வெளியீடு 26-8-2002 Issued 26-8-2002

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

புதன்கிழமை, செப்டம்பர் 12, 2001 – தொகுதி 12 – எண் 2

Wednesday the 12th September, 2001 – Volume 12 – No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

...tive Assembly Secretariat, Fort St. George,

Chennai - 600 009

[Price Rs. 3.00

V2 11, 21 P01
P01.1.2
222451

31/2003

12-9-2001

உள்ளடக்கம்

பக்கங்கள்

1. வினாக்கள்-விடைகள்—

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 357-374

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—

(அ) சத்துணவுத் திட்டத்தில் முட்டை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் உற்பத்தியாளர்கள் நிலை— 374-375, 376-377, 378-380

திரு. சி. ஞானசேகரன்

திரு. ஜி.கே. மணி

*மாண்புமிகு திருமதி பா. வளர்மதி

(ஆ) சென்னையில் டெங்குக் காய்ச்சலால் பலர் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து 380-389

திரு. பரிதி இளம்வழுதி

திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. ஐ. கணேசன்

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை

3. தகவல் கோரல்—

(அ) அமெரிக்க நாட்டில் ஏற்பட்ட விபத்து குறித்து தீர்மானம் கொண்டுவருதல் 375

(ஆ) உறுப்பி[illegible]த்துள்ள அறிவிப்பு குறித்[illegible]

தமிழ்நாடு ஆவணக் காப்பகம்
223953
சென்னை-600 008
நூலகம்

பக்கங்கள்

4. ஒழுங்குப் பிரச்சினை—

அவையில் ஏற்கெனவே எழுப்பிய பிரச்சினை குறித்து மீண்டும் எழுப்புதல் 377-378

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்—

பொதுக் கணக்குக் குழு 389-390

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)—

(அ) தமிழ்நாடு ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் ஒளிவின்மை (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 390-391

(ஆ) அண்ணா பல்கலைக்கழக (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு 2001 391

(இ) தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் (இரண்டாம் திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 391-392

(ஈ) தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டுவருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவு, 2001 393

(உ) தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 394

(ஊ) தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 395-396

7. அறிவிப்புகள்—

(அ) தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டுவருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆஇ) 392

(ஆ) தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆஇ) 393

பக்கங்கள்

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(இ) தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆஇ) 394-395

(ஈ) உறுப்பினர்களுக்கு தேநீரும் மதிய உணவும் வழங்குதல் 396

(உ) உறுப்பினர்களுக்கு சிற்றுண்டி வழங்குதல் 510

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் 396-447

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் 448-510

(இ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு 484, 500, 503 405-413

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன் 408

*திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம் 409-413

*திரு. செ.ம. வேலுசாமி 413-419

*திரு. சு. சிவராஜ். 420-426

*திரு. கி. பாரிமோகன் 426-432

*திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் 433-441

*திருமதி சி. மல்லிகா 441-447

*திரு. கே. கோபிநாத் 449-456

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் 457-463

திரு. வை. சிவபுண்ணியம் 463-468

திரு. ஆஸ்டின் 468-473

*திரு. ப. அண்ணாவி 475-480

திரு. சி. ஞானசேகரன் 480-481

பக்கங்கள்

9. தீர்மானம்—

ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசு நகரங்களில் நடத்தப்பட்ட பயங்கரவாத தாக்குதல் — 448

10. அரசினர் தனித் தீர்மானம்—

26—7—1996 அன்று மேலவையைத் தோற்றுவிக்க வேண்டும் என்று நிறைவேற்றப்பட்ட பேரவையின் தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்ளுதல் — 510-585

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் — 511,565-575

திரு. ஆஸ்டின் — 511-515

திரு. லா. சந்தானம் — 515

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் — 515-521

திரு. கே.என். இலட்சுமணன் — 521

திரு. ஜி. பழனிசாமி — 522-526, 555, 556

*பேராசிரியர் க. அன்பழகன் — 529-530, 556-565, 568-569, 570

*திரு. டி. மணி — 530-533

திருமதி. டி. யசோதா — 533-534, 538-539

திரு. ஜி.கே. மணி — 534-538, 575-576

*திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன் — 539-549, 552-553, 554-555, 556

பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள் — 586

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

ஆவணி 27, விசு — திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2032

2001 செப்டம்பர் 12, புதன்கிழமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் டாக்டர் கா. காளிமுத்து அவர்கள் தலைமையில் காலை 10-00 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"கருமம் செயஒருவன் கைதூவேன் என்னும்
பெருமையின் பீடு உடையது இல்"

குடிப்பெருமைக்கு உரிய கடமையைச் செய்வதற்கு சோர்வடைய மாட்டேன் என்று ஒருவர் முயலும் பெருமையைப் போல மேம்பாடானது வேறொன்றும் இல்லை.

1. வினாக்கள்—விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்—விடைகள். வினா எண் 80—திரு. வை. சிவபுண்ணியம், மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

80—

கூட்டுக் குடிநீர்

***268—திரு. வை. சிவபுண்ணியம்:**

மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

[2001 செப்டம்பர் 12

(அ) மன்னார்குடி நகராட்சியில் குடிநீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்திட கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் அந்நகரை இணைத்து குடிநீர் வழங்கிட அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ், உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் மன்னார்குடி நகராட்சியின் குடிநீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கின்ற திட்டம் எதுவும் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்ளிடம்-வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் பல்வேறு நகராட்சிப் பகுதிகள், கிராமப் பகுதிகள் வழியாகச் செல்கிறது. மன்னார்குடி தொகுதிக்கு உட்பட்ட பகுதிகளிலேயும் பல கிராமங்கள் வழியாகச் செல்கிறது. மன்னார்குடி நகராட்சி வழியாகவும் அந்தக் குடிநீர் செல்கிறது. ஆனால் மன்னார்குடி நகராட்சியை மட்டும் அந்தத் திட்டத்திலிருந்து நீக்கிவிட்டு மற்ற பகுதிகளுக்குக் குடிநீர் வழங்கப்படுகிறது. சென்ற ஆண்டும், அதற்கு முந்தைய ஆண்டும் இந்தப் பேரவையிலே நான் அதற்குத் விளக்கம் கேட்டு, அந்தத் துறையின் அமைச்சர் அவர்கள் அதற்குத் தனித் திட்டமாகச் செயல்படுத்தப்படும் என்றுகூட அறிவித்தார்கள். ஆனால் அந்தத் தனித் திட்டமும் இதுவரையிலும் ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படாத காரணத்தினால் மன்னார்குடி நகராட்சிப் பகுதிக்குரிய குடிநீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கான ஒரு நிரந்தர திட்டம் அல்லது ஒரு பெரிய திட்டம் என்பது இதுவரையிலும் தீட்டப்படாமல் இருப்பதை அரசுக்குத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்தக் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் மன்னார்குடி நகராட்சி வழியாகச் செல்கிற காரணத்தினாலே அந்த நகராட்சிப் பகுதிக்கும் அதை இணைத்துக் கொடுப்பதற்கான முயற்சியை அரசு மேற்கொள்ளுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னார்குடி நகராட்சிக் குடிநீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு வேறு திட்டம் தயார் நிலையில் இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று, வேதாரண்யம்

2001 செப்டம்பர் 12]

கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில் சேர்ப்பதற்கு அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தினுடைய செயல்பாடுகள் இப்போது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் விரைவுபடுத்தி உடனடியாக அந்தக் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் மற்ற பகுதிகளுக்கு, குறிப்பாக, வேதாரண்யம், திருத்துறைப்பூண்டி, கோட்டூர், மன்னார்குடி போன்ற பகுதிகளுக்கும், அதைப்போல கொள்ளிடத்திலிருந்து தொடங்கப்படுகிற பகுதிகளுக்கும் விரைவாக நீர் வழங்குவதற்கான முயற்சிகளைப்பற்றி அரசு என்ன நிலை எடுத்து இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்குச் சரியான பதில் இல்லை. தனிக் கேள்வியாகக் கேட்கட்டும், பதில் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்.

திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே பேசிய மன்னார்குடி சட்டமன்ற உறுப்பினர், வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்திலிருந்து தண்ணீர் தர வேண்டுமென்று கேட்கிறார். ஏற்கெனவே அந்தத் திட்டம் கிட்டத்தட்ட 70 சதவீதம் நிறைவேற்றப்பட்டு, இன்னும் 30 சதவீதம்தான் பாக்கி இருக்கிறது. மக்கள்தொகையின் அடிப்படையிலே ஏற்கெனவே அதற்கு திட்டம் தீட்டினார்கள். அதனாலே அங்கே கொடுத்தால் வேதாரண்யத்திற்கு அந்தப் பிரச்சினை வந்துவிடும். வேறு தனித் திட்டமாக வேண்டுமானால் ஏற்பாடு செய்யலாமேயொழிய, வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்திலே அவருக்குக் கொடுப்பதற்கு சாத்தியப்படாது. அது எங்களுடைய திட்டம். அதற்கு அரசு பரிசீலிக்குமா என உங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறீர்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வை. சிவபுண்ணியம், நீங்கள் கேட்க வேண்டுமா?

[2001 செப்டம்பர் 12

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேதாரண்யத்திற்கு இந்தக் கூட்டுக் குடிநீர் செல்வதைத் தடுக்கின்ற நோக்கத்தில் நான் கேட்கவில்லை. வேதாரண்யத்தினுடைய நிலைமை, திருத்துறைப்பூண்டியினுடைய நிலைமைபற்றி, அதுவும் நம்முடைய மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்கள் தொடர்ந்து கோரிக்கை வைத்து, இந்தத் திட்டங்களைப்பற்றி பல ஆண்டுகாலமாகப் பேசிய பிரச்சினை இது. ஆகவே அந்தத் திட்டத்தைத் தடுப்பதற்கான நோக்கத்திலே நான் சொல்லவில்லை. அந்தத் திட்டத்தின் நோக்கம் என்பது வழியோர கிராமங்கள், வழியோர நகரங்கள் அனைத்திற்கும் வழங்கப்படும் என்று அதிலே இருக்கிறது. அப்படி இருக்கிறபொழுது, மன்னார்குடி நகராட்சியை மட்டும் நீக்கி விட்டு மற்ற நகரங்களுக்கும், கிராமங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டிருப்பதற்குரிய நோக்கம் என்ன என்பதைப் பற்றித்தான் சென்ற முறையும் கேட்டு இருக்கிறேன். இப்பொழுதும் அதைக் கேட்டு இருக்கிறேன். அதை நீட்டித்து, இணைக்கப்படுமா என்பதுதான் என்னுடைய கேள்வி. பாதிப்பே இல்லாத வகையில், அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லி இருக்கிறார். நான் அதற்குள்ளே விவாதமாகச் செல்லவில்லை. அதன்மீது என்ன செய்யலாம் என்பதைப் பற்றியும் அரசு சிந்திக்க வேண்டும். சிந்திக்குமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேதாரண்யம் மற்றும் மன்னார்குடி சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுடைய வேண்டுகோளை ஏற்று, இரண்டு பேரையும் அழைத்து, யாருக்கும் பாதிப்பு இல்லாத வகையில் செய்வதற்கு முயற்சி செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

முற்பகல் 10-05

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காவிரி பாய்கிற பகுதியாக இருந்தாலும், குடிப்பதற்குத் தண்ணீர் இல்லாத பகுதி, அந்தப் பகுதி. 1986-லே புரட்சித் தலைவர் MGR-ஆல் தொடங்கப்பட்ட திட்டம் அது பட்டுக்கோட்டை கூட்டுக்குடிநீர்த் திட்டம் என்று தொடங்கப்பட்டு, அந்த மக்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்த காரணத்தால், தொடர்ந்து, அதற்கான பல முயற்சிகள் எடுத்து, காவிரிப் படுகையிலிருந்து இப்போது காவிரித் தண்ணீர் கொண்டுபோகப் போகிற திட்டம் அது. வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் என்கிற அடிப்படையிலே முழுமையாக என்னுடைய தொகுதியிலே,

2001 செப்டம்பர் 12]

திருத்துறைப்பூண்டி தொகுதியிலே இருக்கிற 3 ஊராட்சிகளுக்கும் பயன்படக்கூடிய திட்டமாக அது அமைந்து இருக்கிறது. வேதாரண்யத்திலே ஒரு பகுதியிலும், மன்னார்குடியிலும் குடிநீர்த் தட்டுப்பாடு இருக்கிறதா என்றால் இருக்கிறது; ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கின்ற பதிலில் அதற்கான மக்கள்தொகை, மன்னார்குடி மக்கள்தொகை, அங்கு இருக்கிற நகராட்சி, அதற்கான திட்டம் என்ன என்பதை ஆய்வு செய்யாமல் உடனடியாக அந்தத் திட்டத்திலிருந்து வழங்கப்படும் என்று சொல்வதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும். அதேநேரத்திலே மன்னார்குடிக்கு இந்தத் திட்டத்திலிருந்து அதிகப்படுத்துவதற்காக என்ன வரைவுத் திட்டம் இருக்கிறது. என்பதை அரசு ஆராய்ந்து அதற்குரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? ஆனால் போகிற போக்கிலே பதில்களை அமைச்சர் அவர்கள் அளிக்கக்கூடாது என்பதற்காக இதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னார்குடி நகராட்சிக்குத் தனித் திட்டம் தயார் நிலையில் இருக்கிறது. எது சாத்தியக்கூறு என்பதைப் பார்த்து, அங்குள்ள மக்கள்தொகை அடிப்படையில் இந்தத் திட்டத்தால் அந்தப் பகுதிக்கு நிரந்தரமாக தண்ணீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய இயலுமா அல்லது வேதாரண்யம் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தால் மன்னார்குடி நகராட்சி மக்களின் தண்ணீர்த் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய இயலுமா என்பதை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து நல்ல முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதைப் பேரவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே...... (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம், இல்லை; உங்களிடம் கை வைக்கமாட்டேன் என்று சொல்லிவிட்டார்.

திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே கிட்டத்தட்ட முடிந்து போய்விட்டது அந்தத் திட்டம். அதிலேயிருந்து தண்ணீர் கொடுத்தால் எங்களுடைய வேதாரண்யம் தொகுதி பாதிக்கும். அதாவது ஒரு தனி நபருக்கு 45 லிட்டர் தண்ணீர் வீதம் கொடுக்கிற திட்டம் அது. அதிலே எடுத்தீர்கள் என்றால், மறுபடியும் அது குறைந்துவிடும். அதனால்தான் அங்கே வேறு ஏதாவது திட்டம் வேண்டுமானால் செயல்படுத்தலாம். எனவே வேறு திட்டம் கொண்டுவருவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[2001 செப்டம்பர் 12

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே ..... (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன், இது மன்னார்குடி பற்றியது. (குறுக்கீடுகள்)

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: நான் ஒரு கொள்கை பிரச்சினைபற்றிக் கேட்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்)

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்லிவிடுகிறேன். வேதாரண்யம் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர் இதிலே அச்சப்படத் தேவையில்லை. ஆனால் அச்சப்படுகிறவர், என்ன விஷயத்தை இதிலே தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று சொல்லலாமேயொழிய .....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம், அச்சப்படத் தேவையில்லை என்று மந்திரிதான் சொல்ல வேண்டும்: நீங்கள் சொல்லக் கூடாது.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: ஒரே ஒரு முக்கியமான விஷயம் இதிலே தெளிவுபடுத்த வேண்டியிருக்கிறது. ** (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி நேரத்திலே குற்றச்சாட்டு கூடாது. அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. திரு. ஹேமச்சந்திரன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டங்களை உருவாக்குகிற நேரத்திலே மிகப் பெரிய தொகை 2 கோடி ரூபாய் வரை செலவு வருகிற நேரத்திலே அதை எடுத்துச் செய்வதற்கான ஒப்பந்தக்காரர்களுக்கு உத்தரவு பிறப்பிக்கவில்லை என்கிற காரணத்தினால், குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் ஒரு கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தை split பண்ணி செய்யலாம் என்று சொல்லி Superintending Engineer Proposal கொடுத்ததற்குப் பிறகும், M.D. அதை ஏற்றுக்கொள்ளாததன் காரணத்தால், 2 வருட காலமாக நிலுவையில் இருக்கிறது. ஆகவே இந்தக் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் பெரிய திட்டங்கள், சிறு திட்டங்கள் என்று split பண்ணி செய்வதற்கு அரசு பரிசீலித்து, அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எந்தத் திட்டம் என்று குறிப்பிட்டுச் சொல்வார்களேயானால், அந்தத் திட்டம் சம்பந்தமாக

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

2001 செப்டம்பர் 12]

தனியே பதில் சொல்லப்படும். பொதுவாக சொல்வதற்கு சரியான தகவல் இல்லாத காரணத்தால், தனியே கேள்வி கேட்டால் பதில் சொல்லப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 81, திரு. சு. சிவராஜ், மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

81—

ஊராட்சி ஒன்றியம்

***2100—திரு. சு. சிவராஜ்:**

மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ரிஷிவந்தியம் தொகுதி, ரிஷிவந்தியம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ், உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) ரிஷிவந்தியம் தொகுதி, ரிஷிவந்தியம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கும் கருத்துரு எதுவும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை என்பதைப் பேரவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ரிஷிவந்தியம் ஒன்றியம் மிகவும் பின்தங்கிய ஒன்றியம். 53 ஊராட்சிகளை உள்ளடக்கிய, ஏறக்குறைய 70-க்கும் மேற்பட்ட துணைக் கிராமங்களைக் கொண்ட பரந்த ஒன்றியம் ஆகும். அந்த ஒன்றியத்திலே ஒரு முனையிலிருந்து மறுமுனைக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், 60 கிலோமீட்டர் தூரத்தைக் கடக்க வேண்டும். அப்படி மிகப் பெரிய நிலப் பரப்பைக் கொண்ட ஒன்றியம் அது. ஆகவே நிருவாக நலன் கருதியும், மக்கள் நலத் திட்டங்களை விரைந்து செயல்படுத்த வேண்டியும், பொதுமக்களுடைய நலன் கருதியும், அந்த ஒன்றியத்தை இரண்டாகப் பிரிப்பதற்கு மத்திய அரசை மாநில அரசு வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[2001 செப்டம்பர் 12

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நடைமுறையில் ஒரு ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் ஊராட்சிகள் போன்ற பகுதிகளை, விரைவிலே தேர்தல் வருகிற காரணத்தால், தற்போதைக்குப் பிரிக்க இயலாது. மேலும் அரசாணை எண் 113-ன்படி ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், ஊராட்சிகள் போன்றவற்றைப் பிரிப்பதற்கு அந்தந்தத் தொகுதியினுடைய நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், மாவட்டத்திலுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மாவட்ட ஊராட்சித் தலைவர், மாவட்ட ஆட்சியர்களால் நியமிக்கப்படும் 5 ஊராட்சி ஒன்றியக் குழுத் தலைவர்கள், மாவட்ட ஆட்சியரால் நியமிக்கப்படும் சிற்றூராட்சித் தலைவர்கள் மற்றும் உதவி இயக்குநர், ஊராட்சி ஆகிய உறுப்பினர்களைக் கொண்ட மாவட்டக் குழு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் அமைக்க ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. மேலும் அவ்வாணையில் கிராம ஊராட்சிகளை இரண்டாகப் பிரித்தல், ஒன்றாக இணைத்தல், கிராம ஊராட்சிகளில் ஒரு பகுதியை இன்னொரு ஊராட்சிப் பகுதியுடன் சேர்த்தல் அல்லது நீக்குதல் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களை இரண்டாகப் பிரித்தல் அல்லது சில பகுதிகளை இணைத்தல் அல்லது நீக்குதல் போன்ற கோரிக்கைகளை அக்குழு பரிசீலித்து பரிந்துரை செய்கின்ற வகையில் இச்சட்டம் உள்ளது. எனவே அதன் அடிப்படையில் ரிஷிவந்தியம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தை அந்தக் குழு பரிசீலித்து அரசுக்கு அனுப்பினால் பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சந்தானம், இது ரிஷிவந்தியம் ஒன்றியம் பற்றியது. அவரவர்கள் ஒன்றியத்திற்கெல்லாம் கேட்கக்கூடாது.

வினா எண் 82, திரு. டி. மணி, மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்.

82—

வேலை வாய்ப்பு அலுவலகம்

•3258—திரு. டி. மணி:

மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

2001 செப்டம்பர் 12]

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், மார்த்தாண்டம் நகரில் துணை வேலை வாய்ப்பு அலுவலகம் தொடங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. அன்வர் ராஜா, தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், மார்த்தாண்டம் நகரில் துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் தொடங்கும் செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் ஆய்வில் இல்லை.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே நம்முடைய நாடு பூராவிலும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் அதிகப்பட்டு வருகிற நேரத்திலே, நாகர்கோவில் மையத்திலே இருக்கிற வேலை தேடித் தரும் ஸ்தாபனத்திலே seniority அடிப்படையில் முறையாகச் செயல்படாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. வேலையில்லாதோருடைய எண்ணிக்கை அதிகமாகி, பதிவு செய்கின்ற நேரத்திலேகூட அதிலே பல சங்கடங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. எனவேதான் அந்த அடிப்படையிலே மார்த்தாண்டம், மாவட்டத்தினுடைய மிகப்பெரிய இரண்டாவது நகரமாக இருப்பதால், ஒரு துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தை உருவாக்குவதன் மூலமாக பதிவு செய்கின்றவர்கள் அங்கே பதிவு செய்ய முடியும். அந்த வகையிலே அதை மறுபரிசீலனை செய்து, அதற்குரிய நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. அன்வர் ராஜா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் என்பது மூன்று காரணங்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டு வந்தது. ஒன்று, ஒரு மாவட்டம் பரப்பளவில் மிகப் பெரியதாக இருந்து மாவட்டத்தின் எல்லையோரப் பகுதியில் இருக்கிற மக்களுக்கு மாவட்ட வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய பலன்கள் எட்டாமல் போய்விடும் என்கிற ஐயப்பாடு இருக்குமானால், அந்த மாவட்டத்திலுள்ள தொலைதூரப் பகுதியில் இருக்கிற மக்களுக்குப் பயன்படுகிற வகையில் துணை வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களை அமைக்கலாம். இது ஒன்று. இரண்டாவது, தொழிற்சாலைகள் நிறைந்த பகுதியாக இருக்குமானால் அந்தப் பகுதியில் அதிகமான வேலைவாய்ப்பு கிடைப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே அதைக் கருத்தில்கொண்டு அந்த மாவட்டத்தில் ஒரு துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைத் தொடங்கலாம். மூன்றாவது, மலை வாழ்மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதியாக இருக்குமானால் அவர்களுக்கு முதன்மைத்துவம் அளிக்க வேண்டுமென்ற அரசின் கொள்கை அடிப்படையில் அங்கு மாவட்டத் துணை வேலை வாய்ப்பு

[2001 செப்டம்பர் 12

அலுவலகம் தொடங்கலாம். அதற்கும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில்தான் இது கடந்த காலங்களில் தொடங்கப்பட்டிருக்கிறது.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரை, பல இடங்களில் இப்படி மாவட்டத் துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகங்கள் கடந்த காலங்களிலிருந்து செயல்பட்டு வந்திருக்கின்றன. ஆனால் மாவட்டங்கள் பிரிக்கப்படுகிறபோது, அதே மாவட்டத்தினுடைய துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம், மாவட்ட வேலைவாய்ப்பு அலுவலகமாக மாற்றப்பட்டதன் அடிப்படையில் நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரை இப்போது ஒரே ஒரு மாவட்டத் துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம்தான் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. தருமபுரி மாவட்டம், ஓசூரில் ஒரே ஒரு மாவட்டத் துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் இருக்கிறது. அதைத் தவிர வேறு இடங்களில் மாவட்டத் துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் தொடங்குவதற்கான வாய்ப்புகள் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி

முற்பகல் 10-15

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று விதமான காரணங்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே தொழிலாளர்கள் நிறைந்த பகுதி என்பது ஒரு காரணம். ஏற்கெனவே அந்த வட்டாரத்தில் முந்திரி தொழிற்சாலைகளிலே வேலை செய்கின்ற சுமார் 75 ஆயிரத்திற்கும் அதிகமான தொழிலாளர்கள் இருக்கின்றார்கள், அது ஒன்று. இரண்டாவது, மலைப்பாங்கான பகுதி - களியல் கிராமம் என்பது ஒரு forest area, முழுமையாக மலைப்பாங்கான பகுதி. அந்தப் பகுதியிலே பழங்குடியின மக்களும், இதர மக்களும் பெருவாரியாக வாழ்ந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். நான் குறிப்பிட்ட பகுதி மார்த்தாண்டத்திலிருந்து 10 மைல் தாண்டுகிறபோது வருகிறது. அந்த வகையிலே ஒரு நெருக்கடி இன்று இருந்து வருகிறது. எனவேதான் நாகர்கோவில் Employment Exchange-லே முறையாக பதிவு செய்வேதான் காலதாமதம், முறைப்படுத்துவதிலே கோளாறுகள் இவையெல்லாம் இருக்கின்ற காரணத்தால், ஆய்வு செய்து இப்படி ஒரு ஸ்தாபனத்தை உருவாக்குவதற்கு அரசு மறுபரிசீலனை செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு திரு. அ. அன்வர் ராஜா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பதிவு செய்வதில் ஏற்படுகின்ற தாமதத்தை உடனடியாகப் போக்கிவிடலாம். அந்தத் தாமதத்தை நீக்குவது என்பதற்காகவே ஒரு வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் உருவாக்குவது என்பது சரியல்ல. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப்போல, புதிதாக துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைத் தொடங்கக்கூடிய சரியான காரணங்கள் இருக்கும் என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டுத் தெரிவித்தால் அதற்கு உரிய விண்ணப்பத்தை அரசுக்கு அனுப்பினால் அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதிதாக துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் ஏற்படுத்த அல்லது புது வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் ஏற்படுத்தக்கூடிய அடிப்படைகளாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று அடிப்படைகளைத் தெரிவித்தார்கள், மகிழ்ச்சி. புதிதாக ஏற்படுத்துவதற்கு — ஏற்கெனவே இருந்த இடத்திலிருந்து அலுவலகத்தை வேறு இடத்திற்கு சில இடங்களில் மாற்றிவிட்டு இ க்கிறார்களே, அதற்கு என்ன அடிப்படைகள்? உதாரணமா.., என்னுடைய தொகுதியான ஆலங்காயத்தில் பல ஆண்டுகளாக மலைவாழ் மக்களுடைய நன்மைகளுக்காக ஒரு துணை வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் செயல்பட்டுக்கொண்டிருந்தது. திருவண்ணாமலை மாவட்டம் உருவாக்கப்பட்டபோது, அதனுடைய வசதிக்காக அப்போது அங்கே இருந்த அலுவலகத்தை மாற்றுகிறோம், பிறகு இங்கே மீண்டும் தொடங்குவோம் என்று சொல்லி ஒரு அலுவலகம் ஆலங்காயத்திலிருந்து மாற்றப்பட்டது. இதுவரையில் தொடங்கப்படவேயில்லை. அப்படி மாற்றுவதற்கான அடிப்படைகள் என்ன? எங்களுக்குச் செய்திருக்கிற இந்த அநியாயத்தை நீக்குவதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்து எங்களிடத்திலிருந்த அலுவலகத்தை மீண்டும் ஆலங்காயத்தில் தொடங்குவதற்கு அரசு துரித நடவடிக்கை எடுக்க வாக்குறுதி கொடுத்தபடி செய்யுமா? அது எப்போது செய்யப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. அன்வர் ராஜா: மாண்பு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே கடந்த ஆட்சியிலே அப்படி மாற்றியிருக்கிறார்கள் என்று நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்

[2001 செப்டம்பர் 12

அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அதை எதற்காக மாற்றினார்கள் என்ற விவரங்கள் என்னிடம் இப்போது இல்லை. அதுகுறித்து அரசு ஆராயும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 83, திரு. செ. சிவசாமி, மாண்புமிகு செய்தி-விளம்பரம், வனம் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் துறை அமைச்சர்.

83—

கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு

•9245—திரு. செ. சிவசாமி:

மாண்புமிகு செய்தி-விளம்பரம், வனம் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் பகுதியிலுள்ள சாயப்பட்டறைகளில் இருந்து வெளியேறும் கழிவுநீரைச் சவ்வூடு பரவல் முறையில் சுத்திகரிக்க, முன்மாதிரி சுத்திகரிப்பு நிலையத்தை அரசோ அல்லது சாயப்பட்டறை உரிமையாளர் சங்கத்துடன் கூட்டு சேர்ந்தோ நிறுவ அரசு முன்வருமா?

(ஆ) அப்பகுதியில் சாயப்பட்டறை திடக் கழிவுகளை மூலப் பொருளாகப் பயன்படுத்தி வேறு உபயோகப் பொருள் தயாரிக்க ஆய்வு செய்ய ஏதுவாக தொழில்நுட்ப விஞ்ஞானிகளைக் கொண்ட குழு அமைக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு, செய்தி-விளம்பரம், வனம் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) தற்போது அரசு செயற்குறிப்பு ஏதுமில்லை.

திரு. செ. சிவசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூர் நகரத்திலுள்ள 700 சாயம் மற்றும் சலவைத் தொழிற்சாலைகளிலிருந்து வெளியேறும் 87 மில்லியன் லிட்டர் கழிவுநீர், சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள் மூலமாக சுத்திகரிக்கப்பட்டு நொய்யல் ஆற்றில் கலக்கிறது. மொத்தம் கரைந்துள்ள இந்தக் கழிவுநீரில் திடப்பொருள்கள் மற்றும் குளோரைடு முறையே 5000 மில்லி கிராம்/ லிட்டர் முதல் 2500 மில்லி கிராம்/லிட்டர் வரை உள்ளன. அது தமிழ்நாடு மாசுக்

2001 செப்டம்பர் 12]

கட்டுப்பாடு வாரியம் நிர்ணயித்துள்ள அளவினைவிட கொஞ்சம் அதிகமாக உள்ளது. எனவே திருப்பூர் தொகுதி மற்றும் நொய்யல் ஆற்றின் இரு பகுதிகளிலும் உள்ள நிலத்தடி நீர் மாசு பட்டுவிட்டது. மேலும் சாயப்பட்டறைகளுக்கு வேண்டிய நீர் கிணறுகள் மற்றும் ஆழ்குழாய்க் கிணறுகளிலிருந்து எடுப்பதால் நிலத்தடி நீர் மிகவும் கீழே சென்றுவிட்டது. எனவே மேற்படி 8.7 கோடி லிட்டர் கழிவுநீரை சவ்வூடு பரவல் முறையில் சுத்திகரிப்பு செய்தால் அந்தத் தண்ணீரை மீண்டும் சலவைப் பட்டறைக்குப் பயன்படுத்த முடியும். இதனால் திருப்பூர் நகரில் குடி தண்ணீர் பிரச்சினை தீரும். இந்த முறை தமிழகத்தில் இல்லாத காரணத்தால், இந்த முறை சுத்திகரிப்பு நிலையம் அமைக்க ஒரு சிறிய சுத்திகரிப்பு நிலையத்திற்கு சுமார் 5 கோடி ரூபாய் ஆகும் என்பதால் இந்த உண்மை நிலையை அறிய ஒரு முன்மாதிரி சவ்வூடு பரவல் முறை சுத்திகரிப்பு நிலையத்தை அரசு தனியாகவோ அல்லது சாயப்பட்டறை உரிமையாளர்களுடன் சேர்ந்தோ அமைத்துத் தருமாறு அந்தப் பகுதி மக்களின் வாயிலாக மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் இரண்டாவது கேள்வி, இந்தச் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களிலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு 50 முதல் 60 டன் வரையிலான திடக் கழிவுகள் வெளியேறுகின்றன. இவ்வாறு வெளியேறிய சுமார் 20,000 டன் திடக் கழிவுகள் கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலைய வளாகங்களில் குவித்து வைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்தத் திடக் கழிவுகள் சுற்றுப்புறச் சூழலையும் நிலத்தடி நீரையும் கெடுக்கும் தன்மை உடையன. எனவே இதன் இடர்ப்பாட்டினைத் தவிர்க்க செங்கல், உரம் மற்றும் தார் போன்ற பொருட்களைத் தயாரிப்பதற்கான மூலப்பொருளாக உபயோகப்படுத்த முடியுமா என்பது பற்றி ஆராய்ச்சி செய்ய அரசு அதிகாரிகள், தொழில்நுட்ப வல்லுநர்களைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அமைத்து ஆராய்ச்சி செய்ய வேண்டுமென்று அந்தப் பகுதி மக்கள் கேட்டுக்கொண்டுள்ளார்கள். எனவே இதுபோன்ற சவ்வூடு பரவல் முறையை அரசு அமைக்க திட்டம் இல்லாவிட்டாலும்கூட தனியார் மூலமாக, சாயப்பட்டறைகளுடைய அந்தச் சங்கங்கள் மூலமாக...

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வியைக் கேளுங்கள்.

திரு. செ. சிவசாமி: அந்தச் சங்கங்கள் மூலமாக அமைப்பதற்கு அரசு மானியத்துடன் கூடிய கடன் வசதி வழங்கப்படுமா என்பதைத் தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

[2001 செப்டம்பர் 12

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூரில் இயங்கிவரும் 8 பொதுக் கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களுக்கும், மத்திய மற்றும் மாநில அரசுகள் தலா 25 சதவிகிதம் மானியமாக வழங்கி உள்ளன. இந்தப் பொதுக் கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களில் எதிர்மறை சவ்வூடு பரவல் அமைப்பினை நிறுவுவதற்காக சுமார் ரூ.276 கோடி செலவாகும். இதில் மாநில அரசின் பங்கு 25 சதவிகிதமாக, ரூ.69 கோடியாக இருக்கும். இதனைக் கருத்திற்கொண்டு மாநில அரசு சாயப்பட்டறை உரிமையாளர்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்துடன் கலந்து ஆலோசித்து முடிவு எடுக்கும் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்த கேள்விக்குப் பதில், திடக் கழிவுகள் மேலாண்மை பற்றியது. திருப்பூர் பகுதியிலே சாயம் மற்றும் சலவைத் தொழிலாளர்கள் தனித் தனியே சுமார் 412 கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள் அமைத்து கழிவுநீரை சுத்திகரிப்பு செய்கின்றார்கள். இந்த நிலையங்களிலிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு சுமார் 50 டன் முதல் 60 டன் வரையிலான திடக் கழிவுகள் உற்பத்தியாகி அவை அந்தந்த தொழிற்சாலைகளின் பொதுச் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களில் பாலிதீன் பைகளிலும் மற்றும் நிலத்திலும் தற்போது சேமித்து வைக்கப்பட்டுள்ளன. இதனைத் தனியாக வேறு ஒரு இடத்தில் நிலம் வாங்கி பாதுகாக்கப்பட்ட நிலத்தில் ஆய்வுகள் மேற்கொண்டபின் திடக் கழிவுகளைக் கையாள, தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் அறிவுரை சொல்லியுள்ளது. தற்போது திருப்பூர் சாயத் தொழிற்சாலை உரிமையாளர்கள் சங்கம், திருப்பூர் மற்றும் பொதுச் சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள் ஆகியன சில இடங்களில் நிலம் மற்றும் கைவிடப்பட்ட கிரானைட் பகுதிகளைத் தேர்வு செய்து அவற்றில், அண்ணா பல்கலைக்கழகம், சென்னை மூலமாக சுற்றுச் சூழல் ஆய்வு நடத்தி வருகின்றன. பொருத்தமான நிலம் தேர்வு செய்யப்பட்டபின் அங்கு பாதுகாப்பான முறையில் திடக் கழிவுகளைக் கையாள நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும். மேலும் அந்தத் திடக் கழிவுகளைக் கொண்டு செங்கல், விவசாயத்திற்குத் தேவையான உரம் மற்றும் சாலை அமைக்கப் பயன்படுத்தப்படும் தார் போன்ற ஏதேனும் ஒரு பொருளுக்கு மூலப்பொருளாகப் பயன்படுத்த முடியுமா என்பதைத் தொழில்நுட்ப விஞ்ஞானிகளைக் கொண்ட குழு அமைத்து ஆய்வு செய்யப்படும் என்பதை இந்தப் பேரவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருப்பூர் பற்றிதான் கேட்க வேண்டுமென்ற நிபந்தனையோடு, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கழிவுநீரைக் கொண்டு மின்சாரம்கூட தயாரிக்க முடியும் என்று மத்தியிலே இருக்கக்கூடிய மரபுசாரா எரிசக்தித் துறையினுடைய அமைச்சர் போன்றவர்கள் எல்லாம், எங்களுடைய மாவட்டத்திலேகூட வந்து, மேல்விஷாரத்திலே தோல் பதனிடும் தொழிற்சாலையிலிருந்து வரக்கூடிய கழிவுநீரிலிருந்து மின்சாரத்தைத் தயாரிக்கக்கூடிய திட்டத்தை நேற்றைக்கு முன்தினம் தொடங்கியிருக்கிறார்கள். அந்தவகையிலே நீங்கள் மின்சாரத்தைத் தயாரிப்பதற்குக்கூட இந்தக் கழிவுநீரைப் பயன்படுத்தலாம். அதற்கு நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வாரா என்று தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதையும் தமிழக அரசு பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. கே. மணி

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூர் என்பது வளர்ந்து வரக்கூடிய ஒரு மினி சிங்கப்பூர் என்று சொல்லக்கூடிய வகையிலே வளர்ந்துவரும் அதேநேரத்தில், இந்த மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் முழுமையாக செயல்படாத காரணத்தாலே பல்வேறு தொழிற்சாலைகளை மூடக்கூடிய, தொழிலாளர்கள் எல்லாம் வேலை இழக்கக்கூடிய, அபாய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போலவே திருப்பூரைப் போன்று மற்ற எல்லாப் பகுதிகளிலேயும் இன்று மனிதன், மற்ற உயிரினங்கள், தாவரங்கள் எல்லாம் வாழ்வதற்கு நிலம், நீர், காற்று ஆகிய எல்லாவற்றையும் பாதுகாப்பது, அதை முறையாக செழுமைப்படுத்துவது மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் பொறுப்பிலே இருக்கிறது.

பொதுவாக, தமிழ்நாடு முழுவதும் அதிகாரிகள் மட்டத்திலே, பொதுமக்கள் மட்டத்திலே மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் சரியாக இயங்கவில்லை என்ற குறை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அந்த வகையிலே தொழிற்சாலைக் கழிவுகளைச் சுத்தப்படுத்தி, பல்வேறு இடங்களிலே மாசு இல்லாமல் பாதுகாக்க இந்த ஆண்டு எவ்வளவு நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது; எந்த வகையிலே குழு அமைக்க இருக்கிறீர்கள்; எந்தவகையிலே செயலாற்ற இருக்கிறீர்கள் என்பதையெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

[2001 செப்டம்பர் 12

முற்பகல் 10-25

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிதி சம்பந்தமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தனிக் கேள்வி கேட்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தைப் பொறுத்தவரையில், முழு அளவிலே நாங்கள் இதைச் செயல்படுத்தி வருகின்றோம். ஆனால் சில நேரத்தில் ஒரு தொழிற்சாலையிலே மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம், நீங்கள் சொல்லியபடி 'சுத்திகரிப்பு நிலையங்களை அங்கே அமைக்கவில்லை, உங்கள்மீது நாங்கள் நடவடிக்கைகளை எடுப்போம்' என்று நோட்டீஸ் கொடுத்தால், உடனே சில உறுப்பினர்கள் என்னிடம் வந்து, 'கொஞ்சம் கால அவகாசம், ஆறுமாத காலம் கொடுங்கள், அதற்குள்ளே செய்து விடுகிறோம்' என்று கேட்கிறார்கள். ஆகையால் நாங்கள் தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுத்தாலும் இங்கே உள்ள உறுப்பினர்களுடைய வேண்டுகோளையும் நாங்கள் கேட்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது என்றாலும், நிச்சயமாக மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே.எஸ். பழனிசாமி.

திரு. கே.எஸ். பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூர் பகுதியில் உள்ள சாயப் பட்டறைகளிலிருந்து வெளியேறும் கழிவுநீர், நொய்யல் ஆறு வழியாக எனது பெருந்துறை தொகுதி ஊத்துக்குழி வழியாகச் செல்வதால், அந்தப் பகுதியில் உள்ள கிணறுகளில் குடிநீர் பாழ்பட்டு, நீரின்றி மக்களும் கால்நடைகளும் பாதிக்கப்படுகின்ற நிலை உள்ளது. இந்தக் கழிவு நீரைத் தடுத்து நிறுத்த நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன் வருமா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பகுதியிலே உள்ள அத்தனை தொழிற்சாலைகளுக்கும் மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் மூலமாக நாங்கள் நோட்டீஸ் கொடுத்து, 'நீங்கள் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களை உடனடியாக ஆரம்பிக்க வேண்டும்; இல்லையென்றால் உங்களுடைய மின்சாரத் தொடர்பு துண்டிக்கப்படும்' என்று எச்சரித்துள்ளோம். அதையும் மீறி அவர்கள் செய்யவில்லை என்றால், நிச்சயமாக இந்த

2001 செப்டம்பர் 12]

அரசு அவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 84, திரு. நா. சந்திரமோகன், மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர்.

84—

துறைமுகம்

*** 3686—திரு. நா. சந்திரமோகன்:**

மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சீர்காழி தொகுதி, பழையார் மீன்பிடி துறைமுகத்தை நவீனப்படுத்த அரசிடம் திட்டம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. கே.பி. இராஜேந்திர பிரசாத், மீன் வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) சீர்காழி தொகுதியில் உள்ள பழையார் மீன் பிடி துறைமுகத்தை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் எதுவும் தற்போது இல்லை.

திரு. நா. சந்திரமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது சீர்காழி தொகுதியில் உள்ள பழையார் மீன்பிடி துறைமுகத்தின் இரண்டாம் கட்டப் பணிக்காக மத்திய அரசிடம் ரூபாய் 10 கோடியே 60 இலட்சம் நிதி கோரியுள்ள இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களுக்கு எனது தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், எனது தொகுதி மீனவர்கள் சார்பாகவும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் உருவாக்கப்பட்ட பழையார் மீன்பிடி துறைமுகத்தில் மீன் பிடிப்பதற்காக சுமார் 200 விசைப் படகுகளும், 150-க்கும் மேற்பட்ட சிறிய விசைப் படகுகளும் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. சுமார் 5,000 டன் மீன்கள் கேரளாவிற்கும் சென்னைக்கும் விற்பனைக்காக அனுப்பப்படுகின்றன. போக்குவரத்திற்குச் சரியான சாலை வசதி இல்லாமல் வியாபாரிகளும் மீனவர்களும் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். இந்த மேம்பாட்டுத் திட்டப் பணிகளோடு சேர்த்து சாலை வசதியை

[2001 செப்டம்பர் 12

நல்ல முறையில் செய்து கொடுக்க அரசு முன்வருமா என்று பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே.பி. இராஜேந்திர பிரசாத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சீர்காழி தொகுதியில் உள்ள பழையார் மீன்பிடி துறைமுகத்தை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் எதுவும் தற்போது இல்லை. பழையார் மீன்பிடி துறைமுகத்தினை விரிவாக்கம் செய்ய பழையார் மீன்பிடி துறைமுக நிலை-2 என்னும் திட்ட அறிக்கையின்மீது பெங்களூர் மத்திய கடலோர பொறியியல் மற்றும் மீன் வள இயக்குநரின் அறிக்கை பெறப்பட்டு, அதனடிப்படையில் ரூ.10.60 கோடிக்கு திட்ட மதிப்பீடு அறிக்கை தயார் செய்து, மத்திய அரசின் நிருவாக ஒப்புதல் பெற்றுத் தரும்படி ஆணையர் மற்றும் மீன் துறை இயக்குநரால் அனுப்பப்பட்டு, அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. இத்திட்டம் மத்திய, மாநில அரசுகளிடமிருந்து நிதி ஒப்புதல் பெற்று செயல்படுத்த வேண்டிய நிலையில் இருப்பதால், இதற்கான காலக் கெடு எதுவும் நிர்ணயம் செய்ய இயலாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

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

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு

(அ) சத்துணவுத் திட்டத்தில் முட்டை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் உற்பத்தியாளர்கள் நிலை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சத்துணவுத் திட்டத்தில் முட்டை வழங்குவதை நிறுத்தியதால் முட்டை உற்பத்தியாளர்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள நிலை குறித்து விவாதிக்க, ஒத்திவைப்புத் தீர்மானமாக திரு. சி. ஞானசேகரன் மற்றும் திரு. ஜி.கே. மணி ஆகியோர் அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கவன ஈர்ப்பு அறிவிப்பாக எடுத்து விவாதிக்க, திரு. கு. ஜெயக்குமார் மற்றும் திரு. அ.இரா. மலையப்பசாமி ஆகியோர் அறிவிப்புக் கொடுத்துள்ளார்கள். சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்ள திரு. க. முருகவேல் ராஜன் மற்றும் திரு. ஐ. கணேசன் ஆகியோர் அறிவிப்புக் கொடுத்துள்ளார்கள். இதனை சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்வதற்கு அனுமதி அளிக்கின்றேன். அறிவிப்பை மட்டும் சுருக்கமாகக் கூறுமாறு அழைக்கிறேன், திரு. சி. ஞானசேகரன்.

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

முற்பகல் 10-30

3. தகவல் கோரல்

(அ) அமெரிக்க நாட்டில் ஏற்பட்ட விபத்து குறித்து தீர்மானம் கொண்டுவருதல்

திரு. துரைமுருகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு உலகையே குலுக்கக்கூடிய அளவிற்கு அமெரிக்க நாட்டில் ஒரு பெரும் விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த நிகழ்ச்சியைக் குறித்து இந்த மாமன்றத்தில் பேரவைத் தலைவர் அவர்களோ, அவையின் முன்னவரோ அல்லது முதல்வரோ அத்தகைய வன்முறையைக் கண்டிக்கிற அளவிற்கு, அதே நேரத்திலே ஒரு அனுதாபத்தைத் தெரிவிக்கின்ற அளவிற்கு இந்த மாமன்றத்திலே ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவருவார்களா என்று தங்கள் மூலம் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

***திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இது குறித்து உங்களுடைய அறையிலே நாங்கள் பேசியிருக்கிறோம். நீங்களும் பேரவையின் சார்பில் நீங்களாகவே தீர்மானம் கொண்டுவருவதாக உறுதியளித்திருக்கிறீர்கள். அந்தத் தீர்மானம் எப்போது வரும் என்று சொல்லிவிட்டால் அவருக்குத் திருப்தியாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். தீர்மானம் கொண்டுவருவது ஏற்கெனவே ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மட்டும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தலைமை நீதிபதி பதவியேற்பு விழாவிற்காக முதலமைச்சர் அவர்கள், மற்ற அமைச்சர் பெருமக்கள் எல்லாம் ஆளுநர் மாளிகைக்குச் சென்றிருக்கிறார்கள். வந்தவுடன் கலந்துபேசி அதுபற்றி முடிவு செய்யப்படும்.

சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—தொடர்ச்சி

(அ) சத்துணவுத் திட்டத்தில் முட்டை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் உற்பத்தியாளர்கள் நிலை—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து திரு. சி. ஞானசேகரன். சத்துணவு முட்டைப் பற்றி பேசுங்கள்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சமூக நலம் குறித்த மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது

[2001 செப்டம்பர் 12

மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கொள்கை முடிவினை எடுத்து, ஏற்கெனவே சத்துணவு மையங்களிலே சத்துணவு சாப்பிடக்கூடிய குழந்தைகளுக்கும், மாணவர்களுக்கும் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிற முட்டைகளையெல்லாம் நிறுத்திவிட்டு அதற்குப் பதிலாக உருளைக்கிழங்கு, பயறுவகை போன்றவற்றையெல்லாம் கொடுப்பதற்கான ஒரு மாற்றுத் திட்டத்தை அறிவித்தார்கள்.

தமிழகத்திலே நாமக்கல் போன்ற மாவட்டங்களில் கோழிப் பண்ணைகள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் நிறைய முட்டைகளை உற்பத்தி செய்து, அவர்கள் நம்முடைய தமிழகத்தின் பல பகுதிகளுக்கு மற்ற மாநிலங்களுக்கும்கூட Supply செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே W.T.O. ஒப்பந்தத்தினுடைய அடிப்படையில் சில பொருள்கள் எல்லாம் இந்தியத் திருநாட்டுக்கு இறக்குமதி செய்யப்படுகிற காரணத்தினாலே முட்டை வியாபாரம் படுவீழ்ச்சியடைந்திருக்கிறது. நம்முடைய நாமக்கல் மாவட்டத்திலிருக்கக்கூடிய கோழிப் பண்ணை வைத்திருக்கக்கூடிய முட்டை வியாபாரிகள் அத்துணை பேரும் W.T.O. வினாலே பெரும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகிக்கொண்டு, ஏற்கெனவே அவர்கள் நசிந்து போய்க்கொண்டிருக்கிற சூழ்நிலையில் நம்முடைய அரசாங்கத்தினுடைய இந்த மாற்றுக் கொள்கையால் அங்கேயிருக்கக்கூடிய அத்துணை முட்டை வியாபாரிகளும் இன்று இடிந்து போய் உட்கார்ந்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோல மாணவர்களுக்கும் முட்டை என்கிறபோது அதைக் கொஞ்சம் சாப்பிட்டால் சத்து நிச்சயமாகக் கிடைக்கும் என்கிற ஒரு நம்பிக்கை இருக்கிறது. ஆனால் இப்போது நீங்கள் அதை உருளைக் கிழங்கு என்றெல்லாம் மாற்றிக் கொடுக்கிறபோது அதே அளவு சக்தி கிடைக்குமா என்று தெரியவில்லை. ஆகவே இங்கே முட்டை வியாபாரிகளுடைய அந்த நிலைமையை உணர்ந்து இந்த அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் இப்போது லட்சக்கணக்கான மாணவர்களுக்கு முட்டை இல்லை என்பதுமட்டுமல்ல, பல கோடிக்கணக்கான முட்டைகள் பயன்படுத்தப்படாமல் அப்படியே நின்றுவிடும் என்று சொன்னால் அது அப்படியே தேங்கி நாளைக்கு எதற்குமே பயன்படுத்த முடியாமல் குழிதோண்டிப் புதைத்தாலும்கூட, அது ஒரு pollution-ஐ உருவாக்கி, அதற்கு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் நாளைக்கு துணைக்கு வரவேண்டிய ஒரு நிலை வந்துசேரும். ஆகவே நான் இந்த அரசைக்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், இந்த முட்டை வியாபாரிகளுடைய வாழ்வில் ஒளியேற்றுகிற வகையில் மீண்டும் முட்டையையே சத்துணவு மையங்களில் இருக்கக்கூடிய குழந்தைகளுக்கும் மாணவர்களுக்கும் அளிப்பதற்கு இந்த அரசு ஆவன செய்யுமா என்று நான் தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

4. ஒழுங்குப் பிரச்சினை

அவையில் ஏற்கெனவே எழுப்பிய பிரச்சினை குறித்து மீண்டும் எழுப்புதல்

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: ஒரு Point of Order. மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இந்த அவையிலே அரசுத் தரப்பிலேயிருந்து முட்டை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று அறிவிக்கப்பட்டு, அதற்குப் பிறகு அதற்கான மானியக் கோரிக்கைகளும் நிறைவேற்றப்பட்டதற்குப் பிறகு, அதுசம்பந்தமான ஒரு பிரச்சினையைக் குறித்து அவர் ஆட்சேபனை தெரிவிக்கக்கூடிய முறையிலே ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவரலாமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர், முட்டை உற்பத்தியாளர்களிடத்திலே ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய பதட்டத்திற்காக அதைக் கொண்டு வருகிறார்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: That may be different. But already the House has...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அதையும் குறிப்பிட்டுத்தான் சொல்கிறார். அதைக் குறிப்பிட்டு விட்டுத்தான் கேட்கிறார். முட்டை தேங்குமே, முட்டை உற்பத்தியாளர்கள் பாதிக்கப்படுவார்களே என்ற அந்த உணர்வோடு கொண்டு வருகிறார். அதற்கு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் பதில் வைத்திருக்கிறார். பதில் சொல்வார்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: We have got every right to bring out any motion.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன், அதோடு விட்டுவிடுங்கள். அடுத்து திரு. ஜி.கே. மணி.

[2001 செப்டம்பர் 12

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு-தொடர்ச்சி

(அ) சத்துணவுத் திட்டத்தில் முட்டை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் உற்பத்தியாளர்கள் நிலை— தொடர்ச்சி

முற்பகல் 10-35

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சருடைய அறிவிப்பிற்குப் பிறகு, தமிழ்நாடு முழுவதும் இருக்கக்கூடிய கோழிப் பண்ணை உற்பத்தியாளர்கள், முட்டை உற்பத்தியாளர்கள் மிகுந்த கவலைக்கு ஆளாகி இருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னாலேகூட முட்டையினுடைய விலை வீழ்ச்சியின் காரணமாக, தமிழகத்திலே இருந்த 15 ஆயிரம் கோழிப் பண்ணைகள் மெல்ல மெல்ல இப்போது குறைந்துகொண்டிருக்கின்றன. அவற்றிலே ஒரு மாதத்திற்கு 50 கோடிக்கு மேலே முட்டை உற்பத்தி செய்கிறார்கள். இந்த 50 கோடி முட்டை உற்பத்தி செய்யக்கூடிய அந்த உற்பத்தியாளர்கள், விலை வீழ்ச்சி ஏற்பட்ட பிறகு, வாங்கிய கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த முடியாமல் அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அதுபோலவே, அந்தக் கோழிப் பண்ணைகளிலே 4 இலட்சம் தொழிலாளர்கள் இப்போது வேலைசெய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேலையில்லாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படக்கூடிய நிலை. இந்தச் சத்துணவிற்கு மாத்திரம் ஏறக்குறைய மாதத்திற்கு 5 இலட்சத்திலிருந்து 6 இலட்சம் முட்டைகள் வரை அங்கே விநியோகிக்கப்படுகின்றன.

ஆக, இவ்வளவு முட்டைகள் மாதா மாதம் விநியோகம் இல்லை என்று சொன்னால் இந்த முட்டை உற்பத்தியாளர்களுடைய வாழ்க்கை, அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கை எல்லாம் கேள்விக்குறியாக இருக்கக்கூடிய அதேநேரத்தில், கடன் வாங்கியவர்கள் எல்லாம் திருப்பிச் செலுத்தமுடியாத அவலநிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கிற காரணத்தாலே, தமிழக அரசு மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து, அவர்களுடைய வாழ்க்கைக்கு உத்தரவாதம் அளிக்கக்கூடிய வகையிலே நடவடிக்கை மேற்கொள்ள முன்வருமா என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து அமர்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜெயக்குமார், இருக்கையில் இல்லை. மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர்.

2001 செப்டம்பர் 12]

*** மாண்புமிகு திருமதி பா. வளர்மதி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் சத்துணவு மையங்களில் சத்துணவுடன் சேர்த்து முட்டை வழங்கப்படும் குழந்தைகள், மாணவ, மாணவியர்களின் எண்ணிக்கை சுமார் 73 இலட்சம். ஒரு மாதத்தில் மொத்தம் 2 கோடியே 92 இலட்சம் முட்டைகள் சத்துணவுத் திட்டத்திற்காக வாங்கப்பட்டு, வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. தமிழ்நாட்டில் மொத்த முட்டை உற்பத்தி ஒரு மாததிற்கு சுமார் 30 கோடி முட்டைகள். இதில் குறைந்த சதவிகித முட்டைகள் மட்டுமே சத்துணவோடு சேர்த்து விநியோகம் செய்து வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால் கடந்த காலங்களில் சத்துணவு மையங்களுக்குத் தேவைப்படும் முட்டைகளைத் தமிழ்நாட்டில் மட்டுமே வாங்காமல், அண்டை மாநிலமான ஆந்திராவிலிருந்து வாங்கப்பட்டு வந்தது. ஒப்பந்தக் காலத்தில், முட்டை வழங்காமலும், மேலும் சில நேர்வுகளில் ஒப்பந்தக்காரர்கள் ஒப்பந்தக் காலத்தில் முட்டையின் விலையேற்றத்தைக் காரணம் காட்டி, முட்டை விநியோகம் செய்யாததுடன் தங்களுடைய ஒப்பந்தத்தை இரத்து செய்யும்படியும் கூறியிருக்கிறார்கள். 1998-99 ஆம் ஆண்டுகளில் 12 மாவட்டங்களுக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட முட்டை ஒப்பந்தக்காரர்கள் அழுகிய முட்டைகளை விநியோகம் செய்யக்கூடிய நிகழ்வுகள் நிகழ்ந்து அவை பத்திரிகைகளிலும் செய்திகளாக வெளி வந்திருக்கின்றன. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் கொடுத்திருக்கிற அறிக்கையின்படி 2,500 குழந்தைகள் மிகவும் மோசமாக பாதிக்கப்பட்டு மருத்துவமனைகளில் அனுமதிக்கப்பட நேர்ந்திருக்கிறது. மேலும் 28 இலட்சம் அழுகிய முட்டைகள் மாவட்டங்களிலே கண்டுபிடிக்கப்பட்டு அழிக்கப் பட்டிருக்கின்றன. கடந்த காலங்களில் முறைப்படி முட்டை வழங்காத காரணத்திற்காக 6 ஒப்பந்தக்காரர்கள் அரசுடன் வணிகத் தொடர்பு கொள்வதற்குத் தடை விதித்து, ஆணையும் பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் முட்டை விநியோகம் அடிக்கடி பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். சத்துணவுத் திட்டத்திற்காக முட்டைகள் வழங்கப்பட்டதில் பலவித பிரச்சினைகளுக்கு உட்பட்ட காரணத்தால் இந்த முறை நிறுத்தப்பட்டது. இருந்தாலும், ஒப்பந்தக் காலம் முடிந்த பின்னர்தான் புதிய உணவு முறை அமலுக்கு வரும். ஆக, தற்போது முட்டை விநியோகிக்கப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. தமிழ்நாட்டில் உற்பத்தியாகும் முட்டைகள் உள்ளூர் அங்காடிகளில் விற்பனையாவதோடு, கேரளா போன்ற அண்டை மாநிலங்களுக்கும் விற்பனைக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. கால்நடைத் துறையின் மூலமாக

குளிர்பதன நிலையங்கள் பல தற்போது ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இதனால் முட்டைகளைச் சேமித்துவைத்து ஏற்றுமதி செய்வதற்கும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே கோழிப் பண்ணையாளர்களிடையே பதட்ட நிலை ஏற்படும் சூழ்நிலை தற்போது ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்வது உண்மைக்கு மாறான நிலை என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(ஆ) சென்னையில் டெங்கு காய்ச்சலால் பலர் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சென்னையில் டெங்கு காய்ச்சலால் பலர் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து ஒத்திவைப்புத் தீர்மானமாக திரு. பரிதி இளம்வழுதி, திரு. சி. ஞானசேகரன் மற்றும் திரு. ஐ. கணேசன் ஆகியோர் அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதனைச் சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்வதற்கு அனுமதி அளிக்கின்றேன். அறிவிப்பை மட்டும் சுருக்கமாக எடுத்துக் கூறுமாறு அழைக்கின்றேன். முதலில், திரு. பரிதி இளம்வழுதி.

முற்பகல் 10-40

திரு. பரிதி இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவா அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தை எடுத்துக்கொண்டதற்காக தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தற்போது சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமல்லாமல், தமிழகத்தின் பல்வேறு பகுதிகளிலே கடுமையான குடிநீர்ப் பஞ்சம் நிலவி வருவது நாமெல்லாம் அறிந்த ஒன்று. இதை நான் குறிப்பிடுவதற்குக் காரணம், குடிநீருக்காக ஆலாய்ப் பறக்கின்ற மக்கள், கிடைக்கின்ற ஒரு சொட்டு குடிநீர்கூட வீணாகக்கூடாது என்ற ஆதங்கத்திலே பிளாஸ்டிக் பக்கெட்டுகளிலும், குடங்களிலும், தொட்டிகளிலும் பிடித்து வைத்து அதை மூடாமல் விட்டுவிடுகிறார்கள். அப்படி விட்டுவிடுகின்ற நேரத்தில் அவற்றில் கொசுக்கள் அமருகின்ற காரணத்தால் பயங்கரமான உயிர்க் கொல்லி நோயான டெங்கு காய்ச்சல் பரவுவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்கிற அபாயகரமான செய்தி இன்றைக்கு வெளியாகியிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், கடந்த மாதம் வரை சென்னைப் பெருநகரிலே 48 பேர் இந்த நோயினால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதிலே 28 பேர் Institute of Child Health, அதிலே சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று செய்திக் குறிப்பு தெரிவிக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல இந்த நோய் கண்டவர்களுக்கு உடலிலே ரணம் ஏற்பட்டு அரிப்பு ஏற்படுகிறது,

அம்மை கண்டவர்களுக்கு சிவப்பு சிவப்பாகக் கொப்பளங்கள் வருவதுபோல, அந்தமாதிரி அரிப்புகள் ஏற்படுகின்ற நேரத்திலே இந்த நோயால் பாதிக்கப்பட்ட சிறுவர் சிறுமியர்கள் நிலைகுலைந்து போய்விடுகிறார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல், இரத்த அழுத்தம் மிகவும் குறைந்துகொண்டே வருகிற காரணத்தால் சுவாசப் பையும், சிறுநீரகமும் செயலிழந்து போகக்கூடிய ஒரு நிலைமை உருவாகிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல், இன்றைக்கு குழந்தைகள் நல மருத்துவமனையில் இந்த நோயைக் கட்டுப்படுத்துகின்ற Plate-lets என்கிற மருந்துக்கு நிறைய கிராக்கி இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இந்த மருந்து ஒரு யூனிட் விலை 600 ரூபாய் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதுமட்டுமல்ல, கடந்த 15 ஆம் தேதியிலிருந்து இந்த மருந்துக்கான Order-கள் இருந்துகொண்டே இருக்கின்றன என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், இதிலே தனிக் கவனம் செலுத்தி தன்னுடைய துறையை முடுக்கிவிடுவதன் மூலம், இந்த டெங்கு, இங்கு, அங்கு எங்கும் இல்லாமல், பரவக்கூடிய அந்த அபாயத்தைத் தீர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வருமுன் காக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பரிதி இளம்வழுதி அவர்கள் சொன்னதுபோல, கொசுக்களால்தான் இந்த Dengue fever, இப்போது சென்னையிலே மிக அதிகமாகப் பரவிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்தக் கொசுக்கள் எல்லாம்கூட, இப்போது Aedis Egyptii என்கிற கொசுவும், Aedis Albo bictus என்கிற கொசுவும்தான் இந்த நோயை உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. உலக சுகாதார அமைப்பின் அறிக்கைப்படி, உலகம் முழுவதும் 50 மில்லியன் மக்கள் இப்போது இந்த Dengue fever-ஆல் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய சென்னையிலும், பொதுவாக Artificial collection of water எங்கெங்கெல்லாம் இருக்கிறதோ அங்கெங்கெல்லாம் இந்த Dengue fever வருகிறது. ஏதாவது ஒரு காலி டின் எங்கேயாவது இருந்தாலோ அல்லது எங்கேயாவது உடைந்த பாட்டில்கள் இருந்தாலோ, கொட்டாங்கச்சி இருந்தாலோ இதுபோன்ற பகுதிகளிலே அந்த நீர் தேங்குகிறபோது அதிலிருந்து லார்வாக்கள் உருவாகி இந்தக் கொசு பெரிய அளவிலே பரவி, நமக்கு இந்த fever-ஐ கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. பொதுவாக சென்னையிலே அதிவேகமாகவே பரவி இப்போது ஆயிரக்கணக்கான

[திரு. சி. ஞானசேகரன்] [2001 செப்டம்பர் 12

பேர் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். குறிப்பாக, சென்னையிலே தொற்று வியாதியாக இருப்பதால், பரிதி இளம்வழுதி போன்றவர்கள் பக்கத்திலே இருக்கிறார்கள்; இப்படி சென்னையில் இருக்கக்கூடிய எம்.எல்.ஏ.-க்களிடமிருந்து எங்களுக்கு வந்துவிடாமலும் நீங்கள் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். (சிரிப்பு)

திரு. பரிதி இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேலூரில் எய்ட்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்; அவரும் பக்கத்தில்தான் இருக்கிறார். (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பரிதி, இது நேற்றே எடுத்துக்கொள்வதாக இருந்தது. நேற்று நீங்கள் வரவில்லை. நீங்கள் ஏதாவது டெங்கு காய்ச்சலிலே பாதிக்கப்பட்டீர்களோ என்ற சந்தேகம் எனக்கு வந்துவிட்டது. (சிரிப்பு) திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த டெங்கு காய்ச்சலை Break-bone fever என்றுகூடச் சொல்வார்கள். இது நமக்கு ஏதோ எலும்பு முறிவதைப்போல, அங்கங்கு பார்த்தால் Joint-pain. அதுபோல நிரந்தரமாக Head-ache போன்ற ஒரு பெரிய கஷ்டத்தைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிற வியாதியாக இருக்கின்ற காரணத்தால், இரத்தக் கசிவின் மூலமாக அல்லது மலம் வெளிவருகிறபோதோ, வாந்தியின் மூலமாகவோ அல்லது Bleeding in nose, அதேபோல, Bleeding of gums என்று பல்வேறு வகையிலே இப்போது பல பேருக்கு இப்படிப்பட்ட நோய்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்ற காரணத்தாலே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக தன்னுடைய துறையைக் கொஞ்சம் முடுக்கிவிட்டு இந்த Dengue fever சென்னையில் இருப்பதையும் உடனடியாகக் குணப்படுத்த வேண்டும். மற்ற வேலூர் போன்ற பகுதிகளுக்குப் பரவாமலும் அதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, இப்போது இந்த Alephelux என்கிற வகையான கொசு மலேரியாவை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறது. Culux என்கிற கொசு மூளைக்காய்ச்சல், filaria போன்ற நோயை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறது. பொதுவாக காய்ச்சலைத் தடுப்பதற்காக, வருமுன் காப்பது ஒரு பக்கம் இருந்தாலும், கொசுக்களை ஒழிப்பதற்காக, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் என்ன திட்டத்தைத் தன் கைவசம்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

வைத்திருக்கிறார் என்பதை அவைக்கு அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

முற்பகல் 10-45

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டெங்கு வைரஸ் கிருமிகளால் உண்டாக்கப்படக்கூடிய நோய்களைப்பற்றி இப்போது இங்கே இந்த அவையிலே மிகத் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். அசுத்தம் நிறைந்த இடங்களிலும், குறிப்பாக, பன்றிகள் அதிகமாக இருக்கக்கூடிய இடங்களிலும், இந்தக் கிருமிகள் உற்பத்தியாகிறதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இங்கே பேசிய உறுப்பினர் கூறியதுபோல, தமிழகத்திலே குடிநீர்ப் பற்றாக்குறை மிக அதிகமாக இருப்பதினால், அதற்காக பெண்கள் நீண்ட வரிசையிலே நின்று குடிநீரைப் பிடித்து பத்திரப்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலையில், அந்தக் குடங்களில் ஏற்படக்கூடிய கிருமிகளால் குழந்தைகளையும், தாய்மார்களையும் அதிகமாகப் பாதிப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே இந்த நோயைக் கட்டுப்படுத்த அரசு மிக மிகத் தீவிரமான போர்க்கால நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். ஏனென்றால், ஒரு மனிதனுடைய உடல் உறுப்புகள் அனைத்தையும் பாதிக்கக்கூடியது இந்த டெங்கு வைரஸ் கிருமிதான். முதலில் சிறுநீரகம், இதயம், ஈரல் போன்ற மிக முக்கியமான உறுப்புகளெல்லாம் இதனால் பாதிக்கப்படுவதால், இந்த டெங்கு காய்ச்சலால் ஏற்படும் வியாதியைக் கட்டுப்படுத்த, குறிப்பாக இப்போது சென்னையிலே இது பரவியிருக்கிறது. எங்களுடைய அமைச்சர் இருக்கக்கூடிய சேலம் மாவட்டத்திற்கும் இது பரவி விடாமல் இருக்கவேண்டும். அதுமட்டுமல்ல, உங்களுடைய மாவட்டம், தமிழ்நாட்டிலுள்ள...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. கவன ஈர்ப்பாகக் கொண்டுவந்திருப்பவர்கள், அவர்களுடைய மாவட்டத்தைப்பற்றி மட்டும் பேசினீர்கள் என்றால், அது மற்ற மாவட்டங்களுக்கும் பரவலாமா?

திரு. ஐ. கணேசன்: சேலம் மாவட்டம் மட்டுமல்ல, உங்களுடைய மதுரை, தமிழ்நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய அனைத்து மாவட்டங்களிலும் இதனால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் ஏழையெளிய பாட்டாளி வர்க்கம்தான். அந்த ஏழைகளைப் பாதுகாக்கக்கூடிய இந்த அரசு, உடனடியாக இதன்மீது ஒரு நல்ல தீர்வினைக் கண்டு, யாரும் இதிலே பாதிக்கப்படாத

அளவிற்கு, இந்தக் கொசுக்களை எல்லாம் ஒழிக்க இந்த அரசாங்கம் தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். அனைத்து வியாதிகளும் இந்தக் கொசுக்களின் மூலமாகத்தான் பரவுகின்றன. அந்தக் கொசுக்களைக் கட்டுப்படுத்தி, ஒழிக்க இந்த அரசு போர்க்கால நடவடிக்கையாக என்ன திட்டத்தை வைத்திருக்கிறது என்பதை அறிய, அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மூன்று பேருமே மருத்துவர்களாகவே மாறி, இந்த வியாதியினுடைய, இந்த வியாதியைப்பற்றிய அனைத்து ஆராய்ச்சிகளையும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பரிதி இளம்வழுதி அவர்கள் இங்கே பேசுகிறபோது, இந்த வியாதியைப் பொறுத்தவரையில், டெங்கு காய்ச்சலைப் பொறுத்தவரையில், தமிழ்நாடு முழுவதும், பரவியிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அதுபோன்ற தகவல் அரசுக்கு இதுவரை கிடைக்கவில்லை. சென்னை நகரத்திலேதான் சில பகுதிகளிலே பாதித்திருப்பதாகத் தகவல் வந்திருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஐ. கணேசன் அவர்கள் இங்கே பேசுகிறபோது, அசுத்தமான தண்ணீரிலும், பன்றிகள் வாழுகின்ற குட்டைகளிலும், இந்தக் கொசுக்கள் உற்பத்தியாகி, டெங்கு காய்ச்சலைப் பரப்புவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால் ஆராய்ச்சியின்படி, இந்த டெங்கு காய்ச்சல், aedis என்ற ஒரு வகையான கொசுக்களாலேதான் பரவுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். இது ஏதோ ஒரு பணக்காரக் கொசு என்று நினைக்கிறேன். காரணம், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஐ. கணேசன் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, slum dwellers-ஐ இந்தக் கொசுக்கள் பாதிப்பதில்லை. காரணம், இந்தக் கொசுக்கள் அசுத்தமான தண்ணீரிலோ, குளம், குட்டைகளிலோ தன்னுடைய இனவிருத்தியைச் செய்வதில்லை. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பரிதி இளம்வழுதி அவர்கள் சொன்னதைப்போல, வெயில் அதிகம் தாக்காத நிழற்பகுதியிலே வைத்திருக்கும் பிளாஸ்டிக் பக்கெட்டுகள், மூடப்படாத பிளாஸ்டிக் பக்கெட் தண்ணீர், பூந்தொட்டிகள், ரெஃப்ரிஜிரேட்டர், தேங்காய் மூடி, டயர், டின், டிரம், ஆகிய பாத்திரங்களிலே தேக்கி வைத்திருக்கும் குளிர்ந்த தண்ணீர், இவற்றில்தான் இந்தக் கொசுக்கள் இனவிருத்தி செய்வதாக

ஆராய்ச்சியாளர்கள் சொல்கிறார்கள். அதாவது குளு குளு வசதியுடன் இருக்கிற இடங்களிலேதான் இந்தக் கொசுக்கள் இனவிருத்தி செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். இந்தக் கொசுக்கள் மனிதனை, குறிப்பாக....

முற்பகல் *10-50*

திரு. பரிதி இளம்வழுதி: அதாவது ஃபிரிட்ஜ்-லேதான் அந்த மாதிரி வருகிறது என்று சொல்கிறார். பிளாஸ்டிக் குடத்திலும், பக்கெட்டுகளிலும் தண்ணீரைப் பிடித்து யாரும் ஃபிரிட்ஜ்-லே வைப்பது கிடையாது.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: இல்லை. அந்த மாதிரி ஃபிரிட்ஜ் இல்லை. ரெஃப்ரிஜிரேட்டரில், அதாவது குளிர்ச்சியாக இருக்கிற அந்த இடத்திலேதான் இவை இனவிருத்தி செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். இந்த பிளாஸ்டிக் பக்கெட், இதுபோன்ற அந்தப் பாத்திரங்கள்கூட, வெயில் படாத குளிரான இடத்தில் இருக்கிற அந்தத் தண்ணீர்ப் பாத்திரங்களிலேதான் இந்தக் கொசுக்கள் இனவிருத்தி செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். எனவே இந்தக் கொசுக்கள் மனிதனை, குறிப்பாக குழந்தைகளைக் கடிக்கும்போது, இத்தகைய டெங்கு காய்ச்சல் ஏற்படுவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இதன் அறிகுறி, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, காய்ச்சலோடுகூடிய உடல்வலி, மூட்டுவலி, தலைவலி ஆகியவைதான் இதன் அறிகுறியாகச் சொல்கிறார்கள். பொதுவாக குழந்தைகளைத்தான் இந்த வியாதி அதிகமாகத் தாக்குகிறது. இதனால் உயிருக்கு ஆபத்து அதிக அளவிலே இல்லையென்று சொன்னாலும், இந்தக் காய்ச்சலினால் பாதிக்கப்பட்டவருக்கு, பொதுவாக இரத்தத்தில் அதை உறையச் செய்யும் அந்த plate-lets count- எண்ணிக்கை குறைந்துவிடும். சராசரியாக plate-lets count 1½ இலட்சம் முதல் 2½ இலட்சம் வரை இருக்கும். ஆனால் இந்த நோயினால் பாதிக்கப்பட்டவருக்கு, 1½ இலட்சத்திற்குக் குறைவாக இந்த count குறைந்துவிடுவதாகச் சொல்கிறார்கள். இந்தக் காய்ச்சல் haemorrhagic fever -ஆக மாறுகிறபோதுதான், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பரிதி இளம்வழுதி சொன்னதைப்போல, கல்லீரல் பாதிக்கப்பட்டு, இரத்தக் கசிவு ஏற்படுகிறது. ஆனால் இது அதிகம் பேருக்கு ஏற்படுவது இல்லை. ஏதோ ஆயிரத்தில் ஒரு நபருக்குத்தான் இந்த plate-lets count குறைந்து, அதனாலே பாதிப்பிற்குள்ளாகிறார்கள். இந்த நோயைத் தடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், மாண்புமிகு

உறுப்பினர்கள் திரு. ஐ. கணேசன், திரு. சி. ஞானசேகரன் ஆகியோர் சொன்னதைப் போல, கொசுக்களை நாம் ஒழித்தாக வேண்டும்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல், சென்னை மாநகரம் என்று சொன்னாலே, கொசுக்களுக்கு ஒரு சொர்க்க பூமியாக இன்றைக்கு இருந்துவருகிறது. தமிழ்நாட்டிலே மலேரியா, டெங்கு இதுபோன்ற நோய்களினால் பாதிப்பிற்குள்ளான மொத்த நபர்களில் மூன்றில் இரண்டு பாகம் சென்னை மாநகரிலே வசிப்பவர்கள் தான் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டிலே மலேரியா, டெங்கு போன்ற நோய்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களில் மூன்றில் இரண்டு பாகம், சென்னை மாநகரிலே இருப்பவர்களுக்குத்தான் அது வந்திருக்கிறது. இதற்கு எல்லாம் காரணம், சென்னை மாநகரத்தை சிங்காரச் சென்னையாக மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னவர்கள், டெங்கு சென்னையாக, மலேரியா சென்னையாக மாற்றியிருப்பதுதான் காரணம் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. இ. புகழேந்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர்.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: என்ன? அதிலே என்ன தவறு இருக்கிறது ? (குறுக்கீடு) அதிலே ஒன்றும் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர் குற்றச்சாட்டாக எதுவும் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு) அதிலே ஒன்றும் இல்லை. (குறுக்கீடு) அவர் ஒன்றும் குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: அதிலே ஒன்றும் தவறாக நான் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: குற்றச்சாட்டாக அமைச்சர் ஒன்றும் சொல்லவில்லையே!

திரு. அ. அசோகன்: இது தேவையில்லாத பிரச்சினை—

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: காரணத்தைச் சொல்கிறேன். நான் சொல்வது, சிங்காரச் சென்னையாக மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னவர்கள், அப்படிச் செய்யாது, சென்னையை டெங்கு சென்னையாக, மலேரியா சென்னையாக மாற்றிவிட்டார்கள் என்றுதான் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதிலே அவர் ஒன்றும் தவறாகச் சொல்லவில்லையே! யாரையும் குறிப்பிட்டு அவர் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: அதற்குக் காரணம் தேவையற்ற இடங்களிலே பாலங்களை எல்லாம் கட்டியவர்கள், கொசுக்களைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு முயற்சி எடுத்திருக்க வேண்டும் என்றுதான் சொல்கிறேனே தவிர, நான் வேறு ஒன்றும் குற்றச்சாட்டாக இதைச் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பரிதி இளம்வழுதி, சொல்லுங்கள்.

திரு. பரிதி இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அறிவிப்பை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து நான் உரையாற்றியபோதே தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். இந்த டெங்கு காய்ச்சலினால் சென்னை மாநகரிலே 48 பேர் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே 28 பேர் Child Health Care-ல் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதைச் சொல்கிறபோது தெளிவாக நான் சொன்னேன்; கடந்த மாதத்திலேயிருந்துதான் என்று.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் சொல்வது கொசுக்களினால் ஏற்படக்கூடிய மொத்த பாதிப்பு என்று சொல்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் சொன்னது, மாண்புமிகு பரிதி இளம்வழுதி அவர்கள் எவ்வளவு திறமையானவர்; கெட்டிக்காரர் என்பது நமக்குத் தெரியும். கொசுக்களைப்பற்றிப் பேச வந்தவர், சென்னை மாநகரத்திலே குடிநீர்ப் பஞ்சம் என்று, வேறு ஒரு காரணத்தைச் சொல்லி, அவர்.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் குற்றச்சாட்டாக எடுத்துக்கொள்ளவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை: அவர் அரசுக்கு ஒரு கெட்ட பெயரை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று அதையெல்லாம் சொன்னார். குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை, தவறாகச் சொல்லவில்லை. கொசுக்களைக் கட்டுப்படுத்தியிருக்க வேண்டுமென்றுதான் சொல்லியிருக்கிறேனே தவிர, குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை. இந்த டெங்கு காய்ச்சலுக்கான அறிகுறி இப்பொழுது தென்பட்டவுடன், இதுபோன்ற காய்ச்சலால் பாதிக்கப்பட்ட குழந்தைகள், எழும்பூரிலுள்ள குழந்தைகள் நல மருத்துவமனையில் அனுமதிக்கப்பட்டவுடன், அ[illegible] குழந்தைகள் [illegible] ளின் விவரங்களை

[திரு. செ. செம்மலை] [2001 செப்டம்பர் 12

மாநகராட்சிக்குத் தெரிவித்து, அந்தந்தப் பகுதிகளிலே கொசுக்களை ஒழிப்பதற்கு தெளிப்பு மருந்துகள் தெளித்தல், புகை மருந்து அடித்தல் spraying and fogging operations போன்ற அந்த நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு மாநகராட்சி அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

முற்பகல் 10-55

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல, 48 பேர் இந்த நோயால் பாதிக்கப்பட்டதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால் அரசுக்கு வந்த கணக்குப்படி 34 பேர்தான் மருத்துவமனையிலே இன்றுவரை அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே பெரும்பாலும் குழந்தைகள்தான் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இரத்தப் பரிசோதனை செய்யப்பட்டு, காய்ச்சலைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கான மருந்துகள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர், ஏதோ கடந்த மாதத்திலேயிருந்துதான் இந்த நோய் பரவியிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அவருக்கு ஒரு தகவலைச் சொல்கிறேன். சென்ற வருடம் மட்டும் சென்னை மாநகரில் 124 பேர் டெங்கு காய்ச்சலால் பீடிக்கப்பட்டு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) குழந்தைகள் உட்பட சிலபேர் இறந்தும் இருக்கின்றார்கள். ஆனால் இந்த ஆண்டு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எடுத்த நடவடிக்கையின் காரணமாக இறப்புகள் அறவே தவிர்க்கப்பட்டுவிட்டன (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அனைத்து மருத்துவமனைகளிலேயும் காய்ச்சலோடு வரும் குழந்தைகளுக்கு இரத்தப் பரிசோதனை செய்து தக்க முறையில் சிகிச்சை அளிக்க அனைத்து ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே இப்போது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகளின் காரணமாக உயிரிழப்பு பெருமளவில் தடுக்கப்பட்டுவிட்டது. இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே சொன்னதைப்போல, சென்னை மாநகரில்தான் இந்த எச்சரிக்கை நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னாலும், மற்ற மாவட்டங்களிலும் வேலூர், மதுரை, சேலம் இன்னும் மற்ற மாவட்டப் பகுதிகளிலேயும் இதுபோன்ற நோய் வந்ததற்கான அறிகுறி எதுவும் இல்லை. அப்படிப்பட்ட புகார்கள் இல்லை. அப்படி வருமேயானால் அரசு அதற்கான முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை எடுத்து நிச்சயமாக அதைக் கட்டுப்படுத்தும். எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பதற்றமோ, பீதியோ இதனால் அடைய வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

2001 செப்டம்பர் 12]

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்

பொதுக் கணக்குக் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பொதுக் கணக்குக் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல். திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்கள்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: தலைவர் அவர்களே, நான் தங்களிடம்...

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. லத்தீப் அவர்களே, அவர்கள் பேசி முடித்துவிடட்டும். (குறுக்கீடு) இல்லை, அவர்கள் பேசி முடித்துவிடட்டும், அடுத்து நீங்கள் சொல்லுங்கள்.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் 2001-2002ஆம் ஆண்டிற்கான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் ஒன்று முதல் மூன்று வரையிலான (பன்னிரெண்டாவது சட்டமன்றப் பேரவை) மூன்று அறிக்கைகளைக் குழுவின் சார்பாகப் பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

3. தகவல் கோரல்—தொடர்ச்சி

(ஆ) உறுப்பினர் கொடுத்துள்ள அறிவிப்பு குறித்து

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டு மிக முக்கியமான பிரச்சினைகளைக் குறித்து நான் ஏற்கெனவே 10 நாட்களுக்கு முன்பாக சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு அறிவிப்பு கொடுத்திருந்தேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஏற்கெனவே இதுபற்றி என்னுடைய அறையிலேயும் சொன்னீர்கள்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: சொன்னேன். ஆனால் ....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அது என் ஆய்வில் இருக்கிறது. மறுபடியும் பேசுவோம். (குறுக்கீடு) மறுபடியும் பேசலாம்.

[2001 செப்டம்பர் 12

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)

(அ) தமிழ்நாடு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் ஒளிவின்மை (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001

***மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:** அடுத்து, அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள், அறிமுகம் செய்தல். 2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் ஒளிவின்மை (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

***மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் ஒளிவின்மை (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

(ஆ) அண்ணா பல்கலைக்கழக (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 2001 ஆம் ஆண்டு அண்ணா பல்கலைக்கழக (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

2001 செப்டம்பர் 12]

***மாண்புமிகு திரு. ஓ. பன்னீர்செல்வம்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு அண்ணா பல்கலைக்கழக (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பன்னீர்செல்வம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

(இ) தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் (இரண்டாம் திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் (இரண்டாம் திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

* **மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் (இரண்டாம் திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்".

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

முற்பகல் 11-00

7. அறிவிப்புகள்

(அ) தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டு வருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆ.இ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டு வருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்ய ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)—தொடர்ச்சி.

(ஈ) தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டுவருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவு, 2001

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 2001ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டு வருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு உள்ளாட்சிப் பரப்பிடங்களுக்குள் பொருள்கள் கொண்டு வருவதன் மீதான வரிச் சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்".

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆ.இ)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்ய ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)
—தொடர்ச்சி.

(உ) தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.*

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.*

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(இ) தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001 (ஆ.இ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப்

பேரவையில் அறிமுகம் செய்ய ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)—
தொடர்ச்சி.

(ஊ) தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, 2001

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவு, மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.*

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"2001 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கூடுதல் விற்பனை வரி (திருத்தச்) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதியளிக்க வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.*

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஈ) உறுப்பினர்களுக்குத் தேநீரும், மதிய உணவும் வழங்குதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தை ஒட்டிய பகுதியில் உறுப்பினர்களுக்குத் தற்போது தேநீரும், பின்னர் மதிய உணவும் வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002, 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: *2001-2002* ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் *3* - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்–நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.39,06,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *521*, திரு. து. நெப்போலியன்.

திரு. து. நெப்போலியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வில்லிவாக்கம் தொகுதி, அம்பத்தூர் நகரிலிருந்து மாவட்டத் தலைமையிடமான திருவள்ளூருக்கு நேரடிப் பேருந்து வசதி செய்து தர வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000/-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *189*, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "ஒரே தடத்தில் பல மினி பஸ்கள் இயக்க வழங்கப்பட்ட அனுமதியை இரத்து செய்து, முதன்முதலில் அனுமதி வாங்கியவருக்கு மட்டுமே அந்தத் தடத்தில் மினி பஸ் இயக்க அனுமதிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *2084*, திரு. ஜி.கே. மணி.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1432, திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருவண்ணாமலையிலிருந்து கன்னியாகுமரி மற்றும் திருவனந்தபுரம் போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இயக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1813, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1681, திரு. கோவை தங்கம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2807, திரு. ஐ. கணேசன்.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3173, திரு. மு. கார்த்தி.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2634, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 861, திரு. ரா. ஈஸ்வரன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1992, திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1415, திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பழனியிலிருந்து கொடுமுடிக்கு, கணக்கன்பட்டி, மஞ்சநாயக்கன்பட்டி, தேவத்தூர், கள்ளிமந்தயம், கூத்தம்பூண்டி, மூலனூர், முத்தூர் வழியாக புதிய பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானதை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61.000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2998, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

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

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1624, திரு. வி.கே. லட்சுமணன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3046, திரு. கே.சி. கருணாகரன்.

திரு. கே.சி. கருணாகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1702, திரு. மே. ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டம், ஓமலூரிலிருந்து சென்னை, கோயம்புத்தூர், ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3033, திரு. க. முருகவேல் ராஜன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3075, 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.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 580, திரு. கா. கந்தசாமி. இருக்கையில் இல்லை.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, மானியக் கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 11-05

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.22,94,12,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".
எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1079, திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பழனியிலிருந்து கொடுமுடிக்கு ஆயக்குடி, கணக்கன்பட்டி, மஞ்சநாயக்கன்பட்டி, தேவத்தூர்-கள்ளிமந்தயம், கூத்தம்பூண்டி, மூவனூர், வெள்ளக்கோயில், முத்தூர் வழியாக புதிய பேருந்து வழித்தடம் ஒன்று ஏற்படுத்தித் தர வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1553, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பழைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை விற்றுவிட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2134, திரு. ஜி.கே. மணி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2524, திரு. எச்.எம். ராஜு, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3274, திரு. மே.ப. காமராஜ்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000/-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2777, திரு. ஐ. கணேசன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3239, திரு. மு. கார்த்தி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2604, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 758, திரு. சு. சிவராஜ்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2054, திரு. கே. ஆறுமுகம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2965, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1782, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1964, திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 749, திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "போக்குவரத்து வசதியை அதிகப்படுத்துவதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1421, திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருவண்ணாமலை, மாவட்டத் தலைநகரமாக இருப்பதாலும் பௌர்ணமி நாளில் தொலைதூரங்களிலிருந்து பக்தர்கள் வருவதாலும், திருவண்ணாமலையிலிருந்து மதுரை, திருநெல்வேலி, கோயம்புத்தூர், பெங்களூர், திருப்பதி, குற்றாலம் போன்ற இடங்களுக்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இயக்க வேண்டுவதற்கான அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1689, திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருந்த பேருந்துகள் இரண்டினை குளச்சல் மற்றும் திருவட்டாறு டிப்போ பகுதிக்கு நீட்டித்து வழங்கியதால் நாகர்கோவில் பயணிகளுக்கு ஏற்பட்டுள்ள பாதிப்பை நீக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3332, திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3295, திரு. கி. பாரிமோகன்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி தொகுதி, தருமபுரி நகரிலிருந்து செல்லன் கொட்டாய், நாய்க்கன் கொட்டாய், ஆண்டிஹள்ளி, ஒன்னியம்பட்டி, அரியகுளம், கிருஷ்ணபுரம், வகுத்துபட்டி சென்று வந்த எண் 45 பேருந்தை அதே வழித்தடத்தில் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 610, திரு. கா. கந்தசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

(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 திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.38,52,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1552, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வேலூர் மாவட்டத்தில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 500 புதிய பேருந்துகள் வாங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2114, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2594, திரு. எச்.எம். ராஜு, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2979, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3284, திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3024, திரு. க. முருகவேல் ராஜன்.

திரு. க. முருகவேல் ராஜன்: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

இதற்கு முன்பான மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிய அழைக்கும்போதும் நான் இருந்தேன். என்னை அழைக்கவில்லை என்பதைப் பேரவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் மதுரைக்குப் போயிருக்கிறீர்களோ என நினைத்தேன்.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2827, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3135, திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: 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.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 901, திரு. ரா. ஈஸ்வரன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1847, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை.

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

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வணங்கி, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும் ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றிலே, தமிழிலே உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ நான் இந்தப் பேரவையிலே படித்ததாகக் கருதி சட்டமன்றப் பேரவை பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய கருத்துகளைத் தெரிவித்த பின்னர் என்னுடைய பதிலுரையிலே அவற்றிற்கு விளக்கம் அளிக்க இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதம். திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்.

***திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை எண் 3-இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கோரிக்கை எண் 57-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு உள்ளிட்ட இந்த அதிமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த மானியக் கோரிக்கைகள்மீது பேசுகிற வாய்ப்பளித்ததற்காக தங்களுக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

@ 587 முதல் 638 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்பு I மற்றும் II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

முற்பகல் 11-10

தமிழகத்திலே மிட்டா மிராசுகள், பெரிய பணக்காரர்கள் கையிலே இருந்த இந்தப் போக்குவரத்தை 1959 ஆம் ஆண்டில் 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களில் அரசு தொலைதூர வழித்தடங்களை இயக்கியது. அதற்குப் பிறகு 1967-ல் அதை 75 மைல்களுக்கு, சாதாரண மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகளையும், அதேபோல சென்னை மாநகரத்தின் நீளத்தைக் கருத்தில் எடுத்துக்கொள்ளாமல், தொடங்குகிற, முடிகிற இடம் வரையில் என்று ஆரம்பித்து படிப்படியாக 5 ஆண்டு கால அளவிலே மாவட்டங்களில் குறைந்த எண்ணிக்கையிலுள்ள இடங்களில் ஆரம்பித்து எல்லாவற்றையும் பொது உடைமை ஆக்க வேண்டுமென்ற நிலை வருகிறபோது வழக்குத் தொடரப்பட்டு 1983-லேதான் மீண்டும் சாதகமான தீர்ப்பு கிடைத்து, இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டு மக்கள் மத்தியிலே மிக மிக அத்தியாவசியமான அன்றாட தேவையாக உள்ள நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்த பேருந்துகள் அமைந்திருக்கின்றன என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

நான் ஆரம்பத்திலேயே ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு பக்கம் 27-ல் 1991-96 வரை 2371 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகவும், 1996-2001 வரை 1112 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகவும் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பிலே பக்கம் 28, இணைப்பு 4-ல் 1999-2000-ல் 1358 பேருந்துகளும், 2000-2001-ல் 1464 பேருந்துகளும், ஆக 2822 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம், கடந்த 4½ ஆண்டு காலத்தில் 9,477 பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டிருக்கின்ற நிலையில் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் 1112 என்றும், உங்களது சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பில், இரண்டு ஆண்டுகாலத்திற்கு 2822 என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்களே, இந்த முரண்பாடு எப்படி வந்தது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகாரிகளோடு கலந்து பேசி சரிசெய்துகொள்ள வேண்டுமென்று உங்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல புதிய வழித்தடங்கள் 1468—கடந்த 4½ ஆண்டு காலத்தில் புதிதாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைக்கு பல வழித்தடங்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

அதே நேரத்தில் இந்த வழித்தடங்கள் போதாது என்று சொல்லி மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்பும் வழித்தடங்களாக 2, 2 வழித்தடங்கள் அளிக்கப்பட்டன. இந்த அரசு அதை உயர்த்தி 3 வழித்தடங்களையாவது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்புகிற வழித்தடங்களாக விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் உங்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல உங்கள் வெள்ளை அறிக்கையையும் நான் படித்துப் பார்த்தேன். அதிலே இழப்பு என்று போட்டு 1990-91-லே ஆரம்பித்து 2000-2001-ல் ரூ.233 கோடி என்று சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். அதிலே 1998-99-ல் 411 கோடி என்று சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். Cash lossபற்றிச் சொல்லவில்லை. நான் இன்னும் சொல்லவேண்டுமென்றால், 1992-ல் டீசல் விலை 6 ரூபாய் 84 பைசாவாக இருந்தது. அப்போது நுகர்வோர் டிக்கெட் வாங்கியது 12.5 பைசா. ஆனால் 1-12-1993-ல் டீசல் விலை 7 ரூபாய் 73 காசாக உயர்ந்தது. அந்த நேரத்தில் 89 பைசா டீசல் விலை உயர்ந்தபோது அந்த அரசு ஏற்றியது 1½ பைசா, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 1½ பைசா அதிகமாக உயர்த்தப்பட்டது. 14 காசாக உயர்த்தியிருக்கிறீர்கள். அது படிப்படியாக வளர்ந்து, 1998-99 வருகிறபோது 17 ரூபாய் 99 காசாக உயர்ந்தது. 89 காசு உயர்ந்தபோது 1½ காசு உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 11 ரூபாய் அதிகமாக உயர்ந்தபோது தி.மு.க. ஆட்சியில் 17 பைசா கணக்குப்படி ஏற்றப்பட்டிருக்க வேண்டுமென்றாலும், 8 பைசாதான் ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு விழுக்காடு டீசல் விலை ஏறிவிட்டால் 7 லிருந்து 8 கோடி ரூபாய் அந்தத் துறைக்கு இழப்பு வரும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் மற்றவர்களும் அறிவார்கள். ஆக 160 விழுக்காடு வந்த நேரத்திலும், அஃதன்னியில் மாதம் ஒன்றுக்கு 250 கோடி ரூபாய் ஊழியர்களுக்கான சம்பள உயர்வு மற்ற சலுகைகள் வழங்கியபோதிலும்கூட, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் உயர்த்தப்பட்டது 8 காசுதான் என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. ஒரு ரூபாய் டீசல் விலை ஏறியபோது, ஒரு ரூபாய் கடந்த கால ஆட்சியிலே உயர்த்தப்பட்டிருப்பதையும் நாம் அறிவோம். அதைப்போல இந்தத் துறையிலே சிக்கன நடவடிக்கைகளைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும், உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதை முறைப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக High Power Purchase Committee என்று ஓர் உயர்மட்டக் கொள்முதல் கமிட்டி இருந்தது. அதைப்பற்றிக் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்படவில்லை. உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதை நெறிமுறைப்படுத்துவதற்கும், அதனால் ஏற்படக்கூடிய இழப்புகளை,

தவறுகளைச் சரி செய்வதற்கும் இந்தக் கமிட்டி ஏற்படுத்தப்பட்டு, சிக்கன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, அதனுடைய விளைவாக 141 கோடியே 44 இலட்சம் ரூபாய் சேமிப்பு கிடைத்தது. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், 1995-96-ல் புதிய டயர்களை உபயோகப்படுத்துவதற்கான செலவு கிலோ மீட்டருக்கு 36 காசாக இருந்தது, அது 2000-லே 32 காசாகக் குறைந்தது. அதைப்போலவே, சுருள் வீல்ஸ் - spring wheels-வாங்குவது 1995-96-லே 11 காசாக இருந்தது, 1997-98-லே 10 காசாகி, 1999-2000-லே அது 8.4 காசாகக் குறைந்தது. இப்படி சிக்கன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக 146 கோடியே, 40 இலட்சம் ரூபாய் அப்போது சேமிப்பு கிடைத்தது.

முற்பகல் 11-15

இன்னொன்று, இங்கே சுட்டிக்காட்டுகிறபோது, body build செய்கின்ற விஷயங்கள்; அவை அ.தி.மு.க. ஆட்சிக்காலத்திலே வெளிமாநிலங்களிலே தரப்பட்டன. ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே சேரன், சோழன், பெரியார், பல்லவன் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயே அந்தப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக, பல இலட்சங்கள் மீதி ஆனதோடு, நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கு அதன்மூலம் வேலைவாய்ப்பு தரப்பட்டது.

இப்போது, இந்தப் போக்குவரத்து அனைத்தையும் ஒருங்கே இணைத்திட வேண்டும்; பேருந்துக் கழகங்கள் அனைத்தையும் ஒருங்கிணைத்திட வேண்டும் என்று சொல்லியிருப்பது வரவேற்கத்தக்க ஒன்றாகும். அது திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலேயே கொண்டு வரப்பட்டது. ஆனால் அதிலே நடைமுறைச் சிக்கல்கள் சிறிது இருந்தாலும்கூட, அவற்றையெல்லாம் பொருட்படுத்தாமல் அவற்றைச் சரிசெய்து இந்த அரசு, ஒருங்கிணைத்திட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே வரி வசூல். நீங்கள் சொல்லியிருக்கிற அந்த வரி வசூல், 1993-94-ல் ரூ. 313.70 கோடியாக இருந்து, படிப்படியாக உயர்ந்து 1995-96-லே ரூ.391.00 கோடியாகி, அது 2000-2001-லே 630.02 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. இன்னும் இந்த அரசு அதிலே அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தி, அதிகப்படியாக அந்த வரி வருவாயை உயர்த்துவதற்கான வாய்ப்புகளை உருவாக்கிக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே உங்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஊழியர்களுடைய ஊதியத்திற்கான settlement-பேச்சுவார்த்தை செப்டம்பர் 2001-லே தொடங்கி இருக்க வேண்டும். 30-8-2001-லே பேச்சுவார்த்தை தொடங்கப்பட்டதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அது எந்த அளவிற்கு இன்றைக்கு முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பது சுட்டிக்காட்டப்படவில்லை. ஆனால் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பரவலாக என்ன பேசப்படுகிறது என்று சொன்னால், தள்ளிப் போடப்படுவதாக ஒரு மனக்குமுறல், பேச்சுவார்த்தையை ஏதோ காரணம் காட்டி, தள்ளிப் போடுவதாக ஒரு மனக்குமுறல் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே இருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே இந்த அரசு விரைந்து அந்தப் பேச்சுவார்த்தையை முடித்து, அதனுடைய விளைவாக தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சலுகைகள் கிடைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

இரவிலே 3 மணி நேரம் தொடர்ந்து ஓர் ஓட்டுநர் ஓட்டினால், வேறோர் ஓட்டுநரை அதிலே நியமிக்க வேண்டுமென்று சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்கள், அந்த வகையிலே நான் அதை வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன். அதற்கேற்றாற்போல, ஓட்டுநர்களை நியமித்து, அந்தப் பணியினைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, 3725 மினி பஸ்கள் இயங்குவதாகச் சுட்டிக்காட்டி, அந்த மினி பஸ்கள் 4 கி.மீட்டருக்கு மேலாக பல இடங்களில் செல்வதால் 4.00 கோடி ரூபாய் இழப்பு என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அது உண்மை. அப்படி இழப்பு ஏற்படுவதற்குக் காரணம், இன்றைக்கு பொதுமக்கள் மத்தியிலே . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் 2 மணித் துளிகளில் உரையை முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: நானே முடித்துவிடுகிறேன். இன்றைக்கு பொதுமக்கள் மத்தியிலே மினி பஸ்கள்-நீங்கள் சுட்டிக் காட்டியதைப்போல, பல இடங்களில் அவை அதிகமாக இருந்தாலும்கூட peak hours—அதாவது அலுவலக நேரங்களில், கல்லூரி நேரங்களில், பள்ளி நேரங்களில் இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்து போதுமானதாக இல்லாததால், மக்கள் மினி பஸ்களை அதிகமாக நாட வேண்டிய கட்டாயத்திற்கு ஆளாகியிருக்கிறார்கள். எனவே அந்த

peak hours நேரங்களில், நம்மிடத்திலே இருக்கிற spare bus-களை, வெட்டுத் தடங்களாக சென்னையை ஒட்டியுள்ள புறநகர்ப் பகுதிகளில், போக்குவரத்து அதிகமாகப் பயன்படுகிற இடங்களில் காலை நேரத்திலும், மாலை நேரத்திலும் காலை 8.00 மணி முதல் 10.00 மணி வரை, மாலை 5.00 மணி முதல் 7.00 /7.30 மணி வரையிலும் என்று, வெட்டுத் தடங்களை இயக்குவதன் மூலமாக அதைச் சரிசெய்ய முடியும் என்பதைக்கூட நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 11-20

எது எப்படியிருந்தாலும், நான் இந்தநேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புவதெல்லாம், நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையைப் பாராட்டுகிறபோது; ஒருவன் மது அருந்திவிட்டால், அதனுடைய போதை இருக்கிறதே, அது ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திலே இறங்கிவிடும். ஒரு தனிப்பட்ட நபருக்கோ அல்லது அரசுக்கோ புகழ் போதை வந்துவிட்டால் அது இறங்குவது கடினம். எனவே ஒருவருக்குப் புகழ் போதை ஊட்டுவது, அவரைத் தூண்டுவதாக இருக்க வேண்டும்; பணியாற்றுவதற்காக இருக்க வேண்டும்; ஊக்கப்படுத்துவதற்காக இருக்க வேண்டுமே தவிர, போதை ஏற்றிவிடுவதாக இருந்துவிடக்கூடாது என்பதைச் சொல்லி நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அலுவலக ரீதியாகவோ அல்லது பூகோள ரீதியாகவோ கண்டுபிடித்து, நம்முடைய நுகர்வோருக்கு எந்தவிதமான டிக்கெட் விலையையும் உயர்த்தாமல், இனி நட்டத்தில் இயங்காமல் சரிசெய்தால் பாராட்டுக்குரியது என்று கூறி நிறைவு செய்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் செ.ம. வேலுசாமி.

திரு. செ. சிவசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே...........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. அமைச்சர் பதில் உரையில் சொல்வார்கள். நீங்கள் உட்காருங்கள்.

***திரு. செ.ம. வேலுசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மகளிர் எல்லாம் அரசியலைக் கைப்பற்றி ஆண்டால் சாக்காடும் இல்லை, போரும் இல்லை என்ற புரட்சிக் கவிஞரின் புதுமைப்பாட்டிற்கு உலகில் வரலாறு படைத்த [illegible] வரலாற்றின் புதிய தடங்களில் வாழும் இலக்கியமே, எங்களுடைய அரசியலின் துருவ நட்சத்திரமே, ஆயிரம் வாகை சூடிய காவிய பரணியே, பகை புலத்தார்

கண்டு பதறிப்போகின்ற திராவிடத்தின் திருவிளக்கே, எங்களின் ஒளிவிளக்கே, புயலுக்குச் சேதம் உண்டாக்கப் புறப்பட்டு வந்தவர்களைத் தேள் கொட்டிய திருடர்களாய்த் தெருவில் முடக்கிப் போட்ட நெருப்புத் தென்றலே, உங்கள் அருளை யாசித்த நான் பல்லடம் சட்டமன்ற உறுப்பினராகி உள்ளேன் அம்மா. தங்களின் மலர்க் கமலங்கள் பதித்த திக்கில் என் கண்களைப் பதித்து வணங்கி, பல்லடம் தொகுதி மக்கள் சார்பில் நன்றியைத் தெரிவித்து உங்கள் ஆசியுடன் என் கன்னிப் பேச்சைப் பேசவுள்ளேன்.

'தர்மத்தின் வாழ்வு தன்னை சூது கவ்வும், மீண்டும் தர்மம் வெல்லும்' என்ற தத்துவத்தை மெய்யாக்கிய தர்மத் தாயே, கடந்த ஐந்தாண்டு கால ஆட்சியில் உலகத்தில் எந்தவொரு தலைவருக்கும் எந்தவொரு தாய்மாருக்கும் ஏற்படாத கொடுமைகள், பொய் வழக்குகள், சிறைத் தண்டனை, தனி நீதிமன்றங்கள், அவமானங்கள், கேவலங்கள், நாலாந்திர விமர்சனங்கள், அத்தனையையும் இன்முகத்துடன் ஏற்றுக்கொண்டீர்கள். வெட்டி வீசுகின்ற கோடாரிக்கும் மணம் தரும் சந்தன மரம்போல் தங்களைக் கேவலப்படுத்தியவர்களையும் பொறுமையுடன் சந்தித்தீர்கள்.

கடந்த சட்டமன்றத் தேர்தலில், தேர்தல் களத்தில் தங்களை நிற்கவிடாமல் தடுத்தவர்கள் மத்தியில், பொதுமறை திருக்குறளுக்கு 133 அதிகாரங்கள் இருப்பதுபோல், வாழும் திருக்குறளாக 133 கழக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை வெற்றி வாகை சூடச் செய்து எதிரிகளின் சூழ்ச்சி, சதி, பொய், புனைச்சுருட்டு அத்தனையையும் தவிடு பொடியாக்கி தமிழகத்தின் முதல்வராகப் பொறுப்பேற்று, தாழ்ந்து கிடந்த தமிழகத்தைத் தலைநிமிர வைத்தீர்கள். இந்த நூற்றாண்டினுடைய புறநானூற்றுத் தாயே, விடுதலைப் புலிகளையே தமிழகத்திலிருந்து விரட்டியவர் நீங்கள். பூனைகளின் பாதுகாப்பிலுள்ள தலைவரின் கூட்டத்தைக் கண்டா நீங்கள் அஞ்சப் போகிறீர்கள்!

** இவர்களால் அநியாயமாக இந்திய முதல் பெண் நீதிபதியான நல்ல ஆளுநரை இழந்துவிட்டோம். ஆனால் திறமையான காவல் துறை அதிகாரிகளை இழக்கத் தயாராக இல்லை என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் எடுத்த முடிவு பாராட்டுக்குரிய ஒன்றாகும். இவர்களின் உருட்டல் மிரட்டல்களுக்குப் பயந்து அஞ்சுபவர்கள் அல்ல எங்கள் தாயும், நாங்களும்.

தமிழகத்தில் இல்லாமை ஒழித்து, இறையாண்மை காத்து, கல்லாமை ஒழித்து, கயமை களைந்து, கருணை காத்து, வறுமை ஒழித்து, வாட்டம் போக்கி, வளமான தமிழகத்தை உருவாக்கி, இந்தியாவிற்கே வழிகாட்டும் மாநிலமாக, தாழ்ந்த தமிழகத்தைத் தலைநிமிரச் செய்திடும் வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க நிதிநிலை அறிக்கையைத் தந்துள்ளீர்கள்.

திரு. இ. புகழேந்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கமிஷன் சம்பந்தமான ** என்றெல்லாம் உறுப்பினர் பேசிக்கொண்டிருக்கிறார்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் பொதுவாகத்தான் குறிப்பிடுகிறார். எதையும் குறிப்பிட்டுச் சொல்லவில்லை. பொதுவாகத்தான் குறிப்பிடுகிறார். கன்னிப் பேச்சு விட்டுவிடலாம். (குறுக்கீடு) ** என்பது உங்களைப் பாதிக்கிறதா? அதை எடுத்துவிடச் சொல்கிறேன். ** என்பதை அவைக் குறிப்பில் இருந்து எடுத்துவிடவும்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள், நேற்று இந்த அவையிலே, இலட்சக்கணக்கான பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு விடிவுகாலத்தை உண்டாக்குகின்ற வகையிலே உதவித் தொகையை வழங்க ஆணை பிறப்பித்தார்கள். தமிழகத்திலேயே அதிகமான பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்கள் எங்கள் கோவை மாவட்டத்தில்தான் உள்ளனர். கடந்த ஆண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சியில் பேசிப் பேசியே தொழிலாளர்களின் வயிற்றைக் காய வைத்தார்கள். ஆனால் தாயே நீங்கள் உடனடியாக இரண்டு தரப்பினர்களையும் அழைத்துப் பேசி, நல்ல தீர்வைக் கண்டு தொழிலாளர்களின் வயிற்றில் பால் வார்த்தீர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்கு, அதற்காக எங்களின் கோடானுகோடி நன்றியினைத் தங்கள் மலர்ப் பாதங்களில் காணிக்கையாக்குகின்றோம்.

தாயுள்ளம் கொண்டு அவினாசி-அத்திக்கடவுத் திட்டத்தை அறிவித்து குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க உதவிய அம்மா அவர்களுக்கு நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

முற்பகல் 11-25

கோவை மாநகருக்கு கடந்த அரசால் கைவிடப்பட்ட மாடிவீடு குடியிருப்புத் திட்டத்தை அறிவித்ததற்கும், கோவை மாநகருக்கு சுமார் 6 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியதற்கும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம்.

இன்று போக்குவரத்துத் துறையும் அதன் நிர்வாகமும் எந்த அளவிற்கு சீர்கெட்டு உள்ளது என்பதை கடந்த மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு சாலையிலே ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகளைப் பார்த்தாலே தெரியும். 1991-96-ல் மாண்புமிகு அம்மாவினுடைய ஆட்சியிலே அகில இந்திய அளவிலே, பல்வேறு பரிசுகளைத் தட்டிச் சென்றது தமிழக போக்குவரத்துக் கழகம். ஆனால் கடந்த ஆட்சியில், திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, முந்தைய அரசு ஊட்டியில் நிருபர்களை வைத்து பேட்டி கொடுத்தபொழுது, அ.தி.மு.க. அரசால் அதன் நிர்வாகச் சீர்கேடால் 173 கோடி ரூபாய் இழப்பு என்றும் தி.மு.க. ஆட்சியிலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை எல்லாம் சீர்படுத்தி, செம்மைப்படுத்தி, ஊழலற்ற நிர்வாகம் நடத்தி, நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்டி, இலாபகரமாக இயக்குவோம் என்றும் பேட்டி கொடுத்தார்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே இறுதிக் கட்டத்தில் தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சுமார் 2,000 கோடி ரூபாய் இழப்பு. மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய அரசின் நிர்வாகத் திறமையின்மை என்று சொன்ன தி.மு.க. அரசு, அவர்களுடைய நிர்வாகத்தில் சுமார் ரூபாய் 2,000 கோடி நஷ்டம் என்றால் இதனை யார் கொள்ளையடித்தது என்று இந்த நாட்டு மக்கள் கேட்கின்றார்கள். ஆறாண்டு காலம் ஒரு பேருந்து ஓடினாலே மாற்றியாக வேண்டுமென்ற நிலைமையை, தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் மாற்றாமல் வைத்து, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சீரழித்துள்ளது தி.மு.க. ஆட்சி. இன்று அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய, மரியாதை வாரம், பராமரிப்பு வாரம் ஆகியவை நடத்தி தி.மு.க. ஆட்சியிலே பொதுமக்கள் மத்தியிலே நம்பிக்கை இழந்து கிடக்கின்ற இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இன்று புத்துயிர் ஊட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியில் 1500 பேர் உள்ள கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தந்தீர்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே தமிழகத்திலே 1000 பேருந்துகளுக்கு மேல் டயர் இல்லாமல், பேட்டரி இல்லாமல், உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் டெப்போவில் முடங்கிக் கிடந்ததைக் கண்கூடாகப் பார்த்தார்கள். தி.மு.க. ஆட்சியிலே தன்னுடைய

கட்சிக்காரர்களுக்கு மினி பஸ் பர்மிட் கொடுத்தார்கள். அமைச்சர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மாவட்டச் செயலாளர்கள் ஆகியோருக்கும், அவர்கள் பரிந்துரை செய்தவர்களுக்கு மட்டுமே இந்த மினி பஸ் பர்மிட் வழங்கிவிட்டு—இலட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்களை வாழ வைத்துக் கொண்டு—கோடிக்கணக்கான பொது மக்கள் பயணம் செய்யும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சீரழித்தது தி.மு.க. அரசுதான்.

தங்களின் கிராமங்களுக்கும் ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் வேண்டும் என்று பொதுமக்கள் கோரிக்கை கொடுத்தால், மாண்புமிகு அம்மாவினுடைய ஆட்சியிலே, அவர்களுடைய உத்தரவின் பேரில் 24 மணி நேரத்திலே மக்களின் குறைகளைத் தீர்த்து, புதிய பேருந்துகள் விட்டதை அனைவரும் அறிவீர்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே, கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியிலே ஒரு வித்தியாசமான காட்சியாக பொதுமக்கள் தங்கள் ஊருக்கு வந்து கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன, அதை ஓட்டுங்கள், எங்களுக்கு பஸ் விடுங்கள் என்றுதான் கோரிக்கை விடுத்தனர்.

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு 1992-1995-ல் ஒரு மகத்தான ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தி, பெண்கள் மற்றும் நல்வாழ்வு ஒப்பந்தங்களை எல்லாம் உண்டாக்கித் தந்தீர்கள் அம்மா. பல்லடத்தில் துணை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தியாவிற்கே ஒரு முன்மாதிரியானதாக அமைக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்காக மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி, பாலிடெக்னிக் போன்றவற்றையெல்லாம் ஏற்படுத்தித் தந்தது நம் அம்மாவினுடைய அரசுதான்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அன்பிற்குரிய மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கள் பல்லடம் தொகுதி, விவசாயத்தை முதன்மைத் தொழிலாகக் கொண்டு இருந்து வந்த பகுதி. சிறப்பு வாய்ந்த நொய்யல் ஆற்றிலே தொடர்ந்து நீர்வந்துகொண்டிருந்ததால், விவசாயம் நல்ல முறையிலே நடைபெற்று வந்தது. தற்போது நீர்வரத்து நொய்யல் ஆற்றில் இல்லாததாலும், குளங்கள் வற்றிவிட்டதாலும், நிலத்தடி நீர் மிக ஆழமாக உள்ளதாலும் விவசாயம் பொய்த்துள்ளது. வேளாண்மைத் துறையினரின் ஆராய்ச்சி புள்ளிவிவரப்படி, தமிழகத்திலேயே மழை குறைவான பகுதியாக எங்கள் பகுதி உள்ளது.

விவசாயத்தை நம்பியிருந்த மக்கள் தற்போது விசைத்தறி, கல் குவாரி மற்றும் கோழிப் பண்ணை போன்ற தொழில்களைச் செய்து வருகின்றனர். தற்போது தமிழகத்தில் உள்ள 5 இலட்சம் விசைத் தறிகளில் எங்கள் பகுதியில் மட்டும் 1 இலட்சம் விசைத் தறிகள் உள்ளன. விசைத் தறியைத் தொழிலாகக் கொண்டு இலட்சக்கணக்கானோர் தொழில் செய்து வருகின்றனர். மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களின் ஐந்தாண்டு கால ஆட்சியிலே விசைத்தறியாளர்களுடைய வேதனையை அறிந்து, தாயுள்ளம் கொண்டு, முதன்முதலாக மின் கட்டணத்தைக் குறைக்கின்ற வகையிலே Tariff 4 என்று இருந்ததை Tariff 3ஆக மாற்றி, சுமார் 24,600 மின் இணைப்பு உள்ளவர்களுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 12½ கோடி ரூபாய் சலுகை அளித்து விசைத்தறியாளர்கள் குடும்பங்களுக்கு வாழ்வளித்தீர்கள்.

கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியிலே 3 முறை மின் கட்டணத்தை உயர்த்தி டெப்பாசிட்டை அதிகப்படுத்தியதாலும், மத்திய அரசினுடைய பன்னாட்டு தாராளமயமாக்கும் கொள்கை மற்றும் தற்போது garments-க்கு மத்திய அரசு 16 சதவீதம் வரை வரி விதித்துள்ளது; இதனால் விசைத்தறி தொழில் மிகவும் பாதித்த நிலையில் விசைத் தறியாளர்கள் வேதனைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கட்ட வேண்டிய மின் கட்டணத்தை ஒரு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கட்டுவதாகவும், அதற்குரிய டெப்பாசிட் தொகையைக் கட்டுவதற்கு அனுமதிக்குமாறும் தாயுள்ளம் கொண்ட அம்மா அவர்களிடம் விண்ணப்பித்துள்ளார்கள். கருணையோடு பரிசீலனை செய்து உதவிடுமாறு அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

கூட்டுறவு விசைத்தறி சொசைட்டிகள் அதிகமாக உள்ள எங்கள் பகுதிக்கு இலவச வேட்டி, சேலை தயாரிக்க அரசு ஒதுக்கீடு செய்து உதவுமாறும், கடந்த ஆட்சி காலத்திலே 10 கோடி ரூபாய் நிலுவையிலுள்ள தொகையைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கும் அருள்கூர்ந்து ஆவன செயய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். மேலும், இந்தியாவிலே இருக்கின்ற 17 இலட்சம் விசைத்தறிகளில், 5 இலட்சம் தமிழகத்திலே மட்டும், இருக்கின்றன. குறிப்பாக எங்கள் பகுதியிலே ஒரு இலட்சம் விசைத் தறிகள் இருக்கின்றன. சுமார் 50 இலட்சம் விசைத்தறித் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அதன் துணைத் தொழிலாளர்களும் இருக்கின்ற தமிழகத்தில், அவர்களுக்கென்று தனி வாரியம் — விசைத்தறி வாரியம் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-30

கல் குவாரிகளுக்குக் கடந்த அரசு 50 மீட்டர் பாதுகாப்பு இடைவெளி என்று இருந்ததை 500 மீட்டர் என்று மாற்றியதன் விளைவாக இப்போது குவாரியிலே வேலை செய்பவர்களுக்குச் சட்டம் தடையாக இருக்கிறது. அதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, நீண்டகாலமாக உள்ள பாண்டியாறு-புன்னம்புழா திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, கோழிப் பண்ணைக்கு ஒரு ஆராய்ச்சி மையம் வேண்டுமென்றும், அரசூர், செங்கத் துறை போன்ற பகுதிகளிலே இலாபகரமாக இயங்கி வந்தது தற்போது இயங்கவில்லை. *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* உரையைமுடித்து விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடித்து விடுகிறேன். அரசூர், செங்கத் துறை ஆகிய இடங்களில் கோழிப் பண்ணைகளை மீண்டும் திறக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கோவை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு M.R.I. Scan வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று நீலகிரி மாவட்டம் போன்ற மக்கள் தொகை குறைவாக இருக்கக்கூடிய பகுதிகளிலே தொடர்ந்து இலாபம் குறைவாக இருக்கிறது என்று பேருந்துகள் குறைவாக விடப்படுகின்றன. அவ்வாறு உள்ள பகுதிகளுக்கு தனியார் மூலம் ஒப்பந்த அடிப்படையிலே பேருந்துகள் இயக்குவதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்றும், கோவை மாநகரிலே இருக்கின்ற சாக்கடை நீர் எல்லாம் நொய்யலாற்றில் உள்ள குடிநீரிலே பாய்கின்ற காரணத்தினால், இதற்கு ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் அமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு, கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில், கோவை மாவட்டத்திற்கு, தொடர்ந்து 5 ஆண்டுக் காலமாக, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு கொடுக்கப்பட்ட தொகையை, மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியைவிட 4 கோடி ரூபாய் குறைவாகக் கொடுத்தார்கள். மீண்டும் அதை அளிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதுக்கோட்டை தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர், அன்புக்குரிய . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதை அவர் சொல்லிக்கொள்வார். நீங்கள் பேசி முடியுங்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவராஜ் அவர்கள். (குறுக்கீடு) மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சு. சிவராஜ், பேசுங்கள்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: நன்றி மட்டும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சரி.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: எனக்குப் பேச வாய்ப்புத் தந்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், அவைக்கும் நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து பேச வருபவர்களுக்கும் வாய்ப்புக் கொடுக்க வேண்டும். (குறுக்கீடு) எனக்கு அதைப்பற்றிக் கவலை இல்லை.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 2001-2002 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேச வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்திய துணைக் கண்டத்தில் வாழும் காமராஜராக வாழ்ந்து மறைந்த எங்களுடைய வணக்கத்திற்குரிய மக்கள் தலைவர் திரு. மூப்பனார் அவர்களை இந்த நேரத்திலே நினைவுகூர்ந்து அவரை வணங்கி, இன்றைக்கு அவருடைய வழித் தோன்றலாக தமிழ் மாநில காங்கிரசினுடைய தலைமைப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கக்கூடிய அன்புத் தலைவர் திரு. ஜி.கே. வாசன் அவர்களை வணங்கி, தமிழகத்திலே, சட்டமன்றத் தேர்தலிலே மதச் சார்பற்ற ஜனநாயகக் கூட்டணிக்குத் தலைமை ஏற்று, இந்தக் கூட்டணியை மாபெரும் வெற்றியடையச் செய்து, தமிழகத்திலே உள்ள ஏழையெளிய மக்களுக்கு நல்ல பல திட்டங்களைத் தீட்டி, பல்வேறு அடிப்படை வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தொடர்ந்து மூன்றாவது முறையாக என்னைத் தேர்ந்தெடுத்த என்னுடைய ரிஷிவந்தியம் தொகுதி சட்டமன்ற வாக்காளப் பெருமக்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் கூறி, என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

இப்போது, தமிழகத்திலே 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏறத்தாழ 16,969 பேருந்துகளை இயக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. கடந்த ஆண்டிலே மட்டும் 647 கோடியே 59 இலட்சம் நபர்கள் இந்தப் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்திருக்கிறார்கள் என்ற விவரத்தை கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். பொது மக்களுடைய அத்தியாவசிய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய துறைகளிலே ஒன்றான இந்தத் துறை ஏறத்தாழ 2 ஆயிரம் கோடி ரூபாய் நட்டத்திலே இயங்குகிறது என்பது வேதனைக்குரிய ஒன்றாகும்.

1998-99 ஆம் ஆண்டு நிதித் துறையினுடைய ஆய்வு அறிக்கையிலே ஏறத்தாழ 389 கோடியே 69 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்றும், அதற்கு முந்தைய ஆண்டு 1997-98-லே 26 கோடி ரூபாய் அளவு நஷ்டம் என்றும், அதைப் பார்க்கும்போது ஆண்டிற்குப் படிப்படியாக 150 கோடி ரூபாய் என்ற அளவிற்குக் கூடுதலாக நஷ்டம், ஈடுகட்ட முடியாத அளவிற்கு உயர்ந்துகொண்டிக்கிறது என்பதை நான் இந்த நிதித் துறையினுடைய ஆய்வு அறிக்கையிலே காணும்போது தெரிகிறது. அதேபோல, இந்த நஷ்டத்திற்கு அவர்கள் குறிப்பிடுகிற காரணங்கள், அதிகரிக்கப்பட்ட ஊழியர்களுடைய சம்பள விகிதங்கள், இடு பொருட்களுடைய விலை உயர்வு, பொது நலன் கருதி இலாபம் இல்லாத வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குதல், குறைந்த கட்டண விகிதம் என்று இந்த நான்கு காரணங்களை அந்த ஆய்வு அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-35

கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையிலே மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது தமிழகத்தில்தான் மிகக் குறைந்த பேருந்துக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக, மகாராஷ்டிர மாநிலத்திலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 35 பைசா என்றும், ஆந்திராவிலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 30 காசு என்றும், கேரளாவிலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 28 காசு என்றும், கர்நாடகத்திலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 24 காசு என்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தமிழகத்திலே மட்டும்தான் 22 காசு என்று குறைந்த கட்டண விகிதம் இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது, மற்ற மாநிலங்களிலே அரசின் மூலமாக இயக்கக்கூடிய பேருந்துகள் என்பது நம்முடைய தமிழகத்தோடு ஒப்பிடும்போது மிகக் குறைவான அளவில்தான் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன, அரசுத் துறையின் மூலமாக. ஆக , இப்படி இயக்கப்படுகின்றன. ஒரு பேருந்து ஒரு கிலோமீட்டர் தூரம் பயணம் செய்தால் அதற்காக ஆகக்கூடிய

செலவு, எல்லாச் செலவையும் சேர்த்து ரூ.12.19 காசு என்ற அளவிற்கு இருக்கும்போது, வருகின்ற வருமானமோ ரூ10.82 காசுதான் வருகின்றது ஏறத்தாழ ஒரு கிலோமீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய் 37 காசு நஷ்டத்திலே இப்போது இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு நாளைக்கு 64 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடுவதாக கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே இந்த நஷ்டத்தை எப்படி இந்த அரசு ஈடுகட்டப் போகிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டீசலைப் பொறுத்தவரையிலே, 1996-97 ஆம் ஆண்டில் இந்த டீசல் செலவினம் என்பது ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2.12 பைசா என்ற அளவிற்கு இருந்தது. ஆனால் நடப்பு ஆண்டிலே அந்த டீசல் செலவினம் இப்போது ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 4 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம், 1999 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசு அதற்குப் பின்னாலே 3 முறை டீசல் விலையை ஏற்றியதன் காரணமாக 1999 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னாலே 11 ரூபாய் 22 காசு என்று இருந்த டீசல் இன்றைக்கு 18 ரூபாய்க்கு மேலே, விலை, ஏற்றத்தின் காரணமாக உயர்த்தப்பட்டதால், ஆண்டு ஒன்றுக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏறத்தாழ டீசலிலே மட்டும் 75 கோடி ரூபாய்க்கு இப்போது கூடுதல் சுமையை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே இப்படி நாளுக்கு நாள் உயர்ந்து வரும் எரிபொருள் விலை, உதிரி பாகங்களுடைய விலை, நிர்வாகச் செலவு இப்படி பல நிலைகளுக்கு இடையே பொதுமக்களுக்கு வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டிய கட்டாயத்திலே இப்போது இந்த போக்குவரத்துத் துறை இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

ஆகவே இப்படிப்பட்ட சுமையை நாம் எப்படி எதிர்காலத்திலே சுமக்கப் போகின்றோம் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டும். 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் நடப்பு ஆண்டில் 16,969 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்கின்ற விளக்கத்தினை கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே கொடுத்து இருக்கிறீர்கள்.

கடந்த ஆண்டுகளிலே இயக்கப்பட்ட ஒப்பீடுகளைப் பார்க்கும்போது 1994-95 ஆம் ஆண்டிலே 16,615 என்று இருந்த பேருந்துகள் 1995-96-லே 15,885 என்ற அளவிற்கும், 1996-97-லே 16,043 என்று உயர்ந்து, 1997-98-லே அது 17,028 என்ற அளவுக்கு உயர்ந்து, 1998-99-லே 17,025 என்று குறைந்து,

2000-2001 ஆம் ஆண்டிலே 14,969 என்ற அளவிற்குக் குறைந்துள்ளது. ஆக, நாளுக்கு நாள் பொதுமக்களுடைய போக்குவரத்துத் தேவைகள் அதிகரித்துக்கொண்டே போகின்றன. சட்டமன்ற உறுப்பினராகிய நாங்கள் எல்லாம் தேர்தல் முடிந்து நன்றி சொல்வதற்காக கிராமங்களுக்குச் சென்றபோது, கிராமத்திலே இருக்கக்கூடிய பொதுமக்கள் அந்தப் பகுதியிலே 2 நடை அல்லது 4 நடை வருகின்ற பேருந்து இருந்தால், எங்களுக்கு அந்த நடை போதாது; கூடுதல் நடை, 8 நடை வேண்டும், 10 நடை வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். அல்லது முழுமையாக அந்தப் பேருந்து அந்த கிராமப் பகுதிக்குச் செல்கின்றது என்றால் எங்களுக்கு ஒரு பேருந்து போதாது, வேறு ஒரு பேருந்து வசதி வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். இப்படி கிராமங்களிலே நாளுக்கு நாள் போக்குவரத்துத் தேவைகள் அதிகமாகிக்கொண்டே போகிறது. குறிப்பாக, இப்போது நம்முடைய அரசாங்கம் மாணவர்களுக்கு ப்ளஸ் 2 வரையிலே பஸ் பாஸ் கொடுத்து இருக்கிறது. இந்த பஸ் பாஸ் கொடுத்ததற்குப் பின்னாலே ஒவ்வொரு கிராமத்திற்குச் சென்றாலும் என்ன பிரச்சினை என்றால், பள்ளிக்கூட நேரத்திற்கு எங்கள் ஊருக்கு பஸ் வேண்டும்; அதேபோல, பள்ளிக்கூடம் விடும்போதும் எங்கள் ஊருக்கு பஸ் வேண்டும் என்று சேர்ந்தாற்போல கேட்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-40

ஒரு பேருந்துப் பணிமனை இருக்கிறது என்றால், அதிலே 30 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்றால், அந்த 30 பேருந்துகள் ஏறத்தாழ 3, 4 சட்டமன்றத் தொகுதிகளைத் தொட்டுச் செல்லக்கூடிய வகையிலே இயக்கப்படுகின்றன. அப்படிப் பார்ப்போமேயானால், ஏறத்தாழ 400 கிராமங்களைத் தொடக்கூடிய அளவிற்கு 30 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்றால் இந்த 400 கிராமங்களிலுள்ள மாணவர்களுடைய தேவையை இந்த 30 பேருந்துகளால் முழுமையாக பூர்த்தி செய்ய முடியுமா என்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே பள்ளிக்கூடங்களுக்குச் செல்கின்ற இந்த மாணவர்களுக்கு, student special என்ற அளவிலே, நீங்கள் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. சு. சிவராஜ்: இப்படி நாளுக்குநாள் வளர்ந்து வருகின்ற போக்குவரத்துத் தேவையை அரசு உணர்ந்து, மாறிவரும் பொருளாதார சூழ்நிலையை மனதிலே கொண்டு, நட்டத்திலே இயங்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சுமையைக் குறைக்க வேண்டும். அதேநேரத்திலே, தனியார் துறையை இதிலே நாம் ஈடுபடுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது அரசுத் துறையின் மூலம் 16,969 பேருந்துகள் இயங்கினாலும், தனியார் துறையின் மூலம் 5 ஆயிரம் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பதை நான் இங்கே கவனத்திறகுக் கொண்டுவருகிறேன்.

அதேபோல, 1995 ஆம் ஆண்டு புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியின்போது, தனியார் பேருந்துகளுக்கு பொதுமக்களின் நலன் கருதி பல வழித்தடங்களிலே தட நீட்டிப்புக் கொடுத்தார்கள். அதேபோல, variation, curtailment என்று கொடுத்தார்கள். ஆனால் அதற்குப் பின்னாலே வந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே ஒரு சில இடங்களிலே முறைகேடாக curtailment வாங்கிவிட்டார்கள் என்று காரணத்தைக் காட்டி ஒட்டுமொத்தமாக அந்த curtailment, variation -ஐ எல்லாம் இரத்து செய்துவிட்டார்கள். ஆகவே பொது மக்களுடைய நலன் கருதி மீண்டும் அவர்களுக்கு அந்த variation கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்வதோடு. .. (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், உரையை முடித்து விடுங்கள்.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இங்கே ஒன்றை நினைவு கூற விரும்புகிறேன். 1977-லே புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றபொழுது, சென்னை மாநகரத்திலே வேலை நிறுத்தம் என்ற பெயரால் அன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்திலே இருந்த பேருந்துகள் அனைத்தும் 10, 15 தினங்கள் இயக்காமல் நிறுத்தப்பட்டன. இன்றைக்கு நிதியமைச்சராக இருக்கக்கூடியவர்தான் அன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்து வெளி மாவட்டங்களிலேயிருந்து தனியார் துறையின் பேருந்துகளையெல்லாம் கொண்டுவந்து அன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்திலே இயக்கி, சென்னை மாநகர மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்தார்கள். ஆக, ஒரு துறை என்று இருந்தால், competitive sector தனியார் துறையும் இருக்க வேண்டும்; அரசுத் துறையும் இருக்க வேண்டும். அப்போதுதான் ஒரு

போட்டி, ஒரு ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கும். ஆகவே அந்த அளவிற்கு இந்த அரசாங்கம் அதுபோன்ற கொள்கையை வகுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, வாகனப் பெருக்கம். இந்த வாகனப் பெருக்கத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, சென்னை, கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற பெருநகரங்கள் இன்றைக்கு வாகனப் பெருக்கத்தின் காரணமாக கடும் நெரிசலில் சிக்கித் தவிக்கின்றன. ஆகவே அவற்றையெல்லம் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன் வாகனப் பெருக்கத்தைப் போக்குவதற்கு தொலைநோக்குத் திட்டம் ஒன்றைத் தயாரிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்தைப் பொறுத்தவரையிலே...(மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், சீக்கிரம் உரையை முடித்துவிடுங்கள். 12 நிமிடங்கள் ஆகின்றன.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சீக்கிரம் முடித்துவிடுகிறேன். விபத்துக்களைப் பொறுத்த வரையில், நெடுஞ்சாலையிலே விபத்து என்ற பெயரில் இப்போது மதிப்புமிக்க பல மனித உயிர்கள் பலியாவதை நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். ஆகவே இந்த விபத்து ஏற்படுத்துகின்ற ஓட்டுநர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கையை அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டும். விபத்து செய்கின்ற ஓட்டுநர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து, ஒரு முறைக்கு மேல் விபத்தில் ஈடுபட்டால் அவர்களுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை இரத்து செய்கின்ற அளவிற்குக்கூட நீங்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேபோல, உரிமம் வழங்கும்போது, ஓட்டுநர் உரிமத்துக்கான சட்டங்களைக் கடுமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாரிமோகன். (குறுக்கீடு) அதோடு உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள். நேரம் அதோடு சரியாகிவிட்டது. (குறுக்கீடு)

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தொகுதி குறித்து ஒருசில கருத்துகளைக் கூற விரும்புகிறேன். திருக்கோவிலூரிலிருந்து மணலூர்பேட்டை வழியாக, திருவரங்கம், ஈருடையாம்பட்டு வழியாக மூங்கில்துறைப்பட்டுக்கு ஒரு பேருந்தும்,

விரிவாகப் பேசினால் இந்த அவைக்கு நன்றாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கடந்த ஆட்சியில்தான் என்று சொல்கிறார்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த நிலை கடந்த காலத்திலே இருந்தது. இப்போது இருக்கக்கூடாது என்பதற்காக நான் பேசுகின்றேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே அந்த வகையிலே இன்றைக்கு அதிகாரிகள் இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், அவர்கள் எந்த அளவிற்குச் சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருப்பார்கள் அல்லது பினாமி சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருப்பார்கள் என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம். ஆகவே அந்த உயர் அதிகாரிகளினுடைய சொத்துக் கணக்குகளை நாம் பார்க்க வேண்டியவர்களாக, ஆராய வேண்டியவர்களாக இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றோம். வரவுக்கு மீறிய சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருக்கின்றவர்கள், பினாமி சொத்துக்களைச் சேர்த்துவைத்து இருக்கின்றவர்களை எல்லாம் கண்டுபிடித்து, அந்தச் சொத்துக்களை எல்லாம் போக்குவரத்துத் துறைக்குச் சேர்த்து இந்த நட்டத்திற்கு ஈடுகட்ட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆக, அந்த வகையிலே இன்றைக்கு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிற நிருவாகம், அதிகாரிகள், உயர் அதிகாரிகளுக்கென்று ஒரு கார், அவர்களுடைய வீட்டிற்கு என்று ஒரு கார், அந்த 2 கார்களுக்கும் டீசல் போடப்படுகிறது; 8 பணியாளர்கள் வரை உயர் அதிகாரிகள் வீட்டிலே வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்துத் துறை சம்பளம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பது போன்ற நிலைகள் இருக்கின்றன.

முற்பகல் 11-50

அதைப்போல, இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே பராமரிக்கின்ற அந்த பஸ்களையெல்லாம் பார்க்கிறபோது, நான் சென்ற ஞாயிற்றுக்கிழமைகூட ஊருக்குச் செல்கின்றபோது, ஜோலார்பேட்டை வரை train-ல் சென்று, அங்கிருந்து தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸிலே ஜோலார்பேட்டையிலிருந்து திருப்பத்தூருக்குச் சென்றேன். அப்போது மழை பெய்துகொண்டிருந்தது. பஸ்ஸினுடைய கீழ்தளம் முழுவதும் தண்ணீரில் நனைந்து தண்ணீராக இருந்தது. அந்த பஸ் ஓரளவிற்கு நல்ல நிலையில் இருந்திருந்தது. திருப்பத்தூருக்குச் சென்று திருப்பத்தூரிலிருந்து தனியார் பஸ்ஸிலே தருமபுரிக்குச் சென்றேன். அது புத்தம் புதிய பஸ்ஸாக இருக்கிறது. உள்ளே பார்த்தால் ஒரு அரண்மனையில் இருப்பதைப் போல அழகாக இருந்தது. ஆகவே அந்த பஸ்களைப் பராமரிப்பதிலும், பஸ்களை சுத்தம் செய்வதிலும் அந்தப் பணிமனைகள் கவனம் செலுத்தியாக வேண்டும். இன்றைக்கு வெள்ளை வேட்டி, வெள்ளைச் சட்டையோடு அரசு பழைய பஸ்களிலே நாம் ஏறுகின்ற நிலை இல்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டி அந்த நிருவாகத்தை நாம் சரிசெய்ய வேண்டும். ஏனென்றால், இது அரசு நிறுவனம். பொதுமக்கள் நலனுக்காக அந்த நட்டத்தை ஏற்றுக்கொண்டு நாம் அரசினுடைய மானியத்தைக் கொடுத்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே அந்த நிருவாகத்தைச் சரிசெய்ய வேண்டிய பொறுப்பு நமக்கிருக்கிறது. புதிதாக பொறுப்பேற்றிருக்கிற நம்முடைய அமைச்சர் நல்ல பண்புடையவர், ஒரு இளைஞர் இன்று அமைச்சராக வந்திருக்கிறார். ஆக, அவருடைய காலத்தில் கண்டிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை இலாபம் ஈட்டுகின்ற வகையிலே இயங்க வேண்டுமென்ற என்னுடைய வாழ்த்தையும் அவருக்கு இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே இன்றைக்குச் செய்யப்படுகிற தவறுகளால், வருங்காலத்தில் பொதுத் துறை நிறுவனங்களையோ அரசு நிறுவனங்களையோ அரசு நடத்தக்கூடிய ஒரு நிலை இல்லை. இன்னும் 10 ஆண்டுகளில், 20 ஆண்டுகளில் அரசுக்கு இப்படி ஒரு தொழிலை நடத்திச் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற நிலை கிடையாது. மத்திய கனரக தொழில் துறை அமைச்சர்கூட சமீபத்திலே இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்பு சொன்னார். மத்தியிலே பாதுகாப்பையும், அதைப்போல இரயில்வே துறையை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு, மற்ற எல்லாவற்றையும் தனியார் துறையிலே ஈடுபடுத்தக்கூடிய அளவுக்குச் செல்லும், தொழிலை நடத்துவது அரசினுடைய வேலை கிடையாது என்று இன்றைக்குச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே அதன் காரணமாக நான் இதை இங்கே சுட்டிக்காட்ட வேண்டியவனாக இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர் பிரச்சினைகள், பல்வேறு பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அதை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவருகின்றேன். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயர் வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் அதிலே பணியாற்றுகிறவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத்

தொழிலாளர்களாக இல்லை. அவர்களை அரசுப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களாக ஆக்க வேண்டும். இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றும் அலுவலர்களுக்குப் பஞ்சப்படி வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை. அது வழங்கப்பட வேண்டும். தொழிலாளர்கள் பற்றாக்குறையினால் தினசரி பஸ்கள் நிற்கும் நிலை உள்ளது. உதாரணமாக, சேலம் கோட்டத்திலே சுமார் 25 பஸ்களுக்கு மேல் ஊழியர் இல்லாததால் நிறுத்தப்படுகின்றன. இதனால் மாணவர்களும், பொது மக்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு வாரிசுப் பணி வழங்கப்படாமல் உள்ளது. அதையும் வழங்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். தொழிலாளர்கள் விபத்தில் இறந்தால், ஒரு இலட்சம் ரூபாய் நல நிதியாக வழங்கப்படுகிறது. அந்தக் குடும்பங்களை வாழ வைப்பதற்காக இந்த அரசு நலநிதியை ரூபாய் இரண்டு இலட்சமாக வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் என்று கடந்த கால அரசு அறிவித்தது. ஒரு சிலருக்கு மட்டும் கொடுத்தார்கள். இன்று அது நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஓய்வூதியம் வழங்கப்பட வேண்டும். விபத்தின் மூலமாக, தகுதியின்மை மூலமாக குறிப்பிட்ட பணியைச் செய்ய முடியாதவர்களுக்கு மாற்றுப் பணியை வழங்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சிறுசிறு குறைகளுக்குத் தொழிலாளர்கள் பழிவாங்கப்படும் நிலை உள்ளது. அப்படிப் பாதிக்கப்பட்டவர்களைப் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டவர்களை மீண்டும் பணியமர்த்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, தொழிலாளர்கள் விடுப்பு எடுப்பதிலே அவர்களுக்குள்ள விடுப்பை வார விடுப்பு மற்றும் இதர விடுப்பை சரியான முறையிலே அவர்கள் எடுக்க மறுக்கப்பட்டு விடுப்பு வழங்காமல், வேலைக்கு வராததாகக் கருதப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வசூல்படி கொடுக்கிறபோது, பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தும்போதெல்லாம், தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கும் வசூல்படி குறைத்து வழங்கப்படுகிறது. உதாரணமாக, 5%-லிருந்து சுமார் 2½%-ஆகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. எதிர்வரும் காலங்களில் அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கு இரண்டு ஜோடி சீருடைகள் வழங்கப்படுகின்றன. அவை நான்கு செட்டுகளாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மருத்துவச் செலவைத் திரும்பப் பெறுவதிலே காலதாமதம் ஏற்படுத்துகிறார்கள். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இந்த நிலையிலேயிருந்து அதை உடனே தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் குடும்பங்களுக்கு வழங்கப்படும் திருமணக் கடன் உயர்த்தப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிற் சங்கங்கள் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஊதிய ஒப்பந்தம் பேசும்முன்பு, தொழிற்சங்க அங்கீகாரத் தேர்தலை நடத்த வேண்டும். அல்லது அனைத்து தொழிற் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேச வேண்டும். தொழிற் சங்கங்களுக்கு தொழிலாளர்களின் விருப்பத்தின்படி சந்தா பிடித்தம் செய்வதிலே பாரபட்சம் காட்டப்படுகிறது. அனைத்துத் தொழிற் சங்கங்களுக்கும் அதைச் செய்து தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, பெருந்துறை போக்குவரத்துக் கழக மருத்துவமனையிலே தொழிலாளர்கள் மருந்து மாத்திரைகளை வெளியிலிருந்து வாங்கிக் கொடுத்து வைத்தியம் பார்க்கும் நிலை உள்ளது. அதற்குரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகக் கல்லூரியான மருத்துவம், பொறியியல் கல்லூரிகளில் தொழிலாளர் வீட்டுப் பிள்ளைகளுக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய இடங்களை அதிகரித்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தருமபுரி மாவட்டத் தலைநகரிலிருந்து தினசரி சென்னைக்கு மூன்று பஸ்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அங்கே அதிகமான பயணிகள் சென்னை வருவதற்கு இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். இன்னும் ஒரு பஸ் கூடுதலாக இயக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, அதைப்போல, நாமக்கல் மாவட்டத்திலேயிருந்து எட்டு சொகுசுப் பேருந்துகள்..... (மணியடிக்கப்பெற்றது)

முற்பகல் 11-55

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடித்து விடுங்கள்.

திரு. கி. பாரிமோகன்:... வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அவற்றின் கட்டணத்தை மிக அதிக அளவிலே வசூலிக்கின்றார்கள். ஆகவே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தற்போது நாமக்கல்லிலிருந்து வரும் பழைய பேருந்துகளை மாற்றி, சொகுசுப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பேருந்துகளிலே நீண்ட தொலைவு செல்கின்றபோது இப்பொழுது மோட்டல்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். அதிலே அரசு சில இடங்களிலும் சில சொந்த இடங்களிலே தனியாருக்கு விட்டும் அங்கே உணவுக்கூடங்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே நல்ல தரமான உணவைக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கல்பாக்கம்-செங்கல்பட்டு-சென்னை தடம் எண் 108-க்குக் கூடுதல் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற, செங்கல்பட்டு சட்டமன்ற உறுப்பினர் கோரிக்கையுடன், செங்கல்பட்டிலிருந்து தாம்பரம் வரை இரவுநேர நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்றும் காஞ்சிபுரம்-செங்கல்பட்டு-திருக்கழுக்குன்றம்-மாமல்லபுரம்-கல்பாக்கம் இரவுநேரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டு, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களை அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்திலே கேட்டு, இந்த வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அப்துல் லத்தீப். பெரியவர் இருக்கையில் இல்லையா? சரி, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி சி. மல்லிகா.

திருமதி சி. மல்லிகா: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் வந்துவிட்டார். ஒரு chance இருந்தது. இன்னொருவரைப் பேசவிடலாம் என்று இருந்தேன். திருமதி சி. மல்லிகா, உட்காருங்கள், மாண்புமிகு திரு. அப்துல் லத்தீப் பேசட்டும்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள மானியங்களின்மீது ஒருசில கருத்துகளைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி. பொதுவாக இன்றைக்கு இயக்கூர்தித் துறை என்று சொன்னால், நஷ்டத்தில் நடக்கின்ற துறை என்பது பரவ[illegible] க்களுடைய எண்ணத்திலே,

உள்ளத்திலே நிலைத்துவிட்ட ஒன்றாக உருவாகியிருப்பது வருத்தத்திற்குரிய ஒன்று. தனியார் நிறுவனங்கள் எவ்வளவுதான் பெரிய நிறுவனமாக இருந்தாலும், அரசு நிறுவனத்தோடு போட்டிபோட எந்த வகையிலும் முடியாது. ஏனென்றால், இருக்கின்ற நிறுவனங்களிலே பெரிய நிறுவனம் அரசு நிறுவனம்தான் என்பதை யாரும் மறந்துவிட முடியாது. ஆனால் தனியார் நிறுவனங்கள் எவ்வளவுதான் சிறிய நிறுவனமாக இருந்தாலும் தாங்கள் நடத்துகின்ற அந்த நிறுவனத்தைச் செம்மையாகவும், செழுமையாகவும், முறையாகவும், வரையுடனும், இலாபத்துடனும் நடத்த வேண்டும் என்ற உறுதியோடு நடத்துகிறார்கள். அந்த நிலை பொது நிறுவனமாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிற அரசு நிறுவனத்திலே இல்லை என்ற ஓர் உண்மை மறுக்க முடியாத உண்மை என்ற நிலைக்கு ஆளாக்கியிருப்பது உண்மையிலேயே வேதனைக்குரிய ஒன்றாகும்.

நண்பகல் 12-00

இந்தத் துறையை முதன்முதலாக தேசியமயமாக்க வேண்டும், போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற குரல் எழுப்பப்பட்டபோது, பொதுவாக மக்கள்—குறிப்பாக, அரசியல் கட்சிகள் இதை வரவேற்றன. 1973-1974—இந்தக் காலக்கட்டத்தில் அப்போதுதான் புதிதாக இந்தத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற உணர்வு மேலோங்கி நின்றபோது, இதற்காக அரசு ஒரு தனிக் குழுவையே நியமித்தது. அதற்கு இருக்கிற நிருவாக அமைப்போடு மக்களுடைய பிரதிநிதிகளும் இந்த நிறுவனத்தை, இந்தத் துறையை எப்படி இலாபகரமாக நடத்தமுடியும், முறையோடு நடத்தமுடியும் என்பதற்காக மக்கள் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட ஒரு குழுவையும் அன்றைக்கு நியமித்தது. அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு. பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் அதற்குத் தலைமையேற்று நடத்தினார். சென்னை மாநகரத்திற்கு என்று ஒரு தனிக் குழுவையும் தமிழ்நாடு முழுமைக்கும் ஒரு தனிக் குழுவையும் அது ஏற்படுத்தியது. ஆழமாக பல பிரச்சினைகளை அவ்வப்போது அந்தக் குழு ஆய்வு செய்து நிருவாகத்திற்கும் அந்தக் குழு துணையாக இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு ஆலோசனை கூறுவதற்குக்கூட, சட்டமன்றத்தில் கூறப்படுகிற ஆலோசனைகளைக்கூட, முறையாக சரியான அடிப்படையிலே எடுத்துக்கொண்டு அதிலேயிருக்கிற நன்மை தீமைகளை ஆய்வு செய்து முறைப்படுத்த வேண்டுமென்ற உணர்வு,

நிருவாகத் துறையிலே இருப்பவர்களுக்கு முழுக்க முழுக்க இல்லாமல் ஆகிவிட்டது என்பது மிகவும் கவலைக்குரிய ஒன்று. இந்த நிலையை மாற்ற வேண்டுமென்றால், போக்குவரத்துத் துறையினுடைய நிருவாகத்தை முழுமையாக முறைப்படுத்த வேண்டும். எல்லாவற்றுக்கும் பொறுப்பு யார் என்ற பொறுப்பு நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டும் என்பது என்னுடைய கோரிக்கை. எதற்கும் பொறுப்பு இல்லாத ஒரு நிலை இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள், நிருவாகிகள் இருக்கிறார்கள். நிருவாகிகளுக்கு அந்தத் துறையைச் சரியாக நடத்த வேண்டிய பொறுப்பு இருக்கிறது. முழுப் பொறுப்பு, அதிலே நிருவாகம் தூய்மையாக இருக்க வேண்டும் என்பது மட்டுமல்ல, ஒரு துறையை நடத்தும்போது ஓரளவுக்கு இலாபத்தில் இல்லாவிட்டாலும் அதை நஷ்டத்தில் நடத்தக்கூடாது. நஷ்டத்தில் ஒரு துறை நடக்கிறது என்றால், அது என்ன துறை? பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் மிகக் கொள்ளை இலாபம் அடிக்கிறார்கள் என்று ஒரு காலத்தில் சொல்லப்பட்டது. நாங்கள் எல்லாம் அந்தத் துறையிலே இருந்திருக்கிறோம். 4 பஸ் நடத்துபவன்கூட கொள்ளை இலாபம் அடிக்கிறான் என்று பஸ் முதலாளிகள்மீது சமுதாயத்திற்கு ஒரு தாழ்ப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்தக்கூடிய பிரச்சாரங்கள் எல்லாம்கூட செய்யப்பட்டன. எனவே, தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று தேசியமயமாக்கப்பட்டது.

நான் சொல்கிறேன், 5 பஸ்களை வைத்து ஒரு தனி முதலாளி இலாபகரமாக நடத்துகிறான். நீங்கள் 5000 பஸ்களை வைத்து இலாபகரமாக நடத்த முடியாதா? அப்படி என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கிற நிருவாகத் திறமையும், பொறுப்புணர்வும், கடமையுணர்வும், நடத்துகின்ற துறையின்மீது அவன் செலுத்துகின்ற கவனம் உங்களுக்கு இல்லாமல் போய்விட்டதா? ஒரு முதலாளி என்றால், ஒரு முதலாளி ஒருவனாக இருக்கலாம், அவனைச் சார்ந்தவர்கள் சிலராக இருக்கலாம். இங்கே அமைச்சரிலே இருந்து ஒரு பெரிய நிருவாக அமைப்பே இருக்கிறது. அவ்வளவு பெரிய அமைப்பு. அமைச்சருடைய கண்காணிப்பிலே, இயக்குநருடைய கண்காணிப்பிலே பல அமைப்புகளாக இருக்கக்கூடிய நீங்கள் போக்குவரத்துத் துறையை வெறும் போக்காகவே இருக்கிற துறையாக நடத்திக்கொண்டிருப்பது எந்த அளவுக்கு ஏற்கக்கூடியது என்று எனக்குத் தெரியாது.

போக்குவரத்துத் துறையினுடைய கணக்கைப் பார்த்தால் போக்குதான் இருக்கிறதே தவிர, வரத்து என்பது இல்லை. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டால், அவர் சொல்வார், கடந்த காலத்திலிருந்து இன்றுவரையிலே போக்குவரத்துத் துறை நஷ்டத்திலே போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்று. பொது நிதியிலிருந்து மற்ற துறைகளுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டிய மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிதியை, தொடர்ந்து போக்குவரத்துத் துறைக்கு நாம் மானியமாக அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை அளிக்கிறோம். உலகத்திற்கே தெரியாது, ஆனால் உண்மையை அறிந்தவர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள். நான் கேட்கிறேன், போக்குவரத்துத் துறை, கம்பெனிகளா? இல்லையா? போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொறுப்பு இருக்கிறதா? இல்லையா? பொதுப் பணத்திலிருந்து போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கோடிக்கணக்கான ரூபாயை ஒவ்வோர் ஆண்டும் நீங்கள் ஒதுக்கீடு செய்கிறீர்கள் என்றால் அதற்கு என்ன நிதி ஒழுக்கம் இருக்கிறது என்பதை நான் கேட்கிறேன். நிருவாக ஒழுக்கமும் இல்லை, நிதி ஒழுக்கமும் இல்லை. மக்களுக்குப் போய்ச் சேர வேண்டிய பணமெல்லாம் இந்தமாதிரி விரயமாக்கப்படுகிற ஒரு துறைக்கு அளிக்கப்படுவது, இறுதியாக நீங்கள் என்ன சொல்வீர்கள், தேசத்திற்குத் தேவை, நாட்டுக்குத் தேவை, போக்குவரத்துத் துறையிலே பல்வேறு பலகீனமானவர்களுக்கு, ஏழை எளியோருக்குப் பயன்படுகிற ஒரு Welfare Scheme என்ற அளவுக்கு, நீங்கள் சொல்வீர்களே தவிர, Welfare scheme-க்காக நீங்கள் மற்ற Welfare துறைகளை பலகீனமாக்க முடியுமா? இதையே ஒரு மரபாக வைத்துக்கொண்டிருப்பது என்ற ஒரு நிலையை நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஏதாவது ஒரு முறையாக, ஒட்டகத்திற்கு எந்த அவயவம், எந்த உறுப்பு சரி என்று சொன்னால் எதைச் சரி என்று சொல்வது, அப்படி போக்குவரத்துத் துறையிலே இன்றைக்கு எது சரியாக இருக்கிறது, Top to bottom நான் கேட்கிறேன், பொறுப்பு என்ன? Why don't you fix the responsibility? Who is responsible for this consistent and continuous loss at the cost of Public exchequer?

யார் இதற்குப் பொறுப்பு என்பதை நிர்ணயிக்காவிட்டால் இதை நீங்கள் தேசியமயமாக்கியதற்கு எந்தவிதமான பொருளும் இல்லை என்பதை நான் தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

நாங்கள்கூட நடத்தியவர்கள்தான். எங்கள் மீதெல்லாம் குற்றச்சாட்டு சொல்லப்பட்டது. தனியார் முதலாளிகள் கொள்ளையடிக்கிறார்கள். எனவே இவர்களை எல்லாம் ஒழிக்க வேண்டும் என்று சொன்னீர்கள். நாங்கள் ஒழிந்து போகவில்லை, எங்களுடைய பஸ்கள்தான் ஒழிந்து போயின. ஆனால் தேசத்திற்கு ஏதாவது இலாபம் ஏற்பட்டதா? எங்கள் பகுதியிலே நாங்கள் நடத்தும்போது எப்படி நடத்திக்கொண்டிருந்தோம்? பஸ்கள் தனியார் முதலாளிகளிடம் இருக்கின்றன என்றீர்கள். நாங்கள் தனியார் முதலாளிகள் விட்டுக்கொடுத்தோம். நான்கூட இந்தச் சட்டமன்றத்திலே இருந்தேன். என்னை வைத்துக்கொண்டுதான் தனியார்மயம் ஆக்குவது என்பதை நீக்கி பொதுவுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்று சொன்னீர்கள். சரி, நாங்கள் விட்டுக்கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னோம். ஆனால் நாங்கள் போன பிறகு இந்தச் சர்க்கார் துறை நடத்துகிற முறை என்ன? அதற்கான வரைமுறை என்ன? எப்படி நடத்துகிறீர்கள்? ஒவ்வோர் ஆண்டும், Public Money-யிலேயிருந்து, Public Budget-லேயிருந்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு, மற்ற துறைகளுக்கு நாம் செலவழிக்க வேண்டிய பணத்தை, அவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும் என்ற நிலை இருந்தால், தயவுசெய்து, இந்தக் கொள்கையையே சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். Spare-parts வாங்குகிறீர்கள், Spare-parts எங்கே வாங்குகிறீர்கள்? Spare-parts எப்படி வாங்க வேண்டும்? அவற்றை எல்லாம் எப்படிக் கையாள வேண்டும் என்பதற்கெல்லாம் ஒரு முறை இல்லையா? ஒரு டயர் விலை என்ன? அந்த டயர் கெட்டுப் போகிறதோ, இல்லையோ, அதற்கு உரியவர்கள் அது கெட்டுப் போய்விட்டது, டயர் வேலை செய்யவில்லை, அது இனி பயன்படாது என்று சொல்லிவிட்டால், Discard செய்கிறோம். அப்படி எல்லாம் Discard செய்ய முடியுமா? நாங்கள் எல்லாம் எவ்வளவு தடவை அதை ரிப்பேர் செய்தோம், ரிப்பேர் செய்து நடத்தினோம். எத்தனை டயர்கள் எங்கெங்கே போகின்றன? கொள்முதல் செய்யப்படுகிற பொருள்கள் எல்லாம் எங்கே போகின்றன? அதற்கான record என்ன? அதற்கான நிருவாகம் என்ன? என்ன அடிப்படையிலே நீங்கள் Spare-parts வாங்குகிறீர்கள்? Discard செய்கிறீர்கள்?

ஒரு வண்டி ரிப்பேராகி தெருவிலே நிற்கிறது என்றால் அவ்வளவுதான். கேட்பாரற்றுக் கிடக்கிறது. உங்களுக்கு நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். அப்படி வண்டி நிற்கும்போது வண்டியிலே இருக்கிற

Spare-parts (மணியடிக்கப்பெற்றது) எல்லாம் எங்கெங்கோ போய்விடுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது இதிலே இலாபம் இருக்கிறதா என்றால், சாதாரணமாக பொதுவான நிலையிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஏதோ, அவர்களுடைய வாழ்க்கையிலே வளம் காண, மகிழ்ச்சி பொங்க, ஏதாவது செய்திருக்கிறோமா என்றால் அதிலேயும் எந்தவிதமாகவும் எடுத்துச்சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு முன்னேற்றம் இல்லையென்ற நிலை இருக்குமானால்—நான் இவைபற்றி எல்லாம் விரிவாகப் பேசுவதற்கு நேரம் இல்லை. மணி அடிக்கப்பட்டுவிட்டது. எனவே இப்போது....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு மூத்த உறுப்பினர் அவர்களே, நீங்கள் விரிவாகப் பேசலாம். ஆனால் நேரம் இல்லை.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: நேரம் இருக்கிறது. சரிதான். நம் ஒவ்வொருவருக்கும் நேரம் வந்துவிடுகிறது. இப்போது கடந்த காலத்தைப்பற்றிப் பேசுகிறோம் நாம். கடந்த ஆண்டு, இந்த ஆண்டு, கடந்த ஆண்டு; அடுத்த ஆண்டு, இந்த ஆண்டு-கடந்த ஆண்டு. நான் உங்களுக்குச் சொல்கிறேன். கடந்த ஆண்டு என்பது, இந்த ஆண்டு கடந்த ஆண்டு. இந்த ஆண்டு, அடுத்த ஆண்டில் கடந்த ஆண்டு. ஆகவே நான் சொல்கிறேன். கடந்த ஆண்டைப்பற்றிப் பேசும்போது நாம் அடுத்த ஆண்டில் எப்படி இருப்போம் என்பதைப்பற்றியும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். சொல்ல வேண்டிய கடமை எனக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால், நீங்கள் நிருவகிக்கிற துறை, உங்களுக்கு அவ்வளவு ஒத்துழைப்பு தருகிற துறை என்று எந்தத் துறையும் கிடையாது. கடமை உணர்வு இல்லாத துறைகளாக இவையெல்லாம் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே நீங்கள் எல்லாம் ரொம்ப ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். நான் அமைச்சர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நீங்கள் எல்லாம் ரொம்ப ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். எனவே கடந்த ஆண்டைப்பற்றிப் பேசலாம். அடுத்த ஆண்டைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். அடுத்த ஆண்டு, கடந்த ஆண்டைப்பற்றி யாருமே பேசக்கூடாது. இதுவே என்னுடைய ஆசை. அந்த நிலையை உங்களுக்கு நான் எடுத்துச்சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்களே, நிருவாக அமைப்பு, அவர்களுக்கெல்லாம் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. பல்வேறு வகைகளிலே சிக்கல்களைச் சந்தித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். யாரும், யாருக்கும் பயப்படவும் இல்லை. யாரும், யாருக்கும் பொறுப்பும்

இல்லை. பொதுவாக நாம் மக்களுக்குப் பொறுப்பு என்ற உணர்வும் இல்லை. இந்த உணர்வு வந்தால்தான், நான் போக்குவரத்துத் துறை பற்றிச் சொல்கிறேன், அது செம்மையாக நடைபெறும்.

