

0.1 ಯೋಜನೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆ ಭಾಗ 3ನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸು ಉಪಯೋಗಿಸು ಮತ್ತು ವರ್ಗಾಯಿಸು/ಇಪಿಸಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನು 4/6 ಭಾಗಗಳಾಗಿ ಈ ಇರುವ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ 28.200 ಕಿ.ಮಿ ದಿಂದ 110.542 ರ ವರೆಗೆ ಸೋಲಾಪೂರ ಬಿಜಾಪೂರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 13 ರನ್ನು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಬಲಗೊಳಿಸಲು) ಪಡಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿದೆ.

0.2 ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ

ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಜನರ ಬೇಡಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ.

2010ರಲ್ಲಿ ವಾಹನಸಂಚಾರವು 18000 ಪಿಸಿಯು ಅನ್ನು ಮಿರಿದೆ ಅಂದರೆ ಇಗಿರುವ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವು 7.71%, 7.46%, 5% ಮತ್ತು 7.48% ಕಾರುಗಳು ಹಗರು ವಾಣಿಜ್ಯ ವಾಹನಗಳು ಟ್ರಕ್ಗಳು ಮತ್ತು ಬಹುಗಾಲಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವು ಹೆಚ್ಚಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ತಿವ್ರವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು 4/6 ರಸ್ತೆಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿದೆ. ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡವನ್ನು ತಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆಯನ್ನು 4/6 ಪಥಗಳಾಗಿ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

0.3 ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆ

ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯು ಇಗಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 13 ಸೋಲಾಪೂರ ಹತ್ತಿರದ ಕೀಮಿ 19.10ರ ದಿಂದ ಬಿಜಾಪೂರ ಹತ್ತಿರದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 13 ರ 82.560 ಕಿ.ಮಿ ಉದ್ದವಾಗಿದೆ. ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದವು 82.342 ಕೀ.ಮಿ ಉದ್ದವಾಗಿದ್ದು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯು ಸೋಲಾಪೂರದ ಹತ್ತಿರ 28.200 ಕೀ ಮಿ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಬಿಜಾಪೂರದ ನ್ಯಾಶನಲ್ ಹೈವೆ ನಂ 13 ರ ಕೀ ಮಿ 110.542 ರ ಹತ್ತಿರ ಮುಕ್ತಾಯ ವಾಗುತ್ತದೆ.

0.4 ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತವಾಗುವ ಪ್ರದೇಶಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಸೋಲಾಪೂರದ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಬಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತರ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ (ಈಶಾನ್ಯ) ಗುಲಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಯಾದಗೀರ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರ, ಪಶ್ಚಿಮ ದಲ್ಲಿ ಬಾಗಲಕೋಟ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ

ದಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಗಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಸೋಲಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆ ಯು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದು ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಲಾತೂರ, ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಉಸ್ಮಾನಾಬಾದ,ಪುಣೆ ಮತ್ತು ಅಹ್ಮದನಗರ ಪಶ್ಚಿಮದಲ್ಲಿ ಸಾತಾರಾ ಮತ್ತು ಸಾಂಗಲಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಗಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಸೋಲಾಪೂರದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಿಜಾಪೂರ ಮತ್ತು ಇಂಡಿ ತಾಲೂಕಾಗಳ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ವಿವರಗಳನ್ವಯ ಸದ್ಯದ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲವು 13.2 ಮೀಟರದಿಂದ 45 ಮೀಟರಗಳ ವರೆಗೆ ಸಾದಾರಣವಾಗಿ ವಿಸ್ತಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯು ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದ ಕೊನೆಯ ವರೆಗೆ,ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿಸ್ತಾರದ ಸ್ಥಳ ಎತ್ತರದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು 60 ಮೀಟರ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸ್ಥಳದ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ 75 ಮೀಟರ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸ್ಥಳದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1 ಕೀ.ಮಿ ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

0.5 ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಕ

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಇವರು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಕರು ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ.

0.6 ಉದ್ದೇಶಿತ ಸುಧಾರಣೆಗಳು

ಭವಿಷ್ಯತ್ತಿನ ಸಂಚಾರದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದೇಶವೆನೆಂದರೆ

. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4/6 ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಭಾಗಿಸುವುದು.

. ಇದಲ್ಲದೆ ಯೋಜನೆಯು ಭೌಗೋಳಿಕ ಕೋರತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವದಲ್ಲದೆ ಸುತ್ತುಹಾಕಿಬರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಮತ್ತು ನಡುವೆ ಬರುವ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು.

. ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ಸುಧಾರಣೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಮೇಲೆ ಬರುವ ಚರಂಡಿಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಮುನರ ನಿರ್ಮಾಣಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಯೋಗ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಿ ಡಿ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು.

. ಹೊರತಿ ಹತ್ತಿರದ ಬೈಪಾಸ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೇಲೆ ಆಗುವ ಧುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ನಂದಿನಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖವಾದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು.

. ಐದು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ 6.538 ಕೀ.ಮಿ (ಎರಡು ಬದಿಗೆ) ಐದು ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಒದಗಿಸುವುದು ಈವುಗಳ ಸ್ಥಳವು ಸಂಸ್ಕೃತಿಕ ಆಸ್ತಿಗಳು ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಸ್ಥಳಗಳು ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಜನವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಈ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವಿಸಲಾಗಿದೆ.

. ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲದೆ ಬದಲಿ ಮಾರ್ಗ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟು 17 ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ 22.128 ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

. ಒಂದು ದನಗಳಿಗಾಗಿ, 8 ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಮತ್ತು 6 ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಚಾರದ ಅನುಕೂಲತೆಗಾಗಿ ಮತ್ತು ಜನಗರ ಅನುಕೂಲತೆಗಾಗಿ ಕೆಳ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

. ಟೋಲ ಪ್ಲಾಜಾ (ರಸ್ತೆ ಕರವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವ ಕಛೇರಿ) ಗಳನ್ನು ಕೀ.ಮಿ 32.100 ಮತ್ತು ಕೀ.ಮಿ 82.550 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

. ಝಳಕಿ ಯ ಹತ್ತಿರ 57.800 ಅರಕೇರಿ ತಾಂಡಾ ಹತ್ತಿರ 98.800 ಕೀ.ಮಿ ಹತ್ತಿರ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಟ್ರಕ್ಯುಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗಾಗಿ ಕೀ.ಮಿ 57.800 ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೀ.ಮಿ 98.800 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

. ಯೋಗ್ಯ ಚರಂಡಿ ಎತ್ತರ ವಿಭಜಿಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಜೋಡಿಸುವ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯವಾಗುವ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.7 ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ವಿವರಣೆ

ಈ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆಗುವ ಪರಿಸರದ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪರಿಸರ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಕೊಡಲಾದ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ದಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವಾಗ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ತಡೆಬಹುದಾದ ಸಂಧರ್ಭಗಳನ್ನು ಈ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವಾಗ ಅನ್ವಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ ನಂತರ ಅವುಗಳಿಂದಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿ ಅವುಗಳ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಹೇಗೆ ಆಗಬಹುದು ಮತ್ತು ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗುವದೆಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಾಗುವದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಯಾವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತ ಯೋಜನೆ ಆಕಾರಗಳು ಚಿತ್ರಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭವಿಷ್ಯತ್ತಿನ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನಕ್ಕಾಗಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವವನ್ನುಂಟು

ಮಾಡುವ ಎಲ್ಲ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಹೊಣೆಗಾರರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೇಗೆ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ದಾಖಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ಭವಿಷ್ಯತ್ತಿನ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.8 ನೀತಿ,ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

0.8.1 ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ರಚನೆ

ಈ ಯೋಜನೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮೂಲಕ ಬಂದಿದ್ದು ಮತ್ತು ಅದರಿಂದ ಜಾರಿಮಾಡಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಯ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಯಾವುದೇ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಇಲ್ಲದೆ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಪಕರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡುವ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯು ಭಾರತದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

0.8.2 ಅನುಮತಿಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಿದ್ಧತೆಯ ಅಂಗವಾಗಿ ಯೋಜನಾಪ್ರಸ್ತಾವಕರು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅನುಮತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎಲ್ ಓ ಸಿ ತಕರಾರು ಇಲ್ಲ ಎಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು.

- ಅರಣ್ಯ ರಕ್ಷಣಾ ಆಧಿನಿಯಮ 1980 ರ ಅನ್ವಯ 2.655 ಹೆಕ್ಟರ್ ಅರಣ್ಯ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಯೋಜನೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮತಿ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಾಹಕ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.
- ವಿಭಾಗೀಯ ಅರಣ್ಯ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡೆದುಹಾಕುವ ಅನುಮತಿ
- ಪರಿಸರ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದಿಂದ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಆಗುವ ಪರಿಣಾಮದ ಕುರಿತು 14 ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2006 ರಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಕಾರ 20 ಮೀಟರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರದೇಶವು ಯೋಜನೆಯ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂದು ನಂತರದ ತಿದ್ದುಪಡಿಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚಿನ ರಸ್ತೆ ಅವಶ್ಯಕತೆಯ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಕನು ಅನುಮತಿ ಪತ್ರ ಪಡೆಯುವುದು ಮಾತ್ರ ವಲ್ಲದೆ ಆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಪಡೆದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಮತ್ತು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ರು ಸಹೀತ ವಿವಿಧ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡುವ ಮೊದಲು ಅನುಮತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ತಕಾರು ಇಲ್ಲವೆಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ ವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇವುಗಳು ಯಾವುದೆಂದರೆ

- ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ, ನೀರು ಮಾಲಿನ್ಯ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ, ಕಾನೂನು ಅನ್ವಯ ಸಪ್ಪಳಗಳ ನಿಯಮಗಳ ಅನ್ವಯ ಎಸ್‌ಪಿಸಿಬಿ ಅವರಿಂದ ಯಾವುದೆ ಯಂತ್ರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಉಪಯೋಗಿಸಲಿಕ್ಕೆ ತಕರಾರು ಇಲ್ಲವೆಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ ಮತ್ತು ಒಪ್ಪಿಗೆಯ ಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ತಕರಾರು ಇಲ್ಲವೆಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಪರಿಸರ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಹೆಳಿದಂತೆ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಡುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅವರ ತಕರಾರಗಳನ್ನು ಕೇಳಿ ನಂತರ ತಕರಾರು ಇಲ್ಲವೆಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೊಡಬೇಕು.
- ಹಾನಿಕಾರಕ ಕಸ(ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ವ್ಯವಹಾರಣೆ ನಿಯಮಗಳು 1989 ರ ಅನ್ವಯ ಎಸ್‌ಪಿಸಿಬಿ ಇವರಿಂದ ಅನುಮತಿ ಪತ್ರ
- ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಪಿಯುಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಅನುಮತಿ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ
- ಗಣಿಗಳ ಭಾಡಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮತ್ತು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಸ್ಟೋಟಕ ವಸ್ತುಗಳ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಭೂಗರ್ಭ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಗಣಿ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಸ್ಟೋಟಕವಸ್ತುಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಬೇಕು.
- ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಕೆಲಸಗಳಿಗಾಗಿ ಅಂತರಜಲ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ತಕರಾರು ಇಲ್ಲವೆಂಬ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು.
- ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ ಅನುಮತಿಪತ್ರಗಳಲ್ಲದೆ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅನುಮತಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು.
- ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವಸತಿಗಾಗಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಇಡುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳದ ಅನುಮತಿ.
- ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಯೋಜನೆ ವಿಭಾಗದ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂದ ಅನುಮತಿ ಪತ್ರ.
- ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ರನ್ನು ಇಂಧನ ಮತ್ತು ಎಣ್ಣೆಗಳಿಂದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಕ್ರಮಗಳ ಯೋಜನೆ ಕುರಿತು ಅಪಘಾತಗಳ ಇಂಜಿನಿಯರ ಅವರಿಂದ ಯೋಜನೆ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದಿರಬೇಕು
- ಗಣಿಗಳ ಆಡಳಿತ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಗಣಿಗಳ ಭಾಡಿಗೆ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು.

0.9 ರಸ್ತೆಯ 'ಭೂಮಿಯ ಪರಿಸರದ ಲಕ್ಷಣಗಳು

0.9.1 ಭೂಮಿಯ ಭೌತಿಕ ಲಕ್ಷಣಗಳು (ಪರಿಸರ)

ಹವಾಮಾನ

ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಬೆಸಿಗೆ ಹವಾಮಾನ ಮತ್ತು ಒಣ ಹವಾಮಾನವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗದ ಹವಾಗುಣಗಳಿವೆ.

- . ಹೆಚ್ಚು ಬೇಸಿಗೆ (ಮಾರ್ಚ್‌ದಿಂದ ಮೇ ತಿಂಗಳವರೆಗೆ)
- . ನೈರುತ್ಯ ಮಾನಸೂನ ಅವಧಿ (ಜೂನ್‌ತಿಂಗಳಿಂದ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್)
- . ಮಾನಸೂನ ನಂತರದ ಅವಧಿ (ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ದಿಂದ ನವೆಂಬರ್)
- . ಚಳಿಗಾಲದ ಕಾಲ (ಡಿಸೆಂಬರ್ ದಿಂದ ಫೆಬ್ರುವರಿ)

ಉಷ್ಣತೆ

ಮೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ 43 ಉಷ್ಣತೆಯಿಂದ ಅತಿಹೆಚ್ಚು ಉಷ್ಣದ ಸಮಯವಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಉಷ್ಣತೆಯು 25.5 ಸೆಂಟಿಗ್ರಾಡ್ ದಿಂದ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚೆಂದರೆ 31.8 ಸೆಂಟಿಗ್ರಾಡ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಜೂನ್ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನೈರುತ್ಯ ಮಾನಸೂನ ಮಳೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉಷ್ಣತೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಮೊದಲನೇವಾರದಲ್ಲಿ ಮಾನಸೂನ ದಿಂದಾಗಿ ಉಷ್ಣತೆಯು 18 ಸೆಂಟಿಗ್ರಾಡ್ ವರೆಗೆ ಇಳಿಯುತ್ತದೆ. ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಉಷ್ಣತಾಮಾನವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಗಸ್ಟ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಉಷ್ಣತೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ.

ಮಳೆ

ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಮಳೆಯು 60% ಮಳೆಯು ಜೂನ್ ಮತ್ತು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, 24 % ಮಳೆಯು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಮತ್ತು ನವೆಂಬರ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಗುವದರಿಂದ ಈ ಅವಧಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಳೆಯ ಅವಧಿಯೆಂದು ತಿಳಿಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾಮಾನ್ಯ ಮಳೆಯು 553 ಮಿ.ಮಿ.

ಭೂಗರ್ಭ ಸ್ವಭಾವ

ಭೂಮಿಯು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗ್ರನೈಟ ಮತ್ತು ಕರಿ ಕಲ್ಲಿನ ಬಂಡೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಕರಿಮಣ್ಣಿನ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಿನ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಸಂಯುಕ್ತ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ

ಭೂಮಿಯಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಖನಿಜಗಳನ್ನು ಉಸುಕುಗಳನ್ನು ಸುಣ್ಣದ ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಜಿಗುಟು ಮಣ್ಣನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಮಣ್ಣು

ಯೋಜನಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮೂರು ತರಹದ ಮಣ್ಣನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಕಪ್ಪು ಮಣ್ಣು, ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣು, ಕೆಂಪು ಮತ್ತು ಕರಿ ಮಿಶ್ರಿತ ಮಣ್ಣನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಸವೆಯುತ್ತಿರುವ ಕಲ್ಲು ಬಂಡೆಗಳು ಒಣಗುತ್ತಿರುವ ಗಿಡಗಂಟೆಗಳು ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಗಿದ ನೀರು ಮುಂತಾದವುಗಳು ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಮಣ್ಣುಗಳು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ಮಣ್ಣು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಭೂಮಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡ ಸ್ವಾಭಾವಿಕ ಮಣ್ಣಾಗಿದೆ. ಮಣ್ಣಿನ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಅದರ ಭೌತಿಕ ಮತ್ತು ರಾಸಾಯನಿಕ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಪ್ರಯೋಗಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಭೂಕಂಪದ ಸಂಭವತೆ

ಯೋಜನೆಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಭೂಕಂಪ ವಲಯದ 2ನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವರ್ಗೀಕೃತವಾಗಿದ್ದು ಅಂದರೆ ಅದು ಭದ್ರವಾದ ಭೂಮಿಯಾಗಿದ್ದು ಸಂಪೂರ್ಣ ರಸ್ತೆಯು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ಹವೆಯ ಮಟ್ಟ

ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೀಸುವ ಗಾಳಿಯು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬೀಸಿ ಗಾಳಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಏಳು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹವಾಗುಣವನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಲಾಯಿತು ಮತ್ತು ಹವೆಯಲ್ಲಿ ಪಿಎಮ್¹⁰ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಮತ್ತು ಅದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ಒಣಹವೆ ಮತ್ತು ಧೂಳು ಯೋಜನಾಪ್ರದೇಶದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಹವೆಯಬಗ್ಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. CO,SO₂,NO_x ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಒಳಾಂಶಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹವೆಗುಣಮಟ್ಟದ ಪರಿಮಿತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇವೆ.

ಸಪ್ಪಳದ ಮಟ್ಟ

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ CPCB ಹೇಳಿದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಸಪ್ಪಳದ ಮಟ್ಟವು ಇದೆಯೆಂದು ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಸಪ್ಪಳವು ಗಮನೀಸಬೇಕಾದಂತಹ ಮಹತ್ವದ ಅಂಶವಾದರು ಸಹಿತ ಸಪ್ಪಳಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಾದ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಶಾಲೆಗಳು, ದಾವಾಖಾನೆಗಳು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಮೀಪವಾಗಿವೆ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನೀರು ಬೀಳುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಹರಿದುಹೋಗುವಿಕೆ.

ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮನುಷ್ಯ ನಿರ್ಮಿತ ಮತ್ತು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿತವಾದ ನೀರಿನ ಸಂಗ್ರಹಗಳು ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿವೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಹರಿದು ಹೋಗುವ ನೀರು ಹರಿದು

ಹೊಗಲು ಸುಮಾರು 140 ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿಗಳ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಭೂಮಿಯ ಮೇಲಿರುವ ನೀರು ಉತ್ತಮಗುಣಮಟ್ಟದ ನೀರಿನ ಮಾದರಿಯಂತೆ ಇದೆ.

0.9.2 ಜೈವಿಕ ಪರಿಸರ

ಅರಣ್ಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಅರಣ್ಯ ಭೂಮಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತೆ ಹೊಗುವುದರಿಂದಾಗಿ ಮೀಸಲು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವಾದ ನಂದನಾನಿ ಯಲ್ಲಿ ನೇರವಾದ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಸಂಭವ ವಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯವಾದ ಒಟ್ಟು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವು 2.665 ಹೆಕ್ಟರ್ ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವನವಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕಾಡುಪ್ರಾಣಿಗಳ ಸಂರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶವಾಗಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗಿಡಗಳು

ರಸ್ತೆ ಹೊಂದಿದಂತೆ ಯಾವುದೇ ದಟ್ಟವಾದ ಸಸ್ಯಗಳ ಜಾಗೆಯು ಹಾನಿಗೆ ಗುರಿಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡೆಯಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ಗುರುತು ಮಾಡಿದ್ದು ಮತ್ತು ಸರಿಯಾದ ನಿರ್ಧಾರವೆಂದು ನಿರ್ಧರಿಸಿದ್ದು ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು 7684 ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಕಡೆಯಲಾಗುವ ಪ್ರಮುಖ ಗಿಡಗಳೆಂದರೆ ಅಕೇಶಿಯಾ, ಬೇವು, ಸೀಸಂ, ನೀಲಗಿರಿ,ಆಲದಮರ, ಅರಳಿಮರ, ಬಬೂಲಗಿಡ ಮತ್ತು ಸಬಾಬುಲ ಗಿಡಗಳು. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಹಾನಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಕಡೆದು ಹಾಕುವಂತಹ ಯಾವುದೇ ಗಿಡಗಳು ಇಲ್ಲ.

ಪ್ರಾಣಿಗಳು

ಎಲ್ಲ ಪ್ರಾಣಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಕೆಲವು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಇವೆಯೆಂದು ಹೆಳಿದ್ದಾರೆ ಆದರೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಳತೆಮಾಡುವಾಗ ಈ ರೀತಿಯ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ.

0.9.3 ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಸರ

ಜನಗಣತಿ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು

ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಸೋಲಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೊಗುತ್ತದೆ. 2011 ರ ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 61,1,30704 ಒಟ್ಟು ಪುರುಷರ ಸಂಖ್ಯೆಯು 31,057,742 ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆ 31,057,742. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 61,1,30704 ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಪುರುಷರ ಸಂಖ್ಯೆ 58,361,397 ಮತ್ತು

ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆ 54,011,575 ಮಹಿಳೆಯರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ 1 ಚ ಕೀ.ಮಿ ಗೆ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯು 365 ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 319 ಇದೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಸಾಕ್ಷರತೆಯು 82.91 ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಾಕ್ಷರತೆಯು 75.60 ಇರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಸ್ತ್ರೀ ಪುರುಷರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ 968 ಮತ್ತು 946 ಇರುತ್ತದೆ. ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಲಿಂಗ ಅನುಪಾತ ಸಾಕ್ಷರತಾ ಮಟ್ಟವು ಯೋಜನಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಭಾಷಾ ವಿಭಾಗ

ಮರಾಠಿ ಮತ್ತು ಕನ್ನಡ ಭಾಷೆಗಳು ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ಭಾಷೆಗಳಾಗಿದ್ದು ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಷೆ ಮಾತನಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ವಸತಿಗಳು

ಒಟ್ಟು 25 ದೊಡ್ಡ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ವಿವಿಧ ಜನವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ.

ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು

ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಧೂಳು ಮತ್ತು ಸಪ್ಪಳದಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತಗೊಂಡ ರಸ್ತೆ ಸಮೀಪದ ಪ್ರದೇಶಗಳಾಗಿವೆ. ಕೆಲವು ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿಯೇ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗಿದ್ದು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ತೀವ್ರ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವಹಿಸಬೇಕಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಾಗಿದ್ದು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಚಿಹ್ನೆಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು. ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಆಸ್ತಿಗಳು

ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಅನೇಕ ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಧಾರ್ಮಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಆಸ್ತಿಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಐತಿಹಾಸಿಕ ಮಹತ್ವ ಎನಿಸುವ ಯಾವುದೇ ಆಸ್ತಿಗಳಿಲ್ಲ.

ಐತಿಹಾಸಿಕ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಾಚೀನ ಪರಂಪರೆಯ ಸ್ಥಳಗಳು

ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಐತಿಹಾಸಿಕ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಳಗಳಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಚೀನ ಪರಂಪರೆಯ ಕಟ್ಟಡಗಳು ಇಲ್ಲ.

ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು

ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಗುಂಟ ಧಾಭಾ, ಪೆಟ್ರೋಲ ಪಂಪ, ಬಸ್ ಸ್ವಾಪ ಮುಂತಾದಂತಹ ಅನೇಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಇವುಗಳು ಅವ್ಯಸ್ಥಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಜನದಟ್ಟನೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ಆದರಿಂದ ಸಂಚಾರಿ ಸಹಾಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಹಾಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. 21 ಬಸ್ ಒಳರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಗುಂಟ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆಯ ಮಗ್ಗಲಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಮತ್ತು ವಿಶ್ವಾಂತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು

ರಸ್ತೆಗುಂಟ ವಾಣಿಜ್ಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲ ಅನೇಕ ಅಸಂಘಟಿತ ಟ್ರಕ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಎರಡು ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದು ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆದಾಯಕವಾಗಿವೆ. ಎರಡು ವಿಶ್ವಾಂತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಝಳಕಿ ನಗರ 57.800 ಕೀ.ಮಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹತ್ತಿರ ಮತ್ತು ಅರಕೇರಿ ತಾಂಡಾ ಗ್ರಾಮ 98.800 ಕೀ.ಮಿ ಹತ್ತಿರ ಮತ್ತು ಎರಡು ಟ್ರಕ್‌ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು 57.800 ಕೀ.ಮಿ ಮತ್ತು 98.800 ಕೀ.ಮಿ ಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದ ಭೂಮಿಯ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ

ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಜಮೀನು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು 128.1196 ಹೆಕ್ಟರದಷ್ಟು ಜಮೀನನ್ನು ಬೈಪಾಸ್ ನಿರ್ಮಾಣ ROB ಕೂಡುರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಎರಡು ಬೇರ್ಪಡಿಸಿದ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು.

0.10 ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಡನೆ ಚರ್ಚೆ ಸಲಹೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಕೊಡುವ ಅವಕಾಶ

ಯೋಜನೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಡನೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸಲಹೆ ಪಡೆಯುವ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವು ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯು ಸಮಾಜದ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಮಾಜದ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಹೆಗ್ಗಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯು ಯಾವ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ಮಾಡುವುದು ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಮುಖ್ಯಉದ್ದೇಶವಾಗಿತ್ತು. ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರ ಸಮಸ್ಯೆಯೆಂದರೆ ಪುನರ್ವಸತಿ ಮತ್ತು ವಸತಿಯ ಪುನರನಿರ್ಮಾಣ ಇವುಗಳ ಕುರಿತಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಇವುಗಳ ವಿವರವಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಡನೆ ಚರ್ಚೆಯ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಜ್ಞಾನವಿದೆಯೆಂದು ಗೊತ್ತಾಯಿತು ಆದರೆ ಅವರು ಪರಿಸರ ಸಮಸ್ಯೆ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ ಮುಂತಾದವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ಅರಿವು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಜನರು ಮಾತ್ರ ಪರಿಸರದ ವಿಷಯಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಗಾಳಿ ಮತ್ತು ಸಪ್ಪಳ ಇದರ ದೂಷಿತ ಯಾಗುವ ಬಗ್ಗೆ ಗಾಬರಿಯಾಗಿದ್ದರು. ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಡನೆ ನಡೆದ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಎತ್ತಿದ ವಿಷಯಗಳೆಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಾಗಿ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ಭೂಮಿಯ ಬೇಡಿಕೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿದ್ದವು. ಯೋಜನೆಗಾಗಿ

ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹೆಳಿಕೊಡುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಅವರು ಎತ್ತಿದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

0.11 ಭವಿಷ್ಯತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮಗಳು

ಯೋಜನೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟುಮಾಡುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಕ್ರಮವು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವವರಲ್ಲಿ ಪರಿಸರದ ವಿನಾಶದ ಅಂಶಗಳು ಕಡಿಮೆ ಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಅವರ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಕ್ರಮಗಳು ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗುವ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ಪರಿಸರದ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಹಾಕುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಕ್ರಮವು ಜನರಿಂದ ಒಪ್ಪಿಗೆಯಾಗುವಂತೆ ಮತ್ತು ಅವರು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುವಂತೆ ಅವರಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿವೆ. ಇದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಪರಿಸರ ಪೂರಕವಾಗಿ ಆಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ.

0.11.1 ಹವಾಮಾನದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಮುಖ ಅರಣ್ಯ ನಾಶ ಅಥವಾ ಸಸ್ಯನಾಶ ಇರದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಗಲಗೊಳಿಸುವ ಯೋಜನೆಯು ಹವಾಮಾನದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ಮಹತ್ವದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುವುದಿಲ್ಲ.

0.11.2 ಹವಾಗುಣದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕೆಲಸ ಸಂಧರ್ಭದಲಿ ಮತ್ತು ಪೂರ್ಣವಾದ ನಂತರ ಹವೆಯು ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಮೀತಿಯಲ್ಲಿಯೆ ಅಂದರೆ PM10 & PM2.5 ಇರುತ್ತದೆ.

0.11.3 ಸಪ್ಪಳದ ಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಜನರಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಸಪ್ಪಳದ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮದ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲಾಗಿದೆ.ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದ ಮುಗಿಯುವ ವರೆಗೆ ಹಗಲು ಮತ್ತು ರಾತ್ರಿ ಸಪ್ಪಳದ ಮಟ್ಟವು ಕಾನೂನಿನ ಮೀತಿಯೊಳಗೆ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡುವದನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಪ್ಪಳವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಯಂತ್ರವನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವಂತೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.11.4 ನೀರಿನ ಮೂಲಗಳ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಉಪಯೋಗವು ಭೂಮಿಯ ಮೇಲಿರುವ ನೀರು ಮತ್ತು ಅಂತರಜಲದ ನೀರಿನ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವದಿಲ್ಲ.ನೀರು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಹೊರಬರುವ ವಸ್ತುಗಳಿಂದಾಗಿ ಎಣ್ಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಿಸ್ ದಿಂದಾಗಿ ಇಂಧನದಿಂದಾಗಿ ಪೆಂಟ ಯಂತ್ರಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ವಸ್ತುಗಳಿಂದಾಗಿ ಆಗಬಹುದು. ಇದು ರಸ್ತೆಯ ತಿರುವುಗಳ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟುವ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ನೀರುವಿತರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಆಗುವ ಸಂಭವ ವಿರುತ್ತದೆ.ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನೀರು ಕಲ್ಮಷ ವಾಗುವದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಅನೇಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.11.5 ಸಸ್ಯಗಳಮೇಲೆ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಭಾವ

ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸಸ್ಯಗಳ ದೊಡ್ಡ ಸಮೂಹದ ಮೇಲೆ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬಿರುವಂತಹ ಅಥವಾ ಪಕ್ಷಿಗಳು ವಾಸವಾಗುವಂತಹ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬಿರುವಂತಹ ಯಾವುದೇ ದೊಡ್ಡಹಾನಿಯಾಗುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಉಂಟಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾದ ಸಸ್ಯಗಳು ಅಥವಾ ಜೀವಿಗಳು ಇಲ್ಲ ಆದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪರಿಣಾಮವು ಅತಿ ನಿರ್ಮಾಣಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಲ್ಪವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಯೋಜನೆಯು ಜನರಿಗೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಸಸ್ಯನಾಶಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಬೇರೆ ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಸಸ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದರಿಂದ ಯೋಜನೆಯು ಲಾಭಕರ ವಾಗುತ್ತದೆ.

0.11.6 ಭೂಮಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಣ್ಣು ತೆಗೆಯುವದಕ್ಕಾಗಿ ತಗ್ಗು ಮಾಡುವದರಿಂದ ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯುವದರಿಂದ ತೆಗ್ಗುಗಳನ್ನು ತುಂಬುವದರಿಂದ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವದರಿಂದ ಭೂಮಿಯ ಮೇಲ್ಭಾಗವು ಬದಲಾವಣೆ ಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ನಿರ್ಮಾಣವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವದರಿಂದಾಗಿ ಇಗಿದ್ದ ಭೂಮಿಯ ಮೇಲ್ಭಾಗವು ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬದಲಾವಣೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿದಾಯಕವಾದ ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಭೂಮಿಯು ಸಮತಲವಾಗುವದರಿಂದ ಮತ್ತು ಗೇಳೆಗಳನ್ನು ಹಚ್ಚುವದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಮೀಪದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯುವ ಸ್ಥಳಗಳಾಗುತ್ತವೆ.

0.11.7 ಮನುಷ್ಯನ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

RAP ಪ್ರಕಾರ PAP ಯು ಹಾನಿಯನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಡುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿಯ ಅಡೆತಡೆಗಳು ಅಫಫಾತವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಸಮೀಪದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ಧಾರ್ಮಿಕ ಆಸ್ತಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬಿರುವಂತಹ ಆಗಿರುವುದು.

0.12 ಬದಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿವರಣೆ

ವಿವರವಾದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಬದಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಯೋಗ್ಯವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಬರಲಾಗಿದೆ. ಉದ್ದೇಶಿತ ಬದಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಪರಿಸರದ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಬೈಪಾಸ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಭಾವ ಬಿರುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಹಾನಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

0.13 ಪರಿಸರ ಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ

ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿಸಲು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವಸತಿ ಶಿಬಿರಗಳು ಕನಿಷ್ಠ ಜನವಸತಿ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ 500 ಮೀಟರ ದೂರ ಇರುತ್ತವೆ. ನಿರ್ಮಾಣಮಾಡುವ ಪ್ರದೇಶ

ಮತ್ತು ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಮಿಶ್ರಣ ಮಾಡುವ ಯಂತ್ರಗಳು ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ತುಂಡರಿಸುವ ಯಂತ್ರಗಳು ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಕನಿಷ್ಠ 500 ಮೀಟರ ದೂರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೆಳಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗಾಳಿಬಿಡುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಕತ್ತರಿ ಆಕಾರದ ಚರಂಡಿಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದರಿಂದ ಆಗುವ ರುಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಮಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದರಿಂದ ಅಂದರೆ 1:2 ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಕಡಿಯಲಾಗುವ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗಿಡಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಎರಡು ಗಿಡಗಳನ್ನು ನಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಗಿಡಗಳಿಂದ ನೆರಳು ಬರುವ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸುಂದರ ಕಾಣುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಜು ಒಟ್ಟು 7684 ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಬದಿಗೆ ಸರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ತೆಗೆಯಬೇಕಾಗುವುದನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟು 15368 ಗಿಡಗಳನ್ನು 1:2 ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಾನಿಯನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳಲು ನಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟು 23420 ಗಿಡಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತಾರಬೀದಿಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು 82342 ಸೌಂದರ್ಯ ಸಸ್ಯಗಳನ್ನು ಔಷಧಿಯ ಸಸ್ಯಗಳನ್ನು ಹೂವಿನ ಸಸ್ಯಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗಿಡಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುವುದರಿಂದ ಆಗುವ ರುಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು 1:3 ಗಳಷ್ಟು ಗಿಡಗಳನ್ನು ಇದ್ದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೊಗೆ ಬೆರೆ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ 2562 ಗಿಡಗಳನ್ನು ವರ್ಗಾವಣೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು ಅದಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯವಾಗುವ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಹೊಸದಾಗಿ ಗಿಡ ಹಚ್ಚುವುದು ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿಯೆ ಅವಲಂಬವಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪರಿಸರವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಮತ್ತು ಶಾಂತವಾದ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ವರ್ತಿಸಲು ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಅವಕಾಶವೆಂದು ತಿಳಿಯಲಾಗುವುದು. ಪರಿಸರವನ್ನು ವರ್ತಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸಸ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದಲ್ಲದೆ ಜಲಸಂಗ್ರಹಗಳನ್ನು ಸಹಿತ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ನೀರು ಕಲುಶೀತವಾಗುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಂಧರ್ಬದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನೀರು ಸಂಗ್ರಹ ಚೆಂಬರುಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎಣ್ಣೆ ಗ್ರೀಸ್ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷಿಸುವ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಾಗಾರದಿಂದ ಎಣ್ಣೆಯು ಹರಿದು ಬರದಂತೆ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.14 ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳು ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಪರಿವಿಕ್ಷಣ ಯೋಜನೆ

ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಮಾಡುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆಯಾದ ಒಪ್ಪಂದಗಾರನಿಗೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನ್ನು ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಂದಗಾರರು ಮಾಡಬೇಕಾದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕೆಲಸಗಳು ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರನು ತಪಾಸಣೆಮಾಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುವ ಕ್ರಮಗಳಂತೆ ಬರಬಹುದಾದ ಎಲ್ಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲು

ಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. RAP ವರದಿಜಾರಿಯು RAP ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಂತೆ ಇರುತ್ತದೆ.ಈ ಯೋಜನೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಸ್ವತಂತ್ರವು ಇಂಜಿನಿಯರರನ್ನು ಎಲ್ಲ ಪರಿಸರ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು RAP ಗಳನ್ನು ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮರ್ಶಿಸಿ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿ ಜಾರಿತರುವ ಸಿದ್ಧತೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೈಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಪರಿಸರ ವಿಭಾಗದ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಿಂದ ಸುರಕ್ಷತೆ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಯೋಜನೆಯ ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕು ಈ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪರಿಸರ ಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಸುಧಾರಣಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರ ಸಂಗಡ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಪ್ರಾಧಿಕರ ಸಂಗಡ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗ ಸಂಗಡ ಚರ್ಚಿಸಿ ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಪರಿಸರ ಸುಧಾರಣಾ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ಅನುಮತಿಗಾರನ ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪರಿಸರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪರಿಸರ ತಜ್ಞರ, ಮತ್ತು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರ ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿ ಇವರ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ಪರಿಸರ ವಿಶೇಷತಜ್ಞನ ಮುಖ್ಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯು ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಆಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಮಾಡುವುದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವನು ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕ ಪರಿಸರದ ಅನುಮತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ತಕರಾರು ನಿರಾಕರಣೆ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಅಲ್ಲದೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಸರ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸುತ್ತಾನೆ. ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧಿಕಾರಿಯು ತರಬೇತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಬೇಕು ಅಲ್ಲದೆ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಇಂಜಿನಿಯರನಿಗೆ ಪರಿಸರದ ಅವಶ್ಯಕ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ರಕ್ಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ನೀತಿಯನ್ನು ಪಾಲಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕನಾಗಬೇಕು.

ಒಪ್ಪಂದಗಾರನ ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪರಿಸರ ವಿಜ್ಞಾನದಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿಧರ/ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿಧರ ಪ್ರಾಣಿ ಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ,ಸಸ್ಯಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ವಾತಾವರಣ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ/ಪರಿಸರ ಇಂಜಿನಿಯರ/ಪರಿಸರ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿಧರನಾಗಿರಬೇಕು. ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಒಟ್ಟು ಹತ್ತು ವರ್ಷ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ 3 ವರ್ಷ ಹೆದ್ದಾರಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರ ರಕ್ಷಣೆಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿರಬೇಕು ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಜ್ಞಾನ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿರಬೇಕು. ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪರಿಸರ ವಲ್ಲದೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭದ್ರತೆ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯ ವಿಭಾಗಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನ ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪರಿಸರ ವಿಜ್ಞಾನ/ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತ, ಪ್ರಾಣಿಶಾಸ್ತ್ರ, ಸಸ್ಯಶಾಸ್ತ್ರ, ಹವಾಮಾನ ಶಾಸ್ತ್ರ, ಪರಿಸರ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್/ಪರಿಸರ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಒಟ್ಟು 10 ವರ್ಷ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಮೂರು ವರ್ಷ ಹೆದ್ದಾರಿ

ಯೋಜನೆಗಳ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿರಬೇಕು. ಮತ್ತು ಪರಿಸರದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳುವವನಂತವನಾಗಿರಬೇಕು. ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಕನಿಷ್ಠ 5 ವರ್ಷಗಳ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ 2 ವರ್ಷ ಹೆದ್ದಾರಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಸರ ರಕ್ಷಣೆಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿರಬೇಕು.ಪರಿಸರ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಂಶಗಳ ಪೈಕಿ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಹೊಂದಿದವನಾಗಿರಬೇಕು. ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನ ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಸ್ಥಾನಿಕ ನಿರ್ಮಾಣ ಮ್ಯಾನೇಜರನಿಗೆ ವರದಿಕೊಡುವವನಾಗಿರಬೇಕು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಯೋಜನೆಯ ಮ್ಯಾನೇಜರನು ಯೋಗ್ಯವಾದ ಪರಿಸರದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಬೇಗನೆ ಪೂರೈಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಅವನು ಪರಿಸರ ತಜ್ಞನೊಡನೆ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಅಧಿಕಾರಿಯೊಡನೆ ಮತ್ತು ಅನುಮತಿಗಾರನ ಸಲಹಾಗಾರರೊಡನೆ ನೇರ ಚರ್ಚೆಮಾಡಬೇಕು.

ವರದಿಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ತೆಳಗಿನಿಂದ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಹೋಗುವಂತಿರುತ್ತದೆ ಅಂದರೆ ಕೆಳಗಿನ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಜಾರಿ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನು ಅನುಮತಿದಾರನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ ಅವನು IC ವರದಿ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಅವನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಅನುಮತಿಗಾರನು ಪ್ರತಿ ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ವರದಿಮಾಡಬೇಕು ಆದರೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನು ಅನುಮತಿಗಾರನಿಗೆ ಕೆಳದ ಎಲ್ಲ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಾನಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಯು ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ IC ಸಂಗಡ ಚರ್ಚಿಸಿ ವಿವಿಧ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ವೇಳೆಯನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿ ಮತ್ತು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನಿಂದ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ವಸ್ತುಗಳ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡುವ ಮೊದಲೆ ಎಲ್ಲ ಒಪ್ಪಂದಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾನೆ. ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನು ಈ ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳ ವಸ್ತು ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಾನಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಯು ತನ್ನ ಸ್ವಂತ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯೊಂದಿಗೆ ಅಥವಾ ಪರಿಸರ ತಜ್ಞನ ಸಹಾಯದಿಂದ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರನ ವರದಿ ಪಡೆದ ನಂತರ ಪರಿಸರ ಸಲಹಾಗಾರನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪರಿವಿಕ್ಷಿಸುತ್ತಾನೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮೆಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ವರದಿ ಸಲ್ಲಿಸುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಾನಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಯದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

0.15 ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತ ಯೋಜನೆ

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಮೆಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಯಾಗುವಂತೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದು ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಸಮಯವನ್ನು ಈ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಈ ವರದಿಯು ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮತ್ತು ಅನುಮತಿಗಾರನ ನಡುವಿನ ಕರಾರಿನ ಒಂದು ಭಾಗ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಪರಿಸರ ಆಡಳಿತದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದಾಜು 43.088 ಕೋಟಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

0.16 ತಿರ್ಮಾನ (ಸಾರಾಂಶ)

ಪರಿಸರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಯ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಸಮೀಕ್ಷೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಪರಿಸರ ರುಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಸಾಕಷ್ಟು ಜಾರಿಯಾಗುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಪರಿಸರ ಹಾನಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದೆಂಬ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬರಬಹುದೆಂದು ನಿಶ್ಚಿತವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸರಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಪರಿಸರದ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಪರಿವಿಕ್ಷಿಸಲು ಮತ್ತು ಅವುಗಳಿಗೆ ಸಂಭಂದಿಸಿದಂತೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಪರಿಸರ ಮುಂಗಡ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣದ ವೆವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯು ರಸ್ತೆಯ ಕ್ಷಮತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವದಲ್ಲದೆ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನುಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಹವೆ ಮತ್ತು ಸಪ್ಪಳ ಇವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯು ಅಲ್ಲಿರುವ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ.