நிதிநிலை அறிக்கையில்

பொதுப்பணித் துறைக்கு ரூ.2,457 கோடி ஒதுக்கீடு செய்த முதல்வருக்கு நன்றி!

சட்டப்பேரவையில் – பொதுப்பணித் துறை – நெடுஞ்சாலைகள் – சிறு துறைமுகங்கள் துறை மானியக் கோரிக்கைக்கு அமைச்சர் எ.வ.வேலு பதிலுரை!

சென்னை, ஏப். 3 -

சட்டப்பேரவையில் நேற்று முன்தினம், பொதுப்பணித் துறை - நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் சிறு துறை முகங்கள் துறை மானியக் கோரிக்கை மீதான விவாதத்திற்குப் பதிலளித்து உரையாற்றிய அமைச்சர் எ.வ.வேலு "நிதிநிலை அறிக்கையில் பொதுப்பணித் துறைக்கு ரூ.2457 கோடி ஒதுக்கீடு செய்த முதல்வருக்கு நன்றி! என்று குறிப்பிட்டார்.

அமைச்சர் எ.வ.வேலு ஆற்றிய பதிலுரை வருமாறு:-

தமிழன் தன்மானத்தோடு வாழ வேண்டும் என்று சொன்ன தந்தை பெரியார், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அரண்மனையிலே இருந்த அரசியலை அம்பலத்துக்கு கொண்டு வந்த பேரறிஞர் அண்ணா (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). தமிழ், தமிழர் நலன் என்று காலம் முழுவதும் உழைத்த என் நெஞ்சமெல்லாம் நிறைந்திருக்கின்ற அன்பு அண்ணன் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் ஆகிய மும்மூர்த்திகளுக்கு நான் என் முதல் வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, என் உரையை நான் துவக்குகிறேன். அய்யன் திருவள்ளுவர்,

'அறம்பொருள் இன்பம் உயிரச்சம் நான்கின்
திறந்தெரிந்து தேறப் படும்.'

என்று குறிப்பிடுகிறார். பொதுவாக திருக்குறளுக்கு 100க்கும் மேற்பட்ட பல்வேறு தமிழ் பெருமக்கள் உரை எழுதியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று சொன்னால் மணக்குடவர், பரிமேலழகர், கா.சு.பிள்ளை, நாமக்கல் கவிஞர், சாமி சிதம்பரனார், சி. இலக்குவனார், வ.சுப. மாணிக்கம், திருக்குறள் முனுசாமி, ந.சி. கந்தையா, மு.வ. என்று அழைக்கப்பட்ட மு. வரதராசன் போன்ற பலபேர் திருக்குறளுக்கு உரை எழுதியிருக்கிறார்கள்.

நான் பள்ளிக்கூடத்திலே படிக்கின்றபோது, பரிமேலழகர் உரையை நான் படித்தேன். அந்த பரிமேலழகர் உரையில் இந்தக் குறளுக்கு எப்படி உரை எழுதப்பட்டிருக்கிறது என்றால், அரசனால் தெளியப்படும் ஒருவன் அறம், பொருள், இன்பம், உயிர்பொருள் வரும் அச்சம் என்னும் உபதை நான்கின் திறன் மனம் இயல்பு ஆராய்ந்து பின்தெளியப்படும் என்று எழுதியிருந்தது. இதற்கு இன்னொரு உரை தேவை என்கிற அடிப்படையில்தான் இந்த உரையிருக்கிறது. ஏனெனில், பெரும்பான்மையான பள்ளிக்கூடங்களிலே பரிமேலழகர் உரையைத்தான் நாம் படித்திருப்போம். ஆனால், இந்த உரைக்கு, அரசியலுக்கு அப்பாற்பட்டு அண்ணன் கலைஞர் அவர்களை நான் இப்பொழுதும் கேட்கிறேன் 234 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்னுடைய கோரிக்கையாக வைக்கின்றேன்.

கடந்த 4 ஆண்டுகளில் சுமார் 8 இலட்சத்து 72 ஆயிரம் மரக்கன்றுகள் நடப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