பிற்பகல் 12-10

இப்போது சென்னையிலே பேருந்தில் போகிறவர்களில் 40 சதவிகிதம் பேர் டிக்கெட் வாங்குவதில்லை. குறைந்தபட்சம்-at rate-நாம் எடுத்த உடனே சொல்ல வேண்டும் என்றால் 40 சதவிகிதம் பேர் டிக்கெட் வாங்கவில்லை. எப்படி இலாபம் உங்களுக்கு வரும்? நீங்கள் கொள்முதல் செய்கிற எந்த spare parts-லும் நியாயம் இல்லை, நேர்மை இல்லை. எப்படி அது நஷ்டத்தில் ஓடாமல் இருக்கும்? எனவே இவற்றை நீங்கள் ஒழுங்குபடுத்தாவிட்டால் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே இதே நஷ்டம் தொடரும். ஒரு நேரம் வரும். எங்களுக்கு இந்த பொதுமயமாக்கப்பட்ட, We don't want any nationalised sector என்ற நிலைக்கு நாடு வந்துகொண்டிருக்கிறது. எனவே அதைச் செம்மைப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேவைப்பட்டால் மக்கள் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட ஒரு குழுவை கடந்த காலத்தில் அமைத்ததைப்போல நீங்கள் அமையுங்கள். மக்களிடத்தில் பழகுகிற அந்தப் பிரதிநிதிகள், உங்களுக்கு நல்ல யோசனைகளைச் சொல்லக்கூடும். நஷ்டங்களை உடனடியாகத் தவிர்க்காவிட்டால் ஒன்றும் நடக்காது. எங்கள் பகுதியிலே நாங்கள் எல்லாம் பஸ் நடத்தியிருக்கிறோம். அப்போது பஸ் வரவில்லையே என்ற குறையே இருக்காது. எங்கள் பகுதி ஆட்களும் நிறைய இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தெரியும். நம் ஞானசேகரன் அவர்களைக் கேட்டுப் பாருங்கள். நாங்கள் நடத்தினோம் பஸ். அந்தக் குறையே இல்லை. இன்றைக்கு என்னவென்றால் எந்த ஊருக்கும் சரியாக பஸ் வருவதில்லை. வந்தாலும் இலக்கை அது அடைவதில்லை. நின்றாலும் அதனுடைய பொருள்களை எல்லாம் திருடிக்கொண்டு போய்விடுகிறார்கள். யார் அந்தத் திருட்டைச் செய்கிறார்கள். இதை எல்லாம் சொல்வதைவிட சொல்லாமலிருப்பதே மேலாகும்.

நான் ஒன்று மட்டும் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்ல விரும்புவது, He is a young Minister, very energetic Minister. All my blessings are there with this young Minister.

நான் அவ்வளவுதான் சொல்வேன். அவரை நான் கேட்டுக்கொள்வேன். தயவுசெய்து வாணியம்பாடியிலிருந்து மலைக்குப் போவதற்கு பஸ்ஸை

நீங்கள் கொஞ்சம் அதிகமாக்குங்கள். இங்கே எல்லா பஸ்களும் ரோட்டிலேதான் போகிறது. எங்கே போனாலும் பஸ்ஸாகவே இருக்கிறது. ஆனால் உள்பகுதியான-இப்போது எங்கள் ஊரிலே இருந்து ஆலங்காயத்துக்குப் போவதாக இருந்தால் எவ்வளவு நேரம் காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டும்? ஜமுனாமாத்தூர் போவதாக இருந்தால் எவ்வளவு நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டும்? (மணியடிக்கப்பெற்றது) எங்கள் ஊரிலேயிருக்கிற கிராமங்களுக்குப் போய்ச் சேருவதற்கு பஸ்ஸே இல்லை. வாணியம்பாடியிலிருந்து நீங்கள் குறைந்தபட்சம் டவுன் பஸ்களாவது விடுங்கள். அங்கேயிருந்து ஆலங்காயத்துக்குப் போக வேண்டும், கிருஷ்ணாபுரம் வரை போக வேண்டும், ஜமுனாமாத்தூர் வரையிலும் போக வேண்டும். நானும் சொல்லிக் கொண்டேயிருக்கிறேன். ஆனால் இதை ஒன்றும் கேட்கிறதாகத் தெரியவில்லை. தேவையில்லாத இடங்களுக்கெல்லாம் பஸ்களைப் போடுகிறீர்கள். இரண்டு பஸ் அப்பொழுது கொடுத்தது. அப்போது இருந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே சொல்லி, 2 பஸ்களை அவர்கள் விட்டார்கள். அவர் இங்கே இருக்கிறார் என்று நினைக்கிறேன். மாண்புமிகு பொன்முடி அவர்கள். இல்லை, போய்விட்டார். அவர் ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் இரண்டு பஸ் என்று சொன்னார். இரண்டு, இரண்டு பஸ் கொடுத்துவிட்டு என்ன சொன்னார்? இந்த எம்.எல்.ஏ.க்கள் சொன்ன இரண்டு பஸ்ஸைக் கொடுத்ததால் அரசாங்கத்துக்கு 200 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று ஒரு Statement-ஐ இங்கேயே கொடுத்தார்கள். இரண்டிரண்டு பஸ்ஸைக் கொடுத்தாராம். அப்போது என்ன அர்த்தம்? நீங்கள் பஸ்ஸைக் கொடுத்தீர்கள். ஆனால் அதைச் சரியாக நிருவகிக்கவில்லை என்றுதானே அர்த்தம். நான் ஒரு குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை. நான் யார் மீதும் குற்றச்சாட்டு சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. குற்றங்கள் இருந்தால் அதைத் திருத்துவதற்கு முயற்சி செய்வேன். அது என்னுடைய உரிமையும், கடமையும்கூட. எனவே நான் உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன், எங்கள் பகுதி எல்லாம் காட்டுப் பகுதிகள். நீங்கள் எல்லாம் பஸ்ஸிலே, காரிலே, ஊரிலேயிருக்கிறவர்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிறீர்கள். எங்கள் காட்டுப் பகுதியிலேயிருக்கிற மக்களும் கொஞ்சகாலம் அந்த பஸ்களை அனுபவித்தால் - நஷ்டம் வரும் உங்களுக்கு, அதிலே சந்தேகமே இல்லை, நான் சொல்கிறேன், நஷ்டம் வரும். இங்கேயெல்லாம் பெரிய நஷ்டம் அடைந்துகொண்டிருக்கிறீர்கள். எங்களுக்காக சிறிய நஷ்டம் அங்கே ஏற்பட்டால் கவலைப்படாதீர்கள். எனவே தயவுசெய்து அங்கெல்லாம் பஸ் விடும்படி நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

நான் ஒன்றே ஒன்று சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன். இந்த நிருவாகத்தைச் செம்மைப்படுத்துங்கள். யார் யாருக்கு எந்தெந்தப் பொறுப்பு என்பதை நிர்ணயம் செய்யுங்கள். சரியான ஆலோசனைகளைக் கேட்டு முடிவுகளை எடுங்கள்; Spare-parts வாங்குகிறீர்கள் என்றால் அவற்றை எத்தனை நாளைக்கு என்று குறிப்பிட்டுச் செய்யுங்கள். ஒரு டயர் வாங்கினோம் என்றால் எத்தனை நாளைக்கு அந்த டயர் வர வேண்டும்? வாங்கிய இரண்டு மாதத்துக்குள்ளே அந்த டயர் சரியில்லை என்றால் discard பண்ணிவிடுவதா? எனவே Spare-parts குறித்த ஒரு கணக்கு வைத்துக்கொள்ளுங்கள். அந்தக் கணக்குப்படி அதற்கு வயது நிர்ணயிங்கள். நிர்ணயித்து, இந்த பஸ்ஸிலே வசூல் பண்ணுகிறீர்களே அதிலே ஒன்றும் தாட்சண்யம் பார்க்காதீர்கள். ஏனென்றால் இது பொது நிறுவனம். எனவே அதன்படி நடந்துகொள்ளுங்கள். இல்லாவிட்டால் தயவுசெய்து மீண்டும் திருப்பி எங்களிடத்திலே கொடுத்துவிடுங்கள். இதைப் பொதுமக்களுக்காக நான் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) நீங்கள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை என்றால் சரிதான். நான் சொல்வது யாருக்கும் விரோதமாக இல்லை. ஒருவேளை பழனிசாமி அதற்கு எதிர்ப்பாக இருக்கலாம். நானே எதிர்ப்புதான். ஆனால் ஒட்டுமொத்தமாக பொதுமக்களுடைய நன்மைக்காகச் செய்யப்படுகிற ஒன்றில் பொதுமக்களுடைய சவுகரியங்களைக் கவனத்தில்கொண்டு.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு திரு. நன்மாறன், நீங்கள் உட்காருங்கள். அவர் பேசட்டும். மூத்த உறுப்பினர் பேசட்டும். பேசி முடிக்கப் போகிறார்.

பிற்பகல் 12-15

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: ஆகையால் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் உரையை நீட்டிக்க விரும்பவில்லை. இது ஒன்றுதான், ஒரே ஒரு pointதான், நான் சொல்ல விரும்பினேன். அதுவும் முழுமையாக நியாயத்தோடு நிறைவோடு நான் பேசவில்லை. இருந்தாலும் நேரத்தின் அருமை கருதி நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வது, பொதுத் துறை சிறப்பாக நடைபெறுகிறது. அது நாட்டுக்கு கஷ்டத்தையும் நஷ்டத்தையும் ஏற்படுத்தவில்லை என்ற முறையிலே இந்தத் துறையை நடத்துங்கள். ஒழுங்குபடுத்துங்கள், முறைப்படுத்துங்கள், நஷ்டத்தைக் குறையுங்கள், இலாபம் இல்லாவிட்டாலும் குறைந்தபட்சம் நஷ்டம் இல்லை என்ற ஒரு நிலையையாவது நாட்டிலே உருவாக்குங்கள். நம்முடைய தலைவர்களிலே ஒருவரான இளைய தம்பி அவர்கள் இதற்குப்

பொறுப்பேற்றிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இதிலே முழு கவனத்தைச் செலுத்தி, இந்தத் துறையைத் தூய்மைப்படுத்துங்கள், தூய்மைப்படுத்துவதில் நீங்கள் வெற்றி அடைய வேண்டும் என்று உங்களை வாழ்த்தி நான் சொன்ன கருத்துகளை தயவுசெய்து நீங்கள் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்களுடைய பகுதியைக் கொஞ்சம் கவனியுங்கள். ஊரை மட்டும், நாட்டை மட்டும் இல்லாமல் காட்டிலே இருக்கிறவர்கள், காட்டு மக்களைக் கொஞ்சம் கவனியுங்கள். எங்களுக்கும் பஸ் தாருங்கள். உந்துதல் இல்லாத மக்களிடத்தில் இந்த உந்துதல்களை ஏற்படுத்துங்கள். அங்கே பேருந்துகளை விடுங்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

நான் உங்களுக்குத் தனியாக அதனுடைய விவரங்களைத் தருகின்றேன் என்று கூறி வாய்ப்பளித்த - தலைவர் அவர்களே வந்துவிட்டார்கள் - தலைவருக்கு நன்றி கூறி என்னுடைய பேச்சை நிறைவு செய்கிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி சி. மல்லிகா.

***திருமதி சி. மல்லிகா:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு எனது பணிவான வணக்கம். சத்தியத் தாயின் மணி வயிற்றிலே சுந்தரியாய் பிறந்து, சுழன்று பணியாற்றி அரசியலில் சுறுசுறுப்பாய் வளர்ந்து, சுற்றி நின்று எதிரிகளை வீழ்த்தி பஞ்சமா பாதகர்களை, பக்கத்திலிருந்து படுகுழி தோண்டியவர்களை அடக்கி, பஞ்ச பூதங்களையும் தன் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவந்து பஞ்சபூத நாயகியாக விளங்கி, அனைவரும் வியக்கக்கூடிய விதத்திலே 5 ஆண்டு காலம் பஞ்சமில்லா ஆட்சியை தமிழகத்திலே நடத்தி, மதுரை மாநாடு கண்டு, களத்தையும் வென்று, திருச்சி மாநாட்டிலே திசையெல்லாம், திக்கெல்லாம் தீந்தமிழ் பொழியும், திரும்பும் திசையெல்லாம் போற்றக்கூடிய விதத்திலே பல சோதனைகளைச் சாதனைகளாக்கி கடந்த 100 நாட்களில் சாதனை படைத்து கழக மாநாட்டை வெற்றியோடு நடத்தி, வெற்றிச் செல்வியாய், வீரச் செல்வியாய், தமிழ்நாட்டில், தாய்த் தமிழ் நாட்டில், நிரந்தர முதல்வராய் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) விளங்கும் என் இதய தெய்வம் இருக்கும் திசைநோக்கி தங்கள் பொன் மலர்ப் பாதங்களை வணங்கி அனுதினமும் நான் வணங்கும் எங்கள் குலவிளக்கு மாண்புமிகு அம்மா அவர்களின் பொன் மலர்ப் பாதங்களைத் தொட்டு வணங்கி என் கன்னிப் பேச்சினைத் தொடங்குகிறேன்.

சாதாரண விவசாயக் குடும்பத்தில் பிறந்த என்னைப் போன்ற ஏழைத் தொண்டர்களை எல்லாம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக்கிய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் மலர்ப் பாதங்களில் எங்கள் பரம்பரையின் நன்றியை காணிக்கையாக்குகின்றோம். என்னை வெற்றிபெறச் செய்த எனது தொகுதி வாக்காளப் பெருங்குடி மக்களுக்கும், தொகுதியில் கழகப் பணியாற்றிய அன்புச் சகோதரர்களுக்கும் எனது நன்றிகலந்த வணக்கத்தினைத் தெரிவித்து, எனது உரையைத் தொடங்குகின்றேன்.

தூணிலும் குற்றம், துரும்பிலும் குற்றம், எங்கெங்கு காணினும் குற்றமப்பா, சிம்மாசனத்திற்கு சிமென்டிலும் சிகரத்தளவு ஊழல் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) வாழ்க்கை பந்தாவிற்காக பாலத்திலும் ஊழல், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தன்னுடைய சந்ததிக்காக சத்துணவிலும்கூட ஊழல், (மேசையைத்தட்டும் ஒலி) எதையப்பா விட்டு வைத்தது கடந்த கால ஆட்சிக் காலம்? போக்குவரத்திலும் கூட ஊழல். கடந்த ஆட்சி காலத்திலே போக்குவரத்துத் துறை பொறுப்பற்ற துறையாக இருந்திருக்கின்றது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஏனென்றால், வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து பெறப்பெற்ற ரூ.3594.44 கோடி கணக்கிலே, 31-3-2001 அன்று திருப்பிச் செலுத்த வேண்டிய மொத்தக் கடன் தொகை ரூ. 977.68 கோடியில் இன்னும் 201.72 கோடி திருப்பிச் செலுத்தப்படவில்லை என்பது கடந்த ஆட்சியாளர்களின் திறமையற்ற நிருவாகத்திற்கு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஒரு நல்ல சாட்சியாய், எடுத்துக்காட்டாய் உள்ளது.

பிற்பகல் 12-20

அதேபோல கடந்த ஆட்சி காலத்தில் அரசுப் பேருந்துகளுக்கு உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதில்கூட ஊழல் நடந்திருக்கிறது. அதேபோன்று கடந்த ஆட்சி காலத்தில் சிற்றூர்திகள் என்று சொல்லப்படும் மினி பஸ்களுக்கு அனுமதி வழங்குவதிலும் பல்வேறு முறைகேடுகள் நடந்துள்ளன. அரசுக்கு வேண்டிய சிலரால் அரசு வழித்தடத்திலே, அதிலும் குறிப்பாக பேருந்து நிலையங்களிலிருந்தே பேருந்துகள் வந்துள்ளன. ஆகவே இந்த வகையில் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு மாதத்திற்கு சராசரியாக ஏற்பட்டுள்ள இழப்பீடு ரூ. 4 கோடியாகும். கடமை, கண்ணியம், கட்டுப்பாடு பற்றி வாய்க்கிழிய பேசும் கடந்த ஆட்சியாளர்களே இதற்குப் பொறுப்பேற்க வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

இதுபோன்று போக்குவரத்துத் துறையில் பல நிலைகளிலே பல்வேறு விதமான விஞ்ஞான ரீதியான ஊழல்கள் நடந்திருப்பதால் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அம்மா அவர்கள் இது தொடர்பான விரிவான விசாரணை மேற்கொண்டு, உத்தரவிட்டு தமிழ்நாட்டு மக்களுக்கு நடந்த உண்மைகளையும், ஊழல்களையும் வெளிச்சம் போட்டுக் காட்ட வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இரட்டை வேடம் போடுகிற கபடதாரர்களின் உண்மை முகம் உலகுக்குத் தெரிய வேண்டும். (மேசையைத்தட்டும் ஒலி)

நிருவாகங்களை ஒருமுகப்படுத்தவும், நிருவாகச் செலவினங்களைக் குறைக்கவும், போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல் என்னும் திட்டத்தை மிக மிக வரவேற்கிறோம். அதேபோன்று, பேருந்துகள் இயக்கத்தை முறைப்படுத்தும் வண்ணமும், உயர்த்தும் வண்ணமும் அடிப்படையிலே நமது அரசு எடுத்துள்ள திட்டங்கள் மக்கள் நலனில் அக்கறைகொண்ட மக்களாட்சிதான் தற்போது நடந்துகொண்டு வருகிறது என்பதைத் தெள்ளத் தெளிவாகக் காட்டுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

"வருமுன்னர்க் காவாதான் வாழ்க்கை எரிமுன்னர்
வைத்தூறு போலக் கெடும்''

என்னும் வள்ளுவர் வாய்மொழிக்கேற்ப காலத்திலே அவசர சிகிச்சைக்காக Accident Trauma போன்ற அவசர சிகிச்சைப் பிரிவுகள் ஏற்படுத்துவதோடு விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கு இந்த அரசு சிறப்புக் கவனம் செலுத்தும் என்பது மிக மிக ஆறுதலான தேறுதலான நற்செய்தியாக இருக்கிறது அம்மாவின் ஆட்சியில்.

பெண்கள் இந்நாட்டின் கண்கள் என்பதை உலகிற்கு உணர்த்தும் வகையில் 5 இலட்சம் பெண்களை மேம்படுத்தும் வகையில் தொழில் முனைவர்கள் பயிற்சி அளிக்க உத்தரவிட்ட மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்குப் பெண் இனமே காலம் காலமாக தனது நன்றியினைக் காணிக்கையாக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறது. (மேசையைத்தட்டும் ஒலி).

பெண்களின் உடல் ஆரோக்கியத்திற்காக விட்டமின் மாத்திரைகளை வழங்கும் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்குப் பெண் இனமே நன்றியினைத்

பிற்பகல் 12-30

எனது முசிறி தொகுதியில் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் ஆட்சியில், பெண்கள் மேம்பாடு அடைய மகளிர் கலைக் கல்லூரி ஒன்றும், மகளிர் பாலிடெக்னிக் ஒன்றும், ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றும் அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களிடம் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நிமிடத்திற்கு நிமிடம் மக்கள்தொகை அதிகரித்து வருகின்ற இக்காலத்தில், மகளிர் பிரச்சினைகளும் அதிகரிக்கின்றது. இதனைத் தடுக்க முசிறியில் மகளிர் காவல் நிலையம் ஒன்று அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், காவல் நிலையத்தில் பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கை, ஒரு காவல் நிலையத்திற்கு 18 அல்லது 22 ஆக இருக்கின்றது. அதிலும் சில இடங்களிலே உள்ள அந்த வெற்றிடங்களைப் பூர்த்தி செய்து, பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவது சாத்தியமெனில், அதனைச் செய்து தருமாறு பணிவன்புடன் அம்மா அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், நான் எனது தொகுதியில் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இட்ட ஆணையை தலையாய ஆணையாக ஏற்று, வாக்குகளை எப்படிச் சேகரிக்கச் சென்றிருந்தேனோ அதேபோல் தொகுதியில் நன்றிகூறச் சென்றிருந்தேன். எனது தொகுதியில் மண்ணச்சநல்லூரில் உள்ள அரசு பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி 2,000 மாணவிகளைக் கொண்ட அரசுப் பள்ளியாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. 1964-ல் தொடங்கப்பட்டு, 1939ஆம் ஆண்டு மேல்நிலைப் பள்ளியாக உயர்த்தப்பட்டு, இன்று 2001-ல் மிகச் சிறந்த மகளிர் பள்ளியாக, திருச்சி மாவட்டத்திலேயே சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பெருமையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்..

கடந்த நான்கு ஆண்டு காலமாக 12 ஆம் வகுப்பு, 10 ஆம் வகுப்புகளில் தேர்ச்சி விழுக்காடு 96 சதவீதமாக இருந்து வருகின்றது. ஆனால் அங்குள்ள பள்ளிகளுக்குக் கட்டட வசதி இல்லை. அங்கு 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. ஒரு நிமிடம், என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிச் சொல்லிவிடுகிறேன். மிகுந்த நெருப்பலையின்மீது மோதி . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் மணியையே அடிக்கவில்லையே அம்மா?

திருமதி சி. மல்லிகா: நான் வெற்றியைப் பெற்று, எனது தொகுதியைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு இன்னும் 5 நிமிடங்கள் தருமாறு பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் நிறையபேர் பேச வேண்டும், நீங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பள்ளியின் பின்புறத்தில் 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. அதற்குப் பாதுகாப்புச், சுற்றுச் சுவர் இல்லாமல் இருப்பதனால் பள்ளி மாணவிகள் அதைப் பயன்படுத்த முடியாத சூழ்நிலை இருப்பதனால், சுற்றுச் சுவர் அமைத்துத் தருவதற்கும் அந்தப் பள்ளியில் கழிப்பறை ஒன்று அமைத்துத் தருமாறும் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா நீங்கள் பேச்சை முடித்துவிட்டீர்களா?

திருமதி சி. மல்லிகா: ஒரு நிமிடத்திலே பேச்சை முடித்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நன்றி கூறி பேச்சை முடியுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பகுதியில் கோரை - தமிழ்நாட்டிலேயே பெரும் அளவிலே எங்கள் பகுதியில்தான் கோரை இருப்பதனாலே, எங்கள் பகுதியிலே கோரைப் பாய்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா, அந்தக் கோரிக்கைகளையெல்லாம் எழுதி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுத்துவிடுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: அம்மா அவர்களுக்கும், பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, எங்கள் அன்னையின் முன்னிலையில் எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கிடைத்ததை நினைத்து (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் மிகவும் ஆனந்தமும், சந்தோஷமும் அடைகிறேன் என்று பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆதிதிராவிட பள்ளி மாணவிகளுக்கு இலவச சைக்கிள், பட்ட மேற்படிப்பு வரை இலவசக் கல்வி வழங்கி, அந்த வகையில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் தனிப்பொருந்த தலைவியாய், மாண்புமிகு எங்கள் அம்மா விளங்குகிறார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), மேலும், பட்டதாரி ஆசிரியர்களுக்கு வயது வரம்பு 35 என்பதனைத் தளர்த்தி ஆணையிட்டுள்ள மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைப் பட்டதாரி ஆசிரியர் இனமே நன்றியோடு தலை வணங்குகிறது.

பிற்பகல் 12—25

கிராமப்புற மக்களின் வாழ்க்கையில் உடல் நலம் மேம்படும் வகையில் 385 பஞ்சாயத்து யூனியன்களில் அரசு மருத்துவமனை அமைக்க ஆணையிட்டுள்ளார் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆசிரியர் பெருமக்களின் வாழ்வில் ஒளியேற்றி வைத்துள்ளார் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள். விருப்ப இடமாற்றம் என்ற புதிய திட்டத்தின் மூலம் ஆசிரியர் பெருமக்களின் குடும்ப விளக்கு மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் என்று ஆசிரியர் பெருமக்கள் போற்றி மகிழ்கின்றனர்.

காவல் நிலையத்தைக் கண்டாலே பயந்து ஓடும் நிலையை மாற்றி இன்முகத்தோடு வரவேற்று அவர்களின் குறைகளைக் களைய வரவேற்பாளர் என்ற புதிய நடைமுறையினை உலகிற்கு அறிமுகப்படுத்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் தான். மேலும், மகளிருக்கு எதிராக இழைக்கப்படும் குற்றங்களுக்கு நீதி தவறாத நியாயம் வழங்கிட அனைத்து மகளிர் காவல் நிலையம் அமைக்க மூன்று கோடி ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது நமது அம்மா ஆட்சியில்தான் என்பதைப் பெருமிதத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மேலும், காவலர் வாரிசுகளுக்கு வேலைவாய்ப்பில் 10 சதவிகிதம் இட ஒதுக்கீட்டைஅமல்படுத்திய மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைக் காவலர் குடும்பத்தினரின் குலவிளக்கு என்று போற்றி மகிழ்கின்றனர்.

. நீர் உயர நெல் உயரும், நெல் உயர குடி உயரும்' என்ற முதுமொழிக்கேற்ப தரிசு நில சீரமைப்புத் திட்டத்தினை அறிவித்த இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை விவசாயப் பெருமக்கள் மிகுந்த நன்றியோடு பாராட்டுகிறார்கள்.

இன்றைய இளைஞர்கள்தான் நாளைய சமுதாயத்தின் முதுகெலும்பு. புகையிலை, பான்பராக் போன்ற தீய பொருட்களின் பழக்கத்தால்

இவர்களின் எதிர்காலம் கேள்விக் குறியாகிறது. இதனைத் தவிர்க்க, தடுக்க, தடை விதிக்க சட்டமொன்றை இயற்ற நமது அரசு தீர்மானித்துள்ளது. இது மட்டற்ற மகிழ்ச்சி தரும் செய்தி. இந்தத் தீய அசுரர்களை ஒழித்தது நமது அம்மாவின் ஆட்சியில்தான்;

'அன்னச்சத்திரம் ஆயிரம் வைத்தல்,
ஆலயம் பதினாயிரம் நாட்டல்,
அன்னயாவினும் புண்ணியங்கோடி,
ஆங்கோர் ஏழைக்கு எழுத்தறிவித்தல்'

என்ற பாட்டுக்கொரு தலைவன் பாரதியாரின் கனவை நினைவாக்கும் வகையில் அனைவருக்கும் தொடக்கக் கல்வி என்ற புதிய திட்டத்தின் மூலம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்தியாவிலேயே கல்வியில் சிறந்த மாநிலமாக தமிழகத்தை மாற்றிய மாண்புமிகு அம்மா அவர்களை அறிஞர்களும், சான்றோர்களும், பெரியோர்களும் வியந்து பாராட்டுகின்றனர். நாட்டு நலனே தனது நாடித் துடிப்பாக செயல்பட்டுவரும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எங்கள் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைக் கடந்த கால ஆட்சியாளர்கள், டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் சொன்னது போல தீயசக்திகள், மாண்புமிகு அம்மா அவர்களை இந்தப் பேரவையில் 1989 மார்ச் 25ஆம் நாள் கொடுமைக்கு உள்ளாக்கினார்கள். என் போன்றவர்களுக்கு நெஞ்சமே வெடித்தது. நாட்டுக்காக, தனது உடல், பொருள், ஆவி அனைத்தையும் அர்ப்பணிக்கும் அம்மாவைக் கொடுங்கோலர்கள் இப்படிச் செய்கிறார்களே என்று நான் மிகவும் வேதனை அடைந்தேன். அது மட்டுமல்லாது கயவர்கள் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள்மீது லாரியை ஏற்றிக் கொலை செய்ய முயன்றனர். 28 நாள் கொடும் சிறையில் தள்ளினர். இதுபோல எண்ணற்ற கொடுமைகளையும், மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள்மீது சூது வலை பின்னி ஆட்சிப் பீடத்திற்கு வரக்கூடாது என்று சதி வலை பின்னினார்கள். ஆனால் மக்கள் தீர்ப்பின் மூலம் இன்று மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் தமிழகத்தின் முதல்வராய், இமயமாய் வீற்றிருக்கிறார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதையெல்லாம் பொருட்படுத்தாது, தமிழ்நாட்டின் ஏழைத் தாய்மார்களின் நலனிலே அக்கறைகொண்டு, தமிழகம் முன்னேற, தமிழ்ச் சமுதாயம் முன்னேற, தன்னை முழுமையாக ஆட்படுத்திக்கொண்டு இமைப்பொழுதும் சோராமல், கண் துஞ்சாமல், அனுதினமும், நாட்டு நலனையே கருத்தில்கொள்ளும் எங்கள் தியாகத் தாய் ஆட்சியில் தமிழகம் வெற்றிப் பாதையில் செல்வதைக் கண் முன்னே காண்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) குறைந்த காலத்தில், நிறைவான செயல் திட்டங்களைக் கண்டு உலகமே வியந்து பாராட்டுகிறது.

பிற்பகல் 12-30

எனது முசிறி தொகுதியில் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் ஆட்சியில், பெண்கள் மேம்பாடு அடைய மகளிர் கலைக் கல்லூரி ஒன்றும், மகளிர் பாலிடெக்னிக் ஒன்றும், ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றும் அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களிடம் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நிமிடத்திற்கு நிமிடம் மக்கள்தொகை அதிகரித்து வருகின்ற இக்காலத்தில், மகளிர் பிரச்சினைகளும் அதிகரிக்கின்றது. இதனைத் தடுக்க முசிறியில் மகளிர் காவல் நிலையம் ஒன்று அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், காவல் நிலையத்தில் பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கை, ஒரு காவல் நிலையத்திற்கு 18 அல்லது 22 ஆக இருக்கின்றது. அதிலும் சில இடங்களிலே உள்ள அந்த வெற்றிடங்களைப் பூர்த்தி செய்து, பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவது சாத்தியமெனில், அதனைச் செய்து தருமாறு பணிவன்புடன் அம்மா அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், நான் எனது தொகுதியில் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இட்ட ஆணையை தலையாய ஆணையாக ஏற்று, வாக்குகளை எப்படிச் சேகரிக்கச் சென்றிருந்தேனோ அதேபோல் தொகுதியில் நன்றிகூறச் சென்றிருந்தேன். எனது தொகுதியில் மண்ணச்சநல்லூரில் உள்ள அரசு பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி 2,000 மாணவிகளைக் கொண்ட அரசுப் பள்ளியாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. 1964-ல் தொடங்கப்பட்டு, 1939ஆம் ஆண்டு மேல்நிலைப் பள்ளியாக உயர்த்தப்பட்டு, இன்று 2001-ல் மிகச் சிறந்த மகளிர் பள்ளியாக, திருச்சி மாவட்டத்திலேயே சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பெருமையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடந்த நான்கு ஆண்டு காலமாக 12 ஆம் வகுப்பு, 10 ஆம் வகுப்புகளில் தேர்ச்சி விழுக்காடு 96 சதவீதமாக இருந்து வருகின்றது. ஆனால் அங்குள்ள பள்ளிகளுக்குக் கட்டட வசதி இல்லை. அங்கு 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. ஒரு நிமிடம், என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிச் சொல்லிவிடுகிறேன். மிகுந்த நெருப்பலையின்மீது மோதி . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் மணியையே அடிக்கவில்லையே அம்மா?

திருமதி சி. மல்லிகா: நான் வெற்றியைப் பெற்று, எனது தொகுதியைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு இன்னும் 5 நிமிடங்கள் தருமாறு பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் நிறையபேர் பேச வேண்டும், நீங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பள்ளியின் பின்புறத்தில் 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. அதற்குப் பாதுகாப்புச், சுற்றுச் சுவர் இல்லாமல் இருப்பதனால் பள்ளி மாணவிகள் அதைப் பயன்படுத்த முடியாத சூழ்நிலை இருப்பதனால், சுற்றுச் சுவர் அமைத்துத் தருவதற்கும் அந்தப் பள்ளியில் கழிப்பறை ஒன்று அமைத்துத் தருமாறும் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா நீங்கள் பேச்சை முடித்துவிட்டீர்களா?

திருமதி சி. மல்லிகா: ஒரு நிமிடத்திலே பேச்சை முடித்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நன்றி கூறி பேச்சை முடியுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பகுதியில் கோரை - தமிழ்நாட்டிலேயே பெரும் அளவிலே எங்கள் பகுதியில்தான் கோரை இருப்பதனாலே, எங்கள் பகுதியிலே கோரைப் பாய்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா, அந்தக் கோரிக்கைகளையெல்லாம் எழுதி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுத்துவிடுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: அம்மா அவர்களுக்கும், பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, எங்கள் அன்னையின் முன்னிலையில் எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கிடைத்ததை நினைத்து (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் மிகவும் ஆனந்தமும், சந்தோஷமும் அடைகிறேன் என்று பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

9. தீர்மானம்

ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசு நகரங்களில் நடத்தப்பட்ட பயங்கரவாத தாக்குதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை உறுப்பினர்கள் பலருடைய வேண்டுகோள், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய வேண்டுகோள் இவற்றை ஏற்று, பேரவையின் சார்பாக ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவரப்படுகிறது:

"நேற்றைய தினம் (11-9-2001) ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசின் தலைநகரான வாஷிங்டன், இரண்டு பெரிய நகரங்களான நியூயார்க் பென்சில்வேனியா ஆகியவற்றின்மீது பயங்கரவாதிகள் மிகப் பெரும் அளவில் தாக்குதல் நடத்தியிருப்பதை அடுத்து, அங்கு ஏற்பட்டுள்ள பெரும் அளவு மனித உயிர்கள் இழப்பு, ஏராளமான பொருள் சேதம் ஆகியவை குறித்து இப்பேரவை பெரும் அதிர்ச்சியும், ஆழ்ந்த வருத்தமும் கொள்கிறது. அந்நகரங்களில் உள்ள இந்தியர்களின், குறிப்பாக தமிழர்களின் நிலைமை குறித்து கவலைகொள்கிறது. இத்தகைய பயங்கரவாதம் எந்த உருவிலும் மனித நேயத்திற்கெதிராக வெற்றிகொள்ள இயலாது என்றும், அதை எல்லா நிலைகளிலும் இப்பேரவை வன்மையாகக் கண்டிக்கிறது."

பிற்பகல் 12-35

இத்தீர்மானத்தை நிறைவேற்றும் வகையிலும், இன்னுயிரை இழந்தோருக்கு மரியாதை செலுத்தும் வகையிலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இரண்டு மணித் துளிகள் எழுந்து நின்று அமைதிகாக்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(உறுப்பினர்கள் அனைவரும் எழுந்து நின்று இரண்டு மணித் துளிகள் அமைதிகாத்ததன் மூலம் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பெற்றது)

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கில் பேசினார்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கோபிநாத் அவர்களே, உங்களுடைய சுந்தரத் தெலுங்கு எங்களுடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சருக்கு மட்டும்தான் தெரியும். (சிரிப்பு).

(தொடர்ந்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கிலேயே பேசினார்)

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது,

(மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் தெலுங்கிலேயே உறுப்பினருக்கு வேண்டுகோள் விடுத்தார்கள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இப்போது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பேசியதும் உங்களுக்கு மட்டும்தான் தெரியும். (சிரிப்பு).

(தொடர்ந்து சிறிது நேரம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கிலேயே பேசினார்)

***திரு. கே. கோபிநாத் :** அதேபோல, இப்போது இந்த Transport சம்பந்தமாக விஷயங்களைப் பேசுவதற்கு தெலுங்கிலேயே நிறைய விவரங்களை எடுத்துக்கொண்டு வந்தேன். ஆனால் அதைத் தமிழிலேயே மொழிபெயர்த்து மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களிடம் சமர்ப்பித்திருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

நமது மாநிலத்திலேயே மிக முக்கியமான, இன்னும் சொல்லப் போனால் உயிர்நாடியாக உள்ள துறை போக்குவரத்துத் துறை. மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடுவோமானால் நமது மாநிலம்தான் இத் துறையில் மிகச் சிறந்து விளங்குகிறது என்பதிலே சந்தேகமேயில்லை. தமிழ்நாட்டின் மூலைமுடுக்குகளுக்கெல்லாம் கூட பேருந்தினை இயக்கி மக்கள் பயனடையச் செய்த ஆட்சி மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சி. சென்ற 1991-1996ஆம் ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறை ஒரு சாதனையே படைத்தது. அதுபோன்ற சாதனையை மீண்டும் மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் படைக்க வேண்டும் என விரும்புகிறேன்.

பேருந்துப் போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு, தமிழ்நாட்டிலே 15,412 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பது மிகப் பெரிய விஷயம். கிட்டத்தட்ட இந்தப் பேருந்துகள் 63 இலட்சம் கி.மீ. தூரம், ஒரு கோடியே எழுபத்தி ஏழு இலட்சம் பயணிகளைச் சுமந்து செல்கின்றன என்ற தகவல் தமிழக மக்களுடைய வாழ்க்கையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர்த்துகிறது.

அதேநேரத்தில், மக்களுடைய வசதிகளை மையமாகக் கொண்டு செயல்படும் இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மொத்த இழப்பு ரூ.2,035.02 கோடி என்பது மிகவும் அதிர்ச்சி அளிக்கிறது. இதைவிட மிகப் பெரிய அதிர்ச்சி 1401 விபத்துகளில் 1706 உயிர்கள் பலியான தகவல்தான். இதற்காக எந்தக் காரணங்கள் சொன்னாலும் அதனை ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது. எந்தெந்த வகையிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது, எதனால் உயிரிழப்பு ஏற்படுகிற வகையில் விபத்துகளுக்குப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் உள்ளாகின்றன போன்ற தகவல்கள் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தாலும், அவற்றைச் சீர்படுத்தவும், நேர்மையான, கடமை உணர்வுமிக்க நிர்வாகம் நடைபெற என்னென்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பது பற்றியும் எந்தத் தகவலும் தெரிவிக்கப்படவில்லை.

பேருந்துப் போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்பு தமிழ்நாட்டில் ஒருசில தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் எவ்வளவு சிறப்பாகச் செயல்பட்டன, எவ்வளவு இலாபம் ஈட்டியது என்பதை நாம் அறிவோம். அவர்களின் அணுகுமுறை, நிர்வாக மேலாண்மை, தொழில் ஈடுபாடு ஆகியவற்றில் 10% பின்பற்றியிருந்தால்கூட தற்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிலை இவ்வளவு சீர்கேடு அடைந்திருக்காது.

போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தம் எவ்வளவு அவசியமோ அதைப்போல தொலைநோக்குள்ள நிர்வாக அணுகுமுறையும் தேவை. தொலைநோக்குடனும், சிந்தனையுடனும் செயல்பட வேண்டியது மிக அவசியம். நமது கவனக் குறைவால் அல்லது அலட்சியத்தால் பலகோடி ரூபாயை நாம் இழந்து வருகிறோம் என்பதை இந்த அவையின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

உதாரணமாக, தமிழ்நாடு-கர்நாடக மாநிலங்களுக்கு இடையே பேருந்துப் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக முதல் வரைவு ஒப்பந்தம் 1-4-1973 அன்று கையெழுத்தானது. இந்தப் பிரிவின்படி ஒவ்வோர் ஆண்டும் இந்த் ஒப்பந்தம் மறுபரிசீலனை செய்யப்பட வேண்டும். ஆனால் கடந்த 28 ஆண்டுகளாக புதிதாக எந்த அனுமதி தடமும் இந்த ஒப்பந்தத்தில் சேர்க்கப்படவில்லை. பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கழகமும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களும் கர்நாடக மாநிலத்திற்குத் தேவையில்லாமல் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் வரி செலுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுவிட்டது. இவ்வொப்பந்தத்தை மறுபரிசீலனை செய்து முடிவு ஏதும் செய்யப்படாத காரணத்தால் இந்நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், மீண்டும் தமிழ்நாடு-கர்நாடக அரசுகளிடையே ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தை உருவாக்கி அதன்மூலம் நமது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமும் தனியார் போக்குவரத்து உரிமையாளர்களும் கர்நாடக அரசுக்குச் செலுத்துகின்ற வரியினை இரத்து செய்ய ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

அதேபோல கனரக வாகனங்களை நமது அண்டை மாநிலங்களான பாண்டிச்சேரியிலும், பெங்களூரிலும் வாங்கவே நமது மாநில மக்கள் விரும்புவதற்குக் காரணம் விலை குறைவாகவும், வரி குறைவாகவும் இருப்பதுதான். நுழைவு வரியாக கர்நாடகத்தில் வசூலிப்பதில்லை. கனரக வாகனங்களுக்கு நமது மாநிலத்தில் காலாண்டு வரியாக ரூ.4,300 செலுத்துகிறோம். ஆனால் பெங்களூரில் ரூ.2,940 மட்டுமே வசூலிக்கப்படுகிறது. இவையெல்லாம் நமது மாநிலத்திற்கு வர வேண்டிய ரூபாய், வெளி மாநிலத்திற்குச் செல்கிறது.

நமது மாநிலத்தின் 'Maxi Cab' (13-seater), 'டெம்போக்கள்' மிக அதிக அளவில் நமது போக்குவரத்துக் கழக வருவாயினைப் பாதிக்கின்றன என்பது உண்மை. அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து அல்லது மாற்று ஏற்பாடுகளைச் செய்து இழப்பினைத் தவிர்க்கலாம்.

குறித்த நேரத்தில் பேருந்துகளை இயக்காதது, பேருந்துகளைச் சரிவர பராமரிக்காதது, ஓட்டுனர், நடத்துனர்களின் பொறுப்பின்மை போன்றவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டமடையக் காரணமாகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் 'சிறப்புப் பேருந்து'களைத் தேவைக்கு அதிகமாக இயக்குவதைக் குறைக்க வேண்டும். 'ஊக்கத்தொகை' கிடைப்பதால் தேவைக்கு அதிகமாக இயக்கப்படுகின்றன. ஆனால் பயணிகளின் எண்ணிக்கை சீராக இருப்பதில்லை.

அலுவல் செலவினங்களைக் குறைக்க கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருவதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளதை வரவேற்கிறேன். பணியாளர் எண்ணிக்கையில் உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாகச் செலவு 2000-2001-ல் ரூ.1,316 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது எனத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்ற தி.மு.க. ஆட்சியின்போது சேலம் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றிய 138 ஊழியர்கள் பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளார்கள். அவர்கள் அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் பணியமர்த்தப்பட்டவர்கள் என்ற காரணமா? அவர்கள் முறையாக மாவட்டத் தொழிலாளர் ஆணையாளர், உயர் நீதிமன்றம், உச்ச நீதிமன்றம் மூலம் தங்களுக்குச் சாதகமான தீர்ப்பினைப் பெற்றும் உச்ச நீதிமன்ற ஆணையைக் கடந்த தி.மு.க. அரசு செயல்படுத்தி அவர்களை மீண்டும் பணியில் சேர்க்க எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. ஐ.என்.டி.யு.சி தொழிற் சங்கத்தைச் சார்ந்த அந்தத் தொழிலாளர்களை மீண்டும் பணியில் அமர்த்திட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணையிடுமாறு வேண்டுகிறேன்.

பயணிகள் நலனை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கவனத்தில்கொள்ள வேண்டும். மாநகரப் போக்குவரத்தை நம்பியிருக்கும் பயணிகள் படும்பாடு சொல்லிமாளாது. பயணிகளை அலட்சியமாக நடத்தும் போக்கினை பேருந்து ஊழியர்கள் மாற்றிக்கொள்ள வேண்டும். புதியதாக உருவாக்கப்பட்ட கிருஷ்ணகிரி மாவட்டத்திற்கான வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தினை ஓசூரில் அமைத்திட வேண்டுகிறேன். பிரிக்கப்படாத தருமபுரி மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் ஓசூரில் அமைத்திட முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அதற்கான இடமும் தேர்வு செய்யப்பட்டது. போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் ஈட்டித் தரும் பல. நிலைகள் ஓசூரில் அமைந்துள்ளதால் ஓசூரிலேயே இந்த அலுவலகத்தை அமைத்திட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவிட அன்புடன் வேண்டுகிறேன்.

பராமரிப்பு வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், நன்னடத்தை வாரம் என்று இயல்பாகவே அமைய வேண்டிய நடவடிக்கைகளுக்கெல்லாம் அதை வலியுறுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுவிட்டது. அவற்றை அர்த்தமுள்ளவைகளாக்க போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தங்களை இவ்வரசு கொண்டுவர வேண்டுகிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் 54 அரசு நிறுவனங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக தலைமை கணக்குத் தணிக்கை அதிகாரியின் (Comptroller and Auditor General of India) அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. அவற்றுள் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்று. 1999-2000 ஆண்டில் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு சராசரி ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ.12.19 செலவாகிறது. ஆனால் கிலோ மீட்டருக்கு ரூ.10.82 மட்டுமே வரவு வருகிறது.

இதற்கு முக்கிய காரணமான Maxi Cab என்ற 13 இருக்கைகள் கொண்ட சிற்றூர்தி. சில தனியார் சட்டவிரோதமாக இயக்கும் இந்த மேக்சி கேப்களினால் கிட்டத்தட்ட 9 அரசுப் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு ரூ. 43.34 கோடி இழப்பு ஏற்படுகிறது. எனவே மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இதனைக் கருணையுடன் பரிசீலித்து ஆவன செய்ய வேண்டுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக இப்போது நமது போக்குவரத்துத் துறை நட்டத்திலே இருக்கிறது. அதாவது 2035.05 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு இப்போது நட்டம் இருப்பதாக நமக்குத் தரப்பட்ட குறிப்புகளிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக 1401 விபத்துகள், அந்த விபத்துகளிலே 1706 மனித உயிர்கள் போயிருக்கின்றன. இது எந்தமாதிரி ஆகியிருக்கிறது. இது எதனால் ஆனது என்று இந்தக் குறிப்பிலே நீங்கள் குறிப்பிடவில்லை. அதேபோல, தனியார் நிர்வாகத்தில் இப்போது single bus operators எல்லாம் நிறையபேர் இருக்கிறார்கள். அந்த single bus operators ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு ரொம்ப நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். சந்தோஷமாக இருக்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் அவர்கள் அந்த வண்டியின் மேலே காட்டுகிற அக்கறைதான். ஆனால் அந்தத் தனியார் பஸ்காரர்கள் காட்டுகிற அக்கறையில் குறைந்தபட்சம் 20 சதவீதத்திற்கும் குறைவாக நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களில் காண்பித்தால்கூட நன்றாக இருக்கும். எதனாலே இந்த மாதிரி நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்று எனக்குப் புரியவில்லை.

பிற்பகல் 12-40

குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், நாம் நஷ்டம், நஷ்டம் என்கிறோம். விசேஷமாக Trucks 10 சக்கர லாரிகள் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரை 13 சதவிகிதம் நாம் Sales Tax கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் அண்டை மாநிலங்களான பாண்டிச்சேரி, கர்நாடகா இங்கெல்லாம்

Sales Tax ரொம்ப குறைவாக 4 சதவிகிதமாக இருக்கிறது. பெங்களூரிலே Central Office (ஆர்.டி.ஓ) என்ற ஒரு ஆபீஸ் இருக்கிறது. அந்த R.T.O. ஆபிசில் போய்ப் பார்த்தோம் என்றால் கிட்டத்தட்ட 1800-லிருந்து 2000 லாரிகளை நம்முடைய தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள் அங்கே Register பண்ணி இருக்கின்றார்கள். காரணம், அங்கே ரொம்ப குறைவான வரியாக 4 சதவிகிதம்தான் இருக்கிறது. கர்நாடகாவிலே 4 சதவிகிதம்தான். பாண்டிச்சேரியிலும் 4 சதவிகிதம்தான். ஆனால் தமிழ்நாட்டிலே மட்டும் 13 சதவிகிதம் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த 13 சதவிகிதத்தை நாம் fix பண்ணியதினாலே தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற Operators, பெருவாரியான Operators 70-லிருந்து 80 சதவிகிதம் லாரி மற்றும் Trucks Operators கர்நாடகாவிலேயும், மிசோராமிலேயும், நாகாலாந்திலேயும் வண்டிகள் வாங்கி அங்கேயே போய் Register பண்ணியிருக்கிறார்கள். அதேபோல அங்கே Register பண்ணுவதால் 4 சதவிகிதம் Tax நமக்கு நஷ்டம் ஆகிறது. அதேபோல், காலாண்டுக்கு 4,300 ரூபாய் நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே ஒரு லாரிக்கு Tax இருக்கிறது. ஆனால் கர்நாடகாவிலே Tax ரொம்ப குறைவு. 3,800 ரூபாய்தான் இருக்கிறது. ஒரு காலாண்டு 4,300 ரூபாய் இந்த வண்டிகளுக்கு என்றால் ஒரு வருடத்திற்கு 17,200 ரூபாய் Tax we are losing. 17,200 ரூபாய் Road Tax மூலமாக நாம் நஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம். அந்தமாதிரி கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் கிட்டத்தட்ட வருடத்திற்கு சராசரி 30, 35 கோடி ரூபாய் நாம் நஷ்டப்படுகிறோம். 13 சதவிகிதம் நாம் fix பண்ணினால் ஒரு லாரிக்கு, பக்கத்து மாநிலத்தோடு நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் 40,000 ரூபாய் கூடுதலாகத் தெரிகிறது. 40,000 ரூபாய் கூடுதலாகிறது என்று நினைத்து, இந்த 13 சதவிகிதத்தைக் குறைக்கவில்லை என்றால் 30 கோடி ரூபாய் ஒரு வருடத்திற்கு நஷ்டமாகிறது.

அதேபோல 1973-ல் முதல் வரைவு ஒப்பந்தம் (Reciprocal Agreement) கர்நாடகாவிற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையே நாம் போட்டிருக்கிறோம். 1973-ல் போட்டது, 20 வருடமாக அந்த Agreement-ஐப் பொறுத்தவரைக்கும் ஒவ்வொரு வருடமும் அதை நீட்டிக்க வேண்டும். 1973-லிருந்து அந்த வரைவு ஒப்பந்தத்தை நாம் நீட்டிக்காததினாலே, நம்முடைய போக்குவரத்து வண்டிகள் கர்நாடகாவிற்குப் போவதால், ஆயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய் இதுவரை நாம் tax மூலமாக கர்நாடகாவிற்கு கொடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். தயவுசெய்து இந்த வரைவு ஒப்பந்தத்தை Trucks-ஐ பொறுத்தவரை இந்த வரியைக் குறைக்கிற மாதிரி செய்தால், நமக்கு நிறைய

வருவாய் வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் வர இன்னொரு காரணம், major disadvantage என்னவென்றால், மாக்சிகேப் மற்றும் டெம்போக்கள் நிறைய உபயோகப்படுத்துவது. நம்முடைய போக்குவரத்தின் மூலமாக குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் போக முடிவதில்லையாதலால், மேக்சிகேப்பிலும் மற்றும் டெம்போக்களிலும் நிறைய பயணிகள் பயணம் செய்கிறார்கள். சமீபத்தில் 9-9-2001 தினமணி பத்திரிகையிலேகூட இதைப்பற்றித் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

(உறுப்பினர் தெலுங்கில் உரையாற்றினார்)

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள், R.T.O., M.V.I-ல் இவர்கள் எல்லாம்கூட மேக்சிகேப்பைப் பிடிப்பதாக இருந்தால் once in a blue-moon-ல் பிடிக்கிறார்கள். அப்படிப் பிடிக்கும்போது அவர்களுக்கு ரொம்ப குறைவான தண்டனையைக் கொடுக்கிறார்கள். ஒரு மேக்சிகேப் வண்டியை wireless staff கண்டுபிடித்தால் தண்டனை 1,000 ரூபாய், 900 ரூபாய் என்றுதான் fix பண்ணுகிறார்கள். அந்த மேக்சிகேப்பும் சரி, டெம்போவும் சரி, ஓடுவதை நாம் M.V.I மூலமோ அல்லது R.T.O. மூலமோ தடுத்து, அதற்குண்டான major punishment கொடுத்தால், கண்டிப்பாக இந்த மேக்சிகேப் எல்லாம் ஓடுவது குறைந்து போய்விடும்.

பிற்பகல் 12-45

அதேபோல, இந்த அவையிலே பேசும்போது பெரியவர் அப்துல் லத்திப் சார் அவர்கள் ரொம்பத் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். தனியார் போக்குவரத்தாக இருந்தபோது இலாபம் இருந்தது. அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டதற்குப் பிறகு இலாபம் குறைந்துவிட்டது. அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் பெரியவருக்கு என்ன தெரிவிக்கிறேன் என்றால், என்னுடைய தமிழில் தவறு இருந்தால் தயவுசெய்து என்னை மன்னித்துவிடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மிகவும் உன்னிப்பாக பார்க்கிறார்கள். வண்டிக்கு வாங்குகின்ற பொருளாக இருந்தாலும் சரி, உதாரணத்திற்கு டயரை எடுத்துக்கொண்டால், சிறிய அடிபட்டாலும் நம்முடைய கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தவரையில் அதை Reject செய்து வெளியே அனுப்பிவிடுவார்கள். ஆனால் தனியார் நிர்வாகத்தினர் பஸ் ஓட்டும்போது

டயரில் சிறிய அடிபட்டாலும் அந்த டயரை ரிப்பேர் செய்து, அந்த டயரை மறுபடியும் rebuild செய்து வண்டியில் போட்டு ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் இலாபத்தை ஈட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் நமக்கு ஏற்படுகின்ற நட்டத்திற்குக் காரணம், நம்மிடம் இருக்கின்ற அதிகாரிகளானாலும் சரி, அங்கே வேலை பார்ப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, இந்தப் பொருள் நம்முடையது - that belongs to ours - என்று யாருமே நினைப்பது மிகவும் குறைவு. ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வண்டி breakdown-ஆனால் உடனடியாக அதை attend செய்வதில்லை. இன்று காலை break-down-ஆன வண்டி அடுத்தநாள் காலை வரை அங்கேயே நின்றுகொண்டிருக்கும். தனியாரைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு இடத்தில் வண்டி breakdown ஆகிறது என்றால், அடுத்த நிமிடத்தில் அதற்குண்டான நடவடிக்கையை எடுத்து ஒரு மணி நேரத்தில் அல்லது இரண்டு மணி நேரத்தில் வண்டியை அங்கேயிருந்து வெளியே அனுப்பிவிடுவார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *(மணியடிக்கப்பெற்றது)* இரண்டு நிமிடங்களில் உங்கள் உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. கே. கோபிநாத்: Hon'ble Speaker Sir, Bell அடித்த உடனே எனக்கு little bit of shake, நான் என்ன சொல்ல வந்தேனோ அதை மறந்துவிட்டேன். I am extremely sorry. என்னுடைய வண்டி breakdown ஆகிவிட்டது. *(சிரிப்பு)* நான் அடுத்து என்னுடைய தொகுதிப் பிரச்சினைக்கு வந்துவிடுகிறேன்.

அம்மா அவர்கள் தாய்ப் பாசத்தோடு எங்களுடைய மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். That belongs to Krishnagiri. என்னுடைய தொகுதி ஓசூர், ஆனால் நான் கிருஷ்ணகிரியில் இருக்கிறேன். நாங்கள் பார்டரில் இருக்கிறோம். Transport Department Head office, R.T.O. office ஏற்கெனவே தருமபுரி மாவட்டத்தில் இருக்கும்போது, இரண்டாவது R.T.O. அலுவலகத்தை ஓசூரில் ஆரம்பிப்பதற்காக முயற்சிகளை எடுத்தார்கள். அதற்குத் தகுந்த இடம் எல்லாம்கூட பார்த்தார்கள். ஆனால் எதிர்பாராத விதமாக அது நடக்கவில்லை. ஆகவே, தயவுசெய்து அம்மா அவர்கள் அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும். *(தெலுங்கில் உரை நிகழ்த்தினார்)*

பிற்பகல் 12-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 21 கார்ப்பரேஷன்களை, 7 கார்ப்பரேஷன்களாக மாற்றுவதற்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற நடவடிக்கையை நாங்கள் வரவேற்கின்றோம். அதேநேரத்திலே நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், அண்டை மாநிலங்களான ஆந்திரப்பிரதேசம், கர்நாடகம், கேரளம் போன்ற மாநிலங்களில் எல்லாம், மாநிலத்திற்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன்தான் இன்றைக்குச் செயலாற்றிக்கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாநிலத்திலேகூட, மின்சார வாரியம் ஒரு வாரியம் என்ற முறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோல, ஒரு கழகம் என்ற முறையிலே ஏற்படுத்துவதாக இருந்தால், எங்களுடைய கணக்குப்படி 126.00 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு இலாபத்தை ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியும் என்று நாங்கள் நினைக்கிறோம். ஏனென்றால், இந்த 21 கார்ப்பரேஷன்கள் என்று சொல்கின்ற நேரத்திலே, அதற்கு 21 போர்டுகள், அந்த போர்டுகளுக்கு ஒரு வருடத்தில் 100 meetings நடக்கின்றன. அந்த அளவிற்கு அதற்குச் செலவாகிறது. அதற்கு 21 M.D.-க்கள், அதற்கு மேலே அதிகாரிகள், இப்படிப்பட்ட நிலைகள் எல்லாம் இருப்பதன் காரணமாக, அதிகமான செலவு வருகிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கலாம். ஆகவே இந்த 7 கார்ப்பரேஷன்கள் என்பதை ஒரு கார்ப்பரேஷன், அதாவது மாநில ரீதியாக ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற நிலைக்குக் கொண்டு செல்வதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதன் காரணமாக பல வரிகள், இந்தக் கழகங்கள் கொடுக்க வேண்டிய வரிகளைக்கூட நாம் பாதுகாத்துக்கொள்ள முடியும். அதன் வழியாகவும் ஒருசில சேமிப்புகளை ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியும். ஆகவே அதைப்பற்றிப் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு 8000 பஸ்கள், அதாவது நம்முடைய கணக்குப்படி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற மொத்த பேருந்துகளிலே, 8000 பேருந்துகள் இன்று competition-ஐ face செய்துகொண்டிருக்கின்றன. இந்தப் போட்டி தவிர்க்கப்பட வேண்டும். அதிலே இந்த Inter State Corporation-களுக்குள்ளேயே அல்லது இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களில் போட்டி நிலவுகிறது. ஏற்கெனவே மதுரையிலே இருக்கிற கார்ப்பரேஷன், நாகர்கோவிலிலே

இருக்கிற கார்ப்பரேஷன், திருநெல்வேலியில் இருக்கிற கார்ப்பரேஷன் எல்லாம், ஒரே வழித்தடத்திலே பேருந்துகளை விடுவதன் காரணமாக அவர்களுக்குள்ளேயே போட்டி ஏற்படுகிறது. இதன் காரணமாக ஒரு unhealthy situation இன்றைக்கு உருவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். ஒரு கழகம் ஒரு வழித்தடத்திலே பேருந்துகளை ஓட்டுகிற நிலை வந்தால், இப்படிப்பட்ட unhealthy competition உருவாவது தடுக்கப்பட்டு, அதன் வழியாக ஒரு வருவாயை ஏற்படுத்திக் கொள்வதற்கும் முடியும். அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல, இன்றைக்கு இப்படிப்பட்ட unhealthy competition வருவதன் காரணமாக விபத்துகளும் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே இந்த விபத்துகளையும் தடுக்க முடியும். இன்றைக்கு ஓட்டுனர்களையும், அதேபோன்று நடத்துனர்களையும் பொறுத்த அளவிலே அதிகமான வேலைபளு கொடுப்பதினால் இப்படிப்பட்ட விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய பேருந்துகளைப் பொறுத்த அளவிலே, இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற கணக்கு 1000-க்கும் அதிகமான பேருந்துகளை replace பண்ண வேண்டுமென்ற முறையிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு இருக்கிற யதார்த்தமான நிலையைப் பார்த்தால், நான் யாரையும் குறை சொல்வதற்காகச் சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு பல கிராமங்களிலே செயல்படுகிற பேருந்துகளிலே பயணம் செய்ய முடியாத அளவிற்கு, மழைக் காலங்களில் வண்டிக்குள்ளேயே நனையக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதன் காரணமாக தனியார் பேருந்துகளை மக்கள் விரும்புகிற நிலை ஏற்படுகிறது. நம்முடைய State Express Transport Service-ஐப் பொறுத்தவரையிலே, நம்பிக்கையோடு, இன்றைக்கு மக்கள் பயணம் செய்வது என்கிற நிலை இல்லை. ஏற்கெனவே ஒரு காலத்திலே அதிகமான வருமானத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருந்த State Express Transport Corporation-ஐ மக்களுக்கு நம்பிக்கை ஊட்டக்கூடிய முறையிலே, பயணிகளை attract பண்ணக்கூடிய, ஆதரிக்கக்கூடிய முறையிலே, efficient-ஆக நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆம்னி பஸ்கள்/ மினி பஸ்கள். மினி பஸ்களைப் பொறுத்த அளவிலே, R.T.O.-க்கள் அந்த மினி பஸ்களை check பண்ணுவது இல்லை. அந்த மினி பஸ்காரர்கள் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற உள்நாட்டு வழித்தடங்களில் அவர்கள் போவது இல்லை. நம்முடைய PolicyNote-லே அது சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதைத்

தடுக்க வேண்டியது யார், அந்த R.T.O.-க்கள் என்ற அதிகாரிகள். அவர்கள் அதைச் செய்வதே இல்லை. அதிலே அவர்கள் மெத்தனமாக இருப்பதன் காரணமாக, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு பெரிய இழப்பை, நட்டத்தை இன்றைக்குச் சந்திக்கின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல, நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், இன்றைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலிருந்து ஒட்டுமொத்தமாக கிடைக்கப்பெற்ற தகவலின்படி பார்த்தால் 3500 பேருந்துகளை நாம் replace பண்ணினால்தான், இந்தப் பேருந்துகள் ஒழுங்காக மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய நிலை ஏற்படும். ஆகவே அதற்கு 500 கோடி ரூபாய் இன்றைக்குத் தேவைப்படுகிறது. 165 கோடி ரூபாயை compensate பண்ணுவது என்று அரசால் முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்கிற அதே நேரத்திலே இதை 500 கோடி ரூபாயாக மாற்றிக்கொள்வதற்கு என்ன செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும். இன்று நம்முடைய பேருந்துகளுடைய தரம் உயர்ந்தால்தான், அதனுடைய பயன் அதிகமாக்கப்பட்டால்தான் மக்களும் அதிகமாகப் பயணம் செய்கிற நிலை ஏற்படும். இரண்டு கோடி மக்கள் இன்றைக்குப் பயணம் செய்கிறார்கள். அதை நாம் உயர்த்துகின்ற நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-55

அதேபோன்று, இந்த R.T.O.-க்களைப் பொறுத்த அளவிலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குக்கூடத் தெரியும். நாங்களெல்லாம் நாகர்கோவிலிலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள். நாகர்கோவிலிலே அரசுப் பேருந்து நிலையத்திற்கு முன்னாலேயே தனியார் பேருந்துகளைக் கொண்டுவந்து நிறுத்தி, அரசுப் பேருந்துகளிலே ஏறுவதற்குச் செல்லக்கூடிய பயணிகளைப் பிடித்து இழுத்துக் கொண்டுவந்து, தனியார் பேருந்துகளிலே ஏற்றுகிறார்கள். காவல் துறை அதிகாரிகளும், அதேபோல இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளும் அதைப் பார்த்து, எந்த நடவடிக்கையும் எடுப்பதில்லை. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

இன்னொன்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, Wage settlement பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். Wage settlement பற்றிச் சொல்கிற நேரத்தில், சென்ற அரசு அல்லது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு, அதிகம் கொடுத்தார்களா; அதிகம் பிடுங்கினார்களா என்பது இன்றைக்குத்

தொழிலாளர்கள் நிலையிலே பெரிய விவாதப் பொருளாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. 1974-லே ஜப்பான் திட்டம் என்று சொல்லி, அன்றைக்கு தொழிலாளிகளுடைய பல உரிமைகளைப் பிடுங்கினார்கள். அதற்குப் பிறகு, சென்ற தடவை settlement நேரத்திலே, அரசு ஊழியர்களுக்கு இணையான சம்பளம், மின்சார வாரியத்திலே இருக்கிறவர்களுக்கு இணையான சம்பளம் என்றெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டு, அந்தத் தொழிலாளிகளுக்கு ஏற்கெனவே இருந்த பல சலுகைகளைப் பிடுங்கினார்கள். அதாவது, அவர்களுக்கு இருந்த injury leave, அதைப் பிடுங்கினார்கள். Special Medical leave, அதைப் பிடுங்கினார்கள். அதேபோன்று, leave-ஐச் சேர்த்துவைத்து, 100 நாட்கள், 120 நாட்கள் சேர்த்து வைத்து, அதைக் காசாக்குகிற வசதி ஏற்கெனவே இருந்தது. அதையும் பிடுங்கினார்கள். அப்படி தொழிலாளிகளுடைய பல பெரிய உரிமைகளைப் பிடுங்கியதற்குப் பிறகு ஏதோ, ஒரு சிறிய ஊதிய உயர்வைக் கொடுத்தார்கள். ஆகவே இன்று என்ன கேள்வி என்றால், இவர்கள் அதிகம் கொடுத்தார்களா அல்லது வாங்கினார்களா என்பது. இன்றைக்கு பென்ஷன் என்று சொல்லி, ஆசை வார்த்தை காட்டினார்கள். என்ன நடந்திருக்கிறது ? பென்ஷனைப் பொறுத்த அளவிலே, அவர்கள் சொன்ன அளவிற்கு பென்ஷன் கொடுக்கவில்லை. அதற்கு மேலே Trust register பண்ணவில்லை. இன்று அதற்குத் தேவையான I.T. exemption வாங்கவில்லை. அதற்கு மேலே ஏற்கெனவே தொழிலாளர்கள் Provident Fund-நிதியிலே இருந்துகொண்டிருக்கிற 304 கோடி ரூபாயையும் திருப்பி வாங்கவில்லை. இப்படி இன்றைக்கு... (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் இரண்டு நிமிடம். பென்ஷனும் தொழிலாளிகளுக்குக் கிடைக்காத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்று தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே, ஏற்கெனவே அரசிலே வேலை செய்த போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் G.O. 378 என்பது இன்னும் settle பண்ணப்படாமல் இருக்கிறது. ஏராளமானவர்கள் இன்றைக்கு பென்ஷன் கிடைக்கப்பெறாமல், பென்ஷன் கிடைக்குமா, என்ன என்பதுகூட தெரியாமல் ஒரு திட்டவட்டமான முடிவு எடுக்காத நிலை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, இன்று போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவிலே, குமரி மாவட்டத்திலே பழைய போக்குவரத்து இலாகா இருந்தது. அதனாலே அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கிற ஏராளமான தொழிலாளிகள் இன்றைக்கு பென்ஷன் கிடைக்காமல்

பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதைத் தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். Maintenance-ஐப் பொறுத்த அளவிலே, இன்று ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், Maintenance என்பது, போக்குவரத்துத் தொழிலில் முன்தடுப்புப் பராமரிப்பும், அன்றாட பணிமனை கவனிப்பும் மிகவும் முக்கியமானதாகும். இது கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் படிப்படியாக சீர்கெட்டுவிட்டது; போதுமானதுமான, தரமானதுமான உதிரி பாகங்களை வாங்க வேண்டும். பராமரிப்புப் பணிக்குப் போதுமான தொழிலாளர்களை அமர்த்த வேண்டும். பராமரிப்பதற்கான கருவிகள்கூட முறையாக இல்லை என்பது வேதனையான விஷயம்.

பிற்பகல் 1-00

நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த அளவிலே ஏற்கெனவே தண்டனை என்று வருகின்ற நேரத்திலே அவர்கள் நீதிமன்றத்திற்குப் போய் சில தீர்ப்புகளைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். அந்தத் தீர்ப்புகளைக்கூட நம்முடைய கழக நிருவாகங்கள் அமல்படுத்துவதில்லை. தொழிலாளிகளுக்குச் சாதகமான தீர்ப்புகள் வருகிற நேரத்திலே அது நடைமுறைப்படுத்தப்படாமல், சேலம், கும்பகோணம் போன்ற இடங்களில் எல்லாம் இதுபோன்ற நிலை நிறைய இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

அதேபோன்று நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, ஏற்கெனவே ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. உதாரணமாக கோதையாறிலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு பஸ் இருந்தது. அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோன்று ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருந்த வழித் தடங்களில் நிறுத்தப்பட்ட பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேபோன்று ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, குடும்பம் என்பதற்கு—அதாவது, Medical facilities போன்றவற்றிற்கெல்லாம் – விளக்கம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஏற்கெனவே தாய்-தகப்பனாருக்கு வைத்திய உதவி கிடைக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோன்று மற்ற சலுகைகள் கிடைக்கப்பட்டிருந்தன. ஆனால் குடும்பம்-Family என்பதற்கான Definition-லே இவர்கள் தாய்-தகப்பனார் இல்லை என்று சொல்லி அந்தச் சலுகை, நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதனை மாற்ற வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், இந்தத் தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே தொழிலாளிகளுக்கு தனியார் பேருந்துகளில் இப்போது இலவச பஸ் பாஸ் என்பது இல்லை. அரசுப் பேருந்துகளில் மட்டும்தான் உண்டு. தனியார் பேருந்துகளிலும் இந்த இலவச பஸ் பாஸ் திட்டத்தை அமல்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

இன்னொன்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எண்ணெய் நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறுகின்ற டீசலுக்கு வசூலிக்கின்ற விற்பனை வரி 11 சதவிகிதம் என்பதற்கு மாநில அரசு விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டும். அப்படி இருந்தால்தான், அந்தக் கார்ப்பரேஷன்கள் function செய்ய முடியும்.

அதேபோன்று பேருந்துகளுக்குத் தேவையான உதிரி பாகங்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலைகளை நாமே ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியுமா என்பதையும் அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆட்டோ தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே, அவர்களுடைய பிரதிநிதிகளுடனும் Consumer Forum-களுடனும் விவாதித்து அல்லது negotiate செய்து ஆட்டோக்களுக்கு Rate Fix செய்ய வேண்டும். ஒவ்வொரு ஆட்டோக்காரரும் அவர்களின் விருப்புவெறுப்புகளுக்குத் தகுந்த அளவிலே Auto Fare வாங்கக்கூடிய ஒரு நிலை இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அது மாற்றப்பட வேண்டும்.

அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் சொல்கின்ற ஒன்று, சில வாடகைக் கார்கள்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: ஒரு நிமிடத்திலே பேசி முடித்துக் கொள்கின்றேன். வாடகை டாக்சிகளைப் பொறுத்த அளவிலே கருப்பு-மஞ்சள் நிறத்தினை மாற்ற வேண்டும் என்று கோரிக்கை வரப்பெற்றிருக்கிறது. அதாவது, அப்படிப்பட்ட கலர் அடித்திருக்கின்ற அந்த வாடகை வண்டிகளிலே மக்கள் ஏறுவதற்கு மறுக்கின்றார்களாம். ஆகவே அதைப் பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று டெம்போ வேன்களில் 15 பேர் இருக்கைகள் என்று இருந்ததை கடந்த கால அரசு 12 இருக்கைகளாகக் குறைத்தது. அதையும் கொஞ்சம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, நான் என்ன சொல்ல விரும்புகின்றேன் என்றால், சுற்றுலா மையங்களைப் பொறுத்த அளவிலே இணைத்துக் கொள்ளக்கூடிய முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை விடவேண்டும். ஏற்கெனவே என்னுடைய மாவட்டத்திலே, கன்னியாகுமரியிலிருந்து பல சுற்றுலாத் தலங்களை இணைத்துக் கொண்டு பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன என்பது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே அந்தப் பேருந்துகளை மீண்டும் ஓட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பிற்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குப் பணிவான வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பினைத் தந்த தங்களுக்கு நன்றி.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் ஒரே கழகமாக அமைக்கப்படும் என்று நிதிநிலை அறிக்கையிலே அறிவிப்பு செய்திருக்கின்ற மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு தமிழக அரசுக்கும், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே பாராட்டுகளைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம். 21 கழகங்களை ஒரே கழகமாக இணைப்பதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதை நாங்கள் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வலியுறுத்திச் சொல்லக் கடமைபட்டிருக்கின்றோம். இதிலே 7 மண்டலங்களாக அமைக்கப்படும் என்று கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 7 மண்டலங்களாக அமைக்காமல் இதை ஒரே கழகமாக அமைப்பதன் மூலம்தான் அனைத்து நிருவாகச் செலவுகளைத் தவிர்க்க முடியும். ஏழு மண்டலங்களாக அமைப்பதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை என்று சொன்னால், அதிலே ஒரு மாறுதலைச் செய்துகொள்ளலாம். அதற்குத் தனியாக M.D., G.M. என்ற அளவிலே போடாமல், அதை ஏழு கிளைகளாக வேண்டுமானாலும் நிருவகிக்கலாம். அப்படி நிருவகிப்பதன் மூலமாக

பெரிய அளவிலே பொருள் செலவு இல்லாமல், அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை அதிகமாக இல்லாமல், இந்தச் செயல்பாட்டைச் சரி செய்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. அப்படி அரசு இதைச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-05

குறிப்பாக, ஆந்திரா, கர்நாடகம், கேரளா மாநிலங்களில் எல்லாம் இப்படி ஒரே கழகமாகத்தான் செயல்படுகிறது. அதை நாம் முன்னுதாரணமாக எடுத்து செயல்படுத்தலாம். குறிப்பாக, அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை குறைக்கப்படுகிறது. இப்போதுகூட, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பார்த்தால் பல இடங்களிலே உயர் போலீஸ் அதிகாரிகளே அதற்கு நியமனம் செய்கிற போக்குகள் இருக்கின்றன. அப்படிச் செய்வதிலே எனக்குக் குறைபாடு ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் அதற்கு உரிய அதிகாரிகளைப் போடுவதற்கும் உயர் போலீஸ் அதிகாரிகளைப் போடுவதற்கும் ஏற்படுகிற அந்த சம்பள இடைவெளியைப் பார்த்தால் அதிகமான கூடுதல் நிதிச் சுமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இவற்றையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுக்கலாம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக, இந்தத் துறையிலே பல்வேறு காரியங்களை அரசியல் நிர்பந்தங்களுக்கு உள்ளாக்காமல் உறுதியான நடவடிக்கையை எடுத்திருப்பதை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி வரவேற்கிறது. அதிலே மேலும் உறுதியாக இருந்து சிறப்பாகச் செயல்பட வேண்டுமென நான் தங்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக, கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே பென்ஷன்தாரர்களுக்கான ஒரு திட்டத்தைப் பற்றிய ஒரு G.O.-வைப் போட்டார்கள். 1-5-1975 ஆம் தேதிக்கு முன்பு 10 ஆண்டு காலம் பணி புரிந்திருந்தால் தான் அவர்களுக்கு பென்ஷன் வழங்கப்படும் என்று ஒரு G.O. 378 என்ற ஆணையைப் பிறப்பித்தார்கள். அதன்மீது இங்கே கடுமையாக எதிர்த்துக் குரல் கொடுக்கப்பட்டது. எல்லாக் கட்சிக்காரர்களுமே எதிர்த்துப் பேசினோம்; ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தார்கள். இருந்தாலும், அதன்மீது A.I.T.U.C.போன்ற தொழிற்சங்கங்கள் உயர் நீதிமன்றத்திலே வழக்கு தொடுத்தன. அந்த வழக்கு தொடுத்து நடத்தப்பெற்ற பின்னாலே, நீதிமன்றத்திலே சங்கங்களினுடைய கோரிக்கை வெற்றி பெற்றது. அந்த வழக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறபோது, இந்தச் சட்டமன்றத்திலே நாங்கள் பேசியபோது அன்றைய முதலமைச்சர் மரியாதைக்குரிய கலைஞர் அவர்கள் என்ன சொன்னார் என்றால், வழக்கு நீதிமன்றத்திலே தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமாக வந்தால், இந்த அரசு அதை எதிர்த்து மேல்முறையீடு செய்யாது,

என்று இங்கே உறுதி அளித்தார். ஆனால் உறுதி அளித்த அடுத்த நிகழ்ச்சியிலே அந்த வழக்கு அரசின் சார்பில் தோற்கப்பட்டது. தொழிலாளர்களின் சார்பிலே வெற்றி பெற்றது. ஆனால் உடனடியாக அதே திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமாக மீண்டும் Supreme Court-லே அந்த வழக்கைத் தொடுத்திருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு உரிய நியாயமா என்பதை அன்றைய தினமும் கேட்டிருக்கிறோம்; இன்றும் கேட்டிருக்கிறோம். ஆகவே அப்படி தொழிலாளர்களுக்கு இழைக்கப்பட்ட அநீதியை இந்த அரசு மறுபரிசீலனை செய்து, Supreme Court-லே தொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த வழக்கினை வாபஸ் பெற்று அவர்களுக்கு வழங்குவதற்குண்டான, அந்த பென்ஷன் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கான முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே, அன்போடு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, போக்குவரத்து கழகங்கள், நஷ்டத்திலே இயங்குவதுபற்றி இங்கே பேசினார்கள். 'மேக்ஸி-கேப்' பற்றி— இவற்றையெல்லாம் எப்படி சரி செய்வது என்பதற்கான முயற்சி எடுக்க வேண்டும். அதேபோல், மினி பஸ் திட்டம் பற்றி இங்கே சொல்லப்பட்டது. அதிலே பல்வேறுவிதமான கருத்துகள் இருக்கின்றன. இருந்தாலும், கிராமங்களிலே இதை சாதாரண மக்கள் பயன்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்ற காரணத்தினாலேயும் அதன் மூலமாக அரசுப் பேருந்துகளுக்கு நஷ்டம் வருகிறது என்ற பிரச்சினை இருக்கிறது என்று சொன்னாலும்கூட, இவற்றையெல்லாம் கவனித்து, இது எங்கள் கொள்கை நிலையாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, இந்த மினி பேருந்து திட்டத்தையேகூட அரசே ஏற்று நடத்தலாம். இங்கே மாண்புமிகு மூத்த உறுப்பினர் அவர்கள் அது இலாபம் இல்லை என்று சொன்னால், தனியாருக்கு ஒப்படைக்கலாம் என்றுகூடச் சொன்னார். அது எனக்கு உடன்பாடான கருத்து அல்ல. நான் மாறுபடுகிறேன். ஏனென்றால், பொதுத் துறை என்று சொல்கிறபோது, அதை வளப்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டும். அவர்கள் அதிலே தெளிவான சிந்தனை உடையவர்கள்தான். ஆனால் பொதுத் துறை என்ற பெயராலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறதே, அதற்கு என்ன மாற்று வழி என்ற காரணத்தினாலேதான் அப்படிச் சொல்லியிருப்பார் என்று கருதுகிறேன். ஆனாலும்கூட, பொதுத் துறை எப்படி வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதற்கு ஆலோசனைகளைச் சொல்லி, மேலும் வலுப்படுத்துவதற்கான

முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமே தவிர, அதை தனியாருக்குக் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. அதைக்கூட நம் அரசே ஏற்று நடத்தினால், இலாபகரமாக, வெற்றிகரமாக நடத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையிலே, நாம் விரைவுப் பேருந்துகளை நடத்துகிறோம். 110 ரூபாய் டிக்கட் போடுகிறோம் ஒரு இடத்திற்கு என்றால், ஆம்னி பஸ்கள் 210 ரூபாய் போடுகிறார்கள். 100 ரூபாய் அதிகமாகப் போடுகிறார்கள். இதைக் கேட்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்கு அனுமதி அளித்து விடுகிறோம். ஆனாலும் ஒரே ஊருக்கு ஒரே தொலைவிற்கு இந்தக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. 100 ரூபாய் அரசுப் பேருந்துக்கும் தனியார் பேருந்துக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இதை எப்படிச் சரி செய்வது என்பதற்கு முயற்சிக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு என்ன சட்டத்திலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால்- போர்டு மட்டும் போட்டுக்கொள்ளமாட்டார்கள். சென்னையிலே இருந்து மன்னார்குடி போகிறது என்ற போர்டு இல்லாமல் இருக்கலாம். ஆனால் அவர்கள் பஸ்களிலே அந்த போர்டு இல்லையே தவிர, அந்தப் பேருந்து நிலையத்திற்கு முன்னர் பார்த்தால், ஆளுயர போர்டைப் போட்டு இது மன்னார்குடிக்குப் போகிறது என்று எழுதி வைத்துவிடுகிறார்கள். அனுமதியிலே இல்லை; பேருந்திலே இல்லையே தவிர, வெளியிலே பெரிய போர்டு வைப்பதற்கான அனுமதி அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. ஆகவே இதையெல்லாம் முறைப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டும். குறிப்பாக, விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான முயற்சியைப்பற்றி இந்தத் துறை ஆழமாகச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-10

குறிப்பாக மக்கள் தொகை பெருக்கத்திற்கேற்ப பேருந்துகள் இயக்கம் சீராக்கப்பட வேண்டும். ஆகவே அதிகப்படுத்த வேண்டும். அதற்காக அதிகரிக்கப்பட்ட augmentation புதிய வழித்தடங்கள் கணக்கைப் பார்த்தால் 1999-2000-ல் 107, 2000-2001-ல் 25தான் வந்து இருக்கிறது. அது மூன்றாவது மாதம் வரையிலும் கணக்கு சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. மேலும் புதியவழித்தடங்கள் வருகிறதா என்பதுபற்றி கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே இல்லை. ஆகவே புதிய பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து மக்களுக்குப் பயன் அளிக்கின்ற அந்தக் காரியத்தைச் செய்வதற்கு சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பேருந்து இயக்கம் நஷ்டம் அடைவதைச் சரி

செய்வதற்கான முயற்சியாக, இவை சமுதாயத் தேவைகளை நிறைவேற்றுகிற பேருந்துகளாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே, மோட்டார் வாகன வரிச் சலுகை, டீசல் வரிச் சலுகை, வட்டி செலுத்துவதிலே சலுகை இவற்றையெல்லாம்கூட நம் அரசு அளிக்கலாம்.

அதைப்போலவே போக்குவரத்துக் கழகங்களை இலாபகரமாக இயக்கிட நிதிநிலை ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை அமைப்பதற்கான முயற்சியை எடுத்து, அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், இந்த நிருவாகத்திலே இருக்கக்கூடிய உயர் அதிகாரிகள் இவர்களையெல்லாம் கொண்ட ஒரு பிரதிநிதிக் குழுவை அமைத்து அதிலே ஆலோசனை பெறலாம். இதிலே சிக்கல் இருக்கிறது. கட்டண உயர்வு வந்தால் இதிலே கடுமையான எதிர்ப்பு வருகிறது. நான் அதன் உள்ளே செல்லவில்லை. ஆனால் இவற்றையெல்லாம் உள்ளிட்டுகூட பரிசீலிப்பதற்காக இந்தக் குழுவை அமைத்து அதன்மீது ஆழமாகச் சிந்தித்து, அனைத்துக் கட்சிகளையும் உள்ளடக்கி அதிலே விவாதித்தால்கூட இந்த இயக்கத்தை இலாபகரமாக செயல்படுத்துவதற்கான முயற்சி இருக்கிறது. அதை அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போது கேட்டுக் கொள்கிறேன் (மணியடிக்கப் பெற்றது) முடித்துவிடுகிறேன்.

குறிப்பாக 18 சங்கங்கள் பல்வேறு கோரிக்கைகளை அளிக்கின்றார்கள். இதிலே குறிப்பிட்ட பிரச்சினையின் காரணத்தாலே நீதிமன்றத்தாலே வழிகாட்டல் பெற்று சில சங்கங்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்படுகிறது. மற்றவர்களை எல்லாம் கூப்பிடுவதில்லை. நிராகரிக்கப்படுகிறது. கடந்த முறை நடைபெற்ற நிகழ்ச்சி இது. நீதிமன்றத்தினுடைய அந்தத் தீர்வு முடிந்ததற்குப் பின்னாலும் அப்படிப்பட்ட நிலை தொடர்வதைத் தடுக்க வேண்டும். குறிப்பாக சமூகப் பொறுப்புணர்வோடு, நிருவாக அனுபவத்தோடு செயல்படுகிற A.I.T.U.C. சங்கங்களை எல்லாம் அழைத்துப் பேச வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல முன்னாள் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு சங்கப் பிரதிநிதிகளைச் சந்திப்பதற்காகவும், நிருவாகத்தைச் சிறப்பாகச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், தொழில் உறவை சுமூகமாக நடத்துவதற்கான முயற்சியாகவும் இலவச அடையாள அட்டையை வழங்கி வந்தார்கள். ஆனால் அது என்ன நோக்கத்தினாலோ தெரியவில்லை, அரசியல் காரணங்களால் அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு எல்லாம் வழங்குவது இப்போது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. அதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓய்வுகால சேம நிதியைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். இந்தத் திட்டம் சிறப்பாகச் செயல்பட தொழிற்சங்க பிரதிநிதிகள், அரசு

அலுவலர்கள் அடங்கிய Trust ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டது. 9 ஆண்டுகளாகக் கூட்டப்படவில்லை. இதனைக் கூட்டிச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் பல்வேறு கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன. நான் அமைச்சரிடத்திலே அதையெல்லாம் எழுத்து மூலமாக அளிக்க இருக்கிறேன். அவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்ற வேண்டும். ஓய்வூதியத் திட்டத்தைப்பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அவற்றைச் சிறப்பாக நிறைவேற்றுவதற்கான தனித்த முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது நடைபெறக்கூடிய விவாதத்திலே எம்.ஜி.ஆர். அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சார்பில் பங்கேற்றுப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு இதற்கு முன்பு பல மானியக் கோரிக்கைகளிலே முழுமையாக என்னுடைய கருத்துகளைச் சொல்லமுடியாமல் போய்விட்ட காரணத்தால் இந்தக் கூட்டத் தொடரிலே இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது நாங்கள் பேசுவது இதுதான் கடைசி என்ற காரணத்தால் முழுமையாக நன்றி சொல்வது வரை, நேரம் கொடுத்து மணி அடிக்காமல் எங்களுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்று பணிந்து கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

இங்கே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கின்ற கொள்கை விளக்கத்திலே மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர்த்து, கிட்டத்தட்ட 18 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. 16,969 பேருந்துகளோடு இயங்கிவரும் இந்த 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்த ஆண்டிலே இதுவரைக்கும் கிட்டத்தட்ட 2035.02 கோடி ரூபாய் மொத்த இழப்பீடு ஏற்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொது மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய ஒன்றாக இருந்தாலும்கூட பொதுமக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதோடு சேர்த்து நஷ்டத்தைத் தவிர்த்து இலாபத்தைக் கொண்டுவர வேண்டியதும் இந்த நிருவாகத்தினுடைய கடமை என்று நான் கருதுகின்றேன். ஏற்கெனவே 1972 வரை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் அரசினுடைய துறையாக அரசு போக்குவரத்துக்குத் துறையாக 3 பிரிவுகளாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டு வந்தது. விரைவு போக்குவரத்துக் கழகப் பிரிவு, மாநகரப் போக்குவரத்துப் பிரிவு, மாநகரத்தைத் தவிர மற்ற

மாவட்டங்கள் அடங்கிய மாவட்ட போக்குவரத்துப் பிரிவு என்று 3 பிரிவுகளாகக் கிட்டத்தட்ட 2,000 பேருந்துகளோடு அன்றைக்குச் செயல்பட்டு வந்திருக்கிறது. இந்த மூன்று பிரிவுகளையும் மாநில அளவிலே இயக்குவதற்காக அன்றைக்கு அரசு அனுமதித்திருந்த அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கை, அதாவது officers, உயர் அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை கிட்டத்தட்ட 10 பேர் மட்டும்தான். அதாவது, இயக்குநர்கள், இணை இயக்குநர்கள், துணை இயக்குநர்கள், தலைமைப் பொறியாளர்கள், மேற்பார்வைப் பொறியாளர்கள், பணி மேலாளர் போக்குவரத்துக் கண்காணிப்பாளர் என்று சொல்லி 10 உயர் அதிகாரிகளும், அதேபோன்று ஒரு பணிமனைக்கு இரண்டு க்ண்காணிப்பாளர்கள், ஒரு போக்குவரத்து மேலாளர் ஒரு பொது மேலாளர் என்று சொல்லி, குறைந்த அதிகாரிகளைக் கொண்டு கிட்டத்தட்ட 18 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் அன்றைக்குப் பணிபுரிந்து வந்தார்கள். அந்தக் காலகட்டத்திலே அரசுத் துறை பல கோடி இலாபத்தை ஈட்டி வந்தது. ஆனால் அவை காலங்காலமாகப் பிரிக்கப்பட்டு 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக பிரிக்கப்பட்டு, அதன்மூலமாக இன்றைக்கு அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை உயர்ந்து உள்ளது.

பிற்பகல் 1-15

குறிப்பாக இன்றைக்கு நாகர்கோவிலிலே இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை கோட்டம்-3-ல் 676 பேருந்துகள்தான் இயங்குகின்றன. அங்கு செயல்படக்கூடிய அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கையோ கிட்டத்தட்ட 77 பேர் இருக்கின்றார்கள். அதேபோன்று மாநகர போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கிட்டத்தட்ட 2,800 பேருந்துகள் இன்றைக்கு இயக்கப்படுகின்றன. 100-க்கு மேற்பட்ட உயர் அதிகாரிகள் இன்றைக்கு இருக்கின்றார்கள். 1972-லே 2,000 பேருந்துகளுக்கு 10 உயர் அதிகாரிகள் என்று இருந்த நிலை மாற்றப்பட்டு, 1,000, 1,500 பேருந்துகளுக்கு இன்றைக்கு 60, 70 உயர் அதிகாரிகள் செயல்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அதன்மூலமாக கிட்டத்தட்ட அவர்களுக்கெல்லாம் 16 ஆயிரத்திலிருந்து 30 ஆயிரம் ரூபாய் வரை ஊதியம் கொடுக்கப்படுகின்றது. அவர்களுக்குத் தனியாக Personal clerk', கடைநிலை ஊழியர்கள், ஓட்டுநர், அவர்களுடைய வாகனங்களுக்கு டீசல், பெட்ரோல் இவையெல்லாம் தவிர்க்க முடியாதவை என்று சொன்னாலும்கூட - நான் அதிகாரிகளைக் குறை சொல்லவில்லை - இவ்வளவு அதிகமான அதிகாரிகளை நியமித்ததன் காரணமாகத்தான் இன்றைக்கு இந்தத் துறையானது நஷ்டத்தில் இயங்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேகூட மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டு

இருக்கின்றார்கள். 2000-2001 ஆம் ஆண்டு 1,316 கோடி ரூபாய் நிருவாகச் செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை 6 கழகங்களாகப் பிரிக்கப்படும் என்று குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டதைப் போல, ஏற்கெனவே 1972-லே எப்படி 3 பிரிவுகளாக, விரைவுப் பேருந்து, மாநகரப் பேருந்து, மற்ற மாவட்டங்கள் அடங்கிய பேருந்து என்று 3 பிரிவுகளாக ஒரே மண்டலமாக இயக்கப்பட்டதோ, அந்த வகையிலே ஒரே மண்டலமாக அமைத்து, இன்றைக்கு அதிகப்படியான நிருவாகச் செலவுகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருவாரியாக நீங்கள் குறைத்து, அதில் மீதம் வரக்கூடிய அதிகாரிகளை அரசுத் துறைகளிலே 'Deputation' முறையிலே அவர்களுக்குப் பணி நியமனம் வழங்கி, இந்த முறையை நீங்கள் அமல்படுத்துவீர்கள் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக பல கோடி ரூபாய் இழப்பினைச் சரிகட்ட முடியும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல நஷ்டத்திற்கு இன்னும் ஒரு காரணம் இருக்கிறது. எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதுபோல, நிர்வாகத் திறமையின்மை இந்த நஷ்டத்திற்கு ஒரு மிகப் பெரிய காரணம். ஏனென்று சொன்னால், ஒரு கட்டடத்திற்கு எப்படி அதனுடைய அஸ்திவாரம் மிக மிக முக்கியமோ-அஸ்திவாரம் உறுதியாக இல்லாவிட்டால் ஒரு கட்டடமே இடிந்து விழுந்துவிடுகின்றது. அதைப்போன்றுதான், பேருந்து இயக்கத்திற்கும் பராமரிப்பு என்பது மிக மிக முக்கியமானது; அது ஒரு கட்டடத்திற்கான அஸ்திவாரம் போன்றது. தரமான உதிரி பாகங்களைப் பயன்படுத்தி, தேவையான அளவு தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களைப் பயன்படுத்தி, அந்தப் பேருந்தைப் பராமரித்தால் மட்டும்தான் நாம் நினைக்கக்கூடிய அந்த வசூலை, இலாபத்தைப் பெற முடியும். ஆனால் இன்றைக்கு பராமரிப்பு என்பது மிக மிக மோசமாகப் போய்விட்டது. ஏதோ Workshop-லேயிருந்து ஒரு பேருந்தை shut down செய்தால் போதும் என்று மட்டும்தான் இன்றைக்கு அதிகாரிகள் நினைக்கின்றார்கள். Workshop-லேயிருந்து பேருந்து வெளியே சென்று விட்டால் இலாபத்தைக் கொண்டு வந்துவிடும் என்று நினைக்கின்றார்கள். எனவே workshop-லே நடைபெறக்கூடிய பராமரிப்புப் பணியிலே தரமான உதிரிப் பாகங்களைப் பயன்படுத்துவது இல்லை. ஏற்கெனவே பராமரிப்புக்கு வருகின்ற

பேருந்துகளிலிருந்து பழைய உதிரிப் பாகங்களைக் கழட்டிப் போட்டு, பேருந்துகளை வெளியே அனுப்பி விடுகின்றார்கள். அந்த பேருந்து ஒரு trip, இரண்டு trip போய் வருவதற்குள்ளாக, அந்தப் பேருந்து break down ஆகி நின்றுவிடுகின்றது. அதுமட்டுமல்ல. இந்தப் பராமரிப்பு குறைந்த காரணத்தால், பேருந்தினுடைய ஆயுளும் இன்றைக்கு குறைகின்றது. இது பெரிய அளவிலே இந்தத் துறைக்கு நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கின்றது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்கூட இப்போது வழிகளிலே பேருந்துகள் நிற்கக்கூடாது என்ற நிலையிலே விபத்துகளைக் குறைக்கக்கூடிய அளவிலே பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருப்பதாகச் சொல்லி இருக்கின்றார்கள். அதற்கு நான் என்னுடைய பாராட்டை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பேருந்துகள் வழிகளிலே நிற்காமல் முழு நேரம் ஓடும் என்று சொன்னால், வசூல் எந்தக் காரணம் கொண்டும் குறைவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஆஸ்டின், நீங்கள் இன்னும் மானியக் கோரிக்கைக்கு வரவில்லை.

திரு. ஆஸ்டின்: பேருந்துக் கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில், பிற மாநிலங்களைவிட இங்கே குறைவாக இருப்பதாகவும் அதோடு செலவினங்களுகேற்ப கட்டணம் உயர்த்தப்படவில்லை என்றும் இங்கே கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டு இருக்கின்றார்கள். இதைப் பார்க்கின்றபொழுது, ஏதோ வருங்காலத்திலே பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு இந்த அரசு எண்ணுகிறதோ என்ற அச்சம் எங்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமலேயே, நிர்வாகத்தைச் சீர்படுத்தி பேருந்துக் கழகங்களையெல்லாம் ஒரே மண்டலமாக ஏற்படுத்தி, இந்த நிருவாகத்தை சரி செய்கிறோம் என்று சொன்னால், பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்படாமலேயே இந்தக் கழகங்களை லாபத்திலே - நஷ்டம் இல்லாமல் - கொண்டுவர முடியும் என்று நான் கருதுகின்றேன். அதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-20

அடுத்து இங்கே சிற்றுந்துகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். Mini bus operation பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபோது— அவருடைய கருத்துக்கு நான் சிறிது மாறுபட்ட

கருத்து உடையவன்; ஏனென்று சொன்னால் இன்றைக்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளினால் முழுமையாக பொது மக்களுக்கு நாம் திருப்தியை உண்டு பண்ண முடியவில்லை. இந்த Mini bus-ஐ விட்ட பிறகுதான், இந்தச் சிற்றுந்துகள் கிராமங்களுக்குச் சென்ற பிறகுதான் ஓரளவிற்கு கிராமத்திலுள்ள மக்கள் சிற்றுந்தின் பயனை அடைய முடிகின்ற நிலையை நாம் இன்றைக்குப் பார்க்கின்றோம். இன்றைக்கு நாகர்கோவிலைப் பொறுத்தவரையிலே கிட்டத்தட்ட 40 Mini buses முறையாகக் கொடுத்த ரூட்டிலே செல்லவில்லை என்று சொல்லி பிடித்து வைத்து இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலை வருகின்றபோது பொது மக்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல, Mini bus operation-ஆல் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஓரளவு நாம் ஒத்துக்கொண்டாலும்கூட, நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும்கூட, பொது மக்களினுடைய சௌகரியத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே அந்த Mini bus-களுக்கு ஓரளவு நீங்கள் சுதந்திரம் கொடுத்து, அவை இயக்கப்படும் என்று சொன்னால், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய பாரம் குறையும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

இன்னும் ஒன்றிரண்டு கோரிக்கைகளை மட்டும் தொழிலாளர்கள் சார்பில் இங்கே வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அரசு ஊழியர்களாக இருந்த தொழிலாளர்களை 1975-லே கம்பெனி சட்டத்தின்கீழ் ஊழியர்களாக மாற்றி இருக்கின்றார்கள். பல்வேறு போராட்டங்களை 1975-லேயிருந்து தொழிலாளர்கள் நடத்திய பிறகும்கூட, அவர்களுக்கு அதிலேயிருந்து விடிவு காலம் கிடைக்காமல், முழுமையாக அவர்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டு, அவர்களுடைய பணிக்குப் பாதுகாப்புத் தொல்லை அன்றைக்கு இருந்து வந்தது; 1977-லே புரட்சித் தலைவர் M.G.R. அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு நடத்தப்பட்ட வேலை நிறுத்தத்தின் காரணமாக உருவாக்கப்பட்டதுதான் இன்றைய ஊதிய ஒப்பந்த பேச்சுவார்த்தை என்பது. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை இந்தப் பேச்சுவார்த்தை மூலமாக தொழிலாளர்களினுடைய பணி, நலன் ஆகியவற்றைப் பாதுகாக்கும் வகையில் அந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது புரட்சித் தலைவர் M.G.R. அவர்கள். அன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த, மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. சி. பொன்னையன் அவர்கள், இன்றைக்கு நிதி அமைச்சராக இருக்கின்ற காரணத்தினால்,

முதல் ஒப்பந்த பேச்சுவார்த்தையைத் தொடங்கி வைத்த அமைச்சர் அவர்கள், இன்றைக்கு 9-வது பேச்சு வார்த்தை தொடங்குகிறபோது, இங்கே நிதித் துறை அமைச்சராக இருக்கின்ற காரணத்தினால் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் மிகப் பெரிய எதிர்பார்ப்போடு இருக்கின்றார்கள். சிறப்பாக இந்த ஒப்பந்தம் முடியும்; வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க ஒப்பந்தமாக இந்த ஒப்பந்தம் அமையும் என்று தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1998-லே அனைத்திந்திய அ.தி.மு.க-வினுடைய அமைப்பான அண்ணா தொழிற்சங்கப் பேரவை என்ன கோரிக்கைகளை வைத்ததோ, அந்தக் கோரிக்கைகளை மட்டும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றினாலே, உரிய நேரத்திலே அந்த ஒப்பந்தம் அமலுக்கு வந்துவிடும். அதை நீங்கள் கருத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க வேண்டும் என்று பல்வேறு கோரிக்கைகள் 2,3 ஆண்டுகளாக வைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அந்தக் கோரிக்கையை வைத்து 1998-லே அண்ணா தொழிற்சங்கப் பேரவைதான் முன்னின்று போராட்டத்தை நடத்தியது. அப்போது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவோம் என்று வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். இன்றைக்கு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே அதைப்பற்றி எதுவும் குறிப்பிடப்படவில்லை. அதையும் கருத்திலே கொண்டு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். *(குறுக்கீடுகள்)*

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள், முந்தைய ஆட்சியிலே முதலமைச்சர் சொன்னார். ஆனால், அதை; அவர் implement பண்ணினாரா, இல்லையே! *(குறுக்கீடுகள்)*

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி. *(குறுக்கீடுகள்)*

டாக்டர் க. பொன்முடி: Point of order. மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது 1975-வது ஆண்டுக்கு முன்பு இருந்த நிலையில் அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கப்பட்ட பிரச்சினை. இன்று நேற்று வந்ததல்ல அது.

15 வருடமாக அது ஹைகோர்ட் முன்பும் இவர் அமைச்சராக இருந்தபோதும் தொடர்ந்து இருந்து வருகிற ஒன்றுதான். போன தடவை சொன்னது, எல்லோருக்கும் பென்ஷன் என்று வரும்போது, 1975-க்கு முன்பு இருந்த ஊழியர்களையும் அவர்களுடைய பணிக் காலத்தையும் கணக்கிட்டு, இப்போது அவர்களுக்கும் பென்ஷன் வழங்கப்படும் என்று சொன்னதற்குப் பிறகு அந்தப் பிரச்சினையே வரவில்லை. அவர்களோடு, அதுவும் அண்ணா தி.மு.க. தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்த தலைவர்கள்கூட ஒப்புக்கொண்டு சென்று, அதற்குப் பிறகு அந்தப் பிரச்சினை வந்தது. சில பேர் வேண்டுமென்றே அதில் சில பிரச்சினைகளை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர, நடைமுறையிலே இயலாத ஒன்று; அதை இயலும் என்று நீங்கள் செய்தால் நாங்கள் வரவேற்கக் காத்து இருக்கிறோம்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, (குறுக்கீடுகள்) அதாவது முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் என்ன சொன்னார்? போன settlement நேரத்திலே, E.B. தொழிலாளர்களுக்கு இணையான ஊதியமும், அதேபோன்று உள்ள பென்ஷனும் உங்களுக்கு வழங்கப்படும் என்று சொன்னார். அது வழங்கப்பட்டதா என்பதை முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவுபடுத்துவாரா?

டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதுதான் வழங்கப்படுகிறது; வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் கிட்டத்தட்ட 3,800 பேருக்கு பென்ஷன் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது, கடந்த கால ஆட்சியில்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: E.B. தொழிலாளர்களுக்கு இணையான ஊதியம் கொடுக்கப்படுகிறது என்று முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறாரா?

பிற்பகல் 1-25

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின் அவர்கள், உரையை முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர் பயணச் சலுகைக்கு 165 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி இருப்பதாக இன்றைக்கு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே ஏற்கெனவே நான் கோரிக்கையாகத் தந்திருந்தேன். சுயநிதிக் கல்லூரியிலே படிக்கக்கூடிய மாணவ, மாணவிகளுக்கு இந்த ஆண்டிலிருந்து அந்த பயணச் சலுகை இரத்து செய்யப்பட்டிருப்பதாகக்

குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்கும் அதைச் சேர்த்து வழங்குவதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளத்தை உயர்த்தி, அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி ஆகியவற்றை வழங்குவதோடு, மருத்துவப்படியையும் ரூ.500 ஆக உயர்த்த வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி. (குறுக்கீடு) திரு. ஆஸ்டின், உங்களை நன்றிதான் சொல்லச் சொன்னேன்.

திரு. ஆஸ்டின்: மருத்துவப்படியை 500 ஆக உயர்த்துவதோடு, சலவைப்படியாக இப்போது இருக்கக்கூடிய 44 ரூபாயை 100 ரூபாயாக உயர்த்துவதோடு, விபத்தின்றி பணிபுரியும் ஓட்டுநருக்கு ஊக்குவிப்புத் தொகையின் விபத்து காப்பு சன்மானம் என்பது 250 ஆக இருப்பதை, 500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்து, மேலும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 50 ரூபாயாக இருப்பதை 100 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி.

திரு. ப. அண்ணாவி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களுக்கு வணக்கம். திருச்சி மாவட்டம், தொட்டியம் தொகுதி, மங்களம் கிராமத்தில் ஏழை விவசாயக் குடும்பத்தில் பிறந்த என்னை, தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடத்துநர், பரிசோதகராகவும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழக அண்ணா தொழிற்சங்கப் பொதுச் செயலாளராகவும் பணியாற்றிய என்னை, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் தொட்டியம் தொகுதி வேட்பாளராக அறிவித்து, இரவு பகல் பாராது எனக்கு வாக்குகள் சேகரித்து என்னை வெற்றி பெறச் செய்த, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் பொற்பாதங்களில் கோடானு கோடி வணக்கத்தை என் சார்பாகவும், எனது குடும்பத்தின் சார்பாகவும், எனது தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், ஒன்றரை இலட்சம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும், மதச்சார்பற்ற முற்போக்குக் கூட்டணி சார்பாகவும், 12-வது சட்டப் பேரவையில், போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையில் என்னைப் பேச

வைத்த இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்கு கோடானு கோடி நன்றியை மீண்டும் தெரிவித்துக்கொண்டு எனது கன்னி உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு மூன்றாம் சலுகையாக தொழிலாளர் சேம நலத் திட்டத்தை அமல்படுத்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் தி.மு.க. ஆட்சியில் துறையூர் - உதகை பேருந்தும், பழனி-மேட்டுப்பாளையம் பேருந்தும், நாமக்கல்-துறையூர் (வழி) வாளசிராமணி பேருந்தும், காட்டுப்புத்தூர் - குழுமணி பேருந்தும் ஆகிய இவை அனைத்தும் கடந்த காலத்தில் நிறுத்தப்பட்டன. அவற்றை மீண்டும் இயக்குமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் மேட்டுப்பாளையம் - சென்னை, காட்டுப்புத்தூர் - சென்னைக்கு இரண்டு புதிய பேருந்துகளை இயக்குமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன். மேலும் எனது தொகுதியில் 4 நகரப் பேருந்துகள் புதியதாக இயக்குமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன். தி.மு.க. ஆட்சியில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சீர்கெட்டு சுமார் ஒன்றரை இலட்சம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும், அவர்களது குடும்பங்களும் சீரழிந்து விட்டன.

மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை, தெய்வமாக வணங்கிக்கொண்டிருக்கும் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் துயர் துடைக்கும்வண்ணம், அவர்கள் வாழ்வு சிறக்க தற்போது ஏற்பட இருக்கின்ற ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தத்தில், சிறந்த தொலைநோக்குத் திட்டங்களை அறிவித்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகளும், அவர்களது குடும்பங்களும் மேன்மையடைய அம்மா அவர்களைத்தான் நம்பியுள்ளார்கள். எனவே இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் வாழ்வில் விளக்கேற்றி வைக்குமாறு என் சார்பாகவும், போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும் தங்கள் பொற்பாதங்களில் பணிந்து வேண்டுகிறேன்.

1996-ல் தி.மு.க. ஆட்சி வந்தபோது போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ரூ.195 கோடி நஷ்டம் என்றார்கள். ஆனால் 3 தடவை பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியபோது இனிமேல் 2001 வரை கட்டணத்தை உயர்த்தமாட்டோம்

என்றார்கள். இனி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டமே அடையாது என்றார்கள். ஆனால் அரசாணை எண் 75-ஐப் பயன்படுத்தி வெளி மாநிலங்களில் தரங்கெட்ட உதிரி பாகங்களை வாங்கியதாலும், நிருவாகத்தைக் கவனிக்காமல் அத்துறையின் நிருவாகத் திறமையின்மையால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.2,035 கோடி என்ற அளவிற்குப் பெருத்த நஷ்டத்தை அடைந்தன. தி.மு.க. ஆட்சியில் 1996-ல் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டுநர், நடத்துநர் பணிகளில் சேர்ந்தவர்கள் தற்காலிகப் பணியாளர்களாக உள்ளனர். அவர்களை நிரந்தரப் பணியாளராக ஆக்கிட வேண்டுகிறேன். மேலும் வாரிசுக்கு வேலை, Medical discharge.... *(மணியடிக்கப்பெற்றது).*

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்பெறுகிறது.

திரு. ப. அண்ணாவி: தி.மு.க. ஆட்சியின்பொழுது சிறை சென்றவர்களுக்குத் தண்டனை வழங்கி அவர்களுக்கு Regular increment cut செய்ததை, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் நிவர்த்தி செய்யுமாறு இந்த அவையிலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தத்தை மீறி AE, JE-க்களுக்கு, முந்தைய ஆட்சியாளர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியில் இருந்ததால் AE, JE-க்கு தனியாக ஒரு ஊதிய ஒப்பந்தம் போட்டு, பல கோடி ரூபாய் கையூட்டுப் பெற்றுள்ளனர்.

மேலும், முன்னாள் முதல்வர் ஒருவர், தங்களுடைய அரசியல் வாழ்க்கையில் மறக்க முடியாத சம்பவம் பற்றி நிருபர்கள் கேட்டபோது "நான் பஸ்ஸில் பயணம் செய்யும்போது 10 ரூபாய் கொடுத்து டிக்கட் கேட்டேன். ஒரு நடத்துனர் மீதி சில்லரை கொடுக்கவில்லை" என ஏளனம் பேசிய முன்னாள் முதல்வர் அவர்கள், இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தச் சலுகையும் செய்யவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியின் வளர்ச்சி பற்றி சில கோரிக்கைகளை முன்வைக்கிறேன். மழைக்காலங்களில் கொல்லிமலை உபரி மழைநீர் ரெட்டியாப்பட்டி ஏரியிலிருந்து கரிகாலி ஏரிக்கு வந்து பல ஆயிரம் ஏக்கர் நிலங்களுக்குப் பாசனம் பெற இந்த வரத்து வாய்க்காலின்

இரு கரைகளையும் கருங்கல் சுவர் கட்டி செப்பனிட வேண்டும் என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

புளிஞ்சோலையிலிருந்து மகாதேவி ஏரிக்கு புதிய வரத்து வாய்க்காலை வெட்டினால், மேலும் பல ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் பாசன வசதி பெறும், எனவே பாசன வசதி பெற்றுத்தர வேண்டுகிறேன்.

தொட்டியம் விவசாயிகள் பயன்பெறும் விதமாக, ஸ்ரீராமசமுத்திரம் காவேரி ஆற்றில் குரம்பு கட்டினால் அந்தப் பகுதி முழுவதும் தண்ணீர் கிடைக்கும்; அந்தத் தொட்டியம் பகுதி மக்கள் சிறப்படைவார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியிலுள்ள ஏரிகள் மற்றும் வரத்து வாய்க்காலைத் தூர் வாரினால், நிலத்தடி நீர் உயர்ந்து விவசாயம் செழிப்படையும். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டிக்கொள்கிறேன். கரைபோட்டான் ஆற்றின் குறுக்கே தடுப்பணை சுவர் கட்டி எம். களத்தூர், நாகைநல்லூர் ஏரிகளுக்கு மழை நீர் கொண்டுவந்து நிரப்பினால் இப்பகுதி பசுமை பெறும். இத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

இயற்கைச் சீற்றத்தினால் தொட்டியம் பகுதியில் வாழை, கொடிக்கால் பயிர்கள் அழிவதை ஈடு செய்ய, பயிர் இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தை அமல்படுத்திட வேண்டுமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடி தண்ணீர் வழங்க வேண்டுமென்று அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலுள்ள கிராமச் சாலைகளைத் தார்ச் சாலைகளாகவும், பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளைப் புதுப்பித்துத் தரவும் பணிவுடன் வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் திருச்சி-பெங்களூர் சாலையில் காவேரி வடிநிலப் பகுதியில் பழைய பாலங்களை புதிதாகக் கட்டித்தர வேண்டுகிறேன்.

வால்வேல்புத்தூர் அன்னம் கெமிக்கல் தொழிற்சாலையால் நிலத்தடி நீர் மாசு அடைவதால், அதை வேறு இடத்திற்கு மாற்றிக் கொடுக்கும்படி இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தி.மு.க. ஆட்சியில் மூடிய, மகேந்திர மங்களம் கிராம காகித ஆலையையும், தாப்பேட்டை ஸ்ரீ சித்தி விநாயகர் நைலான் கொசுவலை மில்லையும் திறக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கைத்தறி நெசவாளர்கள், நூல், பாவு, கூலி இன்றி வறுமையில் வாடுகின்றனர். அவர்கள் வாழ்க்கையில் மீண்டும் ஒளிபெறச் செய்ய வேண்டும் என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள தொட்டியம், காட்டுப்புத்தூர், கொளக்குடி, தாப்பேட்டை, மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள மருத்துவமனைகளை 30 படுக்கைகள் கொண்ட மருத்துவமனைகளாக விரிவுபடுத்த வேண்டுகிறேன்.

படித்த இளைஞர்கள், பெண்கள் பயன்பெற சிறு தொழில்களையும், மகளிர் தொழில் மையங்களையும் எனது தொகுதியில் தொடங்கிட வேண்டுகிறேன்.

மேலும், தொட்டியம் பகுதியில் வாழைப் பழத்திலிருந்து ஜாம் பவுடர் தயாரிக்கும் தொழிற்கூடமும், பால் குளிரூட்டும் நிலையமும் அமைக்க வேண்டுகிறேன்.

தொட்டியம் தொகுதியில் வட்டாட்சியர் அலுவலகத்திற்குச் சொந்தக் கட்டடம் கட்டவும், நிலவள வங்கி, தீயணைப்பு நிலையம், Criminal Court ஆகியவற்றை தொட்டியத்தில் தொடங்கிட வேண்டுகிறேன்.

ஏலூர்பட்டி, வாளசிராமணி உயர்நிலைப் பள்ளிகளை மேல்நிலைப் பள்ளிகளாகவும், பாப்பாப்பட்டி நடுநிலைப் பள்ளியை உயர்நிலைப்பள்ளியாகவும் உயர்த்திய இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள உயர்நிலை, மேல்நிலைப் பள்ளிகளுக்குக் கூடுதல் கட்டடம், அறிவியல் ஆய்வகம் கட்டித் தருமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தாத்தையங் கார்பேட்டையில் பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளிக்கு தனியாகக் கட்டடம் கட்டித் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். காட்டுப்புத்தூரில் பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி புதிதாக அமைத்துத் தரவும் வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில், மகளிர் கல்லூரியும், மகளிர் தொழில்நுட்பக் கல்லூரியும் தொடங்க வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் தாழ்த்தப்பட்ட, பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்குத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டித் தருமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சிக்காலத்திலே, முத்தரையர் இன மக்கள் 29 பிரிவுகளாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தனர். அந்த முத்தரையர் இன மக்களை ஒரே பிரிவாக 'முத்தரையர்' என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் அறிவித்திருந்தார்கள். அதை முந்தைய ஆட்சியினர் அமல்படுத்தவில்லை. ஆகவே இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் முத்தரையர் இன மக்களுக்குப் பெருமை சேர்க்கும் வகையில் பல வகைகளாக அழைக்கப்படுகிற முத்தரையர் இன மக்களை முத்தரையர் இனம் என்று அழைக்குமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டிக்கொண்டு, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையிலே எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் என் தொகுதி சார்பாகவும் நன்றிகலந்த வணக்கத்தைக் கூறிக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

பிற்பகல் 1-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சில கோரிக்கைகளை மட்டும் நான் வைக்க விரும்புகிறேன். இதிலே எனக்கு முன்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவபுண்ணியம் பேசுகிறபோது Mini Bus-களையும் தேசியமயமாக்கிவிடலாம் என்று சொன்னார்கள்; நல்ல கருத்துதான். அரசு, ஏற்கெனவே ஓடுகிற பஸ்ஸையே நட்டத்தில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற நிலையில் இதையும் எடுத்துக்கொண்டால் – நிச்சயமாக பஸ் உரிமையாளர்கள் எல்லாம் சந்தோஷப்படுவார்கள். ஆனால், அரசுக்கு அந்த நிதி இருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகவே இந்த Mini bus திட்டத்தை இயக்கிக் கொண்டிருப்பவர்கள், நட்டத்திலே இயக்கிக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், அவர்கள் served area என்று 4 கிலோ மீட்டர்

ஓட்டுகிறார்கள், unserved ஏரியா என்று 16 கிலோ மீட்டர் ஓட்டுகிறார்கள். அதை நீங்கள் நீட்டித்து served area 7 கிலோ மீட்டருக்கும், unserved area 20 கிலோ மீட்டர் ஓட்டுவதற்கு நீங்கள் அவர்களுக்கு அனுமதி அளிக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய ஒரு நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்கு, அதாவது பஸ் ஸ்டாண்டிற்குப் போவதற்கு நீங்கள் தயவுசெய்து அனுமதிக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பஸ் என்பதே பிரயாணிகள் வசதிக்காக உருவாக்கிய ஒன்று. ஆனால் Mini bus 4 கிலோ மீட்டர் served area வந்தது என்று சொல்லி அங்கிருக்கக்கூடிய கண்டக்டர், டிரைவர்கள் எல்லாம் நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்குக் கொண்டுபோய் விடுவதற்குப் பதிலாக நடு வழியிலே விட்டுவிடுகிற காரணத்தாலே பயணிகள் இங்கே வஞ்சிக்கப்படுகிறார்கள். மிஞ்சி அந்த Mini bus owners யாராவது பஸ் ஸ்டாண்டிற்குப் போனால் உடனே, M.V. Inspector வழக்குகளைப் போட்டு, 9,000 ரூபாய் கலெக்டர் fine எழுதி விடுகிறார். ஆகவே Mini bus owners எல்லாம் இப்போது நசுக்கப்படுகிற காரணத்தாலே, தயவுசெய்து நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் Mini bus திட்டத்திற்கு extension கொடுத்து ஆதரிக்க வேண்டும். இப்போது நட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது இதனால்தான் நட்டம் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ள மாட்டேன். ஏற்கெனவே பல ஆண்டுகளாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் Mini bus வருவதற்கு முன்னாலேயே white elephant-ஆக இருந்து நிறைய பணத்தைச் சாப்பிட்டு ஏப்பம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற துறை உங்களுடைய துறை. ஆகவே, Mini bus திட்டத்தினால்தான் நட்டம் வந்தது என்பதை யாரும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

இரண்டாவது நீங்கள் ஒரேயொரு மேலாண்மை இயக்குநரின்கீழ் இந்தத் துறையை இயக்குவதுதான் சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும். ஏனென்றால், 7 இடங்களாக மாற்றுவதாக நீங்கள் சொல்கிறீர்கள். 7 இடங்கள்கூட தேவையில்லை. நாம் இன்ஜினியர்களைப் போட்டால், இந்த பஸ்ஸில் இருக்கக்கூடிய குறைகளையெல்லாம் அவர்கள் சரிசெய்து, சரியாக ஓட்டுவார்கள் என்று போட்டால், இன்ஜினியர்களை எல்லாம் மேலாண்மை இயக்குநர்களாக போட்ட பின்னாலும்கூட, இதே நட்டம் வந்துகொண்டிருக்கிற காரணத்தாலே, ஓர் ஐ.ஏ.எஸ். ஆபிஸரின் கீழ்—நீங்கள் ஒரு மேலாண்மை இயக்குநரை வைத்து—இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இயக்கினால் சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் பதிலுரை. (குறுக்கீடு) உறுப்பினர், உரையை முடியுங்கள். அமைச்சர் பதில் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: ஏற்கெனவே தனியாருக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படியே எது எதுவெல்லாம் நட்டத்திலே ஓடுகிற வழித்தடம் என்பதைக் கண்டுபிடித்து தனியாருக்குக் கொடுத்துவிடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி.கே. மணி: துணைத் தலைவரவர்களே,.......

(திரு. கே.சி. கருணாகரன், திரு. வை. சிவபுண்ணியம் ஆகியோர் பேச முயன்றனர்.)

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது என்ன நேரம் என்று தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பதிலுரை, (குறுக்கீடு) அமைச்சர் பதில் சொல்ல வேண்டும். திரு. மணி, ஒரே வார்த்தையில் கேள்வியைக் கேட்டு முடியுங்கள்.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும்பாலும் நட்டத்திலே இயங்குவதாகச் சொல்லிக்கொண்டு நாம் இதுவரையில் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம். இப்படி நட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையிலேகூட, எங்களது மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய தருமபுரி அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலே சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிறார்கள். அங்கேகூட ஒரு பயிற்சி கொடுக்கிறார்கள். அங்கே பணியாற்றக்கூடிய அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு, இது நம்முடைய பேருந்து, நம்முடைய அரசு வரிப் பணத்திலிருந்து சம்பளம் பெறுகிறோம், ஆகவே, எப்படியாவது இலாபத்தை ஈட்ட வேண்டும் என்று சொல்லி, அவர்களுக்கு மனவளப் பயிற்சி மற்றும் பல்வேறு பயிற்சிகளையெல்லாம் கொடுக்கிற காரணத்தாலே, இது நம்முடைய பேருந்து என்று மனதைப் பக்குவப்படுத்திக் கொண்டு பணியாற்றுகிற காரணத்தாலே அங்கே இலாபம் வருகிறது. இதைப்போல மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பின்பற்றினாலும்கூட, இலாபம் வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். இதை முன்னுதாரணமாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற அந்தக் கருத்தையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல தொழிலாளர்களுக்கு உண்டான பென்ஷன் திட்டம். இப்போது இதை Trust-லே கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது சரியாக இருக்காது. அவர்களுக்கு Treasury மூலமாகக் கொடுத்தால்தான் பெரும்பாலும் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்ற கருத்தையும் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக்குகிற பிரச்சினை கடந்த 5 ஆண்டுகாலமாகச் சொன்னது, அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தொழிற்சங்கம், பாட்டாளி தொழிற்சங்கம், ஆக எல்லாத் தொழிற் சங்கங்களும் வைத்த கோரிக்கை. ஆகவே அரசு ஊழியர்களாக்க வேண்டுமென்ற அந்தக் கோரிக்கையை, நீங்களும் சேர்ந்து சொன்னதை இப்போது நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை இந்த நேரத்திலே வலியுறுத்தி அமர்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-40

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

திரு. துரை. கி. சரவணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர் பதிலுரையை முடிக்கட்டும். பிறகு உங்களுக்கு வாய்ப்புத் தருகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

'இருந்தாலும் மறைந்தாலும் பேர் சொல்ல வேண்டும்,
இவர்போல யார் என்று ஊர் சொல்ல வேண்டும்'

என்று வாழ்ந்து மண்ணுலகைவிட்டு மறைந்தாலும், மக்கள் நெஞ்சங்களில் எல்லாம் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற, வங்கக் கடலோரம் துயில் கொள்ளும் தங்கத் தலைவர், புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆற்றல்மிக்க மறுபதிப்பாய், 'தருமத்தின் வாழ்வுதனைச் சூது கவ்வும், மீண்டும் தருமமே வெல்லும்' என்கின்ற முதுமொழிக்கேற்ப தடைகளைத் தகர்த்தெறிந்து,

தடைக்கற்களைப் படிக்கற்களாகவும், சோதனைகளைச் சாதனைகளாகவும், சாதனைகளைச் சரித்திரங்களாகவும் மாற்றிய வல்லமை படைத்த, 6½ கோடி தமிழ் மக்களின் நெஞ்சமெல்லாம் குடிகொண்ட எங்களின் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களை வணங்கி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தாமிரபாணி தவழும் திருநெல்வேலி மாவட்டம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தண்டையார்குளம் கிராமத்தில் பிறந்த என்னை பனகுடி பேரூர் கழகச் செயலாளராகவும், வள்ளியூர் ஒன்றிய கழகத் துணைச் செயலாளராகவும் மாவட்ட இளைஞர் அணிச் செயலாளராகவும், பின்னர் மாண்புமிகு அம்மா பேரவையின் மாவட்டச் செயலாளராகவும் கழகப் பணியாற்றிய என்னை, திருநெல்வேலி தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினராக்கி, மாண்புமிக்க, மரபுமிக்க, மதிப்புமிக்க இந்த மாமன்றத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைகளைச் சமர்ப்பிக்கின்ற அரிய வாய்ப்பினை நல்கி, என்னைப் பேசவைத்து தாயுள்ளத்தோடு அழகு பார்க்கின்ற மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்குக் கோடானு கோடி நன்றியினை அவர்களுடைய பொற்பாதங்களில் சமர்ப்பித்துக்கொள்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அன்புக் கட்டளையை ஏற்று, இரட்டை இலைச் சின்னத்திலே வாக்களித்து, என்னை வெற்றி பெறச் செய்த, திருநெல்வேலி வாக்காளப் பெருமக்களுக்கு இந்த நேரத்திலே எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

கடந்த ஆட்சியாளர்கள், தொடரட்டும் இந்தப் பொற்காலம் என்றுதான் சொன்னார்கள். தொடரட்டும் இந்தப் பொற்காலம், தொடர வேண்டும் இந்த ஆட்சி என்றுதானே மக்கள் மன்றத்திலே வாக்கினைக் கேட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் யாருக்குப் பொற்காலம்? மக்களுக்குப் பொற்காலமா, இல்லை அரசுக்குப் பொற்காலமா? அரசுத் துறைகளுக்குப் பொற்காலமா, இல்லை தனிப்பட்ட நபருக்கா? அது யாருக்குப் பொற்காலமோ தெரியவில்லை, ஆனால் ஐந்து ஆண்டுகால தி.மு.க. ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொற்காலம் அல்ல, அது மிகப் பெரிய போதாத காலம் என்றே சொல்லலாம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

கடந்த 30 ஆண்டுகளாக இயங்கி வரும் இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தற்போதைய நிதி நிலைமை மிக மோசமாகி கவலையளிப்பதாக உள்ளது.

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த ஆட்சி முடியும்போது 1995-96 ஆம் ஆண்டு வரையில் இருந்த மொத்த நஷ்டமான 535 கோடி ரூபாய், கடந்த 5 ஆண்டுகளில் 1500 கோடி ரூபாய் கூடுதலாக உயர்ந்து, 2035 கோடி ரூபாய் என்ற நிலையை எட்டியுள்ளது. இதில் 74 சதவிகிதம் கடந்த 5 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட நஷ்டமாகும். இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த கால ஆட்சியில், 1991 முதல் 1996 ஆம் ஆண்டு முடிய 5 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட மொத்த நஷ்டம் 368 கோடி ரூபாய் மட்டுமே. இதுசராசரி ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.73 கோடியாகும். ஆனால் கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியில் இந்த நஷ்டம் நான்கு மடங்கு உயர்ந்து 1500 கோடியாகி, ஆண்டு ஒன்றுக்கு சராசரியாக ரூபாய் 300 கோடியாக அமைந்துள்ளது.

பிற்பகல் 1-45

1991-96 ஆம் ஆண்டு காலத்தில் தேய்மானத்தைக் கணக்கில் கொள்ளாமல் 132 கோடி ரூபாய் ரொக்க இலாபமாக Cash Generation ஈட்டிய இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடந்த 5 ஆண்டுகளில் மட்டும் மேற்கண்ட இலாபத்தை இழந்து கூடுதலாக 679 கோடி ரூபாய் ரொக்க இழப்பு Cash Loss, ஏற்பட்டுள்ளது. நிதி நிலைமை மோசமானதால் பேருந்து இயக்கத்தில் பெரும் சரிவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சந்தித்துள்ளன. இந்நிலையில், தொடர் பாதிப்புகளாக புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதில் தொய்வு ஏற்பட்டது. மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியின்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நல்ல நிதிநிலை இருந்ததால்தான் அவர்கள் தங்கள் தேவைக்கேற்ப புதிய பேருந்துகளை வாங்க தங்கள் நிதியிலிருந்தும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்தும்-T.D.F.C.- கடன்பெற்று அவற்றை நிறைவேற்றிக் கொண்டன. ஆனால் கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சியில் ஏற்பட்ட மோசமான நிதிநிலையினால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்று தங்கள் அன்றாடத் தேவைகளுக்குக்கூட Working capital needs-க்கு அரசை எதிர்நோக்கியுள்ளன. மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சிக் காலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நட்டம் குறைவாக இருந்ததால் செலவுகள் போக உபரியாக பணம் இருந்தது. அந்த உபரி வருவாயில் தொழிலாளர்களின் நலன் கருதி அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்காக ரூபாய் 34 கோடி செலவில் ஈரோட்டில் ஒரு பொறியியல் கல்லூரியும், பெருந்துறையில் ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியும்,

குரோம்பேட்டை, திருநெல்வேலி மற்றும் பர்கூர் ஆகிய ஊர்களில் 3 பல்தொழில்நுட்ப பாலிடெக்னிக்குகளும் தொடங்கப்பட்டன. ஆனால் கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் தொழிலாளர்களுக்காகத் தொடங்கப்பட்ட இந்தக் கல்வி நிறுவனங்கள் எங்களது முந்தைய ஆட்சியில் தொடங்கப்பட்டன என்பதாலேயே இவற்றுக்கு மூலதனச் செலவுகளுக்குக்கூட போதுமான பணம் கொடுக்காமல் விட்டுவிட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாரிமோகன் இங்கே பேசியபோது, அங்கே மருந்துகள்கூட சரியாக விநியோகிக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் கடந்த வாரம் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரிக்குச் சென்று ஆய்வு செய்து, இப்போது அதற்கான தக்க நடவடிக்கைகள் எல்லாம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாரிமோகன் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதுமட்டுமல்ல. இங்கே பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும், பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் வைதியலிங்கம் அவர்கள் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு 1991 முதல் 1996 வரையில்தான் இரண்டு முறை settlement பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்பட்டுள்ளது என்பதையும், அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், மறைந்த முதல்வர் எம்.ஜி.ஆர்.ஆட்சிக்காலத்திலேதான் அந்தப் பேச்சுவார்த்தை தொழிலாளர்களுக்கென்று தொடங்கப்பட்டது என்பதையும் நான் பெருமையோடு இந்த மன்றத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அது மட்டுமல்ல. அதனுடைய விளைவாகத்தான் இன்றைக்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருக்கிற ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள்- எந்தப் போக்குவரத்து நடத்துநர்களாக இருந்தாலும் சரி- அவர்களுடைய பிள்ளைகள் மருத்துவக் கல்லூரியிலே சேர்ந்ததாகவோ, இஞ்சினியரிங் கல்லூரியிலே சேர்ந்ததாகவோ இதுவரையிலும் வரலாறில் இல்லாத அளவிற்கு அதை மாற்றியமைத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருக்கிற தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகள் கிட்டத்தட்ட 187 பேருக்கு மேலாக இன்றையதினம் வெளிநாட்டிலே பயின்று நல்ல நிலைமையிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லி, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத்

தரத்தை உயர்த்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் என்பதை இந்த நல்ல நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆட்சி புரிந்த 1991 முதல் 1996 வரையிலான ஐந்தாண்டுகளில் பயணிகளின் புறநகர் பேருந்துக் கட்டணம் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 10.5 பைசாவாக இருந்தது. இது 16-10-1991 முதல் 12.5 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டு, 1-12-1993 முதல் 14 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டது. இந்த ஐந்தாண்டுகளிலே ஏற்பட்ட புறநகர் கட்டண உயர்வு 33.33 விழுக்காடுகள் ஆகும். ஆனால் அவர்களுடைய ஆட்சிக்காலத்திலே பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தவே மாட்டோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தி இன்றையதினம் அவர்கள் ஆட்சியைவிட்டு இறங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதாவது புரட்சித் தலைவி முதல்வராக இருந்தபோது பயணக் கட்டண உயர்வு 33.33 விழுக்காடாக இருந்தது. தி.மு.க. ஆட்சியில் 57 விழுக்காடாக அது உயர்ந்துள்ளது என்பதை இந்த மன்றத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு). நான் பேசிய பிறகு மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசலாம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இங்கே Mini bus பற்றிச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஞானசேகரன் அவர்கள் இங்கே பேசினார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் வைதியலிங்கம் அவர்கள் Mini bus பற்றி விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். அதாவது Mini bus திட்டம் யாருக்காகக் கொண்டுவரப்பட்ட திட்டம் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால், unserved areas அதாவது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்து செல்லாத இடம் 16 கிலோமீட்டர் என்றும், served areas முதலில் பேருந்துகள் இயங்குகிற ஏரியா ஒரு கிலோமீட்டர் என்றும் அதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டு, பிறகு served area-வில் 4 கிலோமீட்டர் வரை செல்லலாம் என்று மீண்டும் அது திருத்தியமைக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்த மினி பேருந்துகளுக்கு permit-கள் வழங்கியிருக்கிறார்களே தவிர, அந்தப் பேருந்துகள் எந்த இடத்திலே இயக்கப்பட வேண்டும், எந்த இடத்திலிருந்து எந்த இடத்திற்குச் செல்ல வேண்டும் என்கிற ஒரு வரையறையில்லாமல் அந்த வரையரையை மினி

பேருந்துகளின் உரிமையாளர்களே எடுத்துக்கொண்டதன் காரணமாக, கடந்த கால தி.மு.க. அரசு அதைச் சரியான முறையில் நிருவாகம் செய்ய முடியாத காரணத்தினால் இன்றையதினம் பேருந்துக் கழகங்களுக்கு 48 கோடி ரூபாய் முதல் ஆரம்பித்து, கிட்டத்தட்ட 148 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் வருவாய் இழப்புக்குக் காரணமாக தி.மு.க. அரசு இருந்திருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எங்களுடைய தென் மாவட்டத்திலே ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள். மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கே தெரியும். மகள் தாலியறுத்தாலும் பரவாயில்லை, மகன்-பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 'மகன் செத்தாலும் பரவாயில்லை, மருமகள் தாலியறுக்க வேண்டும்.'

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆக போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தன்னுடைய சொந்தப் பிள்ளைகளாக நினைக்கின்ற இந்த நேரத்தில் எதற்குத் தனியார் Mini bus-களை இயக்க வேண்டும் என்ற கேள்வியைத்தான் நான் இந்த மன்றத்திலே வைக்கிறேன். ஏன் அந்த மினி பேருந்துகளை நமது போக்குவரத்துக் கழகமே இயக்கி இருக்கக்கூடாது என்ற கேள்வியை அவர்களிடம் கேட்க விரும்புகிறேன். அதனால்தான் இன்றையதினம் பேருந்துக் கழகங்கள் உண்மையிலேயே பெரும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகியிருப்பதாக இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் சொன்னார்கள்.

பிற்பகல் 1-50

நாங்கள் பேருந்திலே செல்கின்றபோது-பேரவையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கோபிநாத் சொன்னார்கள்-நாங்கள் மழைக்காலங்களில் நனைந்துகொண்டு செல்கிறோம். இப்போது footboard எங்களுடைய வேட்டியைப் பிடித்து இழுக்கிறது. பெண்கள் செல்கிறபோது அவர்கள் சேலையைப் பிடித்து இழுக்கிறது. அந்த அளவிற்கு, போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கேலியும் கிண்டலும் பண்ணுகிற அளவிற்கு இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையை மிகவும் மோசமான நிலைமைக்கு, கடந்த கால

தி.மு.க. அரசு உருவாக்கிவிட்டது என்பதை எல்லாம் இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்த அளவிற்கு இருக்கிறது. மதிப்பிற்குரிய ஞானசேகரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், அவர்கள் சொன்ன கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டால் நிச்சயமாகப் பேருந்துக் கழகங்கள் இன்னும் வெகு விரைவிலே அவற்றினுடைய ஆயுட்காலம் முடிவடைகிற அளவிற்கு வந்துவிடும். இப்போதுதான் 3 மாத அம்மாவினுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் அம்மாவினுடைய பல்வேறு ஆலோசனைகளைக் கேட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எல்லாம் சீரமைப்பு வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், மரியாதை வாரம் என்றெல்லாம் அமைத்து, அதிலே ஒரு வாரத்திலே கிட்டத்தட்ட 5 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே வருமானத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல. இந்தச் சபையிலே மூத்த உறுப்பினர் பெரியவர் ஐயா லத்தீப் அவர்களே இங்கே சொன்னார்கள். நாங்கள் கிராமத்திலேயிருந்து வந்தோம், ஆகவே கிராமத்து மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நானும் அதேபோன்று ஒரு சிறிய கிராமத்திலிருந்து வந்தவன்தான். ஆகவே கிராமப்புறத்து மக்களுடைய குறைகளையெல்லாம் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையில், ஐயா அவர்கள் சொன்ன கருத்தையெல்லாம் கேட்டு நிச்சயமாகப் போக்குவரத்துத் துறையில் நல்ல நிலைமைகளை எல்லாம் உருவாக்குவதற்கு அம்மாவினுடைய அரசு பாடுபடும் என்பதைச் சொல்லி, அதற்கு உங்கள் அத்தனை பேர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் எங்களுக்கு வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

31-3-1991 அன்று மொத்தப் பேருந்துகள் 13,486 ஆக இருந்தன. 31-3-1996-ல் 15,857 ஆக உயர்ந்தன. கூடுதல் பேருந்துகள் 2371 ஆனால் 31-3-2001-ல் 1112 பேருந்துகள் மட்டுமே உயர்ந்து 16.969 பேருந்துகளாக உள்ளன. இது புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் ஏற்பட்ட உயர்வில் பாதி மட்டுமே. 1990-91-ல் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இயக்கிய மொத்த கிலோமீட்டர் 16,317 இலட்சம், இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் கடந்த கால ஆட்சி முடியும்போது 1995-96-ஆம் ஆண்டில் அனைத்துப் பேருந்தும் சேர்ந்து இயக்கிய தூரம் 21,307 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது ஆட்சியில் இயக்கிய தூரம் 4,990 இலட்சம் கிலோமீட்டர் அதிகமாகும். அதாவது

பயணிகள் வசதிக்காக கூடுதலாக இயக்கப்பட்ட கிலோ மீட்டர் 30.6 சதவிகிதம் அதிகமாகும். ஆனால் கடந்த 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் இயக்கப்பட்ட மொத்த தூரம் 22,902 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். அதாவது இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த கால ஆட்சியில் 1995-96-லே இயக்கப்பட்ட மொத்த தூரத்தைவிட 1,595 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் மட்டுமே அதிகம். இந்த உயர்வு வெறும் 7.5 சதவிகிதம் மட்டுமே. கடந்த 5 ஆண்டு தி.மு.க ஆட்சியின்போது இயக்கப்பட்ட புதிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,206. இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்தகால ஆட்சியின்போது இயக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,567. எங்களது இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சிக் காலத்தைவிட கடந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் 361 புதிய பேருந்துகள் குறைவாகவே இயக்கப்பட்டுள்ளன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1996 முதல் 2001 வரை உங்கள் ஆட்சியிலே என்ன செய்தீர்கள்? போக்குவரத்துத் துறையிலே நீங்கள் செய்த சாதனைதான் என்ன? நிறைவேற்றிய திட்டங்கள்தான் என்ன? திட்டங்கள் எதுவும் இல்லை, நட்டங்கள்தான் அதிகம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் ஒன்றை மட்டும் செய்தீர்கள். உங்கள் தானைத் தலைவரின் வார்த்தைகளைப் பேருந்துகளில் பொறித்தீர்கள். இதுதானே நீங்கள் செய்த சாதனை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). உங்கள் சாதனை மக்களுக்கு அளித்த வேதனை, போக்குவரத்துத் துறைக்கே ஒரு மிகப்பெரிய சோதனை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) .இதெல்லாம் தேவைதானா ? போக்குவரத்துத் துறை 2035 கோடி ரூபாய் நட்டத்திலே இயங்கும்போது உதடுகள் ஒட்டினால் என்ன, ஒட்டாவிட்டால் என்ன? (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) ஒரு பானைச் சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம் என்பார்கள். போக்குவரத்துத் துறை என்ற ஒரு துறையின் அவலமே கடந்த 5 ஆண்டு கால தி.மு.க. ஆட்சியின் நிருவாகச் சீர்கேட்டிற்கு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அக்கறையின்மைக்கு, திறமையின்மைக்கு மிகப் பெரிய எடுத்துக்காட்டாகும்.

பிற்பகல் 1-55

31-3-1996 அன்று கழிக்கப்படவேண்டிய பழைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3,647. ஆனால், 30-6-2001-ல் 6662-ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் இந்த உயர்வு மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் 23 சதவிகிதத்திலிருந்து 39 சதவிகிதமாக உயர்ந்துள்ளது. கழிக்கப்படவேண்டிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்

துள்ளதால் பேருந்துகளின் இயக்கம் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டு 776 பேருந்துகள் வழித்தடத்தில் இயங்க முடியாத அவல நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலைமை கடந்த 5 ஆண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் மோசமடைந்துள்ளதால் 308 கோடி ரூபாய் அளவில் கொள்முதல் செய்த பொருட்களுக்குப் பணம் செலுத்தாத வகையிலும், தொழிலாளர் சம்பளத்திலிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட வருங்கால வைப்பு நிதி, கூட்டுறவு நாணயச் சங்கப் பிடித்தம் மற்றும் நீதிமன்றங்களுக்குச் செலுத்த வேண்டிய விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை முதலியவை உரிய காலத்தில் செலுத்தாமலும் நிலுவையில் உள்ளன. தொழிலாளர்களுக்குரிய பணப் பயன்களைக்கூட சில போக்குவரத்துக் கழகங்களால் தர இயலவில்லை. மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணி மூப்படைந்த பணியாளர்களுக்குக்கூட அவர்களுக்குண்டான ஈட்டிய விடுப்பிற்கான தொகையைக் கடந்த ஓராண்டாகத் தரவில்லை. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி மற்றும் கோயம்புத்தூர் தொழிலாளர்களுக்குத் தர வேண்டிய ஈட்டிய விடுப்பின் நிதிப் பயனைக் கடந்த ஓராண்டாகத் தரவில்லை. இதர போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இம்மாதிரியான பணப் பயன்கள் காலம்தாழ்த்தித் தரப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் சம்பளத்தில் பிடிக்கப்பட்ட வருங்கால வைப்பு நிதி மற்றும் ஆயுள் காப்பீட்டுத் தொகை, கூட்டுறவு கடன் சங்கங்களின் நிலுவைத் தொகை ஆகியவையும் மற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டிய பணிக்கொடை தொகையும் உரிய நேரத்தில் செலுத்தப்படாமல் தி.மு.க. அரசு தொழிலாளர்களுக்கு அநீதி இழைத்துள்ளது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதனால் சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்மீது கூட்டுறவு நாணயச் சங்கங்கள் நீதிமன்றத்தில் வழக்கு தொடுத்துள்ளன. இந்த அவல நிலைமையைச் சீர்செய்ய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது அரசு நிருவாக இயந்திரத்தை முடுக்கிவிட்டு போர்க்கால அடிப்படையில் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. உடனடியாக, 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் 1,550 புதிய பேருந்துகளை வாங்க அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1990-91 ஆம் ஆண்டிலிருந்து விபத்து இழப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 11 கோடியானது. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் வாகனப் பராமரிப்பு, ஓட்டுநர்களுக்குத் தக்க பயிற்சி ஆகியவற்றில் தி.மு.க. அரசு போதிய கவனம் செலுத்தாததால் ரூ. 68 கோடியாக மதிப்பீட்டுத் தொகை உயர்ந்துள்ளது. மேலும், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து

வருவதால் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆணையின்படி விபத்துத் தடுப்பு நடவடிக்கையாக ஓட்டுநர்களுக்கு தியானப் பயிற்சி, யோகா போன்ற சிறப்புப் பயிற்சிகள் அளிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. பயணிகளின் வசதியைக் கருத்தில்கொண்டு பேருந்து இயக்கத்தை மேம்படுத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. 25-7-2001 அன்று அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பேருந்துகளில் பயணச்சீட்டு சோதனை மேற்கொள்ளப்பட்டது. அவ்வமயம் மொத்தம் 80,313 சோதனைகள் நடத்தப்பட்டன. பயணச்சீட்டு இல்லாத பயணிகளிடம் ஒரு நாள் மட்டும் ஒரு இலட்சத்து 12 ஆயிரம் ரூபாய் அபராதத் தொகையாக வசூலிக்கப்பட்டது. 30-7-2001 முதல் 2-9-2001 வரை பராமரிப்பு வாரம், பயண தடையில்லா வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், மரியாதை வாரம், நன்னடத்தை வாரம் முதலியவை கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. இந்த ஐந்து வாரங்களில் தனிக் கவனத்துடன் எடுத்துக்கொண்ட சீரிய முயற்சிகளால் கூடுதலாக ரூ. 5.12 கோடி கிடைத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்து வளர்ச்சி இல்லாமல் எந்தவொரு பொருளாதார வளர்ச்சியும் இல்லை. எனவே, போக்குவரத்துத் துறை சமுதாய வளர்ச்சியில் பெரும் பங்கு வகிக்கிறது. இரயில்வே துறையின் பணிகளுக்கு இணையாக சாலைப் போக்குவரத்து வசதிகளும் முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ளன. வாகனங்கள் பெருகுவதால் மட்டும் போக்குவரத்து வசதிகள் பெருகிவிட முடியாது. வாகனப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தி, பாதுகாப்பான, தடங்கலற்ற வசதியான மற்றும் தொலைதூரத்தில் அமைந்துள்ள அனைத்துக் கிராமங்களையும் இணைக்கும் வகையில் முறைப்படுத்த வேண்டும். அதுபோன்று சரக்குப் போக்குவரத்தும் முன்னிலை பெற வேண்டும். இல்லையெனில் ஒட்டுமொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியில் தேக்க நிலை ஏற்படும்.

பிற்பகல் 2-00

மேலும் விபத்து இல்லாத பயணத்தை உறுதி செய்யவேண்டும். விபத்து நேரிடின் உடனடியாக மருத்துவ வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டும். சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகளை ஒருங்கிணைத்து செயல்படுத்தினால், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைக்க முடியும். அதுபோன்று மோட்டார் வாகனங்கள் விடும் புகையால் சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

இச்சீரிய நோக்கங்களை நிறைவேற்றும்பொருட்டுதான் அரசு இத்துறையை நவீனமயமாக்கியும் கணினிமயமாக்கியும் மற்றும் சட்ட ரீதியான விதிமுறைகளை அமல்படுத்தியும், செயல்படுத்தி வருகிறது. இதன் அடிப்படையில் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு வரும் நிதியாண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களின் செயல்பாடுகளுக்கு முன்னுரிமை வழங்கும்.

தமிழ்நாட்டில் அண்டை மாநிலங்களின் எல்லைகளில் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த 19 சோதனைச் சாவடிகள் உள்ளன. கடந்த 5 ஆண்டுகளில் இந்த சோதனைச் சாவடிகள் எந்த முன்னேற்றமும் இல்லாமல் இயங்கி வருகின்றன. இதனால் முறையற்ற முறையில் பிற மாநில வாகனங்கள் தமிழ்நாட்டிற்குள் நுழைகின்றன. மேலும், தற்போதுள்ள வசதிகளைக் கொண்டு 100 விழுக்காடு சோதனைகளைச் செய்ய அனைத்துச் சோதனைச் சாவடிகளிலும், குறிப்பாக இந்த ஆண்டு, ஓசூர், தெத்திக்குப்பம் மற்றும் சுந்தேகவுண்டன் சாவடி ஆகிய இடங்களில் உள்ள சாவடிகளை குஜராத் மாநிலத்தில் உள்ளது போன்று நவீனப்படுத்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதற்கான வரைவுத் திட்டம் தற்போது தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன்மூலம் தமிழ்நாட்டுக்குள் நுழையும் அனைத்து வாகனங்களும் சோதனை செய்யப்பட்டு, உரிய மோட்டார் வாகன வரி வசூல் செய்யப்படும். குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், தற்போது ஏற்படும் வருவாய் இழப்பு தவிர்க்கப்படும்.

தற்போது சென்னையில் ஓட்டுநர்களின் ஓட்டும் திறனைப் பரிசோதிக்க அனைத்து வசதிகளும் கூடிய ஓட்டுநர்கள் தேர்ச்சித் திடல் எங்கும் இல்லை. இக்குறையைப் போக்க, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியில் மேலை நாடுகளில் உள்ளதுபோன்ற ஒரு நவீன தேர்ச்சித் தளம், Modern Driving Range அமைக்க அனைத்து முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. இது தவிர, தற்போது தேர்ச்சித் தளங்கள் இல்லாத மாவட்டங்கள் அனைத்திற்கும் மாவட்டத்திற்கு ஒன்று என்ற வீதத்தில் தேர்ச்சித் தளங்களை அமைக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நேரத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து, சாலை விபத்துகளைத் தடுக்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அரசு எடுத்துவரும் முயற்சிகளையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கடந்த ஒருசில ஆண்டுகளில், சாலை விபத்துகளினால்,

உயிர் இழந்தோர் எண்ணிக்கை அதிகரித்து உள்ளது என்பதை அனைவரும் அறிவார்கள். இதுவரை இதற்காக அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக தொடர்பின்றி சில முயற்சிகள்தான் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்திருக்கின்றன. இதனைக் களைய, திட்டமான இலக்குகளுடன் கூடிய ஒரு செயல் திட்டம், action plan அரசால் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தில், பல்வேறு துறைகளும் நிறைவேற்ற வேண்டிய பணிகள் வரையறுக்கப்பட்டு அவை எந்த நிதி ஆதாரத்தோடு பணிகளைச் செய்யவேண்டும் என்பதும் தெளிவாக்கப்படும். அந்த அடிப்படையில், அனைத்துப் பணிகளும், சாலைப் போக்குவரத்து ஆணையரால் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்படும். இது ஒரு புது முயற்சியாகும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மேலும் விபத்துக்களுக்குள்ளானவர்களுக்கு உடனடியாக மருத்துவ உதவி செய்ய, தமிழ்நாட்டில் தேசிய நெடுஞ்சாலை எங்கும் 50 கிலோ மீட்டர் இடைவெளிவிட்டு, ஒரு Ambulance வண்டி நிறுத்தப்பட்டு முதல் உதவி அளிக்கும் திட்டம் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது. இத்திட்டம் தன்னார்வத் தொண்டு நிறுவனங்களின் ஒத்துழைப்புடன் நிறைவேற்றப்படும். முதல் உதவி அளித்த பின்பு காயம் அடைந்தோர் விரைவில் அருகிலுள்ள மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுவர். முதல் கட்டமாக இந்த ஆண்டு, தாம்பரம், திருச்சி, சென்னை மற்றும் ஓசூர் ஆகிய தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் வண்டிகள் நிறுத்தப்படும்.

மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியிடும் புகையால் மாசு கெடுவது ஒரு அபாயகரமான எல்லையைத் தாண்டிக்கொண்டிருக்கிறது. இதனை உடனடியாகக் கட்டுப்படுத்துவது அவசியமாகிறது. இதனைக் கவனத்தில்கொண்டு, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியில், தமிழகம் எங்கும் வாகனங்களால் வெளியிடப்படும் புகையின் அளவு வரையறைக்குள் இருக்கிறது என்ற சான்றிதழைப் பெற்றிருக்க வேண்டுமென்ற முறையை விரைவில் அமல்படுத்தவிருக்கிறது என்பதைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இத்திட்டம் தற்போது, சென்னை, திருவள்ளூர், காஞ்சிபுரம், நீலகிரி மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகிய மாவட்டங்களில் அமல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. மக்களின் உடல்நலம் கருதியும், சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவதைத் தவிர்க்கவும், இந்நிபந்தனை மாநிலம் முழுவதும் கொண்டுவரப்படுகிறது. பள்ளிச் சிறார்களுக்கும் மற்றும் பொது மக்களுக்கும் சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தைப் பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு சென்னை வேப்பேரியிலுள்ள போக்குவரத்துப் பூங்காவைப் போல, அனைத்து

மாவட்டங்களிலும், போக்குவரத்துப் பூங்காக்களை அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

பெரும்பாலான விபத்துகள், ஓட்டுநர்கள் மது அருந்தி வாகனத்தை ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன என்று ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. அதனைத் தடுக்கும்பொருட்டு, மது அருந்தியதைக் கண்டுபிடிக்கும் கருவி போக்குவரத்து மற்றும் காவல்துறைக்கு வழங்கப்படும். அவர்கள் கூட்டுத் தணிக்கை செய்து, மது அருந்தி வாகனங்கள் ஓட்டப்படுவதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்கள்.

பிற்பகல் 2-05

மேலும் தானியங்கி Automatic dip and dimmer switch-களையெல்லாம் எல்லா நான்கு சக்கர வாகனங்களிலேயும் பொருத்த வேண்டும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்ற விதிமுறையைத் தீவிரமாக அமல்படுத்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

விபத்துகளுக்கு முக்கிய காரணம், வாகனங்களில் பின்புறம் பிரதிபலிக்கும் சிவப்பு விளக்கு இல்லாத காரணத்தால், இரவு நேரங்களில் பெரும்பான்மையான விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. மேலும், பிரதிபலிப்பான்கள் (Reflectors) எல்லா வாகனங்களிலும், முன்னும் பின்னும் கண்டிப்பாகப் பொருத்தப்பட வேண்டும். மாட்டுவண்டி, சைக்கிள் உள்ளிட்ட சாலையில் செல்லும் அனைத்து வாகனங்களிலும் பிரதிபலிக்கும் சிவப்பு விளக்குகள் பொருத்தப்பட வேண்டும் என்பது கட்டாயமாக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மீறினால், மீறுபவர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். சாலை விபத்துகளினால் இறப்பு ஏற்படும் என்பது ஒரு கொலைக் குற்றத்திற்குச் சமம் என்ற அச்ச உணர்வு வாகன உரிமையாளர்களுக்கும் மற்றும் வாகன ஓட்டுநர்களுக்கும் ஏற்பட வேண்டும். இதுகுறித்து அரசு தயவு தாட்சண்யமின்றி நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதனால் இரவு நேர விபத்துகள் வெகுவாகக் குறைய வாய்ப்பு உள்ளது.

சென்னை தரமணியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் இயங்கி வருகிறது. இந்த நிறுவனத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. இதுபோல் தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப்

பள்ளியில் பணிபுரியும் பயிற்சியாளர்களுக்கும் பயிற்சி அளிக்க ஒரு அமைப்பும் இதுவரையிலே இல்லை. அதற்காக சாலைப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்ச்சி மற்றும் ஆராய்ச்சி நிறுவனம் அமைக்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அரசு ஆலோசனை செய்து வருகிறது. தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பணிபுரியும் பயிற்சியாளர்களுக்கும் இந்த நிறுவனத்தில் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இது ஓட்டுநர்களின் திறனை அதிகரிக்கும் என்றே கருதப்படுகிறது.

அறிவிப்புகள். தென்காசியில் இயங்கிவரும் போக்குவரத்துத் துறை பகுதி அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) (குறுக்கீடு) இது எங்கள் மாவட்டம். (குறுக்கீடு) உங்கள் மாவட்டத்திற்கும் ஒன்று தருகிறேன்.

பொதுமக்களின் நீண்டநாள் கோரிக்கையினைக் கருத்தில்கொண்டு மன்னார்குடி, உடுமலைப்பேட்டை பகுதிகளில் புதியதாகப் பகுதி அலுவலகங்கள் தொடங்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நிருவாகத் திறமையின்மை, அக்கறையின்மை, அலட்சியம் இவற்றால் நிருவாகச் சீர்கேடு, இவற்றால் போலி பொற்காலத்தை உருவாக்கி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மக்களை நம்ப வைத்தார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் உங்கள் பொற்காலம், போலி பொற்காலம் என்று மக்கள் தீர்ப்பளித்து விட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துத் துறையை எப்படியாவது முன்னேற்றப் பாதையில் கொண்டுசெல்ல வேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் மக்கள் நலனில் அக்கறை கொண்டு, தாயுள்ளத்தோடு ஆய்வு செய்தார்கள். "கேளுங்கள் தரப்படும்; தட்டுங்கள் திறக்கப்படும்" என்று சொல்வார்கள், ஆனால் கேட்காமலேயே தரக்கூடியதுதான் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய இந்த அரசு. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இன்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது ஆட்சியிலே மூன்றே மாதங்களிலே முத்தான பல திட்டங்களை, சத்தான பல அறிவிப்புகளை இந்தச் சட்டமன்றம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறது.

சென்னை மாநகரில் குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் மகளிர் ஓட்டுநர் மற்றும் மகளிர் நடத்துநர்களைக் கொண்டு மகளிர் பேருந்துகள் இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முதியவர்கள், மகளிர், குழந்தைகள் மற்றும் உடல் ஊனமுற்றோர் பயண வசதிக்காக தாழ்வான வாயிற்படி உள்ள பேருந்துகளை சென்னை நகரில் சாலையின் அமைப்பைப் பொறுத்து குறிப்பிட்ட தடங்களில் இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முக்கியமான பேருந்து நிலையங்களில், முக்கிய வழித்தடங்களில், அடுத்த பேருந்து புறப்படும் நேரம் மின்னணு அறிவிப்புப் பலகை மூலம் அறிவிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நெடுந்தூரப் பயணிகளின் வசதிக்காக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் படிப்படியாக மிதவைப் பேருந்துகளாக Air Suspension Bus-ஆக இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தற்போது நெடுஞ்சாலைகளில் அமைந்துள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் உணவகங்களின் தரம் உயர்த்தப்பட்டு, சுகாதார வசதிகள் மேம்படுத்தப்படும். போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள், அனுமதிக்கப்படாத உணவகத்தில் நிற்க தடை விதிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பிற்பகல் 2-10

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் அடுத்துவரும் பேருந்து நிறுத்தம் மற்றும் நேரம் போன்றவை மின்னணுக் கருவிமூலம் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் நலனுக்காகத் தெரிவிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பயணிகளின் வசதிக்காக இணையதளம் internet மூலம் பதிவு செய்யும் முறை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது இயக்கப்பட்டுவரும் குறுநடை பேருந்துகள் - feeder service - புறநகர்ப் பகுதியில் வாழும் பயணிகளின் வசதிக்காக மேலும் அதிகரிக்கப்படும். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் சொகுசுப் பேருந்துகளுக்கு பயணிகளுக்கிடையே அதிக வரவேற்பு இருப்பதால் பயணிகளின் வசதிக்காக சொகுசுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

எழும்பூர் இரயில் நிலையத்தில் பயணிகளின் வசதிக்காகப் பேருந்து வளாகம், சென்டிரல் இரயில் நிலையத்தில் உள்ளதுபோல் அமைக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தாம்பரம் இரயில் நிலையத்தின் உள்ளிருந்து மாநகரின் பல இடங்களுக்கும் பேருந்து வசதி சென்டிரல் இரயில் நிலையத்தில் உள்ளதுபோல இரயில்வே உதவியுடன் அமைக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சென்னை நகரில் அதிகப் பயணிகள் நெரிசல் இருக்கும் தடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்காகக் கூடுதலாகத் தொடர் பேருந்துகள் (vestibul buses) இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சென்னை நகரில் ஒளிரும் வசதிகளுடன்கூடிய 500 புதிய நிழற்குடைகள் விளம்பர அடிப்படையில் அமைக்கப்படும்.

அரசு விரைவுப் பேருந்துகளில் பதிவு செய்யப்பட்ட இருக்கைகள் நீங்கலாக, மீதமுள்ள இருக்கைகளில் பெண் பயணிகளுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

ஈரோடு பொறியியல் கல்லூரியில் தகவல் தொழில்நுட்ப பட்டப் படிப்பு ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

கடந்த 5 ஆண்டுகளில் பொது வேலை நிறுத்தத்தின்போது பணிக்கு வராதிருந்து, அவர்கள்மீது எவ்வித குற்றவியல் வழக்குகளும் இல்லாதிருக்கும்பட்சத்தில், அவர்கள் பணிக்கு வராத நாட்களைத் தகுதியுள்ள விடுப்பாகக் கருதப்படும். தற்போது பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு மட்டுமே இது பொருந்தும்.

தென் மாவட்ட மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில், இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ரூபாய் 25 இலட்சம் முதலீட்டில் திருநெல்வேலியில் தொடங்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் அனைத்து ஓட்டுநர்களுக்கும் 5 வருடத்திற்கொருமுறை பாதுகாப்புடன் ஓட்டும் முறை பற்றிச் சிறப்புப் பயிற்சி சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் அளிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பேருந்துகள் பழுதாகி சாலையில் நிற்க நேரிட்டால் இரவு நேரங்களில் மற்ற ஊர்திகள் அவற்றின்மீது மோதி விபத்து ஏற்படுவதை தடுக்க பழுதான பேருந்துகளுக்கு அருகில் கூம்பு வடிவிலான பிரதிபலிப்பான்கள் reflective cones வைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் தேவைப்படும் ஓட்டுநர், நடத்துநர் மற்றும் அனைத்துப் பிரிவுப் பணியாளர் மற்றும் அலுவலர்களைத் தேர்வு செய்வதற்கு மத்திய தேர்வாணையம் ஒன்று அமைத்து தேர்ந்தெடுக்கப்படுவர். இத்தேர்வாணையம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் நேரடிக் கண்காணிப்பில் இயங்கும் என்பதையும் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மற்றும் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கடந்தகால ஆட்சியிலே இரண்டு வழித்தடங்கள் கொடுத்தார்கள், இப்போது 3 வழித்தடங்கள் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால், நிதிநிலைமை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்வதைவிட உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இருந்தாலும் அந்தப் பரிசீலனையைக் கருத்திலேகொண்டு மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய அறிவிப்போடு முடிந்தவரையில் இந்தக் கருத்தை நாங்கள் பரிசீலிப்போம் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே பேசும்போது ஆட்டோ கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே ஏதோ வழக்கு உயர் நீதிமன்றத்திலே இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல. தொழிலாளர்களுக்கு துரோகமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு அப்பீல் செய்து அந்த வழக்கும் நிலுவையிலே இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு, மாண்புமிகு அம்மா அவர்களின் தலைமையிலே இயங்குகின்ற இந்த அரசு தொழிலாளர்களுக்கு என்றென்றும் பாதுகாப்பாக உற்ற சகோதரனாகவே இயங்குகின்ற ஓர் அரசு, முடிந்தவரையில் அவர்களுக்கு உதவி செய்ய இருக்கிறது என்பதையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இந்த அவையிலே பல்வேறு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். அந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் நீங்கள் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு

என்னுடைய மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தருமாறு உங்களை வேண்டிக் கேட்டு விடைபெறுகின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. க. பொன்முடி, பழைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிலேயிருந்து ஆரம்பிப்போம்.

டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே நிதிநிலை அறிக்கையிலே இருக்கிற சங்கடங்களையெல்லாம் எடுத்துச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். நான் அன்றைக்கேகூட முதல்வர் அவர்களுக்குச் சொல்கிறபொழுது சொன்னேன். குறிப்பாக இந்த இழப்பீட்டைப்பற்றி மட்டுமே சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுவும் குறிப்பாக அவர்கள் சொல்கிறபோது அந்த ஆட்சிக் காலத்திலே டீசலினுடைய விலை 16 சதவீதம்தான் உயர்ந்திருந்தது. 6 ரூபாய் 84 பைசாவிலிருந்து 7 ரூபாய் 73 பைசாவாக உயர்ந்தது. அவ்வளவுதான். அதற்குக் கூட்டியத் தொகை 1½ பைசா. ஆனால் இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு ரூ. 7.73 பைசாவிலிருந்து டீசல் விலை ரூ. 17.99 பைசாவாக உயர்ந்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 170 சதவிகிதம். 16 சதவிகிதம் உயர்ந்ததற்கு......... (குறுக்கீடு)

பிற்பகல் 2-15

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர், பொன்முடி அவர்கள் கேட்டு முடித்து விடட்டும். (குறுக்கீடு)

டாக்டர் க. பொன்முடி: இதை நான் குறையாகச் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு) இவை வெள்ளை அறிக்கையிலே இருக்கிற செய்திகள்தான். நான் குறையாகக்கூட சுட்டிக்காட்ட விரும்பவில்லை. எதற்கு loss வந்திருக்கிறது என்றுதான் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) முடித்துவிடுகிறேன். ஒன்றும் இல்லை, நான் record பண்ண வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன். கட்டண உயர்வு இதனுடைய corresponding ஆக பார்க்கும்போது ரொம்பக் குறைவாக இருந்தது. அதனால்தான் இந்த இழப்புகள் எல்லாம் வந்திருக்கின்றன. வெள்ளை அறிக்கையிலே நீங்கள் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதுவும் குறிப்பாக எங்கள் ஆட்சி நிருவாகத் திறமையோடு இருந்தது என்பதற்கு நீங்கள் சொல்லியதிலே நான் ஒன்றே ஒன்றை மட்டும் எடுத்துக்காட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பக்கம் 23, அந்தப் புத்தகம் 23-லே 1991-92-லே ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்கிறபோது செலவினத்தை ஈடுகட்டும் வருவாயின் அளவு 99 சதவிகிதம். ஆனால்

1995-96-ல் அந்த ஆட்சி முடியும்போது அந்த percentage 89 சதவிகிதம். 10 percentage குறைந்து போய்விட்டது. நாங்கள் ஆட்சிக்கு வரும்போது 89 சதவீதத்திலே வந்தோம். ஆனால் முடியும்போது, 92 சதவீதமாக 3 சத்விகிதமாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதே நிருவாகத் திறமையின் காரணமாகத்தான். 10 per cent குறைந்தது; 3 சத்விகிதம் உயர்த்தியிருக்கிறோம். அதிலே பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. உங்களுடைய முயற்சிகளுக்கு நாங்கள் உறுதுணையாக இருப்போம். நிச்சயமாக இந்த நிதிநிலையினுடைய இழப்பீட்டை ஈடுகட்டுவதற்கு நீங்கள் எடுக்கிற முயற்சிகளுக்கு உறுதுணையாக இருப்போம். ஆரம்பத்திலே சொல்லி இருக்கிறீர்கள். அடுத்த ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையிலே பார்த்தால் சரியாக இருக்கும். பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இவற்றை சரி செய்வீர்கள் என்றால் நாங்களும் வரவேற்போம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி, (குறுக்கீடு) சரி, ஹேமச்சந்திரன், நீங்கள் கேளுங்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதாவது 2000 ஆண்டு 10-வது மாதத்திலே நடந்த போனஸ் ஒப்பந்தத்தை எதிர்த்து தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்த நேரத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு 8 நாள் சம்பளத்தை தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தார்கள். அந்த 8 நாள் சம்பளத்தைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர், எல்லோரும் கேட்டுவிடட்டும். திருமதி டி. யசோதா.

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தங்களுடைய தேர்தல் அறிக்கையிலே போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கின்ற, பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களை நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் அரசுத் தொழிலாளர்களாக அங்கீகரிப்போம் என்று சொல்லி இருக்கின்ற அந்த உறுதிமொழியை இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

223953
சென்னை-600 008

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையிலே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை, எல்லோரும் கேட்காதீர்கள். இது கேள்வி நேரமல்ல. விளக்கம் மட்டும்தான் கேட்க வேண்டும்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: ......கொள்கைக் குறிப்பிலே விபத்துகள்பற்றி குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஒன்றை மாண்புமிகு 'அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். அநேகமாக, இந்த விபத்துகள் நடைபெறுவது என்பது அதிவேகத்திலே வருகிற லாரிகள் மூலமாகத்தான் அந்த விபத்துகள் நடைபெறுகின்றன. குவியல் குவியலாக இறப்பைத் தடுப்பதற்கு லாரிகளுடைய வேகத்தைக் குறைப்பதற்கான திட்டம் ஏதாவது அரசு வைத்து இருக்கிறதா? அப்படி குறைப்பதன் மூலம் இந்த விபத்துகளைத் தவிர்க்க முடியுமா? ஏனென்று சொன்னால், நீங்கள் Ambulance-ஐக் கொண்டுபோய் 50 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் நிறுத்தினால் மட்டும் பிரயோசனம் இல்லை. அது இறந்த உடல்களையும், அடிபட்ட உடல்களையும்தான் எடுத்துக்கொண்டு வர உதவும். அந்த விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான அதிவேகத்திலே வரக்கூடிய லாரிகள், கனரக லாரிகள், அதன் மூலமாக அந்த விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகளை உருவாக்காமல் அதைத் தடுப்பதற்கு, அதற்கேற்ற வேகத்தடைத் திட்டம் ஏதாவது அரசிடம் இருக்கிறதா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. க. பாரமலை.

திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலமாக அமைச்சரிடம் ஒரு விவரத்தைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு உரிமம் வழங்குவதில் Mini bus-களுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும் உரிய பங்கினை வழங்க வேண்டும் என்று அரசாணை இருந்தும், நீதிமன்றத் தீர்ப்பு இருந்தும், கடந்த ஆண்டுகளில் வழங்கப்படவில்லை. இந்த அரசு பதவியேற்று 3 மாதம் ஆகிறது. இனிமேலாவது அந்த ஆணையைப் பின்பற்றி தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு உரிய உரிமம் வழங்குவதிலே பங்கினைக் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் ஏற்பாடு தெரிவிப்பாரா என்பதை உங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மேலூர் சாமி. அவருக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்புக் கிடைக்கவில்லை. அதனால் கேட்கட்டும்.

திரு. ஆர். சாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்தகால....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஏதாவது கோரிக்கை இருந்தால் சொல்லுங்கள்.

திரு. ஆர். சாமி: போன ஆண்டிலே இருந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், போக்குவரத்துத் துறையிலே கவனம் செலுத்தாமல், தன்னுடைய....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதை விட்டுவிடுங்கள். (குறுக்கீடு) முடித்துவிடுங்கள். விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு. (குறுக்கீடு) அமைச்சர் ஏதாவது பதில் சொல்ல வேண்டுமா, எல்லாம் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொல்லுங்கள். அவ்வளவுதான். (சிரிப்பு)

பிற்பகல் 2-20

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அன்பு சகோதரி யசோதா அவர்களும், மதிப்பிற்குரிய பழனிசாமி அவர்களும், மதிப்பிற்குரிய ஐயா பாரமலை அவர்களும் சொன்ன கருத்துகள் கனிவோடும், மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்களும் கூறிய கருத்துகள் அனைத்தும் கனிவோடும், பரிவோடும் அரசு பரிசீலனையில் எடுத்துக்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. எ.வ. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வேலு, உங்களுடைய கோரிக்கையையும் கனிவோடு அமைச்சர் எடுத்துக்கொள்வார். 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 என அறிய விரும்புகிறேன். திரு. து. நெப்போலியன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. து. நெப்போலியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கு. பிச்சாண்டி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சக்ரபாணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே.சி. கருணாகரன்.

திரு. கே.சி. கருணாகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே.சி. கருணாகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் 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 திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.39,06,61,000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சக்ரபாணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. சு. சிவராஜ், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சு. சிவராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கு. பிச்சாண்டி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கி. பாரிமோகன்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கி. பாரிமோகன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 22,94,12,000-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. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. க. முருகவேல் ராஜன்.

திரு. க. முருகவேல் ராஜன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. க. முருகவேல் ராஜன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 38,52,000—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.

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(உ) உறுப்பினர்களுக்கு சிற்றுண்டி வழங்குதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாலை சட்டமன்றப் பேரவையின் கூட்டம் நடைபெற இருப்பதால் மாலை 4-30 மணியளவில் சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தை ஒட்டிய பகுதியில் உறுப்பினர்களுக்கு சிற்றுண்டி வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேரவையின் காலை நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் பிற்பகல் 4-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2.23 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

பிற்பகல் 4-30 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் **டாக்டர் கா. காளிமுத்து** அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

10. அரசினர் தனித் தீர்மானம்

26-7-1996 அன்று மேலவையைத் தோற்றுவிக்க வேண்டும் என்று நிறைவேற்றப்பட்ட பேரவையின் தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்ளுதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை தேவையென நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்வது குறித்த அரசினர் தனித் தீர்மானம். மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பெயரில் உள்ள தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்:

"தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை ஒன்றைத் தோற்றுவிக்க வேண்டும் என்றும் அதற்குரிய சட்டத்தினை அந்தச் சட்டத்தின் வகைமுறைகளுக்குச் செயல் விளைவு அளிக்கத் தேவைப்படுகிற அரசமைப்பின் திருத்தத்திற்கான வகைமுறைகளையும் மற்றும் நாடாளுமன்றம் தேவையெனக் கருதலாகும் நிறைவுறு இடையுறு மற்றும் விளைவுறு வகைமுறைகளையும் உள்ளடக்கிய வகையில் இந்திய அரசமைப்பின் 169-ம் பிரிவு 1-வது உட்பிரிவின்படி தகுந்த சட்டத்தினை இயற்ற வேண்டும் என்று இப்பேரவையில் 26-7-1996 ஆம் நாளன்று நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை இப்பேரவை நீக்கிக்கொள்கிறது."

என்னும் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதுகுறித்துப் பேசுகின்ற தலைவர்கள் சுருக்கமாக கருத்தறிவிக்க வேண்டுகிறேன். திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 26-7-1996 அன்று தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை ஒன்றைத் தோற்றுவிக்க வேண்டுமென்று, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே கொண்டுவரப்பட்ட, இந்த அவையிலே கொண்டுவரப்பட்ட தீர்மானத்தை இரத்து செய்ய வேண்டுமென்று, அதற்கான தீர்மானத்தை முன்மொழிந்திருக்கின்ற மாண்புமிகு அவை முன்னவர், நிதித் துறையினுடைய அமைச்சர் பொன்னையன் அவர்கள் முன்மொழிந்து இருக்கின்ற தீர்மானத்தின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

1935 ஆம் ஆண்டிற்கு முன்பாக சட்டமன்றம் ஒரே அவையாகச் செயல்பட்டு வந்தது. 1935-லே ஒரு சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டதன் அடிப்படையிலே Legislative Council என்றும், Legislative Assembly என்றும், சட்டமன்ற மேல்சபை, கீழ்சபை என்று இரண்டு பிரிவுகளாக சட்டமன்றம் செயல்படத் தொடங்கி இருக்கின்றது. பல பிரபல்யமான தலைவர்களெல்லாம் மேலவையில் இடம்பெற்றுத்தான் அரசியலுக்கும், பொது வாழ்க்கைக்கும் பல காலகட்டங்களிலே அறிமுகமாகியிருக் கின்றார்கள். பல அறிவு ஜீவிகள், அறிவு மேதைகள், அறிவாளிகளெல்லாம் இடம் பெற்றிருந்த அவையாக இந்த மேலவை செயல்பட்டு வந்தது. பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களும், மூதறிஞர் இராஜாஜி அவர்களும்கூட இந்த மேலவையிலே இடம் பெற்றுத்தான் தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சராக ஆகியிருக்கிறார்கள்.

[திரு. ஆஸ்டின்] [2001 செப்டம்பர் 12

அதைப்போன்று, புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களும் முதன்முதலிலே மேலவையிலேதான் உறுப்பினராக இடம் பெற்றிருந்தார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்கூட, பாராளுமன்ற மேலவையிலேதான் முதன்முதலிலே உறுப்பினர் ஆனார்கள் என்பதை நான் குறிப்பிடக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். எனவே, மேலவை என்று சொல்கின்றபோது, பல மேதைகள், அறிவாளிகள் பல காலகட்டங்களிலே பல்வேறு துறைகளினுடைய பிரதிநிதிகளெல்லாம் இடம்பெற்று இந்த அரசுக்குப் பல்வேறு கருத்துகளையும் ஆலோசனைகளையும் சொல்லக்கூடிய, மதிக்கப்படக்கூடிய ஓர் அவையாக கடந்த காலத்திலே செயல்பட்டு வந்தது. 63 உறுப்பினர்களைக் கொண்டதாகவும், அதிலே கலைத் துறையின் சார்பிலே மூன்று பிரதிநிதிகள், சமூக நலத்திலே ஈடுபட்டவர்கள் மூன்று பிரதிநிதிகள், அறிவுத் துறையின் சார்பிலே மூன்று பிரதிநிதிகள் என்று, 9 பிரதிநிதிகளை ஆளுநர் அவர்கள் நியமிக்கின்ற வகையிலும், அதுபோக. பட்டதாரிகளினுடைய பிரதிநிதிகள், ஆசிரியர்களினுடைய பிரதிநிதிகள், உள்ளாட்சி அமைப்புகளினுடைய பிரதிநிதிகள் என்று சொல்லி, கிட்டத்தட்ட 63 உறுப்பினர்கள், தேர்தலிலே போட்டியிடாமல், இந்த அவையிலே இடம்பெற்று, அரசுக்குப் பல்வேறு ஆலோசனைகளை வழங்கி வந்தார்கள்.

பிற்பகல் 4-35

1986 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 14 ஆம் தேதி இந்த அவையிலே, இந்த மேலவையை நீக்கிக் கொள்ளக்கூடிய தீர்மானம் கொண்டுவரப்பட்டு, 1986 நவம்பர் மாதம் 1 ஆம் தேதி நாடாளுமன்றத்திலே அனுமதிக்கப்பட்டு மேலவை அன்றைக்கு நீக்கப்பட்டது.

அன்றைக்குப் பேசிய மாண்புமிகு முன்னாள் அமைச்சர் டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் இந்த மேலவை நீக்கப்படுவதற்கு ஒன்றிரண்டு காரணங்களைச் சொன்னார்கள். மேலவை நடத்துவதற்கு ஆகின்ற செலவு மிக அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லியும், மேலவையிலே அங்கம் வகிப்பவர்கள் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்படாதவர்கள் என்று சொல்லியும், மேலவையிலே சொல்லப்படுகின்ற அதே கருத்துகளை இதே சட்டமன்றப் பேரவையிலே நாம் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்ற அடிப்படையிலும், இந்த மேலவை தேவையற்றது என்று சொல்லி மேலவையை நீக்குவதற்காக அன்றைக்கு முன்னாள் அமைச்சர் மறைந்த

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

மாண்புமிகு டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் அந்தத் தீர்மானத்தை அன்றைக்குக் கொண்டுவந்தார்கள். டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் தெரிவித்த காரணங்கள் இப்படிப்பட்ட காரணங்கள் என்று இருந்தாலும்கூட, இந்த மேலவை நீக்கப்படுவதால், பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்த பிரதிநிதிகளினுடைய ஈடுபாடு இதிலே விட்டுப்போகின்றது. ஆசிரியர்கள், பட்டதாரிகள், கலைத் துறையினர், உள்ளாட்சித் துறையினுடைய அமைப்புகளில் அங்கம் வகிப்போர் போன்றவர்கள் எல்லாம் அவர்களுக்கு இருந்த பிரதிநிதித்துவம், அவர்கள் இருக்கின்ற துறைகளிலே அவர்களுக்கு இருக்கின்ற பிரச்சினைகளை எல்லாம் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போகின்றது.

மேலவைக்குத் தனி அதிகாரம் இல்லாவிட்டாலும்கூட, பல மேதைகள், அறிஞர்களுடைய அரிய கருத்துக்கள், ஆலோசனைகள் எல்லாம் இந்த அரசிற்கு, அரசு பெறுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போகின்றது. எனவே மீண்டும் 20-2-1989-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் அந்தத் தீர்மானத்தை இரத்து செய்வதற்கான தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு நாடாளுமன்றத்திற்கு அனுப்பப்பட்டது. ஆனால் நாடாளுமன்றத்திலே அதை நிறைவேற்ற முடியாத காரணத்தினால், ஆட்சி போய் மீண்டும் 1991-லே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்து, 1989-லே போடப்பட்ட அந்தத் தீர்மானத்தை மீண்டும் இரத்து செய்து அந்தத் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது. பிறகு, மீண்டும் 1996-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்து, 1991-லே இரத்து செய்யப்பட்ட அந்தத் தீர்மானத்திற்கு மீண்டும் உயிர் கொடுத்து, மேலவை அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, தீர்மானம் நிறைவேற்றி அது இன்றைக்கு மத்திய அரசினுடைய பரிசீலனையிலே, லோக் சபா மற்றும் ராஜ்ய சபாவினுடைய பரிசீலனையிலே இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மீண்டும் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்து இந்த அவையிலே மேலவைக்காகக் கொண்டுவந்த தீர்மானத்தை இரத்து செய்வதற்காக இன்றைக்கு தீர்மானம் முன்மொழியப்பெற்றிருக்கிறது. 1996-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இந்தத் தீர்மானத்தை இங்கே கொண்டுவருகின்றபொழுது அன்றைக்கு இந்த அவையிலே இருந்த அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக சட்டமன்றக் கட்சியானது அதை எதிர்க்கவில்லை. அந்தத் தீர்மானத்தை திராவிட

[திரு. ஆஸ்டின்] [2001 செப்டம்பர் 12

முன்னேற்றக் கழகம் கொண்டுவந்தற்காக தங்களுடைய ஆட்சேபணைகளை அன்றைக்கு அவர்கள் தெரிவிக்கவில்லை. 1996-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் கொண்டுவந்த தீர்மானத்தை அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இந்த அவையிலே, எதிர்க்காத நிலையிலே அந்த நிலைப்பாட்டையே தொடர்ந்து நீங்கள் கடைப்பிடித்திருக்கலாம் என்று நான் கருதுகின்றேன். ஏனென்றால், பல்வேறு காரணங்களுக்காக புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே இந்த அவை நீக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட, இன்றைக்கு பல பேர் தேர்தலிலே போட்டியிட முடியாத சூழ்நிலையிலே இருப்பவர்கள், மேதைகள், அறிஞர்கள், தாழ்த்தப்பட்டவர்கள், சமூகப் பணியாற்றுபவர்கள், கலைத் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள், இசைத் துறையைச் சார்ந்தவர்கள் இப்படி பல பேர் இன்றைக்கு நேரிடையாக மக்களிடத்திலே சென்று வாக்குகளைக் கேட்டு தேர்தலிலே போட்டியிட முடியாதவர்களெல்லாம், தங்களுடைய கருத்துகளைத் தெரிவிப்பதற்கு இந்த அவை மிகவும் பிரயோஜனமாக இருந்த அவை. எனவே 1996-ன் நிலைப்பாட்டையே நீங்கள் தொடர்ந்து எடுத்து மீண்டும் அந்தத் தீர்மானத்தை மறுபரிசீலனை செய்து மேலவையைக் கொண்டுவருவதற்கு அந்தத் தீர்மானத்தை அப்படியே விட்டுவிடுவது என்று சொ,ன்னால் அதை நான் வரவேற்கத் தயாராக இருக்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே அன்றைக்கு மறைந்த முன்னாள் அமைச்சர் டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் கொண்டுவந்த அந்தக் காரணங்களை எடுத்துக்கொண்டு இன்றைக்கு இந்த மேலவை தேவையில்லை, கிட்டத்தட்ட 4, 5 மாநிலங்களில்தான் இந்தியாவிலேயே இந்த மேலவை இப்போது இருந்துகொண்டிருக்கிறது. எனவே இன்றைய பொருளாதார நிலையிலே அதிகப்படியான செலவை உண்டாக்கக்கூடிய மேலவை தேவையி ல்லையென்று சொல்லியும், புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள ுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே 1986-லே கொண்டுவரப்பட்ட, தீர்மானம மூலம் இரத்து செய்யப்பட்ட மேலவை, இதை மீண்டும் கொண்டுவர வேண்டாம் என்று சொல்லி, நீங்கள் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்தாலும், அதை நாங்கள் எதிர்க்கவும் இல்லை என்பதைச் சொல்லி, இன்றைக்கு மாண்புமிகு அவை முன்னவர், நிதித் துறையினுடைய அமைச்சர் பொன்னையன் அவர்கள் முன்மொழிந்த, 'தமிழ்நாடு மாநிலத்திலே சட்டமன்ற மேலவை ஒன்றைத் தோற்றுவிக்க வேண்டுமென்று நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்கிறது' என்று முன்மொழிந்த அந்தத் தீர்மானத்திலே எம்.ஜி.ஆர். அண்ணா

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் நடுநிலை வகிக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லா. சந்தானம்.

பிற்பகல் 4-40

திரு. லா. சந்தானம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 1996 ஆம் ஆண்டு, தமிழகத்திலே மீண்டும் மேலவையை உருவாக்க வேண்டும் என்கின்ற ஒரு தீர்மானத்தை, இந்த அவை நிறைவேற்றியது. 1996-லே நிறைவேற்றி, ஐந்தாண்டு காலம் நிறைவு ஆகியும்கூட, மைய அரசாலே ஒப்புதல் பெறுவதற்கான வழிவகைகள் இல்லை என்கின்ற நிலைதான் இன்றைக்கும் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. பல்வேறு துறையைச் சேர்ந்தவர்கள், ஆசிரியர்கள் பிரதிநிதிகள், உள்ளாட்சி மன்றத்தினுடைய பிரதிநிதிகள், கலைத் துறையினுடைய பிரதிநிதிகள் எல்லாம், அந்த மேலவைக்குத் தேர்வு செய்யப்படுவார்கள்; அவர்கள் மூலமாக ஆலோசனையைப் பெற்று அரசு நடவடிக்கைகளிலே அவர்களுடைய ஆலோசனைகளும் இருக்கும் என்ற நோக்கத்துடன்தான், இந்த மேலவைகள் உருவாயின. ஆனால், இன்றைக்கு, சட்டமன்றத்திலே அனைத்துத் துறைகளைச் சார்ந்தவர்களும் இங்கே இடம் பெறுகின்ற நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினால், அவர்கள் மூலமாகவே அந்த ஆலோசனைகளைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்ற நிலையும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இந்திய நாட்டிலே, பல்வேறு மாநிலங்களிலே மேலவைகள் இல்லை. ஒருசில மாநிலங்களிலே மட்டும் மேலவைகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. எனவே, இன்றைக்கு இருக்கின்ற சூழ்நிலையிலே, எங்களைப் பொறுத்த அளவிலே நாங்கள் இடதுசாரி இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள்; மேற்கு வங்கத்திலே எங்கள் கட்சி ஆளும்கட்சியாக இருக்கின்ற அந்த மாநிலத்தில், அங்கெல்லாம் மேலவை இல்லை என்கிற நிலைதான் இருக்கிறது. எனவே, இங்கு அவை முன்னவர் கொண்டுவந்த இந்தத் தீர்மானத்தை நானும் ஏற்றுக்கொண்டு அமைகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. அப்துல் லத்தீப்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு முக்கியமான தீர்மானம் மீண்டும் இந்த அவையில் விவாதத்திற்கு

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12

வந்திருக்கிறது. ஏற்கெனவே, இந்த அவையில் தமிழ்நாடு சட்டமன்றம் இரு அவைகளைக் கொண்ட சட்டமன்றமாக இருக்க வேண்டும். Bi-cameral Legislature-என்ற முறையில், இடையிலே மேலவை ஒழிக்கப்பட்ட நிலையில், மீண்டும் மேலவை வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை நாம் நிறைவேற்றி இருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சந்தானம் அவர்கள் இங்கே எடுத்துச் சொல்லியதைப்போல, இந்தத் தீர்மானம் நிறைவேறி ஐந்தாண்டு காலம் கடந்துவிட்டது. ஆனால், சட்டமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தைக் குறித்து, மத்திய அரசு எவ்வளவு தூரம் விரைந்து செயல்பட்டது என்பது ஒரு கேள்வியாகவே இருந்துகொண்டு வந்தது. இன்றைக்கு மீண்டும் இதே பொருளின்மீது வேறொரு கோணத்தில் இந்தத் தீர்மானம் அவைமுன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தியாவைப் பொறுத்தவரையில், Diarchy என்கின்ற அந்த ஆட்சி முறை இருந்தபோதும்கூட, தமிழகம், அதாவது சென்னை மாகாணம், மேற்கு வங்காளம், கல்கத்தா, பம்பாய் என்று அன்று சொல்லப்பட்ட மராட்டிய மாநிலம், இந்த 3 மாநிலங்களும் சட்டசபை உருவாக்கி, House of Commons என்று சொல்லப்படுகின்ற பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்ற முறையைக் கடைப்பிடித்து முதன்முதலாக சட்டமன்றங்களைத் தோற்றுவித்த மாநிலங்களில், சென்னை மாகாணமும் ஒன்று. இதில் பலர் இடம் பெற்றிருந்தார்கள். சக்ரவர்த்தி இராஜகோபாலாச்சாரியார் போன்றவர்கள், பேரறிஞர் அண்ணா போன்றவர்கள், இலட்சுமணசாமி முதலியார் போன்றவர்கள், சமுதாயத்தில் நேரடியாக மக்களைச் சந்தித்து வாக்குச் சேகரிக்கின்ற சிரமத்தை மேற்கொள்ள முடியாதவர்கள் எல்லாம் நாட்டுக்குத் தேவை என்ற கருத்தில் அவர்கள் எல்லாம்கூட சட்டமன்றத்தில் இடம்பெற்று, சட்டம் ஏற்படுத்தப்படும்போது தேவையான விவேகத்தோடும், அழுத்தமான, ஆழமான சிந்தனைகளோடும், சட்டங்களுடைய அணுகுமுறைகளை, அது சமுதாயத்தில் ஏற்படுத்தி இருக்கிற தாக்கங்களை, விளைவுகளை, அதனால் சமுதாயத்தில், சமுதாய பொருளாதார, ஏனைய துறைகளில் உருவாக்கி இருக்கிற நிலைகளையெல்லாம் ஆய்வு செய்து, உணர்ச்சிக்கு மட்டும் இடம் தராமல் அரசியலை மட்டும் அடிப்படையாகக் கொள்ளாமல், நாட்டுக்கும், வீட்டுக்கும் தேவையான நல்விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடிய சட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு ஆற அமர சிந்தித்து பக்குவம் பெற்ற பெரியவர்களும் அதிலே இடம்பெற வேண்டும்; அப்பேர்ப்பட்டவர்களுக்கு இடம் கிடைக்க வேண்டும், வாய்ப்புக் கிடைக்க வேண்டும் எனில் சில முறைகளை வகுத்து, அதன்வாயிலாக அவர்களும் சட்டமன்றத்தில் இடம் பெற்று தங்களுடைய தெளிவான, முதிர்ந்த அறிவுரைகளைக் கூறுவதற்காக மேலவை என்று உருவாக்கப்பட்டது.

2001 செப்டம்பர் 12][திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

பிற்பகல் 4-45

இந்த அவையில் பலர் இடம் பெற்றிருந்தார்கள். அது இங்கு மட்டுமல்லாமல் ராயலசீமா போன்ற பகுதியிலிருந்து, ஆந்திராவிலிருந்து தென் கன்னடத்திலேயிருந்து அன்றைக்கு மலபார் மாவட்டம் என்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட இன்றைய வட கேரளப் பகுதியிலிருந்து பலர் இந்த அவையில் இடம் பெற்றிருந்தார்கள். அந்த அடிப்படையிலேதான் சில சூழ்நிலைகளில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள்கூட 1967-ல் அவர்கள் சட்டமன்றத் தேர்தலிலே கலந்துகொள்ள முடியவில்லை. பாராளுமன்றத் தேர்தலிலே அன்றைக்கு கலந்துகொண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அறுதிப் பெரும்பான்மையைப் பெற்ற நிலையில், அண்ணா அவர்களே, தி.மு.க. சட்டமன்றக் கட்சியின் தலைவராகத் தேர்வு பெற்ற பிறகு அவர்கள் முதலமைச்சராகப் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட அந்தச் சூழ்நிலையில் சென்னை மாநகராட்சியிலேயிருந்து அவர்கள் இந்த மேலவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட காரணத்தினால், முதலமைச்சராக அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்கக் கூடிய நல்வாய்ப்பு தமிழகத்திற்குக் கிடைத்தது. இராஜாஜி அவர்கள்கூட டெல்லியிலேயிருந்து இங்கே திரும்பி வந்து அன்றைய சூழ்நிலையில் குமாரசாமி ராஜா அவர்கள் இருந்த அந்த காலகட்டத்தில் குமாரசாமி ராஜா அவர்களுக்குப் பிறகு நம்முடைய மாகாணத்தில் ஏற்பட்ட நெருக்கடியின் காரணமாக அதற்கேற்ற வகையில் ஒரு மூத்தவர் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்ற நிலை கட்டாயமாக உருவான அந்தக் காலகட்டத்தில் இராஜகோபாலாச்சாரியார் அவர்கள் நம்முடைய மாகாணத்தினுடைய பொறுப்பை அன்றைக்கு ஏற்றார்கள். மிகப் பெரிய மனிதர்கள் மேலவையில் இருந்து இருக்கிறார்கள். அதனுடைய வரலாறு, பாரம்பரியம் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மிக உயர்ந்த பாரம்பரியம். Cup and Saucer என்று சொல்வார்கள். அண்ணா அவர்கள் இந்த உவமையைக் கூறியிருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். கப்பிலே டீயைப் போட்டால் அது சூடாக இருந்தால் உடனடியாக கப்போடு அப்படியே கப்பிலேயிருந்து, குப்பியிலேயிருந்து டீயை சாப்பிட முடியாது. அதைத் தட்டிலே போட்டு கொஞ்சம் ஆறவைத்துக் குடிக்கும் வகையில், நாம் டீயை சாப்பிடுவதற்கு வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக் கொள்வதைபோல, அவசர அவசரமாக சூடான சில விஷயங்களை, நாட்டுக்குத் தேவையான விஷயங்களில் பேரவையில் இருக்கக்கூடியவர்கள் சூடாக சில முடிவுகளை

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12

எடுத்தாலும், அதை ஆர அமர வைத்து தட்டிலே போட்டுப் பருகுவதைப்போல, டீயைப் பருகுவதைப் போல ஒரு நல்வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கிற ஒரு அவையாக மேலவை இருக்கிறது என்பதை நாடு ஏற்றுக்கொண்டது.

பிற்பகல் 4-50.

என்னதான் ஜனநாயகம் இருந்தாலும், என்னதான் இதற்கான விளக்கங்கள் தரப்பட்டாலும், விமர்சனங்கள் வந்தாலும், அரசியலுக்கு சட்டமன்றம் பயன்பட வேண்டும். ஏனென்றால் அரசியல்வாதிகள்தான் இதிலே பெரும்பாலும் இடம் பெறுகிறார்கள். அரசியல்வாதிகள் இடம்பெறுகிற இந்தச் சட்டமன்றத்தில், அரசியலுக்காகவே சட்டமன்றம் முழுக்க முழுக்கப் பயன்படக்கூடாது என்ற நிலை உருவாகும்போதுதான் நாம் சிந்திக்க வேண்டிய கட்டாயங்களுக்கு ஆளாக்கப்படுகிறோம். அந்த வகையிலே மேலவை இருக்க வேண்டுமா, கூடாதா என்ற நிலையிலேகூட பிற்காலத்திலே அரசியல் குறுக்கிட்ட காரணத்தினால் மேலவை இருக்க வேண்டும், இருக்கக் கூடாது என்ற நிலை உருவானபோது அரசியல் ரீதியாகவோ அல்லது இங்கே எடுத்துச் சொன்னதைப் போல-இதனால் வீண் செலவுகள் ஏற்படுகின்றன, எனவே மேலவை என்று ஒன்றை வைத்துக்கொண்டு அதற்கும் செலவு செய்ய வேண்டிய அவசியம் இல்லை, காரணம், அது ஒரு சம்பிரதாயமான அவை என்றெல்லாம்கூட இங்கே எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. அதற்காக அரசு பணம் செலவழிக்க வேண்டிய கட்டாயங்கள் எல்லாம் கூடாது. எனவே அது தேவையில்லை என்று சொல்லப்படுகின்ற வாதத்தை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. ஏனென்றால், அப்படிப் பார்க்கப்பட வேண்டுமானால், பேரவையில்கூட செலவாகிறது. பல வகையிலே நாம் செலவு செய்கிறோம். அந்த ஒரு காரணத்தைச் சொல்லி மேலவை வேண்டாம் என்று சொல்லுவது ஏற்புடையது அல்ல. ஆனால் வேறு காரணங்கள்; இதனால் ஏற்படும் தாமதங்கள்; சட்டம் இந்த அவையிலே நிறைவேற்றப்படுகிறது. நம்முடைய மரபுப்படி, ஜனநாயக நாட்டிலே மக்களுடைய உணர்வுகளைப் பிரதிபலிக்கின்ற ஓர் அவை, நேரடியாகப் பிரதிபலிக்கிற ஓர் அவை பேரவைதான் என்று நாம் ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறோம். பிரிட்டிஷ்-லேகூட House of Commons, House of Lords என்றெல்லாம் வரும்போது, நிதியைப் பொறுத்தவரையில், நிதியை எப்படிச் செலவு செய்வது? எந்த அளவுக்குச் செய்வது? அந்த நிதியை எப்படி அரசு திரட்டுவது என்ற

2001 செப்டம்பர் 12][திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

முறையிலே பிரச்சினைகள் வருமானால், அதற்கு முழு முழு உரிமை பேரவைக்குத்தான், House of Commons—க்குத்தான் என்ற முறையிலே, அவர்களுடைய முறையை, அன்றைக்கு இருந்த முறையை, இன்றைக்கும் நாம் கடைப் பிடிக்கிறோம். In money matters, the respresentative House has got more and difinite authority than the House that is elected indirectly என்ற முறையிலே, direct election-லே வருகிற இந்த அவைக்குத்தான் எல்லா Power-ம் இருக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கருத்து இன்றைக்கு உருவாகி வருகிற சூழ்நிலையிலே ஒரு ஜனநாயக நாட்டிலே, இந்த அவைக்குத்தான் பொறுப்பு அதிகம் இருக்கிறது; பொறுப்பு மட்டும் அல்ல, சட்டப்படி நிலைத்த தன்மையுடைய ஒரு அவை இந்த அவைதான் என்ற நிலை உருவாகி இருக்கும் இந்தச் சூழ்நிலையில், அந்த அவை தேவையில்லை என்ற ஒரு முடிவுக்கு இன்றைக்கு வரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் சார்பாக மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் ஒரு தீர்மானத்தை முன்மொழிந்து இருக்கிறார்கள். அரசு ஏன் இந்த நிலைக்கு வந்திருக்கிறது? The resolution has been moved by the Hon. Minister for Finance on behalf of the Hon. Chief Minister. But should you not tell us what prompted the Treasury Bench to come out with this resolution which simply demands recession of the resolution which has been already adopted by the previous Assembly, during the days of the previous Government. But we must be apprised of the reasons which prompted the Treasury Bench for submitting this resolution to be adopted by this House. அதற்கான ஒரு காரணம் சொல்லப்படவில்லையே என்பதுதான் எனக்குக் கொஞ்சம் புரியாமல் இருக்கிறது. நீங்கள் சொல்லி இருந்தால் நாங்களும் புரிந்துகொண்டு இருக்கலாம். என்ன காரணத்தினாலே அரசு உங்களின் சார்பாக இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று, the resolution has been simply moved to effect that recession of the previous resolution என்று சொல்வதைவிட, என்ன காரணத்தினாலே இதை நீங்கள் சொல்கிறீர்கள் என்று சொல்லி இருந்தால் இன்னும் எங்களால் --we could have appreciated; we could have understood the reasons. அதைச் சொல்லவில்லையே என்பது என்னைப் பொறுத்தவரையிலே therefore, I cannot make any comment. I cannot make any comment because there is no ground for me to stand அதுதான் இன்றைக்குள்ளநிலை, இருந்தாலும் as has been pointed out by other Members, the Government is very particular that the Lower House, which is the true representative body reflecting the aspirations of the people of this State, is supreme and therefore in the presence of the supreme body

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12

with definite Constitutional authority, revival of the Upper House again is not called for. Therefore the Government is of the opinion and the Treasury Bench wants that this resolution should be rescinded என்ற அளவுக்கு நீங்கள் கொடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னால், அதைப்பற்றி நான், without making any comment, without offering my views, simply because I understand that there is a political necessity or some other reasons of expediency, whatever it may be, then, as a party committed to this alliance, I can go with you. I can go with you. But, I tell you that I have already expressed myself several times in this House. I have spoken in favour of the Upper House because I belong to the old tradition. Our traditions are very very many. This House has got a tradition . . . .

பிற்பகல் 4-55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அண்ணன் திரு. லத்தீப் அவர்கள் ஒரு முடிவுக்கு வர வேண்டுகிறேன்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: அதைத்தானே சிக்கலாக்கிப் போட்டு இருக்கிறீர்கள். அந்த முடிவுக்கு வரலாம் என்று சொன்னால், நீங்கள் ஒரு முடிவோடு வந்து சொல்லி இருக்க வேண்டும் இல்லையா? அதைத்தான் நான் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறேன். முடிவு வேறு ஒன்றுமில்லை. நீங்கள் ஒரு முடிவை எங்களுக்குச் சொல்லி இருக்க வேண்டும். என்ன reason நீங்கள் இதைக் கொண்டு வந்திருப்பதற்கு என்ன reason என்பது உங்களுடைய இந்த resolution-ல் இல்லை. That is what I wanted to know. What prompted the Government to come forward with this resolution for the specific purpose of rescinding the previous resolution? On what basis? What are the reasons ? Because a resolution which has been already adopted by the House cannot be treated lightly. If you have any other alternative, you must come forward and tell this House that these are the reasons on which the Government feels that the previous resolution should be rescinded. You must give me then only I can speak. I can take a stand. But I am in a difficulty now as has been pointed out by the Hon. Speaker. I am neither here, nor there. That is why I am asking this one. Keeping the ground political reality in view, if something is there which you cannot specifically disclose to this House, then I understand as a fraternal party, then I go with you. (Thumping of desks) In spite of my previous stand, I go with you because of the ground political reality and still, I feel that the Upper House was very useful (Thumping

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

of desks) very very useful. Now, I feel that because of your political or some reason which you do not want to reveal, then I will go with you, I support. Otherwise, if you do not satisfy me, I will maintain a neutral attitude and take a neutral stand. With these words I complete my speech.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே.என். இலட்சுமணன்.

திரு. கே.என். இலட்சுமணன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு மாநிலத்திலே சட்டமன்ற மேலவை இருக்க வேண்டும் என்பது பாரதிய ஜனதா கட்சியினுடைய கருத்து. நடந்து முடிந்த சட்டமன்றத் தேர்தலின்போது பாரதிய ஜனதா கட்சி சார்பாக வெளியிடப்பட்ட தேர்தல் அறிக்கையிலே நாங்கள் தெள்ளத் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கின்றோம். சட்டமன்ற மேலவை தமிழ்நாட்டுக்கு மிக மிக நன்றாக இருக்கும்; பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்பதைச் சுட்டிக் காண்பித்து இருக்கின்றோம். அதற்கான காரணங்களை எல்லாம் நம்முடைய மாண்புமிகு திரு. லத்தீப் அவர்கள் சொன்னார்கள். என்னதான் ஒரு வைத்தியர், அவர் படித்த அனுபவங்களை வைத்துக்கொண்டு நோயாளிகளுக்குச் சிகிச்சை அளித்தாலும்கூட, மிகச் சிறந்த சிகிச்சை அளித்தாலும்கூட, மேலும் புதிய புதிய கண்டுபிடிப்புகள், புதிய புதிய மருந்துகள் எல்லாம் உருவாவதற்கு ஒரு மருந்துக் கம்பெனிக்கு Research, Laboratory அறிவு சார்ந்த நுணுக்கமாக ஆய்வு செய்கின்ற அந்த அமைப்பு எப்படி வைத்தியத் துறைக்கு மிக மிக அவசியமோ, அதுபோல நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே சட்டமன்றம் கண்டிப்பாக சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது; இருந்த போதிலும்கூட மிகப் படித்தவர்கள், மேதைகள், எல்லாம், ஏழை ஆசிரியர்கள் எல்லாம், சமுதாயத்திலே பல்வேறு பிரிவுகளிலே இருக்கின்றவர்கள் எல்லாம், குறிப்பாக அறிஞர்கள் என்று சொல்லப்படுகின்றவர்கள் எல்லாம் சாதாரண அரசியல் தேர்தலிலே போட்டியிட்டு, பணம் செலவழித்து வருவதற்கு வாய்ப்பே இல்லாத சூழ்நிலையிலே, நல்ல மூதறிஞர்களை, அறிவாளிகளை சமுதாயத்திலே இருக்கின்ற பல்வேறு துறையினரைக் கொண்டுவருவதற்கு, ஊக்கம் கொடுப்பதற்கு, மேலவை கண்டிப்பாக இருக்க வேண்டும் என்று பாரதிய ஜனதா கட்சி கருதுகிறது. ஆகவே 26-7-1996 ஆம் நாளன்று நிறைவேற்றிய தீர்மானம் அப்படியே இருக்க வேண்டுமென்று பாரதிய ஜனதா கட்சி கோருகிறது.

பிற்பகல் 5-00

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

[2001 செப்டம்பர் 12

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் சார்பாக அவை முன்னவர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கின்ற மேலவை விதி 169 (1) பிரிவின்கீழ் இந்தச் சட்டம் இயற்றப்பட்டபோது, 26-7-1996 ஆம் நாளன்று இப்பேரவையிலே அன்றைக்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சியில் இருந்தபோது, அதைக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி கடுமையாக எதிர்த்திருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல, இடதுசாரிக் கட்சிகள் ஆட்சிபுரிகின்ற மேற்கு வங்கத்தில், 1969 ஆம் ஆண்டு மேலவையை நீக்கிக்கொள்ள வேண்டுமென்று அந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றியதும் முதன்முதலாக இடதுசாரிக் கட்சிகளான கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆட்சிபுரிகிற இடத்தில். அதற்குப் பின்னால்கூட ஆந்திராவிலே 1985 ஆம் ஆண்டு இந்த மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு, நாடாளுமன்றத்திற்குச் சென்றபோதுகூட அதை அங்கீகரிக்கிற வகையில் அன்றைக்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தில் அந்த அவையில் இடம் பெற்றிருந்தவர்கள்கூட அந்த நேரத்தில் அவர்கள் எந்தவொரு ஆட்சேபமும் இல்லாமல்கூட நிறைவேற்றியிருக்கிறார்கள் என்பதை நாங்கள் கடந்தகாலத்திலே இந்தச் சட்டமன்றத்திலே கொண்டு வந்த மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்திலே எதிர்த்து உரையாற்றியிருக்கிறோம்.

அதுபோன்று தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தமட்டில் மறைந்த முன்னாள் முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சிக் காலத்தில் 1-11-1986-ல் இதே மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானம் கொண்டுவந்தபோது, அரசியலில் எந்தவொரு தடுமாற்றமும் இல்லாத வகையில் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி அதை ஆதரித்திருக்கிறது. அதேபோன்று அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி முடிந்து, திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மீண்டும் தமிழகத்திலே ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பின்னால், 20-2-1989 அன்று அரசமைப்புச் சட்டம் 169 (1) பிரிவில் அந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்றியபோது, நானே இந்தச் சட்டமன்றத்தில் எதிர்த்துப் பேசியிருக்கிறேன். தேவையில்லை என்று கூறியிருக்கிறேன். அதேபோன்று மீண்டும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்த பின்னால், 4-10-1991 ஆம் நாளன்று இந்த மேலவை தேவையில்லை என்று தீர்மானம் வந்தபோது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி வரவேற்றுப் பேசியிருக்கிறது. அதற்குப் பின்னால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்த பிறகு 26-7-1996 அன்று, இந்த மேலவை

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

வேண்டுமென்று சட்டப் பேரவையிலே தீர்மானம் கொண்டு வந்தபோதும், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எதிர்த்திருக்கிறது. இன்றைக்கு மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்தை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பாக நாங்கள் ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அதற்கான விளக்கங்களை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பாக நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர், மூத்த சட்டமன்ற உறுப்பினர், நல்ல சட்ட வல்லுநர் திரு. லத்தீப் அவர்களிடம் ரொம்பத் தடுமாற்றம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஒரே வரியில் சொல்ல வேண்டியது. 'ஆதரிக்கிறேனா, ஆதரிக்கவில்லையா' அதனால் என்னென்ன பாதிப்புகளை, விளைவுகளை தமிழ்நாட்டு மக்களுக்கு ஏற்படுத்துகிறது, அதனால் தன்னால் முடிந்த அளவுக்கு என்ன நன்மை ஏற்படுகிறது என்று விளக்கி இருந்தால், என்னைப் போன்றவர்கள், அனுபவம் மிக்கவர்கள் புரிந்துகொள்வதற்கு ஒரு வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கும். அரசாங்கம் விளக்கம் சொல்லவேண்டுமென்பதற்காக, தான் தடுமாற வேண்டிய அவசியம் இல்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அப்படி ஒரு குழப்பத்தோடு இந்தச் சபையில் நான் பேசவில்லை. அவர் மூத்தவர், அவரிடத்தில் நிறைய நாடாளுமன்ற வழிமுறைகளைப் பின்பற்ற வேண்டிய அவசியம் இருக்கிற காரணத்தால் சொல்கிறேன். அநேகமாக இது பழைய மன்னராட்சிக் காலம் போன்று இந்த மேலவை செயல்படுகிற ஒரு நோக்கம் இருந்தது. மரியாதைக்குரிய நம்முடைய காங்கிரஸ் உறுப்பினர்களெல்லாம் இருந்தார்கள். அவர்கள் ஆட்சி புரிகிறபோது, காங்கிரஸ் கட்சியில் யாரும் இந்தப் பேரவைக்கு வரமுடியாதவர்களுக்கு வாய்ப்பை உருவாக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் அன்றைக்கு மேலவையை உருவாக்கினார்கள். வெள்ளைக்காரர்கள் காலத்திலே வந்திருக்கிறது. அது 1935-ல் வந்திருக்கிறது. படித்தேன், 1935-லேதான் வந்திருக்கிறது. இருந்தாலும், காங்கிரஸ் கட்சி அதைப் பின்பற்றியது. அதை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எதிர்த்து இருக்கிறது. அதற்காகத்தான் நான் சொல்ல வருகிறேன். உங்களைக் குற்றம் சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காக அல்ல. கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எதிர்க்கிறது.

பிற்பகல் 5-05

ஒட்டுமொத்தமாக இந்தச் சட்டமன்றத்தில் 234 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் வந்திருக்கிறோம். டாக்டர்கள் வந்திருக்கிறார்கள், இஞ்சினியர்கள் வந்திருக்கிறார்கள், ஆசிரியர்கள் வந்திருக்கிறார்கள், விவசாயிகள் வந்திருக்கிறார்கள், கிராமப்புறத்திலே

[திரு. ஜி. பழனிசாமி] [2001 செப்டம்பர் 12

வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிற பெண்கள்கூட இங்கே வந்திருக்கிறார்கள், இந்த அவையிலே வந்திருக்கிறார்கள். நல்ல அறிஞர்களும், பேராசிரியர் போன்ற அரசியலிலே தரமான நபர்களும் இந்த மன்றத்திலே இருக்கிறார்கள். அவர்களைப் போன்ற தலைசிறந்த அரசியல்வாதிகள், பேராசிரியர்கள் போன்றவர்கள் சட்டமன்றத்திலே பதற்றமான சூழ்நிலைகள் வருகிறபோது ஓர் உயர்ந்த கருத்தைச் சொன்னால் அவர்களுடைய அரசியல் நிதானமும், அரசியல் பொறுமையும் அவர் கடந்த காலத்திலே இந்த நாட்டுக்குச் செய்திருக்கிற சாதனையும் சேவையும் அவர் இந்தச் சபையைச் சமப்படுத்துவதற்கு அவர் சொல்கிற கருத்தையும் ஆளும் கட்சியா, எதிர்க்கட்சியா என்று யாரும் பார்க்க முடியாது, புறக்கணிக்க முடியாது, அவ்வளவு சரியாக சமப்படுத்துகிறார்கள். பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் இந்தச் சபையை எவ்வளவு சமமாகக் கொண்டு போக வேண்டும் என்பதற்கு என்ன காரணங்களையும், விளக்கங்களையும் சொல்ல வேண்டுமோ, புதிய உறுப்பினரா, பழைய உறுப்பினரா என்றுகூடப் பார்க்காமல் சொல்கிறார்கள். பேராசிரியர் போன்றவர்கள் எல்லாம் இந்த அவையிலே இருக்கிறபோது, அறிவாற்றலை, மக்களுடைய தேவைகளை, சட்ட நுணுக்கங்களைக் கொண்டவர்கள் இதைவிட மேலாக அங்கு வருவார்களா என்று எதிர்பார்க்கவில்லை; கம்யூனிஸ்டு கட்சி எதிர்பார்க்கவில்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஏன் மரியாதைக்குரிய பேரறிஞர் அண்ணா, மூதறிஞர் இராஜாஜி போன்றவர்கள் எல்லாம் அப்படித்தான் வந்தார்கள். இங்குகூட நம்முடைய மரியாதைக்குரிய லத்தீப் அவர்கள் சொன்னார்கள். மூதறிஞர் இராஜாஜி அவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சியிலிருந்து விலகி வெறுத்து எந்த ஒரு இயக்கத்திலேயும் இல்லாமல் ஒதுங்கியிருந்த காலத்தில்கூட, குற்றாலத்திலே போய்த் தங்கியிருந்த காலத்திலேகூட, காங்கிரஸ் கட்சி இந்த மன்றத்திலே ஆட்சியமைப்பதற்காகத் தடுமாற்றம் ஏற்பட்ட நேரத்தில் காங்கிரஸ் கட்சி, பெருந்தலைவர் காமராஜரைக் கொண்டுவந்து அவரை ஆட்சி அமைக்க வைத்து, இந்த மேலவை மூலம் அவரை ரொம்ப நாளைக்குக் கொல்லைப்புறமாகக் கொண்டு வந்தார்கள். இதை நான் இன்றைக்குச் சொல்லவில்லை. பழைய வரலாறுகளிலிருந்தும், நூலகத்தில் இருக்கிற குறிப்புகளிலிருந்தும் நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவை புதிய விஷயங்கள் அல்ல. நான் இன்று காலையில் பழைய சட்டமன்றக் குறிப்புகளைப் பார்க்கும்போது இந்த விவரங்கள் எனக்குக் கிடைத்தன. அந்தக் காரணத்தினாலே சொல்கிறேன். புதிய

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

சம்பவங்களை நான் சொல்லவில்லை. ஆகையால்தான், இப்படிப்பட்ட அனைத்துப் பகுதி மக்களும் இருக்கக்கூடிய இடத்திலேகூட, இன்றைக்கு அவையிலே இருக்கிற ஒட்டுமொத்தமான, நேரடியாக மக்கள் தொடர்புள்ள உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துகளைத் தந்திருக்கின்றனர்.

அதுமட்டுமல்ல, ஊராட்சி மன்ற அமைப்புகளில் அதிகமாகப் பிரதிநிதித்துவம் கொண்டிருப்பது அவர்கள்தான். அப்படி வருகிறபோது, ஊராட்சி ஒன்றியத்தினுடைய பெருந்தலைவர்கள் பல பேர் இந்த மன்றத்திலே வந்திருக்கிறார்கள். மாவட்ட ஊராட்சி ஒன்றிய உறுப்பினர்கள் வந்திருக்கிறார்கள். ஏன் மக்களோடு நேரடியாக ஜீவிதத் தொடர்புடைய பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள்கூட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இங்கே வருகை தந்திருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதைவிட மேலான கருத்துகள் இந்த மேலவைக்கு ஏன் வரப்போகிறது? ஆகையால்தான், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி அந்த மேலவையைத் தேவையில்லை என்று சொல்கிறது.

அரசாங்கத்திலே நிதிப் பற்றாக்குறை, நாளுக்குநாள் தேவைகள் அதிகரித்துக்கொண்டே இருக்கிறது. ஆகையால், 234 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இந்த அவையிலே சொல்லாத கருத்துகளை, இந்த 63 பேர் சொல்லப்போகிறார்களா? அதற்கான புதிய சிந்தனை இந்தியாவிலிருந்து, வேறு நாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யக்கூடிய சிந்தனையெல்லாம் வரப்போகிறதா? அப்படியல்ல. ஆகையால், நம்முடைய பேராசிரியர், மரியாதைக்குரிய இங்கேயிருக்கிற எஸ்.ஆர்.பி. போன்றவர்கள் எல்லாம் தலைசிறந்தவர்கள், நல்ல சட்ட நுணுக்கம் படித்தவர்கள், இவர்கள் எல்லாம் சொல்கிற ஆக்கபூர்வமான ஆலோசனையும், அறிவுரையும் நம் நாட்டு மக்களுக்குப் போதும். அந்த மேலவை தேவையில்லை என்பதைத்தான் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பாகச் சொல்ல விரும்புகிறோம்.

நான் இன்னொன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மரியாதைக்குரிய முதலமைச்சர் அவர்கள், தேவைப்பட்டால்—தியாக உணர்வுதான்—மேலவையைக் கொண்டுவந்து, அங்கே மேலவை உறுப்பினராக வந்து, அமைச்சராக வந்து, நாளைக்கு முதலமைச்சராக வந்தால், சட்டம் என்ன செய்ய முடியும்? ஒன்றும் செய்யாது? (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதெல்லாம் தெரியும்; இவையெல்லாம் தெரியாமல் அல்ல. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) வரமுடியுமா? நாளைக்கு இதை ஒரு சந்தர்ப்பமாகப் பயன்படுத்தி, இது சரியானது, நீதியானது,

[திரு. ஜி. பழனிசாமி] [2001 செப்டம்பர் 12

இப்படி கொல்லைப்புறமாக வரலாம், என்று நினைத்தால், முதலமைச்சர் அதற்கு அனுமதி பெற்று அதை வாங்கிக்கொண்டு வந்து, அதிலே மெம்பராகி, நேரடியாக இங்கு வந்திருக்கலாம். ஆகவே மக்களை நேரடியாகச் சந்தித்து மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மக்களுடைய ஆட்சி, மக்களுடைய ஜனநாயக ஆட்சி நிலைத்திருக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், கொல்லைப்புறமாக வரவேண்டிய தேவையில்லை என்பதற்காகத்தான் *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)* நான் இந்த உண்மையைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 5-10

இன்னொன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எங்களுடைய கட்சிக் கருத்து. மேதகு ஆளுநரே இந்த நாட்டிற்குத் தேவையில்லை. ஏன் ஒரு கங்காணி, மத்திய அரசிலிருந்து ஒரு கங்காணி தேவையா நம்முடைய மாநிலத்திற்கு? மொழிவாரி மாநிலம் பிரிக்கப்பட்ட பின்னால் அது எதற்கு? சட்டபூர்வமான எங்களுடைய கட்சியினுடைய கொள்கைபூர்வமான கருத்து, கவர்னரே தேவை இல்லை என்பதுதான் ஆகவே சட்டபூர்வமாக நிறைவேற்றாத காரணத்தால் அதை ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறோம். இதை இன்றைக்குச் சொல்லவில்லை, ஒவ்வொரு சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயும் தொடர்ந்து நாங்கள் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த வகையில்தான் இங்கே நன்கு படித்தவர்கள், அறிஞர்கள், ஆற்றல்மிக்க அரசியல்வாதிகள், மக்களுக்குப் பணியாற்றக்கூடியவர்கள், தேசத் தொண்டு, சேவை மனப்பான்மையோடு இருக்கக்கூடியவர்கள் இந்த அவைக்கு வந்திருக்கிற காரணத்தால் மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்தை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக வரவேற்று அமைகிறேன். நன்றி, வணக்கம். *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)*

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அவைக்கு ஒரு விளக்கம் தர விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பழனிசாமி அவர்கள் பேசுகிறபோது முதன்முதலாக மேலவைகள் என்பவை இந்த நாட்டில் 1935 ஆம் ஆண்டு வந்ததாகக் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் அதற்கு முன்பாகவே வெள்ளையர்கள் நம்மை ஆண்டபோது 1919 ஆம் ஆண்டு மாண்டேகு-செம்ஸ்போர்டு அரசியல் சீர்திருத்தக் குழு கொடுத்த அறிக்கை ஒன்றினால் மேலவைகள் உருவாகின என்பதுதான் உண்மை. அதன்

2001 செப்டம்பர் 12] [செல்வி ஜெ ஜெயலலிதா]

பின்னர் 1935-ல் உருவான இந்திய அரசாங்கச் சட்டமும் இக்கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால் இதற்கிடையில் இந்த அவையிலேயே 1932 ஆம் ஆண்டிலேயே மேலவை என்பது தேவையற்றது என்று ஒரு விவாதம் இங்கே நடைபெற்று, தீர்மானமும் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. மூன்றில் இரண்டு பங்கு உறுப்பினர்கள் அந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து மேலவை தேவையில்லை என்பதை 1932 ஆம் ஆண்டிலேயே இங்கே தீர்மானமாக நிறைவேற்றியிருக்கிறார்கள். வெள்ளையர்கள் நம்மை ஆண்டபோது ஜனநாயக ரீதியாகச் சட்டமன்றங்கள், சட்டப் பேரவைகள் ஏற்பட்டபோது அதற்குப் போட்டியாக அதற்கு மேலே ஓர் அமைப்பு இருக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில்தான் மேலவைகளை உருவாக்கினார்கள் என்ற கருத்து அப்போதே நிலவியது. அப்போது Constitution-ஐ நமக்குக் கொடுத்த அண்ணல் அம்பேத்கர் அவர்கள் கூட உரையாற்றி இருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒரு விளக்கம் தந்திருக்கிறார்கள். இந்த Second Chamber மேலவை என்பது ஒரு experimental measure பரீட்சார்த்தமாகத்தான் இதை அமைக்கின்ற ஒரு வழிமுறையைக் கொடுத்து இருக்கிறோம். இதை எப்போது தேவையில்லை என்று கருதினாலும் நீக்கிக்கொள்ளலாம் என்று டாக்டர் அம்பேத்கர் அவர்களே கூறியிருக்கிறார்.

ஆகவே பெரியவர் லத்தீப் அவர்கள் பேசுகிறபோது, இன்றைக்கு ஏன் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள், இந்த அவைக்குத் தெரிவிக்க முடியாத ஏதாவது ஓர் இரகசியம் இருக்கிறதா அதற்குப் பின்னால் என்றெல்லாம் கேட்டார். எந்த இரகசியமும் இல்லை, அவைக்குத் தெரிவிக்கக்கூடாத விவரம் எதுவும் இல்லை. மீண்டும் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவர வேண்டிய அவசியம் என்ன என்று கேட்டார். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி வரும்போதெல்லாம் அந்த ஆட்சி கடைப்பிடிக்கின்ற காழ்ப்புணர்ச்சிக் கொள்கைதான் இதற்குக் காரணம் என்பதை இங்கே நான் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். *(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)*

பிற்பகல் 5-15

ஜனநாயகத்தில் நம்பிக்கை உள்ள சிந்தனையாளர்கள் அனைவருமே காலங்காலமாக, பல ஆண்டுகாலமாக மேலவைகள் தேவையில்லை என்ற கருத்தையே வலியுறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். 1986 ஆம் ஆண்டு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி. ஆர். அவர்கள் மேலவை தேவையில்லை என்று அதனைக் கலைக்கத் தீர்மானம்

கொண்டுவந்தார். நிறைவேற்றப்பட்டது. மேலவை கலைக்கப்பட்டது. அதன் பின்னர் 1989 ஆம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்தது. புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்ன செய்தாரோ, என்னென்ன திட்டங்களைக் கொண்டுவந்தாரோ, எல்லாவற்றையும் புரட்சித் தலைவர் செய்தார் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக, மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்ற அரசியல் காழ்ப்புணர்ச்சி காரணமாக (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) புரட்சித் தலைவர் என்ன செய்திருந்தாலும் அதை மாற்றியமைத்துக் காட்ட வேண்டுமென்று ஏட்டிக்குப் போட்டி என்ற ரீதியில்தான் அன்றைய திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி மீண்டும் மேலவை வேண்டுமென்ற தீர்மானத்தை 1989-லே கொண்டுவந்தது. மறுபடியும் 1991 ஆம் ஆண்டு அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்தது. புரட்சித் தலைவர் என்ன சொல்கிறாரோ அதுதான் நமக்குத் தாரக மந்திரம், அதுதான் நமக்கு வேதம். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) புரட்சித் தலைவர் காட்டுகின்ற வழியில் நடைபோடுவதுதான் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் என்ற மக்கள் இயக்கம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதனால் மீண்டும் 1991-ல் இந்த மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து, இந்த அவையில் நானே முன்மொழிந்து நிறைவேற்றச் செய்தேன். பின்னர் மீண்டும் 1996-ல் தி.மு.க. ஆட்சிக்கு வந்தது. மீண்டும் ஏட்டிக்குப் போட்டி என்ற ரீதியில் (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) வெறும் அரசியல் காழ்ப்புணர்ச்சி காரணமாக நாம் செய்ததை மாற்றி அமைத்துக் காட்ட வேண்டும் என்ற ஒரே கண்மூடித்தனமான கொள்கையினால் மீண்டும் மேலவை வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்தார்கள். மேலவை நிச்சயமாகத் தமிழ்நாட்டிற்குத் தேவையில்லை என்று (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் உறுதியாக நம்புவதால்தான் மீண்டும் இந்தத் தீர்மானத்தை, மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோமே தவிர (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதற்குப் பின்னால், எந்த மர்மமும் இல்லை; எந்த ஒளிவு மறைவும் இல்லை; எந்த ஓர் இரகசியமும் இல்லை என்பதை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மூதறிஞர்கள், சான்றோர்கள், படித்தவர்கள் எல்லாம் இடம் பெறுகின்ற ஓர் அவை மேலவை என்று சொன்னார்கள். 1991-ல் பேசுகின்றபோதே நான் சொல்லியிருக்கிறேன். மேலவை என்பது, மேல்தட்டு மக்களுக்காக அமைக்கப்பட்ட ஓர் அவை. (மேசையைத்

தட்டும் ஒலி) அதனால்தான் அது மேலவை என்று அழைக்கப்பட்டது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் ஜனநாயக ரீதியாகச் செயல்படுகின்ற இந்தப் பேரவையில், இன்றைக்கு அடித்தட்டு மக்கள் எல்லாம் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக வந்திருக்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல், மகளிர் வந்திருக்கிறார்கள்; பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள் வந்திருக்கிறார்கள்; ஒன்றியச் செயலாளர்கள் வந்திருக்கிறார்கள்; நெசவாளர்கள் வந்திருக்கிறார்கள்; விவசாயிகள் வந்திருக்கிறார்கள்; அறிஞர்களுக்கும் இங்கே பஞ்சம் இல்லை. பேராசிரியர் அன்பழகன் அவர்கள் இருக்கிறார்கள்; எஸ். ஆர். பி. அவர்கள் இருக்கிறார்கள்; மாண்புமிகு லத்தீப் அவர்கள் இருக்கிறார்கள்; இங்கே டாக்டர் குமாரதாஸ் இருக்கிறார்கள். மருத்துவர்கள் இருக்கிறார்கள், வழக்கறிஞர்கள் இருக்கிறார்கள், பொறியாளர்கள் இருக்கிறார்கள், பேராசிரியர்கள் இருக்கிறார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) படித்தவர்களுக்கும், அறிஞர்களுக்கும் இங்கே என்ன பஞ்சம்? அதனால், ஜனநாயகத்தை முழுமையாகச் சித்தரிக்கின்ற, பிரதிபலிக்கின்ற அவை இந்தப் பேரவைதான். இந்தப் பேரவையே போதும் என்பதுதான் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதனால்தான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம் என்று மாண்புமிகு லத்தீப் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள்.

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேராசிரியர் அவர்களே, நீங்கள் இப்போதே பேசி நிறைவுபடுத்திவிட வேண்டாம். நீங்களும் பேசி, அவர்களும் பேசி, இன்னும் பேச வேண்டியவர்கள் இருக்கிறார்கள்.

***பேராசிரியர் க. அன்பழகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் நின்றுகொண்டு பேசுகிற இந்தப் பகுதியிலிருந்து நான் காணக்கூடியவர்கள் ஆளுங்கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாகத்தான் இருப்பார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோ அல்லது முன்னவர் அவர்களோ எழுந்து நின்று பேசினால் அவர்கள் காணக்கூடிய காட்சி, எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாகத்தான் இருப்பார்கள். அதுபோல, இயற்கையிலேயே சில சூழ்நிலைகள்

[பேராசிரியர் க. அன்பழகன்] [2001 செப்டம்பர் 12

காரணமாக மாறுபட்ட எண்ணங்கள் வளர்வதற்கான வாய்ப்பும், நிலைமையும் தொடர்ந்து வளர்கிற ஒரு நாட்டில்தான் நாம் குடியிருக்கிறோம். மிகப்பெரிய தேசிய இயக்கமான காங்கிரஸ் கட்சியிலேகூட அந்தச் சூழ்நிலை ஏற்பட்ட காரணத்தால், இதை நான் இயற்கைக்கு மாறானது என்று கருதவில்லை. ஆனால் காழ்ப்புணர்ச்சி காரணமாகத்தான் மேலவை குறித்து மாற்றி, மாற்றி, தீர்மானம் போடுகிறோம் என்றால், அது இரண்டு பேருக்குமே பொருந்தும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு ஒரு காழ்ப்புணர்ச்சி, அதனால் எம்.ஜி.ஆர். செய்ததை நாங்கள் மாற்றினோம் என்று சொன்னால், எம்.ஜி.ஆர். அவர்களைப் பின்பற்றுகிற பெருமக்களுக்கு இன்னொரு வகைக் காழ்ப்புணர்ச்சி, நாங்கள் போட்டதை மாற்றுகிறார்கள் என்று ஆகாதா? (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே எந்தக் கட்சி ஆளுங்கட்சியாக வருகிறதோ, அந்தக் கட்சி கொண்டுவருகிற தீர்மானம் நிறைவேற்றப்படுகிறது. இன்னும் மற்றவற்றைப்பற்றிக்கூட என்னுடைய எண்ணங்களை நான் வெளியிடுவதற்கு இறுதியிலே வாய்ப்பு இருக்கிற காரணத்தினால், நான் அவையினுடைய நேரத்தை இப்போது எடுத்துக்கொள்ள விரும்பவில்லை. வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. டி. மணி.

***திரு. டி. மணி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சபை முன்னவர் அவர்கள் கொண்டுவந்த மேலவை தேவையில்லை என்ற தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒருசில கருத்துகளை மட்டும் நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1996-ல் அன்றைக்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சி இருந்த காலத்தில் மேலவை வேண்டும் என்று தீர்மானம் இந்த அவையில் வந்தபோது, அந்த 234 பேரில் ஒருவனாக நின்று அந்தத் தீர்மானத்தை நான் எதிர்க்க வேண்டியவனாக, நான் கையை உயர்த்துகின்றபோது, என்னுடைய கை மட்டும்தான் தெரிந்தது. என்னுடைய கட்சி, மார்கிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி அப்படி எனக்கொரு ஆணையிட்டது. நான் கேட்டேன், நான் ஒருவன்தானே இருக்கின்றேன், எதைச் செய்வது என்று. அவர்கள் சொன்னார்கள், ஒருவனாக இருந்தாலும் சரி, இரண்டு பேராக இருந்தாலும் சரி, நம்முடைய முடிவை கட்சியினுடைய முடிவை, என்ன நேர்ந்தாலும் சரி, அதை எதிர்க்க வேண்டுமென்று நம் முடிவைச் சொல்லியிருக்கின்றோம். அந்த வகையிலே எனக்குக்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. டி. மணி]

கட்டளையிட்டார்கள். நான் ஒருவனாக நின்று, அந்தத் தீர்மானத்தை அன்றைக்கு எதிர்த்தேன். அதனுடைய விளைவுகள் பலவற்றை நான் அந்த காலகட்டத்திலே சந்திக்க வேண்டியிருந்தது என்பதைச் சற்று வேதனையோடு நான் உணருகின்றேன்.

பிற்பகல் 5-20

இந்த மேலவையினுடைய இரண்டு முக்கியமான அம்சங்களை எனக்கு முன்னாலே பேசிச் சென்ற தலைவர்கள் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். எனவே அதற்குள்ளே நான் பார்ப்பது இதிலே வருகின்ற பொருளாதாரம்தான். ஏனென்றால் நம்முடைய நாட்டினுடைய, தமிழ்நாட்டினுடைய பொருளாதார நிலை, எந்த அளவிற்கு இருக்கிறது என்பதெல்லாம் நம் எல்லோருக்கும் தெரியும். நம்முடைய நிதிநிலை அறிக்கை வருகின்றபோது, மிகத் தேவையான பல்வேறு காரியங்கள்கூட நிதிப் பற்றாக்குறை இருக்கின்ற காரணத்தினால் அவற்றைச் சற்று காலம் தாண்டி அல்லது நம்முடைய நிதிநிலை சற்று உயர்ந்ததற்குப் பின்னால் அதைப் பரிசீலனை செய்யலாம் என்று சொல்கிற ஒரு நிலையை நாம் பார்க்கின்றோம். எனவேதான் இந்த மேலவை என்று அதற்கு ஒரு தேவையில்லாத செலவினத்தை அது ஐந்தாண்டுகாலம் தொடருகின்றபோது எத்தனை கோடி நாம் செலவழிக்க வேண்டி வரும்? எனவேதான் அந்த அடிப்படையிலே முதற்கட்டமாக இந்தப் பொருளாதாரச் சிக்கலில் நாம் இருக்கின்ற நேரத்தில் மேலவை என்ற ஒன்றை ஏற்படுத்தி அதற்கு அதிகப்படியான பணத்தைச் செலவு செய்யக்கூடாது என்ற கருத்துடையவன் நான். அது ஒன்றுதான் மேலவையினாலே, ஏனென்றால், அதற்கு ஒரு தீர்மானத்தைப் போட்டு, அந்த மேலவை இன்னொரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து அந்தத் தீர்மானத்தை இந்த அவை ஏற்றுக்கொள்வது இல்லை. வரவும் செய்யாது. நாம் எடுக்கின்ற முடிவினைத்தான் அந்த மேலவையிலே வருகின்றவர்கள் விவாதிக்கிறார்கள், கருத்துகளைப் பரிமாறுகின்றார்கள். நமக்கு, இந்த அவைக்கு, அதனாலே என்ன பயன் என்பதெல்லாம் கடந்த கால அனுபவங்களை நாம் உள்ளிட்டுப் பார்க்கிறபோது மிகத் தெளிவாகத் தெரியும், அதனாலே எந்த அளவிற்குப் பயன் இருந்தது என்பதெல்லாம்.

இன்னொன்று, நான் 1980-லே இந்த அவையிலே முதல் முறையாக வருகின்றபோது அதற்கு முன்னால் இருந்த அரசியல் சூழ்நிலையில், என்னுடைய பகுதிக்கு அடுத்த கேரள மாநிலத்திலே இந்த மேலவை சம்பந்தமாக விவாதம் வருகிறபோது அல்லது பல்வேறு தேர்ந்தெடுக்கப்படாத அமைப்புகள் உருவாகின்றபோது அங்கே

[திரு. டி. மணி] [2001 செப்டம்பர் 12

கருத்தைச் சொல்வார்கள். தேர்தல் நேரத்திலே எல்லோரும் வெற்றி பெற முடியாது. அதன் காரணமாக அந்தக் கட்சிக்குள்ளே சில முரண்பாடுகள் ஏற்படும். அந்த முரண்பாடுகளைக் களைவதற்காக அந்த காலகட்டத்திலே அங்கெல்லாம் அதிலேயிருக்கிற சிலரை அப்படிப்பட்ட அமைப்புகளில் உருவாக்குவது வழக்கம். அதைப்போன்றுதான் நம்முடைய மேலவை என்று சொன்னால், யார் எங்கே மறைத்தாலும் எனக்குத் தெரிந்தவரையிலே இப்படிப்பட்ட ஓர் அமைப்பிலேதான் இவர்களைப் பாதுகாத்துக்கொள்வது என்ற ஒரு முறைதான் கடந்த காலகட்டத்திலே நடந்திருக்கிறது என்பதுதான் இதனுடைய உண்மை.

அதற்கு மேலே வருகிறபோது மிகப் பெரிய அறிஞர்கள், மேதைகள், வல்லுநர்கள் அவர்களுடைய ஆலோசனைகளை எல்லாம் நாம் பெற வேண்டும் என்று ஒரு கருத்து பொதுவாகக் கூறப்படுகின்றது. ஆனால் அவர்களுடைய கருத்துகளையெல்லாம், இன்னொரு வகையிலே அப்படி இருக்குமேயானால் பல்வேறு அமைப்புகளின் மூலமாக அந்த மேதைகளினுடைய, அறிவாளிகளுடைய, வல்லுநர்களுடைய கருத்துகளை எல்லாம் நாம் பெறுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கின்றது. அதனாலே ஒரு மேலவையின் மூலமாகத்தான் அந்தக் கருத்துகளைப் பெற வேண்டும் என்று சொல்வதிலே நியாயம் இருக்காது. அதற்கு மேலே இன்னும் சொல்லப்போனால், எனக்கு முன்னாலே பேசிய பேரவையினுடைய உறுப்பினர் தோழர் பழனிசாமி அவர்கள் சொல்கிறபோது ஒன்றைச் சொன்னார். இங்கே வழக்கறிஞர்களுக்குப் பஞ்சம் இல்லை. டாக்டர்களுக்குப் பஞ்சம் இல்லை. பேராசிரியர்களுக்குப் பஞ்சம் இல்லை. பஞ்சாயத்தினுடைய தலைவர்களுக்குப் பஞ்சம் இல்லை. எல்லாம் அடித்தட்டிலிருந்து வந்திருக்கின்றவர்களும், அதற்கு மேலே மேல்தட்டிலிருந்து வந்திருக்கின்ற அறிவாளிகளும், அறிஞர்களும் விவரங்களைத் தெரிந்தவர்களும்தான் இந்த அவையிலே அமர்ந்திருக்கின்றோம். ஆகவே இதற்கு மேலே நமக்கு ஏதாவது ஆலோசனை, இந்த அவைக்கு ஆலோசனை சொல்ல வேண்டிய ஏற்பாடுகள் இருக்குமேயானால் அதற்கு எத்தனையோ வழிமுறைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அந்த வகையிலே அந்த வழிமுறைகளைக் கையாளுவதல்லாமல் குறுக்கு வழியிலே இந்தக் காரியங்களைச் செய்வது நியாயமாக இருக்காது. அந்த அடிப்படையிலே மேலவை வேண்டாம் என்று அன்றையதினம் ஒருவனாக நின்று நான் அதை எதிர்த்த நேரத்தில், இன்றையதினம் மிகப் பெரிய Majority-யிலே (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இன்று நாம் அதை நிராகரிக்கின்ற ஒரு தன்மையைப் பார்க்கிறபோது அதிலே

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. டி. மணி]

நான் மிக்க மகிழ்ச்சியடைகிறவனாக இருக்கிறேன். ஆகவே மேலவை தேவையில்லை என்ற மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியினுடைய கருத்தை வலியுறுத்தி அமைகின்றேன்.

பிற்பகல் 5-25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி டி. யசோதா.

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1986 ஆம் வருடம் புரட்சித் தலைவர் முதல்வராக அங்கே வீற்றிருக்கிற நேரத்திலே பிரதான எதிர்க்கட்சியினுடைய துணைத் தலைவராக இங்கே நான் இருக்கின்றபோதுதான் மத்தியிலே எங்களுடைய அருமைத் தலைவர் ராஜிவ் காந்தி அவர்கள் இந்த நாட்டின் பிரதமராக இருக்கின்ற நேரத்திலேதான் தமிழகத்தினுடைய மேலவை கலைக்கப்பட்டது என்பதை நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகின்றேன். இந்த மேலவைக்கு எனக்கு முன்னாலே பேசிய இம்மாமன்றத்தின் உறுப்பினர்கள் எல்லாம் கோடிட்டுக் காட்டினார்கள், எல்லாப் பிரதிநிதிகளும் இங்கே இருக்கிறார்கள். ஆனாலும்கூட அங்கே பிரபுக்கள் சபை போல ஒரு சபையில் பிரதிநிதிகள் இருந்துகொண்டு இங்கே நிறைவேற்றுகின்ற தீர்மானங்களை, அங்கே அலசிப் பார்த்து ஆய்வு செய்யக்கூடியவர்களாக இருந்தார்கள். அவர்கள் மக்களை நேரடியாகச் சந்திக்க முடியாமல், பட்டதாரி ஆசிரியர்கள் என்ற பெயரிலே ஆசிரியர்களாகவும், பஞ்சாயத்து யூனியன் சேர்மன்களாகவும், அனுபவத்திலேயும், வயதிலேயும் முதிர்ந்தவர்களாகவும் அன்றைக்கு மேல் சபைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவார்கள். இப்போது எனக்கு முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இங்கே முதிர்ச்சியும் இருக்கிறது, அனுபவமும் இருக்கிறது, பலதரப்பட்ட பிரிவுகளுடைய பிரதிநிதிகளாக இங்கே மாமன்ற உறுப்பினர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிற அதேநேரத்திலே, நம்முடைய நிதி நிலைமை பற்றாக்குறையாக இருக்கிறது. பொருளாதாரச் சிக்கல் அதிகமாக இருக்கிறது. ஒரு காலக் கட்டத்திலே அரசியலுக்கு அப்பாற்பட்டவர்கள் அந்த மேலவையிலே இருந்தார்கள். அதற்குப் பிறகு அது குறைந்து, குறைந்து கடைசியிலே முழுக்க, முழுக்க அரசியல்வாதிகளாகவே அங்கே அந்தப் பிரபுக்கள் சபை என்று சொல்லக்கூடிய மேலவையிலே இடம்பெறக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு ஏற்பட்ட காரணத்தினால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், அன்றையதினம் அந்த மேலவை தேவையில்லை என்று நினைத்தார்கள். அதன் காரணமாக அன்றைக்கு அது

[திருமதி டி. யசோதா] [2001 செப்டம்பர் 12

கலைக்கப்பட்டது. ஆனால் எனக்கு முன்னாலே பேசிய பாரதிய ஜனதா கட்சியினுடைய சட்டமன்றத் தலைவர், முழுக்க, முழுக்க மேலவை வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்துக்காரர்கள் சட்டமன்றத்திலே 1996-லே தீர்மானம் போட்டு அனுப்பி இருக்கிறார்கள். மத்தியிலே உங்களுடைய அரசாங்கம் தானே இருந்தது. இருக்கிறது. இதுவரையிலும் இதுபற்றி ஒரு பெருமூச்சுகூட விடாமல் இருக்கிற ஒரு மத்திய அரசாங்கத்தை வைத்துக் கொண்டு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), இங்கே அந்த மேலவை இருக்க வேண்டும் என்று அங்கே ஒரு நிலை, இங்கே ஒரு நிலை என்று இருப்பதைத் தயவுசெய்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கருத்திலேகொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டு எங்களைப் பொறுத்தமட்டிலும் இந்தத் தீர்மானத்திலே உங்களோடு சம்பந்தப்படுத்திக்கொள்ள இயலவில்லை என்பதைத் கூறி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி யசோதா, கொஞ்சம் தெளிவாகச் சொல்லிவிட்டால் பரவாயில்லை.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய நிலை என்ன? ஆதரிக்கிறதா, ஆதரிக்கவில்லையா என்று சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி.

பிற்பகல் 5-30

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சார்பிலே மாண்புமிகு பேரவையினுடைய முன்னவர் அவர்கள் முன்மொழிந்த அந்தத் தீர்மானத்தின்மீது பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் சார்பிலே கருத்துகளைக் கூறிக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். இன்றைய நிலையைப் பொறுத்தவரையிலே, தமிழகத்திற்கு ஆரம்ப காலத்திலிருந்து சட்டமன்றப் பேரவை என்றும், சட்டமன்ற மேலவை என்றும் இரண்டு அமைப்புகள் இங்கே இயங்கி வந்ததை நாம் எல்லோரும் கண்ணுற்றும், கேள்வியுற்றும் இருக்கிறோம். அதேநேரத்திலே இங்கே பேசுகின்றபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் எல்லாம் கூடச் சொன்னார்கள். 234 ப்ளஸ் 1 என்று சொல்லக்கூடிய இந்த மாமன்ற உறுப்பினர்களிலே ஆசிரியர் பெருமக்கள் இருக்கிறார்கள், மருத்துவர்கள் இருக்கிறார்கள், வழக்கறிஞர்கள் இருக்கிறார்கள். அனைத்துத் தரப்பு மக்களும் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னாலும்கூட, சில நேரங்களில், சில நேர்வுகளிலே அரசியல் கட்சிகளின் சார்பிலே தேர்தல் என்பது

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜி.கே. மணி]

வாய்ப்பு இல்லாமல் போகக்கூடிய காலகட்டத்தையெல்லாம் நாம் உணர்ந்திருக்கிறோம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை, சந்தர்ப்பச் சூழ்நிலையைக் கருதி தேர்தலுடைய வாய்ப்புகள் அமைந்திருக்கின்றன என்பதையெல்லாம் கடந்தகால வரலாறு கூறுகிறது. ஆகவே எப்படியிருந்தாலும்கூட அலசி ஆராய்ந்து பார்க்கின்ற நேரத்திலே, அரசுத் தரப்பிலே அன்றைய நேரத்திலே மேலவை வேண்டாம் என்று சொன்னதற்குக் காரணமாக செலவினங்களைப் பிரதானப்படுத்திச் சொல்லியிருப்பதை நாம் உற்று நோக்குகிறோம். ஆகவே செலவினங்கள் என்பது சட்டமன்றப் பேரவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கக்கூடிய நிலையிலே அதிக செலவு ஏற்படுகிறதே தவிர, சட்டமன்ற மேலவைக்கு செலவினங்களே அதிகமில்லை. நிர்வாகச் செலவு, நடைமுறைச் செலவினங்கள் இருக்கலாமே தவிர, பேரவைக்கு ஏற்படக்கூடிய செலவினங்கள் அங்கேயில்லை. ஆகவே குறைந்த செலவினங்கள் ஏற்படக்கூடியதுதான் மேலவை. இப்படி சட்டமன்றத்திலே அன்றைய சூழ்நிலையைக் கருத்தில்கொண்டு காலத்திற்கேற்ப, சில நேரங்களிலே, சில இடங்களில், சில நிகழ்வுகளிலே அவசர அவசரமாக மசோதாக்கள் நிறைவேற்றப்படுகின்ற நிலைகளை எல்லாம் நாம் பார்த்திருக்கிறோம். அப்படி அவசரமாக நிறைவேற்றப்படக்கூடிய அந்த மசோதாக்களை, சட்டமன்ற மேலவைக்கு அனுப்புகின்ற நேரத்திலே இந்தத் தீர்மானங்கள் என்பது ஏற்புடையதாக இருக்கிறதா அல்லது நிராகரிக்கப்பட வேண்டியதா என்ற நிலைகளையெல்லாம் மேலவையிலே அலசி ஆராய்ந்து பார்த்து முடிவு எடுக்கக்கூடிய ஒரு நல்ல அமைப்பாக மேலவை இருந்து வந்துகொண்டிருப்பதை எல்லாம் நாம் உணர்கிறோம். அப்படிப் பார்க்கின்ற நேரத்திலே ஒரு நல்ல ஜனநாயக முறையாக மேலவையும் இயங்கி வந்ததை வரலாறு கூறுகிறது.

நம்முடைய இந்தியத் திருநாட்டிலேகூட, நாடாளுமன்றத்திலே மக்களவை என்றும் மாநிலங்களவை என்றும் இரண்டு அவைகள் தொடர்ந்து இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்கூட நாடாளுமன்ற மாநிலங்களவையிலே பணியாற்றி இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஆகவே இப்படி இந்திய அளவிலே மிகப் பெரிய தலைவர்கள், தமிழக அளவிலே சட்டமன்றத்திலே மேலவையிலே மிகப் பெரிய அறிஞர் பெருமக்கள் எல்லாம் இங்கே சாதனை படைத்த வரலாற்றை நாம் பார்க்கிறோம். ஆகவே, அந்த வகையிலும் பார்க்கின்ற நேரத்திலே சட்டமன்றப் பேரவையிலே எந்தத் தரப்பிலேயிருந்து யாராவது விடுபட்டிருந்தாலும்கூட, இங்கே

[திரு. ஜி.கே. மணி] [2001 செப்டம்பர் 12

முன்னாலே சொன்னார்கள், ஆசிரியர் பெருமக்களுக்கு, மருத்துவர்களுக்கு, வழக்கறிஞர்களுக்கு, மற்றவர்களுக்கெல்லாம் குறைவே இல்லையென்று எல்லாம் சொன்னார்கள். ஏற்றுக்கொள்கிறோம். அப்படி எந்த அரசியல் கட்சிகளிலே...

***மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணி அவர்கள் பேசும்போது பாராளுமன்றத்திலே மக்களவையும் மேலவையும் பற்றிச் சொல்லி வருகின்றார்கள். அங்கிருப்பது மக்களவை என்று இருந்தாலும் அது மேலவை கிடையாது. அது மாநிலங்களுடைய அவை. மாநிலங்களுக்குச் சரியாக ஒரு முக்கியத்துவம் தருவதற்காக நம்முடைய Federal set-up-ல் ஒரு Majority என்ற முறையில் மக்களவையில் எதுவும் முடிவு எடுத்துவிடக் கூடாது என்பதற்காக, மாநிலங்களுடைய உரிமையைப் பாதுகாப்பதற்காகத்தான் அந்த அவை இருக்கிறதேயொழிய, எதையும் அலசி ஆராய்வதற்காகக் கிடையாது. ஆகவேதான் அது மாநிலங்கள் அவையே தவிர அது மேலவை இல்லை என்பதை உறுப்பினருக்குப் பணிவன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த மாநிலங்களவையிலே இதெல்லாம் ஆராயப்படுகிறது. ஆராயாமல் இல்லை. ஆகவே, அந்த வகையிலே இன்றைய சூழ்நிலையிலே ஆசிரியர் பெருமக்கள், மருத்துவர்கள்....

திரு. துரைமுருகன்: மாநிலங்களவை என்று கிடையாது.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: It is Rajya Sabha, it is not Upper House, that is the difference.

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: இது கவுன்சில்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: கவுன்சில் என்றால்கூட ஆசிரியர்களையும் தேர்ந்தெடுக்கிறீர்கள், மற்றவர்களையும் தேர்ந்தெடுக்கிறீர்கள். அதனுடைய முறையே வேறு 1/3, 1/3 என்று வருகிறது. இது முக்கியமாக நம்முடைய States' representation-க்குத்தான் கொடுத்திருக்கிறது. பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ராஜ்யசபா என்பது பெயருக்குத்தான்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: எல்லோரும் சேர்ந்து பேரவைத் தலைவரை அநாதையாக விட்டுவிட்டீர்கள்

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: அதற்குத்தான் அது தரப்பட்டதேயொழிய, இங்கேகூட நாம் தேர்ந்தெடுத்து அனுப்புவது நம்முடைய மாநிலத்தினுடைய உரிமையைக் காப்பதற்காகத்தான் அங்கே அனுப்புகிறோமேயொழிய, ஏதோ அங்கே அலசி ஆராய்வதற்காகக் கிடையாது என்பதுதான் என்னுடைய பணிவான கருத்து என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் க. பொன்முடி: Territorial representation டெல்லியில் இருக்கிறது. இங்கே இருப்பது Functional representation, தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகள், ஆசிரியர்கள், வழக்கறிஞர்கள் அந்தமாதிரி இருப்பவர்கள் இருப்பது.

பிற்பகல் 5-35

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: ராஜ்யசபாவிலே, முதலமைச்சர் முன்பு இருந்தார் என்று குறிப்பிட்டு, ஏதோ இங்கு இல்லை என்பதற்காக அங்கு போனது மாதிரி பொருள்பட உறுப்பினர் திரு. ஜி.கே. மணி அவர்கள் சொன்னதாகத்தான் நான் கருதுகிறேன். ஏனென்றால், மேலவை என்பது ஏதோ அறிஞர்களுக்கும், பதவி கிடைக்காதவர்களுக்கும் ஒரு வாய்ப்பு என்பது போலவும், அங்கு இருப்பவர்கள் எல்லாவற்றையும் அலசி ஆராய்வதைப்போலவும், நாம் இங்கு என்னவோ அவசரப்பட்டு முடிவு எடுப்பது போலவும், அங்கு இருப்பவர்கள்தான் இரவெல்லாம் மெதுவாக உட்கார்ந்துகொண்டு பேசிக்கொண்டிருப்பது போன்ற ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதை வைத்து நான் சொல்கிறேன், அப்படிக் கிடையாது. மாநிலங்களவை என்பது ஏதோ மாநிலங்களுடைய உரிமையைப் காப்பாற்றுவதற்காக உள்ள அவையே தவிர, இந்த Bill போன்றவற்றை வேண்டுமென்றே தாமதப்படுத்துவதற்காகக் கிடையாது.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டமன்றப் பேரவையிலே தேர்தலிலே போட்டியிட்டு, செலவினங்களைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், பல்வேறு அறிஞர் பெருமக்கள், சான்றோர்கள், மூத்த அனுபவம் மிக்கவர்கள் எல்லாம், நேரடியாகத் தேர்தலிலே போட்டியிட்டு வருவதற்கும் சற்று சங்கடங்கள் இருக்கின்ற நேரத்திலே, அப்படிப்பட்ட அனுபவம் வாய்ந்தவர்கள், ஆக்கபூர்வமாகச் சிந்தித்துச் செயலாற்றுவதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கக்கூடிய அவையாகவும், இந்த அவை அலங்கரிக்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே சமுதாயத்திலே முக்கிய அங்கங்களாக இருக்கக்கூடிய மிகப்பெரிய வல்லுநர்கள், அறிஞர் பெருமக்கள், தொழிற்சங்கவாதிகள், சான்றோர்கள்,

[திரு. ஜி.கே. மணி] [2001 செப்டம்பர் 12

மருத்துவர்கள், வழக்கறிஞர்கள், ஆசிரியர் பெருமக்கள், இப்படி இன்னும் பல்வேறு தரப்புகளிலே இருக்கக்கூடியவர்களுக்கெல்லாம் உரிய பிரதிநிதித்துவம் வேண்டும் என்று நிர்பந்திக்கக்கூடிய ஓர் அமைப்பாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அதனால் சட்டமன்றத்திலே பேரவையிலே பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளிலே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையை உருவாக்கவேண்டுமென்று நாம் நினைத்து செயலாற்றினாலும்கூட, சில நேரங்களில் நான் முன்பே சொன்னமாதிரி அரசியல் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப, காலச் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப, அப்படிப்பட்டவர்கள் வெற்றி வாய்ப்பை இழக்கக்கூடிய சூழ்நிலைகள் எல்லாம் நிகழ்கிறது என்பதை நாம் வரலாற்றிலே பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, அந்த வகையிலே மிக முக்கியமான அம்சமாக இருக்கக்கூடியது மேலவை என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தேர்தல் நடைமுறையில் செலவினங்களைக் குறைக்கக்கூடிய வகையிலேயும் அதே நேரத்தில் தேர்தலில் செலவினங்கள் இல்லாமல், வாய்ப்புகள் தரப்படாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டாலும்கூட, மிக முக்கியமானவர்களுக்கு, அனுபவம் வாய்ந்தவர்களுக்கு, ஆக்கபூர்வமாகச் சிந்தித்துச் செயலாற்றக்கூடியவர்களுக்கு, இடம்பெறும் ஒரு நல்ல அமைப்பாக இருக்கின்ற காரணத்தாலேதான் அந்த அமைப்பு சட்டமன்ற மேலவை தேவை என்பதை மீண்டும், மீண்டும் நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஆகவே மேற்கூறிய இதுபோன்ற பல்வேறு உதாரணங்களைச் சொல்லிக் கொண்டு இருக்கலாம். காலத்தினுடைய அருமை கருதி, பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் சார்பிலே, நம்முடைய சமுதாயத்தின் மேம்பாட்டிற்கு. பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு சமுதாயச் சீர்திருத்தத்திற்கு, மேலவையில் நல்ல அனுபவமும், ஆக்கபூர்வமான சிந்தனையும் கொண்ட சீரிய சான்றோர் பெருமக்களை உள்ளடக்கிய அந்த மேலவை தமிழகத்திற்குத் தேவை என்பதை இந்த நேரத்திலே பாட்டாளி மக்கள் கட்சி மீண்டும், மீண்டும் வலியுறுத்தி, மேலவை மீண்டும் கொண்டு வரப்படவேண்டுமென்ற அந்தக் கருத்தைச் சொல்லி, இப்போது மாண்புமிகு முன்னவர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட இந்தத் தீர்மானத்தை வன்மையாகக் கண்டித்து, எதிர்த்து, பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் சார்பிலே மீண்டும் ஒரு முறை கண்டித்து அமர்கிறேன்.

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் என்னுடைய முடிவு என்ன என்று கேட்டார்கள். நான் தான் முதலிலேயே,

2001 செப்டம்பர் 12] [திருமதி டி. யசோதா]

முன்னுரையிலேயே சொன்னேன், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் காலத்திலே, எங்களுடைய தலைவர் திரு. ராஜீவ் காந்தி அவர்கள் இருக்கின்றபோதுதான், இந்த மேலவை கலைக்கப்பட்டது என்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஆகவே இந்த மேலவை இங்கே தேவையில்லை என்று சொன்னேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதை அப்போதே சொல்லியிருந்தால், திரு. பழனிசாமியும் சேர்ந்து கைதட்டியிருப்பார். முடிக்கிறபோது, கொஞ்சம் குழப்பிவிட்டீர்கள். மாண்புமிகு திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்கள்.

***திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 26-7-1996 ஆம் நாளன்று இப்பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை இந்த அவை நீக்கிக்கொள்கிறது என்ற தீர்மானத்தை, மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் சார்பில், அவை முன்னவர் அவர்கள் இங்கு கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இந்தத் தீர்மானத்தைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு கட்சிகளைச் சார்ந்தவர்கள், அவர்களுடைய கருத்துகளைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். சிலர் பேசியது புரியவில்லை எனக் கேள்விகளைக் கேட்கக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டாலும்கூட, ஓரளவுக்கு யாருடைய நிலை என்ன என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். இந்த மேலவை என்று சொன்னாலே, மேலவை என்று இல்லை என்று சொன்னார்கள். ஆனால், என்னைப் பொறுத்தவரை நிச்சயமாக இது மேலவை தான். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) Legislative Council தான், but it is known as the House of elders. In the same way Rajya Sabha is also known as the House of elders. மேலவைதான். அறிவுஜீவிகள், அறிவாளிகள், பரந்த அனுபவம் பெற்றவர்கள் எல்லாம் இருந்து விவாதிக்கின்ற அவையாக அந்த அவை இருந்து வருகிறது.

பிற்பகல் 5-40

ஆனால் நமக்கு இருக்கிற சங்கடம் என்ன என்று சொன்னால், இந்த அவை, மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பதைப்பற்றி ஐந்து முறை விவாதித்திருக்கிறது. 1986 ஆம் ஆண்டு M.G.R. அவர்கள் முதல்வராக இருந்த நேரத்தில் மேலவை வேண்டாம் என்று இந்த அவை தீர்மானம் நிறைவேற்றியிருக்கிறது. 1989 ஆம் ஆண்டு, முதலமைச்சர் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதுபோல், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி வந்தவுடனே மேலவை வேண்டும் என்று தீர்மானம் நிவைவேற்றியிருக்கிறது. இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து,

மீண்டும் 1991-லே அ.இ.அ.தி.மு.க. வந்தவுடனே அந்தத் தீர்மானத்தை நீக்கி, மேலவை வேண்டாம் என்று இந்தப் பேரவை முடிவு செய்தது. மீண்டும், 26-7-1996-லே மேலவை வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை இந்த அவை நிறைவேற்றியிருக்கிறது. இப்போது ஐந்தாவது முறையாக, இந்த மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்கிற விவாதம் இந்த அவையிலே வருகிறது. இது ஆண்டிற்கு ஒரு முறை நடக்கிற சடங்கைப் போல்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன் அவர்கள், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிற வரலாற்றைப் பார்த்தால், 1932-லேயே ஒரு தீர்மானம போடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: அது வேறு. இந்த அவையிலே இல்லை. அன்றைக்கு இருந்த அவை, இந்த மாதிரி அவை அல்ல. அது வேறு. அன்றைக்கு இந்த அவை கிடையாது. மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்ற அவை இல்லை. மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பெற்ற அவை என்பது 1952-க்குப் பின்னாலே வந்த அவைதான், இந்த அவை, அதுதான் கணக்கே தவிர, அதற்கு முன்பு இருந்த bicameral legislature என்பது அது Legislative Council ஆக இருந்த அது அல்ல; நீங்கள் இப்போது உட்காருந்திருக்கிற ஆசனமே Legislative Council சேர்மனுக்குக் கொடுத்ததுதான் பின்னாலே ஸ்பீக்கருக்கு வந்தது. அதனாலே அது அல்ல பிரச்சினை. நான் சொன்னது, ஐந்து முறை தொடர்ந்து பேசிக்கொண்டு வருகிறோம் என்பதைத்தான் நான் சொல்ல வருகிறேன். அதனுடைய விளைவு, அது எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், ஒரு விளையாட்டைப்பற்றி நீங்கள் கேள்விப்பட்டிருப்பீர்கள். டேபிள் டென்னிஸ் என்று சொல்வார்கள்; இப்போதுதான், டேபிள் டென்னிஸ் என்று பெயர். முன்பு எல்லாம், ஆரம்பிக்கப்பட்டபோது, 'பிங்-பாங்' என்று சொல்வார்கள். ஒரு பந்தை அந்தப் பக்கம் தள்ளிவிட்டால், அந்த டேபிளிலே அது வந்தது என்றால், அந்தப் பக்கத்திலேயிருந்து இந்தப் பக்கம் தள்ளிவிடுவார்கள். திரும்ப இந்தப் பக்கத்திலேயிருந்து அந்தப் பக்கம் தள்ளிவிடுவார்கள். இப்படி 'பிங் - பாங்' விளையாடுவார்கள். 'டிங் - டாங்' மாதிரி, 'பிங் - பாங்' விளையாடிக்கொண்டேயிருப்பார்கள். அந்த 'பிங் - பாங்'-கிலே என்ன என்றால், இப்போதெல்லாம் அந்த ஆட்டத்திலே டேபிள் டென்னிஸ்-லே பெரும்பாலும் ஒரு ஆட்டத்திற்கு காலக்கெடு உண்டு. Best of 3 games, Best of 5 games 3 ஆட்டங்கள்; 5 ஆட்டங்கள் என்று. 5 ஆட்டமாக இருந்தாலும், 3 ஆட்டமாக இருந்தாலும் ஒரு ஆட்டம் எவ்வளவு நேரத்திற்குள் முடிக்க வேண்டும் என்று கணக்கு இருக்கிறது. ஏன் என்று சொன்னால், 'பிங் - பாங்' விளையாட்டை மெதுவாக விளையாடிக்கொண்டேயிருந்தால், மணிக்கணக்கிலேகூட விளையாடலாம். ஆனாலும், ஒவ்வொரு ஆட்டமும்-game-20 நிமிடம்தான். அன்றைக்கு எல்லாம் அதிகமாக விளையாடிக் கொண்டிருக்கிற அந்தக் காலத்திலே, 12 நிமிடம், 14 நிமிடம் அதுவும் வேகமாக முடிக்கிற ஆட்டமாக இருந்தாலும், 8 நிமிடத்திலே முடித்துவிடுவார்கள்.

முன்பு, நம்முடைய மாநிலத்திலே இரண்டு விளையாட்டு வீரர்கள்; டேபிள் டென்னிஸ் வீரர்கள் இரண்டு பேர் இருந்தார்கள். அதிலே ஒருவர் இந்தியாவினுடைய நம்பர் 1 சேம்பியனாக இருந்தவர். சேம்பியன் ஆப் இந்தியா; இந்தியாவினுடைய நம்பர் 1 ஆட்டக்காரராக இருந்தவர். திரு. திருவேங்கடம் என்று பெயர். இன்னொருவர் ஹரிஹர சாஸ்திரி என்று இருந்தார். அவர்கள் He was not only a Table Tennis player but also a cricket player. He has represented the University and he has represented the State in both Table Tennis as well as Cricket. இந்த இரண்டு பேரும் ஆடுகிறார்கள் என்று சொன்னாலே, முதலிலேயே ஸ்டாப் வாட்சைக் கொண்டு வந்து வைத்துவிடுவார்கள். ஏன் என்று சொன்னால், அவர்கள் எவ்வளவு நேரத்தில் ஒரு ஆட்டத்தை முடிப்பார்கள் என்பது யாருக்குமே தெரியாது. 20 நிமிடம் கழிந்ததற்கு ' பிறகு பார்த்தீர்கள் என்றால் கேம் ஸ்கோர் என்னவாக இருக்கும் என்றால் 10-4. 21 யாருமே அடித்திருக்க மாட்டார்கள். 21 பாயின்ட் எடுத்தால்தான் வெற்றி பெற முடியும். ஆனால் 21 யாருமே நெருங்கியிருக்கமாட்டார்கள். 9-3, 10-4, அதிகபட்சமாகப் போனால், 14-7 இப்படித்தான் இருக்கும். ஆக, அந்த நேரத்திலே 20 நிமிடம் முடிந்தவுடனே யாருக்கு அதிக பாயின்ட் இருக்கிறதோ, அவர்கள் அந்த ஆட்டத்தில் ஜெயித்ததாகக் கணக்கு வைத்து விடுவார்கள், ஆகவே அந்த 'பிங் - பாங்' மாதிரி இது ஐந்து முறை நடந்துகொண்டே இருக்கிறது.

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு S.R.B. அவர்கள் 'பிங் - பாங்' விளையாட்டைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இந்த மேலவை வேண்டும். வேண்டாம் என்ற தீர்மானங்களை, 'பிங் - பாங்' விளையாட்டிற்கு அவர் ஒப்பிட்டார்.

1986-ல் முதன்முதலாக அ.இ.அ.தி.மு.க. அரசு இந்த மேலவை வேண்டாம் என்று, 'பிங்' என்று அந்தப் பக்கம் பந்தை அடித்தது.

[செல்வி ஜெ ஜெயலலிதா] [2001 செப்டம்பர் 12

1989-ல் தி.மு.க. ஆட்சி மேலவை வேண்டும் என்று, 'பாங்' என்று மீண்டும் இந்தப் பக்கம் பந்தை அடித்தது.

1991-ல் மீண்டும் அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சி வந்து, இந்த மேலவை வேண்டாம் என்று மறுபடியும், 'பிங்' என்று, பந்தை அந்தப் பக்கம் அடித்தது.

1996-ல் மீண்டும் தி.மு.க. ஆட்சி வந்து, மறுபடியும் 'பாங்" என்று, அதே பந்தை இந்தப் பக்கம் அடித்தது.

இப்போது, 2001 ஆம் ஆண்டில் மேலவை வேண்டாம் என்று அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி 'பிங்' என்று, மீண்டும் இந்தப் பந்தை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அடித்து, மீண்டும் தி.மு.க. தரப்பிலிருந்து 'பாங்' என்று அடிக்கும் வாய்ப்பை அவர்களுக்குத் தரப்போவதில்லை; மக்கள் தரமாட்டார்கள் என்பதை உறுதியாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி)

பிற்பகல் 5-45

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுடைய விளக்கத்திற்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் எதைச் சொல்ல வந்தேன் என்று சொன்னால், இதிலே முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால் 5 முறையிலே இரண்டு முறை திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றியிருக்கிறது. முதல்முறை 1986 ஆம் ஆண்டு இந்த அவையிலே தீர்மானத்தை நிறைவேற்றினார்கள், மேலவை கூடாது என்று M.G.R. அவர்கள் நிறைவேற்றினார்கள். அந்த ஆண்டே மேலவை போய்விட்டது. இங்கே மேலவையே கிடையாது. கவுன்சில் இல்லை. 1989-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றியது. 2 ஆண்டுகள்தான் ஆட்சி நீடித்தது. அந்த இரண்டாண்டுகளிலே விரும்பியிருந்தால், அவர்கள் நினைத்திருந்தால் நிச்சயமாக மேலவையைக் கொண்டு வந்திருக்க முடியும். 1996-லே திராவிட முன்னேற்றக்கழகம் மீண்டும் இந்தஅவையிலே இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றியிருக்கிறது. 5 ஆண்டுகாலம் என்பது சாதாரணமான காலமல்ல. 5 ஆண்டு காலம்தான் ஓர் அவைக்கு வாழ்வே. இந்த அவையினுடைய வாழ்வு எவ்வளவு என்றால் 5 வருடங்கள்தான். இந்த 5 ஆண்டுகாலத்திலே உங்களாலே பாராளுமன்றத்திலே அதற்கு ஒப்புதல்பெற முடியவில்லையா? இதய சுத்தியோடு ஏதாவது முயற்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

எடுத்திருக்கிறீர்களா என்பதை உள்ளபடியே நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். நீங்கள் இங்கே மட்டும் ஆட்சியிலே இல்லை. மத்தியிலேயும் ஐக்கிய முன்னணியினுடைய அமைச்சரவையிலும் 21 மாத காலம், 22 மாத காலம் அமைச்சர்களாக இருந்திருக்கிறீர்கள். அந்த ஆட்சியிலேயும் அங்கம் வகித்திருக்கிறீர்கள். அதற்குப் பிறகு மீண்டும் 13 மாத காலத்திற்குப் பிறகு தேசிய ஜனநாயக அணியிலே சேர்ந்து சிலகாலம் வெளியிலேயிருந்து ஆதரித்தீர்கள். பிறகு இரண்டு ஆண்டுகாலத்திற்கும் மேலாக 2 ½ ஆண்டு காலமாக நீங்கள் இப்போது அமைச்சர்களாக அங்கே இருக்கின்ற ஆட்சியிலேயும் அங்கம் வகிக்கிறீர்கள். உங்களாலே, முயற்சி செய்திருந்தால் இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி, அங்கேயே நிறைவேற்றி, இங்கே மேலவையைக் கொண்டு வந்திருக்க முடியுமா, முடியாதா. என்பதை நான் உள்ளபடியே அவர்களிடத்திலேயிருந்து அறிய விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அவர்கள் இதய சுத்தியோடு இந்த முயற்சியிலே ஈடுபடவில்லை என்பதே அதனுடைய உண்மை.

எப்போதும் சொல்வார்கள் சொன்னதைச் செய்வோம், செய்வதைச் சொல்வோம்' என்று சொல்வார்கள். ஆனால், சொல்லளவில்தான் இருக்கும், நடைமுறையிலே இருக்காது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதிலே ஒன்றுதான் 'ஆட்டுக்குத் தாடியும், நாட்டுக்கு கவர்னரும் தேவையில்லை' என்று சொன்னார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆனால் ஒருமுறைகூட, ஆளுநர் பதவியை அகற்றுவதற்கு எந்தவிதமான நடவடிக்கையையும் எடுத்தார்களா என்றால், நிச்சயமாக இல்லை. எனவேதான் நான் சொல்கிறேன். மேலவையைக் கொண்டு வருவதற்கு உண்மையான முனைப்பு இல்லை என்பதுதான் உண்மை. அவர்கள் விரும்பியிருந்தால் வந்திருக்கும்.

சகோதரி திருமதி யசோதா அவர்கள் ஒரு சங்கடமான கேள்வியைக் கேட்டு கொஞ்சம் அவசரப்பட்டு பதில் சொல்லிவிட்டார்கள். அந்த பதில் சரியான பதில் அல்ல. ஏன் என்று சொன்னால் நான் காங்கிரஸ்காரன். Basically, I am a congress man. காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கொள்கை என்ன என்பது எனக்குத் தெரியும். ஏனென்றால் அவர்கள் என்ன சமாதானத்தைச் சொல்வார்கள் என்றால் மூன்றிலே இரண்டு பங்கு இல்லை என்று சொல்வார்கள். அந்தக் கதையெல்லாம் உண்மையில்லை. காங்கிரஸைப் பொறுத்தவரையில் மேல்வை வேண்டுமென்பதுதான் காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கொள்கை, இன்றுவரை அதுதான் கொள்கை. அதிலே மாற்றம் கிடையாது. ஆனால், எந்த மாநிலத்திலே மாநிலப் பேரவை,

[திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்] [2001 செப்டம்பர் 12

சட்டப் பேரவை, மேலவை வேண்டாம் என்று சொன்னாலும் அதை, அந்தத் தீர்மானத்தை நாங்கள் நிறைவேற்றிக் கொடுத்திருக்கிறோம். கம்யூனிஸ்ட் கட்சிகூட கேட்டது என்று சொன்னார்கள் திரு. பழனிசாமி அவர்கள். அங்கே நினைத்திருந்தால், ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள மேலவை போயிருக்காது, மேலவை இருந்திருக்கும். அன்னை இந்திரா காந்தி நினைத்திருந்தால், மேலவை போயிருக்காது, மேலவை இருந்திருக்கும். ஆனால் ராஜீவ் காந்தி அவர்கள் நினைத்திருந்தால், என்.டி. ராமாராவ் அவர்கள் ஆந்திராவிலே மேலவை வேண்டாம் என்று சொன்னபோது, மேலவை போயிருக்காது, திரு. ராஜீவ் காந்தி அவர்கள் இந்தச் சட்டமன்றத்திலே எந்தத் தீர்மானத்தை நீங்கள் நிறைவேற்றித் தந்தீர்களோ, அந்தத் தீர்மானத்தை அப்படியேதான் நிறைவேற்றிக் கொடுத்தார்கள். அதேமாதிரிதான் காங்கிரஸ் கட்சி அன்றையதினம் ஆந்திராவிலே மேலவையை ஒழித்தது. சுலபமாகச் சொல்லிவிடுவார்கள், M.G.R. தோழமைக் கட்சி. அதனாலேதான் நிறைவேற்றிக் கொடுத்தார்கள் என்று சொல்வார்கள். M.G.R. தோழமைக் கட்சி என்பதற்காக அல்ல. காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கொள்கை நிலை என்பது மேலவை வேண்டுமென்பதுதான். அதிலே எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லை. அந்த நிலையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, பாரதிய ஜனதா அவர்களோடு இருக்கிறது. தேசிய ஜனநாயக அணி உங்களோடு இருக்கிறது. காங்கிரஸ் கட்சியையும் நீங்கள் அணுகிக் கேட்டிருப்பீர்களேயானால்-ஏனென்றால், நீங்கள் டில்லிக்குப் போவதே இல்லையா, என்ன? டில்லியிலேயே 3 பேர்கள் அமைச்சர்களாக இருக்கிறார்களே, கேட்டிருக்கலாம் அல்லவா, கேட்கவில்லை. இந்த அவையில் மேலவை வேண்டாம் என்ற தீர்மானம் ஏன் வந்தது என்று ஆளாளுக்கு ஒரு காரணம் எனக்கு எழுதிக் கொடுத்தார்கள். அதுவெல்லாம் உண்மை இல்லை. உண்மையான காரணம் என்னவென்றால், இலங்கைத் தமிழர் பிரச்சினைக்காக தம்முடைய சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் பதவியைத் துறப்பதாகக் கூறி, அன்றையதினம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தலைவரும், பொதுச் செயலாளரும் இராஜினாமா செய்தார்கள். ஆனால் சில நாட்களிலேயே தலைவர் கலைஞர் மட்டும் மேலவைக்கு வந்து எதிர் கட்சித் தலைவர் ஆகிவிடுகிறார். இதிலே என்ன வேடிக்கை என்றால், சட்டமன்றம்-Legislature-நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் சொன்ன மாதிரி Legislature, bicameral Legislature என்று சொன்னால், அன்றைக்கு எல்பது மேலவையும் பேரவையும் சேர்ந்ததுதான் சட்டமன்றம். சட்டப் பேரவையினுடைய

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

உறுப்பினராக இருக்கமாட்டேன் என்று சொல்லிவிட்டு, மேலவையிலே உறுப்பினராக இருப்பேன் என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தம்? அதிலே எங்கேயிருந்து ஜெயித்து வந்தார்கள்? ஆகாயத்திலேயிருந்தா, மேலேயிருந்து குதித்தா வந்தார்கள்? கிடையாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இங்கேயே, இதே பேரவையிலே, எந்தப் பேரவையிலே நான் உறுப்பினராக இருக்கமாட்டேன் என்று சொல்லி, தியாகம் செய்கிறேன் என்று சொல்லி இந்தப் பேரவை உறுப்பினர் பதவியை இராஜினாமா செய்தாரோ அந்தப் பேரவையிலிருந்துதான், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் பதவியை உதறித் தள்ளிவிட்டு, ஒரு பெரிய தியாகத்தைத் தமிழர்களுக்காகச் செய்ததாகக் காட்டிக் கொண்டதற்குப் பின்னாலே, அதே சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு மேலவையிலே அமர்ந்திருக்கிறார்கள். M.G.R.-உடைய எண்ணம் என்னவென்றால், இப்படிப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் சிலருக்கு மேலவை புகலிடமாக மாறுவதை M.G.R. ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அவர் விரும்பவில்லை. அதுதான் உண்மை.

பிற்பகல் 5-50

இப்பொழுது நான் உங்களிடம் தோழமையுணர்வுடன் சொல்லிக்கொள்வது, அதையெல்லாம் இப்பொழுது மாற்றிக்கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால், காரணங்கள், காலங்கள் எல்லாம் மாறிப் போய்விட்டன. மேலவை தேவையா, தேவையில்லையா என்று என்னைக் கேட்டால், மேலவை தேவை என்பதில் எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லை, என்னைப் பொறுத்தவரையில் எந்தக் காலத்திலும் மேலவை உறுப்பினராக இருந்ததும் இல்லை. இருந்தாலும் சொல்கிறேன், மேலவை நிச்சயமாகத் தேவை.

முதலிலே பேசிய ஆஸ்டின் அவர்கள் சொன்னார்கள். அன்றைக்கு நாவலர் மேலவை வேண்டாம் என்று சொன்னதற்கு மூன்று காரணங்கள் உண்டு என்று சொன்னார்கள். ஒன்று, மேலவை நடத்துவதற்குச் செலவு அதிகமாகிறது என்று. அதிகம் இல்லை. நம்மைவிட மூன்றில் ஒரு பங்கு கூட அவர்களுக்குக் கிடையாது. 63 பேர் என்பது பெரிய செலவு அல்ல. இன்றையதினம் பல்லாயிரக்கணக்கான கோடிக்கு பட்ஜெட் போடுகிற நேரத்திலே, சில இலட்சம் ரூபாய் இதற்காக செலவாகும், அதை பெரிய செலவாக ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. மேலவையில் அங்கம் வகிப்பவர்கள் நேரடியாக மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் அல்ல. இது எல்லோருக்கும் தெரியும். இங்குள்ள மேலவையில் உள்ள

[திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்] [2001 செப்டம்பர் 12

உறுப்பினர்களும், மக்களால் நேரடியாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் அல்ல, டெல்லியிலே இருப்பவர்களும் மக்களால் நேரடியாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் அல்ல. அங்கேயும் Nomination உண்டு. இங்கேயும் Nomination உண்டு. இங்கே 9 பேர் Nomination என்றால் அங்கே 18 பேர் Nomination இது எல்லோருக்கும் தெரிந்த ஒன்று. மேலவையிலே சொல்லப்படுகிற கருத்துகளை பேரவையிலேயே நாம் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்று அவர் சொன்னார், இதிலே எனக்கு நிச்சயமாகக் கருத்து வேறுபாடு உண்டு. ஏனென்று சொன்னால், இங்கே பலரால் வரமுடியாது. இந்த அவைக்கு வந்து பணியாற்றக் கூடிய வாய்ப்பற்றவர்கள் நிறையப் பேர் இருக்கிறார்கள். அதனால் மேலவை அவசியம் என்பதிலே யாருக்கும் எந்தவிதமான சந்தேகமும் தேவையில்லை.

குறிப்பாக இந்த மேலவையைப் பொறுத்தவரையிலே முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு வரலாற்றைப் படித்துக் காட்டினார்கள். அது உண்மை. 1932, 1935 என்பது சரியல்ல. 1919ஆம் ஆண்டு மாண்டேகு-செம்ஸ்போர்டு Reforms வந்தது. 1920 ஆம் ஆண்டு கன்னாட்-டெல்லியிலே போனால் கன்னாட் பிளேஸ், கன்னாட் சர்க்கிள் என்றிருக்கும்-அந்தப் பெயருக்குச் சொந்தக்காரரான கன்னாட் 3 மாநிலங்களில் மேல்வையை உருவாக்கினார். பாம்பே, கல்கத்தா, மெட்ராஸ், மூன்று மாநிலங்களிலே மேலவையை உருவாக்கினார். முதலில் நேராக இங்கேதான் வந்தார். சென்னைக்குத்தான் வந்தார் சென்னையிலே வந்து பேசினார். "The political capital of India may be Delhi, but the intellectual capital of India is Madras", 'இந்தியாவின் தலைநகரம் டெல்லியாக இருக்கலாம், ஆனால், இந்த நாட்டினுடைய அறிவுத் தலைநகரமாக இருப்பது சென்னைதான்' என்று 1920 ஆண்டே அன்றே கன்னாட் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பின்னாலேதான் இந்த அவை வந்தது. அது பெரிய வரலாறு. பெரிய சிறப்புகள் உண்டு. அவ்வளவு சிறப்புகள் பெற்ற ஓர் அவையை நாம் ஒரேபடியாக தூக்கி எறிய வேண்டியதில்லை. சில பேர் சொன்னார்கள், யார் யார் இருந்தார்கள் என்று. இன்னும் நிறையப் பேர் இருந்திருக்கிறார்கள். சர் ஆர்.கே. சண்முகம் செட்டியார், சத்தியமூர்த்தி, சீனிவாச சாஸ்திரி, சர் சி.ஆர். ரெட்டி, பிட்டி தியாகராயர், ஏ.டி. பன்னீர்செல்வம், ஏ.எல். முதலியார், மூதறிஞர் இராஜாஜி, பேரறிஞர் அண்ணா, எம்.ஜி.ஆர்., முன்னாள் குடியரசுத் தலைவர் ஆர். வெங்கட்ராமன், ஏ.ஆர். தாமோதரன், ஜி.ஆர். தாமோதரன், இராஜா ஐயர் போன்ற பல ஜாம்பவான்கள் அந்த அவையிலே இருந்தார்கள். பல நல்ல பணிகளை அந்த அவையிலே செய்திருக்கிறார்கள்.

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

நண்பர்களுக்கு நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஏதோ நான் குத்திக்காட்டுகிறேன் என்று நண்பர்கள் நினைத்துவிடக்கூடாது. குறிப்பாக, பழனிசாமி அவர்கள் இந்த அவையிலே என்னோடு பல ஆண்டுகள் பணியாற்றி இருக்கிறவர். அதனாலே, ஏதோ நான் குத்திக்காட்டுகிறேன் என்று தயவுசெய்து நினைக்காதீர்கள். மேலவையிலே அன்றையதினம் அவருடைய கட்சியின் மாநிலச் செயலாளராக இருந்த என்னுடைய அருமை நண்பர் ப. மாணிக்கம் அவர்கள் மேலவையிலே உறுப்பினராக இருந்தார். அப்பொழுது மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்ற வாதம் அங்கேயும் வந்தது. அங்கே வந்தபோது, அவர் மேலவையிலே பேசினார், ப. மாணிக்கம் பேசியதை அப்படியே படித்துக் காட்டுகிறேன்.

"படித்த பட்டதாரிகள், அறிவாளிகள் ஆகியோரின் அறிவு இந்த அவைக்குத் தேவை. இங்கே அரசு நடத்துவதற்குத் தேவை என்பதால் தான் அறிவுத்திறன் உள்ளவர்களுக்கும், ஆசிரியர்களுக்கும் இங்கே பிரதிநிதித்துவம் தரப்படுகிறது. அதைப்போலவே உள்ளாட்சித் துறையில் உள்ளவர்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது." அதோடு அவர் நிற்கவில்லை. "மேலவை கலைக்கப்பட்டால், அவர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பு. இல்லாமல் போய்விடும்." இதை நான் சொல்லவில்லை என்னுடைய வாசகம் இதிலே கிடையாது. முழுக்க, முழுக்க ப. மாணிக்கம் அவர்கள் அந்த மேலவையிலே பேசியதைத்தான் நான் படித்தேன். சட்டமன்றப் பதிவேட்டில் அவை இருக்கின்றன. நீங்கள் யார் வேண்டுமானாலும் அதைப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். அதனால், மேலவையைப் பொறுத்தவரையிலே, மேலவை என்றுதான் ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் சொன்னார்கள். அதை மேலவை இல்லை என்று சொல்வது சரியல்ல. Level of debates-ஐப் பார்த்தீர்கள் என்றால் எப்பொழுதுமே, கீழ் அவையிலும் நன்றாக இருக்கும், இல்லையென்று சொல்லவில்லை, மேலவையில் Level of debates கொஞ்சம் மேலே இருக்கும். கண்டிப்பாக மேலவை வேண்டும். மாநிலங்களவை வேண்டும், Council of States வேண்டும், ராஜ்ய சபா வேண்டும் என்று அவர் கருதிய காரணத்தினாலேதான் அங்கே மாநிலங்கள் அவை வந்தது

பிற்பகல் 5.55

இங்கே மாநிலங்களில் உள்ள மேலவையிலே, பிரதிநிதித்துவம் கிடைக்காத பல தரப்பு பேர்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவம் கிடைக்கும். உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டும் என்றால், காமராஜர் இருந்த காலத்திலே இரண்டு பேரை மேலவைக்கு அவர் அனுப்பி வைத்தார். அய்யாசாமி, எத்திராஜ் என்று இரண்டு பேர்களை காம-

[திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்] [2001 செப்டம்பர் 12

காலத்திலே மேலவை உறுப்பினர்களாக அவர் போட்டார். அந்த இரண்டு பேரும் யார் என்றால், ஒருவர் சலவைத் தொழிலாளி, ஒருவர் முடிதிருத்தும் தொழிலாளி. அவர்களாலே அன்றையதினம் தேர்தலிலே போட்டியிட்டு வெற்றிபெற்று மேலவைக்கு வந்திருக்க முடியுமா என்று கேட்டால் நிச்சயமாக வந்திருக்க முடியாது. அப்படிப்பட்ட இரண்டு பேர்களை அனுப்பி வைத்த காரணத்தினால்தான் அவர்களால் அந்த மேலவையிலே பணியாற்ற முடிந்தது. அந்தச் சமுதாயத்திலே, அந்தத் தரப்பினராலும்கூட நல்ல முறையிலே பணியாற்ற முடிந்தது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அறிவுஜீவிகள் பல பேர் நின்று வெற்றி பெற முடியாது. இயலாதவர்கள் மேலவையில் வரலாம்.

உதாரணமாக டாக்டர் சந்திரசேகர் என்று இருந்தார். உங்களுக்கு எல்லாம் தெரிந்திருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். Demographer; Population Expert அவர்கள்தான் இந்தியாவிலே மக்கள் தொகையைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று ஒரு முனைப்போடு செயல்பட்டு பல நல்ல அரிய காரியங்களைச் செய்தவர், டாக்டர் சந்திரசேகர். அவரால் எந்த இடத்திலும் தேர்தலிலே நின்று ஜெயிக்க முடியாது. இருந்தாலும் அவருடைய பணி, அவருடைய சேவை, தேவை என்று நினைத்த காரணத்தினாலே' அன்றையதினம் இங்கிருந்து மாநிலங்களவைக்கு அனுப்பி வைத்து, மத்தியிலே அவர் அமைச்சராக இருந்து, அவர் அமைச்சராக இருந்த காலத்திலேதான் முனைப்போடு செயல்பட்டு, இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தினை நிறைவேற்றியவர் டாக்டர் சந்திரசேகர்.

நம்முடைய நாட்டிலேதான் என்று நினைக்காதீர்கள். அமெரிக்காவிலே - ஏனென்றால் இந்திய் நாட்டைப்பற்றிச் சொல்லிக்கொண்டு இருந்தால் நமக்கு மட்டும்தான் மேலவை வேண்டுமா என்று கேட்பீர்கள். அமெரிக்காவில் ஒரு முறை கடுமையான நெருக்கடி ஏற்பட்டது. இன்று ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் காலத்தில் ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டது. அந்த நெருக்கடிக்குப் பரிகாரம் பலரும் சொல்லிப் பார்த்தார்கள். ஒருவர் சட்டமுன்வடிவே தயார் செய்து, அந்தச் சட்டமுன்வடிவை மட்டும் நிறைவேற்றுங்கள்; நிச்சயமாக நம்முடைய நெருக்கடிக்குப் பரிகாரமாக இருக்குமென்று சொன்னார். அவர் யார் என்றால், மெக்கன்லி, அனேகமாக சட்டம் படித்த அனைவருக்கும் தெரிந்திருக்கும்; Constitution படித்த பலருக்கும் தெரிந்திருக்கும். எல்லோருமே நான்

2001 செப்டம்பர் 12] . [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

எந்த ஆசிரியரிடத்திலே படித்தேனோ, அவரிடம் படித்தவர்கள் நிறைய பேர் இந்த அவையிலே இருக்கிறார்கள். ஆகையினால் அனைவருக்கும் அது தெரிந்திருக்கும். பில் மெக்கன்லி, மெக்கன்லி பில்-அந்தக் கட்சி அன்றைய தினம் ஓட்டுக் கேட்டதே பில் மெக்ன்லி மெக்கன்லி பில் என்று சொல்லித்தான் ஓட்டுக் கேட்டார்கள். அவரும் தேர்தலில் நின்றிருக்கிறார். கட்டாயப்படுத்தி அவரை தேர்தலில் நிற்க வைத்தார்கள். அந்தக் கட்சி அமோகமாக வெற்றி பெற்றது. மெக்கன்லி பில் ஜெயிக்கவில்லை, தோற்றுவிட்டார். அந்த மெக்கன்லியை அவர்களாலே பயன்படுத்திக்கொள்ள முடியுமா? முடியாது. அதற்குப் பதில் இதுபோல் மேலவை இருந்திருக்குமானால், அங்கே அவரை அனுப்பி வைத்திருக்கலாம். அமெரிக்காவில் இருக்கிற மேலவை இதுபோன்ற மேலவை அல்ல. அது, செனட், House of Representatives-ஐ விட அதிகமான வாக்காளர்கள்தான் பெரும்பாலான தொகுதிகளிலே. சில சிறிய மாநிலங்களிலே வேண்டுமானால் வாக்காளர்கள் எண்ணிக்கை குறைவாக இருக்குமே தவிர, பெரிய மாநிலங்களிலே எல்லாம் வாக்காளர்கள் எண்ணிக்கை பல மடங்கு அதிகம். எவ்வளவு பெரிய மாநிலமாக இருந்தாலும் 77 பேரை House of Representatives-க்கு அனுப்பிய மாநிலத்திற்கும் 2 செனட் மெம்பர்தான்; ஒரே ஒரு மெம்பர், House of Representatives அனுப்பியிருக்கிற மாநிலத்திற்கும் 2 செனட் மெம்பர்தான். அதனால் அங்கே அவரால் நின்று ஜெயித்திருக்க முடியாது. இதுபோன்ற அவை இருந்திருந்தால் அங்கே பயனாக இருந்திருக்கும். அதேமாதிரி ....

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் S.R.B. அவர்கள் பேசும்போது, சில பேர் தேர்தலில் போட்டியிட முடியாது; போட்டியிட்டாலும் தோற்றுவிடுவார்கள். ஆகவே அத்தகைய பெரிய அறிஞர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்புத் தருவதற்காக மேலவை பயன்படும் என்ற கருத்துபட பேசி வருகின்றார்கள். முன்காலத்தில் இது இருந்திருக்கலாம். அவர் சொன்னதுபோல, அன்றைக்கு ஒரு தனிப்பட்ட மக்களுக்குச் செல்வாக்கு இருந்தது. அதை வைத்து ஓட்டு வாங்கியவர்களும் உண்டு. அதனாலே கட்சியானது அப்போது நிறுத்தினாலும்கூட, அந்த வேட்பாளர் தோற்றுவிடுவது வாடிக்கையாக இருந்தது. ஆகவே சாதாரண மக்களுக்குக்கூட அந்த வாய்ப்புக் கிடைக்காமல் போன காலம் உண்டு. ஆனால் இப்பொழுதெல்லாம் தலைமைக்கும் கட்சிக்கும்தான் வாக்களிக்கிறார்களேயொழிய, தனிப்பட்ட மனிதர்களுக்குக் கிடையாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே

[திரு. மு. தம்பிதுரை] [2001 செப்டம்பர் 12

தலைமையானது, வேட்பாளர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும்போது அனைத்து மக்களுடைய எண்ணங்களைப் பிரதிபலிக்கின்ற வகையில் எல்லா மக்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவம் தருகின்ற வகையில்தான் வேட்பாளர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றார்கள். ஆகவே அறிஞர்களாக இருந்தாலும் அவர்களுக்கு வாய்ப்பு தரப்படுகிறது. தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும், வெற்றி பெற முடியாத மக்களுக்கும் வாய்ப்பு தரப்படுகிறது. சொல்லப்போனால், S.R.B. அவர்கள் கட்சியிலே இப்போதுகூடப் பார்த்தீர்களென்றால், செ.கு. தமிழரசன், நன்னிலத்திலேயிருந்து வெற்றி பெற்றிருக்கின்றார். அவருடைய சொந்த ஊர் என்று பார்த்தீர்களென்றால் பேரணாம்பட்டு. பேரணாம்பட்டிலே இருக்கிறவர் அங்கேயிருந்து சென்று நன்னிலத்திலே வெற்றி பெற்றிருக்கிறார் என்றால் செ.கு. தமிழரசனுக்காக வாக்களித்து இருப்பதாக நான் கருதவில்லை. அது அவர்களுடைய கட்சிக்காகத்தான் வாக்களித்திருப்பார்கள்; கூட்டணிக்காக வாக்களித்திருப்பார்கள். ஆகவே அந்தச் சூழ்நிலை இருக்கும்போது, யாருக்கு வேண்டுமானாலும், திறமை உள்ளவர்களுக்கு வாய்ப்பில்லாதவர்களுக்கு இந்தக் காலத்திலே இப்போதிருக்கிற அரசியல் சூழ்நிலையிலே கட்சிகள் இருக்கும் நிலையிலே, தலைவர்கள் வேட்பாளர்களாகப் போட்டியிடுகிற வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. ஆகவே நீங்கள் சொன்னதுபோல்-அறிஞர்களுக்கு வாய்ப்பிருக்கிறது. அம்மா அவர்கள் சொன்னதுபோல, கிடைக்க முடியாத வாய்ப்புள்ள சவரத் தொழிலாளியாக இருந்தாலும் வாய்ப்பிருக்கிறது, இதுபோல அவர்களுக்கு எல்லாம் இப்போது வாய்ப்பிருக்கிறது. சமுதாயம் மாறியிருக்கிறது. ஆகவே மேலவை கொண்டு வந்துதான் நீங்கள் நினைப்பதுபோல முன்பு நடந்ததுபோல நடக்க வேண்டுமென்றால் அது இப்போது தேவையில்லாத ஒரு கருத்தாகக் கருதுகிறேன். இந்தக் கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன கருத்துக்கு மாறாக அல்ல. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். கட்சிக்கும் தலைமைக்கும் வாக்களிக்கிறார்கள் என்பது உண்மை. தனிப்பட்ட மனிதர்களுக்கு வாக்கு அளிக்கப்படுவதில்லை என்பது உண்மை. அதைத்தான் S.R.B. Sir-ம் சொல்கிறார். தனிப்பட்ட மனிதர்களுக்கு அளிக்க முடியாத காரணத்தால்தான், தனிப்பட்ட மனிதர்களுக்கு திறமை இருக்கிறபோது அவர்களை இந்த மேலவையிலே accommodate செய்ய வேண்டுமென்பதுதான் அவர் சொல்கிற கருத்து. அவருடைய

2001 செப்டம்பர் 12] [டாக்டர் க. பொன்முடி]

கருத்துக்கு வலுவூட்டுவதாகத்தான் மாண்புமிகு அமைச்சர்அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார் என்றுதான் கருதுகிறேன்.

பிற்பகல் 6-00

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சொல்வது பெரிய அறிஞர்கள், அவர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்று சொல்கின்றார்கள். ஏன் அவருடைய கட்சியிலே அறிஞர்கள் கிடையாதா? எங்கள் கட்சியிலேகூட அறிஞர்கள் கிடையாதா? அம்மா, வாய்ப்பு தரவில்லையா? அவர்கள் கட்சியிலே வாய்ப்பு தரவில்லையா? எனவே அவர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. உங்களுக்குத் தெரியும். நம்முடைய மறைந்த நாவலர் அவர்கள் போட்டியிட முடியாத நிலைமை இருந்தபோது, புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் அந்த பெரிய அறிஞருக்கு வாய்ப்பு தந்து அவர் இந்த அவைக்கு வரவில்லையா? வாய்ப்பு தந்தார்களே, வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன, வாய்ப்புகள் இல்லாமல் இல்லை. உறுப்பினர் சொன்னதுபோல அவருக்குச் சாதகமான கருத்தைச் சொல்லவில்லை. நமக்கு இப்போது இருக்கின்ற சூழ்நிலையில், கட்சிகளுக்கும் தலைமைக்கும்தான் வாக்கே தவிர, தனிப்பட்ட மனிதருக்குக் கிடையாது. கட்சித் தலைமை நினைத்தால் நீங்கள் சொல்வதுபோல பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கட்சித் தலைமைக்கும் கட்சிக்கும்தான் வாக்கு என்று சொன்னார்கள். அது முழுக்க முழுக்க ஏற்புடைய கருத்து என்பதில் மாறுபாடு இல்லை. அப்படி ஏற்புடையதாக இருந்தாலும்கூட, அரசியல் கட்சிக்கும், அரசியல் கட்சித் தலைமைக்கும் கூடுதலாக வாக்கு கிடைக்கக்கூடிய அதேநேரத்தில் காலச் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப வெற்றி வாய்ப்பு மாறி விடுகிறது என்பதும் உண்மை. இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. காலச் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப அரசியல் கட்சிகள் மாறி மாறி வெற்றி பெறுகின்றன. சில கட்சிகள் வெற்றி வாய்ப்பை இழக்கின்றன. ஆகவே சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப வெற்றி வாய்ப்பு நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. ஆகவே சூழ்நிலை காரணமாக திறமையானவர்கள், சான்றோர்கள், அறிஞர் பெருமக்கள், வல்லுநர்கள் எல்லோரும் வெற்றி வாய்ப்பை இழந்து விடுகிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. மு. அப்பாவு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே...

[2001 செப்டம்பர் 12

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அப்பாவு சுயேச்சையாக ஜெயித்ததால் எழுந்து நிற்கிறார். உட்காருங்கள், அப்பாவு.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டு தரப்பிலும் சொல்கின்ற வாதங்களை நான் மறுக்கவில்லை. நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) I am not yielding.

திரு. மு. அப்பாவு: கட்சித் தலைமைக்கும், கட்சிக்கும்தான் வாக்கு என்று சொன்னார்கள். நான் தனிப்பட்ட முறையில் ஜெயித்துள்ளேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: இருக்கலாம், அதாவது, கட்சிக்கும், தலைமைக்கும், அணிக்கும் வாக்கு இருக்கிறது என்பதை நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால் சில நேரங்களில், சில சந்தர்ப்பங்களில் நாம் நினைப்பதுபோல நடப்பது இல்லை. உதாரணமாக, சென்றமுறை ஒரு ஓய்வு பெற்ற உச்ச நீதிமன்ற நீதிபதியை நிறுத்தினோம், ஜெயிக்கவில்லை. அதேமாதிரி ஒரு முன்னாள் பல்கலைக்கழகத் துணை வேந்தரை நிறுத்தினோம், ஜெயிக்கவில்லை. அதனால் அவர்களுடைய பணியை நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ளக்கூடாது என்பதல்ல. அதுமட்டுமல்ல, it is a continuous body, Legislative Council-ல் 5 வருடங்களோடு பதவி முடிந்துவிடுவதில்லை. அந்த அவை எப்போதுமே இருக்கும். 63 பேர் எப்போதுமே இருப்பார்கள். அவர்கள் ரிடையர் ஆவதற்கு முன்பு அடுத்தவர்களைத் தேர்ந்து எடுத்துவிடுவார்கள். அந்த body continuous body. அதுமட்டுமல்ல, நம்முடைய நாட்டிலேயே உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், இராஜாஜி அவர்கள் முதலமைச்சராக இங்கே இருந்தார்கள். அவர் இந்த அவையில் உறுப்பினர் இல்லை. மேலவை உறுப்பினராக இருந்துகொண்டுதான் மூதறிஞர் இராஜாஜி அவர்கள் தமிழ்நாட்டின் முதலமைச்சராக இருந்தார்கள். அவ்வளவு எதற்கு, அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தார்கள். அவர் இந்த அவையில் உறுப்பினர் அல்ல. அன்றைய தினம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் வெற்றி பெற்றது என்று சொன்னால் அண்ணாவின் பெயரைச் சொல்லித்தான் வெற்றிபெற்றது. ஆனால் அண்ணா அவர்கள் இந்த அவையிலே உறுப்பினராக இல்லை. மேலவை உறுப்பினராகத்தான் இங்கே வந்தார். மேலவை உறுப்பினராக இருந்துதான் முதலமைச்சராக இருந்தார். எம்.ஜி.ஆர். மேலவை உறுப்பினராக இருந்திருக்கிறார். அத்தனை பேரும் மேலவை உறுப்பினராக இருந்து வந்திருக்கிறார்கள். எனவே, மேலவையைக்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

குறைத்து மதிப்பிட வேண்டாம் என்பது என்னுடைய கருத்து. Functional representation-ல் பலர் வர வாய்ப்பு இருக்கிறது. உதாரணமாக, ஆசிரியர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள், அதேமாதிரி வழக்குரைஞர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். பேராசிரியர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். நீங்களும் ஆசிரியர், பேராசிரியரும் ஆசிரியர் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் பேராசிரியர், பேராசிரியர் தொழிலைவிட்டு 44 வருடங்கள் ஆகிவிட்டன. நான் பச்சையப்பன் கல்லூரியில் படித்துக்கொண்டிருந்த நேரத்திலே அவர் அங்கே பேராசிரியராக இருந்தார். நான் மாணவனாக இருக்கும்போதே அவர் சட்டசபைக்கு வந்துவிட்டார். அதற்குப் பிறகு கல்லூரிப் பக்கம் ஏதாவது Function-க்காக வந்திருப்பார். கல்லூரிக்கு வந்ததாக ஞாபகம் இல்லை. அதனால் அவரைக் குறைத்துச் சொல்வதாக நினைக்கக்கூடாது. அவரிடத்தில் எனக்கு என்றுமே மரியாதை உண்டு. நிறைய மரியாதை வைத்திருக்கிறேன். இருந்தாலும் சொல்கிறேன். அவர் எப்படி ஆசிரியர்களுடைய பிரதிநிதியாக இந்த அவையிலே இருப்பார் என்று சொல்ல முடியும்? இன்றைக்கு ஆசிரியர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய பிரச்சினைகளை அவர்கள் வந்து சொன்னால்தான் சரியாக இருக்கும். அவர்கள் இங்கேயும் இருப்பார்கள், அதேநேரத்தில் தொழிலையும் விடமாட்டார்கள். ஆசிரியராக இருந்துகொண்டே மேலவையில் பணியாற்றக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. Functional representation என்பது அதுதான். அது தேவை என்று நான் கருதுகிறேன். அதேமாதிரி உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியதைப்போல நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் டெல்லி மேலவையிலே உறுப்பினராக இருந்திருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மேலவை உறுப்பினராக இருந்ததை இங்கே இரண்டு, மூன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். நானாக விரும்பி மேலவைக்குச் செல்லவில்லை. அப்போது 1984 ஆம் ஆண்டு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்னை அழைத்து 'உன்னை மேலவைக்கு அனுப்ப முடிவு செய்திருக்கிறேன்' என்று சொன்னபோது நான் வேண்டாம் என்றுதான் சொன்னேன். நான் மக்களைச் சந்தித்து, தேர்தலில் நின்று வெற்றி பெற்று நாடாளுமன்றத்திற்கோ, மக்களவைக்கோ அல்லது இங்கே சட்டப் பேரவைக்கோ வர விரும்புகிறேன்; இப்படிப்பட்ட ஒரு பதவி எனக்கு வேண்டாம் என்றுதான் சொன்னேன். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நான் முடிவு செய்துவிட்டேன், அதை நீ

[செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா][2001 செப்டம்பர் 12

ஏற்றுக்கொண்டுதான் ஆக வேண்டும் என்று கட்டளையிட்டதால் அவருக்காக அதை ஏற்றுக்கொண்டேன் என்பதை இங்கே தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 6-05

மேலும், அறிஞர்கள், வல்லுநர்கள், நிபுணர்கள், சான்றோர்கள், கற்றறிந்தவர்கள் இவர்களுடைய அறிவை, அனுபவத்தை நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமானால், அதற்கும் பல வழிகள் இருக்கின்றன. மேலவையில் அவர்களை உறுப்பினர்களாக ஆக்கி, அந்த வழியில்தான் அவர்களுடைய அறிவை நாம் பயன்படுத்திக்கொள்ள முடியும் என்ற சூழ்நிலை இல்லை. அவர்களைத் திட்டக் குழுவில், Planning Commission-ல் உறுப்பினர்களாக நாம் நியமித்துக் கொள்ளலாம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அவர்களை அரசுக்கும், முதலமைச்சருக்கும் ஆலோசகர்களாக நாம் நியமித்துக்கொள்ளலாம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இப்படி இன்னும் பல வழிகள் இருக்கின்றன என்பதை மாண்புமிகு திரு. S.R.B. அவர்களுக்குச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவையைப் பொறுத்தவரையிலே, சின்னப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும்கூட, விவாதத்திலே கொஞ்சம் சூடு பறக்கும். ஆனால் அண்ணா அவர்கள் சொன்னதைப்போல, இந்த cup and saucer உதாரணம் அதற்குப் பொருந்தும். மேலவை என்பதிலே டீயை cup and saucer-இல் கொடுத்தீர்களேயானால் அந்த டீயை saucer-இன் உதவியோடு குடிக்கும்போது, டீயின் வெப்பம் நமக்குப் போதுமானதாக இருக்கும். இங்கே எப்பொழுதுமே கொஞ்சம் வெப்பம் அதிகமாக இருக்கும். இங்கே heat இருக்கும், அங்கே light-தான் இருக்கும். உதராணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால், மேலவையிலே ஒளி இருக்கும், வெப்பம் இருக்காது. அதனாலே, மேலவை என்பது எளிதிலே தள்ளிவிடக் கூடியது அல்ல. அதுமட்டுமல்ல, எம்.ஜி.ஆர்.-க்கு எப்பொழுதுமே மேலவையிடத்திலே மிகுந்த ஒரு பாசம் இருந்தது என்று கூடச் சொல்லலாம். எல்லோரும் சொல்வார்கள். மேலவையிலே எந்த விவாதம் நடைபெற்றாலும் தவறாமல் அவர் போய் அமர்ந்து, கேட்பார் என்று சொல்வார்கள். அதுமட்டுமல்ல, எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சிக் காலத்திலே எந்தக் காலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு அவருடைய அமைச்சரவையிலே மிகஅதிகமான அமைச்சர்கள் மேலவை உறுப்பினர்களாக இருந்திருக்கிறார்கள் மிக அதிகமானவர்கள். நான் சொல்வது மிகச்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்]

சரியாக இருக்கும், அதில் தவறு இல்லை. நீங்கள் வேண்டுமானால், அதை மீண்டும் check பண்ணிக் கொள்ளலாம். அதனால் எம்.ஜி.ஆர். அதை அந்த அளவிற்கு விரும்பினார். எம்.ஜி.ஆர். விரும்பாமல் போனதற்குக் காரணத்தை, ஏற்கெனவே நான் சொல்லிவிட்டேன். இந்த shock absorber மாதிரி silencer மாதிரி இதைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். மேலவையை மீண்டும் கொண்டு வந்து ஏராளமான அறிவாளிகளை அங்கே குவித்து, அவர்களுடைய கேள்விகளுக்கு எல்லாம் பதில் சொல்லி, மேலும் ஒரு ஜனநாயகத் தென்றலை நம்முடைய அவைக்குக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எங்களைப் பொறுத்தவரையில், எங்களுடைய நிலையை நான் சொல்லிவிட்டேன். ஆனால் ஒன்றை நான் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். நீங்கள் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்ததினால், நான் அதிலே உள்நோக்கம் எதையும் கண்டிப்பாகக் கற்பிக்கமாட்டேன். அதிலே உள்நோக்கம் கற்பிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் கொஞ்சம் கூட இல்லை. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களே சொல்லிவிட்டார், ஏனென்றால், எம்.ஜி.ஆருடைய நிலையை நாங்கள் ஆதரிக்க வேண்டும் என்று. ஆனால் எம்.ஜி.ஆர். எடுத்த நிலைக்கு என்ன காரணம் என்று நான் சொல்லிவிட்டேன். இருந்தாலும்கூட, உங்களுடைய நோக்கத்தைச் சந்தேகிக்கிற காரணத்தினால், நான் உங்களோடு இணைத்துக்கொள்ள முடியாத நிலையில் இருக்கிறேன். உங்களுடைய நோக்கத்தை நாங்கள் சந்தேகிக்காவிட்டாலும்கூட, எங்களைப் பொறுத்தவரையில், இதிலே நாங்கள் தெளிவாக பல காலமாக இதே நிலையில்தான் இருக்கிறோம், மேலவை வேண்டுமென்ற நிலையில் இருக்கிறோம். எனவே இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றுவதிலே உங்களோடு எங்களை இணைத்துக் கொள்ள இயலவில்லை என்பதைக் கூறி அமர்கின்றேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள். (குறுக்கீடு)

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரேயொரு நிமிடம். ஏனென்றால், அவர் கூறியதைப் பதிவு செய்ததின் காரணத்தால்தான். இல்லையென்றால் நான் அவையினுடைய நேரத்தை எடுத்துக்கொள்ள விரும்பவில்லை. மரியாதைக்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எஸ்.ஆர்.பி. அவர்கள் பேசுகின்றபோது, எங்களுடைய முன்னாள் செயலாளர் ப. மாணிக்கம் அவர்கள், எம்.எல்.சி. ஆக

[திரு. ஜி. பழனிசாமி] [2001 செப்டம்பர் 12

இருந்தபோது, அந்த அவையிலே அவர் பேசிய அந்தப் பேச்சினுடைய குறிப்பை இங்கே படித்துக் காண்பித்தார். அது இன்றல்ல, நான் சென்ற சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயே, மேலவை வரவேண்டுமென்று சொன்னபோதுகூட, எங்களுடைய மாநிலச் செயலாளர் அவர்களே இப்படிப் பேசியிருக்கிறார், ஒரு காலக்கட்டத்தில் பேசியிருக்கிறார். ஆகையால், எங்களுடைய கட்சி முடிவு எடுத்ததற்குப் பின்னால், அதை எதிர்க்கிற நிலையில் நாங்கள் வந்துகொண்டிருக்கிறோம். இடது சாரி இயக்கம் ஆளுகின்ற மேற்கு வங்கத்திலேயே, இந்த மேலவை தேவையில்லை என்று தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த அவையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். ஆகையால், அவர் சொன்னதனால், ஏதோ கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்குள்ளேயே இரண்டு கருத்துகள் வருகிறமாதிரி அவர் ஒரு நிலையை இந்த அவையிலே பதிவுசெய்த காரணத்தினால், அதை விளக்க வேண்டியிருக்கிறது. அன்றைக்கு அந்த மேலவையிலே உறுப்பினராக இருந்தார், அன்றைய தேவைகளைப் பற்றி அன்றைக்குப் பேசினார். அதற்குப் பின்னால் ஒட்டுமொத்தமாக, கட்சி எடுத்த முடிவுக்குப் பின்னால், ப. மாணிக்கம் அவர்கள் அதுபோன்ற கருத்துகளை அந்த அவையிலே பிரதிபலிக்கவில்லை என்பதை மட்டும் நான் சொல்லி அமர்கின்றேன்.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் நிச்சயமாக எந்த உள்நோக்கமும் கற்பிக்கவில்லை. கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் நிலை என்ன என்பது பற்றி எனக்குத் தெரியும். இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியாக இருந்தாலும், மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியாக இருந்தாலும், மாநிலங்களில் மேலவை கூடாது என்பதுதான் அவர்களுடைய நிலை என்பது எனக்குத் தெரியும். என்றாலும்கூட, மேலவையினுடைய அவசியத்தைப் பற்றி, இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியினுடைய மாநிலச் செயலாளராக இருந்த திரு. ப. மாணிக்கம் அவர்கள் சொன்னதை இந்த அவையிலே பதிவு செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்திலே அல்ல. ஏற்கெனவே, அது பதிவாகி இருக்கிறது. பதிவாகி இருப்பதை நான் மீண்டும் பதிவு செய்திருக்கிறேனே தவிர, எந்த உள்நோக்கமும் கற்பிக்கவில்லை. திரு. பழனிசாமி அவர்கள் எடுத்த நிலைக்கு நான் கண்டனத்தை நிச்சயமாகத் தெரிவிக்கமாட்டேன்.

பிற்பகல் 6-10

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்றப் பேரவையில் இன்று கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற இந்தத் தீர்மானத்தை நான் ஆதரிக்க முடியாத நிலையில், மறுத்துத்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேராசிரியர் க. அன்பழகன்]

தீரவேண்டிய கடமையுணர்வோடு இங்கே பேசுகிறேன். இந்தத் தீர்மானத்தைக் குறித்து எண்ணும்போது இதுகுறித்து 1986-வது ஆண்டு, அன்றைக்கு இருந்த மாண்புமிகு முதல்வர், எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் கொண்டு வந்த அந்தத் தீர்மானம், 1-11-1986 முதல் நடைமுறையிலே நிறைவேற்றப்பட்டாலும்கூட, பின்னர் 1989-வது ஆண்டிலே கலைஞர் ஆட்சி நடைபெற்றபோது, சட்டமன்ற மேலவை கொண்டுவரப்பட வேண்டும் என்பதற்கான தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு, அதற்குப் பின்னர் அந்த ஆட்சி இரண்டாண்டு காலத்திலே தொடராமல், மாறவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்ட பின்னர் வந்த அ.இ.அ.தி.மு.க ஆட்சிக் காலத்தில், 4-10-1991 அன்று, “தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை தேவையென நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை நீக்கிக் கொள்கிறது” என்ற தீர்மானம் இந்த அவையிலே நிறைவேற்றப்பட்டு. அதற்குப் பின்னர், 1996-ல் தி.மு.க. ஆட்சி வந்தபோது, மறுபடியும் மேலவை தேவை என்ற தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது. இந்த நான்கு, ஐந்து ஆண்டுக் காலத்தில், மத்தியிலே உள்ள ஆட்சி பெரும்பான்மை ஆதரவை எல்லாவற்றிற்கும் பெறக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இல்லாததன் காரணமாக, அதை வலியுறுத்திப் பெறுவதிலே அவர்கள் ஆர்வம் காட்டாதது காரணமாக, ஒரு கட்டம் வரையில் இந்தத் தீர்மானத்தைப் பரிசீலித்தாலும் தொடர்ந்து நிறைவேற்றாத நிலைமை ஏற்பட்டு, இன்றைக்கு இந்த அவையில் மறுபடியும் அந்த ‘மேலவை வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை விலக்கிக் கொள்கிறோம்’ என்ற தீர்மானம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

இதைப் பொறுத்தவரையில், மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பது ஒரு academic discussion. அதற்கு எவ்வளவு செலவாகிறது என்பதைவிட, அது பயனுடையதா; அல்லவா என்பது கருதப்படவேண்டும். அதிலே நாடு முழுவதுமேகூட, இரண்டுவிதமான கருத்து உண்டு. தேவை இருந்தால் நல்லது என்ற கருத்தும் உண்டு. அது தேவைப்படவில்லை என்ற கருத்தும் உண்டு. நமது கம்யூனிஸ்ட் கட்சி நண்பர்கள், அது தேவையில்லை என்பதிலே மிக அழுத்தமான ஒரு கருத்து உள்ளவர்கள் என்பதை நான் அறிவேன். என்னுடைய நண்பர் லத்தீப் அவர்களும், அதேபோல சந்தானம் அவர்களும், இப்போது தேவையா; இப்போது தேவையில்லையா என்றுதான் தீர்மானிப்பார்களே தவிர, நிரந்தரமாகத் தீர்மானித்துவிட மாட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

காங்கிரஸ் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில், அதற்கென்று ஒரு கொள்கை, எல்லா மாநிலத்திலேயும், மேலவை தேவை என்றால்

[பேராசிரியர் க. அன்பழகன்] [2001 செப்டம்பர் 12

இருக்கலாம் என்பதும், அந்தந்த மாநிலம் வேறுவேறு விதமாகத் தீர்மானிக்குமானால், அதையும் நிலைமைக்கு ஏற்ப ஏற்றுக்கொள்ளலாம் என்பதும் காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய கொள்கை. அதைப்போல, திராவிட முன்னேற்றக் கழகமே அல்லது இன்றைய ஆளுங்கட்சியோ அவரவர்களுக்கென்று ஒரு கொள்கை கொண்டிருக்குமானால், அது ஒரு பெரிய தவறு அல்ல என்பதை நான் முதலில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இது ஏதோ, அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியிலேயிருந்து சொல்கிற காரணத்தால்தான் தி.மு.க. மறுக்கிறது என்று கருதத் தேவையில்லை. ஏனென்றால் அ.இ.அ.தி.மு.க.-கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் 1986-வது ஆண்டு கொண்டு வந்த அந்தக் கொள்கையைத் தொடர்ந்து காப்பாற்ற வேண்டும் என்பது முதலமைச்சருடைய கொள்கையாக இருக்குமானால் அது தவறு அல்ல. ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், அதற்கு முன்னோடியான அறிஞர் அண்ணா அவர்கள், அந்த மேலவைபற்றிச் சொன்ன அந்தக் கருத்தில் தி.மு.க. உறுதியாக இருக்குமானால் அதுவும் தவறு அல்ல. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நாங்கள் எப்படி அண்ணா அவர்களோடு சேர்ந்து பழகியபோது அவர் மேலவையைப்பற்றி எங்களிடத்திலே பேசியது, பொதுக்கூட்டத்திலே பேசியது, மேலவை இருப்பது நல்லதுதான் என்று நாவலர் நெடுஞ்செழியன் அவர்கள் எங்களோடு இருந்த காலத்திலே அண்ணா பேசிய அந்தக் கருத்து, மதிப்பிற்குரிய எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் ஒன்றாக இருக்கிறபோது பேசிய அந்தக் கருத்து, அது ஒரு பொதுக் கருத்து. எனவே அந்த அடிப்படையில், மேலவை இருக்கலாம். எங்களால் முடிகிறதோ, இல்லையோ, அது வேறு. இங்கேகூட, முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள்; "Ping-pong" விளையாடுவதுபோல, S.R.B. அவர்கள் சொன்னதைப்போல, முதலில் நாங்கள் போடுகிறபோது அது "Ping" என்றும் அப்புறம், தி.மு.க. போடுகிறபோது "Pong" என்றும் மாறி மாறி அது வந்திருக்கிறது என்றார். இனி என்றைக்குமே தி.மு.க. சார்பாக ஒரு கருத்தை நிறைவேற்ற விடமாட்டோம் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அதுதான், ஒவ்வொரு கட்சியும் தங்களை வலுப்படுத்திக்கொள்ள மக்களிடத்திலே பேச வேண்டிய ஒரேயொரு தொடர். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதைப் பேசாமல் எந்தக் கட்சியும் தமிழ்நாட்டிலே அரசியல் நடத்த முடியாது. உண்மையில் அவரவர் கருத்து - ஒரு சாதாரண சிறிய கட்சிகூட எங்களுக்குத்தான் ஏராளமான வலிவு இருக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை அரசியலிலே இருக்கிறது. அதை நான் நாளும் பார்த்து வருகிறேன். ஆகவே, அதிலேயும் தவறு இல்லை. அதேபோல, எங்களைப் பொறுத்தவரையில் நாளைக்கே நாங்கள் ஆட்சியிலே வந்து அமர வேண்டும் என்று ஆசையிலே

2001 செப்டம்பர் 12] [பேராசிரியர் க. அன்பழகன்]

உள்ளவர்கள் அல்ல வந்தாலும் சரி, வராவிட்டாலும் சரி என்று அந்தக் கொள்கை உள்ளவர்களே தவிர, ஆட்சியிலே நாங்கள்தான் இருக்க வேண்டும் என்று கருதுகிறவர்கள் அல்ல. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஜனநாயகத்திற்குக் கட்டுப்பட்ட எவரும் ஒருவரோடு ஒருவர் மாறுபடலாமே தவிர, ஆட்சி எங்களுடையதுதான் என்று கருதிக்கொண்டு அரசியல் நடத்த முடியாது.

பிற்பகல் 6-15

இன்னும் சொல்லப்போனால், தேர்தலில் நிற்கின்றபோதுகூட, சில நேரத்திலே வெற்றி பெறுகிறோம், சில நேரத்திலே தோற்கிறோம். எனக்கு இரண்டு அனுபவமும் உண்டு. ஆக, தோற்கின்ற காரணத்தினால் நான் அரசியலை விட்டு ஓடிவிடவும் இல்லை. வெற்றி பெற்ற காரணத்தினால் நான் நினைப்பது மட்டும்தான் அரசியல் என்று கருதுகின்ற அப்படிப்பட்ட மனப்பான்மை கொண்டவனாகவும் இருந்தது இல்லை. ஆக, எதற்காக இந்த விளக்கம் சொல்கிறேன் என்றால், சந்தர்ப்பங்கள் வாய்த்தால் மாறும் அரசியலில், பெரும்பாலும் சந்தர்ப்பம், சூழ்நிலை, காரணமாக நம்மையும் மீறி, மக்கள் சில முடிவுகள் எடுப்பார்கள். அந்த முடிவிற்கு நாம் கட்டுப்பட்டவர்களாகத்தான் இருந்தாக வேண்டும். வெற்றிபெற்று நீங்கள் வந்திருக்கின்றீர்கள். நீங்கள் வெற்றி பெற்றது தவறு என்று நாங்கள் வாதாடிக்கொண்டு இருக்கவில்லை. இன்றைக்குச் சட்டமன்ற மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்றால், இந்த மேலவையைப் பொறுத்தவரையில் நம்முடைய எஸ்.ஆர்.பி. அவர்கள் பல நிகழ்ச்சிகளைத் தொடர்ந்து எடுத்துச்சொல்கின்றபோது சில உண்மைகளை நாம் புரிந்துகொள்ளக்கூடிய அளவிற்குச் சொன்னார்கள்.

