தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பொது நிறுவனங்கள் குழு

(2008–2009)

(பதின்மூன்றாவது பேரவை)

நூற்றி எட்டாவது அறிக்கை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(பேரவைக்கு அளிக்கப்பெற்ற நாள்: 14 NOV 2008)

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம்
சென்னை 600 009

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பொது நிறுவனங்கள் குழு

(2008–2009)

(பதின்மூன்றாவது பேரவை)



நூற்றி எட்டாவது அறிக்கை

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) அளித்த முப்பத்திமூன்றாவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகள் மீது அரசு மேற்கொண்டும் எடுத்துள்ள நடவடிக்கை மீதான அறிக்கை.

பொருளடக்கம்

	பக்கம்
2008–2009–ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் அமைப்பு	iii
I. முன்னுரை	v
II. அறிக்கை	vii
III. இணைப்புகள்:–	
இணைப்பு: I அரசால் நிறைவேற்றப்பெற்ற அல்லது நடவடிக்கை மேலும் தொடர விரும்பாத குழுவின் குறிப்புரைகள்/பரிந்துரைகள்	1–14
இணைப்பு: II அரசின் பதில் குழுவால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பெறாமல் மேல்நடவடிக்கை எடுக்கப்பெறவேண்டிய குழுவின் குறிப்புரைகள்/பரிந்துரைகள்.	15–25

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
பொது நிறுவனங்கள் குழு (2008–2009)

(பதின்மூன்றாவது பேரவை)

(2008 ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 14–ஆம் நாளன்று அமைக்கப்பெற்றது)

தலைவர்

1. திரு. கி. ஆறுமுகம்

உறுப்பினர்கள்

2. திரு. மு. அப்பாவு
   தலைவர், மதிப்பீட்டுக் குழு (அலுவல் காரணமாக)
3. திருமதி. டி. யசோதா
   தலைவர், பொதுக் கணக்குக் குழு (அலுவல் காரணமாக)
4. திரு. ஆ. அருண்மொழி தேவன்
5. திரு. எம். அன்பழகன்
6. திரு. கே.பி. இராமசுவாமி
7. திரு. டி. இராமச்சந்திரன்
8. திரு. ம. இராஜ்குமார்
9. திரு. உதயம் சண்முகம்
10. திரு. சொ. கருப்பசாமி
11. திரு. வி.பி. கலைராஜன்
12. திரு. பெ. காமராஜ்
13. திரு. சி.வி. சண்முகம்
14. திரு. க. சுந்தர்
15. திருமதி. ராணி வெங்கடேசன்
16. திரு. மா. ராஜசேகரன்
17. திரு. பா. வேல்துரை
18. திரு. தி. வேல்முருகன்

செயலகம்

திரு. மா. செல்வராஜ்	..	செயலாளர்
திருமதி இரா. அமிர்தவல்லி	..	துணைச் செயலாளர்
திரு. கொ. இராமகிருஷ்ணா	..	சார்புச் செயலாளர்

I. முன்னுரை

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) அளித்த முப்பத்திமூன்றாவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகள் மீது அரசு மேலும் எடுத்த நடவடிக்கைகள் பற்றிய நூற்றி எட்டாவது அறிக்கையை குழு (2008–2009) அதிகாரம் அளித்துள்ளவாறு பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் தலைவராகிய நான் குழுவின் சார்பாக பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

2. 1996–1997 ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழு, பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து ஆய்வு செய்து அதன் மீதான முப்பத்தொன்றாவது அறிக்கையை 29.4.1997 அன்று பேரவைக்கு அளித்தது. அவ்வறிக்கையில் கண்டுள்ள பரிந்துரைகளின் மீது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை பற்றிய விவரப்பட்டியினை 2006–2007 ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழு, ஆய்வு செய்து அதன் மீதான முப்பத்திமூன்றாவது அறிக்கையை 11.4.2007 அன்று பேரவைக்கு அளித்தது. இவ்வறிக்கையில் உள்ள பரிந்துரைகள் மீது அரசு மேலும் எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் மீதான விவரப்பட்டியினை 2008–2009 ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழு 25.6.2008 ஆம் நாளன்று நடைபெற்ற கூட்டத்தில் ஆய்வு செய்தது. இந்த அறிக்கைக்கு 7.10.2008 ஆம் நாளன்று குழுத் தலைவர் அவர்களின் ஒப்புதல் பெறப்பட்டது.

3. குழுவின் பணிகளுக்கு உதவிய சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலாளர் அவர்களுக்கு குழு தனது பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறது.

சென்னை – 600 009,
7.10.2008,
புரட்டாசி–21,
திருவள்ளுவர் ஆண்டு – 2039.

கி. ஆறுமுகம்,
தலைவர்,
பொது நிறுவனங்கள் குழு

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

II. அறிக்கை

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடுகள் குறித்து பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) அளித்த மூப்பத்திமூன்றாவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகள் மீது அரசு மேலும் எடுத்துள்ள நடவடிக்கை மீதான அறிக்கை.

.....

1. மூப்பத்திமூன்றாவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள ஒன்பது பரிந்துரைகளில், ஆறு பரிந்துரைகள் அரசு அளித்த பதில்களின் அடிப்படையில் தீர்க்கப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகின்றன. இப்பரிந்துரைகளின் விவரங்கள் இணைப்பு–I–இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. குழு மேற்கொண்டும் நடவடிக்கை தொடர்வதென முடிவு செய்த எஞ்சிய மூன்று பரிந்துரைகளின் விவரங்கள் இணைப்பு–II–இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. இணைப்பு–II–இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளுக்கான பதில்கள் மூன்று மாதங்களுக்குள் அனுப்பி வைக்கப்பட வேண்டுமென்று குழு விரும்புகிறது.

சென்னை – 600 009,
7.10.2008,
புரட்டாசி–21,
திருவள்ளுவர் ஆண்டு – 2039.

கி. ஆறுமுகம்,
தலைவர்,
பொது நிறுவனங்கள் குழு

சட்டமன்றம் LEGISLATURE
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

III. இணைப்புகள்

இணைப்பு-I

(அறிக்கையின் பத்தி எண்.1)

அரசால் நிறைவேற்றப்பெற்ற அல்லது நடவடிக்கை மேலும் தொடர விரும்பாத குழுவின் குறிப்புரைகள்/பரிந்துரைகள்

போக்குவரத்துத்துறை

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்

வரிசை எண் (1)	பரிந்துரை எண் (2)	பத்தி எண் (3)	பொருள் (4)	குழுவின் குறிப்புரைகள் / பரிந்துரைகள் (5)
1	7	4.14	நிதி நிலை	பேருந்துகளைத் திறம்பட்ட வகையிலும், சிக்கனமான முறையிலும் இயக்குவதன் வாயிலாக இழப்பைக் குறைக்க எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் பற்றிய விரிவான அறிக்கை ஒன்றினைப் பெற குழு விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(6)

1. சுமார் 2 முதல் 3 ஏக்கர் வரை உள்ள இடத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட கிளைகளில், காலப் போக்கில் கூடுதல் பேருந்துகள் இணைக்கப்பட்டது. இதனால் இட நெருக்கடி ஏற்பட்டது. இதனால் பராமரிப்பு பணியும் பாதிக்கப்பட்டது. இதன் காரணமாக கூடுதல் பேருந்துகள் உள்ள கிளைகளிலிருந்து பேருந்துகளை எடுத்து பொன்மேனி கிளை 2 என ஒரு புதிய கிளை உடனடியாக ஏற்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அனைத்து நடவடிக்கைகளும் முடிக்கப்பட்டுவிட்டது. விரைவில் புதிய கிளை செயல்படும்.

