தனி நபர்களுக்கு ரூ.	மற்றவர்களுக்கு ரூ.	தனி நபர்களுக்கு ரூ.	மற்ற நபர்களுக்கு ரூ.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
அ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 700 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	6,160	12,320	4,110	8,220
ஆ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 700 கிலோகிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 1,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	8,210	16,420	5,480	10,960
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 1,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 2,000 கிலோகிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	10,270	20,540	6,850	13,700
ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் அதன் எடையானது 2000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 3,000 கிலோகிராமுக்கு மேற்படாததாக இருக்குமானால்	11,300	22,600	7,530	15,060
உ. மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தின்படி தனியார் போக்குவரத்து வாகன அனுமதியானது தேவைப்படாமல், சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் எடையானது 3,000 கிலோகிராமுக்கு மேற்பட்டதாக இருக்குமானால்	12,830	25,660	8,560	17,120

விளக்கம்:— இந்த இணைப்புப் பட்டியலின் நோக்கத்திற்காக, 'தனிநபர்' எனும் சொல்லானது தமது பெயரால் அறியப்படும் நபர் ஒருவரைக் குறிக்கும்.

இணைப்பு-II

(134 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

மானியக் கோரிக்கைகள் எண்கள் 39 மற்றும் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு
2000-2001

1. முன்னுரை

போக்குவரத்துத் துறை அனைத்து வளர்ச்சிக்கும் அடிப்படைத் தேவையாக இருப்பதால், பொருளாதாரத்தின் முக்கியத் துறைகளில் இது ஒன்றாகும். பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்து வணிகப் பணிகளுக்கும் அடிப்படையாக விளங்குகின்றன. தமிழ்நாட்டில் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், மிகவும் நியாயமான கட்டணங்களில் நகர, வெளியூர், விரைவுப் பணிகள் போன்று பல்வேறு பணிகளை அளிப்பதன் மூலம், மக்களுக்குத் தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளித்து இம்மாநிலத்தின் பல்வேறு பகுதிகளையும் சேர்ந்த மக்களை ஒன்றாக இணைப்பதில் தொடர்ந்து அரும்பணியாற்றி வருகின்றன. போக்குவரத்துத் துறை, குறிப்பாக மாநிலத்தின் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிருவகிக்கிறது. 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஆகியவையும் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்தின்கீழ் உள்ளன. இவைகளைத்தவிர தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியனவும் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

2. நாட்டுடைமையாக்குதல்

2.1. 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டதிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்ற தமிழ்நாடு அரசின் அன்றைய கொள்கையின் அடிப்படையில் போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டில், தொலை தூர வழித்தடங்களில் குறிப்பிட்ட தூரம் அல்லது பேருந்துகளை இயக்கியது.

பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பிக்கும்போது அதனைத் தடுப்பதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-ல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2. 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிக்களறிகள் ஆகியவை, அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டு கால அளவில் மாவட்டம், மாவட்டமாக, குறைந்த எண்ணிக்கை பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்களிலிருந்து ஆரம்பித்து, ஏறு வரிசையில், அதிக பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்கள் முடிய, பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின்படி முதன் முதலாக நீலகிரி மாவட்டத்தில் பேருந்துகள் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. ஆனால் சென்னை உயர் நீதிமன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் 1983-ல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செயல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டும், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினைப் படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும், 1984-ல், 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தச் சட்டத்தை அரசு இயற்றியது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின்படி ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள், 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் காலவரையறை முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். இது நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்திற்கு அதிக அளவில் தடங்கலை ஏற்படுத்தியது.

2.3. பேருந்துகளை அதிகரிக்க வேண்டியிருந்ததாலும், பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியதிருந்ததாலும் 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகளை நிறுத்திவிட்டால், அவ் வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குக் கடினமாக இருக்குமெனக் கருதப்பட்டதால், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் இயக்கத்தை நிறுத்துவதை படிப்படியாகச் செயல்படுத்தலாம் என அரசு முடிவு செய்தது.

2.4. எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டின் நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டுவருவதென தீர்மானித்து, அதற்கேற்ப 1990-ல், தமிழ்நாடு பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டது. இது 1984-ல் மூலச் சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்ததுடன், மேலும் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தைப் பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழிவகை செய்தது. எனினும் 1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு இது தடையாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால் 1990 ஆம் ஆண்டைய மசோதாவைத் திரும்பப் பெற்று 1992-ல் 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 நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களைத் தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

2.5. மேற்சொன்ன சட்டத்திற்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகள் 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப்பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளைப் புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும், இவ்விதிகள் வகை செய்தன. இதற்குப் பதிலாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட, நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின்

கீழ் வராத வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க தனியார் உரிமையாளர்கள் புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பித்தனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குப் புதிய அனுமதி வழங்குவது, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானது என்பதால் அரசு இவ்வேண்டுகோள்களை ஏற்கவில்லை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பகுதித் திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பிப்பதைத் தடுப்பதற்காகமட்டுமல்லாமல், புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிக்கும் நோக்கத்தில் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த 20 மாவட்டங்களுக்கும், பகுதித் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால்மட்டும் இயக்கலாம். ஏனைய மாநிலங்களின் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், பாதுகாக்கப்பட்ட சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் கீழ் பேருந்துகளை இயக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களை இத்திட்டம் பாதுகாக்கிறது.

26. 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின்படி, வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் மற்றும் குறைத்தல் தொடர்பாக, வழித்தடங்களில் மாற்றம் செய்வதற்காக தனியார் உரிமையாளர்கள் செய்த விண்ணப்பங்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் பரிசீலிக்கப்பட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டன. இம் மாற்றங்களினால், பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்குப் பெரும் இடையூறுகளும், இடர்பாடுகளும் ஏற்பட்டன. இந்த இடர்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டு, இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடன், தமிழ்நாடு 1995 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) 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 உரிமை மாற்றம் அனுமதிக்கப்பட்டதன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மீண்டும் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

3. மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

3.1. வளர்ச்சிப் பாதை

1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசு போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் இயங்கி வந்த பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசம் ஒப்படைக்க ஆரம்பிக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆழமாக ஆய்வு செய்து, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேம்படுத்த தகுந்த ஆலோசனைகளை வழங்கும்பொருட்டு, அரசு "பட்டாபிராமன் குழு" மற்றும் "தில்லைநாயகம் குழு" என்ற இரு வல்லுநர் குழுக்களை நியமனம் செய்தது. மாவட்ட வாரியாக போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க வேண்டும் என்ற பட்டாபிராமன் குழுவின் (1976) ஆலோசனையை அப்போதைய அரசு கொள்கை அளவில் ஏற்றுக் கொண்டது. ஒரே அமைப்பாகச் செயல்படுவதைக்காட்டிலும் பல்வேறு அமைப்புகளாக பேருந்து போக்குவரத்து தமிழ்நாட்டில் செயல்படுவதால் அதிகப் பயன் கிடைத்துள்ளதைக் கருத்தில் கொண்டு அத்தகைய பல்வகை அமைப்பு முறை தொடர வேண்டுமென இரு குழுக்களும் பரிந்துரை செய்தன. மக்கள் தேவைக்கேற்பவும், திறமையாகவும், பொறுப்பாகவும், செயல்படத்தக்க வகையில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இயல்பான அளவில் 750 பேருந்துகளைக் கொண்டிருக்கலாம் எனவும், ஆனால் 1200-க்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும் எனவும், தில்லைநாயகம் குழு (1990) அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்தது. அனைத்துக் கருத்துகளையும் அரசு ஏற்றுக் கொண்டது. இம்மாநிலத்தில் தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[2000 ஏப்ரல் 26

வ எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	31-1-2000 அன்றுள்ளவாறு பேருந்து எண்ணிக்கை (உபரி பேருந்துகள் உட்பட)
1	மாநகர போ.க. (சென்னை கோட்டம்-1) சென்னை	01-01-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (தெற்கு)	1491
2	மாநகர போ.க. (சென்னை கோட்டம்-2) சென்னை	19-01-1994	சென்னை பெருநகர் பகுதி (வடக்கு)	1329
3	அரசு விரைவு போ.க. தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை	01-04-1980	தமிழ்நாடு முழுவதும்	724
4	அரசு விரைவு போ.க. (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை	27-01-1994	மாநிலங்களிடையே	212
5	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரம்	16-01-1975	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்	1021
6	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூர்	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணாமலை மாவட்டங்கள்	838
7	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காஞ்சிபுரம்	01-04-1992	காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்	754
8	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம்	15-02-1973	சேலம், நாமக்கல் மாவட்டங்கள்	949
9	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் தருமபுரி	01-01-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	688
10	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்	01-03-1972	கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்	1206
11	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் ஈரோடு	01-01-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	911

2000 ஏப்ரல் 26]

வ எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	31-1-2000 அன்றுள்ளவாறு பேருந்து எண்ணிக்கை (உபரி பேருந்துகள் உட்பட)
12	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் உதகமண்டலம்	18-02-1994	நீலகிரி மாவட்டம்	401
13	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணம்	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	946
14	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சிராப்பள்ளி	01-04-1985	திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்	979
15	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காரைக்குடி	01-04-1983	சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்	591
16	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் புதுக்கோட்டை	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்	354
17	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்	945
18	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருநெல்வேலி	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்	836
19	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோயில்	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	676
20	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திண்டுக்கல்	01-01-1986	திண்டுக்கல், தேனி மாவட்டங்கள்	741
21	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விருதுநகர்	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்	386

3.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இணைப்பு

[2000 ஏப்ரல் 26

ஒன்றுக்கொன்று இடையூறான வழித்தடங்களை அறிமுகப்படுத்தி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுக்கிடையே போட்டியிட்டுக் கொள்வது, கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட அனுபவம் மூலம் தெரிய வந்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் புதுமையான கண்ணோட்டம் இல்லாமை, திட்டமிடுதலில் குறைபாடு, பேருந்துகளை இயக்குவதில் வீணான போட்டி ஆகிய காரணங்களினால் தனித்தனி சிறிய நிறுவனங்களின் 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 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றியும் ஆய்வு செய்வதற்கு அரசு 1997 ஆம் ஆண்டு எஸ்.வி.எஸ். ராகவன் குழு என்ற வல்லுநர் குழுவை நியமித்தது. 21 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஒருங்கிணைக்க வேண்டும் என்று அரசு எடுத்த முடிவை ஏற்றுக் கொண்டதுதான் இந்த வல்லுநர் குழு செய்த குறிப்பிடத்தக்க பரிந்துரையாகும். மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-1)-டன் மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-2)-ம், அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு-கோட்டம்-1)-டன் அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு-கோட்டம்-2)-ம் மற்றும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை-கோட்டம்-1)-டன் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை-கோட்டம்-3)-ம் இணைக்கப்படுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. வரைவு இணைப்புத் திட்டம் மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. மேற்கண்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இணைக்கப்பட்ட பிறகு, அதனால் குறைக்கப்பட்ட பணியாளர்கள், பொருளாதார ரீதியில் ஏற்பட்ட பயன்கள் ஆகியவற்றை கருதிப் பார்த்து மீதமுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இணைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன்

4.1. இந்த 21 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், 16981 பேருந்துகள் உள்ளன. இவற்றுள், 15438 பேருந்துகள் அன்றாடம் குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. மீதி உபரி பேருந்துகளாக

பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரில் 2598 பேருந்துகளும், மாவட்டங்களில் 5708 நகரப் பேருந்துகளும், வெளியூரில் 5749 பேருந்துகளும், மலைப் பகுதிகளில் 542 பேருந்துகளும், விரைவுப் போக்குவரத்து வழித் தடங்களில் 841 பேருந்துகளும் இயக்கப்படுகின்றன. பெருநகரங்களிலும், நகரங்களிலும் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் மொத்தப் பேருந்து எண்ணிக்கையில் 48.9 சதவீதம் ஆகும். வெளியூர் பேருந்துகள் 33.9 சதவீதம் ஆகும். மலைப் பகுதியில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதம் 3.2, விரைவுப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளின் சதவீதம் 5.0 உபரி பேருந்துகளின் சதவீதம் 9.0 ஆகும். இவற்றோடுகூட, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொதுமக்களின் தேவையை முன்னிட்டு, பல விழாக்காலங்களில் சிறப்புப் பேருந்துகளாக, கூடுதல் பேருந்துகளையும் இயக்குகின்றன. இந்நிறுவனங்கள். நாளொன்றுக்கு 63 இலட்சம் கிலோமீட்டர் தொலைவுக்கு பேருந்துகளை இயக்குகின்றன. நாளொன்றுக்கு 194 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். இதில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இயக்கப்படும் 70 சதவீத பேருந்துகள் நட்டத்தில் இயங்குகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவையான செலவுக்கு ஏற்ப வருவாயைத் தராவிட்டாலும் பெருகி வரும் பொதுமக்களின் போக்குவரத்து தேவைக்கேற்ப பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. 31-01-2000 அன்றுள்ளவாறு எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களாலும் இயக்கப்பட்ட தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 8997.

4.2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் தொடர்ந்து நன்றாக உள்ளது. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளாக கூடுதலாக புதிய பேருந்துகள் விடப்பட்டதால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்திறன் உயர்ந்த அளவில் உள்ளது.

4.3. 31-01-2000 நிலவரப்படி பேருந்துகளின் சராசரி வயது 4.07 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, 31-01-2000 நிலவரப்படி வரையறுத்த கால அளவுக்கு மேல் உள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3935 (23.00 சதவீதம்) ஆகும். அப்பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு ரூ.334 கோடி தேவைப்படும்.

[2000 ஏப்ரல் 26

4.4. புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்துதல்

1999-2000 ஆண்டில், அதிகரித்துவரும் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க, 200 புதிய பேருந்துகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பது சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் இலக்கு ஆகும். 31-1-2000 வரையில் 164 புதிய பேருந்துகளை அக்கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன. அவற்றில் 30 தொடர் பேருந்துகளும் அடங்கும். வெளி மாவட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரை, 1107 புதிய பேருந்துகளை, 1999-2000 ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அவ்வகையில 31-1-2000 வரை 8.2 புதிய பேருந்துகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன. அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை, 195 புதிய பேருந்துகளை இயக்க திட்டமிடப்பட்டு 130 பேருந்துகள் இதுவரை இயக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 40 பேருந்துகள், 36 இருக்கைகள் கொண்ட, கால் வைக்க அதிக இடமும், வசதிகளும் நிறைந்த பேருந்துகளாகும். இவ்வாறாக 31-1-2000 வரை அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட 1144 பேருந்துகளில், பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்காக 1039 பேருந்துகளும், புதிய வழித்தடங்களில் இயக்குவதற்காக 105 பேருந்துகளும் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இப்பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு அரசு ரூ.111 கோடியைப் கூறில் பங்குத் தொகையாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அளித்துள்ளது. இலக்குகளின்படி, மீதமுள்ள பேருந்துகளையும் இயக்கிட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன.

4.5. இந்தியாவிலுள்ள மற்ற மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களை, தமிழக அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும்போது நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல் திறன் தொடர்ந்து நன்றாக இருந்து வருகிறது என்பதை அறியலாம். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள். 31-01-2000 அன்றைய நிலவரப்படி, சராசரி பேருந்து பயன்பாட்டைப் பொறுத்தவரை, 91.77 சதவீதமும், இயக்கத்திறனைப் பொறுத்தவரை, 100.54 சதவீதமும் (கிலோமீட்டரில்) சாதனை படைத்துள்ளன. அனைத்துப் பேருந்து பயணிகளின் எண்ணிக்கையையும் ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்க்கும்போது பயணிகளின் ஒட்டு மொத்த விகிதாச்சாரம் (Occupancy Ratio) 80.46 சதவீதமாகும். இது இந்தியாவில் வேறு எந்த மாநிலத்தை விடவும் அதிகமாகும். பொருள்வகையிலான உற்பத்தித் திறனைப் பொறுத்தவரை, தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில், 4.11 R.T. கூறுகொண்ட டயர் ஒன்று 1.41 இலட்சம் கிலோமீட்டர்

2000 ஏப்ரல் 26]

ஓடுகிறது. எரிபொருளைப் பொறுத்தவரை, ஒரு லிட்டர் உயர்வேக டீசல் எண்ணெயைக் கொண்டு 4.23 கிலோமீட்டர் தொலைவு இயக்கப்படுகிறது. உண்மையில், பேருந்து பயன்பாடு, பணியாளர் உற்பத்தித் திறன் முதலான சில அம்சங்களைப் பொறுத்தவரை தமிழ்நாடு இந்தியாவிலேயே முதலிடம் வகிக்கிறது. ஆண்டுதோறும் தேசிய அளவில் பல பரிசுகளையும் வென்று வருகிறது.

4.6. 1995-96 ஆம் ஆண்டில் பேருந்துகளை இயக்குவதில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு, புதிய டயர்கள் குறித்த செலவு, 36 காசுகளாக இருந்தது. அது, 2000 ஆம் ஆண்டில் கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்கு 32 காசுகளாகக் குறைந்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் சிலவற்றில் 25 சதவீதத்திற்கு மேலும், மற்றவற்றில் சற்றுக் குறைவாகவும், செலவு குறைந்து உள்ளது. ஒட்டு மொத்த செலவு குறைவு 11 சதவீதம் ஆகும். அரசு 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 கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்கு 11 காசுகள் ஆகும். இது, 1997-98 ஆம் ஆண்டில் கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்கு 10 காசுகளாகவும், 1999-2000-ம் ஆண்டில் கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்கு 8.4 காசுகளாகவும் (2000 ஜனவரி வரையில்) குறைந்துள்ளது.

4.7. தொலைதூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கத்தைச் சீரமைத்தல்

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வழித்தடங்களைச் சீரமைக்கும் வகையில், அரசு, பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவை, தமிழக தொலைதூரப் பேருந்துகளை ஆழ்ந்து ஆய்வு செய்யுமாறு கேட்டுக்கொண்டது. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு, தனது அறிக்கையை அரசுக்கு அளித்துள்ளது. தொலைதூர வழித்தடங்களில், அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், வெளியூர் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், இயக்கிவரும் பேருந்துப் போக்குவரத்தை சீரமைக்கும் நடவடிக்கையாக, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கிவரும் 240 ஓரளவு சொகுசுப் பேருந்துகளை, வெளியூர் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றவும், வெளியூர் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கிவரும் 92 அதி சொகுசுப் பேருந்துகளை, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றவும் கருதப்பட்டுள்ளது. இந்த நடவடிக்கையால், அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம், நீண்ட தூர வழித்தடங்களில் அதி சொகுசுப் பேருந்து இயக்கத்தில், அதிகக் கவனம் செலுத்த முடியும்.

விருதுகள்

4.8 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெருமிதம் கொள்ளும் வகையில் 1999-2000-ல் பல்வேறு விருதுகளை கீழ்க்கண்டவாறு பெற்றுள்ளன:

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர் (1)	விருதுக்கான வருடம் (2)	விருது வாங்கிய வருடம் (3)	விருதின் பெயர் (4)	விருது வழங்கியோர் (5)
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்	1997-98	1999-2000	பேருந்து இயக்கச் சாதனைக்குச் சிறப்பு விருது	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு	1997-98	1999-2000	சிறந்த புறநகர் பேருந்து இயக்கச் சாதனைக்கான இரண்டாம் பரிசு	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்	1997-98	1999-2000	புறநகர் பேருந்து இயக்கச் சாதனைக்கான சிறப்புச் சான்றிதழ்	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்	1997-98	1999-2000	சிறந்த நகரப் பேருந்து இயக்கத்திற்கான விருது	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர் (1)	விருதுக்கான வருடம் (2)	விருது வாங்கிய வருடம் (3)	விருதின் பெயர் (4)	விருது வழங்கியோர் (5)
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம், (சென்னை கோட்டம்-2) சென்னை	1997-98	1999-2000	மாநகர் பேருந்து இயக்கத்திற்கான சிறப்புச் சான்றிதழ்	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1997-98	1999-2000	மலைவழித் தடத்தில் பேருந்து இயக்கச் சாதனைக்குரிய சிறப்பு விருது	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி.
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், உதகமண்டலம்	1997-98	1999-2000	மலைப் பகுதி வழித் தடங்களில் பேருந்து இயக்கச் சாதனைக்கான இரண்டாம் பரிசு	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி..
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், காஞ்சிபுரம்	1998-99	1999-2000	வாகனங்களின் உற்பத்திக்கு மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பின் வெற்றிக் கோப்பை	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்-4) சென்னை.	1998-99	1999-2000	மாநகரப் பேருந்துகளுக்கு மசக்கெண்ணெய் சிக்கனத்திற்கான சிறந்த விருது	மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பு, புதுதில்லி

[2000 ஏப்ரல் 26

விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

4.9. விபத்தினைத் தவிர்த்துப் பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும்பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணி புரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்குப் பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு, பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி, விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை நடத்திவருகின்றன. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவுப் பயிற்சி (Refresher course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரி செய்து கொள்ளவும், விபத்துகளைத் தவிர்க்கவும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். கும்மிடிப்பூண்டியில் சுமார் ரூ.30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range) நன்முறையில் பழக்கங்களைக் கற்றுக்கொள்ளும் வகையில் ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

4.10. 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.

4.11 நடுவழியில் சிறு இயந்திரக் கோளாறுகள் காரணமாகப் பேருந்துகள் நின்றுவிட்டால் அதை ஓட்டுநர்களே பழுது பார்க்கும் விதத்தில் ஓட்டுநர் பயிற்சியை மேம்படுத்த அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது.

2000 ஏப்ரல் 26]

அதன்படி ஓட்டுநர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட்டவுடன் அவர்களுக்கு 3 மாதம் பேருந்து பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய பயிற்சித் திட்டம், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்/போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாகப் பயிற்சியளிக்கப்படும். பேருந்து பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய 3 மாத பயிற்சியில், ஒரு மாத செயல்முறை பயிற்சி, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திலோ அந்தப் பணியாளர்கள் பணியாற்றும் பணிமனை / தொழிற்கூடம் / சீராக்கும் இடத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மற்ற பணியாளர்களுடன் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இதன்மூலம் ஓட்டுநர்கள், களப்பணி அறிவு பெற்று, பேருந்து இயக்கத்தின்போது ஏற்படும் சிறு இயந்திரக் கோளாறுகளைச் சரி செய்து, பேருந்தை அருகிலுள்ள பேருந்து பணிமனைக்கோ அல்லது பேருந்து நிலையத்திற்கோ கொண்டு செல்ல இயலும்.

4.12. தொடர்ந்து 10 ஆண்டு காலம் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஓட்டுநர்களுக்கு, தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஒவ்வொரு 10 ஆண்டு காலத்திற்கும், ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது.

4.13. ஓட்டுநர்கள் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்ததற்காக அளிக்கப்படும் விருதுகளின் விவரம் அவர்களுடைய பணிப் பதிவேட்டில் பதிவு செய்யப்படுகிறது.

4.14. மோட்டார் வாகன தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி காரணமாகவும், விபத்துக்கள் நேராவண்ணம் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்துகொள்ளுவதற்கு இயலும் வகையிலும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய கல்வித் தகுதியை, 8 ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி./10-வது வகுப்பு தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

5. நிதிச் சாதனை

5.1. பேருந்துப் போக்குவரத்து பொதுநலன் தொடர்புடையதாக இருப்பதால், இயல்பாகவே இழப்பில் முடியும் என்பது உலகளாவிய அனுபவமாகும். பிற நாடுகளும் வெவ்வேறு முறைகளைப் பின்பற்றி, அங்குள்ள நிலைமைக்கேற்ப மானியம் வழங்கி அல்லது தனியாரிடம் ஒப்பந்த அடிப்படையில் விட்டும் இழப்பைச் சமாளித்துள்ளன.

5.2. நாட்டிலேயே, தமிழகத்தில்தான் நாள்தோறும் 63 இலட்சம் கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு 194 இலட்சம் மக்களைக் கொண்டு செல்லும் வகையில் அதிக எண்ணிக்கையிலான பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பொதுநலனில் அக்கறை கொண்ட எந்த அரசுக்கும் இது ஒரு பெரும் கடமையாகும்.

5.3. இந்த அரசு இப்பெரும் பணியை, முடிந்த அளவு சிறந்த முறையில் செயல்படுத்தத் தேவையான முயற்சிகளை எடுத்துள்ளது. உதிரி பாகங்கள் மற்றும் தேவையான பொருட்களை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாங்குவதற்கு, கொள்முதல் கொள்கையை 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 குறைக்கும் வகையில், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களிடம் உள்ள கூடு கட்டும் கட்டமைப்பு வசதிகளை முழுமையாகப் பயன்படுத்துமாறு அரசு வலியுறுத்தியுள்ளது. மொத்தத்தில் பேருந்து நிர்வாகத்தை மேம்படுத்தும்படியும் பல இனங்களிலும் செலவைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது.

5.4. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் நிதிச்சாதனை பற்றிய சுருக்க விவரம் 1995-96 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(ரூ. கோடியில்)

விவரங்கள்	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99	1999-2000 (ஜனவரி 2000 வரை)
வருவாய்	1648.8	1687.5	2060.6	2185.75	2031.61
செலவு	1856.2	1998.1	2289.1	2597.13	2307.66
ஆதாயம்/இழப்பு	(-) 207.4	(-) 310.6	(-) 228.5	(-) 411.38	(-) 276.05
ரொக்க இழப்பு	(-) 71.6	(-) 180.5	(-) 57.63	(-) 211.04	(-) 132.09

5.5. போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்திற்கும், 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, விபத்தில்லா பணிக்கு ஓட்டுநர்களுக்கு ஊக்கத்தொகை, விடுப்பு பயன்கள் ஆகியவை ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் சிறப்பு அம்சங்களாகும். ஒவ்வோர் ஊழியரும், ஊதிய ஒப்பந்தத்தினால் ரூ. 500 முதல் ரூ. 1500 வரை அதிகமாகப் பெறுவார்கள். சராசரியாக ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் ரூ. 835 அதிகமாகக் கிடைக்கும். இதனால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 231.18 கோடி. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதிச்சுமை ஏற்பட்டுள்ளது. இந்த ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் அளிக்கப்பட்ட பயன்கள் மற்ற முந்தைய ஊதிய ஒப்பந்தங்களின்போது அளிக்கப்பட்டதை ஒப்பிடும்போது அதிகமானதாகும்.

5.6. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து 1990-91 ஆம் ஆண்டு வரை அடைந்த மொத்த இழப்பு ரூ. 164.19 கோடி மட்டுமேயாகும். 31-3-1999 நிலவரப்படி சேர்ந்து வருகின்ற மொத்த இழப்பு ரூ. 1484.40 கோடியாகும். நடப்பாண்டில் (1999-2000) எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற இழப்பு சுமார் ரூ. 300 கோடியாகும். 1995-96 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அந்நிறுவனங்கள் அடைந்த ரொக்க இழப்பு பற்றிய விவரங்கள் முன் பத்தி 5.4-ல் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளன.

5.7. நிதி நெருக்கடியைச் சமாளிக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அரசு 1996 முதல் இலகுவான கடன்களை அளித்தும், பங்குத் தொகை 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 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கடனுதவி வழங்குவதற்காக, ரூ. 20.00 கோடியை போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு வழிவகை முன்பணமாக வழங்கியது. தவிரவும், கூடுதல் பங்கு மூலதனமாக ரூ. 71.50 கோடி வழங்கப்பட்டது. அதைத் தவிர, ரூ. 110.90 கோடி கடன் மற்றும் வழிவகை முன்பணம், பங்கு மூலதனமாக மாற்றப்பட்டது. மீண்டும் 1997-98-ல் ரூ. 100 கோடி, வழிவகை முன்பணமாக வழங்கப்பட்டது. மேலும் ரூ. 150.53 கோடி அளவிலான கடன் மற்றும் வழிவகை முன்பணம் பங்கு மூலதனமாக மாற்றப்பட்டது.

5.8. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் புதிய பேருந்துகள் வாங்க ரூ. 100 கோடி கூடுதல் பங்குத்தொகையாக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. மேலும், ரூ. 70 கோடி அரசு

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு போனஸ் வழங்க, வழங்கப்பட்டது. தங்களுடைய கடன் நிலுவைத் தொகைகளை, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு செலுத்தித் தீர்க்கும் வகையில், சில போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ. 30 கோடி வழங்கப்பட்டது. 1999-2000 ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, அரசின் கூடுதல் பங்குத்தொகையாக ரூ. 111 கோடி புதிய பேருந்துகள் வாங்குவதற்கு வழங்கப்பட்டது.

5.9. செயல்திறனை மேம்படுத்த எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள்

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கம் மற்றும் நிதிச் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த பெருமளவிலான முயற்சி மேற்கொள்ளப்பட்டது. எந்தப் பகுதியில் அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்பதைக் கண்டறிந்து, இயக்கத் திறனை மேம்படுத்த, வழித்தட வாரியாக/பேருந்து வாரியாக / நடை வாரியாகப் பெறப்படும் வருவாய் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்யப்படுகிறது. பணிமனைகளில் திடீர் சோதனைகளை மேற்கொண்டதால், பேருந்து பராமரிப்பில் பெருமளவு முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. மேலும் இதுபோன்ற சோதனைகள், பேருந்து பயணத்தின்போதும் செய்யப்பட்டதால், ஊழியர்களின் செயல்பாட்டில் முன்னேற்றமும் பேருந்துப் பணியின்பால் பொது மக்களுக்கு நம்பிக்கையும் ஏற்பட்டுள்ளது. தொடர்ந்து கண்காணிப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதாலும், சீரமைப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டதாலும், 1999 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் முதல் அக்டோபர் வரை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதலாக ரூ. 48.65 கோடி வருவாய் ஈட்டியுள்ளது. கட்டண விகிதம் திருத்தப்பட்டதால், ஓராண்டுக்கு ரூ. 612 கோடி வருவாய் கிடைக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கட்டண திருத்தம் மூலம் கிடைக்கும் வருவாயைக் கொண்டு, ஏற்கெனவே சேர்ந்துள்ள இழப்பைச் சரிக்கட்ட இயலாது. ஏற்கெனவே சேர்ந்துள்ள இழப்பு தொடர்ந்து இருக்கும். கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட தொடர் இழப்புகளால், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி, உதகமண்டலம், மதுரை, நாகர்கோயில், காரைக்குடி, காஞ்சிபுரம் மற்றும் அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை இன்னமும் அதிக நிதி நெருக்கடியிலேயே உள்ளன.

5.10. நிதி இயக்க சாதனை மாதிரி (F.O.P. Model) கணக்கு முறை

நடைமுறைக்கு ஏற்றவாறு, வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் தயாரிக்கவும், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாட்டைக் கூர்ந்து ஆய்வு செய்யவும், செயல்பாடு மற்றும் நிதி குறித்த புள்ளி விவரங்களையும் இணைத்துப்

பார்க்க வேண்டியது அவசியமாகிறது. மேலும் வருவாயை அதிகரிக்கவும், செலவைக் குறைக்கவும் உள்ள வாய்ப்பைத் தெரிந்து கொள்வதற்கு, தனிப்பட்ட கழகங்களின் செயல்பாட்டை உடனடியாக ஆய்வு செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழுவிற்கு, ஒரு நிதி இயக்க சாதனை மாதிரியை (FOP Model) தயாரிக்கும்படி அரசு ஆணையிட்டது. அதன்படி பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு ஒரு நிதி இயக்க சாதனை மாதிரியை உருவாக்கி, போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து மாதந்தோறும் தேவையான தகவல்களைப் பெற்று ஆய்வுப் பணியை மேற்கொண்டு வருகிறது.

5.11. பயணக் கட்டண திருத்தம்

மத்திய அரசு டீசல் விலையை 6-10-1999-லிருந்து 35 சதவீதம் உயர்த்தியதால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வருடத்திற்கு ரூ. 220 கோடி கூடுதலாகச் செலவிட வேண்டியிருந்தது. மேலும் 13-2-1999 அன்று ஏற்பட்ட 1998 ஆம் ஆண்டின் ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் ஏற்படக்கூடிய கூடுதல் செலவு ரூ. 231.18 கோடி ஆகும். எனவே பேருந்துக் கட்டண உயர்வு தவிர்க்க முடியாததனால், 25-10-1999 அன்று முதல், பேருந்துக் கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட பின்பும் பிற மாநிலங்களை ஒப்பிடுகையில் தமிழ்நாட்டில்தான் பேருந்துக் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக உள்ளது.

ஒரே ஆண்டில் டீசல் விலை 49 சதவீதம் உயர்த்தப்பட்டதை கீழ்க்கண்ட அட்டவணை மூலம் அறியலாம்:

நாள்	டீசல் விலை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ.பை.	உயர்வு ரூ.பை.
09-01-1999	10.20	—
28-02-1999	10.91	0.71
19-04-1999	11.27	0.36
06-10-1999	15.24	3.97

6. பயணிகள் சிறப்புமிக்க வாடிக்கையாளர்கள்

6.1 தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிலையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டு வந்தாலும், பயணிகள்தான் அதன் சிறப்பு மிக்க

வாடிக்கையாளர்கள் என்பதையும், வாடிக்கையாளரின் மனநிறைவுதான் அதன் இலட்சியம் என்பதையும் மறந்து விடவில்லை. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயணிகளுக்குத் தேவைப்படுகிற வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து வருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்கும் இடங்கள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயணிகள் 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 பயணச்சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது. கணிப்பொறி மூலம் பாரிமுனை பேருந்து நிலையம், தியாகராயர் நகர் மற்றும் தாம்பரத்தில் முன் பதிவு செய்வதற்கான வசதிகள் ஏற்கெனவே உள்ளன. 1999-2000 வருடம் அரசு விரைவுப் பேருந்துகளுக்கு கலைஞர் கருணாநிதி நகர், திருவான்மியூர், ஆவடி மற்றும் திருவொற்றியூர் ஆகிய இடங்களில் பயணச்சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் மையங்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. இத்துடன் சென்னையிலிருந்து புறப்படும் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்ய முன்பதிவு மையத்திற்குச் செல்லாமலேயே வீட்டிலிருந்து தொலைபேசி மூலம் முன்பதிவு இடவசதி செய்யும்முறை, 1-5-1999 முதல் அமலுக்கு வந்துள்ளது. மதுரை, திருநெல்வேலி, நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், பெங்களூர் மற்றும் திருவனந்தபுரம் ஆகிய ஊர்களிலிருந்து சென்னைக்கு வந்து திரும்பிச் செல்லவும், சென்னையிலிருந்து மேற்கண்ட ஊர்களுக்குப் பயணம் செய்ய விரும்புபவர்கள் சென்னைக்குத் திரும்பி வருவதற்கான பயணச் சீட்டையும், பயணம் தொடங்கும் இடத்திலேயே முன்பதிவு செய்யும் வசதி விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது.

6.3. சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலைய பேருந்து நிறுத்தம்

இரயில்வே துறைக்கும், மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இடையிலான ஒத்துழைப்பின் ஒரு பகுதியாக, சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்தில், ஏறும் மற்றும் இறங்கும் பயணிகளின் நலன் கருதி, தென்னக இரயில்வே 6 பேருந்துகளை ஒரே சமயத்தில் நிறுத்தக்கூடிய

வகையில், சென்னை சென்ட்ரல் நிலைய வளாகத்தில் இரண்டு பேருந்து தளங்களை அமைத்துள்ளது. இதனால் 75 வழித்தடங்களில் செல்லும் 400 மாநகரப் பேருந்துகள், சென்னை, சென்ட்ரல் இரயில்வே நிலைய வளாகத்தின் வழியாகத் திருப்பி விடப்பட்டுள்ளன. அவை தினந்தோறும் 3225 தடவைகள் இந்நிறுத்தத்திற்கு வந்து செல்கின்றன. இவ்வசதியைப் பயன்படுத்தி, தினந்தோறும் சென்னை சென்ட்ரல் இரயில் நிலைய பேருந்து நிறுத்தத்தில் 30,000 பயணிகள் இறங்குகின்றனர், 8000 பயணிகள் ஏறுகின்றனர் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

6.4. சென்னை பெருநகர் முழுவதும் உள்ள பேருந்து நிறுத்தங்களில் பயணிகளின் வசதிகளுக்காக தனியார் நன்கொடைகள் மூலம் பல நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணா சாலை, காமராஜர் சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளில் மிக நீளமான மற்றும் அகலமான நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணாசாலையில் ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு முன்பாக 500 அடி நீளத்திற்கு நீண்ட நிழற்குடை (long shelter) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. சைதாப்பேட்டையில் ஒரு பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட்டுள்ளது. 575 பேருந்துகள், இந்தப் பேருந்து நிலையம் வழியே 6950 நடைகள் கடந்து செல்லுகின்றன. மேலும் இந்த நிலையத்திலிருந்து 95 வழித்தடப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன.

6.5. பாராளுமன்ற உறுப்பினர் மற்றும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் தொகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் ஒதுக்கப்படும் நிதியிலிருந்து, பயணிகளின் வசதிக்காக பயணிகள் காத்திருக்குமிடமும் வேறு வசதிகளும் கீழ்க்கண்டவாறு சென்னை நகரில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன:

		செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1.	சைதாப்பேட்டை பேருந்து தளம், பயணிகள் தங்குமிடம்	35.00
2.	சுங்கச்சாவடி பேருந்து முனையம்	10.00
3.	எண்ணூர் பேருந்து முனையம்	20.00
4.	திரு.வி.க. நகர் பேருந்து முனையம்	30.40
5.	பெரியார் நகர் பேருந்து முனையம்	12.00
6.	மகாகவி பாரதி நகர் பேருந்து முனையம்	23.00

[2000 ஏப்ரல் 26

நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கும் பணிகள்

		செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1.	கவியரசு கண்ணதாசன் நகர் பேருந்து முனையம்	20.00
2.	பெசன்ட் நகர் பேருந்து தளம் மற்றும் பயணிகள் காத்திருக்குமிடம்.	35.00
3.	ஐயப்பன்தாங்கல் பேருந்து தளம் மற்றும் பயணிகள் காத்திருக்குமிடம்	10.00
4.	மறைமலை அடிகள் பாலம் பேருந்து முனையம்	35.00

6.6. சென்னை மாநகரத்தில் பயணிகளின் வசதிக்காக, மையப் பகுதியில் ஏறும்/இறங்கும் வழி கொண்ட புதிய வகை 207 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. தவிரவும் 13 சொகுசுப் பேருந்துகள், சென்னை மாநகர மக்கள் வசதியாகப் பயணம் செய்யும்பொருட்டு, குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. வழித்தடத்தின் நீளம், தடம் எண், சேரும் இடம், புறப்படும் இடம், பேருந்துகள் எண்ணிக்கை, பயண நேரம், பேருந்து புறப்படும் நேர இடைவெளி, அதிகபட்ச கட்டணம், முதல் மற்றும் கடைசிப் பேருந்தின் நேரம் ஆகியவை அடங்கிய ஒரு கால அட்டவணை மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தால் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

6.7. திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கூடுதல் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதுடன், பந்தல்கள், வரிசை ஏற்பாடுகள், குடிநீர் வசதி போன்ற பொது மக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கின்றன.

6.8. தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக் காலங்களில், போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் குறிப்பாக பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, திருத்தணி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு இயக்கப்படுகின்றன.

6.9. மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வழங்கப்படும் மாதாந்திர பயண அட்டைகள் போல 1997-98 ஆம் ஆண்டு முதல் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் காலாண்டு மற்றும் அரையாண்டு பயண அட்டைகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

2000 ஏப்ரல் 26]

7.0 மாநில அரசு போக்குவரத்து அமைப்பு சமூக நலனுக்கான ஒரு கலன்

7.1. இம்மாநிலத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப் பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பள்ளிக்கல்வி, தொடக்கபள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள பள்ளிகளில் 8 ஆம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய 1990 ஆம் ஆண்டு முதல் அனுமதிக்கப்பட்டனர். அரசு இந்தச் சலுகையை +2 (12 ஆம்) வகுப்புவரை படிக்கும் மாணவர்களுக்கும் 1996-97 முதல் நீட்டித்துள்ளது. அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளைத் தவிர ஏனைய அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் கல்லூரிகள் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பிற கல்வி நிறுவனங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கு, பயணம் செய்ய 50 சதவீத மாதாந்திர கட்டணச் 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 மருத்துவமனைகளில் 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%

53-198—20

5.	நாடகக் கலைஞர்கள்	-	50%
6.	அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்	-	100%
7.	சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப்பேரவை 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 ஏற்றுக்கொள்ளுகின்றன.

7.3. விவசாயிகளின் விளைபொருட்கள் சுமைக் கட்டணமின்றி இலவசமாக உழவர் சந்தைக்குக் கொண்டு செல்ல போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் அனுமதிக்கப்படுகின்றன. இதன்பயனாக ஏறத்தாழ 23,000 உழவர்கள் பயன் பெறுகின்றனர்.

8. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம்

8.1. 13-2-1999 அன்று கையெழுத்தான சம்பள ஒப்பந்த விதிகளின்படி, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு ஒரு புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் வகுக்கப்பட வேண்டும். அவ்வாறு வகுக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்டத்தை, சேம நல நிதி ஆணையாளருக்கு அனுப்பி, விதி விலக்கைப் பெறவேண்டும். அதன்பின் 1-9-1998 முதல் ஓய்வு பெறும் ஊழியர்கள் அனைவரும், புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தின்கீழ் வருவர். ஊழியர் சேம நல நிதி சட்டத்தின்படி, நிருவாகம் ஊழியர்களுக்காகச் செலுத்தும் பங்களிப்புத் தொகை, ஓய்வூதிய நிதியில் செலுத்தப்படும். ஊதிய ஒப்பந்தம் 19-வது பிரிவின்படி 31-8-1998

அன்று பணியிலிருக்கும் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களும் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தில் சேருவதா அல்லது இப்போதுள்ள சேம நல நிதி ஓய்வூதியத் திட்டத்தின் கீழ் தொடர்ந்து இருப்பதா என்பதை முடிவு செய்ய விருப்புரிமை அளிக்கப்படும். சேம நல நிதி ஆணையாளரிடம் விதிவிலக்கு பெறுவதைப் பொறுத்து, விருப்புரிமை அளிப்பது தொடர்பான நடவடிக்கைகள், சம்பள ஒப்பந்தம் கையெழுத்தான மூன்று மாத காலத்திற்குள் முடிக்கப்படவேண்டும். இதன்தொடர்பாக, அளிக்கப்படும் விருப்புரிமை இறுதியானதாகும்.

8.2. மேற்கண்ட ஒப்பந்த விதிகளின்படி, அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களிடமும் விருப்புரிமை கோரப்பட்டது. பெரும்பாலோர், அதாவது 83,246 ஊழியர்கள் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தின்கீழ் வருவதற்கு விருப்பம் தெரிவித்துள்ளனர். மொத்த ஊழியர்களில் 70.2 சதவிகித ஊழியர்கள் புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தின்கீழ் வருவதற்கு விருப்பம் தெரிவித்துள்ளதால், விதிவிலக்கு பெற்று அமல்படுத்துவதற்காக, ஒரு புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு சேம நல நிதி ஆணையருக்கு விதிவிலக்கு பெறுவதற்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

9. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

9.1. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்க வேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகத்தின் பங்கு மூலதனம் ரூ. 70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 61.73 கோடியாகும்.

9.2. நிதிச் சாதனை

போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் உருவானதிலிருந்து ஆதாயம் ஈட்டி வருகின்றது. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளாக ஈட்டி வருகின்ற ஆதாயம் பின்வருமாறு:

(ரூ. இலட்சத்தில்)

வருடம்	வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன் ஆதாயம்	வருமான வரி	ஆதாய பங்குத் தொகை	பங்குத் தொகை வரி	அளிக்கப்பட்ட ஆதாய பங்குத் தொகையின் சதவீதம்	ஈட்டப்பட்ட ஆதாயம்
1996-97	1060.88	458.28	391.86	..	15	210.74
1997-98	2744.68	781.83	381.98	38.19	10	1542.68
1998-99	1541.62	541.00	..	..	-	1000.62
1999-2000 (31-1-2000 வரை தணிக்கைக்கு உட்படாதது)	1689.54	650.47	..	..	-	1039.07

கடனுதவிக்கான வட்டி விகிதம் 1-4-1989 முதல் 3 சதவீதம் குறைந்ததன் காரணமாக இந்நிறுவனத்தின் ஆதாயம் 1998-99-ல் குறைந்தது.

9.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து 2000 ஜனவரி வரை ரூ. 3436.91 கோடி அளவில் நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. 1999-2000 ஜனவரி மாதம் வரை ரூ. 164.23 கோடி தவணைக்கொள்முதல் கடன்களாகவும் மற்றும் ரூ. 364.40 கோடிகள் குறுகிய கால கடன்களாகவும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வழங்கிய நிதி உதவியுடன் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் இதுவரை 29,830 புதிய பேருந்துகள் வாங்கியுள்ளன.

9.4. இணைப்பு:

போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தையும் தமிழ்நாடு மின்விசை நிதி மற்றும் அடிப்படை வசதி மேம்பாட்டு நிறுவனத்தையும் ஒன்றாக இணைத்து தமிழ்நாடு அடிப்படை வசதி மேம்பாட்டு நிதி நிறுவனமாக மாற்ற அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இணைப்பதற்கான சட்ட நடைமுறைகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

மேற்கொண்டுள்ளது. எனவே, வரும் ஆண்டுகளில் இந்நிறுவன கடன் உதவி, செயல்பாடுகள், அடிப்படை வசதி மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கு படிப்படியாகக் கடன் உதவி செய்யும் வண்ணம் அமையும்.

10. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு

10.1. 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 நிர்வாக இயக்குநரால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

10.2. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு நிருவாக சேவை, கணினி தொழில் நுட்பமுறை 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 குழுவில் அந்தந்தத் துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் பெற்ற தொழில் வல்லுநர்களும் ஓய்வு பெற்ற அரசு அதிகாரிகளும் இடம் பெறுகின்றனர். அந்தந்தத் துறைகளில் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வரும் புகழ்மிக்க நிறுவனங்களுடன், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு இணைந்து, ஒப்பந்தப்புள்ளிகளில் பங்கேற்றுச் செயல்பட ஆரம்பித்திருக்கிறது.

10.3. 1998-99 ஆம் ஆண்டில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூலதனம் அரசால் ரூ. 50 இலட்சமாகவும், செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5 இலட்சமாகவும் அதிகரிக்கப்பட்டது. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவிற்கு கூடுதலாக பங்குமூலதனம் ரூ. 5 இலட்சம் ஒப்பளிப்பு செய்ய அரசு கருதியுள்ளது.

10.4. இந்தத் தொழில் துறையில் மிகுந்த போட்டி இருந்தபோதிலும், தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு சீராக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. கணினி தொழில் நுட்பம், சாலை போக்குவரத்து கூட்டமைப்பு மற்றும் நிருவாக சேவை ஆகிய துறைகளில் நிறைய தொழில் வாய்ப்புகள் உள்ளன. இந்தத் துறைகளில் வியாபாரத்தைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 31-3-1999 அன்று, இருப்பும் உபரி நிதியும் ரூ. 7.73 இலட்சமாகும். 1999-2000 ஆண்டின் வருமானம் ரூ. 55 இலட்சம் அளவில் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

11. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

11.1. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது இந்திய சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் தனது 25 ஆம் ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணி செய்து வருகின்றது. மேலும் சாலைப் போக்குவரத்து தொடர்புள்ள சிக்கல்களைப் பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக்கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் இலகு கனரக வாகனங்களில் பெருமளவில் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கப்படுவது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. தானியங்கி ஊர்தி நோக்கிலான சாலைப் போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில், வளர்ச்சிப் பணிகளுக்காக பொறியியல் கல்லூரி 1984 ஆம் ஆண்டில் ஈரோட்டில் தொடங்கப்பட்டது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் நலனுக்காகவும், மருத்துவ ஆராய்ச்சிப் பணியினை மேற்கொள்ளவும் பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரி தனது சொந்த வளாகத்தில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் மூன்று பல்தொழில்நுட்பப் பயிலகங்கள் சென்னை, பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன.

11.2. பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்பப் பயிலகங்களில் 50% இருக்கைகள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு தகுதியின் அடிப்படையில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தமுள்ள 60 இருக்கைகளில் 40 இருக்கைகள் தமிழக அரசுக்கும், மீதமுள்ள 20 அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் ஒதுக்கப்படுகின்றன. அனைத்துக் கல்வி நிறுவனங்களும், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் அளித்துள்ள வட்டியில்லாக் கடன் தொகையின் மூலம் கிடைக்கும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

11.3. கும்மிடிப்பூண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநா பயிற்சி மையத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் தமிழகத்தில் நடத்தி வரும் 14 வட்டாரப் பயிற்சி மையங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி 1998-99 வரை, 20787 ஓட்டுநர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டது. 3248 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வருகின்றனர். 1999-2000 முடிவில் மேலும் 3300 ஓட்டுநர்கள் பயிற்சிக்காகக் காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ளனர். தற்போது இரு சக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் சிறு வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றை 1997-லிருந்து சென்னை-குரோம்பேட்டையிலும், திருச்சிராப்பள்ளியில் இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியும் தொடங்கப்பட்டு நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

12. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

12.1. இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறை வாகனங்களின் பராமரிப்பிற்குத் தனியார் பணிமனைகளைப் பெருமளவில் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்த்து, சிக்கன மற்றும் திறமையான பராமரிப்பினை தேவையான வசதிகளுடன் அளிப்பதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும். மாநிலம் முழுவதும் பரவலாக உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த சுமார் 8500 வாகனங்களை சிறந்த முறையில் பராமரிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். இப்பணிக்காக இத்துறையின் கீழ் மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும் மற்றும் சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் ஒரு பராமரிப்பு

நிலையமும் உள்ளன. மேலும் மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட சேலம், திருச்சி மற்றும் மதுரையில் தலா ஒரு மண்டல துணை இயக்ககம் செயல்பட்டு வருகின்றது.

12.2. அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு, சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்களில் ஒன்று நந்தனத்திலும், பிரிதொன்று சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்திலும் உள்ளன. தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களிலும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் அரசுத்துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் வகையில் எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

12.3. வாகனங்களை பழுதுபார்க்க இத்துறை பல்வேறு தொழில்நுட்ப உத்திகளை அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அலகு மாற்றுமுறை (Unit Replacement System) மற்றும் தொகுதி வாரியான உற்பத்தி முறை (Batch-wise Production System) ஆகியன இவ்வுத்திகளாகும்.

12.4. இத்துறை 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை செயல்படுத்தக் கருதி உள்ளது:—

வ. எண்.	திட்டத்தின் பெயர்	செலவு மதிப்பீடு (ரூ. இலட்சங்களில்)
1	மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறைக்கு மிதவை அலகு திரட்டுகள் வாங்க	18
2	சென்னை அரசு மத்திய தானியங்கி பணிமனையில் வர்ணம் பூசும் அறை அமைக்க	10
3	திருச்சி, மதுரை, சேலம், அரசு தானியங்கி பணிமனைகளுக்கு சிறப்பு கருவிகள் மற்றும் உபகரணங்கள் வாங்க	15
	மொத்தம் ..	43

13. தமிழ்நாட்டில் இரயில் வசதியைப் பெருக்குதல்

13.1. இரயில் போக்குவரத்து மத்தியத் திட்டப் பணிகளின்கீழ் வருகிறது. அகலப்பாதையாக மாற்றுதல் மற்றும் இரயில்வே பாதையை நீட்டித்தல் போன்ற இரயில் போக்குவரத்து வசதியை தமிழ்நாட்டில் பெருக்க வேண்டிய அவசியத்தை மாநில அரசு மத்திய அரசிடம் தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

13.2. சேலம், கரூர், புதிய அகல இரயில் பாதை (85 கிலோமீட்டர்) அமைக்கும் பொருட்டு, நில எடுப்பு பணி முடிக்கப்பட்டு, இரயில்வே துறைக்கு நிலம் ஒப்படைக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. இத்திட்டத்திற்கான செலவு ரூ. 225.51 கோடி. 2000-2001 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் இரயில்வே துறை இத்திட்டத்திற்காக ரூ. 10 கோடி ஒதுக்கியுள்ளது. சென்னை-கடற்கரை-தாம்பரம்-செங்கல்பட்டு புறநகர் இரயில்பாதையை அகல இரயில்பாதையாக மாற்றும் திட்டச் செலவை 50:50 என்ற அளவில் இரயில்வே அமைச்சகத்துடன் பகிர்ந்து கொள்ள இவ்வரசு ஏற்றுக்கொண்டு இதுவரை ரூ. 3 கோடி அளித்துள்ளது. இதன் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 445.24 கோடியாகும். சென்னை-எழும்பூர், சென்னை-சென்ட்ரல் இரயில் நிலையங்களை உயர் மட்ட இருவழி அகல இரயில் பாதையின் மூலம் இணைப்பதற்கான செலவையும் 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்க இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான செலவு ரூ. 77.59 கோடியாகும்.

13.3. செங்கல்பட்டு-அரக்கோணம் குறுகிய இரயில் பாதை, அகலப்பாதையாக மாற்றம் செய்யப்பட்டு, போக்குவரத்திற்கு 26-12-1999 முதல் திறக்கப்பட்டுள்ளது. தென் மாவட்டங்களையும் பிற மாநிலங்களையும் நேரடியாக இணைத்திடும் ஒரு மாற்று வழியாக இது அமைந்துள்ளது. மேலும் அனைத்துப் பகுதியிலிருந்தும் பழம்பெரும் திருக்கோயில்களைக் கொண்ட நகரமான காஞ்சிபுரத்துக்கு வரும் சுற்றுலாப் பயணிகள் வேறு இடங்களில் இறங்கி காஞ்சிபுரம் வர வேண்டிய சிரமமும் தவிர்க்கப்படுகிறது. இத்திட்டம் சென்னை கடற்கரை-திருச்சிராப்பள்ளி அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாகும்.

13.4. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் இரயில்வே துறை தமிழ்நாட்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது:

அகல இரயில் பாதை அமைத்தல்

வ. எண்	திட்டத்தின் பெயர்	செலவு மதிப்பீடு (ரூ. இலட்சங்களில்)
1.	கடலூர்-சேலம் வழி விருத்தாசலம்	1.00
2.	சென்னை கடற்கரை-திருச்சிராப்பள்ளி (செங்கல்பட்டு-அரக்கோணம் உட்பட)	30.50
3.	திருச்சிராப்பள்ளி-திண்டுக்கல்	5.5
4.	திருச்சிராப்பள்ளி-நாகூர்-காரைக்கால்	3.00
5.	கொல்லம்-திருநெல்வேலி-திருச்செந்தூர்-தென்காசி- விருதுநகர்	15.00
6.	விழுப்புரம்-பாண்டிச்சேரி	1.00
7.	மதுரை-இராமேஸ்வரம்	5.00
8.	தஞ்சாவூர்-விழுப்புரம்	10.00
9.	சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம்-செங்கல்பட்டு புறநகர் அகல இரயில்பாதையாக மாற்றுதல்	20.00
10.	திருச்சிராப்பள்ளி-மானாமதுரை	7.00
11.	விழுப்புரம்-காட்பாடி	5.00
12.	அத்திப்பட்டு-கொருக்குப்பேட்டை (மூன்றாவது பாதை)	10.00

223312

அரசு மைய அச்சகம், சென்னை-600 079.

Copies can be had from the
Assistant Director,
Government Publication Depot,
816, Anna Salai,
Chennai-600 002.

©

Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Director of Stationery and Printing, Chennai-600 002.