தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பொது நிறுவனங்கள் குழு

(2008–2009)

(பதின்மூன்றாவது பேரவை)

நூற்றி ஒன்பதாவது 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 ஒன்பதாவது அறிக்கை

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) அளித்த முப்பத்திநான்காவது 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	1–17
இணைப்பு: II அரசின் பதில் குழுவால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பெறாமல் மேல்நடவடிக்கை எடுக்கப்பெறவேண்டிய குழுவின் குறிப்புரைகள்/பரிந்துரைகள்.	18–41

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. கி.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

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்த பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) அளித்த **முப்பத்திநான்காவது அறிக்கையில்** தொடரப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளின் மீது, அரசு மேலும் எடுத்த நடவடிக்கைகள் பற்றிய **நூற்றி ஒன்பதாவது அறிக்கையை** குழு (2008–2009) அதிகாரம் அளித்துள்ளவாறு பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் தலைவராகிய நான் குழுவின் சார்பாக பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

2. 1996–1997 ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழு, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து ஆய்வு செய்து அதன் மீதான முப்பத்திரெண்டாவது அறிக்கையை 29.4.1997 அன்று பேரவைக்கு அளித்தது. இந்த அறிக்கையின்மீது அரசு எடுத்த நடவடிக்கைப் பற்றிய முப்பத்திநான்காவது அறிக்கையை பொது நிறுவனங்கள் குழு (2006–2007) 12.4.2007 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 தனது கூட்டத்தில் ஆய்வு செய்தது. இந்த அறிக்கைக்கு 7.10.2008 ஆம் நாளன்று குழுத் தலைவர் அவர்களின் ஒப்புதல் பெறப்பட்டது.

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

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

கி. ஆறுமுகம்,
தலைவர்,
பொது நிறுவனங்கள் குழு

II. அறிக்கை

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடு குறித்து 2006–2007 ஆம் ஆண்டிற்கான பொது நிறுவனங்கள் குழு அளித்த முப்பத்திநான்காவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளின் மீது அரசு மேலும் எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் மீதான அறிக்கை.

.....

1. முப்பத்திநான்காவது அறிக்கையில் தொடரப்பட்டுள்ள பதினைந்து பரிந்துரைகளில், எட்டு பரிந்துரைகள் ஆக அளித்த பதில்களின் அடிப்படையில் தீர்க்கப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகின்றன. இப்பரிந்துரைகளின் விவரங்கள் இணைப்பு–I–இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. குழு மேற்கொண்டும் நடவடிக்கை தொடர்வதென முடிவு செய்த எஞ்சிய ஏழு 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

TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

III. இணைப்புகள்

இணைப்பு–I

(அறிக்கையின் பத்தி எண்.1)

அரசால் நிறைவேற்றப்பெற்ற அல்லது நடவடிக்கை மேலும் தொடர விரும்பாத குழுவின் குறிப்புரைகள்/பரிந்துரைகள்

போக்குவரத்துத் துறை

மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்–I)
(முன்னாள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்)

வரிசை எண்	பரிந்துரை எண்	பத்தி எண்	பொருள்	குழுவின் கருத்துரைகள்/பரிந்துரைகள்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	1	2.5	நிர்வாக அமைப்பு	கிளைகளில் பேருந்து எண்ணிக்கையைக் குறைக்கும் பொழுது புதிய கிளைகள் உருவாகும் என்பதால் சென்னைப் பெருநகரில் ஏற்கெனவே அதிகரித்துள்ள இட நெருக்கடியில் உருவாக இருக்கும் புதிய கிளைகள் எத்தனை, அவை எங்கு அமைக்கப்பட உள்ளன என்கிற விவரமும், புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டதால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல் திறனில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றம் குறித்தும் அறிய குழு விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(6)

மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் முதற்கட்டமாக சென்னை ஏற்றுமதி வணிக வளாகம், ஆதம்பாக்கம், பட்டினப்பாக்கம், குன்றத்தூர் மற்றும் பூவிருந்தவல்லி ஆகிய இடங்களிலும் இரண்டாம் கட்டமாக ஈஞ்சம்பாக்கம், ஊரப்பாக்கம், மேடவாக்கம், செம்பரம்பாக்கம் மற்றும் கீழ்கட்டளை ஆகிய இடங்களிலும் பணிமனையுடன் கூடிய பேருந்து நிலையங்கள் அமைக்க உத்தேசித்து அதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது, சென்னை நகரின் உள்ளே தற்போது இயங்கும் பணிமனைகளில் நிலவும் இடவசதி போதாக்குறையை தவிர்ப்பதற்காகவும், சென்னை புறநகரில் உள்ள மக்களுக்கு பேருந்து நிலையத்துடன் கூடிய போக்குவரத்து வசதி அதிகாலை மற்றும் பின்னிரவில் அளிப்பதற்காகவும், புதிய பணிமனைகள் புறநகரில் அமைக்கப்படவுள்ளன. புதிய பணிமனைகளுடன் கூடிய பேருந்து நிலையங்கள் அமைப்பதின்மூலம் நடை இழப்புகள், மேலும் வருமானமில்லா ஓட்ட கிலோமீட்டர்கள், அதை ஓட்டிய செலவுகள் ஆகியவை மிச்சப்படும். மேலும் இயக்கத்தில் ஓட்டுனர் நடத்துனர் மீது அதிக கவனம் செலுத்த முடியும்.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11,
நாள் 23.4.1998)

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

குழுவின் பரிந்துரை
(7)

துறை தெரிவித்துள்ள இடங்களில் பணிமனையுடன் கூடிய பேருந்து நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளனவா என்றும் தற்போது இக்கழகத்தின் கீழ் உள்ள மொத்த கிளைகள் மற்றும் அவை ஒவ்வொன்றில் இருந்தும் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் எண்ணிக்கை ஆகிய விவரங்களை குழு அறிய விரும்புகிறது. மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (கோட்டம் 1) என்று அமைக்கப்பட்டதனால் ஏற்பட்டுள்ள செயல்திறன் முன்னேற்றம் குறித்தும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்
(8)

சென்னை மாநகரில் நிலத்தின் விலையானது மிக அதிக அளவில் உள்ளதால் இக்கழகத்தால் புதிய பணிமனைகள் தேவையின் அடிப்படையில் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. மேலும் பட்டினப்பாக்கம், ஆதம்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டப்பட்டு இயங்கி வருகிறது. குன்றத்தூரில் புதிய பணிமனை கட்ட நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. பூந்தமல்லி/கீழ்கட்டளை ஆகிய இடங்களில் அந்தந்த ஊராட்சி அமைப்புகளே பேருந்து நிலையங்களை பராமரித்து வருகின்றன. பூந்தமல்லியில் ஏற்கனவே பணிமனை இயங்கி வருகிறது. மேடவாக்கத்தில் புதிய பணிமனை மற்றும் பேருந்து நிலையம் அமைக்க, அரசு புறம்போக்கு நிலத்தில் சுமார் 5.80 ஏக்கரை இக்கழகத்திற்கு வழங்க கேட்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை ஏற்றுமதி வளாகத்தில் உள்ள நிலத்திற்கு அருகில் தாம்பரம் நகராட்சி புதிய பேருந்து நிலையம் கட்ட நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. ஆகையால் இக்கழகத்திற்கு தனி பேருந்து நிலையம்

துறையின் பதில் (தொடர்ச்சி)
(8)

அமைக்கத் தேவையில்லை என கருதப்படுகிறது. மேலும் ஈஞ்சம்பாக்கம் ஊரப்பாக்கம், செம்பரம்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் தனியாக பணிமனைகள்/பேருந்து நிலையங்கள் தேவையில்லை. தற்போதுள்ள இயக்கத்தின் அடிப்படையில் ஸ்ரீபெரும்புதூர் மற்றும் மறைமலை நகரில் பணிமனைகள் அமைக்கலாம் என உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தற்போது 26 பணிமனைகளில் 2803 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன் விவரம் இணைப்பு–1–ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (கோட்டம்–1) மற்றும் (கோட்டம்–2) இணைந்ததன் வாயிலாக ஒரு தலைமை அலுவலகத்தின் செலவீனம் முழுமையாக மிச்சப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும், இரண்டு கோட்டங்களுக்கிடையே வேண்டத்தகாத பேருந்து இயக்கம் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5,
நாள் 17.7.2007)

குழுவின் பரிந்துரை
(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	18	8.7	பொருட்கள் நிர்வாகம்	1994–95 மற்றும் 1995–96–ஆம் ஆண்டுகளில் உள்ளூரில் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட பொருட்களினால் ஏற்பட்ட கூடுதல் செலவு எவ்வளவு என்பது பற்றியும், இவ்வளவு அதிக அளவில் உள்ளூர் கொள்முதல் செய்ததற்கான காரணம் பற்றியும், குழுவிற்கு தெரிவிக்கப்பட்ட வேண்டுமெனவும், இவ்விழப்பிற்கு பொறுப்பானவர்கள் மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை பற்றி அறிக்கை அனுப்ப வேண்டுமெனவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

1994–95, 1995–96 மற்றும் 1996–97 ஆம் ஆண்டுகளில் உள்ளூர் விற்பனையாளர்களிடம் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட பொருட்களின் விலை மற்றும் மொத்த செலவு விவரங்கள் இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. வாங்கிய பொருட்களின் விலை, அனைத்து மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு நிர்ணயிக்கப்பட்ட விலையுடன் (ASRTU rate contract price) ஒப்பிடப்பட்டு, உள்ளூர் விற்பனையாளர்களிடம் வாங்கியதால் கூடுதல் மதிப்பீட்டுச் செலவும் கணக்கிடப்பட்டு இணைக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால் அனைத்துப் பொருட்களுக்கும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட விலை நிர்ணயிக்கப்படாததால் அவ்வாறு அங்கீகரிக்கப்பட்ட விலை நிர்ணயிக்கப்படாத பொருட்களின் விலை, அப்பொருட்களின் தற்போதைய விலையுடன் ஒப்பிடப்பட்டு அதிக விலையாக இருந்தால், அப்பொருட்களுக்கான கூடுதல் மதிப்பீட்டுச் செலவு கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

உள்ளூர் கொள்முதல் செய்தல் கூடாது என்பதனை குழு பரிந்துரைப்பதோடு இவ்வாறு செய்ததற்கு ஏதேனும் பொறுப்பு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டதா என்பதையும், இனி இதுபோல் உள்ளூர் கொள்முதல் செய்வதை தவிர்ப்பதற்கு ஏதேனும் அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளதா என்பதையும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

அன்றாடம் பேருந்து இயக்கத்திற்கு உதிரிப் பாகங்கள் இன்றியமையாதது ஆகும். பெருவாரியான உதிரிப் பாகங்களின் தயாரிப்பாளர்கள் வட இந்தியாவில் இருப்பதால் குறித்த நேரத்தில் தேவையான உதிரிப்பாகங்கள் கிடைப்பது சிரமமாக உள்ளது. பேருந்துகளை முழு அளவில் இயக்க வேண்டும் என்பதற்காகவே விதி முறைகள் பின்பற்றப்பட்டு உடனடித் தேவைக்கு உள்ளூர் கொள்முதல் செய்யப்பட்டது.

