

0. ಕಾರ್ಯಯೋಜನೆಯ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ವರದಿ

0.1 ಯೋಜನೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 209 ನ್ನು ಫೇಸ್-4ಬಿ ರಲ್ಲಿ ಬಿಬಿಟಿ ಮೋಡ್/ಇಪಿಸಿ ಮೋಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಹಾಲಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಭುಜಗಳ ಸಮೇತ ಎರಡು ಪಥದ ರಸ್ತೆ / ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಾಧ್ಯತೆ / ಅಸಾಧ್ಯತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ಸೂಕ್ತ ಸಲಹೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಮೆ|| ಫೀಡ್ ಬ್ಯಾಕ್ ಇನ್ ಫ್ರಾ ಪ್ರೈ.ಲಿ. ರವರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ.

0.2 ಯೋಜನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಉಂಟಾಗಲು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಮುನ್ನೂಚನೆಯಂತೆ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಈ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಉಂಟಾಗಲು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಕಾರಣಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ.

- ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 209 ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.
- ಈಗಿರುವ ರಾ.ಹೆ. ಸಂ. 4 ಮತ್ತು 47 ರ ಬದಲಾಗಿ, ಈ ರಸ್ತೆಯು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಕೊಯಂಬತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.
- ಹಾಲಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆಯ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಕೆಳದರ್ಜೆಮಟ್ಟದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 17 (ಬೆಂಗಳೂರು – ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ) ಮೂಲಕ ಹಾದು ಕನಕಪುರ ಅಥವಾ ಮಳವಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದು ರಾ.ಹೆ. ಸಂ. 209 ನ್ನು ಸೇರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 17 (ಬೆಂಗಳೂರು – ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ) ಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 209 ನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂ. 17 (ಬೆಂಗಳೂರು – ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ) ಮೇಲೆ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ತಮಿಳುನಾಡಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಏರ್ಪಡುತ್ತದೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಲು ಹಾಲಿ ಇರುವ ಎರಡು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವೆಂದು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ.

0.3 ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆ

ಹಾಲಿ ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ದಿಂಡಿಗಲ್ ನಿಂದ ಆರಂಭವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ, ಕಿ.ಮೀ. 306.600 (ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹತ್ತಿರ) ದಿಂದ ಕಿ.ಮೀ. 438.475 (ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಹತ್ತಿರ) ಹಾಲಿ ಮಣ್ಣಿನ ಭುಜದೊಂದಿಗೆ ಎರಡು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವು 131.875 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವು 127.440 ಕಿ.ಮೀ.ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

0.4 ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುವ ಪ್ರದೇಶ :

ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಕರ್ನಾಟಕದ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ನೈರುತ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೇರಳ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ಆಗ್ನೇಯದಲ್ಲಿ ತಮಿಳುನಾಡು ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಲಿ ರೈಟ್ ಆಫ್ ವೇ (ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ) ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ 12 ಮಿ. ರಿಂದ 30 ಮಿ. ವರೆಗೆ ಇರುತ್ತದೆ

ಉದ್ದೇಶಿತ ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ ಭುಜಗಳ ಸಮೇತ ಎರಡು ಪಥದ ವಿಭಜನೆ ಇಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗೆ 30 ಮೀ ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಗೆ 45 ಮೀ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರಿಡಾರ್ ಎರಡು ಬದಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ 500 ಮಿ ಆಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ, ಒಟ್ಟು 1 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

0.5 ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು

ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ), ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಇವರು ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

0.6 ಉದ್ದೇಶಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು

ಹಾಲಿ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಎರಡು ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮುಂಬರುವ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯ ಕೆಲವು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು :

- ಭುಜಗಳ ಸಮೇತ ಎರಡು ಪಥದ ವಿಭಜನೆ ಇಲ್ಲದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಿಭಜನೆಯೊಂದಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು ಹಾಲಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಸ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದು.
- ಹಾಲಿ ಇರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಲಪಡಿಸುವುದಲ್ಲದೇ, ತಿರುವುಗಳನ್ನು, ಮಧ್ಯಂತರಗಳನ್ನು ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಜ್ಯಾಮಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಏರುಪೇರುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- ಉದ್ದೇಶಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಯು ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು / ಹಾಲಿ ಇರುವ ಅಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ (ಕ್ರಾಸ್-ಡ್ರೈನೇಜ್ ಸಿಡಿ) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮರುಸ್ಥಾಪನೆ ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಅಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು.
- ವಿವಿಧ ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಸಾಕಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಭೂಮಿ ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ನಾಲ್ಕು (4) ಬೈಪಾಸ್‌ಗಳು, ಒಂಭತ್ತು (9) ಹಿರಿಯ ಮತ್ತು ಮೂರು (3) ಕಿರಿಯ ರಸ್ತೆ ಪುನರ್‌ಜೋಡಣೆ (ರೀ ಅಲೈನ್‌ಮೆಂಟ್) ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
- ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ ಭುಜಗಳ ಸಮೇತ ಎರಡು ಪಥದ ವಿಭಜನೆ ಇಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗೆ 30 ಮೀ ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಗೆ 45 ಮೀ ಆಗಿ ಸೀಮಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ವಿವಾದಗಳು ಮತ್ತು ತಾರತಮ್ಯವನ್ನು ನೀಗಿಸಲು ರಸ್ತೆಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಿಂದ ಅಗಲೀಕರಿಸಲು / ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
- ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪಶುಗಳ, ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸವಾರರ ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.
- ಹಾಲಿ ಕಿ.ಮೀ. 363.000 ಬಳಿ 1 ಟೋಲ್ ಪ್ಲಾಜಾ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
- ಹಾಲಿ ಕಿ.ಮೀ. 381.590 ಬಳಿ 1 ಟ್ರಕ್ ಲೇ ಬೇ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
- 52 ಬಸ್ ಬೇ ಗಳು ಮತ್ತು 2 ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

- ಸೂಕ್ತವಾದ ಒಳಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಗ್ರೇಡ್ ಸಪರೇಷನ್, ರೋಡ್ ಫರ್ಮಿಚರ್, ಸೇವೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರೇ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಂಡಬಂದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

0.7 ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಪರಿಮಾಣದ ಅಭ್ಯಾಸ (ಇಐಎ):

ಈ ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಪರಿಸರದಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಪರಿಮಾಣವನ್ನು ಅಳಿಯಲು ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ರವರು ತಿಳಿಸಿರುವ ಷರತ್ತುಗಳನ್ವಯ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನೀಡಿರುವ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯಂತೆ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಸ್ಥೂಲ ಕಲ್ಪನೆಯನ್ನು ನೀಡುವಾಗ ಪರಿಸರವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಇಐಎಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಒಂದು ಪದ್ಧತಿಯಲ್ಲಿ ಅಭ್ಯಸಿಸಲು ಇಐಎನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡು ತುಂಬಾ ಸುಲಭವಾದ ಪದ್ಧತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರವನ್ನು ಅಭ್ಯಸಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಪರಿಸರದ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಮಾಡಲು ತುಂಬಾ ಸುಲಭ. ಇದನ್ನು ಗುರ್ತಿಸುವ ಮೂಲ ರೇಖೆಗಳನ್ನು ಸೃಜಿಸಿದ ನಂತರ ಅವುಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿ ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲಾಗುವುದು.

0.8 ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಆಡಳಿತದ ಚೌಕಟ್ಟು :

0.8.1 ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸ್ಥಾಪನೆ

ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವುದು ಮತ್ತು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಮಾಡುವ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯು ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನಿಗೆ ಅಡಚಣೆ ರಹಿತ ಆರ್.ಒ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ ನೀಡುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ [ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ] ದವರದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

0.8.2 ನಿರಭ್ಯಂತರ [ಕ್ರಿಯರೆನ್ಸ್]

ಈ ಯೋಜನೆಯ ತಯಾರಿಯ ಅಂಗವಾಗಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಕೆಲವು ನಿರಭ್ಯಂತರ ಹಾಗೂ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

- ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಯೋಜನೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅರಣ್ಯ (ಸಂರಕ್ಷಣಾ) ಕಾಯಿದೆ, 1980 ರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರಭ್ಯಂತರ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ನೋಡಲ್ ಆಫೀಸರ್, ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

- ಮರಗಳನ್ನು ಕಡುವು ಮಾಡಲು / ತೆರವುಗೊಳಿಸಲು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಭಾಗಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪರಿಸರ ಇಲಾಖೆ ಇಎಸಿ ರವರಿಂದ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಎಂವೋಇಎಫ್ ನಿರಭ್ಯಂತರ ಪತ್ರವನ್ನು ದಿನಾಂಕ 14ನೇ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2006ರ ಸೂಚನಾ ಪತ್ರದ ಅನ್ವಯದಂತೆ ತದನಂತರ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಆದ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತಿರುವ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಬಹುಪಯೋಗಿ ಮತ್ತು ಇದು 20 ಎಂ. ಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಮೇಲ್ಕಂಡ ನಿರಭ್ಯಂತರಗಳನ್ನಲ್ಲದೇ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು, ವಿನಾಯಿತಿದಾರರು ಹಾಗೂ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಸಹಾ ಅಗತ್ಯವಾದ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳಿಂದ, ಇಲಾಖೆಗಳಿಂದ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮುನ್ನವೇ ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ಅವುಗಳೆಂದರೆ :

- ರಾಜ್ಯ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿ ಕಾಯ್ದೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ, ನೀರು, ಇಳಿ ಕಾಯಿದೆಗಳು ಮತ್ತು ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಹಾಗೂ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪ್ಲಾಂಟ್ ಗಳಿಗೆ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರ ಮತ್ತು ಒಪ್ಪಿಗೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿ ನಡೆಸುವ ಪರಿಸರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಭೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ನಂತರ ಒದಗಿಸಲಾಗುವುದು.
- ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾದ ನಿರುಪಯೋಗಗಳ ಕಾಯಿದೆ, (ಹಜಾರ್ಡ್ಸ್ ವೇಸ್ಟ್) 1989 ಅಡಿಯಲ್ಲಿ (ಉಸ್ತುವಾರಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ) ರಾಜ್ಯ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿ ರವರಿಂದ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪಿಯುಸಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ಕ್ವಾರಂ ಗುತ್ತಿಗೆ ಕರಾರು ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸ್ಪೋಟಕ ಪರವಾನಗಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಗಣಿ ಮತ್ತು ಭೂ ವಿಜ್ಞಾನ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಸಚಿವರು, ಗಣಿ ಮತ್ತು ಸ್ಪೋಟಕಗಳು ಇವರಿಂದ ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

- ಅಂತರ್ಜಲ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದವರಿಂದ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಇತರೇ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಅಂತರ್ಜಲವನ್ನು / ನೀರನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ಈ ಮೇಲ್ಕಂಡ ಪರವಾನಗಿ, ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರಗಳಲ್ಲದೇ ಪರವಾನಗಿದಾರರು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಕೆಲವು ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು:
- ಕಾರ್ಮಿಕರ ಕ್ಯಾಂಪ್‌ಗಳನ್ನು, ಪರಿಕರಗಳ ಅಂಗಳ ಮತ್ತು ದಾಸ್ತಾನು ಅಂಗಳಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಸ್ಥಳೀಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಂದ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಯೋಜನೆಯ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ತಮಗೆ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲು ನೀಡಿರುವ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಿಭಾಗಕ್ಕೂ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರಿಂದ ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣಾ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಮುನ್ನವೇ ಇಂಧನ ಮತ್ತು ಕೀಲೆಣ್ಣೆ [ಲೂಬ್ರಿಕೆಂಟ್ಸ್] ಗಳ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ವಾಹನ ಅಪಘಾತವಾದಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಅತ್ಯವಸರ ನಿರ್ಣಯಗಳೇನು ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ರಚಿಸಿ ಅದನ್ನು ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರಿಂದ ಅನುಮೋದಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- ಕ್ವಾರಿ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕ್ವಾರಿ ಗುತ್ತಿಗೆ ಕರಾರುಗಳೊಂದಿಗೆ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

0.9 ಪರಿಸರದ ಅಸ್ಥಿಭಾರದ ಒಂದು ಚಿತ್ರಣ :

0.9.1 ಭೌಗೋಳಿಕ ಪರಿಸರ :

ವಾತಾವರಣ

ಈ ವಲಯವು ತುಂಬಾ ಬಿಸಿ ತಾಪಮಾನದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಪಶ್ಚಿಮ ಮಳೆಗಾಲವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸಮಯವು ಬಿಸಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿನ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಋತುಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ:

- > ಬಿಸಿಯಾದ ಬೇಸಿಗೆ (ಮಾರ್ಚ್ ನಿಂದ ಮೇ ವರೆಗೆ)
- > ಮುಂಗಾರು ಮಳೆಗಾಲದ ಸಮಯ (ಜೂನ್ ನಿಂದ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ವರೆಗೆ)
- > ಹಿಂಗಾರು ಮಳೆಗಾಲದ ಸಮಯ (ಅಕ್ಟೋಬರ್ ನಿಂದ ನವೆಂಬರ್ ವರೆಗೆ)

> ಶೀತ ಚಳಿಗಾಲ (ಡಿಸೆಂಬರ್ ನಿಂದ ಫೆಬ್ರವರಿ ವರೆಗೆ)

ಉಷ್ಣಾಂಶ

ಯೋಜನೆಯ ವಲಯದಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಉಷ್ಣಾಂಶವು 12°ಸಿ ಇಂದ 46°ಸಿ ವರೆಗೂ ಏರುಪೇರಾಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಮೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಬಿಸಿಯಾದ ಸಮಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಅಂದರೆ ಅತ್ಯಧಿಕ ಉಷ್ಣಾಂಶವು 40° ಸಿ ನಮೂದಾಗುತ್ತದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಪಶ್ಚಿಮ ಋತುಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಂದಲ್ಲಿ ದಿನದ ತಾಪಮಾನವು ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಮೊದಲನೇ ವಾರದ ವೇಳೆಗೆ ತಾಪಮಾನವು 40°ಸಿ ಗಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗಸ್ಟ್ ಮಾಸದ ತಾಪಮಾನದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಏರುಪೇರುಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ವಾತಾವರಣದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮತ್ತು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗುವುದು.

ಭೌಗೋಳಿಕ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಭೂಪದರವು ಸುಮಾರು 3.3 - 5 ದಶಲಕ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಡೆಕ್ಕನ್ ಪ್ರಸ್ಥಭೂಮಿಯ (ಡೆಕ್ಕನ್ ಪ್ಲಾಟೋ) ಭಾಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಗುಡ್ಡಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ಸುರಳಿ ಆಕಾರದಲ್ಲಿ ಏರಿಳಿತ ಮತ್ತು ಇಳಿಜಾರುಗಳಿರುವ ಪರ್ವತ ಶ್ರೇಣಿಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಭೂಮಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಪಶ್ಚಿಮದ ಕಡೆ ಕನಕಪುರದಿಂದ ಮಾಗಡಿ ವರೆವಿಗೂ ಗ್ರಾನೈಟ್‌ನ ಶ್ರೇಣಿಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಯೋಜನೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಜೆನೆಸಿಸ್ ದೊರೆತಿದ್ದು ಇದು ಒಳ್ಳೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸ್ಲಾಬ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ.

ಯೋಜನೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಾಮಾನ್ಯ ಕಪ್ಪು ಮಣ್ಣು ಮತ್ತು ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ಮಣ್ಣು ಗ್ರಾನೈಟ್ ಮತ್ತು ಚಾರ್ನೊಕ್ಲೈಟ್ ಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಉತ್ಪನ್ನವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎತ್ತರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣದ ಮಣ್ಣನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ಮರಳು ಮಿಶ್ರಿತ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣು ಮತ್ತು ಜೇಡಿ ಮಣ್ಣು ಮಿಶ್ರಿತ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮರಳು ಮಿಶ್ರಿತ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣು (60%) ಮತ್ತು ಶೇಷ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ಕನಕಪುರ ಮತ್ತು ರಾಮನಗರ ತಾಲುಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ವಾಯು / ಗಾಳಿ ಗುಣಮಟ್ಟ

ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶವು ನಿರ್ಮಲವಾದ ಕಲುಷಿತಗೊಳ್ಳದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಎಂಬಿಯಂಟ್ ಏರ್ ಕ್ವಾಲಿಟಿ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಲಿನ್ಯಗಳ ಮಟ್ಟಗಳು ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಗರಿಷ್ಠವಾಗಿ ಪಿ.ಎಂ.₁₀ 72.665 µg/m³

ಜಕ್ಕಸಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಕನಿಷ್ಠ 65.79 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ಮಂಗಳದಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಪಿಎಂ_{2.5} ಗರಿಷ್ಠವಾಗಿ 44.55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ಉಟ್ಟಂಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ (ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಹತ್ತಿರ) ಹಾಗೂ ಕನಿಷ್ಠ 40.26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ಹಲಗೂರು ಮತ್ತು ಹೊನ್ನಗನಹಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಪರಿಧಿಯೊಳಗೇ ಇರುತ್ತದೆ,

ಶಬ್ದದ ಗುಣಮಟ್ಟ

ನಾಲ್ಕು (4) ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ದಿನದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಆರು (6) ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಶಬ್ದ ತರಂಗಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವುದಕ್ಕಿಂತಲು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರ. ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯವು ಮುಖ್ಯ ಕಳಕಳಿಯಾದರೂ, ಕೆಲವು ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಪ್ರದೇಶಗಳು (ಅಂದರೆ ವಿದ್ಯಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ) ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಿ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ನೀರಿನ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಒಳಚರಂಡಿ

ಕೇಂದ್ರ ಅಂತರ್ಜಲ ಮಂಡಳಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಯಳಂದೂರು ತಾಲ್ಲೂಕು ಶೇಕಡಾ 100% ರಷ್ಟು ಸುರಕ್ಷಿತ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿರುತ್ತದೆ. ಚಾಮರಾಜನಗರ ಶೇಕಡ 76% ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ ತಾಲ್ಲೂಕು ಶೇಕಡಾ 40% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಸುರಕ್ಷಿತ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿರುತ್ತದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 37.93% ರಷ್ಟು ಸುರಕ್ಷಿತ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದು, ಶೇಕಡಾ 27.14% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ತೀರಾ ಶೋಷಣೆಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ, ಶೇಕಡಾ 11.43% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಸಂದಿಗ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತದೆ. ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 45% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ತೀರಾ ಶೋಷಣೆಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ, ಶೇಕಡಾ 11.43% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಸಂದಿಗ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾ 12.5% ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಸುರಕ್ಷಿತ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿರುತ್ತದೆ. ಭೂ ಮೇಲಿನ ನೀರು ಅಂದರೆ, ಹರಿಯುವ ನದಿಗಳು, ಕಾಲುವೆಗಳು ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ನಿಂತ ನೀರು ಅಂದರೆ, ಕೆರೆ, ಸರೋವರ, ಹೊಂಡ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ನೀರಿನ ಚಲನವಲನಗಳನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ ಅದರ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸ್ವಭಾವವನ್ನು ಬದಲಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಭೂಮೇಲಿನ ಜಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಲವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವ ಏಳು (7) ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಉಪದೇಶಕ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ನೀರಾವರಿ, ನೀರು ಸರಬರಾಜು, ಗಾತ್ರ, ಮುಂದಿನ ಪರಿಣಾಮ ಮತ್ತು ನೀರಿನ ಮಿತಿ ಆಧರಿಸಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ನೀರಿನ ಗುಣಮಟ್ಟವು ಸಮಾಧಾನಕರವಾಗಿದ್ದು, ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಮುಖ್ಯವಾದ ಭೌತಿಕ ಮತ್ತು ರಾಸಾಯನಿಕ ಪರಿಮಾಣಗಳು ಬ್ಯೂರೋ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್‌ನ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ.

0.9.2 ಜೀವಶಾಸ್ತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪರಿಸರ

ಅರಣ್ಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲ

ಯೋಜನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಎರಡು (2) ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಇದಕ್ಕೆ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶ ಅವಶ್ಯಕವಿದೆ. ಈ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವು ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಪರಿಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 10 ಕಿ.ಮೀ. ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಯಾವುದೇ ನೇಷನಲ್ ಪಾರ್ಕ್ ಅಥವಾ ವೈಲ್ಡ್ ಲೈಫ್ ಸಾಂಕ್ಯುರಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಮರಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಾಲಿ ಒಟ್ಟು 3000 ಮರಗಳಿದ್ದು ಇವುಗಳಲ್ಲಿ 2431 ಮರಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಮರಗಳೆಂದರೆ ಪ್ರಾಸೊಪಿಸ್ ಜುಲಿಫ್ಲೊರಾ, ಆಜದಿರಚತ ಇಂಡಿಕ (ಬೇವಿನ ಮರ), ಅಕೇಶಿಯ ನಿಲೊಟಿಕಾ ಮತ್ತು ಯೂಕಲಿಪ್ಟಸ್ ಎಸ್‌ಪಿ ಮರಗಳು.

ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಾಣಿ ಸಮೂಹ

ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ವಾಸದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು ಇಲ್ಲಿ ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಜಾಡೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾಣಾಪಾಯ ಮಾಡುವಂತಹ ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

0.9.3. ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಸರ

ಜನಗಣತಿ ಪಾರ್ಶ್ವಚಿತ್ರ

ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ. 2011 ರ ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆ 6,11,30,704 ಆಗಿದ್ದು, ಪುರುಷರು 3,10,57,742 ಮತ್ತು ಸ್ತ್ರೀಯರು 3,00,72,962 ಇರುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ಚದರ ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ 319 ಜನ ಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಕ್ಷರತೆ 75.60% ಆಗಿದ್ದು ಲಿಂಗ ಅನುಪಾತವು 968 ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಿಂಗ ಅನುಪಾತವು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು ಸಾಕ್ಷರತೆಯು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಜನ ಸಾಂದ್ರತೆಯು ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮತ್ತು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ ಆದರೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಕಾರ್ಮಿಕರು

ಇಲ್ಲಿನ ಜನರು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕೃಷಿ ವ್ಯವಸಾಯದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕೃಷಿ ಆಧಾರಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಗಳಲ್ಲಿ ಜನರು ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಿ ದುಡಿಯಲು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ.

ಭಾಷಾವಾರು ವಿಸ್ತರಣೆ

ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಭಾಷೆ ಕನ್ನಡ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನರು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಕನ್ನಡವನ್ನು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆ.

ವಸಾಹತು

ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಒಟ್ಟು 44 ದೊಡ್ಡ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ವಸಾಹತುಗಳು ಗಾತ್ರ ಮತ್ತು ಜನ ಸಂಖ್ಯಾ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಇರುತ್ತವೆ.

ವಿದ್ಯಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು / ಸಂಸ್ಥೆಗಳು

ಇಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಶಾಲೆಗಳು (ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಮತ್ತು ಹಿರಿಯ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳು) ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಇದ್ದು ಶಬ್ದಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ತೊಂದರೆ ಉಂಟಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸೂಕ್ತ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

ಚಾರಿತ್ರ್ಯಾತ್ಮಕ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಉಳ್ಳ ಸ್ಥಳಗಳು / ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ /ಪ್ರಾಚೀನ ವಸ್ತು ಶಾಸ್ತ್ರದ ಪರಂಪರೆ

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಚಾರಿತ್ರ್ಯಾತ್ಮಕ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವುಳ್ಳ ಸ್ಥಳಗಳಾಗಲಿ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಉಳ್ಳ ಅಥವಾ ಪ್ರಾಚೀನ ವಸ್ತುಗಳ ಪರಂಪರೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳಾಗಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ವತ್ತುಗಳು

ಯೋಜನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಸಾಕಷ್ಟು ವಸಾಹತುಗಳು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಮತೀಯ ಸಂಬಂಧ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮೌಲ್ಯವುಳ್ಳವುಗಳಾಗಿದ್ದು ಇವುಗಳು ಯಾವುದೇ ಪುರಾತತ್ವ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಆದರೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದವುಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಕೃಷಿ ಮಾದರಿ

ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಬೆಳೆಗಳೆಂದರೆ ಭತ್ತ ಮತ್ತು ಕಡಲೆಕಾಯಿ. ಇತರೆ ಬೆಳೆಗಳೆಂದರೆ, ತೆಂಗಿನಕಾಯಿ, ಕಬ್ಬು, ಸೂರ್ಯಕಾಂತಿ, ಹತ್ತಿ ಮತ್ತು ಮಾವು ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿವೆ, ಅವುಗಳೆಂದರೆ, ಡಾಬಾ, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬಂಕ್‌ಗಳು, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಇರುವುದರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇವು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ರದ್ದಿಯನ್ನು ಸಹಾ ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತಿವೆ.

ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ನಿಲ್ದಾಣ ಲೇಬೇಗಳು ಮತ್ತು ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು

ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗಾಗಿ ಕಿ.ಮೀ. 376.550 ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಟ್ರಕ್ ಲೇಬೇ ಅನ್ನು ಮತ್ತು 54 ಬಸ್ ಬೇ / ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಗೆ ಭೂಮಿಯ ಉಪಯೋಗ / ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಒಟ್ಟು 242.62 ಹೆಕ್ಟೇರುಗಳಷ್ಟು ಜಮೀನನ್ನು ಅಂದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಜಮೀನುಗಳನ್ನು ಬೈಪಾಸ್, ಜಂಕ್ಷನ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣಕ್ಕೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಬಳಸಲಾಗುವುದು.

0.10 ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸಂವಹನ [ಪರಸ್ಪರ ಚರ್ಚಿಸು] / ಪರಾಮರ್ಶೆ

ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸಂವಹನ ಮತ್ತು ಪರಾಮರ್ಶೆಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವ ವೇಳೆ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪರಾಮರ್ಶೆಯ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶ್ಯವೇನೆಂದರೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಮುದಾಯದ ಸ್ಪಂದನೆ, ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ಅಭಿಪ್ರಾಯ, ಮತ್ತು ತೀರ್ಮಾನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವರುಗಳ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೇನೆಂದು ತಿಳಿಯಬಹುದು. ಈ ವಿಷಯವು ಪುನರ್ವಸತಿ ಮತ್ತು ಮರುಪರಿಶೀಲನೆಯ ತೀರ್ಮಾನಗಳ ಮೇಲೆ ಆಧಾರವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪರಾಮರ್ಶೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಗಮನಿಸಿದ ಅಂಶವೇನೆಂದರೆ, ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯ ಯೋಜನೆಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿದ ವಿಷಯವಾಗಿದ್ದು, ಅವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ವೇಳೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಸರ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಕೆಲವರು ಮಾತ್ರ ಪರಿಸರದ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅಂದರೆ, ಗಾಳಿ ಮತ್ತು ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ

ಪರಾಮರ್ಶೆಯಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಿಲೀನ ಗೊಳಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷಿತೆಯ ತೊಂದರೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಕುಂದು ಕೊರತೆಗಳೆಲ್ಲವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

0.11 ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅಸ್ತಿತ್ವದಿಂದ ಪರಿಸರದಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಪರಿಣಾಮಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಯ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪರಿಸರ ಸಂಕಷ್ಟಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಇವುಗಳನ್ನು ಶಾಂತಿಯುತವಾಗಿ ಪರಿಹರಿಸಲು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತಾಂತ್ರಿಕವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಹದಾರಿಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರವು ಹಾಳಾಗದಂತೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೂಕ್ತ ಪರಿಹಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದೇ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಗುರ್ತಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಧವಾದ ಉತ್ತಮ ನಿರ್ಣಯಗಳಿಂದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅನವಶ್ಯವಾದ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಶ್ರಮ ವಹಿಸಿ ಪ್ರಭಾವವಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಅವುಗಳು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಮಾಡುವಾಗ ಪರಿಸರದಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಬಹುದು.

0.11.1 ವಾತಾವರಣದಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಗಲೀಕರಿಸುವುದರಿಂದ ಯಾವುದೇ ವಿಧವಾದ ಪರಿಣಾಮಗಳು ವಾತಾವರಣದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಭಾಗ ಅರಣ್ಯ ನಾಶವಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ / ಅಥವಾ ಹಸಿರು ಇಲ್ಲದಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಸಹಾ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

0.11.2 ಗಾಳಿಯ ಗುಣಮಟ್ಟದಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುವಾಗ ಗಾಳಿಯಲ್ಲಿನ ಪಿಎಂ₁₀ ಮತ್ತು ಪಿಎಂ₂₅ ಲೆವೆಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಏರುಪೇರುಗಳಾಗುವ ಸಂಭವವಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಪರಿಮಿತಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ, ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯಗಳೆಲ್ಲವೂ ಮುಗಿದ ನಂತರ ಈ ಲೆವೆಲ್‌ಗಳು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಪ್ರಮಾಣದ ಪರಿಮಿತಿಯೊಳಗೇ ಇರುತ್ತವೆ.

0.11.3 ಶಬ್ದದ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವಾಗ ಶಬ್ದದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಮುದಾಯದವರು ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತೆ ತಿಳಿಸಿರುವುದೇನೆಂದರೆ ಯೋಜನೆಯು ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯವು ದಿನದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ರಾತ್ರಿ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದೇ ಸಮನಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಗುರ್ತಿಸಲಾಗುವುದು.

0.11.4 ನೀರಿನ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಹಾಗೂ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಹಂತದಲ್ಲಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಅವುಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಮಾಡುವಾಗ ಆಗಲೀ ಭೂಮಿಯ ಮೇಲಿನ ನೀರಿನ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಅಂತರ್ಜಲ ನೀರಿನ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ವಿಧವಾದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುವುದಿಲ್ಲ. ನೀರು ಮಲಿನವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು, ಎಣ್ಣೆ, ಗ್ರೀಸು, ಇಂಧನಗಳು ಮತ್ತು ಪೈಂಟ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಪರಿಕರಗಳ ಅಂಗಳದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಆಸ್ಪಾಲ್ಟ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೀಳುವುದರಿಂದ ನೀರು ಮಲಿನಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯು ರಸ್ತೆಯು ನದಿಗಳನ್ನು, ಕೆನಾಲ್ ವಿಭಜನೆಗಳನ್ನು ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ದಾಟಿದಾಗ ಈ ವಿಧವಾದ ಅನಾನುಕೂಲಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನೀರು ಕಲುಷಿತಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಮುಂಜಾಗ್ರತಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

0.11.5 ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಸಸ್ಯ / ಪ್ರಾಣಿ / ಜನರ / ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಿಧವಾದ ಹೆಚ್ಚು ನಷ್ಟಗಳು ಪ್ರಾಣಿ ಸಂಕುಲದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಕ್ಷಿಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ವಿಂಗಡಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಈ ಯೋಜನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಯು ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣ ನಡೆಯುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಿಧವಾದ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳು ಉಂಟಾಗಲು ಸಾಧ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಮಯವು ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ಅರಣ್ಯವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದು ಮತ್ತು ಗಿಡಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನೆಡುವುದನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಈ ರಹದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ.

0.11.6 ಜಮೀನಿನಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವಾಗ, ಭೂಮಿಯ ಲಕ್ಷಣಗಳು ಬದಲಾಗುತ್ತವೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಭೂಮಿಯನ್ನು ಅಗೆಯುವುದು, ಕಲ್ಲು ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮಾಡುವುದು, ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ತುಂಡರಿಸುವುದು ಮತ್ತು ತುಂಬುವುದು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವುದು, ಇತ್ಯಾದಿ. ನಿರ್ಮಾಣದ ಅಂಗಳದಲ್ಲಿ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವಾಗ ಸಹಾ ಹಾಲಿ ಭೂಮಿಯ ಲಕ್ಷಣಗಳು ಬದಲಾಗುತ್ತವೆ. ಭೂಮಿಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಈ ಯೋಜನೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಲಾಭಗಳೇನೆಂದರೆ, ಭೂಮಿಯು ಉಪರಿತಲವು ಸಮತಟ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯ ಕೂಗಲಿತೆ ದೂರದ ವರೆಗೂ ಅರಣ್ಯೀಕರಣವಾಗುತ್ತದೆ ಇದರಿಂದ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರದೇಶದ ಸೌಂದರ್ಯವು ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತದೆ.

0.11.7 ಜನರ ಜೀವನದ ಮೌಲ್ಯಗಳಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಭಾದಿತರಾಗುವ ಜನರಿಗೆ ಆರ್‌ಎಪಿ ಪ್ರಕಾರ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಹೊಂದುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ಮತ್ತು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಅನಾಹುತಗಳು ಆಗುವ ಸಂಭವವಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಇರುವ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಥವಾ ಜಾತಿಯ ಸ್ವತ್ತುಗಳ ಮೇಲೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಬೀರುತ್ತವೆ.

0.12 ಬದಲೀ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆ ಇದ್ದು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆ ಇಲ್ಲದೇ ಬದಲೀ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ಈಗ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಹಾಲಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ವಿನ್ಯಾಸದ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶದವಾಗಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆ ವಿನ್ಯಾಸವು ಸೂಕ್ತವಾದ ಈ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ, ಸಮರ್ಥನೆ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸಂಬಂಧಿ ಪರಾಮರ್ಶೆಯಿಂದ ನಿರ್ಧಾರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ರಸ್ತೆ ಮರು ಜೋಡಣೆ ಮತ್ತು ಬೈಪಾಸ್‌ಗಳು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳು ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಆಗುವ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.. ಇವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಆಧಾರಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ಹಾಲಿ ಅಲೈನ್‌ಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

0.13 ಶಾಂತಿ ಪರಿಹಾರ ಮತ್ತು ಪರಿಹಾರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಹೆಚ್ಚುಮಾಡುವುದು :

ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಪರಿಹಾರ ಮತ್ತು ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಉಂಟಾಗುವ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ತಡೆಯಬಹುದು. ಜನರ ವಾಸಸ್ಥಳಕ್ಕೆ 500 ಮೀಟರ್ ಅಡಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಕ್ಯಾಂಪ್‌ನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಜನರ ವಾಸಸ್ಥಳಕ್ಕೆ

500 ಮೀಟರ್ ಅಡಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಅಂಗಳ, ಹಾಟ್ ಮಿಕ್ಸ್ ಪ್ಲಾಂಟ್‌ಗಳು, ಕ್ರಷರ್‌ಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಕೆಳಮುಖವಾಗಿ ಚಲಿಸುವ ಗಾಳಿ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿರಬೇಕು. ರಸ್ತೆಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಚರಂಡಿಗಳನ್ನು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿದಿರುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಒಂದು ಮರಕ್ಕೆ ಎರಡು (1:2) ಮರಗಳಂತೆ ನೆಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು ನೆಡುವುದರಿಂದ ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಗೆ ಸೌಂದರ್ಯವು ಉಂಟಾಗಿ ಅಂದವು ವೃದ್ಧಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 250 ಮರಗಳ ಅರಣ್ಯೀಕರಣ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 6000 ಮರಗಳ ನಾಟಿ ಮಾಡಲು ಹಾಗೂ 12000 ಮರಗಳನ್ನು ಸಾಲುಮರಗಳನ್ನು / ಗುಂಪು ಮರಗಳನ್ನಾಗಿ ನೆಡಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮರಗಳನ್ನು ನೆಡಲು ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಸದರಿ ಸಸಿ ನೆಡುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ವರೆಗೂ ಪಾಲಿಸಿ ಪೋಷಿಸಲು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ನೀಡಿ ಅವರಿಗೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪಾವತಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಗಿಡಗಳನ್ನು ನೆಟ್ಟು ಅರಣ್ಯೀಕರಣಗೊಳಿಸುವುದರಿಂದ ಪರಿಸರವನ್ನು ರಕ್ಷಿಸಿದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಗೆ ಸುಂದರವಾದ ಅಂದವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಪರಿಸರವನ್ನು ವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಗಿಡ ಮರಗಳನ್ನು ಒಂದು ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನೆಡುವುದರಿಂದ ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಅಂದವನ್ನು ನೀಡಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ, ನೀರಿನ ಮೂಲಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ದನಕರುಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, ಇತ್ಯಾದಿ ಸಹಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುತ್ತವೆ. ನೀರಿನ ಪ್ರದೇಶವು, ಎಣ್ಣೆ ಮತ್ತು ಕೀಲೆಣ್ಣೆಗಳು ಬೇರ್ಪಡಿಕೆಗಳು, ಆಯಿಲ್ ವಿಭಜಕಗಳಿಂದ ಕಲುಷಿತವಾಗದಂತೆ ದಾಸ್ತಾನು ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣ ಅಂಗಳಗಳನ್ನು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

0.14 ಸಂಸ್ಥಾಪಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳು ಮತ್ತು ಪರಿಸರದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಯೋಜನೆ

ಪರಿಸರದ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ (ಇಎಂಪಿ) ಉಪಶಮನ ಪರಿಷ್ಕಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಇತರೇ ಎಲಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಸಂಪೂರ್ಣ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿಕೊಡುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನದಾಗಿರುತ್ತದೆ (ಇವರನ್ನು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದ ಸ್ಪರ್ಧೆಯ ಹರಾಜಿನ ಮುಖಾಂತರ ಆಯ್ದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು) ಇವರು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅವರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಂದ ನೆರವೇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಎಲ್ಲಾ ನಿರ್ಮಾಣದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಿಸುಸೂಚಿಸದವರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಈ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಒಬ್ಬ ನುರಿತ ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು ಪರಿವೇಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಸದರಿ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ರವರು ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ರವರಿಗೆ (ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರಿಗೆ) ವರದಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಹಾಲಿ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ (ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು) ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ವಿಧವಾಗಿ ಸಜ್ಜಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

ಆರ್‌ಎಪಿಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಆರ್‌ಎಪಿ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ವಿವರಗಳಂತೆ ನೆರವೇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು ಯೋಜನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೂ ಮುನ್ನ ಇಂಎಂಪಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಎಪಿಗಳನ್ನು, ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮರುಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಲು ಒಂದು ಸೂಕ್ತ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

ಇಂಎಂಪಿಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ಉಸ್ತುವಾರಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲು, ಬಿಬಿಟಿ/ ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರು ಸುರಕ್ಷತೆ, ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ (ಎಸ್‌ಹೆಚ್‌ಇ) ವನ್ನು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲು, ಇವುಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಒಬ್ಬ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರನ್ನು ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದು. ಈ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರೊಂದಿಗೆ, ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರೊಂದಿಗೆ, ಐಸಿ ಮತ್ತು ಇತರೇ ಇಲಾಖೆಯವರೊಂದಿಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಉತ್ತಮ ಬಾಂಧವ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಮತ್ತು ಇಂಎಂಪಿಯ ಸೂತ್ರಗಳಂತೆ ಪರಿಹಾರಗಳು ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಡೆಯುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ರವರು ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಐಸಿ ಸ್ಪೆಷಲಿಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್‌ರವರೊಂದಿಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಉತ್ತಮ ಬಾಂಧವ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಈತನ ಅತಿಮುಖ್ಯವಾದ ಕೆಲಸವೇನೆಂದರೆ, ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಐಸಿ ಸ್ಪೆಷಲಿಸ್ಟ್ ರವರೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿ ನೆಲದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು. ಯೋಜನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಅನುಮತಿಗಳನ್ನು, ನಿರಾಪೇಕ್ಷಣೆ / ನಿರಭ್ಯಂತರ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು ಮತ್ತು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಇಂಎಂಪಿ ಸೂತ್ರಗಳನ್ವಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಸೂಪರ್‌ವಿಜನ್ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಸದರಿ ಅಧಿಕಾರಿಯು ತರಬೇತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತಪ್ಪದೇ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಐಇರವರಿಗೆ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕಾಪಾಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದು.

ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ರವರು ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಸೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿ ಅಥವಾ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಮೇನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ / ಜೂಲಜಿ / ಬಾಟನಿ / ಎಕೋಲಜಿ / ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಪದವಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿರಬೇಕು. ಸದರಿ ಈಒ ರವರು ಒಟ್ಟು 10 ವರ್ಷಗಳ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ 3 ವರ್ಷಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಎಂಪಿ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ಅನುಭವವಿರಬೇಕು ಮತ್ತು ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಅರ್ಥೈಸಿಕೊಳ್ಳುವಷ್ಟು ಜ್ಞಾನವಿರಬೇಕು. ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ರವರು ಇದರೊಂದಿಗೆ ಅಧಿಕವಾಗಿ ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಸಹಾ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ರವರು ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಸೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿ ಅಥವಾ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಮೇನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ / ಜೂಲಜಿ / ಬಾಟನಿ / ಎಕೋಲಜಿ / ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಪದವಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿರಬೇಕು. ಸದರಿ ಈ ಒಂದು ರವರು ಒಟ್ಟು 5 ವರ್ಷಗಳ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಪಕ್ಷ 2 ವರ್ಷಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಪಿ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ಅನುಭವವಿರಬೇಕು ಮತ್ತು ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್, ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಅರ್ಥೈಸಿಕೊಳ್ಳುವಷ್ಟು ಜ್ಞಾನವಿರಬೇಕು. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ರವರು ನೇರವಾಗಿ ಸ್ಥಾನಿಕ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಮೇನೇಜರ್ / ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಮೇನೇಜರ್ ರವರಿಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಪರಿಸರದ ಬಗ್ಗೆ ಉಂಟಾಗುವ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಹರಿಸಬಹುದು. ಇವರು ನೇರವಾಗಿ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಮತ್ತು ಐಸಿ ರವರ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆಫೀಸರ್ ಮತ್ತು ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬಾಂಧವ್ಯಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ವರದಿಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಿಸುವ ಲೇನು ಹೇಗೆಂದರೆ, - ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಳ ಮಟ್ಟದಿಂದ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವವರು ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರಿಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು - ಇವರು ಐಸಿ ಮತ್ತು ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ರವರಿಗೆ ವರದಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಯಾವಾಗ ವರದಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರೇ ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಾರಂಭಕ್ಕೂ ಮುನ್ನ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಸ್ಥಳದ ಕಛೇರಿಯವರು ಯಾವ ಯಾವ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಯಾವಾಗ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ಧರಿಸಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಗುರಿಯನ್ನು ಐಸಿಯವರೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಿದ ನಂತರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಂದ ಕರಾರನ್ನು ಪಡೆದು ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ತದನಂತರ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕೆಲಸದ ಪ್ರಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಅವರದೇ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ ಅಥವಾ ಅವರ ಸಲಹೆಗಾರರಾದ ಎನ್‌ವಿರೋನ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಸ್ಪೆಷಲಿಸ್ಟ್ ರವರು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಂದ ವರದಿಯನ್ನು ಸಲಹೆಗಾರರ ಷರಾದೊಂದಿಗೆ ಪಡೆದ ನಂತರ ಕಾರ್ಯಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ನಿರ್ಮಾಣದ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ, ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ವರದಿ ಮಾಡುವ ಕರ್ತವ್ಯ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಸ್ಥಳ ಕಛೇರಿಯದ್ದೇ ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

0.15 ಪರಿಸರ ನಿಯಂತ್ರಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಕ್ಷೆ

ಪರಿಸರ ಯೋಜನೆಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪರಿಸರದ ಬಗ್ಗೆ ಉದ್ದೇಶಿತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ರಚಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಇದನ್ನು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಇದು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವುದು, ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು, ಅವಶ್ಯಕ ನಿಧಿಗಳನ್ನು / ಹಣವನ್ನು

ಬಿಡುಗಡೆಮಾಡುವುದು, ಸಮಯವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸುವುದು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಈ ದಾಖಲೆಯನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದು ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಮತ್ತು ಒಪ್ಪಿಗೆದಾರರ ನಡುವಿನ ಕರಾರಿನ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ರೂ.24.43 ಕೋಟಿಗಳು.

0.16 ಮುಕ್ತಾಯ

ಇಐಎ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ನಡೆಸಿದ ಸರ್ವೆಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಗಮನಿಸಿರುವ ಅಂಶವೇನೆಂದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ಬಗ್ಗೆ ಉಂಟಾಗುವ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಇಐಎ ರವರ ಸೂತ್ರಗಳಂತೆ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು / ನಿರ್ಮಾಣ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಂದಾಜು ಖರ್ಚು ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಸಹಾ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯು ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಗಾಳಿ ಮತ್ತು ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಗುಣಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಯೋಚನೆಗೆ ಸರಿತೂಗುವಷ್ಟು ಈ ಯೋಜನೆಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.