அன்றைக்கு எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் இந்தத் தீர்மானத்தை முதன் முதலில் கொண்டு வந்ததற்குக் காரணம், அன்றைக்கு அவர் விரும்பாத நிலையில் அந்தச் சட்டமன்ற மேலவைக்கு ஒருவர் வந்துவிட்ட காரணத்தினால்தான் என்ற கருத்தை அவர் சொன்னார். அதை நீங்கள் பின்னர் ஆய்வு நடத்திக்கொள்ளுங்கள். நண்பர்கள் பேசிக்கொள்ள வேண்டிய சங்கதி அது. அதற்கு மேலே எனக்குச் சில செய்திகள் தெரியும். அது எனக்கு முக்கியமல்ல. அப்படிப்பட்ட தனிப்பட்டவர்களின் உணர்வுகளை மட்டுமே காரணமாக வைத்து நியாயங்களை நிலைநாட்ட முடியாது. ஆகவே, அன்றைக்கு மேலவையை நீக்கலாம் என்று எம்.ஜி.ஆர். அந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்தார். அதனால் யார்

பாதிக்கப்பட்டார்கள் என்பதுகூட முக்கியமல்ல, மேலவை பாதிக்கப்பட்டது. ஆக மேலவை என்பது தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு வரலாற்றைப் படைத்தது. அந்த மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்ற மாறுபட்ட கருத்து பேசப்பட்டபோதுதான், ஒரு முறை அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இப்படிச் சொன்னார். சட்டமன்றத்திலே எப்போதும் நம்மை அறியாமலே ஒரு சூடு ஏற்பட்டுக்கொண்டேயிருக்கும். கட்சி நோக்கத்திலேதான் நம்மால் பேச முடியும். எல்லா உறுப்பினர்களும் அவரவர் கட்சி நோக்கத்திலேயே பேசுவார்கள். ஆகவே அப்படி வாதாடுகின்றபோது, எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களை, எப்படியாவது மடக்க வேண்டும் என்று கருதி வெப்பத்தை ஏற்படுத்திக் கொள்வார்கள். மேலவையில் கட்சி நோக்கத்தோடு பேச மாட்டார்கள். கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாகக்கூட இருப்பார்கள். அந்த அவையினுடைய atmosphere, சூழ்நிலை பல்வேறு தரப்பினர்கள் இருக்கின்ற காரணத்தினால், வெவ்வேறு கருத்து உள்ளவர்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் அந்த மேலவையில் வெப்பம் இருக்காது. ஆகவே பல பிரச்சினைகள் மிக நல்ல பக்குவத்தோடு ஆராயப்படுவதற்கு, எண்ணப்படுவதற்கு அது வாய்ப்பு என்று அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அந்த நாளிலே சொன்னார்கள். அதை நான் ஓரளவிற்குத்தான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

மேலவையினுடைய சூழல் வேறு. இன்னும் சொல்லப்போனால், 1957-ல் சட்டமன்றத்திற்கு வந்தேன். அப்போது பெருந்தலைவர் காமராஜர், முதலமைச்சர். 1962-ல் நான் சட்டமன்றத் தேர்தலில், திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் அம்மையார் அவர்களிடம் தோற்றேன். அவர்கள் தகுதியுள்ளவர்கள். தோற்றது எனக்குக்கூடப் பெருமைதான்.

அடுத்து, 1962-ல் சட்டமன்ற மேலவைக்கு ஆசிரியர் தொகுதியிலே என்னை நிற்கும்படி அண்ணா அவர்கள் சொன்னார்கள். 'முடிந்தால் நில்' என்றார்கள். எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் நின்றே வர வேண்டுமென்றார்கள். அப்போது நான் நின்றபோது, எம்.ஜி.ஆர். அவர்களுடைய ஜீப்பையும் அவர்களுடைய டிரைவர் இராமசாமி என்பவரையும் அனுப்பினார்கள். ஆக, செங்கற்பட்டு மாவட்டம் முழுவதும் அன்றைக்குச் சுற்றி வந்தேன். அந்தத் தேர்தலிலே ஆசிரியர்கள் வாக்களித்தார்கள். நான் வெற்றி பெற்றேன். அப்போது மேலவைக்கு வருகிறபோது, அங்கே எதிர்க்கட்சித் தலைவராக டாக்டர் ஏ.எல்.முதலியார் அவர்கள், அதற்கடுத்து

கே. பாலசுப்பிரமணியம் ஐயர் அவர்கள். அவர் மிகப்பெரிய வழக்கறிஞர். நல்ல சட்ட நிபுணர். ஆர்.வி. அவர்களால் மதிக்கப்பட்ட ஒரு பெரியவர். அதற்கடுத்து அது போன்ற பெரியவர்கள், பல்கலைக்கழகத் துணை வேந்தர்கள், என்னுடைய ஆசிரியர், பேராசிரியர் சிதம்பரநாதனார் அவர்கள் எல்லாம் உறுப்பினர்களாக இருந்த அவை. ஆகவே அந்த அவையிலே நான் இடம் பெற்றபோது, எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள், கே.ஆர்.ஆர். அவர்கள் எல்லாம் என்னோடு சேர்ந்து அங்கே உறுப்பினர்கள். ஆகவே அந்த அவையினுடைய சூழல் வேறு, அது வேறு, இது வேறு. நானே கல்லூரிகளிலே மாணவர்களிடத்திலே பேசுவதாக இருந்தால் அந்தச் சூழ்நிலையே வேறு. இங்கே எதிரிலே மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் தம்பிதுரை, நம்முடைய பொன்னையன் அவர்கள் ஆகியோரை வைத்துக்கொண்டு பேசுகின்றபோது, இந்தச் சூழ்நிலை வேறு. சூழ்நிலைகள் மாறுகின்றபோது நம்முடைய மனநிலை மாறுகிறது. ஆகவே நாட்டினுடைய நன்மைக்கு அப்படி ஒரு வட்டாரத்திலேயிருந்து, சூழ்நிலையிலிருந்து கருத்துகள் பெறப்படுவது நல்லது என்ற கருத்தைத்தான் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையில்தான் மேலவை நீடித்திருக்கலாம், இருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் கொண்டவர்.

பிற்பகல் 6-20

மற்றும் ஒன்று. 1932-வது ஆண்டிலே அன்றைக்கிருந்த Legislative Council, அது Legislative Assembly அல்ல. Legislative Council, என்பதைத்தான் இப்போது நாம் சட்டமன்றம் என்று மொழிபெயர்த்துள்ளோம், அதற்கிடையிலே சட்டமன்றப் பேரவை என்பதுதான் இந்த அவைக்குப் பெயராக சில காலமாக விளங்குகிறது. பின்னர் சட்டப் பேரவை என்றே வழங்குகிற நிலைமையும் ஏற்பட்டது. அப்படி பெயர்கள் கொஞ்சம் மாறி மாறி வழங்கினாலும்கூட, அந்த நாளிலிருந்து Legislative Council தொடர்ந்துள்ளது. அதற்குத் தேர்தல், பொது மக்கள், வயதுத் தகுதி உடையவர்கள் எல்லாம் வாக்களிக்கிற நிலைமை கிடையாது. சொத்துரிமை உடையவர்கள், வரி செலுத்துகிறவர்கள், பட்டம் பெற்றவர்கள், அவர்கள்தான் வாக்களிப்பார்கள். அப்போது எனக்கு ஒரு நினைவு. 1928 அல்லது 1930-வது ஆண்டில், தஞ்சையிலே ஒரு தேர்தல் நடைபெற்றபோது அந்த மாவட்டத்திலே மொத்த வாக்காளர்களே 450 பேர், 500 பேர்தான். எனவே அப்படி எல்லாம் இருந்தது ஒரு காலம். இந்தக் காலத்தினுடைய

'[பேராசிரியர் க. அன்பழகன்] [2001 செப்டம்பர் 12

நிலைமை அது அல்ல. அப்படி Legislative Council-ஆக இருந்தபோது ஒரு கருத்து ஏற்கப்பட்டதாக நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தச் சூழலில், அன்று ஒரு தீர்மானம் போடப்பட்டுள்ளது, 'It is resolved that in the conditions of the Province, the constitution of Second Chamber is unnecessary and undesirable' என்று ஒரு தீர்மானம் போடப்பட்டதைத் தெரிவித்துள்ளார். அந்த அமைப்பினுடைய அப்போதிருந்த the form and the constituent Members of that Council, அதை வைத்துப் பார்க்கிறபோது, Second Chamber வேண்டாம் என்றால், அது மறைமுகமாக Legislative Assembly-ஐக் குறித்ததாக அமையும். அதற்குப் பின்னர் 4, 5 ஆண்டுகள் கழித்து, 1937-லே இருந்துதான் Assembly வரக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டது. 1952-லே இருந்துதான் தனித் தன்மையை நாம் பார்க்கிறோம். 1956-லே இருந்துதான் தமிழ்நாடு சட்டமன்றம் அமைந்தது. ஆகவே, மெல்ல - ஜனநாயக அமைப்பில் there is a growth, சட்டமன்ற அமைப்பு முறைகளில் சில வளர்ச்சி முறைகள் மெல்ல மெல்ல ஏற்பட்டுள்ளன. வெள்ளைக்காரனோ, யாரோ, எப்படியோ ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு வந்துவிட்டது. ஆகவே அப்போது சொன்ன கருத்துக்காக, இப்போது வேண்டாம் என்று சொல்ல வேண்டிய ஒரு அவசியம் எனக்குத் தோன்றவில்லை. அது வேறு கோணத்தில் சொல்லப்பட்டதாகத்தான் நான் எண்ணுகிறேன்.

இரட்டை ஆட்சியை அகில இந்தியாவில் வெற்றிகரமாக நடத்திய ஒரே மாநிலம் அப்போது இருந்த சென்னை மாகாணம்—Madras Province அப்போது இருந்த முதலமைச்சர் போன்ற நிலையிலே இருந்தவர்களுக்கு Premier, என்றுதான் பெயர். அப்போது வழங்கிய 'Province' என்ற சொல்லைக்கூட, தமிழ்நாட்டிற்கோ, ஆந்திராவிற்கோ இப்போது நாம் பயன்படுத்துவதில்லை. State-மாநிலம் என்றுதான் பயன்படுத்துகிறோம். ஆகவே நிலைமைகள் மாறிவிட்டன.

இன்னும் சொல்லப்போனால், முதலமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது ஒன்றைத் தெரிவித்தார். அவருடைய பேச்சிலே அந்தக் கருத்தை நான் பார்த்தேன். Montegue-Chelmsford Reforms-ல் சொல்லப்பட்ட அந்தச் சீர்திருத்தங்கள் எல்லாம் உடனே ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை. அது பல ஆண்டுகள் கடந்த அளவிலேதான் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. 1935-லேதான் அது ஒரு அரசியல் சட்ட வடிவம் பெற்றது. பல காலம் வரை பல சிக்கல். அதுவும் வெள்ளைக்காரனுடைய ஆட்சிக் காலத்தில். அதற்குப்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேராசிரியர் க. அன்பழகன்]

பின்னர், இன்றைக்கு வேறு சில மாநிலங்களிலே இந்த மேலவை வேண்டாம் என்று சொல்லி முடிவு எடுத்திருக்கிறார்கள். 1985-வது ஆண்டிலே, ஆந்திரா, அந்த மேலவையை நீக்கிவிட்டது என்ற கருத்தெல்லாம் இருக்கிறது. ஆந்திராவிலே உள்ள மேலவைக்கு ஒரு பெரிய வரலாறு, அடிப்படை கிடையாது தமிழ்நாட்டிலே ஆனால் ஒரு பெரிய வரலாறு உண்டு. ஏனென்றால் இன்றுள்ள இந்தச் சட்டசபைக்கு அது Parent body மாதிரி. அதனுடைய வரலாற்றை நாம் பயன்படுத்தலாம். அதிலே ஒன்றும் தப்பு இல்லை. அப்போது நிறைவேற்றப்பட்ட பல சட்டங்கள் பயன்படும். ஒருமுறை, குடியரசுத் தலைவராக இருந்த திரு. ஆர்.வி. அவர்கள், இங்கே அமைச்சராக இருந்தபோது ஒரு பெரியவருக்குப் பாராட்டு விழா நடைபெற்றபோது அவர் குறிப்பிட்டார்: "சட்டத்திலே நாங்கள் எந்த நுணுக்கத்தை அரசுச் செயலாளரோ அல்லது அரசு அலுவலர்களோ தவறி, கவனிக்காமல் விட்டு விட்டார்களோ, அதையெல்லாம்கூட வழக்கறிஞர் பாலசுப்பிரமணிய ஐயர் அவர்கள் இந்த மேலவை இருக்கிற காரணத்தினால்தான், அவைக்கு எடுத்துக்காட்டி, அதை உடனுக்குடன் நாங்கள் திருத்திக் கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பை அந்தப் பெரியவர், அந்த வழக்கறிஞர் தருகிறார்" என்று அவரைப் பாராட்டினார்.

அதேபோல், திரு. ஏ.எல். முதலியார் அவர்கள் மேலவையில் இருந்தபோது, அவர்கள் கொண்டுவந்த அந்தச் சட்டம், அதாவது, சென்னை மாநகரில் உள்ள பூங்காக்கள், விளையாட்டுத் திடல்கள், வெற்றிடங்கள் இவற்றை எந்தக் காரணத்தை முன்னிட்டும் encroach-ஆக்கிரமிப்பு செய்யக் கூடாது என்பதற்காக ஏறத்தாழ 35 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே கொண்டுவந்த அந்தச் சட்டம்தான் இன்றைக்கும் சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்புக்கு அடிப்படையாக இருக்கிறது என்பதை நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். சென்னை மாநகர் நான்கிலே ஒரு பங்காவது காப்பாற்றப்பட்டது என்றால், திரு. ஏ.எல். முதலியார் அவர்கள், மேலவையைப் பயன்படுத்திக் கொண்டுவந்த சட்டமே காரணம். அவர் ஒரு துணைவேந்தராக இருந்த காரணத்தினால், அவருடைய அனுபவம் நமக்குப் பயன்பட்டது என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோல், இன்னொரு கருத்து—We have not made it a permanent part of our Constitution—மேலவையை நிரந்தரமான ஒரு பகுதியாக அரசியல் சட்டத்திலே ஆக்கவில்லை என்று டாக்டர் அம்பேத்கர் சொல்லியிருப்பதை முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்காட்டியதை நான் அவருடைய பேச்சிலே பார்த்தேன். டாக்டர் அம்பேத்கர் அவர்கள் மேலவை permane- நிரந்தரமாக இருக் ...மென்று சொல்லவில்லை

is left with us. டாக்டர் அம்பேத்கர், மேலவை எந்த மாநிலத்திலும் நடைபெறக் கூடாது என்ற கருத்திலே கூறவில்லை. ஆகவே அது மாநில விருப்பமாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்குமேல் தீர்மானிக்க வேண்டியது அந்தந்த மாநிலம் என்று there is sufficient provision in the present article for getting rid of the Second Chamber. விரும்பாவிடில் அதை நீக்கிவிடுவதற்கான எல்லா அதிகாரமும் மாநில அரசுக்கு இருக்கிறது என்பதை அவர் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார். எனவே அந்தவகையில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நாம்தான் தீர்மானிக்கிறவர்கள் என்பதிலே எனக்கு ஒன்றும் மாறுபாடு இல்லை. சட்டமன்றத்திற்கு அந்தத் தகுதி உள்ளது; அதிகாரம் உள்ளது. ஆனால் நமக்கு இருக்கிற அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி மேலவை இல்லாமல் செய்ய வேண்டும், அப்படிச் செய்தால் உள்ளபடியே நாட்டுக்கு ஒரு பெரிய நன்மையைச் செய்கிறோமா என்று கேட்டால் என்னால் அப்படிக் கருத முடியவில்லை.

பிற்பகல் 6-25

இன்னொரு கருத்து இந்த அவையிலே பேசப்பட்ட கருத்து, இது ஆங்கிலேயரிடமிருந்து வந்தது என்பது. ஆங்கிலேயர் ஆட்சிக்காலத்தில் வந்தது என்பதனால் அப்படியே இன்னும் தொடர வேண்டுமா என்று ஒரு கேள்வி. நாம் ஏதோ ஆங்கிலேயர் காலத்திலிருந்து வந்ததையெல்லாம் விட்டுவிட்டதைப் போல கேட்கப்படுகிறது - இப்பொழுது நாம் கூடியிருக்கிற இந்த இடம்கூட ஆங்கிலேயர் காலத்திலிருந்து வந்தது. ஆங்கிலேயர் காலத்திலிருந்து வந்ததுதான் Legislature அவர்கள் நம்மை அடிமைப்படுத்தியிருக்கலாம்; ஆட்சி நடத்தியிருக்கலாம்; அந்நியனாக இருக்கலாம்; சுரண்டி இருக்கலாம்; என்ன வேண்டுமானாலும் செய்திருக்கலாம். நம்மை அறிவுள்ளவர்களாக ஆக்கிய அந்தப் பெருமையும் அவர்களுக்கு உண்டு. அரசியலிலே Democracy என்பதை நடைமுறைப்படுத்தி, இந்தியாவிலே எந்த மகாராஜா செயல்படுத்தினார்? மகாத்மா காந்தியடிகளோ, பண்டித ஜவஹர்லால் நேருவோ, இந்த மக்களைத் தயாரித்தார்கள். அவர்களுக்கு அந்த விடுதலை உணர்வை ஊட்டினார்கள் என்பதெல்லாம் பெரிய வரலாற்றுச் செய்தி. ஆனால் வெள்ளைக்காரன் கண்டுபிடித்ததையெல்லாம் நாம் நீக்கிவிடலாம், அவர்களால் உண்டாக்கப்பட்டது என்ற காரணத்தால் அதை வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்பதை என்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அந்தக் காலத்திலே சொல்வார்கள். வெள்ளைக்காரன் ஏற்படுத்திய படிப்பே கூடாது என்றால் ஆங்கிலமே கூடாது. அப்படி நம்மால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியுமா? ஆங்கிலம்

இல்லாமல் நமக்கு இந்த வளர்ச்சி கிடைத்து இருக்குமா? தாய் மொழிப்பற்றுகூட ஒருவகையில் ஆங்கில அறிவு உள்ளவர்கள் தமிழைப்பற்றி ஆராய்ந்து அதன் பெருமையைச் சொன்ன காரணத்தால் நாம் பெற்ற உணர்வு. அதற்கெல்லாம் விளக்கம் வேண்டாம்.

ஆகவே ஆங்கிலேயர்கள் காலத்திலே வந்தது என்பதற்காக அடியோடு நாம் எல்லாவற்றையும் விட்டுவிடவும் முடியாது. தேவையென்றால் ஏற்றுக்கொள்வது தவறல்ல. இரயில்வேயோ, டெலிபோன் தொடர்போ, தந்தி, தபால் தொடர்போ, சென்னை பல்கலைக்கழகமோ, அறிவியல் கண்டுபிடிப்புகளோ, பாங்க் முறைகளோ இவையெல்லாம் வெள்ளைக்காரன் காலத்திலிருந்து வந்தவைதான். அதைத் தொடர்ந்து காப்பாற்றிப் பயன்படுத்த வேண்டிய ஒரு கட்டத்தில் நாம் இருக்கிறோம் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதனால் இவற்றையெல்லாம் நான் சொல்கிற காரணத்தால் உடனே என்னுடைய கருத்தை ஆளும் கட்சியிலே உள்ளவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்கப் போவதில்லை.

நீங்கள் எப்படி உறுதி எடுத்துக்கொண்டு வந்திருக்கிறீர்களோ, அதே உறுதியோடுதான் நானும் வந்து இருக்கிறேன். ஆகவே உங்களுடைய ஆளும் கட்சியினுடைய சார்பாக நீங்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற தீர்மானத்தை நிறைவேற்றுகின்றபோது, ஒன்றை மட்டும் கருதிப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

Counselling is always better and counselling from people who are not directly concerned with the problem is always better.

வணக்கம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மேலவை வேண்டும் என்பதற்கான காரணங்களையும், - வேண்டாம் என்பதற்கான காரணங்களையும் எடுத்து இயம்பி இருக்கிறார்கள். 1986 ஆம் ஆண்டு 14-5-1986-லே மேலவை வேண்டாம் என்று அன்றைய முதலமைச்சர், மறைந்த டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அரசு ஏன் இந்த முடிவை எடுத்தது என்பதுபற்றி சரியான விளக்கத்தை அவைக்குத் தர நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏதோ காழ்ப்புணர்ச்சி காரணமாக அன்று இந்த முடிவு எடுக்கப்படவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் S.R.B. அவர்கள்

பேசுகிறபோது சொன்னார். அந்தக் காலத்தே அன்றைய முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், அடிக்கடி பெரும்பான்மையான நேரம் மேலவையில் இருந்தார் என்பதனைச் சுட்டிக்காட்டினார். அப்படி பல நேரம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மேலவைக்குச் சென்று மேலவையினுடைய நிகழ்வுகளைக் கண்காணித்த காரணத்தால் மேலவைமீது புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு இருந்த அந்த நல்ல எண்ணமே மங்கக் கூடிய சூழல் அன்று உருவானது.

பிற்பகல் 6-30

மாண்புமிகு பேராசிரியர் அவர்கள் பேசுகிறபோது சொன்னார்கள். 1962 ஆம் ஆண்டு வாக்கில் மாண்புமிகு பேராசிரியர் அவர்கள் மேலவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டபோது, ஆங்கு நிலவிய சூழலைப்பற்றி எடுத்து இயம்பினார்கள். அப்போது டாக்டர் லட்சுமணசாமி முதலியார் இருந்தார்கள். திரு. பாலசுப்பிரமணிய ஐயர் அவர்கள் இருந்தார்கள். பேராசிரியர் அவர்களுடைய ஆசிரியர் அறிஞர் சிதம்பரநாதனார் இருந்தார்கள் என்றால், அன்று மேலவை இருந்த நிலை வேறு. பேராசிரியர் அவர்கள் சொல்வதைப்போலவே, பண்பாளர்கள் இருந்தார்கள்; நல்ல அறிஞர்கள் இருந்தார்கள் என்ற கருத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் நாளடைவில் படிப்படியாக மேலவைத் தேர்தலிலே அரசியல் ஊடுருவிவிட்ட காரணத்தால், அரசியலுக்கு அப்பாற்பட்டு, ஆன்றோர்கள் நிரம்பிய அவையாக இருந்த மேலவை, அறிஞர்கள் நிறைந்த அவையாக இருந்த மேலவை, அரசியல் தாக்கத்திற்கு உள்ளாக்கப்பட்டு, அது அரசியல் அலை வீசுகிற ஒரு மையமாக மாறிவிட்ட உண்மையினை பேராசிரியர் ஏற்றுக்கொள்வார் என்று நான் நம்புகிறேன்.

ஆசிரியர் பிரதிநிதியாக மேலவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்படுபவர்களாக இருந்தாலும் சரி, உள்ளாட்சி அமைப்புகள் மூலமாக மேலவைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகிறவர்களாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோருமே அரசியல் கட்சிகளின் பின்னணியில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிற்கால வரலாற்றை பேராசிரியர் மறுக்க மாட்டார் என்று கருதுகிறேன். பேரவையிலே பெருந்தகை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னார், மேலவை என்பது ஒரு cooling place என்ற அளவிற்கு, பேரவையிலே கடும் வாதங்களும், சொற்போர்களும் நிகழ்கிறபோது, ஆங்கே மேலவைக்குச் சென்றால், அது ஒரு அமைதிப் பூங்காவாக இருக்கும் என்ற எண்ணக்கிடக்கையை, நிலைமையினை, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்.

Cup and Saucer என்ற முறையிலே Tea-ஐ கோப்பையிலே அப்படியே குடிக்கிறபோது, அது சுடும். ஆனால், Saucer-ரிலே ஊற்றிக் குடிக்கின்றபோது, சூடு தணிந்து விடும், அதுபோலத்தான் மேலவை என்று அண்ணா சொன்னார். உண்மைதான். ஆனால் நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப் போல, அரசியல் தலையீடு அதிகமாக மேலவைப் பிரதிநிதிகளை தேர்ந்தெடுப்பதிலே ஏற்பட்டுவிட்ட காரணத்தால், மேலவையிலே சென்று பார்க்கின்றபோது, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மேலவைக்குப் பலமுறை சென்றபோது, அது பிளாஸ்கிலிருந்து டீயை, காப்பியை அப்படியே சூடாகக் குடித்தால் எப்படி சுட்டுவிடுமோ அப்படிச் சுடுகின்ற நிலையிலே மேலவை இருக்கிறதே என்று புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அன்று சொன்னார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) கண்ணியமான வார்த்தைகள் மட்டுமே பேசப்படும் இடம் மேலவை என்ற நிலை மாறி, தகாத வார்த்தைகளெல்லாம் பேசப்படுகின்ற ஒரு இடமாகக்கூட மேலவை திகழ்ந்திட்டதைக் கண்டு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அதிர்ச்சியுற்றார்; வேதனைப்பட்டார். இப்படிப்பட்ட ஒரு மேலவை தேவையா? காலத்தை வீணாக்குகிற ஒரு நிலையில் மேலவை தேவையா? சட்டப் பேரவையிலே தீர்மானங்களை நிறைவேற்றுகிறோம். கொள்கை முடிவுகளை நாம் நடைமுறைப்படுத்துகிறோம். மேலவைக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுகிறது. மேலவையிலும் பல நாட்கள் ஆங்கு அது விவாதிக்கப்பட்டு, ஒரு நாளில் முடிய வேண்டிய பணி, இரண்டு நாள், மூன்று நாள் என்றெல்லாம் சண்டைகள் காரணமாக, கருத்து வேறுபாடு என்பது அறிவுபூர்வமான கருத்துவேறுபாடாக இல்லாமல் ஆரவாரமிக்க பிரச்சினைகளாக மேலவையில் பல நேரம் உருவாகிய காரணத்தால் மேலவையினால் பல நேரங்களில் பல நிகழ்வுகள், பல தீர்மானங்கள் காலத்தே முடிக்க முடியாத அவலநிலைகூட பலகாலம் உருவானதை அவை அறியும். இதையெல்லாம் ஆய்ந்துதான் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் யோசனை செய்தார். ஒருபுறம் வீணாகச் செலவாகிறது. இன்னும் ஒருபுறம் அருமையான கருத்துகள் சட்டப் பேரவையிலே, சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களால் கூறப்படுகிறபோது, அறிஞர்கள் நிறைந்த அவை என்று வருகின்ற மேலவையிலே இப்படியெல்லாம் பிரச்சினைகள், தகாத முறையிலே சென்றுகொண்டு இருக்கின்றனவே, இது உகந்தது அல்ல என்று ஒரு முடிவுக்கு வந்துதான் இந்த மேலவையே தேவையில்லை என்ற ஒரு நிலைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் வந்தார்கள். அப்போது மேலவை நீக்கப்பட்ட நேரத்திலே, கலைக்கப்பட்டபோது, எதிர்க்கட்சித் தலைவர், திமுக-வினுடைய தலைவர்கூட மேலவையினுடைய உறுப்பினராகத்தான்

[திரு. சி. பொன்னையன்] [2001 செப்டம்பர் 12

இருந்தார். எந்த ஒரு காரணத்திற்காகவும் நான் அதற்குள்ளே செல்ல விரும்பவில்லை. பேராசிரியர் பேசுகிறபோதுகூட ஒன்றைச் சொன்னார். பதவி என்பது வரும், போகும், எங்களுக்கு அதிலே ஆசை இல்லை என்று சொன்னார். ஆனால் திரு. S.R.B. வேறு கருத்தோடு அதைப் புரிந்துகொண்டார் என்று கருதுகிறேன். அதைக்கூட கோடிட்டுக் காட்டினார்கள். அன்று M.L.A. பதவியை ஈழப் பிரச்சினை காரணமாக கலைஞர் அவர்கள், எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ராஜினாமா செய்துவிட்ட நிலை; அதற்குப்பிறகு பேராசிரியர் அவர்களும் அப்போது ராஜினாமா செய்து விட்டார்கள். பிறகு ஏற்பட்ட அரசியல் சூழ்நிலை அல்லது திரு. S.R.B. சொல்லியதைப் போல, பதவி ஆசை காரணமோ என்னவோ, தெரியாது; மேலவைக்கு வர வேண்டிய ஒரு நிலைக்கு தி.மு.க.-வின் தலைவர் உந்தப்பட்டு வந்துவிட்டார். (குறுக்கீடு) இல்லை, இல்லை; திரு. S.R.B. சொன்னதற்குப் பதில் சொல்கிறேன். அதன் காரணமாகத்தான் மேலவை கலைக்கப்பட்டது என்ற ஒரு நிலையை S.R.B. அவர்கள் கூறியது தவறு என்பதற்காக நான் எடுத்துச் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) இல்லை, இல்லை; I am coming to the point.

பிற்பகல் 6-35

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்றத்தில் உறுப்பினராக இருந்த நிலையில், அதை ராஜினாமா செய்துவிட்டு, மேலவைக்கு வர வேண்டுமென்றோ, அதை செய்துவிட்ட காரணத்தால்தான் மேலவைக்கு வர வேண்டுமென்றோ, அந்த நோக்கத்திலே வந்தவர் அல்ல; மேலவையில் கலைஞர் இருந்தாக வேண்டும் என்று கட்சி கட்டளையிட்டது; அதற்காக அவர் வந்தார்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தலைவரும் அவரே; கட்சியும் அவரே. இந்த நிலையிலே அவர் எடுத்த முடிவு எத்தகைய முடிவு என்பதை அவை புரிந்துகொள்ளும் என்று கருதுகிறேன்.

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்சியும் அவரே; தலைவரும் அவரே. இரண்டு பேருக்கும் பொதுச் செயலாளரும் நானே.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்குள் நான் ஆழமாகச் செல்ல விரும்பவில்லை.

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. பொன்னையன்]

அதுதான் உண்மையான நிலை என்று இருந்தால், பேராசிரியர் அவர்கள் இன்று இரண்டாம் நிலையிலே, உண்மையான இரண்டாம் நிலையிலே வந்து இருக்க வேண்டும். அடுத்த வாரிசு என்று பேராசிரியர் வர வேண்டுமென்றுதான் தி.மு.க.-விலே தொண்டர்கள் விரும்புகிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் அந்தத் தலைமை உங்களுக்கு அந்த வாய்ப்பைத் தரவில்லை என்பதுதான் எங்களுடைய வேதனை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்களுக்கு ஒரு மகிழ்ச்சியான வாய்ப்பு கிடைத்ததற்காக, நான் அவர்களுக்கெல்லாம் என்னுடைய பாராட்டைத் தெரிவிக்கிறேன். கலைஞரை விட நான் ஒன்றரை வயது அதிகம். எனவே நான் அவருக்கு வாரிசு ஆகிற நிலை இந்த நாட்டிலே என்றைக்கும் கிடையாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). கலைஞருக்கு யார் வாரிசோ அவர்தான் எனக்கும் வாரிசு. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாடு விரும்புவது, குடும்ப ஆதிக்கம் வேண்டாம்; பேராசிரியரைப் போன்ற அறிஞர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்புத் தரவில்லையே; ஏன் இந்த ஓரவஞ்சனை என்று நாட்டு மக்கள் நினைக்கிறார்கள்; நான் சொல்லவில்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் என்னிடத்திலே இவ்வளவு அன்பு வைத்து இருப்பது எனக்கு இப்போதுதான் தெரியும்; தெரிந்திருந்தால் முன்னாலேயே நிதி அமைச்சரையே ஆலோசனை கேட்டு, இந்த நாட்டிலே நானேகூட முதலமைச்சராக வந்திருப்பேன். அந்த வாய்ப்பு எல்லாம் கிடைக்காமல் போய்விட்டது. இருந்தாலும்கூட நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன், நான் எதைப்பற்றியும் கவலைப்படாமல் அரசியலில் ஈடுபட்டவன். எந்த நோக்கமும் எனக்குக் கிடையாது. என் எண்ணத்தைச் சொல்ல எங்கே உரிமையான இடம் இருக்கிறதோ, அங்கே இருந்து சொல்லிக்கொண்டிருப்பேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்து, மாண்புமிகு மரியாதைக்குரிய பேராசிரியர் அவர்கள் பேசுகிறபோது இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார். பெருந்தகை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய கொள்கைதான் மேலவை இருக்க வேண்டும் என்ற கொள்கை. அந்தக் கொள்கையைத்தான் நாங்கள்

[திரு. சி. பொன்னையன்] [2001 செப்டம்பர் 12

கடைப்பிடித்து வந்தோம்; வருகிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அது தவறான தகவல் என்பதை நான் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பெருந்தகை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் உயிரோடு இருக்கின்றபோதே, பாராளுமன்றத்திலே 16-5-1968-ல் அப்போதைய நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் திரு. செ. கந்தப்பன் அவர்கள், ஆந்திர மாநிலத்திலே மேலவை கலைக்கப்பட வேண்டும் என்ற தீர்மானம் போட்டு, அந்தத் தீர்மானத்தை நாடாளுமன்றத்திற்கு எடுத்துச் சென்றபோது, அப்போது திரு. செ. கந்தப்பன் அவர்கள் பேசினார்; நாடாளுமன்றத்திலே பேசி இருக்கிறார்; அவர் பேசியது, DMK Policy all along has been that Upper House is superfluous என்று சொல்லி, ஆந்திர மாநிலத்தினுடைய மேலவை கலைக்கப்பட்ட தீர்மானத்திற்கு தி.மு.க. ஏற்பு அளிக்கிறது என்று நாடாளுமன்றத்திலே கூறினார், பெருந்தகை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் உயிரோடு இருந்தபோதே. அப்போது அண்ணா அவர்களுடைய கொள்கை என்ன? தாங்கள் கூறியது, தற்போது கூறுவது என்ன? அண்ணா அவர்களுடைய கொள்கையே, மேலவை இருக்கக்கூடாது என்பதுதான். அதை வெளிக்காட்டுவதாகத்தான் திரு. செ. கந்தப்பன் அவர்கள் பாராளுமன்றத்திலே 16-5-1968-லே இதைச் சொல்லி இருக்கிறார் என்பதைச் சொல்லி, அத்தோடு அல்ல, 1985-லே அண்ணாவின் மறைவுக்குப் பிறகு தி.மு.க.-வினுடைய கொள்கை, அண்ணாவினுடைய கொள்கையாக இருந்திருக்குமானால், நீங்கள் மேற்கு வங்கத்தில் மேலவை கலைக்கப்பட்டபோது, என்ன முடிவு எடுத்திருக்க வேண்டும்? எப்போதும் கம்யூனிஸ்ட்டுகளைப்போல கொள்கைப் பிடிப்போடு இருப்பதுதான் தி.மு.க. என்று மாண்புமிகு பேராசிரியர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். `சொல்வது ஒன்று, செய்வது பிறிதொன்று' (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதுதான் தி.முக. என்பதற்கு மற்றுமொரு உதாரணம்.

பிற்பகல் 6-40

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, Legislative Council—மேலவை-எங்கேயும் இருக்க வேண்டுமென்பது தி.மு.க.-வினுடைய கொள்கையல்ல. எல்லா இடத்திலும் இருக்க வேண்டுமென்பது எங்களுடைய கொள்கையல்ல. தமிழ்நாட்டில் Legislative Council நீடிக்கலாம் என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்து. மற்ற மாநிலங்களைப் பற்றி நாங்கள் தீர்மானிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால், பொதுக்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேராசிரியர் க. அன்பழகன்]

குழுவிலேகூட அப்படி ஒரு தீர்மானத்தை என்றைக்கும் நிறைவேற்றவில்லை. திரு. கந்தப்பன் அவர்கள் சொன்னதுகூட ஒருவேளை அவர் தனிப்பட்ட முறையிலே தெரிவித்ததாக இருக்கலாமோ என்பது பற்றியும் எனக்குத் தெரியாது.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆந்திரத்திற்கு ஒரு முடிவு, தமிழகத்திற்கு ஒரு முடிவு என்பது கொள்கையல்ல. கொள்கை என்றால், தமிழகத்திற்கும் அதே கொள்கைதான் இருக்க வேண்டும். ஆந்திராவிற்கும் அதே கொள்கைதான் இருக்க வேண்டும். மேற்கு வங்கத்திற்கும் அதே கொள்கைதான் இருக்க வேண்டும். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய கொள்கை—கொள்கை என்பது,எப்போதும் பொதுக் குழுவிலே பேசப்பட்டு எடுக்கப்பட்ட முடிவு இல்லை என்று பேராசிரியர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அண்ணாவின் கொள்கை என்பது, அண்ணா அவர்கள் வகுத்த கொள்கை That is the policy, அண்ணாவினுடைய கொள்கை என்பதே ஒரு policy. அண்ணாவின் கொள்கையை எப்படி பொதுக் குழு ஆராய முடியும்? Anna is not subject to General Council அதனால்தான் அண்ணாவின் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தீர்கள். அண்ணாவின் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அதைப்பற்றி பொதுக்குழுவில் நாங்கள் முடிவு எடுக்கவில்லை என்று சொல்வது அண்ணாவின் கொள்கையை நீங்கள் மறந்துவிட்டீர்கள் என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது என்பதை எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொல்வது, ஒரே கொள்கை இருக்குமானால், ஆந்திராவிற்கு, மேற்கு வங்கத்திற்கெல்லாம் அதை எப்படி நீங்கள் ஏற்றுக்கொண்டீர்கள் என்று கேட்டார்கள். நான் இங்கே பேசுகிறபோது சொன்னேன், இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு மேலவை வேண்டுமா, வேண்டாமா என்று தீர்மானிக்கிற அதிகாரம் உண்டு. இந்தச் சட்டமன்றம்தான் தீர்மானிக்க வேண்டும் என்று நான் சொன்னதும், நீங்கள் ஆட்சியில் இருக்கிறபோது வேண்டாம் என்று தீர்மானியுங்கள், நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால், வேண்டுமென்று தீர்மானிக்கிறோம். என்றும் இந்தச் சட்டமன்றம் தீர்மானிப்பதுதான் முடிவு என நான் பேசியது இந்த அவையினுடைய குறிப்பேட்டில் நிச்சயமாக இருக்கும். அதை அமைச்சர் பார்த்துக்கொள்ளலாம். அதே முறையில் ஆந்திரா, மேற்கு வங்கம் ஆகிய மாநிலங்களின் சட்டமன்றம் தீர்மானித்து

[பேராசிரியர் க. அன்பழகன்] [2001 செப்டம்பர் 12

இருந்தால் அதை ஏற்றுக்கொள்வதிலே அப்பொழுது தி.மு.க.விற்கு மாறுபாடு இருக்க முடியாது.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே நான் விளக்கமாகச் சொல்லிவிட்டேன். கொள்கை என்பது, தி.மு.க. இங்கிருந்தாலும் சரி, எங்கிருந்தாலும் சரி, ஒரே கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இரட்டைக் கொள்கை கூடாது என்பதற்குத்தான் நான் இதை எடுத்துச்சொல்கிறேன்.

அதேபோலத்தான் 1985-லே ஆந்திர மாநிலத்திற்கும் இப்படிப்பட்ட முரண்பட்ட கொள்கையை தி.மு.க. கடைப்பிடித்தது. ஏன் அப்படிப்பட்ட முரண்பட்ட கொள்கையை தி.மு.க. கடைப்பிடித்தது? காரணம், அண்ணாவின் கொள்கை என்று சொல்லிவிட்டு, அண்ணாவின் கொள்கையைப் குழி தோண்டி புதைத்தாலும் பரவாயில்லை. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களின் திட்டத்தை முறியடிக்க வேண்டுமென்ற ஒரே கொள்கைதான் உங்களின் கொள்கையாக இருந்த காரணத்தால்தான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நல்ல ஒரு திட்டத்தை, நல்ல ஒரு கொள்கையை, ஒரு செயலாக்கத் திட்டத்தைக் கொண்டுவந்துவிட்டால் அதை நடைமுறைப்படுத்தக் கூடாது என்று உங்கள் கட்சித் தலைவர் முடிவு எடுத்தார். அது அண்ணாவின் கொள்கைக்கு மாறுபட்ட கொள்கை என்று இருந்தபோதிலும்கூட, புரட்சித் தலைவருடைய நடவடிக்கையை எதிர்க்க வேண்டுமென்று எண்ணிவிட்டீர்கள். காலா காலம் எதிர்த்தே தீர வேண்டுமென்ற முறையிலே, வெள்ளைக்காரன் காலத்திலே கொண்டு வரப்பட்ட ஒரு மேலவை, அப்போது வெள்ளைக்காரன் காலத்திலே அவர்கள் நாட்டை. ஆண்டு கொண்டிருந்தார்கள். Their main duty was revenue collection.

பேரவையைப் பொறுத்தவரைக்கும், சட்டப் பேரவையில் அப்பொழுது படித்தவர்கள், விவரம் புரிந்தவர்கள், அறிஞர்கள் இல்லாத காலம், அந்தக் காலம். அத்தோடு அல்லாமல், சட்டப் பேரவையினுடைய நிகழ்வுகளை கட்டுப்படுத்த வேண்டும், அதுவே வெள்ளைக்கார ஆதிக்கத்திற்கு உகந்ததாக இருக்கும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையிலே மேலவை இருக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் எண்ணினார்கள். அது கொல்கத்தாவாக இருந்தாலும் சரி, மும்பையாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது சென்னையாக இருந்தாலும்

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. பொன்னையன்]

சரி, வெள்ளைக்காரர்களுக்குப் பெரிதும், Maximum revenue collection for the British Colony was from the 3 States என்பதுதான் நடைமுறையில் இருந்த உண்மை. அதைப் பாதுகாக்க விவரம் புரிந்தவர்கள் மட்டுமே மேலவையில் இருக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு, அவர்களுடைய சுயநலத்திற்கு, அவர்களுடைய சுரண்டலுக்காக, வெள்ளைக்காரன் கொண்டுவந்த ஒன்றை, புரட்சித் தலைவர் நீக்கியபோது, புரட்சித் தலைவர் உங்களுக்கு ஆகாதவர் என்ற காரணத்திற்காக அவர் கொண்டுவந்த நல்ல திட்டத்தை, அண்ணாவின் பெயரைச் சொல்லி எதிர்க்கிறீர்களே, அது அண்ணாவுக்கும் உகந்ததல்ல. அண்ணாவினுடைய கொள்கைக்கு உகந்ததா என்பதனை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 6-45

அதுமட்டுமல்ல மாண்புமிகு உறுப்பினர் S.R.B. அவர்கள் பேசுகிறபோது ஒன்றைச் சொன்னார். அப்போது மாண்டே செம்ஸ்போர்டு இந்தச் சென்னையைப் பொறுத்தவரைக்கும் this is an intellectual capital என்று கருத்து தெரிவித்து அந்த அடிப்படையிலே இதற்கு முக்கியத்துவம் தருவதாகச் சொன்னார். அந்த நாளிலே அவர்கள் மேற்கொண்ட அந்தக் கருத்து, படிப்படியாக எப்படி ஒரு progressive change அதற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதனை அவை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். தற்போது நமது சட்டப் பேரவையைப் பொறுத்தவரைக்கும் நமது சட்டப் பேரவை has become an intellectual capital today. Legislative Council has become a total redundance today. காரணம், இந்த ஆண்டு மட்டும், இந்தத் தொடர் சட்டப் பேரவையிலே இருக்கிற 235 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களில் 6 பேர் Ph.D., படித்த அறிஞர்களாக இங்கே இருக்கிறார்கள். மேலவையிலே கடந்த காலத்திலே அப்படிப்பட்ட Ph.D. படித்த அறிஞர்கள், மேலவை இருந்த காலத்திலே இல்லாத நிலை இருந்தது என்பதனை மாண்புமிகு பேராசிரியர் அவர்களும், அவை உறுப்பினர்களும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். தற்போது ஒரு பெரும் மாற்றம் உருவாகியிருக்கிறது. கல்வி அறிவு மக்கள் மத்தியிலே அதிகம் பரவிவிட்டது, விழிப்புணர்வு பரவிவிட்டது. தந்தை பெரியார் அவர்களும், பேரறிஞர் அண்ணாவும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் நாட்டுக்கு வித்திட்ட அந்தச் சிந்தனைகளெல்லாம் தற்போது மலரத் தொடங்கிவிட்டன. மக்களிடையே ஒரு மறுமலர்ச்சி உருவாகியிருக்கிறது. அதையொட்டி புரட்சித் தலைவர்

[திரு. சி. பொன்னையன்] [2001 செப்டம்பர் 12

அவர்களுடைய வாரிசாகிய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியிலே இப்போது சட்டப் பேரவையில் படித்தவர்கள் ஏராளமான பேர் வந்திருப்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) Ph.D. முடித்த அறிஞர்கள் -அறிஞர்கள் அவை என்றுதானே மேலவையைச் சொல்கிறோம். எந்தக் காலத்திலும் Ph.D. முடித்தவர்கள் மேலவையில் இருக்கின்ற ஒரு நிலை உருவாக்கப்பட்டதா? இருந்ததா? இல்லை. மாறாக, தற்போது 6 Ph.D. முடித்தவர்கள் இந்தச் சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களாக இருக்கிறார்கள். மருத்துவர்கள், அலோபதி டாக்டர்கள் 3 பேர் இருக்கிறார்கள். ஹோமியோபதி பட்டம் பெற்றவர் ஒருவர் இருக்கிறார். பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர் 2 பேர் இருக்கிறார்கள். ஒட்டுமொத்தமாக 136 பேர் சட்டப் பேரவையிலே எந்தக் காலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு புரட்சித் தலைவி ஆட்சிக் காலத்திலே பட்டதாரிகளாக இருக்கிறார்கள் என்ற பெருமையினை நாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) படித்தவர்கள் சட்டப் பேரவையிலே அதிகமாக இல்லாத அந்தக் காலத்திலே மேலவை தேவைப்பட்டு இருக்கலாம். ஆனால் படித்தவர்களே பெரும்பான்மையோர் என்ற நிலை இருக்கிற இந்தச் சட்டப் பேரவைக்கு வீண் செலவை வைக்கின்ற கிட்டத்தட்ட 3 ¼ கோடி ஒரு ஆண்டுக்குச் செலவாகும் என நாங்கள் கணக்கிட்டு இருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட ஒரு மேலவை, காலத்தை வீணாக்கும் மேலவை தேவைதானா? தேவை இல்லை என்பதே மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி' அவர்கள் அரசினுடைய கருத்து என்பதனை நான் அவைக்கு எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. எந்தக் காலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு மேலவையில்கூட, பெண்களுக்கு—ஒரு நாட்டினுடைய அச்சாணியாக, ஒரு நாட்டினுடைய சமுதாய மறுமலர்ச்சியின் ஆணிவேராக விளங்க வேண்டியவர்கள், விளங்கக்கூடியவர்கள் அந்தத் தாய்க்குலப் பெண்கள். அந்தப் பெண்களுக்குப் பெரும் முக்கியத்துவம் மேலவையில் அன்று தரப்படவில்லை. ஆனால் இன்று புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே சட்டப் பேரவையிலே 26 பெண்கள் இருக்கிறார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதைவிட பெரிய மறுமலர்ச்சி, இந்தப் பேரவை அந்த மேலவையைவிட பல சாதுர்ய, பல பாராட்டக்கூடிய இலக்கணங்களைப் பெற்று விளங்குகிறது. இந்தப்பேரவை அந்த மேலவையைவிட பல மடங்கு உயர்ந்தது என்ற நிலை உருவாகியிருப்பதை அவை உணர வேண்டும், அவையினுடைய உறுப்பினர்கள் உணர வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. பொன்னையன்]

பிற்பகல் 6-50

ஏற்கெனவே அன்புச் சகோதரர் பழனிசாமி அவர்கள் அதற்கு விளக்கம் தந்துவிட்டார். திரு. மாணிக்கம் அண்ணன் அவர்கள் அன்று பேசுகின்றபோது, சட்டமன்ற மேலவையிலே அவர் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார். ஆனால் C.P.I. இயக்கத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் ஒரு கொள்கை முடிவு என்று எடுத்துவிட்டால், அந்த முடிவை எங்கும், எந்தக் காலத்திலும், எந்த இடர்ப்பாடுகள் வந்தாலும் அதை ஈடேற்றும் ஒரு மாபெரும் இயக்கம் என்பதை இந்த அவை உணரும். மாண்புமிகு பேராசிரியர் அவர்கள்கூட அதை ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார். இதையெல்லாம் கருத்திற்கொண்டு மாண்புமிகு பேரவை உறுப்பினர்களே, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கருத்துகளை, நான் கூறிய விளக்கங்களையெல்லாம் ஏற்று, ஏற்கெனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர், தமிழகத்தின் காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள்- நான் ஆச்சரியப்பட்டுப் போனேன் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சட்டப் பேரவையில் அவர் முன்னர் பேசிய பேச்சை நான் எடுத்துப் பார்த்தேன் — அவர் கிட்டத்தட்ட 40 நிமிடங்களுக்கு மேல் பேசியிருப்பார் என்று கருதுகிறேன். ஆணித்தரமாக extempore speech என்ற முறையிலே பல அரிய கருத்துகளைக் கூறியிருக்கிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் எடுத்துப் படிக்கலாம் என்று நானும் எண்ணிக்கொண்டு வந்தேன். புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வந்தவுடனே அதை அவர்களிடம் நான் காண்பித்தேன். அத்தகைய ஆணித்தரமான காரணங்கள், மேலவை ஏன் வேண்டாம் என்பதற்கு உள்ள பல காரணங்களை 1991-லேயே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தெள்ளத்தெளிவாக, சிந்தனைத் திறனோடு எடுத்து இயம்பி இருக்கிறார்கள். அதன் அடிப்படையில் தற்போது நான் கூறிய கருத்துக்களை ஏற்று சட்ட மன்ற மேலவை வேண்டாம் என நாங்கள் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பெயரிலே கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் தீர்மானத்தை அவை ஏற்குமாறு வேண்டி, அமைகின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. தீர்மானம் ...

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய விவாதம் என்பது ஆரோக்கியமாகவும், நாங்கள் எல்லாம் பெருமைப் படக்கூடிய வகையிலே, பாராட்டக்கூடிய வகையிலே அமைந்தது என்பதை நான் பாராட்டி மகிழ்கிறேன். காரணம் என்னவென்று சொன்னால், நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்து வைக்கின்ற கருத்துக்கு, பேராசிரியர் அவர்களின்

[திரு. ஜி.கே. மணி] [2001 செப்டம்பர் 12

ஆரோக்கியமான விவாதமும், நம்முடைய பேராசிரியர் அவர்கள் சொல்லிய கருத்துக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய ஆரோக்கியமான மறுப்பும், அதேநேரத்தில் மாண்புமிகு அவை முன்னவர் அவர்கள் சொன்ன கருத்துகளுக்கு விவாதங்கள் என்பதும் மாறி மாறி ஆரோக்கியமாக எல்லோரும் பாராட்டக்கூடிய வகையிலே அமைந்திருந்தன. ஆகவே கடந்த சில நாட்களிலே .... (மணியடிக்கப்பெற்றது) சுருக்கமாகச் சொல்லிவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இவ்வளவு ஆரோக்கியமாக இருப்பதால்தான் மேலவையே வேண்டாம். இது போதும் என்று சொல்லியிருக்கிறோம்.

திரு. ஜி.கே. மணி: ஆகவே, இப்படி இந்த ஆரோக்கியமான விவாதம் தொடர வேண்டும். நம்முடைய எண்ணத்திற்கேற்ப சிறப்பாக அமைய வேண்டுமென்ற என்னுடைய ஆழ்ந்த வேண்டுகோளை வைத்து இந்த மேலவை மீண்டும் வேண்டும் என்ற கருத்தை வலியுறுத்தி, இந்த அவையிலே வேண்டாம் என்று கொண்டுவந்த தீர்மானத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து பாட்டாளி மக்கள் கட்சி சார்பிலே வெளிநடப்புச் செய்கிறோம்.

(பாட்டாளி மக்கள் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. தீர்மானம் அவையின் முடிவிற்கு வைக்கப்பெற வேண்டும். அரசமைப்பு சட்டப் பிரிவு 169(1)-ன்படி இந்தத் தீர்மானம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறதா என அறிய வாக்குப் பதிவு செய்யப்பட வேண்டும். பேரவையின் முடிவை அறிய எண்ணிக் கணிக்கும் முறையைப் பின்பற்ற வேண்டும். எனவே தற்போது பேரவை முதன்மைச் செயலாளர் அவர்கள் அழைப்பு மணியை அடிப்பார். உறுப்பினர்கள் அவரவர்கள் இருக்கையிலே அமர வேண்டும்.

(அழைப்பு மணி இரண்டு மணித் துளிகள் ஒலிக்கப்பட்டது.)

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

பிற்பகல் *6-55---7-11*

பேரவையின் நுழைவாயில்கள் அனைத்தையும் மூடும்படி உத்தரவிடுகிறேன்.

(பேரவையின் நுழைவாயில்கள் அனைத்தும் மூடப்பெற்றன.)

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சார்பில் மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்கள் முன்மொழிந்த கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை அவையின் முடிவிற்கு விடுகிறேன்:

பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி

"தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை ஒன்றைத் தோற்றுவிக்க வேண்டும் என்றும், அதற்குரிய சட்டத்தினை அந்தச் சட்டத்தின் வகைமுறைகளுக்குச் செயல் விளைவு அளிக்கத் தேவைப்படுகிற அரசமைப்பின் திருத்தத்திற்கான வகைமுறைகளையும் மற்றும் நாடாளுமன்றம் தேவையெனக் கருதலாகும் நிறைவுறு இடையுறு மற்றும் விளைவுறு வகைமுறைகளையும் உள்ளடக்கிய வகையில் இந்திய அரசமைப்பின் 169-ம் பிரிவு 1-வது உட்பிரிவின்படி தகுந்த சட்டத்தினை இயற்ற வேண்டும் என்ற இப்பேரவையின் 26-7-1996 ஆம் நாளன்று நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை இப்பேரவை நீக்கிக்கொள்கிறது."

நம்முடைய பேரவை 6 பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருப்பதை நீங்கள் அறிவீர்கள். ஒவ்வொரு பிரிவாக நான் அறிவித்த பிறகு பேரவை முதன்மைச் செயலாளர் அவர்கள் உறுப்பினர்களின் பெயர்களைப் படிப்பார்கள்.

பிளாக் 1

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1. திரு. பி.எம். நரசிம்மன்
2. மாண்புமிகு திரு. அ. அருணாசலம்
3. திரு. செ. அண்ணாதுரை
4. திரு. கு. அண்ணாமலை
5. திரு. ப. அண்ணாவி
6. திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்
7. திரு. அனிதா ஆர். ராதாகிருஷ்ணன்

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12

8. திரு. ஆகுசீ.அன்பழகன்
9. திரு. கே.பி. அன்பழகன்
10. திரு. கு. அன்பழகன்
11. திரு. ப. ஆண்டிவேல்
12. திரு. த. ஆறுமுகம்
13. திரு. ப. இளவழகன்
14. திரு. கா. தி. இளையகண்ணு
15. திரு. இரா.தா. இன்பத் தமிழன்
16. திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்
17. திரு. ந. இராமு
18. திரு. மா. இராஜசேகர்
19. திரு. சி. இராசேந்திரன்
20. திரு. கே.கே. உமாதேவன்
21. திரு. வெ. ஏழுமலை

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

- எவருமில்லை -

பிளாக் - 2

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

22. மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்
23. மாண்புமிகு டாக்டர் மு. தம்பிதுரை
24. மாண்புமிகு திரு. டி. ஜெயக்குமார்
25. மாண்புமிகு திரு. பி.சி. இராமசாமி
26. மாண்புமிகு திரு. செ. செம்மலை
27. மாண்புமிகு திரு. இரா. ஜீவானந்தம்
28. மாண்புமிகு திருமதி பா. வளர்மதி
29. மாண்புமிகு திரு. வீ. சுப்பிரமணியன்
30. மாண்புமிகு திரு. எஸ்.பி. சண்முகநாதன்
31. மாண்புமிகு திரு. கே.பி. இராஜேந்திர பிரசாத்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

32. மாண்புமிகு திரு. ஆர். வைத்திலிங்கம்
33. திரு. க.ரா. கந்தசாமி
34. திரு. ந. கணபதி
35. திரு. ஆர்.டி. கணேசன்
36. திரு. கே.சி. கருப்பணன்
37. திரு. சொ. கருப்பசாமி
38. திரு. ஜி. கோதண்டராமன்
39. திரு. வெ. கோவிந்தராஜ்
40. திரு. எம். சக்திவேல் முருகன்
41. திரு. ப. இராஜரெத்தினம்
42. திரு. எம்.எஸ். சந்திரசேகரன்
43. திரு. நா. சந்திரமோகன்
44. திரு. வீ. சந்திரன்
45. திரு. எம்.சி. சம்பத்
46. திரு. ஆர். சாமி
47. திரு. ப. சிதம்பரம்
48. திரு. கே.கே. சிவசாமி
49. திரு. செ. சிவசாமி
50. திரு. அ. சிவபெருமாள்
51. திரு. மா. சின்னசாமி
52. திரு. எஸ்.எம். சீனிவேல்
53. திரு. கே. சுதர்சனம்
54. திரு. எம். சுப்பையா பாண்டியன்
55. திரு. வி.ஏ. செல்லையா
56. திரு. எஸ்.கே. செல்வம்
57. திரு. வி. சோமசுந்தரம்
58. திரு. கே.ஜி.பி. ஞானமூர்த்தி
59. திரு. தங்க தமிழ்ச்செல்வன்
60. திரு. பி.கே.டி. நடராஜன்

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12

61. திரு. க. தவமணி

62. திரு. செ. தாமோதரன்

63. திரு. ப.வெ. தாமோதிரன்

64. திரு. கே.எஸ். தென்னரசு

65. திரு. அ. நடராஜன்

66. திரு. வது. நடராஜன்

67. திரு. பி.கே. சேகர்பாபு

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

-எவருமில்லை-

பிளாக் - 3

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

68. மாண்புமிகு திரு. சி. துரைராஜ்

69. மாண்புமிகு திரு. அ. அன்வர் ராஜா

70. மாண்புமிகு திரு. கே. பாண்டுரங்கன்

71. மாண்புமிகு திரு. ப. தனபால்

72. மாண்புமிகு திரு. ஓ. பன்னீர்செல்வம்

73. மாண்புமிகு திரு. ந. தளவாய் சுந்தரம்

74. மாண்புமிகு திரு. எஸ்.எஸ். திருநாவுக்கரசு

75. மாண்புமிகு திரு. சி. சண்முகவேலு

76. மாண்புமிகு திரு. சி.வி. சண்முகம்

77. மாண்புமிகு திரு. ஏ.கே. செல்வராஜ்

78. மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்

79. மாண்புமிகு திருமதி வளர்மதி ஜெபராஜ்

80. திருமதி ப. விஜயலட்சுமி பழனிச்சாமி

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

81. திருமதி வி. அழகம்மாள்

82. டாக்டர் திருமதி ஆ. கருப்பாயி

83. திருமதி கு. கலாவதி

84. செல்வி சி. கனகதாரா

85. திருமதி எஸ். கனிதா சம்பத்

86. திருமதி ஆர். சசிகலா

87. திருமதி செ. சுந்தராம்பாள்

88. திருமதி சி.எம். சூரியகலா

89. திருமதி செல்வி முருகேசன்

90. திருமதி தமிழ்மொழி ராஜதத்தன்

91. திருமதி நளினி மனோகரன்

92. திருமதி கே. பவானி கருணாகரன்

93. திருமதி பூபதி மாரியப்பன்

94. திருமதி சி. மல்லிகா

95. திருமதி எஸ். ராஜம்மாள்

96. திருமதி சான்ட்ரா டான் க்ரவல்

97. திரு. தா. பச்சைமால்

98. திரு. ப. நீலகண்டன்

99. திரு. க. பதினெட்டாம்படியான்

100. திரு. கே.எஸ். பழனிசாமி

101. திரு. பெ. பழனியப்பன்

102. திரு. அ. பாப்பா சுந்தரம்

103. திரு. கே.கே. பாலசுப்பிரமணியன்

104. திரு. எஸ்.எம். பாலன்

105. திரு. பி.எச். பால் மனோஜ் பாண்டியன்

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12

106. திரு. என்.கே. பெருமாள்

107. திரு. ப. பொன்னம்பலம்

108. திரு. எஸ். மகாலிங்கம்

109. திரு. அ. மில்லர்

110. திரு. எஸ். மாணிக்கராஜ்

111. திரு. ஆ.கு. முருகேசன்

112. திரு. கா.பூ. முனுசாமி

113. திரு. ப. மோகன்

114. திரு. எஸ்.எஸ். ரமணீதரன்

115. திரு. என். ரெங்கநாதன்

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

-எவருமில்லை-

பிளாக் - 4

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும் படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

116. திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்

117. திரு. ஜி. பழனிசாமி

118. திரு. லா. சந்தானம்

119. திரு. கே. அய்யாறு வாண்டையார்

120. திரு. கே.சி. கருணாகரன்

121. திரு. வை. சிவபுண்ணியம்

122. திரு. இரா. விசுவநாதன்

123. திரு. அ. வெங்கடாசலம்

124. திரு. போளூர் வரதன்

125. திரு. என். நன்மாறன்

126. திரு. சோ. இராசேந்திரன்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

127. திரு. கே. ராமச்சந்திரன்

128. திரு. வி. ஜெயராமன்

129. திரு. எம். ராதாகிருஷ்ணன்

130. திரு. கு. ஜெயக்குமார்

131. செல்வி க. பாலபாரதி

132. திரு. வே. கிருஷ்ணமூர்த்தி

133. திரு. ச. ராமராஜ்

134. திரு. வி.ஆர். ராஜாங்கம்

135. திரு. பி.ஜி. இராஜேந்திரன்

136. திருமதி எஸ். மகேஸ்வரி

137. திரு. கே. மகேந்திரன்

138. திரு. இரா. வில்வநாதன்

139. திரு. மா.ப. ரோகிணி என்கிற கிருஷ்ணகுமார்

140. திரு. இ.ஏ. லியாவுதீன் சேட்

141. திரு. பெ. வாசுதேவன்

142. திரு. கே. கோபிநாத்

143. திரு. டி. மணி

144. திரு. பி.எஸ். அருள்

145. திரு. செ.ம. வேலுசாமி

146. டாக்டர் சி. விஜயபாஸ்கர்

147. திரு. செ. வெங்கடாஜலம்

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1. திரு. கே.என். இலட்சுமணன்

2. திரு. எச். ராஜா

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12

பிளாக் - 5

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

148. திருமதி டி. யசோதா

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

3. பேராசிரியர் க. அன்பழகன்
4. திரு. இ. புகழேந்தி
5. திரு. பரிதி இளம்வழுதி
6. டாக்டர் க. பொன்முடி
7. திரு. அ. அசோகன்
8. திரு. ஜெ. அன்பழகன்
9. திரு. அன்பில் பெரியசாமி

பிளாக் - 6

தீர்மானத்தை ஆதரிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

-எவருமில்லை-

தீர்மானத்தை எதிர்ப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

10. திரு. துரைமுருகன்
11. திரு. மு.க. ஸ்டாலின்
12. திரு. கே.கே.எஸ்.எஸ்.ஆர். இராமச்சந்திரன்
13. திரு. கு. பிச்சாண்டி
14. திரு. எம்.ஆர்.கே. பன்னீர்செல்வம்
15. திரு. எஸ்.என்.எம். உபயதுல்லா
16. திரு. ஆர். சக்ரபாணி
17. திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்
18. திரு. கே.என். சேகரன்
19. திரு. துரை. கி. சரவணன்
20. திரு. து. நெப்போலியன்

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

21. திரு. பா. பரணிகுமார்
22. திரு. டி.பி.எம். மைதீன்கான்
23. திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்
24. திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்
25. திரு. எஸ்.ஏ.எம். உசேன்
26. திரு. ப. ரங்கநாதன்
27. திரு. எ.வ. வேலு

பேரவையில் ஒட்டுமொத்தமாக நடுநிலை வகிப்போர் எழுந்து நிற்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1. திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்
2. திரு. ஆஸ்டின்
3. திரு. மு. அப்பாவு

(வாக்குகள் எண்ணிக் கணிக்கப்பெற்றன)

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு வாக்குகள் பின்வருமாறு எண்ணிக் கணிக்கப்பெற்றன.

ஆதரித்தோர்	-	148 (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)
எதிர்த்தோர்	-	27
நடுநிலை வகித்தோர்	-	3

அவையின் மொத்த உறுப்பினர்களில் பாதிக்கு மேல் இந்த அவையில் வாக்கெடுப்பில் கலந்துகொண்டனர். வாக்களித்தவர்களில் மூன்றில் இரண்டு பங்கிற்கு அதிகமானவர்கள் தீர்மானத்தை ஆதரித்து வாக்களித்ததால் தனித் தீர்மானம் அவையால் நிறைவேற்றப்பெற்றது என்று அறிவிக்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (13-9-2001) காலை 10-00 மணிக்குக் கூடும்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 7-11 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

11. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும் ஆணைகளும்

67. 1999-2000 ஆம் ஆண்டிற்கான தமிழ்நாடு கால்நடை மருத்துவ அறிவியல் பல்கலைக் கழகத்தின் பதினொன்றாவது ஆண்டறிக்கை, ஆண்டு நிதிக் கணக்குகள் மற்றும் தணிக்கை அறிக்கை. (1989 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கால்நடை மருத்துவ அறிவியல் பல்கலைக் கழகச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 42/1989) 51 (3) பிரிவின்கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது) (தமிழ், ஆங்கிலம்)

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

102. கைத்தறி மற்றும் துணிநூல் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிபபிற்கு திருத்தம், 2001-2002. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

103. மானியக் கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2001-2002. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

104. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - சாலைப் போக்குவாத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2001-2002. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

105. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - சாலைப் போக்குவரத்து சாதனை புற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 2001-2002. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

106. தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறையின் மக்கள் சாசனம் என்ற புத்தகம். (தமிழ், ஆங்கிலம்)

107. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் ஒன்றாவது அறிக்கை. (2001-2002)

108. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் இரண்டாவது அறிக்கை. (2001-2002)

109. பொதுக் கணக்குக் குழுவின் மூன்றாவது அறிக்கை. (2001-2002)

இணைப்பு - 1

(408 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2001-2002

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்

ஒருங்கிணைந்த மற்றும் திறமையான சாலைப் போக்குவரத்து அமைப்பு இல்லையெனில், எந்த ஒரு நாடும் பொருளாதார வளர்ச்சியில் மேம்பட இயலாது. முந்தைய நாட்களில் இருந்தது போல, ரயில் போக்குவரத்திற்கு அதிக முக்கியத்துவம் இந்நாட்களில் இல்லை. சரக்கு மற்றும் பயணிகள் போக்குவரத்து சாலைகளின் மூலம் அதிக அளவில் நடைபெறுவதால் இந்நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. இந்நாட்களில் மக்கள் சாலை வழியாக நீண்டதூர பயணங்கள் மேற்கொள்ள தயங்குவதில்லை. கடந்த நாட்களில் சாலைகள் வழியே மூலப்பொருட்கள், விற்பனைப் பொருட்கள், விவசாய உற்பத்திப் பொருட்கள் போன்றவை பல்வேறு மாநிலங்களுக்குக் கொண்டு செல்வது பெருமளவில் பெருகியுள்ளது.

எனவே சட்டத்தின் மூலமாகவும் பிற நடவடிக்கைகளினாலும், மேலும் நவீனமயமாக்குதல் மற்றும் கணினிமயமாக்குதல் போன்ற புதிய நடைமுறைகள் மூலமும் சாலைப் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த அரசு சிறப்பான முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அரசின் நோக்கமே சிறப்பான, தடங்கலற்ற, பாதுகாப்பான பயணத்தை அளிப்பதாகும். இதுதொடர்பாக அரசு மேற்கொண்டுள்ள செயல்பாடுகள், அடுத்த சில பத்திகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளன.

2. அமைப்பு

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இவர் மாநில போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் ஆவார். மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், மாவட்ட போக்குவரத்து அதிகாரியின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர். மாநில போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் மற்றும் மாவட்ட போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் ஆணைகளுக்கு எதிரான

[2001 செப்டம்பர் 12

முறையீடுகள் மற்றும் மறு ஆய்வு மனுக்களை விசாரிக்க மாநில போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயம் சென்னையில் இயங்குகிறது. போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பினை இணைப்பு - I மற்றும் II-ல் காணலாம்.

3. போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகள்

இத்துறை 1988 ஆம் ஆண்டைய மோட்டார் வாகனச் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம்), 1989 ஆம் ஆண்டைய மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989 ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள் மற்றும் 1974 ஆம் ஆண்டைய தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்பு சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வரையறுக்கப்பட்ட கடமைகளை நிறைவேற்றுகிறது. இதில் மோட்டார் வாகனங்களை பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு அனுமதி வழங்கல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கல், விபத்துக்குள்ளான வாகனங்களை பார்வையிடல், வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல், வாகனங்களால் ஏற்படும் மாசு கட்டுப்பாடு குறித்த நடவடிக்கைகள் எடுத்தல் போன்றவை அடங்கும். தற்போது, இத்துறை வழக்கமான பணிகளுடன் சிற்றுந்து திட்டம் மற்றும் சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களில் ஈடுபட்டுள்ளது.

4. கணினிமயமாக்குதல்

கணினிமயமாக்கப்படுதலின் மூலம் விரைவான, திறமையான நிருவாகத்தை போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்களுக்கு அளிக்கிறது. இதனால் பொதுமக்கள் காத்திருக்கும் நேரம் கணிசமாக குறைகிறது. இதற்குமுன்பு பதிவு செய்யப்பட்ட அனைத்து வாகன விவரங்களும், ஓட்டுநர் உரிமம் பெற்றவர் விவரங்களும் கணினி பதிவில் இடம் பெறுவதால் போலியான உரிமங்கள்/சான்றிதழ்கள் பெற வழியில்லை. அதற்குரிய பட்டனை அழுத்தியதும் ஓட்டுநர் அல்லது வாகனங்கள் பற்றிய விவரங்களை கணினி திரையில் காண முடியும். வரி வசூலிப்பது குறித்து உடனுக்குடன் அறிக்கைகள் தயாரிக்க முடிகிறது. இதன்மூலம் ஒளிவுமறைவற்ற முறையிலும், விரைவாகவும் பணியாற்ற முடிகிறது.

கணினிமயமாக்கும் பணி இரண்டு கட்டங்களாக (Two Phases) நடைபெறுகின்றன. இதில் முதல் கட்டமாக 17 அலுவலகங்கள் முழுமையாக கணினிமயமாக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சியுள்ள 76 அலுவலகங்களும் இரண்டாம் கட்டப் பணியில் கணினிமயமாக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப்பணியை மேற்கொள்ள

2001 செப்டம்பர் 12]

திருவாளர்கள் தமிழ்நாடு மின்னணுக் கழகம் இணைப்பு நிறுவனமாக (Nodal Agency) நியமனம் செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்நிறுவனம், இரண்டாம் கட்ட கணினிமயமாக்குதலுக்குத் தேவையான கணினிகள் கொள்முதல் செய்வதுடன், அவற்றை நிருவகித்தல் மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல் ஆகிய பணிகளையும் மேற்கொள்ளும்.

5. ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம்

ஓட்டுநர் உரிமம் கோரும் மனுதாரர்களின் ஓட்டும் திறனை உரிமம் வழங்கும் முன் பரிசோதிப்பது மிக அவசியமானதொன்றாகும். அவ்வாறு திறனை சோதிக்க ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அவசியமாகும். கடந்த சில வருடங்களுக்கு முன்புவரை இவ்வகையான தேர்ச்சித் தளங்கள் தமிழ்நாட்டில் இல்லை. ஓட்டும் திறன் நகர்ப்புற சாலைகளிலும், நெடுஞ்சாலைகளிலும் பரிசோதிக்கப்பட்டது. இதன் முக்கியத்துவத்தை கருத்தில்கொண்டு, அரசு தர்மபுரி, தஞ்சாவூர், திருநெல்வேலி, இராமநாதபுரம் மற்றும் காஞ்சிபுரம் ஆகிய இடங்களில் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளங்களை அமைத்துள்ளது. மேலும், திண்டுக்கல், விருதுநகர், திருவள்ளூர், நாமக்கல் மற்றும் பெரம்பலூர் ஆகிய இடங்களில் தேர்ச்சித் தளம் கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அமைக்க ஏதுவாக நிலமும் பிற வசதிகளும் கிடைப்பதைப் பொறுத்து ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஓர் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. சென்னையில் ஆதரவாளர்களின் உதவியுடன், நவீன தேர்ச்சித் தளம் ஒன்றை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

6. பயணிப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குதல்

பொதுமக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி அளிப்பதில் பயணிப் பேருந்துகள் பெரும் பங்கு வகிக்கின்றன. தமிழ்நாட்டில் 22,674 பயணிப் பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. அவற்றில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 16,969 பயணிப் பேருந்துகளையும், தனியார் உரிமையாளர்கள் 5,705 பேருந்துகளையும் இயக்கி வருகின்றனர். மாநிலம் முழுவதும் நாட்டுடைமை கொள்கை கடைப் பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதனால் தனியார் பேருந்துகளுக்கு புதிய உரிமம் வழங்கப்படுவதில்லை. ஆனால் தனியார் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 41/92-ன்படி ஐந்து அல்லது அதற்கும் குறைவான எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை ஏற்கெனவே இயக்கி வந்த சிறு பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய உரிமம் வழங்கப்படுவதில்லை.

7. சிற்றுந்து திட்டம்

முற்றிலும் தனியாரால் இயக்கப்படும் சிற்றுந்து திட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியில்லாத அனைத்து கிராமங்களும் பயனடையவில்லை என்பதை திறனாய்வு மூலம் கண்டறிந்து, அதில் உள்ள குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு அரசு முனைந்துள்ளது. மேலும், இச்சிற்றுந்து திட்டத்தினால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்படும் இழப்பையும், அரசு கவனத்தில் கொண்டுள்ளது. இச்சிற்றுந்து திட்டத்தை பகுப்பாய்வு செய்து, இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டதின் நோக்கத்தை நிறைவு செய்யும் வகையில் மாற்றியமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

8. சோதனைச் சாவடிகளை நவீனமயமாக்குதல்

தமிழ்நாட்டில் 19 சோதனைச் சாவடிகள் உள்ளன. அனைத்துச் சோதனைச் சாவடிகளையும் நவீனமயமாக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. முதற்கட்டமாக ஓசூர், கந்தே கவுண்டன் சாவடி மற்றும் பெத்திக்குப்பம் ஆகிய மூன்று சோதனைச் சாவடிகள் நவீனமயமாக்கப்பட உள்ளன. சோதனைச் சாவடிகளை நவீனமயமாக்குவதன் மூலம் 100 விழுக்காடு வாகனங்களை சோதனை செய்யலாம். இதனால் அரசுக்குக் கூடுதல் வருவாய் கிடைப்பதுடன், முறையற்ற வகையில் நுழையும் பிற மாநில வாகனங்கள் தடுக்கப்படுகின்றன.

9. 2001-2002-க்கான புதிய திட்டங்கள்

பொதுமக்களும், வாகன உரிமையாளர்களும் பயனடையும் வகையில் 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை செயல்படுத்த அரசு உத்தேசித்துள்ளது:—

	திட்டம்	மதிப்பீடு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
(அ)	தூத்துக்குடி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளம் அமைத்தல்	16.60
(ஆ)	தூத்துக்குடி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் பொதுமக்கள் வசதிக்கு. காத்திருக்கும் கூடம் கட்டுதல் (Waiting Hall)	1.40

	திட்டம்	மதிப்பீடு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
(இ)	தூத்துக்குடி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் பொதுமக்கள் பயனுக்கு கழிப்பறை கட்டுதல்	1.30
(ஈ)	ஆறு பகுதி அலுவலகங்களுக்கு தொலைபேசி வசதி ஏற்படுத்துதல்	0.90
	மொத்தம்	**20.20**

10. வரி விதிப்பு முறை

1974 ஆம் ஆண்டைய மோட்டார் வாகனங்களின் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்படி வரி விதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் வாகனங்களின் பயன்பாடு, பொதுமக்களுக்கு பயனளிக்கும் தன்மை போன்றவற்றை கருத்தில் கொண்டு வெவ்வேறு வகையான விகிதங்களில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 50 சி.சி. திறன் வரையில் உள்ள இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கு 1-4-1989-இல் இருந்தும், நான்கு சக்கர வாகனங்களுக்கு (Non-transport) 1-7-1998-இல் இருந்தும் ஆயுட்கால வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. வர்கனங்களுக்கு வரி கீழ்க்கண்ட வகையில் விதிக்கப்படுகிறது :

வாகன வகைப்பாடு	வரி விதிக்கும் முறை
பயணிப் பேருந்து	பயணிகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை
ஆம்னி பேருந்து (ஒப்பந்தப் பேருந்து)	பயணிகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை
சரக்கு வாகனங்கள்	சுமைகளின் எடை
மோட்டார் கார்	வாகனங்களின் எடை
பிற போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	வாகனங்களின் எடை
இரு சக்கர வாகனங்கள்	இயந்திரங்களின் செயல் திறன்
மேக்ஸிகேப்	இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை

[2001 செப்டம்பர் 12

வாகன வகைப்பாடு	*வரி விதிக்கும் முறை*
தனியார் சேவை வாகனங்கள்	இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை
ஆட்டோ ரிக்ஷா சுற்றுலா வாடகைக் கார் சாதாரண வாடகைக் கார்	5 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை வரி (அனுமதி காலம் முடியும் வரை)

11. வரி வருவாய்

ஒவ்வோர் ஆண்டும் இத்துறையின் மூலம், அரசின் வருவாய் கீழ்க்குறிப்பிட்டவாறு அதிகரித்துக்கொண்டே வருகிறது.

வருடங்கள்	*வருவாய் (ரூபாய் கோடியில்)*
1997-98	*469.00*
1998-99	*561.75*
1999-2000	*581.45*
2000-2001	*592.37*

12. வாகனங்களின் எண்ணிக்கை

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இரட்டிப்பாகியுள்ளது. கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கையின் மூலம் வாகன வளர்ச்சியை அறியலாம்:

ஆண்டு	*போக்குவரத்து வண்டிகள்*	*போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள்*	*மொத்தம்*
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	*3,84,880*	*40,71,839*	*44,56,719*
2000	*3,99,300*	*42,07,928*	*46,07,228*
2001	*4,21,365*	*47,40,717*	*51,62,082*

2001 செப்டம்பர் 12]

1-4-2001 நிலவரப்படி வாகன வகைப்பாடுகளின் விவரங்கள்

பயணிப் பேருந்து	-	*22,674*
(i) அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பயணிப் பேருந்து	-	*16,969*
(ii) தனியார் பயணிப் பேருந்து	-	*5,705*
சரக்கு வாகனங்கள் (மாநில அனுமதி)	-	*1,89,428*
சரக்கு வாகனங்கள் (தேசிய அனுமதி)	-	*28,608*
ஆம்னி பேருந்து (மாநில அனுமதி)	-	*299*
ஆம்னி பேருந்து (தேசிய அனுமதி)	-	*151*
மோட்டார் கேப் (மாநில அனுமதி)	-	*31,200*
மோட்டார் கேப் (தேசிய அனுமதி)	-	*4,366*
மேக்ஸி கேப் (மாநில அனுமதி)	-	*23,740*
மேக்ஸி கேப் (தேசிய அனுமதி)	-	*857*
மோட்டார் கேப் (மாநகர மற்றும் நகர எல்லைக்குள் இயங்குபவை)	-	*869*
ஆட்டோ ரிக்ஷா (மாநிலம் முழுவதும்)	-	*1,08,090*
ஆட்டோ ரிக்ஷா (சென்னையில் மட்டும்)	-	*37,962*
இதர வாகனங்கள் (இரு சக்கர வாகனங்கள்- உட்பட)		*47,51,800*

13. சாலைப் பாதுகாப்பு

(i) சாலைப் பாதுகாப்பின் சிறந்த செயல்பாட்டிற்கு அரசுத் துறைகள், அரசு சாரா அமைப்புகள், மோட்டார் வாகனச் சங்கங்கள், சாலை உபயோகிப்பவர்கள் அமைப்புகள் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு குழுக்கள் ஆகியவற்றின் ஒருங்கிணைந்த கூட்டு முயற்சி தேவையானதொன்றாகும். தற்போது கீழ்க்கண்ட சாலைப் பாதுகாப்பு அமைப்புகள்/மன்றங்கள் கொள்கைகளை வகுத்து அவற்றைச் செயல்படுத்துகின்றன:—

(அ) சாலைப் பாதுகாப்புப் பணியில் மாநில சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சில் கொள்கைகளை வகுக்கும் ஓர் உயர்மட்ட

[2001 செப்டம்பர் 12

குழுவாகும். மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் இக்கவுன்சிலின் தலைவராவார். (Chairman)

(ஆ) மாவட்ட அளவில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சில்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இக்கவுன்சில் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை கூடி, சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து விவாதிக்கும்.

(இ) போக்குவரத்து ஆணையரை, சாலைப் பாதுகாப்பு ஆணையராக அரசு நியமனம் செய்துள்ளது. இவர் மாநிலம் முழுவதும் சாலைப் பாதுகாப்புப் பணியில் ஈடுபட்டுள்ள அரசுத் துறைகள் மற்றும் அரசு சாரா நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் திட்டங்கள் மற்றும் பணிகளை ஒருங்கிணைப்பதுடன், சாலைப் பாதுகாப்புக் கொள்கை பற்றி முடிவெடுப்பதற்கேற்ப அறிவுரைகளை அரசுக்கு வழங்குவார்.

(ii) இணக்கக் கட்டணம் (Compounding Fee) மற்றும் அந்த இடத்திலேயே விதிக்கும் அபராதத் தொகையை (Spot Fine) ஆதாரமாகக் கொண்டு, சாலைப் பாதுகாப்பு நிதியை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த நிதி, சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகளை நிறைவேற்ற பயன்படுத்தப்படுகிறது. மேலும், காவல் துறையை நவீனமயமாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் போக்குவரவு முன்னேற்றப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(iii) போக்குவரத்து ஆணையர், சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து அரசுத் துறைகள், வல்லுநர்கள் (Experts), அரசு சாரா அமைப்புகள் ஆகியவற்றுடன் கூட்டங்கள் நடத்தி, அவற்றின் பணிகளை ஒருங்கிணைக்கிறார். சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகள் குறித்து உள் துறை செயலாளரும் அடிக்கடி திறனாய்வு செய்கிறார்.

(iv) சாலைப் பாதுகாப்பில் உறுதியான இலக்கு நிர்ணயித்து அதனை ந்த நிதி ஆண்டிலேயே அடைய வேண்டும் என்ற நோக்கில் செயல் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு வருகிறது.

(v) ஆகஸ்டு திங்கள் 2001-ல் நடைபெற்ற மாவட்ட ஆட்சியர்கள் மற்றும் காவல் துறை அதிகாரிகள் மாநாட்டில் தெரிவித்தபடி போக்குவரவு அபிவிருத்தி மற்றும் சாலை விபத்துகள் குறித்த பணிகளை மேற்கொள்ள காவல்துறை தலைமையகத்தில் சாலைப் பாதுகாப்புப் பிரிவு ஒன்றை ஏற்படுத்தலாம் என உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

2001 செப்டம்பர் 12]

14. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் அளித்தல்

(அ) சாலை விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கோ அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்கோ முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடியாக நிவாரணத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. அவற்றின் விவரம் வருமாறு:

1. இறப்பு	ரூ. 10,000
2. நிரந்தர செயலிழப்பு	ரூ. 6,000
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை அல்லது ஒரு கால் இழப்பு	ரூ. 4,000
4. சிறு காயங்கள்	ரூ. 500

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்கும்பொருட்டு முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதிக்கு இந்த ஆண்டு ரூ. 5.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது /பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு இந்நிதி மாவட்ட ஆட்சியரால் வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) மேலும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்து விபத்தில் உயிரிழப்பு ஏற்படும்போது, அன்னாரின் குடும்பங்களுக்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து (Chief Minister's Public Relief Fund) கருணைத் தொகை ரூ.50,000 வழங்கப்படுகிறது.

15. மாசுக் கட்டுப்பாடு

சுற்றுப்புறச் சூழல் மாசு ஏற்பட வாகனங்கள் வெளியேற்றும் புகையே முக்கிய காரணமாக உள்ளது. குறிப்பாக பெரு நகரங்களில் இதன் பாதிப்பு அதிகமாக உள்ளது. வாகனங்கள் வெளியேற்றும் புகையால் சுற்றுப்புறச் சூழலுக்கு கேடு ஏற்படுகிறது. 1989 ஆம் ஆண்டைய மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளபடி புதிய வாகனங்களின் தரம் இருக்க வேண்டும். விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்ட அளவுக்குட்பட்டு, புகையினை வெளியேற்றும் வாகனங்களுக்கு புகை கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் வழங்கப்படுகின்றன. பதிவு செய்யப்பட்டு ஓராண்டுக்கும் மேலான வாகனங்கள் இச்சான்றிதழை பெற்றிருக்க வேண்டும். தற்போது, சென்னை, திருவள்ளூர், காஞ்சிபுரம், திண்டுக்கல் மற்றும்

[2001 செப்டம்பர் 12

நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் புகையளவு கட்டுப்பாட்டு சான்றிதழ் வழங்கும் முறை அமல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. மேலும், புகை கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் பெறப்பட வேண்டும் என்ற செயல்முறை அனைத்து மாவட்டங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்பட உள்ளது.

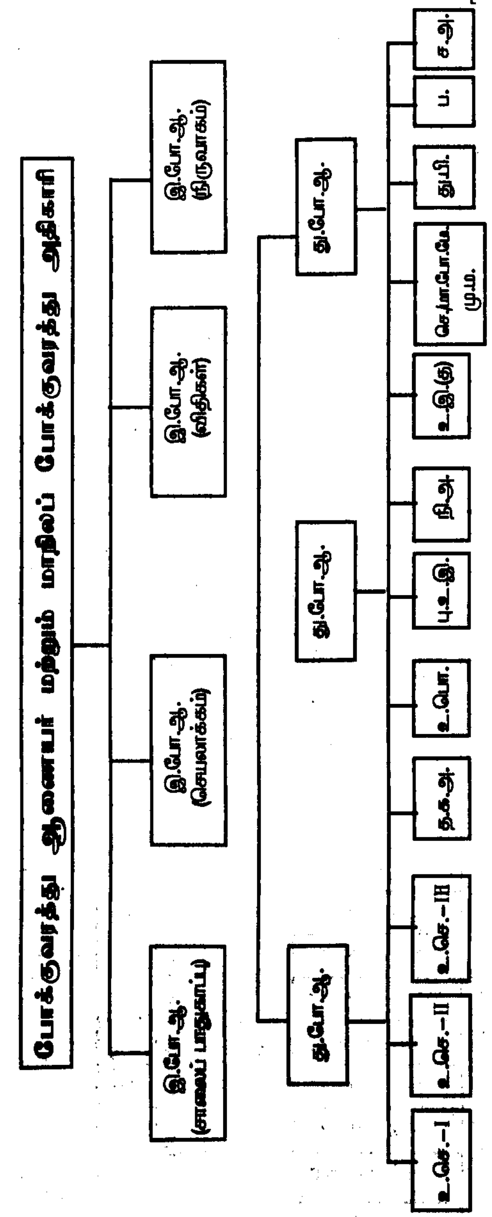
16. முடிவுரை

சாலைப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியே அனைத்து வளர்ச்சிக்கும் அடிப்படையாக உள்ளது என்பதை நன்கு உணர்ந்து, அதற்கேற்ப போக்குவரத்தின் வளர்ச்சிக்கு அரசு தொடர்ந்து ஊக்கமளிக்கிறது. தொழில்நுட்ப மேம்பாடு மற்றும் கணினிமயமாக்குதல் ஆகியவற்றின் மூலமாக பொதுமக்களின் தேவை சந்திக்கப்படவும் விரைவான சரக்கு போக்குவரத்தையும் உறுதி செய்யவும் அரசு தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கும்.

[2001 செப்டம்பர் 12

இணைப்பு – I

போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாக அமைப்பு தலைமையிட அமைப்பு

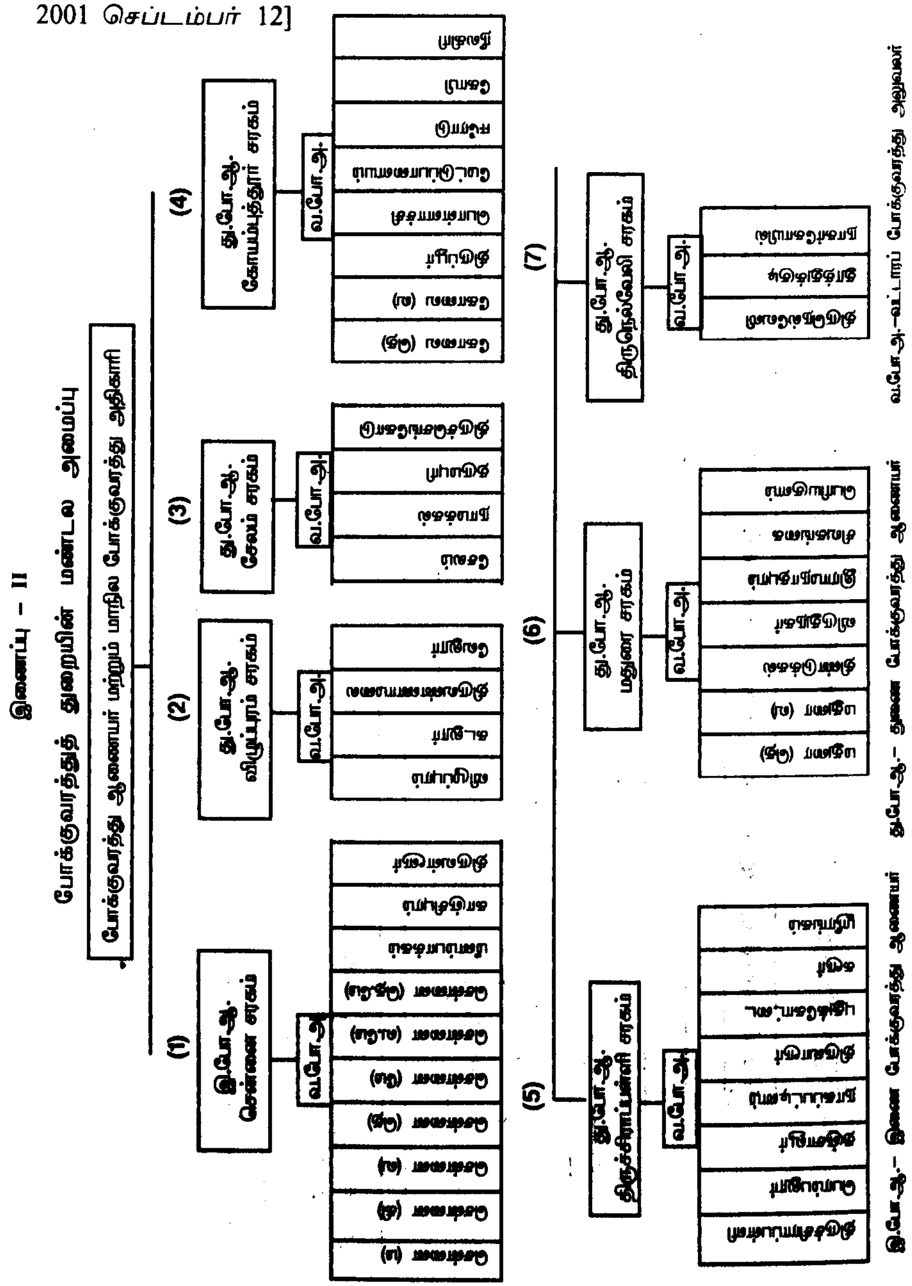


இ.போ.ஆ. – இணை போக்குவரத்து ஆணையர்
த.க.அ. – தலைமை கணக்கு அலுவலர்
நி.அ. – நிர்வாக அதிகாரி
து.பி. – துறை பிரதிநிதி

து.போ.ஆ. – துணை போக்குவரத்து ஆணையர்
உ.பொ. – உதவிப் பொறியாளர்
உ.இ.(க) – உதவி இயக்குநர் (கணிக்கை)
ப. – பகுப்பாய்வர் (கணினி)

உ.செ. – உதவிச் செயலர்
பு.உ.இ. – புள்ளியியல் உதவி இயக்குநர்
செ/மா.போ.மே.மு.ம. – செயலர்/மாநில போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு மன்றம்
ச.அ. – சட்ட அலுவலர்

2001 செப்டம்பர் 12]



2001 செப்டம்பர் 12]

இணைப்பு – II

கோரிக்கை எண் 39 மற்றும் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2000-2001

1. முன்னுரை

மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையான உள்ளமைப்பை அபிவிருத்தி செய்ய போக்குவரத்து வசதிகளின் முன்னேற்றம் இன்றியமையாத காரணமாக உள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், நகர், மாநகர், புறநகர், மலை வழி, மற்றும் விரைவுப் பணிகள் போன்ற பல பணிகளின் மூலமும், அண்டை மாநிலங்களான ஆந்திரா, கர்நாடகா, கேரளா மற்றும் பாண்டிச்சேரி மாநிலங்களுக்கு, மாநிலங்களுக்கிடையேயான பணிகள் மூலமும், தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பதில் ஒரு முக்கியமான பங்கு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறை, குறிப்பாக மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிர்வகிக்கிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து கழக ஊழியர்கள் ஓய்வூதிய நிதி பொறுப்பாட்சி, ஓய்வூதிய சேமநல நிதித் திட்டம் மற்றும் மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஆகிய நிறுவனங்கள் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

2. நாட்டுடைமையாக்குதல்

2.1 **நாட்டுடைமையின் கால வரிசையிலான வரலாற்று நிகழ்ச்சிகள்.**

1948 — நாட்டின் சுதந்திரத்திற்குப் பின்னர் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தமிழ் நாட்டில் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி தொடங்கியது.

1959 — 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் அரசுதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை

[2001 செப்டம்பர் 12

இயக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டில், தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது.

1967 - அரசு கீழ்க்கண்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க தீர்மானித்தது:-

(அ) 75 மைல்கள் (120 கிலோ மீட்டர்) மற்றும் அதற்கும் மேல் உள்ள சாதாரண மற்றும் விரைவுப் பேருந்து வழித்தடங்கள்.

(ஆ) வழித் தடத்தின் நீளத்தை கருதாது சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் மற்றும் முடியும் வழித் தடங்கள்.

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முடியும் அல்லது தொடங்கும் அனைத்து வழித் தடங்கள்

1971 - தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிமனைகள் ஆகியவை அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு, பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1973- மாநில அரசு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டு கால அளவில் மாவட்டம், மாவட்டமாக குறைந்த எண்ணிக்கை பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்களிலிருந்து தொடங்கி, ஏறு வரிசையில், அதிக பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டங்கள் முடிய பயணிப்பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின்படி முதன் முதலாக நீலகிரி மாவட்டத்தில் பேருந்துகள் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. ஆனால் இச்சட்டம் முதலில் சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தால் தடை செய்யப்பட்டு, மேல்முறையீட்டில் உச்ச நீதிமன்றம் 1983 ஆம் ஆண்டு இச்சட்டம் செல்லுபடியாகும் எனத் தீர்ப்பளித்துள்ளது.

1984-உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில்கொண்டும் நாட்டுடைமையாக்கும்

2001 செப்டம்பர் 12]

திட்டத்தினை 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 விலக்களிக்கப்பட்டு, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் வழித் தடங்களில் மூன்று முதல் நான்கு ஆண்டு காலத்திற்குள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை உடனடியாக இயக்குவதில் பல சிரமங்கள் இருந்தன. அரசு புதிய பேருந்துகளை வாங்குவது, பழைய பேருந்துகளை புதுப்பித்தல் போன்ற இனங்களில் அதிகமான செலவினங்களை எதிர்கொள்ள நேரிடும் என்பதால், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் வழித்தடங்களில் அரசு பேருந்துகள் இயக்குவதை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என அரசு முடிவு செய்தது.

1990 — எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டின் நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கும் மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து, அதற்கேற்ப 1990-இல், தமிழ்நாடு பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டது. இது 1984-இல் மூலச் சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்ததுடன், மேலும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழி வகை செய்தது. 1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு இந்தச் சட்ட முன்வடிவு தடையாக இருக்கும் எனக் கருதப்பட்டதால், இச்சட்டத் திருத்தங்கள் கைவிடப்பட்டன.

1992 - எனவே அரசு, 1992-ல் மோட்டார் வண்டிகள் தனி விதிமுறைகள் சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்களில், தாங்கள் ஏற்கெனவே பெற்றிருந்த உரிமங்களை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும், வழிவகை செய்கிறது, இருப்பினும் இச்சட்டம் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களை தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

[2001 செப்டம்பர் 12

1995- தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகள், *1995* மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்த விதிகளுக்கு *1996*, சனவரி மாதத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன. இந்த திருத்தப்பட்ட விதிகளில், சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும், வழி வகைகள் செய்யப்பட்டன.

1996 - தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் சிறப்பு விதித் துறைகள் (அனுமதிகளை மாற்றுவதற்கான விதிமுறைகள்) சட்டம். *1996*; என்ற சட்டத்தை கொண்டு வந்தது. இச்சட்டம் *24-1-1996*-க்கு முன் உள்ள நிலையை நீட்டிக்க வழிவகை செய்துள்ளது. அரசு, சென்னை, கன்னியாகுமரி மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்களுக்கு ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்களை அறிவித்துள்ள காரணத்தால், மற்ற மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டங்களை வெளியிட்டது. இந்த பகுதித் திட்டத்தின்படி அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மட்டுமே மாவட்டங்களில் அறிவிக்கப்பட்ட பகுதித் திட்டத்தின்படி பேருந்துகளை புதிய வழித்தடங்களில் இயக்க முடியும்.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

3.1. 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் இயங்கி வந்த பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வசம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆழமாக ஆய்வு செய்து அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேம்படுத்த தகுந்த ஆலோசனைகளை வழங்கும்பொருட்டு இரண்டு ஆலோசனைக் குழுக்களை நியமனம் செய்தது. *1976*-ல் பட்டாபிராமன் குழுவும் மற்றும் *1990*-ல் தில்லைநாயகம் குழுவும் நியமிக்கப்பட்டன. மாவட்ட வாரியாக போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க வேண்டும் என்ற பட்டாபிராமன் குழுவின் ஆலோசனையை அப்போதைய அரசு கொள்கை அளவில் ஏற்றுக்கொண்டது. ஒரே அமைப்பாக செயல்படுவதைக்காட்டிலும் பல்வேறு நிறுவனங்களாக பேருந்து போக்குவரத்து, தமிழ்நாட்டில் செயல்படுவதால் அதிக பயன் கிடைக்கும் என்பதை கருத்திற்கொண்டு அத்தகைய பல நிறுவன அமைப்பு முறை தொடர வேண்டுமென இரு குழுக்களும் பரிந்துரை செய்தன. மக்கள் தேவைக்கேற்பவும், திறமையாகவும்,

2001 செப்டம்பர் 12]

பொறுப்பாகவும் செயல்படத் தக்க வகையில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இயல்பான அளவில் *750* பேருந்துகளை கொண்டிருக்கலாம் எனவும், ஆனால் *1200*-க்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும் எனவும், தில்லைநாயகம் குழு அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்தது. அனைத்துக் கருத்துக்களையும் அரசு ஏற்றுக் கொண்டது. இம்மாநிலத்தில் தற்போது *19* போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

வ எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல் படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	30-06-2001 அன்றுள்ள வாறு பேருந்து எண்ணிக்கை உபரிபேருந்து கள் உட்பட)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	மாநகர போக்குவரத் துக் கழகம் சென்னை.	*01-01-72*	சென்னை பெருநகர்.	*2818*
2	அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம், (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை.	*01-04-80*	தமிழ்நாடு முழுவதும்.	*706*
3	அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை.	*27-01-94*	மாநிலங்களுக் கிடையே.	*203*
4	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம் 1) விழுப்புரம்.	*16-01-75*	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்.	*1077*

[2001 செப்டம்பர்

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2), வேலூர்.	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணாமலை மாவட்டங்கள்	836
6	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3), காஞ்சிபுரம்.	01-04-1992	காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்	762
7	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1), சேலம்	15-02-1973	சேலம், நாமக்கல் மாவட்டங்கள்	945
8	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம் -2), தருமபுரி.	01-04-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	685
9	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம் -1), கோவை.	01-03-1972	கோவை மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்கள்	1587
10	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-2), ஈரோடு.	01-04-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	930
11	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 1), கும்பகோணம்.	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	944

2001 செப்டம்பர் 12]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் -2), திருச்சிராப்பள்ளி.	01-04-1985	திருச்சிராப் பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்.	978
13	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-3), காரைக்குடி.	01-04-1983	சிவகங்கை, ராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்.	590
14	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-4) புதுக்கோட்டை.	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்	356
15	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-1) மதுரை.	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்	933
16	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-2), திருநெல்வேலி.	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்.	830
17	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-3) நாகர்கோயில்.	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	676

[2001 செப்டம்பர் 12

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
18	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-4) திண்டுக்கல்.	01-04-1986	திண்டுக்கல் தேனி மாவட்டங்கள்	726
19	தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-5), விருதுநகர்.	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்	368

3.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல்

மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம் 1 உடன், மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம் 2-ஐயும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோவை-கோட்டம் 1 உடன், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோவை-கோட்டம்-3 ஐயும் ஒருங்கிணைக்கும் பணி 10-01-2001 மற்றும் 07-11-2001 இல் முடிவடைந்துவிட்டது. தேவையற்ற போட்டியைத் தவிர்க்கவும், நிர்வாக செலவுகளைக் குறைக்கவும் மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மீதம் உள்ள பதினெட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் ஆறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக, ஒருங்கிணைப்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதப்படுகிறது. அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-1 உடன் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-2-ஐ ஒருங்கிணைக்கும் வரைவு கருத்துரு மைய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மைய அரசின் ஒப்புதல் இன்னும் கிடைக்கப் பெறவில்லை. தற்போது கீழ்க்கண்டவாறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்க தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது.

2001 செப்டம்பர் 12]

வ. எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப் பிற்கு பின் கழகத்தின் பெயர்
(1)	(2)	(3)
1	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1), சென்னை.	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு), சென்னை
2	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2), சென்னை.	
3	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-1), விழுப்புரம்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்), விழுப்புரம்
4	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2), வேலூர்.	
5	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3), காஞ்சிபுரம்.	
6	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1), சேலம்.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்), சேலம்
7	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-2), தருமபுரி.	
8	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-1), கோவை.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை), கோவை
9	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-2), ஈரோடு.	
10	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-1), கும்பகோணம்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்), கும்பகோணம்
11	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-2), திருச்சி.	
12	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-3), காரைக்குடி.	
13	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம்-4), புதுக்கோட்டை.	

(1)	(2)	(3)
14	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-1) மதுரை	
15	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-2) திருநெல்வேலி	
16	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-3) நாகர்கோவில்	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை) மதுரை
17	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-4) திண்டுக்கல்	
18	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம்-5) விருதுநகர்	

4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கம் மற்றும் நிதிநிலை செயல் திறன்

4.1. செயல்திறன்:-

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் 2000-2001 ஆம் ஆண்டின் செயல் திறன் பற்றிய சிறப்பு அம்சங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1. 31-3-2001 நிலவரப்படி இயக்கப்படும் பேருந்துகள்

சென்னை மாநகரப் பேருந்துகள்	2,582
நகரப் பேருந்துகள் (மாவட்டங்களில்)	5,711
புறநகர் பேருந்துகள்	5,780
விரைவுப் பேருந்துகள்	829
மலைப் பகுதி	510
மொத்தம்	15,412
உபரி மற்றும் பழுதடைந்த பேருந்துகள்	1,557
மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	16,969

2. ஒரு நாளைக்கு இயக்கப்படும் மொத்த கி.மீ. (இலட்சம் கி.மீ.) 62.74

3.	நாளொன்றுக்கு ஏற்றிச் செல்லப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை (இலட்சம்)	177.42
4.	பேருந்துகளின் உபயோகம் (சதவீதத்தில்)	91.60
5.	கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன்(சதவீதத்தில்) (சிறப்பு பேருந்துகள் நீங்கலாக)	97.03
6.	கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சதவீதத்தில்) (சிறப்பு பேருந்துகளையும் சேர்த்து)	100.39
7.	பயணிகளின் அடர்வு சதவீதத்தில்:-	
	அ. மாநகரம் மற்றும் நகரம்	72.53
	ஆ. புறநகர்	90.95
	இ. விரைவுப் பேருந்து	86.30
	ஈ. மலைப் பகுதி	103.65
	மொத்தத்தில்	**81.99**
8.	பழுது படுதல் (10,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.33
9.	விபத்துகள் (1,00,000 கிலோ மீட்டருக்கு)	0.39
	மொத்த விபத்துக்கள்	8,885
	உயிரிழப்பு விபத்துக்கள்	1,401
	இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை	1,706
10.	எரிபொருள் செயல் திறன்	
	அ. மாநகரம் மற்றும் நகரம்	4.10
	ஆ. புறநகர்	4.48
	இ. விரைவுப் பேருந்து	4.32
	ஈ. மலைப் பகுதி	3.35
	மொத்தத்தில்	**4.27**
11.	10,000 கி.மீ. எஞ்சின் ஆயில் (இலட்சம் லிட்டரில்)	13.13

[2001 செப்டம்பர் 12

12.	கழிவு செய்யப்பட்ட உருளையின் ஓட்டம் (இலட்சம் கி.மீ.)	1.43
13.	புதுப்பிக்கப்பட்ட உருளைப் பட்டை காரணக்கூறு	4.12
14.	ஒரு பேருந்துக்கு பணியாளர்கள்	6.97
15.	முழுச் செலவையும் ஈடுகட்ட முடியாத அளவிற்கு வருமானம் ஈட்டும் பேருந்துகள் (சதவீதத்தில்)	70%

4.2. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி பற்றிய செயலாக்கம்

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி பற்றிய செயலாக்கம் கவலையளிப்பதாகவும், உறுதியற்ற நிலையிலும் உள்ளது.

4.3. இழப்பு

31-03-2001 வரை சேர்ந்து வந்த மொத்த இழப்பு ரூ.2,035.02 கோடி ஆகும். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 1991-92 முதல் ஏற்பட்ட இழப்பு விவரம்

ரூபாய் கோடியில்

வருடம்	இழப்பு	திரண்ட இழப்பு
31-03-1991 வரை		(-) 164.13
1991-92	(-)21.78	(-)185.91
1992-93	(-)50.46	(-)236.37
1993-94	(-)48.03	(-)284.40
1994-95	(-)41.21	(-)325.61
1995-96	(-)207.37	(-)532.98
1996-97	(-)310.67	(-)843.65
1997-98	(-)229.37	(-)1073.02
1998-99	(-)411.39	(-)1484.41
1999-2000	(-)317.77	(-)1802.18
2000-2001	(-)232.84*	(-)2035.02

* தணிக்கைக்கு உட்பட்டது

2001 செப்டம்பர் 12]

நடப்பாண்டில் இழப்பின் மதிப்பீடு ரூ.315.00 கோடியாகும். பயணக் கட்டணத்திற்கும் செலவினத்திற்கும் உள்ள இடைவெளியே, இந்த இழப்பிற்கு காரணமாகும். மேலும் ஒவ்வொரு வருடமும் அதிகரிக்கும் இயக்க செலவு, டீசல் மற்றும் பணியாளர் செலவு ஆகியவற்றிற்கு இணையாக பயணக் கட்டணம் உயர்த்தப்படுவதில்லை.

4.4. டீசல் விலை அதிகரிப்பு

1991-92-இல் ரூ.229.23 கோடியாக இருந்த டீசல் செலவுத் தொகை 2000-2001இல், ரூ.916.35 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. பேருந்து ஒரு லிட்டருக்கு ஓடும் தூரம் ஏறத்தாழ ஒரே சீராக உள்ளது.

வருடம்	டீசல் செலவினம் (ரூபாய் கோடியில்)	ஒரு கி.மீ.க்கு ஆகும் செலவு (பைசாவில்)
1991-92	229.23	133
1992-93	288.51	153
1993-94	331.57	172
1994-95	391.29	192
1995-96	406.15	191
1996-97	451.83	212
1997-98	562.23	253
1998-99	602.77	261
1999-2000	732.48	319
2000-2001	916.35	400

4.5. நிர்வாகச் செலவின அதிகரிப்பு

போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களுக்கு நேரடி பேச்சுவார்த்தை மூலம் ஊதிய உயர்வு மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை அளிக்கப்படுகிறது. 1-9-1998 முதல் செய்யப்பட்ட ஊதிய உயர்வின் மூலம், சராசரியாக ஒரு

[2001 செப்டம்பர் 12

பணியாளருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ.835 அதிகமாக அளிக்கப்பட்டது. இதனால் ஏற்பட்ட மொத்த செலவினம், ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.231.00 கோடியாகும். இயக்க வருவாயில் நிர்வாக செலவினம் 51 சதவீதம் ஆகும்.

பணியாளர் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாக செலவினம் ஒவ்வொரு வருடமும் கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது. 1991-92-ல் ரூ.388 கோடியாக இருந்த செலவினம், 2000-2001-ல் ரூ.1316 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

வருடம்	நிர்வாகச் செலவினம் (ரூபாய் கோடியில்)	பணியாளர் எண்ணிக்கை	ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு மாதத் திற்கு சராசரி நிர்வாகச் செலவு (ரூபாயில்)	ஒரு கி.மீ. இயக்கத்திற்கு ஆகும் சராசரி நிர்வாகச் செலவு (பைசாவில்)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1991-92	387.97	1,00,562	3215	226
1992-93	475.25	1,01,539	3900	253
1993-94	531.55	1,12,624	3930	276
1994-95	587.86	1,12,835	4340	288
1995-96	755.18	1,12,598	5590	355
1996-97	805.52	1,17,141	5730	378
1997-98	896.29	1,23,560	6040	403
1998-99	1125.33	1,26,777	7400	488
1999-2000	1257.84	1,26,343	8300	542
2000-2001	1316.20	1,27,055	8630	575

2001 செப்டம்பர் 12]

4.6. செலவினத்தை உள்ளடக்கும் அளவு :

செலவினத்தின் உயர்வுக்கேற்றவாறு பயணக்கட்டணம் உடன் உயர்த்தப்படாததால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருவாய்க்குள் செலவினைக் கட்டுப்படுத்த இயலவில்லை. எனவே வருவாய்க்கும் செலவுக்கும் இடைவெளி அதிகமாகியுள்ளது.

(ரூபாய் கோடியில்)

வருடம்	மொத்த வருவாய்	மொத்த செலவினம்	செலவினத்தை ஈடுகட்டும் வருவாயின் அளவு
1991-92	991.52	1013.30	99%
1992-93	1188.33	1240.85	96%
1993-94	1309.55	1368.87	96%
1994-95	1518.55	1558.82	97%
1995-96	1648.68	1846.08	89%
1996-97	1696.67	2006.59	85%
1997-98	2069.79	2297.03	90%
1998-99	2188.03	2572.72	85%
1999-2000	2496.27	2810.30	89%
2000-2001	2815.54	3048.38	92%

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்தின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வெளியாரிடம் கடன் பெற வேண்டி உள்ளது. இதனால் எரிபொருள் மற்றும் உதிரிப் பாகங்கள் வழங்குபவர்களுக்கு தரவேண்டிய தொகை, காலம் கடந்து தர வேண்டி உள்ளது. மேலும் சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை குறித்த காலத்தில் செலுத்த முடிவதில்லை. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடன் வலையில்

[2001 செப்டம்பர் 12

சிக்கி உள்ளன. நிதி நிறுவனங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மேலும் எவ்வித கடனையும் அளிக்க முன் வராத நிலையில் உள்ளன.

4.7. கடன் விவரம்:

நிலுவையில் உள்ள கடன் நிலவரம்.

(ரூபாய் கோடியில்)

வருடம்	ஆண்டு இறுதியில் கடன் மற்றும் மிகைப் பற்று நிலுவை
1990-91	258
1991-92	265
1992-93	317
1993-94	335
1994-95	441
1995-96	595
1996-97	701
1997-98	838
1998-99	787
1999-2000	985
2000-2001	1024*

(*தணிக்கைக்குட்பட்டது)

இதன் காரணமாக அதிக வட்டி செலுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டு, அதனால் எரிபொருள் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் வழங்கிய நிறுவனங்களுக்கும், சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகைகளை உரிய நேரத்தில் செலுத்திட இயலாத நிலையும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. செலுத்தப்பட வேண்டிய வட்டி 1995-96இல், ரூபாய் 77.77 கோடியிலிருந்து, 2000-2001-ல் ரூபாய் 158.32 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

2001 செப்டம்பர் 12]

4.8. நிலுவையில் உள்ள கடன் பொறுப்புகள்:

எரிபொருள், உதிரி பாகங்கள் மற்றும் சட்ட பூர்வமாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகை ஆகியவற்றின் காரணமாக அதிக கடன் பொறுப்புகள் நிலுவையில் உள்ளதால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலைமை மிகவும் மோசமான நிலையில் உள்ளது. 31-5-2001-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன் பொறுப்புகள் பற்றிய விவரம் பின் வருமாறு:-

விவரம்	ரூபாய் கோடியில்
உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் மற்றும் மசகு எண்ணெய்	73.80
உதிரி பாகங்கள் உருளிகள் மற்றவை வழங்கியவர்களுக்கு	41.27
விபத்து இழப்பீடாக நீதிமன்றங்களில் செலுத்த வேண்டியது	41.49
சட்டரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய வருங்கால வைப்பு நிதி பணிக் கொடை மற்றும் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை	142.54
இதர இனங்கள்	9.22
மொத்தம்	**308.32**

நிதி நெருக்கடி காரணமாக பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி புதிய பேருந்துகளை இயக்க முடியாமலும், போதிய உதிரிப் பாகங்களை கொள்முதல் செய்யாததால் பேருந்து இயக்கத்தை சீராகவும் வைத்திருக்க இயலவில்லை.

4.9. மாற்றியமைத்தல் மற்றும் பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரிப்பு:

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மோசமான நிதி நிலைமை காரணமாக, பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி புதிய பேருந்துகளை வாங்கி போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப போதுமான அளவில்

[2001 செப்டம்பர் 12

இயக்க முடியவில்லை. இதன் காரணமாக பயணிகள், குறிப்பாக, மாநகரப் பயணிகள் அதிக செலவில் சொந்த வாகனங்களில் பயணிக்க நேர்ந்தது. 1991 முதல் 1996 வரையில் 2371 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டன. ஆனால், 1996 முதல் 2001-க்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் 1112 பேருந்துகள் மட்டுமே வாங்கப்பட்டன.

30-06-2001-இல் வயதடைந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6662 ஆகும். இது மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் 39 சதவீதமாகும்.

4.10. பழுதடைந்த நிலையில் உள்ள பேருந்துகள் தற்போதைய நிதி நிலையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல இடர்ப்பாடுகளுக்கிடையில் பேருந்து இயக்கத்தை நடத்தி வருகின்றன. 31-5-2001-இல் 776 பேருந்துகள் போதுமான உதிரி பாகங்கள் இல்லாமலும் மற்றும் உபகரணங்கள் பற்றாக்குறை காரணமாகவும் இயக்கப்படவில்லை.

5.0 தற்போதுள்ள நிலையை உயர்த்தும் வண்ணம் எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள்:

இந்த அரசு போர்க்கால நடவடிக்கையான பேருந்துகள் இயக்கத்தை மேம்படுத்தும்பொருட்டு பல சீரமைப்பு நடவடிக்கைகளை எடுத்துச் செயல்படுகிறது.

1. நடப்பு ஆண்டில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதில் 1550 புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2. 25-7-2001 அன்று அதிகாலை முதல் இரவு முடிய அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக அதிகாரிகளால் அவர்தம் வழித்தடங்களுக்குட்பட்ட எல்லைக்குள் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் சோதனைகள் செய்யப்பட்டது. அவ்வமயம் மொத்தம் 80,313 சோதனைகள் நடத்தப்பட்டன. அதில் 3740 பயணிகள் பயணச் சீட்டு இல்லாமல் பயணம் செய்தனர் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ரூ.1.12 லட்சம் தண்டனையாக வசூலிக்கப்பட்டது. பராமரிப்பு மற்றும் இதர சிறப்பு வாரங்கள் 30-7-2001 முதல் 2-9-2001 வரை கடைபிடிக்கப்பட்டது. அது பல சிறப்புப் பணிகள் கொண்டதாகும். இச் செயல் திட்டம் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும் நல்ல நிலையில் உள்ளனவா என்பதைக் கண்டறியவும், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர்களிடம் விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தவும் மற்றும் பயணிகளிடம் அன்பாக நடந்து கொள்ளவும் அறிவுறுத்தப்பட்டது.

2001 செப்டம்பர் 12]

(அ) முதல் பராமரிப்பு வாரம் - 30-7-2001 முதல் 5-8-2001 வரை. பேருந்துகள் நல்ல தோற்றப் பொலிவுடன் இருப்பதை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, பேருந்து கூண்டுகள் சரி செய்யப்பட்டன மற்றும் வழித்தடப் பலகைகள் பார்வையில் நன்றாகத் தெரியும்படி திருத்தமாக எழுதப்பட்டது.

(ஆ) இரண்டாவது பராமரிப்பு வாரம்: 6-8-2001 முதல் 12-8-2001 வரை நடைபெற்ற பராமரிப்பு வாரத்தில், தடுப்பு பராமரிப்பு முறையை நல்லமுறையில் செயல்படுத்தி பேருந்துகளின் இயக்க நிலையை மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

டீசல் மற்றும் மசகு எண்ணெய் உபயோகத் திறனை மேம்படுத்த உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

(இ) பேருந்து தடையில்லா வாரம்: 13-8-2001-லிருந்து 19-8-2001 வரை பேருந்துகள் தடையில்லாமல் வழித்தடங்களில் இயங்குவதை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, இவ்வாரம் கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. குறைந்த பட்ச அளவில் பேருந்துத் தடைகளைக் குறைக்க முன்னெச்சரிக்கைப் பராமரிப்புப் பணிகள் முழுவதுமாக மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(ஈ) பாதுகாப்பு வாரம்:20-8-2001 முதல் 26-8-2001 வரை பாதுகாப்பு வாரம். ஓட்டுநர் அவர்தம் பணியில் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும், நல்லறிவுரைகள் வழங்கப்படுவதன் மூலம் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் பயணிகளுக்குப் பாதுகாப்பை உறுதிசெய்யும் பொருட்டும், இவ்வாரம் கடைப்படிக்கப்பட்டது.

(உ) நன்னடத்தை வாரம்: 27-8-2001-லிருந்து 2-9-2001 வரை. நன்னடத்தை வாரத்தின்போது பயணிகளிடத்தில் நன்னடத்தையோடு செயல்படும் வண்ணம் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துனர்களுக்கு நன்னடத்தை நெறிமுறைகள் அறிவுறுத்தப்பட்டன.

(ஊ) மேற்குறிப்பிடப்பட்ட செயல்திட்டங்கள் மட்டுமின்றி கீழ்வரும் செயல் திட்டங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி மற்றும் செயல்பாடுகளை மேம்படுத்தும் பொருட்டு எடுக்கப்பட்டுள்ளன:

(1) பின்வருவனவற்றை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு, வழித்தடப் பரிசோதனைகளை மேற்கொள்ள நிர்வாக இயக்குநர்கள் உட்பட மேலாளர் நிலையிலுள்ள அனைத்து அலுவலர்களும் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

[2001 செப்டம்பர் 12

1. வழியில் காத்து நிற்கின்ற பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்களா?

2. தனியார் பேருந்துகளுக்கு உதவிசெய்யும் நோக்கில், கழகப் போக்குவரத்திற்கு நட்டம் விளைவிக்கிறார்களா?

3. ஓட்டுநர் - நடத்துனர் பொதுமக்களிடத்தில் நன்னடத்தை விதிகளை கடைபிடிக்கின்றார்களா?

4. சாலை விதிமுறைகள் சரியாகக் கடைப்பிடிக்கப் படுகின்றனவா?

5. மோட்டார் வாகனச் சட்ட சரத்துக்களை அமல்படுத்தி பயணச்சீட்டில்லாப் பயணத்தைத் தடுக்கிறார்களா?

6. விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, எச்சரிக்கையாக பேருந்தை இயக்க மற்றும் பேருந்தின் வாழ்நாளை அதிகரிக்க, ஓட்டுநர்கள், பேருந்தை அவர்தம் பராமரிப்பில் நன்முறையில் நெறிமுறைகளோடு ஓட்டுகிறார்களா?

7. பேருந்துப் பராமரிப்பு மற்றும் பேருந்து கூண்டு சுத்தம் செய்யப்படுகின்றனவா?

8. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் புகழ்சிறக்க குறித்த நேரத்தில் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றனவா?

(2) நன்றாகப் பராமரிப்பு மேற்கொள்ளாத பணிமனைகளில் வாரத்தில் இரண்டு நாட்கள் தங்கியிருந்து மேற்பார்வையிட அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும் வருவாய்த் திறனை அதிகரிக்கவும், பணிமனைகளின் பராமரிப்புத் திறனை மேம்படுத்தவும், தேவையான திருத்த நடவடிக்கைகளை எடுக்கிறார்களா என்று கண்காணிக்கும்படியும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர். கடந்த காலத்தில், ஏறக்குறைய ரூ.70 கோடி அளவிற்கு மோட்டார் வாகன விபத்து இழப்பீடு அதிகரித்துள்ளதால், விபத்துக்களைக் குறைக்கும் வண்ணம், சீரிய முயற்சிகளை மேற்கொள்ள அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களும் பணிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

(3) அலுவல் செலவினங்களைக் குறைக்க கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

(4) நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பு அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இவர்கள் வழித்தடங்கள் மற்றும் இயக்கங்களைச்

2001 செப்டம்பர் 12]

சீரமைக்கவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கிடையே ஏற்படும் கசப்பான போட்டி மனப்பான்மையைத் தவிர்க்கும் வகையிலும் செயல்படுவார்கள். இந்த ஒருங்கிணைப்பு அதிகாரிகள் அந்தந்த வட்டாரத்திலுள்ள கழகங்களில் உள்ள பிரச்சினைகளைப் பேச்சுவார்த்தை மூலம் தீர்த்து வருகிறார்கள்.

6.0 சிற்றுந்துகள்:

பேருந்து வசதியில்லாத ஊரகப் பகுதிகளுக்குச் சிற்றுந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலம் முழுவதுமாக சுமார் 3725 சிற்றுந்துகள் இயங்கி வருகின்றன. இந்தச் சிற்றுந்துகள் பேருந்துகளின் இயக்க வழித்தடத்தில் 4 கி.மீ. தூரத்திற்கு இயங்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், சிற்றுந்துகளின் இயக்கத்தினால் ஏற்பட்டுள்ள இழப்பைப் பற்றி புகார்கள் செய்துள்ளனர். மேலும் சில இடங்களில் பேருந்து நிலையத்திலிருந்தே, சிறறுந்துகளை இயக்குகிறார்கள். இந்தச் சிற்றுந்துகளின் இயக்கத்தால், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.4 கோடி அளவில் ஒரு மாதத்திற்கு இழப்பு ஏற்படுகிறது.

7.0 விபத்துகளைத் தவிர்த்தல்:

விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை 1991-92-இல் ரூ.16.03 கோடியாக இருந்தது. 2000-2001-இல் 68.33 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்துள்ளது. எனவே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க மிகவும் முக்கியத்துவம் தரப்பட்டு வருகிறது. விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்துள்ளன.

7.1. ஓட்டுநர்களின் கவனக் குறைவினாலே பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. யோகாசனப் பயிற்சி, ஓட்டுநர்களுக்கு ஒருமித்த கவனத்தை அளிக்க உதவி புரிவதால், அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் யோகாசனப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

7.2 ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் ஓட்டுநர்களுக்கு, விபத்துகள் ஏற்படாமல் இருக்கும் பொருட்டு, பாதுகாப்புப் பயிற்சிகள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

[2001 செப்டம்பர் 12

7.3. சாலை விதிமுறைகளை மீறும் ஓட்டுநர்களை இனம் கண்டு கொள்ளும் பொருட்டு, தொடர்ந்து சாலைப் பாதுகாப்பு சுற்றுக்காவல் முறை ஏற்படுத்தப்பட்டு, தவறு செய்பவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4. விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றி, பணிபுரிவது தொடர்பாக பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம், ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் பேருந்துகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்குவிக்கிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை நடத்தி வருகின்றன.

7.5. தொடர்ந்து 10 ஆண்டு காலம் விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஓட்டுநர்களுக்கு, தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஒவ்வொரு 10 ஆண்டு காலத்திற்கும், ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது.

7.6. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில், புத்தாக்கப் பயிற்சி நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்தினை ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்து கொள்ளவும், விபத்துகளைத் தவிர்க்கவும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் புத்தாக்கப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர்.

7.7. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், நல்ல உடற்கட்டுள்ள, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்களுடன் நல்லுறவு மற்றும் முதலுதவி அளித்தல் ஆகியவற்றில் தீவிர பயிற்சிகள் அளிக்கப்படுகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

7.8. மோட்டார் வாகன தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி காரணமாகவும், விபத்துகள் நேராவண்ணமும், சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்துகொள்வதற்கு ஏதுவாகவும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய கல்வித் தகுதியை 8ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி./பத்தாம் வகுப்புத்தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

7.9. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடன், ஓட்டுநர்களின் சிரமத்தைக் குறைக்க, அவர்கள் இரவில் மூன்று மணி நேரத்திற்கு மேலாக தொடர்ச்சியாக பேருந்துகளை இயக்கக் கூடாது என்று அறிவுறுத்தியுள்ளார். அதற்கேற்ற வகையில், ஓட்டுநர்களை சரியான இடைவெளியில் மாற்றும்படி நடவடிக்கை எடுக்க, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழக நிருவாக இயக்குநர்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளார்கள்.

8.0. மற்ற மாநிலங்களில் அமுலில் இருந்து வரும் பேருந்துக் கட்டணத்தோடு ஒப்பிடுதல்:

பிற மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்துக் கட்டணங்களை ஒப்பிடுகையில், தமிழ்நாட்டில் தான் பேருந்துக் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக உள்ளது. இதுவே, நட்டத்திற்கு முக்கியக் காரணமாகும். தமிழ்நாட்டில் உள்ள புறநகர்/வெளியூர் பகுதிகளில் காணும் தற்போதைய பேருந்துக் கட்டணமும், மற்ற மாநில பேருந்துக் கட்டணமும் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

மாநிலம்/ போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்.	அக்டோபர் 200க்கு முன்னர் உள்ள பேருந்து கட்டணம்.		பிப்ரவரி 2001ல் திருத்தி அமைக்கப்பட்ட பேருந்து கட்டணம்	
	அமுலுக்கு வந்த நாள்	1 கி.மீக்கு கட்டணம்	அமுலுக்கு வந்த நாள்	1 கி.மீக்கு கட்டணம்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ஆந்திர மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	11-11-1999	30	30-09-2000	32
மஹாராஷ்டிர மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	12-10-1999	35	21-10-2000	42

[2001 செப்டம்பர் 12

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கர்நாடகா மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	04-11-1999	24	04-10-2000	25.75
ராஜஸ்தான் மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	03-12-1997	31	01-10-2000	32
கேரள மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	02-10-1999	28		
பஞ்சாப் மாநில போக்குவரத்துக் கழகம்	12-11-1999	36	06-07-2000	40
ஒரிஸ்ஸா மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்	26-10-1999	26	21-10-2000	29
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்	25-10-1999	22		

9.0. பயணிகளுக்கான வசதிகள்:

9.1. பயணிகள் நிழற்குடைகள்

பல பேருந்து நிறுத்தங்களில் விளம்பரதாரர்கள் மூலமாக (சாதாரண வகை மற்றும் மின்னொளி வகை) நிறுவப்பட்டுள்ளது. விளம்பரதாரர்கள் தங்களுடைய நிறுவனங்களை நிழற்குடைகளின் முன் மற்றும் பக்கவாட்டுப் பகுதிகளில் விளம்பரம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும், அவ்வழியே செல்லும் பேருந்து வழித்தடங்களின் விபரங்களையும் பயணிகள் வசதிக்காகக் குறிக்கப்பட்டுள்ளது.

9.2. தியாகராய நகர், சைதாப்பேட்டை மற்றும் வடபழனி பேருந்து நிலையங்களில் உள்ள வெட்டவெளி நடைமேடைகளை அழகுறச் செய்யவும், இரவு நேரப் பயணிகளின் பாதுகாப்பு கருதியும் மின்னொளி விளம்பரப் பலகைகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

9.3. இரண்டு சக்கர வாகனங்களைப் பேருந்து நிலையங்களில் நிறுத்த ஏதுவாக உட்பக்கமாக போதுமான இடங்களை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது.

9.4. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் பாடலூர், மாமண்டூர், திண்டிவனம், மதுரை, கொட்டாம்பட்டி மற்றும் தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்காக உந்துணவகங்கள் கட்டப்பட்டு நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

10.0. பயணச் சலுகைகள்:

10.1. பள்ளிக் கல்வி மற்றும் ஆரம்பக் கல்வி இயக்குநரகங்களின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ள பள்ளிகளில் பயிலும் பள்ளி மாணவர்களுக்கு, ப்ளஸ் டூ (+2) வரை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணச்சலுகை வழங்கப்படுகிறது. கல்லூரிகள் மற்றும் அரசுத் துறைகளினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மற்ற கல்வி நிறுவனங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கு, அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கோட்டம் 1 மற்றும் 2 இயக்கும் பேருந்துகளைத் தவிர மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் 50 சதவீதப் பயணக் கட்டணச் சலுகையுடன் கூடிய மாதாந்திர பயணச்சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன.

10.2. நடப்பு 2001-2002 நிதியாண்டிற்கு ரூ. 165 கோடி மாணவர் பயணச் சலுகை ஊக்குதவித் தொகையாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்க, அரசு நிதி ஒதுக்கியுள்ளது.

10.3. இவைகளைத் தவிர, கீழ்க்கண்ட சிறப்பினங்களுக்கும் பயணச் சலுகை வழங்கப்படுகிறது:—

1.	மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக்காவலர்கள்	100%
2.	அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள்	75%
3.	கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண்பார்வையற்றோர் (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 மற்றும் கோட்டம்-2 நீங்கலாக)	100%
4.	மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள்	100%
5.	நாடகக் கலைஞர்கள்	50%
6.	அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்	100%
7.	சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப்பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்	100%

[2001 செப்டம்பர் 12

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 நிர்வாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன.

11.0. தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள்:

11.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதன் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்தம் குடும்பத்தினரின் நலம் பேண தொடர்ந்து அக்கறை செலுத்தி வருகின்றன.

11.2. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்திற்கும், தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையில் மூன்று வருடங்களுக்கு ஒரு முறை ஊதிய ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 13-2-1999 அன்று கையெழுத்தாகி, முன்தேதியிட்டு 1-9-1998 முதல் அமுலுக்கு வந்தது. அடுத்த ஊதிய ஒப்பந்தம் 1-9-2001-ல் செய்யப்பட வேண்டும். பேச்சு வார்த்தை 30-8-2001 அன்று தொடங்கப்பட்டது.

11.3. பணி அடிப்படையிலான சிறப்புச் சம்பள உயர்வு:

20 வருடம் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 500 ஊக்கப் பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது.

11.4. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல்:

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு இலவச பயணச் சலுகை வழங்குவதோடுமட்டுமல்லாமல், பள்ளி மற்றும் கல்லூரிகளில் பயிலும் அவர்களின் பிள்ளைகளுக்கும், வீட்டிலிருந்து பள்ளிகள்/கல்லூரிகள் சென்று வர இலவசப் பேருந்துப் பயணச் சீட்டுகள் நியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

11.5. சிற்றுண்டி வசதிகள்:

தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் குறைந்த விலையில் உணவு அளிக்கப்படுகிறது.

11.6. கல்விப் படிகள்:

தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள் ஒவ்வொருவருக்கும் 2 பேருக்கு மிகாமல், 12ஆம் வகுப்பு வரை புத்தகங்கள் வாங்க, ஒவ்வொரு வருடமும் ரூ. 75 அனுமதிக்கப்படுகிறது. மேலும், மருத்துவம், பல்மருத்துவம், மருந்தாளுநர் பயிற்சி, கால்நடை மருத்துவம், பொறியியல், வேளாண்மை மற்றும் சட்டப்படிப்பு பயிலும் தொழிலாளர்களின் மகன் அல்லது மகளுக்கு நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு, ரூ. 1500 க்கு மிகாமல், வருடாந்திர தகுதிப் படிப்புதவித் தொகையாக வழங்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இச்சலுகை 1-9-1989க்குப் பிறகு மரணமடைந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் வழங்கப்படுகிறது.

11.7. ஊதியம் சார்ந்த படிகள்:

நகர ஈட்டுப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைவாழிடப்படி ஆகியவை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. நலவாழ்வுப்படிகள் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும், அவருடைய அடிப்படை ஊதியம் மற்றும் பஞ்சப்படி உள்ளிட்ட தொகையில் நான்கு சதவீதம் கணக்கிடப்பட்டு, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 100-க்குக் குறையாமல் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. தொழிலாளர் ஒவ்வொருவருக்கும், ஒவ்வொரு மாதமும், சலவைப்படியாக ரூ. 44- வீதம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இரண்டு வருடங்களுக்கு ஒரு முறை தகுதி வாய்ந்த தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் ஒரு ஜோடி காலணியும், இரண்டு ஜோடி காலுறைகளும் அல்லது 3 ஜோடி காலணிகளும் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன.

11.8. வழக்குக் கட்டணம் ஈடு செய்தல்:

மோட்டார் வாகன விபத்து நிவாரண தீர்ப்பாயத்தின் தீர்ப்பு எவ்வகையில் இருந்தாலும், பணியிலிருக்கும்போது விபத்துக்குள்ளாகும் ஓட்டுநருக்கு எதிராக தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்குகளில், அவர் முழுவதுமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ அல்லது சந்தேகத்தின் பலன் காரணமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ, அவருக்கு ரூ. 600 வழக்குக் காரணமாக ஈடு செய்யப்படுகிறது. அதே போன்று, படிக்கட்டுப் கட்டணமாக ஈடு செய்யப்படுகிறது. அதே போன்று, படிக்கட்டுப் பயணங்களில் விபத்துக்குள்ளாகும் பயணிகள் சார்பான குற்றவியல்

[2001 செப்டம்பர் 12

வழக்குகளில், நடத்துநர் முழுவதுமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ அல்லது சந்தேகத்தின் பலன் காரணமாக விடுவிக்கப்பட்டாலோ, அவருக்கும் ரூ. 600 வழக்குக் கட்டணமாக ஈடு செய்யப்படுகிறது.

11.9. சீருடைகள்:

தகுதியுடைய ஒவ்வொரு ஆண் தொழிலாளிக்கு, ஆண்டுதோறும் இரண்டு ஜதை டெரிகாட்டன் துணியும், தகுதியுடைய ஒவ்வொரு பெண் தொழிலாளிக்கு மூன்று பருத்திச் சேலைகளும், மூன்று பாலியஸ்டர் சட்டைத் துணிகளும் விநியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தவிர மலைவாழிடங்களில் பணிபுரியும், ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கு ஆண்டுதோறும் ஒரு கம்பளி ஆடையும் வழங்கப்படுகிறது. மேலும், சமவெளியிலிருந்து மலைவழித் தடங்களில் பேருந்து ஓட்டிச் செல்லும் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநருக்கு, ஒரு கம்பளித் துண்டு வழங்கப்படுகிறது.

11.10. குடும்பநல நிதி:

ஒரு தொழிலாளி பணியிலிருக்கும்போது இறக்க நேரிட்டால், அவரது குடும்பத்தாருக்கு ரூபாய் ஒரு இலட்சம் தற்போது வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

11.11. இறுதிச் சடங்குச் செலவுகள்:

இறுதிச் சடங்குச் செலவுகளை எதிர்கொள்ள, தொழிலாளிக்கோ அல்லது தொழிலாளியின் வாரிசுதாரருக்கோ கீழ்க்கண்டவாறு திரும்பப் பெறப்படாத நிதி போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(அ) ஒரு தொழிலாளி இறந்தால் - ரூ. 750

(ஆ) குடும்பத்தில் ஒரு நபர் இறந்தால் - ரூ. 400

பணியிலிருக்கும்போது ஒரு தொழிலாளி இறந்தால், குடும்பநல நிதியான ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திலிருந்து, ரூபாய் ஐயாயிரம் முன்பணமாக அவரது குடும்பத்திற்கு உடன் வழங்கப்படுகிறது.

11.12. திருமணக் கடன்:

தகுதியுள்ள ஆண் தொழிலாளர்களுக்கு அல்லது தகுதி உள்ள தொழிலாளியின் ஆண் பிள்ளைகளுக்கு ரூ. 7,500 என்ற விகிதத்தில்,

2001 செப்டம்பர் 12]

திருமணக் கடன் வழங்கப்படுகிறது. பெண் தொழிலாளர்களுக்கு அல்லது தகுதியுள்ள தொழிலாளியின் பெண் பிள்ளைகளுக்கு ரூ. 12,000 திருமணக் கடன் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

11.13. திருப்பான் படி: (Steering Allowance)

நகரப் பேருந்துகளில் பணிபுரிபவர்களுக்கு ரூ.2 முதல் ரூ. 3 என்ற விகிதத்திலும், புறநகர்ப் பேருந்துகள் மற்றும் மலைப்பகுதி பேருந்துகளில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கு ரூ. 5-ம் திருப்பான் படியாக வழங்கப்படுகிறது. இரவு 12 மணிக்கு மேல் (இரவு 12.00 மணி முதல் காலை 4.00 மணி வரை) பணி புரிபவர்களுக்கு இத்தொகை இரட்டிப்பாக வழங்கப்படுகிறது.

11.14. விருப்ப ஓய்வூதியத் திட்டம்:

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மீதமுள்ள பணிக்காலத்தைக் கணக்கில் கொண்டு, ஓராண்டுக்கு ஒட்டுமொத்தத் தொகையாக ரூபாய் 9,000/- வீதம் அதிகபட்சமாக ரூ. 72,000/- எஞ்சிய பணிக் காலத்திற்கு தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

11.15. கல்வி முன்பணம்:

ஒவ்வொரு ஆண்டும், மே மாதம் ரூ. 1000 வட்டியில்லாக் கல்வி முன்பணமாக தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

11.16. விடுப்புப் பயன்கள்:

ஒவ்வொரு நிரந்தரத் தொழிலாளிக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு விடுப்பு வழங்கப்படுகிறது:-

(அ) ஓராண்டுக்கு 18 நாட்கள் மருத்துவ விடுப்பு

(ஆ) 30 நாட்கள் ஆண்டுக்கு ஈட்டிய விடுப்பு

(இ) 2 விழாக்கால விருப்ப விடுமுறை நாட்கள்

(ஈ) 12 நாட்கள் தற்செயல் விடுப்பு

(உ) ஒரு ஆண்டுக்கு 9 நாட்கள் தேசிய மற்றும் விழாக்கால விடுமுறை

(ஊ) பெண் தொழிலாளர்க்கு 90 நாட்கள் மகப்பேறு விடுப்பு

[2001 செப்டம்பர் 12

11.17. விடுமுறை விடுதி:

முக்கிய சுற்றுலா மையங்களான ஊட்டி, கொடைக்கானல், குற்றாலம் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பத்தினர் தங்குவதற்கு வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது.

11.18. சிறப்பு நலநிதித் திட்டம்:

சிறப்பு நலநிதித் திட்டத்தின் கீழ், ஒவ்வொருவருடைய ஊதியத்திலிருந்து ரூ. 5-ம், நிர்வாகப் பங்காக ரூ. 5-ம் அளிக்கப்பட்டு, அந்த நிதியிலிருந்து தொழிலாளர்களுடைய மருத்துவச் செலவிற்கு, நிதியுதவி வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய குடும்ப உறுப்பினர்களுக்கு, ரூபாய் ஒரு இலட்சத்திற்கு மிகாமல் கீழ்க்கண்ட தீவிர சிகிச்சைகளுக்கு வழங்கப்படுகிறது:

(அ) இருதய அறுவை சிகிச்சை

(ஆ) சிறுநீரக மாற்று அறுவை சிகிச்சை

(இ) பலூனிங்-இருதய அறுவை சிகிச்சை

(ஈ) புற்றுநோய் அறுவை சிகிச்சை

(உ) மூளைக்கட்டி அறுவை சிகிச்சை

11.19. ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காக தொழிற் கல்லூரிகள் மற்றும் நிறுவனங்கள்

அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கு தொழிற்கல்வி அளிக்கும் பொருட்டு சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பல்தொழில்நுட்ப பயிலகங்களை நடத்தி வருகிறது. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பல்தொழில்நுட்ப பயிலகங்களில் 50 சதவீதம் இட ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரியில் 40 இடங்கள் அரசாலும், 20 இடங்கள் அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காகவும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. பெரும்பான்மையான அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காகவே பல தொழிற் பயிற்சி நிறுவனங்களை நடத்தி வருகின்றன.

2001 செப்டம்பர் 12]

12.0. தொழிலாளர்கள் ஓய்வுகால சேம நல நிதித் திட்டம்

12.1. ஓய்வு பெற்ற மற்றும் விருப்ப ஓய்வு பெற்ற தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக 1992இல் ஊதிய ஒப்பந்தத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்கள் ஓய்வுகால சேமநல நிதித் திட்டம். 01-09-92 முதல் தொடங்கப்பட்டது. அதன் பின்னர் இத்திட்டத்தின்கீழ் இறந்த தொழிலாளர்களின் குடும்பத்திற்கும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 01-09-92இல் பணியில் உள்ளோர் மற்றும் அதற்குப் பின்னர் பணியமர்த்தப்பட்ட தொழிலாளர்கள், மாதம் ரூ. 50 வீதம், செப்டம்பர் 1992 முதல் அல்லது பணியேற்ற மாதம் முதல் ஓய்வு பெறும் மாதம் வரை அல்லது விருப்ப ஓய்வில் செல்லும் மாதம் வரை அல்லது பணியிலிருக்கும் போது இறந்தால், அது வரையிலும் செலுத்த வேண்டும். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இந்த தொழிலாளர்களுக்காக ரூ. 1000 வீதம், ஒரே தவணையில் தங்கள் பங்களிப்பாக செலுத்த வேண்டும். மேலும், மேலாண்மை நிலையில் உள்ள அலுவலர்களுக்கும், இத்திட்டத்தின்கீழ், இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஓய்வு காலத்தைப் பொறுத்து வழங்கப்படும் சலுகைகள் பற்றிய பட்டியல்.

1-9-1992 முதல் 31-8-1997 வரையில் ரூ. 300 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-997 முதல் 31-8-2002 வரையில் ரூ. 450 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2002 முதல் 31-8-2007 வரையில் ரூ. 600 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2007 முதல் 31-8-2012 வரையில் ரூ. 750 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2012 முதல் 31-8-2017 வரையில் ரூ. 1000 மாதம் ஒன்றுக்கு

1-9-2017ல் இருந்து ரூ. 1250 மாதம் ஒன்றுக்கு

30-6-2001இல் இத் திட்டத்தின்கீழ் பயனடைந்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 16,226 ஆகும்.

13.0. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம்

13.1. தொழிலாளர்கள் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995-ஐக் காட்டிலும், அதிக பலன்கள் அடங்கிய புதிய ஓய்வூதியத் திட்டம் ஒன்று 1-9-98 முதல் தொழிலாளர் வருங்கால வைப்பு நிதி பல்வகை வழிவகைச்

சட்டம் 1952இன் உள்ளீட்டு எல்லையிலிருந்து, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கென உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

13.2. மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதித் திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 750 ஆக இருந்ததற்கு எதிராக, சராசரி மொத்த மாதாந்திர ஓய்வூதியம் ரூ. 2800 ஆகவும், தொகுத்து பெறும் ஓய்வூதியம் நபருக்கு ரூ. 73,700, ஆகவும் தற்சமயம் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

13.3. இப்புதிய ஓய்வூதியத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த ஒரு பொறுப்பாட்சி (டிரஸ்ட்) ஒன்று உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

13.4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதுவரையில் 3810 தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்கியுள்ளது.

13.5. ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழக ஈட்டுறுதியிலிருந்து விலக்கு பெறுவதற்கு, வருமான வரி ஆணையாளரை, பொறுப்பாட்சி அணுகி உள்ளது. மேலும், குடும்ப ஓய்வூதியத் திட்டம் 1971 மற்றும் தொழிலாளர் ஓய்வூதியத் திட்டம் 1995இன் கீழ் செலுத்தப்பட்ட ரூ. 304 கோடியை (ஏறத்தாழ) ஓய்வூதிய நிதிக்கு மாற்றும் பொருட்டு, திரும்ப அளிக்குமாறு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மண்டல வருங்கால வைப்பு நிதி ஆணையாளரைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளனர்.

14.0. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

14.1. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்கும் பொருட்டு பொது வைப்பீடுகள் திரட்டி, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகத்தின் மொத்த அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 61.74 கோடியில், அரசின் பங்களிப்பு ரூ. 43.03 கோடியாகும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பங்களிப்பு ரூ. 18.71 கோடியாகவும் உள்ளன.

14.2. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் இலாபத்தை ஈட்டி வருகிறது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய இலாபம் பின்வருமாறு:—

(ரூபாய் 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	2134.60	900.00	—	—	—	1234.60
2000-2001	1821.38	800.00	—	—	—	1021.38

கடனுதவிக்கான வட்டி விகிதம் 1-7-2000 முதல் 1 சதவீதம் குறைந்ததன் காரணமாக இந்நிறுவனத்தின் ஆதாயம் 2000-2001 இல் குறைந்துள்ளது.

14.3. 31-03-2001 இல் அரசு நிறுவனங்கள் மற்றும் பல்கலைக் கழகங்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 546.55 கோடி மற்றும் பொதுமக்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட ரூ. 260.96 கோடி, உள்ளிட்ட ரூ. 807.51 கோடி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் வைப்பீட்டுத் தொகையாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 31-3-2001 வரை ரூ. 3595.91 கோடி நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 109.72 கோடி தவணைக் கொள்முதல் கடன்களாகவும் மற்றும் ரூ. 541.25 கோடி குறுகியகாலக் கடன்களாகவும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியுடன் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து கழகங்களால் இது நாள் வரை 31229 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன.

15. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு

15.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, 1984-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் ரூபாய் ஐந்து இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும் தமிழக அரசின் வரையறுக்கப்பட்ட

நிறுவனமாக தொடங்கப்பட்டது. பின்னர், மே மாதம் 2000ஆம் ஆண்டு, செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 10 இலட்சமாகவும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 50 இலட்சமாகவும் உயர்த்தப்பட்டது. இந்நிறுவனம் அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட இயக்குநர் குழுவின் மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. இப்பணிக்குழுவின் அன்றாட அலுவல்கள் முழுநேர நிர்வாக இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

15.2. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு நிர்வாக சேவை, கணினி தொழில் நுட்பமுறை மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி ஆகிய துறைகளில் தகுதியும், அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர் குழுவின் மூலமாக, ஆலோசனைப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. அவ்வப்போது மேற்கொள்ளப்படும் ஆலோசனைப் பணியின் தேவைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவின் ஆலோசகர் குழுவில், அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் பெற்ற தொழில் வல்லுநர்களும், ஓய்வு பெற்ற அரசு அதிகாரிகளும் இடம் பெறுகின்றனர். அந்தந்த துறைகளில் சிறப்பாக செயல்பட்டு வரும் புகழ்மிக்க நிறுவனங்களுடன், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு இணைந்து, ஒப்பந்தபுள்ளிகளில் பங்கேற்று செயல்பட்டு வருகிறது.

15.3. இந்த தொழில் துறையில் மிகுந்த போட்டி இருந்தபோதிலும், தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு சீராக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. தகவல் தொழில் நுட்பம், சாலைப் போக்குவரத்து கூட்டமைப்பு மற்றும் நிர்வாகச் சேவை ஆகிய துறைகளில் நிறைய தொழில் வாய்ப்புகள் உள்ளன. இந்தத் துறைகளில் வியாபாரத்தைப் பெருக்குவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 31-3-2000 அன்று இருப்பும் மற்றும் உபரி நிதியும் ரூ. 6.93 இலட்சமாகும். 2000-2001 ஆம் ஆண்டின் வருமானம் ரூ. 53 இலட்சம் அளவில் இருக்கும் என்று எதிர்பாக்கப்படுகிறது.

16.0. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

16.1. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது இந்திய சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் தனது 25ஆம் ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணிசெய்து

வருகின்றது. மேலும், சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்புள்ள சிக்கல்களைப் பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக் கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் இலகு கனரக வாகனங்களில், பெருமளவில் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பது போன்ற பணிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. தானியங்கி ஊர்தி நோக்கிலான சாலைப் போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில் வளர்ச்சிப் பணிகளுக்காக பொறியியல் கல்லூரி 1984 ஆம் ஆண்டில் ஈரோட்டில் தொடக்கப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் நலனுக்காகவும், மருத்துவ ஆராய்ச்சிப் பணியினை மேற்கொள்ளவும், பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரி 1986-87 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றது. இது தவிர, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் மூன்று பல்தொழில்நுட்ப பயிலகங்கள், சென்னை (குரோம்பேட்டை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன.

16.2. பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்ப பயிலகங்களில் 50% இடங்கள் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு, மதிப்பெண் அடிப்படையில், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தமுள்ள 60, இடங்களில் 40 இடங்கள் தமிழக அரசும் பீகமுள்ள 20 அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் ஒதுக்கப்படுகிறது. அனைத்து கல்வி நிறுவனங்களும், அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் அளித்துள்ள வட்டியில்லா கடன் தொகையின் மூலம் கிடைக்கும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

16.3. கும்மிடிப்பூண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வருகிறது மற்றும் தமிழகத்தில் 14 வட்டாரப் பயிற்சி மையங்களில் 1999-2000 வரை, 25,209 ஓட்டுநர்களுக்கு கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சியை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் அளித்துள்ளது. 3,284 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வருகின்றனர். மேலும், 1,769 ஓட்டுநர்கள், பயிற்சிக்காக காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ளனர். தற்போது இருசக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் சிறு வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றை,

1997-லிருந்து, சென்னை-குரோம்பேட்டையிலும், திருச்சிராப்பள்ளியில் இலகுரக மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியும் தொடங்கி நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

17.0. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

17.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை, பணித் துறையாக செயலாற்றி வருகிறது. பொதுப் பணித் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை, வேளாண்மைப் பொறியியல் மற்றும் சுகாதாரத் துறை வாகனங்கள் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு, பழுது நீக்குதல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளை இத்துறை மேற்கொண்டு வருகிறது. மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 10,000 அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த வாகனங்களைச் சிறந்த முறையில் பராமரிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். இப்பணிக்காக இத்துறையின்கீழ் மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும் மற்றும் சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் முக்கியப் பிரமுகர்களின் வாகனங்களைப் பராமரிக்க ஒரு பராமரிப்பு நிலையமும் உள்ளன. மேலும், மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட சேலம், திருச்சி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு மண்டல துணை இயக்ககம் வீதம் மொத்தம் மூன்று மண்டல துணை இயக்ககங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களை கீழ்க்கண்டவாறு இயக்கி வருகிறது:—

(அ) சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்களில் ஒன்று நந்தனத்திலும் மற்றொன்று சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்திலும் உள்ளன.

(ஆ) தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களிலும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் வகையில் எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறை ஊர்திகளின் பராமரிப்பிற்கு, தனியார் பணிமனைகளைப் பெருமளவில் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்த்து சிக்கன மற்றும் திறமையான பராமரிப்பினை, தேவையான வசதிகளுடன் அளிப்பதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும்.

17.2. கீழ்க்கண்ட இதர முக்கியப் பணிகளையும் இத்துறை கவனித்து வருகிறது:—

* பழைய வாகனங்களை ஆய்வு செய்து அவைகளை கழிப்பதற்கான சான்றளித்தல்.

* கழிவு செய்த வாகனங்களைப் பொது ஏலத்தில் விற்பனை செய்தல்.

* அரசுத்துறை வாகனங்களைப் பழுது நீக்கம் செய்வதற்கும், உருளைப் பட்டைகளைப் புதுப்பிக்கவும், தனியார் பணிமனைகளுக்கு அங்கீகாரம் வழங்குதல்.

* தொழிலாளர்கள் மற்றும் பணியாளர்களுக்கு நலத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்துதல்.

* முறையான பயன்பாடு மற்றும் செலவினக் கட்டுப்பாட்டிற்காக வாகனங்களின் குறிப்புப் பதிவேடுகளை ஆய்வு செய்தல்.

17.3. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை 2001-2002-ஆம் ஆண்டில் ரூ. 2.44 இலட்சம் தொடர் செலவு மற்றும் ரூ. 46.49 இலட்சம் தொடராச் செலவினத்தில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை செயல்படுத்தக் கருதி உள்ளது:—

(அ) மாசுக் கட்டுப்பாட்டைப் பராமரிக்கவும், அதைத் தொடர்ந்து சுற்றுச் சூழலைப் பாதுகாக்கவும், சென்னை, மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூர் பணிமனைகளில் எரி வாயு பகுப்பாய்வுக் கருவி மற்றும் புகைமானி அமைத்தல்.

(ஆ) திருநெல்வேலி, நாகர்கோவில், தருமபுரி, ஈரோடு, காஞ்சிபுரம், திருச்சி, மதுரை மற்றும் சேலம் ஆகிய 8 அரசு தானியங்கி பணிமனைகளில், மின் இயந்திரத் தானியங்கி நிலை உயர்த்திகள் ரூ. 12 இலட்சம் செலவில் அமைத்தல்.

(இ) விழுப்புரம், விருதுநகர் மற்றும் தூத்துக்குடியில் புதிதாகத் திறக்கப்பட்ட அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளில், ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் அத்தியாவசியக் கருவிகள், இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் அமைத்தல்.

(ஈ) போக்குவரத்துத் துறையில் ரூ. 6.69 இலட்சம் செலவில் கணினி மையம் ஒன்று நிறுவுதல்.

[2001 செப்டம்பர் 12

(உ) சென்னை அரசு தானியங்கிப் பணிமனையில், மிதவை அலகு திரட்டுகள் ரூ. 4.90 இலட்சம் செலவில் அமைத்தல் மற்றும் மற்ற சாதனங்களான நகலெடுக்கும் இயந்திரம், மரச்சாமான்கள், காற்று பதப்படுத்தி குளிரூட்டி வாங்கி வழங்கும் உபகரணம் மற்றும் அது தொடர்புடைய உபகரணங்களை அமைத்தல், மீளப்பெறும் வாகனம், தொலைபேசி இணைப்புகள் ஆகியவை ரூ. 7.59 இலட்சத்தில் அமைத்தல்.

18.0. இரயில்வே மற்றும் தபால் துறை ஆகியவை:

18.1. மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தபால் தொலைத்தொடர்பு மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள் தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் செயல்படுத்தும் திட்டங்கள் சம்பந்தமாக மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது.

18.2. அதன்படி, இத்துறைகளுக்காக தமிழ்நாட்டில் நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதற்காக, 1894 ஆம் ஆண்டைய நிலம் கையகப்படுத்துதல் சட்டத்தின் (மத்திய சட்டம் 1/1894) 4(1) ஆம் பிரிவின்கீழ் அறிவிக்கை மற்றும் 6(2)-ஆம் பிரிவின்கீழ் விளம்பல் ஆகியவற்றிற்கு ஒப்புதல் அளித்துப் பிரசுரம் செய்வதற்கு இத்துறையில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. அகல இரயில் பாதையாக மாற்றுதல் மற்றும் இரயில் பாதையை நீட்டித்தல் போன்ற இரயில் போக்குவரத்து வசதிகளை தமிழ்நாட்டில் பெருக்க வேண்டிய அவசியத்தை மாநில அரசு மத்திய அரசிடம் தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

18.3. சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம் செங்கல்பட்டு புறநகர் இரயில் பாதையை அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டச் செலவில் 50:50 என்ற விகிதத்தில் இரயில்வே அமைச்சகத்துடன் பகிர்ந்துகொள்ள இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது. இப்பாதையில் வரும் 12 சந்திக்கடவுகளை மேம்பாலங்களாகவோ அல்லது கீழ்வழிப் பாலங்களாகவோ மாற்றம் செய்வதும் இதனுள் அடங்கும். இத்திட்டத்தின் மொத்தச் செலவு ரூ. 520.00 கோடியாகும். மாநில அரசு 1999-2000 மற்றும் 2000-2001 நிதியாண்டில் ரூ. 42.99 கோடி நிதி அளித்துள்ளது. இரயில்வேயின் பங்காக ரூ. 42.99 கோடி செலவழித்துள்ளது. தவிர, 2001-2002ஆம் நிதியாண்டிற்கு முதல் தவணையாக ரூ. 10.00 கோடி தமிழக அரசு வழங்கியுள்ளது. இரயில்வேயின் பங்காக ரூ. 32 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், சென்னை-எழும்பூர்,

2001 செப்டம்பர் 12]

சென்னை-சென்ட்ரல் இரயில் நிலையங்களை உயர்மட்ட இருவழி அகல இரயில் பாதை மூலம் இணைப்பதற்கான செலவையும் 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்க இவ்வரசு இசைவளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்காகும் மொத்த செலவு ரூ. 77.59 கோடியாகும்.

18.4. தென்னக இரயில்வே தற்போது தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தி வரும் இரயில்வே திட்டங்கள் பின்வருமாறு:-

வ. எண்.	திட்டங்களின் பெயர்	திட்ட மதிப்பீடு (ரூபாய் கோடியில்)	2001-2002 ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீடு (ரூபாய் கோடியில்)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	**புதிய இரயில்பாதை**		
	கரூர் - நாமக்கல் - சேலம் (85 கி.மீ.)	229.88	10.00
2.	நாகப்பட்டினம்-வேளாங்கண்ணி (8.6 கி.மீ.) நாகூர் திருச்சிராப்பள்ளி அகலப்பாதையின் மாற்றுத் திட்டம்)	16.93	..
1	**அகல இரயில் பாதை மாற்றம்**		
	கடலூர்-விருத்தாசலம்-சேலம் (191 கி.மீ.)	198.68	1.00
2	திருச்சிராப்பள்ளி-நாகூர்-காரைக்கால் (200 கி.மீ.)	138.42	5.00
3	கொல்லம்-திருநெல்வேலி-திருச்செந்தூர் மற்றும் தென்காசி-விருதுநகர் (357 கி.மீ.)	342.50	5.00
4	விழுப்புரம்-பாண்டிச்சேரி (38 கி.மீ.)	43.00	5.00
5	இராமேஸ்வரம்-மதுரை (162 கி.மீ.)	240.00	1.00
6	தஞ்சாவூர்-விழுப்புரம் (192 கி.மீ.)	223.00	2.00
7	திருச்சிராப்பள்ளி-மானாமதுரை (150 கி.மீ.)	175.00	6.00
8	விழுப்புரம்-காட்பாடி (161 கி.மீ.)	175.00	1.00

(1)	(2)	(3)	(4)
9	சென்னை-கடற்கரை-தாம்பரம்-செங்கல்பட்டு புறநகர் இரயில்பாதை (116 கி.மீ.)	520.00	32.00 (இரயில்வே பங்கு)
1	இருவழிப்பாதை அத்திப்பட்டு கொருக்குப்பேட்டை (18 கி.மீ.) மூன்றாவது பாதை	40.00	2.00
2	இருகூர்-கோயமுத்தூர் (18 கி.மீ.)	25.11	2.00

19. சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாம்

19.1. சென்னை விமானப் பறக்கும் குழாம் 1930 ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டது. இக்குழாம் தமிழ்நாடு சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் 1975 இன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு இயங்கி வருகிறது. இதன் நிர்வாகக் குழுவில் அரசு சார்பாக போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த கூடுதல் செயலாளர் ஒருவரும் நிதித் துறையைச் சார்ந்த இணை இயக்குநர் ஒருவரும் உறுப்பினர்களாக உள்ளனர். இக்குழு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கூடுகிறது.

19.2. இக்குழாமிற்கு தமிழ்நாடு அரசு, காலாண்டுக்கு ரூ. 95,000 வீதம் ஓராண்டிற்கு ரூ. 3.80 இலட்சம் நிலையான ஊக்குதவித் தொகையாக வழங்கி வருகிறது. தவிர, விமான எரிபொருள் உதவித் தொகையாக ஒரு லிட்டருக்கு ரூ. 13.80க்கு மேற்கொண்டு ஆகும் செலவினை ஒரு மணி நேரத்திற்கு 20 லிட்டர் வீதம் கணக்கிட்டு இது வரை வழங்கப்பட்டு வந்தது. இந்த உதவித் தொகையை 2001-2002 நிதியாண்டு முதல் ஒரு ஆண்டுக்கு ரூ. 3.72 இலட்சமாக அளிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது. தனிப்பட்ட விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்காக ஒரு மாணவருக்கு ஒரு மணி பறக்கும் நேரத்திற்கு ரூ. 701 வீதம் 60 மணி நேரத்திற்கு மொத்தம் 10 மாணவர்களுக்கும், வணிக ரீதியான விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கு ஒரு மாணவருக்கு ஒரு மணி பறக்கும் நேரத்திற்கு ரூ. 470 வீதம் 130 மணி நேரத்திற்கு மொத்தம் 10 மாணவர்களுக்கும் [illegible] உதவித் தொகையாக வழங்கி வருகிறது.

ஃ

223953
சென்னை-600 008

அரசு மைய அச்சகம், சென்னை - 600 079.