1996–1997 ஆம் ஆண்டு அரசால் உயர்மட்டக் குழு அமைக்கப்பட்டு அதன் அடிப்படையில் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கான கொள்முதல் கொள்கை (Purchase Policy) பிப்ரவரி 1997 முதல் நடைமுறை படுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும் தமிழ்நாடு அரசால் வெளியிடப்பட்ட Tamil Nadu Tender Transparancy Act கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன் வாயிலாக உள்ளூர் கொள்முதல் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3	19	8.8	பொருட்கள் நிர்வாகம்	1992–93, 1993–94, 1994–95, 1995–96 மற்றும் 1996–97 ஆம் ஆண்டுகளில் செய்யப்பட்ட உள்ளூர் கொள்முதல்களினால் ஏற்பட்ட கூடுதல் செலவு பற்றி விவரமளிக்க வேண்டுமெனவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

1994–95, 1995–96 மற்றும் 1996–97 ஆம் ஆண்டுகளில் உள்ளூர் விற்பனையாளர்களிடம் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட பொருட்களின் விலை மற்றும் மொத்த செலவு விவரங்கள் இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. வாங்கிய பொருட்களின் விலை, அனைத்து மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு நிர்ணயிக்கப்பட்ட விலையுடன் (ASRTU rate contract price) ஒப்பிடப்பட்டு, உள்ளூர் விற்பனையாளர்களிடம் வாங்கியதால் கூடுதல் மதிப்பீட்டுச் செலவும் கணக்கிடப்பட்டு, இணைக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால் அனைத்துப் பொருட்களுக்கும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட விலை நிர்ணயிக்கப்படாததால் அவ்வாறு அங்கீகரிக்கப்பட்ட விலை நிர்ணயிக்கப்படாத பொருட்களின் விலை, அப்பொருட்களின் தற்போதைய விலையுடன் ஒப்பிடப்பட்டு அதிக விலையாக இருந்தால், அப்பொருட்களுக்கான கூடுதல் மதிப்பீட்டுச் செலவு கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

உள்ளூர் கொள்முதல் செய்தல் கூடாது என்பதனை குழு பரிந்துரைப்பதோடு இவ்வாறு செய்ததற்கு ஏதேனும் பொறுப்பு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டதா என்பதையும், இனி இதுபோல் உள்ளூர் கொள்முதல் செய்வதை தவிர்ப்பதற்கு ஏதேனும் அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளதா என்பதையும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

புதிய கொள்முதல் கொள்கை மற்றும் Tamil Nadu Tender Transparancy Act கடைபிடிப்பதன் மூலம் உள்ளூர் கொள்முதல் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது. உள்ளூர் கொள்முதல் பேரந்து இயக்கம் முழுமையாக இருக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தாலும் மேலும் கொள்முதல் விதிமுறைகளை கடைபிடித்து பொருள்கள் வாங்கப்பட்டதாலும் பொறுப்பு நிர்ணயம் செய்ய இயலவில்லை.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள்.17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
4	20	8.10	பொருட்கள் நிர்வாகம்	இம்முறை செயல்படுத்தப்பட்டால், தாமதமின்றி பொருட்களைப் பெற்று பழுதுபார்ப்பு மற்றும் பராமரிப்புப் பணியினை செவ்வனே செய்ய முடியும் என்பதோடு, உள்ளூர்க் கொள்முதல் வகையினில் ஏற்படும் கூடுதல் செலவினைக் குறைக்க வழி வகுக்குமாதலால், இம்முறையை தாமதமின்றி செயல்படுத்த குழு பரிந்துரை செய்கிறது. இது செயல்படுத்தப்பட்ட விவரம் குறித்து தகவலளிக்க வேண்டுமெனவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

மசகு எண்ணெய் மற்றும் கிரீஸ் (மசகு) ஆகிய பொருட்களுக்கு இந்தியன் ஆயில் கார்ப்பரேஷன் மற்றும் பாரத் பெட்ரோலியம் கார்ப்பரேஷன் ஆகிய நிறுவனங்கள் தங்களுடைய பொருட்களை இந்நிறுவனங்களிலிருந்து மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கோட்டம்–1 மற்றும் 2 இன் வளாகத்திலேயே இருப்பு வைத்து, தேவைப்படும்போது தேவைக்கேற்ப தேவைப்பட்டியல் கொடுத்து எடுத்துக்கொள்ளும் முறை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. அசோக் லேலாண்டு நிறுவனத்தின் உதிரிபாகங்களின் சேமிப்பு மற்றும் வழங்கும் கிடங்கு சென்னையிலேயே உள்ளதால் இருப்பில் உள்ள பொருட்களை வாரம் இருமுறை சென்று பெற்று வரப்படுகிறது. அவசரத்தேவை இருப்பின், மற்ற நாட்களிலும் உதிரி பாகங்களை மேற்கண்ட நிறுவனம் வழங்கிவருகிறது.

மேலும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் இதற்கான நடவடிக்கையை மேற்கொண்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

துறை, தனது பதிலில், இது குறித்து சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளதாகக் தெரிவித்துள்ளது. அதன் விவரம் அறிய குழு விரும்புகிறது.

(8)

மசகு எண்ணெய் மற்றும் கீரிஸ் ஆகிய பொருட்களுக்கு சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் வாயிலாக ஆறு மாதங்களுக்கு ஒருமுறை திறந்தவெளி ஒப்பந்தப்புள்ளியின் அடிப்படையில் விலை நிர்ணயம் செய்யப்படுகிறது. இதன் அடிப்படையில் தற்போது மசகு எண்ணெய் மற்றும் கீரிஸ் கொள்முதல் செய்யப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	21	8.17	பொருட்கள் நிர்வாகம்	போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உதிரி பாகங்கள் உபயோகப்படுத்துவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட வரையறை என்ன என்பது பற்றியும், இக்கழகத்தில் உதிரி பாகங்கள் அதிக அளவில் உபயோகப்படுத்தப்பட்டதற்கான காரணங்கள் ஆராயப்பட்டு அவை உபயோகிக்கப்படும் அளவினைக் குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதா எனவும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(6)

உதிரி பாகங்களுக்கு வரையறை நிர்ணயிக்க இயலாது. இயக்கத்தின் தன்மை, சாலை வசதிகள், பயணிகள் எண்ணிக்கை, உதிரி பாகங்களின் தரம் ஆகியவற்றை பொறுத்து மாறுபடும்.

தரமான உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதாலும் முறையான மசகிடுதல் முறை பின்பற்றப்படுவதாலும் அவைகளின் ஆயுட்காலம் அதிகப்படுத்தப்பட்டு செலவுகளைக் குறைக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996-11, நாள் 23.4.1998)

(7)

துறைச் செயலாளர் நேரில் சாட்சியமளிக்கும் போது (பத்தி 8.14) எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களுக்கும் உதிரி பாகங்கள் உபயோகிப்பதில் வரையறை உள்ளது என்று தெரிவித்திருக்கையில் தற்போது, துறை உதிரி பாகங்களுக்கு வரையறை நிர்ணயிக்க இயலாது என எவ்வாறு தெரிவித்தது என குழுவால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. துறையின் அக்கறையற்ற இப்பதிலை கண்டு குழு வருந்துவதோடு பொருட்கள் நிர்வாகம் சிறப்பாக இருப்பதற்கு அடிப்படையான, உதிரி பாகங்கள் உபயோகப்பதில் வரையறையை நிர்ணயம் செய்ய கழகம் நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும் என வலியுறுத்துகிறது. இது குறித்து ஒரு அறிக்கையினைப் பெறவும் குழு விரும்புகிறது.

(8)

முக்கியமான உதிரி பாகங்களுக்கு உபயோகிக்க வரையறை நிர்ணயம் செய்யப்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இஞ்சின், கியர் பாக்ஸ், ஸ்பிரிங், ரேடியேட்டர், பேட்டரி போன்ற முக்கிய பொருட்களுக்கு காலவரையறை நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு கண்காணிக்கப்படுகிறது. குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு முன்னர் பழுதாகும் பாகங்களுக்கான காரணம் கண்டறியப்பட்டு உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுவருகிறது.