2. பசுமலை, பாகங்கள் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள் உற்பத்தி அதிகரிக்க தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு, இதன் வாயிலாக அனைத்து கிளைகளிலும் உபரி பாகங்கள் (Float Unit) தயார் நிலையில் வைக்கப்படுகிறது. இதனால் யூனிட்டுகள் உடனுக்குடன் மாற்றப்படுவதுடன், பேருந்துகள் யூனிட்டுகளுக்காக காத்திருக்கும் நிலை தவிர்க்கப்படுகிறது. ஸ்பேர் டயர்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்தி அனைத்து புறநகர் பேருந்துகளிலும் ஸ்டெப்னி டயர் இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. உதிரிப் பாகங்கள் தட்டுப்பாடுகளை கண்டறிந்து, தயாரிப்பாளர் மூலம் தேவையான அளவு நேரடி கொள்முதல் செய்து தட்டுப்பாடு வராத நிலை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. MICO, LUCAS TVS போன்ற ஒரு சில பாகங்களின் தட்டுப்பாட்டை நீக்க அரசு கவனத்திற்கு எடுத்து செல்லப்பட்டு அவற்றின் தட்டுப்பாட்டை போக்கவும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

4. சுமார் 836 புதிய பேருந்துகள் 4 ஆண்டுகளில் வாங்கப்பட்டு அவைகளில் எஞ்சின் அனைத்தும் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டிய காலத்தை கடந்துவிட்டபடியால், டீசல் மற்றும் எஞ்சின் ஆயில் செலவு உயராவண்ணம், மாதம் ஒன்றுக்கு சுமார் 20 எஞ்சின்கள் புதுப்பிக்கப்பட்ட நிலையை மாற்றி 45 எஞ்சின்கள் புதுப்பிக்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டுள்ளது.

5. ஆறு ஆண்டுகள் மற்றும் அதற்கு மேலான வயதை கடந்துவிட்ட பேருந்துகளினால் ஏற்படும் அதிகப்படியான செலவினங்கள், பயணத்தடை கி.மீ. இழப்புகள் போன்றவற்றை தவிர்க்கும் பொருட்டு இந்த ஆண்டு 153 புதிய பேருந்துகள் இயக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு ஜூன் மாதம் வரை 46 புதிய பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டுள்ளன.

6. டாடா, லேலண்டு மற்றும் முக்கிய யூனிட்டுகள் தயாரிக்கும் கம்பெனிகளிலிருந்து பராமரிப்பு நிபுணர்கள் வரவழைக்கப்பட்டு தொழில் நுட்ப தொழிலாளர்களுக்கும், மேற்பார்வையாளர்களுக்கும் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு சமீப கால தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி மற்றும் பராமரிப்பு மேம்பாடு குறித்த பயிற்சிகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

7. ஒவ்வொரு மாதமும் நிர்வாக இயக்குனரால் கிளை மேலாளர்கள் கூட்டம் கூட்டப்பட்டு அதில் முந்தைய மாதத்தின் செலவினங்கள் திறனாய்வு செய்யப்படுவதுடன் வரும் மாதங்களில் மேலும் செலவினங்கள் குறைப்பதற்கான வழிமுறைகள் கண்டறியப்பட்டு அதன்மீது தேவையான நடவடிக்கை எடுக்க உத்தரவுகள் வழங்கப்படுகின்றன.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097(A)/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

குழுவின் பரிந்துரை
(7)

கழகம் எடுத்துள்ளதாக கூறப்படும் பல்வேறு நடவடிக்கைகளினால் கழகத்திற்கு ஏற்படும் இழப்பு குறைக்கப்பட்டுள்ளதா என்று அறியவும், ஆம் எனில் அது குறித்த அறிக்கை ஒன்றினைப் பெறவும் குழு விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(8)

துறை எடுத்த பல்வேறு நடவடிக்கைகளால் கீழ்க்கண்ட முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

	வகைகள்	2005–2006	2006–2007
1.	இயக்க வருவாய் (இலட்சத்தில்)	18314.69	19291.93
2.	வருவாய் (ஒரு கி.மீக்கு)	15.08	15.54
3.	ஒரு லி.டீசலுக்கு இயக்கியதூரம்	4.96	5.02
4.	டீசல்சேமிப்பினால் குறைக்கப்பட்ட செலவினம் (இலட்சத்தில்)	360.78	103.66

இயக்கவருவாய் அதிகரித்ததின் மூலமாக ரூ.977.24 இலட்சமும், டீசல் சேமிப்பில் ஏற்பட்ட சிக்கனத்தினால் ரூ.103.66 இலட்சமும் துறைக்கு ஏற்படும் இழப்பை வெகுவாக குறைந்துள்ளது.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

குழுவின் பரிந்துரை
(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	10	5.2.7	திட்டச் சாதனை	'பணியாளர் பணிக்கு வராமையினால் இழப்பு' என்பது தனியார் துறையில் ஏற்பட முடியாத ஒன்று என்ற எண்ணத்தை கருத்திற்கொண்டு மேற்படி இழப்பு என்பது தவிர்க்கக்கூடிய/குறைக்கக்கூடியதே என்று எண்ணி, ஆண்டுக்கு ஆண்டு அதிகரித்துக்கொண்டே செல்லும் இவ்விழப்பினைத் தவிர்க்க/குறைக்க அனைத்து நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமென குழு பரிந்துரை செய்கிறது.

(6)

"பணியாளர் பணிக்கு வராமையினால் இழப்பு" என்பது குறைக்கக் கூடியதே/தவிர்க்கக் கூடியதே என்பதை கருத்தில் கொண்டு இது சம்பந்தமாக எல்லாவிதமான நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது.

முன் அனுமதியின்றியும்/முன்னறிவிப்பின்றியும் பணிக்கு வராதவர்களின் மேல் ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு அவ்வப்போது தண்டனைகள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. குடும்பப் பிரச்சினை மற்றும் குடிபோதைக்கு அடிமையாதல் போன்றவைகளினால் பணிக்கு வராமல் இருப்பவர்களை அழைத்து தக்க அறிவுரைகள் வழங்கியும் (counselling) அவர்கள் பணிக்கு வராமையிலிருந்து மீள்வதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது. எது எப்படி இருப்பினும் பணிக்கு வராமையை வழக்கமாக கொண்டுள்ளவர்களுக்கு கடுமையான தண்டனைகள் வழங்கப்படுவதிலிருந்து மாற்று நிலை இல்லை.

