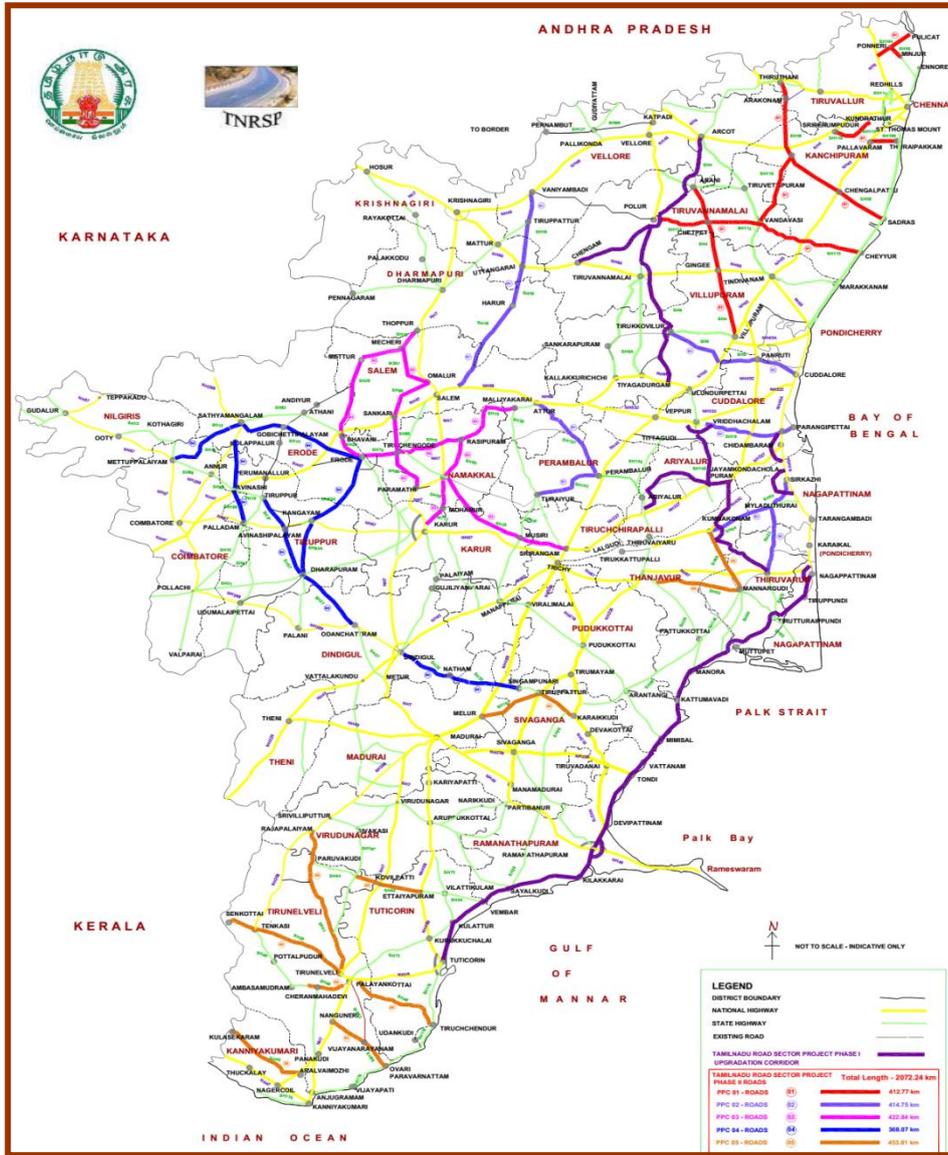


# தமிழ்நாடு அரசு

## நெடுஞ்சாலைத் துறை

### தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்-II

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மதிப்பீட்டின்  
நிர்வாக சுருக்கம்



# தமிழ்நாடு அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறை தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் - II

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மதிப்பீட்டின் தொகுப்பு:

1.0: சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு:

1.1: திட்டப் பின்னணி:

தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைத்துறை மூலமாக தமிழக அரசு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இத்திட்டம் மூலம் மாநிலத்தில் உள்ள 2079 கிலோ மீட்டர் தூரமுள்ள மாநில சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட சாலைகளை அடையாளம் கண்டறியப்பட்டு சாலை தொகுப்புகளை மேம்படுத்தவும், பராமரிப்பு மற்றும் சீரமைப்புப் பணிகள் செய்யவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. உலக வங்கியின் நிதியுதவியுடன் சுமார் 575கி.மீ சாலையை மேம்படுத்த தமிழக அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. முன்னுரிமை அடிப்படையில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்-II-ன் முதல் கட்டத்தில் சுமார் 575 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள 14 வழித் தடங்கள் (Corridor) சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகள் இல்லாத சாலைகளாக தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்-II கீழ் அகலம் குறைவாக உள்ள இரு வழி சாலைகளை இரு வழித் தடங்களாகவும் / தார்தள புருவங்களுடன் கூடிய இரு வழி தடங்களாகவும் /நான்கு வழித் தடங்களாக மாற்றுவதும் அடங்கும். இதனுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள பட்டியலில் (Annex-1) எடுத்துக் கொள்ளப்படும் வழித்தடங்கள் பற்றிய விவரங்கள் இடம் பெற்றுள்ளன. தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்-II ன் முதல் கட்டத்தில் நிறைவேற்றப்படும் சாலைகளுக்கு சுற்றுச்சூழல் ஆய்வு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் போன்றவை தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்படி திட்டத்திற்கான சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு வெளியிடப்பட்டுள்ளது. சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு (Environmental Assessment) மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் (Environment management plans) சுமார் 430 கி.மீ முதற்கட்ட தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்-II சாலைகளுக்கு தயாரிக்கப்பட்டு வெளியிடப்பட்டுள்ளது. இவற்றின் முழு விவரங்களும் [www.tnrspl.com](http://www.tnrspl.com) மற்றும் <http://documents.worldbank.org> ஆகிய இணைய தள முகவரியில் தமிழக அரசு சார்பிலும், உலக வங்கியின் சார்பிலும் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள மேம்பாட்டுப் பணிகள்:

வழித்தடம் மேம்படுத்தும் (சாலை பலப்படுத்தும் மற்றும் அகலப்படுத்தும் பணி) கருத்துரு போக்குவரத்து நெரிசல், வருங்கால போக்குவரத்து தேவைகளையும் மிகவும் கவனத்தில் கொண்டு உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. நகர்ப்புறம் மற்றும் ஊரக அமைப்பிற்கு

தகுந்தாற்போல் உத்தேச மேம்பாட்டுப் பணிகள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. அதிக பாதிப்பு இல்லாமல் வருங்கால போக்குவரத்து தேவைகளை எப்படி சமாளிப்பது என்பதை அடிப்படையாக வைத்து மேற்கண்ட சாலை மேம்படுத்தும் பணிகள் திட்டமிடப்பட்டுள்ளன. பாதிப்புகளைக் குறைக்கும் முயற்சிகள் என்று எடுத்துக் கொண்டால் 1) நிலம் கையகப்படுத்த வேண்டிய அவசியத்தைக் குறைப்பது 2) சாலை ஓர மரங்கள் வெட்டப்படுவதை குறைப்பதற்கு ஏற்ற சாலை வகையிலான வடிவமைப்பு 3) சாலைகளில் ஆங்காங்கே பாதுகாப்பு அம்சங்கள் செய்வது 4) வழித்தடங்கள் அமைக்கப்படுவதால் ஏற்படும் தாக்கத்தைக் குறைத்து, அப்பகுதியில் சுற்றுச்சூழல் சீர்கேடுகள் ஏதும் வராமல் பார்த்துக் கொள்வது போன்றவை அடங்கும்.

## 1.2: சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு அணுகுமுறை:

இந்த திட்டத்தின் கீழ் பலவகை வழித்தடங்கள் மேம்படுத்தப்பட வேண்டியதிருப்பதால், சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு தேவைகளை எட்டுவதற்கு வசதியான “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பு” (EMF) தயார் செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்காக உருவாக்கப்பட்டுள்ள சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பு என்ன மாதிரியான சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு பணிகள் நடைபெற வேண்டும் என்பதை வரையறுக்கிறது. அது நம்நாட்டில் உள்ள சுற்றுச்சூழல் சட்டங்கள் மற்றும் உலக வங்கியின் சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்புகள் அனைத்தையும் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு தயார் செய்யப்பட்டுள்ளது. வழித்தடங்கள் அமைக்கும் பணியில் சுற்றுச்சூழல் எப்படி அமைய வேண்டும் என்று நான்கு முக்கிய கோட்பாடுகளை வகுத்துக் கொடுத்திருக்கிறது. அவற்றுள் 1) சுற்றுச்சூழல் ஆய்வு மற்றும் சாத்தியக்கூறுகள். 2) சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு தேவைகள் 3) சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் 4) வழித்தடங்கள் அமைக்கும் பணி ஒப்பந்தம் உள்ளிட்ட அனைத்திலும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தை “செயல்படுத்தக்கூடும் வகையில் இடம்பெற்றுள்ளன. மேற்கண்ட முதல் மூன்று கருத்துக்கள் தேவையான பொதுமக்கள் கலந்தாய்வு எப்படியிருக்க வேண்டும் என்பதையும், ஒட்டுமொத்த பாதிப்பு மதிப்பீட்டுத் தேவைகள் மற்றும் நிறுவன மேலாண்மை கட்டமைப்பு போன்றவை பற்றியும் “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பு” தெளிவுபடுத்துகிறது. இந்த இறுதி வரைவை உருவாக்கும் முன்பு மக்களின் கருத்துக்களை கேட்டறிந்து, அதற்கு தகுந்தாற்போல் மாற்றங்கள் வழித்தடங்களின் வடிவமைப்பில் சரிசெய்து பரிசோதித்துப் பார்க்கப்பட்டது. இதன் மூலம் வழித்தடங்கள் அமைக்கும் பணியில் தேவைப்படும் “பொதுவான சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை அளவுகோல்” ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பு” உடன் இந்த “பொதுவான அளவுகோலும்” ஒவ்வொரு வழித்தடம் அமைக்கும் பணியிலும் மிக முக்கியம் என்று வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பு” (EMF) பற்றிய முழு விவரங்களை [http://www.tnrsp.com/documents/Draft\\_Environmental\\_Management\\_Framework.pdf](http://www.tnrsp.com/documents/Draft_Environmental_Management_Framework.pdf) என்ற இணைய தள முகவரியில் பார்க்கலாம்.

### 1.3: சாலை அமைப்புப் பணியின் பாதிப்புகள் மற்றும் பணியின் பாதிப்பை தணிக்கும் வழிமுறைகளின் தொகுப்பு:

சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பில் (EMF) குறிப்பிடப்பட்டுள்ள “சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு” அம்சங்கள் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டம்- II-ன் கீழ் உள்ள முதல் கட்ட வழித்தடங்களில் கடைப்பிடிக்கப்பட்டுள்ளது. வழித்தடங்களுக்கு உள்ள சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு என்பது நேரடியாகவோ, மறைமுகமாகவோ மற்றும் ஒட்டுமொத்தமாகவோ அப்பகுதி மக்களுக்கு எந்த தாக்கமும் வந்து விடாதவாறு வழித்தடத்தை சீரமைப்பது, தாக்கத்தை குறைக்கும் முறைகளை திட்டத்திலேயே (Design) இடம்பெறச் செய்வது, மக்கள் இத்திட்டத்தின் செயல்பாட்டை அறிந்து கொள்ள மற்றும் அச்சத்தைப் போக்குவதற்கு விரிவான கலந்தாய்வு நடத்துவது, சுற்றுச்சூழலை மேம்படுத்துவதற்குரிய வழிமுறைகளை அடையாளம் காண்பது என்ற நான்கு முக்கிய கோட்பாடுகள் வழித்தடங்கள் அளவிலான “சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டில்” இடம்பெற்றுள்ளன. தாக்கத்தை குறைக்கவும், தவிர்க்கவும் பொதுவான மற்றும் குறிப்பிட்ட செயல் திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு, அவைகள் யாவும் வழித்தடங்களுக்காக வரையறுக்கப்பட்டுள்ள “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தில்” (EMP) இடம்பெற்றுள்ளது. இவை அனைத்தும் கட்டுமானப் பணிகளின் ஒப்பந்தங்களிலேயே இடம்பெற்றுள்ளது மற்றும் சாலை கட்டுமானக்காரர்களால் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது. பணிகளை கண்காணித்தல், அது சம்பந்தமாக அறிக்கை சமர்ப்பித்தல் போன்ற விஷயங்களையும், அவற்றிற்கான வழிமுறைகளையும் “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தில் விளக்கமாக கூறப்பட்டுள்ளது. “சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு தேவை”, “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம்” ஆகியவற்றை [www.tnrsr.com](http://www.tnrsr.com) என்ற முகவரியில் பார்க்கலாம். இரண்டாம் கட்டத்திற்குரிய திட்டத்தின் “சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு” ஏற்கனவே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட கொள்கையின் அடிப்படையிலும், சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை கட்டமைப்பின் வழிகாட்டுதல் படியும் நிறைவேற்றப்படும்.

சாலை அமைக்கும் பணியால் ஏற்படும் பாதிப்பு மற்றும் அவற்றை தணிக்கும் வழிமுறைகளின் தொகுப்பு:

அ) சுற்றுச்சூழல் ஒழுங்குமுறை விதிமுறைகளுக்கான தேவைகள்? முழு சுற்றுச்சூழல் ஆய்விற்குப் பிறகு, எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ள எந்தவொரு வழித்தடங்களுக்கும் மத்திய அல்லது மாநில சுற்றுச்சூழல் அனுமதி தேவைப்படவில்லை என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது. ஆனால் அனைத்து வழித்தடங்களுக்கும் கட்டுமானப்பணிகள் மேற்கொள்ளுவதற்கு எந்தெந்த சுற்றுச்சூழல் அனுமதி தேவை எனவும் அதற்கு என்னென்ன அனுமதி தேவை என்பது கீழ்க்கண்ட பட்டியலில் விளக்கப்பட்டுள்ளது. வழித்தடங்களுக்கான “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தின்” கீழ் இவையெல்லாம் கட்டுமானப் பணி ஒப்பந்தங்களில் சேர்க்கப்பட்டு செயல்படுத்தப்படவுள்ளன.

வ எ ண்	அனுமதி	சட்டம்	ஒப்புதல் குழுமம்	காலக் கெடு	பொறுப்பு செயலாக்கம்	மேற்பார்வை
1	சூடுகலவை இயந்திரம், ஜல்லி உடைப்பான்கள் கான்கிரீட் திரள் படுத்தும் இயந்திரம்	<ul style="list-style-type: none"> <li>நீர் (மாசு தடுப்பு மற்றும் கட்டுப்பாடு) சட்டம் 1974</li> <li>காற்று (மாசு கட்டுப்பாடு மற்றும் தடுப்பு) சட்டம் 1981</li> </ul>	தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாட்டு வாரியம்.	மூன்று மாதங்கள்.	ஒப்பந்த தாரர்	திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்
2	தீங்கு விளைவிக்கும் கழிவுகளை அகற்ற அனுமதி அளித்தல்	<ul style="list-style-type: none"> <li>தீங்கு விளைவிக்கும் கழிவுகள் (மேலாண்மை, கையாளுதல் மற்றும் எல்லை கடந்த இயக்கம்) விதிகள் 2008</li> </ul>	தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப் பாட்டு வாரியம்	இரு மாதங்கள்	ஒப்பந்த தாரர்	திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்
3	ஆற்றுப்படுகையில் மணல் எடுக்க அனுமதி	<ul style="list-style-type: none"> <li>சுரங்கங்கள் மற்றும் கனிமங்கள் (வளர்ச்சி மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல்) சட்டம் 1957.</li> <li>சுற்றுச்சூழல் (பாதுகாப்பு) சட்டம் 1986.</li> <li>நீர் (மாசு கட்டுப்பாடு மற்றும் தடுப்பு) சட்டம் 1974 மற்றும் காற்று (மாசு கட்டுப்பாடு மற்றும் தடுப்பு) சட்டம் 1981</li> </ul>	புவியியல் மற்றும் கனிமங்கள் துறை ஆணையர்.  தமிழக அரசின் மாநில சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு ஆணையத்திட மிருந்து (SEIAA) சுற்றுச்சூழல் அனுமதி.  தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் CTE/CTO வின் அனுமதி	இரு மாதங்கள்	ஒப்பந்த தாரர்	திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்.
4	புதிய குவாரிகள் திறக்க அனுமதி.	<ul style="list-style-type: none"> <li>சுரங்கங்கள் மற்றும் கனிமங்கள் (வளர்ச்சி மற்றும்</li> </ul>	தமிழக அரசின் SEIAAயிடமிருந் து சுற்றுச்சூழல்	இரண்டு முதல் ஆறு மாதங்கள்	ஒப்பந்த தாரர்	திட்ட செயலாக்க அலகு மற்றும் பொறியாளர்.

		<p>சீரமைப்பு) சட்டம் 1957</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• சுற்றுச்சூழல் (பாதுகாப்பு) சட்டம் 1986</li> <li>• நீர் (மாசு கட்டுப்பாடு மற்றும் தடுப்பு) சட்டம் 1974 மற்றும் காற்று (மாசு கட்டுப்பாடு மற்றும் தடுப்பு) சட்டம் 1981</li> </ul>	<p>அனுமதி.</p> <p>தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் CT ECTOவின் அனுமதி</p>			
5	தீங்கு விளைவிக்கும் ரசாயனப் பொருள்கள் (பியூல் மற்றும் ஆயில்) மற்றும் வெடிபொருள்களை பாதுகாப்பாக வைப்பது.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• தீங்கு விளைவிக்கும் ரசாயனப்பொருள்கள் உற்பத்தி, சேமிப்பு, இறக்குமதி விதிகள் 1989.</li> </ul>	<p>தலைமை வெடிப்பொருள் கட்டுப்பாட்டு அதிகாரி, சென்னை.</p>	<p>மூன்று மாதங்கள்.</p>	<p>ஒப்பந்த தாரர்.</p>	<p>திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்.</p>
6	நிலத்தடி நீர் எடுப்பதற்கு அனுமதி	<ul style="list-style-type: none"> <li>• சுற்றுச்சூழல் (பாதுகாப்பு) சட்டம் 1986</li> </ul>	<p>மாநில மற்றும் மத்திய நிலத்தடி நீர் வாரியம்.</p>	<p>மூன்று மாதங்கள்</p>	<p>ஒப்பந்த தாரர்</p>	<p>திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்</p>
7	மாசு கட்டுப்பாட்டிற்குள் உள்ளது என்ற சான்றிதழ்.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• மத்திய வாகனச்சட்டம் 1988</li> </ul>	<p>தமிழக அரசின் போக்குவரத்து துறை.</p>	<p>ஒரு மாதம்</p>	<p>ஒப்பந்த தாரர்</p>	<p>திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்</p>
8	தொழிலாளர்களை பணிக்கு அமர்த்துவது.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• கட்டிடம் மற்றும் கட்டுமானப்பணிகள் (பணியமர்த்தம் மற்றும் பணிகட்டுப்பாடு ஒழுங்குமுறை சட்டம் 1996</li> </ul>	<p>தமிழக அரசின் தொழிலாளர் மற்றும் வேலைவாய்ப்புத்துறை.</p>	<p>ஒரு வாரம்</p>	<p>ஒப்பந்த தாரர்</p>	<p>திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்</p>
9	தொழிலாளர்களை (workers) பதிவு செய்தல்	<ul style="list-style-type: none"> <li>• தொழிலாளர் நலச் சட்டங்கள்.</li> </ul>	<p>தமிழக அரசின் தொழிலாளர் மற்றும் வேலைவாய்ப்புத்துறை.</p>	<p>ஒரு மாதம்</p>	<p>ஒப்பந்த தாரர்.</p>	<p>திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு மற்றும் பொறியாளர்</p>

ஆ) வழித்தடங்களால் வனங்கள் மற்றும் வன விலங்கினங்கள் மீதான தாக்கம்:

வன விலங்கினங்கள் இயற்கையான வாழ்விடங்கள் அல்லது அவை நடமாடும் முக்கியமான காட்டுப்பகுதிகள் வழியாகவோ எந்தவொரு வழித்தடமும் செல்வதில்லை. சதுரங்கப்பட்டினம் - செங்கல்பட்டு சாலை மட்டும் ரிசர்வ் வனப்பகுதியில் சுமார் 340 மீட்டர் மட்டும் செல்கிறது. இந்த வழித்தடங்கள் மேம்பாட்டுப் பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட நேரத்தில் ஒரு ஹெக்டேர் அளவுக்கு வனப்பகுதியில் செல்லும் என்றவாறு அமைந்திருந்தது. பிறகு திட்ட வடிவமைப்பில் செய்யப்பட்ட மாற்றத்தின் விளைவாக, அது 0.5 ஹெக்டேர் வனப்பகுதியாக குறைக்கப்பட்டது. அந்தப் பகுதியில் கூட வனவிலங்குகளோ, வனவிலங்குகள் நடமாடும் தாழ்வாரங்களோ இந்த வழித்தடம் அமைக்கும் வழியில் இல்லை என்பது வழித்தடம் அமைக்கும் பணிக்கான கள ஆய்வில் காணப்பட்டது. அது மட்டுமின்றி அப்படி குறைந்தபட்சமாக பயன்படுத்தப்படும் வனப்பகுதி பெரும்பாலும் 30 சென்டி மீட்டர் சுற்றளவிற்கும் குறைவாக 144 “non-timber” வகையைச் சேர்ந்த மரங்கள் உள்ள துடை வனம்தான் என்பதும் ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. இந்த இடத்திற்குப் பதிலாக வனத்துறையினருக்கு அருகில் உள்ள ஒரு ஹெக்டேர் வருவாய்த்துறையின் நிலத்தை கொடுப்பது என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, அந்த நிலமும் அடையாளம் காணப்பட்டு, அதை வனத்துறையினரும் பார்வையிட்டு ஆய்வு நடத்தியுள்ளார்கள். இதன் அடுத்த கட்டமாக பயன்படுத்தப்படும் வனப்பகுதிக்கு பதிலாக கொடுக்கப்பட இரண்டு மடங்கு நிலம் (அதே நிர்வாகத்திற்கு உட்பட) கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. வழித்தடத்தால் மரங்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பை ஈடுகட்ட மரம் நடும் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

a) சாலையோர ஓர மரங்களுக்கு ஏற்படும் தாக்கம்:

முதல் கட்டமாக மேற்கொள்ளப்படும் 575 கிலோ மீட்டர் வழித்தட மேம்பாடு மற்றும் விரிவாக்கசீரமைப்புப் பணிகளால் சாலை ஓர மரங்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படலாம். ஆனால் வடிவமைப்பு அனுகுமுறையில் 1) மரங்கள் இருக்கும் பகுதிகளுக்கு ஏற்றவாறு ஒருபுறம் வழித்தடத்தை அகலப்படுத்துதல் 2) வழித்தடங்களின் நீள் மட்டங்களை சீர் செய்வது 3) தாங்கு சுவர்கள் அமைத்தல் போன்ற பணிகள் மூலமாக வழித்தட மேம்பாட்டின் போது ஒரு கிலோமீட்டருக்கு சுமார் 44 மரங்களுக்கு மேல் வெட்ட வேண்டிய அவசியமில்லை என்ற நிலை உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. திட்டத் தயாரிப்பின் ஒரு பகுதியாக மரங்கள் கணக்கு எடுக்கப்பட்டுள்ளது. தேவைப்படுகின்ற மரங்களை வெட்டுவதற்கும் அனுமதி கேட்கும் இறுதி கட்டத்தில் திட்டப் பணிகள் இருக்கின்றன. மரத்தை வெட்ட அனுமதி பெறும் போது ஒரு மரத்திற்கு பத்து மரங்கள் நட வேண்டும் என்ற கட்டாயக் கடமை இருக்கிறது. அங்கு நிலம் அழகுபடுத்துதல், அதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு, செயல்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடைமுறைகள் அனைத்தும்

“சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தில்” சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. வழித்தடங்கள் செல்லும் நிலம், மக்கள் மற்றும் அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான இடம், பள்ளிகள் மற்றும் சமுதாய (community) நிலம் எல்லாம் இந்த நிலம் அழகுபடுத்துதலில் இடம்பெற்றுள்ளது.

**A. நுட்ப வாங்கிகளின் இடம்: (Sensitive Receptors):**

வழித்தடத்தில் நுட்ப வாங்கிகள் (Sensitive receptors) இருக்கின்றன. அவற்றுள் பள்ளிகள், கல்லூரிகள், மருத்துமனைகள், மதரீதியாக முக்கிய கட்டிடங்கள் அடங்கும். சாலை அமைக்கும் நேரத்தில் உருவாகும் காற்று, ஒலி மாசு மூலமாகவும் மற்றும் அந்த இடத்தில் உள்ள போக்குவரத்து அபாயங்கள் போன்றவற்றால் இதுமாதிரியான முக்கியக் கட்டிடங்களை பயன்படுத்துவோர் தாக்கத்திற்கு உள்ளாக நேரிடும். அதனை தவிர்க்க ஒவ்வொரு முக்கியமான கட்டிடத்திற்கு அருகிலும் எப்படிப்பட்ட தாக்கம் உருவாகிறது என்பதை முன்பே கண்டறிந்து, அதனை குறைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு இடத்திற்கும் தேவையான “குறிப்பிட்ட நடவடிக்கைகள்” (Specific measures) என்ன என்பது போன்றவற்றை கவனமாக திட்டமிடப்பட்டு, அது மாதிரியான நடவடிக்கைகள் “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை” குறிப்புகளாக கட்டுமானப் பணிக்கான ஒப்பந்தத்திலேயே சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. அப்படி சேர்க்கப்பட்ட குறிப்பிட்ட சில நடவடிக்கைகள்:

- நுட்ப பயனாளிகள் இருக்கும் இடத்தில் தேவையான போக்குவரத்து மேலாண்மைப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். அங்கிருந்து 500 மீ சுற்றளவிற்கு அப்புறம் கட்டுமானப் கட்டமைப்புகளை வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்.
- பள்ளிகள், நுட்பமான பொது இடங்கள் போன்றவற்றிற்கு சுற்றுப்புற சுவர்கள் எழுப்பப்பட்டு, அந்த இடத்தை கடக்கும் பாதசாரிகளுக்கு உரிய பாதுகாப்பும், வழி முறைகளும் காணப்பட வேண்டும்.
- நிலம் அழகுபடுத்துதல் நடவடிக்கைகளும், அந்த இடத்தில் எழுப்பப்படும் ஒலி தடுப்பு நடவடிக்கைகளும் கூட்டாக எடுக்கப்பட வேண்டும்.
- சாலையின் நுட்பமான பகுதிகளில் எல்லாம் விரிவான சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.

**b) கலை மற்றும் கலாச்சார சொத்துக்கள்:**

கலாச்சார ஸ்தலங்கள் ஏதும் வழித்தடம் அமைக்கும் பாதையில் இல்லை என்றாலும், கலைச் சின்னங்களாக கோயில்கள், தேவாலயங்கள், மசூதிகள் போன்றவை நகர்ப்புற மற்றும் கிராமப்புற குடியிருப்புகள் இருக்கும் இடத்தில் உள்ளன. வழித்தடம் அமைக்கும் போது அந்த கலைச்சின்னங்களுக்கு தாக்கம் உருவாகலாம். போக்குவரத்தால் கூட அவற்றிற்கு அபாயங்கள் நேரலாம். அவை எல்லாம் முறைப்படி கணக்கிடப்பட்டு, மிகுந்த கவனத்துடன் உருவாக்கப்பட்ட “கிடைமட்ட சீரமைப்பு” (horizontal alignment) மூலம் வழித்தடம் அமைப்பதால் ஏற்படும் தாக்கம் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. திட்டத் தயாரிப்பில் உள்ள சிரமங்களால் சில இடங்களில் இந்த தாக்கத்தை தடுக்க முடியாமல் போய் விடுகிறது. அது போன்ற இடங்களில் அந்த கோயில், தேவாலயம், மசூதி ஆகியவற்றின் உரிமையாளர்களிடம் பேசி, அவற்றை வேறு இடத்திற்கு மாற்றவோ அல்லது பாதுகாப்பு

நடவடிக்கைகளை எடுக்கவோ முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. அதற்கான செலவு மதிப்பிடப்பட்டு, அதை செயல்படுத்தும் வழிமுறைகள் R&R திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து அபாயங்களில் இருந்து இது போன்ற கலைச் சின்னங்களைப் பாதுகாக்கவும் உரிய நடவடிக்கைகள் தொழில்நுட்ப குறிப்புகளாக சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

c) நீர் நிலைகள்:

புதிய வழித்தடம் அமைக்கும் வழியோரங்களில் திறந்த வெளி கிணறுகள், குளங்கள், குட்டைகள் கிடக்கின்றன. ஒரு சில கிராம குளங்கள், குட்டைகள் தவிர, பெரும்பாலும் இந்த கிணறு, குளம், குட்டை எல்லாம் வழித்தடத்திற்கு அருகில் இல்லாததால் வழித்தடம் அமைக்கப்பட்ட பிறகு இவற்றுக்கு தாக்கம் ஏற்படுவது அரிது. ஆனால் வழித்தடம் அமைக்கும் பணி நடைபெறும் போது இவற்றுக்கு தாக்கம் ஏற்பட வாய்ப்பு உண்டு. இதை தடுப்பதற்கு அந்த குளத்தை சுற்றி வேலி அமைப்பது, கட்டுமானப் பணிகளை அக்குளங்களுக்கு அருகில் செய்யாமல் தவிர்ப்பது, கட்டுமானப் பணிகளுக்காக அந்தக் குளம், ஏரியிலிருந்து தண்ணீர் எடுக்காமல் தவிர்ப்பது போன்ற பல்வேறு முன்னெச்சரிக்கை தடுப்பு நடவடிக்கைகள் வழித்தடம் அமைப்பதற்காக தயாரிக்கப்பட்டுள்ள “சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்திலேயே” சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர வழித்தடம் அமைப்பதால் தாக்கம் ஏதேனும் ஏற்படுகிறதா என்பது தொடர்ந்து கண்காணிக்கப்படுகிறது.

d) வடிகால் அமைப்பு:

வழித்தடம் அமைப்பு பணியில் சிறு ஓடைகளும், மூன்று பருவ ரீதியான ஆறுகளும் உள்ளன. இது போன்ற இடங்களில் வழித்தட வடிவமைப்புக்கு போதிய வடிகால் அமைப்புத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. அந்த நீர் ஆதாரத்தின் தரம் பற்றியும் அவ்வப்போது “அடிப்படை கண்காணிப்பு” செய்யப்பட்டு, கட்டுமானப் பணிகளால் ஏற்படும் தாக்கத்தை குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. குடிநீர் ஆதாரங்களின் தரம் கெட்டுவிடாதபடி தடுக்க கட்டுமானப் பணிக்கான சூடுகலவை அமைக்கும் இடங்கள் அந்த நீர் நிலைகளில் இருந்து குறைந்தது 500 மீ ஆரத்தொலைவில் இருக்குமாறு வழி வகை செய்யப்படுகிறது.

e) சுற்றுச்சூழல் மேம்படுத்தும் நடவடிக்கைகள்:

வழித்தடம் அமைக்கும் பணியால் சமுதாயத்திற்கு பல தாக்கங்கள் ஏற்படலாம். அதாவது சமூக துண்டிப்பு, அணுகுதல், கடந்து செல்லுதல் போன்ற பல பிரச்சினைகள் உருவாகலாம். இது போன்ற பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்க தேவையான வடிவமைப்பு வழித்தடம் அமைக்கும் திட்டத்திலேயே சேர்க்கப்படுகிறது என்பது ஒரு புறமிருக்க, வழித்தடம் அமைக்கும் இடங்களில் சமூகமான சூழ்நிலை நிலவுமாறு பார்த்துக்

கொள்ளப்படுகிறது. இதற்காக பல சுற்றுச்சூழல் விரிவாக்க நடவடிக்கைகள் திட்ட செயலாக்கத்திலேயே சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. அவற்றுள் சில:

- கரைகளை பலப்படுத்துவது, சுற்றுவேலி அமைப்பது, படிக்கட்டுகள் அமைத்துக் கொடுப்பது, தூர் வாரிக் கொடுப்பது போன்ற விரிவாக்கப் பணிகள் சாலையோர குளங்களுக்கு செய்து கொடுக்கப்படுகிறது.
- “நீர் சேகரிப்பு அமைப்புகள்” வழித்தடம் அமைக்கும் பகுதிகளில் உள்ள நீர்நிலைகளுக்கு செய்து கொடுப்பது.
- கலைச்சின்னங்களும், முக்கியமான பயன்பாட்டுக் கட்டிடங்களும் உள்ள இடங்களில் சூரிய ஒளியில் எரியும் விளக்குகளை அமைத்துக் கொடுப்பது.
- சிறிய நீர்பாசன கண்மாய்களுக்கு தண்ணீர் வரும் கால்வாய்களை சுத்தம் செய்து கொடுப்பது.
- சாலை நேர்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்ட பிறகு “வில் வடிவ அளவில்” (ox-bow area) உள்ள நிலம் அழகுபடுத்தும் பணி மேற்கொள்ளுதல்.

f) கட்டுமான நிலை பாதிப்புகள்:

கட்டுமானப்பணிகள் நடைபெறும் போது பல்வேறு தாக்கம் ஏற்படுகின்றன என்பது கண்டறியப்பட்டுள்ளது. தற்காலிகமான தாக்கம் என்றாலும், இவை சுற்றுச்சூழலின் தரத்தை குறைக்க வாய்ப்புள்ளது. இதை கருத்தில் கொண்டு விரிவான சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்ட நடவடிக்கைகள் வடிவமைக்கப்பட்டு, அவை கட்டுமான பணிக்கான ஒப்பந்தங்களிலேயே சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள பட்டியல் தாக்கம் மற்றும் தாக்கத்தை உருவாக்கும் செயல்கள், சுற்றுப்புறச்சூழல் மேலாண்மை திட்ட நடவடிக்கைகள் மற்றும் அவற்றை தணிப்பதற்கான வழிமுறைகள் கீழ்க்கண்டவாறு பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

வ.எண்.	தாக்கம், தாக்கம் ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கைகள்.	சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்ட நடவடிக்கைகளும், தணிக்கும் அணுகுமுறைகளும்.
1	பணி நடைபெறும் இடத்தில் சூடுகலவை இயந்திரம், ஜல்லி உடைப்பான்கள், கான்கிரீட் தரப்படுத்தும் இயந்திரம். அமைப்பது	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ஜல்லி உடைப்பான்கள், சூடுகலவை இயந்திரம், கான்கிரீட் திரள் படுத்தும் இயந்திரம் போன்றவற்றை வரையறுக்குப்பட்ட இடத்திற்கு வெளியே வைப்பது.</li> <li>• ஒப்பந்ததாரர்கள் பயன்படுத்தும் உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்களின் கணக்கு PUC சான்றிதழ்கள் மற்றும் விவரங்களுடன் திட்ட செயலாக்க பிரிவிடம் கொடுக்கப்பட (CFE, CFO அனுமதி) வேண்டும்.</li> <li>• வெளியேற்றப்படும் மாசு, கழிவு தொடர்பான தற்போதுள்ள சட்டங்களுக்கு பொருந்தும் வகையில் எடுக்கப்பட்ட கூடுதல் நடவடிக்கைகள் பற்றிய தகவல்கள். இயக்க, கட்டமைக்க அனுமதி, தடையில்லா சான்றிதழ்.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>ஸ்தல வசதிகள் குறித்த வரைபடம் (ப்ளானிங்) மற்றும் வடிவமைப்பு பரிசீலனை.</li> </ul>
2	கட்டுமானப்பணியில் உள்ள உபகரணங்கள், இயந்திரங்கள், வாகனங்கள் உள்ளிட்டவற்றால் வரும் நீர் மற்றும் காற்று மாசு.	<ul style="list-style-type: none"> <li>ஒப்பந்ததாரர்கள் பயன்படுத்தும் உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்களின் கணக்கு PUC சான்றிதழ்கள்.</li> <li>குறிப்பிட்ட உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கு சம்பந்தப்பட்ட துறையிடமிருந்தும், திட்ட செயலாக்க அலகிடமிருந்தும் அனுமதி.</li> <li>வெளியேற்றப்படும் மாசு, கழிவு தொடர்பான தற்போதுள்ள சட்டங்களுக்கு பொருந்தும் வகையில் எடுக்கப்பட்ட கூடுதல் நடவடிக்கைகள் பற்றிய தகவல்கள்.</li> </ul>
3	மண் எடுப்பு இடம்	<ul style="list-style-type: none"> <li>தரமான நடைமுறைக்கு ஏற்றவாறு சுற்றுச்சூழல் நிபுணர்களின் ஒப்புதலுடன் "மண் எடுப்பு" பகுதியை (borrow areas) அடையாளம் காணுவது.</li> <li>தோண்டி எடுக்கப்படும் பொருள்களின் அளவு.</li> <li>முறைப்படி ஒப்பந்தம் கையெழுத்திட்ட பிறகு வேலையைத் துவங்க அனுமதி.</li> <li>போக்குவரத்து, சேமிப்பு மற்றும் பயன்பாட்டிற்குரிய அனைத்து அடிப்படை ஏற்பாடுகளைச் செய்தல்.</li> <li>மண் எடுப்புக்கு நிரப்புதல் நிவாரணத்திற்குரிய நடவடிக்கைகள் எடுப்பது.</li> </ul>
4	குவாரி இயக்குவதற்கான நடவடிக்கைகள்.	<ul style="list-style-type: none"> <li>மாவட்ட நிர்வாகம் மற்றும் கனிமத்துறையின் அனுமதி பெற்று ஒதுக்கப்பட்ட குவாரிகளில் இருந்து வெட்டி எடுப்பது.</li> <li>நடைமுறையில் உள்ள விதிகள் மற்றும் சட்டங்களின் அடிப்படையில் இயக்குவதற்கு அனுமதி பெறுவது.</li> <li>பொருத்தமான குவாரி மறு சீரமைப்புத் திட்டங்கள்.</li> </ul>
5		<ul style="list-style-type: none"> <li>முன் அனுமதியுடன் தக்க நீர் ஆதாரங்களை முன்கூட்டியே கண்டறிதல்.</li> <li>கட்டுமானப் பணிகள் நடைபெறும் போது தண்ணீர் வீணாகுவதை குறைக்கும் நடவடிக்கைகளை எடுப்பது.</li> </ul>
6	கட்டுமான, முகாம் தேர்வு செய்வது, வடிவமைப்பது, உள்ளிட்ட விஷயங்கள்.	<ul style="list-style-type: none"> <li>காடுகள் மற்றும் பாதுகாக்கப்பட்ட பகுதிகள், குடியிருப்புகள், என்று முன்கூட்டியே வரையறுக்கப்பட்ட பகுதிகள் போன்றவற்றிற்கு அருகில் "கட்டுமானமுகாம்களை" அமைக்காமல் பார்த்துக் கொள்வது.</li> <li>கட்டுமானத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய முன்கூட்டியே வரையறுக்கப்பட்ட வசதிகளை உருவாக்குவது.</li> <li>கழிவுகள் மற்றும் சாக்கடை வசதிகளை கட்டுமானத் தொழிலாளர்களுக்கு செய்து கொடுத்தல்.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• நடைமுறையில் உள்ள விதிகள் மற்றும் சட்ட திட்டங்களுக்கு உட்பட்டு நடப்பது.</li> <li>• முகாம்கள் அமைப்பதற்கு முன்பே சுற்றுச்சூழல் நிபுணர்களிடமிருந்து முன் அனுமதி பெறுவது.</li> </ul>
7	தற்காலிக நிலத் தேவைகள்.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• கட்டுமானப் பணிகளுக்குப் பயன்படும் சுடுகலவை இயந்திரம், நொறுக்கி, கான்கிரீட் திரள் படுத்தும் மற்றும் மண் எடுப்பு இயந்திரம் நிரப்புதல் பகுதி போன்றவற்றிற்கு தனியார் நிலங்களை தற்காலிகமாகப் பயன்படுத்தினால் அவர்களிடமிருந்து முன் அனுமதி எழுத்து பூர்வமாகப் பெறுவது.</li> <li>• பயன்படுத்திய நிலத்தை திரும்ப ஒப்படைக்கும் போது அந்த நிலத்தைப் பெறும் போது இருந்த நிலைமையில் திருப்பி ஒப்படைக்க ஒப்பந்ததாரர் நடவடிக்கை எடுப்பது.</li> </ul>
8	சாலை உடைப்பு மற்றும் கட்டிட தகர்ப்புகளால் வரும் இடிபொருள்கள் கையாள்வது.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• கட்டிட இடிபொருள்கள் விஷயத்தில் ஏற்கனவே வரையறுக்கப்பட்ட மறு பயன்பாட்டு வழிகளைக் கடைப்பிடிப்பது.</li> <li>• பயன்படுத்தாத இடிபொருள்கள் வெளியேற்றுவதற்கு முன்கூட்டியே கட்டுமானப் பணி நடைபெறும் இடத்தில் அனுமதி பெற வேண்டும்.</li> <li>• கட்டுமானப் பணி நடைபெறும் இடத்திலிருந்து இடிபொருள்களை சேமித்து வைக்கவும், எடுத்துச் செல்லவும் தேவையான வசதிகள் உருவாக்கப்பட வேண்டும்.</li> <li>• இடிப் பொருள்களை எடுத்துச் செல்லும் போது மண் அரிப்பு மற்றும், தண்ணீர் மாசுபடுதல் போன்றவை நடக்காமல் தடுக்கும் வசதிகள்.</li> </ul>
9	கட்டுமானப் பணிகளில் வரும் மற்ற கழிவுகள்	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தின் படி ஒட்டுமொத்தமான திடக் கழிவு மேலாண்மை திட்டம் தயார் ஒப்பந்தக்காரர் மூலம் செய்யப்பட வேண்டும்.</li> <li>• கழிவின் தன்மைக்கு ஏற்றவாறு அவற்றை கொட்டும் இடங்களை தேர்வு செய்ய வேண்டும்.</li> </ul>
10	மேல் மண்னை (top soil) எடுப்பது, தேக்கி வைப்பது, பாதுகாப்பது.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• மறு பயன்பாட்டிற்காக மேல் மண்னை எடுப்பது, தேக்கி வைப்பது தொடர்பான வழிமுறைகள் பணி நடக்கும் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் செய்தல் வேண்டும்.</li> <li>• சேமித்து வைக்கப்படும் மேல்மண் அளவு, அதை மறு பயன்பாட்டிற்கு கொண்டு வரும் முறைகள்-நிலப்பாங்கு உள்பட செய்யப்பட வேண்டும்.</li> <li>• சேமித்து வைக்கும் போது, வெளியே எடுத்துச் செல்லும் போது, மறு பயன்பாடு செய்யும் போது- அனைத்து நேரங்களிலும் மேல் மண்னை பாதுகாக்க வேண்டும்.</li> <li>• தேவையின்றி “மேல் மண்” கொண்டு</li> </ul>

		செல்லப்படுவதைத் தடுக்க “மண் அரிப்பு தடுப்பு” முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
11	கட்டுமானப் பணி நடக்கும் இடத்தில் வெள்ளம் மற்றும் நீர்வடிகால் கட்டுப்பாடு.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• இயற்கையான கழிவுநீர் போக்குவரத்திற்கு கட்டுமானப் பொருள்களைக் கொட்டி தடங்கல் ஏற்படுத்தக் கூடாது.</li> <li>• கட்டுமானப்பணி நடக்கும் இடத்தில் தற்காலிகமாக வெள்ளத் தடுப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.</li> <li>• கழிவுநீர் மற்றும் வெள்ளக் கட்டுப்பாடு நடவடிக்கைகள் செம்மையாக நடைபெற கண்காணிப்பு திட்டங்கள் தயார் செய்யப்பட வேண்டும்.</li> </ul>
12	கட்டுமானப் பணி நடக்கும் இடத்தில் “சாய்வு பாதுகாப்பு அமைப்பு” மற்றும் மண் அரிப்பு தடுத்தல்	<ul style="list-style-type: none"> <li>• மண் அரிப்பும், படிமானம் ஏற்படாமல் இருக்க நீர்வடிகால் பாதையில் “சாய்வு பாதுகாப்பு அமைப்பு” நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.</li> <li>• ஒப்பந்தத்தில் அடையாளம் காணப்பட்ட குறிப்பிடப்பட்ட இடங்களில் “சாய்வு உறுதிப்படுத்தல்” நடவடிக்கைக்கு சிக்கனமான உயிரியல் தொழில் நுட்பத்தை பயன்படுத்த வேண்டும்.</li> <li>• அரிப்பு ஏற்படுவதைத் தடுக்க கட்டுமானப் பணிகளில் கிடைத்த கழிவுகளை வெளியேற்றும் பணியை கண்காணிக்க வேண்டும்.</li> </ul>
13	கட்டுமானப் பணிகள் நடக்கும் போது ஏற்படும் “நீர் மாசுபடுத்தல்” போன்றவை பற்றிய விஷயங்கள்.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• இயற்கையான நீரோடைகளை அசுத்த நீர், ஆயில், க்ரீஸ் போன்றவை கலந்து விடாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.</li> <li>• மாநில மாசு கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் விதிகளின் படி மாசுபடுத்தலை தடுக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.</li> <li>• கழிவுகளை அகற்றும் போது அதன் அளவு, கழிவின் வகை, எங்கு கொண்டு போய் கொட்டுவது, அப்படிக் கொட்டப்படும் இடத்திற்கு அனுமதி போன்றவை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும்.</li> </ul>
14	கட்டுமானப் பணிகள் நடைபெறும் போது தூசு மூலம் மாசு படுவது.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• மண்வேலை, சுடுகலவை இயந்திரம், நொறுக்கி போன்றவற்றின் மூலம் வரும் தூசு அளவை மண் எடுப்பு கட்டுப்படுத்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.</li> <li>• காற்று அடிக்கும் திசையை கருத்தில் வைத்து கட்டுமானப் பணி நடக்கும் இடத்தில் கட்டுமான இயந்திரங்களை நிறுவு வேண்டும்.</li> </ul>

சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மைக்கான நிர்வாக ரீதியான ஏற்பாடுகள்:

திட்ட இயக்குனர் தலைமையிலான திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு (Project Implementation Unit) நிறுவப்பட்டுள்ளது. தமிழக அரசுக்கும், திட்ட செயலாக்கப் பிரிவுக்கும் திட்டத் தயாரிப்பு மற்றும் செயலாக்கப் பணிகளில் உதவி செய்ய ஆலோசகர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். நேர்த்தியான கட்டுமானப் பணி மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் போன்றவற்றை திட்ட செயலாக்கப் பிரிவு முறையாகச் செய்வதை உறுதி செய்ய சர்வதேச ஒப்பந்தப்புள்ளியின் அடிப்படையில் மேற்பார்வை ஆலோசகர் பெறப்படவுள்ளார். சுற்றுச்சூழல் குழு (Environmental cell) மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி செல் (Social Development cell) இருக்குமாறு “திட்ட செயலாக்கப் பிரிவை” அமைப்பு ரீதியாகவும், நிர்வாக ரீதியாகவும் பலப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இது சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் மற்றும் RAP விதிகள் முறையாக கடைப்பிடிக்கப்படுகிறதா என்பதை உறுதி செய்யும். இவை அனைத்தும் ஏற்கனவே செயல்படத் தொடங்கி விட்டன. இந்த திட்டப் பணிகள் முடியும் வரை இது தொடர்ந்து செயல்படும்.

சுற்றுச்சூழல் குழுவில் தலைமை அலுவலகத்தில் ஒரு மேற்பார்வை பொறியாளர், ஒரு உதவி கோட்டப் பொறியாளர், இரு உதவிப் பொறியாளர்கள், களத்தில் உள்ள ஆறு கோட்டங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு உதவிப் பொறியாளர் வீதம் ஆறு உதவிப் பொறியாளர்கள் அதிகாரிகளாக இடம்பெற்றுள்ளனர். சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டங்கள் ஒழுங்காக அமல்படுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை கண்காணிப்பது முக்கியப் பொறுப்பாக உதவிக் கோட்டப் பொறியாளர் மற்றும் ஆறு உதவிப் பொறியாளர்களிடம் விடப்பட்டுள்ளது. அதே நேரத்தில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர், தலைமை அலுவலகத்தில் உள்ள இரு உதவிப் பொறியாளர்கள் ஆகியோருக்கும் இவை செயலாக்கம் குறித்து கவனிகளும் பொறுப்பும் உண்டு. மாசு கட்டுப்பாடு வாரியத்திலிருந்து அயற்பணியில் ஒரு சுற்றுப்புறச்சூழல் வல்லுனர் தேர்வு செய்யப்பட்டு சுற்றுச்சூழல் குழுவிற்கு உதவி செய்ய நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். ஒரு உதவி வனப் பாதுகாவலர், இரு வனச்சரகர்கள் மற்றும் களப்பணியாளர்கள் வனத்துறையிலிருந்து பெறப்பட்டு அவர்கள் சுற்றுச்சூழல் குழுவிற்கு உதவி செய்வார்கள். ஒவ்வொரு சாலைத்தொடர் திட்டத்தின் கட்டுமானப் பணியினால் வெட்டப்பட்ட மரங்களுக்குப் பதிலாக புதிய மரம் நடப்பட்டுள்ளதா என்பது போன்றவற்றை இவர்கள் மேற்பார்வையிடுவார்கள்.

கண்காணிப்பு மற்றும் திட்டம் நிறைவு பெற்ற பிறதான பணிகள்:

கள ஆய்வுகள், சர்வே தேவைகள் அனைத்தும் அடங்கிய கட்டுமானக் கண்காணிப்பு போதிய அளவிற்கு அறியப்பட்டுள்ளன. சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு தேவைகள் திருப்திகரமாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன என்பதை உறுதிப்படுத்த “சுற்றுச்சூழல் வல்லுனர்” ஒருங்கிணைந்து செயலாற்றுவார். கண்காணிப்பு மற்றும் அது பற்றி அறிக்கை அனுப்பும் வழி முறைகள் முன்கூட்டியே வரையறுக்கப்பட்டு, நிதி ஒதுக்கப்பட்டு, கட்டுமான பணிகள் மற்றும் மேற்பார்வை ஆலோசகர்கள்

ஒப்பந்தத்திலேயே சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. இது திட்டப் பணிகள் செயலாக்கத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வழிமுறைகளின் அடிப்படையில் இடம்பெற்றுள்ளன.

சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் முறைப்படி செய்யப்படுகின்றனவா என்பதை (சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அளவுகோலின் அடிப்படையில்) நன்கு தேர்ச்சி பெற்ற அனுபவம் வாய்ந்த வல்லுனர்கள் (கட்டுமானப் பணி மேற்பார்வை ஆலோசகர்களாக இருப்பவர்களும்) கண்காணித்து அதை சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு இடைவிடாத அறிக்கை அனுப்பி வருவார்கள். திட்ட செயலாக்கத்தின் மத்திய காலத்திலும், இறுதி காலத்திலும் சுற்றுச்சூழல் செயல்பாடுகள் குறித்த ஒட்டுமொத்த அறிக்கை தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் தயார் செய்யப்படும். தமிழக அரசு, மத்திய அரசு, உலக வங்கி ஆகியவை வரையறுத்துள்ளபடி சாலைப் பணிகளால் ஏற்படும் தாக்கத்தை தணிக்கும் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளனவா என்பதைக் காணும் வகையில் “சுற்றுச்சூழல் செயல்பாடு” குறித்த “கண்காணிப்புத் திட்டம்” திட்டத்திலேயே இடம்பெறுமாறு பார்த்துக் கொள்ளப்படும்.

## 2.0: சமூக பாதிப்பு மதிப்பீடு:

**நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் மீள்குடியேற்ற தாக்கம்:**

2.1. இந்த திட்டம் 427 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு பொறியியல் மற்றும் கொள்முதல் கட்டுமான (EPC) அடிப்படையில் முதல் பகுதியிலும், மீதியுள்ள 145 கிலோ மீட்டர் DBFOMT அடிப்படையில் இரண்டாவது பகுதியிலும்- ஆக மொத்தம் 575 கிலோ மீட்டர் இரு கூட்டமாக செயல்படுத்தப்படவுள்ளது. முதல் பகுதியில் மேற்கொள்ளப்படவிருக்கின்ற வழித்தட சீரமைப்புப் பணியில் 427 கிலோ மீட்டர் தொலைவுள்ள 11 சாலை நீட்டிப்புகளை மேம்படுத்துவதும் மற்றும் பலப்படுத்துவதும், இரண்டாவது பகுதியில் 145 கிலோ மீட்டர் தொலைவுள்ள 3 சாலைகளை DBFOMT அடிப்படையில் சாலைகளை மேம்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலத்தில் உள்ள 12 மாவட்டங்களையும், 24 தாலுகாக்களையும் இந்த சாலைகள் சென்றடைகின்றன. இந்த சாலைப் பலப்படுத்தும் பணிகளில் 1) இருக்கின்ற இரு வழி தடங்களை தார்தள புருவங்களுடன் கூடிய இரு வழித்தடங்களாக பலப்படுத்துவது, 2) இரு வழித்தடங்களை நான்கு வழித்தடங்களாக விரிவுபடுத்தி, தார்தள புருவங்களுடன் அல்லது இல்லாமலோ, வடிகால் வசதிகள், சாலை பாதுகாப்பு அமைப்பு மற்றும் அடங்கும்.

## 2.2 நிலம் கையகப்படுத்துதல்:

இத்திட்டத்திற்காக 150 ஹெக்டேர் அளவிலான தனியார் நிலம் கையகப்படுத்துதலும், 15 ஹெக்டேர் அரசு நில மாற்றமும் (Govt land transfer) செய்யப்படவுள்ளது. இதனால் 9000 வீடுகள் பாதிப்புக்குள்ளாகும் என்றாலும் வீடுகள் அல்லது தங்கள் வாழ்வாதாரத்தை

இழப்போர் என்ற அளவில் இதன் தாக்கம் தவிர்க்க இயலாக 1400 வீடுகளுக்கு மட்டுமே இருக்கும் வகையில் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. மீதியுள்ளவர்கள் தங்கள் வீடுகளின் சில பகுதிகளையும், அங்குள்ள குறுகிய நிலங்களையும் மட்டுமே இழப்பார்கள். உண்மையில் எத்தனை பேர் பாதிப்புக்குள்ளாகிறார்கள் என்பதைக் கண்டறிவதற்கு ஆக்கிரமிப்புகள், அத்துமீறி உட்கார்ந்திருப்போர் குறித்த ஆய்வு செயல்படுத்தும் முகமை மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டு நில வகைப் பட்டியல் (land plan schedule) தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

### 2.3 பாதிப்பின் அளவு தீர்மானிப்பது:

சுமார் 1400 குடும்பங்கள் பெரிய அளவிலான பாதிப்பிற்கு உள்ளாகும். முதல் பகுதி (Phase-1) மற்றும் இரண்டாம் பகுதிக்கான (Phase-2) நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் மீள் குடியமர்த்தல் போன்றவை கீழ்க்கண்டவாறு விளக்கப்படுகிறது.

வ. எண்.	தாக்கம்	11 இபிசி சாலை (பொறியியல், கொள்முதல் கட்டுமானம்) (பகுதி-1)	3பிபிபி சாலை (பொது-தனியார் கூட்டு கட்டுமானம்) (பகுதி-II)	மொத்தம்
1	நீளம் (கிலோ மீட்டரில்)	427	145	572
2	தனியார் நிலம் கையகப்படுத்துதல்(ஹெக்டேரில்)	56	94	150
3	அரசு நிலம் கைமாற்றுதல்.	12	3	15
4	பெரிய அளவில் தாக்கத்திற்குள்ளான குடியிருப்புகள்	831	569	1400
5	சிறிய அளவில் தாக்கத்திற்குள்ளான குடியிருப்புகள்	4352	2704	7056

### 2.4 சமூக பாதிப்பு மதிப்பீடு:

இந்தப் பணியால் எதிர்பார்க்கப்படும் பாதிப்பு குறித்து சம்பந்தப்பட்டவர்களிடம் கருத்துக் கேட்டு, அவர்களின் குறைகள் போன்றவை கணக்கெடுக்கப்பட்டு, சமூக பொருளாதார ஆய்வுகள், மற்றும் கலந்தாய்வுகள் மூலம் “சமூக பாதிப்பு” குறித்து மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விரிவான வடிவ வரைபடத்தின் அடிப்படையில் 14 வழித்தடங்களுக்கான கணக்கெடுப்பு மற்றும் சமூக பொருளாதார ஆய்வு 2014 மே மற்றும் ஜூலை மாதங்களுக்கிடையில் நடத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த சாலைகளினால் பாதிக்கப்படும் வீடுகளின் சமூக பொருளாதார தன்மைகள் என்னவென்றால், (அ) சராசரி குடும்ப அளவு 4.1 (ஆ) குடும்பத்தில் சம்பாதிப்பவர்களின் அளவு 1.5 போன்றவை முக்கிய அடிப்படை பண்புகளாக உள்ளன. இத்திட்டத்தால் பாதிக்கப்படும் சுமார் பத்து சதவீத குடியிருப்புகளில் குடும்பத் தலைவராக பெண்களும், மீதியுள்ள குடியிருப்புகளின்

குடும்பத் தலைவராக ஆண்களும் இருக்கிறார்கள். சுராமரி குடும்ப வருமானம் ரூ.11641 (USD 195). இவர்களுள் 26 சதவீதம் கடன் வாங்கியுள்ளனர், 40 % பேர் சிறுதொழில் செய்கின்றனர், 25% கான்கிரிட் கட்டிடத்தில் வசிக்கின்றனர். 50% பேர் தனியாக சமையல் அறை உள்ளது. 25 % பேர் மக்களுக்கும் கழிப்பிட வசதி உள்ளது மற்றும் 80% மக்கள் மின்வசதி பெற்றுள்ளனர். இவர்களுள் 5% பேர் துணி துவைக்கும் இயந்திரமும், 30% பேர் மோட்டார் சைக்கிளும், 21% பேர் குளிர்சாதனப் பெட்டியும், 80% பேர் தொலைக்காட்சி பெட்டியும் வைத்துள்ளனர். மேற்படி திட்ட சாலைகளுக்கு 20 முறை கலந்தாய்வு நடத்தப்பட்டுள்ளது. மக்களின் கருத்துகளையும், கவலைகளையும் கலந்து ஆலோசித்து அதை போக்குவதற்கான வழிமுறைகளை இத்திட்ட வடிவமைப்பில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. வரைவு மீள்குடியேற்றத்திற்கான கலந்தாய்வுகள் 11 இடங்களில் டிசம்பர் 2014ல் நடத்தப்பட்டது. இக்கூட்டத்தில் 386 பெண்கள் (23%) உட்பட 1689 பேர் கலந்து கொண்டனர். இக்கூட்டத்தில் உள்ளாட்சி பிரதிநிதிகள் தலைமை தாங்கினார்கள். இத்திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களில் பெம்பாலோனோர் கலந்து கொண்டனர்.

## 2.5: கலந்தாய்வுகள்:

மக்கள் தொகை மற்றும் சமூக பொருளாதார ஆய்வின் அங்கமாக முதல் கட்ட வழித்தடங்கள் அமைக்கும் திட்டத்தின் கீழ் சாலை வழி நெடுகிலும் இடமாற்றத்திற்குள்ளான குடியிருப்புகளின் பிரதிநிதிகளிடம் கருத்து கேட்கப்பட்டது. இரண்டாம் கட்ட வழித்தடங்கள் அமைக்கும் திட்டத்திற்காகவும் இது போன்ற கலந்தாய்வுகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. கலந்தாய்வின் போது வழித்தடம் அமைக்கும் திட்டத்தின் முக்கிய அம்சங்கள், அந்த திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டியதன் அவசியம், அதனால் மக்களுக்கு கிடைக்கும் நன்மைகள் மற்றும் பாதிப்பு உள்ளிட்டவை விளக்கி கூறப்படுகிறது. அவர்களின் கருத்து மற்றும் குறைகள் கவனமாக கேட்டறியப்பட்டு, அதன் மூலம் கிடைக்கும் ஆலோசனைகள் எல்லாம் திட்டத்தின் வடிவமைப்பிலும், பாதிப்பைத் தடுக்க எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகளிலும் சேர்க்கப்பட்டது. கலந்தாய்வில் எடுக்கப்பட்ட முக்கியமான முடிவுகள் 1) அதிவேகம் மற்றும் விபத்துக்களிலிருந்து உருவாகும் பாதுகாப்பு கவலைகள் 2) மரங்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்புகள் 3) குடிநீர் தரும் குழாய்களுக்கும் மயானங்களுக்கும் ஏற்படும் பாதிப்பைத் தடுப்பது 4) புறவழிச்சாலைகளுக்கும் சாலை மறு ஒழுங்குகளுக்கும் (realignment) ஆலோசனைகள் 5) வர்த்தக நிறுவனங்கள் பாதிக்கப்படுவதால் ஏற்படும் வாழ்வாதார நஷ்டம் 6) நீர்பாசான நிலங்களை இழப்பது 7) (Physical displacements) மறு அமர்வு தடுக்கும் விதத்தில் சாலைத்தொடர் அமைக்கும் பணியின் தாக்கத்தை குறைப்பது போன்றவை அடங்கும். இந்த குறிப்புகள் எல்லாம் முடிந்த அளவுக்கு சாலைத் திட்டத்தின் வடிவமைப்பிலும், RAP-யிலும் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

## 2.6: மலைவாழ் மக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பு:

தமிழகத்தில் உள்ள மலைவாழ் மக்களின் எண்ணிக்கை 0.8 மில்லியன்தான். இது மொத்த மக்கள் தொகையில் ஒரு சதவீதம்தான். அதுவும் மாநிலத்தின் பல்வேறு பகுதிகளில் அங்கும் இங்குமாக இந்த மக்கள் தொகை காணப்படுகிறது. கலந்தாய்வின்

போது இந்தத் திட்டப் பகுதிகளில் இருக்கும் மக்களை விட வித்தியாசமான குணநலன்கள் கொண்ட மக்களையோ, அங்கு வசிக்கும் மக்கள் பேசும் மொழி இல்லாமல் வேறு மொழியில் பேசும் மக்களையோ, வனப்பகுதிகளுக்கு அருகில் வேறு இடங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களை வைத்திருப்பவர்களையே பார்க்கமுடியவில்லை. ஆகவே இந்த சாலை அமைக்கும் திட்டங்களை மேற்கொள்ளும் போது அது போன்ற மக்களுக்காக எதுவும் கொள்கை உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்ற எண்ணம் எழவில்லை.

## 2.7: மீள்குடியேற்றத் திட்டக் கட்டமைப்பு: (RPF):

ஒவ்வொரு வழித்தடத்திற்கும் தனித்தனி பாதிப்புகள் இருக்காது என்பதால், மாநில, தேசிய மற்றும் உலக வங்கி மீள்குடியேற்றக் கொள்கை அடிப்படையில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்- II ன் கீழ் போடப்படும் அனைத்து வழித்தடங்களுக்கும் மீள் குடியேற்ற திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் போட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள வழித்தட தொகுப்புகளில் உருவாகும் சமூக ரீதியான பாதிப்புகளை முடிந்த அளவு தடுக்கவும், குறைக்கவும், தணிக்கவும் ஏற்ற வகையில் இந்த “மீள்குடியேற்ற” திட்ட கட்டமைப்பு வழி காட்டுகிறது.

இது தவிர சாலை அமைப்புத் திட்டத்தினால் ஏற்படும் சமூக ரீதியான பாதிப்புகளை ஆய்வு செய்வது, அந்த பாதிப்புகள் குறித்து மதிப்பீடு செய்வது, நிலப்பயன்பாட்டு திட்டம் தயார் செய்வது, நிறுவனங்கள் ரீதியான ஏற்பாடுகள் மற்றும் பாதிக்கப்படுவோரின் உரிமைகள் குறிப்பாக non-title holders, disclosure, குறை தீர்க்கும் வழி முறைகள், மீள்குடியேற்றம் குறித்த கலந்தாய்வு, தயார் செய்தல், மற்றும் செயலாக்கம் போன்ற விஷயங்கள் இந்த “மீள்குடியேற்றம்” திட்ட கட்டமைப்பில் இடம்பெற்றுள்ளன. இந்த “மீள்குடியேற்ற திட்ட கட்டமைப்பில்” குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விஷயங்கள்தான் மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டத்திற்கான அடிப்படை அம்சங்கள். இந்திய புதிய நியாயமான இழப்பீடு பெறும் உரிமை மற்றும் வெளிப்படையான நிலம் எடுப்பு மறுவாழ்வு நிலம் கையகப்படுத்துதல், புனர்வாழ்வு மற்றும் மீள்குடியேற்றச் சட்டம் (RFCTLARR ACT) 2013ன்படி இழப்பீடு வழங்குவதற்கான வழிமுறைகள், மீள்குடியேற்றம் மற்றும் புனர்வாழ்வு உதவிகள் போன்றவை இந்த “மீள்குடியேற்ற திட்ட கட்டமைப்பில்” சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. உள்ளூர் மொழியில் துண்டு பிரசுரங்கள், சிறு புத்தகங்கள் போன்றவை மூலமும், கலந்தாய்வுகள் மூலமாகவும் மக்களின் உரிமைகளும், அவர்களுக்கு உள்ள குறை தீர்க்கும் வழி முறைகளும் விளக்கிச் சொல்லப்பட்டுள்ளன. சாலை அமைக்கும் போது ஏற்படும் பல்வேறு பாதிப்புகளுக்கு என்னென்ன உரிமைகள் இருக்கிறது என்பது குறித்து [www.tnrsp.com](http://www.tnrsp.com) என்ற இணைய தள முகவரியில் உள்ள “வரைவு மீள்குடியேற்ற வடிவ கட்டமைப்பில்” தெளிவாக்கப்பட்டுள்ளது. நில இழப்பீட்டிற்கு உள்ள பல்வேறு காரணிகள், இடம்மாறியுள்ள குடும்பங்களுக்கு வருடந்தோறும் வழங்கப்படும் தொகை போன்றவை குறித்து “நிலம் கையகப்படுத்துதல், புனர்வாழ்வு, மீள்குடியேற்ற” சட்டம் 2013-ல் உள்ளவாறு மாற்றங்கள் கொண்டு வர தமிழக அரசு பரிசீலித்து வருவதால், அந்த மாற்றங்களுக்கு ஏற்றவாறு இந்த “மீள்குடியேற்ற வடிவ கட்டமைப்பு” மாற்றி அமைக்கப்படும். பொதுமக்களின்

ஆலோசனைகளும், எதிர்ப்புகளும் வரவேற்கும் பொருட்டு இந்த திட்டம் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

## 2.8: நிலம் கையகப்படுத்தும் நடைமுறை:

தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைகள் சட்டம் 2001ன் விதிகளின் படி நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு, இந்தியாவின் புதிய நிலம் கையகப்படுத்துதல் சட்டம், புனர்வாழ்வு மற்றும் மீள்குடியமர்த்தல் சட்டம், (RFCTLARR ACT) 2013 போன்ற சட்டங்களின் கீழ் இழப்பீடு எவ்வளவு என்பது தீர்மானிக்கப்படும். இடம்மாற்றத்திற்குள்ளான வீடுகள், கட்டிடங்கள், மற்ற அசையா சொத்துக்கள் போன்றவற்றின் மதிப்பு அன்றைய தேதியில் உள்ள பொதுப்பணித்துறையின் தர விலை விகிதப் பட்டியலின் கீழ் (Standard Schedule of rates) (தேய்மானத்தை கணக்கில் கொள்ளாமல்) தீர்மானிக்கப்படும்.

## 2.9 மீள்குடியேற்றம் செயல்திட்டம்: (RAP).

பொறியியல் கொள்முதல் கட்டுமான ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் முதல் கட்டமாக அமைக்கப்படும் 11 சாலைகளுக்கு நிலம் கையகப்படுத்துதல், மீள்குடியேற்றத்தின் தாக்கம் மற்றும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள தணிப்பு நடவடிக்கைகள் எல்லாம் அடங்கிய “மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டம்” வெளியிடப்பட்டுள்ளது. இதே மாதிரி தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டமாக செயல்படுத்த வேண்டிய 3 “பொது-தனியார் கூட்டு கட்டுமானம்” சாலைகளுக்கான “மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டம்” தயார் செய்யப்பட்டு வருகிறது. அது இறுதி செய்ய கால அவகாசம் தேவைப்படுகிறது. வழித்தடம் அமைக்கும் திட்டத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் தங்கள் வாழ்வாதாரத்தை மேம்படுத்த ஈடுபடும் முயற்சிகளில் உதவ வேண்டும் அல்லது குறைந்த பட்சம் பாதிக்கப்படும் முன் இருந்த வாழ்வாதாரத்தை திரும்பப் பெற வேண்டும் என்பதுதான் “வரைவு மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டத்தின்” அடிப்படை நோக்கம். சாலை அமைப்பதால் ஏற்படும் தாக்கத்தின் அடிப்படையில் பார்த்தால், “பொது- தனியார் கூட்டு கட்டுமானம்” அடிப்படையில் மூன்று சாலைகள் அமைக்க 94 ஹெக்டேர் தனியார் நிலமும், பொறியியல் கொள்முதல் கட்டுமான ஒப்பந்தப்படியான 11 சாலைகளுக்கு 56 ஹெக்டேர் தனியார் நிலமும் தேவைப்படுகிறது. இரண்டாம் கட்ட சாலைகள் அமைப்புத் திட்டத்திற்கான “மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டம்” சாலை கட்டுமான பணிகளுக்கான ஒப்பந்தப்புள்ளி கோருவதற்கு முன்பு தயாரிக்கப்படும்.

## 2.10 நிறுவன ரீதியான செயலாக்க ஏற்பாடுகள்:

சாலை அமைக்கும் பணிக்காக நிலம் கையகப்படுத்தலை விரைவுபடுத்தவும், “மீள்குடியமர்த்தல் செயல்திட்டத்தை” செயல்படுத்தவும் மூன்று மண்டல ரீதியான “நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் புனர்வாழ்வு, மீள்குடியேற்ற பிரிவு” நிறுவப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பிரிவு சிறப்பு மாவட்ட வருவாய் அலுவலர் தலைமையில் இயங்குகின்றன. அவருக்கு உதவ “மீள்குடியேற்ற செயல்திட்டங்களை” அமல்படுத்த

ஒரு “மீள்குடியேற்ற அதிகாரி” (Resettlement officer)யும், நிலம் கையகப்படுத்துதலில் உதவி செய்ய சிறப்பு தாசில்தாரும் (Special Thasildar) நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைகள் சட்டத்தின் படி நிலம் கையகப்படுத்தவும், அதற்கான இழப்பீடு வழங்கவும் சிறப்பு மாவட்ட வருவாய் அலுவலருக்கு அதிகாரம் அளித்து தனியாக அரசு ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்ட இயக்குனரின் கீழ் தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவர் நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் மீள்குடியேற்றம் போன்ற விஷயங்களில் நிபுணத்துவம் பெற்ற துறை அதிகாரிகளின் (Domain experts) உதவியோடு மொத்தப் பணிகளையும் கவனிக்கும் பொறுப்பில் அமர்த்தப்படுவார். இவர் மீள்குடியேற்றச் செயலாக்கம் மற்றும் நிலம் கையகப்படுத்துதல் போன்ற விஷயங்களில் மூன்று சிறப்பு மாவட்ட வருவாய் அலுவலருடன் ஒருங்கிணைந்து செயல்படுவார். “மீள்குடியேற்ற திட்ட” செயலாக்கமான 1) நிலம் மற்றும் கட்டிடம் கையகப்படுத்துதல் 2) அவற்றிற்கு இழப்பீடு வழங்குதல் 3) மீள்குடியேற்ற உதவி மற்றும் மீள்குடியேற்ற இடங்களை சீரமைத்து வழங்குதல் போன்றவற்றை இந்தப் பிரிவு கவனிக்கும். ஒவ்வொரு மண்டலத்திலும் உள்ள “நிலம் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் புனர்வாழ்வு, மீள்குடியேற்றப் பிரிவு” (LARRU)க்கு உதவி செய்வதற்கு பணியாளர்களும் மற்றும் எழுத்தர்களும் நியமிக்கப்படுவார்கள். புனர்வாழ்வு மற்றும் மீள்குடியேற்றம் போன்றவற்றின் விதிகள் இது போன்ற பணிகளில் முன் அனுபவம் கொண்ட தன்னார்வு நிறுவனங்களால் மேற்கொள்ளப்படும். அதே வேளையில் “வெளிப்புற கண்காணிப்பு ஆலோசகர்களால்” இப்பணிகள் சரியாக நடைபெறுகின்றனவா என்பது கண்காணிக்கப்படும். இடம்பெயர்ந்தவர்களின் குறைகள் மற்றும் புகார்கள் போன்றவற்றிற்கு தீர்வு காண “குறை தீர்க்கும் குழு” இரண்டு மட்டங்களில் அமைக்கப்படும்.

2.11 தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டத்தின் முதல் கட்டமான 11 வழித்தடங்களுக்கும் கையகப்படுத்தப்படும் நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் வழங்க வேண்டிய இழப்பீடு மற்றும் மீள்குடியேற்றம், புனர்வாழ்வு உள்பட மீள்குடியேற்ற செயல் திட்டத்தின் மொத்த நிதி நிலை மதிப்பீடு INR 2.21 பில்லியன் (USD 36.8 மில்லியன்) என்று மதிப்பிடப்படுகிறது.. “பொது-தனியார் கூட்டு” கட்டுமான அடிப்படையில் இரண்டாம் பகுதியில் நிறைவேற்றப்படும் சாலைகளுக்கு INR 4.12 பில்லியன் (USD 68 Millions) ஆரம்ப கட்ட கூடுதல் நிதி தேவை என்று தோராயமாக நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. இது தமிழக அரசின் நிதி மூலம் கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலத்திற்கு தேவையான இழப்பீட்டு நிதியை அரசு வழங்கும். புனர்வாழ்வு, மீள் குடியேற்றம் மற்றும் மீள்குடியேற்ற செயலாக்கம் போன்றவற்றிற்கு தமிழக அரசின் நிதி மூலம் நிதி ஆதாரம் உருவாக்கப்படும். நிவாரணம் மற்றும் மீள்குடியேற்றத்திற்கான இழப்பீட்டுத் தொகை அவர்களின் நிலத்தையும் அதனுடனான சொத்துக்களையும் கையகப்படுத்துவதற்கு முன்பே வழங்கப்படும். இது போன்ற பணிகளில் முன் அனுபவம் கொண்ட தன்னார்வு நிறுவனங்கள் இப்பணிகளில் அரசுக்கு உதவிகரமாக ஈடுபடுத்தப்படும். இப்பணிகளைக் கண்காணிக்க “துறை சாராத ஆலோசகர்கள்” நியமிக்கப்படுவார். இழப்பீடுகளும், மீள்குடியேற்றம் மற்றும் புனர்வாழ்வு உதவிகள்

மக்களின் வாழ்வாதாரத்தை உயர்த்த எப்படி பயன்பட்டிருக்கிறது அல்லது அவர்கள் நிலம்கையகப்படுத்தும் முயற்சிகளால் இடம்மாறுவதற்கு முன்பு இருந்த வாழ்வாதாரத்தை திரும்பப் பெற எந்த அளவிற்கு உதவியிருக்கிறது என்பது பற்றி “மீள்குடியேற்ற செயலாக்க திட்டம்” நிறைவேற்றப்பட்ட பிறகு இறுதியில் கண்டறியப்படும்.

2.12: “மீள்குடியேற்ற திட்ட கட்டமைப்பு” “மீள்குடியேற்ற செயல் திட்டம்” போன்றவற்றின் முழு விவரங்களும் [www.tnrsp.com](http://www.tnrsp.com) என்ற இணைய தள முகவரியில் இருக்கின்றது.

சேர்க்கை 1: தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டத்தின் கீழ் முதல் பகுதியில் செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள வழித்தடங்கள்:

வ. எண்	சாலையின் பெயர்	நீளம் (கிலோ மீட்டரில்)
பொறியியல், கொள்முதல் கட்டுமான ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் மேம்படுத்தப்படும் சாலைகள்.		
1.	காஞ்சிபுரம்- வந்தவாசி சாலை மேம்பாடு (மாநில சாலை 116 கி.மீ 14/500- முதல் கி.மீ 36/900 வரை	22.30
2	சதரங்கப்பட்டினம்-செங்கல்பட்டு-காஞ்சிபுரம்-அரக்கோணம்- திருத்தணி சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 58) கி.மீ-0/000 முதல் கி.மீ. 26/800 வரை	26.100
3	ஆற்காடு - விழுப்புரம் சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 4) கி.மீ 29/800 முதல் கி.மீ 110/200 வரை மற்றும் கி.மீ 113/200 முதல் கி.மீ 114/600 வரை	82.40
4	கடலூர் -சித்தூர் சாலை மேம்பாடு (மாநில சாலை 9) கி.மீ 41/700 முதல் 44/000 வரை மற்றும் கி.மீ 45/000 முதல் கி.மீ 66/190 மற்றும் மாநில சாலை 9-க்கும் மாநில சாலை 137க்கும் இடையில் (கி.மீ 66/190 முதல் கி.மீ 71+147 வரை) புதிய இணைப்பு சாலை அமைத்தல்.	28.45
5	விருத்தாசலம்-பரங்கிப்பேட்டை சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 70) கி.மீ 0/000 முதல் கி.மீ 35/800 வரை.	35.80
6	ஓமலூர்-சங்கரி-திருச்செங்கோடு-பரமத்தி சாலை (மாநில சாலை 86) கி.மீ 54/800 முதல் கி.மீ 81/000 வரை.	26.20
7	மல்லியக்கரை-ராசிபுரம்-திருச்செங்கோடு-ஈரோடு சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 79) கி.மீ 0/000 முதல் கி.மீ 30/600 வரை மற்றும் 51/400 முதல் கி.மீ 71/300 வரை.	50.50
8	மோகனூர்-நாமக்கல்-சேந்தமங்கலம்- ராசிபுரம் சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 95) கி.மீ 0/000 முதல் கி.மீ 13/100 வரை.	13.10
9	பருவக்குடி-கோவில்பட்டி-எட்டயபுரம்-விளாத்திக்குளம்-வேம்பார் சாலை மேம்பாடு. (மாநில சாலை 44) கி.மீ 22/500 முதல் கி.மீ 38/750 வரை மற்றும் கி.மீ 41/300 முதல் கி.மீ 56/700 வரை	31.65

10	நாங்குனேரி-பரதவரம்-ஓவரி சாலை (கிழக்கு கடற்கரை சாலை சந்திப்பு வரை) (மாநில சாலை 89) மேம்பாடு. கி.மீ 0/000 முதல் கி.மீ 35/200 வரை.	35.20
11	ராஜபாளையம்- சங்கரன்கோயில்-திருநெல்வேலி சாலை மேம்பாடு (மாநில சாலை 41) கி.மீ1/800 முதல் கி.மீ 28/000 வரை மற்றும் கி.மீ 33/800 முதல் கி.மீ 82/800 வரை	75.20
<b>மொத்தம்</b>		426.900
<b>III “பொது-தனியார் கூட்டு” ஒப்பந்த அடிப்படையில் சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள்.</b>		
1	மேட்டுப்பாளையம்- சத்தி-கோபி-ஈரோடு சாலையை நான்குவழித்தட பணி மற்றும் பலப்படுத்தும் பணியும். (மாநில சாலை 15) கி.மீ 123/000 முதல் கி.மீ 153/400 வரை	30.40
2	ஒட்டன்சத்திரம்-தாராபுரம்-திருப்பூர் சாலையை நான்குவழித்தட பணி மற்றும் பலப்படுத்துதல். (மாநில சாலை 37) கி.மீ 37/400 முதல் கி.மீ 106/300 வரை	68.90
3	திருநெல்வேலி-செங்கோட்டை-கொல்லம் சாலையை நான்கு வழித்தட பணி மற்றும் விரிவுபடுத்தி, பலப்படுத்துதல். (மாநில சாலை 39) கி.மீ 5/000 முதல் கி.மீ 50/600 வரை	45.60
<b>மொத்தம்</b>		145.00
<b>இறுதி மொத்தம்</b>		572.00