மாறாக சில பொருட்களுக்கான வரையறை நிர்ணயம் செய்திடல் இயலாது. அவ்வப்போது அரசின் கொள்கை விதிகளின்படியும், மாசுக்கட்டுப்பாட்டு வாரிய நெறிமுறைகளின் படியும், பேருந்துகளின் வடிவமைப்பு மாற்றி இயக்கப்படும் கால கட்டங்களில் இயக்கத்தின்தன்மைக்கேற்ப உதாரணத்திற்கு Euro-I லிருந்து Euro-II மற்றும் Euro-II லிருந்து Euro-III-க்கும் மாற்றியமைக்கும் பட்சத்தில் இயக்கத்தின் தன்மை மாறுபடும் காலங்களில் இஞ்சின் மற்றும் அதைச்சார்ந்த உதிரி பாகங்களுக்கு வரையறை நிர்ணயம் செய்வது கடினமாகும். பண்டக சாலையில், உதிரி பாகங்கள் தேவைப்பட்டியல் ஒவ்வொரு அரையாண்டுக்கும் தயாரிக்கப்படும் முன்பு கொள்முதல் அதிகாரி, பண்டகசாலை அதிகாரி மற்றும் தணிக்கை அதிகாரி ஆகியோர் அடங்கிய குழுமத்தால் மேற்சொன்ன காரணங்கள் அனைத்தும் பரிசீலிக்கப்பட்டும், ஒவ்வொரு 6 மாத காலத்தில் நுகரப்பட்ட மொத்த அளவை மையமாகக் கொண்டும், அதற்கேற்ப வரையறை நிர்ணயம் செய்து பரிந்துரைக்கப்படும் தேவைப்பட்டியலின்படி ஒவ்வொரு உதிரி பாகமும் கொள்முதல் செய்யப்படுகிறது. எனவே, முக்கிய உதிரிபாகங்களுக்கு வரையறை நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு தொழில்நுட்பப் பிரிவின் வாயிலாக கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007-5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6	28	11.6	வருங்காலத் திட்டங்கள்	இத்திட்டத்தின் கீழ், நிலங்கள் கையகப்படுத்துவதில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றம் குறித்து தெரிவிக்கப்பட வேண்டுமெனவும், இதர ஆறு இடங்களுக்கான நிலங்கள் கண்டறியப்பட்டுள்ளதா என அறியவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

முதற்கட்டமாக உருவாக்கப்பட இருக்கும் பேருந்து நிலையத்துடன் கூடிய பணிமனைகளுக்கு கண்டறியப்பட்டுள்ள நிலங்களின் விவரங்கள் கீழ்வருமாறு:–

1. ஏற்றுமதி வணிக வளாகம்: புலம் எண். 143/2பி, 144/2	1.00 ஏக்கர் நிலத்தைச் சுற்றி முள் வேலி அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. இன்னும் ஒரிரு வாரங்களில் வேலைமுடிந்துவிடும். பின்னர் பணிமனை அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படவுள்ளது.
2. ஆதம்பாக்கம்: புலம் எண். 116/2 116/2எ 118/2பி	2.00 ஏக்கர் ஆதம்பாக்கத்தில் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு பணிமனை மற்றும் பேருந்து நிலையம் அமைக்க ரூ. 72.00 இலட்சத்திற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. ஒப்புதல் பெற்றவுடன் வேலை ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளது.

3. பட்டினப்பாக்கம்: புலம் எண். 4593/34 மயிலாப்பூர் – திருவல்லிக்கேணி தாலுக்கா.	1.37 ஏக்கர் பட்டினப்பாக்கத்தில் பணி மனையும், பேருந்து நிலையமும் அமைக்க ரூ. 43.00 இலட்சத்திற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டு உள்ளது. ஒப்புதல் பெற்றவுடன் வேலை ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளது.
4. குன்றத்தூர்: புலம் எண். 1151/1 பகுதி குன்றத்தூர் கிராமம், ஸ்ரீபெரும்புதூர் தாலுக்கா	4.00 ஏக்கர்

இரண்டாம் கட்டத்திற்குரிய இதர 5 இடங்களிலும் கண்டறியப்பட்ட நிலங்களின் விவரங்கள் கீழ்வருமாறு:

1. ஈஞ்சம்பாக்கம்: ஈஞ்சம்பாக்கம் கிராமம், தாம்பரம் தாலுக்கா	3.5 ஏக்கர்
2. ஊரப்பாக்கம்: ஊரப்பாக்கம் கிராமம், செங்கல்பட்டு தாலுக்கா	4.5 ஏக்கர்
3. மேடவாக்கம்: மேடவாக்கம் கிராமம், தாம்பரம் தாலுக்கா	7.5 ஏக்கர்
4. செம்பரம்பாக்கம்: செம்பரம்பாக்கம் கிராமம், ஸ்ரீபெரும்புதூர் தாலுக்கா	3.17 ஏக்கர்
5. கீழ்கட்டளை: மடிப்பாக்கம் கிராமம், தாம்பரம் தாலுக்கா	2.2 ஏக்கர்

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

குழுவிடம் தெரிவிக்கப்பட்ட 11 இடங்களிலும் பணிமனையுடன் கூடிய பேருந்து நிலையம் அமைக்கும் திட்டத்தின் தற்போதைய செயலாக்கம் குறித்து அறிய குழு விரும்புகிறது.

(8)

சென்னை மாநகரில் நிலத்தின் விலையானது மிக அதிக அளவில் உள்ளதால், இக்கழகத்தால் புதிய பணிமனைகள் தேவையின் அடிப்படையில் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. மேலும் பட்டினப்பாக்கம், ஆதம்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டப்பட்டு இயங்கி வருகிறது. குன்றத்தூரில் புதிய பணிமனை கட்ட நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. பூந்தமல்லி / கீழ்க்கட்டளை ஆகிய இடங்களில் அந்தந்த ஊராட்சி அமைப்புகளே பேருந்து நிலையங்களை பராமரித்து வருகின்றன. பூந்தமல்லியில் ஏற்கனவே பணிமனை இயங்கி வருகிறது. மேடவாக்கத்தில் புதிய பணிமனை மற்றும் பேருந்து நிலையம் அமைக்க, அரசு புறம்போக்கு நிலத்தில் சுமார் 5.80 ஏக்கரை இக்கழகத்திற்கு வழங்க கேட்கப்பட்டுள்ளது சென்னை ஏற்றுமதி வளாகத்தில் உள்ள நிலத்திற்கு அருகில் தாம்பரம் நகராட்சி புதிய பேருந்து நிலையம் கட்ட நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. ஆகையால் இக்கழகத்திற்கு தனி பேருந்து நிலையம் அமைக்கத் தேவையில்லை என கருதப்படுகிறது. மேலும், ஈஞ்சம்பாக்கம் ஊரப்பாக்கம், செம்பரம்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் தனியாக பணிமனைகள் / பேருந்து நிலையங்கள் தேவையில்லை என இக்கழகம் கருதுகிறது. தற்போதுள்ள இயக்கத்தின் அடிப்படையில் ஸ்ரீபெரும்புதூர் மற்றும் மறைமலை நகரில் பணிமனைகள் அமைக்கலாம் என உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7	32	12.8	பொது	நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூ.27.54 இலட்சம் பெறுவது சம்பந்தமாக நடுவர் மன்றத் தீர்ப்பு பெறப்பட்டுள்ளதா எனவும், சண்டிகார் நீதிமன்றத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்கின் தற்போதைய நிலை பற்றியும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(6)

ஜூலை 1995 இல் தனி நடுவர் மன்றத்தின் நடுவர் தனது விசாரணையை முடித்து விட்டு தீர்ப்பு ஆணையை நிறுத்தி வைத்தார். தனி நடுவர் தனது தீர்ப்பினை குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் வழங்கத் தவறியதால் புதிய நடுவரை நியமிக்க வேண்டி அரியானா உரிமையியல் நீதிமன்றத்தில் இக்கழகம் மனு செய்தது. விசாரணைக்குப்பின் நீதிபதி அவர்கள் ஒரு தரப்பினரும் சான்று பகர்தலுக்காக வழக்கினை ஒத்தி வைத்தார். இது பல்வகை மனுவாகையால் சான்று பகர்தல் தேவையற்றதென கருதியதால் இக்கழகம் பஞ்சாப் மற்றும் அரியானா உயர்நீதி மன்றத்தில் விரைவாக தீர்ப்பு வழங்க வேண்டி சீராய்வு செய்யப்பட்டபின் உயர்நீதி மன்றம் புதிய தனி நடுவரை நியமனம் செய்துள்ளது. புதிய தனி நடுவர் இருதரப்பினருக்கும் அறிவிப்பு கொடுத்து வழக்கில் தீர்ப்பாணை பிறப்பிப்பார். விசாரணை அறிவிப்பு புதிய தனி நடுவரிடம் இருந்து இதுவரை பெறப்படவில்லை.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி.2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

நடுவர் மன்றத் தீர்ப்பு பெறப்பட்டுவிட்டதா என்றும் அதன் விவரம் குறித்தும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

நடுவர் மன்றத் தீர்ப்பு பெறப்பட்டு அதன் அடிப்படையில் நிலுவைத் தொகையான ரூபாய் 27.54 இலட்சமும் அதற்கு வட்டியாக ரூபாய் 9.62 இலட்சமும் ஹரியான மாநில போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து பெறப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம். இதன்மூலம் நிலுவைத் தொகை முழுமையாக அக்கழகத்திடமிருந்து பெறப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
8	33	12.9	பொது	நகராட்சி நிர்வாகத் துறையிடமிருந்து நிலுவைத் தொகை ரூ.5,42,566–ஐ வசூலிப்பதில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றம் குறித்தும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(6)

உறுப்பினர் செயலர், தமிழ்நாடு விளையாட்டு மேம்பாட்டுத்துறை அவர்கள் கல்வித்துறையின் செயலருக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வழங்கப்பட வேண்டிய நிலுவையிலுள்ள தொகை ரூ.5,42,566/– ஐ வழங்க ஆணையிட வேண்டி கடிதம் மூலம் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டார். இது குறித்து தமிழ்நாடு விளையாட்டு மேம்பாட்டுத்துறை அதிகாரிகளையும் கல்வித்துறையிலுள்ள அதிகாரிகளையும் நேரடியாக சந்தித்து ஆவன செய்யும்படி கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டது. கல்வித்துறையின் மூலம் கிடைத்த தகவலின் படி நிலுவைத் தொகையை பட்டுவாடா செய்வதற்கான நடவடிக்கை விரைவாக மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11. நாள் 23.4.1998)

(7)

நகராட்சி நிர்வாகத் துறையிடமிருந்து நிலுவைத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டுவிட்டதா என குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

தமிழ்நாடு விளையாட்டு மேம்பாட்டு ஆணையத்திடமிருந்து நிலுவையிலுள்ள தொகையான ரூபாய் 5.42 இலட்சமும் தமிழ்நாடு நகராட்சி மற்றும் நிர்வாகத் துறையிடமிருந்து 2003–ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் பெறப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

தீர்க்கப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

இணைப்பு–II

(அறிக்கையின் பத்தி எண். 1)

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

போக்குவரத்துத் துறை

மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம்–I)

(முன்னாள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்)

வரிசை எண்	பரிந்துரை எண்	பத்தி எண்	பொருள்	குழுவின் கருத்துரைகள்/பரிந்துரைகள்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	2	2.14	நிர்வாக அமைப்பு	பரிந்துரைக்கப்பட்ட அளவிற்கும் மேலாக இதுவரை தொழிலாளர் பணியில் அமர்த்தப்பட்டதற்கு அரசின் பின்னேற்பு பெறவும், மேலும் தொடர்வதற்கு அரசின் ஒப்புதல் பெறவும், இயலாத நிலையில், பணியாளர்களைக் குறைப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமெனவும் குழு பரிந்துரை செய்கிறது.

துறையின் பதில்
(6)

பட்டாபிராமன் குழுவின் பரிந்துரைக்குப்பின் ஒரு பேருந்திற்கு 7.50 பணியாளர் என்ற வரையறை நடைமுறைக்குப் பொருத்தம் இல்லாமல்போனதால் இதுபற்றிப் பல முறை மேலாண் இயக்குனர்கள் கூட்டத்தில் பேசப்பட்டு சில மேலாண் இயக்குனர்கள் அடங்கிய குழுக்களை இருமுறை அமைத்து, இக்குழுக்கள் பலமுறை கூடிப்பேசி விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கும் அரசு விரைவுப் பேருந்து கழகங்களுக்கும், பெருநகரில் பேருந்துகளை இயக்கும் கழகங்கள் தவிர மற்ற கழகங்களுக்கு மட்டும் ஒட்டுனர் – நடத்துனர் வரையறை சிபாரிசு செய்தன. இயக்கப்படும் பேருந்திற்கு 2.5 ஒட்டுனர் – நடத்துநரும், மீதம் உள்ள மாற்று பேருந்துகளுக்கு 1.25 ஒட்டுனர் – நடத்துநரும், பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளன.

(6)–தொடர்ச்சி

இக்குழுக்கள் பரிந்துரைக்கும்போது கருத்தில் எடுத்துக்கொண்ட முக்கிய சூழ்நிலைகள் பின்வருவனவாகும்.

1. 1975–ஆம் ஆண்டு பணியாளர்களுக்கு சம்பள ஊதிய ஒப்பந்தத் திட்டத்தை தொடங்கிய பின் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை சம்பள ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் சம்பளம் அதிகப்படுத்துவதால் வருமானம் அதிகம் வருவதால் அடிக்கடி விடுப்பு எடுத்தல்.

2. தற்செயல் விடுப்பு, ஈட்டிய விடுப்பு, மருத்துவ விடுப்புகளை ஒவ்வொரு ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் போதும் பணியாளர்களுக்கு அதிகப்படுத்தியது.

3. ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் பணியின்போது தனக்கோ அல்லது உறவினர்களுக்கோ உடல் நிலை சரியில்லை என்றால் ஆண்டிற்கு 4 அரை நாட்கள் அல்லது 2 முழு நாட்கள் சிறப்பு விடுப்பு அளித்தல் (Sick report).

4. ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் பணியின்போது விபத்து ஏற்பட்டாலோ அல்லது மற்ற திருவிழா, ஊர்வலம் போன்ற காலங்களில் அவர்களுடைய 8 மணி நேர பணிக்கு மேல் பணிசெய்ய வேண்டிய நாட்களில் 4 மணி நேரத்திற்கு அரைநாள் ஈடுகட்டும் விடுப்பு அளித்தல்.

5. இலவச குடும்ப பயணச் சலுகை.

6. 40 வயதிற்கு மேற்பட்ட ஓட்டுநர்களை கண் பரிசோதனைக்கு அனுப்ப வேண்டியுள்ளது. இதனால் பேருந்துகளை இயக்கத் தேவையான ஓட்டுநர்களையும் நடத்துநர்களையும் நியமனம் செய்ய பட்டாபிராமன் குழு செய்த பரிந்துரையை பின்பற்றுவதில் பிரச்சனைகளும், பேருந்துகளை இயக்கமுடியாத சூழ்நிலைகளும் ஏற்படுதல், அதனால் பணியாளர் வரையறை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுதல். மேலும் இக்கழகத்தில் பேருந்துகளை இயக்க கீழ்க்கண்ட காரணங்களினால் அதிக நடத்துனர்களையும் ஓட்டுநர்களையும் நியமனம் செய்ய வேண்டியுள்ளது.

அ) இக்கழகம் முதன் முதலில் 1.1.72 ல் அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலிருந்து கழகமாக துவங்கியபோது சென்னை மற்றும் செங்கல்பட்டு மாவட்டங்களிலிருந்த பணிமனைகளில் பணிபுரிந்துவந்த அத்தனை பணியாளர்களுடன் பேருந்துகளை இயக்கியதால் தற்போதுள்ள ஓட்டுநர், நடத்துநர்களில் 60 விழுக்காடு பணியாளர்கள் 40 வயதிற்கு மேலாக இருப்பதால் அடிக்கடி விடுப்பு எடுத்துக் கொள்கிறார்கள்.

ஆ) ஒரு பணிமனையில் சக தொழிலாளி இறந்தாலோ அல்லது பணியாளர்/அவர் குடும்பத்தில் திருமணம் நடைபெறும் நாட்களில் மற்ற தொழிலாளிகள் மொத்தமாக செல்வதால் அனைத்துப் பேருந்துகளையும் இயக்க முடியாமல் போகிறது.

இ) சென்னை பெருநகரில் தலைமையகம் அமைந்திருப்பதால் அரசியல் கட்சிகள் அடிக்கடி போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு சம்பந்தமில்லாத மற்ற காரணங்களுக்காக நடத்தும் ஊர்வலம் வேலை நிறுத்தம் போன்ற நிகழ்ச்சிகளில் அக்கட்சியைச் சார்ந்த போக்குவரத்துப் பணியாளர்களும் கலந்து கொள்வதால் பேருந்துகளை இயக்க முடியவில்லை.

ஈ) சென்னை பெருநகரில் வாகன நெரிசல் காரணத்தினாலும், சாலைகள், பெருகிவரும் வாகனங்களுக்கு ஏற்றவாறு இல்லாததாலும், விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதனால் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட ஓட்டுநர்களை தற்காலிக வேலை நிறுத்தம் செய்யப்பட்டு மறு ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கு அனுப்ப வேண்டியுள்ளது.

உ) திருவிழாக்கள், பொருட்காட்சிகள், கிரிக்கெட் மற்றும் பல விளையாட்டு நிகழ்ச்சிகள், அரசியல் கட்சிகள் நடத்தும் மாநாடுகள், அரசு தேர்வாணையம் நடத்தும் தேர்வு மையங்கள் போன்றவற்றிற்கு கூடுதல் பேருந்துகளை சிறப்புப் பேருந்துகளாக இக்கழகம் இயக்க வேண்டியுள்ளது.

ஊ) சென்னை பெருநகரில் தமிழகத்தின் தலைமைச் செயலகமும் மற்றும் அரசு தலைமை அலுவலகங்கள் உள்ளதாலும் இட நெருக்கடி காரணமாக மக்கள் சென்னைக்கு புறநகரங்களில் இருந்து பேருந்துகளில் அலுவலகங்களுக்கு வரவேண்டி உள்ளதாலும் பேருந்துகள் இயக்காமல் போனால் பத்திரிக்கைகள் விமர்சனம் செய்ய நேரிடும்.

ஏ) போனஸ் மற்றும் ஊதிய ஒப்பந்தம் போன்றவற்றிற்கு நடத்தும் பேச்சு வார்த்தையில் தோல்வி ஏற்படும்பொழுது தொழிற் சங்கங்கள் நடத்தும் வேலை நிறுத்தத்தை முறியடிக்க அதிக பணியாளர்கள் தேவைப்படுகின்றனர். இது போன்ற நேரங்களில் அரசே அதிக பணியாளர்களை நியமனம் செய்யுமாறு உத்தரவிடுகிறது.

மேற்கண்ட காரணங்களினால் வரையறுக்கப்பட்ட தேவையான பயிற்சி பெற்ற நடத்துநர்கள் மற்றும் ஓட்டுநர்கள் குறைந்தபட்சம் 5 முதல் 10 விழுக்காடு அதிகப்படியாக எந்த சூழ்நிலையிலும் பொது மக்களுக்கு எவ்வித இடையூறுமின்றி சேவை செய்வதற்கு தேவைப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

குழுவின் பரிந்துரை

(7)

இக்கழகத்தில் தற்போது பின்பற்றப்படும், ஒரு பேருந்துக்கான பணியாளர் வரையறை என்ன என்றும் இதற்கு இயக்குனர் குழுவின் ஒப்புதல் பெறப்பட்டுள்ளதா என்றும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

துறையின் பதில்

(8)

அரசாணை எண்.62, போக்குவரத்துத் துறை நாள்.28.5.2004 (இணைப்பு–3) மற்றும் அரசாணை எண்.41, போக்குவரத்துத் துறை நாள்.16.3.2007–ன் (இணைப்பு–4) படி ஒரு பேருந்திற்கு 6.5 நபர்கள் வைத்துக் கொள்ளலாமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. மேலும், உதிரிப் பேருந்துகளுக்கு 0.6 நபர்கள் தனியாக வைத்துக் கொள்ளலாம் என அரசு ஆணையில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. 31.3.2007 அன்று கணக்கின்படி ஒரு பேருந்திற்கு 6.74 நபர்கள் என்ற விகிதத்தில் உள்ளது. மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மொத்த தொழிலாளர் எண்ணிக்கை 31.3.2007 கணக்கின்படி 17522 ஆகும். இந்த அரசாணைகள் நிர்வாகக் குழு கூட்டத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

இக்கழகத்தில் பணியாளர் வரையறை தற்போது 6.74 நபர்கள் என்ற விகிதத்தில் அரசு நிர்ணயித்த தொழிலாளர் எண்ணிக்கைக்குள் செயல்படுவதாக துறை தனது பதிலில் தெரிவித்துள்ளது. எனவே அரசு நிர்ணயித்த வரையறைக்குள் தொழிலாளர் எண்ணிக்கையை வருங்காலங்களிலும் பராமரிக்கப்படவேண்டுமென குழு விரும்புகிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2	10	5.17	செயல் திட்ட சாதனை	விபத்தினால் ஏற்படக்கூடிய கிலோமீட்டர் இழப்பு தவிர்க்கக்கூடியது என்பதால் இவ்வகையில் ஏற்படும் இழப்பைக் குறைக்க எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் குறித்தும், ஏனையவைகளில் வரும் இதர காரணங்களால் (ஊர்வலம், போக்குவரத்து நெரிசல் தவிர) ஏற்படும் இழப்பைக் குறைக்க எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை குறித்தும் குழு அறிய விரும்புகிறது.

(6)

அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை கோட்டம் 1) ல் விபத்துக்களினால் ஏற்பட்டுவரும் பயண நடைஇழப்பு (கிலோ மீட்டர் இழப்பு) கணிசமான அளவில் குறைத்திட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இருப்பினும் கடந்த ஐந்து மாதங்களில் (1/97 முதல் 5/97 வரை) பார்க்கும் பொழுது கிலோமீட்டர் இழப்பு தவிர்க்கப்பட்டதைவிட கிலோ மீட்டர் இழப்பு அதிகமானதாகவே உள்ளது. இதனை குறைத்திட சில உறுதியான நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டு வந்தால் இவ்விழப்பினில் பெரும்பகுதி குறைத்திட ஏதுவாக இருக்கும். மாநகர் பேருந்துகளில் (கோட்டம் – 1) தற்போது கிலோ மீட்டர் இழப்பினைத் தவிர்த்திட எடுக்கப்பட்டுவரும் முயற்சிகள் பின்வருமாறு:–

1. விபத்து பற்றிய தகவல் கிடைத்தவுடன் முக்கியத்துவமற்ற விபத்தாக இருப்பின் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட மற்ற வாகன ஓட்டுநரையும் தொலைபேசி வாயிலாகவே தொடர்பு கொண்டு ஒரு தரப்பு ஓட்டுநர்களையும் விசாரித்து சேதத்தொகை பெறுவதும் அல்லது சேதத்தொகை கொடுப்பதையும் பேசி உடனடி முடிவு எடுத்து சமரசம் செய்து உடனுக்குடன் பேருந்துகளை விடுவித்து தடத்தில் அனுப்பப்பட்டு வருகிறது. இதன் காரணமாக பயணநடை இழப்பு பெறும் பகுதி தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது.

2. சில விபத்துகளுக்கு விபத்துப்பிரிவு ஆய்வாளர்களை உடனே அனுப்பி சமரசம் செய்து பேருந்தினை விடுவித்து தடத்தில் அனுப்பி வைக்கப்படுகிறது. அத்துடன் ஓட்டுநர்/நடத்துநர்களிடம் பயண நடை இழப்பு இல்லாமல் பணி செய்ய அறிவுறுத்தப்படுகிறது. இவ்வாறு செயல்பட்டு வருவதால் சமரசம் செய்திட கால தாமதம் ஆகும். விபத்துகளின் எண்ணிக்கை குறைவானதாகவே உள்ளது. பெரும்பாலான விபத்துக்கள் விரைவாக முடிக்கப்பட்டு பயண நடை இழப்பு தவிர்க்கப்படுகிறது.

3. சொற்ப காய விபத்துகளில் பெரும்பகுதி சமரசம் செய்யப்படுவதால் பயண நடை இழப்பு தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது.

4. ஒரு சில பலத்த காய விபத்துக்களும் சமரசம் செய்யப்பட்டு பயண நடை இழப்பு தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது.

5. உயிரிழப்பு விபத்து, பலத்த சேதம் மற்றும் பலர் காயமடைகின்ற விபத்துக்களும் நீங்கலாக மற்ற விபத்துக்களில் காவல் துறை வழக்கு இல்லாமல் தவிர்த்திட பெரும் முயற்சி எடுக்கப்பட்டு காவல் துறை வழக்கு தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது அவை முறையே:
மூன்றாம் நபர்களின் வாகனங்களுக்கு ஏற்படும் சேதங்களை சரிசெய்திட வழக்குப் பதிவு செய்யாமல் சம்மந்தப்பட்ட வாகனத்தின் உரிமையாளர் நட்ட ஈடுபெற காவல் துறையினரின் உதவி நாடப்பட்டு விபத்து நிகழ்ந்ததற்கான சான்றிதழ் கொடுக்கப்பட்டு அவரவர் வாகனத்தின் காப்பீடு மூலம் சேதத்தொகைபெற ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது. மேலும் சில விபத்துக்களில் மற்ற வாகன சேதங்களுக்கு நமது கழகப் பேருந்து ஓட்டுநர்

சேதத்தொகையினை ஒரு பகுதி மட்டும் கொடுத்தும், சில விபத்துக்களில் சேதத்தொகை கொடுக்கப்படாமலும் சமரசம் செய்யப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் நமது பேருந்துகளுக்கு ஏற்படும் சேதங்கள் மற்றும் நடை இழப்பினை கருத்தில்கொண்டு சேதத்தொகை பெற்று சமரசம் செய்யப்படுகிறது. மேலும் சில விபத்துக்களில் வாகனங்களுக்கு ஏற்படும் சேதங்களுக்கு அதனதன் ஒட்டுனர்களே பொறுப்பு ஏற்கப்பட்டு சமரசம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. மேற்கண்ட நடைமுறைகளைப் பின்பற்றி வருவதால் பயணநடை இழப்பு பெரும்பகுதி தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது.

விபத்துகளினால் கிலோ மீட்டர் இழப்பு அதிகம் ஏற்பட முக்கியமான காரணங்கள் பின்வருமாறு:–

1. உயிரிழப்பு விபத்துக்கள், பலத்த சேத விபத்துக்கள், பலத்த காய விபத்துக்கள், சில சொற்பக் காய விபத்துக்கள் மற்றும் காயமற்ற சேத விபத்துக்கள் போன்றவற்றிற்காக காவல் நிலையங்களில் வழக்கு பதிவு செய்யப்படுகிறது. இவை அனைத்திற்கும், பேருந்துகள், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் சோதனைக்குப் பின்னரே விடுவிக்கப்படுகிறது. காவல்துறையினர் வழக்குகள் பதிவு செய்யப்படுவதினால்தான் அதிகமான கிலோ மீட்டர் இழப்பு ஏற்பட்டு வருகிறது.

2. விபத்து நிகழ்ந்த பின்னர் காவல் நிலையத்தின் நடைமுறைகள் முடித்த பின்னர், பேருந்து மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் சோதனை முடிக்கும் வரையிலான இடைப்பட்ட நேரம் மிக மிக அதிகமாகிறது. இதனைத் தவிர்த்திட தக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

3. மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் ஆய்வுக்கு ஒட்டுநர் உரிமம், பதிவுச் சான்று மற்றும் பர்மிட் முதலியன அசல் படிவம் இருந்தால் மட்டுமே வாகனத் தணிக்கை செய்யப்பட்டு வருகிறது. மாறாக துறை மூலம் கொடுக்கப்பட்டு வரும் சான்றினை ஏற்பதில்லை. இதன் காரணமாக பேருந்துகள், காவல் நிலையம், பின்னர் பணிமனை என்று திருப்பி அனுப்பப்பட்டு வருவதால் எரிபொருள் இழப்பும் ஏற்படுகிறது.

4. விடுமுறை நாட்களுக்கு முன்தினம் ஏற்படும் விபத்துக்கள் உரிய ஆவணங்கள் காட்டவில்லையென மூன்று நாட்கள் வரை கால தாமதம் ஆகிறது. இதன் காரணமாக குறிப்பிட்ட பேருந்துகள் தடத்தில் இயக்கப்படாத நிலை ஏற்பட்டு அதிக கிலோ மீட்டர் இழப்பு ஏற்படுகிறது. இதனைத் தவிர்த்திட உரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

5. காவல் நிலையங்களில் ஏற்படும் அதிகப்படியான தாமதம், மாநகரின் பல்வேறு புலனாய்வுப் பிரிவுகள், மாலைப் பணி, அடுத்தநாள் காலைப்பணி, அதற்கு அடுத்தநாள் இரவுப் பணி என மாறிமாறி வருவதனால் விபத்து நிகழ்ந்த நாள் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் ஆய்வு முடிக்கப்படாமல் இருப்பின், அடுத்தநாள் இரவுப் பணியாக இருப்பின் இரண்டு நாள் தாமதம் ஆகிறது.

எனவே மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் ஆய்வு மற்றும் காவல் நிலையங்களில் ஏற்படும் கால தாமதம் தவிர்க்கப்பட்டால் கிலோ மீட்டர் இழப்பு கணிசமாக குறைந்திட வாய்ப்புள்ளது.

அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள், மாவட்டப் போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகம் மற்றும் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலகம் (மோட்டார் வாகனம்) ஆகியவை நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துறை அமைச்சரின் கீழ் செயல்படும் துறைகளாகும்.

இருப்பினும் விபத்திற்குப் பின் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் நமது பேருந்துகளை தணிக்கை செய்திட ஆர்வம் காட்டுவதில்லை. மேலும் தனியார் வாகனங்களை தணிக்கை செய்தபின்னர் ஏனோ தானோ என்ற மனநிலையில் கடைசியாக தணிக்கை செய்யப்படுகிறது.

அரசுக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளுக்குக் கட்ட வேண்டிய மோட்டார் வாகன வரி உரிய நேரங்களில் கட்டப்பட்டாலும் அதனைப் பதிவு செய்து உரிய நேரத்தில் புத்தகம் தருவதில்லை. குறிப்பாக மாதத்தில் ஒன்று முதல் ஐந்து வரை உள்ள தேதிகளில் விபத்து சம்பந்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கு

வாகன வரி கட்டியிருக்க இயலாமையால் மிகவும் சிரமத்துடன் இந்தத் தேதிகளில் ஆய்வு செய்யப்படுகிறது. ஒட்டுநர் உரிமம் உடனடியாகக் காட்ட தாமதம் ஏற்படும் பொழுது நிர்வாகத்தின் சார்பாக கடிதம் கொடுத்தனுப்பினால் உடனே பேருந்தினை தணிக்கை செய்திட ஆவன செய்திட வேண்டும்.

அதேபோல் காவல் நிலையங்களில் அரசுக்குச் சொந்தமான பேருந்துகள், அதனால் ஏற்படும் இழப்புகள் அரசுதானே சரிக்கட்ட வேண்டுமென்ற மனோநிலை சிறிதுகூட இல்லாமல், காயமடைந்தவர் தனக்கு காவல் துறை நடவடிக்கை வேண்டாமென்று கூறினால்கூட நட்டஈடு கிடைக்குமென காயமடைந்தவர்களுக்குக் கூறப்பட்டு சமரசத்திற்கு முன்வரும் விபத்துக்களுக்கும் பின்னர் வழக்குப் பதிவு செய்யப்பட்டு வருகிறது. விபத்தினை ஆய்வு செய்யவரும் காவல் துறையினர் நேர்மையாக, சரியான முறையில் ஆய்வுசெய்திடாமல் காயமடைந்தவர்க்கும் மற்றும் உயிரிழந்தவர்க்கும் சாதகமான முறையில் வழக்குப் பதிவு செய்து முதல் தகவல் அறிக்கை தாக்கல் செய்கிறார்கள் (எப்.ஐ.ஆர்). இதனை மாற்றி விபத்திற்கு யார் காரணம் என்று விசாரித்து முறைப்படியாக ஆய்வு செய்து விபத்திற்கு யார் பொறுப்பு என்று கண்டுபிடித்து முதல் தகவல் அறிக்கை தாக்கல் செய்ய வேண்டும்.

எனவே, மேற்கண்ட இடர்பாடுகளைத் தவிர்த்திட காவல்துறை, மோட்டார் வாகனத்துறை மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒருங்கிணைந்து ஒரு உயர்மட்ட அலுவலர்கள் கூட்டம் வாயிலாக கலந்து பேசி முடிவெடுக்கலாம்.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

துறை ஆலோசனை தெரிவித்துள்ளவாறு சாலை விபத்துக்களின்போது கழகத்திற்கு ஏற்படும் இடர்பாடுகளை தவிர்த்திட காவல் துறை, மோட்டார் வாகனத் துறை மற்றும் போக்குவரத்து கழகங்கள் ஒருங்கிணைந்த ஒரு உயர்மட்ட அதிகாரிகள் கூட்டம் நடத்தப்பட்டதா என்று அறியவும் அது பற்றிய ஓர் அறிக்கையினைப் பெறவும் குழு விரும்புகிறது.

(8)

போக்குவரத்து ஆணையர் அவர்களால் காவல் துறை உயர் அதிகாரிகள், போக்குவரத்துக் கழக அதிகாரிகள், நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகள் உள்ளடங்கிய உயர்மட்ட அதிகாரிகள் கூட்டம் நடத்தப்படுகிறது. இக்கூட்டத்தில் விபத்து தவிர்ப்பு மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு சம்பந்தமான முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டு, நடைமுறைபடுத்தப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

துறை அளித்துள்ள பதிலில் சாலை விபத்துக்களின் போது ஏற்படும் இடர்பாடுகளை தவிர்க்க உயர்மட்ட அதிகாரிகள் கூட்டம் நடத்தப்படுகிறது என்று தெரிவித்துள்ளது. ஆனால் இது சம்பந்தமாக குழு கோரிய அறிக்கையை (அதிகாரிகளின் கூட்ட நடவடிக்கை மற்றும் அதன்மேல் நடவடிக்கை) துறை அளிக்காததால் இதனை மேற்கொண்டும் பரிசீலிக்கக் குழு விரும்புகிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3	14	6.9	பேருந்து நிருவாகம்	மேற்கண்ட விடுதல்களுக்கான விளக்கத்தினையும் இவ்விடுதல்களையும் சரி செய்து 1996–97 ஆம் ஆண்டு அறிக்கையில் சரியான விவரங்களை வெளியிட வேண்டும் என்றும், அவ்வறிக்கையின் நகல் ஒன்று பெறவும் குழு விரும்புகிறது.

(6)

பேருந்து எண் டி 378 பதிவு எண். டி.எம்.எண். 8812 இழுவை வண்டியாக (Trailer) மாற்றி கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு 1995 ஜூலை மாதத்தில் விற்பனை செய்யப்பட்டு 25.7.95 ல் கணக்கிலிருந்து விலக்கப்பட்டது. பத்தி 8ல் குறிப்பிட்டுள்ள பேருந்து அடிச்சட்ட எண். எம்.எஸ்.சி. 9741 (Ford Bedrocker) மற்றும் லேலாண்டு அடிச்சட்ட எண். 042713, ஆகியவை பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்டதாலும் மேற்கூடு இல்லாததாலும் வண்டிகளாக கருதப்படவில்லை. எனினும் 1996–97 ஆம் ஆண்டிற்கான அறிக்கையில் பயனற்றதென ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் அடிச்சட்டங்களையும் கணக்கில் சேர்த்துக் காட்டப்படும். இவ்வாண்டு பொதுக்குழுக் கூட்டத்தில் ஆண்டறிக்கை ஒப்புதல் பெற்றபின் ஆண்டறிக்கையின் நகல் குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்கப்படும்.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

விடுதல்களுக்கான விளக்கம் அளிப்பதோடு இவ்விடுதல்களை சரிசெய்து ஆண்டு அறிக்கையில் சேர்க்கப்பட்டதா என்றும், ஆம் எனில் அதன் நகலினை குழுவின் பார்வைக்கு அனுப்பும்படி குழு பரிந்துரைக்கின்றது.

(8)

குழுவின் குறிப்பிட்ட விடுதல்கள் 1996–97 ஆம் ஆண்டு ஆண்டறிக்கையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இதன் நகல் குழுவின் பார்வைக்காக பணிந்து அனுப்பப்படுகிறது. (இணைப்பு–2)

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

குழு ஏற்கனவே பரிந்துரைத்தவாறு, விடுதல்களுக்கான விளக்கத்தினை குழுவிற்கு அளிக்குமாறு பரிந்துரைக்கிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
4	15	6.19	பேருந்து நிர்வாகம்	மும்பையிலுள்ள "பெஸ்ட்" நிறுவனத்திடமிருந்து பழைய பேருந்துகளை சிறிய பேருந்துகளாக மாற்றுவது குறித்து பல்வேறு விஷயங்களை துறை/கழகம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்றும், அதன்பின், சிறிய பேருந்துகளை அதிகமாகப் பயன்படுத்தக்கூடிய இடங்களில் (பத்தி 6–18 ல் குறிப்பிட்டவாறு) அவற்றை இயக்கினால் அதனால் கிடைக்கும் பலன்களையும் கருத்தில் கொண்டு சிறிய பேருந்துகளை இயக்கும் சாத்தியக்கூறு பற்றி முடிவெடுக்க வேண்டும் என குழு விரும்புகிறது.

(6)

சிறிய பேருந்துகளை இயக்கினால் பராமரிப்புச் செலவுகள் குறைவதில்லை. மேலும் நமது சென்னைப் பெருநகரில் உள்ள பெரும்பாலான சாலைகளும் பெரிய பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு ஏற்றவைகளாகவே அமைந்துள்ளன. எனவே சிறிய பேருந்துகளை இயக்க சாத்தியக் கூறுகள் இல்லை.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு.எண்.20097/42/96–11 நாள் 23.4.1998)

(7)

துறை அளித்துள்ள பதில் திருப்திஅளிப்பதாக இல்லை. பழைய பேருந்துகளை சிறிய பேருந்துகளாக மாற்றி இயக்குவது குறித்த தனது பரிந்துரையை குழு மீண்டும் வலியுறுத்துகிறது.

(8)

தற்போதுள்ள மோட்டார் வாகனச் சட்ட விதிகளின்படி பேருந்துகளில் எவ்வித மாற்றமும் செய்ய முடியாது. ஆகையால் சாதாரண பேருந்துகளை மினி பேருந்துகளாக மாற்ற இயலாது. விதிமுறைகளின் காரணமாக குழு பரிந்துரையின்படி சாதாரண பேருந்துகளை மினி பேருந்துகளாக மாற்றம் செய்ய இயலவில்லை. மேலும் சென்னை மாநகரைப் பொருத்தவரையில் எல்லா இடங்களிலும் தேவையான சாதாரண பேருந்துகளே இயக்கப்பட்டு வருவதால் மினி பேருந்துகளை இயக்கத் தேவையில்லை என கருதப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

சென்னையில் மினிபேருந்துகள் இயக்கம் பெரும்பான்மையான இடங்களில் (இரயிலடி அருகில்) இல்லாத காரணத்தால். இதை மேலும் பரிசீலிக்குமாறு குழு மீண்டும் வலியுறுத்துகிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	22	8.18	பொருட்கள் நிர்வாகம்	வாங்கப்பட்ட பொருட்கள் / உதிரி பாகங்கள் ஒரு வருடத்திற்கும் மேலாக உபயோகப்படுத்தப்படாமல் இருப்பில் உள்ளதா எனவும், உபயோகப்படுத்த இயலாத (obsolete) உதிரி பாகங்களும் இருப்பில் வைக்கப்பட்டுள்ளதா எனவும், இருந்தால் அவற்றின் மதிப்பு என்ன என்பது பற்றியும் குழுவிற்கு தெரிவிக்கப்பட வேண்டுமென குழு விரும்புகிறது.

(6)

31.1.98 ஆம் நாள் முடிய

(1) உபயோகப்படுத்தப்படாத உதிரி பாகங்களின் மதிப்பு (Non moving items) ரூ.3,48,882.00

(2) உபயோகப்படுத்த இயலாத உதிரி பாகங்களின் மதிப்பு (obsolete items) ரூ.2,50,129.00

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு.எண்.20097/டி2/1996–11, நாள்.23.4.1998)

(7)

31.1.1998 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு உதிரி இருப்பில் இருந்த உபயோகப்படுத்தப்படாத உதிரி பாகங்கள் மற்றும் உபயோகப்படுத்த இயலாத உதிரி பாகங்கள் ஆகியவற்றை எவ்வாறு பயன்படுத்த துறை/கழகம் கருதி உள்ளது என குழு அறிய விரும்புகிறது. உபயோகப்படுத்தப்படாத உதிரிபாகங்களின் மதிப்பு ரூ.2.50 இலட்சம் ஆகும். கழகம் ஏற்கனவே நட்டத்தில் இயங்கி வரும்போது பல ஆண்டுகளாக உதிரிபாகங்கள் உபயோகப்படுத்தாமல் இருப்பதும் உபயோகப்படுத்த இயலாதவைகளாக இருப்பது பொருட்கள் நிர்வாகம் (Material Management) சரிவர இயங்கவில்லை என்றும் அதன்மீது சரியான கண்காணிப்பு இல்லை என்பதும் தான் என்று குழு அறிந்து மிக்க வேதனை அடைகின்றது. இதற்கு ஏதேனும் பொறுப்பு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளதா என்றும் இனி இதுபோல கழக நிதி வீணாகாமல் இருக்க எடுக்கப்பட்ட தடுப்பு நடவடிக்கை குறித்தும் அறிய குழு விரும்புகின்றது.

(8)

வாகன உற்பத்தியாளர்கள், அரசு ஆணைகளுக்கேற்பவும் மாசு கட்டுபாட்டு துறையின் மாசு விதிகளுக்கு ஏற்றாற் போலும் வாகனங்களின் மாதிரிகளை அவ்வப்போது மாற்றி அமைக்கும்போது போக்குவரத்து கழகங்களிலும் சில உதிரி பாகங்கள் கட்டாயம் மாற்றி அமைக்கும்படியான நிர்பந்தம் ஏற்படும் கால கட்டங்களில் இம்மாதிரியான சில உதிரி பாகங்கள் உபயோகிக்கப்படாமலும் அல்லது உபயோகிக்க இயலாமலும் போய்விடுகிறது. தவிர்க்கமுடியாத இந்த சூழ்நிலையிலும் கூட கூர்மையான கண்காணிப்புடன் செயல்பட்டு, அவ்வாறு உபயோகிக்கப்படாமலும், உபயோகிக்க இயலாமலும் போகக் கூடிய குறிப்பிட்ட சில உதிரி பாகங்கள், கழகத்தின் நிதி வீணாகாமல் இருக்க வேண்டும் என்ற கருத்தையும் மனதில் கொண்டு, குறைந்த பட்ச அளவுக்கே அவ்வப்போது கொள்முதல் செய்யப்பட்டு வருகிறது. அதையும் மீறி நின்றுவிடும் இத்தகைய உதிரி பாகங்கள் திறந்த ஏல அடிப்படையில் விற்கப்பட்டோ அல்லது அரசின் மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களின் தேவைக்காக விற்கப்பட்டோ, பணமாக்கப்பட்டும் விடுகிறது. இத்தகைய உபயோகப்படுத்த இயலாத உதிரிப் பாகங்கள் மேலும் வருவதைத் தடுக்க பொருள்களின் பயண்பாடு அன்றாடம் கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5,
நாள் 17.7.2007)

(9)

உபயோகப்படுத்தப்படாத ரூ.2.50 இலட்சத்திற்கான உதிரிபாகங்கள் தற்போது ஏலத்தில் விற்கப்பட்டதா அல்லது அவை எவ்வாறு பயன்படுத்தப்பட்டது என குழு அறிய விரும்புகிறது. இது குறித்த விவரத்தினை குழுவிற்கு அளிக்குமாறு பரிந்துரைக்கிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6	24	9.5	எரிபொருள் சேமிப்பு நடவடிக்கைகள்	10 சதவீதம் மெத்தனாலை, எரி பொருளாக பயன்படுத்தும் திட்டத்தை நடை முறைப்படுத்துவதில் உள்ள முன்னேற்றம் குறித்து ஒரு அறிக்கையினை பெற குழு விரும்புகிறது.

(6)

மெத்தனாலை எரிபொருளாக பயன்படுத்தும் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த தேவையான விதிமுறைகள், கையாளப்பட்டு அதற்கான எக்ஸ்ப்ளோஸிவ் லைசன்ஸ் பெறப்பட்டது. பிப்ரவரி 1998 இரண்டாம் வாரத்தில் பணி துவங்க நிறுவனத்திடமிருந்து வல்லுனர்கள் வருவதாக அறிவித்துள்ளார்கள்.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

மெத்தனாலை எரிபொருளாக பயன்படுத்தும் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதின் தற்போதைய நிலையை குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

ஆராய்ச்சியின் அடிப்படையில் மெத்தனாலை டீசலுடன் கலந்து எரிபொருளாகப் பயன்படுத்த இயலாது என தெரியவந்துள்ளது. ஆகையால் மெத்தனாலை எரிபொருளாகப் தற்போது பயன்படுத்த இயலவில்லை என தெரிவிக்கப்படுகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

மெத்தனாலை டீசலுடன் கலந்து எரிபொருளாக பயன்படுத்த இயலாது என்று துறை அளித்துள்ள பதிலை குழு கருத்தில்கொள்கிறது. எனினும், இந்த திட்டத்திற்காக கழகம் எவ்வளவு செலவு செய்தது என குழு அறிய விரும்புகிறது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7	31	12.3	பொது	பல்வேறு பயணிகளுக்கு பயணக்கட்டண சலுகைகள் அளிக்கப்படுவது பற்றி குழுவிற்கு அளிக்கப்பட்ட விவரங்களிலிருந்து பெருந்தொகைகள் அரசிடமிருந்து பின்வருமாறு திரும்பப் பெறப்படாமல் உள்ளன என்று குழு அறிந்தது.

(6)

(அ) சென்னை மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்–1 மற்றும் கோட்டம்–2 ஆகிய இரு கோட்டங்களிலும் 1996–97 ஆம் ஆண்டில் மாணவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட இலவச/சலுகை பயணச் சீட்டின் மீதான இழப்புத் தொகைக்காக அரசிடமிருந்து ரூ.2446.52 இலட்சம் (ரூ.1360.11 இலட்சம் + ரூ.1086.41 இலட்சம்) முன் பணமாகப் பெறப்பட்டது. இவ்விரு கோட்டங்களுக்கும் சேர்த்து 1996–97 ஆம் ஆண்டு முடிவில் இழப்புத் தொகையாக ரூ.1968.62 இலட்சத்திற்கு கோரிக்கைப் பட்டியல் (ரூ.1062.19 + ரூ.906.43 இலட்சம்) அனுப்பப்பட்டது. மீதம் உள்ள தொகையில் முந்தைய ஆண்டுகளில் அரசிடம் கோரப்பட்டு நிலுவையில் உள்ள ரூ.476.55 இலட்சத்தை ஈடுசெய்யும்படி அரசுக்கு கடிதம் எழுதப்பட்டது.

(ஆ) அரசு, ரூ.31.82 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் அளித்தது. இதில் கோட்டம்–1 பங்காகிய ரூ.15.68 இலட்சத்தை இக்கழகம் அரசுக்கு செலுத்த வேண்டிய அபராத வட்டியின் கீழ் ஈடு செய்தது. ஆனால் கோட்டம்–2 பங்காகிய ரூ.16.14 இலட்சத்தை அரசே அக்கழகத்திற்கு நேடியாக செலுத்தியது. அரசு போக்குவரத்துத்துறை செயலருக்கு ரூ.15.16 இலட்சத்தை ஈடு செய்வதற்கு பதிலாக பணமாக இக்கழகத்திற்கு வழங்க வேண்டி கடிதம் எழுதப்பட்டது.

(இ) 1995–96 ஆம் ஆண்டில் ரூ.16.56 இலட்சத்தைப் பொறுத்தமட்டில், சிண்டியிலுள்ள உடல் ஊனமுற்றோர் கிளையில் உள்ள உதவி இயக்குநர் அவர்களை 7/97 இல் நேரடியாக சந்தித்து நிலுவையில் உள்ள தொகையை வழங்குமாறு கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டது. இத்தொகையை கூடிய விரைவில் வழங்குமாறு கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டது. இத்தொகையை கூடிய விரைவில் வழங்குவதாக அவர் உறுதியளித்தார்.

(ஈ) விடுதலை தியாகிகளுக்கு வழங்கப்படும் இலவசப் பயணச்சீட்டினைப் பொறுத்தமட்டில் 1994–95, 1995–96 மற்றும் 1996–97 (ஜனவரி 1997) வரையிலான இக்கழகத்திற்கு சேரவேண்டிய தொகை குறித்த குறிப்பாணையை அனைத்து போக்குவாத்துக் கழகங்களின் சார்பாக பணம் பெற பொறுப்பேற்றிருக்கும் அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோட்டம்–1) அதாவது முன்னாள் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அக்கழகம் இதுகுறித்து நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.20097/டி2/1996–11, நாள் 23.4.1998)

(7)

துறையின் பதில் ஏற்புடையதாக இல்லை. ஒதுக்கீடு திருத்தப்பெற்றதால் வாரிய நிதி நிலை எவ்வகையில் பாதிக்கும் என்பதை குழு அறிய விரும்புகிறது.

(8)

குழுவின் அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ள மாணவர் பயணச்சீட்டிற்கான இழப்பீட்டுத்தொகை, உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கான பாஸ் வழங்குவதற்கான இழப்பீட்டுத் தொகை மற்றும் விடுதலைப் போராட்டத் தியாகிகளுக்கு வழங்கப்படும் இலவசப் பயணச் சீட்டிற்கான இழப்பீட்டுத் தொகை முதலியவை 1996–97 ஆம் ஆண்டிற்கு அரசால் வழங்கப்பட்டுவிட்டது.

(போக்குவரத்துத் துறை அ.சா.கு. எண்.9119/டி2/2007–5, நாள் 17.7.2007)

(9)

வாரிய நிதி நிலைமை பாதிப்பு குறித்து துறை 1996–97 ஆம் ஆண்டிற்கு இழப்பீட்டுத் தொகை அரசால் வழங்கப்பட்டுவிட்டதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. பின்வரும் ஆண்டுகளில் இதன் நிலை என்ன என்பது குறித்து ஒரு மாத காலத்திற்குள் குழுவிற்கு விளக்கமளிக்க துறையை கோருகிறது.

****

மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை) லிமிடெட்
சென்னை–600 002.

பரிந்துரை எண்.1
பத்தி எண்.2.5 இணைப்பு–1

வரிசை எண்	பணிமனையின் பெயர்	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
1.	பூந்தமல்லி	147
2.	அடையார்	168
3.	அம்பத்தூர்	134
4.	அண்ணாநகர்	165
5.	அய்யானவரம்	137
6.	வியாசர்பாடி	108
7.	கருணாநிதி நகர்	144
8.	மாதவரம்	107
9.	மந்தவெளி	73
10.	பெரம்பூர்	133
11.	சைதாப்பேட்டை	84
12.	தாம்பரம்	159
13.	திருவான்மியூர்	123
14.	திருவொற்றியூர்	82
15.	தி.நகர்	77
16.	தண்டையார்பேட்டை–1	113
17.	வடபழனி	148
18.	தண்டையார்பேட்டை–2	65
19.	எண்ணூர்	60
20.	குரோம்பேட்டை	84
21.	ஐப்பன்தாங்கல்	112

22.	ஆவடி	90
23.	ஆலந்தூர்	110
24.	பேசின்பாலம்	38
25.	மத்தியபணிமனை	84
26.	மத்தியபணிமனை–2	58
	மொத்தம்	2,803

Sd/-

Annexure-3

COPY OF (Rec. No.2 Para No.2.14)

GOVERNMENT OF TAMIL NADU

ABSTRACT

State Transport Undertakings - Fixation of revised Staff Norms - Orders Issued.

TRANSPORT (C1) DEPARTMENT

G.O.(D) No.62 Dated:28.5.2004

Read

1. Letter No.628/Ch O/82, Dated:14.11.1984.

2. From the Special Officer, Chairman's Office, Transport Department, Letter No.PDL No.5/Cho/2003-2004, Dated:24.2.2004.

*****

ORDER:

The State Transport Undertakings have been adopting the norm for different categories of employees as per guidlines communicated in the reference 1st cited. This norm has been fixed in 1984 in respect of the operational staff only as per the circumstances that then existed.

2. The Government considered the requirement of staff for different categories in the present circumstances and consequent to amalgamation of the Corporations. Accordingly, it has been decided that the overall men per bus ratio shall not exceed the following norm:-

Sl.No.	Category	Norm
1	Driver	2.5 per scheduled services
2	Conductor	2.5 per scheduled services
3	All other employees including workshop	1.5 per scheduled services
	Total	**6.5**

..2..

3. The Managing Directors of the State Transport Undertakings are therefore, requested to follow the norm as per the above guidlines.

4. The Managing Directors are also requested to acknowledge the receipt of this Government Order.

(BY ORDER OF THE GOVERNOR)

R. KARPOORASUNDARAPANDIAN,
Special Commr. & Secretary to Government.

To

The Managing Directors of all State Transport Undertakings.
The Special Officer, Chairman's Office, Chennai-600 009.

Copy to

The Private Secretary to Special Commissioner and Secretary to Government, Transport Department, Chennai-600 009.

SF/SC

// Forwarded By Order //

Sd/-
Section Officer

TRUTH ALONE TRIUMPHS

Annexure-4

COPY OF (Rec. No.2 Para No.2.14)

ABSTRACT

State Transport Undertakings - Recasting of Staff Norms - Orders Issued.

TRANSPORT (C1) DEPARTMENT

G.O.(D) No.41 Dated:16.03.2007

READ:-

G.O.(D).No.62, Transport, Dated:28.05.2004.

*****

ORDER:

The State Transport Undertakings have been adopting the norms for different categories of employees as per orders issued in the G.O.(D) No.62, Transport, Dated:28.05.2004.

2. The Government examined the additional requirement of Drivers / Conductors consequent on the operation of Special Buses and increased leave facilities to the staff of State Transport Undertakings. Accordingly, it has been decided to recast the staff norms as follows without any change in the overall men ratio per bus:-

Sl.No.	Category	Norm
1	Driver	2.625 per scheduled services
2	Conductor	2.625 per scheduled services
3	All other employees including workshop	1.250 per scheduled services
	Total	**6.500**

..2..

3. It has also been decided to permit the Managing Directors to create a reserve crew for spare buses at 0.6 per bus for Drivers and Conductors (i.e. 10% of total staff norm of 6.5 per bus) by selection through Employment Exchange initially on temporary basis and to be confirmed as and when vacancy arises, as per rules in force. They will be paid minimum wages when their services are utilized.

4. The Managing Directors of all State Transport Undertakings are therefore requested to follow the norms ordered above.

5. This order issues with the concurrence of Finance (BPE) Department vide its U.O.No.132/SS/KPR/2007, Dated:15.03.2007.

(BY ORDER OF THE GOVERNOR)

Debendranath Sarangl,
Secretary to Government.

To

The Managing Directors of all State Transport Undertakings.
The Special Officer, Chairman Cell, Chennai-600 009.

Copy to

The Sr. Private Secretary to Secretary to Government, Transport Department, Chennai-600 009.
The Sr. P.A. to Hon'ble Minister (Transport), Chennai-600 009.
The Finance (BPE) Department, Chennai-600 009.

SF/SC

// Forwarded By Order //

Sd/-
Section Officer

பத்தி எண் 6.9

அட்டவணை-2



மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை–கோட்டம்–1) வரையறுக்கப்பட்டது

METROPOLITAN TRANSPORT CORPORATION (CHENNAI-DIVISION-I) LTD.

விவரங்கள்	Sl. No. எண்.	Particulars	1996 - 97	1995 - 96
சாலைகளில் விடப்பட்ட புதிய பேருந்துகள்	4.	New Buses put on road:		
பழையனவற்றிற்குப் பதிலாக புதியவை	a.	Replacement	17	93
கூடுதலாக இயக்கப்பட்டவை	b.	Augmentation		
தற்போதுள்ள வழித்தடங்கள்	i.	On Existing Routes	99	90
புதிய வழித்தடங்கள்	ii.	On new routes	5	46
மாற்றுப் பேருந்துகள்	iii.	As Spare	20	
பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்டு விற்கப்பட்ட பேருந்துகள்	5.	Buses condemned & disposed of		
ஆண்டுத்தொடக்கத்தில் பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகள்	a.	Buses condemned at the baginning of the year	49*	50*
இவ்வாண்டில் பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகள்	b.	Buses condemned during the year	17	108
இவ்வாண்டில் விற்கப்பட்ட/ மாற்றப்பட்ட பேருந்துகள்	c.	Buses dispposed of / converted during the year		
ஏல விற்பனை	i.	Auction sale	34	98
கல்வி நிலையங்களுக்கு விற்கப்பட்டவை	ii.	Sold to Educational Institutions	1	3
ஏனைய வண்டிகளாக மாற்றப்பட்டவை	iii.	Converted as Other Vehicles	3	6
மின்கல பேருந்து விற்பனை	iv.	Battery buses sold	-	2
ஆண்டு இறுதியில் பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்டவை	v.	Condemned buses at the end of the year	28#	49*
மார்ச்சு 31 ஆம் நாள் நிலவரப்படி வண்டிகளின் சராசரி வயது	6.	Average age of Vehicles as on 31st March	5.55 years	5.23 years

*1993–94ல் ட்ரெய்லராக மாற்றப்பட்டு மீண்டும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, 7/95ல் விற்கப்பட்ட வண்டி எண். D. 378ம், பல்லவன் பயிற்சி பள்ளி வளாகத்தில் பயிற்சி கல்விக்காக வைக்கப்பட்டுள்ள வண்டி எண். E. 850ம் இதில் அடங்கும்.

#பல்லவன் பயிற்சி பள்ளி வளாகத்தில் பயிற்சி கல்விக்காக வைக்கப்பட்டுள்ள வண்டி எண் E850 இதில் அடங்கும்.

* Includes Vehicle No. D378 already converted as trailer in 1993-94 again taken into account and disposed of in 7/95 and vehicle No. E850 kept for demonstration at P.T.I. Campus.

#Includes Vehicle No. E850 kept for demonstration at P.T.I. Campus

....contd



மாநகர் போக்குவரத்துக கழகம்
(சென்னை–கோட்டம்–I)
வரையறுக்கப்பட்டது

METROPOLITAN TRANSPORT
CORPORATION (CHENNAI-
DIVISION-I) LTD.

MTC

விவரங்கள்,	Sl. No. எண்.	Particulars	1996 - 97	1995 - 96
ஏனைய வாகனங்கள்	7.	Other Vehicles		
லாரிகள்		Lorries	36	34
வேன்கள் மற்றும் நோயாளி ஊர்திகள்		Vans & Ambulance	4	4
ஜீப்கள்		Jeeps	33	33
கார்கள்		Cars	9	11
மோட்டார் சைக்கிள்கள்		Motor Cycles	13	13
தண்ணீர் லாரிகள்		Water Tankers	4	4
ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிப் பேருந்துகள்		Driver Training School Buses	9	9
மீட்பு வாகனங்கள்		Wreckers	2	2
ஆண்டு இறுதியில் பயனற்றவைபென ஒதுக்கப்பட்ட வண்டிகள்		Condemned Vehicle at the end of the year	-	-
பயிற்சிக்காக பல்லவன் பயிறசி வளாகத்தில் உள்ளவை		Vehicles at P.T.I. for Demonstration	9	9
பயனற்றதென ஒதுக்கப்பட்ட அடிச்சட்டங்கள்		Condemned Bare Chassis	3*	3*
போக்குவரத்து நிர்வாகம்	B.	TRAFFIC MANAGEMENT		
மொத்த கி. மீ. (இலட்சத்தில்)	1	a. Gross Kms. (in lakhs)	1147.93	1128.52
வருவாய் ஈட்டும் வகையில் ஓடிய கி.மீ. (இலட்சத்தில்)		b. Effective Kms. (in Lakhs)		
நகர்ப்பகுதி		i. Town	1114.27	1102.00
வெளியூர்		ii. Mofussil	-	-
வருவாய் ஈட்டாத வகையில் ஓடிய கி.மீ. (இலட்சத்தில்)		c. Dead Kms. (in lakhs)	27.66	26.52
ஆண்டு இறுதியில் வழித்தடங்களின் நீளம் (மொத்தம் உண்மையான தொலைவு கி மீ) அல்லது வழித்தடங்களின் (இலட்சத்தில்)		d. Route Kms. (in lakhs) at the end of the year (total or actual route length)	5912.8	5830.8
ஆண்டு இறுதியில் குறியளவு (கி.மீ. இலட்சத்தில்)	2.	Scheduled Kms. at the end of the year (in lakhs)	3.65	3.36
நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஓடிய சராசரி கி.மீ.	3.	Average daily Kms. Run/Day/Bus		
நகர்ப்பகுதி		a. Town	259	266
வெளியூர்		b. Mofussil	-	-
ஒட்டு மொத்தம்		c. Overall	259	266

* பியட் கார் எஞ்சின் எண். 66903
போர்ட் பெட்ராக்கர் அடிச்சட்டம் எம்.எஸ்.சி. 9741 லேலண்ட் அடிச்சட்டம் எண், 042713

* Fiat Car Engine No. 66903
Ford Bedrocker Chassis MSC 9741
Leyland Chassis No. 042713