அரசியலுக்கு அப்பாற்பட்ட ஓர் எழுத்தாளரை, இலக்கியவாதி. அதற்காகத்தான் ஒரு குறளை எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறேன். அந்தக் குறளுக்கு அண்ணன் கலைஞர் என்ன உரை எழுதுகிறார் என்றால், சாதாரண எளிய மக்கள் புரிந்துகொள்கின்ற அளவிற்கு அறவழியில் உறுதியானவன், பொருள் வகையில் நாணயமானவன், இன்பம் தேடி மயங்காதவன், தன்னுயிருக்கு அஞ்சாதவன் ஆகிய குணங்களைக் கொண்டவனையே தேர்வு செய்து சிறந்த பணிக்கு அமர்த்த வேண்டும் என்று சொல்கிறேன். இதற்குமுன் இந்தக் குறளுக்கு பரிமேலழகர் உரையில் என்ன இருக்கிறது என்பதை நான் படித்துவிட்டேன். அதே குறளுக்கு அண்ணன் கலைஞர் அவர்கள் இப்படி உரை எழுதியிருக்கிறார். ஆக, மக்கள் தெளிவுபெறக்கூடிய அளவிற்கு திருக்குறளுக்கு உரை எழுதியவர் அண்ணன் கலைஞர் அவர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நான்கு குணங்களை ஒருசேரக் கொண்டவர்தான் தமிழ்நாடு முதலமைச்சராக இருக்கக்கூடிய தளபதியார் அவர்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதனால்தான், ஒன்றிய அரசு நிதி ஆயோக் உட்பட்ட அமைப்புகளெல்லாம் பாராட்டுகிறது. நீண்ட நெடிய பாரம்பரியம் உள்ள India Today என்ற பத்திரிகை பாராட்டுகிறது. நம் தளபதி அவர்கள் தன்னுடைய ஆற்றல் மூலமாகத்தான் இன்றைக்கு இந்தியாவினுடைய நம்பர் ஒன் முதலமைச்சர் என்கிற பெயர் எடுத்திருக்கிறார். எனவே, அவருக்கு எனது தலை தாழ்ந்த வணக்கங்களை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

புறநானூற்றிலே 239வது பாடல் ஒன்று இருக்கிறது. நம்பி நெடுஞ்செழியன் என்கிற பாண்டிய மன்னன் மிகவும் இளவயது கொண்டவர். அவருடைய நிர்வாக சிறப்புகளைப் பற்றி பேரெயில் முறுவலார் என்கிற புலவர் பாண்டியன் நம்பி நெடுஞ்செழியனின் புகழ் பாடுகிறார்.

தொடியுடைய தோள் மணந்தனன்!
கடிகாவிற் பூச் சூடினன்!
தண் கமழுஞ் சார்ந்து நீவினன்
செற்றோரை வழி தபுத்தனன்
நட்டோரை உயர்பு கூறினன்!
'வலியர்'என, வழிமொழியலன்!
'மெலியர்' என, மீக்கூறலன்
பிறரைத் தான் இரப்பு அறியலன்!
வருபடை எதிர் தாங்கினன்!

ரூ.858 கோடி மதிப்பிலான 25 புதிய இரயில்வே மேம்பாலப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு பணிகள் நடைபெற்று வருகிறது

பெயர்படை புறங்கண்டனன்!
கடும் பரிய மாக் கடவினன்!
நெடுந் தெருவில் தேர் வழங்கினன்!

என்று இந்த புறநானூற்றுப் பாடல் பாடப்படுகிறது. அதைப் படித்தவுடன் எனக்கு என்ன நினைவுக்கு வந்தது என்று சொன்னால், இளம் வயதில் சிறப்பான ஒரு நிர்வாகத்தைப் பற்றி புறநானூறு இப்படிப் பாடியிருக்கிறது.

என் நினைவுக்கு விளையாட்டுத் தலைநகர் தமிழகம் எனத் தமிழ்நாட்டிற்குப் புகழ்தேடித் தந்திருக்கின்ற புன்முறுவல் நாயகர் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) திமிழ்நாடு அரசுக்கு பெருமை சேர்ப்பதற்காக சிறப்புத் திட்ட செயலாக்கத் துறை என்னும் சீரிய துறைக்கு பொறுப்பேற்றிருக்கின்ற செந்தமிழன், சனாதன எதிர்ப்பு, சனாதன எதிர்ப்பு என்ற ஒற்றைச் சொல்லை உயிர்மூச்சாகக் கொண்டிருப்பவர்.

அமைச்சர்களின் துறைப் பணிகளை ஆய்வு செய்கிறபோது, அவர் முகத்திலே இளமை தெரிகிறது; மூளையில் முதுமை புரிகிறது; நிர்வாகத் திறனில் முதிர்ச்சி ஏற்படுகிறது. ஆய்வுகளின்போது இவருடைய ஆளுமைத் திறன்களை எண்ணி, எண்ணி நான் வியந்திருக்கிறேன் ஏனென்றால், என் துறையின் சார்பாக அந்த ஆய்வு நடைபெற்றது. அவர்தான் நம் நாட்டுக்கு, நமக்கு கிடைத்திருக்கின்ற ஒரு கருவூலம்.

இயக்கத்தின் ஐந்தாம் தலைமுறைத் தலைவர்!

இன்னும் நான் எளிய முறையில் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், திராவிட இயக்கத்தினுடைய ஐந்தாம் தலைமுறை தலைவராக தலைமையேற்றிருக்கின்ற தனயன் அவர்களே இளவல் உதயநிதி அவர்களே, உங்களுக்கு என்னுடைய வணக்கங்களையும், பாராட்டுக்களையும் தெரிவித்துக் கொள்ள நான் விரும்புகிறேன். திராவிட இயக்கத்தினுடைய கையிருப்பு என்று எங்கள் தலைவர் கருதுகிற, எப்போதும் நான் போற்றிப் புகழும் அவை முன்னவர், நீர்வளத் துறையினுடைய அமைச்சர், அன்பிற்குரிய அண்ணன் துரைமுருகனார் அவர்களே, அல்லும் பகலும் இந்த ஆட்சிக்கு அரணாக இருந்து பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற மூத்த அமைச்சர்கள் அண்ணன் திரு. கே.என். நேரு அவர்களே, அண்ணன் இ. பெரியசாமி அவர்களே, அண்ணன் முனைவர் க. பொன்முடி அவர்களே, என்னுடைய அருமை நண்பர் எம்.ஆர்.கே. பன்னீர் செல்வம் உட்பட அமைச்சர் பெருமக்களே, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களே, அரசுக் கொறடா அவர்களே, தோழமைக் கட்சியினுடைய தோழர்களே, அருமைத் தமிழ் மக்களின் பிரதிநிதியாகத் திகழ்கின்ற சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்களே, உங்கள் அனைவருக்கும் எனது தலைதாழ்ந்த வணக்கங்களைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் விரும்புகிறேன் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இந்தப் பேரவை மண்டபத்திலே எனக்கு பேசுகிற வாய்ப்பினையும், வலிமையினையும், வல்லமையையும் வழங்கிய என்னைக் காக்கும் எனதருமை திருவண்ணாமலை மாவட்ட, திருவண்ணாமலை தொகுதிவாழ் மக்களே, அவர்களுக்கெல்லாம் என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறை வரலாறு என்பது தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைத் துறை இந்தியாவிலேயே தனித்தன்மை வாய்ந்த ஒரு துறையாக இருக்கிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட இதர சாலைகள், மாவட்ட முக்கிய சாலைகள் என்ற அடிப்படையில் 67,216 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. சாலைகள்தான் மக்களின் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தப் பயன்படுகிறது. சாலைகள்தான் நாட்டினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு ஆதாரமாகவும், மூலவேராகவும் பயன்படுகின்றன. அதனால்தான் இன்று தமிழ்நாடு இந்தியாவின் இரண்டாவது பெரும் பொருளாதார மாநிலமாக முன்னேறிக் கொண்டிருக்கிறது.

1956 ஆம் ஆண்டு அமெரிக்காவின் குடியரசுத் தலைவர் "ஐசன் ஓவர்" அவர்கள் Interstate Highway என்கின்ற சொல்லைச் சொல்லி, மாநிலங்களுக்குள் சாலைகளை அமைத்தால், விவசாயம் வளர்ச்சி பெறும் என்றார். சாலைகள் ஒரு நாட்டின் ரத்த நாளங்கள்! நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு உயிரூட்டும்! என்று பிரிட்டன் மக்களவையில் வின்ஸ்டன் சர்ச்சில் தெரிவித்தார்கள். இலண்டனில் பிறந்த ஆங்கிலேய பொருளாதார மேதை "ஆல்பிரட் மார்ஷல்" சொன்னார். "குறிப்பிட்ட செல்வத்தைச் செலவழித்து, சாலைகள், கட்டிடங்கள் கட்டினால் அதன் மூலம் அரசின் மூலதனச் சொத்தை உருவாக்க முடியும்" என்றார்.

கடந்த 4 ஆண்டுகளில் கழக அரசால் 1,584 உயர்மட்டப் பாலங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன.

அனைவரையும் உள்ளடக்கிய வளர்ச்சியைக் கொண்டு வருவதில், சாலைகள் முக்கியப் பங்காற்றுகின்றன என இந்தியாவிலே பிறந்து, இந்தியாவிலே வளர்ந்த பொருளாதார மேதை, முன்னாள் பிரதமர் டாக்டர் மன்மோகன் சிங் அவர்கள் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். அந்த வகையில் தான், தமிழ்நாட்டு முதலமைச்சர் அவர்கள் சாலைகளுக்கு முக்கியத்துவம் தந்து, பெரும் நிதியை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். நான் இந்த நேரத்திலே ஒன்றை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன்.

தமிழர் நிதி நிர்வாகம் தொன்மையும் தொடர்ச்சியும்!

தமிழ்நாட்டின் நிதிநிலை அறிக்கையை மார்ச் 14 ஆம் தேதி நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டப் பேரவையில் தாக்கல் செய்தார்கள். அதில், தமிழ்நாட்டின் முதலமைச்சரின், தாய்மை வெளிப்பட்டிருக்கிறது; தமிழர்களின் அடையாளம் தெரிந்திருக்கிறது; தாய் - தமக்கைகளின் முக்கியத்துவம் அதில் வெளிப்பட்டிருக்கிறது. இன்று 2025-26 ஆம் நிதி ஆண்டு துவங்குகிறது. இந்த முதல் நாள், ஏப்ரல் 1 ஆம் தேதி, ஒரு அதிசயம் நடந்திருக்கிறது. அந்த அதிசயம் என்னவென்று சொன்னால், 14.3.2025 நிதிநிலை அறிக்கை தாக்கல் செய்த போது ஆவணமாக, "தமிழர் நிதி நிர்வாகம், தொன்மையும் தொடர்ச்சியும்" என்ற தலைப்பிலே இங்கு வெளியிடப்பட்டது. தமிழர்கள், நிதியை எப்படி கையாண்டார்கள் என்ற குறிப்புகள் நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. இது இரண்டு பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முதல் பகுதி 22

தலைப்புகளில், "சங்க காலப் பொருளாதாரம்" ஆளுமைப் பற்றியும், இரண்டாவது பகுதி 34 தலைப்புகளில், "சமூக கால பொருளதார" ஆளுமைப் பற்றியும் எழுதப்பட்டிருக்கிறது.

முடியாட்சி முதல் குடியாட்சி வரை தமிழர்களுடைய பொருளாதார நிலை குறித்து இதில் இருக்கிறது. தமிழர்களுடைய வரலாறு, பொருளாதார காலப்பேழையாகவும், தமிழ் நிலத்தில் தமிழர்களுடைய நெடும் பயணத்தில் கலை, இலக்கியம், பண்பாடு, மொழிகளோடு சங்ககாலப் பொருளாதாரம் அறிமுகம், செப்பேடுகால நாணயப் புழக்கங்கள், அரசர்களின் வெளிநாடு வணிக வரவுகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. ஆங்கிலேயே ஆளுநர்களின் நிதி ஆளுகையில் ஆதரவும் இருந்திருக்கிறது. எதிர்ப்பு நிலையும் இருந்திருக்கிறது.

காலப்பெட்டகம்!

இரட்டை ஆட்சி, அதாவது, மாண்டேகுசெம்ஸ் போர்டு அவர்களால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு, 1920 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 17 ஆம் தேதி முதன்முதலாக தமிழ்நாட்டில் நீதிக் கட்சி ஆட்சி அமைத்த காலம். இப்போது நிதிநிலை அறிக்கை குறித்து சட்டமன்றத்தில் நாம் எப்படி விவாதிக்கிறோமோ, அத்தகைய விவாதம் அப்போதுதான் வந்திருக்கிறது. அப்போது நீதிக் கட்சியின் முதல் முதலமைச்சராக இருந்தவர் கடலூர் சுப்பராயலு ரெட்டியார் அவர்கள். அந்த முதலமைச்சரில் ஆரம்பித்து, தற்போதைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்த காலம் வரையில், யாரும் செய்யாத ஒரு நிகழ்வை, தமிழ் உள்ள வரை, தமிழர்கள் உள்ள வரையில் நினைவு கூரும் அளவிற்கு இந்த காலப் பெட்டகத்தை தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் தளபதி அவர்கள் தந்திருக்கிறார்கள். இது உறுப்பினர்கள் அனைவரது மேசையிலும் வைக்கப்பட்டுள்ளது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தயவுசெய்து இதை சாதாரணமாகக் கருதிவிடாதீர்கள். இது சாதாரண உழைப்பு அல்ல. சங்ககாலத்தில் நிதியை எப்படி ஆண்டார்கள் என்பதையெல்லாம் இதில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் 234 பேர் சார்பாக எனது கோடானுகோடி நன்றியை தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் அவர்களின் பாத மலர்களில் காணிக்கையாக்குகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அவருடைய எண்ணத்தை ஈடேற்றுவதற்குப் பாலமாக இருந்து பணியாற்றிய, நிதி அமைச்சர் தங்கம் அவர்களுக்கு நன்றி. அவர் குணத்திலே தங்கம் என்கிற காரணத்தால் நான் தங்கம் என்று சொல்கிறேன். அவருக்கு உறுதுணையாகவும், உந்துசக்தியாகவும் விளங்கிய நிதித் துறைச் செயலாளர் "சொல்லேர் உழவர்" திரு. உதயசந்திரன், அவர்களுக்கும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

2030க்குள் தமிழ்நாட்டின் பொருளாதாரம் ஒரு ட்ரில்லியன் டாலர் இலக்கினை எட்ட வேண்டும் என்று எண்ணி முதலமைச்சர் அவர்கள் எப்போது தூங்குகிறார், எப்போது விழிக்கிறார் என்பது யாருக்கும் தெரியவில்லை. என்னைக் கேட்டால், 24 மணி நேரமும் உழைத்துக் கொண்டிருக்கிற ஓர் ஒப்பற்ற தலைவர்தான் தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் அவர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தளவில், வெளிநாட்டு அதிபர்களும், உள்நாட்டு பொருளாதார வல்லுநர்களும் குறிப்பிடுவதுபோல, பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு, சாலை உட்கட்டமைப்பு முதன்மையாக பங்காற்றுகிறது. பொருளாதார வல்லுநர்கள், I.I.T. பேராசிரியர்கள் மற்றும் எங்கள் துறையைச் சேர்ந்த தலைமைப் பொறியாளர்கள் அனைவரையும் ஒருங்கிணைத்து கருத்தரங்கம் ஒன்று எனது தலைமையில் 5.3.2025ல் நடைபெற்றது.

இதுவரை, 858 பொறியாளர்களுக்கு நவீன தொழில்நுட்பப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, சாலைப் பாதுகாப்புத் தணிக்கை பயிற்சி, அலுவலர்களுக்கு நிர்வாகத் திறன், மேம்பாட்டுப் பயிற்சிகள்மூலம் பாதுகாப்பான சாலைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. முதலமைச்சரின் எண்ணங்களைப் புரிந்துகொண்டு, அவரின் இலக்கை அடைய நெடுஞ்சாலைத் துறை புதிய தொழில்நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தும்; பாடுபடும் என இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறை பாதுகாப்பான சாலைகளை வழங்குவதோடு மட்டும் அல்லாமல் பசுமையான சாலைகளையும் அமைத்து வருகிறது. சாலைகளை ஒட்டி மரங்களை நடுவதன் மூலமாக, வாகனங்களின் மாசு குறைத்தல், வெப்பநிலையைக் குறைத்தல், மண் அரிப்பைத் தடுத்தல், நீரைச் சேமித்தல் போன்ற பலன்களை அடைய முடிகிறது. கலைஞர் நூற்றாண்டை முன்னிட்டு, தமிழகம் முழுவதும் நெடுஞ்சாலைகளில் 5 இலட்சம் மரக் கன்றுகள் நடப்படும் என்று முதலமைச்சர் அவர்களால் அறிவிக்கப்பட்டு, கடந்த 4 ஆண்டுகளில் (2021-2025) சுமார் 8 இலட்சத்து 72 ஆயிரம் மரக் கன்றுகள் நடப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

அடுத்து, முதலமைச்சர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம். கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில் முதலமைச்சர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் (CMRDP) இருவழிச் சாலையில் இருந்து நான்குவழிச் சாலையாக 831 கி.மீ. நீளத்தில் ரூ.6,665 கோடி மதிப்பீட்டில் அகலப்படுத்தும் பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. அதில் 489 கி.மீ நீளப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இடைவழிச் சாலையிலிருந்து இருவழிச் சாலையாக 2,038 கி.மீ. எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, அதில், 1,692 கி.மீ. நீளப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

அடுத்து, தரைப் பாலங்களை உயர்மட்ட பாலங்களாக மாற்றுதல். 2021ல் கழக அரசு ஆட்சி பொறுப்பேற்றபின், 1,281 தரைப் பாலங்களை உயர்மட்டப் பாலங்களாக மாற்ற நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டதில், 1,066 பணிகள் முடிவுற்றன, 131 பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன.

84 பாலங்கள் இந்த நிதியாண்டிலே முடிக்கப்படும். தரைப் பாலங்களை உயர் மட்டப் பாலங்களாக மாற்றுவது, புதிய ஆற்றுப் பாலங்கள் அமைப்பது, குறுகிய பாலங்களை மாற்றியமைப்பது, புறவழிச் சாலைகளில் பாலங்கள் அமைப்பது, ஆக கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில் இந்தத் துறையின்மூலமாக 1,584 உயர்மட்டப் பாலங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இரயில்வே மேம்பாலங்கள்!

இரயில்வே மேம்பாலங்கள். இந்த ஆட்சியில் நாங்கள் பொறுப்பேற்றபோது 71 இரயில்வே மேம்பாலப் பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் இருந்தது. அந்த 71 பாலங்களில் சில பணிகளில், நில எடுப்பு பணிகளால் காலதாமதமாகிக் கொண்டிருந்தது. அதிலே என்னுடைய மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய போளூர் இரயில்வே மேம்பாலமும் ஒன்று. முதலமைச்சர்

இந்தியாவிலேயே கடல் நடுவே கட்டப்பட்டுள்ள ஒரே "கண்ணாடி இழைப் பாலம்" தமிழ்நாட்டில் மட்டும் தான். இதுவரை 6.31 லட்சம் சுற்றுலாப் பயணிகள் வந்துள்ளனர்.

அவர்கள் ஐந்து சிறப்பு நிலஎடுப்பு அதிகாரிகளை (DRO) தனியாக நியமித்து, அதனடிப்படையில் நில எடுப்பில் அதிக கவனம் செலுத்தியது. இரயில்வே துறையின் மூலமாக பலமுறை ஒருங்கிணைந்த கூட்டத்தை நடத்தியதன் அடிப்படையில் 36 பணிகள் முடிக்கப்பட்டு, மீதமுள்ள 35 பணிகள் இப்போது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. இஃதன்னியில் கடந்த 4 ஆண்டுகால திராவிட மாடல் ஆட்சியில் 858 கோடி ரூபாய் மதிப்பிலான புதிய இரயில்வே மேம்பாலப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு, பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக் கின்றன. இதுதவிர, புறவழிச் சாலைப் பணிகளிலும் புதிய இரயில்வே மேம்பாலங்கள் கட்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன.

தரமான சாலை அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் IRC GuidelinesIndian Roads Congress என்கிற விதிமுறையைப் பயன்படுத்தி 10 தரக் கட்டுப்பாட்டு கோட்டப் பொறியாளர்கள் கள ஆய்வுகளை முழுமூச்சுடன் செயல்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் மாவட்டந்தோறும் சுற்றுப் பயணம் மேற்கொள்ளுகிறபோது திடீர் கள ஆய்வுகளை மேற்கொள்வது வழக்கம். தார்க் கலவையினுடைய தடிமன் core cutter இயந்திரம், தாரின் அடர்த்தியைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு PQI என்கிற இயந்திரம், கான்கிரீட்டினுடைய வலிமைbridge கட்டுகிறோம் என்றால் அந்தக் கான்கிரீட்டினுடைய வலிமை என்ன என்று பார்ப்பதற்கு rebound hammer என்கிற இயந்திரம் ஆகிய இயந்திரங்களைக் கொண்டு கடந்த 4 ஆண்டுகளிலே நானே 62 இடங்களில் கள ஆய்வு மேற்கொண்டிருக்கிறேன். அதோடுமட்டுமல்ல, துணை முதலமைச்சர் அவர்களோடு நான் இரண்டுமுறை பயணம் செய்கிறபோது,அவரும் நான் இல்லாதபோதும் சரி, அவருடைய சுற்றுப் பயணத்திலே நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகளை வைத்து தரம் சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்த்ததன் விளைவுதான், இன்றைக்கு பத்திரிகைகளெல்லாம் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே சிறப்பான பாதை அமைக்கிறார்கள் என்று அவர்கள் கூறுவதும், தோழமைக் கட்சி நண்பர்களும், ஆளுங்கட்சி நண்பர்களும் நெடுஞ்சாலைத் துறை சிறப்பாக, தரமான சாலைகளைப் போடுகிறது என்று இங்கே சொல்லுகிற காட்சியை தொடர்ந்து நான் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறேன்.

சாலைப் பாதுகாப்பு!

அதுபோன்று, சாலைப் பாதுகாப்பு என்பது முக்கியமானது. நெடுஞ்சாலைத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை, காவல் துறை, மருத்துவத் துறை, கல்வித் துறை ஆகிய துறைகள் ஒருங்கிணைந்து செயல்படுவதன் மூலமாகத்தான் விபத்துகளைத் தடுக்க முடியும். இதுவரை 22 மாவட்டங்களில் சாலைப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வுக் கூட்டங்கள் நடைபெற்றிருக்கிறது. நெடுஞ்சாலைத் துறை சார்பாக பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் மத்தியில் விழிப்புணர்வுக் கூட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைபெறுகின்றன. கரும்புள்ளி என்று சொல்லப்படுகின்ற சாலை விபத்துகளைத் தடுக்கும்விதமாக 415 கரும்புள்ளிகள் கண்டறியப்பட்டு, அதிலே 408 மேம்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. 7 பணிகள் முடிவுறும் நிலையிலே இருக்கிறது. தமிழ்நாடு அரசால் கரும்புள்ளி உருவாக்குவதற்கு முன்பாகக் கண்டுபிடிப்பது hotspot. 3,483 hotspot கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, 2,638 மேம்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. உச்ச நீதிமன்ற சாலை பாதுகாப்புக் குழுமத்தின் வழிகாட்டுதலோடு சாலை பாதுகாப்புத் தணிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

நம்ம சாலை' செயலி!

சாலை சந்திப்புகளிலே நிரந்தரமாக மேம்படுத்துவதன் மூலமாக விபத்துகளைக் குறைக்கலாம் என்ற அடிப்படையில் தனி நிதி முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒதுக்கித் தந்த அடிப்படையிலே 72 பணிகள் 110 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டிலே இன்றைக்குச் செயல்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். நம்ம சாலை என்கிற ஒரு செயலி. அது விபத்தில்லாத மாநிலத்தை முதலமைச்சர் அவர்களின் கனவைச் செயல்படுத்துவதற்காக, பள்ளமற்ற சாலைகள் என்ற இலக்கை அடைவதற்காக, பொதுமக்கள் எளிதிலே புகார் அளிப்பதற்காக, நம்ம சாலை என்கிற ஒரு செயலி உருவாக்கப்பட்டது. அந்த நம்ம சாலை செயலியை 11-1-2023 அன்று தமிழ்நாடு துணை முதலமைச்சர் அவர்களின் திருக்கரத்தால் மக்களுடைய பயன்பாட்டிற்குக் கொண்டு வந்தோம். இதுவரை நம்ம சாலை செயலி மூலமாக 13,300 புகார்கள் பெறப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் செயலி பொதுமக்கள் மத்தியிலே பெறும் வரவேற்பைப் பெற்றிருக்கிறது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக audit என்பது எப்பொழுதும் வங்கியில் தான் இருக்கும். ஆனால், முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள் நெடுஞ்சாலைத் துறை என்று சொன்னாலே அங்குமிங்கும் ஏதாவது புகார்கள் பத்திரிகையில் வரத்தான் செய்கிறது. அதனால், ஏன் இதற்கு internal audit வைத்தால் என்ன என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் எங்கள் துறைக்கு ஆணையிட்டார்கள். அந்த வகையில் 2022 ஏப்ரல் மாதத்தில் internal audit என்பதற்கு ஒரு ஆணை பிறப்பித்தார்கள். அந்த ஆணை பிறப்பித்தவுடனேயே ஒவ்வொரு ஆண்டும் மார்ச் மாதம் முடிந்தவுடனேயே ஏப்ரல் மாதம் bill போட்டுவிடுவார்கள். மே மாதம் ஒன்றாம் தேதியிலிருந்து அதன் முந்தைய நிதியாண்டில் என்னென்ன பணிகள் செய்திருக்கிறோம், கோப்புகள் எல்லாம் முறையாக இருக்கிறதா, ஒப்பந்தங்கள் முறையாகப் போடப்பட்டிருக்கிறதா, bill முறையாக போடப்பட்டிருக்கிறதா என்பதை, பிற வட்டங்களில் இருக்கிற கண்காணிப்புப் பொறியாளர்கள் இன்னொரு பகுதிக்கு அனுப்பி audit செய்யப்படுகிறது. அவரோடு 10 team கொண்டவர்களையெல்லாம் அனுப்பி அது முறையாக audit செய்யப்பட்டு, எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைத்து ஒவ்வொரு ஆண்டும் அரசிற்கு இறுதி அறிக்கை அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிற புதிய முயற்சிதான் இலக்கு

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

ஒப்பந்ததாரர் பதிவு. சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் மணி கூட சொன்னார். 'Computer, computer என்று சொல்கிறார்களே' என்று சொன்னார்கள். உண்மையாகச் சொல்கிறேன். கொள்கை விளக்கம் என்பது ஓர் ஆட்சியில் துறையின்மூலமாக என்ன கொள்கையைச் சொல்கிறோம் என்பதுதான் இந்தப் புத்தகம். Performance Report என்பது வேறு. ஆக, கொள்கை என்ன? ஆண்டுக்காண்டு கொள்கைகளையா மாற்றிக்கொள்ள முடியும்? 'கடந்த ஆண்டு இருந்த வரி அப்படியே தானே இருக்கிறது' என்று அவர் சொன்னார். அது குற்றச்சாட்டு அல்ல. கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு என்பது புதியதாக ஒன்றை இணைத்தால்தான் அதில் இணைத்துக்கொள்ள முடியும். ஒரு துறைக்கு நிரந்தரமாக என்ன கொள்கையோ, அந்தக் கொள்கையைச் சொல்வதுதான் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு என்பதுதான் அதற்குப் பெயரே. அதனால், நெடுஞ்சாலைத் துறையின் கொள்கைகள் என்னென்ன என்பதை நாம் இதில் குறிப்பிடுகிறோம். Performance என்கிற அடிப்படையில், ஒரு நீண்ட நெடிய, அழகான, இந்த 4 ஆண்டுகளில் என்ன செய்திருக்கிறோம் என்பதை இன்றைக்கு அழகாக ஒரு புத்தக வடிவில் கொடுத்திருக்கிறோம். அதைப் பார்த்தால் உங்களுக்குத் தெரியும். அழகாகவும், அற்புதமாகவும், கண்குளிர் காட்சியாகவும் அது அமைந்திருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒப்பந்ததாரர்கள் பதிவைப் பொறுத்தளவில், நெடுஞ்சாலைத் துறை எப்போது துவங்கப்பட்டதோ, அன்று முதல் 2021 வரையில் மொத்த ஒப்பந்ததாரர்களின் பதிவு எண்ணிக்கை 1,074 தான். நன்றாகப் புரிந்துகொள்ளுங்கள். இந்தத் துறை துவங்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து 2021 வரையில் 1,074 ஒப்பந்ததாரர்கள்தான். ஆனால், 2021 முதல் 2025 வரையிலான இந்த 4 ஆண்டு காலத்தில், பல்வேறு கோரிக்கைகளின் அடிப்படையில், 1,255 புதிய ஒப்பந்ததாரர்கள் பதிவு செய்யப்பட்டு, சிறப்பாக செயல்பட்ட காரணத்தினால்தான் இன்றைக்குப் பல இடங்களில் பணிகள் சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன.

சென்ற ஆண்டு, 2024-2025 மானியக் கோரிக்கையில், நெடுஞ்சாலைத் துறையின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்த, நிர்வாகச் சீரமைப்பு செய்யப்படும் என்ற ஒரு அறிவிப்பை வழங்கியிருந்தோம். அந்த வகையில், இந்த ஆண்டு தஞ்சாவூரில் ஒரு புதிய வட்டம், அதாவது SE office. தஞ்சாவூரில் ஒரு புதிய வட்டம் மற்றும் தரக் கட்டுப்பாட்டுக் கோட்டம். அதேபோன்று, கோட்டங்களைப் பிரிக்கிறோம். ஒரு மாவட்டத்தில் எங்கெங்கெல்லாம் சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றனவோ, அவற்றையெல்லாம் பிரித்து 2 கோட்டங்களாக மாற்றுகிறோம். முதலமைச்சர் அவர்களின் ஒப்புதலோடு, கும்பகோணத்தில் ஒரு கோட்டம், அறந்தாங்கியில் ஒரு கோட்டம், கோவில்பட்டியில் ஒரு கோட்டம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகிய மூன்று கோட்டங்களை உருவாக்கியிருக்கிறோம்.

சென்னையில் நாளுக்கு நாள் போக்குவரத்து கூடுதலாகி வருகிறது. சாலையின் தன்மையைக் கூட்ட வேண்டிய சூழலில், ஏற்கெனவே சென்னையில் ஒரு கோட்டம் என்று இருந்ததை, சென்னை மாநகரச் சாலைகள் கோட்டம்1 என்றும், சென்னை மாநகரச் சாலைகள் கோட்டம்2 என்றும் இரண்டாகப் பிரித்திருக்கிறோம். அது இன்றைய தினத்திலிருந்து நடைமுறைக்கு வருகிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

2024-2025 அறிவிப்பின்படி, நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பாலங்களை ஆய்வு செய்தல் குறித்து ஓர் அறிவிப்பினை வழங்கியிருந்தோம். அதாவது பெரும்பாலான இடங்களில் பாலங்களில்தான் பிரச்சினை இருக்கிறது. ஏனென்றால், பாலங்கள் தூர் ஆகிவிட்டது என்று சொன்னால், தண்ணீர் வெளியே செல்லாது. போக்கிலும் தண்ணீர் போகாது. எனவே, முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு தனி wing துவங்குங்கள் என்று சொன்னதன் அடிப்படையில், 2024-2025 அறிவிப்பு அடிப்படையில் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பாலங்களை ஆய்வு செய்து, அதன் உறுதித் தன்மையைக் கண்டறிந்து, பழுதுகளை உடனுக்குடன் சீரமைக்க, நிபுணத்துவம் வாய்ந்த நெடுஞ்சாலைத்

தொடர்ச்சி 13 ஆம் பக்கம்