(6) –தொடர்ச்சி

1991–ம் ஆண்டு முதல் 1996–ம் ஆண்டு வரை இதுவரை 56 பணியாளர்கள் "பணிக்கு வராமையினால்" பணி நீக்கம் (dismissed) செய்யப்பட்டுள்ளார்கள். அதிலும் முக்கியமாக 1995–96ம் வருடங்களில் மட்டும் 40 பணியாளர்கள் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது. "யாவருக்கும் ஒரு பாடமாக இருக்கும்பொருட்டு, ஊதிய உயர்வு ஒன்று அல்லது அதற்கும் மேற்பட்ட வருடங்களுக்கு தள்ளி வைத்தல், தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்தல், இடமாற்றம் செய்தல் போன்றவற்றை செயல்படுத்தி அதன் மூலம் பணிக்கு வராமையை குறைக்கும் முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. உடல்நிலை சரியில்லாமல் தொடர்ந்து மருத்துவ விடுப்பு எடுத்து அதனால் பணிக்கு வராமல் இருப்பவர்களின் சம்மந்தமாகவும் அவ்வப்போது நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதிக காலம் மருத்துவ விடுப்பில் இருப்பவர்களின் உடல்நிலையை கருத்தில் கொண்டு அவர்களை அரசு ராஜாஜி மருத்துவமனையில் உள்ள மருத்துவ நிபுணர்கள் அடங்கிய மருத்துவக் குழுவின் முன்பு (Medical Board) ஆஜராகுமாறு அறிவுறுத்தி, அவர்கள் மருத்துவ ரீதியில் அவர் வகிக்கும் பணிக்கு தகுதியுள்ளவரா? இல்லையா? என்று பரிசோதனைகள் நடத்தி அதன் அடிப்படையில் பணியிலிருந்து நிறுத்துதல் போன்ற நடவடிக்கைகள் (Medical discharge) எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1991 முதல் 1996 முடிய மொத்தம் 28 பணியாளர்கள் மருத்துவ தகுதியின்மையால் பணியிலிருந்து விலக்கப்பட்டுள்ளனர் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

மேற்கண்டவாறு எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் காரணமான ஓரளவு பயன் ஏற்பட்டுள்ளதாக தெரிகிறது.

உதாரணமாக ஏப்ரல் 1996–ல் "பணியாளர் பணிக்கு வராமையினால் இழப்பு" என்பதில் விழுக்காடு 0.96 (முன் அனுமதியின்றி பணிக்கு வராமை)–லிருந்து 1997–ம் வருடம் ஏப்ரல் 0.89 எனக் குறைந்துள்ளது.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097(A)/டி2/96-5,
நாள்.18.9.97)

(7)

2000–2001 ஆம் ஆண்டில் 'பணியாளர் பணிக்கு வராமையினால் ஏற்பட்ட இழப்பு' எவ்வளவு சதவீதம் என்று அறியவும், இதனைக் குறைக்க கழகம் முனைப்பான நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் குழு விரும்புகிறது.

(8)

பணியாளர் பணிக்கு வராமையினால் இழப்பு என்பது குறைக்கக் கூடியதே / தவிர்க்கக் கூடியதே என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

குடும்பப்பிரச்னை மற்றும் குடிபோதைக்கு அடிமையாதல் போன்றவைகளினால் பணிக்கு வராமல் இருப்பவர்களுக்கு தக்க அறிவுரைகள் வழங்கியும் (Counselling) அவர்கள் பணிக்கு வராமையிலிருந்து மீளுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது. மேற்படி Counselling அவ்வப்பொழுது நடத்தப்படுகிறது. பணிக்கு வராமையை வழக்கமாக கொண்டுள்ளவர்களுக்கு, அவர்களுடைய குடும்பப் பிரச்சனையைக் கருத்தில் கொண்டு இடமாறுதல் செய்து பணிக்கு வராமையைக் குறைக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது. மேலும், பணிக்கு வராமையை வழக்கமாகக் கொண்டுள்ளவர்கள் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு கடுமையான தண்டனைகளும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3	13	5.3.8	பழுதுபார்ப்பு, பழுதுற்று நின்றுவிடுதல்	எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகின்றனவா என்றும், அதன் பலனாக, 'பழுதுபார்ப்புப் பணி' மற்றும் 'பழுதுபட்டு நின்றுபோதல்' ஆகியவற்றால் ஏற்பட்டு வந்த இழப்பு குறைந்துள்ளதா எனவும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(6)

குழுவுக்கு தெரிவித்த பணி பழுது பார்ப்புப்பணி மற்றும் பழுது பட்டு நின்று போதல் ஆகியவை சம்பந்தமாக எடுத்த நடவடிக்கைகள் தொய்வின்றி, சிறப்பாக தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

தினசரி பராமரிப்பு, மாதாந்திர பராமரிப்பு, அரையாண்டு முழு அளவு பராமரிப்பு போன்றவை தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு பேருந்துகளின் பராமரிப்புத் திறன் கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது. அதேசமயம் பராமரிப்புக்கு அப்பாற்பட்டு மற்ற சூழ்நிலைகளினால் ஏற்படுகின்ற இடையூறுகளை கட்டுப்படுத்த எங்களால் தனிப்பட்ட முறையில் இயலவில்லை. குறிப்பாக பல இடங்களில் குறிப்பாக உசிலம்பட்டி, தேனி போன்ற பகுதிகள் மதுரை நகரில் பல இடங்கள் ஆகியவற்றில் இயற்கை சேதத்தினாலும், சரியான நேரங்களில் மீண்டும் பழுது பார்த்தல் போன்றவை சரிவர நடைபெறாததாலும், சாலைகள் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளன. இவற்றால் டயர்கள் பாதிக்கப்பட்டு டயர்களினால் ஏற்படும் பல்வேறு இழப்புகள் குறிப்பாக செலவுகள், பழுதுபட்டு நின்றுபோதல், கி.மீ. இழப்புகள் போன்றவை பராமரிப்பு பணி மேம்பட்டும் கட்டுப்படுத்த இயலாத நிலையில் உள்ளது.

மேலும் கடந்த சில ஆண்டுகளில் 150 முதல் 350 பேருந்துகள் வரை ஒவ்வொரு ஆண்டும் புதிய பேருந்துகளாக வாங்கப்பட்டது. ஆனால் இதே சமயம் 1996–97–ம் ஆண்டில் ஏப்ரல் முதல் பிப்ரவரி வரை சுமார் 20 பேருந்துகள் மட்டுமே புதிதாக வாங்கப்பட்டு இயக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் ஏற்பட்ட கூடுதல் செலவினங்களும், பழுதுபார்ப்புகளும் 1996–97ம் ஆண்டு அதிகமாக இருந்துள்ளது.

(6) –தொடர்ச்சி

1991–ம் ஆண்டு முதல் 1993–ம் ஆண்டுவரை வாங்கப்பட்ட சுமார் 206 டாடா பேருந்துகளில் படிப்படியாக எஞ்சின் மற்றும் கியர்பாக்ஸ் ஆகியவற்றில் பெயிலியர்கள் ஏற்பட்டு பயணத்தடைகளும் பேருந்துகள் பழுதுபார்ப்பு பணிகளுக்கு நிறுத்தி வைத்தலும் ஆரம்பித்தன. ஆனால் அதே சமயம் டாடா கம்பெனி மற்றும் அவர்களின் அதிகாரப்பூர்வ ஏஜெண்டுகளினால் அதற்கு தேவையான உதிரிபாகங்கள் தேவையான அளவு தேவையான சமயத்தில் வழங்க இயலவில்லை.

இந்நிலை பல்வேறு குழுமக்கூட்டங்கள் மூலம் உயர்மட்ட அளவில் தெரியப்படுத்தி, அவர்கள் டாடா நிறுவனத்துடன் தொடர்பு கொண்டு நிர்ப்பந்தப்படுத்தியபின் தற்சமயம் உதிரி பாகங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த பிரச்சனைகளாலும் பழுது பார்ப்புப்பணி வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட பல்வேறு சந்தர்ப்ப சூழ்நிலைகளினால் எங்களது பழுதுபார்ப்புப் பணிகளில் மிகுந்த சிரமத்தை ஏற்படுத்தி எங்களது புதிய செயல்பாட்டினால் கட்டுக்குள் வைத்திருப்பதோடு வருங்காலத்தில் வரக்கூடிய புதிய பேருந்துகளின் வரவும் சேர்ந்து பழுது பார்ப்புப் பணிகள் வரக்கூடிய காலத்தில் மேலும் சிறப்பாக செயல்படும்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097(A)/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)

கழகம் எடுத்துள்ளதாக கூறியுள்ள நடவடிக்கைகளினால் 'பழுதுபார்ப்புப் பணி' மற்றும் 'பழுதுபட்டு நின்று போதல்' ஆகியவற்றால் ஏற்பட்டு வந்த இழப்பு குறைந்துள்ளதா என்பது குறித்து துறை தனது பதிலில் தெரிவிக்கவில்லை. இது பற்றிய ஒரு அறிக்கையினை பெற குழு விரும்புகிறது.

(8)

பயணத்தடைகள் குறைத்து, இதனால் ஏற்பட்ட கிலோமீட்டர் இழப்பு குறைந்துள்ளது. மேலும் பேருந்துகள் பயணபடுத்துதலின் சதவிகிதம் அதிகரித்து துறையின் வருவாயில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

வகை	2005–2006	2006–2007
பயணத்தடை எண்ணிக்கை	985	677
பயணத்தடை/10000 கி.மீ.	0.08	0.05
பயணத்தடையினால் ஏற்பட்ட கி.மீ. இழப்பு	39801	25246
பேருந்துகளின் பயன்பாடு (Fleet utilization)	93.77	94.89

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
4	14	6.2	பேருந்துகள் நிருவாகம்	இதனைச் செயல்படுத்தினால், இக்கழகத்திற்கு ஏற்பட்டு வருகின்ற இழப்பைக் கட்டுப்படுத்த மிகவும் உதவியாக இருக்கும் என்று குழு கருதுவதோடு, இது செயல்படுத்தப்பட்டதுபற்றி அறியவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

இக்கழகத்தில் உள்ள பழைய பேருந்துகள் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கால அளவையும் கடந்து 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலான இயக்கப்பட்ட பேருந்துகளாக உள்ளது. முன்பின் சக்கரங்களின் இடைப்பட்ட தூரத்தை குறைப்பதென்பது பேருந்தின் புதிய பாடிகட்ட வேண்டும். ஆகையால் இத்தகைய மாற்றங்கள் செய்ய அதிக செலவாகும். மேலும் பேருந்தின் அடிச்சட்டத்தைவெட்டி மீண்டும் பொருத்துவதால், அடிச்சட்டம் பலம் இழந்து பயன்படும் காலம் குறைந்துவிடும்.

ஏற்கனவே, பல ஆண்டுகள் பயன்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் அடிச்சட்டத்தில் மேலும் அதிக செலவு செய்து மாறுதல்கள் செய்வது இலாபகரமாக இருக்காது. முன்பின் சக்கரங்களின் இடைப்பட்ட தூரத்தை குறைப்பதால் பேருந்தின் இருக்கைகள் எண்ணிக்கையில் ஏற்படும் குறைவால் மோட்டார் வாகன வரி செலவினத்தில் மட்டுமே சற்று குறைவு ஏற்படுவதால் பேருந்து இயக்கத்தில் நிரந்தர செலவில் குறிப்பிடத்தக்க மாறுதல்கள் இருக்காது. மாறும் செலவினங்களிலும் (HSD Oil) சிறிதளவு மட்டுமே மாறுதல் இருக்கும்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097(A)/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

(8)

31.3.2001–ம் நாள் வரை 25 பேருந்துகள் அடிச்சட்டத்தின் நீளத்தை குறைத்து மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(7)

31.3.2001 வரையில் அடிச்சட்டத்தின் நீளத்தை குறைத்து சிறு பேருந்துகளாக மாற்றம் செய்யப்பட்ட பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையை அறிய குழு விரும்புகிறது.

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	15	6.4	பேருந்துகள் நிருவாகம்	இந்த 1510 மாடல் டாடா பேருந்துகளில் இதுவரை எத்தனை பேருந்துகள் பயனற்றது என கழிக்கப்பட்டுள்ளன என்றும், இரண்டு ஆண்டுகளில் தொழில் நுட்பக் கோளாறுகள் வெளிப்பட்ட இப்பேருந்துகள், 1994–95 ஆம் ஆண்டில் இருந்து எத்தனை எண்ணிக்கை வாங்கப்பட்டது எனவும், அதிக எண்ணிக்கையில் வாங்கப்பட்டு 206 கழகத்திற்கு இழப்பு ஏற்படுவதற்கு பொறுப்பானவர் யார் என்பது பற்றியும் விவரம் அளிக்க வேண்டுமென குழு விரும்புகிறது.

(6)

நமது நாட்டில் பயணிகள் பேருந்துகளுக்கென லேலண்டு மற்றும் டாடா ஆகிய இரண்டு நிறுவன வாகனங்கள் மட்டுமே சந்தையில் கிடைக்கப்பெறுகிறது. ஒரே நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த வாகனத்தை மட்டுமே நம்பியிருக்கக் கூடாது என்ற நிலை வரும் போது மாற்று வழியாக டாடா பேருந்துகளையே வாங்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. இந்த சூழ்நிலையில் 1990–ம் ஆண்டு அரசு கடிதம் எண் 52125/ஏ1/90–2, நாள் 27.11.90 வாயிலாக லேலண்டு மற்றும் டாடா பேருந்துகள் 85:15 என்ற விகிதத்தில் வாங்குமாறு அறிவுறுத்தப்பட்டது. அதன்படி கொள்முதல் குழுமம் சம்மதத்துடன் டாடா பேருந்துகள் இப்போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக வாங்கப்பட்டது.

1991–92–ம் ஆண்டு 25; 1992–93–84; 1993–94–98; 1994–95 5 இந்த பேருந்துகள் 2 அல்லது மூன்று ஆண்டுகள் அதாவது சுமார் 3 லட்சம் கி.மீ. ஓடிய பிறகு மோசமான நிலையை எட்டின. ஜனவரி 1994–ல் வழங்கப்பட்ட கொள்முதல் ஆணைப்படி கடைசியாக ஏப்ரல் 1994–ல் ஐந்து அடிச்சட்டங்கள் வரப்பட்டன. இவை தவிர 1510 டாடா அடிச்சட்டம் 1994–95 ஆண்டு வாங்கப்படவில்லை.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097)/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

(7)

இன்னும் எத்தனை டாடா பேருந்துகள் கழகத்தின் வசம் உள்ளன என்றும் அவை தற்போது இயங்கும் நிலையில் உள்ளனவா என்றும் அறிய குழு விரும்புகிறது.

(8)

தற்சமயம் துறையிலுள்ள டாடா பேருந்துகளின் விபரம்:

டாடா 1510	–	22
டாடா 1312	–	186
டாடா கம்மின்ஸ்	–	31
டாடா BS II கம்மின்ஸ்	–	90
	–	329

இவையனைத்தும் தற்சமயம் தடத்தில் இயங்கும் நிலையில் உள்ளது.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
சட்டமன்ற பேரவை
தமிழ்நாடு
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6	18	9.4	தொழிலாளர் நலன்	சம்பந்தப்பட்ட கிளைகளுக்கு அருகாமையில் உள்ள கிளைகளில் உள்ள சிற்றுண்டி சாலையில், இவ்வகை உணவுப் பொருட்களுக்கு ஆகும் செலவுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்து தான் தனியாரிடம் வாங்கும் உணவுப் பொருட்களுக்கு அதிகம் செலவிடப்படுகிறதா என்பதைக் கணக்கிட வேண்டும் என குழு கருத்துத் தெரிவிக்கிறது. எனவே இதுபற்றி, சரியான தகவல்களைக் குழுவிற்கு அளிக்க வேண்டுமென குழு விரும்புகிறது.

(6)

திருப்புவனம் மற்றும் செங்கோட்டை கிளைகள் வாடகை இடத்தில் செயல்படுவதால், இக்கிளைகளில் உணவக வசதி செய்யப்படவில்லை. திருப்புவனம் கிளையில் தனியார் உணவகம் மூலம் சாப்பாடு ஒன்று ரூ. 7.25 வீதம் வழங்கப்படுகிறது. திருப்புவனம் கிளைக்கு அருகாமையில் உள்ள எங்களது மேலூர் கிளை உணவகத்தில் சாப்பாடு ஒன்றிற்கு ரூ. 7.99 செலவு ஆகிறது. எங்களது செங்கோட்டை கிளையில் தனியார் உணவகம் மூலம் சாப்பாடு ஒன்று ரூ. 8.00 வீதம் வழங்கப்படுகிறது. செங்கோட்டை கிளையில் இருந்து சுமார் 80 கி.மீ. தூரத்தில் உள்ள எங்களது ராஜபாளையம் கிளை உணவகத்தில் சாப்பாடு ஒன்றிற்கு ரூ. 7.94 செலவாகிறது.

மேலே குறிப்பிட்டுள்ளபடி சம்மந்தப்பட்ட மேற்படி கிளைகளுக்கு உடனடியாக உணவக வசதியினை ஏற்படுத்த இயலவில்லை என்பதால் அந்தந்த ஊர்களில் உள்ள தனியார் உணவகங்களில் நமது கழகத்திற்கு தொடர்ந்து தரமான உணவுப் பொருட்கள் வழங்க தகுதி படைத்த மற்றும் குறைந்த பட்ச விலையில் வழங்கக் கூடியவர்களிடம் இவ்வுணவு வகைகள் வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மேற்கூறிய கிளைகளுக்கு தனியார் உணவகங்களிலிருந்து சாப்பாடு கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யும் பொழுது தரத்தையும், தொடர்ந்து உணவு வழங்க இயலுமா என்ற உணவகத்தின் தகுதியையும் தான் கவனித்து ஏற்பாடு செய்தோம்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097(A)/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

(7)

சம்மந்தப்பட்ட கிளைகளுக்கு அருகாமையில் உள்ள கிளைகளில் உள்ள சிற்றுண்டி சாலையில், இவ்வகை உணவுப் பொருட்களுக்கு ஆகும் செலவுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்துத்தான் தனியாரிடம், வாங்கும் உணவுப்பொருட்களுக்கு அதிகம் செலவிடப்படுகிறதா என்பதை கணக்கிட வேண்டுமென குழு கருத்துத்தெரிவிக்கிறது. எனவே இதுபற்றி, சரியான தகவல்களைக் குழுவிற்குக் அளிக்க வேண்டுமென குழு விரும்புகிறது.

(8)

திருப்புவனம் கிளையைப்பொறுத்தவரை உணவகத்தில் பணியாளர்களுக்கு வெளியாரிடமிருந்து ஒரு சாப்பாடு ரூ.8.30 விலையில் வாங்கி தரமானதாக வழங்கப்படுகிறது. திருப்புவனம் கிளைக்கு அருகாமையில் உள்ள மேலூர் கிளையில் துறையே நடத்தக்கூடிய உணவகத்தில் ஒரு சாப்பாட்டுக்கு ரூ.16.15 செலவாகிறது. எனவே திருப்புவனம் கிளைக்கு தனியாரிடமிருந்து வாங்கும் உணவுக்கு அதிகம் செலவிடப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

இணைப்பு-II
(அறிக்கையின் பத்தி எண்.1)

அரசின் பதில் குழுவால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பெறாமல் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கப்படபெற வேண்டிய குழுவின் குறிப்புரைகள் / பரிந்துரைகள்

போக்குவரத்துத்துறை

பாண்டியன் சாலைப்போக்குவரத்துக் கழகம்

வரிசை எண் (1)	பரிந்துரை எண் (2)	பத்தி எண் (3)	பொருள் (4)	குழுவின் குறிப்புரைகள் / பரிந்துரைகள் (5)
1	4	3.15	நோக்கங்கள்	போக்குவரத்து வசதி பெறாத மேற்கண்ட ஆறு கிராமங்களில் உரிமம் பெற்றுள்ள அ. வலையப்பட்டி கிராமத்திற்கு விரைவில் பேருந்து வசதி அளிக்கவும், மற்ற கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிக்க எடுக்கப்பட்ட மேல் நடவடிக்கைப்பற்றி அறிக்கை பெறவும் குழு விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(6)

கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து தருவதைப் பொறுத்தமட்டில், வலையபட்டி கிராமத்திற்கு தற்போது பேருந்து இயக்கப்படுகிறது. மணப்பச்சேரி கிராமம் நத்தம் – கொட்டாம்பட்டி பிரதான சாலையிலிருந்து 1.0 கி.மீ. தூரத்தில் உள்ளது. நத்தம்–கொட்டாம்பட்டி தடத்தில் திருவாளர்கள் இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படுவதால், இக்கிராமத்தைத் தொட்டுச் செல்லும் வகையில் பேருந்து இயக்குவது குறித்து பரிசீலித்து பேருந்து வசதி செய்து தர திருவாளர்கள் இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு கடிதம் எழுதியுள்ளோம்.

(6) –தொடர்ச்சி

கூத்தப்பன்பட்டி கிராமம் மேலூர்–திருச்சி பிரதானச் சாலையிலிருந்து 1/2 கி.மீ. தூரத்திற்குள் உள்ளதால் இதனை பேருந்து வசதி பெற்ற கிராமமாகக் கருதலாம்.

கோட்டைமேடு கிராமம் வாடிப்பட்டியில் இருந்து 3.0 கி.மீ. தூரத்தில் உள்ளது. இக்கிராமத்திற்கு செல்லும் சாலை பேருந்து இயக்கத்திற்கு ஏற்றதாக இல்லை. சாலை மேம்பாடு குறித்து நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது.

காமாட்சிபுரம் கிராமம் மதுரை – மேலக்கால் சாலையிலிருந்து 1.0 கி.மீ. தூரத்தில் உள்ளது. இந்த 1.0 கி.மீ. சாலை பேருந்து இயக்கத்திற்கு ஏற்றதாக இல்லை. சாலை சரிசெய்வதற்காக நெடுஞ்சாலைத்துறைக்குக் கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது.

மேலூர்–சிவகங்கை சாலையிலிருந்து 2.0 கி.மீ. தொலைவில் புதுப்பட்டி கிராமம் உள்ளது. இந்த 2.0 கி.மீ. சாலைப் பகுதிக்கு கோட்டப் பொறியாளரிடமிருந்து சான்றிதழ் பெறப்பட்டவுடன் பேருந்து இயக்கப்படும்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097எ/டி2/96-5, நாள்.18.9.97)

குழுவின் பரிந்துரை

(7)

கோட்டைமேடு மற்றும் காமாட்சிபுரம் கிராமங்களின் செல்லும் சாலையினை மேம்படுத்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும் சாலை சரிசெய்யப்பட்டவுடன் பேருந்துகளை இயக்க கழகம் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்றும் குழு பரிந்துரை செய்கிறது. எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை குறித்து ஒரு அறிக்கையினைப் பெறவும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(8)

காமாட்சிபுரம் கிராமத்திற்கு செல்லும் சாலை மேம்படுத்தப்பட்டு இக்கிராமத்திற்கு தற்போது 2 தனி நடைகள் பேருந்து வசதிகள் செய்து தரப்பட்டுள்ளது. வாடிப்பட்டியிலிருந்து சுமார் 3.0 கி.மீ. தூரத்தில் உள்ள கோட்டைமேடு கிராமத்திற்கு செல்லும் சாலை குறுகலான சாலையாக இருப்பதால் துறை பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை தற்போதும் நீடிக்கிறது என்றாலும் இக்கிராமம் வழியாக இயங்கும் வகையில் தனியார் மினி பேருந்திற்கு மதுரை வடக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் மூலம் உரிமம் வழங்கப்பட்டுள்ளதால் இக்கிராமம் போக்குவரத்து வசதி பெற்ற கிராமம் ஆகும்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

குழுவின் பரிந்துரை
(9)

கோட்டைமேடு கிராமத்திற்கு செல்லும் குறுகலான சாலையை விரிவுபடுத்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக நடவடிக்கை எடுக்குமாறு குழு வலியுறுத்துகிறது. கோட்டைமேடு கிராமம் வழியாக தனியார் மூலம் தற்போது பேருந்து இயக்கப்படுகிறதா?

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	5	4.11	நிதி நிலை	மாணவர் சலுகைக் கட்டண வகையில் கழகத்திற்கு திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டிய தொகையைக் கணக்கிடுவதற்கு கையாளப்படும்முறை சரியானதென்றாலும், அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, பயன்படுத்துவதாக கணக்கிடப்படும் 70 சதவீத பாஸ்களுக்கான முழுத் தொகையையும் கழகத்திற்கு, அரசு திருப்பி அளிக்க வேண்டுமென குழு பரிந்துரை செய்கிறது.

(6)

குழுவின் பரிந்துரையை கருத்திற் கொண்டு தொடர் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097எ/டி2/96-5, நாள் 18.9.97)

(7)

70 சதவீத பாஸ்களுக்கான தொகையில் 15 சதவீதத்தை கழகம் ஏற்றுக்கொள்கிறது என்றும் 85 சதவீதத் தொகையை அரசு கழகத்திற்கு திருப்பி அளிக்கிறது என்றும் அறிந்த குழு, 100 சதவீத தொகையையும் அரசு கழகத்திற்கு அளிக்க வேண்டும் என பரிந்துரை செய்திருந்தது. இது குறித்து அரசு எடுத்த முடிவு பற்றி குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

100% இலவச பயணம் செய்யும் முகமதிப்பு (60 நடைகள்) தொகையில் உபயோகப் படுத்தப்படும் முகமதிப்பு 70 சதம் என கணக்கிட்டு அதில் 80 சதமான தொகை அரசிடமிருந்து பெறப்படுகிறது. மீதமுள்ள 20 சதமான தொகை சமூக நலனாக போக்குவரத்துத் துறையே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

விவரம் 50% சலுகைக்கட்டணம்: பயணம் செய்யும் முக மதிப்புதொகை 60 நடைகளில் 40 நடைகளுக்கு 50 சதமான தொகை மாணவர்களிடமிருந்து வசூல் செய்யப்படுகிறது. முகமதிப்புதொகையில் (60 நடைகள்) 70 சதம் உபயோகப்படுத்தப்படும் முகமதிப்பு கணக்கிட்டு அதில் மாணவர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட தொகையை கழித்துக்கொண்டு அதில் 80 சதமான தொகை அரசிடமிருந்து இழப்பீட்டுத்தொகையாகப் பெறப்படுகிறது. மீதமுள்ள 20 சதமான தொகை சமூக நலனாக போக்குவரத்துத் துறையே ஏற்றுக்கொள்கிறது. இது குறித்து மேல்நடவடிக்கை அரசிடமிருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.(இணைப்பு 1–ஐ காண்க)

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

மாணவர்களுக்கு வழங்கப்படும் இலவச பயணம் செய்யும் பயணச் சீட்டிற்கான முகமதிப்பு தொகை முழுவதையும் அரசே ஏற்றுக்கொள்ள எடுக்கப்படும் நடவடிக்கையின் விவரத்தினை குழுவிற்கு தெரிவிக்க வேண்டுமென குழு வலியுறுத்துகிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3	17	8.4	கழகத்தின் பொதுப் பணம் கையாடல், மோசடி	குழு பின்வருவன பற்றி அறிய விரும்புகிறது; (i) நீதிமன்றத்திலுள்ள கையாடல் செய்யப்பட்ட பணம் ரூ. 3.78 லட்சம் பெறப்பட்டுவிட்டதா? (ii) கையாடல் செய்த நபர் தற்போது பணியிலுள்ளாரா? (iii) அவர்மீது எடுக்கப்பட்ட ஒழுங்கு நடவடிக்கையின் முடிவு பற்றி; (iv) பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டதை எதிர்த்து அவர் பெற்ற தடையாணை விலக்கிக் கொள்ளப்பட்டதா? அவ்வழக்கின் தற்போதைய நிலைபற்றி (v) காவல்துறையினர் அவர்மீது நீதிமன்றத்தில் தொடர்ந்த குற்றவியல் வழக்கின் தற்போதைய நிலைப்பற்றி.

