

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்பு மதிப்பீடு (ESIA)

E.1 பின்னனி:-

தமிழ்நாடு அரசு தற்போது தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் II- ன் வாயிலாக உலக வங்கியின் நிதி உதவியுடன் தமிழகத்தின் முக்கிய சாலைகளை அடையாளம் கண்டு அவற்றின் மேம்பாடு, பராமரிப்பு ஆகியவற்றை மேற்கொண்டு வருகிறது. உலக வங்கியின் கூடுதல் நிதி உதவியுடன் செயல்படுத்தப்படவுள்ள திட்டங்களில், இருவழிச் சாலைகளை, கடின தள புருவங்களுடன் கூடிய இருவழிச்சாலையாக அகலப்படுத்துதல், உறுதிப்படுத்துதல் மற்றும் போக்குவரத்து நெரிசல் அடிப்படையில் சில சாலைகள் கடினதள புருவங்களுடன் கூடிய நான்கு வழிச்சாலைகளாக வடிகால் வசதி, சாலை பாதுகாப்பு உபகரணங்கள் மற்றும் பிறவசதிகளுடன் மேம்படுத்தப்பட உள்ளன.

E.2 திட்ட விளக்கம்:-

கூடுதல் நிதியுதவி முதன்மை திட்டம் இதனின் இரண்டு துணை கூறுகளுக்கு கூடுதல் நிதி ஆதாரங்களை வழங்க முன்மொழிவதுடன் நான்கு புதிய துணைக்கூறுகளை அறிமுகப்படுத்துவதை ஆதரிக்கிறது. துணைக்கூறுகள் கீழ்வருமாறு கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1. துணைக்கூறுகள் C6: சாலை பாதுகாப்பு நிறுவனங்கள்
2. துணைக்கூறுகள் C7: சாலை பாதுகாப்பு மேம்பாடுகள்
3. துணைக்கூறுகள் D1: தளவாடங்களின் ஒருங்கிணைப்பு
4. துணைக்கூறுகள் D2: தளவாடங்களின் மேம்பாடுகள்

மேலும், தமிழகத்தில் தற்சமயம் உள்ள கொரோனா பெருந்தொற்றை கருத்தில் கொண்டு பூஜ்ஜிய வரவு செலவு திட்டத்தை உள்ளடக்கிய அவசரகால செயல் கூறுகளும் (CERC)

முன்மொழியப்பட்டுள்ளன. கூடுதல் நிதியுதவி திட்ட உட்கூறுகளான

- i. பொறியியல் கொள்முதல் மற்றும் கட்டுமான ஒப்பந்தத்தின் மூலம் மேம்படுத்துதல் மற்றும் பராமரித்தல் (உட்கூறு A1)
- ii. சாலை பாதுகாப்பு மேம்பாடுகள் (C7)
- iii. தளவாடங்களின் மேம்பாடுகள் (உட்கூறு D2) ஆகியவை

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக தாக்கங்களை ஏற்படுத்தக்கூடிய முக்கிய திட்ட கூறுகளாகும்.

மேற்கூறப்பட்ட உட்கூறு A1 இன் ஒரு பகுதியாக, தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் II- ன் மூலமாக 7 சாலைகளை இரண்டு கட்டங்களாக அதாவது, முதற்கட்டமாக 3 சாலைகளையும் இரண்டாம் கட்டமாக 4 சாலைகளும் உலக வங்கியின் நிதியுதவியுடன் செயல்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. எனவே, உலக வங்கியின் செயல்பாட்டுக் கொள்கை 4.01 (சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு) க்கு இணங்க, திட்டங்களுக்கு தனித்துவமான சுற்றுச்சூழல் தாக்க மதிப்பீடு (EIA) மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் (EMP) மற்றும் உலக வங்கியின் செயல்பாட்டுக் கொள்கை 4.12 (கட்டாய மீள்குடியேற்றம்) க்கு இணங்க, சமூக தாக்க மதிப்பீடு (SIA) மற்றும் மீள்குடியேற்ற செயல் திட்டம் (RAP) தயாரிக்கப்படுவது அவசியமாகிறது.

2015 – 2016 ல் விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கும் போது தயாரிக்கப்பட்ட முதற்கட்ட சாலைகளுக்கான சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக தாக்க மதிப்பீடு அறிக்கை தற்போது 2020 ஆம் ஆண்டின் சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப புதுப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் – II திட்டங்களின் புதுப்பிக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை கட்டமைப்பின் நெறிமுறைகள் (ESMF), கட்டுமான பணிகளை தணிக்கை செய்து, சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகளை அடையாளம் காண்பதற்கும், திட்ட அமலாக்கத்தின் போது தேவைப்படும் தணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்கும் பயன்படுத்தப்படுகிறது. அதன்படி துணைத்திட்டத்தின் முந்தைய கட்டுமானம், கட்டுமானம் மற்றும் செயல்பாட்டு நிலைகளில் எதிர்ப்பார்க்கப்படும், சுற்றுச்சூழல்

மற்றும் சமூக பாதிப்புகளைக் குறைக்க அல்லது தணிக்க சுற்றுச்சூழல் சமூக தாக்க மதிப்பீடு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் சமூக மேலாண்மை திட்டம் ஆகியவை தயாரிக்கப்படுகிறது.

(இது தொடர்பாக எதிர்பார்க்கப்படும் பின்வரும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்களான)

- சாலைகளை அகலப்படுத்துவதன் காரணமாக சாலையோரத்தில் உள்ள மரங்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பு
- மணல், சரளை, நீர் உள்ளிட்ட கட்டுமானப் பொருட்களின் தேவைகளால் ஏற்படும் பாதிப்பு
- நில கட்டமைப்புகள் மற்றும் வாழ்வாதார இழப்பு ஆகியவற்றால் கூடுதல் நிதி சுற்றுச்சூழல் வகை 'A' என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

ஆகியவை இது தொடர்பாக எதிர்பார்க்கப்படும் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்களாகும். எனவே, உலக வங்கிகளின் செயல்பாட்டுக் கொள்கை 4.01 (சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீடு) க்கு இணங்க, சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு மதிப்பீடு (EIA) மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் (EMP) ஆகியவற்றை தயாரிப்பது அவசியம் ஆகிறது. இதேபோல், உலகவங்கியின் செயல்பாட்டுக் கொள்கை 4.12 (கட்டாய மீள் குடியேற்றம்) க்கு இணங்க, இந்த திட்டத்தில் சமூக தாக்க மதிப்பீடு (SIA) மற்றும் மீள்குடியேற்ற செயல் திட்டம் (RAP) தயாரிப்பதும் கட்டாயமாகிறது. மேற் குறிப்பிடப்பட்ட பாதுகாப்பு ஆவணங்கள் பல கட்டங்களாக தயாரிக்கப்படும். முதற்கட்டமாக சுற்றுச்சூழல் சமூக தாக்க மதிப்பீடு மற்றும் மூன்று திட்ட தணித்துவம் வாய்ந்த சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை அறிக்கைகள் ஆகியவை முதலாம் கட்ட சாலைகளுக்கு தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இச்சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டமானது, திட்டத்தில் எதிர்நோக்கக்கூடிய சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்புகளை கவனத்தில் கொண்டுள்ளதுடன் சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள ஒப்பந்தகாரருக்கு உதவுகிறது. இரண்டாம் கட்டத்தில் மேற்கொள்ள உள்ள 4 சாலைகளுக்கு விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. அவற்றிற்கு தனியாக சுற்றுச்சூழல் மற்றும்

சமூக மேலாண்மை திட்டம் தயாரிக்கப்படவுள்ளது.

முதற்கட்ட சாலைகள், புதுப்பிக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் சமூக மேலாண்மை கட்டமைப்பின் படி கட்டுமான நடவடிக்கைகள் காரணமாக ஏற்படும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கத்தை கருத்தில் கொண்டு “சுற்றுச்சூழல் வகை” E2 என வகைப்படுத்தப்படுகிறது. இருப்பினும் துணை திட்ட அளவில் ஏற்படும் குறிப்பிடத்தக்க சமூக தாக்கங்களால் இது S1 என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. (13.06 ஹெக்டேர் நிலங்கள் கையகப்படுத்துதலால் 859 நில உரிமையாளர்கள் பாதிப்புக்குள்ளாவார்). எனவே முதல் கட்ட சாலைகள் “வகை A” என வகைப்படுத்தப்படுவதால் உலக வங்கியின் செயல்பாட்டுக் கொள்கை / வங்கி நடைமுறை 4.01 யின் தேவைகள் பொருந்தும்.

முதல் கட்டத்தில் மேம்படுத்தப்படவுள்ள சாலைகளின் விபரம் பின்வருமாறு.

வ.எண்	திட்ட சாலைகள்	விளக்கம்	நீளம் (கி.மீ)
1.	மா.நெ 222	ஓமலூர் முதல் மேச்சேரி வரை	14.6
2.	மா.நெ 30	மல்லியக்கரை முதல் ஆத்தூர் வரை	10.146
3.	மா.நெ 15	சித்தோடு முதல் ஈரோடு வரை	8.020

E.3 சட்ட மற்றும் நிறுவன கட்டமைப்பு:-

இந்த திட்டத்திற்கு பொருந்தும் முக்கிய சட்டங்கள் மற்றும் விதிமுறைகள் பின்வருமாறு:

- அனல் மின் நிலைய சாம்பலைப் பயன்படுத்துவது குறித்த அறிவிப்பு மற்றும் திருத்தங்கள்
- வன உயிரின (பாதுகாப்பு) சட்டம் (மற்றும் திருத்தங்கள்)
- வன (பேணுகை) சட்டம்
- பல்லுயிர்பன்மை சட்டம்
- நீர் (மாசுதடுப்பு மற்றும் மாசுகட்டுப்பாடு) சட்டம் (மற்றும் திருத்தங்கள்)
- காற்று (மாசுதடுப்பு மற்றும் மாசுகட்டுப்பாடு) சட்டம் (மற்றும் திருத்தங்கள்)

- ஒலி மாசுபாடு (ஒழுங்குமுறை மற்றும் கட்டுப்பாடு) விதிகள்
 - அபாயகரமான கழிவு (மேலாண்மை மற்றும் எல்லை கடந்த போக்குவரத்து) விதிகள் மற்றும் அடுத்தடுத்த திருத்தங்கள்
 - நகராட்சி திடக் கழிவு மேலாண்மை விதிகள் மற்றும் அடுத்தடுத்த திருத்தங்கள்
 - புதிய கற் குவாரி பகுதிகளுக்கான, சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு (EIA) அறிவிப்பின் கீழ் சுற்றுச்சூழல் அனுமதி (EC) (மற்றும் அடுத்தடுத்த திருத்தங்கள்)
 - மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டம் மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள்
 - பண்டைய நினைவுச் சின்னங்கள் மற்றும் தொல்பொருள் இடங்கள் மற்றும் அதன் எஞ்சிய பகுதிகள் (திருத்தம் மற்றும் சரிபார்ப்பு) சட்டம்
 - நியாயமான இழப்பீடு பெறும் உரிமை மற்றும் வெளிப்படையான நிலம் எடுப்பு, மறுவாழ்வு மற்றும் மறுகுடியமர்வு சட்டம் (RFCTLARR) 2013.
 - தமிழ்நாடு ஏரிகளை பாதுகாத்தல் மற்றும் ஆக்கிரமிப்புகளை வெளியேற்றச் சட்டம், 2007
 - தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலை சட்டம் (TNHA)
- சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக தாக்க மதிப்பீடு (ESIA) அறிக்கையில் ஒப்பந்தக்காரர்கள்

பெறவேண்டிய அனுமதிகள் விரிவாக உள்ளன.

E.4 சுற்றுச்சூழலின் விளக்கம்:-

முதலாம் கட்ட சாலைகள், தமிழ்நாட்டில் உள்ள சேலம் மற்றும் ஈரோடு மாவட்டங்களின் கீழ் வருகின்றன. திட்டப்பகுதியின் நிலப்பரப்பு பின்வருமாறு

வ.எண்	திட்ட சாலைகள்	நிலப்பரப்பு
1.	ஓமலூர் முதல் மேச்சேரி வரை (மா.நெ 222)	இச்சாலையானது சமதள நிலப்பரப்பில் அமைந்துள்ளது. திட்ட சாலையின் உயரம் கடல்மட்டத்திலிருந்து 273 மீ முதல் 346 மீ வரை வேறுபடுகிறது.

2.	மல்லியக்கரை முதல் ஆத்தூர் வரை (மா.நெ 30)	இச்சாலையானது சமதள நிலப்பரப்பில் அமைந்துள்ளது. திட்ட சாலையின் உயரம் கடல்மட்டத்திலிருந்து 225 மீ முதல் 280 மீ வரை வேறுபடுகிறது.
3.	சித்தோடு முதல் ஈரோடு வரை (மா.நெ 15)	இச்சாலையானது மேடுபள்ளமான நிலப்பரப்பில் அமைந்துள்ளது. கடல் மட்டத்திலிருந்து சித்தோடு 192 மீ உயரத்திலும் ஈரோடு 179 மீ உயரத்திலும் உள்ளது.

(ஆதாரம்: tn.gov.in/district)

திட்ட மாவட்டங்கள் (சேலம் மற்றும் ஈரோடு) பாதி வறண்ட வெப்ப மண்டல காலநிலையை கொண்டுள்ளன. இதில் நான்கு தனித்துவமான நிலைகள் உள்ளன. மார்ச் மற்றும் மே மாதங்களில் அதிகபட்ச வெப்பநிலையும், நவம்பர் முதல் பிப்ரவரி மாதங்களில் குறைந்தபட்ச வெப்பநிலையும் பதிவாகிறது. குறைந்தபட்ச வெப்பநிலையாக 14.4 டிகிரி செல்சியஸ் ஈரோடு மாவட்டத்திலும், அதிகபட்ச வெப்பநிலையாக 37.9 டிகிரி செல்சியஸ் சேலம் மாவட்டத்திலும் பதிவாகியுள்ளது. திட்ட மாவட்டங்கள் தென்மேற்கு மற்றும் வடகிழக்கு பருவமழைகளை பெறுகின்றன. சேலம் மாவட்டத்தில், வருடாந்திர மழையளவு 800 மி.மீ முதல் 1400 மி.மீ வரை பெறப்படுகிறது. ஈரோடு மாவட்டத்தில், வருடாந்திர மழையளவு 600 மி.மீ முதல் 1100 மி.மீ வரை பெறப்படுகிறது. இந்தியாவின் நில அதிர்வு மண்டல வகைப்பாட்டின் படி, சேலம் மாவட்டம் நிலநடுக்க மண்டலம் III (மிதமான சேத அபாய மண்டலம்) மற்றும் ஈரோடு மாவட்டத்தை பொறுத்தவரை நிலநடுக்க மண்டலம் II (குறைந்த சேத அபாய மண்டலம்).

