

உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை

செயற்திட்டம்

பொதுஹெற இருந்து கலகெதற (பிரிவு 03) வரை

சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு இறுதி அறிக்கை

தொகுதி I - பிரதான அறிக்கை

ஐப்பசி 2016



**மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை, மகாவலி அபிவிருத்தி மற்றும் சுற்றாடல்
அமைச்சுக்கு**

**வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை, உயர் கல்வி மற்றும் அதிவேக நெடுஞ்சாலை
அமைச்சினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது**

**தயாரிப்பு: ஐயவர்த்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின், வனம் மற்றும் சுற்றாடல்
திணைக்களத்தின், நிலைபேற்று தன்மைக்கான மையத்தினால் தயாரிக்கப்பட்டது.**

உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை

செயற்திட்டம்

பொதுஹெற இருந்து கலகெதற (பிரிவு 03) வரை

சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு இறுதி அறிக்கை

தொகுதி I-பிரதான அறிக்கை

ஐபுபசி 2016

மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை,

மகாவலி அபிவிருத்தி மற்றும் சுற்றாடல் அமைச்சுக்கு

வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை,

உயர் கல்வி மற்றும் அதிவேக நெடுஞ்சாலை அமைச்சினால்

சமர்ப்பிக்கப்பட்டது

தயாரிப்பு: ஐயவர்த்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின்,

வனம் மற்றும் சுற்றாடல் திணைக்களத்தின்,

நிலைபேற்று தன்மைக்கான மையத்தினால்

தயாரிக்கப்பட்டது.

பொருளடக்கப் பட்டியல்

அட்டவணைகளின் பட்டியல்	vi
உருக்களின் பட்டியல்	viii
பின்னிணைப்புகளின் பட்டியல்	ix
நிறைவேற்று சாராம்சம்	1
அத்தியாயம் 1: அறிமுகம்	17
1.1. செயற்திட்டத்தின் பின்னணி	17
1.2. செயற்திட்டத்தின் குறிக்கோள் மற்றும் நியாயப்படுத்தல்	21
1.3. சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் குறிக்கோள்	22
1.4. சு.தா.ம. அறிக்கை தயாரிப்பில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட செயன்முறை மற்றும் தொழில்நுட்பங்கள்	23
1.4.1. வழிகாட்டல்கள் மற்றும் கொள்கைகள்	23
1.4.2. சுற்றாடல் விசாரணை	23
1.4.3. தற்போதுள்ள இலக்கிய தகவல்சேகரிப்பு	24
1.4.4. கள ஆய்வுகள்	24
1.4.5. சூழியல் பாகங்கள்	24
1.4.6. தற்போதுள்ள நிலப் பயன்பாடு ஆய்வு செய்முறை	25
1.4.7. நிலப்பரப்பு பகுப்பாய்வு முறைகள்	26
1.4.8. நிலவியல், மண் மற்றும் பேரழிவு என்பனவற்றுக்கான செயன்முறை	27
1.4.9. நீரியல் ஆய்வு	28
1.4.10. அடிப்படை தகவல்களை அடையாளம் காணல்	29
1.5. அரசு கொள்கை மற்றும் திட்டம் தொடர்பிலான அனுசரிப்புகள்	32
1.6. திட்டத்துக்கான முதற்கட்ட அனுமதிகள்	32
அத்தியாயம் 2: உத்தேசிப்பட்டுள்ள திட்டத்தின் விவரணமும், நடைமுறைப் படுத்ததக்க மற்றும்வழிகளும்	34
2.1. மாற்றுவழிகளை பதிப்பாய்வு செய்தல்	34
2.1.1. திட்டத்துக்கான மாற்றுவழிகள் இல்லை	34
2.1.3. உத்தேச வடிவமைப்பு மாற்றுவழி	39
2.1.4. உத்தேசிக்கப்பட்ட சுரங்க பிரிவுகள்	39
2.2.5. வழி சரிசெய்தல்	40
2.2. உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் விவரணம்	41

2.2.1.	திட்ட அமைவிடம்.....	41
2.2.2.	திட்ட அமைப்பு திட்டம்.....	42
2.2.3.	திட்டப் பகுதியின் உரிமைகள்.....	43
2.2.4.	அனைத்து திட்ட பகுதிகளினதும் அமைப்பு விவரணம்.....	43
2.2.5.	கட்டுமானத்தின் முறைமைகள்.....	44
2.2.6.	தேவையான மற்றும் இருக்கும் வேலைசக்திகள்.....	45
2.2.7.	இயக்க காலத்தின் போது தேவைப்படும் பராமரிப்பு செயற்பாடுகள்.....	46
2.2.8.	நில அபகரிப்பு, மீள் குடியமர்த்தல்/ மீள் குடியேற்றல், நஷ்ட ஈட்டு முறைமைகள் ஆகியன தொடர்பான தகவல்கள்.....	46
2.2.9.	திட்டத்தின் ஏதாவது கட்ட அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் மற்றும் நேர அட்டவணை.....	46
அத்தியாயம் 3: விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ள சுற்றாடலன் விளக்கம்.....		50
3.1.	கற்கை பகுதி.....	50
3.2.	பௌதீக சுற்றாடல்.....	50
3.2.1.	தரை அமைப்பு.....	50
3.2.2.	காலநிலை மற்றும் வானிலை அம்சங்கள்.....	51
3.2.3.	பொது மற்றும் அடித்தள புவிதொழிநுட்பவியல் விளக்கம்.....	57
3.2.4.	மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி நீரியல் மற்றும் வடிகால்.....	60
3.2.5.	நீர் தரம் மற்றும் நீர் மாசுபாடு ஆதாரங்கள்.....	61
3.2.6.	சுற்றுப்புற காற்று தரம்.....	66
3.2.7.	திட்டம் பகுதியில் அடிப்படை இரைச்சல் அளவுகள்.....	68
3.3.	உயிரியல் சுற்றாடல்.....	70
3.3.1.	செயற்திட்ட பகுதி.....	70
3.3.2.	முன்மொழியப்பட்ட செல்வழியில் பாரிய வசிப்பிட வகைகள்.....	71
3.4.	சமூக கலாச்சார சுற்றாடல்.....	93
3.4.1.	செயற்திட்ட பகுதி மற்றும் சுற்றியுள்ள பகுதியில் இருக்கும் குடியேற்றங்கள்.....	93
3.4.2.	சமூக பொருளாதார நிலை (மக்கள் தொகை, வருவாய் ஈட்டுவதற்கான நடவடிக்கை, விவசாயம்,கைத் தொழில், வணிகம் மற்றும் சேவைகள்).....	94
3.4.3.	பொருளாதார கொள்கை நடவடிக்கைகள்.....	95
3.4.4.	திட்டமிடப்பட்ட அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள்.....	96
3.4.5.	காணப்படும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள்.....	96
3.4.6.	கலாச்சார, வரலாற்று மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்கள்.....	99
அத்தியாயம் 4: உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட சுற்றாடல் பாதிப்புகள்.....		101

4.1.	புவியமைப்பியல் / மண் பாதிப்புகள்.....	115
4.1.1.	சுரங்கங்கள் கட்டுமான காரணமாக சாத்தியமான சுற்றாடல் அச்சுறுத்தல்கள்.....	115
4.1.2.	மணல் மற்றும் தரையில் மாசடைதல்.....	116
4.1.3.	கட்டுமானப் மூலப்பொருள் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு காரணமாக	116
4.2	நீரியல் தாக்கங்கள்.....	118
4.2.1	கட்டுமான கட்டத்தின் போது.....	118
4.1.2	செயல்பாட்டு கட்டத்தின் போது.....	120
4.2.	சமூக - கலாச்சார தாக்கங்கள்.....	123
4.2.1.	குடியிருப்புக்கள் மீது சமூக தாக்கங்கள்.....	123
4.2.2.	சமூகங்கள் இடமாற்றம் காரணமாக சமூக தாக்கங்கள்.....	124
4.2.4.	வாழ்வாதாரத்தில் தாக்கம்.....	125
4.2.5.	சமூகங்கள் இடமாற்றம் காரணமாக சமூக தாக்கங்கள்.....	126
4.2.6.	பொது பாதுகாப்பு தாக்கம்.....	127
4.2.7.	போக்குவரத்து தாக்கம்.....	127
4.2.8.	கலாச்சார, வரலாற்று, தொல்லியல் பாரம்பரிய பண்புகள் மற்றும் அழகியல் தாக்கம்.....	127
4.3.	சூழலியல் தாக்கம்.....	130
4.3.1.	நிர்மாணிப்பு கட்டத்தில் சூழலியல் தாக்கம்.....	130
4.3.2.	துண்டாடப்பட்ட வசிப்பிடங்களில் விலங்கு இயக்கங்கள்.....	134
4.4.	மேற்பரப்பு நீர் மற்றும் நிலத்தடி நீர் பாதிப்புகள்.....	135
4.4.1	திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்.....	135
4.5	திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்.....	137
4.5.1	திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்.....	137
4.5.2	காற்று தரம், ஒலி மற்றும் அதிர்வு மீது பாதிப்புகள்.....	138
4.5.3.	மண் பிரித்தெடுத்தல் மற்றும் கட்டுமான பொருள் போக்குவரத்து மற்றும் அகற்றல் காரணமாக பாதிப்புகள்.....	138
4.6.	காற்று தரம், ஒலி மற்றும் அதிர்வு மீது பாதிப்புகள்.....	139
4.6.1	திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை.....	139
4.6.2	அருகிலுள்ள குடியேற்றங்கள் மற்றும் வாழ்விடங்களில் இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு தொல்லை	143
4.7.	ஏனைய சமூக சுற்றாடல் பாதிப்புக்கள்.....	145
4.7.1.	திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை.....	145
4.7.2.	திடீர் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு	146

4.7.3. ரயில்பாதையில் தாக்கம்	146
அத்தியாயம் 5: உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள தணிப்பு நடவடிக்கைகள்	147
5.1. புவியமைப்பியல் மற்றும் மணல் மீது தாக்கத்தை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்ட தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள்.....	147
5.2. நீரியல் தாக்கத்தை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள்.....	149
5.2.1 கட்டுமான கட்டத்தின் போது	149
5.2.2 செயல்பாட்டு கட்டத்தின் போது.....	149
5.2. சமூக- கலாச்சார தாக்கங்களை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள்.....	150
5.2.1. குடியேற்றங்கள் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் வழிமுறைகள்	151
5.2.2. குடும்பங்களை மீளக் குடியமர்த்தலால் ஏற்படும் தாக்கங்களை தவிர்க்கும் நடவடிக்கை.....	152
5.2.3. நிலம் சுவிகரிப்பு பாதிப்புகளை தவிர்க்கும் வழிமுறைகள்.....	154
5.2.4. வாழ்வாதார தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தல்.....	156
5.2.5. உள்கட்டமைப்பு வசதிகள் மீது பாதிப்பை குறைத்தல்.....	156
5.2.6. பொது பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதார தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தல்.....	157
5.2.7. போக்குவரத்தில் பாதிப்பை குறைக்கும் நடவடிக்கைகள்.....	159
5.3. சூழலியல் தாக்கங்களை தவிர்க்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் உத்தேச நடவடிக்கைகள்.....	159
5.3.1. கட்டுமான கட்டத்தின்போது சூழலியல் தாக்கங்களை தவிர்க்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் உத்தேச நடவடிக்கைகள்.....	159
5.3.2. செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது சூழலியல் தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தும் நடவடிக்கை.....	163
5.6. வளி தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு ஏற்படும் விளைவுகளுக்கு தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறை நடவடிக்கைகள்.....	168
5.6.1 வளி தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு ஏற்படும் விளைவுகளுக்கு தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறை நடவடிக்கைகள்.....	168
அத்தியாயம் 6: சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்பு நிகழ்ச்சித்தயாரித்தல்.....	174
6.1 பொது.....	174
6.2 EMPக்கான விரிவான வடிவமைப்பு நிலை.....	174
6.3 தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை கண்காணித்தல்.....	174
6.4 தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை நிர்வகித்தல்	174
6.5 அலுவலகர்களின் தேவைகள்	175
6.6 அறிக்கையிடல்	175
அத்தியாயம் 7: நீட்டிக்கப்பட்ட செலவு பயன் பகுப்பாய்வு.....	176
7.1. அறிமுகம்.....	176
7.1.1. பொது.....	176

7.2.	ECBA முக்கிய படிக்கள்.....	176
7.3.	ECBA உருவாக்கத்தில் பயன்படுத்தப்படும் கருவிகள் மற்றும் ஊகங்கள்.....	177
7.4.	தீர்மானிக்கும் அடிப்படை தன்மைகள்.....	178
7.4.1.	தற்போதைய நிகர மதிப்பு.....	178
7.4.2.	வரவு செலவு விகிதம் (BCR).....	179
7.4.3.	உள் ஈட்டு மாற்று விகிதம் (IRR).....	179
7.5.	செலவுகள் மற்றும் பயன்கள்.....	179
7.5.1.	செலவுகள்.....	179
7.5.2.	நன்மைகள்.....	182
7.6.	சேமிப்பு.....	183
7.6.1.	பயண நேரம் சேமிப்பு.....	185
7.6.2.	விபத்து செலவினங்களுக்கான சேமிப்பு.....	186
7.7.	ஏனைய கணக்கிட முடியாத நன்மைகள்.....	187
7.8.	(BCR), NPV மற்றும் IRR விகிதங்கள் கணக்கீடு.....	188
7.9.	உணர்திறன் சோதனை.....	189
7.10.	சாராம்சம் மற்றும் பரிந்துரை.....	190
அத்தியாயம் 8: சாராம்சம் மற்றும் பரிந்துரைகள்.....		191
8.1.	முடிவுரை.....	191
8.2.	பரிந்துரைகள்.....	193

அட்டவணைகளின் பட்டியல்

அட்டவணை அ: உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட முக்கிய தாக்கங்கள் மற்றும் தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகளின் சுருக்கம்	05
அட்டவணை 1.1: CEP பிரிவினருக்கான பட்டியல்	17
அட்டவணை 1.2: விலங்கினங்கள் கணக்கெடுப்பில் பயன்படுத்தப்பட்ட நுட்பங்கள்	25
அட்டவணை 1.3: செயற்திட்டத்துக்கு தேவையான அனுமதிகளின் சாராம்சம்	33
அட்டவணை 2.1 விருப்பங்களின் மதிப்பீட்டு சுருக்கம்.	38
அட்டவணை 2.2: சுரங்கம் விவரங்களின் சுருக்கம்	39
அட்டவணை 2.3: சுரங்கப்பாதை மற்றும் விருப்பங்களின் ஒப்பீடுகள்	40
அட்டவணை 2.4: CEP பிரிவு 3 இல் பாதிக்கப்பட்ட நிர்வாக பிரிவுகள்	42
அட்டவணை 2.5: CEP பிரிவு 3 இல் உள்ள பரிமாற்றுகின்ற இடத்தின் விவரம்	42
அட்டவணை 2.6: அனைத்து திட்ட பகுதிகளினதும் அமைப்பு விளக்கம்	43
அட்டவணை 2.7: CEP பிரிவு 3 க்கு தேவையான கணக்கிடப்பட்ட பொருட்களின் அளவு	45
அட்டவணை 2.8: கட்டுமான நடவடிக்கைகள் அட்டவணை	47
அட்டவணை 2.9: அட்டவணை 2.9: பிரிவு 3 - தொகுப்பு சுருக்கம்	47
அட்டவணை 2.10: CEP பிரிவு 3 பொதுவெற இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள் சுருக்கம்	47
அட்டவணை 2.11: CEP பிரிவு 3 பொதுவெற இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள் சுருக்கம்	49
அட்டவணை 3.1 : திட்டம் பகுதியில் நீண்ட கால மாதாந்த சராசரி மழைவீழ்ச்சி	52
அட்டவணை 3.2 : அதிவேக பாதைக்கு அண்மித்த நிலையங்கள் மாதாந்த மழைவீழ்ச்சி	53
அட்டவணை 3.3 : குருநாகல் வளிமண்டலவியல் நிலையம் கால நிலை தகவல்	55
அட்டவணை 3.4 : கண்டி வளிமண்டலவியல் நிலையம் கால நிலை தகவல்	56
அட்டவணை 3.5 : உத்தேச அதிவேக பாதை பிரிவில் காற்று தரம்	67
அட்டவணை 3.6 : றம்புக்கண பகுதியில் இரைச்சல் அளவுகள்	68
அட்டவணை 3.7 : இரைச்சல் நிலை முடிவுகள் - 24 மணி நேர அளவீடுகள்	69
அட்டவணை 3.8 : அதிர்வு மட்டம் 70	
அட்டவணை 3.9 : பதிவு செய்யப்பட்ட அச்சுறுத்தலுக்குள்ளான தாவர இனங்கள்	83
அட்டவணை 3.10 : ஆய்வின் போது, பதிவுசெய்யப்பட்ட தாவர இனங்கள் சுருக்கம்	85
அட்டவணை 3.11 : கற்கை காலத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்ட விலங்கு இனங்கள்	86
அட்டவணை 3.12 கலாச்சார, வரலாற்று மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்கள்	99
அட்டவணை 4.1: தாக்க தாயம்	107
அட்டவணை 4.2: மூலப்பொருள் கட்டுமானப் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு காரணமாக கட்டுமான போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்கள்	116
அட்டவணை 4.3 கட்டுமான கட்டத்தின் போது பாதிக்கப்படும் மேற்பரப்பு நீர் நீரியல் இடங்கள்	118
அட்டவணை 4.3 செயல்பாட்டு நிலையின் போது மேற்பரப்பு நீர் நீரியல் அமைவிடம் மற்றும் அவற்றின் மீது சம்பந்தப்பட்ட பாதிப்புகள்	121
அட்டவணை 4.4 கலாச்சார வரலாற்று மற்றும் தொல்லியல் ஆய்வு முக்கியமான இடங்களில் மீதான பாதிப்பு,	128
அட்டவணை 4.5: கட்டுமானப் பகுதியின்போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்களின்	138

அட்டவணை 4.6 : 2016 இல் வெவ்வேறு வேகத்தில் சத்தம் மாசு	140
அட்டவணை 4.7 : 2036 இல் வெவ்வேறு வேகத்தில் சத்தம் மாசு	141
அட்டவணை 4.8 : நெடுஞ்சுவீதியில் போக்குவரத்து இரைச்சல் அளவுகள்	142
அட்டவணை 4.9 : 2016 வெவ்வேறு வேகத்தில் CO மாசு	144
அட்டவணை 4.10 : 2036 வெவ்வேறு வேகத்தில் CO மாசு	145
அட்டவணை 7.1: ஆய்வில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட யூகங்கள் மற்றும் தரநிலைகளின் பட்டியல்	176
அட்டவணை 7.2: CEP பிரிவு 3 பொதுவெறற இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள் சுருக்கம்	179
அட்டவணை 7.3: நிர்மாணிப்பு செலவு சாராம்சம்	179
அட்டவணை 7.4: வாய்ப்பு செலவுகள் மற்றும் சுற்றாடல் பாதிப்பு முறைமை வகைகள்	180
அட்டவணை 7.5: பொருட்கள் வாய்ப்பு செலவுகள் மற்றும் சுற்றாடல் சேதாரங்கள் கீழ் அடையாளம் கண்டு கணிக்கப்பட்ட செலவு	181
அட்டவணை 7.6: இணைந்த நிலையில் நாளாந்த VKT 1,2 மற்றும் 3 (Scenario 3) Base case 'Do Minimum' போக்குவரத்து மாதிரி பெறுபேறு	183
அட்டவணை 7.7: வாகன இயக்க செலவுகள் (VOC.) ஆய்வுக்கு பயன்படுத்தப்பட்ட வெவ்வேறு வாகன வகை	184
அட்டவணை 7.8: நாளாந்த VHT அடிப்படை வழக்கு மற்றும் CEP	184
அட்டவணை 7.10: CEP 2019-2048 காலப்பகுதியில் திட்டமிட்டுள்ள நன்மைகளின் சுருக்கம்	186
அட்டவணை 7.11: செயற்திட்டத்தில் இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற கணக்கிடமுடியாத நன்மைகள்	186
அட்டவணை 7.12: ECBA முடிவுகள்	187
அட்டவணை 7.13.a: நிலைத்தன்மை 1 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு	188
அட்டவணை 7.13.b: நிலைத்தன்மை 2 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு	188
அட்டவணை 7.13.c: நிலைத்தன்மை 3 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு	188

உருக்களின் பட்டியல்

உரு 1.1 : உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை	19
உரு 1.2: பிரிவு 3 உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை (பொதகெற - கலகெதற)	20
உரு 2.1 பகுதி 3 இன் மாற்று வழிகள்	35
உரு 2.2 தேர்வு விருப்பங்களின் பகுப்பாய்வு விபரம்	37
உரு 2.3 Ch 8+300 - Ch 10+800 வரை பாதை விலகல்	41
உரு 2.4 கலகெதற பாதை விலகல்	41
உரு 3.1 : திட்டம் பகுதியில் நீண்ட கால மாதாந்த சராசரி மழை	52
உரு 3.2 கடுகதிப்பாதை அருகில் உள்ள மழை அளவிடும் நிலையங்களில் மாதாந்த மழை வீழ்ச்சி	55
உரு 3.3: செயற்திட்ட பகுதியில் பொது வடிகாலமைப்பு முறைமை	61
உரு 3.4 : திட்டம் பகுதியில் நீர் தர மாதிரி இடத்தை காட்டும் வரைபடம்	62
உரு 3.5 : விவசாய நீரோட்டம் நீர்வழிகளில் மிகவும் மாசு சாத்தியமான பரவலான ஆதாரங்கள்	65
உரு 3.6 : றம்புக்கண ஓயா மற்றும் போரா ஓயாவின் தோற்றம்	66
உரு 3.7 : சுற்றுப்புற காற்று தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு அளவீட்டு இடங்களில்	67
உரு 3.8 a: ஆய்வு பகுதியினை காட்டும் வரைபடம் புள்ளிகள்	72
உரு 3.8 b: ஆய்வு பகுதியில் வெட்டும் இடங்களை காட்டும் வரைபடம் புள்ளிகள்	72
உரு 3.9 : கொறோஸ்ஸகந்த அருகே வன பெருந்தோட்டம் (Ch ≈ 7+900)	73
உரு 3.10: றம்புகள் ஓயா கரையில் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈ 15+750)	75
உரு 3.11: குடா ஓயா ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈ 16+700)	76
உரு 3.12: கொஸ்பொத் ஓயா கரையில் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈ 25+800)	77
உரு 3.13: அவறிகல மீது பாறை தாவரம் (Ch ≈ 0+100)	78
உரு 3.14: தாவர அடர்ந்த, அடுக்கு ஏற்பாடு ஒரு பொதுவான வீட்டு தோட்டம்	80
உரு 3.15: கலப்பு மற்றும் ஊடுபயிராக தென்னந்தோப்புகள்	80
உரு 3.16: இரண்டு ரப்பர் தோட்டங்கள் அதிவேக மூலம் இருகூறாக்கப்படுகின்றது	81
உரு 3.17 : அவறிகலவில் தடாகம்	82
உரு 3.18: CEP பிரிவு 3 இல் பாதிக்கப்படும் நெல் வயல்கள்	82
உரு 3.19 : CEP கட்டம் 3 தொடக்கத்தில் (பொதுஹெற) வாழ்விடம்	83
உரு 3.20 : மத்திய அதிவேக நெடுஞ்விதியின் பகுதி 3 இன் இலகுவில் பாதிக்கப்படும் வாழ்விடங்கள் காண்பிக்கப்படுகிறது	89
உரு 3.21 : (அ) கொஸ்பொது ஓயா (Ch ≈ 25 + 600), (ஆ) ரம்புக்கண ஓயா (Ch ≈ 32+600) (இ) வளகன் ஓயா (Ch ≈ 7+500) மற்றும் (ஈ) பொகற ஓயா (Ch ≈ 14+800)	91
உரு 3.22: அவறிகல மேல் உள்ள தடாகம்	92
உரு 5.1: விதானம் பாலம் வடிவமைப்புகளுக்கான உதாரணங்கள்	160
உரு 5.2: விலங்கு இயக்கத்தை எளிதாக்கும் சுரங்கப்பாதைகளோடு பாலம் மற்றும் மதகுகள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது	160
உரு 5.3: பறவை பறக்கும் வழித்தடத்தை திசைதிருப்பு அமைப்பு பட வரைபு	164

பின்னிணைப்புகளின் பட்டியல்

- 1.1 விசாரணை நியதிகள்
- 1.2 தயாரிக்கப்பட்ட அறிக்கைகளின் பட்டியல்
- 2.1 பாதிக்கப்பட்ட நிர்வாக பிரிவுகளின் அமைப்பு வரைபடம்
- 2.2 திட்ட அமைப்பிட வரைபடம்
- 2.3 GPS இணைப்புகள்
- 2.4 அமைப்புகளின் நேர அட்டவணை
- 2.5 முறையான CS
- 2.6 உள்மாறும் அமைப்புகள்
- 2.7 தாக்கத்துக்குரிய பொருட்களின் பகுதிகள்
- 3.1.1 நீர்த் தரத்துக்குரிய அறிக்கைகள்
- 3.2.1 வளைவான மற்றும் தரைத்தோற்ற ஆய்வு
- 3.2.2 நிலப்பாவனை வரைபடம்
- 3.2.3 புவியியல் வரைபடம்
- 3.2.4 மண் தொடர்பான வரைபடம்
- 3.3.1 தாவரங்களின் பட்டியல்
- 3.3.2 விலங்குகளின் பட்டியல்
- 4.1 தாக்க இனங்காணலின் தொகுப்பு
- 4.2 பிரதான பாதை வேட்டுக்களின் திட்டம் மற்றும் முகப்பு
- 4.3 மீள்குடியேற்ற பகுதிகள்
- 5.1 முன்மொழியப்பட்ட உரிமை தொகுப்பு
- 7.1 சுற்றாடல் முகாமைத்துவ திட்டம்
- 7.2 சுற்றாடல் கண்காணிப்பு திட்டம்
- 8.1 தொடர்புடைய அமைப்புகளிடமிருந்தான கடிதங்கள்
- 8.2 பிரதான பார்வை மற்றும் கருத்துக்களின் சாராம்சம்
- 8.3 பொதுமக்களுக்கான தகவல் பிரசுரம்
- 9.1 உசார்துணைகளின் பட்டியல்

நிறைவேற்று சாராம்சம்

இலங்கை அரசு மத்திய கடுகதிப்பாதையினை கடவத்த இருந்து தம்புள்ளை வரை பொதுஹெற இருந்து கலகெதற வரையான கடுகதிப்பாதை இணைப்பை நிர்மாணிக்க முடிவு செய்துள்ளது. மத்திய கடுகதிப்பாதை திட்டம் (CEP) நான்கு (4) பிரிவுகளாக வகுக்கப்பட்டுள்ளது அவை பின்வருமாறு:

- பிரிவு 1 - மீரிகமம் - கடவத்தை , சுமார் 37.0 கி.மீ. நீளம்
- பிரிவு 2 - குருணாகலை - மீரிகமம், சுமார் 39.7km நீளம்
அம்பேபுஸ்ஸ - மீரிகமம் - சுமார் 9.1 கி.மீ. நீளம்
- பிரிவு 3 - பொதுஹெற - கலகெதற , சுமார் 32.5km நீளம்
- பிரிவு 4 - தம்புள்ளை - குருநாகல், சுமார் 60.3 கி.மீ. நீளம்

தேசிய சுற்றாடல் சட்டம் (NEA) மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய சட்டத்தின் சரத்துகளின் கீழ் போன்று வீதி நிர்மாணிப்புக்கான ஏனைய சட்டம் மற்றும் கொள்கைகள் என்பனவற்றை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையுடன் சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்பு திட்டம் ஒரு (EMMP) தயாரிக்கப்பட வேண்டும்.

பொதுஹெற - கலகெதற வரை. 32.5 கி.மீ பிரிவு 3 க்கு இவ் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு (EIA) அறிக்கை மதிப்பீட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டது. சுற்றாடல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு அறிக்கை CEP கடவத்த - தம்புள்ளை வீதி பிரிவுகள் 1,2 மற்றும் 4 க்கு தயாரிக்கப்படுவது. இந்த சு.தா.ம. நோக்கம் பொதுஹெற இருந்து கலகெதற வரை முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக நடைபாதையினை உள்ளடக்கியது. செயற்திட்டத்துக்கான நிலம் வேறு பல அனுமதிகள் பரந்த அளவிற்கு உள்ளடக்குகிறதுடன் இவற்றில் பல அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ள வேளையில் சில இன்னும் நிலுவையில் உள்ளது. CEP பிரிவு 3 நான்கு வழி செல்வழிகளுடன் பொதுஹெற - கலகெதற Ch 0+000 இல் தொடங்கி (A10 வீதி) Ch 32+487 முடிவடைகிறது இதன் நீளம் அண்ணளவாக 32.5km ஆகும். அதிவேகபாதை பொதுஹெற இருந்து கலகெதற வரை இயக்க வேகம் 100 கிமீ / மணி ஆகும். அது பொதுஹெற - கலகெதற (Ch, 0 + 000), A6 மற்றும் பரிமாற்றம் (Ch: 4 + 700), ரம்புக்கன (Ch 13 + 900) மற்றும் (Ch 32 + 487) Mfpa நான்கு பரிமாற்றுகின்ற இடங்களை கொண்டுள்ளது. பன்னிரண்டு (12) முக்கிய பாலங்கள், மற்றும் உயர்பாலம் பதினேழு (17) என்பன; றபுக்கண் ஓயா, குடா ஓயா மற்றும் கொஸ்பொது ஓயா ஆகிய மூன்று முக்கிய ஆறுகள் வெள்ளச்சமவெளி முழுவதும் உள்ளன. 106 மதகுகள் நடுத்தர / சிறு நீரோடைகள் மற்றும்

இருபத்து மூன்று (23) நீர்பாசன கால்வாய்கள் 3 சுரங்கப்பாதைகள், 14 மேம்பாலம் உள்ளூர் வீதிகள் முழுவதும் மற்றும் மூன்று (3) சுரங்கங்கள் அமைக்கப்பட உள்ளன. இந்த கட்டமைப்புகள் சில அதிவேக பாதையை கடக்க பாதுகாப்புக்கான பயன்படுத்த முடியும். 3 சுரங்கப்பாதை பிரிவுகள், சுரங்கம் 1 (Ch 15 + 120 - 15 + 410 - 290 மீ), சுரங்கம் 2 (Ch 23 + 430 - 23 + 630 - 200m) மற்றும் சுரங்கம் 3 (Ch 27 + 490 - 27 + 725 - 235m) ஒவ்வொரு இரண்டு பாதைகளுக்கும் இரட்டைச் சுரங்கங்களாக அமையும்.

மொத்த வெட்டு நீளம் 9.6km km அதேசமயம் மொத்த நிரப்பு நீளம் சுமார் 17.4km ஆக உள்ளது.

கடுகதிப்பாதை பொதுவாக தனிப்பட்ட நபர்களுக்கு சொந்தமான நிலங்கள் வழியாக செல்கிற வேளையில் விதிவிலக்காக சில அரசு காணிகள் ஊடாகவும் செல்கின்றது. நிலம் சுவிகரிப்பு சட்டம், 1950 கீழ் பெறப்படும். திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன் சுவிகரிப்பு பூர்த்தி செய்யப்படும். அதிவேக பாதையில் உயர்பாலம், பாலங்கள், மதகுகள், பூமியில் embankments நிரப்பு உயர்ந்த அமைப்புக்கள் அமைக்கப்படும். கட்டுமான பணி களரக இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் பயன்படுத்தி மேற்கொள்ளப்படும். CEP க்கான மொத்த செலவீனம் அண்ணளவாக 445,30 பில்லியன் இலங்கை ரூபா ஆகும். CEP பிரிவு 3 க்கான மொத்த திட்ட செலவு அண்ணளவாக 94.7 பில்லியன் ரூபா இருக்கும்.)

விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ள சுற்றாடல்

சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு தயாரிக்கும் போது மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையினால் வழங்கப்பட்ட விசாரணை நியதிகளில் (TOR) ஆய்வு பகுதியில் குறிப்பிடப்பட்ட பகுதிகள் கருதப்படுகிறது. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை பரிமாற்றுகின்ற இடம் என்பன அமைந்துள்ள பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கு சிறப்பு முக்கியத்துவம் வழங்கப்பட்டது. பௌதீக உயிரியல் மற்றும் சமூக பொருளாதார சூழலில் அடிப்படை நிலைமகள் பற்றிய மதிப்பீடு நடத்தப்பட்டது. மேலும் சுமார் 1 கி.மீ. உள்ள அனைத்து முக்கிய பகுதிகளில் மதிப்பீடு உட்படுத்தப்பட்டது.

முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக ஈர வலயத்தில் மற்றும் இடைநிலை மண்டலம் வழியாக செல்கிறது. இது நகர்ப்புற குடியேற்றங்கள் (பொதுவெற மற்றும் கலகெதற) கொண்டது ஒரு பகுதியில் அமைந்துள்ளது. பெரி-நகர்ப்புற போன்ற ஆறுகள் குடியேற்றங்கள் மற்றும் கிராமப்புற பகுதிகளில், சிதறியுள்ள காடுகள், ஆற்றங்கரை தாவரங்கள், ராக் பாறைகளுக்கு, நெல் வயல்கள், தென்னை மற்றும் பிற பயிர்ச்செய்கைகளைக், வீட்டு தோட்டங்களில், வடிகால் நிறுவனங்கள், நீரோடைகள், மற்றும் பாசன கால்வாய்கள். கூடுதலாக அது நீரோடைகள் மற்றும் கால்வாய்கள் அல்லது அவர்களுக்கு நெருக்கமான ரன்கள் றபுக்கண் ஓயா, குடா ஓயா மற்றும் கொஸ்பொது ஓயா உட்பட பல கடந்து. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக ஒரு ஒலி அடித்தள பாறை மீது அமைந்துள்ள மற்றும் நிலச்சரிவு காரணமாக பிளாட் மற்றும் குறைந்த மேற்பரப்பில் undulations ஆதிக்க இல்லை. முன்மொழியப்பட்ட

அதிவேக புவியியல் விசாரணைகள் நிலம் சப்்சிடன்ஸ் இருந்து குறைந்த அச்சுறுத்தல்கள் குறிப்பிடுகின்றன. காற்று தரம், இரைச்சல் அளவுகள் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள் போன்ற அதிவேக பிரிவில் சுவடு மீது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் அளவிடப்படுகிறது பேஸ்லைனையும் அளவுருக்கள் மிகவும் மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை தரங்கள் உள்ள இருந்தன.

முன்மொழியப்பட்ட பாதை இயற்கை, அரை இயற்கை மற்றும் மனிதனால் மாற்றம் செய்யப்பட்ட பிரதேசம் இயற்கை வேளாண்மை சுற்றாடல் மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் போன்ற பல்வேறு இடங்கள் ஊடாக உத்தேச திட்டம் செல்கிறது. இது ஒரு சில வன இணைப்பின் வழியாகவும் செல்கிறது. ஆனால் எந்த தேசிய பூங்காக்கள், சரணாலயங்கள் அல்லது விரகடனப்படுத்தப்பட்ட ஈரமான நிலங்களில் நேரடியாக பயணிக்க வில்லை. வன விலங்குகள் (எதா. யானைகள்) இடம் பெயரும் பாதைகள் ஆய்வு பகுதியில் இல்லை.

உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டம் 3 நிர்வாக மாவட்டங்களான குருநாகல், கேகாலை, மற்றும் கண்டி என்பனவற்றின் ஊடாக செல்கின்றது. அது அந்த மாவட்டங்களில் உள்ள 4 பிரதேச செயலகங்களையும் 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் மூலம் செல்லும். குடியேற்றங்கள் பெரும்பான்மையான கிராமப்புறமானது ஆனால் நகரமயமாக்கல் மற்றும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் நவீனமயமாக்கல் விரிவாக்கம் மிகவும் வெளிப்படுத்துவதாகவும் உள்ளது இப் பகுதியில் பொருளாதார வளர்ச்சி நன்கு தெளிவாக உள்ளது என்றாலும், மக்கள் தொகையில் கணிசமான ஒரு பகுதினர் வறுமையினால் பாதிக்கப்படுகின்றனர்.

எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்கள் மற்றும் தாக்கங்களை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள்

தாயம் மூலம் மிகவும் பாதிக்கப்பட்ட அம்சங்கள் நிரியல், சமூகக் கலாசார அம்சங்கள் மற்றும் சூழியல் நோக்குகள் அடையாளம் காணப்பட்டன. உத்தேச திட்ட நடவடிக்கைகளில் இருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட முக்கிய தாக்கங்கள் மற்றும் தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள் சுருக்கமாக அட்டவணை அ இல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

முன்மொழியப்பட்ட வீதியின் சில பிரிவுகள் செங்குத்தான மலை சரிவுகளில் செல்வதனால் நில, ஸ்திரத்தன்மையில் தாக்கம் குறிப்பிடத்தக்கதாக இருக்கும் என கருதலாம். சரியான தாக்கத்தை குறைக்கும் நடவடிக்கைகளை எடுத்தாலின்றி வீதி வெட்டுக்கள் மற்றும் சாத்தியமான நிலம் சப்்சிடன்ஸ் சேர்த்து நிலத்தை சரிவுகள் அதிகரிக்க முடியும்.

இது வடிவமைப்பு நிலையில் கருதப்படுகிறதுடன் நிலையான சரிவுகளில் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான நிலை வழிகாட்டல் திட்டம் தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனம் இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வீதி வெட்டுக்கள் சரியான மேற்பார்வையுடன் சாய்வு உறுதித்தன்மை நுட்பங்களின் கீழ் தேவையான போது

செயல்படுத்தப்படும். நிவாரண வடிகால்கள், அருவிகள், கூழ் ஏற்றம், இரும்புக்கம்பிகள் மற்றும் ராக் போல்டிங் நடவடிக்கைகளை எடுக்கப்படுவதுடன் இயற்கை நிலச்சரிவு வாய்ப்புள்ள இடங்களில் உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும். கட்டுமானத்தின் பின்னர் வீதி சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் அடிக்கடி கண்காணிக்க இருக்கும்.

செயற்திட்டம் நெல் வயல்கள் மற்றும் தாழ்வான பகுதிகளில் ஊடாக கணிசமான அளவிற்கு செல்வதனால் கட்டுமானம் தொடர்பான நடவடிக்கைகளால் ஏற்படும் பாசன கால்வாய்கள் நீரோட்ட வடிவங்கள் வெள்ளம், மற்றும் இடையூறு போன்ற சம்பவங்கள் அதிகரித்து குறிப்பிடத்தக்க நீரியல் தாக்கங்கள் உருவாகும். பல தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள் நடவடிக்கைகளை வடிவமைப்பு மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் மேலும் கட்டுமானம் வறட்சியான காலத்தில் மேற்கொள்ள உறுதி செய்யப்படும். வெள்ளம் தாக்கங்கள் றபுக்கண் ஓயா, குடா ஓயா மற்றும் கொஸ்பொது ஓயாவின் வெள்ளச்சமவெளி எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நெல் பகுதிகளில் உள்ள சிறிய நீர்ப்பாசன திட்டங்களில் பெரும்பாலானவை பாதிக்கப்படும் மற்றும் சில வயல் காணிகளை இழக்கவேண்டி ஏற்படும். மேலும் தனிமைப்படுத்தப்பட்ட வயல் நிலங்களுக்கு நீர்பாசனம் ஒதுக்கீடு தொடர்பாக தற்காலிக பிரச்சினைகள் இருக்க முடியும்.

நீரியல் அல்லது வடிகால் தாக்கங்கள் மிக உயர்பாலம், பெரிய பெட்டி மதகுகள் தாக்கத்தை குறைக்க வடிவமைத்தல் மூலம் குறைக்க முடியும். அதிவேக பாதை இருபுறங்களிலும் நெற்செய்கை தடையின்றி மேற்கொள்ளப்படும். நீர்பாசன பிரச்சினைகள் தாக்கங்கள் கூடுதல் கவமெடுத்து தளத்தில் குறிப்பிட்ட திறப்புகளை வழங்குவதன் மூலம் தணிக்கலாம்.

நிலத்தை சுவிகரிப்பது விளைவாக சுற்றியுள்ள சமூகத்தின் வாழ்வாதாரத்தில் குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்பு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கட்டுமான தொடர்பான சமூக தாக்கங்கள் தற்காலிகமானதாக இருக்கும். மக்களின் வாழ்வாதாரத்தின் மீது மீள்குடியேற்ற தாக்கங்கள் நேர்மறை மற்றும் எதிர்மறையாகிய இரண்டும் ஏற்படும். ஆர்டிஏவில் PMU மூலம் பாதிக்கப்பட்ட குழுக்கள் குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களுடன் ஆலோசனை செய்யப்பட்டு நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக இடமாற்றத்தொடர்பில் இந்த பிரச்சனைக்கு தீர்வு காண விரிவான மீள்குடியேற்ற திட்டம் (RAP) தயாராகி வருகிறது. கிராமவாசிகள் சில இடங்களில் அதிவேக பாதை யினை கடக்க முடியாமல் போகலாம், மனித வாழ்விடம் துண்டாக்கம் ஏற்படும். அணுகல் பிரச்சினைகள் இருக்கும். பிராந்திய மற்றும் தேசிய அபிவிருத்தியின் பொருட்டு மக்கள் தங்கள் நிலங்களை வழங்க தயாராக இருக்கிறார்கள் அதிவேக பாதை CEP பிரிவு 3 தொடர்பில் தீவிர எதிர்ப்பு -உணர்வுகள் தெளிவாகத் இல்லை. இடம்பெயர்ந்து சமூகத்தின் சில உறுப்பினர்களுக்கு தற்காலிக உளவியல் தாக்கங்கள் இருக்க முடியும்.

நிலம் சுவிகரிப்பு பிறகு, மக்கள் தங்கள் சொந்த காணியில் மீதமுள்ள வளாகத்தில் அல்லது தங்கள் பழக்கமான எளிய வாழ்வாதார முறை தொந்தரவு இல்லாமல் தங்கள் இடத்தில் மீள்குடியேற்றம் செய்ய எதிர்பார்க்கின்றனர். பண இழப்பீடு மற்றும் பொருத்தமான

மீள்குடியேற்றம் தளங்கள் (குடியமர தயாராக இருக்கும் குழுக்கள்) சமூக பாதிப்புக்களை கட்டுப்படுத்துவதற்குத் செயல்படுத்தப்படும். முக்கிய மட்டுப்படுத்தல் நடவடிக்கையின் இருக்கும் தற்போதைய கொள்கைகள் படி மீள்குடியேற்ற கொடுப்பனவு வழங்கப்படும். பொருத்தமான மீள்குடிவேற்ற நிலங்களில் பிரதேச செயலகங்களினால் இனங்காணப்பட்டுள்ளன

Siyambalangamuwa வன வளத்தில் மறைமுகமாக பாதிப்பு மற்றும் வீதி பலி ஆபத்து மூலம் விலங்கினங்களின் இடையூறு விளைவாக தாக்கம் ஏற்பட வாய்ப்பு உள்ளது. Siyambalangamuwa காடு சாத்தியமான மறைமுக தாக்கங்களை தவிர்க்க தரைசார் விலங்கினங்களுக்காக முன்மொழியப்பட்ட சுரங்கப்பாதைகள் மூலம் தணிக்கலாம், மற்றும் விருட்ச பாலங்கள் காட்டில் இணைப்பு இருந்து மற்றொரு காட்டிற்கு செல்ல அமைக்கப்படும்.

செயற்திட்டம் காரணமாக பாடசாலைகள் மற்றும் கோயில்கள் போன்றவற்றில் தாக்கம் ஏற்படாது. என்றாலும், கலகெதற பகுதியில் மருத்துவமனை, நீதிமன்றங்கள் மற்றும் பாடசாலைகள் என்பன சத்தத்தினால் எளிதில் பாதிப்படையும். அதிவேகப்பாதை பாடசாலைகள், மருத்துவமனை மற்றும் நீதிமன்றம் என்பனவற்றுக்கு மிகவும் நெருக்கமாக கடந்து செல்வது போது சத்தம் தடை கலகெதற பகுதியில் முன்மொழியப்பட்டுள்ளது. மற்ற தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒலி தடைகள் அதிக போக்குவரத்து இரைச்சல் அளவுகள் காரணமாக செயல்பாட்டு பிரிவு கட்டத்தில் (உதா. 2020 பின்பு) தேவைப்படும்.

செயற்திட்ட பிரதேசத்துக்கு அருகே உள்ள சில கிணறுகள் நிலத்தடி நீர் நிலைகள் கட்டுமானத்தின் போது பாதிக்கப்படும்.

வரவு செலவு விகிதம் (பிசிஆர்) பிரிவு 1, 2 மற்றும் CEP 4 விட CEP 3 ஆம் பிரிவுக்கு 1.9 விட அதிகமாக உள்ளன சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் ஒட்டுமொத்த கண்டுபிடிப்புகள் பரிசீலித்து, திட்டத்தை செயல்படுத்த தடுப்பு நடவடிக்கைகளை, மீள்குடியேற்ற திட்டம் (RAP) மற்றும் சுற்றாடல் கண்காணிப்பு மற்றும் முகாமைத்துவம் திட்டங்கள் என்பனவற்றை கடைப்பிடித்து மேற்கொள்ள பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் திட்டம் மேம்படுத்தப்பட்டு ஒப்பந்த ஆவணங்களில் சேர்க்கப்பட வேண்டும்.

அட்டவணை அ: உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட முக்கிய தாக்கங்கள் மற்றும் தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகளின் சுருக்கம்

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள்
1	நீரியல் தாக்கம்		
1.1	மண் அரிப்பு மற்றும் படிவு தாக்கங்கள்	பாதுகாப்பற்ற மணல் நிரப்பல் மற்றும் நெல் வயல்களில் படிவு, வெள்ளச் சமவெளி மணிக்கு நீரோடைகள், மண்ணரிப்பு	- வெள்ளம் பகுதிகளில் மணல் நிரப்புதல் அதிக மழைப்பொழிவை எதிர்பார்க்கப்படாத மாதங்களில் திட்டமிடல். - மண் கவர்கள், வண்டல்

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள் தாக்கத்தை
			<p>பொறிகளை, தற்காலிக வடிகால்கள் மற்றும் வண்டல் வேலிகள் நடவடிக்கைகள் போன்றன பயன்படுத்தப்படும்.</p> <p>- திடமற்ற மண் குவியல்கள் இருக்க விட்டு விட முடியாது</p>
1.2	நெல் வயல்களில் உள்ள நீர் பாசன மற்றும் வடிகால் பிரச்சினை தாக்கங்கள்	முறையான நீர் நிலைகள் மதகுகள் பராமரிக்கப்படவில்லை என்றால் நீர் பாசன மற்றும் நெல் வயல்களில் வடிகால் பிரச்சினையில் தொந்தரவு செய்ய முடியும்.	<p>- விரிவான வடிவமைப்பு நிலையின் போது, ஒவ்வொரு நீர்பாசன கால்வாய் மற்றும் வடிகால் கால்வாய் இடையூறு தவிர்க்க வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.</p> <p>- தளத்தில் குறிப்பிட்ட இடங்களில் தற்காலிக துளைகள் வழங்கப்படும் மற்றும் நிரந்தர துளைகளை மேம்படுத்தப்படும். இது தொடர்புடைய நீர்ப்பாசனப் பொறியியலாளரான, விவசாய அதிகாரி மற்றும் / அல்லது தொடர்புடைய விவசாய அமைப்பு சம்மதத்துடன் செய்யப்படும்.</p>
1.3	இருக்கும் வடிகால் முறைகளில் தாக்கங்கள்	முறையற்றதாக பாலங்கள் மற்றும் உயர்பாலம் மற்றும் குடைவு நடவடிக்கை இருக்கும் வடிகால் முறையில் தொந்தரவுகள் செய்யும்	<p>- பாலங்கள், மதகுகள் நீர் ஓட்ட திசையில் சார்ந்ததாக வேண்டும் மற்றும் தற்போதைய ஓட்டத்தை தடைசெய்யாது இருக்க வேண்டும்</p>
1.4	அணைக்கட் தாக்கங்கள்	அதிவேகபாதையால் சில அணைக்கட் பாதிக்கப்படும். அதிவேக பாதை அருகிலுள்ள அணைக்கட்டில் மேற்பரப்பு நீரைசேகரிக்க முடியும்.	<p>- அணைக்கட்டுக்கு உயர்ந்த பாலம் வழங்கப்படும், அல்லது ஒரு வடிவமைப்பு மாற்றம் தொடர்புடைய நீர்ப்பாசனப் பொறியியலாளர் அல்லது விவசாய அதிகாரிகளின் சம்மதத்துடன் விரிவான வடிவமைப்பு கட்டத்தின் போது மேற்கொள்ளப்படும்.</p> <p>- அணைக்கட்டுக்கு இருந்து விட்டு விதி மேற்பரப்பில் வடிகால் பயன்படுத்தி</p>

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள் தாக்கத்தை இயக்கப்படும்.
1.5	அதிவேகபாதையால் வெள்ளம் தாக்கங்கள்	காரணமாக வெள்ளப்பெருக்கின் காரணமாக அடிக்கடி அதிவேகபாதை செயல்பாட்டில் தடங்கல் ஏற்பட முடியும்.	- அதவேகபாதை பாதை அணை வெள்ளத்தை கட்டுப்படுத்த போதுமானது
1.6	வெள்ள நீர் மட்டத்தில் தாக்கங்கள்	அதிவேகபாதை அணைக்கட்டு வெள்ளத்தை ஏற்படுத்தும்	- இலவச பத்தியில் வெள்ள பிடிப்பு பகுதியில் இடையூறு ஏற்படாது அமைக்கப்படும்
1.7	குளங்களில் பாதிப்புகள்	அதிவேகபாதையினால் சில சிறிய குளங்களின் அணையினை தடைசெய்யும்	தொடர்புடைய நீர்ப்பாசனப் பொறியியலாளரான அல்லது விவசாயப் அதிகாரி சம்மதத்துடன் செய்யப்படும் குளங்கள் அல்லது அணை பாதிக்கப்பட்ட பகுதியில் மாற்றம் வடிவமைப்பில் வழங்கப்படும்
2	சமூக - கலாச்சார தாக்கங்கள்		
2.1	குடியிருப்புக்கள் மீது சமூக தாக்கங்கள்	சுமார் 4500 கட்டிடம் பாதிக்கப்படும் சுமார் 75% நிரந்தர இடமாற்றம் செய்ய தேவைப்படும்.	- அவர்களின் பண்புகள், தொழில்கள் மற்றும் வாழ்வாதாரங்களுக்கு அதிக சந்தை மதிப்பு அடிப்படையில் இழப்பீடு வழங்கப்படும் - மீள்குடியேற்ற திட்டம் பாதிக்கப்படும் குழுக்களின் ஆலோசனையுடன் செய்யப்படும். - பொது மனக்குறைகளுக்கு பயனுள்ள பொறிமுறை மேற்கொள்ளப்படும் - நெருக்கமாக பாதிக்கப்பட்ட குழுக்களுடன் கலந்துரையாடி முடிந்தவரை மீள்குடியேற்றம் செய்யப்படும்.
2.2	சமூகங்கள் இடமாற்றம் காரணமாக சமூக	சட்ட தேவைகள் மற்றும் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான	- வாழும் குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் சட்ட தேவைகள்

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள்
	தாக்கங்கள்.	நுட்பம் என்பனவற்றுக்கு இணக்க காணி இடமாற்றம் செய்யப்படும்	மற்றும் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான நுட்பம் என்பனவற்றுக்கு இணக்க காணி மற்றும் ஒரு விரிவான மீள்குடியேற்ற திட்டம் (RAP) கட்டுமான நடவடிக்கைகள் தற்காலிக இடமாற்றம் மற்றும் நிரந்தர இடமாற்றம் செய்யப்படும் - அதற்கான இடங்களில் சுரங்கப்பாதைகள் வழங்கப்படும். வெள்ள காலங்களில் சுரங்கப்பாதைகளோடு பாலம் வழங்கப்படும்
2.3	நிலம் சுவிகரிப்பு பாதிப்புகள்	சில குடும்பங்கள் நிலப் பற்றாக்குறை, நெல் வயல்களில் காணி குறைப்பு மீதமுள்ள பகுதிகளைப் பயன்படுத்த முடியாமை	- சட்ட விதிகள் மற்றும் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான பொறிமுறை இணக்கம் நிலம் சுவிகரிப்பு இழப்பீடு சுவிகரிப்பு முன் பணம். - தற்காலிக சுவிகரிப்பு பின்னர் மட்டுமே பயன்பாடு தொடர்பான நிபந்தனைகளுடன் முறையான ஒப்பந்தம் - சந்தை விகிதங்களுக்கு மேலோங்கிய ஈடுசெய்தல் கணக்கீடு பயன்படுத்தப்படும்
2.4	வாழ்வாதார தாக்கங்கள்.	அறுவடை, விவசாயத் தொழிலாளிகள், வணிக, வீட்டில் தோட்டங்கள் மற்றும் வாழ்வாதார மற்ற வழிமுறைகளில் முழுமையாக மற்றும் பகுதியளவில் இழப்பு	- வாழ்வாதாரங்களை மறுசீரமைப்பு - குறைகளை தீர்ப்பதற்கான நுட்பத்தில் பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் உணவு பாதுகாப்பு உரையாற்றல் - பாதிக்கப்பட்ட குழுக்களுக்காக திட்டம் நடவடிக்கைகள் கையாளுதல்
2.5	உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் தாக்கம்.	பொது பயன்பாடுகள் மற்றும் ஏனைய உட்கட்டமைப்பு இயல்பான செயல்பாடு பாதிக்கப்படும்	- செயலிழப்புக்காக மாற்று நடவடிக்கைகளுக்காக சாத்தியம் இடங்கள் அடையாளம் கண்டு வழங்கல்
2.6	பொது பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதாரம்	குடைவு மற்றும் தொழிலாளி முகாம்கள் உட்பட கட்டுமான	- திட்ட நடவடிக்கைகளில் தெளிவாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள்
	என்பனவற்றில் தாக்கங்கள்	நடவடிக்கைகளில் விபத்துக்கள் மற்றும் சுகாதார ஆபத்துகள் ஏற்படலாம்	பாதுகாப்பு வழிகாட்டல்கள் அடிப்படையில் கட்டுப்படுத்தப்படும் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர்கள் மற்றும் அவர்களை பற்றி எச்சரிக்கையாக வேலை படைகள் செய்ய வேண்டும். - எச்.ஐ.வி / எய்ட்ஸ் மற்றும் பிற தொற்று நோய்களின் தடுக்க சிறப்பு கவனம் எடுக்கப்படும்.
	போக்குவரத்தில் பாதிப்பு	போக்குவரத்து திசைதிருப்பல்கள் மற்றும் கட்டுமான பொருள் போக்குவரத்து பகுதியில் சாதாரண போக்குவரத்து சீர்குலைத்துவிடும்.	- போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஏற்படும் அனைத்து இடங்களும் முன்கூட்டியே அடையாளம் காணப்பட்டு அவற்றை நிர்வகிக்க பொருத்தமான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும், - எச்சரிக்கை அறிகுறிகள், சுற்றுவழிகள், பாதசாரி கடவைகள் மற்றும் கொடி ஆண்கள் வழங்கப்படல். - மேம்பாலம், சுரங்கப்பாதைகள் மற்றும் பரிமாற்றுகின்ற இடங்களில் ஒரு போக்குவரத்து முகாமைத்துவ திட்டம் தயாரித்தல். - வேலை நேரங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைச் மாற்றிக்கொள்ளல்
2.7	போக்குவரத்தில் பாதிப்பு	போக்குவரத்து திசைதிருப்பல்கள் மற்றும் கட்டுமான பொருள் போக்குவரத்து பகுதியில் சாதாரண போக்குவரத்து சீர்குலைத்துவிடும்.	- போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஏற்படும் அனைத்து இடங்களும் முன்கூட்டியே அடையாளம் காணப்பட்டு அவற்றை நிர்வகிக்க பொருத்தமான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும், - எச்சரிக்கை அறிகுறிகள், சுற்றுவழிகள், பாதசாரி கடவைகள் மற்றும் கொடி ஆண்கள் வழங்கப்படல். - மேம்பாலம், சுரங்கப்பாதைகள் மற்றும் பரிமாற்றுகின்ற

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள் தாக்கத்தை
			<p>இடங்களில் ஒரு போக்குவரத்து முகாமைத்துவ திட்டம் தயாரித்தல்.</p> <p>- வேலை நேரங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைச் மாற்றிக்கொள்ளல்</p>
3	சூழலியல்		
3.1	கடுகதிப்பாதை கட்டுமான புவிக்ஞரிய இயற்கை வாழ்விடங்களில் தாக்கங்கள்	<p>கடுகதிப்பாதை கட்டுமான புவிக்ஞரிய இயற்கை வாழ்விடங்களில் தாக்கங்கள் மற்றும் இயற்கை வாழ்விடங்களை துண்டாக்கும்</p> <p>வன வளங்கள் மறைமுகமாக பாதிக்கப்படும் (உதாரணமாக Siyambalagamuwa காடு) எல்லைகள் பாதிக்கும் விலங்கினங்களை குழப்பம் உண்டாக்க வாய்ப்பு உள்ளது</p>	<p>சுற்றாடல் ரீதியாகவும் முக்கிய வாழ்விடங்கள் கண்டறிந்து முடிந்தால் அவை தவிர்க்கப்படும்</p> <p>- உயிர் இணைப்புகள் அல்லது மதகுகள், சுரங்கங்களும் மீது விலங்கு மூலம் வாழ்விடங்களில் இடையே இணைப்பு பராமரித்தல்</p> <p>- தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பகுதிகளில் செறிவூட்டல் நடவு வாழ்விடங்களில் இழப்பை ஈடு செய்யும்</p> <p>- தோண்டிய மண் மற்றும் குப்பைகளை சரியானக மற்றும் பாதுகாப்பாக சேமித்து அகற்றல்</p> <p>- தொழிலாளர்கள் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு பொறியியல் சிறந்த நடைமுறைகளை விழிப்புணர்வு செய்யப்படும்</p>
3.2	நிர்மாணங்கள் போது தரைசார் தாவரங்களில் தாக்கங்கள்	<p>வெட்டுதல் / பூர்த்திசெய்தல் மேல் மண் அகற்றல், வாகன இயக்கங்கள், தூசி தொழிலாளர்களின் நடவடிக்கைகள் காரணமாக தாவரம் இழப்பு அல்லது தொந்தரவு படுத்தப்படும்.</p>	<p>- சுற்றாடல் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை ஒப்பந்ததாரர் ஆவணங்களில் பொருத்தமான வழிமுறைகள் மற்றும் நிலைமைகளை சேர்த்துக்கொள்வதன் மூலம் ஒப்பந்ததாரர்கள் மற்றும் தொழிலாளர்களை விழிப்புணர்வு செய்யப்படும்</p> <p>- செறிவூட்டல் நடவு</p> <p>- இரைச்சல் மற்றும் தூசி என்பன</p>

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள்
			<p>பச்சை பெல்ட்கள் மூலம் தடுத்தல்</p> <p>- ஆக்கிரமிப்பு தாவர இனங்கள் (IAS) பரவுதலை தடுக்கும் பராமரிப்பு திட்டம் இணைத்துக் கொள்ளப்படும்</p> <p>-</p>
3.3	புவிக்குரிய விலங்கினங்களின் வாழ்விட இழப்பு	<p>வாழ்விட இழப்பு மற்றும் துண்டாக்கும் காரணமாக இரைச்சல் தொந்தரவுகள்</p> <p>வீதி செயற்கட்டத்தல் பலி</p>	<p>- உயிர் இணைப்புகள் அல்லது பாலங்கள், சுரங்கங்களும் மூலம் வாழ்விடங்களில் இடையே இணைப்பை பராமரித்தல்</p> <p>- தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பகுதிகளில் செறிவூட்டல் நடவு மூலம் வாழ்விடங்களில் இழப்பை ஈடு செய்தல்</p> <p>- இரைச்சல் மற்றும் தூசிகளை பச்சை பெல்ட்கள் மூலம் செயற்படுத்தல்</p> <p>- அதிவேகபாதையில் விலங்கு அணுகலை குறைப்பதனை வெளிப்படுத்திக் கொள்ள, வாகனங்கள் எச்சரிப்பதற்கு அடையாளங்கள், மற்றும் கட்டமைப்பு தடைகள் மூலம் பறவைகள் தாழ்வாக பறப்பதனை தடுத்தல்</p> <p>- அதிவேகபாதையில் விலங்கினங்களின் இயக்கத்தை கண்காணித்தல்</p> <p>விதானம் பாலங்கள் மற்றும் வேலிகளை கண்காணித்தல்.</p>
		<p>நீரக வாழ்விடம் இழப்பு மற்றும் தடைகள் காரணமாக நீர்வாழ் உயிரினங்கள், மாசு இயக்கம் தடைகள்</p>	<p>- மண் அரிப்பு மற்றும் வண்டல் வாழ்விட சீரழிவினை கட்டுமான சிறந்த நடைமுறைகளை ஏற்று மூலம் கட்டுப்படுத்த முடியும்</p> <p>- நீர்வழிகளை விட்டு திண்ம கழிவு அகற்றுதல் இடங்களை இணங்காணல்.</p>

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள் தாக்கத்தை
			- மதகுகள் மற்றும் வடிகால் கட்டமைப்புகள் அமைத்தல், மற்றும் அவற்றின் சரியான பராமரிப்பு
4	நீர்		
	நிர்மாணிப்பு காலத்தில் நீரின்தரத்தில் தாக்கம்	நீர்நிலைகள், குறிப்பாக கட்டுமான TSS கழிவு பொருள் மற்றும் அசுத்தங்கள் கழுவும் காரணமாக தண்ணீர் தரத்தை பாதிக்கும்	தொழிலாளர் முகாம்களில் உருவாக்கப்பட்ட கழிவுநீரை உட்பட, முறையான சேகரிப்பு, சுத்திகரித்து கழிவு அகற்றல் - படிவுகள், மாசுற்ற மற்றும் குப்பைகள் அரிப்பு கட்டுப்பாடு - முன்னணி மற்றும் முன்னணி வழி கால்வாய்கள் உட்பட நீரோடைகள் துப்பரவு. - நீர் தரம் மற்றும் சரியான நேரத்தில் நடவடிக்கை முறையான கண்காணிப்பு மாசுபாட்டை தடுப்பதற்கு ஆரம்பிக்கப்படல்.
	செயன்முறை கட்டத்தில் நீரின்தரத்தில் தாக்கம்	கழிவுப்பொருள் மற்றும் மற்றும் வீதியோர வடிகாலில் இருந்து அசுத்தங்கள் கழுவி வருதலால் நீரின்தரத்தில் தாக்கம் ஏற்படும்	- மற்ற பகுதியில் இருந்து கழிவு அகற்றல் சேகரித்து தகுந்த முறைகளில் கையாளல் - முக்கிய பெறுதல் இடங்களில் வண்டல் பொறிகளை நிறுவப்படும். மண்ணரிப்பு கட்டுப்பாடு திட்டங்களை உருவாக்கல். - பணி காலத்தில் வீதி பரப்புகளில் இருந்து நீர் நிலைகளுக்கு அசுத்தங்கள் செல்வதை தடுத்து பராமரிப்பு
5	மண் / புவியமைப்பியல்		
	மண் அரிப்பு	மண் அரிப்பு, வண்டல் மற்றும் அழத்தல் காரணமாக மேற்பரப்பில் நீர் நிலைகளில் கலங்கள் அதிக அளவில் ஏற்படல்	- அகழ்வு நடவடிக்கைகள் மழைக்காலத்தில் மட்டுப்படுத்தப்படும். - உலர் பருவத்தில் போது தோண்டிய மண் மேற்பரப்பில்

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள் தாக்கத்தை
			<p>காற்று அரிப்பு நீர் தெளித்தலால் குறைக்கப்படும்</p> <ul style="list-style-type: none"> - மண் மற்றும் மூலப்பொருட்களின் முறையான சேமிப்பு. - பலவீனமாக மேற்பரப்பில் நீர் நிலைகளில் கலங்கள் மட்டத்தில் கண்காணிப்பு
	காணி படிவம் மற்றும் நிலைப்புத்தன்மையில் தாக்கம்	இயற்கை நிலச்சரிவுகளில் தாக்கம், வீதி வெட்டுக்கள் மற்றும் சாத்தியமான நிலச்சரிவு	<ul style="list-style-type: none"> - தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தின் வழிகாட்டுதலை திட்டம் முழுவதும் தேவையானதாக இருக்கும் - சரிவுகளில் பொருத்தமான வடிவமைப்பு - சரியான கண்காணிப்பின் கீழ் வீதி வெட்டுக்கள் செய்யப்படல். - சாய்வு உறுதித்தன்மை நுட்பங்கள் அங்கு தேவையான நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும். - போன்ற நிவாரண வடிகால்கள், அருவிகள், கூழ் ஏற்றம், இரும்புக்கம்பிகள் மற்றும் ராக் போல்டிங் நடவடிக்கைகளை வழங்கல் - மண் கெட்டிப்பு தடுக்கும் பொருட்டு வீதி வலையமைப்பில் பொருள் போக்குவரத்து - இயற்கை நிலச்சரிவு இடங்களில் ஸ்திரத்தன்மை <p>கட்டுமானத்தின் பின்னர் வீதி சாய்வு உறுதித்தன்மையை அடிக்கடி கண்காணித்தல்</p>
6	காற்றின் தரம்		
	கட்டுமான கட்டத்தில் காற்று மூலம் பரவும் துகள்கள்	அதிகரிக்கும் தூசி உருவாக்கும் காற்று தரத்தை பாதிக்கும்	<ul style="list-style-type: none"> - பூமியின் வேலைகள் மண் மற்றும் திரட்டுக்கள் எடுத்து செல்வது அல்லது காற்று

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள்
			<p>தரத்தை ஏற்படுத்துவதனால் அதிக காற்று காலங்களில் போது பொருத்தமான நிலைமைகளை கடைப்பிடிக்கப்படும்</p> <p>- அனைத்து மயல் வேலைகளில் தூசி மாசு உருவாகல் கலந்துரையாடப்பட வேண்டும் வெளிப்படும் மண்வேலை பரப்புகளில் குறைக்கப்படுவதாக அடிக்கடி நீர் கழித்தல் அல்லது தூசி நிறைந்த பரப்புகளில் ஈரமான தெளித்தல்</p> <p>- நொறுக்கும் நிலையங்கள் நிலக்கீல் தாவரங்கள் மற்றும் கான்கிரீட் தொகுதி மூலப்பொருட்களை ஏற்றுதல் இருந்து தூசி உருவாகுதல் கட்டுப்படுத்தப்படும்.</p>
	செயன்முறையின் போது காற்று தரம் குறைதல்	அதிகரிக்கும் தூசி உருவாக்கும் காற்று தரத்தை பாதிக்கும்	<p>காற்று மூலம் பரவும் துகள்கள் அளவுகள் பசுமை பட்டி மூலம் காற்று தரம் பராமரிப்பு செய்யப்படும் மற்றும் CO2 வெளியேற்றத்தை உறிஞ்சும் SOx போல் மற்ற அருவருப்பான வாயுக்களின் வெளியேற்றத்தைக் மாசுகளோடு தரமான எரிபொருள் பயன்படுத்தி குறைக்க முடியும்.</p> <p>மேலும், ஒரு தாவர போர்வை மற்றும் மீள்மரங்கள் சாத்தியமான அளவிற்கு பராமரிப்பு தூசி மற்றும் வளி மாசுகள் கட்டுப்படுத்த மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்</p> <p>-</p>
7	சத்தம் மற்றும் அதிர்வு		

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள்
	கட்டுமான பணிகளில் போது கட்டுமானத்தால் உயர் இரைச்சல் அளவுகள்.	கட்டுமான பணிகளில் போது கட்டுமானத்தால் உயர் இரைச்சல் அளவுகள் அருகாமையில் உள்ள குடியேற்றங்கள் மற்றும் வாழ்விடங்கள், இரைச்சல் தாக்கங்கள் கடுமையாக தொந்தரவு செய்யப்படும்.	<ul style="list-style-type: none"> - உயர் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு குடைவு நடவடிக்கைகள் காரணமாக ஏற்படும் வேண்டும் - அதவேகபாதை செயல்பாட்டின் போது குறிப்பாக கலகெதற பகுதியில் முக்கிய ஒலி தாக்கங்கள் - கட்டுமான பிரிவு; பயன்படுத்தப்படும் அனைத்து இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் நன்கு பராமரிக்கப்பட்ட வேண்டும் - அனைத்து வாகனங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள். நல்ல தரமான தலைமுக்காடுகளையும் அல்லது வெளியேற்ற சத்தம் குறைக்க Silencers வேண்டும். - உயர் இரைச்சல் வெளியிடுவதற்கும் இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள், பலா சுத்தியல், ராக் பயிற்சிகளை மற்றும் ராக் பிரேக்கர்ஸ் பயன்படுத்தி குழி இரவு நேரத்தில் பயன்படுத்த கூடாது கான்கிரீட் கலவை மற்றும் திரள்படுத்தல், இயந்திர கச்சிதமாய் ஸல் பயன்படுத்தி, செய்யப்படும் - கட்டமைப்புகள் இடிப்பு குறிப்பாக சத்தமில்லாத முறைகளை பயன்படுத்தி மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் - கட்டுமான தளத்தில் லாரிகள் மற்றும் கனரக வாகனங்கள் போக்குவரத்து யாவும்

இல	சுற்றாடல் தோற்றப்பாடு	தாக்கம்	உத்தேசிக்கப்பட்ட குறைக்கும் வழிமுறைகள்	தாக்கத்தை பகுதிகளில் குறைக்க
			குடியிருப்பு பாதிப்பை தேர்ந்தெடுக்கப்படுவர்.	பகுதிகளில் குறைக்க
			- ஒரு சத்தம் நிர்மாணிக்கவுள்ளது	தடை
			-	

அத்தியாயம் 1: அறிமுகம்

1.1. செயற்திட்டத்தின் பின்னணி

இலங்கை இந்திய பெருங்கடலில் அமைந்துள்ளது. இது இந்தியாவின் தென்-கிழக்கே 28 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் கடற்பகுதியில் சுமார் 65,000 கிமீ 2 நிலப் பகுதியில் சுமார் 20 மில்லியன் மக்கள் தொகையினை கொண்டுள்ளது. நாட்டின் தென் மேற்கே கொழும்பில் மக்கள் அடர்த்தியானது துறைமுக மற்றும் தொழில்துறை மையமான அமைந்துள்ளமை காரணமாக உயர்ந்தளவில் உள்ளது. நிகர மக்கள்தொகை வளர்ச்சி 0.7% ஆகும். ஒரு மேல் நடுத்தர வருமான நாடாக மாற்ற பாடுபடுகிறது இலங்கை நீண்டகால மூலோபாய மற்றும் கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி சவால்களில் கவனம் செலுத்துகிறது. முக்கிய சவால்களை, முதலீட்டு ஏற்றம் உட்பட, நாட்டின் தேவைகளை தலைநகரில் அபிவிருத்தி செய்ய நடுத்தர வருமானம், பொது செலவினங்கள் தனியார் துறை பங்குடன் அதிகரிக்கும், உற்பத்தித் திறன் மற்றும் ஏற்றுமதி என்பனவற்றை அதிகரிக்க ஒரு பொருத்தமான சூழலில் அபிவிருத்தியை உறுதிசெய்ய உள்ளடக்கி உள்ளது.

நவீன சமூகத்தில் போக்குவரத்து நாளாந்த வாழ்க்கையில் முக்கிய தேவையாக மாறிவிட்டது. முறையான மற்றும் விரைவான போக்குவரத்து முறைகள் நாட்டின் அபிவிருத்திக்கு கிடைக்க வேண்டும். இலங்கை நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து நெரிசல் பொதுமக்களுக்கு கனவு மட்டும் இன்றி அபிவிருத்திக்கு முக்கிய தடையாக உள்ளதுடன் பாரிய பொருளாதார இழப்பு ஏற்படுத்துவதாக மாறிவிட்டது. எனவே போக்குவரத்து வசதிகள் திறன் முழு போக்குவரத்து அமைப்பு முறையின் தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய நாம் அபிவிருத்தி செய்து கொள்ள வேண்டும்.

இலங்கை அரசு கலகெதற பொதுஹெற இணைப்புடன் கடவத்த இருந்து தம்புள்ளை வரை மத்திய கடுகதிப்பாதை கட்ட முடிவு செய்துள்ளது. வீதிப் பணிகள் இணைக்கப்பட்ட தேசிய சுற்றாடல் சட்டத்தின் (சுற்றாடல்) மற்றும் தொடர்புடைய சட்டத்தின் கீழ் உரிய சரத்துகலின் படி, அதே போல் மற்ற சட்டத்தை மற்றும் கொள்கைகள் இணக்கம் உறுதி செய்யும் பொருட்டு, சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்பு திட்டம் (EMMP) என்பனவற்றுடன் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கை தயாராக வேண்டும்.

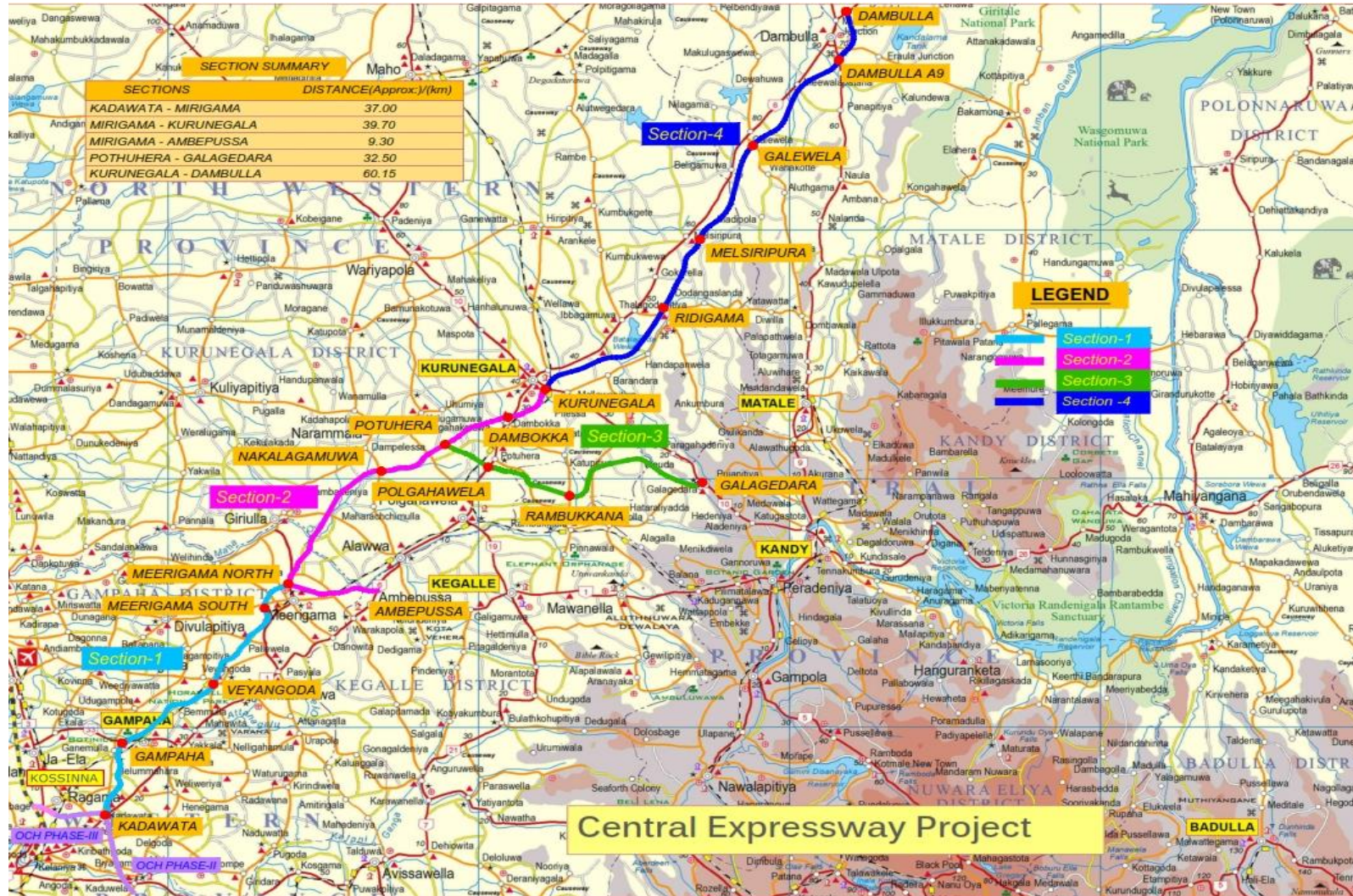
மத்திய கடுகதிப்பாதை திட்டம் (CEP) பின்வருமாறு நான்கு (4) பிரிவுகளாக பிரிக்கப்பட்டுள்ளது

அட்டவணை 1.1: CEP பிரிவினருக்கான பட்டியல்

பிரிவு	விபரம்	நீளம் (km)
பிரிவு 1	கடவத்த - மீரிகம	37.0
பிரிவு 2	மீரிகம -குருணாகலை	39.7
	மீரிகமம் (Wilwatta) அம்பேபுஸ்ஸ (அம்பேபுஸ்ஸ இணைப்பு சாலை)	9.3
பிரிவு 3	பொதுஹெற - கலகெதற	32.5
பிரிவு 4	தம்புள்ளை - குருநாகல்	60.3

இந்த சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீடு (EIA) மத்திய கடுகதிப்பாதை திட்ட பிரிவு 3 ஐ மதிப்பீடு செய்ய தயார் செய்யப்பட்டது. பிரிவு 1, 2 மற்றும் 4 க்கு தனித்தனி சு.தா.ம. ஆய்வுகள் நடத்தப்படுகின்றன. உரு 1.1 மத்திய கடுகதிப்பாதை திட்ட பொதுவான பகுதிகளை அளிக்கிறது.

இலங்கை ஜனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை வெளியிட்டுள்ள TOR ஏற்ப பிரிவு 3 க்கான சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீடு அறிக்கையை ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின் வனவியல் மற்றும் சுற்றாடல் விஞ்ஞான துறை பேண்தகைமை (CFS) மையம் தயாரிக்க ஈடுபட்டுள்ளது.



உரு 1.1 : உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை



உரு 1.2: பிரிவு 3 உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்பாதை (பொதகெற - கலகெதற)

1.2. செயற்திட்டத்தின் குறிக்கோள் மற்றும் நியாயப்படுத்தல்

முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக வலையமைப்பு வடக்கு, கிழக்கு உட்பட நாட்டின் பெரும்பாலான பகுதிகளை இணைக்க மற்றும் நாட்டில் அபிவிருத்தி துரிதப்படுத்த உதவும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தேசிய மற்றும் சர்வதேச முதலீடுகள் உயர்வடைவதுடன் பொருளாதாரம் உயர்வடையும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது, சுற்றுலாத்தளங்களை எளிதாக அணுகவும் பயண நேரத்தைக் குறைக்கவும் எரிபொருள் திறனை மேம்படுத்துவதுடன், சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பாதுகாப்புக்கள் உறுதி செய்யும் போது நிலையான அபிவிருத்திக்கு பங்களிப்பு செய்யும்.

CEP முக்கிய திட்ட இலக்குகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

- நாட்டின் அபிவிருத்தி திட்டங்களை துரிதப்படுத்தும் பொருட்டு ஒரு திறமையான போக்குவரத்து வலையமைப்பை நாட்டின் மத்திய மற்றும் வடக்கு பகுதிகளில் எளிதாக / விரைவு அணுகலை வழங்கல்,
- அதிவேக பாதையின் அருகே அமைந்துள்ள பகுதிகளில் தொழில்துறை மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி தேவைகளுக்கு வசதி ஏற்படுத்தல்
- நாட்டின் வடக்கு கிழக்கு பகுதிகளுடன் கொழும்பு, கம்பஹா, குருநாகல், கண்டி, மற்றும் தம்புள்ளை முக்கிய அபிவிருத்தி மையங்களுடன் இணைப்பை மேம்படுத்தல்,
- போதுமான அளவில் முன்னறிவிப்பு போக்குவரத்து சேவையினை கையாளல்,
- சாத்தியம், சுற்றாடல் பாதுகாப்பை அதிகரித்தல்,
- ஒரு பொருளாதார ரீதியாக அதிவேக வலையமைப்பை ஏற்படுத்தல்,
- சுற்றியுள்ள சேவை பகுதிகளில் நிலையான அபிவிருத்தியினை அடைதல்.

மேலும், பின்வரும் நன்மைகள் CEP முடிந்த பிறகு, பொதுவாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது:

- வடக்கு, கிழக்கு மற்றும் மத்திய மாகாண ஒரு திறமையான போக்குவரத்து அமைப்பு கிடைக்கும்,
- புதிய முதலீடுகள் நாட்டின் வடக்கு மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களில் தொலை நகரங்களில் ஏற்படும்,
- புதிய வேலை வாய்ப்புகளை விரிவாக்க மூலம் வெளிநாட்டு மற்றும் தனியார் துறையின் பங்களிப்பு, அதிகரிப்பு.
- கொழும்பு மற்றும் கம்பஹா, குருநாகல், கண்டி, தம்புள்ளை, யாழ்ப்பாணம், திருகோணமலை இடையே பயண முறை குறைக்கப்பட்டல்.

- தாமதம் செலவுகள் மற்றும் எரிபொருள் செலவுகள் குறைக்கப்படல் மூலம் தேசியப் பொருளாதார பங்களிப்பு
- சுற்றுலாத்தங்களுக்கு மேம்படுத்தப்பட்ட அணுகல்காரணமாக சுற்றுலா துறையின் விரிவாக்கத்திற்கு இட்டு சென்றது
- பரிமாற்றுகின்ற இடங்களை சுற்றியுள்ள நகரங்களில் பொருளாதார மையங்கள் என அடையாளம் காணப்பட்ட இடங்களில் அபிவிருத்தி,
- இப் பகுதியில் நிலம் மற்றும் சொத்து மதிப்பு விரிவாக்கம்,

தம்புள்ளை போன்ற விவசாயம் சார்ந்த நகரங்களில் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி மேம்பாடு,

- வடக்கு மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களில் மீது சீரான மூலாதார விநியோகம்
- கொழும்பில் இருந்து கண்டி செல்லும் பயண நேரம் குறைப்பு காரணமாக நேரம் சேமிப்பு

1.3. சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் குறிக்கோள்

கலகெதற இருந்து பொதுவெற வரை 32.5 கி.மீ. அதிவேக பாதை அபிவிருத்தி தொடர்பான இந்த சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீடு (EIA) அறிக்கையில் கட்டுமானம் மற்றும் செயல்பாட்டு கட்டங்களின்போது எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன நேர்மறை மற்றும் எதிர்மறை சுற்றாடல் தாக்கங்கள் பொறுத்து செயற்திட்டம் விளைவுகளை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது..

செயற்திட்டத்தில் இருந்து எழும் சாத்தியமான எதிர்மறையான உயிரியல் பெளதீக மற்றும் சமூக பொருளாதார சுற்றாடல் விளைவுகளைக் குறைக்க தேவையான தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகளின் நடவடிக்கைகளை ஆரம்ப கட்டத்தில் எடுக்க அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது. ஒரு கண்காணிப்பு செயற்திட்டம் பரிந்துரை தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. எதிர்பார்க்கப்பட்ட எதிரிடையான சுற்றாடல் தாக்கங்கள் குறைக்க கண்காணிப்பு திட்டம் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. எதிர்பாராத தாக்கங்கள் கட்டுமான மற்றும் செயல்பாட்டு கட்டங்களில் கண்காணிப்பு மூலம் கட்டுப்படுத்த முடியும். கண்காணிப்பு கட்டுப்பாட்டு சம்பந்தப்பட்ட முகவரங்கள் மூலம் நடைபெற வேண்டும் கண்காணிப்பு எண்ணிக்கை குறிகாட்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன

1980 ல் ஆண்டின் 47ம் இல தேசிய சுற்றாடல் சட்டத்தின் படி செயற்திட்டம் மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபை சு.தா.ம. எல்லைக்குள் அமைகின்றது. எனவே மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையிடம் இருந்து சுற்றாடல் அனுமதியினை பெற, ஆர்டிஏயினால் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கை விசாரணை நியதிகளின் படி தயாரிக்கப்பட்டு (TOR) விசாரணை நியதிகளின் பிரதி (Tor) இணைப்பு 1.1 இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

1.4. சு.தா.ம. அறிக்கை தயாரிப்பில் ஏற்றுகொள்ளப்பட்ட செயன்முறை மற்றும் தொழில்நுட்பங்கள்

முழு செயற்திட்டபிரதேசமும் உள்ளடக்கிய 1: 50,000 மற்றும் 1: 10,000 டிஜிட்டல் வரைபடங்கள், மண் மற்றும் புவியியல் வரைபடங்கள் நிலஅளவு திணைக்களத்திடம் இருந்து கொள்வனவு செய்யப்பட்டன. அந்த டிஜிட்டல் வரைபடங்கள் ஜிஐஎஸ் நிபுணர்கள் இந்த சு.தா.ம. அறிக்கைக்கு தேவையான வரைபடங்கள் ஏற்பாடுகளை செய்தனர்.

கூகிள் புரோ வரைபடங்கள் நிலப்பரப்பு ஆய்வு வரைபடங்கள் என்பன CEP பிரிவு 03 ஆய்வுக்கு பயன்படுத்தப்பட்டன.

1.4.1. வழிகாட்டல்கள் மற்றும் கொள்கைகள்

பின்வரும் வழிமுறைகள் மற்றும் கொள்கைகள் பயன்படுத்தப்படும்:

- சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு செயல்முறை இல 1159/22 செயல்படுத்தல் வழிகாட்டல்கள் (நவம்பர் 2000)
- வீதி திட்டங்களுக்கு சுற்றாடல் வழிகாட்டல்கள், வீதி, 2005
- சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பாதுகாப்புக்கள் இணங்குதல் கையேடு தொகுதி I - சுற்றாடல் பாதுகாப்பு இணங்குதல் கையேடு (ESCM), வீதி, 2009
- சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பாதுகாப்பு விதிகள் அடங்கிய கையேடு தொகுதி II - சமூக மதிப்பீடு மற்றும் சுயமாக மீள்குடியேற்ற இணங்குதல் கையேடு (SAIRC), வீதி, 2009
- கொள்கைகள், சட்டங்கள் மற்றும் ஏனைய வீதி கட்டுமான மற்றும் செயல்படுத்தல் தொடர்பாக ஒழுங்குவிதிகள்.

1.4.2. சுற்றாடல் விசாரணை

சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு நோக்கம் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பொதுஹை அமைப்பு பரிமாற்றம் உட்பட கலகெதற செய்ய பொதுஹை இருந்து நடைபாதையில் உள்ளடக்கியது.

கலகெதற - பொதுஹை) வடக்கு அதிவேகபாதை செயற்திட்டம் பிரிவு 3 க்கு டிசம்பர் 2014 ஆரம்பத்தில் RDA தயாரித்து பின்னர் திரும்பப் பெற்ற அறிக்கையும் உசார்துணைசெய்யப்பட்டது.

மேலும் கிடைக்கும் தரவுகளை பயன்படுத்தி ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன

1.4.3. தற்போதுள்ள இலக்கிய தகவல்சேகரிப்பு

பின்வரும் ஆவணங்களை EIA தயாரிக்கும் போது ஆய்வு செய்யப்பட்டது:

- போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவு, மொரட்டுவ ஏப்ரல் 2016 பல்கலைக்கழகத்தின் பொறியியல் துறை மூலம் மத்திய கடுகதிப்பாதை செயற்திட்டத்துக்கான அதிவேக செயலாக்க பொருளாதார செயலாக்க ஆய்வு பகுப்பாய்வு
- SMEC சர்வதேசம் மூலம் ஏப்ரல் 2014 இல் உத்தேச வடக்கு அதிவேக திட்ட நிலை 3 க்கு தயாரித்த அதிவேக பாதை ஆரம்ப வடிவமைப்பு ஆய்வு அறிக்கைகள்
- கம்பஹா, கேகாலை, குருநாகல் மற்றும் Mathale மாவட்டங்களில், புள்ளியியல் திணைக்களத்தின் 2010 மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பு
- வடக்கு அதிவேக செயற்திட்டம் (நிலை 3), வீதி, 2014 சு.தா.ம. வரைவு அறிக்கை

இலங்கை - அனர்த்த வலையம் - அனர்த்த முகாமைத்துவ மத்திய நிலையம், அனர்த்த முகாமைத்துவ அமைச்சு, டிசம்பர், 2012

1.4.4. கள ஆய்வுகள்

புதிய தகவல்களை சேகரிக்க, மற்றும் பெறப்பட்ட தகவல்களை சரிபார்க்க கள ஆய்வுகள் ஜனவரி, 2016 செப்டம்பர், 2015 ல் மேற்கொள்ளப்பட்டது சுற்று சூழல் மற்றும் சமூக ஆய்வுகள் விரிவாக மேற்கொள்ளப்பட்டன.

1.4.5. சூழியல் பாகங்கள்

செய்திகளை சேகரிக்க பயன்படுத்தப்பட்ட முறைகள்

ஆய்வு பகுதியில் தற்போது உள்ள பாரிய வாழ்விடங்களில் / நிலப் பயன்பாடு 1:50,000 மற்றும் 1: 10,000 அளவிலான நிலப்பரப்பு வரைபடங்கள் பயன்படுத்தி அடையாளம் காணப்பட்டது . அருகிலேயே உள்ள பாதுகாக்கப்பட்ட பகுதிகளில் 1: 10,000 வரைபடங்கள் என்பனவற்றை பயன்படுத்தி அடையாளம் காணப்பட்டது.

வாழ்விட வரைபடங்கள் ஆய்வு சர்வே மூலம் சரிபார்க்கப்பட்டது. வாழ்விடம் வரைபடங்கள் பயன்படுத்தி, மாதிரியிடல் மற்றும் வாழ்விட / நிலப் பயன்பாடு வகை, மாதிரி தளங்கள் இனங்காணப்பட்டது. ஒவ்வொரு அடையாளம் காணப்பட்ட மாதிரி இடத்துக்கும் விரிவான ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டன. இந்த ஆய்வு முறைகள் பயன்படுத்தி நீர்வாழ் மற்றும் பிராந்திய விலங்கினங்கள் மற்றும் தாவரங்கள் மாதிரி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. பயன்படுத்தப்பட்ட மாதிரி வழிமுறைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

விலங்குகள்

- கள கணக்கெடுப்பு, மாதிரி கணக்கெடுப்பு மற்றும் சந்தர்ப்பவாத கண்காணிப்பு, புவிக்ரூரிய விலங்கினங்களை மதிப்பிட பயன்படுத்தப்படும் மற்றும் காட்சி கண்காணிப்பு ஆய்வு ஒவ்வொரு வாழ்விடங்களில் உள்ள நீர்வாழ் விலங்கு மதிப்பிட பயன்படுத்தப்படுகிறது.

முக்கிய வகைப்பாட்டுநிலை குழுக்கள் தகவல்களை சேகரிக்க பயன்படுத்தப்பட்ட நுட்பங்கள் என்பனவற்றை அட்டவணை 1.2 இல் காட்டப்படுகின்றன.

அட்டவணை 1.2: விலங்கினங்கள் கணக்கெடுப்பில் பயன்படுத்தப்பட்ட நுட்பங்கள்

குழு	நுட்பம்
• பறவைகள்	• பல வட்டங்கள் (இரண்டு நேரடி மற்றும் மறைமுக கண்காணிப்பு பயன்படுத்தப்பட்டது)
• பட்டாம்பூச்சிகள் மற்றும் தும்பி	• சந்தர்ப்பவாத கண்காணிப்பு
• விலங்கு காணி நத்தைகள்	• சதுரமான தீர்வு மற்றும் சந்தர்ப்பவாத கண்காணிப்பு (இரண்டு நேரடி மற்றும் மறைமுக கண்காணிப்பு பயன்படுத்தப்பட்டது)
• மீன்	• மொத்தமாக்குதல் (பிரேம் வலைகள், வார்ப்பு வலைகள், கை வலைகள் முதலியன), பொறி மற்றும் காட்சி கண்காணிப்பு
• பாலூட்டிகள் அல்லது விலங்குகள்	• சந்தர்ப்பவாத கண்காணிப்பு மற்றும் எண்ணும் (நேரடி மற்றும் மறைமுக கண்காணிப்பு இரண்டும் பயன்படுத்தப்பட்டது)

தாவரம்

• மாதிரி நுட்பம் ஆலை பன்முகத்தன்மை தகவல்களை சேகரிக்க பயன்படுத்தப்படுகிறது. 10 மீ x 5 மீ துண்டு ஆய்வு பகுதியில் புவிசார் தாவரங்களை மதிப்பிட ஒவ்வொரு அடையாளம் காணப்பட்ட வாழ்விடத்திலும் நடத்தப்பட்டது. ஒவ்வொரு மாதிரி துண்டிலும் உள்ள தாவர இனம் குடும்பங்கள், மற்றும் இனங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ள அடையாளம் தெரியாத தாவர இனங்களின் மாதிரிகள் சேகரிக்கப்பட்டு தேசிய தாவரவியல் பூங்காக்கள், பேராதனை திணைக்களத்தின் தேசிய மூலிகை பூங்கா அனுப்பப்பட்டது

1.4.6 தற்போதுள்ள நிலப் பயன்பாடு ஆய்வு செய்முறை

- உத்தேச மத்திய அதிவேக பாதையின் முன்னைய அறிக்கையில் இருந்து சேகரிக்கப்பட்ட தகவல்களை பயன்படுத்தி ஆய்வு செய்யப்பட்டன சேர்ந்து இருக்கும் நிலத்தை பயன்படுத்துகிறது. டிஜிட்டல் தரவு (1: 10,000 அளவிலான) கணக்கெடுப்பில் பயன்படுத்தப்பட்டு ஆதாரங்களுடன் மேம்படுத்தப்பட்டது. நிலப் பயன்பாடு தகவல் உத்தேச மத்திய அதிவேக பாதையின் கூகிள் எர்த் மற்றும் கிடைக்கும் செயற்கைக்கோள் படங்களை பயன்படுத்தி ஆராயப்பட்டது. குறிப்பாக ஒதுக்கப்பட்ட வனப் பகுதிகளில் வனத்துறை சமீபத்திய ஆதாரங்கள் பயன்படுத்தி டிஜிட்டல் தரவு,

மேம்படுத்தப்பட்டது டிஜிட்டல் நில பயன்பாடு தரவு இறுதியாக சு.தா.ம. விவாதங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன.

- நிலத்தின் ஆய்வு பரிந்துரைக்கப்படுகிறது இடைப்பட்ட பகுதிகளில் முக்கியமாக செய்யப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக வீதி (120 மீட்டர் மொத்த அகலம்) மற்றும் (320 மீ சேர்த்து) விளிம்பில் இருந்து 100 மீ, மையம் இருந்து வீதி பரிந்துரை, வழியில் 60 மீ வலது (வரிசை) ஒதுக்கீடு பகுதியில் தனியாக பயன்படுத்தப்படும். சுமார் அறுபது (60) டிஜிட்டல் 1: 10,000 வரைபடங்கள் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதையினை உள்ளடக்கியுள்ளது. திட்டமிடப்பட்ட தேசிய ஒருங்கிணைக்க (மீட்டர் அளவு) அமைப்பு கணக்கீடுகள் பயன்படுத்தப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக முழுவதும் முக்கிய ஆறுகள் மற்றும் வீதிகள் அனைத்தும் ஆராயப்பட்டது.

1.4.7. நிலப்பரப்பு பகுப்பாய்வு முறைகள்

- உத்தேசிக்கப்பட்ட அதிவேக பாதையின் தரைத்தோற்றத்தை அடையாளம் காண ஆரம்பத்தில் முக்கியமான அளவுருக்கள் அடையாளம் காணப்பட்டன. பொதுவெற-கலகெதற ஆரம்ப கண்காணிப்புகளில் இடவியல்பின் படி, பிரிவு செங்குத்தான மற்றும் மென்மையான சரிவுகளில் சிக்கலான நிலப்பரப்பு முழுவதும் அமைந்துள்ளது.
- எனவே, முன்மொழியப்பட்ட வீதி நெடுகிலும் இடவியல்பின் உயரத்தில், உயர, சாய்வு, அம்சம் மற்றும் பயன்பாடு நிலங்கள் அடிப்படையில் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. பொது, விரிவான நிலப் பயன்பாடு பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கும் முறைகளில் இருக்கும் நிலப் பயன்பாடு பிரிவில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன பகுப்பாய்வுகள். எனினும், உயரத்தில் மற்றும் சரிவுப்படம் 1 அடிப்படையாக அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன: கணக்கெடுப்பு துறை, இலங்கை உருவாக்கப்பட்டது 10,000 நிலப்பரப்பு தரவு. உத்தேச தேசிய கட்டம் விளிம்பு வரைபடங்கள் இலங்கை (மீட்டர் அளவு) க்கான ஆள்கூற்று முறைமை நிலப்பரப்பு ஆய்வு பயன்படுத்தப்பட்டன. பரிதி ஜிஐஎஸ் 9.3 இல் 3D பகுப்பாய்வு முக்கோணத்தன்மை ஒழுங்கற்ற வலையமைப்பு (டன்) முறையை பயன்படுத்தி மேற்பரப்பில் உயர்வதற்கு உருவாக்க பயன்படுத்தப்படுகிறது. மேலும், சாய்வு மற்றும் அம்சம் வரைபடங்கள் வெளி சார்ந்த பயன்படுத்தி டன் பயன்படுத்தி உருவாக்கப்பட்டன.

நிலத்தின் ஆய்வு பரிந்துரைக்கப்படுகிறது இடைப்பட்ட பகுதிகளில் முக்கியமாக செய்யப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக வீதி (120 மீட்டர் மொத்த அகலம்) மற்றும் (320 மீ சேர்த்து) விளிம்பில் இருந்து 100 மீ, மையம் இருந்து வீதி பரிந்துரை, வழியில் 60 மீ வலது (வரிசை) ஒதுக்கீடு பகுதியில் தனியாக பயன்படுத்தப்படும்.

இவற்றுக்கும்மேலாக, முக்கிய பரிமாறும் இடங்களில் விரிவாக கருதப்பட்டன. எனவே, நிலப்பரப்பு ஆய்வு பரிந்துரை இடைத்தடைப்பகுதியில் மட்டுமே கருதப்படவில்லை.,

உத்தேசிக்கப்பட்ட அதிவேக பாதை இடையே உள்ள சாத்தியமான சப்சிடன்ஸ் இடங்களில் வெவ்வேறு ஆய்வு செய்யப்பட்டன.

- உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய அதிவேக பாதை புவியமைப்பு அத்துடன் வீதி வெட்டுக்கள் காரணமாக காரணமாக மண்சரிவு ஏற்படும் சாத்தியம் காணப்படுகிறது எனவே, தேவையான ஆய்வுகள் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக கட்டுமான பின்னர் சாத்தியமான நிலச்சரிவு தவிர்க்கும் பொருட்டு செய்யப்பட்டது.

1.4.8. நிலவியல், மண் மற்றும் பேரழிவு என்பனவற்றுக்கான செயன்முறை

- பொதுவாக, ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை மற்றும் செயலாக்க ஆய்வு வடிவமைப்பு அறிக்கை இந்த சு.தா.ம. அறிக்கையில் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. நிலவியல் மற்றும் அபிவிருத்தி ஆகிய ஆய்வுகள் பற்றிய அடிப்படை தகவல்களை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. செயலாக்க ஆய்வு இருந்து borehole பதிவுகள் மற்றும் மண் மாதிரிகள் மேலும் நில பொருத்தம் ஸ்திரத்தன்மை, மண் வகைகள் மற்றும் அவர்களின் பண்புகள் என்பனவற்றை கரந்துரையாட பயன்படுத்தப்பட்டன. ஜியோடெக்னிகல் விசாரணைகள், ஆய்வக சோதனைகள் Atterberg எல்லை, ஈரப்பதம், துகள் அளவு விநியோகம், சேதன உள்ளடக்கம் மற்றும் இரசாயன அளவுருக்கள் (கார, குளோரைட் மற்றும் சல்பேட்) தீர்மானிக்க மண் மாதிரிகள் மீது மேற்கொள்ளப்பட்டன. அந்த வரையறைகளுக்கு தேவையான உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டம் பற்றிய மண் நிலைமைகள் பற்றி கரந்துரையாட பயன்படுத்தப்பட்டன.
- குறிப்பாக, இந்த சு.தா.ம. க்கான நிலவியல் மற்றும் மண் விசாரணை நடத்தப்பட்டு பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டன: 1: 10,000 நிலவியல் மற்றும் கட்டமைப்பு வரைபடங்கள் புவியியல் கருத்தாய்வு மற்றும் சுரங்கப் பணியகம் (GSMB) உருவாக்கப்பட்டது. பேஸ்மெண்ட் பாறை வகை, நிறுத்தம், சாய்வு மற்றும் பிற கட்டமைப்புகள் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை முழுவதும் விரிவாக ஆய்வு செய்யப்பட்டன. வீதி முழுவதும் அடித்தள பாறைகள் கட்டமைப்புகள் எனவே ல மடிப்புகள் மற்றும் பெயர்ச்சி மண்டலங்களை ஆராயப்பட்டது, தொகுதியாக உள்ளது.
- உத்தேசிக்கப்பட்ட மத்திய அதிவேக பாதையில் அழுத்தம் மற்றும் அரிப்பு அடிப்படையில் ஆராயப்பட்டது. குறிப்பாக, கம்பஹா, குருநாகல், கண்டி, மாத்தளை மாவட்டங்களில் நெல் வயல் பிரிவுகளில் நடாத்தப்பட்டது. அத்துடன் ஊடுருவல் திறன் மற்றும் ஊட்டசத்து இழப்பு மீது சாத்தியமான சிக்கல்கள் கரந்துரையாடப்பட்டது. மேலும், அடித்தள நிலவியல் மற்றும் கட்டமைப்புகள் பொறுத்து நிலப்பரப்பு நிலைமைகள் விசாரணை வீதி

வெட்டுக்கள் சேர்த்து சாத்தியமான நிலச்சரிவு அச்சுறுத்தல்கள் சமாளிக்கும் பொருட்டு செய்யப்பட்டது. பொதுஹெற - கலகெதற இடையே இயற்கை நிலச்சரிவு இடங்களில் செய்யப்பட்டது. குறிப்பாக, உத்தேசிக்கப்பட்ட வீதி நெடுகிலும் தனிமைப்படுத்தப்பட்ட ராக் பாறைகளுக்கு கடந்து செல்லும் பகுதியில் பகுப்பாய்வுகள் செய்யப்பட்டது. மேலும், சாத்தியமான நிலம் சப்சிடன்ஸ் தொடர்பான விசாரணைகளை நிலவியல், மண் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் அறிக்கைகள் அடிப்படையில் செய்யப்பட்டது. நில அமைப்பியல் மற்றும் கட்டமைப்புகள் முக்கியமாக ஆய்வு மற்றும் இடமாற்றி இடங்களில் பரிமாறிக்கொள்வது பற்றி ஆராயப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக திட்டம் சேர்ந்த கட்டமைப்பு நிலவியல் ஆழமான நிலத்தடி இயக்கங்கள் மற்றும் பிற சாத்தியமான இயற்கை பேரழிவுகள் ஏற்படும் விளைவுகள் பற்றி கரந்துரையாடப்பட்டு இணைக்கப்பட்டன..

1.4.9. நீரியல் ஆய்வு

விசாரணைகள் முக்கியமாக செயலாக்க மற்றும் ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கைகள் ஆய்வு மற்றும் முன்னர் உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்த வடக்கு அதிவேக அறிக்கை, ஆர்டிஏவில் கடந்த அறிக்கைகள் அடிப்படையில். வெள்ளம் பொதுவாக ஏற்படும் சில இடங்களை சரிபார்க்கப்பட்ட கள ஆய்வுகள் செய்யப்பட்டன. நில பயன்பாடு மற்றும் வரிசையில் சேர்த்து சேகரிக்கப்பட்ட இடக்கிடப்பியல் கணக்கெடுப்பு செயற்கைக்கோள் படங்களின் தரவு பயன்படுத்தப்பட்டது. வரிசையின் ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் 100 மீ பரப்பில் வெள்ளம் மற்றும் வடிகால் பிரச்சினைகள் கருதப்பட்டன இதற்கு 1: 50,000 மற்றும் 1: 10,000 வரைபடங்கள் கணக்கெடுப்பு சிறுபாலங்கள், பாலங்கள் மற்றும் அனைத்து பிற வீதிவழி ஹைட்ராலிக் கட்டமைப்புகள் நீர்ப்பிடிப்பு எல்லைகளை சரிபார்க்க நிலஅளவை படம் வெளியிட்டுள்ள பயன்படுத்தப்பட்டன. நீரியல் மற்றும் வடிகால் தாக்கங்கள் உத்தேசிக்கப்பட்ட சிறுபாலங்கள், பாலங்கள், வெள்ள கால்வாய்கள், வடிகால் திட்டங்கள், வெள்ளம் பகுதிகள் முன்னர் உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்த வடக்கு அதிவேக திட்ட தயாராக பூர்வாங்க வடிவமைப்பு அறிக்கைகள் கொடுக்கப்பட்ட தகவலின் அடிப்படையில் முக்கியமாக மதிப்பீடுசெய்யப்பட்டது. தகவல் சேகரிப்பு மற்றும் தொகுப்பு வீதி பல்வேறு நீண்டு உள்ளடக்கியதாக நடத்தப்பட்டது.

நீரியல், வடிகாலமைப்பு SMEC மற்றும் OCYANA, ஏப்ரல் 2014 மற்றும் வரைவு வடக்கு அதிவேக அபிவிருத்தித்திட்டத்தின் சுற்றாடல் பாதிப்பு மதிப்பீட்டு அறிக்கை - உத்தேசிக்கப்பட்ட கலகெதற - பொதுஹெற அதிவேக பாதை தொடர்புடைய விவரங்களின் சாத்தியக்கூறுகளை ஆராய, பிரிலிமினரி டிசைன் அறிக்கை 3 ஆம் நிலை, தொகுதி 3 இருந்து எடுத்து 3 ஆம் நிலை, , அக்டோபர் 2014 உசார்துணை செய்யப்பட்டது.

1.4.10. அடிப்படை தகவல்களை அடையாளம் காணல்

உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டம் மற்றும் செயற்திட்டம் பகுதியின் அருகில் உள்ள 100 மீ நடுநிலை மண்டலத்தின் சமூக-பொருளாதார பண்புகளின் முதன்மை மற்றும் இரண்டாம் நிலை ஆதாரங்கள், சமூக தாக்கங்களை சரியாக புரிந்து கொள்ளும்பொருட்டு அடையாளம் காணப்பட்டது

இரண்டாம் ஆதாரங்களில் இருந்து கிடைக்கும் தகவல்களை சேகரித்து பின்னர் கள கற்கை மேற்கொள்ளப்பட்டன. குறிப்பாக, புள்ளிவிபரத் திணைக்களம் வெளியிட்டுள்ள மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பு சமூகங்களின் சமீபத்திய மக்கள் தொகை மற்றும் சமூகப் பொருளாதார பண்புகள் என்பனவற்றை அடையாளம் காண ஆய்வு செய்யப்பட்டன. மேலும், சம்பந்தப்பட்ட நகர சபைகள், பிரதேச சபைகள், பிரதேச செயலக அலுவலகங்கள், கோட்ட பொறியாளர் அலுவலகங்கள், அரசு மருத்துவமனைகள் என்பன இரண்டாம் நிலை தகவல் கணக்கெடுப்பு தரவு மூலங்கள் இருந்தன. சுயவிவர திரட்டலில் சமூகங்கள், நிறுவனங்கள், வணிக, உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் திட்ட பகுதியில் வளங்களை பயன்படுத்த தயார் செய்யப்பட்டது.

முன்மொழியப்பட்ட வடக்கு அதிவேக மத்திய கடுகதிப்பாதைக்கு முன்பு அண்மையில் நடத்திய சமூக பொருளாதார ஆய்வு அறிக்கைகள் முக்கியமான தகவல்களை பெற பயன்படுத்தப்பட்டது.

மிகவும் முக்கியமான விஷயங்கள் அதே பகுதியில் உள்ள மீண்டும் அடையாளம் காணப்பட்டதுடன் சமூக ஆய்வுகள் மக்களின் குடியிருப்பு, குடும்பம் மற்றும் சமூக வாழ்க்கை மற்றும் ஏற்படக்கூடிய பாதகமான சமூக தாக்கங்கள் பெறப்பட்டன. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதைதொடர்பான விரிவான மீள்குடியேற்ற செயற்திட்டத்தில் இருந்து தரவு துணைத்தரவுகள் பயன்படுத்தப்பட்டன.

மக்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் இரண்டு பிரிவுகள் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன

முதல் வகையில் செயற்திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட நபர்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் ஆகும். இந்த வகையில் அனைத்து வீடுகளுக்கும், நிறுவனங்கள், அமைப்புக்கள், பண்புகள், உடைமைகள், முதலீடுகள், வணிகங்கள், உட்கட்டமைப்பு வசதிகள், உரிமைகள், பொருளாதார வளங்கள், சமூக வாழ்வில், கலாச்சாரம் மற்றும் பல்வேறு கொள்ளளவில் மக்கள் சமூக செயல்பாடு. இயற்கை மற்றும் அந்த மக்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் மற்றும் சமூக போக்குகள் என்பன அடங்கும்.

இரண்டாவது வகை நபர்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் என்பனவற்றில் செயற்திட்டத்தில் இருந்து புலப்படும் அல்லது உணரப்படும் பாதகமான தாக்கம் ஆனால் அதில் ஆர்வம் மற்றும் உத்தேச செயற்திட்டம் நன்மைகள் பயனாளிகளுக்கு இருத்தல் என்பன அடங்கும்.

சேகரிப்பு மற்றும் முதன்மை தரவின் பகுப்பாய்வு.

உப பணி 1. குடும்பங்களின் சமூக-பொருளாதார கணக்கெடுப்பு.

உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டம் கீழ் வரும் இடங்களில் குடும்பங்களின் சமூக-பொருளாதார கணக்கெடுப்பை பெற 2014 இல் சு.தா.ம. க்காக RDA பரிந்துரைக்கப்படும் கேள்வித்தாள் மூலம் தரவு சேகரிக்கப்பட பயன்படுத்தப்பட்டது. இது முந்தைய ஆய்வு திட்டத்தின் புதிய வழித்தடங்கள் தொடர்பான தகவல், அதே போல் இரண்டாம் ஆதாரங்களில் இருந்து அந்த பகுதிகளில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நபர்கள் மற்றும் நிறுவனங்களிடமிருந்து நேர்காணல்கள் மூலம்பெறப்பட்டது.

உப பணி 2. மாநில துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் சொத்து ஆய்வு.

RDA இன் SAIRC இல் பரிந்துரைக்கப்படும் ஒரு தனி கேள்வித்தாள் மூலம் சேகரிக்கப்பட்ட தரவு திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படும் பகுதியில் அமைந்துள்ள அரசு துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் பண்புகளை அடையாளம் காண பயன்படுத்தப்பட்டன.

உப பணி 3. தனியார் துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் சொத்துக்கள்.

திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படும் பகுதியில் அமைந்துள்ள வணிக மற்றும் பிற தனியார் துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் பண்புகளை அடையாளம் காணப்பட RDA இன் SAIRC இல் பரிந்துரைக்கப்படும் ஒரு தனி கேள்வித்தாள் அடிப்படையில் சேகரிக்கப்பட்ட தகவல்களின் அடிப்படையில் அடையாளம் காணப்பட்டது.

உப பணி 4. இலக்கு குழு கலந்துரையாடல்கள்.

பாதிக்கப்படும் சமூக குழுக்களின் கருத்து, கருத்துக்கள் மற்றும் திட்டம் போக்கு மற்றும் அவர்களின் ஆலோசனைகளை அறிய வெவ்வேறு சமூகங்களில் நடத்திய பேட்டிகள் மூலம் சேகரிக்கப்பட்ட தரவு அடிப்படையில் அடையாளம் காணப்பட்டது.

உப பணி 5. முக்கிய தகவலாளர் நேர்முகம்.

தகவல்கள் கிராம Niladaris, பிரதேச செயலாளர்கள், மேயர்கள், பிரதேச சபை தலைவர்கள், பொலிஸ் நிலையங்கள் தலைவர்கள், பாடசாலை அதிபர்கள், உரிமையாளர்கள் மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களில் மேலாளர்கள், நிலம் அதிகாரிகள், மருத்துவமனை அதிகாரிகள், மதத் தலைவர்கள், மற்றும் தனிநபர்கள் என முக்கிய தகவல் தருவோரின் இருந்து பெறப்பட்டன.

பல்வேறு ஆதாரங்களில் இருந்து சேகரிக்கப்பட்ட தகவல்களை ஒழுங்காக எக்செல், SPSS முதலியன பயன்படுத்தி ஆராயப்பட்டன மற்றும் உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதியில் மற்றும் பொதுமக்களின் கருத்துக்கள் மற்றும் எண்ணங்களின் சமூகப் பொருளாதார அபிவிருத்திக்கு பயன்படுத்தப்பட்டது.

1.4.11. கலாச்சார, பூர்வீக மற்றும் தொல்பொருளியல் பாரம்பரியம்

சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்களின் ஆய்வின் (ESIA) போதான கலாச்சார, பூர்வீக மற்றும் தொல்பொருளியல் பாரம்பரிய கற்கையானது பாரம்பரிய தாக்க அறிக்கையினை (HeIA) உள்ளடக்கி காணப்படுகின்றது.

அவதானம் செலுத்தும் முறைமைகள்;

- இப்பகுதியில் தற்போதுள்ள புராதன புனித சின்னங்கள், கலாச்சார, பூர்வீக மற்றும் தொல்பொருளியல் பாரம்பரிய பகுதிகள் (சமய சம்பந்தமானவை) போன்றவற்றினை இனங்காணல்.
- தற்போதுள்ள புராதன புனித சின்னங்கள், கலாச்சார, பூர்வீக மற்றும் தொல்பொருளியல் பாரம்பரிய பகுதிகளை வரைபட அமைப்பில் குறித்தல்.
- தற்போதுள்ள புராதன புனித சின்னங்கள், கலாச்சார, பூர்வீக மற்றும் தொல்பொருளியல் பாரம்பரிய பகுதிகளுக்கான தாக்கங்களை விளக்குதல்
- தாக்கங்களை குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்படும் பொருத்தமான பரிந்துரைகள் மற்றும் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை உருவாக்குதல்

இக்கற்கையானது பாரம்பரிய தன்மைகள் தொடர்பில் மேலுமாக அ. கலாச்சார தன்மைகள் மற்றும் தரங்கள், இது முற்காலத்திலிருந்து தற்போது வரை ஏதாவது விசேட அமைப்பினால் சூழப்பட்டுள்ள தன்மை ஆ. எழுதப்பட்ட காலத்திலிருந்து கலாச்சார தன்மைகள் மற்றும் தரங்கள், முற்காலத்திலிருந்து தற்போது வரை இவற்றின் செயற்பாடுகள் இ. தொல்பொருளியல் தன்மைகள் மற்றும் முற்காலத்திலிருந்து தற்போது வரை அவற்றின் செயற்பாடுகள், இவற்றுக்கு பயன்படுத்தியுள்ள தொழில்நுட்பங்கள், அப்பகுதியில் காணப்படும் தொழில்நுட்ப தன்மைகள் மற்றும் தோண்டுவதற்கு முன்னரான அனுமதிகள். பாரிய முகப்பு கற்கைகள், நிலா அமைப்பு கற்கைகள், புவியியல் ஆய்வுகள் மற்றும் மேல் மட்ட ஆய்வுகள் ஆகியன முன்னெடுக்கப்பட்டன. ஆனால் கையிருப்பிலுள்ள வளங்கள் மற்றும் தொழில்நுட்பங்களை கருத்தில்கொண்டு முகப்பு மற்றும் நில மேற்பரப்பு கற்கைகள் மாத்திரம் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

உத்தரவு பெற்ற நிபுணர்கள் மற்றும் அமைப்புகளினால், பாரம்பரிய முகாமைத்துவம் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட முறையான மற்றும் முடிவுபெற்ற கற்கைகளின் அடிப்படையில், செயற்திட்ட முறைமையானது நோக்கத்தினை அடையும் வகையில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது. இது பாரம்பரிய தாக்க கற்கையில் பின்வரும் வகுப்புகளாக பிரிக்கப்பட்டுள்ளது.

- கலாச்சார தன்மைகளும், இயல்புகளும்
 - புராதன தன்மைகளும், இயல்புகளும்
 - தொல்பொருளியல் தன்மைகளும், இயல்புகளும்
- (சமய இயல்புகள் கலாச்சார மற்றும் புராதன தன்மைகளில் கீழ் அடங்குகின்றன)

கள ஆய்வு அடிப்படையில் தேவையான தகவல்களை சேகரிக்க பின்வரும் கருவிகள் பயன்படுத்தப்பட்டன

- முற்கற்கை ஆய்வுகள் (தொல்பொருளியல் திணைக்களம், பல்கலைக்கழகம், ஏனைய நூல்நிலையங்கள், அரச அலுவலகங்கள், தேசிய அருங்காட்சியகங்கள் மற்றும் புத்தக சாலைகள்)
- பிரதான தகவல் அறிந்தவருடனான கலந்துரையாடல்கள் (தொல்பொருளியல் திணைக்களம்)
- பகுதி அமைப்பு நேர்காணல்கள் (களம்)
- நேரடி அவதானிப்புகள் (களம்)
- புராதான அமைப்பு (களம்)
- முறையற்ற கள ஆய்வு (களம்)
- புகைப்பட ஆதாரங்கள் (களம்)

கள கற்கையின் போது PRA கருவிகள் தொடர்பில் அவதானங்கள் மேற்கொள்ளப்படும். இது தவிர தொல்பொருளியல் திணைக்களத்தினால் முழுமையான தொல்பொருளியல் தாக்க ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

1.5. அரச கொள்கை மற்றும் திட்டம் தொடர்பிலான அனுசரிப்புகள்

தற்போதைய அரசாங்கத்தின் கொள்கைகளின் அடிப்படையில், அதிவேக பாதையானது பிரதான/பாரிய வீதி அபிவிருத்தி திட்டமாகும். இது போத்துஹேர உள்ளக மாற்றத்துடன் போத்துஹேர கலஹைதர பகுதி இணைகின்றது. இதனால் கண்டிக்கு பயம் செய்யும் நேரம் ஒன்றரை மணித்தியாலங்கள் குறைவடைகின்றது. அத்துடன் CEP யானது, கடவத்தை அமைப்பு உள்ளக மாற்றப் பகுதியின் வெளியக சுற்று வட்ட பாதையுடனும்(OCH) (E2) இணைகின்றது. இது கொழும்பு கட்டுநாயக்க பாதைக்கு செல்ல இலகுவாக அமைகின்றது. உத்தேசிக்கப்பட்ட ருவன்புற அதிவேக பாதை மற்றும் கொழும்பு உயர்த்தப்பட்ட அதிவேக பாதைகளினால் பொருளாதார மற்றும் நிர்வாக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடங்களுக்கு இலகுவாக செல்ல வழிவகுக்கின்றது.

1.6. திட்டத்துக்கான முதற்கட்ட அனுமதிகள்

திட்ட நடவடிக்கைகளினால் வயல் நிலங்கள், தென்னை பயிர்ச்செய்கை நிலங்கள் ஆகியவற்றுக்கு பாதிப்புகள் ஏற்படுகின்ற காரணத்தினால் விவசாய திணைக்களம், நெல் பயிர்ச்செய்கை சபை மற்றும் தென்னை பயிர்ச்செய்கை சபை ஆகியவற்றிடமிருந்து அனுமதிகள் பெறப்படும்.

நீர்ப்பாசன திணைக்களம் மற்றும் மாகாண நீர்ப்பாசன திணைக்களம் - மேல், வடமேல் மற்றும் மத்தி மாகாண சபை ஆகியவற்றுடன், விசேடமாக அதிவேக பாதையினால் பாதிக்கப்படும் அமைப்புகள் மற்றும் வடிகால் அமைப்புகள் தொடர்பாக ஒப்பந்தங்கள் மேற்கொள்ளப்படும்.

இலங்கை நில மீளமைப்பு மற்றும் அபிவிருத்தி கூட்டுத்தாபனத்துடன் (SLLRDC), வடிகால் அமைப்பு தொடர்பாக ஒப்பந்தங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் உள்ளது. உத்தேசிக்கப்பட்ட பாதையானது பல இடங்களில் பிரதான பகுதிகளுக்கு குறுக்காக செல்கின்றது. இறுதி கட்ட அமைப்பு தொடர்பாக இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்துடன் கலந்துரையாடல்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இலங்கை மின்சார சபை (CEB), இலங்கை தொடர்பாடல் கூட்டுத்தாபனம் (SLT) மற்றும் தேசிய நீர் வழங்கல் மற்றும் வடிகாலமைப்பு சபை ஆகியவற்றுடன் திட்டப்பகுதியில் காணப்படும் தொடர்புகளை மாற்றி வழங்குதல் தொடர்பில் ஒப்பந்தங்கள் மேற்கொள்ளப்படும்.

அதிவேக பாதையின் நடுப்பகுதி குருநாகல் மாவட்டத்தினுடகாக செல்கின்றது. இதனால் வடமேல் மாகாண சுற்றாடல் விதிகளுக்கு அமைவாக மேற்கொள்ளப்படுதல் அவசியமாகும். இதனால், கட்டுமான வேலைகளை மேற்கொள்ள மாகாண சுற்றாடல் அதிகாரசபையிடமிருந்து ஒப்பந்த அனுமதி பெறுதல் அவசியமாகும்.

அட்டவணை 1.3:செயற்திட்டத்துக்கு தேவையான அனுமதிகளின் சாராம்சம்

இல	நிறுவனம் / திணைக்களம்	ஒப்புதல்கள் தேவைக்கான காரணம்	கவலை நிலைமை
1	கமநல அபிவிருத்தி திணைக்களம்	சீரமைப்பு நெல் வயல்கள் மற்றும் சிறிய நீர்ப்பாசன திட்டங்கள் ஊடாக செல்கிறது	அறிக்கையில் தரப்பட்டுள்ளது
2	இலங்கை மின்சார சபை (இமிச) / ஸ்ரீலங்கா ரெலிகொம் (ஸ்ரீலரெ) / தேசிய நீர் வழங்கல் மற்றும் வடிகாலமைப்புச் சபை (NWS மற்றும் DB)	பரப்புத்தடங்கள் / நீர் வழங்கல் வலையமைப்புகள் மற்றும் தொலைத்தொடர்பு வலையமைப்புகள் சீரமைப்பு பாதிக்கும்	விபரமான வடிவமைப்பு ஒன்றாக செய்யப்பட வேண்டும்
3	இலங்கை ரயில்வே திணைக்களம்	சீரமைப்பு சுவடு பொதுஹெரவில் ரயில்பாதையினை கடந்து செல்கின்றது	அறிக்கையில் தரப்பட்டுள்ளது
4	வனபரிபாலன சபை	சீரமைப்பு சில வனப் பகுதிகளின் அருகாக செல்கிறது	வன பகுதிகள் எதுவும் சீரமைப்பில் உள்ளடக்கப்படவில்லை
5	வனவிலங்கு பாதுகாப்புத் திணைக்களம்	சில வனச்சுவடுகளின் ஊடாக செல்வதால் அனுமதி பெற வேண்டும்	முன்மொழியப்பட்ட பாதையில் வனவிலங்கு பகுதிகளில் இல்லை
6	தொல்பொருள் திணைக்களம்	முன்மொழியப்பட்ட சுவடு ஏதாவது கண்டுபிடிக்கப்படாத தொல்பொருள் தளங்களை கடந்து செல்லுமாயின்.	தொல்பொருள் தாக்க மதிப்பீடு நிறைவுசெய்யப்பட்டுள்ளது

அனுமதிகள் பின்னிணைப்பு 8.1 இல் தரப்பட்டுள்ளது

அத்தியாயம் 2: உத்தேசிப்பட்டுள்ள திட்டத்தின் விவரணமும், நடைமுறைப் படுத்தக்க மற்ருவழிகளும்

2.1. மாற்றுவழிகளை பதிப்பாய்வு செய்தல்

2.1.1 திட்டத்துக்கான மாற்றுவழிகள் இல்லை

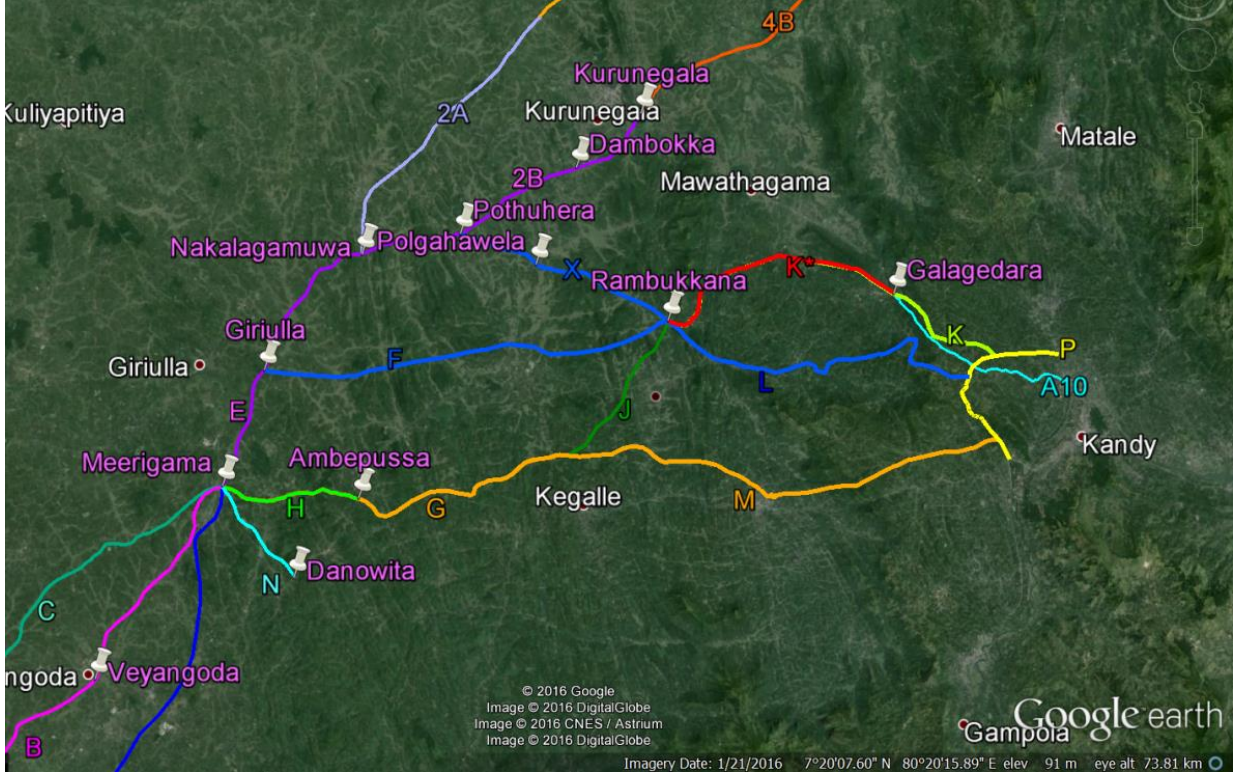
இலங்கையின் பொருளாதாரமானது முப்பது வருடகால யுத்தத்தின் பின்னர் உயர்ந்துகொண்டு செல்கின்றது. இவ் அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் பிரதான பயனாளிகள் வசிக்கும் வடக்கு கிழக்குப் பகுதிகள் யுத்தம் காரணமாக பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டன. இது GDP யில் பெரும் பங்களிப்பை செலுத்தும். இத்திட்டம் காரணமாக மேல் மாகாண நகரப்பகுதிகள், கட்டுநாயக்கவை அண்மித்த பகுதிகள், மீரிகம, கொழும்பு, கோமாகம, ஹொரண மற்றும் ஏனைய பிரதான நகரங்களில் வாகன நெரிசல்கள் குறைவடைந்து அபிவிருத்தியடையும். சமூக மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்தியினை தக்க வைக்கும் பொருட்டு வடமத்தி, கிழக்கு மாகாணங்கள் மேல்மாகாணத்துடன் “வினைத்திறனான” நிலத்தொடர்பினை ஏற்படுத்தல் மிகவும் அவசியமானதாக விளங்குகின்றது.

தற்போதிருக்கும் பிரதான போக்குவரத்து அமைப்புகளாக கொழும்பு-கண்டி (A001), அம்பேபுஸ்ஸ- குருநாகல்-திருகோணமலை (A006), கண்டி-யாழ்ப்பாணம்(A009), மரதங்கடவல-கபரண-திருக்கொண்டிமடு (A011) அதிவேக பாதைகளான தெற்கு அதிவேக பாதை (E01), கொழும்பு கட்டுநாயக்க (E03) அதிவேக பாதை வெளிவட்ட அதிவேக பாதை (E02) ஆகியன அடங்குகின்றன. தற்போதைய நிலையில் கொழும்பிலிருந்து வடமாகாணம் யாழ்ப்பாணத்துக்கு 400 கிலோமீட்டர் செல்வதற்கு 12 மணித்தியாலத்துக்கு கூடியளவான நேரம் எடுக்கும் அல்லது கொழும்பு கிழக்குமாகாணம் திருகோணமலை மற்றும் மட்டக்களப்பு அண்ணளவாக 300 கிலோமீட்டர் ஆகும். அத்துடன், குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியினுள் இப்பகுதி பாதைகளுக்கு மேலாக மீள் மேற்பரப்பிடல் வேலைகள் நடந்தேறின. இதில் சில நகரப்பகுதிகளைத் (நான்கு வரிகள்) தவிர அனேகமான இடங்களில் இரண்டு பாதை வரிகள் காணப்படுகின்றன. பாதை மேற்பரப்பினை மீள் நிர்மாணம் செய்த பின்னரும் சராசரி நகரப்பகுதிகான வேகம் மணிக்கு 50 km ம், ஏனைய இடங்களில் ஆகும்.

வடக்கு மற்றும் கிழக்குப் பகுதிகளில் எதிர்வு கூறப்படும் சமூக மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிகள், மற்றும் ஏனைய பிரதான நகரங்கள் மேற்குறிப்பிட்ட பாதைகளுடன் இணைக்கப்படும் போது வாகன போக்குவரத்து நெரிசளுக்கான கேள்விகள் ஏற்படும். இந்நிலைமையானது கொழும்புக்கும் ஏனைய நகரங்களான குருநாகல், யாழ்ப்பாணம், தம்பள்ளை, திருகோணமலை மற்றும் கண்டி ஆகியவற்றுக்கிடையிலான போக்குவரத்து நேரத்தினை அதிகரிக்கும்.

ஏற்கனவே காணப்படும் அதிவேக பகுதிகளான கொழும்பு-அம்பேபுஸ்ஸ A001 மற்றும் அம்பேபுஸ்ஸ - குருநாகல் A006 ஆகியன அதிக வாகன நெரிசல் கொண்டவையாகும். பயண நேர அதிகரிப்பானது அதிக செலவீனத்தை ஏற்படுத்தும். அத்துடன் வெளிவிடப்படும் வாகன புகை அதிகரிப்பதோடு, எரிபொருளும் விரயமாகும். அத்துடன் காணப்படும் வீதியின் மேற்பரப்பானது விரைவில் பாதிக்கப்படுவதோடு, பராமரிப்பு வேலைகளும் அதிகமாகும்.

ஆகவே தரப்பட்ட தற்போதுள்ள நிலைமையானது CEP யினை மையமாக கொண்டதாக அமையாமல், இதனை ஏற்றுக் கொள்ளாமலும் விடாது. அத்துடன் திட்டம் இல்லை என்ற பகுதியில் தற்காலிகமான மீள்குடியேற்ற தாக்கங்கள் மற்றும் இயற்கை சூழலியல் தாக்கங்கள் ஆகியன இல்லை. இக்காரணிகளை தவிர்க்கும் சந்தர்ப்பத்தில் பொருளாதார வளர்ச்சியில் பாதிப்புகள் ஏற்படாது. இதன் விளைவாக, திட்ட அமுலாக்கல் இல்லாதது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட முடியாது. ஆகவே இது தொடர்பில் மேலும் ஆராயப்பட மாட்டாது.



உரு 2.1 பகுதி 3 இன் மாற்று வழிகள்

உரு 2.1 கூடுதல் இணைப்பு, விருப்பம் 'பி' ஐ கூட குறிக்கின்றது. இது கண்டி நகரில் போக்குவரத்து நெரிசலை ஒழிப்பதற்கும், ஏ 9 மற்றும் A1 இடையே ஒரு பைபாஸ் ஆய்வு மற்றும் செயல்கள் நடைபெறும் போது, அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது. இந்த இணைப்பு முதல் 5 மாற்று (விருப்பம் 1-4) பிரிவு 3 க்கான கருதப்படுகிறது

பின்வரும் மாற்று வழி ஆய்வுகள் ஆரம்ப கட்டத்தில் கருதப்பட்டன:

- விருப்பம் 1: எஃப் எல்: Polgahawella றம்புக்கண ஊடாக Giriulla அருகே பிரிவில் 2 தொடங்கி (பி) மூலம் கண்டிக்கு

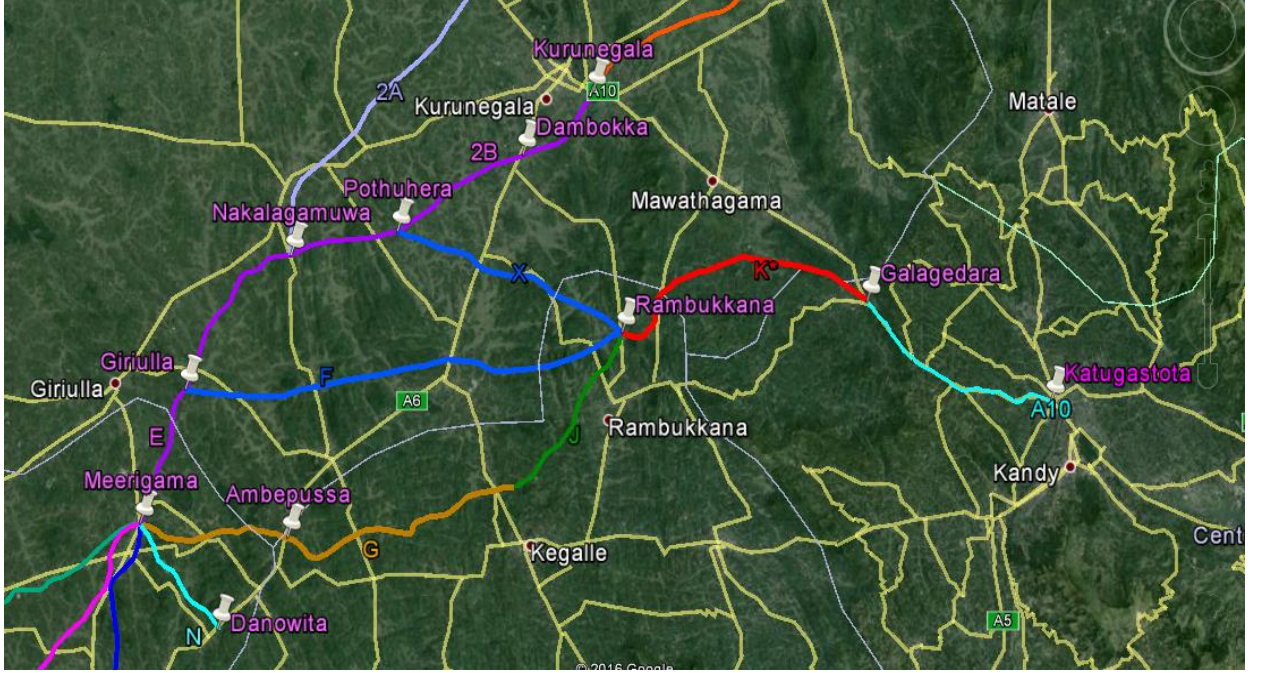
- விருப்பம் 2: ஜி எம்: விருப்பம் 1 தெற்கே மாற்று சுவடு, செங்குத்தான சரிவு சுமார் 1 கிமீ வடக்கே இருக்கும் A1 என்ற Kadugannawa வரை
- தேர்வு 3: ஜி ஜே எல்: மீரிகமவில் மாற்றுவழி ஆரம்பிக்கும் இடத்தின் பின்னர், றம்புக்கண இடைவழி வரை தொடர்ந்து Pinnewela அருகே விருப்பம் வரை
- விருப்பம் 4: ஜி ஜே கே: மீரிகம மாற்று வழியில் ஆரம்பித்து, றம்புக்கண பின்னர் A10 வரை கண்டி நோக்கி Pinnewela அருகே வடக்கு தலைப்பு.
- விருப்பம் 5: எஃப் கே: விருப்பம் விருப்பம் 1 அதே பாதையில் மீது தொடங்கிய பின்னர் A10 வரை கண்டிக்கு நெருக்கமாக அணுக வடக்கு தலைப்பு
- விருப்பம் 6: எக்ஸ்-கே: றம்புக்கண பொல்கஹுவெல கடந்து பின்னர் கலகெதறையில் A10 இணைக்க வடக்கு தலைப்பு நோக்கி பிரிவு 2B உள்ள பொதுவெற இருந்து ஆரம்பிக்கும்.

எனினும், கண்டி ரிங் ரோடு கருத்து பணம் பரிசீலனைகள் மதிப்பு CEP இருந்து நீக்கப்பட்டார். இணைப்பு எம், எல் மற்றும் (கண்டி ரிங் ரோடு செல்லும் கலகெதற) கே பிற்பகுதியில் மேலே விருப்பங்கள் இருந்து நீக்கப்பட்டார். மேலும் ஆய்வு மீது, அதை இணைப்பு 'L' மற்றும் இணைப்பு M மீது செங்குத்தான சரிவு பேச்சுவார்த்தை குறைக்கப்பட்ட வடிவமைப்பு வேகம் விளைவாக வடிவியல் ஒரு குறைந்த தரமுறையும் அதிகரித்துள்ளது பயணம் முறை அல்லது நீண்ட சுரங்கங்கள் ஒன்றில், செலவு மற்றும் தொழில்நுட்ப கடினம் என்று நிரூபிக்க வேண்டும் என்று தெளிவானது . எனவே, அடுத்த விருப்பங்கள் பிரிவில் 3. உரு 2.2 பிரிவு 3 தேர்வு விருப்பங்களை விளக்குவதற்கு விரும்பப்படுகிறது மாற்று தேர்வு கலகெதற வரை கருதப்பட்டன.

- (1) விருப்பம், F-கே *
- (2) விருப்பம் எக்ஸ்-கே *
- (3) விருப்பம் ஜி ஜே கே *

குறிப்பு: கே * கே வழியாக Ramukkana இருந்து கலகெதற இணைப்பை குறிக்கிறது

பிரிவு 3 வழி மாற்று பகுப்பாய்வு பின்வரும் பிரிவுகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது



உரு 2.2 தேர்வு விருப்பங்களின் பகுப்பாய்வு விபரம்

அனைத்து காரணிகளையும் கணக்கில் கொண்டு மதிப்பீடு மேற்கொள்ளப்பட்டது:

- சாத்தியமான வடிவமைப்பு தரநிலைகள்
- ஜியோடெக்னிக்கல் அம்சங்கள்
- கட்டமைப்பு கூறுகள், குறிப்பாக பாலங்கள் மற்றும் சுரங்கங்கள்
- மீள்குடியேற்றம்
- சுற்றுச்சூழல் பிரச்சனைகள்
- கட்டுமானச் செலவு
- பிரயாண முறை
- CEP எஞ்சிய போக்குவரத்து பாதிப்பு
- தற்போது இருக்கும் வீதி நெட்வொர்க்கில் போக்குவரத்தை பாதிப்பு
- பொருளியல்.

நடைபாதை எக்ஸ்-கே * (3 விருப்பங்கள் விருப்பத்தை 2 இறுதி தேர்வு ஆகும்) மிகவும் பொருத்தமான சீரமைப்பு விளைவாக என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. 3 விருப்பங்களின் மதிப்பீடு அட்டவணை 2.1 இல் சுருக்கமாக காட்டப்படுகின்றன.

அட்டவணை 2.1 விருப்பங்களின் மதிப்பீட்டு சுருக்கம்.

மாற்றுவழி	நீளம் (km)	தொடர்புடைய பலன்கள்	தொடர்புடைய பலனற்றவை
F-K*	43.5	<ul style="list-style-type: none"> • அபிவிருத்திக்காக சாத்தியமுள்ள பகுதிகளில் திறக்கிறது • 80 மைல் வேகத்தில் வடிவமைப்பு வேகம் பேச்சுவார்த்தை • சமூக மற்றும் சுற்றாடல் பாதிப்பு குறைவு 	X-K* ஐ விட கொழும்பு இருந்து மிதமாக குறைந்த தூரத்தில்
X-K*	32.5	<ul style="list-style-type: none"> • அபிவிருத்திக்காக சாத்தியமுள்ள பகுதிகளில் திறக்கிறது • 80 -100 மைல் வேகத்தில் வடிவமைப்பு வேகம் பேச்சுவார்த்தை • சமூக மற்றும் சுற்றாடல் பாதிப்பு குறைவு • குறைந்த கட்டுமான செலவு • அம்பேபுஸ்ஸ பிரிவு 2 நீட்டிப்பு அதிவேக பாதையை எளிதாக அணுககல் 	குறுகிய சீரமைப்பு என்றாலும், கொழும்பு இருந்து கண்டிக்கு நீண்ட பாதை.
G-J-K*	52.5	<ul style="list-style-type: none"> • அதிவேக பாதையை A1 மற்றும், A6 இனால் எளிதாக அணுகல் • 80 மைல் வேகத்தில் வடிவமைப்பு • உயர் சமூக மற்றும் சுற்றாடல் பாதிப்பு 	கொழும்பு குறுகிய தூரம் குறுகிய G சீரமைப்பு இன்னும் முறுக்கு F மற்றும் X ஐ விட மிகவும் சவாலாக உள்ளது.

கண்டி நகரில் மக்கள்தொகை அடர்த்தி காரணமாக, நேரடியாக அதிவேகபாதையினை நகரத்துடன் குடியிருப்பாளர்கள் மீது மிகவும் சீரழிவான விளைவு இல்லாமல் கண்டி மையத்தில் இணைக்க முடியாத நிலை உள்ளது. எனவே, கண்டி கலகெதற இணைப்பு கைவிடப்பட்டதுடன் கலகெதற இருந்து Katugasthota வரை A10 வீதி முன்னேற்றம் செய்ய முன்மொழியப்பட்டது.

2.1.3 உத்தேச வடிவமைப்பு மாற்றுவழி

எனினும் மிகவும் பொருத்தமான நடைபாதையை தீர்மானிக்க பல மதிப்பீடுகளின் பின்னர் முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. இது கீழே விரிவாக உள்ளது. தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சுவடு நலனை மேம்படுத்த வளாக வடிவமைப்பு மாற்று செய்யப்பட்டது.

கட்டம் 2B (அதாவது பொதுஹெற) குறுக்குவெட்டு இருந்து செங்குத்தான சரிவு (கலகெதறவில்) சீரமைப்பு பிரிவின் கீழே பல பொறியியல் கஷ்டங்களை கொடுக்க இல்லை, இது நிலப்பரப்பு வழியாக செல்கிறது. மேலும், மக்கள்தொகை அடர்த்தி குறைவாக இருப்பதனால் குடியேற்றங்களில் அதன் விளைவு ஒப்பீட்டளவில் குறைவாக உள்ளது எனவே ஒப்பீட்டளவில் குறைவாக இருக்கும். கலகெதற - பொதுஹெற இந்தப் பிரிவு அறிக்கை, பிரிவு 3A & 3B இல் உள்ளது. எனினும் கண்டியை அடையும் நோக்கத்தை அடைய, பேச்சுவார்த்தை, சுமார் 400 மீ - 300 மீ வரை செய்யப்பட்டது. கண்டி நகரில் மக்கள்தொகை அடர்த்தி காரணமாக, நேரடியாக அதிவேகபாதையினை நகரத்துடன் குடியிருப்பாளர்கள் மீது மிகவும் சீரழிவான விளைவு இல்லாமல் கண்டி மையத்தில் இணைக்க முடியாத நிலை உள்ளது. எனவே, கண்டி கலகெதற இணைப்பு கைவிடப்பட்டதுடன் கலகெதற இருந்து Katugasthota வரை A10 வீதி முன்னேற்றம் செய்ய முன்மொழியப்பட்டது.

2.1.4. உத்தேசிக்கப்பட்ட சுரங்க பிரிவுகள்

அதிவேக வழியில் ஆரம்ப வடிவமைப்பு திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன் மூன்று சுரங்கப்பாதை பிரிவுகள் CEP பிரிவு 3 பிரிவில் உயரம் 20m சாய்வு பாதுகாப்பு அதிகரிக்க சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இரட்டை சுரங்கங்கள் கட்டமைக்கப்படுகின்றன அட்டவணை 2.2 சுரங்கங்கள் விவரங்கள் சுருக்கமாக தரப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 2.2: சுரங்கம் விவரங்களின் சுருக்கம்

சுரங்க இல	பிரதான ஒழுங்கை	RHS ஒழுங்கை	செலவு (LKR)
1	பிரதான ஒழுங்கை 15+120 - 15+410 - 290 m	RHS ஒழுங்கை 15+120 - 15+410 - 290 m	2.639 Bn
2	பிரதான ஒழுங்கை 23+430 - 23+630 - 200 m	RHS ஒழுங்கை 23+430 - 23+630 - 200 m	1.878 Bn
3	பிரதான ஒழுங்கை 27+490 - 27+725 - 235 m	RHS ஒழுங்கை t 27+495 - 27+665 - 170 m	1.762 Bn

சுரங்கப்பாதை மற்றும் விருப்பங்களின் ஒப்பீடுகள் அட்டவணை 2.3 கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.3: சுரங்கப்பாதை மற்றும் விருப்பங்களின் ஒப்பீடுகள்

	வெட்டு விருப்பம்	சுரங்கம் விருப்பம்
நீளம்	0.7m	0.7m
செலவு	3 Bn. LKR (சுமார்)	6.279 Bn. LKR
சமூக தாக்கம்	உயர் தாக்கம் (குடும்பங்கள் குடியமர்த்த வேண்டும், அதிவேக பகுதியில் இருக்கூறாக்க வேண்டும்)	குறைவான தாக்கம்
நிலத்தடி நீர் மீதான பாதிப்பு	உயர் தாக்கம்	ஒரளவு தாக்கம்
வனவிலங்கு மீதான பாதிப்பு / விலங்குகள்	வாழ்விட துண்டாக்கம் காரணமாக உயர் தாக்கம்	இல்லை/ குறைவான தாக்கம்
அதிர்வு பாதிப்புகள்	குறைவான தாக்கம்	உயர் தாக்கம்
சாத்தியமான மண் சரிவு	உயர் சாத்தியம்	குறைவான சாத்தியம்
பராமரிப்பு செலவு	குறைவு	உயர்வானது

சுரங்கப்பாதையின் விருப்பத்தை விட வெட்டி மூடுதல் கட்டுமான செலவு அதிகமாக உள்ளது. சுரங்கப்பாதை விருப்பத்தை இறுதி வடிவமைப்பு காரணமாக குறைந்த தாக்கங்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டது.

2.2.5. வழி சரிசெய்தல்

பிரிவு 3 க்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ள பாதை X-K* பாதை தாக்கங்களை குறைக்க நன்மைகள் அதிகரிக்க சரிசெய்யப்பட்டது.

தேர்ந்தெடுத்த Ch8+300 - Ch10+800 பாதை பகுதியில் உள்ள குடும்பங்களின் மீதான பாதிப்புகளைக் குறைப்பதற்காக தெரிவுசெய்யப்பட்டது. பாதை சீரமைப்பு உரு 2.3 சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது



உரு 2.3 Ch 8+300 - Ch 10+800 வரை பாதை விலகல்

கலகெதற சந்தியானது கடுகஸ்தொட-குருநாகல்-புத்தளம் நெடுஞ்சீதி (A10) நேரடியாக CEP இணைக்க தென்கிழக்கு பக்கமாக மாற்றப்பட்டது. இது மேலும் கலகெதற போக்குவரத்து நெரிசலை குறைக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. உத்தேச கலகெதற சுற்றுவட்டத்தில் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேகபாதை இருந்து போக்குவரத்து மற்றும் வெளியே போக்குவரத்து நிர்வகிக்க வேண்டும். கலகெதற பாதை விலகல் உரு 2.4 சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது



உரு 2.4 கலகெதற பாதை விலகல்

2.2 உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் விவரணம்

மத்தி அதிவேக பாதையானது மேல் மாகாணத்தினை வடக்கு மற்றும் மத்திய பகுதிகளை இணைப்பதாக அமைகின்றது. உத்தேசிக்கப்பட்ட CEP யின் கட்டம் 1, 2 மற்றும் 4 ஆகியன இலங்கையின் மேற்குப்பகுதி, வட மேற்கு மற்றும் மத்திய மாகாணம் பகுதியினுள் அடங்குகின்றன.

2.2.1. திட்ட அமைவிடம்

மேலே குறிப்பிட்ட மாகாணங்களினுள் கம்பகா, குருநாகல், கேகாலை, மாத்தளை ஆகிய மாவட்டங்களினுள் அடங்குகின்றது. கிராம உத்தியோகத்தர் பிரிவு, மாவட்ட செயலாளர் பிரிவு ஆகியன பின்னிணைப்பு 2.1 இல் தரப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.4: CEP பிரிவு 3 இல் பாதிக்கப்பட்ட நிர்வாக பிரிவுகள்

பிரிவு	மாகாணம்	மாவட்டம்	DS பிரிவு	MC, UC அல்லது PS	பாதிக்கப்படும் கிராம சேவகர் பிரிவுகள்
பிரிவு 3 - பொதுஹெற கரகெதற	வடமேல் மாகாணம்	குருநாகல்	பொல்கஹ வெல	பொல்கஹவெல PS	13
			மாவத்தகம	மாவத்தகம PS	7
	சப்ரகமுவ மாகாணம்	கேகாலை	ரம்புக்கன	ரம்புக்கன PS	9
	மத்திய மாகாணம்	கண்டி	தும்பண	தும்பண PS	9
Total	2	2	4	4	38

MC - மாநகர சபை (உள்ளூர் அதிகாரசபை). UC - நகர சபை PS - பிரதேச சபை

2.2.2. திட்ட அமைப்பு திட்டம்

CEP பகுதி 3 இன் EIAR மொத்த நீளம் 32.5km ஆக (பொதுஹெற இருந்து கலகெதற க்கு) உள்ளது. அமைப்பு 1 பரிமாற்றம் (பொதுஹெற) மற்றும் கலகெதற சந்தி உட்பட சேவை 3 உட்பட பரிமாற்றுகின்ற அதிவேக பிரிவில் 4 பரிமாற்றுகின்ற, இடத்தில் இருக்கும். ஒவ்வொரு பரிமாற்றுகின்ற விவரம் உள்ள அட்டவணை 2.5 விவரிக்கப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.5: CEP பிரிவு 3 இல் உள்ள பரிமாற்றுகின்ற இடத்தின் விவரம்

பரிமாற்ற அமைவிடம்	கடவத்த இருந்து (0,000 கி.மீ.) தூரம்	பொதுஹெற இருந்து தூரம்	பரிமாற்ற வகை	விளக்கம்
பொதுஹெற	62.8	0.00	முறை IC	முறை IC CEP நிலை 3 (கண்டி அதிவேக இணைப்பு)
பொல்கஹவெல	67.5	4.7	சேவை IC	அம்பேபுஸ்ஸ குருநாகல் வீதி (A 06)
ரம்புக்கன	76.7	13.9	சேவை IC	ரம்புக்கன

				கட்டுபிட்டிய வீதி (B384 வீதி)
கலகெதற	95.3	32.5	சேவை IC (சந்தி)	கட்டுகாஸ்தோட்ட - குருநாகல - புத்தளம் வீதி (A 010 வீதி)

2.2.3. திட்டப் பகுதியின் உரிமைகள்

மத்தி அதிவேக பாதையின் (CEP) கட்டம் 3 ஆகியவற்றின் வழிகள் குறைந்தளவில் தனியார் காணிகளினுடாகவும், சிறியளவில் அரசு நிலங்கள் மற்றும் நிறுவகங்களினுடாகவும் செல்கின்றது. திட்ட நிலத்துக்கான தாழ்வாரப் பகுதி ROW RDA யினால் இனங்காணப்பட்டது. இதற்குற்பட்ட அனைத்து நிலப்பகுதிகளும் நில அபகரிப்பு சட்டத்தினுடாக 1950 (LAA) அபகரிக்கப்படும். திட்ட ஆரம்பத்துக்கு முன்னரே அனைத்து நில அபகரிப்புகளும் மேற்கொள்ளப்படும். நில அபகரிப்புகள் முடிவுற்ற பின்னர் இப்பகுதிகள் திட்ட வேலைகளுக்காக RDA க்கு நிலையாக்கப்படும்.

2.2.4. அனைத்து திட்ட பகுதிகளினதும் அமைப்பு விவரணம்

திட்ட முகாமைத்துவ அமைப்பு (PMU) ஏற்கனவே திட்ட அமைப்பு விவரணத்தினை நிறைவேற்றியுள்ளது. முறையான குறுக்குப் பகுதி மற்றும் உள்ளக மாறும் பகுதிகள் ஆகியன பின்னிணைப்பு 2.5 மற்றும் 2.6 இல் தரப்பட்டுள்ளது.

அதிவேக பாதையானது மேம்பாலங்கள், பாலங்கள், கல்வெட்டுகள் மற்றும் நில அமைப்பினால் அமைக்கப்பட்ட பாதுகாப்பு அமைப்புகள் ஆகியவற்றினால் நிர்மாணிக்கப்படும். இது தொடர்பான சுருக்கம் அட்டவணை 2.7 இல் தரப்பட்டுள்ளது. இதில் மீரிகம பகுதியில் ஒரு சேவைப் பகுதியும் அமைந்துள்ளது. அமைப்புகளின் அட்டவணை பின்னிணைப்பு 2.4 இல் தரப்பட்டுள்ளது

அட்டவணை 2.6: அனைத்து திட்ட பகுதிகளினதும் அமைப்பு விளக்கம்

வரி டய ம்	வடிவமைப்பு விபரம்	பிரிவு 3
1	பாதை நீளம் (km)	32.5
2	உயரமான பாலம் நீளம் (km)	4.0
3	சரங்க நீளம் (km)	0.7
4	வெட்டு நீளம் (km)	9.6
5	முழு நீளம் (km)	17.4

வரி டய ம்	வடிவமைப்பு விபரம்	பிரிவு 3	
6	அணைக்கட்டிலிருந்து உயரம் (m)	09	
7	ROW* அகலம் (m)	80	
8	ஒழுங்கை எண்ணிக்கை	ஆரம்பம்	04
		இறுதி	04
9	பரிமாறுகின்ற எண்ணிக்கை	முறை	01*
		சேவை	01
		சந்தி	01
10	கீழ்வழிபாதை எண்ணிக்கை	23	
11	மேம்பாலங்கள்	14	
12	வடிகாலமைப்பு	ஒட்டுமொத்த அளவில் கையாளப்படும் நீர் மற்றும் வெளியேற்ற நேரம் விநியோகம் பரப்பளவு மற்றும் சரியான வடிகால் (விபரம் பதிப்பு நீரியல் ஆய்வு படி) கருத்தில் கொண்டு வழங்கப்படும். அனைத்து வடிகால்கள் மற்றும் தேவையான குழாய் மதகுகள், பக்க சாக்கடைகள், ப தளம் மற்றும் தலை / சாரி சுவர்கள், முதலியன வழங்கப்படும்.	
13	சேவை பகுதி	எதுவுமில்லை	

*பொதாகெற மாறுமிடம்

2.2.5. கட்டுமானத்தின் முறைமைகள்

2.2.5.1. கட்டுமானத்தின் போது கையாளப்படும் பிரதான முறைமைகள்

உத்தேசிக்கப்பட்ட CEP திட்டத்துக்காக, பாரமான இயந்திரநகல் மற்றும் உபகரணங்களைப் பயன்படுத்தி தரமான பாதை நிர்மாண நுட்பங்கள் பயன்படுத்தப்படும். பெக்கோ, டோசர், கிரேன் மற்றும் பெரிய கை கிரப்பேர்ஸ் ஆகியன பயன்படுத்தப்படும். ஆறுகளுக்கு றம்புக்கண ஓயா, Kuda ஓயா and கொஸ்பொது ஓயா). குறுக்காக கட்டுமானங்கள் வரும் சந்தர்ப்பத்தில் நீருடன் சம்பந்தப்பட்ட உபகரணங்களான, போந்துன் மெளண்டட் உபகரணம்

போன்றவை பயன்படுத்தப்படும். வரிப்பிரிப்பு மற்றும் இறுதியான வேலைப்பாடுகள் ஆகியன மனிதர்களினால் மேற்கொள்ளப்படும்.

2.2.5.2. நிர்மாண திட்டமிடல்

திட்ட தரம் மற்றும் சுற்றாடல் நோக்கங்களை அடையும் பொருட்டு நிர்மாண வேலைகள் முன்கூட்டியே திட்டமிடப்படும். உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் பிரதான திட்ட அமைப்பினை கொண்டே விவரமான கட்டுமான நடவடிக்கைகள் தயாரிக்கப்படும். வேலை உடைப்பு நடவடிக்கைகள் (WBS) முலமாக கட்டுமான நடவடிக்கைகள் முறையாக அமைக்கப்படும். பணம் செலுத்தப்படும் சந்தர்ப்பத்தில் நடவடிக்கைகளினால் சுற்றாடல் தாக்கங்கள் குறைவாக்கப்படுதல் தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்படும். அதிக சுற்றாடல் தாக்கங்களுடனான செயற்பாடுகள் தொடர்பில் அதிக கவனம் செலுத்தப்பட்டு அவற்றினை தணிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

2.2.5.3 குவாரி முகாமைத்துவம்

ஒட்டுமொத்த அளவில் கையாளப்படும் நீர் மற்றும் வெளியேற்ற நேரம் விநியோகம் பரப்பளவு மற்றும் சரியான வடிகால் (விபரம் பதிப்பு நீரியல் ஆய்வு படி) கருத்தில் கொண்டு வழங்கப்படும். அனைத்து வடிகால்கள் மற்றும் தேவையான குழாய் மதகுகள், பக்க சாக்கடைகள், ப தளம் மற்றும் தலை / சாரி சுவர்கள், முதலியன வழங்கப்படும்.

அட்டவணை 2.7: CEP பிரிவு 3 க்கு தேவையான கணக்கிடப்பட்ட பொருட்களின் அளவு

	நீளம் Km	மணல் m3	கருங்கல் m3	சீமேந்து Mt	மண்	கொங்கிரீட் Mt
பிரிவு 3 பொதுவெற- கலகெதற (0+000-32+500)	32.5	1,461,443.92	794,652.71	124,648.74	180,933.14	29,665.28

2.2.6. தேவையான மற்றும் இருக்கும் வேலைசக்திகள்

கட்டுமான வேலைகள் பிரதான கட்டுமான ஒப்பந்தக்காரரிடம் ஒப்படைக்கப்பட, அவர் கட்டுமான வேலைகளுக்கு தேவையான வேலையாட்களை சேர்த்துக்கொள்வார். வேலையாட்கள் பகுதி நேர அடிப்படையில் வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவதோடு, ROW க்கு உட்பட்ட பகுதியில் எந்த குடியிருப்பு வேலையாட்களும் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட மாட்டார்கள். எவ்வாறாயினும், ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையான வேலையாட்கள் கட்டுமான காலம் முழுவதிலும், கட்டுமான இடத்தின் பராமரிப்பு மற்றும் பொருட்களை பாதுகாப்பதற்காக அமர்த்தப்படுவர். அருகிலுள்ள கிராமங்களிலிருந்து திறமையான மற்றும் திறமையற்ற வேலையாட்கள் வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவர். குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையான திறமையான வேலையாட்கள் வேறு இடங்களிலிருந்து வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவர். மேலும், குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையான வெளிநாட்டு வேலையாட்களும் வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவர்.

2.2.7. இயக்க காலத்தின் போது தேவைப்படும் பராமரிப்பு செயற்பாடுகள்

அதிவேக பாதை பராமரிப்பானது அதன் பிரதான நோக்கங்களான பொதுமக்களுக்கான பாதுகாப்பு, திறமையான அதிவேக பயணம் ஆகியவற்றுக்கு மிக முக்கியமானதாக அமைகின்றது. பராமரிப்புக்காக வாகனவழிகள், பக்கபகுதிகள், பிரதான அமைப்புகள், வடிகால் அமைப்புகள் மற்றும் மேற்பரப்புகள், பாதுகாப்பு தளபாடங்கள் மற்றும் அதிவேக பாதை தளபாடங்கள் ஆகியன காணப்படுகின்றன.

அதிவேக பாதை பராமரிப்பானது பராமரிப்பு நிலையத்தினுடாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. இவ் நிலையத்தின் பராமரிப்புக்காக CEP யினால் தேவையான வசதிகள் வழங்கப்படும்.

பராமரிப்பு வழிகாட்டி தயார் செய்யுமாறு பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது. இவ் வழிகாட்டியில் முறையான பராமரிப்புக்கான முறைமைகள் மற்றும் இயக்க காலத்திலான ஏனைய பராமரிப்பு தொடர்பான விடயங்கள் உள்ளடங்குகின்றன. பராமரிப்பு வழிகாட்டியானது பின்வரும் விடங்களை உள்ளடக்குகின்றது.

- பராமரிப்பு தரம் தொடர்பான விடயங்களை உள்ளடக்கியுள்ளது மற்றும் அதிவேக பாதையினால் வழங்கப்படும் சேவையின் மட்டங்கள் ஆகியவற்றினை வழங்குகின்றது.
- பராமரிப்பு திணைக்களத்தின் பராமரிப்பு சேவைகளை வழங்குதல் தொடர்பில் உள்ள பொறுப்புகள்
- பராமரிப்பு சேவைகளை வழங்குவதில் பாராபட்சம் மற்றும் நேர்த்தியான சேவை ஆகியன உறுதிப்படுத்தப்படும்.

2.2.8.நில அபகரிப்பு,மீள் குடியமர்த்தல்/ மீள் குடியேற்றல்,நஷ்ட ஈட்டு முறைமைகள் ஆகியன தொடர்பான தகவல்கள்

உத்தேசிக்கப்பட்ட CEP யின், நில அபகரிப்பு, மீள் குடியமர்த்தல்/ மீள் குடியேற்றல், நஷ்ட ஈட்டு ஆகிய ஒவ்வொரு பகுதியினையும் தாங்கும் வகையில் முழுமையான மீள்குடியேற்றத் திட்டமானது தயாரிக்கப்படும். நஷ்ட ஈடுகள் அரசின் சட்டதிட்டங்கள் மற்றும் விதிகளுக்கமைய வழங்கப்படும். நஷ்ட ஈடுகள் 2013 அரசின் விதிகளுக்கமைய வழங்கப்படும்

2.2.9. திட்டத்தின் ஏதாவது கட்ட அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் மற்றும் நேர அட்டவணை

மத்தி அதிவேக திட்டமானது அரசினால் முன்னுரிமை வழங்கப்பட்ட திட்டமாகும். திட்டத்தின் அனைத்து கட்டங்களும் ஐந்து வருட காலத்துக்குள் நிறைவேற்றப்படும். சிவில் கட்டுமான வேலைகள் 2016 ஆண்டின் இரண்டாவது காலாண்டு பகுதியில் இறுதியில் ஆரம்பிக்கப்படும். நிர்மாண வேலைகளின் நேர அட்டவணை 2.8 கூடி 2.9 இல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 2.8: கட்டுமான நடவடிக்கைகள் அட்டவணை

பிரிவு	நடவடிக்கை/ வருடம்	2016				2017				2018			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
	காலாண்டு												
பிரிவு 3 பொதுஹெற - கலகெதற	ஒப்பந்தம் வழங்கல்												
	குடிசார் வேலை												

அட்டவணை 2.9: அட்டவணை 2.9: பிரிவு 3 - தொகுப்பு சுருக்கம்

ஒப்பந்தபொதி	பிரிவு	நீளம் km
பிரிவு 3 - A	பொதுஹெற - பராபே	16.7
பிரிவு 3 - B	பராபே - கலகெதற	15.8

2.2.10. எதிர்கால விஸ்தரிப்புகள்

அதிவேக பாதையின் கட்டம் 3 பொத்துஹெற உள்ளக மாறும் பகுதியுடன் சேருகின்றது, இது கண்டிக்கான வழியினை ஏற்படுத்துகின்றது. இவ் அதிவேக பாதையானது பேராதனை பகுதிகள் வரை விஸ்தரிக்கப்படும்.

அட்டவணை 2.10: CEP பிரிவு 3 பொதுஹெற இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள்
சுருக்கம்

	வீதி	நீளம் (km)	தற்போதைய நிலை	உத்தேசிக்கப்பட்ட மேம்பாடு
1.0	அநுராதபுரம் கடுகஸ்தொட குருநாகல புத்தளம் வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (CH 0+000 - CH 13+000) (A-10)	13.00	2 ஒழுங்கை	4 ஒழுங்கை
2.0	அலதேனிய - இறியாகம வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (B 005)	10.00	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
3.0	அம்பதென்ன -வொக்குவெல - அறம்பெக்கட வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும்	2.50	வீதி அகலம் 5.5m	2 ஒழுங்கை

	வீதி	நீளம் (km)	தற்போதைய நிலை	உத்தேசிக்கப்பட்ட மேம்பாடு
	அகலமாக்கல் (B 015)			
4.0	பேராதனை - ஹல்லோளுவ - கடுகஸ்தொட வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (Ch 3+000- Ch 10+500) (B 365)	7.50	2 ஒழுங்கை	2 ஒழுங்கை
5.0	அலவத்துகொடை - புஐபிட்டிய வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (வீதி B-377 from Ch 0+000 Km to Ch 7+500km & B-204 from (CH 7+500 km TO CH 8+100km)	8.10	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
6.0	அனிவத்தை வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் Ch 0+000 Km to Ch 1+100km , from 1+650 To 2+350 and Aniwaththa வீதி from (CH 1+100 km to CH 1+650km)	2.35	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
7.0	வறிகம - ஹல்லோளுவ வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் , B-537 (FROM CH 0+000 km TO CH 5+750km)	5.75	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
8.0	தேவனி இராஜசிங்க மாவத்தை Ch 0+000 km To Ch 2+000km மற்றும் கடுறவத்தை வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (FROM 2+000km TO 2+500km)	2.50	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
9.0	ஸ்ரீ புஸ்பாதான மாவத்தை அணிவட்ட வீதி Ch 0+000 km to Ch 1+500km ஸ்ரீ புஸ்பாதான மாவத்தை வீதி மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (FROM CH 1+500km TO CH 1+900km)	1.90	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
10.0	சிறிமத் குடார மாவத்தை மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (FROM CH 0+000km - CH 4+500km)	4.50	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை
11.0	வட்டறதென்ன மாவத்தை மேம்படுத்தல் மற்றும் அகலமாக்கல் (FROM CH 0+000km - CH 0+400km)	0.40	வீதி அகலம் 3.5 - 4.0 m	2 ஒழுங்கை

2.2.11 திட்ட செலவுகள், மூலதனங்கள் மற்றும் நிதியுதவும் மூலங்கள்

அதிவேக பாதையின் மொத்த செலவானது ஏறத்தாள 445.30 பில்லியன் ரூபா ஆகும். செலவு 94.66 பில்லியன் ரூபா ஆகும். அட்டவணையானது 2.10 திட்டத்துக்கான செலவுகளின் சாராம்சத்தினை காட்டி நிற்கின்றது.

அட்டவணை 2.11: CEP பிரிவு 3 பொதுஹை இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள்
சுருக்கம்

Contract package	Section	Length km	Cost Rs. Bn (Without Vat)	Cost Rs. Bn (With Vat)
Section 3 - A	Pothuhara - Parape	18.5	55.10	62.00
Section 3 - B	Parape - Galagedara	14.0	39.56	44.51
Total for Section 3		32.5	94.66	106.51

அத்தியாயம் 3: விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ள சுற்றாடலன் விளக்கம்

3.1. கற்கை பகுதி

மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசயினால் வெளியிட்டுள்ள சு.தா.ம. அறிக்கையின் விசாரணை நியதிகளின் படி சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கை தயாரிக்கும் போது கற்கை பகுதியில் கணக்கெடுப்பு செய்யப்பட்டது. அதாவது 320 மீ அடங்கும் இதில் அதிவேக பாதை மையத்தில் இரு புறமும், ரம்புக்கன வழியாக பொதுஹை (0 + 000) இருந்து கலகெதற (32 + 487) வரை கற்கைமேற்கொன்னப்பட்டது

மூன்று இடங்களில் பொதுஹை (பரிமாற்றம்), பொல்கஹவெல (சேவை), ரம்புக்கன (சேவை பரிமாற்றம்) மற்றும் கலகெதற (சந்தி) சிறப்பு முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டது. பாதிக்கப்படும் பகுதிகளில், பௌதீக உயிரியல் மற்றும் சமூக சூழலில் அடிப்படை நிலைமகள் பற்றிய மதிப்பீடு நடத்தப்பட்டது. மேலும் சுமார் 1 கி.மீ. தூரத்தினுள் உள்ள வனங்கள், மத இடங்களில், பாடசாலைகள் மற்றும் தொல்லியல் போன்று முக்கிய பகுதிகளில் அனைத்தும் அடையாளம் காணப்பட்டு, மதிப்பீட்டுக்கு உட்படுத்தப்பட்டது. மேல்நீரோடை நீர்ப்பிடிப்பு பகுதிகளில் மற்றும் கீழ்நீரோடை என்பனவற்றில் நீரியல் தாக்கங்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. கற்கைகள் 2014 ஏப்ரல் மற்றும் மே மாதங்களில் கற்கைகள் நடத்தப்பட்டது. மேலும் அக்டோபர் 2015 தொடக்கம் ஜனவரி 2016 வரை சரிபார்க்கும் நடவடிக்கைகள் நடத்தப்பட்டது.

3.2. பௌதீக சுற்றாடல்

3.2.1. தரை அமைப்பு

தரை அமைப்பு

(அ) நிலப்பரப்பு

முன்மொழியப்பட்ட கண்டி மத்திய அதிவேக பாதையின் டோப்போகிராஃபி அமக் உயர, நிலப்பரப்பு, சாய்வு மற்றும் நில பயன்பாட்டு விதிமுறைகளின் அடிப்படையில் விவரிக்க முடியும். பொதுஹை இருந்து கலகெதற வரை வீதி நெடுகிலும் நிலப்பரப்பு வரைபடங்கள் தெளிவாக (இணைப்பு 3.2.1) பல பிரிவுகள் பள்ளத்தாக்குகள் மற்றும் மலைச்சரிவுகளில் இணைந்து காட்டப்பட்டுள்ளது. பொதுஹை இருந்து கலகெதற வரை நிலத்தின் உயரம் படிப்படியாக முன்மொழியப்பட்ட வீதி நெடுகிலும் அதிகரிக்கிறது அது சுமார் 100 மீ பொதுஹை இருந்து , கலகெதற வெளியேறும் இடத்தில் 330 மீ அக உள்ளது. பிரிவின் நீளம் சுமார் 32 கி.மீ தூரத்தில், முன்மொழியப்பட்ட கடுகதிப்பாதை நிலப்பரப்பு தாக்கங்களின் வகையில் மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. நிலப்பரப்பு மற்றும் உயர படி 150 மீட்டர் வரை உத்தேச மத்திய அதிவேக பாதை நிலத்தின் உயரம் முதல் 7.5 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் ஆராயப்பட்டது. இங்கே சிறிய குன்றுகள், நிலச்சரிவுகள் காரணமாக மிக சில மேற்பரப்பு ஏற்றதாழ்வாக உள்ளது. எனினும், வீதியில் வெட்டுதல் மற்றும் நிரப்புதல் அவசியம். 7.5 கி.மீ. இருந்து 10 கி.மீ., வரை வீதி பிரிவு, சுமார் 50 மீ இருந்து 100மீ வரை

நிலத்தின் உயரம் அதிகரிக்கிறது, ஆனால் நிலச்சரிவுகள் பற்றி குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்பும் ஏற்படும் சாத்தியம் இல்லை. நிலவியல் படி, இந்த 2.5 கிமீ (இணைப்பு 3.2.3) உள்ளன. எனவே, இந்த பகுதியில் ஒரு நில பலவீனமான மண்டலமாக கருதலாம். நிலப்பரப்பு மேற்கொண்ட பகுப்பாய்வுகள் 10 கி.மீ. இருந்து 14.5 கி.மீ வரை தாழ்வாக உள்ளதை உணர்த்துகிறது. MSL இருந்து 100 மீ - 115 மீ உயரத்தில் வேறுபாடு உள்ளது. - பொதுவாக, இப்பகுதியில் திடமாக உள்ளது எனவே, நிலச்சரிவுகள் இருந்து எந்த பாதிப்பும் ஏற்படாது. நிலப்பரப்பு ஆய்வின்படி, 14.5 - 16 கிமீ வரை முக்கியமாக ஒரு மிக குறுகிய பள்ளத்தாக்கு வழியாக செல்கின்றது பள்ளத்தாக்கின் இருபுறங்களிலும் மேட்டிலிருந்து மலைகள் (இணைப்பு 3.2.1) உள்ளன. எனவே, வீதி வெட்டப்பட்ட பின்பு நிலச்சரிவு நிகழ ஒரு வலுவான வாய்ப்பு உள்ளது. முன்மொழியப்பட்ட வீதி 20.5 கி.மீ. வரை ஒரு குறுகிய பள்ளத்தாக்கு (சுற்றி MSL இருந்து 100 மீ) உள்ளது. எனவே, இரு பக்கங்களிலும் வீதி வெட்டுக்களின் பின்பு நிலச்சரிவ்வை தூண்ட முடியும்

(ஆ) சாய்வு

முன்மொழியப்பட்ட அபிவிருத்தி திட்டம் நிலப்பரப்பு பகுப்பாய்வுகளில் சாய்வு கோணம் ஒரு முக்கிய காரணியாக உள்ளது. சாய்வு கோண பகுப்பாய்வு படி, சரிவுகளில் 0 முதல் 90 டிகிரி (இணைப்பு 3.2.1) வரை உள்ளது. எனினும், வீதி முக்கியமாக குறைந்த உயரத்தில் மற்றும் ஒப்பீட்டளவில் சமதரை நிலப்பரப்பு மீது வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. குறிப்பிடத்தக்க வகையில் உயர் சாய்வு கோணங்களில் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை (இணைப்பு 3.2.1) உள்ளது.

(ஆ) நில உபயோகம்

முன்மொழியப்பட்ட வீதி பாதையின் வெவ்வேறு நில பயன்பாடு முறைகள் உள்ளது. : 10,000 அளவிலான பயன்படுத்தப்பட்ட வரைபடங்கள் இணைப்பு 3.2.2 கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. வழி நடு கோட்டில் இருந்து 50 மீ மற்றும் இட ஒதுக்கீடு பகுதியில் நடு கோட்டில் இருந்து 100 மீ உள்ளவை வரைபடங்களில் குறிக்கப்பட்டன. முக்கிய நில பயன்பாடு வகை பொதுவெற இருந்து கலகெதற வரை நெல் வயல்களாக உள்ளது. எனினும், முதல் 16 கி.மீ., நெல் ஐ விட தெங்குப் பயிர்ச்செய்கைகளைக் ஆதிக்கமாக கொண்டு உள்ளது. 16 கிலோமீட்டரில் 32 கிமீ இடையே நிலப் பயன்பாடு படி மேலாதிக்க நில பயன்பாடு வகையாக நெல் வயல்கள் மற்றும் வீட்டுத் தோட்டங்கள் உள்ளன இவற்றுக்கும்.மேலாக, ரப்பர் பயிர்ச்செய்கைகள். பற்றை காடுகளும் உள்ளன. முன்மொழியப்பட்ட வீதி முழுவதும் தற்போது அறியப்பட்ட வனங்கள் இல்லை.

3.2.2. காலநிலை மற்றும் வானிலை அம்சங்கள்

3.2.2.1 காலநிலை

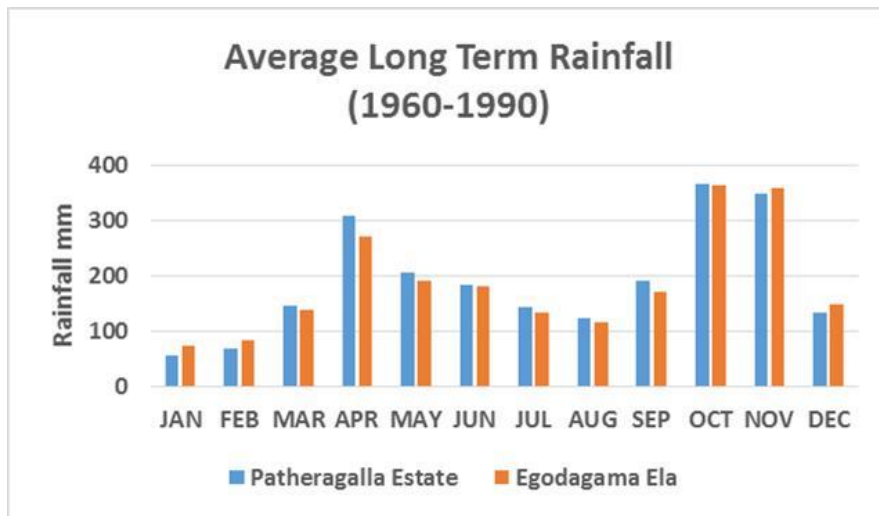
செயற்திட்ட இடப்பரப்பின் காலநிலை பெரும்பான்மையாக தனித்துவமான ஈரமான மற்றும் வறண்ட வானிலை வடிவங்கள் கொண்ட, வெப்பமண்டல தன்மைகளைக் கொண்டது.

திட்டம் பகுதியில் மழைப்பொழிவு ஏப்ரல் (இடைநிலை பருவம்) மற்றும் நவம்பர் (வட கிழக்கு பருவம்) மாதங்களில் ஏற்படும்.

முன்மொழியப்பட்ட மத்திய கடுகதிப்ப்பாதை பிரிவு 3 இல் அண்மையில் உள்ள இரண்டு மழை நிலையங்கள் (Patheragalla தோட்டம் மற்றும் Egodagama எல) 3 தசாப்த மழை நிலையங்களில் நீண்ட கால மழை பதிவுகள் சராசரிகள் உள்ளது தெரியவந்தது. இந்த இரண்டு நிலையங்களில் நீண்ட கால சராசரி மாத மழை புள்ளிவிவரங்கள் கீழே அட்டவணை 3.1 இல்வழங்கப்பட்டுள்ளதுடன் மற்றும் தரவு படம் 3.1 ல் விளக்கப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 3.1 : திட்டம் பகுதியில் நீண்ட கால மாதாந்த சராசரி மழைவீழ்ச்சி

மழைவீழ்ச்சி	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஜூலை	ஆக	செப்	ஒக்	நவ	டிச
பத்தனகல தோட்டம்	56.4	66.5	144.5	308.1	206.4	183.9	142	123.6	190.6	365.2	347.6	133.9
எக்கல தோட்டம் (1960-1990)	71.7	81.8	138.4	269.9	190.3	179.7	133.4	114.9	169.5	363.8	358.2	147.4



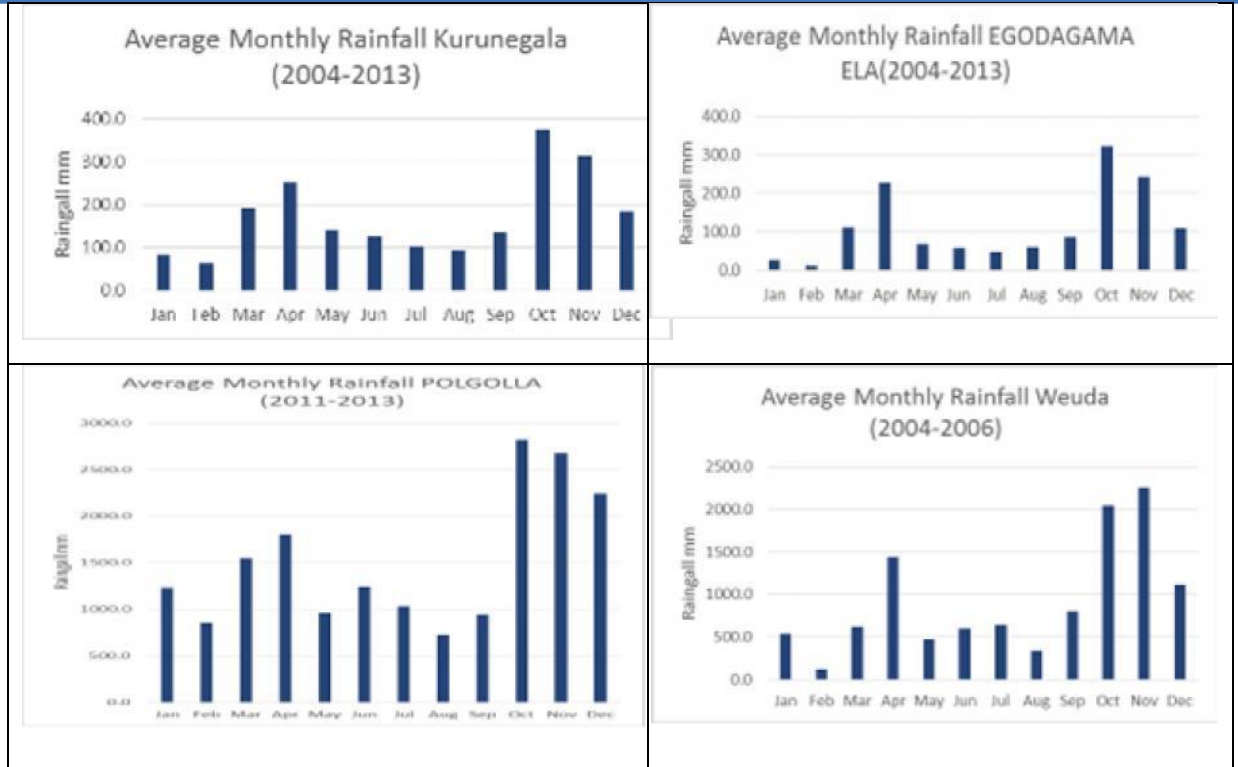
உரு 3.1 : திட்டம் பகுதியில் நீண்ட கால மாதாந்த சராசரி மழை

முன்மொழியப்பட்ட CEP நெருங்கிய மழை நிலையங்கள் சமீபத்திய மாத மழை தரவு அட்டவணை 3.2 வழங்கப்படுள்ளதுடன் சராசரி மழை வீழ்ச்சியை படம் 3.2 விளக்குகிறது.

அட்டவணை 3.2 : அதிவேக பாதைக்கு அண்மித்த நிலையங்கள் மாதாந்த மழைவீழ்ச்சி

குருநாகல்												
வருடம்	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஐலை	ஆக	செப்	ஒக்	நவ	டிச
2004	30	43	86.1	290	183.8	121.5	95	52.1	235.3	423.9	290.1	147.5
2005	49	59.3	214.7	160.2	101.5	105	115.4	8	52.6	562.7	478.6	99
2006	133.9	17.1	160.6	71.5	156.1	104.3	40	173.9	27.6	703.3	671.1	56.7
2007	32	24.4	55.1	170.2	53	191.3	95.9	79	185.6	339.4	211.6	180.9
2008	80.5	137.6	522.4	330.2	126.1	85	316.2	62.9	50.1	514.8	131.5	47.5
2009	21.2	4.8	369.4	160.2	172	95.2	76.3	255.8	179.8	130.8	268	317.3
2010	85.7	1.5	160.9	332.2	142.5	162	93.8	99	207.4	275.8	550.5	323
2011	177.5	154.4	86.8	634.1	223	64.7	36.5	87	142.5	155.7	124	71.8
2012	11.9	143.4	105.2	239	8.3	128.9	66.6	103.3	26.7	356.9	208.2	563.5
2013	194.8	52.9	160.3	132.4	242.9	183.4	65.6	24.5	229.3	297.4	190.1	31.8
சராசரி	81.7	63.8	192.1	252	140.9	124.1	100.1	94.6	133.7	376.1	312.4	183.9
கொடகம எல												
வருடம்	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஐலை	ஆக	செப்	ஒக்	நவ	டிச
2004	6.2	0	96.5	178	149.4	8.7	61.6	56.7	193.3	306.6	176.2	44.8
2005	4.9	0	13.8	94.3	19.5	69.1	77.9	36	15.2	485.8	178.3	33.7
2006	9.9	0.3	108.2	62.4	92.5	55.5	4.9	178.4	3.3	619.9	715.2	0.5
2007	0	0.4	0	178.1	0	182.4	2.7	50.1	135.4	221.3	266.2	250.5
2008	0	9.9	207.9	468.2	35	2.6	114.9	6.2	59.7	406	78.6	4.4
2009	0	0.1	177.4	173.8	94.5	41.6	25.5	80.9	150.4	87.6	205.8	186
2010	74.7	0	47.4	214.9	144.3	23.2	74.2	23.8	123.1	290.5	379.1	311.1
2011	160.6	93.5	89	389.2	81	13	3	35	89	223	79	44
2012	2	NA	263	278	2	116	71	79.9	6	248.5	148	NA
2013	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	183.3	NA
சராசரி	28.7	13	111.5	226.3	68.7	56.9	48.4	60.8	86.2	321	241	109.4
பொல்கொல்ல												
வருடம்	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஐலை	ஆக	செப்	ஒக்	நவ	டிச
2004	48.5	35.5	139.6	102.1	104.8	121.2	121.9	60.6	109.7	171.6	122.4	312.5
2005	9.9	64	165.3	125	115.8	107.2	106.8	46.8	91.5	213.9	422.4	152.8

2006	190.8	62	303.4	141.5	151.2	217.2	84.1	61.1	50.1	397.6	404.9	170.9
2007	89	100.4	100.4	334.1	60.4	167.6	104	31.9	196	207.2	172.4	298.7
2008	114.1	96.6	308.8	253	1.1	52.5	94.9	69.7	44.9	287.1	206	69.6
2009	6.1	10.3	198.5	104.9	215.1	56	43.8	67.1	98.3	250.6	318.4	276.6
2010	86.6	25.5	105.8	237.8	100.9	146.8	207.8	165.9	81.2	177.9	454.7	388.3
2011	390.3	234.2	83.6	163.8	65.3	41.7	38.2	31	108.1	312.6	153.9	79.7
2012	21.1	105.5	71.6	174.7	0.2	42.8	134.1	57.6	18.4	513.1	306.8	409.7
2013	269.6	119	71.2	163.1	144	284.7	96.8	129.8	145.9	288.3	111.9	84.2
சராசரி	1226	853	1548.2	1800	958.8	1237.7	1032.4	721.5	944.1	2819.9	2673.8	2243
வேட்டா												
வருடம்	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஜூலை	ஆக	செப்	ஒக்	நவ	டிச
2004	58.5	9.5	107.2	199.5	131.8	104.7	52	0	132.4	266.7	205	210.8
2005	0	0	46.9	162.9	76.9	63.3	41	0	96.2	423.8	367.5	199.4
2006	215.4	0	176.2	116	103	98.5	43.5	75.8	32	548	674	124
2007	59	15	0	236	38.5	286.6	-9.9M	52.1	217.2	230.6	307.4	264.8
2008	158.3	91.6	254.3	286.7	8.3	50.8	228.6	38.6	84.2	399.5	245.9	110.3
2009	0	0	47.8	45.3	21.8	0	32	164	240	176	452.5	200.6
2010	49.5	0	-9.9	394.1	89.4	-9.9M	246.3	11.2	-9.9M	-9.9M	-9.9M	-9.9M
சராசரி	540.7	116.1	622.5	1440.5	469.7	603.9	643.4	341.7	802	2044.6	2252.3	1110



உரு 3.2 கடுகதிப்பாதை அருகில் உள்ள மழை அளவிடும் நிலையங்களில் மாதாந்த மழை வீழ்ச்சி

3.2.2.2 வளிமண்டலவியல்

மிகவும் அண்மையில் உள்ள குருநாகல் வளிமண்டலவியல் நிலையத்தில் நம்பகமான வளிமண்டலவியல் தரவு கிடைக்கப்பட்டதுடன் நம்பகமான நீண்ட கால மூன்று தசாப்த வெப்பநிலை மற்றும் ஈரப்பதன் 1961- 1990 காலகட்டத்தின் தரவுகள் அட்டவணை 3.3 & அட்டவணை 3.4 இல் கீழே கொடுக்கப்படுகின்றன.

அட்டவணை 3.3 : குருநாகல் வளிமண்டலவியல் நிலையம் கால நிலை தகவல்

குருநாகல் காலநிலை தரவு, இலங்கை (1961-1990)													
மாதம்	ஜன	பெப்	மார்	ஏப்	மே	ஜூன்	ஜூலை	ஆக	செப்	ஒக்ட	நவ	டிச	வருடம்
அறிக்கையிடப்பட்ட உயர்வு °C (°F)	35.6 (96.1)	37.6 (99.7)	39.2 (102.6)	39.0 (102.2)	37.7 (99.9)	35.5 (95.9)	35.3 (95.5)	35.7 (96.3)	37.2 (99)	36.7 (98.1)	34.0 (93.2)	39.0 (102.2)	39.2 (102.6)
சராசரி உயர்வு °C (°F)	30.8 (87.4)	33.1 (91.6)	34.5 (94.1)	33.5 (92.3)	32.2 (90)	31.0 (87.8)	30.8 (87.4)	31.1 (88)	31.5 (88.7)	31.3 (88.3)	30.9 (87.6)	30.1 (86.2)	31.7 (89.1)

)		8))		
நாளாந்த mean °C (°F)	25.7 (78.3)	27.0 (80.6)	28.4 (83.1)	28.6 (83.5)	28.3 (82.9)	27.6 (81.7)	27.3 (81.1)	27.4 (81.3)	27.5 (81.5)	27.0 (80.6)	26.5 (79.7)	25.9 (78.6)	27.3 (81.1)
சராசரி குறைவு °C (°F)	20.7 (69.3)	20.9 (69.6)	22.4 (72.3)	23.6 (74.5)	24.4 (75.9)	24.2 (75.6)	23.9 (75)	23.8 (74.8)	23.5 (74.3)	22.8 (73)	22.1 (71.8)	21.7 (71.1)	22.8 (73)
அறிக்கையிட ப்பட்ட குறைவு °C (°F)	14.6 (58.3)	14.7 (58.5)	16.2 (61.2)	20.4 (68.7)	20.3 (68.5)	20.8 (69.4)	20.2 (68.4)	19.4 (66.9)	19.2 (66.6)	18.3 (64.9)	15.7 (60.3)	14.8 (58.6)	14.6 (58.3)
% சாரீரப்பதன் - நாள்	65	59	60	69	73	74	73	71	71	74	74	72	69.6

Source: Department of Meteorology

அட்டவணை 3.4 : கண்டி வளிமண்டலவியல் நிலையம் கால நிலை தகவல்

கண்டி காலநிலை தரவு, இலங்கை (1961-1990)													
மாதம்	ஜன	பெப்	மா ர்	ஏப்	மே	ஜன்	ஜ லை	ஆ க	செப்	ஒ க்	ந வ	டி ச	வ ரு ட ம்
சராசரி உயர்வு °C (°F)	27 (81)	28 (82)	30 (86)	30 (86)	29 (84)	28 (82)	27 (81)	28 (82)	28 (82)	28 (82)	27 (81)	27 (81)	28.1 (82.5)
நாளாந்த mean °C (°F)	23.1 (73.6)	24.1 (75.4)	25.4 (77.7)	25.9 (78.6)	25.6 (78.1)	24.8 (76.6)	24.3 (75.7)	24.4 (75.9)	24.3 (75.7)	24.3 (75.7)	24 (75)	23.7 (74.7)	24.49 (76.06)
சராசரி குறைவு °C (°F)	18 (64)	18 (64)	18 (64)	20 (68)	20 (68)	20 (68)	20 (68)	19 (66)	19 (66)	19 (66)	19 (66)	18 (64)	19 (66)
% சாரீரப்ப தன் - நாள்	70	64	63	71	72	73	73	72	71	74	75	74	71

Source: Department of Meteorology

3.2.3. பொது மற்றும் அடித்தள புவிதொழிநுட்பவியல் விளக்கம்

(a) பொது புவியியல்

முன்மொழியப்பட்ட வீதி நெடுகிலும் பேஸ்மெண்ட் நிலவியல் காரணமாக பாறை பாறைகளுக்கு வீதியின் இரு பக்கங்களிலும் 2 கி.மீ இடைத்தடைப்பகுதி ஆய்வு செய்யப்பட்டது. சுரங்கப் பணியகம் (GSMB) உருவாக்கப்பட்டது 100 000 வரைபடங்கள் புவியியல் ஆய்வுகள் மற்றும் கள ஆய்வுகள் செய்யப்பட்டன. பொதுவாக, அனைத்து அடித்தள பாறை அடுக்குகள் முன்மொழியப்பட்ட வீதி முழுவதும் அமைந்துள்ளது பலவீனமான பகுதிகள் மற்றும் பாறை தொடர்பு எல்லைகளை முன்மொழியப்பட்ட வீதி முழுவதும் பொதுவாக உள்ளன. இப் பகுதியில் தற்போது மேஜர் பாறைகள் பின்வருமாறு உள்ளதனை விளக்க முடியும் (இணைப்பு 3.2.3.),

- வேறுபடுத்தப்படாத சார்னோக்கைட்டு
- வேறுபடுத்தப்படாத நெய்ஸ் பட்டை
- சார்னோக்கைட்டு நெய்ஸ்
- கிரானைட் நெய்ஸ்
- கறுப்பு அப்ரகம் ஹார்ன்பிலெண்டு நெய்ஸ்
- ஹார்ன்பிலெண்டு கறுப்பு அப்ரகம் நெய்ஸ்
- quartzite
- Pegmatitic கருங்கல்

வேறுபாடற்ற சார்னோக்கைட்டு / வேறுபாடற்ற நெய்ஸ் பட்டை

வேறுபாடற்ற சார்னோக்கைட்டு மற்றும் பட்டை நெய்ஸ் முக்கியமாக முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக சேர்த்து பாறை வெளியே குறைந்தளவு பிரதிபலிக்கின்றன. எனினும், பாறை அடுக்குகள் அருகிலுள்ள அடித்தள அமைப்புக்களையும் மற்றும் வீதி சுற்றி துறையில் உள்ள ஆதாரங்களை பயன்படுத்தி விளக்க முடியும். இவ்வாறு கிடைக்கும் பாறைகள் வேறுபாடற்ற சார்னோக்கைட்டு மற்றும் பட்டை நெய்சிஸ்கள் விளக்கமுடியும். வேறுபாடற்ற சார்னோக்கைட்டு சார்னோக்கைட்டு என தோன்றும் சாம்பல் நெய்சிஸ்கள் உள்ளன. தாது hypersthene மற்றும் அடிக்கடி ரிட்ஜ் உருவாக்கும் பாறைகள் போன்றவை கிடைக்கின்றன. மேலும் பாறைகள் பற்றாக்குறை அடித்தள வலுவான சூழ்நிலைச்சிதைவு குறிக்கிறது எனவே மண் அடுக்கு கணிசமாக அடித்தளம் மேல் உருவாக்கப்பட்டது(இணைப்பு 3.2.3).

சார்னோக்கைட்டு நெய்ஸ்

வரம்பிட்டுள்ள பாறைகளுக்கு அடிக்கடி ரிட்ட்ஜ் உருவாக்கும் அவை பொதுவாக நிச்சயமாக பண்பு பச்சை க்ரீஸ் காந்தி உடன் தூளாக்கப்பட்ட, hypersthene இல்லாதிருக்கலாம், அதே பகுதி பின்னோக்கி முன்பிருந்த திட்டு சார்னோக்கைட்டு அடங்கும். வெப்பநிலையினால் பாறைகள் புவிதொழிநுட்பவியல் பண்புகள் விகிதம் உருமாறிய பாறைகள் விட வலுவானது. எனவே ஒரு சிவில் பொறியியல் அமைப்பு எந்த அடித்தளத்தை கட்டுமான மற்ற பாறைகள் விட நிலையான உள்ளது.

கிரானைட் நெய்ஸ்

பகுதியில் கிடைக்கும் Granitic நெய்ஸ் குவார்ட்ஸ் 20% விட மற்றும் மைக்கா ஒரு சில சதவீதங்கள் பாரிய leucocratic quartzofeldspathic நெய்ஸ் உள்ளது. granitic நெய்சிஸ்கள் என்ற ஜியோடெக்னிக்கல் prosperities charஇல்லைckitic நெய்சிஸ்கள் ஓரளவு ஒத்ததாக உள்ளன. எனினும், பாறை விகிதம் பாறை பெல்ட்ஸ்பார் தற்போதைய அளவு பொறுத்து வேறுபடலாம். பாறை வலுப்படுத்தும் பண்புகள் பரவலான கணிசமாக வேறுபட்டு இருக்க முடியாது. எனவே, இது போன்ற ஒரு பாறை உருவாக்கம் மேல் சிவில் பொறியியல் நிர்மாணங்கள் கவனமாக ஆராயப்பட வேண்டும்.

ஹாரன்பிலெண்டு கறுப்பு அப்ரகம் நெய்ஸ்

இங்கே 20% க்கும் மேலாக குவார்ட்ஸ் மற்றும் 10% plagioclase and garnet கொண்டுள்ளது compositionally அடுக்கு சாம்பல் நெய்ஸ் எதிரான பாரிய உள்ளன. புவிதொழிநுட்பவியல் பண்புகள் படி ஹாரன்பிலெண்டு-கறுப்பு அப்ரகம் நெய்ஸ் மற்றும் கறுப்பு அப்ரகம்-ஹாரன்பிலெண்டு நெய்ஸ் மிகவும் பலவீனமான பாறைகளாக உள்ளன. எனினும், அந்த பாறைகள் quartzo-feldspathic பாறைகள் விட சற்று வலிமையாக உள்ளது.

குவாட்டுஸ்

தூளாக்கப்பட்ட ரிட்ட்ஜ் உருவாக்கும் குவார்ட்ஸைட் <sillimanite 5%, பெல்ட்ஸ்பார் அல்லது கறுப்பு அப்ரகம் kaolised. Quartzite காணப்படுகின்றன. மேலும் quartzo-feldspathic கடினப்பாறைகள் geotechnically பலவீனமான பாறைகளான உள்ளது. மிகவும் உடைந்த பாறை மற்றும் ஒரு நிலத்தடி தாங்கி உருவாக்கம் குறிப்பிடத்தக்க முக்கியமானது. எனினும், உத்தேச அதிவேக பாதையில் கிடைக்கும் குவார்ட்ஸைட் மேலாதிக்க அல்ல குறிப்பிடத்தக்க நிலையான கட்டுமானமாக இல்லை.

பெக்மன்டிக் கருங்கல்

கனிமம் மற்றும் / அல்லது allanite எளிய குவார்ட்ஸ்-பெல்ட்ஸ்பார் pegmatite. வெப்பநிலையை quartzo-feldspathic பாறைகள் புவிதொழிநுட்பவியல் பண்புகள் விகிதம் மற்ற கறுப்பு அப்ரகம்

நெய்ஸ் பலவீனமடைந்ததாக தெரிகிறது. எனவே ஆயுள் பொறுத்தவரை, quartzo-feldspathic நெய்ஸ் தொடர்பில் முக்கியமான சிவில் பொறியியல் கட்டமைப்புகள் அடித்தளங்களை வடிவமைத்தல் செலுத்த வேண்டும்.

பொருளாதார கனிம படிவு

எந்த பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கனிம வைப்பு முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக சேர்த்து அடையாளம் காணப்படவில்லை. எனவே, உத்தேச வீதி இருந்து நாட்டில் கிடைக்கும் புவியியல் வளங்கள் பெறுமதியில் எந்த பாதிப்பும் ஏற்படாது.

3.2.3.1 சுரங்கப்பாதைகள்

வரைபட கற்கை மற்றும் கள விசாரணை தொடர்ந்து மேற்பரப்பில் புவியியல் நிலைமைகளின் கீழ் உத்தேச கண்டி இணைப்பில் சுரங்கப்பாதை நிர்மாணங்கள் செய்யப்படும்.

உத்தேசிக்கப்பட்ட சுரங்கப்பாதை 1 - (15 + 120 - 15 + 410) - வேறுபடுத்தப்படாத நெய்ஸ் மற்றும்

மிகவும் பலமிக்க granitic நெய்ஸ்

உத்தேசிக்கப்பட்ட சுரங்கப்பாதை 2 - (23+ 430 - 23 + 630) - பலமிக்க ஹார்ன்பிலெண்டு கறுப்பு

அப்ரகம் நெய்ஸ்

உத்தேசிக்கப்பட்ட சுரங்கப்பாதை 3 - (27+490 - 27+725) - பலமிக்க feldspathic நெய்ஸ் quartzo

துளை சோதனைகள் சுரங்கப்பாதை இடங்களின் அருகே செயலாக்க கற்கைகள் போது செய்யப்பட்டது. எனினும், அது அமல்படுத்துவதற்கு முன்பாக முன்மொழியப்பட்ட சுரங்கங்கள் பற்றி புவியியல் மற்றும் மண் சுற்றாடல்களை மேலும் கற்கைகள் நடத்த வேண்டும். பொதுவாக, புவியியல் துறையில் கவனிப்பு படி பின்வரும் நிபந்தனைகளை அடையாளம் காணப்பட்டன

- உத்தேச சுரங்கங்கள் எல்லா பகுதிகளிலும் மனித குடியேற்றங்கள் உள்ளன
- மேற்பரப்பில் நிலைமைகளின் கீழ் பாறைகள் மிகவும் பலமிக் அடித்தள ராக் பாறைகளுக்கு உள்ளன.
- மூன்று சுரங்கங்கள் பிரதான நிலத்தடி நீர் வள மற்றும் நிலத்தடி நூர்மட்டம் கணிசமாக உள்ளது குறிப்பாக உத்தேச சுரங்கப்பாதை 1. எனவே உத்தேச சுரங்க பகுதியில் மிகவும் மேலோட்டமான உள்ளது.

- முன்மொழியப்பட்ட குடைவு தளத்தில் சுற்றி மிகவும், பலமிக்க மண் அடுக்குகள் ஆதிக்கம் செலுத்துகின்றன
- உத்தேச சுரங்கப்பாதை 1 சுற்றி அமைப்பியல் சில பிரிவில் சுரங்கப்பாதை கட்டுமான போது நிலையற்றதாக இருக்க முடியும், இங்கே கற்பாறைகள் Paleo-நிலச்சரிவு படிவுகளை காணலாம்.
- உத்தேச சுரங்கப்பாதை 3 பள்ளத்தாக்குகளில் சேர்த்து நிலத்தடி நீர் இயக்கத்தை பாதிக்கும்.
- பொதுவாக, அனைத்து குடைவு தளங்கள் ராக் சிதைவில், நிலத்தடி நிலைத்தன்மை மற்றும் சாய்வு உறுதித்தன்மையை அடிப்படையில் பலவீனமாக உள்ளது.

3.2.4 மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி நீரியல் மற்றும் வடிகால்

3.2.4.1 நீரியல் தரையழகு சிறப்பம்சங்கள்

முன்மொழியப்பட்ட மொத்த வீதி 32.5 கி.மீ.ற்றர் தூரத்தில் 7.6 கி.மீ. நீளம் நெல் வயல்களாக உள்ளது. எனினும், இதே திட்டத்தின் பிரிவுகளான 1 மற்றும் 2 போலல்லாமல், நெல் வயல்கள் மிகவும் உயர் தளத்தில் உள்ளது, எனவே, வெள்ளத்தினால் எந்த பாதிப்பும் ஏற்படாது. ரம்புக்கண ஓயா (நீரோடை), குடா ஓயா (நீரோடை) Parape மற்றும் கொஸ்பொது ஓயா (நீரோடை) முன்மொழியப்பட்ட வீதி எதிர்கொள்ளும் முக்கிய ஆறுகள் உள்ளன.

அ ரம்புக்கண ஓயா (ஒரு நீரோடை) - 1 அதிவேக பாதை 6 + 000 கி.மீ. 15 + 600 கி.மீ. வரை ரம்புக்கண ஓயா செல்கிறது உயர்வெள்ள வளைவு ஒரு கூர்மையான வளைவில் தவிர்க்கப்பட்டு உள்ளது. ரம்புக்கண ஓயா 15 + 860 கி.மீ. 100 ஆண்டுவெள்ளம் கிட்டத்தட்ட 920 மீ 3 / செக் இருக்கும் என குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

ஆ குடா ஓயா (ரம்புக்கண ஓயாவின் tributary) - 16 + 000 கி.மீ. இருந்து 21 + 000km இல் முன்மொழியப்பட்ட வீதி சீரமைப்பு ரம்புக்கண ஓயா (Parape குடா ஓயா) உள்ளது. முன்மொழியப்பட்டுள்ள வீதி 100 - 200 மீ அகலம்கொண்ட ஆனால் மிகவும் குறுகிய பள்ளத்தாக்கு உள்ளது. பள்ளத்தாக்கில், வயல்வெளிக்கு, ரம்புக்கண-மாவத்தகம் B281 நீரோட்டம் உள்ளது. (மிகவும் திரித்து கூறப்பட்ட பாலங்கள் கொண்டு) வீதி பல இடங்களில் நீரோடை மேல் செல்கிறது. இதன் காரணமாக நீரோடை மேட்டிலிருந்து வெள்ளம் ஒரு பெரிய பிரச்சினை இல்லை. ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கை - நிலை 3 - தொகுதி 3 - Hydrology மற்றும் வடிகாலமைப்பு SMEC (2014) தயாரிக்கப்பட்டது, 100 ஆண்டு உச்ச வெளியேற்றம் 370 மீ 3 / செ என மதிப்பிட்டுள்ளது.

இ கொஸ்பொது ஓயா - உத்தேச அதிவேக பாதை கொஸ்பொது ஓயாவை , 25 + 800 கி.மீ., 26 + 550 கி.மீ., 27 + 800 கி.மீ மற்றும் 31 + 000 களில் கடந்து செல்கின்றது. ஓடை ஒரு

கூர்மையான வளைவு 26 + 200 கி.மீ., அருகில் உள்ளது. உயர் வெள்ளத்தின் போது, நீரோடை வீக்கம் வரிசையில் ஆக்கிரமித்துவிடலாம்.. 25 + 800 கி.மீ தொலைவிலும், கொஸ்பொது ஓயா 100 ஆண்டு திரும்பி காலம் உச்ச வெளியேற்றம் 254 மீ 3 /செ ஆகும்.

3.2.4.2 சிறிய வடிகால்கள்

83 சிறிய மற்றும் நடுத்தர நீரோடைகள், சிற்றோடைகள், பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள், மதகுகள் முன்மொழியப்பட்ட வீதி முழுவதும் நீரை அனுப்ப வழங்கப்பட வேண்டும், என பள்ளத்தாக்குகள் பகுதியில் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன. பின் இணைப்பு 2 மற்றும் 3 ஆம் நிலை வடிநிலம் தரவு, அதே அறிக்கை இந்த இடங்களில் உச்ச வெளியேற்றப்பட்டு மற்றும் பிற தொடர்புடைய தகவல்களை கொடுக்கிறது.

3.2.4.3 நீர்ப்பிடிப்பு பகுதிகள் மற்றும் காலம்

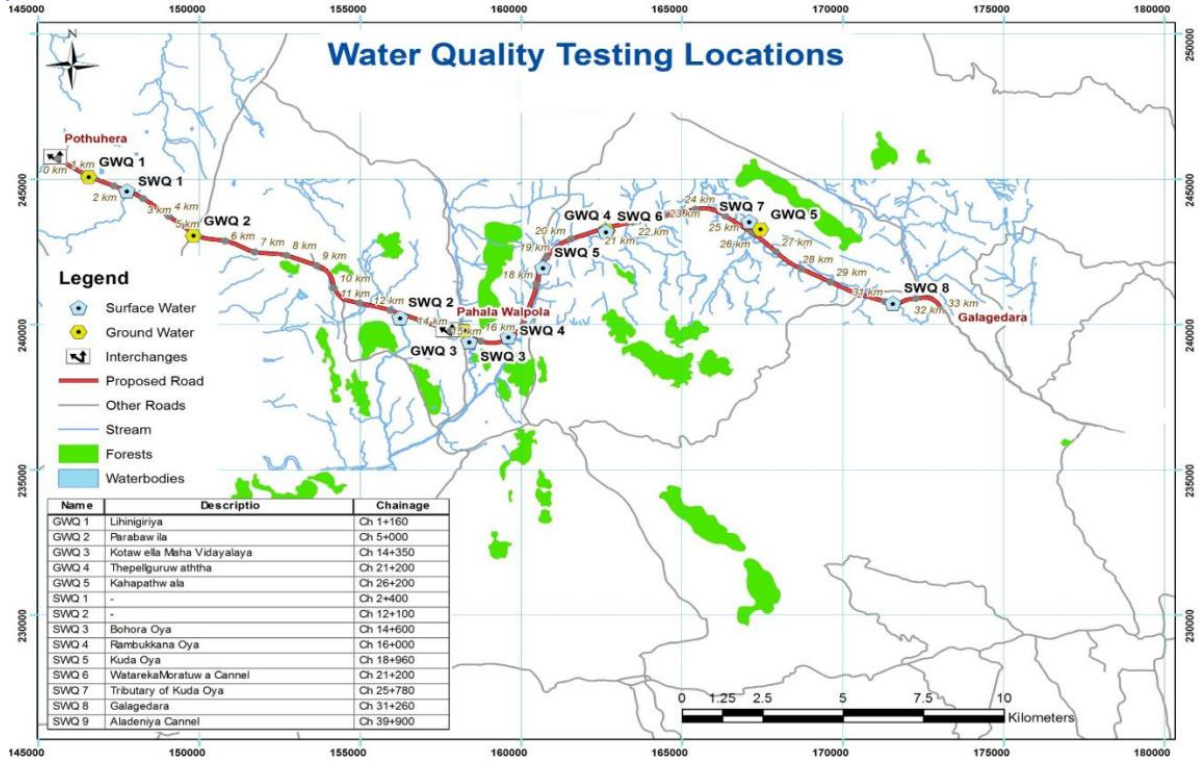
பொதுவாக, தாழ்வான பகுதிகளில் உயர் வெள்ளம் போது நீர்ப்பிடிப்பு பகுதிகளாக செயல்படும். எனினும், முன்மொழியப்பட்ட சுவடு முழுவதும், பொதுஹை இருந்து கலகெதற, தாழ்நிலப் பகுதியில் உள்ளது. நீரோடைகள் அருகில் நெல் வயல்கள் உள்ளன என்றாலும், அவற்றின் நிலப்பரப்பு சரிவு காரணமாக வைத்திருத்தல் பகுதிகளாக செயல்படாது. எனவே, வைத்திருத்தல் நேரத்தை வெள்ளங்கள் பொதுவாக மிகவும் குறுகிய காலமாகும்.



உரு 3.3: செயற்திட்ட பகுதியில் பொது வடிகாலமைப்பு முறைமை

3.2.5. நீர் தரம் மற்றும் நீர் மாசுபாடு ஆதாரங்கள்

படம் 3.4 மேற்பரப்பு நீர் மற்றும் நிலத்தடி நீர் மாதிரிகள் அடிப்படை நிலைமைகளை மதிப்பீடு செய்ய பெறப்பட்டப்பட்ட இடங்களை குறிக்கிறது.



உரு 3.4 : திட்டம் பகுதியில் நீர் தர மாதிரி இடத்தை காட்டும் வரைபடம்

இணைப்பு 3.1.1 தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நீர்வழிகள் சுற்றுப்புற மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி தரம் முடிவை காட்டுகிறது.

நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில் இன்னும் மக்கள் செறிந்து வாழும் பிரதேசங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் பொதுவாக, நீரின் தரம், மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி மனித இனத்தால் உருவாகும் நடவடிக்கைகள் இருந்து ஒப்பீட்டளவில் மாசுபடாது உள்ளது. எனினும், விவசாய நடவடிக்கைகள், குறிப்பாக நெல் சாகுபடி பல மாசுகள் (குறிப்பாக நைட்ரஜன் மற்றும் பாஸ்பரஸ், மற்றும் பூச்சிக்கொல்லிகள் நிறைந்தளவில் வெளியேற்றுகிறது). பல நகரம் மையங்கள், வீடுகள் மற்றும் சிறுதொழில்களில் இருந்து நேரடியாக ஆறுகள் சிற்றாறுகள், வெளியேற்றப்படுகின்றது. ஆறுகள் சிற்றாறுகள் மற்றும் குளங்கள் போன்ற நீர் ஆதாரங்கள், குளியல் மற்றும் சலவை, விவசாயம், மீன்பிடி, பொழுதுபோக்கு நோக்கங்களுக்காகவும், தொழில்துறை நடவடிக்கைகளுக்கும் குடிப்பதற்காகவும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவிற்கு பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நிலத்தடி குடிநீர் முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளதுடன் நகரபகுதிகளில் பெரும்பாலான பயன்பாடுகளுக்கு, குழாய் நீர் கிடைக்கின்றது.

திட்டம் பகுதியில் நீரின் தர ஆய்வு சேதன மாசு ஒப்பீட்டளவில் உயர்வாக உள்ளமை தெரியவந்தது (இணைப்பு 3.1.1). BOD5 அளவுகள் 4 மிகி / லி 15 மிகி / லி மாறுபடும். உத்தேசிக்கப்பட்ட (ungazetted) சுற்றுப்புற நீர் தர pH 6-9 அளவில் உள்ளது. மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை எல்லைக்குள் உள்ளது (மொத்த மற்றும் faecal வகை நுண்கிருமி அளவு இரண்டு <1800 MPN / 100 மிலி கொண்ட) ஆக உள்ளது.

அனைத்து நீர்வழிகள் மலகழிவுகள் (இணைப்பு 3.1.1) வழிந்தோடி வருவதனால் சாத்தியமானதாக உள்ளது. மொத்த மற்றும் கழிவு வகை நுண்கிருமி கொண்டு மாசு காட்டியது. நீர் கார 6-9 எல்லைக்குள் மற்றும் பெரும்பாலான உயிரியல் வாழ்கைக்கு பொருத்தத்தை காட்டுகிறது. நிலைகள் முன்மொழியப்பட்ட உள்நாட்டு நீர் தர மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை தரத்தினுள் இருக்கின்றது.

3.2.5.1. மேற்பரப்பு நீர் தரம்

நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில் இன்னும் மக்கள் செறிந்து வாழும் பிரதேசங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் பொதுவாக, நீரின் தரம், மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி மனித இனத்தால் உருவாகும் நடவடிக்கைகள் இருந்து ஒப்பீட்டளவில் மாசுபடாது உள்ளது. எனினும், விவசாய நடவடிக்கைகள், குறிப்பாக நெல் சாகுபடி பல மாசுகள் (குறிப்பாக நைட்ரஜன் மற்றும் பாஸ்பரஸ், மற்றும் பூச்சிக்கொல்லிகள் நிறைந்தளவில் வெளியேற்றுகிறது). பல நகரம் மையங்கள், வீடுகள் மற்றும் சிறுதொழில்களில் இருந்து நேரடியாக ஆறுகள் சிற்றாறுகள், வெளியேற்றப்படுகின்றது. ஆறுகள் சிற்றாறுகள் மற்றும் குளங்கள்போன்ற நீர் ஆதாரங்கள், குளியல் மற்றும் சலவை, விவசாயம், மீன்பிடி, பொழுதுபோக்கு நோக்கங்களுக்காகவும், தொழில்துறை நடவடிக்கைகளுக்கும் குடிப்பதற்காகவும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவிற்கு பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நிலத்தடி குடிநீர் முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளதுடன் நகரபகுதிகளில் பெரும்பாலான பயன்பாடுகளுக்கு, குழாய் நீர் கிடைக்கின்றது.

திட்டம் பகுதியில் நீரின் தர ஆய்வு சேதன மாசு ஒப்பீட்டளவில் உயர்வாக உள்ளமை தெரியவந்தது (இணைப்பு 3.1.1). BOD5 அளவுகள் 4 மிகி / லி 15 மிகி / லி மாறுபடும். உத்தேசிக்கப்பட்ட (ungazetted) சுற்றுப்புற நீர் தர pH 6-9 அளவில் உள்ளது. மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை எல்லைக்குள் உள்ளது (மொத்த மற்றும் faecal வகை நுண்கிருமி அளவு இரண்டு <1800 MPN / 100 மிலி கொண்ட) ஆக உள்ளது.

அனைத்து நீர்வழிகள் மலகழிவுகள் (இணைப்பு 3.1.1) வழிந்தோடி வருவதனால் சாத்தியமானதாக உள்ளது. மொத்த மற்றும் கழிவு வகை நுண்கிருமி கொண்டு மாசு காட்டியது. நீர் கார 6-9 எல்லைக்குள் மற்றும் பெரும்பாலான உயிரியல் வாழ்கைக்கு பொருத்தத்தை காட்டுகிறது. நிலைகள் முன்மொழியப்பட்ட உள்நாட்டு நீர் தர மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை தரத்தினுள் இருக்கின்றது.

3.2.5.2. நிலத்தடி நீர் தரம்

இடப்பரப்பு பகுதியில் நீர் இரசாயணத்தை பொறுத்து நீரின் தரம் மாறும். இது போன்ற பகுதிகளில் இரும்பு கரைதிறனை பல்வேறு அயனிகள் மற்றும் மாற்றங்களை கொண்டு நிலத்தடி பகுதிகளில் நிலவும் oxic மற்றும் அனக்சிக் நிலைமைகள் ஏற்ப நடக்க முடிந்தது.

பெரும்பாலான பகுதிகளில் நிலத்தடி மற்றும் உள்நாட்டு குடிநீர் முதன்மையான ஆதாரமாக பயன்படுத்துகிறது. எனினும், குழாய் நீர் நகர்ப்புற பகுதிகளில் மிகவும் கிடைக்கும். இரும்பு அளவு நிலத்தடி நீர் மற்றும் pH மட்டங்களுக்கு குறிப்பிடத்தக்களவு கண்டறியப்பட்டது இது SLS 614 படி ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகின்ற அளவுக்குள் உள்ளது (பாகம் குடிநீர் வழிகாட்டுதல்கள் 2001). எனினும், அனைத்து நிலத்தடி ஆதாரங்கள் கலங்கள் நிலைகள் > 4 NTU (: 2013 & ல்

WHO 2001 SL614 நிர்ணயிக்கப்பட்ட வரம்புகள் கருப்பு நீர் (இணைப்பு 3.1.1) கழிவறை குழிகளை அகற்றப்படுகிறது..

மேலும், நிலத்தடி மாதிரிகள் எல்லா இடங்களிலும் மிதமான கடுமையாக இருக்கிறது (மொத்த கடினத்தன்மை 75 மிகி / லி மற்றும் 150 மிகி / லி இடையே என) உள்ள நீர் கடின தெரிகிறது அங்கு (இடம் 7) தவிர (மொத்த கடினத்தன்மை 150 மிகி / லி மற்றும் 300 மிகி / லி இடையே) உள்ளது. மொத்த காரத்தன்மை மொத்த கடினத்தன்மை குறைவாக (3.1.1 Annex பார்க்கவும்) என அங்கு அல்லாத கார்பனேட் கடினத்தன்மை உள்ளது.

3.2.5.3. மேற்பரப்பு நீர் தரம்

நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில் இன்னும் மக்கள் செறிந்து வாழும் பிரதேசங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் பொதுவாக, நீரின் தரம், மேற்பரப்பு மற்றும் நிலத்தடி மனித இனத்தால் உருவாகும் நடவடிக்கைகள் இருந்து ஒப்பீட்டளவில் மாசுபடாது உள்ளது. எனினும், விவசாய நடவடிக்கைகள், குறிப்பாக நெல் சாகுபடி பல மாசுகள் (குறிப்பாக நைட்ரஜன் மற்றும் பாஸ்பரஸ், மற்றும் பூச்சிக்கொல்லிகள் நிறைந்தளவில் வெளியேற்றுகிறது). பல நகரம் மையங்கள், வீடுகள் மற்றும் சிறுதொழில்களில் இருந்து நேரடியாக ஆறுகள் சிற்றாறுகள், வெளியேற்றப்படுகின்றது. ஆறுகள் சிற்றாறுகள் மற்றும் குளங்கள்போன்ற நீர் ஆதாரங்கள், குளியல் மற்றும் சலவை, விவசாயம், மீன்பிடி, பொழுதுபோக்கு நோக்கங்களுக்காகவும், தொழில்துறை நடவடிக்கைகளுக்கும் குடிப்பதற்காகவும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவிற்கு பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நிலத்தடி குடிநீர் முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளதுடன் நகரபகுதிகளில் பெரும்பாலான பயன்பாடுகளுக்கு, குழாய் நீர் கிடைக்கின்றது.

திட்ட பகுதியில் நீரின் தர ஆய்வு சேதன மாசு ஒப்பீட்டளவில் உயர்வாக உள்ளமை தெரியவந்தது (இணைப்பு 3.1.1). BOD5 அளவுகள் 4 மிகி / லி 15 மிகி / லி மாறுபடும். உத்தேசிக்கப்பட்ட (ungazetted) சுற்றுப்புற நீர் தர pH 6-9 அளவில் உள்ளது. மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை எல்லைக்குள் உள்ளது (மொத்த மற்றும் faecal வகை நுண்கிருமி அளவு இரண்டு <1800 MPN / 100 மிலி கொண்ட) ஆக உள்ளது.

அனைத்து நீர்வழிகள் மலகழிவுகள் (இணைப்பு 3.1.1) வழிந்தோடி வருவதனால் சாத்தியமானதாக உள்ளது. மொத்த மற்றும் கழிவு வகை நுண்கிருமி கொண்டு மாசு காட்டியது. நீர் கார 6-9 எல்லைக்குள் மற்றும் பெரும்பாலான உயிரியல் வாழ்கைக்கு பொருத்தத்தை காட்டுகிறது. நிலைகள் முன்மொழியப்பட்ட உள்ளநாட்டு நீர் தர மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை தரத்தினுள் இருக்கின்றது.



உரு 3.5 : விவசாய நீரோட்டம் நீர்வழிகளில் மிகவும் மாசு சாத்தியமான பரவலான ஆதாரங்கள்

றம்புக்கண் ஓயா (SWQ4), குடா ஓயா (SWQ5), Wataraka மொரட்டுவ கால்வாய் (SWQ6), மற்றும் கலகெதற (SWQ8) ஓயாவில் எண்ணெய் நிலைகள் > 10 மை.கி / எல் கிரீஸ் உயர் அளவில் காட்டியது (மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை சுற்றுப்புற நீரின் உயர்தரம் முன்மொழியப்பட்ட இரண்டாம் நீர்: பகுப்பு 4 - மீன் மற்றும் நீர்வாழ் உயிரினங்களின் பாதுகாப்பு).

எண்ணெய் மற்றும் கிரீஸ் அளவுகள் 200 க்கும் அதிகமாக மை.கி / எல் உள்ளன (: - குளியல் வகை 3 மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை வகுப்பு II சுற்றுப்புற நீர் உயர்தரம்). எண்ணெய் ஆதாரங்களுக்கு டிராக்டர்கள் விவசாய இயந்திரங்கள் கழுவல் காரணமாக இருக்கலாம்.

றம்புக்கண் ஓயா தவிர ஏனைய நீர்வழிகளில் மண்அரிப்பு கணிசமான அளவில் இல்லை, குறிப்பாக கடும் நீர் ஓட்டம் ஆற்றின் வளைவுகள் / வளைந்திருத்தல் மற்றும் சட்டவிரோத மண் அகழ்வு நடவடிக்கைகள் போது உச்ச மழைக்காலங்களில் அரிப்பு பகுதிகளில் தூண்டப்படும். பொகற ஓயாவில் உள்ளூர் மணல் அகழ்வு மேற்கொள்ளப்படுகின்றது (உரு 3.6) தெளிவாக இருந்தது.



றம்புக்கண் ஓயா இடது கரையில் மணல் அகழ்வு (வண்டல்) ஒப்பீட்டளவில் கலங்கலான (காட்சி ஆய்வுகள் தோன்றுகின்றன



வலது மருங்கில் கணிசமான அரிப்பு (றம்புக்கண் ஓயா கீழ் நீரோடை)



போரா ஓயா கீழ்நிலை



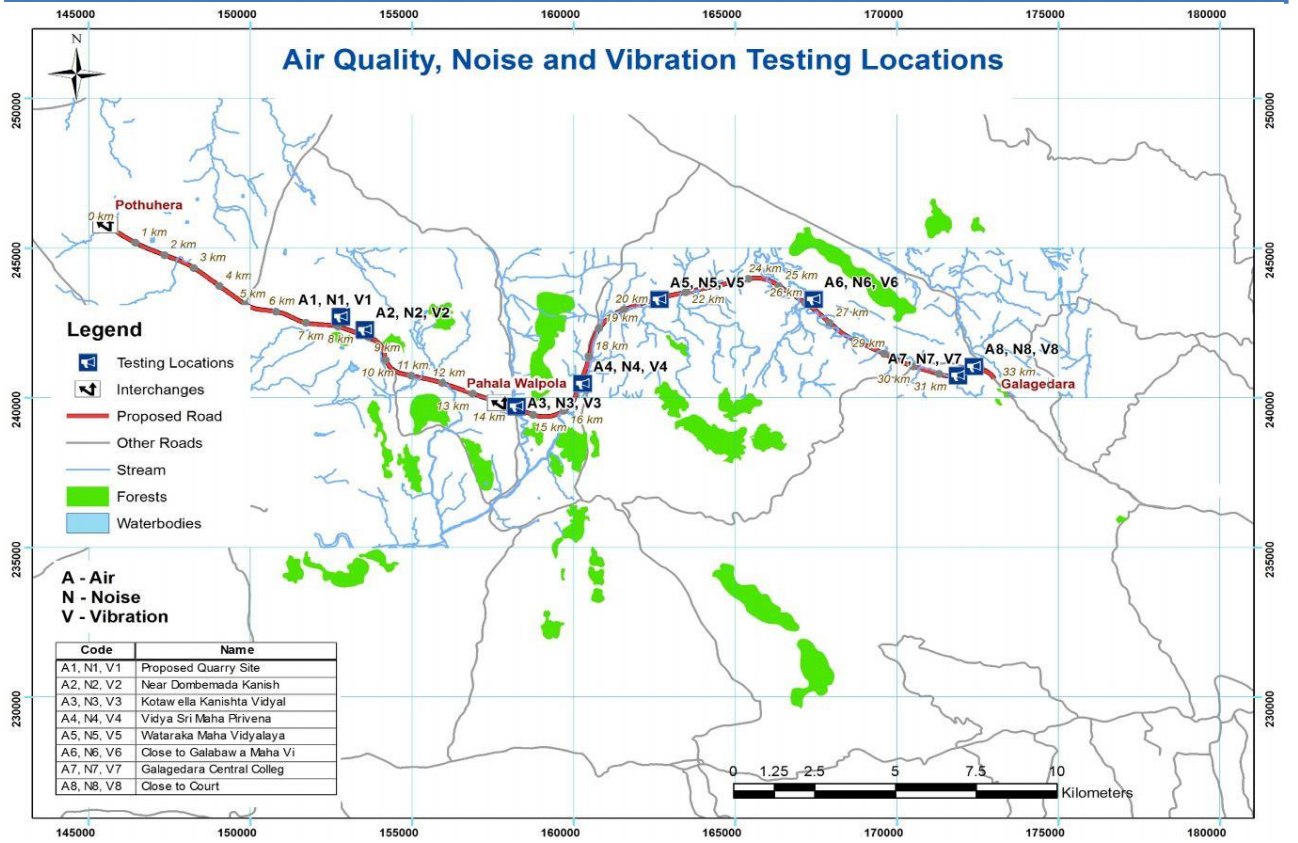
போரா ஓயா இடது கரையில் அமைந்துள்ள விட்டு தோட்டங்களில் ஒன்றில் ஆற்று மணல் குவியல்

உரு 3.6 : றம்புக்கண ஓயா மற்றும் போரா ஓயாவின் தோற்றம்

3.2.6. சுற்றுப்புற காற்று தரம்

சுற்றுச்சுற்றாடல் காற்று தர அளவீடுகள் ஏப்ரல் 2014 இல் அளவிடப்பட்டது மதிப்புகள் மற்றும் தேசிய சுற்றுச்சுற்றாடல் காற்று தர (NAAQ) நியமங்கள் விசாரணை முடிவுகள் அட்டவணை 3.7 அளிக்கிறது. நடத்தப்பட்ட இடம் விவரங்கள் அளிக்கிறது. கண்காணிப்பு காலத்தில் காலநிலை மிகவும் கொந்தளிப்பான நிலையில் உள்ளது.

திட்டம் பகுதியில் சுற்றுப்புற காற்று தர நிலைகள் முதன்மை தரவு சேகரிப்பு மூலம் அடையாளம் காணப்பட்டது. பிரிவு 1 மற்றும் 2 அளவீடுகள் கம்பஹா, வேயங்கொடை, மீரிகமம் மற்றும் குருநாகல் நகரம் மையங்கள் உள்ளடங்க SGS இலங்கை (பிரைவேட்) லிமிடெட் மேற்கொள்ளப்பட்டன, இதன்படி திட்டம் பகுதியில் தற்போதைய காற்று தரம் குறிப்பிடத்தக்க மாசுபட தோன்றுகிறது. ஒரு குறிப்பிடத்தக்க வாகன இயக்கம் உள்ளது. என முன்மொழியப்பட்டது அதிவேக A006 நெடுஞ்விதி சந்திக்கும் பொயாகென்ன,, அருகே வளிமண்டலத்தில் விளைவிக்கக் கொண்டிருக்கலாம். இந்த முடிவுகளை பொறுத்து, அனைத்து காற்று மாசுபடுத்தியாகும் நிலைகள் அட்டவணை 3.9 கொடுக்கப்பட்டுள்ளது திட்டம் பகுதியில் சில தொழில்கள் விவசாயம் (நெல் சாகுபடி) பொருளாதார நடவடிக்கை ஆகும்.



உரு 3.7 : சுற்றுப்புற காற்று தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு அளவீட்டு இடங்களில்

அட்டவணை 3.5 : உத்தேச அதிவேக பாதை பிரிவில் காற்று தரம்

அமை விடம்	அமைவிடம் விபரம்	GPS ஆள்கூறு	NO ₂ (µg/m ³)	SO ₂ (µg/m ³)	SPM (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2.5} (µg/m ³)
L1	Ch 7 + 600 சாத்தியமான குவாரி தளம்	N- 07° 23'12.3" E-080°20'46.1"	-	-	16	7	4
L2	R.S.J. இரத்தினாக் க	N- 07° 22'58.1" E-080°21'10.4"	11	5	31	15	8
L3	கொட்டவ எல கனிஷ்ட வித்தியாலயம்	N- 07°21'35.0" E- 080°23'43.6"	12	6	18	11	4
L4	வித்யா ஸ்ரீ மஹா பிரிவெனா	N- 07°21'59.8" E- 080°24'50.1"	12	5	17	9	5
L5	வட்டரிகா மகா வித்தியாலயம்	N- 07°23'31.4" E- 080°26'7.4"	8	6	25	12	7
L6	மகா வித்தியாலயம்	N- 07°23'31.6" E- 080°28'43.2"	9	6	21	10	5
L7	கலகெட	N- 07°22'08.8"	7	4	32	17	9

	மத்திய கல்லூரி	E- 080°31'08.5"					
L8	ரத்நாயக்க வீடு	N- 07°22'19.0" E- 080°31'24.7"	9	6	16	6	4

Note that there may have been some occult deposition (largely SO₂ and NO_x) and wet deposition of particulate matter during wet weather conditions (Source: NBRO, 2014)

3.2.7. திட்டம் பகுதியில் அடிப்படை இரைச்சல் அளவுகள்

திட்டம் பகுதியில் அடிப்படை இரைச்சல் அளவுகள் நிறுவுவதில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் ரயில்பாதையின் அருகாமையில், இருக்கும் வீதிகள், வழிபாடு மற்றும் குடியேற்றங்கள் இடங்களில் ஏழு மாதிரி இடங்கள் தேர்வுசெய்யப்பட்டது

அட்டவணை 3.6 : நம்புக்கண பகுதியில் இரைச்சல் அளவுகள்

மாதிரி எடுக்கப்பட்ட நாள்	L ₁₀	L ₉₀	Leq	Max	ஆரம்பநேரம்	காலம்
28/11/2001	51.7	41.5	50.0	74.8	10.36 am	15 min

(Source: RDA, 2001)

இதில் ரயில்கள் இயக்கம் காரணமாக பகல் நேரம் மற்றும் மாலை நேரங்களில் அதிக இரைச்சல் அளவுகள், பதிவு செய்யப்பட்டதுடன் மேலே தரவு ஒரு சுவாரஸ்யமான கவனிப்பு ஒரு கோவில் வளாகத்தில் அமைந்துள்ளது ஒப்பீட்டளவில் இரவு நேரத்தில் அவதானிக்கப்பட்டது என்று இரவு நேரத்தில் உயர் இரைச்சல் நிலை அளவீடுகளுக்கு முக்கிய காரணம் சில பூச்சிகள் மற்றும் விலங்குகள் உருவாக்கப்படும் சப்தங்கள் ஆகும்.

மாதிரி இடங்களில் உள்ள அனைத்து கட்டமைப்புகளும்; ISO4966 படி வகை 3 இல் உள்ளன: 1990 (E) வகை 3 கட்டமைப்புகள் ஒற்றை மற்றும் இரண்டு மாடிக்கட்டிடங்களும் செங்கல், சிமெண்ட் தொகுதிகள் முதலியனவற்றால் உள்ளது இது புகம்பங்களை எதிர்க்க வடிவமைக்கப்படவில்லை. இலகுரக பொருட்கள் பயன்படுத்தி இலகுவான நிர்மாணங்கள் செய்யப்பட்ட கட்டிடங்கள் என வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. மாதிரி இடங்களில் உள்ள அதிர்வு ஆதாரங்கள் பொதுவாக வாகனங்கள் இயக்கம் மற்றும் இடம் வி 1 வழக்கில் ரயில்கள் இயக்கம் உள்ளன. மேலே அளவீடுகள் படி, அது இருக்கும் அதிர்வு நிலைகளை நன்கு வகை 3 கட்டமைப்புகள் குறிப்பிட்ட எல்லைக்குள் உள்ளனவா என்று கூற முடியும்.

அட்டவணை 3.7 : இரைச்சல் நிலை முடிவுகள் - 24 மணி நேர அளவீடுகள்

அமைவிடம்	அமைவிடம் விபரம்	காலை (06.00 am-09.00 am)			பிற்பகல் (11.00 am - 13.00 pm)			மாலை (17.00 pm-22.00 pm)			Night (22.00pm-24.00pm)		
		Leq	L50	L90	Leq	L50	L90	Leq	L50	L90	Leq	L50	L90
N1	Ch 7+940 km (அருகாமையில் உள்ள குவாரி ஏற்கனவே உள்ளது ஆனால் இது NEP க்கு பயன்படுத்தப்பட முடியும். இது சில வீடுகளுக்கு அருகாமையில் உள்ளது)	57	49	43	47	44	43	46	44	42	47	45	43
N2	R.S.J.இரத்திநாக்க	56	46	41	53	45	39	49	46	41	51	48	42
N3	கொட்டவ எல கனிஷ்ட வித்தியாலயம்	49	47	44	49	47	44	48	46	44	48	46	44
N4	வித்யா ஸ்ரீ மஹா பிரிவெனா	49	45	42	51	48	44	52	46	41	51	44	43
N5	வட்டரிகா மகா வித்தியாலயம்	50	48	46	51	48	47	49	47	46	49	43	44
N6	மகா வித்தியாலயம்	55	49	45	49	44	39	52	49	42	45	43	40
N7	கலகெட மத்திய கல்லூரி	52	48	45	51	47	43	50	46	43	48	45	41
N8	ரத்நாயக்க வீடு	50	48	46	52	47	43	49	46	42	47	45	42

(Source: NBRO, 2014)

மாதிரி இடங்களில் உள்ள அனைத்து கட்டமைப்புகளும்; ISO4966 படி வகை 3 இல் உள்ளன: 1990 (E) வகை 3 கட்டமைப்புகள் ஒற்றை மற்றும் இரண்டு மாடிக்கட்டிடங்களும் செங்கல், சிமெண்ட் தொகுதிகள் முதலியனவற்றால் உள்ளது இது புகம்பங்களை எதிர்க்க வடிவமைக்கப்படவில்லை. இலகுரக பொருட்கள் பயன்படுத்தி இலகுவான நிர்மாணங்கள் செய்யப்பட்ட கட்டிடங்கள் என வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. மாதிரி இடங்களில் உள்ள அதிர்வு ஆதாரங்கள் பொதுவாக வாகனங்கள் இயக்கம் மற்றும் இடம் வி 1 வழக்கில் ரயில்கள் இயக்கம் உள்ளன. மேலே அளவீடுகள் படி, அது இருக்கும் அதிர்வு நிலைகளை நன்கு வகை 3 கட்டமைப்புகள் குறிப்பிட்ட எல்லைக்குள் உள்ளனவா என்று கூற முடியும்.

அட்டவணை 3.8 : அதிர்வு மட்டம்

அமைவிடம்	அமைவிடம் விபரம்	காலை (06.00 am-09.00 am)	பிற்பகல் (11.00 am - 13.00 pm)		மாலை (17.00 pm- 22.00 pm)		Night (22.00pm- 24.00pm)		அமைவிடம்	
			அதிர்வு விகிதம் (Hz)	அதிர்வு ppv (mm/sec)	அதிர்வு விகிதம் (Hz)	அதிர்வு ppv (mm/sec)	அதிர்வு விகிதம் (Hz)	அதிர்வு ppv (mm/sec)	அதிர்வு விகிதம் (Hz)	அதிர்வு ppv (mm/sec)
V1	Ch 7+940 km அருகாமையில் உள்ள குவாரி	15	10-50	0.08	10-50	0.31	10-50	0.08	10-50	0.09
V2	R.S.J.இரத்திநாக்க	15	10-15	0.14	10-50	0.08	10-50	0.09	10-50	0.12
V3	கொட்டவ எல கனிஷ்ட வித்தியாலயம்	15	10-50	0.57	10-50	0.13	10-50	0.09	10-50	0.08
V4	வித்யா ஸ்ரீ மஹா பிரிவெனா	15	10-50	0.3	10-50	0.2	10-50	0.16	10-50	0.15
V5	வட்டரிகா மகா வித்தியாலயம்	15	10-50	0.17	10-50	0.18	10-50	0.21	10-50	0.13
V6	மகா வித்தியாலயம்	15	10-50	0.24	10-50	0.17	10-50	0.13	10-50	0.11
V7	கலகெட மத்திய கல்லூரி	15	10-50	0.08	10-50	0.09	10-50	0.17	10-50	0.11
V8	ரத்நாயக்க வீடு	15	10-50	0.08	10-50	0.08	10-50	0.09	10-50	0.09

3.3. உயிரியல் சுற்றாடல்

3.3.1 செயற்திட்ட பகுதி

முன்மொழியப்பட்ட CEP பிரிவுகளில் ஆய்வு நடாத்தப்பட்டது. இது ஈரவலையம், மற்றும் நாட்டின் வறண்ட காலநிலை மண்டலங்கள் (மாத்தளை மாவட்டத்தின் ஒரு பகுதி) ஊடாக பயணிக்கின்றன.

தாவரவியலின்படி, உலர் மற்றும் வறண்ட தாழ்நிலம், III: மற்றும் V வடக்கு இடைநிலை மீசொமெரிக்கா (இடைநிலை மண்டலத்துக்குள்): வடக்கு வெட் மீசொமெரிக்கா (ஈர வலயத்தில் உள்ள) (ஆஷ்டன் மற்றும் குணதிலக, 1987) அமைகின்றது. உலர் மற்றும் வறண்ட தாழ்நில உலர்ந்த கலப்பு பசுமைமாறா காடுகள் மேலாதிக்கத்தில் உள்ளன. வடக்கு ஈர மீசொமெரிக்கா: வெப்பமண்டல மழைக்காடுகள் பசுமையான காடுகள் உள்ளது. V இல் இயற்கை தாவர அமைப்புக்களையும் கொண்டுள்ள போது தாவர மண்டலம் III காணப்படும் பொதுவான இயற்கை தாவர அமைப்புக்களையும் ஈரலிப்பான பசுமைமாறா காடுகள் அடங்கும். மேலும் முன்மொழியப்பட்ட பாதை உயிரினங்களின் மேல் தட்பவெட்ட நிலையின் விளைவு சார்ந்த பகுதிகளில் உலர் வலயம், வடக்கு இடைநிலை மண்டலம் மற்றும் தாழ்நில வெட் மண்டலத்தில் உள்ள விழும் (விஜேசிங்க மற்றும் பலர்., 1993).

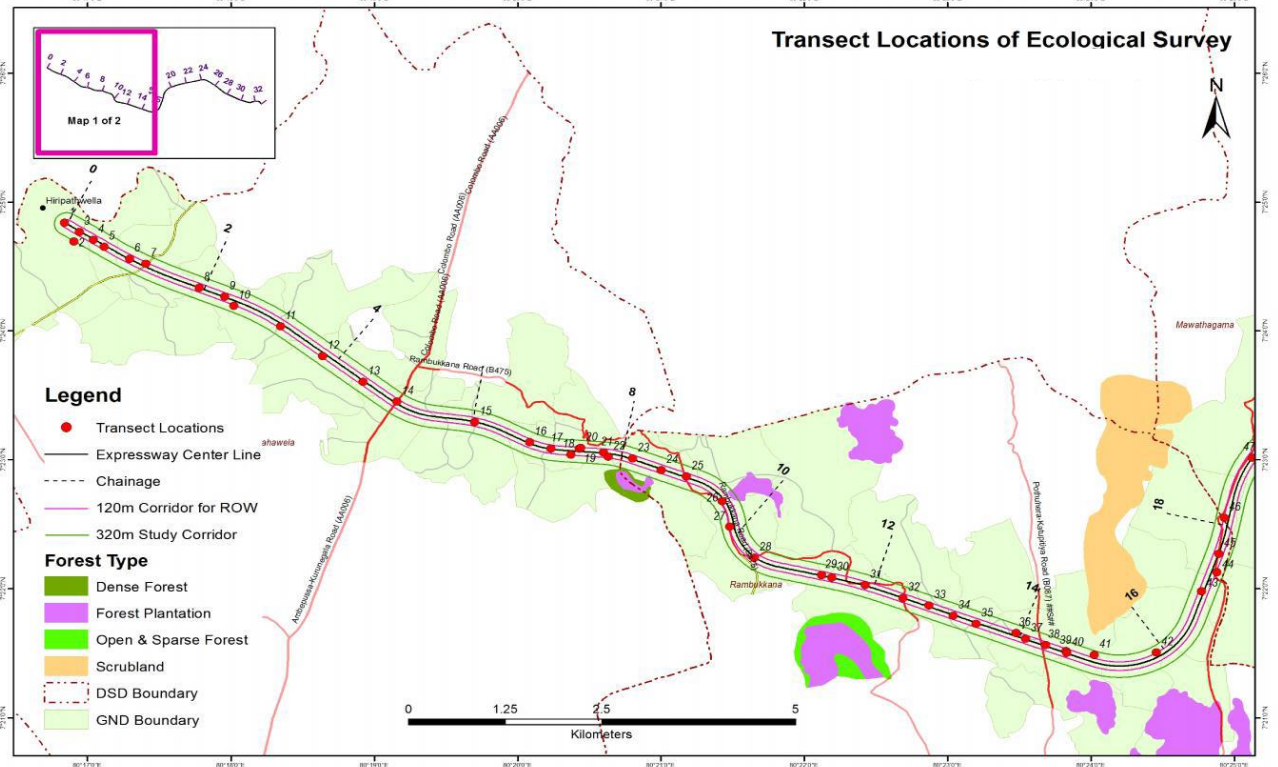
சுற்றுச் சுற்றாடல் ஆய்வு CEP பிரிவு நடைபாதையில் நடத்தப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட பாதை இயற்கை, அரை இயற்கை மற்றும் மனிதனால் மாற்றம்செய்யப்பட்ட பல்வேறு வாழ்விடம் மூலம் செல்கிறது. காடுகளின் பெரும்பகுதி மனித குடியேற்றங்கள், விவசாய தோட்டங்கள், மற்றும் உள்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி என்பனவற்றுக்காக அழிக்கப்பட்டுள்ளது. வேளாண் சுற்றாடல் மற்றும் வீட்டு தோட்டங்கள் உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படும் இரண்டு முக்கிய நிலம்-பயன் வகைகளாக உள்ளன. மனிதனால் மாற்றம் அசய்யப்பட்ட வாழ்விடங்களில், ஈரமான மற்றும் இடைநிலை மண்டலம் வீட்டு தோட்டங்களில் தாவர மற்றும் விலங்கு பன்முகத்தன்மை வளம் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.2. முன்மொழியப்பட்ட செல்வழியில் பாரிய வசிப்பிட வகைகள்

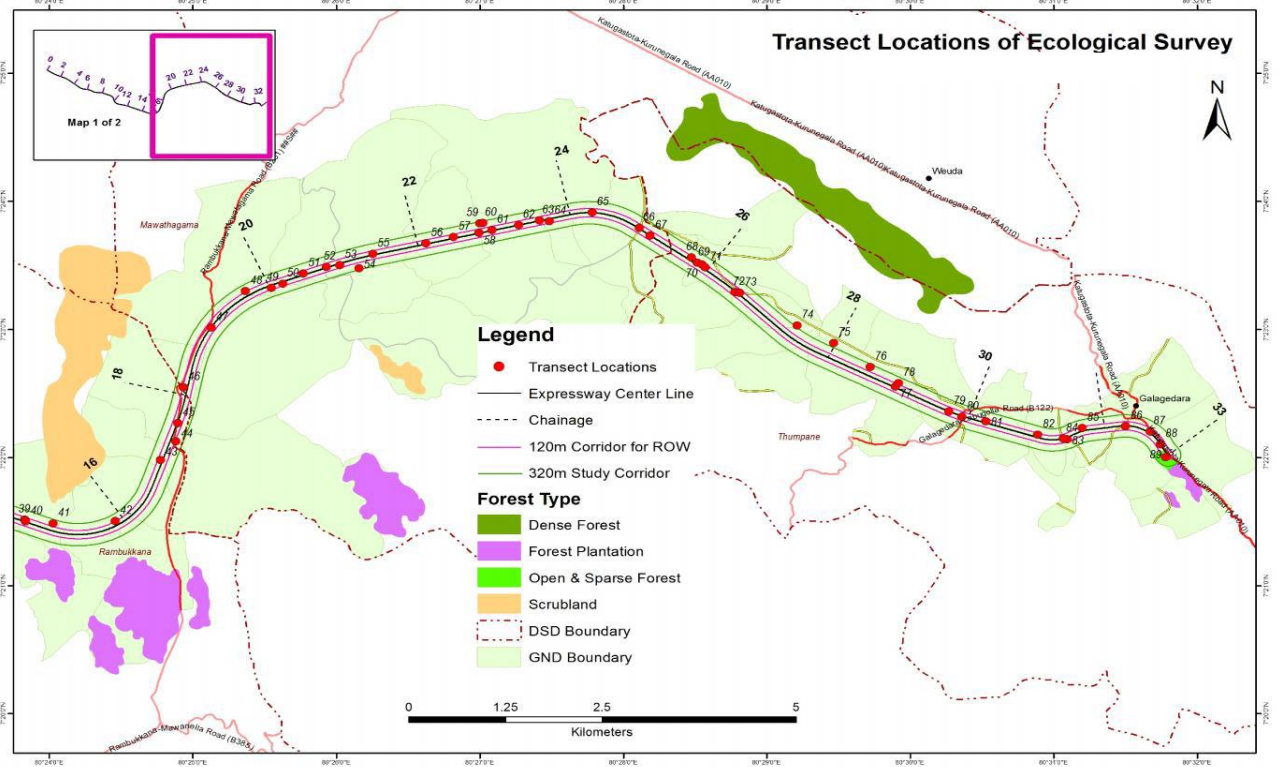
முன்மொழியப்பட்ட பாதை இயற்கை மற்றும் மனிதனால் மாற்றம் செய்யப்பட்ட வாழ்விடம் வழியாக செல்கின்றது. II: உலர் மற்றும் வறண்ட தாழ்நிலம், மூன்றாம்: வடக்கு இடைநிலை மற்றும் V: வடக்கு ஈரநில floristic பகுதிகளில் இரண்டாம் பிராந்திய நீர்வாழ் மற்றும் அரை நீர்வாழ் அமைப்புகள் உள்ளிட்ட. கள ஆய்வுக் 08 முக்கிய புவிக்குரிய வாழ்விடம் / தாவர வகைகள் மற்றும் திட்ட பாதிக்கப்பட்ட பகுதியில் 02 உள்நாட்டு நீர்வாழ் / ஈரநிலம் வாழ்விடம் வகையான அடையாளம். இந்த நிலவமைப்ப மற்றும் நீர்நிலை அல்லது ஈரநிலம் வாழ்விடங்களில் பின்வரும் பிரிவுகளாக வகைப்படுத்தலாம்.

- I. இயற்கை புவிக்குரிய வாழ்விடங்கள்: ஈர மண்டலத்தில் இயல்புரிமை கலப்பு வன பெருந்தோட்டம், இடைநிலை மண்டலம் இயல்புரிமை கலப்பு வன பெருந்தோட்டம், இடைநிலை மண்டலம் இரண்டாம் நிலை ஈரமான அரை பசுமையான காடுகள், புதர்க்காடுகள், ஆற்றங்கரை தாவரங்கள், வெளித்தள்ளல் பாறை.
- II. மனித புவிக்குரிய வாழ்விடங்கள்: வீட்டு பூங்கா, தென்னந்தோப்புகள், இரப்பர் பெருந்தோட்டங்கள்
- III. இயற்கை நீர்வாழ் / ஈரநிலம் வாழ்விடங்கள்: நீரோடைகள் / ஆறுகள், சதுப்பு
- IV. மனித நீர்வாழ் / ஈரநிலம் வாழ்விடங்கள்: நெல் வயல்கள்

ஒவ்வொரு வசிப்பிட வகை குறுகிய விளக்கங்கள் இங்கு வழங்கப்படுகின்றன.



உரு 3.8 a : ஆய்வு பகுதியினை காட்டும் வரைபடம் புள்ளிகள்



உரு 3.8 b : ஆய்வு பகுதியில் வெட்டும் இடங்களை காட்டும் வரைபடம் புள்ளிகள்

3.3.2.1. இயற்கை புவிக்ரூரிய வாழ்விடங்கள்

A. Naturalized Forest Plantations

ஈர வலையத்தில் இயல்புரிமை கலப்பு வன பெருந்தோட்டம்

ஈர வலையத்தில் உள்ள தோட்ட காடுகள் ஆய்வு செல்வழியில் (வடக்கு ஈரமான தாழ்நில floristic மண்டலம்) மிக அருகில் வாழ்விடங்களாக உள்ளன. இந்த தோட்டங்களில் ஆரம்பத்தில் மர காடுபடி நோக்கத்திற்காக வனத்துறையினால் நிறுவப்பட்டுள்ளது என்றாலும், வை தோதாக நிர்வகிக்கப்படவில்லை, எனவே காடுகளின் தாவர இனங்களின் மறு உருவாக்கம், இப்போது ஒரு இயற்கை காடுகள் நெருக்கமான ஒற்றுமையை கொண்டது என்றாலும் மரங்கள் உயரம் மற்றும் சுற்றளவு உள்ள மிகவும் சிறியதாக உள்ளது. இணைப்பு சங் 7+900 and 7+400 ஈர வலையத்தில் கலப்பு காட்டில் தோட்ட அருகில் உள்ளது.



உரு 3.9 : கொறோஸ்ஸகந்த அருகே வன பெருந்தோட்டம் (Ch ≈ 7+900)

பல குடியுரிமை கலப்பு காட்டு தோட்டங்கள் உத்தேசிக்கப்பட்ட சுவடு ஆய்வு செல்வழியில் வெளியே எதிர்கொள்ளும். இந்த வன தோட்டங்களில் வெளிநாட்டு இனங்கள் கொண்டு வனத்துறையினால் நிறுவப்பட்டுள்ளன, ஆனால் மேலாண்மை பற்றாக்குறை காரணமாக இயற்கை காடாக உள்ளன.

நடப்பட்ட காடுகள் முக்கிய இனங்கள் *Artocarpus heterophyllus* (கோச்) மற்றும் *Swietenia macrophylla* (மகொகனி) உள்ளன. அத்தகைய காடுகள் understories இயற்கை போன்ற *Mallotus philippensis* (Hamparilla), *Mallotus rhamnifolius* (Molabe), *Macaranga peltata* (Kenda), *Polyalthia korti* (UL Kenda), *Polyalthia suberosa* (Kalati), *Milium* (பூர்வீக மற்றும் தனிச்சிறப்புமிக்க) தாவர இனங்கள் குடியேற்றம் செய்யப்பட்ட இண்டிகா (*Kekili Messa*), *Artabotrys zeylanicus* (களு பம்பாரா Wel),

இல்லைthopegia beddomei (பாலா), Steஇல்லைsiphonium cordifolium (பூ Nelu), Pagiantha dichotoma (திவிநெரும Kaduru), Eranthemum capense, Pothos scandens (POTA Wel), Caryota urens (Kitul), கார்சினியா terpஇல்லைphylla, Connarus moஇல்லைcarpus (Radaliya), Maba, buxifolia, Adenantha pavona (Madatiya), Derris parviதாவரம் (கலா Wel), Hydஇல்லைcarpus venenata (Makulu), Salacia reticulata (Kotala Himbutu), Curculigoorchiooides (Heen பின் தால்), இல்லைthapodytesnim moniana, Neolitsea, காசியா (Dawul குரண்டு), Anamirtacocculus (டிட்டா Wel), Antiaristoxi காரியாவிலிருந்தே (Riti), Streblus அஸ்பர் (Netul), Streblus taxoides (gotu கோன்), Strombosia ceylanica (பப் Beriya), Tropidia thwaitesii, பைபர் sylvestre (வால் Gam மைரிஸ் Wel), Ventilagomadraspata (Yakada Wel), Ziziphusrugosa (மகா Eramiya), Ixora coccea (Ratambala), Atalantiaceylanica (Yakaran), Glycosmismauritiana, Murrayapaniculata (Etteriya), Madhucalongifolia (மி), Schleicheraleosa (கூன்), Pterospermumsuberifolium (Welan), Memecylon capitellatum (Dedi கஹா) , Berryacordifolia (ஹால் மில்லா), Celtisphilippensis (Meditella), Vitex altissima (மில்லா), Elytraria acaulis, Polyalthiacoffeoides (Omara), Combretum albidum (Kaduru Ketiya Wel), Margaritaria இன்டிக்கசு (Karavu), Leea இண்டிகா (Gurulla), Cipadessab accifera (ஹால் Bebiya), Glycosmis pentaphylla (Dodan Pana), Allophyluscobbe (Kobbe), Dimocarpuslongan (மோரா) மற்றும் Filicium decipiens (Pehimbiya) அகியன உள்ளன.

ஐந்து நாட்டிற்கே உரித்தான தாவர இனங்கள், Derris parviதாவரம் (கலா Wel), Hydஇல்லைcarpus venenata (Makulu), கார்சினியா terpஇல்லைphylla, Uvaria speஇல்லைcarpa, Memecylon capitellatum (Dedi கஹா); நான்கு அருகிவரும் (TA) தாவர இனங்கள், கார்சினியா terpஇல்லைphylla, Tropidiathwaitesii, Salacia reticulata (Kotala Himbutu), Polyalthia suberosa (Kalati) (ஒரு ஆண்டு முழுவதும் தோன்றும் உட்பட); இரண்டு பாதிக்கப்படக்கூடிய (VU) தாவர இனங்கள், Strombosiaceylanica (பப் Beriya), Margaritaria இன்டிக்கசு (Karavu) மற்றும் ஆறு அருகே தெரிவிக்கும்படி (டி) தாவர இனங்கள், இல்லைthapodytesnimmoniana, Antiaristoxi காரியாவிலிருந்தே (Riti), Vitex altissima (மில்லா), Madhuca longifolia (மி), Ziziphus ருகோசா (மகா Eramiya), Combretum albidum (Kaduru Ketiya Wel) காட்டில் பெருந்தோட்டங்களில் இயற்கை பூர்வீக மற்றும் தனிச்சிறப்புமிக்க தாவர வகைகளில் உள்ளன.

ஒரு சில exotics, Alstonia macrophylla (Havari NUGA), Syngonium angustatum (Wel Kohila) கேஸ்டில்லா மீள் (பனாமா ரப்பர்), Coffea அராபிகா (Kopi) மேலும் நடப்பட்ட இனங்கள் விட மற்ற வன தோட்டங்களில் காணப்படுகின்றன. சுற்றாடல் ஆய்வின் போது, காட்டில் பெருந்தோட்டங்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட தாவர இனங்கள் இணைப்பு 3.3.1.b. இல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளது

B. ஆற்றங்கரை தாவரங்கள்

முன்மொழியப்பட்ட CEP பாதை ஆற்றுப்படுகைகளில் / ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் குறுக்கே அல்லது சமாந்திரமாக செல்வதனால் இவற்றை நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ, பாதிக்கும். இந்த தாவர பாதிப்பு இயல்பு, சுற்றியுள்ள நிலம் பயன்பாடு பொறுத்தது உள்ளது. கற்கையின் போது, அட்டநாகலு ஓயா, மஹா ஓயா, Daduru ஓயா

மற்றும் மிரிஸ்கொண்ணிய ஓயா ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் பாதிக்கப்படும். இந்த நீரோடைகள் வற்றாத மற்றும் ஓட்டத்தை ஒரு தற்காலிக குறைப்பு வறண்ட பருவத்தில் நடைபெறுகிறது குறைவானது என்றாலும், ஆண்டு முழுவதும் நீரின் அளவு பெரிய அளவு போதுமானது



உரு 3.10: நம்பகன் ஓயா கரையில் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈15+750)

தெதுறு ஓயா ஆற்றங்கரையில் , மிரிஸ்கொன்ன ஓயா மற்றும் தம்புள்ளை ஓயா ஆகியவற்றின் உயரமான மரங்கள் மற்றும் தரையில்போர்வை கொண்டதாகும். மற்ற பகுதிகளில் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் துண்டு 3M மெல்லியதாக இருந்தது மற்றும் மற்றும் கீழ் மாடி ஒரு தடித்த குறுகிய மரங்களை கொண்டுள்ளது. waterways தொடர்புடைய தாவரங்கள் இனங்கள் சில தெர்மினலியா அர்ஜுனா (Kumbuk), Pongamiapnata (Magul Karanda), Erythrafusca (யாக் Erabadu), Ficusracemosa (Attikka), Streblusasper (Netul), Ixoracoccea (Ratambala), Naucleaorientalis (Baகியீ), Hydஇல்லைcarpusvenenata இருந்தன (Makulu), Polyalthialongifolia (Owila), Bambusavulgaris (கஹா உணா), Combretumalbidum (Kaduru Ketiya Wel), Eranthemum capense, Justiciabetonica (sudu Puruk), Crumdefixum (Heen Tolabo), சேப்பங்கிழங்கு esculenta (Gahala), Cryptocorynebeckettii (Athiudayan), Dilleniadica (Hondapara), Diospyrosmalabarica (Timbiri), Cleidionspiciflorum (Okuru), Dimorphocalyxglabellus (வெலி Wenna), Berrya cordifolia (ஹால் மில்லா) மற்றும் Madhuca longifolia அவதானிக்கப்பட்டது.



உரு 3.11: குடா ஓயா ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈16+700)

நாட்டிற்கே உரித்தான நான்கு தாவர இனங்கள், *Derris parviflora* (கலா Wel), *Mangifera zeylanica* (Etamba), *Cryptocoryne beckettii* (Athiudayan) மற்றும் *Hydrocotyle venenata* (Makulu), இரண்டு பாதிக்கப்படக்கூடிய (VU) தாவர இனங்கள் *Cryptocoryne beckettii* (Athiudayan) மற்றும் *Cleistanthus spiciflorum* (Okuru) (ஒரு ஆண்டு முழுவதும் தோன்றும் உட்பட) மற்றும் மூன்று (டி) தாவர இனங்கள், *Madhuca longifolia* (மி) *Combretum albidum* (Kaduru Ketiya Wel), மற்றும் *Erythraea fusca* (யாக் Erabadu) இந்த வாழ்விடங்களில் காணப்பட்டது ஆற்றங்கரை மண்டலங்களில் பதிவு தாவர இனங்கள் தேவையான தகவல்களை இணைப்பு 3.3.1.b வழங்கப்பட்டுள்ளது.



உரு 3.12: கொஸ்பொத் ஓயா கரையில் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் (Ch ≈25+800)

நாட்டிற்கே உரித்தான நான்கு தாவர இனங்கள், *Derris parviflora* (கலா Wel), *Mangifera zeylanica* (Etamba), *Cryptocoryne beckettii* (Athiudayan) மற்றும் *Hydrocotyle venenata* (Makulu), இரண்டு பாதிக்கப்படக்கூடிய (VU) தாவர இனங்கள் *Cryptocoryne beckettii* (Athiudayan) மற்றும் *Cleidion spiciflorum* (Okuru) (ஒரு ஆண்டு முழுவதும் தோன்றும் உட்பட) மற்றும் மூன்று (டி) தாவர இனங்கள், *Madhuca longifolia* (மி) *Combretum albidum* (Kaduru Ketiya Wel), மற்றும் *Erythraea falcata* (யாக் Erabadu) இந்த வாழ்விடங்களில் காணப்பட்டது ஆற்றங்கரை மண்டலங்களில் பதிவு தாவர இனங்கள் தேவையான தகவல்களை இணைப்பு 3.3.1.b வழங்கப்பட்டுள்ளது.

C. பாறை வெளித்தள்ளல்கள்

பிரத்தியேகமாக பாறை வெளித்தள்ளல்கள் இணைந்து காணப்படும், இந்த தாவர உருவாக்கம் உலர் கலப்பு பண்புகள் ஒத்திருக்கிறது. பல வேறுபட்ட பாறை கற்களின்வழியே தொடர்புடைய இணைப்பினை குறிப்பாக இடைநிலை மற்றும் உலர் வலயத்தில் உள்ள, முன்மொழியப்பட்ட பாதை நெடுகிலும் காணப்படுகின்றன.

இந்த காட்டில் சில பாறை வெளித்தள்ளல்கள் மற்றும் இயற்கை தாவரங்களை கொண்டுள்ளதுடன் *Kethigana* வாவி நெருங்கியதாக அமைந்துள்ளது. இந்த காடுகள், ஒருவேளை அதன் சிறிய பகுதியில், பல சிறிய பாலூட்டிகள் (முள்ளம்பன்றி மற்றும் எலிகள்), ஊர்வன (skks, பாம்புகள் மற்றும் பல்லிகள்) மற்றும் பட்டாம்பூச்சிகள் என்பனவற்றின் வசிப்பிடமாக இருக்கிறது. முன்மொழியப்பட்ட CEP *Kethigana* வாவி கட்டி இந்த காட்டில் வழியே கடந்து செல்கின்றது.



உரு 3.13: அவறிகல மீது பாறை தாவரம் (Ch ≈0+100)

இந்த வன பெயர் பண்டறக்கெல இது புஞ்சி தம்புள்ளgala என வர்த்தமானியில் குறிப்பிடப்படுகிறது. காடுகள் மற்றும் பாறைகளின் ஒரு தனிப்பட்ட இயற்கை இயற்கை உருவாகி உள்ளது. சாய்வு மற்றும் மலைகள் உயரமான இயற்கை தாவரங்கள் உள்ளன சிதறியுள்ள காடுகள் பாறை பகுதிகளில் காணப்படுகின்றன. குளங்கள் மற்றும் பிற நீர் ஆதாரங்கள் என்பனவற்றுடன் மொத்த வாழ்விடம் ஒரு சிறந்த உயிரியல் கூறாக உள்ளது. இந்த காட்டினை , கிராம மக்கள் மாளிகாதென்ன என குறிப்பிடுகின்றனர். இது பிரகடனப்படுத்தப்பட்ட பண்டறக்கெல என அழைக்கப்படும் வனத்தின் ஒரு பகுதியாக (வனத்துறையும்) உள்ளது. அது scrubகாணி (சிதறியுள்ள காடுகள்) இயற்கை காடுகள் பிரிவுகளில் இடையே wedged கொண்டுள்ளது, இதனால் விலங்குகள் ஒரு முக்கியமான செல்வழியாக செயற்படுகின்றது. இது பெரும்பாலும் பாறைகளாக மற்றொரு காடு உள்ளது மற்றும் இதன் விளைவாக அது பாறை வாழ் இனம் ஒரு பன்முகத்தன்மை ஆதரிக்கிறது. ஒரு பாறை குகையில் வெளவால்கள் (Rhiஇல்லைlophus rouxii) (படம் 3.13) அவதானிக்கப்பட்டது. skks மற்றும் பல்லிகள் பதிவுசெய்யப்பட்டது.

பாறைகளுக்கு இடையே பொதுவான தாவர இனங்கள் குரோட்டன் lacciferus (எரிவாயு Keppetiya), மண்டியிட்ட antiquorum (Daluk), Hugonia mystax (பூ Getiya), Tarenna asiatica (தரனா), Grewia dame (Damiya), Phyllanthus polyphyllus (Kuratiya), Lannea coromandelica அடங்கும் (Hik), மல்லிகை angustifolium (வால் Pichcha), Vitex altissima (மில்லா), Flueggea leucopyrus (Heen Katu Pila உலகம்), Strychஇல்லைs NUX-vomica (Goda kaduru), Trema orientalis (Gadumba), Osbecki aaspera (Bowitiya), Cipadessa baccifera (ஹூல் Bebiya) , Litsea glutிஇல்லைsa (Bomee), Anisochilus carஇல்லைsus (கலா காபுரு Walliya), நீலக்கத்தாழை வேறா-க்ரூஸ் (ஹனா), Chionanthus zeylanica (Geratiya), Kalanchoe pnata (Akkapana), Ziziphus oeஇல்லைpia (Heen Eramiya), Cissampelos pareira (தியா மிட்டா), Albizia odoratissima (சூர்யா மாரா) மற்றும் Derris scandens (அரசு கலா Wel) பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நாட்டிற்கே உரித்தான தாவர இனங்கள்; Argyreia populifolia (Giritilla), இரண்டு பாதிக்கப்படக்கூடிய (VU) தாவர இனங்கள்; Margaritaria இன்டிக்கசு (Karavu), Strychஇல்லைs NUX-vomica (Godakaduru), மற்றும் இரண்டு பாதிக்கப்படக்கூடியதற்கு அருகே உள்ள (டி) தாவர இனங்கள்; Vitex altissima (மில்லா) மற்றும் Osbeckia Aspera (Bowitiya) இடைநிலை மற்றும் உலர் மண்டலங்கள் மூலம் கடந்து செல்வது என்று முன்மொழியப்பட்டது சுவடு பிரிவில் உள்ள பாறைகளில் உள்ளன.

உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டத்தினால் நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ பாதிக்கப்படும் முக்கியமான வாழ்விடங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது. இந்த அனைத்து வனங்களும் உரு 3.14 சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது

3.3.2.2. மனிதனால் உருவாக்கப்பட்ட புவிக்ரூரிய வாழ்விடங்கள்

அ வீட்டுத்தோட்டம்

நீண்ட கால மனித கையாளுதல் காரணமாக வீட்டுத்தோட்ட வாழ்விடங்கள் உள்ளன. எனினும், முன்மொழியப்பட்ட வழிநெடுகிலும் பல வீட்டு தோட்டங்கள் அடங்குகின்றது பாரம்பரிய கண்டிய வீட்டுத்தோட்ட கட்டமைப்பை ஒத்திருக்கிறது. இந்த அடர்த்தியாக தாவரங்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் தாவரங்கள் மற்றும் விலங்கினங்களை முக்கியமான வாழ்விடங்களில் பயன்பாடாக உள்ளது, மற்றும் இயற்கை வாழ்விடங்கள் இடையே இணைப்புகளை வழங்கும் வாழ்விடம் இணைப்புகள் உள்ளன. பல்வேறு அளவு மற்றும் சிக்கலான வீட்டு தோட்டங்களில் ஒரு பெரிய எண் முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதிக்கப்பட்ட வேண்டும்.



உரு 3.14: தாவர அடர்ந்த, அடுக்கு ஏற்பாடு ஒரு பொதுவான வீட்டு தோட்டம்

ஆ. தென்னம் தோட்டம்

தென்னந்தோப்புகள் திட்டம் பகுதியில் உள்ள இரண்டாவது மிகவும் பாதிக்கப்பட்டும் நில பயன்பாடு வகையை பிரதிநிதித்துகின்றது. இது முதன்மையாக சில பகுதிகளில் இடையே அமைந்துள்ளது. இந்த தோட்டங்களில் பல மிக விரிவானதுடன் நன்கு உள்ளது. சில தோட்டங்களில் ஊடுபயிர் நடைமுறையில் உள்ளது.



உரு 3.15: கலப்பு மற்றும் ஊடுபயிராக தென்னந்தோப்புகள்

இரப்பர் மற்றும் பிற தோட்டங்கள்

ரப்பர் மற்றும் தேக்கு மற்றும் மஹோகனி போன்ற பிற தோட்டங்களில் திட்டம் செல்வழியில் பதிவாகியுள்ளது எனினும் அவர்கள் அடையாளம் பயன்படாத நிலங்கள் ஒரு கணிசமான விகிதத்தைக் கொண்டிருக்கும் இல்லை.



உரு 3.16: இரண்டு ரப்பர் தோட்டங்கள் அதிவேக மூலம் இருகூறாக்கப்படுகின்றது

3.3.2.3. இயற்கை நீர்வாழ் / ஈரநிலம் வாழ்விடங்கள்:

குளம்

CEP பிரிவு 4 பாதையில் பல குளங்கள் உள்ளன. இந்த குளங்களில் பல பருவகால வாழ்விடமாகும் அவை உலர் பருவத்தில் முற்றிலும் வற்றுவது குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும் இந்த குளங்கள் இது ஒரு வருவாய் ஆதாரமாக உள்ளதுடன் உள்நாட்டு மீன்பிடி கைத்தொழில், குறிப்பிடத்தக்க, மற்றும் அறுவடை மீன் நாட்டுப்புற சமூகங்களுக்கு ஒரு ஊட்ட சத்துமிக்கதாக உள்ளது. பொதுவாக அறுவடை என்று இரண்டு இனங்கள் Loola மற்றும் Tilapia உள்ளன. மீன் அறுவடை கூட உலர் பருவத்தில் உச்சக்கட்டத்தில், (உதா. அகல்பொக்குணுகுளம் நீரின் துளை) அவதானிக்கப்பட்டது

ஏரிகள் (நீர் அளவை பொறுத்து) தற்காலிக அல்லது நிரந்தர மற்றும் மீன், நீர்நில வாழ்வன, ஆமைகள் மற்றும் பிற நீர்வாழ் முதுகெலும்பில்லாத, இதையொட்டி நீர்வாழ் பறவைகள் மற்றும் பாலூட்டிகள் உணவு என்பனவற்றுக்கு வேவையாற்றுகின்றது. இந்த குளம் பல நீர்த் தாவரங்களும் உள்ளது. இந்த குளங்களின் பல பழமையானதுடன் சுற்றாடல் உறுதிப்படுத்தப்படும். அவை உயிரியல் ரீதியாக சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் தாவர மற்றும் விலங்கினங்கள் நெருக்கமாக அதை இணைக்கப்பட்டிருக்கும். எனவே அவர்கள் சுயாதீன சுற்று சுற்றாடல் அலகுகள் செயல்படுகிறது.



உரு 3.17 : அவறிகலவில் தடாகம்

3.3.2.4.. மனிதனால் உருவாக்கப்பட்ட ஈரநிலம் வாழ்விடங்கள்

A. வயல் நிலங்கள்

CEP நிலை 3 மூலம் பாதிக்கப்படும் முக்கியமானதில் நெல் வயல் காணிகள் ஒன்றாகும். திட்ட வடிவமைப்பு குடியேற்றங்கள் மீது தாக்கத்தை குறைக்கும் பொருட்டு, முடிந்த அளவுக்கு வயற்காணிகளின் பயன்படுத்திக் கொள்ள முனைகிறது. இந்த வாழ்விடங்களில் உள்ள தாவர இனங்கள் பின்இணைப்பு 3G வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வாழ்விடங்களில் மேலும் இரண்டு நீர்வாழ் மற்றும் பிராந்திய விலங்கினங்களுக்கு மிகவும் முக்கியம் வாய்ந்ததாகும். நீர்வாழ் பறவை இனங்கள் பொதுவாக நெல் வயல்கள் இணைந்து அவதானிக்கப்பட்டது சில நீர்க்காகங்கள், நாரை, egrets, நீர் கோழிகள், முட்டுக்கட்டை, மீன் கொத்தி என்பன இருந்தன.



உரு 3.18: CEP பிரிவு 3 இல் பாதிக்கப்படும் நெல் வயல்கள்

முன்மொழியப்பட்ட CEP பிரிவின் தொடக்க மற்றும் முடிவு புள்ளிகள் வாழ்விடம்.

CEP இன் பிரிவு 3 Thulhiriya, உள்ள அவறிகல இல் துவங்குகிறது. தற்போது குவாரி செயல்பட்டு வருகிற காரணத்தால் பாறைகள் குறிப்பிடத்தக்களவு ஏற்கனவே உடைக்கப்பட்டுள்ளது. பிரிவு 3 CEP வரிசையில் Galagedera (Ch 32 + 487) முன்மொழியப்பட்டது.



(அ) தொடக்கத்தில்: அவறிகல ராக் செயற்பாடு (ஆ) அவறிகல குவாரி செயற்பாடு

உரு 3.19 : CEP கட்டம் 3 தொடக்கத்தில் (பொதுஹெற) வாழ்விடம்

3.3.2.5 திட்ட பகுதியில் தாவரங்கள்

மொத்தமாக 297 தாவர இனங்களில் ஒன்பது (9) நாட்டிற்கான இனம், பதினான்கு (14) தேசிய அச்சுறுத்தல் மற்றும் பதினாறு (16) தேசியளவில் அருசிவரும் இனங்கள் ஆய்வு பகுதியில் (அட்டவணை 3.18) சுற்றாடல் மதிப்பீட்டின் போது பதிவு செய்யப்பட்டன. பதிவுசெய்யப்பட்ட 14 தேசிய அச்சுறுத்தல் தாவர இனங்கள், ஒரு தனிச் சிறப்பான இனங்கள் அழிந்து வருகின்ற (TA) மற்றும் ஒன்பது இனங்கள், உள்ளிட்ட பாதிக்கப்படக்கூடிய (VU) ஐந்து இனங்கள், உள்ளன. பதிவு செய்யப்பட்ட தாவர இனங்களில் பெரும்பான்மையான மரங்கள் (119) மருந்திற்கு பயன்படும் குட்டை செடி இனங்களை (79) தொடர்ந்து, ஏறுபவ்வை அல்லது கொடிகளில் (57), புதர்கள் (41) மற்றும் epiphytes (1) உள்ளன. மேலும், recoded தாவரங்கள் இனங்கள் சுமார் 3%, கஅறிமுகப்படுத்தப்பட்ட 3% பகுதிகளில் உள்ளன கள ஆய்வின் போது பதிவு செய்த தாவர இனங்கள் சம்பந்தமாக தேவையான தகவல்களை இணைப்பு 3.3.1.b பட்டியலிடப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 3.9 : பதிவு செய்யப்பட்ட அச்சுறுத்தலுக்குள்ளான தாவர இனங்கள்
NCS - தேசிய பாதுகாப்பு நிலை : CR - அருசிவரும் நிலை , EN - அழிவடைந்தவை, VU - நலிவடைந்தது, NT - அழிவடைந்தவைக்கு அருகாமையில்,
TS - இனவியல் நிலை : N - நாட்டிற்கு உரித்தானது, E - அவ்விடத்துக்கு உரித்தானது

H - வாழ்விடம் : T - மரம் , H- மூலிகை, C - ஏறுபவை அல்லது கொடி, S- புதர்.,

குடும்பம்	இனம்	சிங்களப்பெயர்	ஆங்கிலப் பெயர்	TS	NCS	H
Simaroubaceae	<i>Ailanthus triphysa</i>	Wal-Biling	White siris	N	CR	T
Annonaceae	<i>Polyalthia suberosa</i>	Kalati		N	EN	T
Commelinaceae	<i>Cyanotis obtuse</i>	Maha-namba		N	EN	H
Arecaceae	<i>Calamus thwaitesii</i>	Ma-wewel		N	VU	C
Fabaceae	<i>Saraca asoka</i>	Ashoka, Asoka	Ashoka	N	VU	T
Linaceae	<i>Hugonia ferruginea</i>			N	VU	S
Loganiaceae	<i>Strychnos nux-vomica</i>	Goda-Kaduru	Nux-vomica	N	VU	T
Phyllanthaceae	<i>Phyllanthus emblica</i>	Nelli	Indian gooseberry	N	VU	T
Phyllanthaceae	<i>Margaritaria indica</i>	Maha karawu		N	VU	T
Poaceae	<i>Coix lacryma-jobi</i>	Kirindi	Job's tear	N	VU	G
Rutaceae	<i>Chloroxylon swietania</i>	Burutha	Satinwood	N	VU	T
Thymelaeaceae	<i>Gyrinops walla</i>	Walla patta	Sri Lankan Agarwood	N	VU	T
Lauraceae	<i>Cinnamomum verum</i>	Kurundu	Cinnamom tree	E	VU	T
Myristicaceae	<i>iryaghedhi</i>	Ruk		E	VU	T
Pandanaceae	<i>Pandanus ceylanicus</i>	O-keyiya	Indian sorrl	E	VU	S
Phyllanthaceae	<i>Phyllanthus myrtifolius</i>	Gangawerella		E	VU	S
Fabaceae	<i>Erythrina fusca</i>	Yak-Earabadu	Coral Bean	N	NT	T
Lamiaceae	<i>Vitex altissima</i>	Milla		N	NT	T
Lythraceae	<i>Lagerstroemia speciosa</i>	Muruta	Queen's	N	NT	T
Malvaceae	<i>Helicteras isora</i>	Liniya	Screw tree	N	NT	S
Melastomataceae	<i>Osbeckia aspera</i>	Bowitiya		N	NT	S
Oleaceae	<i>Olex imbricate</i>	Telutiya		N	NT	T
Rhamnaceae	<i>Zizyphus rugosa</i>	Maha-Eraminia		N	NT	S
Rhizophoraceae	<i>Carallia brachiata</i>	Dawata		N	NT	T
Sapotaceae	<i>Chrysophyllum roxburghii</i>	Lawalu		N	NT	T
Sapotaceae	<i>Madhuca longifolia</i>	Mi	South Indian Mahua	N	NT	T
Vitaceae	<i>Cissus lonchiphylla</i>			E	NT	C

அட்டவணை 3.10 : ஆய்வின் போது, பதிவுசெய்யப்பட்ட தாவர இனங்கள் சுருக்கம்

தாவர வகை	மொத்தம்	அச்சுறுத்தலுக்கு அருகாமை				அவ்விடத்துக்கு உருத்தானது	நாட்டிற்கு உருத்தானது	வெளிநாடு
	இனம்	CR	EN	VU	NT			
மரம்	130	1	1	8	7	10	76	54
பற்றை	76	0	0	3	3	2	48	22
மூலிகை	64	0	1	0	0	0	39	22
ஒட்டுண்ணி	2	0	0	0	0	0	2	0
ஏறுபவை அல்லது கொடிகள்	39	0	0	1	1	3	22	13
நீர்வாழியிர்	2	0	0	0	0	0	2	0
புற்கள்	42	0	0	1	0	1	30	8
மொத்தம்	355	1	2	13	11	16	219	119
%		0.2	0.5	4	3	5	62	34

EN - Endangered, VU - Vulnerable, NT - Near Threatened, No. of Endemic Plant Species Listed within the Bracket

3.3.2.6 Faunal composition of the project area

மொத்தம் 93 குடும்பங்களைச் சேர்ந்த 232 விலங்கினங்கள் மதிப்பீட்டின் போது பதிவு செய்யப்பட்டன. 2 நாட்டிற்கே உரித்தானது (இ) மற்றும் 24 தேசிய சிவப்பு பட்டியல் 2012 படி அச்சுறுத்தலுக்குள்ளான இனங்கள் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளது இது அட்டவணை 3.19 காட்டப்பட்டுள்ளது ஒவ்வொரு விலங்கினங்களின் குழு விபரங்கள் கீழே வழங்கப்படுகிறது.

அட்டவணை 3.11 : கற்கை காலத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்ட விலங்கு இனங்கள்

விலங்குகுழு	குடும்பம்	இனம்	அவ்விடத்துக்கு உருத்தானது	வெளிநாட்டு இனம்	நாட்டிற்கு உருத்தானது	தரவு	NCS 2012					
							CR	EN	VU	NT	LC	NE
வண்ணத்துப்பூச்சிகள்	5	61	2 (3%)	0 (0%)	59 (97%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	3 (5%)	4 (7%)	54 (89%)	0 (0%)
தும்பி	5	18	1 (6%)	0 (0%)	17 (94%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	4 (22%)	0 (0%)	14 (78%)	0 (0%)
மீன்கள்	9	21	3 (14%)	3 (14%)	14 (67%)	1 (5%)	0 (0%)	1 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	17 (81%)	3 (14%)
நாடகவாழிகள்	6	12	3 (25%)	0 (0%)	9 (75%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (8%)	0 (0%)	11 (92%)	0 (0%)
ஊர்வன	10	32	8 (25%)	0 (0%)	24 (75%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	5 (16%)	0 (0%)	27 (84%)	0 (0%)
பறவைகள்	46	94	8 (9%) (4PE)	3 (3%)	83 (88%)	0 (0%)	1 (1%)	0 (0%)	0 (0%)	4 (4%)	86 (91%)	3 (3%)
பாலூட்டிகள்	16	21	1 (5%)	0 (0%)	20 (95%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (5%)	1 (5%)	4 (19%)	15 (71%)	0 (0%)
மொத்தம்	97	259	26	6	226	1	1	2	14	12	224	6
%			10	2	87	0	0	1	5	5	86	2

CR- Critically Endangered, EN - Endangered, VU - Vulnerable, NT - Near Threatened

• பறவைகள்

இலங்கையில் 496 பதிவு பறவை இனங்கள், 240 குடியரிமை பறவைகள் உள்ளன மற்றும் அவற்றில் 27 பகுதிகளில் உள்ளன மற்றும் 6 குடியரிமை பறவைகளாக முன்வைக்கப்படுகின்றன.

அருகிவிட்ட நீல வால் தேனி தின்னும் (Merops philippus), ஒருதலைபட்சமாக மற்றும் இலங்கை எமரால்டு கழுத்துப்பட்டியுடனான செந்தார்க்கிளி (Psittacula calthropae), அச்சுறுத்தப்படும் இனமாக பிளாக்-சிறகு காத்தாடி (Elanus caeruleus), ஓரியண்டல் ஹனி-பருந்து (Pernis ptilorhynchus) மற்றும் மஞ்சள் பிட்டேர்ன் (Ixobrychus cinnamomeus), காணப்படுபவை இலங்கை தொங்கும்-கிளி (Loricus beryllus) மற்றும் பச்சை புறா (Treron pompadora) மற்றும் ரெட்-rumped விழுங்க (Hirundo hyperythra) துறையில் ஆய்வுகள் போது அவதானிக்கப்பட்டது.

பறவைகள் சதுப்பு நிலங்கள் மற்றும் வயல் காணிகளில் காணப்பட்டது. பறவைகள் breadg இடங்களாக இரண்டு மரங்கள் Ganegoda ரயில் நிலையம் அருகே அவதானிக்கப்பட்டது.

• வண்ணத்துப்பூச்சிகள்

தேசிய சிவப்பு பட்டியல் 2012 இன் படி 26 நாட்டிற்கு உரித்தான இனங்கள் உள்ளடங்க 245 பட்டாம்பூச்சி இனங்கள் உள்ளன.

பாதிக்கப்படக்கூடிய கறுப்பு பனை (Telicotabambuse மூர்) மற்றும் ப்ளூ க்ளேசி புலி (Ideopsis similis) 5 குடும்பங்களைச் சேர்ந்த 50 இனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டது.

தும்பி மற்றும் damselflies

தும்பி மற்றும் damselflies மொத்தமாக 118 இனங்களில் 47 இனங்கள் நாட்டிற்கு சொந்தமான இனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. துறையில் ஆய்வு போது, 7 குடும்பங்களைச் சேர்ந்த தும்பி மற்றும் damselflies 34 இனங்கள், திட்டம் பகுதியில் பதிவு செய்யப்பட்டன. இது ஆய்வின் போது, பதிவு மற்ற விலங்கு குழுக்களுடன் ஒப்பிடும் போது உயர்ந்த அச்சுறுத்தலுக்குள்ளான இனங்கள் சதவீதம் (32.35%) பதிவு செய்யப்பட்டது. அழிந்து வரும் கிரீன் ஜெம் (Libellago greeni), பாதிக்கப்படக்கூடிய ஆதாமின் ஜெம் (Libellago ஆடம்), வர்ணம் பூசப்பட்ட Waxtail (Ceriagrion ceriஇல்லைrubellum) மற்றும் டார்க்-ஒளிவிடும் Threadtail (Elattonera சென்ட்ராலிஸ்) மற்றும் ஏழு அச்சுறுத்தப்படும் இனமாக காணப்பட்டது..

• ஊர்வன

மொத்தமாக நூற்றி ஒன்பது ஊர்வன இனங்கள் இலங்கையில் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது இதற்கு 125. இலங்கைக்கு சொந்தமானது. கங்காரு பல்லி (Otocryptis weigmanni) மற்றும் பொது மிருதுவான skk (Lankascus fallax) ஆகிய நாட்டிற்கே உரித்தான இனங்கள் மட்டுமே ஆய்வு போது பதிவு செய்யப்பட்டது. பதிவான 13 இனங்கள் மத்தியில் எந்த இனமும் அச்சுறுத்தலுக்குள்ளான ஊர்வன இனங்களாக இருக்கவில்லை.

• ஈருடகவாழ்வு

இலங்கை வூட் தவளை (Hylarana மடக்குத்தசையில் செல்லும்) மட்டுமே இலங்கைக்கு சொந்தமானது ஆய்வின் போது பதிவானது. 3 குடும்பங்களில் 4 இனங்கள் மாத்திரமே ஆய்வு போது பதிவுசெய்யப்பட்டது.

• பாலூட்டிகள்

பாதிக்கப்படக்கூடிய இனங்கள் நீர்நாய் (லூட்ரா லூட்ரா), ஆபத்தான மற்றும் புரையோடிய இலங்கை ஊதா முகம் குரங்கு (சீம்நொபிதிகஸ் vetulus) மற்றும் இலங்கை Toque குரங்கு (Macaca ஆர்.சிநிக்கா) ஆய்வின் போது 13 பாலூட்டி இனங்கள் பதிவானது. எப்படியும் திட்டம் பகுதியில் மேலும் சில பாலூட்டிகள் 'இனங்கள் இருக்கலாம்.

• நன்னீர் மீன்கள்

நன்னீர் மீன் உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டம் பகுதிகளில் நீர் நிலைகளில் மாதிரியாக்கியது. 13 குடும்பங்களுக்கு சொந்தமான இருபது ஒரு நன்னீர் இனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டன. இலங்கை கெளுத்தி நடைபயிற்சி (தலைமீன் brachysoma), இலங்கை கம்மிங் தான் Barb

(Puntius cumgii) மற்றும் மென்மையான மார்புடைய Snakehead (சன்ன orientals) இனங்கள் காணப்படும் மற்றும் அச்சுறுத்தலுக்கான இனமாக நன்னீர் கர் மீன் (Xenentodon cancila) மேலும் பதிவு செய்யப்பட்டது.

3.3.2.7. சுற்றாடலியலில் முக்கிய இலகுவில் பாதிக்கப்படும் வாழ்விடங்கள் / இனங்கள்

இலகுவில் பாதிக்கப்படும் வாழ்விடங்கள்

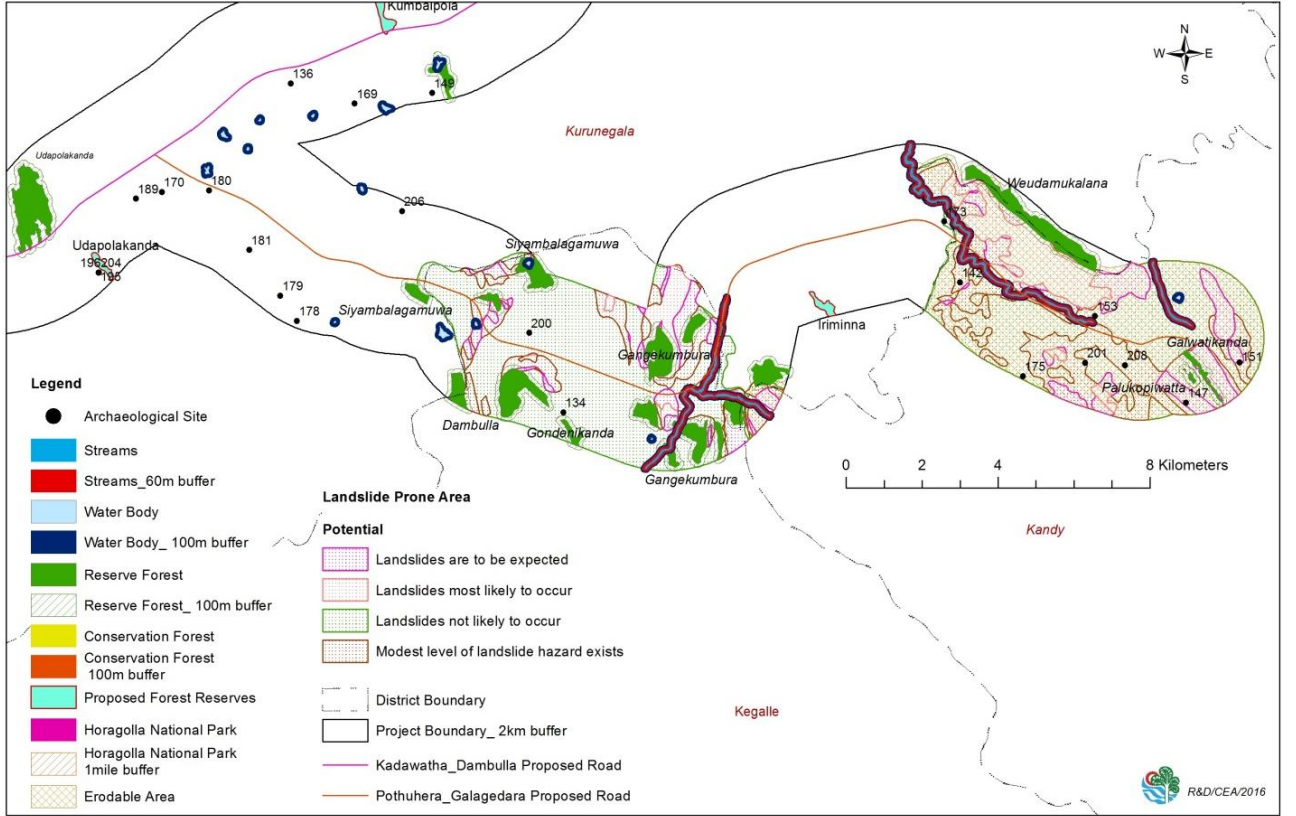
முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை இருந்து ஒரு சில சுற்றுப்புற மறைமுக தாக்கங்கள் வாழ்விடம் அல்லது அவர்கள் பல்லுயிர் செயல்பாடு இயற்கை / அரை இயற்கை வாழ்விடங்கள் மீது விளைவுகள் முக்கியமாக கருதப்படுகிறது. இந்த இரண்டு வனங்கள் விபரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன. திட்டம் பகுதியில் அருகே உள்ள வனங்கள் இடங்களில் படத்தில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளது. உரு 3.20.

முக்கியத்துவம்:

- வனத்துறை கார்பன் நிலைப்படுத்துதல் ஒரு முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன. எனவே உலகம் முழுவதும் பல பகுதிகளில் இந்த குறிப்பிட்ட நோக்கத்திற்காக மரநடுகை செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

இந்த வனங்கள் பல்லுயிர்களுக்கு இடைநிலை வன தாவரம் முக்கியமானது எனவே துப்பரவுசெய்தல் அல்லது இடையூறு தவிர்க்கப்படவேண்டும்.

- Siyambalagamuwa அது ஒரு வன தோட்ட குடியேற்றமாக அடைகின்றன; எனினும் இப்போது ஒரு மழைவனங்கள் இணைப்பை ஒத்திருக்கிறது. எனவே பல பூர்விக / ஆண்டு முழுவதும் தோன்றும் தாவரங்கள் மற்றும் விலங்குகள் இப்போது இந்த வனத்தில் வசிக்கின்றது.



உரு 3.20 : மத்திய அதிவேக நெடுஞ்சீதியின் பகுதி 3 இன் இலகுவில் பாதிக்கப்படும் வாழ்விடங்கள் காண்பிக்கப்படுகிறது

Siyabalangamuwa வனம்

பாதுகாக்கப்பட்ட வனமான (1925-ல்; அரச வர்த்தமானி இல 8388) பிரகடனப்படுத்தப்பட்டதுடன் வனங்கள் மூன்று தனிமைப்படுத்தப்பட்ட இணைப்பினை கொண்டுள்ளது. இது ஆரம்பத்தில் மகோகனி வனமாக இருந்தது, ஆனால் தற்போது, சில பகுதிகளில் கலப்பு தாவர வனமாக உருவாக்கம் பெற்றுள்ளது 'திறந்த மற்றும் சிதறியுள்ள' வனமாக உள்ளது இந்த வனத்தில் மூன்று இணைப்பின் இரண்டு CEP 3 ஆம் பிரிவின் விளிம்பில் 320 மீ கற்கை நடைபாதையில் விழும. எனினும், அது 120m வரிசையில் விழ இல்லை. எனவே, அதிவேக கட்டுமான தாவரங்களை பாதிக்காது. எனினும், (மூன்று இணைப்பின் இடையே) ஒரு சிக்கலான வன செயல்பாடுகளை அங்கு உள்ள பிராணிகள் (குறிப்பாக lorises, குரங்குகள், மான் மற்றும் சுட்டி மான் போன்ற வற்றின் நாளாந்த தேவையில் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும்.

நீரோடைகள் மற்றும் கால்வாய்கள்

மூன்று நீரோடை நெட்வொர்க்குகள் கொஸ்பொது ஓயா, றபுக்கண் ஓயா மற்றும் குடா ஓயா அமைப்புகள் உள்ளன இவை நேரடியாக அதிவேக பாதையால் பாதிக்கப்படும். மேலும் இவை தவிர, வளகன் ஓயா மற்றும் பொகற ஓயா கற்கை நடைபாதையில் அவதானிக்கப்பட்டதுடன் இவை நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ பாதிக்கப்படும். இந்த நீரோடைகளின் தாவர அடிப்படையில் தரமானதாக அவதானிக்கப்பட்டதுடன் தொடர்புடைய விலங்கு இனங்கள் இருந்தன.

முக்கியத்துவம்: உயிரினப்பன்னிலை

- இந்த நன்னீர் வாழ்விடங்களில் மீன், நத்தைகள், தும்பி மற்றும் சிலந்திகள் இனங்கள் காணப்பட்டது.
- இயற்கை நீரோடைகள் மற்றும் ஆறுகள் மருங்கு ஸ்திரத்தன்மை மற்றும் பல்லுயிர் முக்கியம் ஆற்றங்கரை தாவரங்கள் ஆதரவு நல்கின்றது.
- இந்த நீரோடைகள் பெரும்பாலான குளிக்கும் (கால்நடை உட்பட) மற்றும் நீர்பாசனத்துக்கு பயன்படுத்தப்படுகின்றன.
- எனவே வயல்கள் மறைமுகமாக இந்த நீரோடைகள் மூலம் நன்மை பெறுகின்றது.

குறிப்பாக கவனம் செலுத்தப்பட்ட இடங்கள்:

- கொஸ்பொது ஓயா மற்றும் அதன் கிளை நதிகள்
- றபுக்கண் ஓயா மற்றும் அதன் கிளை நதிகள்
- குடா ஓயா
- வளகன் ஓயா
- பொகற ஓயா



(a) கொஸ்பொது ஓயா



(b) றபுக்கண் ஓயா



(c) வளகன் ஓயா



(d) பொகற ஓயா

உரு 3.21 : (அ) கொஸ்பொது ஓயா (Ch ≈25 + 600), (ஆ) ரம்புக்கண் ஓயா (Ch ≈32+600) (இ) வளகன் ஓயா (Ch ≈7+500) மற்றும் (ஈ) பொகற ஓயா (Ch ≈14+800)

தடாகம்

3 ஆம் நிலை CEP வழிநெடுகிலும் உள்ள தடாகம் அவறிகல (தொடக்க புள்ளியாக) உள்ளது. குவாரி தொழிலாளர்கள் உரையாடல்கள்படி பண்டைய காலத்தில் இருந்து உள்ளது, எனவே ஒருவேளை தொல்பொருள் மதிப்பு என்று குறிப்பிடுகின்றன. குளத்தில் பாறைகள் அடைத்தும் ஆனால் காலப்போக்கில் நீர்வாழ் மற்றும் பிராந்திய தாவர மற்றும் நீர்வாழ் மற்றும் அரை நீர்வாழ் விலங்குகளை கொண்டுள்ளது.



உரு 3.22: அவறிகல மேல் உள்ள தடாகம்

□ • குறிப்பாக விலங்கு இனங்களை கருத்திற் கொள்ளல்

குறிப்பிட்ட விலங்கு இனங்கள் அல்லது வகைதொகுப்பியல் குழுக்கள் குறித்து கவலைகள் உள்ளன. ஒரு அரிய வகை மீன் ஸ்கார்லெட் பட்டை Barb (*Puntius kamalika*) என்பன கொஸ்பொது ஓயாவில் அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் நாட்டுற்கு உரித்தான *Dawkinsia singhala*, மீன், அவதானிக்கப்பட்டது. இந்த இனங்கள் மாசு அல்லது முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக ஏற்படும் நீர்வழிகள் அடைப்பு காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட முடியும். எனினும், இரு இனங்கள் இந்த இடத்துக்கு மட்டும் தனியானதாக இல்லை (தனிச்சிறப்புமிக்க சுட்டி இல்லை). சாம்பல் மெல்லிய லோரிஸ் *Siyabalagamuwa* வன இருந்து மற்றும் தனியாருக்கு சொந்தமான வனங்கள் இணைப்பில் பதிவு செய்யப்பட்டது வனங்கள் மற்றும் ஆற்றங்கரை வாழ்விடங்களில் துண்டாக்கல் காரணமாக பாதிக்கப்படும். இவ் இனங்கள் பொதுவாக வனத்தில் இணைப்பினை இடையே மரங்களில் என்பதால், தொடர்ச்சியான கீற்றுக்கள் தேவைப்படும்.

சிறிய பூனைகள் (மீன்பிடி பூனை) மற்றும் cervids (குரைக்கும் மான் மற்றும் சுட்டி மான்) காடுகளில் இருந்து (குறிப்பாக *Siyabalangamuwa* உள்ள) சுற்றியுள்ள தனியாருக்கு சொந்தமான காணிகள் பதிவு செய்யப்பட்டன.

கொஸ்பொது ஓயா மற்றும் றபுக்கண் ஓயா மற்றும் அவற்றின் கிளை நதிகளில் நீர் நாய்கள் அவதானிக்கப்பட்டது

3.4. சமூக கலாச்சார சுற்றாடல்

3.4.1 செயற்திட்ட பகுதி .மற்றும் சுற்றியுள்ள பகுதியில் இருக்கும் குடியேற்றங்கள்

Pothuhara இருந்து கலகெதற முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை ரம்புக்கன(கேகாலை மாவட்டம்) Thumpane மற்றும் மாவத்தகம (குருநாகல் மாவட்டம்) மற்றும் பொல்கஹவெல (கண்டி மாவட்டம்) ஆகிய பிரதேச செயலகங்களை கடந்து செல்லும் 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகள் அட்டவணை 3.4.1 இணைப்பு 3.4 என்பனவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

அனைத்து கிராம சேவகர் பிரிவுகள் மக்கள் தொகை விநியோகம் பல்வேறு விகிதங்கள் உள்ளன. சமீபத்திய புள்ளி விவரங்களின்படி, நான்கு பிரதேச செயலாளர் பிரிவுகளிலும் வசிக்கும் மொத்த மக்கள் தொகையில் 26645 ஆகும். 30.6% மற்றும் 25.8% முறையே பொல்கஹவெல 13 கிராம சேவகர் பிரிவுகள் மற்றும் 9 கிராம சேவகர் ரம்புக்கன பிரதேச செயலகங்களையும் பிரிவுகள் வாழ்கின்றனர். மாவத்தகம உள்ள ஏழு கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் 23.3% மற்றும் Thumpane 9 கிராமசேவகர் பிரிவுகள் 20.3%. மக்கள் வாழ்கின்றனர். மொத்த மக்கள் தொகையில் பெண்கள் தொகை 52.9% ஆக பிரதிபலிக்கிறது. இந்த பகுதிகளில் பெண்கள் மொத்த மக்கள் தொகையில் தேசிய விகிதம் ஒப்பிடும்போது அதிக சதவீதம் உள்ளனர். என பாதிக்கப்பட்ட பிரிவுகளில் மக்கள் தொகை ஒப்பீட்டளவில் 39 வயதுக்கு கீழே உள்ள இளம் வயதினர் கிட்டத்தட்ட 60% ஆக உள்ளது. 0 -19 வயது வரம்பில் 30.8% பிரதிநிதித்துவம் மற்றும் 20-39 ஆண்டுகள் வரம்பில் 27.6% உள்ளனர். மக்கள் தொகையில் 40-59 வயதுக்கு உட்பட்டோர் கால்வாசிக்கும் கூடுதலாக (25.6%) உள்ளனர் மற்றும் 60 வயதுக்கு மேல் 16% ஆகிறது. (அட்டவணை 3.4.2. இணைப்பு 3.4) இந்த குறிப்பிட்ட பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மக்கள் விநியோகத்தில் மற்றவர்கள் மீது தங்கியுள்ளவர்கள் 19 வயதுக்கு கீழே 30% மற்றும் 60 வயதுக்கு மேல் 16% (46.8% மொத்தம்) சிறப்பு கவனம் தேவைப்பட்டவர்களாக சார்ந்துள்ளனர்.

உத்தேச திட்டத்தின் செல்வாக்கு பகுதியில் சிங்களம் மற்றும் புத்த மக்கள் தொகையில் பெரும்பான்மை பிரதிநிதித்துவம் செய்வதனால் இன மற்றும் மத பண்புகள் அடிப்படையில் ஒரேவிதமான இல்லை. நான்கு பிரதேச பிரிவுகளில் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மக்கள் கிட்டத்தட்ட 90% சிங்களவர்கள் உள்ளனர். இலங்கை மூர் மக்கள் தொகையில் 7.4% பங்களிக்கும் அதேசமயம் இலங்கை மற்றும் இந்திய தமிழர்கள் 2.6% பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனர். 87.4% புத்த மதம் மற்றும் 2% இந்து மதம் பக்தர்கள் உள்ளனர். இஸ்லாமியம் 7.6% தொடர்ந்து வருகிறனர். ரோமன் கத்தோலிக்க மற்றும் கிரிஸ்துவர் மக்கள் தொகையில் பிரதிநிதித்துவம் முறையே 1.3% மற்றும் 1.6% ஆக உள்ளது. (அட்டவணை. 3.4.3, மற்றும் அட்டவணை. 3.4. 4 இணைப்பு 3.4 இல்) தரப்பட்டுள்ளது.

கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் 92% கிராமபுற மக்களும் மீதமுள்ள 8% நகர மற்றும் அரை நகர பண்புகளை கொண்டதாக வகைப்படுத்தப்படும். பொல்கஹவெல, ரம்புக்கன மற்றும் கலேவெல பகுதியில் பெரும்பான்மையாக விவசாய பொருட்கள் அடிப்படையில் சந்தை பொருளாதாரம் உள்ளது. 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகள் Thumpane பிரதேச பிரிவுகளில் பொல்கஹவெல DS இல் 30.3%, ரம்புக்கன DS இல் 25.5%, மாவத்தகம பிரதேச 24.2% மற்றும்

20% விநியோகம் 7221 வீட்டு அலகுகள் உள்ளது. 90% ஒற்றை மாடி கட்டிடம் மற்றும் 5.6% இரட்டை மாடி அலகுகள் உள்ளன. (குடிசைகள் மற்றும் குடில் 0.6% ஒரு மிக குறைந்த விகிதம் உள்ளது (அட்டவணை.3.4.5 இணைப்பு 3.4 இல் தரப்பட்டுள்ளது).

3.4.2..சமூக பொருளாதார நிலை (மக்கள் தொகை, வருவாய், ஈட்டுவதற்கான நடவடிக்கை, விவசாயம், கைத் தொழில், வணிகம் மற்றும் சேவைகள்)

மக்கள் சமூக பொருளாதார நிலையில் கல்வி, குடிமனை மற்றும் அவற்றின் தரம், வேலைவாய்ப்பு, வருமானம் மற்றும் செலவு, தகவல் தொடர்பு மற்றும் வீட்டு உபகரணங்கள் முதலியன பங்கேற்கின்றன. பொது கல்வி மற்றும் ஒரு சமூகத்தின் கல்வி சாதனைகள் மக்களின் சமூக நிலையின் முக்கியமான அம்சமாக குறிப்பிடுகின்றன. கிராம சேவகர் பிரிவுகளில், 2.2% பாடசாலை செல்லவில்லை அதேசமயம் 3.4% குறைந்தது பட்டதாரிகளாக இருந்தனர். G.C.E சாதாரண தரம் மற்றும் உயர்தரம் கல்வி முறையே 18.9% மற்றும் 14.7% ஆக உள்ளனர். மக்கள் தொகையில் 20% மற்றும் மக்கள் 39.1% (இணைப்பு 3.4 இல் Table.3.4.6) முறையே முதன்மை மற்றும் இரண்டாம் நிலை கல்விக்கு மட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளனர். குடியிருப்பு வசதிகள் உடைமை மற்றும் நுகர்வோர் சாதனங்கள் மற்றும் வீட்டு உபகரணங்கள் கிடைப்பது சமூக அந்தஸ்து ஒரு குறியீட்டு பங்கு வகிக்கின்றன. வீட்டுக்காரர்களில் 90% தங்கள் வீட்டு அலகுகளுக்கான நிரந்தர உரிமை கொண்டுள்ள அதேசமயம் 1% மான குடும்பங்கள் மட்டுமே சட்ட உரிமை இல்லாமல் வாழ்கின்றனர். குடும்பங்களில் 3.7% வாடகைக்கு அல்லது குத்தகைக்கு வீடுகளில் இருக்கின்றனர் (அட்டவணை .3.4.7 இணைப்பு 3.4 இல் தரப்பட்டுள்ளது).

வீடுகளின் கட்டுமான பொருட்கள் பொறுத்தவரை, 77.7% நிரந்தரமாக சிமெண்ட் கற்கள், (அட்டவணை, 3.4.8 இணைப்பு 3.4 இல் தரப்பட்டுள்ளது) ஒட்டு கூரைகள் 70% மற்றும் 7.2%, கல்நார் 19% (கொண்டு கட்டப்பட்டுள்ளனது இணைப்பு 3.4) , அட்டவணை 3.4.9, செங்கல் சுவர்கள் 84.2%, சிமெண்ட் தொகுதி சுவர்கள் 7.2%. அலகுகள்% 5.7 மூங்கில்கள், இலைகள் சுவர்கள் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை. 3.4.10) இருந்தது. அதேசமயம் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.11) அரை நிரந்தர 87.2% நிரந்தர கட்டமைப்புகள் உள்ளன.

மக்கள் சமூக பொருளாதார நிலை திட்டம் நோக்கங்களுக்காக நடத்தப்பட்ட மாதிரி ஆய்வில் இருந்து நன்கு தெளிவாக உள்ளது. மாதிரியில் 51% பெண்களும், 49% ஆண்களும் 311 குடும்பங்களின் 1246 உறுப்பினர்கள் கொண்டிருந்தது. அட்டவணை 3.4,12 13 வகையான வேலைவாய்ப்புகளை காட்டுகிறது. அதன்படி 76,3 வீட்டுக்காரர்களின்% வேலை செய்கிறார்கள் அதேசமயம் 13.8%, ஓய்வுபெற்றள்ளனர். குடும்பங்கள் (18%), பெரும்பான்மையானோர் விவசாயம் செய்து வாழ்கின்றனர். வேலை இரண்டாவது உயர்ந்த பிரிவில் வீட்டுக்காரர்களின் 11.6% பயிற்சி பெற்ற மற்றும் பயிற்சி பெறாத தொழிலாளர் உள்ளனர். மூன்றாவது வேலைவாய்ப்பு வகை 10.6% பங்களிக்கிறது இது அரச துறையில் வேலை வாய்ப்புகளை குறிக்கிறது. தனியார் துறையில் 6.1% வேலைசெய்கின்றனர். அட்டவணை.3.4.13, இணைப்பு 3.4 ல் அனைத்து 1246 உறுப்பினர்கள் விவரங்களை

காட்டுகின்றது.. அதன்படி மாதிரி 22.4% 5 வயதுக்குட்பட்ட உள்ளனர் வேலையில்லாத விகிதம் 6.1% உள்ளனர் (அட்டவணை 3.4. 13 இணைப்பு 3.4). 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் மொத்த மக்கள் தொகையில் மக்களில் வேலையில் வாய்ப்பு முக்கியம். கிடைக்கும் புள்ளி விவரங்களின் படி, மொத்த மக்கள் தொகையில் 37.4% வேலை செய்கிறார்கள் அதேசமயம் 36.8% (அட்டவணை 3.4.14 இணைப்பு 3.4 இல் தரப்பட்டுள்ளது) பொருளாதாரத்தில் செயலற்று இருக்கின்றனர்.

தொடர்பு சாதனங்களை மற்ற வீட்டு உபகரணங்களை கருத்தில் கொள்கையில் சமூகங்கள் நவீனமயமாக்கல் அளவிற்கு உட்பட்டிருப்பதை காட்டுகிறது. இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.15 இல் உபகரணங்கள் மற்றும் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை வகையினை வழங்குகிறது. போன்கள் மற்றும் மொபைல் போன்கள் முறையே கிட்டத்தட்ட 50% குடும்பங்களில் 85% உள்ளன. தொலைக்காட்சி மற்றும் வானொலி சேவைகள் முறையே 92.7% மற்றும் 60.7% உள்ளது. டிவிடி இயக்கிகள் 36.1% பயன்படுத்தப்படுகிறது. செய்தித்தாள்கள் 54% குடும்பங்களில் உள்ளன. திட்டம் பகுதியில் மக்கள் மோட்டார் சைக்கிள்கள், முச்சக்கர வண்டிகள், டிராக்டர்கள், வேன்கள், கார்கள், மற்றும் லாரிகள் தங்கள் தனிப்பட்ட பயன்பாட்டிற்கு பயன்படுத்துகின்றனர். இந்த குறிப்பிட்ட உடைமை நவீன கிராமப்புற மற்றும் நகர்ப்புற சமூக சந்தர்ப்பங்களில் அவற்றின் வாழ்க்கை பொருள் வெற்றி ஒரு சின்னமாக கருதப்படுகிறது.

3.4.3. பொருளாதார கொள்கை நடவடிக்கைகள்

அட்டவணைகள் இணைப்பு 3.4 ல் 3.4.12 மற்றும் இணைப்பு 3.4.3.4.13 இல், வீட்டுஉரிமையாளர்களின் மாதிரி வேலைவாய்ப்பு தகவல் இணைக்கப் பட்டுள்ளது அவற்றில் இப்பகுதி மக்களின் பொருளாதார நடவடிக்கைகள் வெளிப்படுத்துகின்றன. இப்பகுதியில் வணிக வேளாண்மை பெரும்பான்மை மக்களின் முக்கிய வாழ்வாதார வழிமுறையாக உள்ளது. தேங்காய், காய்கறிகள், பழங்கள், நெல், தானியங்கள் மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் தாவரங்கள் வணிக சாகுபடி என்பன மக்களின் பெரும்பான்மை வாழ்வாதாரங்களை வழங்குகின்றது. ஒரு கணிசமான அளவில் சராசரி மழையளவில் ஏற்படும் எந்த மாற்றமும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட அறுவடையில் ஒரு பாதகமான தாக்கத்தை விளைச்சலும் ஏற்படுத்துகின்றது. சாகுபடி தவிர, அரச மற்றும் தனியார் துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களில் வேலை குடும்பங்களின் பொருளாதார நலனை காட்டுகின்றன. வங்கிகள் போன்ற அதன் பொருளாதார உறுப்புகளின் அனைத்து சந்தைப் பொருளாதாரத்தை விரிவாக்கும், நிதி நிறுவனங்கள் போன்றவை வேளாண்மை, தொழில்துறை மற்றும் சேவை துறை, பொருளாதார நடவடிக்கைகள் எளிதாக்கும். இந்த பொருளாதார மாற்றம் விளைவாக குடும்பங்களின் சராசரி வருமானம் சராசரி செலவு ஒப்பிடுகையில் அதிக அளவில் உள்ளது. இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.16 இல் குருநாகல், கேகாலை மற்றும் கண்டி போன்ற மூன்று மாவட்டங்களில் சராசரி வருமானம் மற்றும் செலவு விகிதங்கள் காட்டுகிறது. மாதிரி மக்கள் தொகையில் வருமான ஒரு விரிவான கணக்கு இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4 .17 வழங்கப்படுகிறது. புள்ளிவிபரப்படி 25.5% மான குடும்பங்கள் ரூ 50000.00 க்கும் க்கும் மேலாக மாத வருமானத்தில் வாழ்ந்து வரும் அதேசமயம் 3% மான குடும்பங்கள் ரூ .10, 000.00 விட சொற்ப வருமானத்தில் வாழ்ந்து வருகின்றன. பெரும்பான்மையான குடும்பங்களின் அ-து,

62.1%, ஒரு மாத வருமானம் Rs.15000.00 மற்றும் 50,000.00 இடையே உள்ளது. இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.18 வழங்கப்பட்டுள்ளது. மாதிரி தகவலில் இருந்து குடும்பங்களின் செலவின விகிதங்கள் அவர்கள் வருமானத்தை விட ஒப்பீட்டளவில் குறைந்ததாக இருப்பது நன்கு தெளிவாக உள்ளது. 40% குடும்பங்கள் மாதத்திற்கு கிட்டத்தட்ட ரூ 25,000.00 குறைவாக செலவழிக்கின்றனர். 41% மாண குடும்பங்கள் ரூ 25,000.00 மற்றும் 50,000.00 இடையே செலவழிக்கிறது. மீதமுள்ள குடும்பங்கள் மாதத்திற்கு ரூ. 50,000.00 க்கும் கூடுதலாக செலவழிக்கின்றனர்

கிராமப்புற சமூகங்கள் இன்னும் சில பிழைப்பாதாரப் பொருளாதார நடைமுறைகள் மற்றும் தாராள மற்றும் பகிர்தல் சமூக மதிப்புகள், இன்னும் இந்த பகுதிகளில் பராமரிக்கப்படுகின்றன. நகரமயமாக்கப்பட்ட மக்களுடன் ஒப்பிடும்போது மிகக் குறைந்த செலவு விகிதம் உள்ளது. குறிப்பாக, வீட்டு தோட்டங்களில் மற்றும் வயல்களில் பயிர்ச்செய்கை குடும்பங்களின் தினசரி நுகர்வு தேவைகளின் ஆதாரமாக உள்ளது.

3.4.4. திட்டமிடப்பட்ட அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள்

உள்ளூர் அதிகார சபைகளில் உள்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி திட்டங்கள் திட்டமிட்டல் மற்றும் மாநில அரசுகள் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட உள்ளூராட்சி சபைகளுக்கான ஆதரவுடன் மத்திய அரசால் கருத்தில் கீழ் பிரிவுகளில் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. குறிப்பாக, பல வீதிகள் அபிவிருத்தி மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. அம்பேபுஸ்ஸ- Tricomalee வீதி (A 006), தம்பதெனிய - ரம்புக்கன வீதி (B 475), Katupitiya - குருநாகல் வீதி (B087), ரம்புக்கன - மாவத்தகம வீதி (B 310), மற்றும் கலகெதற - Hatharaliyadda வீதி (B 122) என்பன அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன Kannadeniya - Illukwela வீதி (C 060) மாகாண அரசாங்கத்தினால் உருவாக்கப்பட்டு வருகிறது. நகர்புற அபிவிருத்தி திட்டம் ரம்புக்கன டவுன்ஷிப் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த திட்டம் நகர்புற பகுதியில் வீதிகள், பஸ் ஸ்டாண்ட், ரயில் நிலையம், சந்தை, தெரு விளக்குகள், குடிநீர் வினியோகம் மற்றும் வடிகால் அமைப்புகள், மற்றும் நகரம் பொது இடங்களில் முன்னேற்றம் கொண்டிருந்தது. கலகெதற டவுன்ஷிப் மேம்பாடு அடைந்து வருகிறது. ரம்புக்கன மற்றும் கலகெதற ஆகிய நகரங்களில் உள்ளன.

3.4.5 காணப்படும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள்

திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதியில் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் ஆய்வாளர்கள் கொண்ட ஒரு குழு மூலம் கணக்கெடுப்பில் தயாரிக்கப்பட்டது மற்றும் தேவைப்பட்ட தகவல் மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிபரத் திணைக்களம் இருந்து பெறப்பட்டது.

போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு

திட்டம் பகுதியில் மக்கள் மற்றும் நிறுவனங்களின் போக்குவரத்து தேவைகளை நிபர்த்தி செய்ய தேசிய வீதிகள், மாகாண வீதிகள் மற்றும், உள்ளூராட்சி சபைகளுக்கான வீதிகள் மற்றும் தனியார் வீதிகள் மற்றும் நடைபாதைகள் பராமரிக்கப்பட்டு ஒரு நல்ல வலையமைப்பில் உள்ளது . பின்வரும் அட்டவணை 3.4.19 இணைப்பு 3.4 இல் முக்கிய மற்றும் அணுகு வீதி வசதிகளை காட்டுகிறது. அதன்படி, 313, வீட்டுஉரிமையாளர்களின் 2.6% பொது வீதிகளில் இருந்து அணுக வேண்டும். 20% க்கும் குறைவான 5 அடி அகலமும்

கொண்ட நடை பாதைகளை மூலம் தங்கள் வசிப்பிடங்களை அணுகல் வேண்டும். கிறவல் வீதிகள் மற்றும் கொன்கிறீர் வீதிகள் முறையே 29.7% மற்றும் குடும்பங்களின் 26.2% அணுகலை வழங்கும். தார் வீதிகள் 19% உள்ளன. துறையில் கற்கைகள் நிச்சயமாக கூறியது போல், கிராமப்புற சில வீதிகள் பல ஆண்டுகளாக ஒழுங்காக பராமரிக்கப்படாத அதேசமயம் பல வீதிகள் ஒப்பீட்டளவில் நல்ல நிலையில் இருக்கின்றது. எனினும், மாதிரி மக்கள் தொகையில் 80% மக்கள் தங்கள் அணுகல் வீதிகளின் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.20) தற்போதுள்ள நிலையில் ஒரு நேர்மறையான எண்ணத்தை கொண்டுள்ளனர். மீதமுள்ள மக்கள் தங்கள் வீதிகள் மகிழ்ச்சியாக இல்லை. மோட்டார் வாகனங்கள் பயன்பாட்டிற்கு அணுகல் வீதிகள் கொண்டிருப்பதாகவும் வாகனங்களின் பயன்பாடு அதிகரித்துள்ளது அனைத்து சமூகங்களிலும் தவிர்க்க முடியாத தேவை என கருதப்படுகிறது. கடந்த காலத்தில் பொருட்கள் விநியோகம், வேளாண்மை, தொழில்துறை, வணிக பயன்படுத்தப்படும் வாகனங்கள் தொகுதி ஒரு விரைவான அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. இந்த குறிப்பிட்ட மாற்றம் கிராமப்புற, வீதிகள், நடைபாதைகளிலும் ஒரு விரைவான மாற்றத்தை தக்கவைத்துள்ளது.

நீர் விநியோகம்

38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் உள்ள குடும்பங்களில் 15% குடும்பங்களுக்கு மாத்திரமே குழாய் நீர் உட்கட்டமைப்பு வசதி கிடைக்கிறது. 84% க்கும் அதிகமான குடும்பங்கள் பல்வேறு வகையான கிணறுகள் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4. 21) இருந்து குடிநீரைபெறுகின்றனர். மாதிரி கற்கையில் இருந்து சுகாதாரமான நீர் 12% மான குடும்பங்களுக்கு மட்டமே கிடைக்கிறது. 87.8% குடும்பங்கள் கிணறுகள் இருந்து குடி நீரை பெறுகின்றனர் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.22)

சக்தி மூலங்கள்

உத்தியோகபூர்வ புள்ளி விவரங்களின்படி, 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் உள்ள குடும்பங்களின் 95% சமையலுக்கு விறகு சார்ந்தது உள்ளனர். 3.5 % குடும்பங்கள் மட்டுமே சமையலுக்கு திரவ எரிவாயுவை பயன்படுத்துகின்றனர் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.23) மாதிரி கற்கையில் சில சதவீத குடும்பங்கள் சமையலுக்கு விறகை பயன்படுத்துவதாக கூறப்படுகிறது (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.24).

வெளிச்சம் சக்தி மூலம்

மின்சார வழங்கல் தேசிய அபிவிருத்தி ஒரு கணிசமான அளவிற்கு 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் மக்கள் நன்மைகளை அனுபவிக்கிறார்கள். அந்த கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் தேசிய கிரிட் இருந்து மொத்த குடும்பங்களின் 91,2% வெளிச்சத்தை பெறுவதுடன் மீதமுள்ள குடும்பங்கள் மண்ணெண்ணெய்யை சார்ந்தது உள்ளனர் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.25). கற்கை மாதிரி வீடுகளில் 98% தேசிய கிரிட் உடன்

இணைக்கப்பட்டுள்ளதுடன் 1.3% குடும்பங்கள் மின்பிறப்பாக்கிகளை (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.26) மின்சாரம் வழங்கும்பாவிக்கின்றனர்.

கழிவு அகற்றல்

38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் 3% குடும்பங்கள் மட்டுமே உள்ளூராட்சி சபைகளிடமிருந்து

தியம் கழிவு அகற்றுதல் சேவையை பெறுகின்றனர். பெரும்பான்மையான குடும்பங்கள் எரித்தல் (49.4%) அல்லது (32.4%) புதைப்பார்கள். 10.3% குடும்பங்கள் மட்டுமே விவசாய தேவைகளுக்காக கொம்போஸ்டுக்கு பயன்படுத்துகின்றன (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.27).

தொலைத்தொடர்பு மற்றும் தபால் சேவை

திட்டம் பிரதேசத்தில் உள்ள மக்கள் தொலைத்தொடர்பு மற்றும் தபால் சேவைகள் நன்கு இணைக்கப்பட்டுள்ளனர். மாதிரி ஆய்வின்படி, குடியிருப்பாளர்கள் 48.9% நிலம் தொலைபேசி மற்றும் மொபைல் போன்கள் 85% பாவிக்கின்றனர். இணைய வசதி 8.9% அனுபவித்து வருகிறதுடன் 20.4% குடும்பங்களில் கணினிகள் உள்ளன. மின்னஞ்சல் அணுகல் 4.5% கிடைக்கிறது. உள்ளூர் தபால் அலுவலகங்கள் மக்களின் தபால் தேவைகள் ஒரு வழக்கமான சேவை வழங்குகின்றது. மாதிரி குடும்பங்கள் 41% க்கும் அதிகமான மக்கள் தங்கள் பகுதிகளில் தபால் சேவையினை அனுபவிக்கின்றனர் (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.15).

சுகாதாரம் மற்றும் மருத்துவ சேவைகள்

சுகாதாரம் மற்றும் மருத்துவ தேவைகளை அரசு மற்றும் தனியார் துறை திட்டம் பிரதேசத்தில் மூன்று மாவட்டங்களில் உள்ள மக்களுக்கு வழங்குகின்றதுடன் அடுத்தடுத்த மாவட்டங்களில் உள்ள மக்களுக்கும் தீவிரத்தைப் பொறுத்து சேவையினை வழங்குகின்றது. பெரும்பாலான மக்கள் தங்கள் முதல் தேர்வாக அந்த மருத்துவமனைகளில் ஆலோசனை மற்றும் சிகிச்சைகள் நாடுகின்றனர். அரசு சுகாதார மையங்கள் மற்றும் மருத்துவமனைகள் ஒரு முக்கிய பங்கை வகிக்கின்றது. சுகாதாரம் மற்றும் மருத்துவ சேவைகளை இலவசமாக வழங்கும் அரசு கொள்கை சுகாதாரப் பாதுகாப்பு சேவையை அனுபவிக்க அடிப்படை தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய கிராமப்புற பகுதிகளில் மக்களின் நல்வாழ்வை உறுதியளிக்கின்றது. அரசு மருத்துவமனைகளில், கலகெதற மாவட்ட மருத்துவமனை, குருநாகல் மாவட்ட மருத்துவமனை, கண்டி பொது மருத்துவமனை, பேராதனை பொது மருத்துவமனை, Pothuhara மாவட்ட மருத்துவமனை, ரம்புக்கன மாவட்ட வைத்தியசாலை, பிராந்திய மருத்துவமனைகள் மத்தியில் மக்கள் வழக்கமான சேவைகளை வழங்குகின்றது (இணைப்பு 3.4 இல் அட்டவணை 3.4.28)

சமய சேவை

பல்வேறு மதங்களைச் சேர்ந்த மக்களுக்கு அருகே அமைந்துள்ள புத்த கோயில்கள், மசூதிகள், தேவாலயங்கள் மற்றும் பிற மத நிறுவனங்கள் மூலம் வழங்கப்படுகின்றன. மக்கள் தொகையில் பெரும்பான்மையுனர் பௌத்த மக்களாவர் , புத்த கோயில்கள் கிட்டத்தட்ட அனைத்து கிராம பகுதிகளிலும் காணப்படுகின்றனர். ஒரு கிராமத்தில் ஒரு கோவில் பாரம்பரியம் திட்டம் பகுதியில் இருந்து தெளிவாக தெரிகிறது. இந்த கலாச்சார காரணி ஒரு புத்த கோவில் இடமாற்றம் இந்த கிராமத்தில் மிகக் கடினமாகும். புத்த துறவிகள் ஆலோசனைகளின் படி கோயில்கள் பாதுகாக்க உரிய கவனம் செலுத்தும் முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்தினார்.

3.4.6. கலாச்சார, வரலாற்று மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்கள்

அட்டவணை 3.12 கலாச்சார, வரலாற்று மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்கள்

இல	இடம்	வகை	மரபிட வகை*	ஆள்கூறு	சங்கிலி	இடப்பரப்பு	தூரம்
01	ஸ்ரீ விஜய சுந்தராம ரஜமகா வித்தியாலயம்	பௌத்த விகாரை	C H A	07°24'03.3" 080°16'37.2"	01+120	R	1.5 Km
02	மயுராவதி ரஜமகா வித்தியாலயம்	பௌத்த விகாரை	C H A	07°24'18.3" 080°16'58.0"	01+340	R	700 m
03	பொத்குள் வித்தியாலயம், லிகிங்கிறிய	பௌத்த விகாரை	C H	07°24'26.9" 080°17'18.6"	01+700	R	75 m
04	ஸ்ரீ அஸ்வத்தராம வித்தியாலயம்	பௌத்த விகாரை	C H	07°23'40.7" 080°19'39.3"	06+500	L	670 m
05	விவேகராம பழைய வித்தியாலயம்	பௌத்த விகாரை	C H	07°22'58.1" 080°19'43.1"	06+940	R	550 m

இல	இடம்	வகை	மரபிட வகை*	ஆள்கூறு	சங்கிலி	இடப்பரப்பு	தூரம்
06	ஸ்ரீ சறனபால வித்தியாலயம்	பெளத்த விகாரை	C H	07°23'31.7" 080°20'09.8"	07+280	L	720 m
07	ஸ்ரீ நிகோராம சேனநாயக்க	பெளத்த விகாரை	C	07°22'50.8" 080°20'11.7"	07+760	R	425 m
08	சம்புத்தா மன்டிராயபோதி	பெளத்த விகாரை	C	7°23'27.23" 80°20'27.39"	08+100	L	710 m
09	கத்தராம வித்தியாலயம்	பெளத்த விகாரை	C	07°23'03.6" 080°21'03.6"	09+220	L	265 m
10	வீதியோர சிலுவை 01 (கிறிஸ்தவம்)	கிறிஸ்தவ சொருபம்	C	07°22'36.2" 080°21'27.3"	10+300	R	45 m
11	வீதியோர சிலுவை 02 (கிறிஸ்தவம்)	கிறிஸ்தவ சொருபம்	C	07°22'13.2" 080°21'37.9"	11+060	R	60 m
12	தேவாலயம் (பெரிய பள்ளி)	கிறிஸ்தவ சொருபம்	C H	7°22'4.26" 80°21'38.14"	11+200	R	285 m
13	கடெனிகல பழைய வித்தியாலயம்	பெளத்த விகாரை	C H	07°21'52.1" 080°21'39.1"	11+300	R	615 m
14	தம்புள்ள ரஜமகா வித்தியாலயம்	பெளத்த விகாரை	C H A	07°21'11.3" 080°21'43.9"	11+660	R	1750 m
15	கலகெதற பள்ளிவாசல்	இஸ்லாமிய பள்ளிவாசல்	C	07°22'23.0" 080°30'55.1"	31+680	L	420 m

* C: Cultural, H: Historical, A: Archaeological

அத்தியாயம் 4: உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டத்தில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட சுற்றாடல் பாதிப்புகள்

தாக்கத்தை அடையாளம் காணும் தாயம்

பூர்வாங்க விசாரணைகளை நிறைவேற்றிய பின்பு ஏற்படும் தாக்கத்தை அடையாளம் காண தாயம் நடாத்தப்பட்டது. திட்டத்தின் அனைத்து நடவடிக்கைகளும் மூன்று கட்டங்களின் கீழ், முன் கட்டுமான (திட்டமிடல்), கட்டுமானம் மற்றும் கட்டுமானத்தின் பின் (செயன்முறை) இருந்தன. ஆய்வு பகுதியில் தொடர்புடைய சுற்றாடல் அம்சங்களில் பெளதீக, சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பொருளாதார அம்சங்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டன. சுற்றாடல் காரணிகள் வழங்கப்படும். எதிர்மறை தாக்கத்தை குறிக்க “-” அடையாளமும் நன்மை பாதிப்புகள் மற்றும் ஒரு சின்னமாக குறிக்க வைக்கப்பட்டது. பாதிப்பின் முக்கியத்துவம் முறையே, குறைந்த நடுத்தர அல்லது உயர் தாக்கங்கள் குறிக்க ஒரு எண் மதிப்பு 1, 2 மற்றும் 3 மூலம் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது. நடுத்தர மற்றும் அதிக பாதிப்புகள் மேலும் விசாரிக்கப்பட்டு பாதிப்பை குறைக்க தாக்கத்தை குறைக்கும் நடவடிக்கைகள் முன்வைக்கப்படுகின்றன. சாத்திய எல்லை தாக்கம் தாயம் அட்டவணை 4.1 வழங்கப்படுகிறது.

குறிப்பிடத்தக்க விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் மற்றும் நடுநிலையாக தாக்கங்கள் (2 ஒரு எண் வேலையை) (3 ஒரு எண் வேலையை) ஒரு பட்டியல் ஒவ்வொரு திட்டத்தின் கட்ட கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

திட்ட முன் கட்டுமான அல்லது திட்டமிடல் கட்டத்தின்போது சாத்தியமான தாக்கங்கள்

இது மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்கள் உள்ளன;

சமூகக் கலாசார நோக்குகள்

இது நில உரிமையாளர்கள், நிலம் கையகப்படுத்துவது மற்றும் மீள்குடியமர்வதற்கு பேச்சுவார்த்தைகளை சமூக மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

இது மிதமான அளவில் பாதிப்புகள் உள்ளன;

மனித விருப்பு

- வீட்டுவசதி உரிமை மற்றும் இடிப்பு காரணமாக சமூக தொடர்புகளால், நடவடிக்கைகள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- காணி சுவிகரிப்பு மற்றும் மீள்குடியேற்ற காரணமாக சுகாதார மற்றும் வாழ்க்கையல் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- காணி சுவிகரிப்பு மற்றும் மீள்குடியேற்ற காரணமாக காரணமாக சிறிவர்களின் கல்வியில் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

பொருளியல்

- மீட்பு தரையிறக்கும் காரணமாக நிலத்தின் மதிப்பு மீது நேர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- தொழிலாளர்கள், தொழிலாளி முகாம்களில், ஆழமான அடித்தளம் மற்றும் குவிப்பது
- கட்டுமான இடம்பெயர்வு மற்றும் தக்கவைக்கும் சுவர்கள் மற்றும் தரைஅழகுபடுத்தல் காரணமாக வேலை வாய்ப்பு மற்றும் உள்ளூர் வருமானத்தில் சாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

போக்குவரத்து

- தடைகள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைச், போக்குவரத்து, அணுக மற்றும் இயக்கம் மற்றும் இருக்கும் போக்குவரத்து அமைப்பு காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

கட்டுமானத்தின் பின் அல்லது திட்டத்தின் செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது நிகழக்கூடிய மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்கள் இருக்கின்றன:

நீரியல்

- நிலச் சீர்திருத்தம் மற்றும் அழுத்தல் காரணமாக வடிகாலமைப்பு மற்றும் வெள்ளத்தில் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- அணைக்கட்டு மற்றும் பாதுகாப்பு சுவர் காரணமாக வடிகாலமைப்பு மற்றும் வெள்ளத்தில் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

மிதமான தாக்கங்கள் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது;

நீரியல்

- துப்பரவு நடவடிக்கைகள் வெள்ளம், நீரோட்டம், நிலத்தடி நீர்மட்டம் மற்றும் நிலத்தடி நீரை எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- இடிப்பு வடிகால் முறை காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- காரணமாக நிலச் சீர்திருத்தம் செய்ய நீரோட்டம், நிலத்தடி நீர் ஓட்டம் மற்றும் நிலத்தடி நீரை எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- அகழ்வு மற்றும் ஆழப்படுத்துதல் காரணமாக நிலத்தடி நீர்மட்டம் மற்றும் நீரோட்டம் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- நீரோட்டம், நிலத்தடி நீர் ஓட்டம் கச்சிதமாய் அழுத்தல் காரணமாக நிலத்தடி நீரை எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

- வேலி மற்றும் தடைகள் மற்றும் மண் உறுதிப்படுத்தல் காரணமாக வெள்ளம், நீரோட்டம் மற்றும் வடிகால் அமைப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- ஆழமான அடித்தளம் மற்றும் துளை காரணமாக வெள்ளம், நிலத்தடி நீர் நிலைகள், ரீசார்ஜ் மற்றும் வடிகால் வடிவங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- மதகுகள் மற்றும் பாலங்களின் காரணமாக வெள்ளம், நீரோட்டம் மற்றும் வடிகால் அமைப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்..
- நிலத்தடி கட்டமைப்புகள் காரணமாக நிலத்தடி நீர் நிலைகள், ரீசார்ஜ் மற்றும் வடிகால் அமைப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- புயல் காரணமாக நீர் மையங்கள், கால்வாய்கள் மற்றும் குழாய்கள் கட்டுமான வெள்ளம், நீரோட்டம் மற்றும் வடிகால் அமைப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- கழிவு அகற்றல் மற்றும் நில வெள்ளம் காரணமாக நீரோட்டம் மற்றும் வடிகால் அமைப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

பூமி

- துப்பரவு நடவடிக்கைகள், ஆழமான அடித்தளம் குழி, குண்டு வெடிப்புகள் மற்றும் தோண்டுதல், டிரெட்ஜிங் மற்றும் மற்றும் குவிப்பதற்குமான நடவடிக்கைகள் மண் அரிப்பு, நில மற்றும் ஸ்திரத்தன்மை எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- மண் உறுதிப்படுத்தல் காரணமாக மண் அரிப்பு மற்றும் நில மீது நேர்மறை விளைவுகளை ஏற்படுத்தும்
- மண் கெட்டிப்பு காரணமாக மண் ஸ்திரத்தன்மை, மற்றும் ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் நிலைநிறுத்த மீது நேர்மறை தாக்கங்கள் ஏற்படுத்தும்
- நிலத்தடி கட்டமைப்புகள் ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் நிலைநிறுத்த மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் அழுத்தல் காரணமாக நேர்மறை தாக்கங்கள் ஏற்படுத்தும்

நீர்

- நிலத்தடி கட்டமைப்புகள் காரணமாக நிலத்தடி நீர் தரம் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- சேறு கலப்பது காரணமாக மேற்பரப்பு நீர் தரத்தில் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

வளி

- இடிப்பு, குழி மற்றும் சுரங்கப்பாதை இருந்து அதிர்வு மற்றும் தூசி மற்றும் குண்டு வெடிப்புகள் மற்றும் தோண்டுதல் நடவடிக்கைகள் காற்று தரம் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

விலங்குகள் மற்றும் தாவரம்

- நில துப்பரவு நடவடிக்கைகள் மற்றும் நில சீர்திருத்த பூமியிலுள்ள சூழலில் இனங்கள் பன்முகத்தன்மை மற்றும் ஆபத்தான தாவரங்கள் மற்றும் விலங்கினங்கள் இனங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- துப்பரவு, வெடிப்புகள் மற்றும் தோண்டுதல் மற்றும் கழிவு அகற்றல் வாழ்விடங்களில் (நிலவமைப்ப மற்றும் நீர்நிலை) மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- தக்கவைத்து கொள்ளும் சுவர்கள் விலங்கு தாழ்வாரங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- உயிரின, ஆபத்தை எதிர்நொக்கும் தாவரங்கள் மற்றும் விலங்கினங்களை இனங்கள், வாழ்விடங்கள் (நிலவமைப்ப மற்றும் நீர்நிலை), இயற்கை தாவர மற்றும் பிராந்திய பயிர்கள், பொழுதுபோக்கு பயன்பாடுகள் மீது நிலதுப்பரவு மற்றும் கழிவு அகற்றல் மீட்டு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- கழிவு அகற்றல் நீர்வாழ் ஊடகங்களில் காரணமாக உணவு சங்கிலிகள் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

காணி பாவனை

- குடியிருப்பு மற்றும் வணிக நிலத்தில் நில துப்பரவு, இடிப்பு, வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல், தடைகள் மற்றும், போக்குவரத்து மாற்றம் மற்றும் கழிவு அகற்றல் காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.
- காணிகள் துப்பரவு செய்தல், சுரங்கமைத்தல் தரைஅழகுப்படுத்தல், விவசாய நிலங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

அழகியல்

- தொழிலாளி முகாம்களில், நில துப்பரவு மற்றும் கழிவு அகற்றல் காரணமாக அழகியல் குணங்கள் எதிர்மறை தாக்கத்தை, ஏற்படுத்தும்

மனித விருப்பு

- வீட்டுவசதி மற்றும் இடிப்பு காரணமாக சமூக தொடர்புகளால், குண்டு வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல் மற்றும் தடைகள் மற்றும் நடவடிக்கைகள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- தொழிலாளி முகாம்களில், இடிப்பு மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றம் செய்தல் காரணமாக மக்கள் வாழ்க்கை முறைகளை மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- தொழிலாளர்கள், தொழிலாளி முகாம்களில், இடிப்பு இடம்பெயர்வு, வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல், கட்டுமான பொருள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றம் காரணமாக சுகாதார மற்றும் பாதுகாப்பு எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- குண்டு வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல் காரணமாக பயன்பாடு நெட்வொர்க்குகள் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- இடிப்பு மற்றும் வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல் காரணமாக வரலாற்று மற்றும் தொல்லியல் ஆய்வு தளங்களையும் எதிர்மறை தாக்கத்தை, ஏற்படுத்தும்
- கட்டிடங்கள் இடிப்பு காரணமாக கல்வி எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

பொருளியல்

- மீட்பு தரையிறக்கும் காரணமாக நிலத்தின் மதிப்பு மீது நேர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- தொழிலாளர்கள், தொழிலாளி முகாம்களில், கட்டுமான இடம்பெயர்வு காரணமாக வேலை வாய்ப்பு மற்றும் உள்ளூர் வருமானத்தில் சாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- சுரங்கமைத்தல் காரணமாக நேர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

போக்குவரத்து

- தடைகள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைச், போக்குவரத்து, அணுக மற்றும் இயக்கம் மற்றும் இருக்கும் போக்குவரத்து அமைப்பு காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

கட்டுமானத்தின் பின் அல்லது திட்டத்தின் செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது

நிகழக்கூடிய மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்கள் இருக்கின்றன:

காணி பாவனை

- குடியிருப்பு மற்றும் வணிக நிலத்தில் நில துப்பரவு, இடிப்பு, வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல், தடைகள் மற்றும், போக்குவரத்து மாற்றம், சுரங்கம் அமைத்தல் மற்றும் கழிவு அகற்றல் காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

- காணிகள் துப்பரவு செய்தல், தரைஅழக்படுத்தல், விவசாய நிலங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்
- கழிவு அகற்றல் காரணமாக பொழுதுபோக்கு பயன்பாடுகள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

காணி பாவனை

குடியிருப்பு மற்றும் வணிக நிலத்தில் நில துப்பரவு, இடிப்பு, வெடிவைத்தல் மற்றும் தோண்டுதல், தடைகள் மற்றும், போக்குவரத்து மாற்றம் மற்றும் கழிவு அகற்றல் காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

காணிகள் துப்பரவு செய்தல், தரைஅழக்படுத்தல், விவசாய நிலங்கள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

கழிவு அகற்றல் காரணமாக பொழுதுபோக்கு பயன்பாடுகள் மீது எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

நீர்

- நிலத்தடி கட்டமைப்புகள் காரணமாக நிலத்தடி நீர் தரம் எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

அழகியல்

தொழிலாளி முகாம்களில், நில துப்பரவு மற்றும் கழிவு அகற்றல் காரணமாக அழகியல் குணங்கள் எதிர்மறை தாக்கத்தை, ஏற்படுத்தும்

போக்குவரத்து

- தடைகள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைச், போக்குவரத்து, அணுக மற்றும் இயக்கம் மற்றும் இருக்கும் போக்குவரத்து அமைப்பு காரணமாக எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

கட்டுமானத்தின் பின் அல்லது திட்டத்தின் செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது நிகழக்கூடிய மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்கள் இருக்கின்றன:

4.1. புவியமைப்பியல் / மண் பாதிப்புகள்

முன்மொழியப்பட்ட கடுகதிப்பாதை ஒரு சிக்கலான நிலப்பரப்பின் ஊடாக செல்வதனால் வீதி வெட்டுக்கள் காரணமாக சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் அடிப்படையில் சில நேரடி தாக்கங்கள் உள்ளது. மலைப்பகுதியில் பாதை வெட்டுக்கள் போது, வெட்டு சரிவுகளில் மூலம் நிலத்தடி நீரில் தாக்கம் இருக்கும்.

மேல் சாய்வு பகுதிகளில் நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மையை பாதிக்கும் வீதி வெட்டுக்கள் மலை சரிவு சரிவிற்கு குறுக்கே எதிர்பார்க்க முடியாது. வீதி வெட்டுக்கள் மற்றும் நிரப்பும் போது மண் அரிப்பு மற்றும் படிதல் மிகக் கடுமையான பிரச்சினை இருக்கும். உதாரணமாக, மண் குழிவெட்டும் போது, காற்று தரம் காற்றின் மூலம் மண் துகள்கள் கலப்பது காரணமாக வளி மாசடையும்..

மேலும், தோண்டிய மண் வழிந்தோடி வரும் போது வடிகால் அமைப்புகள் மற்றும் சுற்றியுள்ள மேற்பரப்பில் நீர் நிலைகளில் படிய முடியும். இவ்வாறு வடிகால் நெட்வொர்க் தடுக்கப்படும் மற்றும் சுற்றியுள்ள மேற்பரப்பில் நீர் நிலைகளில் வண்டல் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

4.1.1. சுரங்கங்கள் கட்டுமான காரணமாக சாத்தியமான சுற்றாடல் அச்சுறுத்தல்கள்

CEP பிரிவு 3 இல் 3 சுரங்கப்பாதை பிரிவுகள், சுரங்கம் 1 அடங்கும் (Ch 15 + 120 - 15 + 410 - 290 மில்லியன் இளைஞர்கள்), சுரங்கம் 2 (Ch 23 + 430 - 23 + 630 - 200m) மற்றும் சுரங்கம் 3 (Ch 27 + 490 - 27 + 725 - 235m). சுரங்கங்கள் ஒவ்வொன்றும் இரண்டு பாதைகள் கொண்ட இரட்டை சுரங்கங்கள் ஆகும்.

புவியியல் கண்காணிப்பு படி(பிரிவு 3.2.3.1 பார்க்கவும்), மூன்று சுரங்க தளங்கள் பாறை சிதைவில், நிலத்தடி நிலைத்தன்மை மற்றும் சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் அடிப்படையில் புவியியல் நிலைமைகள். பலவீனமாக உள்ளது எனவே, அதிர்வு உயர் அதிர்வு மட்டங்கள் காரணமாக பாறைகள், சரிவு, சாய்வு ஸ்திரமின்மையை தூண்டும் மற்றும் நிலத்தடி நீர் கசிந்தொழுகும்

பாறை வெடிவைத்தல் முன்புள்ள பாறைகளில் புதிய முறிவுகள் உருவாக்கம், மூட்டுகள் மற்றும் தொடர்ச்சியற்ற நீட்டிப்பு, மற்றும் சாதகமாக சார்ந்த மூட்டுகள் மற்றும் எலும்பு முறிவு பரப்புகளில் பாதிப்பை ஏற்படுத்த முடியும். முன்புள்ள பாறை புதிய முறிவுகள் உருவாக்கம் மற்றும் மற்றும் தொடர்ச்சியற்ற என்ற நீட்டிப்புகளில் குண்டு வெடிப்பு

காரணமாக ' ஏற்படலாம் இது அதிர்வு உயர் மட்டங்களால், ஏற்படலாம். கூடுதலாக, சாதகமாக சார்ந்த மூட்டுகளில் நழுவுதல் நூற்றுக்கணக்கான மீட்டர்களுக்கு அப்பால் ஏற்படலாம்.

இது தோல்வியான வெடிவைத்தல் இரண்டாம் உடைப்பு தேவைகள், ஏற்றுதல் மற்றும் அகற்றுதல் செலவுகள் மற்றும் இயந்திர பராமரிப்பு செலவுகள் வடிவில் அதிகரித்திருக்கும் உற்பத்தி செலவும் ஏற்படலாம் இதனால் குறிக்கோள்களை அடைய முடியாது. வெற்றிபெறாத வெடித்தல் சாத்தியக்கூறுகளை குறைக்கும் நடவடிக்கைகளை எடுக்க முடியும்

மேலும், அதிர்வு உயர் மட்டங்கள் அருகிலுள்ள கட்டமைப்புகளில் விரிசல்களை ஏற்படுத்தும். சத்தஉயர் மட்டம் தொழிலாளர்கள் உட்பட, அயலில் உள்ளவர்களுக்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

4.1.2. மணல் மற்றும் தரையில் மாசடைதல்

முன்மொழியப்பட்ட வீதியினை சுற்றியுள்ள மணல் நேரடியாக நிர்மாணங்களுக்கு பயன்படுத்தப்படும் சிமெண்ட் பொருட்கள் மூலம் அசுத்தமாக முடியும். குறிப்பாக நெல் வயல் காணிகளில் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். இப் பகுதியின் பொது நிலவியல் படி, முன்மொழியப்பட்டசெயற்திட்டம் காரணமாக நிலம் சப்சிடன்ஸ் இடங்களில் இல்லை. எனினும், விவரமான ஆய்வு வீதி கட்டுமானத்துக்கு முன் அவசியம்

4.1.3. கட்டுமானப் மூலப்பொருள் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு காரணமாக

கட்டுமானப் மூலப்பொருள் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு காரணமாக கட்டுமான போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்கள் அட்டவணை 4.2 இல் தரப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 4.2: மூலப்பொருள் கட்டுமானப் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு காரணமாக கட்டுமான போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்கள்

நடவடிக்கை	பாதிக்கும் நடவடிக்கை காரணிகள்	குறிப்புகள்
கட்டுமானப் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு	முறையற்ற கையாளுதல் மற்றும் கட்டுமான பொருள் சேமிப்பு; உதா தார் மற்றும் சிமெண்ட், மணல், கிறவல்	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால் விளைவுகள் தற்காலிகமானவை
தள துப்பரவு	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால்

நடவடிக்கை	பாதிக்கும் நடவடிக்கை காரணிகள்	குறிப்புகள்
	உருவாகும்	விளைவுகள் தற்காலிகமானவை
வெட்டி பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகள்	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் முக்கியமானவையாக உள்ளன
அகழ் பகுதி	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	
கழிவுகற்றல்	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	
பாலங்கள், மதகுகள் கட்டுமானம்	ரன் ஆஃப் மழை நாட்களில் கட்டுமான பொருள் சிந்திவிடும் விளைவு	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால் விளைவுகள் தற்காலிகமானவை
காண்கிரீட் நிலையம்	மழை பெய்யும் போது, எண்ணெய் கசிவுகள் மற்றும் மாசு (ரன்-ஆஃப் என) இயந்திரங்கள் சுத்தம் கழுவுதல்	விளைவுகள் (நடவடிக்கைகளை எடுக்கும் வரை), தற்காலிகமாக குறிப்பிடத்தக்கதாக உள்ளன
மென்மையான இயற்கையை ரசித்தல் களை நாசினி பியோகம்	அதிர்வெண் மற்றும் பயன்பாடு அளவை நீரோட்டமும் மற்றும் மாசுகள் ஊடுருவலின்	இதுபோன்ற இரசாயன பெரிய அளவிலான பயன்பாடு திட்டம் மேற்கொள்ளப்படுகிறது என்றால் OCPs நிறைந்த பூச்சிக்கொல்லிகள், அட்டா கூட கன உலோகங்கள் விண்ணப்ப ஒரு தீவிர அக்கறை இருக்க முடியும்
திட்டமிடப்படாத நடவடிக்கைகள்	வேலை காரணமாக இடம்பெயர்ந்துள்ளவர்களின் அதற்கான கழிப்பிட வசதி மற்றும் திண்மக் கழிவு அகற்றுதல் வசதிகள் அல்லது உட்கட்டமைப்பு போதாமை	கட்டுமான பிரிவு கால எதிர்பாராத நிகழ்வுகளால் நீண்டகாலமாக வந்தால் குறிப்பிடத்தக்கதாக இருக்கும்

4.2 நீரியல் தாக்கங்கள்

4.2.1 கட்டுமான கட்டத்தின் போது

கட்டுமான, காலத்தில், பைலட் வீதி மற்றும் பிற தற்காலிக வீதி காரணமாக தற்போதுள்ள ஓட்டம் முறையில் தொந்தரவு செய்ய முடியும். மதகுகள் வழங்கப்படும் இடங்களில் முக்கிய உள்ளது. இல்லாத போது மேல்நீரோடை பக்கத்தில் நீர் தேங்கல் விளைவாக ஏற்படும். மேலும், இருக்கும் தாள் ஓட்ட நிலைகள் பைலட் வீதிகள் மதகுகள், பாலங்களின் மூலம் அடர்த்தியான ஓட்டமாக மாற்றப்படுகிறது. மதகுகள் உயர் ஓட்டம் காரணமாக வேகங்கள், அரிப்பு மதகுகள் நெல் வயல்கள் அமைந்துள்ளது குறிப்பாக மென்மையாக நடைபெற முடியும். நெல் வயல்கள் மற்றும் ஓட்டம் வேகங்களை சரியில்லாத தாழ்வான பகுதிகளில் வைப்பு முடியும்.

பைலட் வீதி வழியில் மதகுகள் வழங்காதவிடத்து கால்வாய்கள் தொடர்ச்சியான நீர்ப்பாசன நீர் விநியோகத்தில் தொந்தரவை செய்ய முடியும். நெல் வயல்களில் நீர்ப்பாசன வடிகால் நீர் தேங்கல் விளைவாக தாக்கம் ஏற்படும். சீரமைக்கப்பட்ட அட்டவணை 4.2 கட்டுமான கட்டத்தின் போது சில பாதிப்புகள் ஏற்படும் சாத்தியமான இடங்களின் பட்டியலை காட்டுகிறது.

அட்டவணை 4.3 கட்டுமான கட்டத்தின் போது பாதிக்கப்படும் மேற்பரப்பு நீர் நீரியல் இடங்கள்

இடம்	தற்போதைய காணிப் பயன்பாடு	சாத்தியமான தாக்கம்
0+400 to 0+650	வயல் காணி	பைலட் வீதி யிலிருந்து மதகுகள் தடை செய்யப்படுவதனால் நெல் வயல்களில் நீர் பாசனம் நெல் வயல்கள் வடிகால் என்பன பாதிப்புக்குள்ளாகும்.
0+800 to 1+000		
1+050 to 1+100		
1+600 to 1+700		
2+150 to 2+400		
2+900 to 3+000		
3+600 to 3+700		
3+950 to 4+050		
4+650 to 4+750		

இடம்	தற்போதைய பயன்பாடு	காணிப்	சாத்தியமான தாக்கம்
5+400 to 5+450			
5+600 to 5+650			
5+750 to 6+000			
7+150 to 7+250			
8+050 to 8+450			
9+150 to 9+400			
10+850 to 11+400	வயல் காணி		பைலட் வீதி யிலிருந்து மதகுகள் தடை செய்யப்படுவதனால் நெல் வயல்களில் நீர் பாசனம் நெல் வயல்கள் வடிகால் என்பன பாதிப்புக்குள்ளாகும். வெள்ள பிடிப்பு அணை காரணமாக குறைகிறது
11+900 to 12+700	வயல் காணி		
13+650 to 13+850	வயல் காணி		
14+100 to 14+700	வயல் காணி		
15+500 to 16+150	வயல் காணி, றப்புக்கள் ஓயா		பைலட் வீதி பறப்பே குடா ஓயா வெள்ளச் சமவெளி மற்றும் வெள்ள பிடிப்பு பகுதிகளில் குறைக்க முடியும். மேலும் இது வயல்களில் நீர் விநியோகம் மற்றும் வடிகால் பாதைகள் தடுக்க முடியும்
16+550 to 17+050	வயல் காணி, பறப்பே குடா ஓயா		
17+050 to 17+550	பறப்பே குடா ஓயா		
17+550 to 18+800	வயல் காணி, பறப்பே குடா ஓயா		
18+800 to 19+800	பறப்பே குடா ஓயா		
20+900 to 21+250	வயல் காணி		பைலட் வீதி யிலிருந்து மதகுகள் தடை செய்யப்படுவதனால் நெல் வயல்களில் நீர் பாசனம் நெல் வயல்கள் வடிகால் என்பன பாதிப்புக்குள்ளாகும்.
21+800 to 22+600	வயல் காணி		
23+650 to 23+750	வயல் காணி		
23+850 to 23+950	வயல் காணி		
24+150 to 24+250	வயல் காணி		
24+550 to 25+550	வயல் காணி		பைலட் வீதி யிலிருந்து மதகுகள் தடை

இடம்	தற்போதைய பயன்பாடு	காணிப்	சாத்தியமான தாக்கம்
			செய்யப்படுவதனால் நெல் வயல்களில் நீர் பாசனம் நெல் வயல்கள் வடிகால் என்பன பாதிப்புக்குள்ளாகும்.
25+750 to 25+800	கொஸ்பத்து ஓயா		Kospoth நீர் ஓட்டம் போதுமான திறப்பு அளவு பைலட் வீதிக்கு வழங்கப்பட இல்லை என்றால் தொந்தரவாக இருக்கும்.
26+200 to 26+300	கொஸ்பத்து ஓயா		பைலட் வீதி நெருக்கமாக கட்டப்பட்டு வரவில்லை என்றால் வெள்ள இலவச ஓட்டம் பாதிக்கப்பட்ட முடியும்.
26+500 to 26+850	கொஸ்பத்து ஓயா		கொஸ்பத்து இலவச ஓட்டம் நீங்கள் போதுமான திறப்பு அளவு ஒரு பாலம் பைலட் வீதி வழங்கப்படும் இல்லை என்றால் தொந்தரவாக இருக்கும்
30+550 to 31+750	வயல் காணி, கொஸ்பத்து ஓயா		

4.1.2 செயல்பாட்டு கட்டத்தின் போது

முன்மொழியப்பட்ட நெடுஞ்சீதியில் நீரோடைகள் அல்லது நீர் பாதைகள் தாண்டும் பகுதிகளில், முறையான மட்டங்களில் போதுமான திறப்புகளை வழங்கப்படவில்லை என்றால், இருக்கும் ஓட்டம் முறை மாற்றப்பட்டு , நீர் தேங்கம் அல்லது மேல்நீரோடை பகுதியில் வெள்ளம் ஏற்படலாம். பாலம் மற்றும் பாலம் திறந்து அளவுகள் ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கை - நிலை 3 - தொகுதி 3 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. நிரியல் மற்றும் SMEC (2014) மற்றும் வட கிழக்கு கடுகதிப்பாதை (கொழும்பு கண்டி மாற்று நெடுஞ்சீதி) திட்டம், SLLRDC தயாரித்த பெறக்கூடிய ஆய்வு அறிக்கை தயாரித்த வடிகாலமைப்பு (2011) , வடிவமைப்பு வெளியேற்றப்பட்டு எதிராக ஒப்பிடுகையில், போதுமான இருப்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. எனினும், அவர்கள் சரியான இடத்தில் வைக்கப்படும் அல்லது ஒழுங்காக சீரமைக்கப்பட்டது இல்லை என்றால் நீர்ப்பிடிப்பு வெளியேற்ற ஒரு தொடர்ச்சியான பத்தியில் வழங்கும் வகையில் தங்கள் பயன்பாடு, குறையும். நிலை 3 - - என்றாலும், ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கை கொடுக்கப்பட்ட தகவல்களின் வழங்கப்படும் நீர்வழி கட்டமைப்புகள் எந்த கவிழ் நிலைகள் உள்ளன தொகுதி 3 - நிரியல் மற்றும் SMEC (2014) தயாரிக்கப்பட்டது வடிகாலமைப்பு, அது விரிவான வடிவமைப்பாளர்கள் அவற்றை பொருத்த வேண்டும் என்று பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது இருக்கும் தரையில் நிலைகள் எனவே எந்த பாதகமான விளைவுகள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன. மேலும், நீர்ப்பாசன வழங்கல் கால்வாய்கள் மற்றும் வடிகால்

கால்வாய்கள் வீதி வழியாக தொடர்ச்சியாக இல்லை என்றால், சில நெல் வயல்கள் ஊட்டி மற்றும் இறைக்கப்படவேண்டும். அட்டவணை 4.3 திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலை போது நீரியல் இயற்கை மீது ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்கள் தரப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 4.3 செயல்பாட்டு நிலையின் போது மேற்பரப்பு நீர் நீரியல் அமைவிடம் மற்றும் அவற்றின் மீது சம்பந்தப்பட்ட பாதிப்புகள்

அமைவிடம்	தற்போதைய காணிப் பயன்பாட்டு	ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்கள்
0+400 to 0+650	வயல் காணி	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
0+800 to 1+000		
1+050 to 1+100		
1+600 to 1+700		
2+150 to 2+400		
2+900 to 3+000		
3+600 to 3+700		
3+950 to 4+050		
4+650 to 4+750		
5+400 to 5+450		
5+600 to 5+650		
5+750 to 6+000		
7+150 to 7+250		
8+050 to 8+450		
9+150 to 9+400		
10+850 to 11+400	வயல் காணி	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில
11+900 to 12+700	வயல் காணி	
13+650 to 13+850	வயல் காணி	

அமைவிடம்	தற்போதைய காணிப் பயன்பாட்டு	ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்கள்
14+100 to 14+700	வயல் காணி	பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
15+500 to 16+150	வயல் காணி, றபுக்கண் ஓயா	எக்ஸ்பிரஸ்வே இருந்து ஓடிவரும் நீர் றபுக்கண் அடைய முடியும் ஓயா கீழ்நிலை பகுதி குடிநீர் மற்றும் பாசன நோக்கங்களுக்காக பயன்படுத்தப்படும் நீர் மாசுபடல்.
16+550 to 17+050	வயல் காணி, Parape Kuda ஓயா	பறபே குடா ஓயா வரிசையில் உள்ளது. உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
17+050 to 17+550	Parape Kuda ஓயா	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
17+550 to 18+800	வயல் காணி, Parape Kuda ஓயா	
18+800 to 19+800	Parape Kuda ஓயா	
20+900 to 21+250	வயல் காணி	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
21+800 to 22+600	வயல் காணி	Creeks crossing the proposed road will be disturbed if culverts are not kept at the same place where the creeks are.

அமைவிடம்	தற்போதைய காணிப் பயன்பாட்டு	ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்கள்
23+650 to 23+750	வயல் காணி	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
23+850 to 23+950	வயல் காணி	
24+150 to 24+250	வயல் காணி	
24+550 to 25+550	வயல் காணி	
25+750 to 25+800	கொஸ்பொது ஓயா	உத்தேச வீதிக்கு. பெட்டி மதகுகள் இல்லை என்றால் பாசன மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் சில வயல் பகுதிகளில் முடியாமல் போகலாம் மற்றும் சில பகுதிகளில் ஒழுங்காக இறைக்கப்படவேண்டும் முடியாமல் போகலாம்.
26+200 to 26+300	கொஸ்பொது ஓயா	
26+500 to 26+850	கொஸ்பொது ஓயா	
30+550 to 31+750	வயல் காணி , கொஸ்பொது ஓயா	

4.2. சமூக - கலாச்சார தாக்கங்கள்

முன்மொழியப்பட்ட மத்திய அதிவேக பாதை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் உள்ள மனித குடியேற்றங்கள் மற்றும் சமூக நிறுவனங்கள் செயல்பட்டு ஒரு குறைந்தபட்ச சமூக தாக்கம் கொண்டதாக அமைக்கப்பட வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதிவேக முன்மொழியப்பட்ட பாதை திட்டம் பகுதியில் சுற்றியுள்ள மக்கள் மீது சாத்தியமான அனைத்து பாதகமான சமூக பாதிப்புகள் மற்றும் அவர்களது குடியிருப்புகளைத் தவிர்க்கும் இலக்குகளை அடைய சிறப்பு கவனம் செலுத்திய பிறகு தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆனால், இது போன்ற அறிவியல் திட்டமிடல் பிறகு, அதிவேக கட்டுமான திட்டத்தில் தவிர்க்க முடியாத தொழில்நுட்ப மற்றும் பிற தேவைகள் சில சமூக தாக்கங்களை ஏற்படுத்தக்கூடும். சமூகங்கள் மற்றும் அவற்றின் நிறுவனங்கள் சமூக-கலாச்சார அடிப்படையில் மிகவும் தீவிரமாக சமூக தாக்கத்தின் உணரும் அதேசமயம் சமூக பாதிப்புகள் உணரப்பட்டது மற்றும் பொருளாதார பண்புகள் பாதிக்கப்பட்ட முடியும். எனவே ஆய்வாளர்கள் மக்கள் உணர்தல் சமூக தாக்கங்கள் பற்றிய தகவல்களை கூடி ஆராய்ந்தனர். பின்வரும் பிரிவுகள் விவாதிக்கப்பட்டது.

4.2.1. குடியிருப்புக்கள் மீது சமூக தாக்கங்கள்

கடுகதிப்பாதை செல்லும் 38 கிசே பிரிவில் உள்ள 7301 வீடுகளில் 26645 மக்கள் உள்ளனர். ஒவ்வொரு கிராம சேவகர் பிரிவு 2-3 கிராமங்களை கொண்டுள்ளது. அதன்படி,

சுமார் 489 கிராமங்களில் அல்லது கிராமப்புற சமூகங்களை திட்டத்தின் மூலம் பாதிக்கப்படும். கள ஆய்வுகள் அனுசரிக்கப்பட்டது என, அனைத்து குடியேற்றங்கள் ஆழமான கலாச்சார மற்றும் சமூக கட்டமைப்புகள் வேருன்றி இருந்தது. நன்கு வளர்ந்த வீட்டுத் தோட்டங்கள் மற்றும் உயர்ந்து வளர்ந்த தென்னை, பலா மற்றும் பிற வளர்க்கப்படும் மரங்கள் நீண்ட கால குடியேற்றங்கள் ஆதாரங்களாக உள்ளது. கிட்டத்தட்ட அனைத்து சமூகத்தின் தேவைகளை அனைத்து பகுதிகளில் நன்கு ஒழுங்கமைக்கப்பட்ட சமூக நிறுவனங்கள் நிறைவேற்றுகின்றன. இந்த குறிப்பிட்ட சமூக அமைப்பு மற்றும் அதன் சுற்றாடல் பின்னணி முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக கட்டமைப்பு மற்றும் செயல்பாட்டிற்காக கடுமையான மாற்றப்படும். பகுதியில் இந்த நீண்ட கால மாற்றம் தங்கள் அருகே அல்லது அருகில் உள்ள பகுதியில் ஒரு புதிய அதிவேக கொண்ட சமூகங்கள் சமூகமான மீள்குடியேற்ற மறு தழுவல், மீள் ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் வேறு இடங்களுக்கு மாற்றம் செய்தல் தேவைப்படுகிறது.

4.2.2. சமூகங்கள் இடமாற்றம் காரணமாக சமூக தாக்கங்கள்.

உத்தேசிக்கப்பட்ட வீதி கட்டுமானத்துக்கு நிரந்தரமாக பயன்படுத்த வடிவமைப்பு கட்டத்தில் காணிகள் அடையாளம் கண்டு கையகப்படுத்துவதற்கு உள்ளது. அதன்படி, உத்தேசிக்கப்பட்ட அதிவேக வீதி மற்றும் அனைத்து முன்மொழியப்பட்ட பரிமாற்ற இடங்களுக்கு காணிகளை கையகப்படுத்துதலினால் பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கு இடமாற்றம் தேவைப்படுகிறது. நிரந்தரமாக இடமாற்றம் குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் வாழும் நிலங்களை வேலை திட்டத்தின் நோக்கங்களுக்காக நிரந்தர பயன்படுத்த தேவைப்படுகிறது. கட்டுமான காலத்தில் தற்காலிக காணிகள் தேவைபடும் குறிப்பிட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் இடம் மாற்றப்படும். குறிப்பாக, (1) ஆழ்ந்த வெட்டுக்கள், (2) நில பகுதிகளில் பூர்த்தி, (3) பாறை வெடித்தல் பகுதிகளில், (4) அஸ்பெஸ்டஸ் மற்றும் கான்கிரீட் கலவை நிலையம், (5) கருங்கல் அரைக்குமிடம் (6) கடைகள் வெடிப்பு, எரிவாயு மற்றும் எரிபொருள், (6) வேலை முகாம்களில், (7) தற்காலிக மண் கொட்டுவதால் தளங்கள், (8) மூடப்பட்டது திட்டம் நோக்கங்களுக்காக வீதிகள், (9) திட்டம் ஏற்பட்ட வெள்ளப்பெருக்கு மற்றும் உறுப்பினர்கள் முடக்க உடைய குடும்பங்களில் பாதிக்கப்படும் பகுதிகளில், தூசி, இரைச்சல் தொடர்ச்சியாக வெளிவிடப்படுவதனால் நாட்பட்ட நோய்கள், எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் எனவே தற்காலிக இடமாற்றம் தேவைப்படலாம்.

நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக இடமாற்றம் திட்டத்தில் கட்டாய தேவையாவதுடன் மீள்குடியேற்ற திட்டம் முக்கியமாக கருத்தில் கொள்ளப்படவேண்டியது. சமூகங்களின் கலந்துரையாடலின் போது, முதியவர்கள் புதிய தங்குமிடங்கள் நிர்மாணிப்பதற்கும், வேற்று சமூக மற்றும் புவியியல் சூழலுக்கு தங்களை ஒருங்கிணைப்பதின் திறன் இல்லை என்று புகார் கூறியுள்ளனர். சிலர் அவர்களின் வயதான பெற்றோர்கள் அதை பொறுத்துக்கொள்ளல் கடினமாது என்பதுடன் தீவிர உளவியல் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று உணர்கின்றனர் அவர்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் மற்றும் வயல் நிலங்களுடன் முதியவர்கள் மிகவும் இணைந்து உள்ளனர். இடமாற்றம் தாக்கம் அவர்களின் பண்புகள், எதிர்காலத்தில் தீர்வு மற்றும் வாழ்வாதார, குழந்தைகளின் கல்வி, வயதுவந்தோர் பாதுகாப்பு, மற்றும் தனிப்பட்ட

திறனை அபிவிருத்தி என்பனவற்றில் ஒரு எதிர்பாராத சவாலை எதிர்கொள்ள வாழ்க்கையில் ஒரு நிச்சயமற்ற தாக உணரப்படுகிறது.

4.2.3. காணிகளை கையகப்படுத்துதல்

உத்தேசிக்கப்பட்ட அதிவேக வீதி மற்றும் அனைத்து முன்மொழியப்பட்ட பரிமாற்ற இடங்களுக்கு காணிகளை கையகப்படுத்துதலினால் பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கு இடமாற்றம் தேவைப்படுகிறது. நிரந்தரமாக இடமாற்றம் குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் வாழும் நிலங்களை வேலை திட்டத்தின் நோக்கங்களுக்காக நிரந்தர பயன்படுத்த தேவைப்படுகிறது. கட்டுமான காலத்தில் தற்காலிக காணிகள் தேவைபடும் குறிப்பிட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் இடம் மாற்றப்படும். குறிப்பாக, (1) ஆழ்ந்த வெட்டுக்கள், (2) நில பகுதிகளில் பூர்த்தி, (3) பாறை வெடித்தல் பகுதிகளில், (4) அஸ்பெஸ்டஸ் மற்றும் கான்கிரீட் கலவை நிலையம், (5) கருங்கல் அரைக்குமிடம் (6) கடைகள் வெடிப்பு, எரிவாயு மற்றும் எரிபொருள், (6) வேலை முகாம்களில், (7) தற்காலிக மண் கொட்டுவதால் தளங்கள், (8) மூடப்பட்டது திட்டம் நோக்கங்களுக்காக வீதிகள், (9) திட்டம் ஏற்பட்ட வெள்ளப்பெருக்கு மற்றும் உறுப்பினர்கள் முடக்க உடைய குடும்பங்களில் பாதிக்கப்படும் பகுதிகளில், தூசி, இரைச்சல் தொடர்ச்சியாக வெளிவிடப்படுவதனால் நாட்பட்ட நோய்கள், எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் எனவே தற்காலிக இடமாற்றம் தேவைப்படலாம்.

நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக இடமாற்றம் திட்டத்தில் கட்டாய தேவையாவதுடன் மீள்குடியேற்ற திட்டம் முக்கியமாக கருத்தில் கொள்ளப்படவேண்டியது. சமூகங்களின் கலந்துரையாடலின் போது, முதியவர்கள் புதிய தங்குமிடங்கள் நிர்மாணிப்பதற்கும், வேற்று சமூக மற்றும் புவியியல் சூழலுக்கு தங்களை ஒருங்கிணைப்பதின் திறன் இல்லை என்று புகார் கூறியுள்ளனர். சிலர் அவர்களின் வயதான பெற்றோர்கள் அதை பொறுத்துக்கொள்ளல் கடினமாது என்பதுடன் தீவிர உளவியல் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று உணர்கின்றனர் அவர்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் மற்றும் வயல் நிலங்களுடன் முதியவர்கள் மிகவும் இணைந்து உள்ளனர்.

இடமாற்றம் தாக்கம் அவர்களின் பண்புகள், எதிர்காலத்தில் தீர்வு மற்றும் வாழ்வாதார, குழந்தைகளின் கல்வி, வயதுவந்தோர் பாதுகாப்பு, மற்றும் தனிப்பட்ட திறனை அபிவிருத்தி என்பனவற்றில் ஒரு எதிர்பாராத சவாலை எதிர்கொள்ள வாழ்க்கையில் ஒரு நிச்சயமற்ற தாக உணரப்படுகிறது.

4.2.4. வாழ்வாதாரத்தில் தாக்கம்

ஆகக் கூடுதலான அளவுக்கு மாண்ட மீள்குடியேற்றம் எதிர்மறையான தாக்கத்தை உருவாக்கும். விவசாயத் தாழ்நிலங்கள் மற்றும் உயர் நிலங்களின் தந்தரோபாயத் விவசாயத்தின் மீது பாதுகாமான வளைவை ஏற்படுகின்றது. அதவேவகப் பாதை ஊடறுத்துச் செல்கின்ற மாவட்டச் செயலகப் மக்களின் பிரதான வாழ்வாதாரங்களில் ஒன்றாக தாழ் நிலங்களிலும் உயர் நிலங்களிலும் விவசாயம் காணப்படுகின்றது.

நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக இடமாற்றம் திட்டத்தில் கட்டாய தேவையாவதுடன் மீள்குடியேற்ற திட்டம் முக்கியமாக கருத்தில் கொள்ளப்படவேண்டியது. சமூகங்களின் கலந்துரையாடலின் போது, முதியவர்கள் புதிய தங்குமிடங்கள் நிர்மாணிப்பதற்கும், வேற்று

சமூக மற்றும் புவியியல் சூழலுக்கு தங்களை ஒருங்கிணைப்பதின் திறன் இல்லை என்று புகார் கூறியுள்ளனர். சிலர் அவர்களின் வயதான பெற்றோர்கள் அதை பொறுத்துக்கொள்ளல் கடினமாதது என்பதுடன் தீவிர உளவியல் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று உணர்கின்றனர் அவர்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் மற்றும் வயல் நிலங்களுடன் முதியவர்கள் மிகவும் இணைந்து உள்ளனர்.

இடமாற்றம் தாக்கம் அவர்களின் பண்புகள், எதிர்காலத்தில் தீர்வு மற்றும் வாழ்வாதார, குழந்தைகளின் கல்வி, வயதுவந்தோர் பாதுகாப்பு, மற்றும் தனிப்பட்ட திறனை அபிவிருத்தி என்பனவற்றில் ஒரு எதிர்பாராத சவாலை எதிர்கொள்ள வாழ்க்கையில் ஒரு நிச்சயமற்ற தாக உணரப்படுகிறது.

4.2.5. சமூகங்கள் இடமாற்றம் காரணமாக சமூக தாக்கங்கள்.

உத்தேசிக்கப்பட்ட வீதி கட்டுமானத்துக்கு நிரந்தரமாக பயன்படுத்த வடிவமைப்பு கட்டத்தில் காணிகள் அடையாளம் கண்டு கையகப்படுத்துவதற்கு உள்ளது. அதன்படி, உத்தேசிக்கப்பட்ட அதிவேக வீதி மற்றும் அனைத்து முன்மொழியப்பட்ட பரிமாற்ற இடங்களுக்கு காணிகளை கையகப்படுத்துதலினால் பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கு இடமாற்றம் தேவைப்படுகிறது. நிரந்தரமாக இடமாற்றம் குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் வாழும் நிலங்களை வேலை திட்டத்தின் நோக்கங்களுக்காக நிரந்தர பயன்படுத்த தேவைப்படுகிறது. கட்டுமான காலத்தில் தற்காலிக காணிகள் தேவைப்படும் குறிப்பிட்ட குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் இடம் மாற்றப்படும். குறிப்பாக, (1) ஆழ்ந்த வெட்டுக்கள், (2) நில பகுதிகளில் பூர்த்தி, (3) பாறை வெடித்தல் பகுதிகளில், (4) அஸ்பெஸ்டஸ் மற்றும் கான்கிரீட் கலவை நிலையம், (5) கருங்கல் அரைக்குமிடம் (6) கடைகள் வெடிப்பு, எரிவாயு மற்றும் எரிபொருள், (6) வேலை முகாம்களில், (7) தற்காலிக மண் கொட்டுவதால் தளங்கள், (8) மூடப்பட்டது திட்டம் நோக்கங்களுக்காக வீதிகள், (9) திட்டம் ஏற்பட்ட வெள்ளப்பெருக்கு மற்றும் உறுப்பினர்கள் முடக்க உடைய குடும்பங்களில் பாதிக்கப்படும் பகுதிகளில், தூசி, இரைச்சல் தொடர்ச்சியாக வெளிவிடப்படுவதனால் நாட்பட்ட நோய்கள், எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் எனவே தற்காலிக இடமாற்றம் தேவைப்படலாம்.

நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக இடமாற்றம் திட்டத்தில் கட்டாய தேவையாவதுடன் மீள்குடியேற்ற திட்டம் முக்கியமாக கருத்தில் கொள்ளப்படவேண்டியது. சமூகங்களின் கலந்துரையாடலின் போது, முதியவர்கள் புதிய தங்குமிடங்கள் நிர்மாணிப்பதற்கும், வேற்று சமூக மற்றும் புவியியல் சூழலுக்கு தங்களை ஒருங்கிணைப்பதின் திறன் இல்லை என்று புகார் கூறியுள்ளனர். சிலர் அவர்களின் வயதான பெற்றோர்கள் அதை பொறுத்துக்கொள்ளல் கடினமாதது என்பதுடன் தீவிர உளவியல் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று உணர்கின்றனர் அவர்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் மற்றும் வயல் நிலங்களுடன் முதியவர்கள் மிகவும் இணைந்து உள்ளனர்.

இடமாற்றம் தாக்கம் அவர்களின் பண்புகள், எதிர்காலத்தில் தீர்வு மற்றும் வாழ்வாதார, குழந்தைகளின் கல்வி, வயதுவந்தோர் பாதுகாப்பு, மற்றும் தனிப்பட்ட திறனை அபிவிருத்தி

என்பனவற்றில் ஒரு எதிர்பாராத சவாலை எதிர்கொள்ள வாழ்க்கையில் ஒரு நிச்சயமற்ற தாக உணரப்படுகிறது.

நிச்சயமற்ற மற்றும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட விளைவுகள் பற்றிய இந்த உணர்வு சமூக மற்றும் பிற ஆய்வுகள், ஊடக அறிக்கைகள் பல்வேறு வதந்திகள் திட்டத்தின் ஆரம்பக் கட்டத்தில் மோசமாக்கப்படுகின்றன. இதுபோன்ற தாக்கங்களின் எரிச்சல் மற்றும் மகிழ்ச்சியற்று இருப்பதை வலியுறுத்தி திட்டத்திற்கு வலுவான எதிர்ப்பை வெளிப்படுத்தியுள்ளனர்.

4.2.6. பொது பாதுகாப்பு தாக்கம்

ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது மதகு மற்றும் பாலம் திறந்த அளவுகள் - தொகுதி 3 - நிரியல் மற்றும் SMEC தயாரித்த வடிகாலமைப்பு (2014) வடிவமைப்புடன் ஒப்பிடுகையில், போதுமானதாக இருப்பது கண்டறியப்பட்டுள்ளது. 18/12/2015 தேதியிட்ட வடிவமைப்பு வரைபடங்கள் கட்டமைப்புகள் பயன்படுத்தப்படும். எனினும், அவை சரியான இடத்தில் வைக்கப்பட அல்லது ஒழுங்காக சீரமைக்கப்பட்ட இல்லை என்றால் நீர்ப்பிடிப்பு வெளியேற்ற பயன்பாடு, குறையும். என்றாலும், ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்ட தகவல்களின் வழங்கப்படும் நீர்வழி கட்டமைப்புகள் உள்ளன தொகுதி 3 - நிரியல் மற்றும் SMEC (2014) வடிகாலமைப்பு தயாரிக்கப்பட்டது,

மேலும், நீர்ப்பாசன வழங்கல் கால்வாய்கள் மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் துல்லியமான நிலைகளை கொண்ட வீதி வழியாக தொடர்ச்சியாக வைக்க அனுமதி இல்லை என்றால், சில நெல் வயல்கள் ஊட்டல் மற்றும் வடிதல் வேண்டும். உத்தேசிக்கப்பட்ட வீதி, பகுதியில் இயங்கும் குளம் மேல்நீரோடை இதேபோல் வீதி குளம் கொடுக்கப்பட்ட இடங்களில்) கீழ்நிலை பக்கத்தில் இருக்கும் போது, கீழ்நிலை வயல் நிலங்களுக்கு குளம் இருந்து வயல்வெளிக்கு இயற்கை ஓட்டம் பாதிக்கப்படுகிறது.

4.2.7. போக்குவரத்து தாக்கம்

நீர்ப்பிடிப்பு வெளியேற்ற பயன்பாடு, குறையும். என்றாலும், ஆரம்ப வடிவமைப்பு அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்ட தகவல்களின் வழங்கப்படும் நீர்வழி கட்டமைப்புகள் உள்ளன தொகுதி 3 - நிரியல் மற்றும் SMEC (2014) வடிகாலமைப்பு தயாரிக்கப்பட்டது, அது விரிவான வடிவமைப்பாளர்கள் இருக்கும் அவற்றை பொருத்த வேண்டும் என்று பரிந்துரை செய்துள்ளது எனவே தரையில் நிலைகள் மற்றும் எந்த பாதகமான விளைவுகள் எதிர்பார்க்கப்படவில்லை

4.2.8. கலாச்சார, வரலாற்று, தொல்லியல் பாரம்பரிய பண்புகள் மற்றும் அழகியல் தாக்கம்

கலாச்சார, வரலாற்று மற்றும் தொல்பொருள் பண்புகள் மற்றும் அவற்றின் பண்புகளின் முக்கியமாக சொத்துக்களின் பாதிப்புகள் மற்றும் அதிவேக பாதையுடையே அருகாமையில் உள்ள பெளதீக மற்றும் புவி-உருவ இயல்பு அடிப்படையில் மதிப்பீடு, கருதப்படுகிறது

குறிப்பிட்ட பகுதியில் வீதிகள் 120 மீட்டர் (நேரடி தாக்கம்) மற்றும் பின் + 500 மீ மையக்கோடு இருபுறங்களிலும் (மறைமுக தாக்கங்கள்), முக்கிய முன்னுரிமை. கொடுக்கப்படுகின்றது.

அடையாளம் காணப்பட்ட பண்புகள் மத்தியில் மூன்று (3) பண்புகள் அதிவேக கட்டுமான 120 மீ வீதி செல்வழியில் நேரடி தாக்கத்தை அடையும் என கருதப்படுகிறது.

அட்டவணை 4.4 கலாச்சார வரலாற்று மற்றும் தொல்லியல் ஆய்வு முக்கியமான இடங்களில் மீதான பாதிப்பு,

இல	இடம்	சொத்து வகை	பாரம்பரிய வகை	ஆள்கூறு	சங்கிலி & (Side)	தூரம்	சாத்தியமான தாக்கம் நிலை	இலகுவில் பாதிப்புறு தன்மை	குறிப்பு
01	சிறி விஜய சந்திராமய ரஜமகா விகாரை	பெளத்த ஆலயம்	C H A	07°24'03.3" 080°16'37.2"	01+120 (R)	1.5 Km	மறைமுகம் குறைவு	மத்தி	உணர்வு மற்றும் உடையக்கூடிய பண்புகள்
02	மயராவதி ரஜமகா விகாரை	பெளத்த ஆலயம்	C H A	07°24'18.3" 080°16'58.0"	01+340 (R)	700 m	மறைமுகம் மத்தி	உயர்வு	உணர்வு மற்றும் உடையக்கூடிய பண்புகள்
03	Pothgul விகாரை, Lihinigiriya	பெளத்த ஆலயம்	C H	07°24'26.9" 080°17'18.6"	01+700 (R)	75 m	நேரடி உயர்வு	உயர்வு	EW கட்டுமான பாதையாக அமைந்துள்ள விளிம்பு
04	சிறி Aswaththarama விகாரை	பெளத்த ஆலயம்	C H	07°23'40.7" 080°19'39.3"	06+500 (L)	670 m	மறைமுகம் மத்தி	மத்தி	ஓரளவிற்கு வரை புவிப்புறவியல் தடைகள்;
05	Vivekarama புராணம் விகாரை	பெளத்த ஆலயம்	C H	07°22'58.1" 080°19'43.1"	06+940 (R)	550 m	மறைமுகம் மத்தி	மத்தி	ஓரளவிற்கு வரை புவிப்புறவியல் தடைகள்;
06	சிறி சரணபால சாலை விகாரை	பெளத்த ஆலயம்	C H	07°23'31.7" 080°20'09.8"	07+760 (L)	720 m	மறைமுகம் குறைவு	குறைவு	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்படும் மற்றும் ஓரளவிற்கு வரை புவிப்புறவியல் தடைகள்;

07	சிறி Negrodarama Senasanaya	பௌத்த ஆலயம்	C	07°22'50.8" 080°20'11.7"	07+760 (R)	425 m	மறைமு கம் மத்தி	மத்தி	புவிப்புறவியல் தடைகளை பற்றாக்குறை
08	Sambudda மந்திரிய மற்றும் எல்ல Bodiya	பௌத்த ஆலயம்	C	7°23'27.23" 80°20'27.39"	08+100 (L)	710 m	மறைமு கம் குறைவு	கு றை வு	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்ப டும் மற்றும் புவிப்புறவியல் தடைகள்;
09	Keththarama விகாரை	பௌத்த ஆலயம்	C	07°23'03.6" 080°21'03.6"	9+220 (L)	265 m	மறைமு கம் மத்தி	மதீப் பீடு செய் யப்ப டவே ண்டு ம்	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்ப டும் மற்றும் ஓரளவிற்கு வரை புவிப்புறவியல் தடைகள்;
10	சாலையோர சிலை 01 (கிரிஸ்துவர்)	Christian Statue	C	07°22'36.2" 080°21'27.3"	10+300 (R)	45 m	நேரடி உயர்வு	உயர் வு	EW அமைந்துள்ள இடபிள்பூ கட்டுமான வழித்தடம்
11	Roadside Statue 02 (Christian)	Christian Statue	C	07°22'13.2" 080°21'37.9"	11+060 (R)	60 m	நேரடி உயர்வு	உயர் வு	EW அமைந்துள்ள இடபிள்பூ கட்டுமான வழித்தடம்
12	சர்ச் (மகா பள்ளி)	Christian Church	C H	7°22'4.26" 80°21'38.14"	11+200 (R)	285 m	மறைமு கம் உயர்வு	மதீப் பீடு செய் யப்ப டவே ண்டு ம்	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்ப டும் மற்றும் புவிப்புறவியல் தடைகள்; இல்லை
13	Galadenikada புராணம் விகாரை	பௌத்த ஆலயம்	C H	07°21'52.1" 080°21'39.1"	11+300 (R)	615 m	மறைமு கம் மத்தி	மதீப் பீடு செய் யப்ப டவே ண்டு ம்	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்ப டும் மற்றும் ஓரளவிற்கு வரை புவிப்புறவியல் தடைகள்;
14	தம்புள்ளை ரஜமஹா விகாரை	பௌத்த ஆலயம்	C H A	07°21'11.3" 080°21'43.9"	11+660 (R)	1750 m	மறைமு கம் குறைவு	மதீப் பீடு செய் யப்ப டவே ண்டு ம்	EW எதிர் பக்கத்தில் நிர்மாணிக்கப்ப டும் மற்றும் புவிப்புறவியல் தடைகள்; இல்லை
15	கலகெதற	இஸ்லா	C	07°22'23.0"	31+680	420 m	மறைமு	மத்தி	புவிப்புறவியல்

	பள்ளிவாசல்	மிய பள்ளி வாசல்		080°30'55.1"	(L)		கம் உயர்வு		தடைகளை இல்லாமை, அருகிலேயே & ஒரே பக்கத்தில் EW அமைந் ள்ளது
--	------------	-----------------------	--	--------------	-----	--	---------------	--	--

ⁱ Possible impact rating valuation based on the distance from expressway and surrounded nature of geo-morphology

ⁱⁱ Sensitiveness rating based on the heritage properties & their attributes and subject to change based on further assessments

தாக்க மட்டம்

Direct (உயர்வு) - 3; மறைமுகம் உயர்வு - 2; மறைமுகம் நடுத்தரம் - 6; மறைமுகம் குறைவு - 4

இலகுவில் பாதிப்படையும் தன்மை

உயர்வு - 4, நடுத்தரம் - 5; குறைவு - 2; மதிப்பீடு செய்யப்படவேண்டும் - 4

வகை

அனைத்து வகையான புத்த கோயில்கள் மற்றும் சிலைகள்- 11;
கிரிஸ்துவர்தேவாலயம் மற்றும் சிலைகள் - 3; இஸ்லாமிய பள்ளிவாசல் - 1; பிற
கலாச்சார நினைவு சின்னங்கள் - 1

4.3. சூழலியல் தாக்கம்

திட்டத்தின் கட்டுமான பிரிவு, சேமிப்பு தளம் மற்றும் தொழிலாளி முகாம்களில், தரையில் குழி வெட்டுதல் பூர்த்திசெய்தல், பாறை வெடித்தல், மற்றும் துளையிடல் என்பன பொதுவாக வீதி கட்டுமான திட்டங்களில் ஈடுபட்டு மற்ற சிவில் படைப்புகள், என்பனவற்றால் சுற்றாடல் விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடும்

4.3.1. நிர்மாணிப்பு கட்டத்தில் சூழலியல் தாக்கம்

திட்டத்தின் கட்டுமான பிரிவு, சேமிப்பு தளம் மற்றும் தொழிலாளி முகாம்களில், தரையில் குழி வெட்டுதல் பூர்த்திசெய்தல், பாறை வெடித்தல், மற்றும் துளையிடல் என்பன பொதுவாக வீதி கட்டுமான திட்டங்களில் ஈடுபட்டு மற்ற சிவில் படைப்புகள், என்பனவற்றால் சுற்றாடல் விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடும்

புவிக்குரிய வாழிடங்களைப் சுற்றாடல் பாதிப்புகள்

4.3.1.1. இயற்கை வாழ்விடங்கள் மற்றும் வசிப்பிட துண்டாக்கல் இழப்பு

முன்மொழியப்பட்ட CEP ஒரு மனிதர்கள் (முக்கியமாக விவசாய சுற்றாடல் மற்றும் வீட்டு தோட்டங்கள்) பெரிதும் அல்லது மிதமான மாற்றம் வாழ்விடங்களில் ஏற்படுகின்றது. முக்கிய இயற்கை வாழ்விடங்கள் அதிவேக ஆரம்ப வடிவமைப்பு போது தவிர்க்கப்பட

வேண்டும். ஆயினும், உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டம் காரணமாக இயற்கை புவிக்ரூரிய வாழ்விடங்கள் ஒரு கணிசமான இழப்பு மற்றும் துண்டாக்கல் ஏற்படுகின்றது. தளங்களில் செல்வழியில் துப்பரவு செய்தல் காரணமாக தாக்கம் ஏற்படும். சில பகுதிகளில் மிகவும் கடுமையாக இருக்கும்.

விலங்கு இயக்கம் மற்றும் பிற சுற்றாடல் என்பனவற்றில் உள்ளது. இயற்கை முக்கிய வாழ்விடங்கள் இடையே பகுதியில், தடைகள் இன்றி அவற்றின் உயிரியல் தேவைகளை பூர்த்தி சுதந்திரமாக செல்ல அனுமதிக்கும் இயற்கை இணைப்பு உயர் மட்டங்களில் ஏற்படும். இயற்கை இணைப்பு இரண்டு காரணங்களுக்காக முக்கியம்:

- பல விலங்குகள் தங்கள், தினசரி பருவகால மற்றும் அடிப்படை உயிரியல் தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய பல்வேறு வாழ்விடங்கள் அடிக்கடி நகர்கின்றது
- பிராந்திய மெட்டா மக்கள் பராமரித்தல் மற்றும் மக்களுக்குள் உள்ளினப்பெருக்கத்திற்கு ஆபத்துக்களை குறைப்பதற்கான, கலைக்கப்பட வேண்டும்,

குறைக்கப்பட்ட இயற்கை இணைப்பு மற்றும் வீதிகள் காரணமாக அதிக வன இறப்பு ஏற்படலாம். வரையறுக்கப்பட்ட இயக்கங்கள், குறைந்த இனப்பெருக்க விகிதங்கள், இறுதியில் ஒட்டுமொத்த குறைந்த மக்கள் தொகை ஏற்படும். நெடுஞ்விதி கட்டுமானத்தில் வெட்டுதல் மற்றும் பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுத்துகிறது. அங்கு பூர்த்தி நடவடிக்கைகளை தேவைப்படும் இடங்களில், விலங்கு இயக்கம் என வலுவான தடைகள் ஏற்படும்

4.3.1.2. மனிதனால் உருவாக்கப்பட்ட வாழ்விடங்களில் இழப்பு

முன்மொழியப்பட்ட CEP பெரிய விகிதம் மனிதர்கள் (முக்கியமாக விவசாய சுற்றாடல் மற்றும் வீட்டுத் தோட்டங்கள்) மூலம் பெரிதும் அல்லது மிதமான மாற்றம் செய்யப்பட்ட வாழ்விடங்களில் அமைந்துள்ளது. நெல் வயல்கள், தென்னந்தோப்புகள், மற்ற சிறு பயிர்கள் தோட்டங்களில் (உ.தா. பப்பாளி, வாழை) மற்றும் தாவர மற்றும் உயிரினங்கள் முக்கிய வாழ்விடங்கள் வழங்கும் வீட்டு தோட்டங்கள் இழக்கப்படும். கள ஆய்வுக் அடர்த்தியாக தாவரங்கள் வீட்டில் தோட்டங்கள் வசிக்கும் நாட்டிற்கு உரித்தான பறவைகள் பல்வேறு பதிவு செய்யப்பட்டன.

4.3.1.3. தாவர மற்றும் மண் / குப்பைகள் பொருத்தமற்ற அகற்றல் காரணமாக சுற்றாடல் பாதிப்புகள்

இயற்கை வாழ்விடங்கள் மீது கழிவு / குப்பைகள் கவனக்குறைவாக குவிக்கும் போது வாழ்விட இழப்பு மற்றும் தரக்குறைவு ஏற்படுத்தலாம். இந்த பாதிப்பின் முக்கியத்துவம் மற்றும் நிலைபேறு பொறுத்து வேறுபடலாம்,

4.3.1.4. தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் செயற்பாடுகள் மூலம் சூழியல் தொந்தரவுகள்

தொழிலாளர் முகாமில் தளங்கள் இருந்து குப்பையாக, சுகாதார கழிவுகள் மற்றும் கழிவுநீர் கொட்டுவதால் பல பாதகமான விளைவுகள், ஏற்படும். தாவர இசைவு, மற்றும் காடுகளில் இருந்து விறகு சேகரிப்பு விலங்கு இனங்கள் வேட்டை என்பன பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். திறந்தவெளிகளில் குப்பைகளைக் கொட்டுவதால் நுளம்பு, ஈக்கள் பெருகுவதுடன் எலிகள் மற்றும் காகங்கள் பரவல் அச்சுறுத்தல்கள் அதிகரிக்க முடியும். குப்பை கொட்டுதல் காட்டு விலங்குகள் ஈர்க்க முடியும். தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் தாக்க நடவடிக்கைகள் கட்டுமான பிரிவு கட்டத்தில் மிதமானதுடன் கட்டுப்படுத்தப்பட்டு உள்ளது.

4.3.1.5. கட்டுமான வாகனங்கள் மற்றும் அவற்றின் நடவடிக்கைகளில் சூழியல் தொந்தரவுகள்

உத்தேசிக்கப்பட்ட திட்டம் கட்டுமான கட்டத்தின்போது கனரக இயந்திரங்கள் மற்றும் கட்டுமான வாகனங்கள் பயன்படுத்தும். காடுகள் போன்று மற்றும் நீர்வாழ் / ஈரநிலம்போன்ற வாழ்விடங்களில் அருகில், நுண்மையான வாழ்விடங்களில் போன்ற வாகனங்களை கவனக்குறைவாக உட்டம் தாவரங்கள், விலங்குகள் மற்றும் வாழ்விடங்கள் கடுமையான அழிவுக்குத் ஏற்படுத்தும். மண் அழுத்துதல் மற்றும் தொந்தரவுகள் வாகன தரிப்பிடம் எண்ணெய் கசிவுகள் மற்றும் பராமரிப்பு பகுதிகளில் எதிர்மறை சூழியல் தாக்கங்கள் கட்டுமான கட்டத்தில் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

4.3.1.6. தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் செயற்பாடுகள் மூலம் சூழியல் தொந்தரவுகள்

தொழிலாளர் முகாமில் தளங்கள் இருந்து குப்பையாக, சுகாதார கழிவுகள் மற்றும் கழிவுநீர் கொட்டுவதால் பல பாதகமான விளைவுகள், ஏற்படும். தாவர இசைவு, மற்றும் காடுகளில் இருந்து விறகு சேகரிப்பு விலங்கு இனங்கள் வேட்டை என்பன பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். திறந்தவெளிகளில் குப்பைகளைக் கொட்டுவதால் நுளம்பு, ஈக்கள் பெருகுவதுடன் எலிகள் மற்றும் காகங்கள் பரவல் அச்சுறுத்தல்கள் அதிகரிக்க முடியும். குப்பை கொட்டுதல் காட்டு விலங்குகள் ஈர்க்க முடியும். தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் தாக்க நடவடிக்கைகள் கட்டுமான பிரிவு கட்டத்தில் மிதமானதுடன் கட்டுப்படுத்தப்பட்டு உள்ளது.

4.3.1.7. தாவர மற்றும் மண் / குப்பைகள் பொருத்தமற்ற அகற்றல் காரணமாக சுற்றாடல் பாதிப்புகள்

இயற்கை வாழ்விடங்கள் மீது கழிவு / குப்பைகள் கவனக்குறைவாக குவிக்கும் போது வாழ்விட இழப்பு மற்றும் தரக்குறைவு ஏற்படுத்தலாம். இந்த பாதிப்பின் முக்கியத்துவம் மற்றும் நிலைபேறு பொறுத்து வேறுபடலாம்,

4.3.1.8. தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் செயற்பாடுகள் மூலம் சூழியல் தொந்தரவுகள்

தொழிலாளர் முகாமில் தளங்கள் இருந்து குப்பையாக, சுகாதார கழிவுகள் மற்றும் கழிவுநீர் கொட்டுவதால் பல பாதகமான விளைவுகள், ஏற்படும். தாவர இசைவு, மற்றும் காடுகளில் இருந்து விறகு சேகரிப்பு விலங்கு இனங்கள் வேட்டை என்பன பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். திறந்தவெளிகளில் குப்பைகளைக் கொட்டுவதால் நுளம்பு, ஈக்கள் பெருகுவதுடன் எலிகள் மற்றும் காகங்கள் பரவல் அச்சுறுத்தல்கள் அதிகரிக்க முடியும். குப்பை கொட்டுதல் காட்டு விலங்குகள் ஈர்க்க முடியும். தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் தாக்க நடவடிக்கைகள் கட்டுமான பிரிவு கட்டத்தில் மிதமானதுடன் கட்டுப்படுத்தப்பட்டு உள்ளது.

4.3.1.9. வீதியில் கொல்லப்படல்

வீதி பலி அதிவேக நெடுஞ்சீதிகள் மிக அதிகமாக கண்காணிக்கப்படும் பாதகமான விளைவுகளில் ஒன்றாகும்.. மிகவும் பாதிக்கப்படக்கூடிய குழுக்களில் சில பாலூட்டிகள், (குரங்குகள், கீரி, மான், civets மற்றும் சிறிய பூனைகள்) மற்றும் ஊர்வன (பாம்புகள், பல்லிகள்) உள்ளன. எனினும், நெடுஞ்சீதிகள் தொடர்புடைய பிற இடங்களில் வீதி பலி அனுபவத்தின்படி நேரத்துடன் குறைய முனைகின்றன, (பிரவுன் & பிரவுன் 2013). இந்த வீதி விபத்துக்கள் காரணமாக கொலை செய்யப்படுகின்ற ஆபத்தை தவிர்க்க கற்றல் விலங்குகள் அல்லது பகுதியில் உள்ள தனியன்கள் காரணமாக இருக்கலாம்.

ஆரம்ப செயல்பாட்டு காலகட்டத்தில், வீட்டு மற்றும் காட்டு விலங்குகளில் பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தும், அதிவேக வாகனங்கள் ஏற்படுகிறது விலங்கு வீதி பலி அதிகரிப்பு இருக்கும் வாய்ப்பு உள்ளது. வீட்டு விலங்குகள் (குறிப்பாக நாய்கள்) வீதி பலி ஒரு கவலை உள்ளது. இந்த தடுப்பு நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்துவது மூலம் ஒரு குறுகிய கால மற்றும் பெரும்பாலும் மீளக்கூடிய தாக்கமாக உள்ளது.

4.3.1.10. துண்டாடப்பட்ட வசிப்பிடங்களில் விலங்கு இயக்கங்கள்

வாழ்விடங்களில் பொருத்தமான இணைப்பு இல்லையாயின், இது குறிப்பாக குரங்குகள், மான்கள், மீன்பிடி பெரிய பாலூட்டிகள் பாதிக்கும். முன்மொழியப்பட்ட தடுப்பு நடவடிக்கைகளை வழங்கப்படும். அதிவேக பதையால் வாழ்விடம் பிரிக்கப்பட்டதுடன் விலங்கினங்களோடு ஒரு பிரச்சனை ஒன்றாகவே தொடரும் இந்த தாக்க தன்மை, குறிப்பிடத்தக்க குறுகிய மற்றும் நீண்ட காலமாவது.

4.3.1.11. திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்

தொழிலாளர் முகாம்களில் (கட்டுமான போது), சரியாக சுத்திகரிக்கப்படவில்லை என்றால் நிலத்தடி நீர் ஆதாரங்கள் மாசுபடுத்த முடியும் (மல கழிவு நேரடி தொடர்பு மூலம்), ஈரல் அழற்சி மற்றும் பல்வேறு இரைப்பை நோய்கள் உட்பட காலரா மற்றும் டைபாய்டுபோன்ற நோய்கள் எழும்.

தொழிலாளர் முகாம்களில், மற்றும் சமையலறைகளில் மற்றும் இருந்து திண்ம மற்றும் திரவ கழிவு அகற்றல் ஆக்சிஜன் அதிக அளவு கோரி அல்லது காற்றில்லாத சிதைவு உட்படுகின்றன. இத்தகைய கழிவுகள் ஆழமற்ற நிலத்தடி மாசுபடுத்த முடியும், ஆனால் சூழ்நிலைகள் நீண்ட கால இருக்க முடியாது. கலைக்கப்படும் திண்ம கழிவு இருந்து

நீர்க்கசிவு மழை மூலமும் அயனி பரிமாற்ற வழிமுறைகள் மூலம் மண் மெலிப்பிடப்பட முடியும். சாதகமான நீரியல் நிலைமைகளின் கீழ், திட கழிவு இருந்து அசுத்தமான நீர்க்கசிவு (leachate) திண்ம கழிவு குவிப்பின் கீழே நிறைவுறாது மண் வழியாக நுழைந்து நிலத்தடி நீரை மாசுபடுத்த முடியும்.

4.3.1.12. நீரியல் தாக்கம்

தொழிலாளர் முகாம்களில் (கட்டுமான போது), சரியாக சுத்திகரிக்கப்படவில்லை என்றால் நிலத்தடி நீர் ஆதாரங்கள் மாசுபடுத்த முடியும் (மல கழிவு நேரடி தொடர்பு மூலம்), ஈரல் அழற்சி மற்றும் பல்வேறு இரைப்பை நோய்கள் உட்பட காலரா மற்றும் டைபாய்டுபோன்ற நோய்கள் எழும்.

4.3.2. துண்டாடப்பட்ட வசிப்பிடங்களில் விலங்கு இயக்கங்கள்

4.3.2.1. வீதியில் கொல்லப்படல்

வீதி பலி அதிவேக நெடுஞ்சீதிகள் மிக அதிகமாக கண்காணிக்கப்பட்டும் பாதகமான விளைவுகளில் ஒன்றாகும்.. மிகவும் பாதிக்கப்படக்கூடிய குழுக்களில் சில பாலூட்டிகள், (குரங்குகள், கீரி, மான், civets மற்றும் சிறிய பூனைகள்) மற்றும் ஊர்வன (பாம்புகள், பல்லிகள்) உள்ளன. எனினும், நெடுஞ்சீதிகள் தொடர்புடைய பிற இடங்களில் வீதி பலி அனுபவத்தின்படி நேரத்துடன் குறைய முனைகின்றன, (பிரவுன் & பிரவுன் 2013). இந்த வீதி விபத்துக்கள் காரணமாக கொலை செய்யப்படுகின்ற ஆபத்தை தவிர்க்க கற்றல் விலங்குகள் அல்லது பகுதியில் உள்ள தனியின்கள் காரணமாக இருக்கலாம்.

ஆரம்ப செயல்பாட்டு காலகட்டத்தில், வீட்டு மற்றும் காட்டு விலங்குகளில் பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தும், அதிவேக வாகனங்கள் ஏற்படுகிறது விலங்கு வீதி பலி அதிகரிப்பு இருக்கும் வாய்ப்பு உள்ளது. வீட்டு விலங்குகள் (குறிப்பாக நாய்கள்) வீதி பலி ஒரு கவலை உள்ளது. இந்த தடுப்பு நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்துவது மூலம் ஒரு குறுகிய கால மற்றும் பெரும்பாலும் மீளக்கூடிய தாக்கமாக உள்ளது.

4.3.2.2. துண்டாடப்பட்ட வசிப்பிடங்களில் விலங்கு இயக்கங்கள்

வாழ்விடங்களில் பொருத்தமான இணைப்பு இல்லையாயின், இது குறிப்பாக குரங்குகள், மான்கள், மீன்பிடி பெரிய பாலூட்டிகள் பாதிக்கும். முன்மொழியப்பட்ட தடுப்பு நடவடிக்கைகளை வழங்கப்படும். அதிவேக பதையால் வாழ்விடம் பிரிக்கப்பட்டதுடன் விலங்கினங்களோடு ஒரு பிரச்சனை ஒன்றாகவே தொடரும் இந்த தாக்க தன்மை, குறிப்பிடத்தக்க குறுகிய மற்றும் நீண்ட காலமாவது.

4.3.2.3. துண்டாடப்பட்ட வசிப்பிடங்களில் விலங்கு இயக்கங்கள்

வாழ்விடங்களில் பொருத்தமான இணைப்பு இல்லையாயின், இது குறிப்பாக குரங்குகள், மான்கள், மீன்பிடி பெரிய பாலூட்டிகள் பாதிக்கும். முன்மொழியப்பட்ட தடுப்பு நடவடிக்கைகளை வழங்கப்படும். அதிவேக பதையால் வாழ்விடம் பிரிக்கப்பட்டதுடன் விலங்கினங்களோடு ஒரு பிரச்சனை ஒன்றாகவே தொடரும் இந்த தாக்க தன்மை, குறிப்பிடத்தக்க குறுகிய மற்றும் நீண்ட காலமாவது.

4.3.2.4. காற்று தரம், ஒலி மற்றும் அதிர்வு மீது பாதிப்புகள்

அதிவேக சேர்த்து வாகன போக்குவரத்து சத்தம் அதிர்வு என்பனவற்றை உருவாக்கும் சில விலங்குகள் பொறுத்துக்கொள்ள முடியாதுது. எனவே, இத்தகைய பாதிப்புகள் அருகில் வாழ்விடங்களில் நிரந்தரமாக ஏற்படுத்துவதை தவிர்க்க வேண்டும். சில வன பறவைகள் சத்தம் தொந்தரவுகளுக்கு உட்படும் குறிப்பாக CEP வன பகுதிகளில் நெருக்கமாக கடந்து செல்வதுகாரணமாக தாக்கம் ஏற்படும். இந்த தாக்கம் இயல்பு மிதமான, நீண்ட கால மற்றும் திரும்பவியலாதது.

4.3.2.5. மாசுபாடு காரணமாக சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகள்

CEP இருந்து மேற்பரப்பு நீர் வழிந்தோடி வரும் மாசுப்படுத்திகள் நீர்வாழ்வன இருப்பிடங்களில் நுழைவதனால் நீர்வாழ் தாவரங்கள் மற்றும் உயிரினங்கள் வாழ தரத்தை பாதிக்கலாம். எண்ணெய் கசிவை மாசு காரணமாக, டயர்களில் இருந்து தூசி, துகள்கள் மற்றும், வாகனங்கள் இருந்து கார்பன் மோனாக்சைடு வெளியேற்றம் ஏற்படும்.

4.3.2.6. ஆக்கிரமிப்பு தாவர பரவல்

வீதி இருபுறமும் தாவரம் அழிக்கப்படுவதனால் இப் பகுதிகளில் ஆக்கிரமிப்பு தாவரங்களால் பாதிக்கப்படக்கூடும். இந்த இனங்கள் பின்னர் ஒதுக்கீடு பகுதிக்கு அப்பால் இயற்கை அல்லது மனித இனத்தால் உருவாகும் வாழ்விடங்களில் பரவலாம். இந்த தாக்கம் இயல்பு சூழ்நிலைகளை பொறுத்து, மிதமான நீண்ட கால மத்தியில், மற்றும் மீளக்கூடிய / செய்ய முடியாத.

4.3.2.7. அழகியல் மதிப்பு தாக்கங்கள்

தளத்தின் துப்பரவாக்கல், வெட்டி பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகள், செயற்கை கட்டமைப்புகள், பாலங்கள் மற்றும் பிற கான்கிரீட் கட்டமைப்புகள் நீர் நிலைகள் மீது மாற்றங்களை ஏற்படுத்தும், திட்டம் பகுதியில் அழகியல் மதிப்பு பலவீனமடையும். இந்த தாக்கம் காட்டுப் பகுதிகளில் மிகவும் கடுமையானதாக இருக்கலாம்.

4.4. மேற்பரப்பு நீர் மற்றும் நிலத்தடி நீர் பாதிப்புகள்

4.4.1 திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை தன்மையில் வாகன போக்குவரத்து ஒரு கனமான ஓட்டம் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே, இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் (அட்டவணை 4.6 பார்க்க) சத்தம் தரப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான வாகனங்கள் கனரக ஓட்டம் அதிர்வுகளில் இருந்து வெளிப்படும் அதிக சத்தம் அருகிலுள்ள பாடசாலை மத இடங்களில் மற்றும் குடியிருப்பு பகுதிகளில் சிரமத்திற்கு ஏற்படுத்தும். மேலும் போக்குவரத்து சத்தம் போன்ற சதுப்பு பகுதிகளில் முக்கியமான சுற்றுச்சுற்றாடல் உயிரினம் மீதான ஒரு குழப்பமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும்.

முன்மொழியப்பட்ட சுவடு முக்கியமாக நெல் வயல்கள், நீர்நிலைகள், பிற தோட்டங்களில் (தென்னை, ரப்பர்) மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் நாடுகளில் பெரிய தடங்கள் மூலம் அமைந்துள்ளது. "சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள்" வழங்கியுள்ளது வாகனங்கள் மற்றும் தொழிற்சாலை இருந்து ஒலி மாசு மற்றும் அதிர்வுகளை மீண்டும் இருக்கும் தரையில் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள் முக்கிய ஆதாரங்கள் உள்ளன.

பிரித்தெடுத்தல், கையாளுதல் மற்றும் பொருள் போக்குவரத்து சம்பந்தமான கட்டுமான செயல்முறைகள் கூட சத்தம் அதிகளவில் ஏற்படுத்தலாம். பாறைகள் வெடித்தல் குவாரி தளங்கள் கவலைதரும் அளவில் விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சத்தம் ஆதாரமாக இருக்கிறது. அரைத்தல் இருந்து சத்தம் குறிப்பாக உயர் திறன் (அதாவது, அரைத்தல் அதிக திறன் கொண்ட) இருந்து அதிகமாக இருக்க முடியும். மேலும், ஜெனரேட்டர்கள், மின் துளையிடல் சாதனம், பக்கோ, அழுக்கப்பட்ட காற்றை பலா சுத்தியல், பாறை பிரேக்கர்ஸ் மற்றும் குவாரி தளங்கள் வரும் ரிப்பர் கன்பன இரைச்சலில் கணிசமாக பங்களிக்கும். எனவே, இது மிகவும் குவாரி தளங்கள் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு முக்கிய பகுதிகளில் குறிப்பாக குடியிருப்பு பகுதிகள் மற்றும் மத மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்களில் அருகே அமைக்க கூடாது என்று பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

வெட்டு தொடர்புடைய மற்றும் செயற்பாடுகள் உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திர அழுக்கும் உபகரணம் உயர்ந்த இரைச்சல் உருவாக்கும் என அறியப்படுகிறது. பல உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் பயன்படுத்தப்படும் போது மொத்த ஒலி அழுத்த அளவுகளில் (எஸ்.பீ.) அதிகமாக இருக்கும். இதேபோல், கான்கிரீட் தூண்கள் மற்றும் பண்புகள் (அழித்து அல்லது இடித்து வேண்டும் என்று) பாறைகள் உடைக்க பயன்படுத்தப்படுகின்றன பலா சுத்தியல் மற்றும் ஜேசிபி பக்கொபொன்றவை தளங்களை துப்பரவு செய்ய பயன்படுத்தப்படும் பாறை கற்பாறைகள் மற்றும் உபகரணங்கள் கணிசமான இரைச்சல் அளவுகள் உருவாக்கும். கான்கிரீட் கலவை மற்றும் திரள்படுத்தல் நிலையம் கூட சில தேவையற்ற சத்தம் மற்றும் அதிர்வுகளை ஏற்படுத்தலாம்.

கட்டுமான போது இரைச்சல் அளவுகள் எந்த குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பு கட்டுமான நிலை காலத்தில் , தற்காலிகமானதாக இருக்கும். கட்டுமான பகுதிகளில் அருகில் வசிப்பவர்கள் மற்றும் தொழிலாளர்கள் தொடர்ந்து நீண்ட நேரம் மிக அதிக இரைச்சல் அளவுகள் வெளிப்படும் சத்தம் தாக்கம் ஒரு நீண்ட கால விளைவை ஏற்படுத்தும். சத்தம் புகார்கள் பொதுவாக சமூகத்தில் கட்டுமான அளவிற்கு அல்லது கால எந்த தெளிவான புரிதல் உள்ளது குறிப்பாக, சமூகத்தில் நடவடிக்கைகள் இருந்து எழுகின்றன. ஒப்பந்ததாரர் தேசிய கட்டுப்பாடுகளுக்கு இணக்க நடக்கவேண்டும்.

இந்த நிலைமை கட்டுமான தளங்கள் அருகே சத்தம் முக்கிய பெறுதல் மதிப்பீடு ஆரம்ப கட்டத்தில் அடையாளம் காண வேண்டிய தேவையை எடுத்துக்காட்டுகிறது. கட்டுமான கட்டத்தில் கனரக கருவிகள் உருவாக்கப்படும் உயர் இரைச்சல் அளவுகள் குறைந்த அளவு உள்வாங்கும் பரிமாறிக்கொள்வது பகுதிகளில் கட்டுமான கட்டத்தில் கூட செயல்பாட்டு நிலை போது அதிக இரைச்சல் அளவுகள் அனுபவிக்கும். எனவே சத்தம் மாதிரியிடல் மற்றும் CEP 2 பரிமாற்றம் பகுதிகளில் கட்டுமான நிலை பரிசீலித்து நடத்தப்பட்டது.

4.5 திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை தன்மையில் வாகன போக்குவரத்து ஒரு கனமான ஓட்டம் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே, இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் (அட்டவணை 4.6 பார்க்க) சத்தம் தரப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான வாகனங்கள் கனரக ஓட்டம் அதிர்வுகளில் இருந்து வெளிப்படும் அதிக சத்தம் அருகிலுள்ள பாடசாலை மத இடங்களில் மற்றும் குடியிருப்பு பகுதிகளில் சிரமத்திற்கு ஏற்படுத்தும். மேலும் போக்குவரத்து சத்தம் போன்ற சதுப்பு பகுதிகளில் முக்கியமான சுற்றுச்சுற்றாடல் உயிரினம் மீதான ஒரு குழப்பமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும்.

முன்மொழியப்பட்ட சுவடு முக்கியமாக நெல் வயல்கள், நீர்நிலைகள், பிற தோட்டங்களில் (தென்னை, ரப்பர்) மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் நாடுகளில் பெரிய தடங்கள் மூலம் அமைந்துள்ளது. "சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள்" வழங்கியுள்ளது வாகனங்கள் மற்றும் தொழிற்சாலை இருந்து ஒலி மாசு மற்றும் அதிர்வுகளை மீண்டும் இருக்கும் தரையில் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள் முக்கிய ஆதாரங்கள் உள்ளன.

4.5.1 திட்டத்தின் செயல்பாட்டு நிலையில் தாக்கம்

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை தன்மையில் வாகன போக்குவரத்து ஒரு கனமான ஓட்டம் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே, இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் (அட்டவணை 4.6 பார்க்க) சத்தம் தரப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான வாகனங்கள் கனரக ஓட்டம் அதிர்வுகளில் இருந்து வெளிப்படும் அதிக சத்தம் அருகிலுள்ள பாடசாலை மத இடங்களில் மற்றும் குடியிருப்பு பகுதிகளில் சிரமத்திற்கு ஏற்படுத்தும். மேலும் போக்குவரத்து சத்தம் போன்ற சதுப்பு பகுதிகளில் முக்கியமான சுற்றுச்சுற்றாடல் உயிரினம் மீதான ஒரு குழப்பமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும்.

முன்மொழியப்பட்ட சுவடு முக்கியமாக நெல் வயல்கள், நீர்நிலைகள், பிற தோட்டங்களில் (தென்னை, ரப்பர்) மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் நாடுகளில் பெரிய தடங்கள் மூலம் அமைந்துள்ளது. "சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள்" வழங்கியுள்ளது வாகனங்கள் மற்றும் தொழிற்சாலை இருந்து ஒலி மாசு மற்றும் அதிர்வுகளை மீண்டும் இருக்கும் தரையில் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள் முக்கிய ஆதாரங்கள் உள்ளன.

பிரித்தெடுத்தல், கையாளுதல் மற்றும் பொருள் போக்குவரத்து சம்பந்தமான கட்டுமான செயல்முறைகள் கூட சத்தம் அதிகளவில் ஏற்படுத்தலாம். பாறைகள் வெடித்தல் குவாரி தளங்கள் கவலைதரும் அளவில் விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சத்தம் ஆதாரமாக இருக்கிறது. அரைத்தல் இருந்து சத்தம் குறிப்பாக உயர் திறன் (அதாவது, அரைத்தல் அதிக திறன் கொண்ட) இருந்து அதிகமாக இருக்க முடியும். மேலும், ஜெனரேட்டர்கள், மின் துளையிடல் சாதனம், பக்கோ, அமுக்கப்பட்ட காற்றை பலா சுத்தியல், பாறை பிரேக்கர்ஸ் மற்றும் குவாரி தளங்கள் வரும் ரிப்பர் கன்பன இரைச்சலில் கணிசமாக பங்களிக்கும். எனவே, இது மிகவும் குவாரி தளங்கள் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு முக்கிய பகுதிகளில் குறிப்பாக குடியிருப்பு பகுதிகள் மற்றும் மத மற்றும் தொல்பொருளியல் முக்கியமான இடங்களில் அருகே அமைக்க கூடாது என்று பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

4.5.2 காற்று தரம், ஒலி மற்றும் அதிர்வு மீது பாதிப்புகள்

அதிவேக சேர்த்து வாகன போக்குவரத்து சத்தம் அதிர்வு என்பனவற்றை உருவாக்கும் சில விலங்குகள் பொறுத்துக்கொள்ள முடியாதுது. எனவே, இத்தகைய பாதிப்புகள் அருகில் வாழ்விடங்களில் நிரந்தரமாக ஏற்படுத்துவதை தவிர்க்க வேண்டும். சில வன பறவைகள் சத்தம் தொந்தரவுகளுக்கு உட்படும் குறிப்பாக CEP வன பகுதிகளில் நெருக்கமாக கடந்து செல்வது காரணமாக தாக்கம் ஏற்படும். இந்த தாக்கம் இயல்பு மிதமான, நீண்ட கால மற்றும் திரும்பவியலாதது.

4.5.3. மண் பிரித்தெடுத்தல் மற்றும் கட்டுமான பொருள் போக்குவரத்து மற்றும் அகற்றல் காரணமாக பாதிப்புகள்

அட்டவணை 4.6. இல் பிரித்தெடுத்தல் மற்றும் பொருள் போக்குவரத்து ஈடுபடுத்தப்படும் நடவடிக்கைகள் சில கட்டுமானப் பகுதியின்போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்களின் சுருக்கத்தை அளிக்கிறது.

அட்டவணை 4.5: கட்டுமானப் பகுதியின்போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட தாக்கங்களின்

நடவடிக்கை	பாதிக்கும் நடவடிக்கை காரணிகள்	குறிப்புகள்
கட்டுமானப் பொருள், சுரண்டல், கையாளுதல் மற்றும் சேமிப்பு	முறையற்ற கையாளுதல் மற்றும் கட்டுமான பொருள் சேமிப்பு; உதார்த்தம் மற்றும் சிமெண்ட், மணல், கிறவல்	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால் விளைவுகள் தற்காலிகமானவை
தள துப்பரவு	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால் விளைவுகள் தற்காலிகமானவை
வெட்டி பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகள்	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் மழை காலங்களில் முக்கியமானவையாக உள்ளன
அகழ் பகுதி	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	
கழிவகற்றல்	மழை பெய்யும் போது, நீரோட்டத்தினால் குப்பைகள் மற்றும் படிவுகள், முதலியன உருவாகும்	
பாலங்கள், மதகுகள் கட்டுமானம்	ரன் ஆஃப் மழை நாட்களில் கட்டுமான பொருள் சிந்திவிடும் விளைவு	கலங்கியநிலை மற்றும் வண்ண பிரச்சினைகள் குறிப்பிடத்தக்க உள்ளன, ஆனால் விளைவுகள் தற்காலிகமானவை

நடவடிக்கை	பாதிக்கும் நடவடிக்கை காரணிகள்	குறிப்புகள்
கான்கிரீட் நிலையம்	மழை பெய்யும் போது, எண்ணெய் கசிவுகள் மற்றும் மாசு (ரன்-ஆஃப் என) இயந்திரங்கள் சுத்தம் கழுவுதல்	விளைவுகள் (நடவடிக்கைகளை எடுக்கும் வரை), தற்காலிகமாக குறிப்பிடத்தக்கதாக உள்ளன
மென்மையான இயற்கையை ரசித்தல் களை நாசினி பியோகம்	அதிர்வெண் மற்றும் பயன்பாடு அளவை நீரோட்டமும் மற்றும் மாசுகள் ஊடுருவலின்	இதுபோன்ற இரசாயன பெரிய அளவிலான பயன்பாடு திட்டம் மேற்கொள்ளப்படுகிறது என்றால் OCPs நிறைந்த பூச்சிக்கொல்லிகள், அட்டா கூட கன உலோகங்கள் விண்ணப்ப ஒரு தீவிர அக்கறை இருக்க முடியும்
திட்டமிடப்படாத நடவடிக்கைகள்	வேலை காரணமாக இடம்பெயர்ந்துள்ளவர்களின் அதற்கான கழிப்பிட வசதி மற்றும் திண்மக் கழிவு அகற்றுதல் வசதிகள் அல்லது உள்கட்டமைப்பு போதாமை	கட்டுமான பிரிவு கால எதிர்பாராத நிகழ்வுகளால் நீண்டகாலமாக வந்தால் குறிப்பிடத்தக்கதாக இருக்கும்

4.6. காற்று தரம், ஒலி மற்றும் அதிர்வு மீது பாதிப்புகள்

4.6.1 திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை தன்மையில் வாகன போக்குவரத்து ஒரு கனமான ஓட்டம் இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே, இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் (அட்டவணை 4.6 பார்க்க) சத்தம் தரப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான வாகனங்கள் கனரக ஓட்டம் அதிர்வுகளில் இருந்து வெளிப்படும் அதிக சத்தம் அருகிலுள்ள பாடசாலை மத இடங்களில் மற்றும் குடியிருப்பு பகுதிகளில் சிரமத்திற்கு ஏற்படுத்தும். மேலும் போக்குவரத்து சத்தம் போன்ற சதுப்பு பகுதிகளில் முக்கியமான சுற்றுச்சுற்றாடல் உயிரினம் மீதான ஒரு குழப்பமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும்.

முன்மொழியப்பட்ட சுவடு முக்கியமாக நெல் வயல்கள், நீர்நிலைகள், பிற தோட்டங்களில் (தென்னை, ரப்பர்) மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் நாடுகளில் பெரிய தடங்கள் மூலம் அமைந்துள்ளது. பிரிவு 1 வழிகளானது, பிரிவு 2 மற்றும் CEP பிரிவு 4 இன் முதல் துண்டு நகர்ப்புறமாகவும் நில பகுதிகளில் உள்ள அமைந்துள்ளது. பிரிவு 3.2.7 "சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள்" வழங்கியுள்ளது வாகனங்கள் மற்றும் தொழிற்சாலை இருந்து ஒலி மாசு மற்றும் அதிர்வுகளை மீண்டும் இருக்கும் தரையில் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு நிலைகள் முக்கிய ஆதாரங்கள் உள்ளன.

$$Leq = L_{oe} + 10 \log (N/ST) + 10 \log (15 / d)^{1+a} + D_s - 13$$

$$\text{Leq (hr) total} = 10 \log [10^{\text{Leq cars}/10} + 10^{\text{Leq buses}/10} + 10^{\text{Leq trucks}/10}]$$

அட்டவணை 4.6 : 2016 இல் வெவ்வேறு வேகத்தில் சத்தம் மாசு

அம்பேயுஸ்ஸ-தேவாலகம சங்கிலி (AWDT is 3480)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	65.7	65.1	64.6	64.2	63.4
டிரக்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	65.2	64.7	64.1	63.7	62.9
மொத்த Leq	68.5	67.9	67.4	66.9	66.1
தேவாலகம-றம்புக்கண சங்கிலி (AWDT is 2560)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	64.3	63.8	63.3	62.8	62.0
டிரக்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	63.9	63.3	62.8	62.3	61.5
மொத்த Leq	67.1	66.5	66.0	65.6	64.8
றம்புக்கண-கலகெதற சங்கிலி (AWDT is 2580)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	64.5	63.9	63.4	62.9	62.1
டிரக்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	63.9	63.4	62.8	62.4	61.6
மொத்த Leq	67.2	66.6	66.1	65.7	64.9

Leq values are calculated considering a distance of 15 m from the centre line, of the traffic ,

AWDT= Average Weekday Daily Traffic

அட்டவணை 4.7 : 2036 இல் வெவ்வேறு வேகத்தில் சத்தம் மாசு

அம்பேபுஸ்ஸ-தேவாலகம சங்கிலி (AWDT is 13,530)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	70.8	70.2	69.7	69.3	68.5
டிர்க்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	71.5	70.9	70.4	69.9	69.2
மொத்த Leq	74.2	73.6	73.1	72.6	71.9
தேவாலகம-றம்புக்கண சங்கிலி (AWDT is 10,850)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	69.9	69.3	68.8	68.3	67.5
டிர்க்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	70.5	69.9	69.5	68.9	68.2
மொத்த Leq	73.2	72.7	72.1	71.7	70.9
றம்புக்கண-கலகெதற சங்கிலி (AWDT is 11,460)					
வாகன வகை	வேகம் (km/hr)				
	70	80	90	100	120
கார்கள் மற்றும் பேருந்துகள் - Leq(hr)	70.1	69.5	69.0	68.6	67.8
டிர்க்குகள் அல்லது வர்த்தக வாகனங்கள் - Leq(hr)	70.8	70.2	69.7	69.2	68.4
மொத்த Leq	73.5	72.9	72.4	71.9	71.1

அட்டவணை 4.8 : நெடுஞ்சீதியில் போக்குவரத்து நெரிசல், அமெரிக்கா :பெடரல் ஹைவே சங்கத்தின் கீழ் போக்குவரத்து துறை (FHWA) அதிகபட்ச அனுமதிக்கப்பட்ட அல்லது வடிவமைப்பு செய்யப்பட்ட இரைச்சல் அளவுகள்

FHWA (USA) காணி வகை படி	Leq or L10	விளக்கம்	குறிப்புகள்
A	60dB(A) (exterior)	இது நிலங்கள் அமைதி மற்றும் அமைதியான மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவை மற்றும் முக்கிய பொது தேவையை எங்கே அந்த குணங்கள் பாதுகாப்பதற்கான அவசியம் பகுதியில் அதன் நோக்கம் தொடர்ந்து சேவை செய்ய இருந்தால் நோக்கம்	Siyambalangamuwa மற்றும் Galwatikanda என வன இணைப்பு
B	70 dB(A) (exterior) 55 dB(A) interior	சுற்றுலா பகுதிகளில், பொழுதுபோக்கு பகுதிகளில், விளையாட்டு மைதானங்கள், செயலில் விளையாட்டு பகுதியில், பூங்காக்கள், குடியிருப்புகள், விடுதிகள், ஹோட்டல்கள், பள்ளிகள், தேவாலயங்கள், நூலகங்கள் மற்றும் மருத்துவமனைகள்	உதாரணம் 2 பரிமாற்றுகின்ற மற்றும் பிளியாக அருகிலுள்ள பகுதிகளில் உள்ளன. பிற பகுதிகள், அம்பேபுஸ்ஸ- Kurunegela வீதி (A6 மற்றும் வீதி; குறுக்கு புள்ளி), Deyawadiwala-Pitawala வீதி (N240117 மற்றும் E156971), றம்புக்கண- Katupitiya வீதிகளைப் பிரிக்கும், Dombemada- றம்புக்கண- குருநாகல் வீதி / குறுக்கு புள்ளி (N242106 மற்றும் E153556), அத் 27 + 675 கிமீ (Pubbiliya), Kotawella கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (அத் 14 + 350 கிமீ), ஸ்ரீ கொண்டு பறப்பேமகா வித்தியாலயத்தில் வீதி ஸ்ரீ மகா Pirivena (அத் 17 + 050 கி.மீ.), Wataraka மகா வித்தியாலயத்தில் (அத் 21 + 200 கி.மீ.), கலகெதற மத்திய கல்லூரி (அத் 31 + 560

FHWA (USA) காணி வகை படி	Leq or L10	விளக்கம்	குறிப்புகள்
			<p>கிமீ), Galabawa மகா வித்தியாலயத்தில் (அத் 26 + 200 கி.மீ.) மற்றும் Kaamawa Dombemada கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (அத் 8 500 கிமீ). 3 மருத்துவமனைகளில் (Bhikshu Wattauwa, சுகாதார அமைச்சு மற்றும் மாவட்ட வைத்தியவீதி, கலகெதற) மற்றும் Galagedera நீதவான் நீதிமன்றத்தில் கொண்ட மேலும் Galadegera பரிமாறிக்கொள்வது</p> <p>மேலே பள்ளிகள் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் தேசிய சுற்றுச்சூழல் (ஒலி கட்டுப்பாட்டுச்) விதிகள் .1 1996 படி மிகவும் அமைதியாக மண்டலங்கள் என்று விவரித்தார் முடியும் என்று குறிப்பு</p>
C	75 dB(A) (exterior)	வளர்ந்த நாடுகளில், பண்புகள் அல்லது நடவடிக்கைகள் A அல்லது B சேர்க்கப்படவில்லை	-
D	No Limit	வளர்ச்சி அடையாத நிலங்கள்	இது போன்ற நெல் வயல்கள் விவசாய நிலங்களில் அடங்கும் (உதாரணமாக, அத் 2 400 கி.மீ., அத் 12 + 100, அத் 16 + 000 கி.மீ., அத், 25 + 740 கி.மீ. மற்றும் Galwetihena நெல் வயல்கள்; N242322 மற்றும் E152853)

(Source: Weiner and Mathews, 2012)

4.6.2 அருகிலுள்ள குடியேற்றங்கள் மற்றும் வாழ்விடங்களில் இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு தொல்லை

அருகிலுள்ள கட்டமைப்புகளில் திட்டம் பயன்படும் என்று கட்டுமான இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் (நேரடி பாதகமான விளைவுகள்) குறிப்பிடத்தக்க சத்தம் மற்றும் அதிர்வு தூண்டி சேத்ததை ஏற்படுத்தும். வெட்டும் சாதனம் மற்றும் ரிப்பர்ஸ் சுற்றியுள்ள சமூகத்திற்கு சத்தம் குறிப்பிடத்தக்க ஆதாரங்களாக ஆக முடியும்.

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை

கட்டுமான போது, துப்பரவு ,வெடிப்புகள் மற்றும் குவாரி நடவடிக்கைகள், வெட்டும் நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி மற்றும் விதி வேலை என்பன வளிவலையத்தில் தூசி வெளியிடப்படும். பூமி வேலை நடவடிக்கைகள் தீர்வு மற்றும் சுரண்டுகின்ற நடவடிக்கைகள் தூசி அதிக அளவில் வெளியிடப்படும். துப்பரவு அசய்யும் பகுதிகளில் மற்றும் கட்டுமான தளங்கள் அருகில் விவசாய நிலங்களில் பாதிப்பு இருக்கலாம். அதிகப்படியான தூசு அளவை வெளிப்பாடு அருகிலுள்ள பகுதிகளில் வாழும் மக்களுக்கு சுவாச நோய் தொற்ற வழிவகுக்கும்.

தாவர அகற்றுதல் காற்று தரம் ஒரு பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் வாய்ப்பு உள்ளது. மரங்கள் (தென்னை மற்றும் ரப்பர் மரங்களையும் உட்பட) அகற்றப்படும். தரையில் கவர் மற்றும் தாவர அகற்றுதல் காற்று மாசு முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளது மற்றும் உலக வெப்பமயமாதல் பங்களிக்க முடியும்.

கட்டுமான இயந்திரங்கள் இருந்து வெளியாகும் வெளியாகும் CO 2, SOX மற்றும் இல்லைX வாயுக்கள், உள்ளூர் காற்று தர சீரழிவுக்கு வழிவகுக்கும். மாசு அளவுகளை உபகரணங்கள் நிலை பொறுத்தும் இது உபகரணங்களின், எரிபொருள் நுகர்வு மற்றும் எரிப்பு திறன் பயன்படுத்தப்படும், வகை மற்றும் அளவு போன்ற பல காரணிகளை பொறுத்து மாறுபடும்.

நிலக்கீல் நிலையம், கான்கிரீட் தொகுதி கலந்து தாவரங்கள் மற்றும் நொறுக்கி நிலையம் செயன்முறை வளிமண்டலத்திற்கு தூசி மற்றும் பிற தீப்பொறிகள் வெளியிடும். சீமெந்து பைகள் எரியும், கழிவு தொழிலாளர் முகாம்களில் வாகன சர்வீஸ் மேலும் வெளியிடும் வாயுக்கள், புகை மற்றும் தூசி காற்று மாசு உருவாக்கப்படும்.

$$E(CO) = \frac{1,031 \times q \times v}{0.795 \times 10^{-4}}$$

இங்கு:

1. COவெளியீட்டில் E (CO) (g/m)
2. q ஒரு மணிநேரத்தில் வாகன ஒட்டம்
3. v சராசரி வேகம்

அட்டவணை 4.9 : 2016 வெவ்வேறு வேகத்தில் CO மாசு

Interchange	Traffic fகுறைவு per hr	CO emissions in g at different வேகம்s (km/hr)		
		70	100	120
அம்பேபுஸ்ஸ- தேவாலகம்	145	0.510	0.384	0.332

தேவாலகம- றம்புக்கண	107	0.377	0.284	0.245
றம்புக்கண- கலகெதற	108	0.380	0.286	0.248

அட்டவணை 4.10 : 2036 வெவ்வேறு வேகத்தில் CO மாசு

Interchange	Traffic ிகுறைவு per hr	CO emissions in g at different வேகம்s (km/hr)		
		70	100	120
அம்பேபுஸ்ஸ- தேவாலகம	564	1.98	1.49	1.29
தேவாலகம- றம்புக்கண	452	1.59	1.20	1.04
றம்புக்கண- கலகெதற	678	2.39	1.80	1.55

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை

கட்டுமான போது, துப்பரவு ,வெடிப்புகள் மற்றும் குவாரி நடவடிக்கைகள், வெட்டும் நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி மற்றும் விதி வேலை என்பன வளிவலையத்தில் தூசி வெளியிடப்படும். பூமி வேலை நடவடிக்கைகள் தீர்வு மற்றும் சுரண்டுகின்ற நடவடிக்கைகள் தூசி அதிக அளவில் வெளியிடப்படும். துப்பரவு அசய்யும் பகுதிகளில் மற்றும் கட்டுமான தளங்கள் அருகில் விவசாய நிலங்களில் பாதிப்பு இருக்கலாம். அதிகப்படியான தூசு அளவை வெளிப்பாடு அருகிலுள்ள பகுதிகளில் வாழும் மக்களுக்கு சுவாச நோய் தொற்ற வழிவகுக்கும்.

தாவர அகற்றுதல் காற்று தரம் ஒரு பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் வாய்ப்பு உள்ளது. மரங்கள் (தென்னை மற்றும் ரப்பர் மரங்களையும் உட்பட) அகற்றப்படும். தரையில் கவர் மற்றும் தாவர அகற்றுதல் காற்று மாசு முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளது மற்றும் உலக வெப்பமயமாதல் பங்களிக்க முடியும்.

கட்டுமான இயந்திரங்கள் இருந்து வெளியாகும் வெளியாகும் CO₂, SOX மற்றும் இல்லைx வாயுக்கள், உள்ளூர் காற்று தர சீரழிவுக்கு வழிவகுக்கும். மாசு அளவுகளை உபகரணங்கள் நிலை பொறுத்தும் இது உபகரணங்களின், எரிபொருள் நுகர்வு மற்றும் எரிப்பு திறன் பயன்படுத்தப்படும், வகை மற்றும் அளவு போன்ற பல காரணிகளை பொறுத்து மாறுபடும்.

நிலக்கீல் நிலையம், கான்கிரீட் தொகுதி கலந்து தாவரங்கள் மற்றும் நொறுக்கி நிலையம் செயன்முறை வளிமண்டலத்திற்கு தூசி மற்றும் பிற தீப்பொறிகள் வெளியிடும். சீமெந்து பைகள் எரியும், கழிவு தொழிலாளர் முகாம்களில் வாகன சர்வீஸ் மேலும் வெளியிடும் வாயுக்கள், புகை மற்றும் தூசி காற்று மாசு உருவாக்கப்படும்.

4.7. ஏனைய சமூக சுற்றாடல் பாதிப்புக்கள்

4.7.1. திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை

கட்டுமான போது, துப்பரவு ,வெடிப்புகள் மற்றும் குவாரி நடவடிக்கைகள், வெட்டும் நடவடிக்கைகள் பூர்த்தி மற்றும் விதி வேலை என்பன வளிவலையத்தில் தூசி

வெளியிடப்படும். பூமி வேலை நடவடிக்கைகள் தீர்வு மற்றும் சுரண்டுகின்ற நடவடிக்கைகள் தூசி அதிக அளவில் வெளியிடப்படும். துப்பரவு அசய்யும் பகுதிகளில் மற்றும் கட்டுமான தளங்கள் அருகில் விவசாய நிலங்களில் பாதிப்பு இருக்கலாம். அதிகப்படியான தூசு அளவை வெளிப்பாடு அருகிலுள்ள பகுதிகளில் வாழும் மக்களுக்கு சுவாச நோய் தொற்ற வழிவகுக்கும்.

தாவர அகற்றுதல் காற்று தரம் ஒரு பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் வாய்ப்பு உள்ளது. மரங்கள் (தென்னை மற்றும் ரப்பர் மரங்களையும் உட்பட) அகற்றப்படும். தரையில் கவர் மற்றும் தாவர அகற்றுதல் காற்று மாசு முதன்மை ஆதாரமாக உள்ளது மற்றும் உலக வெப்பமயமாதல் பங்களிக்க முடியும்.

4.7.2. திடீர் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு

பயன்படுத்தும் டெட்டனேட்டர்கள் மற்றும் டைனமைட் துளைகள் சார்ஜ் வெடித்தல் / gelignite தோட்டாக்களை (காரணமாக அதிக உச்ச நிலைகள்) அருகில் உள்ள வீடுகளை சேதம் ஏற்படலாம். எறிபொருள்கள் தொழிலாளர்கள், அருகில் இருக்கும் வீடுகள் மற்றும் குடியிருப்பாளர்கள் ஒரு பெளதீக தீங்காக முடியும். Ch 47 + 040 கி.மீ. Walasகுளம் / Ketigana பகுதியில் சில வீடுகள் உயர் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு மூலம் பாதிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனினும் வெடித்தல் சூடான மற்றும் கொந்தளிப்பான நிலையில் மேற்கொள்ளப்பட்டால் வெடித்தல் பின்னர் நுண்துகள் தூசி உட்படுத்தப் படலாம். அருகில் உள்ள குளம் வரப்புகளில் (தற்போது சிதைவடைந்துள்ளது) அதிக PPVs (படம் 4.9 பார்க்க) மேலும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகும்.

பாலங்கள் / மேம்பாலங்கள் அங்கு முக்கிய பெற்றவையாக காணப்படுகின்றன பின்வரும் இடங்களில் குறிப்பாக குவியல் படைப்புகளின் சத்தம் மற்றும் உயர் அதிர்வு உட்படுத்தப்படலாம். இந்த செயல்முறை அருகிலுள்ள குடியிருப்பாளர்களுக்கு இடையூறு ஏற்படுத்தும் வாய்ப்பு உள்ளது.

4.7.3. ரயில்பாதையில் தாக்கம்

உத்தேசிக்கப்பட்ட CEP பிரிவு சில இடங்களில் இலங்கை புகையிரத திணைக்கள இரயில் பாதைகளை கடக்க வேண்டும். இடங்களின் விபரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதிவேக பாதை பாலம் மற்றும் வீதி வாராவதி கட்டமைப்புகள் இந்த இடங்களில் கடந்து செல்ல வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

திட்டத்தின் கட்டுமான நிலை

விழும் பொருட்கள் மற்றும் கட்டுமான பொருள் ரயில்பாதையில் நெருக்கமாக பேணுதல் ரயில்கள் பயணிகள் மற்றும் ரயில்கள் இயக்கம் மற்றும் ரயில்கள் பாதுகாப்பை பாதிக்கும். இந்த பிரிவுகள் மெதுவாக செல்ல எதிர்பார்க்கப்படுகிறது இதனால் ரயில் பயணிகளிடம் தாமதங்கள் ஏற்படும். ரயில் தடங்கள் குப்பைகள் விழும். இத்தகைய குப்பைகள் விழுந்து ரயில்கள் சேதப்படுத்தும் மற்றும் பொருட்கள் மற்றும் பயணிகள் பாதுகாப்பு பாதிக்கும். மோசமான நிலைமைகளின் கீழ் குப்பைகள் போன்றவை ரயில்பாதையினை தடுக்க முடியும்.

அத்தியாயம் 5: உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள தணிப்பு நடவடிக்கைகள்

5.1. புவியமைப்பியல் மற்றும் மணல் மீது தாக்கத்தை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்ட தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள்

- துளையிடல் மூலம் நிலத்தடி புவியியல் நிலைகள் குறித்த விசாரணை அவசியம். துளையிடல் ஜியோடெக்னிகல் பொறியாளர் வழிகாட்டுதலின் கீழ் பகுதியில் சாத்தியமான அடித்தள ராக் வரை செய்ய வேண்டும்.
- சுரங்கப்பாதை கட்டுமானத்துக்கு முன் விபரமான மேற்பரப்பில் மற்றும் கட்டமைப்பு புவியியல் மாதிரியிடல் அவசியம். பலவீனமான மண்டலங்களை அடையாளம் பொருட்டு குடைவு போது சுரங்கம் மாதிரியிடல் செய்யப்படும்.
- பகுதியில் பல்வேறு வகையான நிலத்தடி விசாரணைக்கு பின்னர் குடைவு சாத்தியங்கள் பரிசீலிக்கப்படும்.
- கட்டிட கட்டமைப்புகள், மேற்பரப்பில் சாய்வு தோல்விகள் மற்றும் நில சப்சிடன்ஸ் பாதுகாக்கும் பொருட்டு பூமியின் அதிர்வுகளை குறைக்கும் சாத்தியமான சுரங்கப்பாதை நிர்மாணிப்பை கடைப்பிடித்தல்
- கள அவதானிப்புகள் படி திட்டமிடப்பட்டுள்ள சுரங்கங்க பிரிவுகள் மிக மென்மையான தரை வழியாக நிர்மாணிக்கப்படும் என்று குறிப்பிட முடியும். எனவே, எந்த குடைவு முன், நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை பராமரிக்கும் பொருட்டு, மென்மையான தரை சரியான சிமெண்ட் கூழ் ஏற்றம் பயன்படுத்துவதன் மூலம் கடினமாக்க வேண்டும். மேலும், நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மையினை பராமரிக்கும் பொருட்டு சுரங்கங்கள் சீரமைப்பு கண்காணிப்பின் கீழ் செய்யப்பட வேண்டும்.
- இதற்கும்மேலாக, குடைவின் போது மேற்பரப்பு மண் தோல்விகள் ஏற்படலாம் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எனவே பொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மை முறைகளை பலவீனமான பகுதிகளில் குடைவுக்கு முன் ஈடுபடுத்தப்படும்.
- மேலும், குடைவுகளை முன்மொழியப்பட்ட விதி மாற்றுதல்கள் மூலம் தவிர்க்க முடியும். குறிப்பாக உத்தேச சுரங்கப்பாதை 2 ஒரு தனிமைப்படுத்தப்பட்ட மலையில் உள்ளது இதனை முன்மொழியப்பட்ட விதியை சற்று மாற்றுவதால் மூலம் தவிர்க்கப்பட முடியும்..
- சுரங்கம் கட்டுமானம் சுரங்கப்பாதை அச்சில் உள்ள தாவரதொகுதியில் ஒரு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும். பகுதியில் நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை பராமரிக்க வேண்டும்.
- சுரங்கங்கள் குழி கட்டத்தின்போது பிபிவி குறைக்கும் எந்த எளிய வழிகளும் இல்லை. ஒரு டிபிஎம் இன் கட்டர் தலை குறைத்தல், அல்லது முகத்தில் உந்துதல் குறைக்கும். ஆனால் அதிர்வு தாக்கங்கள் கண்டிப்பாக கண்காணிக்கப்பட வேண்டும்.
- தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனம் (NBRO) மற்றும் புவியியல் மற்றும் சுரங்கப் பணியகம் (GSMB) மூலம் கொடுக்கப்பட்ட ஆலோசனைகளின் படி, விவரம் புவியியல் மற்றும் கட்டமைப்பு மேப்பிங் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட முக்கிய பகுதிகளில் செய்ய வேண்டும்.
- நிலச்சரிவு தீங்கு உத்தேச விதி நெடுகிலும் NBRO சந்தேகிக்கப்படும் நிலச்சரிவு இடங்களில் பரிந்துரைகள் படி செய்யப்படவேண்டும். விடுத்த வேண்டுகோளை கீழ்

NBRO கொடுத்த தேவையான பரிந்துரைகளை இறுதி வடிவமைத்தல் கட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்

- விபரமான வடிவமைத்தல் ஒப்பந்த காரரினால் செய்யப்படும் மற்றும் விரிவான நிலவியல் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை செய்யப்படும் வடிவமைத்தல் முன் நிலச்சரிவு பகுதியில் சந்தேகிக்கப்படும் இடங்களில் வீதி வெட்டுக்கள், குடைவு பகுதிகளில் விவரமான ஆய்வு செய்யப்பட வேண்டும்.
- NBRO, GSMB நிபுணர்கள் மற்றும் பிற நிறுவனங்களின் அணி உதவியுடன் முக்கியமான இடங்களில் கட்டிட காலம் கட்டப்பட்ட பிறகு ஆர்டிஏவில் கண்காணிப்பு செய்யப்படவேண்டும்
- பெரும்பாலான உத்தேசிக்கப்பட் விதி வெட்டுக்கள் மலை சாய்வில்செல்கின்றது எனவே, இது சாய்வு உறுதித்தன்மை முறைகளை செயல்படுத்த வேண்டும்.
- NBRO மற்றும் GSMB ஆலோசனைகளை படி, சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் விதி வெட்டுக்கள் சாய்வு மேல் பகுதிகளில் இருந்து முன் கால் பகுதி நோக்கி தொடங்க வேண்டும். ஒரு பொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் முறை விரிவான ஜியோடெக்னிகல் ஆய்வு பின்னர் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.
- மிகவும் பொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் முறைகள் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை அடிப்படையில் நிபுணர்கள் கருத்துக்கள் படி தேர்வு செய்யப்படும். அதிக ஆபத்துமிக்க சாத்தியமான இயற்கை நிலச்சரிவு இடங்களில் ஸ்திரத்தன்மை ஆய்வு செய்யப்படும்.
- சுரங்கம் கட்டுமானம் சுரங்கப்பாதை அச்சில் உள்ள தாவரதொகுதியில் ஒரு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும். பகுதியில் நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை பராமரிக்க வேண்டும்.
- சுரங்கங்கள் குழி கட்டத்தின்போது பிபிவி குறைக்கும் எந்த எளிய வழிகளும் இல்லை. ஒரு டிபிஎம் இன் கட்டர் தலை குறைத்தல், அல்லது முகத்தில் உந்துதல் குறைக்கும். ஆனால் அதிர்வு தாக்கங்கள் கண்டிப்பாக கண்காணிக்கப்பட வேண்டும்.
- தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனம் (NBRO) மற்றும் புவியியல் மற்றும் சுரங்கப் பணியகம் (GSMB) மூலம் கொடுக்கப்பட்ட ஆலோசனைகளின் படி, விவரம் புவியியல் மற்றும் கட்டமைப்பு மேப்பிங் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட முக்கிய பகுதிகளில் செய்ய வேண்டும்.
- நிலச்சரிவு தீங்கு உத்தேச விதி நெடுகிலும் NBRO சந்தேகிக்கப்படும் நிலச்சரிவு இடங்களில் பரிந்துரைகள் படி செய்யப்படவேண்டும். விடுத்த வேண்டுகோளை கீழ் NBRO கொடுத்த தேவையான பரிந்துரைகளை இறுதி வடிவமைத்தல் கட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்
- விபரமான வடிவமைத்தல் ஒப்பந்த காரரினால் செய்யப்படும் மற்றும் விரிவான நிலவியல் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை செய்யப்படும் வடிவமைத்தல் முன் நிலச்சரிவு பகுதியில் சந்தேகிக்கப்படும் இடங்களில் வீதி வெட்டுக்கள், குடைவு பகுதிகளில் விவரமான ஆய்வு செய்யப்பட வேண்டும்.
- NBRO, GSMB நிபுணர்கள் மற்றும் பிற நிறுவனங்களின் அணி உதவியுடன் முக்கியமான இடங்களில் கட்டிட காலம் கட்டப்பட்ட பிறகு ஆர்டிஏவில் கண்காணிப்பு செய்யப்படவேண்டும்

- பெரும்பாலான உத்தேசிக்கப்பட்ட விதி வெட்டுக்கள் மலை சாய்வில்செல்கின்றது எனவே, இது சாய்வு உறுதித்தன்மை முறைகளை செயல்படுத்த வேண்டும்.
- NBRO மற்றும் GSMB ஆலோசனைகளை படி, சாய்வு உறுதித்தன்மையை விதி வெட்டுக்கள் சாய்வு மேல் பகுதிகளில் இருந்து முன் கால் பகுதி நோக்கி தொடங்க வேண்டும். ஒரு பொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மையை முறை விரிவான ஜியோடெக்னிகல் ஆய்வு பின்னர் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.
- மிகவும் பொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மையை முறைகள் ஜியோடெக்னிகல் விசாரணை அடிப்படையில் நிபுணர்கள் கருத்துக்கள் படி தேர்வு செய்யப்படும். அதிக ஆபத்துமிக்க சாத்தியமான இயற்கை நிலச்சரிவு இடங்களில் ஸ்திரத்தன்மை ஆய்வு செய்யப்படும்.

5.2. நீரியல் தாக்கத்தை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள்

5.2.1 கட்டுமான கட்டத்தின் போது

கட்டுமான கட்டத்தின் போது

1. முறையற்ற வடிகால் மற்றும் அது ஒரு ரோட்டிலிருந்து எங்கே முன்மொழியப்பட்ட விதி அப்ச்ட்ரீம் பகுதியில் தண்ணீர் லாக்கிங், வடிவமைப்பு மூலம் குறைக்க முடியும். ஏரிக்கரையிலிருந்து கால் சேர்த்து கலெக்டர் வடிகால்கள், ஒழுங்காக வைக்கப்படும், மதகுகள் சீரமைக்கப்பட்டது மற்றும் திறம்பட ரோட்டிலிருந்து கீழ்நிலை பக்க ஓட்டம் அனுப்ப முடியும் கால்வாய்கள் விட்டு வழிவகுக்கும்.

2. விதி வடிவமைப்பு வெள்ள நிகழ்வு, வடிவமைப்பு மூலம் அடைய முடியும், இது அளவுகள் அழிக்க போதுமானதாக பாலங்கள், மதகுகள் திறப்பு அளவுகள் சுதந்திரமாக எந்த கூடுதல் எஃப்ளக்ஸ் இல்லாமல் விதியின் மறுபக்கம் வெள்ள ஓட்டம் அனுப்ப போதுமான அளவு அதிகமாக இருக்க வேண்டும்.

3. மற்றும் உத்தேச விதி, அனைத்து விதி மேற்பரப்பில் வடிகால், வெட்டு சரிவுகளில் மூலம் வடிகால் சுற்றி தண்ணீர் சேகரிப்பு தவிர்க்க, embankments கீழே வடிகால், சென்டர் சராசரி வடிகால்கள், கால் வடிகால்கள் வடிகால் இருந்து வடிகால், மேல்நிலை பாலங்கள் போன்றவற்றை இருந்து வடிகால் ஒழுங்காக இணைக்கப்பட வேண்டும்

5.2.2 செயல்பாட்டு கட்டத்தின் போது

1 உத்தேச விதி . மற்றும் அதனை சுற்றியுள்ள பிரதேசத்தில் நீர் சேகரிப்பதனை தவிர்க்க, அனைத்து விதி மேற்பரப்பிலும் வடிகால் பாதைகள், வெட்டு சரிவுகளில் வடிகால் வடிகால்கள், கால் வடிகால்கள் முதலியன சரியாக பராமரிக்க வேண்டும்.

2. நீர் தேங்காமல் அவ்வப்போது ஓட்டம் தடையின்றி செல்வதற்கு மதகுகள் பராமரிக்கப்படு வதனால் வெள்ளம் மட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

3. ஸ்ட்ரீம் திசை தவிர்க்கப்பட முடியாது. அரிப்பு மற்றும் படிவு மூலம், ஸ்ட்ரீம் புதிய திருப்புதல் மூலம் சரிப்படுத்த இருக்கலாம். சில சந்தர்ப்பங்களில் இந்த சீர்பொருந்தப்பண்ணுவதும் அதே அடுத்தடுத்த பகுதி பாதகமான தாக்கங்கள் ஏற்படுத்தும்.

எங்கே முடியும் ஸ்ட்ரீம் மாற்றுவழிகளைச் தேவை பாலங்கள் பயன்படுத்தி அல்லது குழாய் பிரிவுகள் வழியாக வடிவமைப்பு கட்டத்தில் தவிர்க்கப்பட முடியாது.

4. வயல்களில் அனைத்து நீர்ப்பாசன கால்வாய்கள் மற்றும் வடிகால் கால்வாய்கள் கால்வாய்கள் படுக்கையில் நிலைகளை கொண்ட பொருத்தமான கவிழ் அளவுகளைக் கொண்டு மதகுகள் முன்மொழியப்பட்ட வீதி முழுவதும் தொடர அனுமதிக்கப்பட மாட்டாது. வழங்கப்படும்
5. பேழைச் சிறுபாலம் அகலம் ஒரு சிறிய நீர்ப்பாசனக் கால்வாய் மிகவும் அதிகமாக இருப்பின், ஒரு குறுகிய பள்ளத்தில் பாசன மற்றும் சாதாரண வடிகால் பாய்மங்கள் பேழைச் சிறுபாலம் படுக்கையில் அகலம் உள்ள செய்யப்படும். இந்த காரணமாக பரந்த பாலம் அகலம் ஓட்டம் வேகங்கள் குறைப்பு தவிர்க்க வேண்டும்,
6. ஒரு குறுகிய பள்ளத்தில் பாசன மற்றும் சாதாரண வடிகால் பாய்மங்கள் பேழைச் சிறுபாலம் படுக்கையில் அகலம் உள்ள செய்யப்படும். இந்த காரணமாக பரந்த பாலம் அகலம் ஓட்டம் வேகங்கள் குறைப்பு தவிர்க்க வேண்டும் எனவே வண்டல் தடுக்கும். பாசன கால்வாய்கள் தொடர்வதற்கான மதகுகளினதும் டிசைன்ஸ் நீர்ப்பாசனப் பொறியியலாளரான சம்மதத்துடன், விவசாய சேவைகள் அதிகாரி மற்றும் / அல்லது தொடர்புடைய விவசாய அமைப்புக்கள் செய்யப்படும்.
7. பைலட் வீதிக்கு தற்காலிக சிறுபாலங்கள், பாலங்கள் வெள்ளம் வடிந்தோடும் வகையில் வடிவமைக்கப்படும். பைலட் வீதிக்கு மதகுகள் வழங்கப்படமாவிட்டால் வெள்ளத்தால் உடைந்து விடும்.
8. அருகிலுள்ள நீர் நிலைகளை அடையும் கழுவும் பொருட்கள் காரணமாக சேற்றுத்தன்மை அதிகரிக்கும். வறட்சி காலங்களில் குறிப்பிட்ட இடங்களில் வேலை தேர்ந்தெடுப்பதன் மூலம், தளர்வான மண் உள்ளடக்கிய, எண்ணெய், எரிபொருள், கிரீஸ், தார், சிமெண்ட் முதலியன மழை நாட்களில் கலப்பது தவிர்க்கப்படும்.
9. வீதியின் 10+850 km to 11+400 km, 11+900 km to 12+700 km, 13+650 km to 13+850 km and 14+100 km to 14+700 km, பிரிவுகளில் , மதகுகள் மூலம் வெள்ளம் கணிசமாக குறைக்கப்படும். நெல் வயல்கள் செங்குத்தான நிலப்பரப்பில் அமைந்துள்ளதால் கடந்த காலத்தில் வெள்ளம் ஏற்பட்டதாக பதிவு இல்லை. எனவே வெள்ளம் ஏற்படுவதற்கான சாத்தியமான இல்லை

5.2. சமூக- கலாச்சார தாக்கங்களை தவிர்க்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள்

சமூக தாக்கங்களை குறைத்தலானது இத்திட்டத்தின் மிகவும் முக்கியமான பகுதியாக அமைகின்றது. திட்ட அமுலாக்கல் காரணமாக மக்களின் குடியிருப்புகள் மற்றும் அரச அமைப்புகள் காணப்படும் பல்வேறு நிலப்பகுதிகள் ஆக்கிரமிக்கப்படுகின்றன. இவ் அதிவேக பாதையானது முழு நாட்டின் நன்மை கருதி அமைக்கப்படுகின்றது. இவ் தேசிய நோக்கங்கள் பாதிக்கப்பட்ட சமூகத்தினரை மீளக் குடியமர்த்தல் மற்றும் மக்களின் சுமுகமான வாழ்வை உறுதிப்படுத்தல் போன்ற செயற்பாடுகளின் மூலமாக

முளுமையாக்ப்படும். திட்டத்தினால் சமூகத்தினருக்கு மற்றும் மாவட்டத்துக்கு ஏற்படும் நன்மைகள் குறித்து பாதிக்கப்பட்ட கிராமிய சமூகத்தினருக்கு விளக்கமளிக்கப்படும். ஆனால், பாதகமான சமூக -பொருளாதார தாக்கங்கள் குறித்து, அரசு எவ்வாறு பிரச்சனைகளை தீர்க்க முற்படும் என்பது குறித்த விளக்கத்தினை வழங்குவதன் மூலமாக திருப்திப்படுத்தப்படும். தற்பொழுது திட்டத்தினால் ஏற்படும் தாக்கத்திலிருந்து சமூக - பொருளாதார சவால்களை மீளமைப்பது தொடர்பில் அதிக கவனம் செலுத்தப்படும். இவை முறைப்பாடுகள் மற்றும் இழப்புகள் ஆகியவற்றினை நிவர்த்தி செய்யும் வகையில் நான்கு பிரதான முறைமைகள் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன. 1. அவர்களின் சொத்துகள், வாழ்வாதாரம் மற்றும் வியாபாரம் தொடர்பில் அதியுயர் சந்தைப்பெறுமதியினை மையமாக கொண்டு நஷ்டஈடுகள் தீர்மானிக்கப்படும். 2. வழங்கப்படும் நஷ்ட ஈடானது, தற்போதைய நவீன தரத்துக்கு ஏற்றவாறு அவர்களின் சமூக பொருளாதார வாழ்வினை மீளமைத்தல், இதில் தமது உரிமை தொடர்பில் சட்ட ரீதியான பிரச்சனைகள் மற்றும் தமது நிலையான இடங்களில் இருக்கும் போதான வித்தியாசம் ஆகியவற்றினை தவிர்த்தல் அவசியமாகும். 3. அவர்களுக்கு பரீட்சயமான புவி அமைப்பியல் பகுதிகளில் அமர்த்துவதன் மூலமாக குடுபங்களுக்கிடையிலான தொடர்புகள் மற்றும் வியாபாரங்கள் 4. சிறிய தொழிற்பாடு மற்றும் நிர்வாக கட்டமைப்பு ஆகியவற்றுடன் PAP யின் முறைப்பாடுகளை தீர்ப்பதற்கான ஊழியர்கள் ஆகியோர் தொடர்பில் உத்தரவாதம் வழங்கப்படும். இவை மக்களின் அறிவு மற்றும் திட்டத்தினால் ஏற்படும் தாக்கம், அவற்றினை தணிப்பதற்கு மேற்கொள்ளப்படும் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் போன்றவற்றினாலாகும். இதற்கான உரிமை வழங்குதல் பின்னிணைப்பு 5.1 இல் உள்ளது.

5.2.1. குடியேற்றங்கள் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் வழிமுறைகள்

குடியிருப்புக்கள் மீது பாதகமான விளைவுகளை தவிர்க்க மக்கள் பரிந்துரைத்து, மற்றும் அவர்களுடைய கருத்துக்கு மதிப்பளித்தல் காரணமாக அதிவேக பாதை தாக்கம் குறைக்கப்படும். குறிப்பாக, பௌத்த விகாரைகளின், ஆயுர்வேத மருத்துவர்களின் தனியார் மருத்துவ மையங்கள், ஹோட்டல் உரிமையாளர்கள் எந்தவிதமான தடையும் இன்றி தங்கள், குடியிருப்பு மத மற்றும் வணிக பணிகளை தொடர அனுமதிக்கப்படும்.

அது போன்ற தேவைகளுக்கு பதிலளிக்க, முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை தொடர்பான அனைத்து கேள்விகளும் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டு பாதகமான விளைவுகளை தவிர்க்க சாத்தியமான வழிமுறைகள் கடைப்பிடிக்கப்படும். வீதி வடிவமைப்பு திருத்தங்கள் போன்றவை செய்வது சிரமமானது தவறான புரிதலை தவிர்க்க செயற்திட்டம் வடிவமைப்பு தொழில்நுட்ப அம்ச அடிப்படையில் குறிப்பிட்ட நபர்களுக்கு தெரியப்படுத்த வேண்டும். வீதி இடங்களுக்கு செல்வாக்குடைய அரசியல்வாதிகளுடன் கலந்துரையாடப்பட்டது. முன்மொழியப்பட்ட திட்டத்தின் தற்போதைய பாதை, அமைப்பின் முக்கியத்துவத்தை சுட்டிக்காட்டப்பட்டது.

முன்மொழியப்பட்ட வீதி வடிவமைப்பில் சாத்தியமான திருத்தங்களை செய்த பின்னர், தொடர்புடைய சட்ட விதிகள் அத்துடன் சர்வதேச அளவில் ஒப்புக்கொண்ட தரங்கள் என்பன எதிர்மறை சமூக தாக்கங்கள் தணிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் அபிவிருத்தி திட்டங்கள். குறிப்பாக, 1950 ஆம் ஆண்டு நில சுவிகரிப்பு சட்டம் (LAA) மற்றும்

அடுத்தடுத்த திருத்தங்கள் மற்றும் 20 ஜனவரி 2009 தேதியிடப்பட்ட வர்த்தமானி இல.1585 / 7 ஒழுங்குவிதிகள், 1935 தேதியிடப்பட்ட காணி அபிவிருத்தி கட்டளைச் சட்டம், 1947 ஆண்டின் 8ம் இல அரசு காணிகள் கட்டளைச் சட்டம், 22 (1871) பரிந்துரைப்பு கட்டளைச் சட்டம், 1981 ஆம் ஆண்டு மேற்கொள்ளப்பட்ட 73 ம் இல வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபைச் சட்டம், 1980 ம் ஆண்டின் 47ம் இல மற்றும் பின்னர் திருத்தப்பட்ட 1988 ஆம் ஆண்டின் 56ம் இல தேசிய சுற்றாடல் சட்டத்தின் சட்டம் மற்றும் இலங்கை தேசிய தன்னார்வமற்ற மீள்குடியமர்த்தல் கொள்கையின் (NIRP), வர்த்தமானி அறிவித்தல் இல .858 / 23 பெப்ரவரி 1995, வன கட்டளைச் சட்டம், 1939-ன் ஏழை சட்ட கட்டளைச் சட்டம் இல 30, 1959 நெற்காணிச் சட்டம் No.01 14, கமநல சேவைகள் 1979, தொழிலாளர் சட்டங்கள், சட்டங்கள் பெண்கள், குழந்தைகள் மற்றும் இளைஞர்கள் தொடர்பான சட்டம், மற்றும் இலங்கை மகாவலி அதிகார வபையின் 1979 சட்டத்தின் இல .23 செயற்திட்டம் என்பனவற்றின் படி பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு அதிகபட்சமான நீதி உறுதிசெய்யப்படும்.

சர்வதேச தரங்கள் மற்றும் வழிமுறைகளை பொறுத்தவரை, செயற்திட்டத்தில், ஏற்படும் எதிர்மறையான தாக்கத்தை ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் பாதுகாப்பு கொள்கை அறிக்கை அடிப்படையில் ஈடு செய்யலாம் மற்றும் குறைக்கலாம். அதன்படி, வீதி இலங்கை அபிவிருத்தி அதிகார சபை (ஆர்டிஏ) குறைகளை தீர்ப்பதற்கான முறையினை குறைகளை தீர்ப்பதற்கான குழுக்கள் (GRC) தொடர்புடைய மற்றும் பரிந்துரைக்கப்படும் நுட்பத்தை கடைப்பிடிக்கும்.

. திட்ட முகாமைத்துவ அலகு (PMU) மேற்பார்வையில் செயற்திட்டத்தின் மதிப்பீடு மற்றும் ஒட்டுமொத்த கண்காணிப்பு என்பனவற்றை செயல்படுத்தும் முக்கிய அங்கமாக உள்ளது. பால் சமச்சீர்மையை சிறப்பாக திட்டத்தின் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான பொறிமுறை தொடர்பான முடிவுகளை எடுக்க ஒரு உலகளாவிய கொள்கையினை வலியுறுத்தி உள்ளது.

5.2.2. குடும்பங்களை மீளக் குடியமர்த்தலால் ஏற்படும் தாக்கங்களை தவிர்க்கும் நடவடிக்கை

குடியிருப்பு மற்றும் அலுவலக மீள்குடியேற்றம் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் சமூக வாழ்வின் சமநிலையில் ஒரு வித்தியாசமான மாற்றத்தினை கொண்டுவருவதுடன் அதே நிலைக்கு குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் மீள்குடியமர்த்தல் இந்த செயற்திட்டம் மிக முக்கியமான ஒரு புதிய தேவையாக எழுகிறது. செயற்திட்டத்தினால் 857 வீடுகள் மற்றும் நிறுவனங்கள் நிரந்தர மீள்குடியேற்றம் செய்யப்பட வேண்டியதுடன் 115 க்கும் மேற்பட்ட குடும்பங்களின் தற்காலிக மீள்குடியேற்றம் செய்தல் தேவைப்படுகிறது.

செயற்திட்டத்தின் மீள்குடியேற்றம் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட நபர்கள் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான நுட்பம் திட்ட முகாமைத்துவம் பிரிவு மூலம் சிறப்பாக மேற்கொள்ளப்படும். சட்ட தேவைகளுக்கு இணக்க குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்களின் நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக மீள்குடியேற்றம் இரண்டிற்கும் ஒரு விரிவான மீள்குடியேற்ற செயற்திட்டம் (RAP) தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது . RAP இடம்பெயர்ந்த குடும்பங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் மீள்குடியேற்ற திட்டத்தில் அனைத்து பிரச்சினைகளும் சமூக தாக்கங்கள் குறைப்பதற்கான

நடவடிக்கைகள் மற்றும் இழப்பீடு வழங்குவதற்கான தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளும் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது.

மீள்குடியேற்றம் நடவடிக்கைகளின் அனுமதியில் குடும்ப உறுப்பினர்கள் முரண்பட்ட கோரிக்கைகள், ஒருவருக்கொருவர் எதிராக மனைவி, பெற்றோர், தாத்தா பாட்டி மற்றும் குழந்தைகள் மற்றும் மோசடி நோக்கங்கள் மற்றும் பாகுபாடு போன்ற அனைத்தும் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டு உறுப்பினர்களின் ஒருமித்த கருத்து அடிப்படையில் நிதி இழப்பீட்டுத் தொகைகள், புதிய குடியேற்றங்கள் மற்றும் பிற பொருள் மானியங்கள் வழங்கலில் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான ஒரு தொகுப்பு உரிமை உள்ளது. குடும்பங்களில் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட உறுப்பினர்கள் மற்றவர்களின் சார்பாக தோன்றி குடும்பத்தின் சொத்துக்களின் உரிமையை, குடும்பத்தின் அனைத்து சார்ந்தவர்கள் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான தங்கள் எதிர்கால பாதுகாப்பிற்கான பொறிமுறையை கணக்கில் எடுத்து கொள்ளப்பட்டது. ஒரு குடும்ப மையம் இழப்பீடு செலுத்தும் முறை இந்த நோக்கத்திற்காக ஆர்டிஏவினால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

PAPs பெரும்பாலோர் தங்கள் சமூகங்கள் வாழும் அதே பகுதியில் குடியேற்றுவதற்கான முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்தினர். தற்போதைய குடியிருப்பு பகுதிகளுக்கு அருகே அமைந்துள்ள மீள்குடியேற்ற நிலங்கள் புதிய வீடுகள் மற்றும் இதர நிறுவனங்கள் மற்றும் அத்தகைய மீள்குடியமர்வதற்கு அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளதுடன் சமூக பொருளாதார உறவுகள் மற்றும் பிற தொழில்கள் என்பன இச் செயற்திட்டம் மூலம் குறைந்த தடங்கல் தொடர்வதை குறைக்க இக் காணிகள் சுவிகரிக்கப்பட்டது..

நிலம் சுவிகரிப்பு உத்தேச செயற்திட்டம் முன்னிபந்தனையாக, (நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக) மீள்குடியேற்றம் கட்டுமான நடவடிக்கைகள் துவங்குவதற்கு முன்னர் நிறைவடையும் மீள்குடியேற்றத்துக்கு தேவையான நிலம் சுவிகரிப்பு முறைகள் மற்றும் நிலைமைகள், மீள்குடியேற்ற திட்டத்தில் மக்களை நம்பிக்கை கொள்ள அனைத்து முயற்சிகளை செய்ய வேண்டும், அனைத்து இழப்பீடு தொகுப்பு, நிலம் காலி நேரம், பண்புகள் மற்றும் அதிகார துண்டித்தல் மற்றும் பொருட்களை அகற்றுதலுக்கு போதுமான காலம் கொடுக்கப்படும். . நிலம் சுவிகரிப்பு மற்றும் காலி செய்தல் சட்ட ஒப்பந்தங்கள் PAPs எதிர்பாராத நடைமுறை சிக்கல்கள் உருவாகுதலை தவிர்த்தல் மிகவும் முக்கியமான நிகழ்வு ஆகும்.

வீடுகள் மற்றும் நிறுவனங்கள் என்பனவற்றின் தற்காலிக மீள்குடியேற்றம் கட்டுமான பணிகள் காலத்தில் பொது பாதுகாப்பு மற்றும் வாழ்வாதாரங்களை பாதுகாக்க நடைமுறைகள் எடுக்கப்படும். எனவே தற்காலிக மீள்குடியேற்றம், மீள்குடியேற்றம் ஆரம்பம், மீள்குடியேற்றம், தன்மை PAPs க்கு முன்சூட்டியே அறிவிக்கப்படும். செயற்திட்டத்தின் தாக்கம் நிகழ்தகவு சரியான காலத்திற்கு PAPs தெரிவிக்க வேண்டும். இத்தகைய இடமாற்றங்கள் PAPs புத்திரர்களின் கல்வி, சிறப்பு தேவைகள். மற்றும் பாதுகாப்பு குடும்பங்களுடன் ஐக்கியத்துடன் மக்கள் நல்வாழ்வை இடையூறின்றி வாழ வழியேற்படுத்தப்படும்.

5.2.3. நிலம் சுவிகரிப்பு பாதிப்புகளை தவிர்க்கும் வழிமுறைகள்

செயற்திட்டம் பகுதியில் பாதிக்கப்படும் விலைமதிப்பற்ற குடியிருப்பு மற்றும் விவசாயக் காணி அனைத்து PAPs க்கும் கையகப்படுத்தல் காரணமாக அவர்களுக்கு ஒரு பாதகமான சமூக தாக்கம் உள்ளது. எனவே செயற்திட்டத்திற்காக நிரந்தரமாக மற்றும் தற்காலிக பயன்பாட்டிற்காக நில சுவிகரிப்பு செய்யும் போது ஏற்படும் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான பொறிமுறை சட்ட விதிகளுக்கு உட்பட்டு இணக்கமாக நிறைவேற்றப்படும்.

நிலம் சுவிகரிப்பு செய்கையின் பின்னர் ஏற்கும் சிக்கல்களை தவிர்க்க சரியான எல்லை வரையறை மற்றும் சட்ட ஆவணம் என்பன நன்கு வடிவமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின் படி நிறைவேற்றப்படும். இத்தகைய நில உரிமையாளர் நிலம் மற்றும் கட்டமைப்புகள் மற்றும் அவர்கள் மீதமுள்ள பகுதியின் புதிய எல்லைகளை முழுமையாக தெரியும் படி செய்யப்படும்.

சுவீகரிக்கப்படுகின்ற காணியின் எஞ்சிய பகுதியை பாதுகாப்பை செயற்திட்டத்தின் நிலம் கையகப்படுத்தல் பொறிமுறையை உத்தரவாதம் செயதல் வேண்டும். இப் பகுதிகள் குறிப்பாக, கட்டுமான பணியில், முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை ஒரே நேரத்தில் முடிந்த வரை மண் அரிப்பு, நிலம் சரிவு, வெள்ளப்பெருக்கு, சேறு செறிவு, மீதமுள்ள பகுதிகளை நீரோடைகள், நில பிளவுகள் மற்றும் எதிர்பாராத பேரழிவுகள் என்பனவற்றை ஏற்படுத்தலாம். இத்தகைய செயற்திட்டத்தில் மீதமுள்ள பகுதிகளில் வாழும் மக்களில் ஒரு பாதகமான தாக்கம் இருக்கலாம். செயற்திட்டம் இது போன்ற சேதங்கள் மற்றும் விபத்துக்களுக்கு கொடுக்கப்படும்

5.2.3.3. மாற்றல் செலவு

பாதிக்கப்பட்ட நிலங்கள், கட்டமைப்புகள், மற்றும் பிற பண்புகள் என்பனவற்றுவதற்கு தேவையான மாற்றல் செலவு இழப்பீட்டு தொகை அளவு மற்றும் தரம் என்பனவற்றுக்கு ஏற்றவாறு கொடுக்கப்படும். மற்றும் PAPs மீட்டெடுத்த பொருட்களை தக்கவைத்து கொள்ள அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். மூங்கில்கள், இலைகள் கொண்டிருந்த (Katumati) அல்லது cadjan குடிசை உரிமையாளர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகைகளுக்கும் மேலாக பணம் வழங்கப்படும்.

5.2.3.4. தனியார் காணிகளில் தற்காலிக பயன்படுத்தல்

பொருட்கள், கழிவு அகற்றல், வாகனங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள், முதலியன பார்க்கிங் குவிக்கும், பொருட்கள் குழி உட்பட பல்வேறு நோக்கங்களுக்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் தனியார் காணிகளை தற்காலிக சுவிகரிப்பு செய்ய தேவைப்படுகிறது ஒப்பந்ததாரர்கள் மற்றும் PMU ஆகியன நில உரிமையாளர்களுடன் தற்காலிக சுவிகரிப்புக்கான ஒப்பந்த. அப்படிப்பட்ட (1) தங்கும் காலம், (2) அளவு மற்றும் இழப்பீடு அடிப்படையில் பரஸ்பரம், ஒப்பு வேண்டும் (3) ஏற்படும் மற்ற சேதங்கள் தற்காலிக சுவிகரிப்பு காலம் பொருள் இழப்புகள் இழப்பீடு, (4) இழப்பீடு பண்புகள் மற்றும் தொந்தரவுகள், (5) இழப்பீட்டுத் தொகை அதிர்வெண், (6) புனர்வாழ்வு மற்றும் மறுசீரமைப்பு

நடவடிக்கைகளை, (7) சுவிகரிப்பு காலத்தில் பயன்பாட்டு கட்டணத்திற்காக நிலைநிறுத்த நிலைமைகள், மற்றும் (8) சொத்து திரும்பிய நிலைமைகள் ஒப்பந்தம் செய்யப்படும்.

5.2.3.5. சுவிகரிக்கப்படும் சொத்துக்களுக்கான விகிதங்கள் தீர்மானித்தல்

சுவிகரிக்கப்படும் சொத்துக்களுக்கான நஷ்டஈடு தொடர்புடைய நிலவும் சந்தை விகிதங்கள் கணக்கீடு பயன்படுத்தப்பட்டு மதிப்பீடுசெய்யப்படும் பண்புகள் மாற்று செலவு வழங்கல் அவசியமானது. தேசிய சுயமற்ற மீளக்குடியமர்த்தல் கொள்கையின் (NIRP) மற்றும் உலக வங்கி சுயமற்ற மீளக்குடியமர்த்தல் கொள்கையின் (உலக வங்கியின் IRP), படி கட்டாயமாக PAPs இழந்த சொத்துக்களுக்கு பதிலாக போதுமான நஷ்டஈட்டு தொகை வழங்கப்படும். எனவே செயற்திட்டம் தொடர்புடைய விகிதங்கள் தீர்மானிப்பதில் GRM மற்றும் ஏனைய வழிமுறைகளில் கவனம் செலுத்தப்படும்.

5.2.3.6. பாதிக்கப்படக்கூடிய குடும்பங்களுக்கு சிறப்பு தேவைகள்

5.2.6 பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளாடி, பாதிக்கப்படக்கூடிய குடும்பங்களுக்கு பெண்தலமையிலான குடும்பங்கள், வயது முதிர்ந்தவர்களுக்கு, மாற்றுத் திறனாளிகள், வறுமை கோட்டிற்கு கீழே வாழும் மக்கள் சிறப்பு தேவைகளை உரித்தாகும். அவர்கள் ஒரு சிறப்பு மானியம் பெற உரிமையுண்டு. அவர்களுக்கு கூடுதலாக வீட்டு ஒன்றுக்கு ரூ 15000 மற்ற இழப்பீடுகளை தவிர வழங்கப்படும். PMU சமூக பணி ஒரு முறையான பயிற்சி சிறப்பு சமூக தொழிலாளர்கள் உதவியுடன் வெற்றிகரமான மீள்குடியேற்ற உதவிகள் செய்யப்படும். சிறப்பு உதவி தேவை குடும்பங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு மீள்குடியேற்ற செயல்முறை நலனுக்காக வேலை செய்யப்படும். மேலும், PMU , PAPs நல்வாழ்வை வழங்கல் DSD அளவில் தேசிய அளவிலான நிறுவனங்கள், வேலை செய்யும்.

5.2.3.7. குடியிருப்போர் சாகுபடி உரிமைகள் (நெற்காணிச் சட்டத்தின் கீழ்)

முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பாதை மனித குடியேற்றங்களை தவிர்க்கும் நோக்கத்துடன் அது ஒரு கணிசமான நீளம்திற்கு மூன்று மாவட்டங்களில் உள்ள நெல் நிலங்களை நேரடியாக பயணிக்க வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது அந்த பகுதிகளில் நெல்வயலில் ஒரு பாதகமான தாக்கத்தை உண்டுபண்ணும். வயல் காணி நில உரிமையாளர்கள் அத்துடன் குத்தகைக்கு பெற்ற மக்கள் பயிரிட்டு வருகின்றனர். 1958 நெல் காணிகளின் சட்டம், உரிமையாளர்களுக்கு குத்தகைதார நெல் விவசாயிகளின் உரிமைகளின் பாதுகாக்கிறது அறுவடை செய்ய பரிந்துரைக்கப்படும். அவர்கள் வயல் காணிகளில் ஈட்டப்படும் வருமானத்தலே வாழ்ந்து வருகின்றனர். நெல் நிலங்களை குறிப்பிட்ட சட்டத்தின் மூலம் மற்றும் பிற தொடர்புடைய சட்டங்களுக்கு உட்பட்டு, குத்தகை விவசாயிகள் இழப்பீடு கொடுக்கப்படும்.

5.2.3.8. அரசு கூட்டுத்தாபனங்களின் காணிகள்

ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு அரசு கூட்டுத்தாபனங்களிடம் காணிகளை குத்தகைக்கு கொண்ட நபர்களுக்கு த்தின் மூலம் இத்தகைய நிலங்களை கையகப்படுத்திய பிறகு மீதுமுள்ள காலத்திற்கு வருமானம் சமநிலை பெற உரிமையுண்டு.

5.2.4. வாழ்வாதார தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தல்

விவசாய நிலங்களை, வீட்டு தோட்டங்களில், விவசாயம் செய்யக்கூடிய நிலங்கள் தொழில்துறை, வணிக மற்றும் சேவைகள் மற்றும் சில கட்டுமான பணி தேவை பயன்படுத்தப்படும், நிலங்களைக் கையகப்படுத்துவதலினால் பாதிக்கப்பட்ட நபர்கள் மற்றும் குடும்பங்களின் வாழ்வாதாரங்களில் பாதகமான தாக்கத்தை உண்டு பண்ணும். அவர்கள் தங்கள் வாழ்வாதாரத்தை மீட்டு எடுக்க ஏழை குடும்பங்கள் மற்றும் வறியவர்களுக்கு பொருளாதார சார்ந்த, பல்வேறு வகையான சிறப்பு கவனங்களை எடுத்து தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை எடுத்தல் மிக முக்கியமான ஒன்றாகும். பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் உணவு பாதுகாப்பானது திட்டத்தின் குறைகளை தீர்ப்பதற்கான நுட்பம் சிறப்பாக கவனிக்கப்பட வேண்டும். விவசாயத்தில் ஈட்டப்படும் மக்களின் வருமானம் விவசாய நிலங்களை சவிகரிப்பு செய்வதனால் முக்கிய வாழ்வாதாரத்தை கிராமப்புற விவசாயிகள் ஒரு கணிசமானஅளவில் இழந்துவிட முடியும். செயற்திட்டமானது PAPs தற்காலிக மற்றும் நீண்ட கால வருமானத்தை கண்டுபிடிக்க வழிவகுக்கும்.

நெல் நிலங்களுக்கு பொருத்தமான நிலத்தை மற்றொரு பகுதியில் காண முடியாது என்பதால், செயற்திட்டம் சுயதொழில் வாப்பு மற்றும் PAPs இளைய தலைமுறையினருக்கு வேலைவாய்ப்பிற்காக தொழில் பயிற்சி வழங்க முயற்சிக்க வேண்டும். PAPs விவசாய திறன்கள் உயர் நிலங்களில் வணிக பயிர்கள் சாகுபடி செய்ய மேலும் பயனுள்ளதாக இருக்கும். எனவே, விவசாயம் செய்யக்கூடிய உயர் நிலங்களில் (அத்தகைய அரச காணிகள்) அல்லது திட்டத்தின் ஓட்டியுள்ள பகுதிகளில் அடையாளம் கண்டு விவசாய வழிமுறையாக தொடர வேண்டும் மற்றும் வாழ்வாதாரம் புதிய வழிமுறையாக விநியோகிக்கப்படும். புதிதாக மீள்குடியேற்றப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு வீட்டு தோட்டங்களில் சாகுபடி நிதி ஆதரவு சில ஆண்டுகளுக்குள் வழங்கப்படும்.

செயற்திட்டம் அவர்களின் திறன்கள் மற்றும் வேலை தகுதிகள் திறன்கள் போன்ற குடும்பங்களின் பொருளாதார கஷ்டங்களுக்கு பாதிக்கப்பட்ட நபர்களை செயற்திட்டத்தின் ஆட்சேர்ப்பு நடவடிக்கையில் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். அத்தகைய குடும்பங்களுக்கு முன்னுரிமை அதிவேக கட்டுமானம் மற்றும் PMU நடைமுறைப்படுத்துதலில் PAPs வேலை வாய்ப்புகளை உறுதி செய்ய ஆட்சேர்ப்பு செயல்பாட்டில் இருக்க வேண்டும். செயற்திட்டம் வேலை வாய்ப்புகளை ஒரு கணிசமானளவு வழங்குவதனால் PAPs மத்தியில் திட்டத்தின் எதிர்மறை பொருளாதார தாக்கங்களை குறைக்கும் நடவடிக்கையாக அமையும்.

நாட்பட்ட தற்காலிக மீள்குடியேற்றம் வேலை, வணிக, மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் குடியிருப்பாளர்கள் வேறு வருமானத்தில் நிரந்தர இழப்பை செய்யலாம். எனவே, செயற்திட்ட வழிகளில் இடம்பெயரும் மக்கள் நலன்கள் வழிமுறை கருத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

5.2.5. உள்கட்டமைப்பு வசதிகள் மீது பாதிப்பை குறைத்தல்

செயற்திட்ட நடவடிக்கை காரணமாக வீதி மற்றும் போக்குவரத்து, தொலைத்தொடர்பு, நீர் வழங்கல், மின்சாரம், நீர்ப்பாசன அமைப்புகள் மற்றும் கால்வாய்கள் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள், வடிகால் அமைப்புகள் திட்டத்தின் கட்டுமான பணிகள் பாதிக்கப்படலாம்.

பாதிக்கப்படும் சாத்தியமான அனைத்து இடங்களும் அடையாளம் காணப்பட்டு ஏற்கக்கூடிய மாற்று நடவடிக்கைகளை முன்கூட்டியே PMU அனைத்து உள்கட்டமைப்பு அமைப்புகளுக்கும் முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை எடுக்கப்படும். வயல் காணிகளில் கட்டுமான பணிகளின் நீர் வழங்கலில் தொந்தரவு நீர்ப்பாசன கால்வாய்கள் பாதிக்கும். மேலும் குவிக்கும் மண், குழி மற்றும் நில நிரப்புதல் காரணமாக மற்றும் எதிர்பாராத வெள்ளப்பெருக்கு இருக்கலாம். வீதி கட்டுமானத்தின் பின்னர் நீர்ப்பாசன கால்வாய்கள் மறுசீரமைப்பு வரை, தற்காலிக மாற்று நீர் வழங்கு அமைப்பு பாதிக்கப்பட்ட வயல் காணிகளில் கட்டப்படும் முறையான செயல்பாட்டை தொடர்ந்து அவை நிர்வாகம் சட்டப்படி இந்த அதிகாரிகள் உதவியுடன் பராமரிக்கப்படும்.

பொது வீதிகள் மற்றும் அனைத்து பிற அணுகல் வீதிகள் எதிர்மறையான தாக்கத்தை புனரமைத்தல், மீட்டெடுத்தல்களின் வழக்கமான பராமரிப்பு மூலம் குறைக்க வேண்டும். செயற்திட்டம் பொருட்கள் மற்றும் பிற கட்டுமான பணிகள் போக்குவரத்து என்பனவற்றால் ஏற்படும் எந்த சேதத்துக்கும் பொறுப்பு கூறப்படும். முக்கிய வீதிகள் மற்றும் மற்ற அணுகல் வீதிகளில் விபத்துக்கள் தடுத்தல் மற்றும் கனரக வாகனங்கள் பரிந்துரைக்கப்படும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு ஆலோசனையுடன் கட்டுப்படுத்தப்படும் வேண்டும். இருக்கும் வீதிகள் கட்டுமான காரணங்களுக்காக, சில புள்ளிகளில் மூடப்படும். எங்கே பாதுகாப்பான மற்றும் சுலபமாக பயண மாற்று தற்காலிக அணுகல் வீதிகள் கட்டப்பட்ட வேண்டும்.

செயற்திட்டத்தினால் மின்சார கம்பிகள் மற்றும் வரிசை போன்றவை இடப்பெயர்வுகளும் ஏற்படும். மின்சார வெட்டு குடியிருப்பாளர்கள் மற்றும் பிற நிறுவனங்கள் மீது ஏற்படும் எதிர்மறை தாக்கத்தை தவிர்க்க முன்கூட்டியே பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு தகவல் தெரிவித்தல் தேவைப்படுகிறது. கட்டுமான காலத்தில் தடையில்லாத மின் விநியோகம் தேசிய மின்சார சபை மற்றும் அதன் பிராந்திய மையங்களின் ஒத்துழைப்புடன் PMU மூலம் உறுதி செய்யப்படும். வீடுகள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கு மின்சார வழங்கலின் குறுக்கீடு PMU மூலம் பாதிக்கப்பட்ட கட்சிகளுடன் பேச்சுவார்த்தை மாற்று வழி தணிக்கப்படுவதாக வேண்டும்.

5.2.6. பொது பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதார தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தல்

அதிவேக கட்டமைப்பு மற்றும் செயல்பாட்டிற்காக காலங்களில் பொதுமக்கள் பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதாரம் உறுதி செய்யப்பட வேண்டும். நீண்ட கால பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை அனைத்து பாதிக்கப்படும் புள்ளிகள் மற்றும் அதிக மக்கள் தொகை கொண்ட பகுதிகளில் ஏற்று கொள்ள வேண்டும், எதிர்காலத்தில் அதிக மக்கள் தொகை கொண்ட, அனைத்து பரிமாற்றுகின்ற மற்றும் அணுகல் வீதிகள், பாலங்கள், சாத்தியமான மேம்பாலம் மற்றும் சுரங்க பாதை, மற்றும் இருக்கும் வசதிகள் மற்றும் ஆழமான வெட்டுக்கள் மற்றும் திட்ட குழி பகுதிகளில் கடக்கும் புள்ளிகளில் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

கட்டுமான மற்றும் கட்டுமான பகுதியில் உள்ள பல்வேறு தொடர்புடைய வேலைகளை வெளிப்புற பகுதிகளில் இயக்கப்படும் போது பொது சுகாதாரம் மற்றும் மக்களுக்கு அச்சுறுத்தல் ஏற்படலாம். எனவே, அனைத்து திட்ட நடவடிக்கைகள் PMU இனால்

பரிந்துரைக்கப்படும் தெளிவாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட பாதுகாப்பு வழிகாட்டல்கள் அடிப்படையில் கட்டுப்பாட்டில் இருக்கும். அனைத்து ஒப்பந்ததாரர்கள் மற்றும் வேலை படைகளுக்கு பாதுகாப்பு வழிகாட்டல்களை அறியச் செய்து திட்ட வேலை படை அத்துடன் மற்றும் திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் உழைக்கும் மக்கள் நன்மைக்காகவும் அவர்களை தொடர்ந்து பயன்படுத்த உறுதி மேற்பார்வை வேண்டும்.

எச்.ஐ.வி / எய்ட்ஸ் மற்றும் நோய்கள் மற்ற வகையான தடுக்க சிறப்பு கொடுக்கப்படும். திட்ட தளங்கள் மற்றும் வெளியே டெங்கு காய்ச்சலை தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் கருதப்படுகிறது. குறிப்பாக செயற்திட்டம் தொடர்பான அனைத்து இடங்களில் டெங்கு நுளம்பு இனப்பெருக்க இடங்கள் மேற்பார்வை செய்யப்பட வேண்டும். அதிவேக நெடுஞ்சீதி திட்ட தளங்களில் உள்ள மக்கள் மட்டுமே இல்லாது பொருட்கள் விநியோகத்தர்கள் , பொருட்கள் சேமித்துவைக்கும் இடங்களில் வாழும் மக்களின் பாதுகாப்பு , நோய்கள் மற்றும் அனைத்து சுகாதார ஆபத்துகள் என்பனவற்றில் இருந்து பாதுகாப்பு உறுதி செய்யப்படும்.

ஒரு நீண்ட கால செயல்முறை இருப்பது, மீள்குடியேற்றம் ஒரு சரியான கண்காணிப்பு மற்றும் மதிப்பீடு அமைப்பு தேவைப்படுகிறது மற்றும் வீதி போன்ற ஒரு அமைப்பு பின்பற்ற வேண்டும். மீள்குடியேற்ற செயற்திட்டம் அனைத்து PAPs ஒரு நல்ல வாழ்க்கை தங்கள் முன்னாள் குடியிருப்பு இடங்களில் இருந்தது என்று ஒப்பிடும்போது உறுதிப்படுத்தியிருக்கும்.. போன்ற வீதிகள் மற்றும் போக்குவரத்து, சக்தி தேசிய கட்டம் வழங்கப்பட்ட, நீர் வழங்கல், தபால் மற்றும் தொடர்பாடல், கழிவு அகற்றல் அனைத்து மீள்குடியமர்வதற்கு அபிவிருத்தி மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளின் காரணமாக கவனத்தை பராமரிக்கப்படும் என்பது உட்கட்டமைப்பு வசதிகள்.

திட்டத்தினால் குடிநீர், பாசன நீர், காற்று மாசுபாடு மற்றும் பிற பௌதீக நலம் என்பன பாதிக்கப்படும் எனவே கவனமாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை எடுப்பதன் மூலம் தடுக்க முடியும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

செயற்திட்டம் பகுதிகளில் வசிப்பவர்கள் குடிநீர் மற்றும் பிற தேவைகளுக்காக கிணற்று நீரை சார்ந்தது உள்ளரை தண்ணீர் தூய்மை, பாதுகாப்பில் சிறப்பாக தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளுடன் கணக்கில் எடுத்து கொள்ள வேண்டும். செயற்திட்டம் தளம் மற்றும் நில ஆழ்ந்த வெட்டுக்கள் காரணமாக கடுமையான தாக்கங்களை தவிர்க்க குழாய் கிணறுகள் மற்றும் குழாய் நீர் வழங்கல் மாற்று வழிகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். அத்தகைய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் வரை வழக்கமான தண்ணீர் தேவைகளை நிறைவேற்ற மக்களுக்கு செயற்திட்டத்தினால் வெளியில் இருந்து நீர் வழங்கப்படும்

இந்த நோக்கத்திற்காக குப்பை மற்றும் தொழில்துறை கழிவு அகற்றலுக்கு பிரத்தியேகமாக சரியான பொறிமுறையை மேற்கொள்ளப்படும். PMU கட்டுமான முழு காலத்தில் இத்தகைய நடவடிக்கைகளை பராமரிப்பது மூலம் மக்கள் நலனில் உத்தரவாதம் செய்ய முடியும்.

மக்கள் மீது ஏற்படும் சாத்தியமான நேரடி தீங்கு தாக்கங்கள் அனைத்தையும் தவிர்க்க திட்ட பணிகளை முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளையிடன் நிறைவேற்றப்படும். சமூகங்கள் குறிப்பாக வீடுகளில் உள்ள குழந்தைகள் மற்றும் பெண்கள் உட்பட பிரதேசத்தில் உள்ள மக்கள், அத்தகைய வேலை மற்றும் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்தும் காலங்கள் முழுமையாக அறிவித்தல் செய்யப்படும். மரங்கள், வெடிபொருட்கள், மற்றும் ஒத்த ஆபத்தான வேலை வெட்டுதல் போன்ற நடவடிக்கைகள் செயற்திட்டம் பகுதிகளில் வாழும் மக்களுடன் சரியான தொடர்பு இல்லாமல் செய்யப்பட மாட்டாது.

5.2.7. போக்குவரத்தில் பாதிப்பை குறைக்கும் நடவடிக்கைகள்

கட்டுமான நடவடிக்கைகளில் இயக்கப்படும் போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் திட்ட தளங்களில் முக்கியமாக பொது வீதிகள் மற்றும் பிற தொடர்புடைய வீதிகளில் அனுபவமாக உள்ளதுடன் PMU முன்கூட்டியே போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஏற்படக் கூடிய சாத்தியமான அனைத்து இடங்களும் அடையாளம் காணப்பட்டு சுமுகமான முறையில் கடமையான பாதிப்புக்கள் இல்லாமல் அவற்றை நிர்வகிக்க அதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும். வேலை நேரங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து மாற்றுவழிகளைத் தேவையான மாற்றங்களை திட்ட தளங்கள் வீதிகளில் மேற்கொள்வதனால் போக்குவரத்து நெரிசலை குறைக்க முடியும்.

5.3. சூழலியல் தாக்கங்களை தவிர்க்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் உத்தேச நடவடிக்கைகள்

5.3.1. கட்டுமான கட்டத்தின்போது சூழலியல் தாக்கங்களை தவிர்க்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் உத்தேச நடவடிக்கைகள்

5.3.1.1. இயற்கை வாழ்விடங்கள் இழப்பு, வாழ்விட துண்டாக்கம் மற்றும் விலங்கு இயக்கத்தில் தடைகள்

விவரமான வடிவமைப்பில் முடிந்த அளவுக்கு முக்கிய பகுதிகளில் பாதிப்பை குறைக்க வேண்டும். முக்கிய வாழ்விடங்கள் தவிர்ப்பு சிறந்த வழி, ஆனால் அது காரணமாக செலவுகள் கணிசமாக அதிகரிக்கும், இது அனைத்து நேரங்களிலும் சாத்தியமானது அல்ல. இது போன்ற சந்தர்ப்பங்களில், உயிர் இணைப்புகள் அல்லது மதகுகள், சுரங்கப்பாதைகள், சூழல்-குழாய்கள் என்பன நிலைபெற்றிருக்கும். பிற இடங்களில் இருந்து ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட சில வெற்றிகரமான நுட்பம் வடிவமைப்பு கட்டத்தில் பரிசீலிக்கப்பட்டது. (ஆஸ்திரேலிய அரசாங்கத்தின் சுற்றாடல் மற்றும் பாரம்பரிய திணைக்களம், 2008).

1. மேம்பாலம்: வீதிகளின் மேலே விலங்குகள் செல்ல அனுமதிக்கிறது

விதானம் பாலம்: இது பறவைகள், தாவும் சில பல்லிகள் போன்ற கால்கள் கொண்ட (ஏறும்) விலங்குகள் பற்றி ஏறுவதற்கு ஏற்றவாறு செங்குத்து துருவங்களுக்கு இருந்து அல்லது மரங்கள், அல்லது இணைப்புகள் இருந்து கயிறுகள் அல்லது மேலே நிறுத்திய கம்புகள், போன்ற எளிய கட்டமைப்புகள் ஆக இருக்க முடியும். இணைப்புகள் உயரம் விதானம் நிலை (உரு 5.1) விட குறைவாக இருக்க வேண்டும். விதானம் பாலங்கள் உள்ள, இயைந்திராமல் வேலி வீதிகள் வழியாக கடக்கும் மரங்களுக்குரிய விலங்குகள் தவிர்க்க வீதி இருபுறங்களிலும் விதானம் நிலை நிர்மாணிக்கப்படும்.



உரு 5.1: விதானம் பாலம் வடிவமைப்புகளுக்கான உதாரணங்கள்

2. சுரங்கப்பாதைகள்: வீதிகள் கீழே விலங்குகளை செல்ல அனுமதிக்கிம் முக்கிய உள்கட்டமைப்பு

மதகுகள் மற்றும் சுரங்கங்கள்: மதகுகள் பொதுவாக, சதுர செவ்வக அல்லது அரை வட்ட வடிவில் மற்றும் வட்ட வட்டவடிவில் விலங்கினங்கள் அல்லது நீர் வடிகால், அல்லது இரண்டுக்குமாக அமைக்கப்படும். அவை பொதுவாக கான்கிரீட் செல்கள் அல்லது உருக்கினால் செய்யப்பட்ட வளைவுகள் (உரு 5.2) உள்ளன. சுரங்கங்கள் அல்லது 'சூழல்-குழாய்கள்' பொதுவாக ஒப்பீட்டளவில் சிறிய விட்டம் (உதா. <1.5 மீட்டர் விட்டம்) சுற்று குழாய்கள் உள்ளன.



உரு 5.2: விலங்கு இயக்கத்தை எளிதாக்கும் சுரங்கப்பாதைகளோடு பாலம் மற்றும் மதகுகள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது

5.3.1.2. மனிதனால் உருவாக்கப்பட்ட வாழ்விடங்களின் இழப்பு மற்றும் துண்டு ஆக்கல்

விவசாய நிலங்கள் மற்றும் வீட்டு தோட்டங்களில் இழப்பு தவிர்க்க முடியாதது. இந்த இழப்புக்கள் ஈடுசெய்யும் ஒரு வழிமுறையாக, வீட்டு தோட்டங்களில் செறிவூட்டல் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும். காணி உரிமையாளர்களுக்கு பல்நோக்கு மரங்கள் மற்றும் மர மதிப்பு உள்ள மரங்கள் வீட்டு தோட்ட உரிமையாளருக்கு (இலவசமாக) வழங்கப்படும்.

5.3.1.3. அகற்றப்பட்டது தாவர மற்றும் மண் / குப்பைகள் பொருத்தமற்ற அகற்றல் காரணமாக சூழலியல் தாக்கங்கள்

அனைத்துவேலை பகுதிகளில் இருந்தும் மற்றும் அணுகல் தடங்களில் மேல் மண் மற்றும் தூர் வாரிய பொருட்கள் கவனமாக குவித்து, அல்லது பூர்த்தி செய்ய பகுதிகளில் புனருத்தாரணம் செய்ய உடனடியாக பயன்படுத்தப்படும். எங்கெல்லாம் முடியுமோ அங்கெல்லாம், மேல் மண் புனருத்தாரணம் அளிக்கப்படும் அல்லது நிரப்பப்படும்

மாசு மற்றும் திண்ம கழிவு அகற்றுதல் நிலவமைப்பு மற்றும் நீர்நிலை வாழ்விடங்களில் அழிக்க முடியும். பொருட்கள் முறையான மற்றும் பாதுகாப்பான சேமிப்பு வைத்தல் எதேச்சையாக தவிர்க்க அல்லது மழைநீர் இரசாயன / பொருட்கள் கழிவி செல்லாது மேற்கொள்ளப்படும்.

வாகனங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் சரியான பராமரிப்பு எண்ணெய் சிதறல்கள் கசிவுகள் தவிர்க்க மேற்கொள்ளப்படும்.

5.3.1.4. தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்களது முகாமில் செயற்பாடுகள் மூலம் சூழலியல் தொந்தரவுகள்

தொழிலாளர் முகாம்களில் மற்ற தளங்களில் இருந்து எழும் திண்ம கழிவு மற்றும் சுகாதார கழிவு ஒழுங்காக சேகரிக்கப்பட்டு வெளியேற்றப்பட வேண்டும். எந்த சூழ்நிலையிலும் இது போன்ற கழிவுகள் சூழல் மற்றும் நீர்நிலையைகளில் சுத்திகரிக்கப்படாது வெளியிடப்படாது. அனைத்து தொழிலாளர்கள் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர்கள் பொறியியல் சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் திண்மக் கழிவு அகற்றுதல் வழிமுறைகள், விழிப்புணர்வு செய்யப்படும். தேவையான வழிகாட்டல்கள் மற்றும் செயன்முறை நிலைமைகள் ஒப்பந்த ஆவணங்களில் கொண்டு சேர்க்கப்படும்.

5.3.1.5. கட்டுமான வாகனங்கள் மற்றும் தங்களது நடவடிக்கைகளில் சூழலியல் தொந்தரவுகள்

சிறந்த நடைமுறைகளை பின்பற்றுவதன் மூலம், இந்த தாக்கங்களை தவிர்க்கக்கூடியதாக உள்ளது. அனைத்து வாகனங்களும் நியமிக்கப்பட்ட அணுகல் வீதிகளில் இயக்கப்படும். மேலதிகமாக வீதிகள் வேண்டும் என்றால், கண்காணிப்பு குழுவுடன் கூட்டாக ஏற்கனவே தொந்தரவு / தரமிழந்த பகுதிகளில் பாதைகளில் நிறுவப்பட்ட வேண்டும். ஒப்பந்ததாரர் அதற்கான பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை பின்பற்ற அறிவுறுத்தப்படுவார்கள்.

வழிகாட்டல்கள் ஒப்பந்ததாரர் ஆவணங்களை ஒரு சேர்க்கப்படும். ஒப்பந்ததாரர் கண்டிப்பாக சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் செயற்திட்டம் கடைபிடிக்க அறிவுறுத்தப்படுவார்.

5.3.1.6. சத்தம், அதிர்வு மற்றும் தூசி காரணமாக பாதிப்பு

பொதுவாக, உத்தேச பாதையில் பதிவசெய்யப்பட்ட விலங்கினங்கள் மனிதனால் மாற்றம் செய்யப்பட்டவாழ்விடங்களில் மனித தொந்தரவுகளுக்கு இசைவாக்க திறன் கொண்டவை. எனவே தாக்கத்தை தவிர்க்கும் எந்த சிறப்பு நடவடிக்கைகளும் தேவையில்லை. எனினும், கட்டுமான கட்டத்தின்போது சத்தம் தொந்தரவுகள் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை உணர்திறன் மிக்க இனங்களுக்காக எடுத்தல் தேவைப்படுகின்றன. கட்டுமான வாகனங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு தொந்தரவுகள் குறைக்கும் வகையில் நன்கு பராமரிக்கப்படும். தற்காலிக ஒலி தடைகளை நிர்மாணங்களின் போது முக்கியமான பகுதிகளில் அமைக்கப்பட வேண்டும். அதற்கான பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் மற்றும் வழிமுறைகளை ஒப்பந்ததாரர் ஆவணங்களை சேர்க்கப்படும் பின்னர் அவர்கள் கண்டிப்பாக சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் செயற்திட்டம் கடைபிடிக்க அறிவுறுத்தப்படுவர்..

5.3.1.7. ஆக்கிரமிப்பு தாவரம் பரவல்

ஆக்கிரமிப்பு தாவரம் இனங்கள் பரவல் (ஐஏஎஸ்) மதிப்புமிக்க தாவர இனங்களுக்கு பெரிய அச்சுறுத்தலை ஏற்படுத்துகின்றன. எனவே அவற்றின் பரவலை தடுத்தது நிறுத்த வேண்டும். எனவே அனைத்து தொழிலாளர்களும் ஐஏஎஸ் விழிப்புணர்வு செய்யப்படும், அது மிக ஆரம்ப கட்டத்திலேயே கைமுறையாக ஐஏஎஸ் ஐ நீக்க அறிவுறுத்தப்படுகிறது.

5.3.1.8. தாவரங்கள் மற்றும் விலங்கினங்களில் அச்சுறுத்தல்கள்

கட்டுமான கட்டத்தில் தோண்டிய தற்காலிக குழிகள் மற்றும் அகழிகளில் அவர்கள் விலங்குகளை விழுவதை தடுக்க மற்றும் நுளம்புகள் இனப்பெருக்கம் செய்வதை தடுக்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். இந்த குழிகளுக்கு இருபுறமும் விலங்குகள் எளிதாக தப்பிக்க சாய்வானதாகபேணப்பட வேண்டும். எந்த புள்ளியில் நாட்டிற்கே உரித்தான இனங்கள் மதிப்பீட்டின் போது பதிவு செய்யப்பட்டன. இருப்பினும், காணப்படும் மற்றும் மதிப்புமிக்க விலங்கினங்கள் மற்றும் இடம் பெயரும் யாவும் வழங்குவதற்கான, காடுகள் அப்படியே முடிந்தவரை பேணப்படும்.

நீர்வாழ்வன வாழ்விடம் மீது சுற்றாடல் தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தல்

5.3.1.9. நீரியல் வாழ்விடம் மற்றும் சீரழிவு

மண் அரிப்பு மற்றும் வண்டல் காரணமாக வாழ்விடம் சீரழிவு ஏற்படுவதை அதற்கான தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை அமுல்படுத்துவதன் மூலம் கட்டுப்படுத்த முடியும். மனித உழைப்பை முக்கிய பகுதிகளில் பயன்படுத்தல் சாத்தியமாகும். முக்கிய கட்டுமான நடவடிக்கைகள் மண் அரிப்பு மற்றும் வண்டல் குறைக்க வருடத்தின் உலர் மாதங்களுக்கு ஒத்துப்போகிற மாதிரி சரிசெய்யப்பட வேண்டும். தேவையான

வழிகாட்டல்கள் மற்றும் நிலைமைகளை ஒப்பந்தத்தில் வழங்கப்படும் ஒப்பந்ததாரர் கண்டிப்பாக சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் செயற்திட்டம் கடைபிடிக்க ஆலோசனை செய்யப்படுவார்.

5.3.1.10. பொருத்தமற்ற மண் அகற்றல், குப்பைகள், திண்ம கழிவு மற்றும் சுகாதார கழிவு அகற்றல் காரணமாக தாக்கங்கள்

மண், குப்பைகள் மற்றும் திண்ம கழிவுகள் நீர்வழிகள் இருந்து தொலைவில் முன்னர் அடையாளம் காணப்பட்ட தளங்களில் வெளியேற்றப்பட வேண்டும். பொருத்தமான தளங்கள் மற்றும் முறைகள் கழிவு அகற்றல் தொடர்பில் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட துப்புரவு முறைகள் (உதா. மொபைல் கழிப்பறைகள்) முறையான கழிவு நீர் வடிகால் வசதிகள் வழங்கப்படும். சாக்கடை குழிகளை நீர்வழிகள் இருந்து தள்ளி அமைக்கப்படும். மண், குப்பைகள், திண்மக் கழிவு மற்றும் சுகாதார கழிவு அகற்றல் என்பனவற்றுக்கு தேவையான வழிகாட்டல்கள் ஒப்பந்தத்தில் வழங்கப்படும் ஆவணங்களில் சேர்க்கப்படும். ஒப்பந்ததாரர் கண்டிப்பாக சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் செயற்திட்டத்தை கடைபிடிக்கி ஆலோசனை செய்யப்படுவார்.

5.3.1.11. நீர்வாழ் உயிரினங்களின் இயக்கத்திற்கு தடைகள்

இது மிக குறுகிய காலத்தில் புறக்கணிக்கப்பட்ட முடியாத தாக்கங்களாக உள்ளன; எனவே எந்த குறிப்பிட்ட தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் தேவைப்படுகின்றன. எனினும், தேவையான முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை கட்டுமான கழிவுகள், மண், மற்றும் குப்பைகள் என்பனவற்றை நீர் நிலைகளுக்கு அருகாமையில் குவிக்காது வேறு இடங்களில் இருக்க குறிப்பிட்ட நடவடிக்கைகள் மற்றும் கட்டுமான சிறந்த நடைமுறைகள் ஆவணத்தில் விரிவாக விவாதிக்கப்பட்டுள்ளது. நீர் நிலைகள் / நீரோடைகள் அருகே குவிக்காது இருக்க கட்டுமான நடவடிக்கைகளின் போது எடுக்கப்படும். மதகுகள் மற்றும் வடிகால் கட்டமைப்புகள் செயல்பாட்டு நிலை போது இயற்கை வடிகால் வலையமைப்பில் நீர் ஓட்டத்தை அனுமதிக்க நன்கு பராமரிக்க வேண்டும்.

5.3.2. செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது சூழலியல் தாக்கங்களை கட்டுப்படுத்தும் நடவடிக்கை

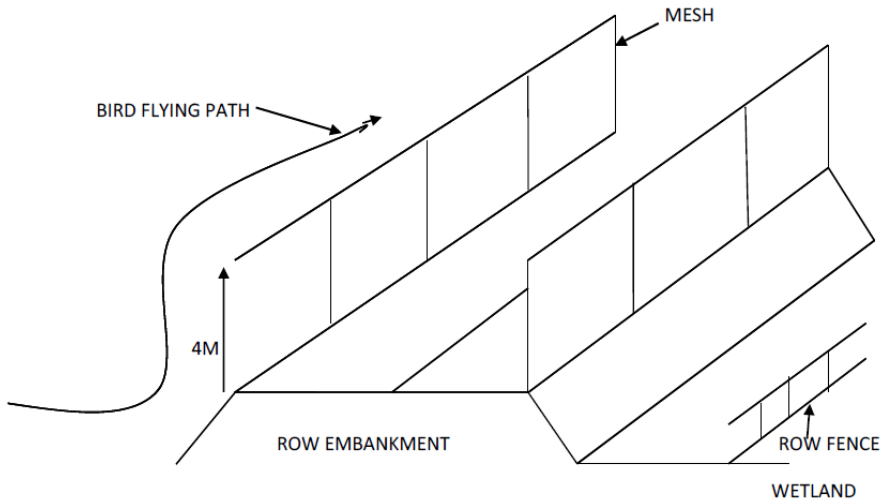
5.3.2.1. வீதி பலி

வீதிகளில் விலங்கு அணுகலை குறைப்பதற்காக: குறைந்தது 2 மீ உயரம் வலை வேலிகள் தேவையான இடங்களில் மறைப்பதற்கு முழுவதும் பயன்படுத்த முடியும். பரிமாற்ற புள்ளிகளில், குடிமனை விலங்குகள் இந்த வீதிகளைச் அணுகாது இருக்க இது போன்ற வேலிகள் நிறுவுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

விலங்குகள் வீதியில் நுழைய வாய்ப்பு உள்ள இடங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு எச்சரிக்கை அடையாளங்கள் அமைக்கப்படும். ஒரு ஆய்வு கட்டத்தில் இது போன்ற

இடங்களில் அடையாளம் காணப்பட்டு செயற்பாட்டுக் கட்டத்தில் முன் மேற்கொள்ளப்படும். கூடுதலாக, வேக வரம்புகளை சில இடங்களில் செயல்படுத்தப்படும்.

தாழ்வாக பறக்கும் பறவைகள் மோதல்கள் விடயத்தில் ஒரு கணிசமான மற்றும் வேகமாக நகரும் வாகனங்களினால் இலங்கையில் தற்போது செயல்படும் அதிவேக வலையமைப்புகளில் பதிவாகியுள்ளது. பறக்கும் பறவை உயிரிழப்பு எண்ணிக்கை குறைக்கும் பொருட்டு, பின்வரும் அவசிய வடிவமைப்பு ஈரநிலங்களை கடந்து செல்லும் அதிவேக பாதை சுவடுகளில் அமைக்கப்படும். பறவைகள் பறக்கும் உயரத்தை அதிகரித்து வாகன மோதல்கள் தவிர்க்க வேண்டும். கீழே உரு 5.3 வழங்கியுள்ள அதிவேக நடைபாதை புயத்துக்கு வெளியே ஒரு கூடுதல் வேலி கட்டுவதன் மூலம்பெற முடியும்



உரு 5.3: பறவை பறக்கும் வழித்தடத்தை திசைதிருப்பு அமைப்பு பட வரைபடம்

5.3.2.3. எதிர்கால அபிவிருத்தி காரணமாக அருகே உள்ள தாவர மற்றும் வாழ்விடங்கள் இழப்பு

தனியார் நிலங்களில் எத்வித அபிவிருத்தி கட்டுப்பாடுகளை விதிப்பது கடினம். எனினும், அரசு காணிகளில் வீதியின் இருபுறங்களிலும் குறைந்தபட்ச ஒதுக்கீடு அப்படியே வைக்கப்படும்.

5.3.2.4. சத்தம் மற்றும் அதிர்வு மாசுபாடு

செயல்பாட்டு கட்டத்தின்போது சத்தம் தொந்தரவுகள் உணர்திறன் மிக்க தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை, குறிப்பாக, சுற்றுச் சூழலில் முக்கிய வனப் பகுதிகளில் தேவைப்படுகின்றன. தாவர / வீதியோர மரம் நடுகை குறிப்பாக முக்கிய பகுதிகளில், நெடுஞ்சீதியில் செயல்படும் வாகனங்களால் ஏற்படும் தாக்கத்தை குறைக்க தடை

பயன்படுத்தப்படும். வாகன நிலை நுழைவு புள்ளிகள் அனுமதிக்கப்படும்போது கருதப்பட வேண்டும்.

5.3.2.5. மாசுபாடு காரணமாக சூழலியல் தாக்கங்கள்

தூசி மற்றும் காற்று மாசுபாடு தாக்கத்தை குறைக்க கிரீன் பெல்ட் தாவர இனங்களை கொண்டு நிலைபெற்றிருக்கும். வாக நுழைவு புள்ளிகள் (போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் கொள்கை) மூலம் வாகனங்கள் அனுமதிக்கிறது கருதப்பட வேண்டும்.

5.3.2.6. ஆக்கிமிப்பு தாவர பரவல்

பரவும் ஆக்கிமிப்பு தாவர இனங்கள் (IAS) பரவல் செயற்திட்டம் இணைத்துக் கொள்ளும் தரைஅழகுபடுத்தல் பராமரிப்பு மூலம் மேற்கொள்ளப்படும். எனவே அனைத்து பராமரிப்பு தொழிலாளர்களுக்கும் ஐஏஎஸ் தொடர்பில் விழிப்புணர்வு செய்யப்படும்.

5.3.2.7. தரைஅழகுபடுத்தலில் தாக்கம்

தரைஅழகுபடுத்தல் மற்றும் மீள் நடுகைக்காக என்பன தளத்தில் சுற்றாடல் சமநிலை தோற்றத்தை மேம்படுத்த மேற்கொள்ளப்படும். தரைஅழகுபடுத்தலுக்கு தாவர இனங்கள் கட்டுமான பின்னர் தளத்தில் (தோட்டத்தில்) வசிக்கும், பறவைகள், பட்டாம்பூச்சிகள், மற்றும் பிற விலங்கினங்களை வகையின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படும். குறைந்த பராமரிப்புடைய நாட்டிற்கு உரித்தான தாவர இனங்கள் எங்கெல்லாம் முடியுமோ அங்கெல்லாம் பயன்படுத்தப்படும்.

5.4.2.4 மேற்பரப்பு நீர் மற்றும் நிலத்தடி நீர் மாசுபாடு

காணி துப்பரவு காரணமாக மேற்பரப்பு நீர்வழி தாக்கங்கள் மற்றும் மாசுபடுதலை குறைக்கும் நடவடிக்கைகளை

பின்வரும் நடவடிக்கைகளை பரிந்துரைக்கப்படுகிறது;

1) காணி துப்பரவு, வெட்டுதல் / நடவடிக்கைகள் அகழ்வில் நிரப்பல், மற்றும் பாலம் கட்டுமான பணிகள் வறட்சி காலத்தின் போது செய்யப்படும். திட்ட பகுதி (கடந்த 5-10 ஆண்டுகள் குறைந்தது) மாத மழை வடிவங்கள் வளிமண்டலவியல் (அருகாமை நிலையம்) துறை இருந்து கிடைக்கும் தரவுகளை பயன்படுத்தி ஆய்வு செய்யப்படும்.

2) வண்டல்வேலிகள் (உரு 5-12) நெல் வயல்கள் அல்லது நீர்வழிகள் (உதா. Ch 17+000 to Ch 17+200 km, Ch 18+650 to 18+950 km & Ch 18+750 to Ch 19+150) தாழ்வான குடா ஓயா மற்றும் Wataraka மொரட்டுவ CH 19 + 150 கி.மீ. பகுதிகளில் செய்யப்படு வேண்டும். படிவுகள் தொடர்ந்து நீக்கப்பட்டு ஒரு நிரப்பு பொருளாக அல்லது மறுநிரப்புச் பொருளாக பயன்படுத்தப்படுகிறது.

3) காணிதுப்பரவாக்கல் குப்பைகள் மற்றும் குறுவட்டு கழிவுகள், நிரப்ப பொருள் மற்றும் குவாரி சேறு வெள்ளப்பெருக்கு (உதா. நெல் பகுதிகளில்) நீர்வழிகள் மற்றும் பகுதிகளில் நெருக்கமான சேமிக்கப்படாது.

4) நிலம் குப்பைகள் கிவாரி தளங்களின் புனருத்தான பகுதிகளில் நிரப்பு பயன்படுத்தப்படும்

5) பாலம் கட்டுமானம் ஆற்றம் மருங்கில் தாக்கத்தை கட்டுப்படுத்தல் வரப்புகளில் / பெட்டி அணைகள் குழி பகுதிகளில் சேர்க்கப்படுகிறது. இவை வழக்கமாக பரிசோதித்து கீழ்நிலை இடம்பெயர்வை தடுக்கப்படுவது உறுதி செய்யப்படும் .

6) நீர்வழிகளின் கீழ்நிலை பயனர்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு அவர்களுக்கு ஒரு மாற்று நீர் வழங்கல், தற்காலிகமாக வழங்கப்படுவதுடன் நீரோடையை பயன்படுத்தலை நிறுத்த அறிவுறுத்தப்படுகிறார்கள். முடியுமானவரை, ஆறுகள் மாசு தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்தி தவிர்க்கப்பட முடியும்.

7) அணை மற்றும் வண்டல் திரைச்சீலைகள் பாலங்கள் உதா நீர்வழிகள் மேல் கட்டப்பட்ட வேண்டும், உதா :

*) ரம்புக்கண ஓயா (Ch 15+830 to Ch 16+060 km, Ch 16 + 900 km, Ch 25+740 km and Ch 30+200 km)

குடா ஓயா (Ch 18 + 000 km, Ch 18+700 to Ch 18+800 km & Ch 18+750 to 19 +150 km)

• கட்டுமானத்தின் போது சேதமடைந்துள்ளன ஆற்றம் மருங்குகள் கேபியன் சுவர்கள் கான்கிரீட் தக்கவைத்து சுவர்கள்போன்றபொருத்தமான நடவடிக்கைகளை கொண்டு மறுசீரமைப்புச் செய்ய வேண்டும். விரிவான முறை அறிக்கைகள் குறிப்பிட்ட / துல்லியமான பரிந்துரைகளை வழங்க தயாராக வேண்டும்

• வளி மாசுபடுதலை தடுக்க மேற்பரப்பில் நீர் தெளித்தல் / புல் நடுதல் வழங்குவதற்கான மூலம் மணல் வெட்டப்படும் இடங்கள் பாதுகாக்க வேண்டும். ரோட்டிலிருந்து உயர்வெள்ள மட்டம் (HFL) க்கு மேலே அணைக்கட்டு வெள்ளம் பாதிப்பை குறைக்க வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

• களை துப்பரவு வேலைக்கு பூச்சிக்கொல்லிகள் (களை நாசினி) பயன்படுத்துவது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

• வாகனம் சலவை செய்யும் நீர் வெளியிடுவதற்கு முன் சேகரிக்கப்பட்ட வடிகட்டல் மேற்கொள்ளப்படும். மாறாக, வாகன / இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் பரிமாறும் மற்றும் பராமரிப்பு பணிகளில் மட்டுமே போன்ற வெளியே சேவை நிலையங்கள் நியமிக்கப்பட்ட இடங்களில் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

5.4.2.5 கட்டுமான இடிப்பு கழிவு (CD கழிவு) முகாமைத்துவம் மற்றும் எண்ணெய் கசிவு முகாமைத்துவம்

CD கழிவுகள் மற்றும் எண்ணெய் கசிவு முகாமைத்துவம் மாசுபாடு பொருட்டு தேவையான தொடர்புடைய அம்சங்களில் விவாதிக்கப்பட்டுள்ளது.

5.5 உத்தேச குடைவு காரணமாக ஏற்படும் சுற்றாடல் தாக்கங்களுக்கு எதிராக தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறைகள் செயல்கள்

- தோண்டுதலுக்காக நிலத்தடி புவியியல் நிலைகள் குறித்து விசாரணை அவசியம். தோண்டுதல் புவியியல் மற்றும் ஜியோடெக்னிகல் பொறியாளர் வழிகாட்டலின் கீழ் அடித்தள ராக் வரை செய்ய வேண்டும்.
- சுரங்கப்பாதை கட்டுமானத்துக்கு சுரங்கம் மேப்பிங் பலவீனமான மண்டலங்களை அடையாளம் பொருட்டு செய்யப்படும். மேற்பரப்பின் புவியியல் மற்றும் கட்டமைப்பு புவியியல் மேப்பிங் அவசியம்.
- பல்வேறு வகையான பகுதியில் நிலத்தடியில் விசாரணைக்கு பின்னர் குடைவு சாத்தியங்கள் பரிசீலிக்கப்படும் என்று.
- சாத்தியமான சுரங்கப்பாதை நிர்மாயிப்பு கட்டிட கட்டமைப்புகள், மேற்பரப்பில் சாய்வு தோல்விகள் மற்றும் நில சப்சிடன்ஸ் பாதுகாக்கும் பூமியின் அதிர்வுகளை குறைக்கும் பொருட்டு செய்யப்படும்.
- அவதானிப்புகள் படி திட்டமிடப்பட்டுள்ள சுரங்கங்கள் பிரிவுகள் மிக மென்மையான தரை வழியில் நிர்மாணிக்கப்படும். எனவே, எந்த குடைவுக்குமுன், நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை பராமரிக்க பொருட்டு, சரியான சிமெண்ட் கூழ் ஏற்றம் பயன்படுத்துவதன் மூலம் மென்மையான தரை கல்லாக்கல் தேவைப்படும்.
- மேலும், நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை சுரங்கப்பாதை உறை பராமரிக்க பொருட்டு செய்யப்படும் மற்றும் சுரங்கங்கள் சீரமைப்பு கண்காணிப்பின் கீழ் செய்யப்பட வேண்டும் ..

மேலும் குடைவின்போது மேற்பரப்பு மண் தோல்விகளை எதிர்பார்க்க முடியும் எனவேபொருத்தமான சாய்வு உறுதித்தன்மையை முறைகள் பலவீனமான பகுதிகளில் குடைவுக்கு முன் சேர்த்து ஈடுபடுத்தப்படும்.

- மேலும், குடைவு குறிப்பாக உத்தேச சுரங்கப்பாதை 2, முன்மொழியப்பட்ட வீதி மாற்றுவதால் தவிர்க்க முடியும், முன்மொழியப்பட்ட வீதி மாற்றுவதால் மூலம் தனிமைப்படுத்தப்பட்ட மலையை தவிர்க்க முடியும்.
- சுரங்கம் கட்டுமான தற்காலிகமாக சுரங்கப்பாதை அச்சில் தாவர தொகுதியில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும். பகுதியில் நிலவும் நிலத்தடி ஸ்திரத்தன்மை பராமரிக்க வேண்டும்.

- சுரங்கங்கள் குழி கட்டத்தின்போது பிபிவி குறைக்கும் எந்த எளிய வழிகள் உள்ளன. ஒரு டிபிஎம் இன் கட்டர் வேகம் குறைத்து, அல்லது முகத்தில் உந்துதல் குறைக்கும் ஆனால், அதிர்வு தாக்கங்கள் குறைக்க கண்டிப்பாக கண்காணிக்கப்பட வேண்டும்.

5.6. வளி தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு ஏற்படும் விளைவுகளுக்கு தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறை நடவடிக்கைகள்

5.6.1 வளி தரம், இரைச்சல் மற்றும் அதிர்வு ஏற்படும் விளைவுகளுக்கு தாக்கத்தை குறைக்கும் வழிமுறை நடவடிக்கைகள்

வளி மற்றும் நீர் தரம் சீரழிவிற்கு தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை முன் கட்டுமான கட்டத்தின் போது தேவை இல்லை. வளி, சத்தம், அதிர்வு மற்றும் நீர் தர அடிப்படை அளவீடுகள் கட்டுமான ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் மேற்கொள்ளப்படும்.

அருகிலுள்ள கட்டமைப்புகள் (குறைந்தது <உள்ள 500 மீ அல்லது பொறியாளர் / மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை / GSMB நிர்ணயிக்கப்படும்), ஆய்வுகள் மற்றும் அதிர்வு அதிர்வெண்கள் (ஹெர்ட்ஸ்) மற்றும் PPVs முன் கட்டுமான கண்காணிப்பு ஒப்பந்ததாரர் மேற்கொள்ளப்பட்ட வேண்டும். கள ஆய்வுகள் பின்வரும் குறிப்பிட்டுள்ள இடம் ஒரு சிறப்பு முக்கியத்துவம் முறை நடத்தப்பட்டவேண்டும்.

- 2 பரிமாற்றுகின்ற இடம் மற்றும் அருகிலிருக்கும் பகுதிகள்
- ரம்புக்கன ஓயா (Ch 15+830 to Ch 16+060 km, Ch 16 + 900 km and Ch 30+200 km)
- குடா ஓயா (Ch 18 + 000 km, Ch 18+700 to Ch 18+800 km & Ch 18+750 to 19 +150 km)
- அம்பேபுஸ்ஸ- குருநாகல் வீதி (A6 Road; cross-point / Ch 5 km)
- அடயாடவெல-பிட்வெல மாறும் இடம் (13+075km)
- ரம்புக்கன-கட்டுபிட்டிய மாறும் இடம் (14+375km)
- டோம்பேமட-ரம்புக்கன-குருநாகல் வீதி / குறுக்கு புள்ளி (6+900km)
- Ch 27 + 675 km (புப்புலியா)
- Ch 13+900 km
- காமாவ டொம்பமட கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 8 + 500 km)
- Kotawella கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 14+350 km)
- பிரிவணா பராபவன மகா வித்தியாலய வீதி (Ch 17+050 km)
- வட்டறக்க மகா வித்தியாலயம் (Ch 21+200 km)
- Ch 7 + 940 km
- கலகெதற மத்திய கல்லூரி (Ch 31+560 km)
- கலாவவ மகா வித்தியாலயம் (Ch 26 + 200 km)
- சிறி வலகராமாய ஆலயம் Ch 18 + 000 km

மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை மற்றும் GSMB ஆர்டிஏ வினால் ஆலோசனைகளையும் கருத்திற்கொள்ள வேண்டும். விபரமான குடிசார் பொறியியலாளரிடம் அறிக்கைகள் பெறப்படும். தேதியிட்ட புகைப்பட ஆதாரத்தைக் கொண்டு மாடிகளில் எண்ணிக்கை, கட்டிடங்கள் பயன்படுத்தப்படும். கட்டுமான பொருள், திட்ட தள அருகாமையில், ஜிபிஎஸ் இடங்களில் மற்றும் பிளவுகள் மற்றும் பிளவுகளில் (நீளம் மற்றும் அகலம்) சிவில் பொறியியல் விவரங்கள் கோடிட்டு விபரமாக பேண வேண்டும்.

5.6.2. மணல் அகழ்குழி பகுதிகள் மற்றும் குவாரிரி தளங்களில் குறிப்பிட்ட நடவடிக்கைகள்

மணல் அகழ்குழி பகுதிகள் மற்றும் குவாரிரி தளங்களில் தற்போது செயல்முறையில் உள்ள சில பகுதிகளில் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும் (Ch 29+900 km and Ch 24+280 km) மேலும் ஒப்பந்ததாரர் / கள் மூலமாக கண்டறியப்பட்டு மற்றொரு சாத்தியமான தளத்தில் (Ch 7+940 km) அமைக்கப்படும். அடையாளம் காணப்பட்ட இந்த தளத்தில் குறிப்பிட்ட EMPs மற்றும் EMOps தயாரித்தல் உட்பட தனி விரிவான விசாரணைகள் (சுற்றாடல் மதிப்பீடுகளை) தேவைப்படலாம்.

எனினும், அது பின்வரும் நடவடிக்கைகளை மணல் அகழ்குழி , குவாரி தளங்கள் மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை மற்றும் GSMB மேற்பார்வையின் கீழ் ஒப்பந்ததாரர் மூலம் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று பரிந்துரைக்கப்படுகிறது:

- மணல் அகழ்குழி பகுதிகளில் மற்றும் குவாரி தளங்கள் தாவர போர்வை அகற்றல் மண்அரிப்பை தவிர்ப்பதற்காக குறைக்கப்படும். ஒவ்வொரு மணல் அகழ்குழி பகுதியில் மற்றும் குவாரி தளத்தில் தாவர மேல் மண் மலை போல குவிந்தல் மறு பரப்பிலான நிலத்தில் மறுபடியும் அமர்த்தவும் வேண்டும்.
- கட்டுமான நடவடிக்கைகளுக்கான மணல் மற்றும் கருங்கல் என்பன அனுமதிக்கப்பட்ட தளங்களில் மட்டுமே பெறப்படும். இந்த தளங்கள் மழை காலங்களில் நீர் தர பிரச்சினைகள் மீது ஏற்படும் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் பொருட்டு நீர் நிலைகளில் இருந்து தொலைவில் அமைந்துள்ள. இந்த தளங்கள் உயர் சத்தம் மற்றும் அதிர்வு levels8 பொறுத்தவரை குடியிருப்பாளர்களுக்கு ஏற்படும் தாக்கத்தை தவிர்க்க குடியிருப்பு பகுதிகளில் இருந்து தொலைவில் அமைந்துள்ள.
- நிரப்பு மூலப்பொருட்களைப் பெற பயன்படுத்தப்படும் மணல் சமதரை பரப்புகளில் வெட்டப்படும். சாய்வு பகுதியில் பொருந்தவில்லை அல்லது இருக்கும் வரையறைகளை கிடைப்பதும் வரிசைப்படுத்தப்பட்ட வேண்டும். விழுந்த விலங்குகள் தப்பிக்க குழிகளின் முனைகளை மீண்டும் சாய்வான செய்யப்படும்.
- உள்ள நிலச்சரிவு இடங்களில் மழை காலங்களில் ஏற்படக்கூடிய சாத்தியமான நிலச்சரிவு வாய்ப்புகளை தவிர்க்க (NBRO உதவியுடன் பகுதிகள் அடையாளம் காணப்படும்
- குழிகளை சுற்றி அலையும் விலங்குகளுக்கு எளிதாக தெரியும் வகையில் வேலி நிறுவப்படும்.

- நாட்டிற்கே உரித்தான மரங்களைக் கொண்டு மரநடுகை செய்யப்படும். வெளிப்படும் மண் பகுதிகளில் மழை காலங்களில் மேற்பரப்பில் வடிந்தோடலை தவிர்க்க பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.
- கண்காணிப்புக் குழு ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு புனர்வாழ்வு திட்டங்களை வழங்கப்படும். முன்னேற்றம் மாற்றங்களைக் காட்ட தேதியிட்ட புகைப்படங்கள் அவ்வப்போது ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

5.6.2.2 அருகிலுள்ள குடியேற்றங்கள் ஒலி மற்றும் அதிர்வு மற்றும் வாழ்விடங்களில் சத்தம் அதிர்வு தொல்லை கட்டுப்பாடு

சாத்தியமான சத்தம் மற்றும் அதிர்வு பாதிப்புக்களை கட்டுப்படுத்துவதற்கு பின்வரும் நடவடிக்கைகள் பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. இந்த நடவடிக்கைகள் வீதிகள், அனைத்து அகழ் குழிகள், அனைத்து குவாரி தளங்கள் மற்றும் திரள்படுத்தல் நிலையம், கல்குவாரி மற்றும் பாறை நசுக்கிய இடம் உட்பட முழு திட்ட தளத்துக்கும் பொருந்தும்.

- இரவு நேரத்தில் வேலை இருக்காது. சாத்தியம் இல்லை என்றால், சமூகத்தின் குடியிருப்பு பகுதிகளில் தகவல் (பொருந்தும் - குறிப்பாக கல்கெதற , Deyawadiwala-Pitawala வீதி, ரம்புக்கன- Katupitiya வீதிகளைப் பிரிக்கும், Dombemada- ரம்புக்கன-குருநாகல் வீதி / குறுக்கு புள்ளி எடுத்துக்காட்டாக, பரிமாற்றுகின்ற, அம்பேபுஸ்ஸு-Kurunegela வீதி (A6 மற்றும் வீதி; குறுக்கு புள்ளி) கட்டுமான அவசியத்தைப் பற்றியும் Ch 27 + 675 km கிமீ (Pubbiliya) மற்றும் முன்கூட்டியே பாடசாலைகள்) அருகே குடியிருப்பு பகுதிகளில் இரவு நேரத்தில் வேலைசெய்வது முன்கூட்டியே அறிவிக்கப்படும்.

- அனைத்து இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் நன்கு பராமரிக்க வேண்டும் மற்றும் அவற்றுக்கு இரைச்சல் குறைப்பு சாதனங்கள் வெளியேற்ற புகைபோக்கி போன்றவை பொருத்த வேண்டும்.

- பாடசாலைகள் (Kotawella கனிஷ்ட வித்தியாலயம் Ch 14 + 350 கி.மீ., Parape மகா வித்தியாலயத்தில் உள்ள இடங்களில் - Ch 17 + 050 கி.மீ., Wataraka மகா வித்தியாலயத்தில் - Ch 21 + 200 கி.மீ., கல்கெதற மத்திய கல்லூரி - Ch 31 + 560 கி.மீ., Kaamawa Dombemada கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 8 500 கிமீ) மற்றும் Galabawa மகா வித்தியாலயத்தில் - அத்தகைய இடம் உள்ள Ch 26 + 200 கி.மீ.) கட்டுமான நடவடிக்கைகள் பாடசாலைகள் மணி நேரம் கழித்து மற்றும் வார இறுதிகளில் / விடுமுறை நாட்களில் நடத்தப்படும்.

- தாள் தொகுப்பு மேற்கொள்ளப்படும் போது, வைப்ரேடரி சுத்தியல் பயன்படுத்தப்படும் விட சுத்தியல் கைவிட வேண்டும் என்று பரிந்துரைக்கிறது. குடியிருப்பு பகுதிகளில் (உதா. 2 பரிமாற்றுகின்ற, ரம்புக்கன ஓயா உள்ளன பகுதிகளில் (Ch 15 + 830 16 + 060 கி.மீ., Ch 16 + 900 கி.மீ மற்றும் Ch 30 + 200 கி.மீ.), குடா ஓயா (Ch 18 + 000 CH செய்ய கி.மீ., Ch 18 + 700 18 + 800 கி.மீ. & Ch 18 + 750 19 +150 கி.மீ. CH க்கு), Ch 37 +970 கி.மீ., அம்பேபுஸ்ஸு-Kurunegela வீதி (A6 மற்றும் வீதி; குறுக்கு புள்ளி), Deyawadiwala-Pitawala வீதிகளைப் பிரிக்கும் (N240117 &

E156971), ரம்புக்கன-Katupitiya வீதிகளைப் பிரிக்கும், Dombemada- ரம்புக்கன-குருநாகல் வீதி / குறுக்கு புள்ளி, Ch 27 + 675 கிமீ (Pubbiliya), Kotawella கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 14 + 350 கிமீ), Parape மகா வித்தியாலயத்தில் ஸ்ரீ வீதி ஸ்ரீ மகா Pirivena கொண்டு (Ch 17 + 050 கி.மீ.), Ch 13 + 900 கி.மீ, Kaamawa Dombemada கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 8 500 கிமீ), Wataraka மகா வித்தியாலயத்தில் (Ch 21 + 200 கி.மீ.), கலகெதற மத்திய கல்லூரி (Ch 31 + 560 கிமீ), Galabawa மகா வித்தியாலயத்தில் (Ch 26 + 200 கி.மீ.) மற்றும் கோவில் Ch 24 + 975 கி.மீ தொலைவிலும்,). கடைப்பிடிக்கப்படும்

- அருகில் உள்ள உள்கட்டமைப்புகளில் ஆய்வு (குறைந்தது 500 மீ அதிவேக இருந்து திட்ட பொறியாளர் / மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபை) முக்கியமான பகுதிகளில் நடாத்த பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. அதிர்வு மற்றும் பீக் துகள் திசைவேகங்களை (PPVs) முன் கட்டுமான அதிர்வெண் கண்காணிக்கப்பட வேண்டும். நியாயமான இழப்பீடு (காரணமாக tippers ஏற்படும் கடும் போக்குவரத்து) உண்மையான அதிர்வு தூண்டிய சேதங்கள் ஒப்பந்ததாரர் மூலம் வழங்கப்படும். ஒப்பந்ததாரர் பொதுமக்களின் புகார்களை மற்றும் பொதுக் குறைகளை பதிவு புத்தகத்தில் பராமரிக்க வேண்டும்.

- தேவையான தனிப்பட்ட பாதுகாப்புக் கருவிகளை (PPE) (காது பிளக்குகள் அல்லது கெட்டியான தொப்பிகள் / தலைக்கவசங்கள்) போன்ற பாறை வெடித்தல் சத்தம் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு தொழிலாளர்களில் கொடுக்கப்படும். இரைச்சல் அளவுகள் 80 டெசிபல் (A) மற்றும் 90 110 டெசிபல் டிஇடையே இருக்கும் போது காது பிளக்குகள் பயன்படுத்தப்படும், ஆனால் காது muffs அளவை தாண்டி போது (அதாவது போது நிலைகள் 90-110 டி.பி. பயன்படுத்தப்படும்

கட்டுமான பிரிவு பயன்படுத்த வாகனங்கள் தொடர்ந்து நன்கு குறிப்பிடத்தக்க இரைச்சல் அளவுகள் உருவாதலை தவிர்க்க பராமரிக்க வேண்டும். எங்கெல்லாம் முடியுமோ அங்கெல்லாம் குறைந்த இரைச்சல் உருவாக்கும் இயந்திரங்கள் பயன்படுத்த முயற்சிகள் செய்ய செய்யப்படும்.

- போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் நடைமுறைகள், பொருள் போக்குவரத்து போக்குவரத்து சத்தம் குறைக்கும் பொருட்டு குவாரி பொருள் உள்ளிட்ட, பொருட்கள் போக்குவரத்து போது நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

- சத்தம் தணிப்பு நடவடிக்கைகளை சேர்ந்து நிலக்கீல், கருங்கல் மற்றும் கான்கிரீட் நிலையங்கள், சரியான தளத்தில் திட்டமிடல் மூலம் வளி மூலம் பரவும் சத்தத்தை குறைக்க பின்பற்றப்படும். இத்தகைய வசதிகள் முக்கிய வாங்கிகள் (உதா. குடியிருப்பு பகுதிகள் மற்றும் பாடசாலைகள்) வளி வீசும் திசையிலோ 500m மற்றும் கீழ்நிலையில் 100 மீதூரத்தில் அமைய வேண்டும்.

5.6.1.1 சத்தம் தடைகளை வடிவமைத்தல்

வீதி (ஸ்ரீ மகா Pirivena (Ch 17 + 050 கி.மீ.), Wataraka மகா வித்தியாலயத்தில் Kotawella கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 14 + 350 கி.மீ), Parape மகா வித்தியாலயத்தில் எதிர்கொள்ளும் சுவடு வழிகளில் தேவையான உயரத்துக்கு நிரந்தர சத்தம் தடைகளை வடிவமைத்து அத் 21 + 200 கி.மீ.), கலகெதற மத்திய கல்லூரி (Ch 31 + 560 கி.மீ), Kaamawa Dombemada கனிஷ்ட வித்தியாலயம் (Ch 8 500 கி.மீ), Galabawa மகா வித்தியாலயத்தில் (Ch 26 + 200 கி.மீ.) மற்றும் கலகெதற பரிமாற்ற பகுதியில் அதாவது 3 மருத்துவமனைகளில் Bhikshu Wattauwa, சுகாதார அமைச்சு மற்றும் மாவட்ட வைத்தியவீதி, கலகெதற மற்றும் கலகெதற நீதவான் நீதிமன்றத்தில் போக்குவரத்து சத்தம் இருந்து பாதுகாக்கப்படும். இந்த ஒப்பந்ததாரர் ஆவணங்கள் (டெண்டர் ஆவணங்கள்) சேர்க்கப்பட வேண்டும். இந்த சத்தம் தடைகளை வீதிய கட்டும் நேரத்தில் கட்டப்பட்டு வேண்டும் என்றும் நிரந்தர கட்டமைப்புகளாக இருக்கும். எனவே, இந்த கட்டமைப்புகள் விரிவான வடிவமைத்தல் நிலை போது கருத வேண்டும். மேலும் சத்தம் தடை இடங்களில் வீதி பிரிவில் உருவாக்கப்படும் சத்தம் மாதிரியை பரிசீலித்து கட்டுமான கட்டத்தில் இறுதி வடிவம் பெற வேண்டும். கடுகதிப்பாதை மொத்த ஒலி தடைகளை (இரண்டு பக்க) 4250m இருக்க வேண்டும்.

5.6.2.3 சுற்றாடல் வளியின் தரம் குறைவதை தவிர்த்தல் நடவடிக்கைகள்

கட்டுமானத்தின் போது பின்வரும் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்த பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. இந்த தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை அணுகல் வீதிகள் உட்பட முழு செயற்திட்டம் தளத்தில் பொருந்தும், அனைத்து குழிகள், அனைத்து குவாரி தளங்கள் மற்றும் கல்குவாரி இடங்களில் பயன்படுத்தப்படும்

- கட்டுமான பொருள் வழங்கும் அனைத்து வாகனங்கள், (உதா. நிரப்ப பொருள், சிமெண்ட் மற்றும் கூட்டாய்) மற்றும் CD கழிவுகளை கசிவுகள் தவிர்க்க மூடப்பட்டு கொண்டுவரப்படும்
- வேக வரம்பு அடையாளப்பலகை துணையுடன் 5-10 கிமீ / மணி வேகம் பேணப்படும். சாரதிகள் அத்தகைய வேக வரம்புகளை அறிந்து கொள்ள வழி செய்யப்படும் வரம்புகள் மேலும் மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகள் வழியாக போக்குவரத்து கூட உச்ச காலங்களில் குறிப்பாக தவிர்க்கப்பட முடியும்.
- தூசி தோன்றுகின்றதனை தவிர்க்க அல்லது வெளிப்படும் பூமியின் மேற்பரப்பு மற்றும் செப்பனிடப்படாத அணுகல் வீதிகளில் நீர் அடிக்கடி தூறல் மேற்கொள்ளப்படும். தூசி அடக்கப்படுவதற்குப் போதுமானளவு நீர் தளத்தில் வழங்கப்படும்.
- தொழிலாளர்களில் தூசு முகமூடிகள், கண் கண்ணாடிகள், பாதுகாப்பு ஹெல்மெட்டுகள் மற்றும் பூட்ஸ் பாதுகாப்பு சாதனம் என்பன வழங்கப்படும்.
- தூசி உருவாகும் (உதா. சிமெண்ட் கலவை) இடங்களில் இருந்து வளி வீசும் திசையிலோ அமைந்துள்ள எந்த குடிமனை பகுதிகளில் அல்லது பாடசாலைகள் மற்றும் கோயில்கள்

பிற முக்கியமான பெறுதல் போன்ற மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகளில் உபகரணங்கள் வழங்க வேண்டும்.

நிலையம், இயந்திரங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் தகர்க்கப்படும் இடங்களில் செயன்முறை தூசி உருவாகுதலை குறைக்கும் வகையில் கையாளப்படும்.

- கட்டுமான வாகனங்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் முறையாக பராமரிக்கப்பட்டு PM2.5 போன்றவற்றை உருவாக்காதவாறு குறைக்க சர்வீஸ் செய்ய வேண்டும்.

- கட்டுமானப் பொருள் குவிப்பு மற்றும் குப்பைகள் அனைத்து நேரங்களிலும் நன்றாக மூடப்படும்

அத்தியாயம் 6: சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்பு நிகழ்ச்சித் செயற்திட்டம்

6.1 பொது

செயற்திட்டம் தொடர்பில் முன் கட்டுமான, கட்டுமான மற்றும் செயல்பாட்டு கட்டங்களில் சாத்தியமான தாக்கங்கள் அத்தியாயம் 4 ல் அடையாளம் காணப்பட்டதுடன் சாத்தியமான தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் அத்தியாயம் 5 இல் தரப்பட்டுள்ளது. மேலும் அத்தியாயம் 4 மற்றும் 5 இல் தரப்பட்டவை புதுப்பிக்கப்படும். உத்தேச தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்த திட்ட தளம் சார்ந்த, திட்டத்தின் விரிவான வடிவமைப்பு கட்டத்தில் கட்டுமான அம்சங்கள், பொருளாதார அம்சங்கள், சூழல் அம்சங்கள் மற்றும் சமூக அம்சங்கள் கருத்திற்கொள்ளப்படும்

சுற்றாடல் முகாமைத்துவம் செயற்திட்டம் (EMP)இந்த அத்தியாயம் (இணைப்பு 7.1) இல் வழங்கப்படுகிறது.

6.2 EMPக்கான விரிவான வடிவமைப்பு நிலை,

விரிவான வடிவமைப்பு கட்டத்தின் போது விரிவான வடிவமைப்பு திருத்தப்பட்டு மேம்படுத்தப்பட்டு ஒப்பந்த ஆவணங்களில் இணைக்கப்படும். கட்டுமான ஒப்பந்ததாரர் கட்டுமான காலத்தில் செயல்படுத்தும் பொறுப்பை கொண்டுள்ளார்.

6.3 தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை கண்காணித்தல்

திட்டத்தின் முன் கட்டமைப்பு, கட்டுமானம் மற்றும் கட்டுமானத்துக்கு பின்னரான கட்டங்களில் EMP இல் கோடிட்டு காட்டப்பட்ட தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை, சுற்றாடல் தாக்கங்கள் சரியான நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன என்று உறுதி செய்ய கண்காணிக்கப்படல் வேண்டும்.

சுற்றாடல் கண்காணிப்பு செயற்திட்டம் (EMoP) இணைப்பு 7.2 இல் வழங்கப்படுகிறது திட்டத்தின் முன் கட்டமைப்பு, கட்டுமானம் மற்றும் கட்டுமானத்துக்கு பின்னரான கட்டங்களில் அளக்கப்படும் சுற்றாடல் வளியலகுகள் தரப்பட்டுள்ளது.

6.4 தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை நிர்வகித்தல்

மேலே கூறியது போல, கட்டுமான காலத்தில் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்தலுக்கு ஒப்பந்ததாரர் முக்கிய பொறுப்பாகும். வீதி கட்டுமான காலத்திற்கு முன்னரான மற்றும் கட்டுமானத்துக்கு பின்னரான கட்டங்களில் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்த பொறுப்பு RDA க்கு உள்ளது. CEA/NW-PEA செயற்திட்டத்தை கண்காணிப்பு செய்யும் நிறுவனம் ஆக இருக்கும் போது வீதி மற்றும் சுற்றாடல் மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி பிரிவு (ESDD), கண்காணிப்புக்கு பொறுப்பு ஆகும். ESDD அனது CEA/NW-PEA க்கு காலாண்டு அடிப்படையில் கண்காணிப்புசெய்ய திட்ட தளம் முறையாக ஆய்வு முன்னெடுக்க வேண்டும்.

6.5 அலுவலகர்களின் தேவைகள்

ஒப்பந்ததாரர் கட்டுமான கட்டத்தில் சுற்றாடல் அலுவலகரை (EO) சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும். கட்டுமான மேற்பார்வை ஆலோசகர் (மையங்கள்) கட்டுமான காலத்தில் மற்றும் EMoP செயல்படுத்துவதற்கு ஒப்பந்ததாரர் சுற்றாடல் நிபுணர் சேவைகள் பெறப்பட வேண்டும் ஒப்பந்ததாரர், கட்டுமான தொடர்புடைய சுற்றாடல் கண்காணிப்பை நடத்தி PMU (திட்ட முகாமைத்துவம் பிரிவு) அறிக்கை சமர்ப்பிக்க வேண்டும்.

6.6 அறிக்கையிடல்

மாதாந்த அறிக்கைகள் PMU, சமர்ப்பிக்க வேண்டும் சோதனை ESDD அவற்றை பின்னர் ESDD பரிசீலிக்கும்.

CEA/ NWP-EA அறிக்கைகள் சமர்ப்பிக்க வேண்டும். மாத வாரியாக அறிக்கைகள் அனுப்பி வைக்கப்படும்.

தள்ளுபடி விகிதம் 7% இந்த நாட்டில் வட்டி விகிதங்கள் வரலாற்று இயக்கத்தை அடிப்படையாக முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

அத்தியாயம் 7: நீட்டிக்கப்பட்ட செலவு பயன் பகுப்பாய்வு

7.1. அறிமுகம்

7.1.1. பொது

இந்த அத்தியாயத்தில், விரிவாக்கப்பட்ட செலவு பயன் பகுப்பாய்வு (ECBA) கண்டுபிடிப்புகள் வழங்கப்படுகிறது. நீட்டிக்கப்பட்ட செலவு பயன் பகுப்பாய்வில் (ECBA) சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் கூட கணக்கில் எடுத்து செயற்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் நியாயமானதுதான் என்பதை மதிப்பீடு செய்யும் கருவி ஆகும். அது பணம் சார்ந்த மதிப்புகளை அடிப்படையில் அளவிடப்படுகிறது செலவுகள் அல்லது நன்மைகள் என சமூக சுற்றாடல் / தாக்கங்கள் சேர்த்துக்கொள்வதன் மூலம், நிலையான செலவு பயன் பகுப்பாய்வு (CBA) மதிப்பிடப்பட்ட செலவுகளுக்கு எதிராக செயற்திட்டத்தின் நன்மைகள், மதிப்பீடு விரிவாக்கும் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. செலவு மற்றும் பலன்களின் தள்ளுபடி ஓட்டம் பகுப்பாய்வில் அடிப்படையாக கொண்டது. செயற்திட்டத்தை நியாயப்படுத்த பயன்படுத்தப்படும் முக்கிய பொருளாதார நிகர அளவுகோலாக தற்போதைய மதிப்பு உள்ளன (NPV), செலவு-பயன் விகிதம் (CBR) நிறுவனம் மற்றும் திரும்ப (IRR) உள்ள விகிதங்கள்.

எந்த செயற்திட்டமும் திட்டத்தின் வடிவமைப்பு காலத்தில் நன்மைகள் / செலவுகள் தவிர ஏற்படும் வேறு சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் இனங்காணப்படுகின்றது. தாக்கங்கள் தன்மையைப் பொருத்து, சமூகத்தின் செலவுகள் அல்லது நன்மைகளை அடையாளம் காணலாம். பொதுவாக இது போன்ற தாக்கங்கள் தொடர்பான தரவு திட்டங்கள் செயலாக்க கட்டத்தில் கிடைப்பதில்லை. நீட்டிக்கப்பட்ட செலவுகள்-பயன் பகுப்பாய்வு (ECBA) சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் பற்றிய தகவல்களை சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்க மதிப்பீடுகள் மூலம்பெறப்படும் தரவுகள் திட்டங்களின் பொருளாதார நிலைத்தன்மையை மதிப்பிடுவதற்கு பயன்படுத்தப்படுகிறது. செலவுகள் அல்லது நன்மைகள் என்பனவற்றின் தாக்கங்களின் தன்மையை பொறுத்து சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் போன்ற ECBA கணக்கில் எடுத்து செயற்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் நியாயமானதுதான் என்பதை மதிப்பீடு செய்கின்றது.

7.2. ECBA முக்கிய படிகள்

ECBA சம்பந்தப்பட்ட முக்கியப் படிகள் பின்வருமாறு:

- அதிவேக பாதையின் பொருத்தமான நிலைகளில் சு.தா.ம., SIA அடையாளம் காணப்பட்ட சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் ECBA நடத்தப்படல்.
- செயற்திட்டத்தின் பொருத்தமான செலவு பயன் பகுப்பாய்வின் செயலாக்க ஆய்வு பொருளாதார மற்றும் நிதி பகுப்பாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டதில் இருந்து திட்ட செலவுகள் மற்றும் நன்மைகள் தேவையான அடிப்படை தரவு பிரித்தெடுக்கும்.

- சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு மற்றும் SIA இலிருந்து அடையாளம், காணப்பட்ட அளவிடக்கூடிய பொருளாதார தகவல்கள் சுற்றாடல், சமூக தாக்கங்கள் மற்றும் சமூகத்திற்கு அவற்றின் நிகர எதிர்மறை (செலவு) அல்லது நிகர நேர்மறையான (நன்மைகள்) பிரதிநிதித்துவம் செய்யும்
- சு.தா.ம., SIA நிபுணர்கள் இருந்து அந்தந்த தாக்கங்கள் (செலவுகள் மற்றும் பயன்களை) தொடர்பாக தேவையான பௌதீக தரவுகளை பெறுதல்
- மதிப்பீட்டு நுட்பங்களை பயன்படுத்தி செலவுகள் சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பலன் விளைவுகளை மதிப்பிடுதல்
- சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு, SIA அடையாளம் காணப்பட்டபடி செலவு மற்றும் நன்மைகள் மற்றும் திட்டத்தின் செயல்திறன் நெறிமுறையை-அதாவது நீட்டிக்கப்பட்ட கணக்கீட்டை சேர்த்துக்கொள்வதன், மூலம் ECBA மேற்கொள்ளுதல் அது நிகர நிகழ் மதிப்பு, பிசிஆர் மற்றும் IRR
- செலவு பயன் பகுப்பாய்வுடன் ஒப்பிடுகையில் ECBA முடிவுகளில் சுற்றாடல் மற்றும் சமூக தாக்கங்கள் மேலும் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டன. திட்டத்தின் உண்மையான தாக்கத்தை மதிப்பிட செயற்திட்டத்தின் செயலாக்க ஆய்வு பொருளாதார ஆய்வில் நிலைகளில் தேர்வு இணைந்து நடத்தப்படல்

7.3. ECBA உருவாக்கத்தில் பயன்படுத்தப்படும் கருவிகள் மற்றும் ஊகங்கள்

அடையாளம் காணப்பட்ட தாக்கங்களின் மதிப்பீட்டு தரமான கருவிகளை பயன்படுத்தி மதிக்கப்பட்டன. இதுவரை பொருளாதார மற்றும் நிதி பகுப்பாய்வு நடத்திய ஆய்வில் செலவு பயன் பகுப்பாய்வில் பயன்படுத்தப்படும் அதே அனுமானங்களை மற்றும் தரத்தை அக்கறையுடன் உள்ளது போல் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆய்வில் ஏற்றுகொள்ளப்பட்ட யூகங்கள் மற்றும் தரநிலைகளின் பட்டியல் அட்டவணை 7.1 கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 7.1: ஆய்வில் ஏற்றுகொள்ளப்பட்ட யூகங்கள் மற்றும் தரநிலைகளின் பட்டியல்

அளவுரு	ஸ்டாண்டர்ட் / நினைத்தல்	குறிப்புகள்
தள்ளுபடி வீதாசாரம்	7%	இந்த நாட்டில் வட்டி விகிதங்கள் வரலாற்று இயக்கத்தை அடிப்படையாக முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.
மதிப்பீட்டு காலம்	4 years for construction and 30 years for operation	கட்டுமான செலவு மதிப்பீடுகள் போன்ற திட்டங்கள் விண்ணப்பித்தார் வழக்கம் தரத்திற்கு ஆண்டுகள் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையிலான கிடைக்க மற்றும் சீரான இருந்தன.

Numeraire நாணய	LKR bn	ஸ்டாண்டர்ட் செலவு பயன் பகுப்பாய்வின் பயன்படுத்தப்படும்
பணவீக்கம் சிகிச்சை	பணவீக்கம் தவிர்த்து கான்ஸ்டன்ட் விலை பயன்படுத்தப்படுகிறது	பொருளாதார ஆய்வில் ஏற்று நடைமுறையாக

இந்த செயற்திட்டத்தின், பொருளாதார பகுப்பாய்வு நிழல் மாற்ற காரணிகள் தொடர்பாக மற்ற ஊகங்கள், பொருளாதார அலகு செலவுகள் மற்றும் வரி விதிப்பு (மொறட்டுவ பல்கலைக்கழகத்தில் 2016) என்ற வழக்கில் இருந்தன.

7.4. தீர்மானிக்கும் அடிப்படை தன்மைகள்

ECBA மூன்று முடிவு அடிப்படையான கருதப்படுகிறது:

- நிகர தற்போதைய மதிப்பு (NPV)
- வரவு செலவு விகிதம் (BCR)
- உள் ஈட்டு விகிதம் (IRR)

7.4.1. தற்போதைய நிகர மதிப்பு

தற்போதைய நிகர மதிப்பு (NPV) திட்டத்தின் உண்மையான அல்லது உண்மையான நிகர பொருளாதார நன்மையினை அளவிடும். நிகர நிகழ் மதிப்பு நன்மைகள் செலவுகள் என்பதனை கழிப்பதன் மூலம் கணக்கிடப்படுகிறது. அனைத்து திட்டங்கள் நிகர பொருளாதார நன்மையினை வழங்கி பொருளாதாரத்தை நியாயப்படுத்துகின்றது. திட்ட விருப்பங்கள் ஒப்பிடும் போது நிகர நிகழ் மதிப்பு பயன்படுத்த வேண்டும். அதிக நிகர நிகழ் மதிப்பு பொருளாதாரம் முதன்மையான தேர்வு அகும்.

நிகர நிகழ் மதிப்பு கணக்கிடும் சூத்திரம் பின்வருமாறு இருக்கிறது

$$NPV = \sum_{i=1}^n \frac{(B_i - C_i)}{(1+r)^i}$$

B= Net annual benefits

C = Net annual costs

r = discount rate

7.4.2. வரவு செலவு விகிதம் (BCR)

வரவு செலவு விகிதம் (BCR) செலவுகளின் மதிப்பு நன்மைகளை தற்போதைய மதிப்பு விகிதம் ஆகும் மற்றும் உத்தேச செலவினம்தொடர்பான நிகர லாபம் அளவிடப்படும். BCR 1 ஐ விட அதிகமான போதெல்லாம் தள்ளுபடி நன்மைகள் தள்ளுபடி செலவுகளை தாண்டி இருக்கும். பிசிஆர் 1 க்கு கூடுதலாக இருக்கும்போது செயற்திட்டத்தின் நிகர பொருளாதாரம் ஆதாயத்தை வழங்குகிறது எனவே பொருளாதாரம் நியாயமானது. BCRs படி திட்டங்களுக்கு சூழலில், முன்னுரிமை வேண்டும். அதிக பிசிஆர் திட்ட நிதி ஒதுக்கீட்டில் முன்னுரிமை பெற வேண்டும் முதலீடு செய்யும் டாலருக்கு மிக பெரிய நன்மை வழங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது எனவே இந்த வளங்கள். திறமையான ஒதுக்கீடு செய்தலை உறுதி செய்யும்.

பிசிஆர் கணக்கிடலுக்கு பின்வருமாறு சூத்திரம் கம்ப்யூட்டிங் விண்ணப்பிக்கப்பட்டது

$$BCR = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

7.4.3. உள் ஈட்டு மாற்று விகிதம் (IRR)

உள் ஈட்டு மாற்று விகிதம் (IRR) பலன்களின் தற்கால மதிப்பு செலவுகளின் மதிப்புக்கு சமம் இது (அங்கு நிகர நிகழ் மதிப்பு பூஜ்ஜியமாக சமம்) தள்ளுபடி விகிதம் ஆகும். அது இதில் செலவுகள் நன்மைகளை திரும்பும் விகிதம் அளவிடப்படும். உள் ஈட்டு விகிதம் முதலீடு செய்துள்ள நிதிக்கான வட்டி விகிதத்தை விட அதிகமாக இருந்தால், வருமான விகிதம் ஒரு சிறந்த முதலீடு என கருதப்படுகிறது.

7.5. செலவுகள் மற்றும் பயன்கள்

7.5.1. செலவுகள்

செலவு விடயங்கள் பின்வரும் முக்கிய பிரிவுகளின் கீழ் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன.

முன் கட்டுமான செலவுகள்: இதில் CEP கட்டுமானம் ஆரம்பிப்பதற்கு முன் உள்ளாகிய செலவுகளை உள்ளடக்கியது. அடையாளம் காட்டப்பட்ட பெரும் செலவுகள் செயலாக்க, வடிவமைப்பு மற்றும் நிலம் சுவிகரிப்பு செலவு என்பன ஆகும். இந்த செலவு செயலாக்க ஆய்வில் பொறுப்பேற்கப்படலாம். நிலம் கையகப்படுத்தல் செலவு ரூ 54 பில்லியன்.

செயற்திட்ட செலவுகள்

CEP பிரிவு 3 பொதுஹெற இருந்து கலகெதற வரை கட்டுமானம்செய்ய வரி இல்லாமல் மொத்த செலவு அண்ணளவாக 94,66 பில்லியன் ரூபா (652million அமெரிக்க \$) ஆகும். CEP

(அனைத்து பிரிவுகள்) க்கான மொத்த திட்ட செலவு அண்ணளவாக இருக்கும் 445,3 ரூபா பில்லியன் (வரி இல்லாமல்) (3071.03 மில்லியன் அமெரிக்க \$). பின்வரும் அட்டவணை CEP பிரிவு 3 செலவுகள் சுருக்கத்தை காட்டுகிறது.

அட்டவணை 7.2 : CEP பிரிவு 3 பொதுவெற இருந்து கலகெதற வரை செலவுகள் சுருக்கம்

ஒப்பந்த தொகுப்பு	பிரிவு	நீளம் km	செலவு Rs. Bn (Vat இல்லாமல்)	செலவு Rs. Bn (Vat உடன்)
பிரிவு 3 - A	Pothuhara - பரேட்	18.5	55.10	62.00
பிரிவு 3 - B	பரேட் - கலகெதற	14.0	39.56	44.51
பகுதி 3 மொத்தம்		32.5	94.66	106.51

வாகன இயக்க செலவு சேமிப்பு: வாகன இயக்க செலவுகள் (VOC) இல் எரிபொருள், எண்ணெய், டயர்கள், பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு மற்றும் தேய்மானம் செலவுகள் என்பன மோட்டார் வாகன இயங்கும் தொடர்புடைய செலவுகள் உள்ளன.

CEP உள்ள மென்மையான வாகனம் இயங்கும் நிலையில், இருக்கும் வீதி வலையமைப்பு தளத்தை வழக்கு நிலைமைக்கு எதிராக, கருதப்படுகிறது. CEP நடவடிக்கைகளை முக்கிய பொருளாதார நன்மையாகும்.

சுற்றுலா மற்றும் சரக்கு நேரம் சேமிப்பு: பயண நேரம் சேமிப்பு போக்குவரத்து துறை திட்டங்களை மேற்கொள்வதன் ஒரு முதன்மை பொருளாதார நன்மையாக இருக்கிறது. CEP பயனர் வீதி போக்குவரத்து மாதிரிகள் மூலம் கணிக்கப்பட்டபடி முக்கிய நன்மையாக பயண மற்றும் சரக்கு நேரம் சேமிப்பு உள்ளது.

விபத்து செலவுகள் சேமிப்பு: வீதி வலையமைப்பு (அடிப்படை வழக்கில்) நிலையமைவினை ஒப்பிடுகையில், விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை குறைவது CEP மற்றொரு நன்மையாக இருக்கிறது. இந்த விபத்து செலவு சேமிப்பு பொருளாதார நன்மையினை விளைகிறது.

அந்தந்த வகையான நன்மைகளை கணக்கிட பயன்படுத்தப்படும் முறைகள் விவரிக்க பின்வருமாறு பயன்படுத்த முடியும்.

அட்டவணை 7.3: நிர்மாணிப்பு செலவு சாராம்சம்

பிரிவு	நீளம் (km)	செலவு Rs. Bn	
பிரிவு 1	கடவத்த - மீரிகம	36.54	143.87
பிரிவு 2	மீரிகம பொதுகெற - குருநாகல்	39.72	97.74
	அம்பேபுஸ்ஸ இணைப்பு	9.30	10.80
பிரிவு 3	பொதுகெற-கலகெதற	32.50	106.51
பிரிவு 4	குருநாகல்-தம்புள்ளை	60.15	153.09

மேற்படி கருத்திட்ட தொடர்பான பின்வரும் செலவுகள், சுற்றாடல் / சமூக தாக்கங்கள் தவிர சு.தா.ம., SIA செலவுகளை என அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன.

பாதிக்கப்பட்ட நில பயன்படுத்தும் செலவு: வீதி அபிவிருத்திக்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட காணி துண்டு தற்சமயம் பொருளாதார ரீதியில் பெறுமதிமிக்க நிலங்கள் அகும். இதனை சுவிகரிப்பதன் காரணமாக வளிமண்டலத்தில் கரியமில வாய்வு உறிஞ்சலுக்கு பயன்படுத்துகிறது மற்றும் அவற்றின் உரிமையாளர்களுக்கு வேளாண் வருமான இழப்பு.என்பன ஏற்படும் செயற்திட்டம் கட்டி முடிக்கப்பட்டவுடன் கார்பன் குறைப்பு மதிப்புகள் மற்றும் விவசாய வருமானம் இரண்டும் இழக்கப்படும்.

சுற்றாடல் பாதிப்பு செலவு: CEP அடிப்படை வழக்கில் CEP ஒப்பிடுகையில் வாகன போக்குவரத்து பாரியளவில் உருவாக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுவானால் மாசுபாடு . கூடுதலாக எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது, உள்ளூர் சூழலின் எதிர்மறை தாக்கம் மற்றும் தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் சு.தா.ம. இனங்காணப்பட்டுள்ளன கடக்க. ECBA மற்றும் கிடைக்கும் தரவுகளை அடிப்படையாக கொண்டு மதிப்பு அளவிடப்படுகிறது

அட்டவணை 7.4 பொருட்களை இந்த செலவுகளை மதிப்பிட பயன்படுத்தப்படுகிறது மேலே பிரிவுகள் மற்றும் முறைகள் கீழ் அடையாளம் செலவு இயற்கையின் ஒரு தொகுப்பையும் வழங்குகிறது.

அட்டவணை 7.4: வாய்ப்பு செலவுகள் மற்றும் சுற்றாடல் பாதிப்பு முறைமை வகைகள்

செலவு உருப்படி	மதிப்பு முறை
பாதிக்கப்பட்ட பயன்படாத நிலங்கள் மற்றும் பயண நேரம் வாய்ப்பு செலவு	
வீட்டு தோட்டங்களில் மற்றும் பிற விவசாயத்திற்குப் பயன்படாத நிலங்கள் இழப்பு	திட்டம் காலம் ராப் & சியா ஆய்வுகள் அறிக்கை முக்கிய மரம் பயிர்கள் பொருளாதார மதிப்புகள்
சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு செலவு	
பல்லுயிர் மற்றும் இயற்கை தாவர தாக்கங்கள்	
காரணமாக தாவரங்கள் அனுமதி சுற்றுச்சூழல் சேவைகளை இழப்புகள்	நிலம் வகையான கார்பன் குறைப்பு மதிப்புகள் திட்டம் காலத்திற்கு பயன்படுத்துகிறது
இழப்புகள் மற்றும் தொந்தரவுகள் காட்டு விலங்குகள் வாழ்விடங்கள்	<ul style="list-style-type: none"> • தடுப்பு செலவு: சுற்றுச்சூழல் நோக்கங்களுக்காக முன்மொழியப்பட்ட கட்டமைப்புகள் செலவு (சீட்டுகள் (உ.பி.), சீட்டுகள் (ஒ.பி) மற்றும் சுற்றுச்சூழல்-குழாய்கள் மீது கீழ்) • மீள் நடுகைக்காக செலவு
மாசு செலவு	
ஒலி, காற்று மற்றும் நீர் மாசு செலவு	தடுப்பு செலவு: ஒலி தடைகளை செலவு; காற்று மற்றும் நீர் மாசு தடுப்பு நடவடிக்கைகளை செலவு

பாதிக்கப்பட்ட நில பாவனையாளர்களின் செலவை மதிப்பிடுவதற்கான முக்கிய தரவு ஆதாரங்கள் சமூக பாதிப்பு ஆய்வு மற்றும் (SIA) புனர்வாழ்வு நடவடிக்கை செயற்திட்டம் என்பனவற்றுக்காக (RAP) நடத்திய ஆய்வுகளில் உள்ளது. சுற்றாடல் சேதாரங்கள் செலவு சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீடு (EIA) அணியின் நிபுணர்களினால் வழங்கப்பட்ட தரவை அடிப்படையாக கொண்டது. வரையறுக்கப்பட்ட தரவுகள் கொடுக்கப்பட்டதுடன், சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டில் உள்ள அடையாளம் காணப்பட்ட பல தாக்கங்களுக்கான தாக்கத்தை தவிர்க்கும் செலவு அடிப்படையில் மதிப்பிடப்படும். இங்கு பல்வேறு தாக்கங்களுக்கு முன்மொழியப்பட்ட தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளின் செலவுகள் சம்பந்தப்பட்ட தாக்கங்கள் செலவு பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

அதிவேகபாதை பகுதியில் தாவரதொகுதியின் கார்பன் சேகரிப்பு திறன் இழப்பு ஏற்படும். வெவ்வேறு தாவர வகைகள் பகுதிகளில் தகவல்களை பயன்படுத்தி கணக்கிடப்பட்டது. பாதிக்கப்பட்ட நிலங்கள் பரப்பளவு 511,19 ஹெக்டேரில் மதிப்பீடு.

இவற்றுக்கும் மேலாக சு.தா.ம. அணியானது சுற்றாடல் கண்காணிப்பு செயற்திட்டம் மற்றும் இந்த திட்டத்தை செயல்படுத்தவேயான செலவு என்பன சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. பொருட்கள் வாய்ப்பு செலவுகள் மற்றும் சுற்றாடல் சேதாரங்கள் கீழ் அடையாளம் கண்டு கணிக்கப்பட்ட செலவு அளவு அட்டவணை 7.5. இல் வழங்கப்படும்

அட்டவணை 7.5: பொருட்கள் வாய்ப்பு செலவுகள் மற்றும் சுற்றாடல் சேதாரங்கள் கீழ் அடையாளம் கண்டு கணிக்கப்பட்ட செலவு

செலவு உருப்படி	பொருளாதார செலவுகள் (PV LKR billion)	தரவு மூலங்கள்
பாதிக்கப்பட்ட பயன்படாத நிலங்கள் வாய்ப்பு செலவு		
வீட்டு தோட்டங்களில் மற்றும் பிற விவசாயத்திற்குப் பயன்படாத நிலங்கள் இழப்பு	166.56	RAP/SIA survey
சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு செலவு		
பல்லுயிர் மற்றும் இயற்கை தாவர தாக்கங்கள்		
இயற்கை தாவரங்கள் அனுமதி கார்பன் குறைப்பு மதிப்புகள் இழப்பு	0.88	EIA
சுற்றுச்சூழல் தணிப்பு மற்றும் கண்காணிப்பு திட்டம் செலவு		
அனைத்து முன்மொழியப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு நடவடிக்கைகளை செலவு	1.38	EIA

7.5.2. நன்மைகள்

திட்ட சாத்தியவள ஆய்வு மற்றும் பொருளாதார பகுப்பாய்வு என்பன பின்வரும் போக்குவரத்து அமைப்பு நன்மைகள் திட்டத்தின் முக்கிய நன்மைகள் என அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன.

வாகன இயக்க செலவு சேமிப்பு: வாகன இயக்க செலவுகள் (VOC) இல் எரிபொருள், எண்ணெய், டயர்கள், பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு மற்றும் தேய்மானம் செலவுகள் என்பன மோட்டார் வாகன இயங்கும் தொடர்புடைய செலவுகள் உள்ளன.

CEP உள்ள மென்மையான வாகனம் இயங்கும் நிலையில், இருக்கும் வீதி வலையமைப்பு தளத்தை வழக்கு நிலைமைக்கு எதிராக, கருதப்படுகிறது. CEP நடவடிக்கைகளை முக்கிய பொருளாதார நன்மையாகும்.

சுற்றுலா மற்றும் சரக்கு நேரம் சேமிப்பு: பயண நேரம் சேமிப்பு போக்குவரத்து துறை திட்டங்களை மேற்கொள்வதன் ஒரு முதன்மை பொருளாதார நன்மையாக இருக்கிறது. CEP பயனர் வீதி போக்குவரத்து மாதிரிகள் மூலம் கணிக்கப்பட்டபடி முக்கிய நன்மையாக பயண மற்றும் சரக்கு நேரம் சேமிப்பு உள்ளது.

விபத்து செலவுகள் சேமிப்பு: வீதி வலையமைப்பு (அடிப்படை வழக்கில்) நிலைமையினை ஒப்பிடுகையில், விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை குறைவது CEP மற்றொரு நன்மையாக இருக்கிறது. இந்த விபத்து செலவு சேமிப்பு பொருளாதார நன்மையினை விளைகிறது.

அந்தந்த வகையான நன்மைகளை கணக்கிட பயன்படுத்தப்படும் முறைகள் விவரிக்க பின்வருமாறு பயன்படுத்த முடியும்.

7.6. சேமிப்பு

வாகன இயக்க செலவு (VOC) சேமிப்பு

வாகனத்தை இயக்க செலவு சேமிப்பு பின்வரும் சூத்திரத்தை பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்டன.

$$VOC \text{ savings} = Total \text{ VKT by vehicle class} \times \Delta \text{ unit OC per vehicle km by vehicle class}$$

VKT = வாகன கி.மீ. பயணம்

Δ அலகு OC. = அடிப்படை வழக்கு மற்றும் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையின் இடையில் ஒரு அலகு செயல்பாட்டுச் செலவு வேறுபாடு

VKT க்கான SMEC புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையின் மதிப்பீடு 2016, 2021, 2026 மற்றும் 2036 ஆண்டுகளுக்கு உள்நாட்டில் இணைக்கப்பட்ட மொத்த சி.வி. அபிவிருத்தியின் கீழ் 6 பொருளாதார சூழல்களில் கீழ் 5 வாகன வகுப்புக்கு வடக்கு அதிவேக மூலோபாய போக்குவரத்து மாதிரியை (NETSM) பயன்படுத்தி திட்டமிட்டுள்ளது. பொருளாதார சூழ்நிலையில், VOC சேமிப்பு மதிப்பிடல் தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

UoM (2016) திருத்தம் இரண்டு காரணங்களின் அடிப்படையில் பின்வரும் மாற்றங்களுடன் செய்யப்பட்டுள்ளன குறிப்பிட உத்தரவாதத்துடன், இந்த சூழ்நிலையில் மிகவும் சாத்தியமான சூழ்நிலையில் ஒத்திருக்கிறது என்று குறிப்பிடப்படுகின்றது.

1. வருடத்திற்கு தனியார் வாகன தனியார் வாகனங்கள் வளர்ச்சி விகிதம் 1.40% - 1.47% என குறைமதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இலங்கையில் 2011- 2014 காலப்பகுதியில் மோட்டார் கார் பதிவு அண்ணளவாக 6.65% மற்றும், மோட்டார் சைக்கிள்கள் 9.55% 15% முச்சக்கர வண்டி என்ற அளவில் உள்ளது எனவே தனியார் வாகனங்கள் வளர்ச்சி காரணி 5% அடிப்படையாக இருக்கும்.

அனைத்து CV வகைக்கான வளர்ச்சி காரணி 5.21% 2.. என மிக அதிகமாக கருதப்பட்டன. எம்சிவி மற்றும் இலகரக முறையே 3.5% மற்றும் 2.5% இருக்கும் போது தேசிய நெடுஞ்சீதி வலையமைப்பு மிக உயர்ந்த ஆண்டு அபிவிருத்தி 4% LCV ஆக உள்ளது. எனவே CV அபிவிருத்தி விகிதங்களுக்கான வர்த்தக வாகனங்கள் சரிசெய்யப்பட்டது.

தொடர்புடைய உருகள் அட்டவணை 7.6 வழங்கப்படும்.

அட்டவணை 7.6: இணைந்த நிலையில் நாளாந்த VKT 1, 2 மற்றும் 3 (Scenario 3)

Base case 'Do Minimum' போக்குவரத்து மாதிரி பெறுபேறு

	Units	2021	2026	2036
VKT				
FOR TOLLED ROADS				
PV NB	km	965,413	1,567,497	4,529,998
PV B	km	226,007	384,322	993,341
LCV	km	80,598	103,204	158,744
MCV	km	232,509	312,451	569,916
HCV	km	13,722	16,888	24,661
Total	km	1,518,248	2,384,361	6,276,660
VKT				
FOR NON TOLLED ROADS				
PV NB	km	13,653,108	18,170,602	32,832,086
PV B	km	1,914,935	2,704,188	5,069,967
LCV	km	1,125,955	1,341,671	1,884,972
MCV	km	5,207,680	6,027,550	7,902,504
HCV	km	309,125	354,551	457,989
Sub Total	km	22,210,804	28,598,561	48,174,554
Grand Total	km	23,729,052	30,982,922	54,424,214

Source: Economic Feasibility Analysis for Central Expressway Project, University of Moratuwa 2016

வாகன இயக்க செலவுகள் (VOC.) வெவ்வேறு வாகன வகைகள் ஆய்வுக்கு பயன்படுத்தப்படும். இந்த அறிக்கை மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகத்தில் (2016) மூலம் தயாரிக்கப்பட்ட அறிக்கையினை அடிப்படையாகக் கொண்டது.

அட்டவணை 7.7: வாகன இயக்க செலவுகள் (VOC.) ஆய்வுக்கு பயன்படுத்தப்பட்ட வெவ்வேறு வாகன வகை

வகை	VOC_கடுகதி (Rs./km)	பாதை	VOCபெருவீதி வலையமைப்பு (Rs/km)
தனியார் வாகனம்	25.9		28.8
எளிய வர்த்தக வாகனம்	25.9		28.8
நடுத்தர வர்த்தக வாகனம்	39.1		47.1
கனரக வாகனங்கள்	56.8		68.4

Source: Economic Feasibility Analysis for Central Expressway Project, University of Moratuwa 2016

வாகனத்தை இயக்க செலவு மற்றும் நேரம் மதிப்பீடுகள் அறிக்கையில் தரப்பட்டுள்ளவற்றின் அடிப்படையில் பெறப்பட்டுள்ளது. பொது முதலீடுகளை அடிப்படையாக கொண்ட மதிப்புகளின் மதிப்பீடு போக்குவரத்துத் துறையில், 2000, தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களத்தினால் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. . அதிவேக பாதையில் வாகன இயக்க செலவு வாகன உடைகள் மற்றும், எரிபொருள் நுகர்வு என்பன அதிவேக பாதை கீழ் கடினத்தன்மை மதிப்பு (IRI) குறைந்து வருகிறது. இதே போன்ற மதிப்பீடு வடக்கு அதிவேக பாதை பொருளாதார செயலாக்க ஆய்வு அறிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டது.

7.6.1. பயண நேரம் சேமிப்பு

நேரம் மதிப்பீடுகளின் மதிப்பு 'மதிப்பீடுவதற்கான போக்குவரத்து துறை பொது முதலீடு', 2000, தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களத்திற்கு கொடுக்கப்பட்ட மதிப்புகள் அடிப்படையாக கொண்டவை.

அட்டவணை 7.8: நாளாந்த VHT அடிப்படை வழக்கு மற்றும் CEP

	அலகு	2021	2026	2036
VHT				
PV NB	மணிகள்	514,075	827,994	3,527,241
PV B	மணிகள்	70,751	117,173	489,993
LCV	மணிகள்	38,587	52,281	145,158
MCV	மணிகள்	176,978	234,724	621,496
HCV	மணிகள்	10,890	14,613	41,258
மொத்தம்	மணிகள்	811,281	1,246,786	4,825,146

Source: Economic Feasibility Analysis for Central Expressway Project, University of Moratuwa 2016

அட்டவணை 7.9: Economic value of time (VOT) by vehicle type and trip purpose

வகை	VOT (Rs./hr)
வர்த்தகம் இல்லாத தனியார் வாகனம்	407
வர்த்தக தனியார் வாகனம்	597
எளிய வர்த்தக வாகனம்	517
நடுத்தர வர்த்தக வாகனம்	850
கனரக வாகனங்கள்	1,250

7.6.2. விபத்து செலவினங்களுக்கான சேமிப்பு

சாதாரண நெடுஞ்சீமையில் வீதிகள் (A வர்க்கம்) ஒப்பிடும்போது அதிவேகப் பாதையில் விபத்து விகிதங்கள் குறைவாக அமையும். நெடுஞ்சீமிகள் அபாயகரமான விபத்து விகிதங்கள் 0.12 விபத்துக்கள் / veh கி.மீ., ஆகும் அதிவேக பாதையில் 0.05 விபத்துக்கள் / MN veh-கிமீ ஆக உள்ளது. இலங்கையில் உள்ள நெடுஞ்சீமிகளில் உயிருக்கு ஆபத்தான விபத்துகளுக்கான பொருளாதார செலவுகள் சமந்தமாக தற்போதைய மதிப்பீடுகள் இல்லை. மேலும் அதிவேக பாதையின் மற்ற வகைக்கான (சேதம் மட்டுமே, நோவினை செய்யும், நோவினை அல்லாத) விபத்து விகிதம் இல்லை, எனவே இலங்கையில் விபத்துக்கள் மொத்த பொருளாதார செலவு பெரும்பாலான பிரதிநிதித்துவம் , உயிருக்கு ஆபத்தான விபத்துகள் குறைப்பு இந்த ஆய்விற்கு போதுமானதாக கருதப்படுகின்றது. ஒரு அபாயகரமான விபத்து 1, .51 மில்லியன் (199 ரூ.) பொருளாதார மதிப்பை கொடுக்கப்பட்டுள்ளது., இலங்கை தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களத்தினால்(2000) வெளியிடப்பட்ட அறிக்கையில் தற்போதைய மதிப்பு ரூ. 5.75 மில்லியன் என சரிசெய்யப்பட்டுள்ளது.

அதன்படி விபத்து செலவு சேமிப்பு கீழே கொடுக்கப்பட்ட சூத்திரத்தை பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்டன..

$$\text{விபத்து செலவு} = \text{வீதி வகைக்கான VKT மொத்தம்} \times \Delta \text{வீதி வகைக்கான விபத்து விகிதம் வாகன கிலோமீட்டருக்கு} \times VA$$

- VKT = வாகன கி.மீ. பயணம்
 Δ விபத்து விகிதம் = அடிப்படை வழக்கு மற்றும் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையின் இடையே உள்ள வேறுபாடு மற்றும் NEP
 VA = விபத்து மதிப்பு

மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகத்தினால் (2016) மதிப்பிட்டுள்ள விபத்துக்கள் விகிதங்கள் தொடர்பான தரவு ஆய்வுக்கு பயன்படுத்தப்பட்டன.

30 ஆண்டு காலப்பகுதியில் திட்டமிடப்பட்ட நலன்கள் அட்டவணை 7.10 இல் சுருக்கமாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 7.10: CEP 2019-2048 காலப்பகுதியில் திட்டமிட்டுள்ள நன்மைகளின் சுருக்கம்

நன்மைகள்	தற்போதைய பெறுமதி LKR bn
வாகன இயக்க செலவு சேமிப்பு	69.60
பயண நேரம் சேமிப்பு	728.39
விபத்து செலவுகள் சேமிப்பு	8.16

7.7. ஏனைய கணக்கிடமுடியாத நன்மைகள்

இவற்றுக்கும் மேலாக, பின்வரும் நன்மைகள் CEP பிரிவுகள் 1 மற்றும் 2 மற்றும் 3 காரணமாக உருவாகும் ஆனால் நம்பகமான மதிப்பீடு செய்வதற்கு தரவுகள் இல்லாததால் செலவு பயன் பகுப்பாய்வில் இணைத்துக் கொள்ளப்படவில்லை.

அட்டவணை 7.11: செயற்திட்டத்தில் இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற கணக்கிடமுடியாத நன்மைகள்

நன்மைகள்	குறிப்பு
கட்டுமான காலத்தில் நன்மைகள்	
வேலைவாய்ப்பு (நேரடி + மறைமுக) நேரடி மறைமுக	CEP ஒரு பெரிய அளவிலான கட்டுமான திட்டம் உள்ளது கட்டுமான காலத்தில் அதை வேலை வாய்ப்புகளை ஒரு கணிசமான (நேரடி + மறைமுக) உருவாக்கப்பட்டது என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.
திட்டம் செயல்படுத்த பிறகு நன்மைகள்	
ரியல் எஸ்டேட் சந்தை மதிப்பு வெற்றிகள்	அது எம்.ஈ.பி. அதிகாரம்பெற்ற வீதி மற்றும் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் அமைந்துள்ள ரியல் எஸ்டேட் விலைகள் உயர்மட்ட மிகுதி கொண்டு வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.
பணி நியமன நன்மைகள் நேரடி மறைமுக	CEP மேலாண்மை மற்றும் வீதிகள் பராமரிப்பு வீதி அதிகாரம்பெற்ற பின் கூடுதல் வேலை வாய்ப்புகளை உருவாக்க வேண்டும்.

7.8. (BCR), NPV மற்றும் IRR விகிதங்கள் கணக்கீடு

ஆரம்ப கட்டத்தில் மூலதன முதலீடு அதிகமாக உள்ளதுடன் (செயற்திட்டம் காலம் 2014-2018), பின்னர் உள்ளூர் சமூகம், பொது மக்கள் மற்றும் இலங்கை அரசு என்பன பயனடையும் என்று காணப்படுகிறது. பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு 7.4.1 மற்றும் 7.4.2 பிரிவுகளை குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சமன்பாடுகளை விண்ணப்பித்து கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

செலவு நன்மை விகிதங்கள் இருக்கும் நிலைமை (அடிப்படை) மற்றும் மூன்று மோசமான சூழல்களில் மதிப்பிடப்பட்டது. இருக்கும் சூழ்நிலையில், தள்ளுபடி விகிதத்தை பலன்கள் மற்றும் செலவுகள் இரண்டும் 7% ஆகக் கருதப்பட்டது. பணப்புழக்கத்தின் படி கீழ்க்கண்ட மதிப்பீடுகள் 30 ஆண்டுகளாக பதிவு செய்யப்பட்டன. மதிப்பிடப்பட்டுள்ள பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் அட்டவணை 7.13 வழங்கப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 7.12: ECBA முடிவுகள்

விடயம்	தள்ளுபடி மதிப்பு (LKR bn)
நன்மைகள்	
• வாகனத்தை இயக்க செலவு சேமிப்பு (VOC)	69.60
• பயண நேரம் செலவு சேமிப்பு	728.39
• விபத்து செலவு சேமிப்பு	8.16
மொத்தம்	806.15
செலவுகள்	
• கட்டுமான செலவுகள்	248.75
• ஆப்பரேட்டிங் செலவுகள்	27.31
• கையகப்படுத்தல் செலவு	50.47
• கார்பன் சேகரிப்பு திறன் இழப்பு செலவு	0.88
• நிலம் சந்தர்ப்பச் செலவு	166.56
• சுற்றுச்சூழல் முகா செலவு	1.38
மொத்தம்	495.35
தீர்மானிக்கும் அடிப்படை	
BCR	1.26
NPV (LKR bn)	127.71
IRR	8.62%

7.9. உணர்திறன் சோதனை

ஒரு உணர்திறன் சோதனை கீழே கொடுக்கப்பட்ட நிலைத்தன்மைகளின் கீழ் நடத்தப்பட்டது.

- நிலைத்தன்மை 1: நன்மைகள் 20% குறைக்கப்பட்டது
- நிலைத்தன்மை 2: செலவுகள் 20% அதிகரித்துள்ளது
- நிலைத்தன்மை 3: செலவுகள் 10% அதிகரித்துள்ளது மற்றும் நன்மைகள் 10% குறைந்துவிட்டது

மதிப்பிடப்பட்டுள்ள பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் அட்டவணை கள் 7.13 a-c வழங்கப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 7.13.a: நிலைத்தன்மை 1 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு

Item	Value
BCR	1.00
NPV	LKR bn 4.71
IRR	7.07%

அட்டவணை 7.13.b: நிலைத்தன்மை 2 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு

Item	Value
BCR	1.05
NPV	LKR bn 30.25
IRR	7.35%

அட்டவணை 7.13.c: நிலைத்தன்மை 3 இல் பிசிஆர், நிகர நிகழ் மற்றும் உள் ஈட்டு மதிப்புகள் செலவு பயன் பகுப்பாய்வு

Item	Value
BCR	1.03
NPV	LKR bn 17.48
IRR	7.22%

7.10. சாராம்சம் மற்றும் பரிந்துரை

அடிப்படை வழக்கினை கொண்ட கருதுகோள்களின் கீழ், இந்த செயற்திட்டம் ரூ 128 பில்லியன் நிகர தற்போதைய மதிப்பு கொண்டு சாத்தியமானதாக உள்ளது. அட்டவணை கள் 6.14 (a, b, c) முன்மொழியப்பட்ட மூன்று சூழல்களின் கீழ் கணித்து நிகர நிகழ் மதிப்பு, உள் ஈட்டு விகிதம் மற்றும் பிசிஆர் மதிப்புகள் காட்டுகின்றது. இச் சூழலின் கீழ், செயற்திட்டம் தேசிய பொருளாதாரம் மற்றும் சுற்றாடல் பார்வையில் சற்று சாத்தியமான காணப்படுகிறது.

அத்தியாயம் 8: சாராம்சம் மற்றும் பரிந்துரைகள்

8.1. முடிவுரை

இந்த ஆய்வில் இருந்து கீழ்வரும் பரந்த சாராம்சமகள் பெறப்பட்டது.

1. சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீடு அறிக்கை (EIA) CEP பிரிவு 3 பொதுஹை இருந்து கலகெதற வரை தயாரிக்கப்பட்டது. இந்த சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கை முன்மொழியப்பட்ட பொதுஹை - கலகெதற அதிவேக நடைபாதையினை உள்ளடக்கியது. சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டில் உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டம் தொடர்புடைய பல சுற்றாடல் மற்றும் சமூகத் தாக்கங்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டுள்ளது.
2. மாற்று பல விருப்பங்கள் கருதப்பட்டன ஆய்வின் கீழ் உத்தேச செயற்திட்டத்திற்கு சிறந்த மாற்று தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது.
3. விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ள சூழலில் அடிப்படை தகவல்களின்படி முன்மொழியப்பட்ட அதிவேகப்பாதை நெல் வயல்கள் மற்றும் தாழ்வான பகுதிகளில் மூலம் கடந்து செல்வதுடன் சில நீரோடைகள் கடந்து செல்லும் என்று கருதப்படுகிறது. மேலும் உத்தேசிக்கப்பட்ட பாதை இயற்கை, அரை இயற்கை மற்றும் மனிதனால் மாற்றம் செய்யப்பட்ட பல்வேறு இடங்களை கடந்து செல்வது கண்டறியப்பட்டுள்ளது. எனினும், உத்தேச அதிவேக எந்த தேசிய பூங்காக்கள், சரணாலயங்கள் அல்லது பிரகடனப்படுத்தப்பட்ட ஈரநிலங்கள் என்பனவற்றை நேரடியாக குறுக்கெடுக்கவில்லை. இது மூன்று நிர்வாக மாவட்டங்களில் கண்டி மத்திய மாகாணம், கேகாலை சபரகமுவ மாகாணத்தில் மற்றும் குருநாகல் வடமேல் மாகாணத்தில் 4 பிரதேச செயலகங்களையும் 38 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் கடந்து செல்கிறது.
4. சு.தா.ம. ஆய்வு கண்டுபிடிப்புகள் படி திட்டமிடப்பட்டுள்ள அதிவேக சீரமைப்பு சூழலின் பௌதீக, சுற்றுசூழல் மற்றும் சமூகம் என்பனவற்றில் கணிசமான எதிர்மறையான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று பார்க்க முடியும். ஆனால், அத்தகைய தாக்கங்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அவ் இடங்களில் மட்டுமே ஏற்படும்.
5. முன்மொழியப்பட்ட விதி நெல் வயல்கள் மற்றும் தாழ்வான பகுதிகளில் வழியாக செல்கிறது என்பதால் அங்கு குறிப்பிடத்தக்க நீரியல் தாக்கங்கள் இருக்கும். ஏற்படும் இந்த பாதிப்புகளைக் குறைப்பதற்கான தாக்கத்தை குறைக்கும் நடவடிக்கைகள் வடிவமைப்பு மூலம் எடுக்கப்படும். பெரிய பெட்டி மதகுகள் மற்றும் நீண்ட பாலங்கள் வெள்ளம் போன்ற வடிகால் மற்றும் நீரியல் தாக்கங்கள் குறைக்க வடிவமைப்பு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒரு கட்டப்பட்டுள்ளன.
6. ஏனைய முக்கிய தாக்கங்களில் மக்கள் இடப்பெயர்ச்சி, மற்றும் மீள்குடியேற்றம் விளைவாக எழும் சமூக சூழல் தாக்கம் இருக்கும். எனவே, மக்களின்

வாழ்வாதாரத்தின் மீது தாக்கத்தை ஏற்படும். இந்த அறிக்கையில் நிலம் சுவிகரிப்பு விளைவாக அனைத்து சமூக, பொருளாதார மற்றும் பண்பாட்டு காரணிகள் மற்றும் வாழ்வாதாரத்தில் குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்பு உள்ளது என்று குறிப்பால். 2069 வீட்டு உரிமையாளரின் 1162,5 ஏக்கர் சுவிகரிக்கப்படும் அவர்களில் 857 பேர் நிரந்தர இடமாற்றம் செய்வதனால் பாதிக்கப்பட்டுவர். சுமார் 707 வீட்டு உரிமையாளர்கள் குடும்பங்கள், 35 தொழில்கள் மற்றும் 1303 விளைநிலங்களின் உரிமையாளர்கள் செயற்திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படுவர்/ வீட்டுக்காரர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை உள்ளன. 8465 குடும்பங்கள் செயற்திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படுவர். மீள்குடியேற்றம், மறு தழுவல், மீள் ஒருங்கிணைப்பு என்பனவற்றுக்கு நீண்ட காலம் தேவைப்படுகிறது.

7. பிராந்திய மற்றும் தேசிய அபிவிருத்தி காரணமாக பல சாதகமான தாக்கங்கள் இருக்கின்றன என்பதனால் பாதிக்கப்படும் மக்கள் முழுமையாக எதிர்ப்பை உத்தேச செயற்திட்டம் தொடர்பில் காட்டவில்லை
8. ஆய்வுகள் போது, அவர்கள் தங்கள் வாழ்க்கை இலக்குகளை அடைய அதிவேக பாதையை பயன்படுத்த முடியும் என்று கூறினார், ஆனால் அவர்களுக்கும் அவர்களது அடுத்த தலைமுறையினருக்கு நேரடி எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் எனவும் இதன் விளைவாக தங்களது சொத்துக்கள் மற்றும் கலாச்சார பாரம்பரியத்தை முழுமையாக தியாகம் செய்ய வேண்டும் எனவும் கவலை கொண்டுள்ளனர். ஆகவே, அவர்களை மீள குடியமர்த்தலில் ஆர்டிஏவில் ஒரு நேரடி ஈடுபாடு எதிர்பார்க்கின்றார்கள். பிற இடங்களில் அவர்களின் வாழ்வாதார நடவடிக்கைகள். இந்த திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் செய்யப்படும்.
9. முன்மொழியப்பட்ட அதிவேக பதை இயற்கை வாழ்விடங்கள் ஊடாக பாரியளவில் செல்வதனால் தேசிய பூங்கா, வன வாழ்விடம் அல்லது சரணாலயம் வழியாக செல்ல இல்லை. என்றாலும் விவரமான வடிவமைப்பில் முடிந்த அளவுக்கு முக்கிய பகுதிகளில் பாதிப்பை குறைக்க செய்யப்படும். முக்கிய வாழ்விடங்கள் தவிர்த்தல் சிறந்த வழி ஆகும் என்றாலும், அது உயர்ந்த செலவுகள் கணிசமான அதிகரிப்பு ஏற்படும் எனவே பெரும்பாலும் அனைத்து நேரத்தில் சாத்தியமானது அல்ல. இது போன்ற சந்தர்ப்பங்களில், உயிர் இணைப்புகள் அல்லது, சுரங்கப்பாதைகள், சூழலியல்-குழாய்கள் என்பன விலங்கு நகர்வுகளுக்கு நிலைபெற்றிருக்கும். சரியான தேவைகளை விரிவான வடிவமைப்பு கட்டத்தில் முடிவு செய்யப்படும்.
10. உள்ளூர் மட்டத்திலும் எதிர்மறை தாக்கம் இருந்தபோதும், இந்த எதிர்மறை தாக்கத்தை பிராந்திய மற்றும் தேசிய அளவில் உருவாக்கப்படும் திட்டத்தின் மகத்தான நேர்மறையான தாக்கங்கள் இவற்றை களைந்து விடுகிறது. இது காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் மற்றும் ஏனைய சமூகங்கள் உத்தேசிக்கப்பட்ட செயற்திட்டத்தை முழுமையாக

கருத்து வேறுபாடு இல்லாமல் ஏற்றுக்கொள்கின்றனர். அனைத்து மக்களின் வாழ்க்கை முறைமையை மேம்படுத்தும்.

11 இடப்பெயர்ச்சி தொடர்பான, பௌதீக சமூக, சுற்றுச் சூழல் அனைத்து தாக்கங்கள், தாக்கங்கள் உத்தேச தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை பயன்படுத்தி கிட்டத்தட்ட பெரிய அளவிற்கு குறைக்கலாம்.

8.2. பரிந்துரைகள்

பின்வரும் பரிந்துரைகளை இந்த ஆய்வில் செய்யப்படுகின்றன.

1. சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு ஆய்வு மூலம் காணப்பட்ட பிரிவு 3 க்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வீதி அமைப்பு, தாக்கத்தை தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகளை, மீள்குடியேற்ற செயல் செயற்திட்டம் மற்றும் சுற்றாடல் கண்காணிப்பு மற்றும் முகாமைத்துவம் திட்டங்கள் என்பனவற்றுக்கு உட்பட்டு நடைமுறைப்படுத்த பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.
2. திட்டம் பரந்த அளவிற்கு உள்ளடக்குகிறது என்பதால் சுற்றாடல் தாக்க மதிப்பீட்டு அனுமதிக்கும் மேலாக வேறு பல அனுமதி ஏற்கனவே பல்வேறு அரசு நிறுவனங்கள் வழங்கப்பட்டதுடன் சில நிறுவனையில் உள்ளது. தேவையான ஒப்புதல் அனைத்து திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் பெறப்பட்ட வேண்டும்.
3. முன்மொழியப்பட்ட சாலை சில பிரிவுகள் செங்குத்தான மலை சரிவுகளில் மூலம் இயங்கும் உத்தேச அதிவேகபாதையில் புவியியல் விசாரணை சுரங்கங்கள் அமைத்தல் நில, ஸ்திரத்தன்மை தாக்கம் கருதப்பட்டது எனவே சிறப்பு முக்கியத்துவம் இருக்கும் புகோள தொழில்நுட்ப மற்றும் பூமியின் வளங்கள் அம்சங்களில் வைக்கப்படும்.
4. நிலையான சரிவுகளில் வீதி வெட்டுக்கள் மற்றும் சாத்தியமான நிலம் சப்சிடன்ஸ் சாத்தியத்தை தடுக்க வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான நிலை வழிகாட்டல் திட்டம் முழுவதும் தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனம் இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வீதி வெட்டுக்கள் சரியான மேற்பார்வை மற்றும் சாய்வு உறுதித்தன்மையைப் நுட்பங்கள் செயல்படுத்தப்படும்.
5. தொடர்ச்சியான கண்காணிப்பு கட்டுமான போது செய்யப்படும். வடிகால்கள், அருவிகள், இரும்புக்கம்பிகள் மற்றும் பாறைகள் கொண்டு இயற்கை நிலச்சரிவு வாய்ப்புகள் உள்ள இடங்களில் ஸ்திர தன்மையினை உறுதிப்படுத்த தொடர்ந்து கண்காணிக்கப்பட வேண்டும் சுற்றி கட்டுமான மற்றும் கட்டுமானத்தின் பின்னைய இரு கட்டத்திலும் சாய்வு உறுதித்தன்மை பேணப்படும்..
6. வீதி வயல் நிலங்களில் உட்பட தாழ்வான பகுதிகளில் கணிசமான அளவிற்கு செல்வதனால், நீரியல் அம்சங்களில் தாக்கங்களில் விஷேட கவனம் செலுத்தப்படும்.
7. வடிவமைப்பு நிலையில் நீரியல் அல்லது வடிகால் தாக்கங்களை குறைக்க viaducts, பெரிய பெட்டியில் மதகுகள் மற்றும் உப்பங்கழி விளைவுகளைக் குறைக்க வடிவமைத்தல் மூலம்

குறைக்க வேண்டும். நெற்செய்கை அதிவேக பாதையின் இரு பக்கங்களிலும் மேற்கொள்ளப்படுவதனால் நீர் பாசன பிரச்சினைகள் தணிக்க விடேட கவனம் செலுத்தப்படும்.

8. நீரியல் மாதிரிகள் ஆற்றின் நிலைகள் மிகவும் துல்லியமான தகவல்களை விரிவான வடிவமைப்பு மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும், வடிவமைப்பு மற்றும் கட்டமைப்புகள் இந்த வடிவமைப்புகளை இன்னும் மறுஆய்வு செய்யப்பட்டு உள்ளது. அத்தகைய ஒரு அணுகுமுறை கட்டுமான வடிவமைப்பு துல்லியமான முடிவுகளை தரும்.

9. இருக்கும் நீர்ப்பாசன கால்வாய்கள் மற்றும் வடிகால் வசதி ஒழுங்காக திட்டம் பகுதியில் பராமரிக்கப்படும். நீர்ப்பாசனத் திணைக்களம், இலங்கை காணி மீட்டல் மற்றும் அபிவிருத்தி கூட்டுத்தாபனம் மற்றும் கமநல அபிவிருத்தித் திணைக்களம் அனைத்தும் வடிவமைப்பு மற்றும் திட்டத்தின் ஒப்பந்த ஆவணங்களில் இணைத்துக் கொள்ளப்படும்.

10. கட்டுமானம் உலர்ந்த காலத்தில் உறுதி செய்யப்படும்.

11. நிலம் கையகப்படுத்தல் மற்றும் மீள்குடியேற்றங்கள் காரணமாக சமூக தாக்கங்கள் முக்கிய பிரச்சனை உள்ளது. மீள்குடியேற்றத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட குழுக்களுக்கு இழப்பீடு வழங்க அனைத்து சம்பந்தப்பட்ட முகவர் குறிப்பாக பிரதேச செயலாளர்களுடன் இணைந்து முடிந்தவரை பரிசீலித்து செயல்படுத்தப்படும். பண இழப்பீடு மற்றும் பொருத்தமான மீள்குடியேற்றம் தளங்கள் (குடியமர்த்த தயாராக இருக்கும்) தற்போதைய கொள்கைகள் இணக்க செய்யப்படும்.

12. பொது ஆலோசனைகளை மீள்குடியேற்ற திட்டம் உறுதி செய்யும் பொருட்டு நடத்தப்படும் மற்றும் என்று எதிர்பாராத பிரச்சினைகள் மற்றும் குறைகளை கருத்தில் கொள்ளப்படும்.

13. சில மறைமுக தாக்கங்கள் குறிப்பாக புவிக்குரிய உயிரினங்களில் உள்ளன சுரங்கப்பாதைகள், மற்றும் விதானம் பாலங்கள் Siyambalangamuwa வன ரிசர்வ், வழங்கப்படும். அதிவேக பாதையினை விலங்கினங்கள் கடக்க (மரங்களுக்குரிய உயிரினங்கள்) காட்டில் இணைப்பு நிறுவப்பட்டு கண்காணிக்கப்பட வேண்டும்.

14. கட்டுமான மற்றும் செயல்பாட்டு கட்டங்களின் போது, Galagedera மருத்துவமனை, நீதிமன்றங்கள் மற்றும் பள்ளிகள் சத்தத்தினால் பாதிக்கப்படும், இதனால் ஒரு சத்தம் தடை இந்த பகுதியில் போட வேண்டும். செயல்பாட்டு நிலையில் சத்தம் தடைகளை தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் போட வேண்டும்.

15. கட்டுமான நடவடிக்கைகள் அருகேயுள்ள சில கிணறுகளில் நிலத்தடி நீர் நிலைகள் பாதிக்கலாம் இந்த பாதிப்பை குறைக்க ஒரு தற்காலிக நீர் வழங்கல் கட்டுமானத்தின் போது கிணறுகளால் பாதிக்கப்பட்ட பயனர்களுக்கு வழங்கப்படும்.

16. EMOB விவரம் வடிவமைப்பு நிலையில் மேம்படுத்தப்பட்டதுடன் அந்தந்த டெண்டர் ஆவணங்களை ஒருங்கிணைக்க வேண்டும்.