(6)

திரு. கே. அழகர்சாமி, உதவிப் பொறியாளர், பணி எண். டி எஸ். 01838, விருதுநகர் கிளை, 29.09.94 தேதி மாலை 05.00 மணி முதல் 30.09.94ந் தேதி அதிகாலை 02.00 மணி வரையிலான பணியை முடித்து விட்டு காலையில் பணிமனையை விட்டுச் செல்லும் பொழுது 01.10.94ந் நாளன்று விருதுநகர் கிளையில் பணிபுரியும் 378 தொழிலாளர்களுக்கு தீபாவளி முன்பணமாக தலா ரூ. 1,000/– பட்டுவாடா செய்வதற்காக தனித்தனி காகித உறையில் (378 காகித உறைகள்) வைக்கப்பட்டு இருந்த கழகத்திற்கு சொந்தமான ரூ. 3,78,000/–ஐ திருடிச் சென்று விட்டார். இது சம்மந்தமாக விருதுநகர் காவல்

(6) தொடர்ச்சி

துறையில் புகார் செய்யப்பட்டு விருதுநகர் காவல் துறையினரால் மேற்படி பணம் கைப்பற்றப்பட்டு 10.10.94ந் தேதி நீதித்துறை நடுவர் நீதிமன்றம் எண்.2 விருதுநகரில் காவல்துறையினர் மூலம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

மேற்படி கையாடல் செய்யப்பட்ட பணம் ரூ. 3,78,000/–ஐ விருதுநகர் குற்றவியல் 2–வது நீதிமன்றத்தில் நடைப்பெற்று வரும் குற்றவியல் வழக்கில் அரசு தரப்பு (காவல் துறை) சான்றாவணங்களாக தாக்கல் செய்யப்பட்டுள்ளது.

தற்பொழுது மேற்படி பணம் நமது நிர்வாகத்திடம் பிணையத்தின் பேரில் ஒப்படைக்கப்பட்டு விருதுநகர் கிளை பெட்டகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

மேற்படி பணத்தை கழகத்திற்கு திரும்ப கொடுக்கும்படியும் அதை உபயோகப்படுத்த அல்லது வங்கியில் டெப்பாசிட் செய்ய அனுமதி கோரியும் விருதுநகர் குற்றவியல் இரண்டாவது நீதி மன்றத்தில் 15.04.96ம் தேதியன்று குற்ற பல்வகை மனு எண்.567/96ல் இன் சி.சி. 135/95ல் மனு தாக்கல் செய்யப்பட்டது. மேற்படி மனுவின் பேரில் நீதித்துறை நடுவர் (இரண்டு) விருதுநகர் அவர்கள் தனது தீர்ப்பாணையில் .இவ்வழக்கில் "சாட்சிகள் விசாரணை செய்யப்பட வேண்டிய நிலையில் இருப்பதாலும், வழக்கிற்கும், வழக்கு முடியும் வரை வழக்கு சொத்தானது அத்தியாவசியமாக தேவைப்படுவதாலும் மனுவில் மனுதாரர் கூறியுள்ள காரணங்களை இந்நீதிமன்றத்தால் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க வகையில் இல்லை" என்று கூறி மேற்படி மனு நீதிமன்றத்தால் 25.04.96ம் தேதியன்று தள்ளுபடி செய்யப்பட்டுவிட்டது. இருப்பினும், மேற்படி பணத்தை நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ள நமது கழக சென்னை வழக்கறிஞர் திரு. விஜய் நாராயன் மூலம் சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தில் குற்றவியல் ஆர்.சி 662/96 நம்பரில் 02.09.1996–ல் மனுதாக்கல் செய்யப்பட்டு விசாரணை நிலையில் உள்ளது.

ii) இல்லை. பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டார்.

iii) அவர் மீது உரிய முறையில் விசாரணை நடத்தப்பட்டது. விசாரணை கோப்புகளையும், விசாரணை அதிகாரியின் முடிவுகளையும், அவரது கடந்த கால பணி பதிவேடுகளையும் கவனமாக பரிசீலனை செய்து நிரூபனமான குற்றச்சாட்டுகளுக்கு தண்டனையாக வேலை நீக்க உத்தரவு சட்டம் /எல்5/ 2097 நாள் 25.01.1996 மூலம் அவர் 14.11.1994ந் தேதி முதல் நிரந்தர வேலை நீக்கம் (Dismissal) செய்யப்பட்டார். அதாவது எற்கனவே தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டார்.

iv) பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டதை எதிர்த்து அவர் நீதி பேரவை (W.P) எண். 255/ 96 ஒன்றை சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் 08.01.96ல் தாக்கல் செய்திருந்தார். அதன்பேரில் மேற்படி உயர்நீதிமன்றம் W.M.P. NO.413 / 96-ல் நான்கு வார காலத்திற்கு இடைக்கால தடை உத்தரவு 01.02.1996–ம் தேதியன்று வழங்கியது. இதை எதிர்த்து கழகம் 11.03.1996–ல் எதிர் மனு தாக்கல் செய்தது. (W.M.P.NO. 47676/96) குற்றம் சாட்டப்பட்ட திரு. கே. அழகர்சாமி, உதவி பொறியாளர் தான் மேற்படி நீதிமன்றத்தில் வாங்கிய இடைக்கால தடை உத்தரவை நான்கு வார காலத்திற்கு மேல் நீடிக்கச் செய்யாததால் சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தால் 01.07.96–ம் தேதியன்று அவரது இடைக்கால தடை உத்தரவும் மேற்படி தடை உத்தரவை விலக்கிக் கொள்ள கழகம் தாக்கல் செய்த மனுவும் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டன. W.P. 255/96 விசாரணையில் உள்ளது. மேலும் அவரால் 12.03.1996–ந் தேதியன்று சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தின் மூலம் கழகத்தில் மேல் தாக்கல் செய்யப்பட்ட Contempt Application எண். 97/96ம் விசாரணையில் உள்ளது.

v) அவர் மீது குற்றவியல் வழக்கு 01.10.1994–ந் தேதி பதிவு செய்யப்பட்டு விருதுநகர் குற்றவியல் இரண்டாவது நீதிமன்றத்தில் வழக்கு விசாரணை நடைபெற்று வருகிறது. இந்த விசாரணை முதல் முதலில் 27.02.1996–ம் தேதி விசாரணைக்கு வந்தது. 10.03.1997–ந் தேதி வரை அரசு தரப்பில் 18 சாட்சிகளிடம் தலைமை விசாரணை பெறப்பட்டுள்ளது . இன்னும் அரசு தரப்பில் கடைசியாக காவல் துறை ஆய்வாளர் மட்டும் விசாரிக்கப்பட உள்ளார்.
இதற்கிடையில் இதுவரை விசாரிக்கப்பட்டுள்ள அரசு தரப்பு சாட்சிகளை குற்றம் சாட்டப்பட்டவர் தரப்பில் குறுக்கு விசாரணை செய்வதற்காக மேற்படி வழக்கு 01.07.1997–ம் தேதியன்று விசாரணைக்கு வருகிறது. மேற்படி விசாரணைக்கு பின்னர்தான் நாம் பணத்தை திரும்ப பெறுவதற்கு நீதிமன்றத்தில் மறுபடியும் மனு செய்ய முடியும்.