திட்டப்பகுதியின் காற்றின் தரம் மற்றும் ஒலியின் நிலை ஆகியவை சுற்றுப்புற காற்றின் தரம் மற்றும் ஒலி நிலை தரங்களுடன் ஒப்பிடுகையில், அதன் அளவுகள் எதுவும் காற்றின் தரத்திற்கான நிர்ணயிக்கப்பட்ட நிலையான வரம்புகளை மீறவில்லை என்பது தெளிவாகிறது. வாகனங்கள் இயக்கம் காரணமாக நுட்ப வாங்கிகளுக்கு அருகிலுள்ள ஒலி மட்டங்களின் அளவு குறிப்பிடத்தக்க

அளவுக்கு அதிகரித்துள்ளதை பகுப்பாய்வின் முடிவு காட்டுகிறது. இதேபோல், நீர் மாதிரிகள் (நிலத்தடி நீர் மற்றும் மேற்பரப்பு நீர்) சேகரிக்கப்பட்டு அதன் இயற்பியல் – வேதியியல் பண்புகள் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டுள்ளன, மேலும் பகுப்பாய்வின் முடிவுகளிலிருந்து, திட்டப்பகுதியில் உள்ள நிலத்தடி நீரின் தரம் நல்ல நிலையிலும், குடிப்பதற்கு ஏற்றதாகவும் உள்ளதாக தெரிகிறது. மேற்பரப்பு நீரின் தரம் மாசுபட்டதாக காணப்படுகிறது (உயிரியல் ஆக்சிஜன் தேவை மற்றும் கரைந்த ஆக்சிஜன் ஆகியவை அனைத்து மாதிரிகளிலும் அதிகமாக காணப்படுகிறது).

திட்ட மாவட்டங்களில் குறிப்பிடத்தக்க அளவு வனப்பகுதிகள் உள்ளன. இந்திய வன கணக்கெடுப்பின் படி, சேலம் மாவட்டத்துடன் (28%) ஒப்பிடும் போது ஈரோடு மாவட்டம் (40%) அதிக வனப்பகுதியை கொண்டுள்ளது. முதற்கட்ட திட்ட சாலைகளில் ஒன்று (மல்லியக்கரை முதல் ஆத்தூர் சாலை வரை மா.நெ – 30) காப்புக்காட்டின் அருகே தொடங்குகிறது; இது சன்னாசிவர்தன் சாமி மலை என்றும் அழைக்கப்படுகிறது. முக்கிய வனவிலங்கு நடவடிக்கைகள் எதுவும் இங்கே காணப்படவில்லை அல்லது பதிவு செய்யப்படவில்லை. மலையின் மேல்பகுதியில் அமைந்துள்ள கோவில்லை அடைவதற்கு பக்தர்கள் இந்த மலையில் உள்ள மலைப்பாதையை உபயோகிக்கின்றனர். முதற்கட்ட திட்ட சாலைகளில் 3489 மரங்கள் சாலை கணக்கெடுப்பில் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

வரிசை எண்	திட்ட வட்டங்கள்	திட்ட சாலைகள்	வனப்பகுதி	சாலையோர மரங்கள்	பாதுகாக்கப்பட்ட பகுதிகள்
1	சேலம்	ஓமலூர் – மேச்சேரி சாலை (மா.நெ – 222)	1469.84	1833	–
		மல்லியக்கரை – ஆத்தூர் (மா.நெ–30)		831	–
2	ஈரோடு	சித்தோடு – ஈரோடு (மா.நெ – 15)	2249.46	825	–

மரம் கணக்கெடுப்பின் படி, புளிய, தென்னை, அரசு, வேம்பு போன்ற மரங்கள் திட்ட

சாலைகளில் அதிகமான எண்ணிக்கையில் காணப்படுகின்றன. விலங்குகளில் கீரிபிள்ளை, சாரை பாம்பு, கண்ணாடி விரியன் போன்றவை சுற்றியுள்ள விவசாய பகுதிகளில் பொதுவாக காணப்படுகின்றன. பறவை இனங்களில் காகம், புறா, உண்ணி கொக்கு, பருந்து போன்றவை மற்றும் பாலூட்டிகளில் முயல், வெளவால் மற்றும் அணில் போன்றவையும் காணப்படுகின்றன. காணப்பட்ட இனங்கள் (தாவரங்கள் மற்றும் விலங்கினங்கள்) அதன் பாதுகாப்பு மற்றும் இயற்கை பாதுகாப்பிற்கான சர்வதேச சங்கத்தின் வகைப்பாட்டுடன் (IUCN) சரிபார்க்கப்பட்டு. அவைகளுக்கு மிகக் குறைந்த பாதிப்பே உள்ளது என கண்டறியப்பட்டுள்ளது.

E.5 மாற்று பகுப்பாய்வு:-

முதலாம் கட்டம் சாலைகள் தற்போதுள்ள நேர்பாட்டை முடிந்தவரை பின்பற்றி செயல்படவுள்ளது. இருப்பினும், சாலை வடிவமைப்பு தேவைகளுக்கு ஏற்ப நேர்பாடு உள்ளிட்ட சில சிறிய மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இத்திட்ட சாலைகளில் முக்கிய புறவழிச் சாலைகள் அமைக்கப்படவில்லை. ஓமலூர் முதல் மேச்சேரி சாலையில் (மா.நெ.222), 0/250 கி.மீ ல் ரயில்வே மேம்பாலம் அமைக்கப்படவுள்ளது. நில பயன்பாட்டு பகுதியில் கட்டடங்கள் இருப்பதாலும் முக்கிய சந்திப்பானது ரயில்வே கடவில் இருந்து 150 மீட்டருக்குள் இருப்பதால் இது குறிப்பிட்ட சமூக தாக்கங்களை ஏற்படுத்தும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே, பாதிப்புகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, மூன்று சிறந்த நேர்பாடுகள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு பகுப்பாய்வின் முடிவில், நேர்பாடு 1 சிறந்த வழித்தடமாக முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும் தாக்கத்தின் அளவைக் கருத்தில் கொண்டு முடிவு செய்யப்பட்டு நேர்பாடு பின்னர் செயல்படுத்தப்படும். (இந்த தொகுப்பின் ஒரு பகுதியாக அல்ல).

E.6 சாத்தியமான சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்பு

தற்போதுள்ள சாலைகளை இரண்டு வழிச்சாலைகளிலிருந்து நான்கு வழிச்சாலையாகவும்

மற்றும் கடின தள புருவங்களுடன் கூடிய இரண்டு வழிச்சாலைகளாக மாற்றுவதால் நிலப்பகுதி மற்றும் இட அமைப்பியலில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தை ஏற்படுத்தவில்லை. கூறப்பட்ட திட்ட தலையீடுகள் தற்போதுள்ள சாலைகளை அகலப்படுத்துவதற்கு உட்பட்டுள்ளன, மேலும் முதலாம் கட்ட சாலைகள் சமதள மற்றும் சற்றே மேடு பள்ள நிலப்பரப்பை கொண்டுள்ளது, எனவே நிலவியலில் குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்பு எதுவும் எதிர்பார்க்கப்படவில்லை. நிலக்கீல் சூடான கலவை ஆலைகளில் இருந்து வரும் உமிழ்கள், கட்டுமானப் பொருட்களின் போக்குவரத்து மற்றும் திட்ட சாலைகளில் வாகன இயக்கம் ஆகியவை திட்ட நிர்மாணத்தின் போது, காற்றின் தரத்தில் தற்காலிகமாக குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்காக சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மைத் திட்டத்தில் பொருத்தமான தணிப்பு நடவடிக்கைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. சூடான கலவை ஆலை/ தொகுதி ஆலை அமைப்பதால் இரைச்சல் அளவு அதிகரிக்கும், இருப்பினும், இது தற்காலிகமானது மற்றும் கட்டுமான பணிகள் முடியும் வரை மட்டுமே நீடிக்கும்.

முதற்கட்ட சாலைகள் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படவில்லை. திட்ட பகுதி குறைந்த மழையைப் பெறுவதால் நீர் பற்றாக்குறை ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. மல்லியக்கரை – ஆத்தூர் சாலையைத் தவிர (மா.நெ.30) ஓமலூர் – மேச்சேரி சாலை (மா.நெ.222) மற்றும் சித்தோடு – ஈரோடு சாலை (மா.நெ.15) ஆகியவற்றில் ஒரு மேற்பரப்பு நீர்நிலை உள்ளது. ஈரோடு – சித்தோடு சாலையில் திட்டத்தின் விளிம்பில் அமைந்துள்ள குளத்தைத் தவிர அனைத்து நீர் நிலைகளும் பருவக்கால இயல்புடையவை.

நிலத்தடி நீரின் தன்மை/நிலை குறித்து மத்திய நிலத்தடி நீர் வாரியம் வழங்கிய தகவல்களின் படி, முதற்கட்ட சாலைகளான மா.நெ.222 மற்றும் மா.நெ.30 ஆகியவை நிலத்தடி நீர் மோசமான நிலையில் இருப்பது தெரிய வருகிறது. குறிப்பாக ஈரோடு-சித்தோடு சாலை மோசமான பகுதியின் கீழ் உள்ளது. திட்டத்தின் கீழ், ஒப்பந்தக்காரர் நீர் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய கூடுமான

வரை மேற்பரப்பு நீரை பயன்படுத்துவார். மேற்பரப்பு நீர் கிடைக்காவிட்டால், மாநில நிலத்தடி நீர்த்துறையின் ஒப்புதல்/அனுமதியுடன் நிலத்தடி நீர் பயன்படுத்தப்படும். எந்தவொரு பாதிப்பை தணிப்பதற்கும், இத்திட்டத்தை மேம்படுத்துவதற்கும் வடிகட்டுதல் அறையுடன் கூடிய செயற்கையான மீள்நிரப்பு தொட்டிகள் (எண்ணெய் மற்றும் அபாயகரமான பொருள் மாசுபடுவதற்கான அபாயத்தை குறைக்க) சாலை வடிவமைப்பில் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. திட்டப்பகுதியில் உள்ள நிலத்தடி நீர் மீள்நிரப்பு திறனை மேம்படுத்த தற்போதுள்ள குளம்/தொட்டிகளின் படுக்கையில் வடிகட்டுதல் அறையுடன் செயற்கையான மீள்நிரப்பு தொட்டிகள் கட்டப்பட உள்ளது.

முதலாம் கட்ட சாலைகள், பாதுகாக்கப்பட்ட பகுதி வழியாகவோ வனப்பகுதி வழியாகவோ செல்லவில்லை. மேற்கொள்ள உத்தேசித்துள்ள சாலை மேம்பாடுகளால், திட்ட சாலைகளின் ஓரங்களில் உள்ள மரங்கள் நேரடியாக தாக்கத்திற்கு உள்ளாகின்றன. மொத்தம் 2889 மரங்களை அகற்றுவதற்கு மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது, அவற்றில் 2547 அரசுக்கு சொந்தமான மற்றும் 342 தனியாருக்கு சொந்தமான மரங்கள் ஆகும். சாலை பாதிப்பு குறைப்பு அணுகுமுறை மற்றும் வடிவமைப்பு மாற்றங்கள் காரணமாக கிட்டத்தட்ட 455 மரங்கள் பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளன. பாதிக்கப்பட்ட மரங்களுக்கு ஈடு செய்யும் நடவடிக்கையாக பாதிக்கப்பட்ட மரங்களுக்கு தற்போதுள்ள விதிமுறைகளின் கீழ் சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தின் 2014ம் வருட தீர்ப்பின் படி 1:10 என்ற விகிதத்தில் மரக்கன்றுகள் சாலை பிரிவில் நடப்படும்.

முதலாம் கட்ட சாலைகளின் அருகில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பொது ஆலோசனை, விபத்து தரவு மற்றும் ஒட்டுமொத்த வளர்ச்சி ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் அடிக்கடி விபத்து ஏற்படக்கூடிய பகுதிகள் (பெரும்பாலும் சந்திப்புகளில்) அடையாளம் காணப்பட்டு, அவற்றை மேம்படுத்துவதற்கு போதுமான பார்வை தூரம், எச்சரிக்கை பலகைகள், ஒளி அமைப்புகள், சாலைகளில் குறியீடுகள்

அடையாளமிடுதல் போன்றவை சாலை வடிவமைப்புடன் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளது. முதலாம் கட்ட சாலைகளில் பாரம்பரிய கட்டடங்கள் எதுவும் அடையாளம் காணப்படவில்லை. இதனை தமிழ்நாட்டில் அடையாளம் காணப்பட்ட மற்றும் பதிவு செய்யப்பட்ட பாரம்பரிய கட்டடங்கள் பட்டியல் மற்றும் இந்தியாவின் தொல்பொருள் ஆய்வு நினைவுச்சின்னங்களின் பட்டியலுடன் ஒப்பிட்டு உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. திட்ட சாலைகளின் ஓரம் மரம் நடுதல், சாலை ஓரங்களில் அமைந்துள்ள கிராமகுளங்கள்/ நீர்நிலைகள் மற்றும் நீர் சேமிப்பு கட்டமைப்புகள் ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல், நுட்ப வாங்கிகளின் அருகில் சூரிய ஒளியினால் இயங்கக்கூடிய தெரு விளக்குகள் அமைத்தல் ஆகியவை முதலாம் கட்ட சாலைகளில் மேம்படுத்தும் நடவடிக்கைகளாக அமைக்கப்படவுள்ளன.

சாலை அகலப்படுத்துதல் மற்றும் கூடுதல் நிதியுதவியின் கீழ் கூறப்பட்ட மேம்பாடுகளான, மேம்பட்ட போக்குவரத்து வசதிகள், அதிக வேலை வாய்ப்புகள் மற்றும் சந்தைகள், மற்றும் சுகாதார மையங்கள் மற்றும் பள்ளிகளுக்கு சிறந்த அணுகு சாலை அமைத்தல் ஆகியவற்றால் நேர்மறையான சமூக பலன்கள் அதிகரிக்கும். மீள்கூடியேற்ற கொள்கை கட்டமைப்பானது நில எடுப்பு செய்யும் பொழுது மீள்கூடியேற்றத்தால் வரக்கூடிய பாதிப்புகளை தணிப்பதற்கு உரிய நடைமுறைகளை விளக்குகிறது. இந்த மீள்கூடியேற்ற கொள்கை கட்டமைப்பானது இன்று வரை கற்றுக்கொண்ட அனுபவங்களையும் படிப்பினைகளையும் பிரதிபலிக்கும் வகையில் புதுபிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த புதுப்பிப்பானது மக்கள் ஒப்புதல் மூலம் நிலம் கையகப்படுத்துதல், அலகு விகிதங்களை புதுப்பித்தல், நில ஆவணங்கள் புதுப்பித்தல் மற்றும் ஒப்பந்தகாரர்களுக்கு நிலத்தை ஒப்படைப்பதற்கான காலக்கெடுவில் திருத்தம் போன்றவற்றை உள்ளடக்கியது. மீள்கூடியேற்ற தளத்தில் அடிப்படை வசதிகளை ஆதரிப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் மற்றும் வாழ்வாதார ஆதரவை ஒழுங்கு படுத்துவதற்கு மூன்றில் ஒரு பங்கிற்கு மேல் வருமானத்தை இழக்கும் அனைவருக்கும் ரொக்க மானியங்கள், திறன் பயிற்சி மற்றும் அரசாங்க ஆதரவு பெற்ற வேலைவாய்ப்பு திட்டங்களில் சேர உதவுதல் போன்றவை சில புதுப்பிப்புகளாகும். மீள்கூடியேற்ற கொள்கை கட்டமைப்பில்,

அரசாங்க நிலங்களில் ஆக்கிரமிப்பாளர்கள் மற்றும் பாதிக்கப்பட்டவர்களை ஆதரிப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் உள்ளன. மூன்று நபர்களை கொண்ட குறைத்தீர்க்கும் குழுவில், ஓய்வு பெற்ற வருவாய் அலுவலர் தலைமை வகிப்பார். மேலும் திட்டத்தால் பாதிக்கப்பட்ட நபர்களின் நலன்களை பாதுகாக்க உள்ளூர் பகுதியிலிருந்து பிரசித்தமான நபர் ஒருவர் உறுப்பினராக இருப்பார். மீள்குடியேற்ற கொள்கை கட்டமைப்பை செயல்படுத்துவதில் அரசு சாரா அமைப்பு, மக்களுக்கு குறைகளை தாக்கல் செய்ய உதவும். மேலும் அவர்களின் குறைகளை மாவட்ட குறைத்தீர்க்கும் குழுவின் மூலம் தெரிவிக்க வாய்ப்பு அளிக்கப்படும்.

முதற்கட்ட சாலை மேம்பாட்டில் 11 ஹெக்டேர் தனியார் நிலம் கையகப்படுத்தப்படவுள்ளது. இதனால் 900 குடும்பங்கள் பாதிப்பிற்கு உள்ளாகின்றனர். ஒவ்வொரு திட்ட சாலைகளுக்கும் சுமார் 250-300 தொழிலாளர்கள் தேவைப்படுகின்றார்கள். அவற்றில் மூன்றில் ஒரு பங்கு தொழிலாளர்கள் திட்ட சாலைகளின் வேலை பகுதிகளுக்கு வெளியிலிருந்து வருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ஆலோசனைகளின் போது பங்குதாரர்கள் வெளிப்படுத்தும் முக்கிய குறைகள் மற்றும் நலன்கள் பின்வருமாறு

- i) நிலம் மற்றும் சொத்துக்களை இழந்ததற்கு நியாயமான இழப்பீடு .
- ii) கட்டுமானத்தின்போது வேலை வாய்ப்புகளை வழங்குவது .
- iii) திட்ட சாலைகளின் அடிப்படை வசதிகளை மேம்படுத்துதல்
- iv) பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வாழ்வாதார ஆதரவு
- v) சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள்
- vi) நடைபாதையின் தேவை
- vii) பள்ளிகள் மற்றும் மருத்துவ மனைகளுக்கு அருகில் ஒலி தடுப்புச் சுவர்களை அமைத்தல்.

மேற்கூறியவைகள் திட்ட வடிவமைப்பு மற்றும் தணிப்பு நடவடிக்கைகளில் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளன.

முதற்கட்ட சாலைகளுக்கான சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்பு மதிப்பீடு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை கட்டமைப்பின் படி சாலைகளில் பாதிப்பு மதிப்பீடு சோதனையிடல் மேற்கொள்ளப்பட்டது. சமூக பாதிப்பு மதிப்பீடு சோதனையிடல் உயிரியியல் மற்றும் சமூக அம்சங்கள் தொடர்புடைய நடவடிக்கைகள் போன்ற நேரடி மற்றும் மறைமுக பாதிப்புகளை கருத்தில் கொண்டுள்ளது: அவை அ) மூன்று துணைத்திட்ட சாலையின் புவியியல் அமைவிடம் இரண்டு மாவட்டங்களில் பரவலாக உள்ளது. ஆ) சாலைகள் முக்கிய நகரங்களையோ அல்லது தொழில்துறை நகரங்களையோ இணைக்கவில்லை. இ) திட்ட நடவடிக்கைகள் சாலைகளின் மேம்பாட்டுடன் தொடர்புடையது, அதுவும் பழைய மற்றும் ஏற்கனவே இருக்கும் (சுமார் 1.6கி.மீ புறவழிச்சாலை கொண்ட ஒரு சாலையை தவிர) ஈ) சாலைகள் மிக குறுகிய நீளம் கொண்டவை ஒவ்வொரு சாலையும் 8 முதல் 14 கி. மீ வரையே உள்ள சிறிய தூரம் ஆகும் மற்றும் மூன்று சாலைகளின் ஒட்டுமொத்த நீளம் 33 கி.மீ ஆகும். உ) சாலையின் பெரும்பகுதியானது மாநில அரசிடமே உள்ளது, மேலும் நான்கு வழிப்பாதை/முன்னேற்றம் காரணமாக குறைந்த அளவிலான நிலம் கையகப்படுத்துதல் மட்டுமே அவசியமாகிறது. ஊ) இம்மூன்று துணைத்திட்டங்களும் பாதுகாக்கப்பட பகுதி, சுற்றுச்சூழல் உணர்திறன் மண்டலங்கள், வனங்கள் மற்றும் வனவிலங்கு பாதைகள் அல்லது இயற்கை/முக்கியமான வாழ்விடங்களில் இல்லாதது. ஏ) இம்மூன்று சாலைகளிலும் நீர்நிலைகளோ மற்றும் புவியியல் வேறுபட்ட தன்மைகளோ இடம்பெறவில்லை. ஏ) கட்டுமானம் காரணமாக இயற்கை வள தளத்தின் பாதிப்பு குறிப்பிடத்தக்கதாக இல்லை. ஒட்டுமொத்த பாதிப்பு மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் இப்பகுதியில் எந்தவொரு பெரிய தொழில்துறை ஊக்குவிப்பு திட்டமும் தற்போது மேற்கொள்ளப்படவில்லை (சேலம் மற்றும் ஈரோடு மாவட்டங்களில் தொழில்துறை விவரத்தின் படி).

சாலைகள் பாதிப்பு மதிப்பீடு சோதனையிடல் பின்வருமாறு அடையாளம் காணப்பட்டது அ) இயற்கை வளம் பாதிப்பு, சாலை பாதுகாப்பு/விபத்துக்கள் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் கூறுகளினால் அதிகரிக்கும் விளைவுகள். ஆ) வனவிலங்கு மற்றும் காடுகளைப் பொருத்தவரை இந்த திட்டத்தால் நேரடி மற்றும் மறைமுக பாதிப்பு இல்லை. இதனால் இது மிகச்சிறிய பாதிப்பாக எதிர்நோக்கப்படுகிறது. இ) கட்டுமான நிலைகளின் போது காற்று, நீர் மற்றும் ஒலி போன்ற சுற்றுச்சூழல் அமைப்புகளில் குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்பு இருக்கும். ஈ) பிற மேம்பாட்டுத் திட்டங்களின் திட்டம் தற்போது அறியப்படவில்லை. எனவே ஒட்டுமொத்தமாக ஏற்படக்கூடிய பாதிப்பின் நிலைகளை தற்போது கணிக்க இயலாது. இத்திட்டத்துடன் மேற்கொள்ளப்படும் பாதிப்பு குறைத்தல் நடவடிக்கைகள் மூலம் இத்திட்டங்களை செயல்படுத்துவதால், பாதிப்புகள் ஒட்டுமொத்தமாக அதிகமாகவோ மற்றும் குறிப்பிடத்தக்கவையாகவோ இருக்க வாய்ப்பில்லை.

E.7.சுற்றுச் சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டம் (ESMP)

சுற்றுச் சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டமானது கட்டுமானத்திற்கு முன், கட்டுமானத்தின் பொழுது மற்றும் கட்டுமானத்திற்கு பின் ஏற்படும் சமூக பாதிப்புகளைத் தவிர்ப்பதற்கு, குறைப்பதற்கு , தணிப்பதற்கு தேவையான தணிப்பு நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்த வழிகாட்டுதல்களை வழங்குகிறது. சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டமானது, திட்டத்தினை செயல்படுத்தும் பொழுது எதிர்நோக்கக்கூடிய கீழ்க்கண்ட தாக்கங்களை நிவர்த்தி செய்வதற்கு சாத்தியமான நடவடிக்கைகளை அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது.

அ) பொருள்கள் போக்குவரத்து, நொறுக்கிகள் மற்றும் நிலக்கீல் ஆலைகளில் இருந்து உருவாகும் தூசியால் காற்று மற்றும் ஒலி மாசுபாடு.

ஆ) எரிபொருள் கசிவுகள், மசகு எண்ணெய் மற்றும் கட்டுமான முகாமிலிருந்து வரும் கழிவால் நீர் மற்றும் மண் மாசுபாடு.

இ) மாற்று மண் குழிகள், குவாரிகள் மற்றும் கட்டுமான முகாம்களின் செயல்பாடு மற்றும்

மறுவாழ்வு.

ஈ) போக்குவரத்து பாதுகாப்பு மற்றும் மேலாண்மை .

உ) தொழிலாளர்கள் உடல் நலம் மற்றும் பாதுகாப்பு.

ஊ) குப்பைகள் மேலாண்மை போன்றவை ஆகும்.

- **மரங்களின் இழப்பு:**

மதிப்பீட்டின்படி, 2889 மரங்கள் பாதிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவற்றில் 2547 அரசுக்கு சொந்தமான மரங்களும், 342 தனியாருக்கு சொந்தமான மரங்களும் அடங்கும். சாலைகளால் உண்டாகும் பாதிப்பு குறைப்பு அணுகுமுறை மற்றும் வடிவமைப்பு மாற்றம் ஆகியவற்றின் காரணமாக கிட்டத்தட்ட 455 மரங்கள் காப்பாற்றப்படும். தணிப்பு நடவடிக்கையாக மரங்களின் இழப்பு 1:10 என்ற விகிதத்தில் ஈடுசெய்யப்படும்.

- **நீர்நிலைகளின் தாக்கம்:**

மல்லியக்கரை - ஆத்தூர் (மா.நெ 80) சாலையை தவிர, ஒமலூர் - மேச்சேரி சாலை (மா.நெ 222) மற்றும் சித்தோடு - ஈரோடு சாலைகளில் தலா ஒரு மேல்மட்ட நீர்நிலை அமைந்துள்ளன. சித்தோடு - ஈரோடு சாலையின் ஓரம் அமைந்துள்ள குளம் தவிர, வடிகால்கள் உள்ளிட்ட அனைத்து நீர்நிலைகளும் பருவகால இயல்புடையவை ஆகும். சாலை விரிவாக்கம் குலத்தின் எதிர்புறத்தில் அமைக்கப்படவிருப்பதால், அது தற்போதுள்ள குளத்தை ஆக்கிரமிக்காது. குளத்தின் கரையை வலுப்படுத்துவதுடன் தற்காப்பு சுவருக்கு அருகில் மழைநீர் வடிகால் அமைக்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. திட்டப்பகுதியானது குறைந்த மழையை பெறுவதால், நீர் பாற்றாக்குறையால் பாதிக்கப்படக் கூடியது. கட்டுமான நிலைகளின் போது முதல் கட்ட சாலைகளுக்கு மொத்த நீர் தேவை சுமார் 726 கனமீட்டர்/வினாடி/நாள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இது செயல்பாட்டு நிலைகளுடன் ஒப்பிடப்படும்போது கணிசமான அளவு நீர் ஆகும். நிலத்தடி நீரின் அடிப்படையில் இந்த முதல் கட்ட சாலைகளானது, அதிகம் நிலத்தடி நீர் சுரண்டப்பட்ட அல்லது பாதிக்கப்பட்ட வகைகளின் கீழ் வருகின்றன. எனவே ஒப்பந்தக்காரர் நீர் தேவையை பூர்த்தி செய்ய மேற்பரப்பு நீரை கூடுமானவரை பயன்படுத்த வேண்டும். மேற்பரப்பு நீர் கிடைக்காவிட்டால் மட்டுமே நிலத்தடி நீர் எடுக்கலாம். அதுவும் கடுமையான செயல்முறையை கொண்ட மாநில நிலத்தடி நீர் துறையின் ஒப்புதல் / அனுமதியுடன் மட்டுமே நீரை பயன்படுத்த வேண்டும். சாலைகளில் பெருக்கெடுத்து ஓடும் மழை நீர் நிலத்திற்கு அடியில் ஊடுருவி செல்வதற்காக, வடிகட்டும் அறைகளுடன் கூடிய, மழைநீர் மீள்நிரப்பு அமைப்புகள் கட்டப்பட உள்ளன.

- **மேற்பரப்பு நீர் மாசுபாடு:-**

நடைபாதை மேற்பரப்பு அதிகரிப்பு காரணமாக மேற்பரப்பில் வழிந்தோடும் நீரின் அளவு அதிகமாகிறது. இவற்றால் வடிகால் வசதிகளும் அதிக சுமைக்கு உள்ளாவதால், ஆங்காங்கே வெள்ளம் நீர் தேங்கி மேற்பரப்பு நீர் மாசுபடுகிறது. இதுபோன்ற சிக்கல்களைத் தவிர்ப்பதற்காக சாலையின் இருபுறமும் நீளமான வடிகால்களை மேம்படுத்துவதுடன், நீரானது அருகிலுள்ள நீரோடையின் குறுக்கு வடிகால் கட்டமைப்பிற்கு வந்துசேரும்படி அமைக்கப்படுகிறது. அரிப்பு / வெள்ள பாதிப்புகளைக் குறைக்க, கூடுதல் குறும்பாலங்கள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. கூடுதலாக, கட்டுமான முகாம், வண்டல் வலை தடுப்புகள் மற்றும் எண்ணெய் இடைமறிப்புகள் பரிந்துரைக்கப்படுகின்றது. மேற்பரப்பு நீர்நிலைகளுக்கு அருகில் மண் வேலையின் போது வண்டல் வலை பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

- **சமூக உணர்திறன் பகுதிகளில் ஏற்படும் பாதிப்பு:**

கல்வி நிறுவனங்கள் (பள்ளிகள், கல்லூரிகள் உட்பட) மருத்துவமனைகள், சமூக மையங்கள்

மற்றும் பொதுவான சொத்து வளங்கள் போன்றவற்றில், ஒலி மற்றும் காற்று மாசுபாடு காரணமாக கட்டுமானத்திற்கு தொடர்பாக ஏற்படும் தாக்கத்தை மதிப்பிடுவதற்கு, பொருத்தமான நவீன ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அதன் அடிப்படையில் ஒலி தடை மற்றும் காற்று மாசு கட்டுப்பாடு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவை சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டத்தில் விரிவாக உள்ளன. திட்டத்தை செயல்படுத்தும்போது பிற மாநிலத்திலிருந்து புலம்பெயர்ந்த தொழிலாளர்களை (250-300 தொழிலாளர்கள்) கொண்டுவர வேண்டிய அவசியம் உள்ளதால், அவர்களுக்கான தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய, பொருத்தமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. பாலின அடிப்படையிலான வன்முறைக்கு (GBV) தீர்வு காண திட்ட குடியேற்றங்கள் / கிராமங்களில் உள்ள பெண்கள் குழு, பாதிக்கபடக்கூடிய சமூகங்கள், மாணவர்கள், கல்வி நிறுவன அதிகாரிகள் போன்றவர்களுடன் கலந்தாலோசிப்பதன் மூலம் அபாயங்கள் (பெண்கள் பாதுகாப்பு உடல் ரீதியான வன்முறை, உணர்ச்சி ரீதியான துஷ்பிரயோகம் போன்றவை) கண்டறியப்பட்டுள்ளன. பகுப்பாய்வு முடிவின் அடிப்படையில் சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டத்தில் தணிப்பு நடவடிக்கைகள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

- **ஏல ஆவணத்தில் ஒருங்கிணைப்பு:-**

அடையாளம் காணப்பட்ட பாதகமான தாக்கங்கள் பெரும்பாலும் பொறியியல் வடிவமைப்புகள், தள தனித்துவம் வாய்ந்த தணிப்பு நடவடிக்கைகளுடன் கூடிய நல்ல கட்டுமான நடைமுறைகள் ஆகியவை மூலம் குறைக்கப்படும். சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக தாக்க மதிப்பீட்டின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட மற்றும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை நடவடிக்கைகள் வடிவமைப்புகள் / விரிவான திட்ட அறிக்கையின் ஒரு பகுதியாக உள்ளது. ஒப்பந்தக்காரரால் நேரடியாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பாதிப்பு தணிப்பு நடவடிக்கைகள், சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தின் உரிய பகுதிகள் ஏலம் / ஒப்பந்த ஆவணத்தில் ஒரு பகுதியாக உள்ளன.

• **மேம்பாடு நடவடிக்கைகள்:-**

முக்கிய நுட்ப வாங்கிகளான ஒலி தடைகள், போக்குவரத்து அமைதிப்படுத்தும் நடவடிக்கைகள் மற்றும் பொதுவான சொத்து வளங்கள் அல்லது கலாச்சார அல்லது மத தளங்களை மேம்படுத்துதல் போன்ற பிற தணிப்பு / மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்த பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளன.

புவிசார்ந்த சூழல், உயிரியியல் சூழல் மற்றும் சமூக சூழலில் கட்டுமானத்திற்கு தொடர்பான தாக்கங்கள் பட்டியலிடப்பட்டு அவற்றிக்கான பொருத்தமான தணிப்பு நடவடிக்கைகள், சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டத்தில் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளன.

E.8.பங்குதாரர் ஆலோசனை மற்றும் தகவல்:-

திட்ட சோதனையிடல் மற்றும் விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரிப்பின் போது பல்வேறு பயன்தாரர்களுடன் சமூக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடங்களில் ஆலோசனை மேற்கொள்ளப்பட்டது. குடியிருப்பு மற்றும் வணிக கட்டிடங்களின் உரிமையாளர்கள், வாடகைதாரர்கள் மற்றும் வணிக கட்டிடங்களின் ஊழியர்கள், ஆட்டோ, ரிக்ஷா மற்றும் டாக்ஸி ஓட்டுநர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் / உறுப்பினர்கள் ஆகியோருடன் ஆலோசிக்கப்பட்டது. அனைத்து கூட்டங்களிலும் பாதுகாப்பே விவாதிக்கப்பட்ட முக்கிய பிரச்சனையாக இருந்தது. அறிவிப்பு பலகைகள், குடியேற்றப் பகுதிகளில் வரி அடையாளங்கள், பள்ளி பகுதிகள், மருத்துவமனைகள் மற்றும் தொழிற்சாலைகளின் ஆரம்ப மற்றும் முடிவு இடங்களில் வேக தடைகள் ஆகியவற்றை வழங்குமாறு கேட்டுக் கொண்டனர். பள்ளிகள், மருத்துவமனைகள் மற்றும் இதர முக்கிய இடங்களில் ஒலி தடையை உருவாக்க மக்கள் பரிந்துரைத்தனர். ஆட்டோ மற்றும் டாக்ஸி ஓட்டுநர்கள் தங்களுக்கு வாகன நிறுத்தும் வசதிகளை கோரியதுடன், பயணிகளுக்கு சேவை செய்யும் விதமாக போக்குவரத்து தடைகள் மற்றும் விபத்துகளைக் குறைக்க பேருந்து நிறுத்துமிடம் ஆகியவற்றை

வழங்க வலியுறுத்தினர். பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் மற்றும் கிராம மக்களுடன் முறையான ஆலோசனைகள் நடத்தப்பட்டு, சமூக பாதிப்புகள் குறித்த அவர்களின் ஆலோசனைகள், கருத்துகள் ஆகியன சேகரிக்கப்பட்டன. ஆலோசனையின் போது, சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்பு மதிப்பீட்டில் வெளிப்படுத்தப்பட்ட சுருக்கத்தில் உள்ள தகவல்கள் பகிரப்பட்டது. உள்ளூர் மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களை முன்கூட்டியே சரியான நேரத்தில் சந்தித்து அவர்களிடம் முறையான ஆலோசனை நடத்தப்பட்டது. புறவழிச் சாலை மூலம் கட்டமைக்கப்பட்ட பகுதிகளில் பாதிப்புகளை தவிர்ப்பதற்கு அடிப்படை வசதிகள், பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள், வாழ்வாதார பாதிப்புகள், அகலமான பேருந்து நிறுத்தங்கள் போன்ற பொது மக்களின் ஆலோசனை / குறைகள் வடிவமைப்பு குழுவுடன் விவாதிக்கப்பட்டன. மேலும் இது விரிவான வடிவமைப்பு / விரிவான திட்ட அறிக்கையில் கூறப்பட்டுள்ளன.

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக பாதிப்பு மதிப்பீட்டின் தனித்துவமான சுருக்கம், மீள்கூடியேற்ற செயல்திட்டத்தின் சுருக்கம், உரிமை வழங்கல் அட்டவணை மற்றும் குறை தீர்க்கும் செயல்முறை (ஆங்கிலம் மற்றும் தமிழில்) உள்ளிட்ட விவரங்கள் ஆலோசனைகளின் போது பொதுமக்களுக்கு தெரிவிக்கப்பட்டன. மூன்று சாலைகளுக்கான சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக தாக்க மதிப்பீடு (ESIA) மற்றும் குறிப்பிட்ட சுற்றுச்சூழல் சமூக மேலாண்மை திட்டங்கள் (ESMP) ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க தரம் வாய்ந்ததாக இருந்தால், இவை தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டம் மற்றும் உலக வங்கியின் வலைத்தளங்களில் வெளியிடப்படும். தமிழில் மொழிபெயர்க்கப்பட்டுள்ள சுற்றுச்சூழல் சமூக தாக்க மதிப்பீட்டின் நிர்வாக சுருக்க நகல் பொதுமக்களின் விரிவான கலந்துரையாடல் மற்றும் கருத்துக்களுக்காக பொதுப்பணித்துறையின் கள அலுவலகங்கள், வருவாய்த்துறை, உள்ளூர் பஞ்சாயத்து ஆகியோருக்கு வழங்கப்படும். திட்ட செயல்படுத்துதலின் போது, அரசின் பிற துறைகள் மற்றும் பிற பயன்தாரர்களின் ஆலோசனை கூட்டம் தொடர்ந்து நடைபெறும்.

E.9.செயல்படுத்தும் ஒப்பந்தம்:-

தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு திட்டத்தில் தற்போதுள்ள சுற்றுச்சூழல் பிரிவானது நன்கு கட்டமைக்கப்பட்டு, சிறப்பாக செயல்பட்டு வருகிறது. இது நடைமுறையில் உள்ள தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் - II ல் இருந்து தெளிவாகிறது. எனவே கூடுதல் நிதியுதவிக்கு அதே நிறுவன ஏற்பாடு பின்பற்றப்படும்.

ஏல ஆவணத்தில் கொடுக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டம் ஒப்பந்தத்தாரரால் (சுற்றுச்சூழல் மற்றும் பாதுகாப்பு பொறியாளர்) செயல்படுத்தப்படும். அவர் தகுதிவாய்ந்த அலுவலரிடமிருந்து தடையில்லா சான்று / அனுமதி உள்ளிட்ட அனைத்து திட்டம் தொடர்பான அனுமதிகளையும் கட்டுமான பணிகள் தொடங்குவதற்கு முன்பே பெறப்படுவதை உறுதி செய்வார். கட்டுமான வேலை, சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பை (சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு திட்டத்தின் படி) மேற்கொள்வதற்கும், மாதாந்திர சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்ட அறிக்கையை கட்டுமான மேற்பார்வை ஆலோசகரிடம் சமர்ப்பிப்பதற்கும் ஒப்பந்தத்தாரரே பொறுப்பாவார். கட்டுமான மேற்பார்வை ஆலோசகர் (சுற்றுச்சூழல் அலுவலர்) திட்டம் தொடர்பான அனுமதிகளை (தடையில்லா சான்று / அனுமதி உள்ளிட்ட) சரிபார்ப்பதுடன், சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு விளைவுகளையும், மாதாந்திர சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்ட அறிக்கைகளை மதிப்பாய்வு செய்யவும், ஒப்பந்தக்காரருக்கு சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டத்தை செயல்படுத்துவதில் வழிகாட்டுதல் / ஆலோசனைகளை வழங்குவார். சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டத்தில் கட்டுமான மேற்பார்வை ஆலோசகர் (சுற்றுச்சூழல் அதிகாரி) திருத்தப்பட்ட மாதாந்திர சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்ட அறிக்கையை திட்ட அமலாக்க பிரிவுக்கு சமர்ப்பிப்பார். திட்ட அமலாக்க பிரிவில் உள்ள சுற்றுச்சூழல் பிரிவானது மாதாந்திர சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்ட அறிக்கையை மதிப்பாய்வு செய்யும், இது ஒவ்வொரு காலாண்டிலும் பரிசீலிக்கப்பட்டு ஒன்றினைக்கப்பட்டு மற்றும்

வெளிப்படுத்தலுக்காக உலக வங்கியின் மதிப்பாய்வு பகிரப்படும்.

E.10. சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்புத் திட்டம்:-

முன்மொழியப்பட்ட தணிப்பு நடவடிக்கைகள் எதிர்ப்பார்க்கப்பட்ட விளைவுகளை வழங்குவதை உறுதி செய்வதுடன் மற்றும் இந்திய அரசு மற்றும் உலகவங்கி தேவைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்யப்படும். தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் - II க்கு தயாரிக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை கட்டமைப்பு சுற்றுச்சூழல் செயல்திறன் கண்காணிப்பு திட்டத்தை உருவாக்குவதற்கான வழிகாட்டுதலை வழங்குகிறது. கண்காணிப்பு திட்டத்தில் செயல்திறன் குறிகாட்டிகள், அறிக்கையில் வடிவங்கள் மற்றும் தேவையான நிதி ஒதுக்கீடு விதிகள் உள்ளன. ஒவ்வொரு சுற்றுச்சூழல் நிலைமைக் குறிகாட்டிகளுக்கும், அறிக்கையிடல் வடிவங்கள் மற்றும் கண்காணிப்பு திட்டம் கண்காணிக்கப்பட வேண்டிய அளவுருக்கள், கண்காணிப்பு தளங்களின் இருப்பிடம், அடுத்தடுத்த கண்காணிப்பு காலம் ஆகியவற்றைக் குறிப்பிடுகிறது. கண்காணிப்பு திட்டம் பொருந்தக்கூடிய தரநிலைகள், செயல்படுத்துதல் மற்றும் மேற்பார்வை பொறுப்புகளையும் குறிப்பிடுகிறது. சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக மேலாண்மை திட்டம் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு திட்டத்தை செயல்படுத்துவது கட்டுமான மேற்பார்வை ஆலோசகரின் சுற்றுச்சூழல் அலுவலரால் உன்னிப்பாக கண்காணிக்கப்படும். அவர் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு திட்டத்திற்கு தவறாமல் அறிக்கையை சமர்ப்பிப்பார்.