மேலும், நமது கழகத்தால் சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்பட்ட குற்றவியல் ஆர்.சி. 662/ 96ல் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் சி.சி. 135/95 குற்றவியல் வழக்கை இரண்டு மாத காலத்திற்குள் முடிக்க வேண்டுமென்று விருதுநகர் குற்றவியல் இரண்டாவது நீதிமன்றத்திற்கு உத்தரவிட்டுள்ளதாக நமது சென்னை வழக்கறிஞர் திரு.விஜய் நாராயண் தெரியப்படுத்தியுள்ளார்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.20097எ/டி2/96-5, நாள்.18.9.97)

(7)

திரு. கே. அழகர்சாமி, உதவிப்பொறியாளரை பணி நீக்கம் செய்ததை எதிர்த்து அவர் தாக்கல் செய்த W.P. 15700/96-ன் தற்போதைய நிலை குறித்து குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

திரு. கே. அழகர்சாமி, உதவிப்பொறியாளரை கையாடல் தொடர்பாக பணி நீக்கம் செய்ததை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் கட்டளை மனு எண்.15700/96 என்ற வழக்கினை தாக்கல் செய்து அது நிலுவையில் இருக்கும்போது 20.5.2002–ல் அவர் காலமானார். அதன் பின்னர் அவருடைய வாரிசுதாரர்கள் சேர்க்கப்பட்டு ஷை வழக்கு தொடர்ந்து நடைபெற்றது. கடந்த 5.4.2005 அன்று அவ்வழக்கு காலமான அழகர்சாமியின் வாரிசுதாரர்களுக்கு சாதகமாக தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

அந்த உத்தரவினை எதிர்த்து துறை 426/2007 என்ற எண்ணில் மேல்முறையீடு செய்து 22.3.2007–அன்று கீழ் கோர்ட்டு உத்தரவிற்கு இடைக்கால தடை உத்தரவு வழங்கி நோட்டீசும் உத்தரவாகியுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

(போக்குவரத்துத்துறை அ.சா.கு.எண்.9327/டி1/2007-4, நாள் 7.9.2007)

(9)

திரு. கே. அழகர்சாமி, உதவிப்பொறியாளரை கையாடல் தொடர்பாக பணி நீக்கம் செய்ததை எதிர்த்து தொடரப்பட்ட மேல்முறையீடு, வழக்கின் தீர்ப்பு பெறப்பட்டபின், அத்தீர்ப்பின் நகலினை குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென குழு துறைக்கு பரிந்துரைக்கிறது.

****

Annexure-I

(Sl.No.2 Rec. No.5 Para No.4.A

ABSTRACT

State Transport Undertakings - Announcement of Hon'ble Chief Minister - Free and concessional Student Bus Pass Scheme - Issue of Free and Concessional Bus Passes for all students studying in Schools and Colleges - Revised Orders issued.

TRANSPORT (B1) DEPARTMENT

G.O.Ms.No.135 Dated: 20.5.2004

Read again:

1. G.O.Ms.No.2222, Transport, Dated: 8.5.1990.
2. G.O.Ms.No.1386, Transport, Dated: 9.3.1992.
3. G.O.Ms.No.1068, Transport, Dated: 17.11.1993.
4. Government Letter No.34296/B1/93, Transport, Dated: 3.12.1993.
5. G.O.Ms.No.143, Transport, Dated: 13.5.1994.
6. G.O.Ms.No.173, Transport, Dated: 22.8.1996.
7. G.O.Ms.No.1177, Home, Dated: 29.11.2001.
8. G.O.Ms.No.204, Home, Dated: 5.12.2001.
9. G.O.Ms.No.53, Transport, Dated: 29.5.2003.
10. Government Letter No.25305/B1/2001-17, Transport, Dated: 15.6.2003.

ORDER:

With a view to benefit all students and to give a real meaning to the concept of Education for All, the Hon'ble Chief Minister on 18.5.2004, inter-alia, ordered that from the new academic year starting from 1st June 2004, all students studying from Standard I to Standard XII in all schools including private schools shall be provided with Free Travel Bus Passes to travel from their residence to school and back to their residence. The free school bus passes will be valid on all days including all holidays. Similarly, the student studying in all colleges including private colleges will be given 50% concessional travel bus passes to travel from their residence to college and back to their residence with effect from 1st June, 2004. These passes will be valid on all days including all holidays. The Chennai City College students will be issued 60 exchange tokens instead of 40 exchange tokens to travel in Metropolitan Transport Corporation buses.

2. The Government accordingly issue the following orders in supersession of the orders issued in G.O.Ms.No.53, Transport, Dated: 29.5.2003 and the amendment issued thereto in Government Letter No.25305/B1/2001-17, Transport, Dasted: 15.6.2003.

(i) The students studying from Standards I to XII in all Schools recognised by Govenment be issued free bus passes to travel from their residence to school and back to their residence on all days including holidays.

(ii) The students studying above XIIth Standard in all Colleges be issued 50% concessional travel bus passes on all days including all holidays.

(iii) Exchange tokens upto 60 in number instead of 40 be issued to College students travelling in Metropolitan Transport Corporation buses to travel to the Library and back to their residence. The cost of exchange token shall be Rs.2/- per token.

(iv) The recovery of 50% fare be collected and linked to the rates of 2002-2003 (in respect of of 50% concessional passes).

(v) As regards reimbursement, the formula for reimbursing the students travel concessions to the Metropolitan Transport Corporation and Mofussil Corporations shall be as follows:

Corporation	For 50% concession	For 100% concession
Metropolitan Transport Corporation, Chennai.	i) Face value of tickets for first six stages at 60 trips per month for 10 1/2 months. ii) 100% utilisation of face value of tickets DEDUCT iii) Amount collected from students iv) Balance loss to be reimbursed by Government	v) Face value of tickets at 60 trips per month for 10 1/2 months vi) 100% utilisation of face value of tickets vii) Loss to be reimbursed by Government
Mofussil Transport Corporation, Chennai.	i) Face value of tickets at 60 trips per month for 10 1/2 months. ii) 70% utilisation of face value of tickets DEDUCT iii) Amount collected from students	i) Face value of tickets at 60 trips per month for 10 1/2 months ii) 70% utilisation of face value of tickets iii) 80% of loss to be reimbursed by Government
	iv) Balance loss to be reimbursed by Government 80% of loss by Government, 20% of loss to be borne by the State Transport Undertakings as social cost	iv) 20% of Loss to be borne by the State Transport Undertakings as social cost

3. The expenditure towards the issue of student concession may be reimbursed by the Government to all the State Transport Undertakings. The Under Secretary to Government, Transport will make necessary provision in the Budget Estimate to meet this expenditure.

4. This order shall take effect from the academic year commencing from 1st June, 2004.

5. This orders issues with the concurrence of Finance department vide its U.O.No.1519/FS/P/2004. Dated: 20.5.2004.

(By Order of the Governor)

R. Karpoorasundarapandian,
Special Commissioner
& Secretary to Government.

To

The Managing Directors of all State Transport Undertakings.
The Director of School Education, Chennai-6.
The Director of Collegiate Education, Chennai-6.
The Director of Medical Education, Chennai-10.
The Director of Animal Husbandry, Chennai-6.
The Director of Technical Education, Chennai-25.
The Director of Legal Studies, Chennai-1.
The Director of Employment & Training, Chennai.
The Accountant General, Chennai-18.
The Pay and Accounts Officer, Chennai-9.
Copy to:
The Private Secretary to Chief Secretary, Chennai-9.
The Private Secretary to Secretary, Finance Department, Chennai-9.
The Chairman Cell, Transport Department, Chennai-9.
The Private Secretary to Chief Minister, Chennai-9.
The Special Personal Assistant to Minister (Finance), Chennai-9.
The Special Personal Assistant to Minister (Transport), Chennai-9.
The Private Secretary to Secretary, Transport Department, Chennai-9.
All Departments of Secretariat, Chennai-9.

/ Forwarded / By Order /

Sd/-
Section Officer


தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
அரசு மைய அச்சகம், சென்னை - 600 079.
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS