



### சுருக்கம்

மாநில திட்டங்கள் - தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம் 2015-16 என்ற புதிய ஒருங்கிணைந்த சாலைத் திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்துதல் - ஆணைகள் - வெளியிடப்படுகின்றன.

ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் (மா.அ.தி.2) துறை

அரசாணை (நிலை) எண்.81

நாள்: 24-5-2015.

மன்மத, வைகாசி - 10

திருவள்ளூர் ஆண்டு 2046

படிக்கப்பட்டவை :

ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி இயக்குநர் நே.மு. கடித எண். 14590/2015/டிபி1,  
நாள் 06.03.2015.

-----

### ஆணை:

தமிழ்நாடு அரசு மாநிலத்தில் உள்ள ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டிற்கு அதிக முன்னுரிமை வழங்குவதாக ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் தெரிவித்துள்ளார். மாநிலத்தில் உள்ள கிராம ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் குறித்த விவரம் பின்வருமாறு:

வ. எண்	மேற்பரப்பு வகை	கிராம ஊராட்சி சாலை	ஊராட்சி ஒன்றிய சாலை	மொத்தம்
		நீளம் (கி.மீ)		
1	தார் சாலை	60,211	28,649	88,860
2	சிமெண்ட் சாலை	2,569	273	2,842
3	ஈரடுக்கு கப்பிசாலை	2,468	330	2,798
4	ஓரடுக்கு கப்பிசாலை	8,722	672	9,394
5	சரளைக்கல் சாலை	6,874	352	7,226
6	மண்சாலை	35,114	1,309	36,423
	<b>மொத்தம்</b>	<b>1,15,958</b>	<b>31,585</b>	<b>1,47,543</b>

2. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில், இத்துறையின் மூலம் 39,232 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள், ரூ. 6,982 கோடி மதிப்பீட்டில் பல்வேறு திட்டங்களின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளதாக ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் தெரிவித்துள்ளார். வாகனப் போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவாறு சாலைகளைப் பராமரித்திட மூன்று விதமான உத்திகள் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

- தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்துதல்.
- ஏற்கனவே உள்ள சேதமடைந்த தார்ச் சாலைகளை வலுப்படுத்துதல்
- ஏற்கனவே உள்ள தார்ச் சாலைகளை பராமரித்தல்.

பராமரிப்பிற்காகத் தேர்ந்தெடுக்கப்படும் சாலைகள் பின்வரும் காரணிகள் அடிப்படையில் முன்னுரிமைப்படுத்தப்படுகிறது.

- a) சாலை இணைப்பு இல்லாத குக்கிராமங்களுக்கு சாலை இணைப்பு வழங்க முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.
- b) பேருந்து மற்றும் சிற்றுந்து செல்லும் சாலைகளை மேம்படுத்தும் மற்றும் வலுப்படுத்தும் பணிகள் அடுத்ததாக எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.
- c) இறுதியாக, சந்தை, கல்வி/சுகாதார மையங்கள், முக்கிய மதம்/கலாச்சாரம் சம்மந்தப்பட்ட இடங்களை இணைக்கும் முக்கிய இணைப்புச் சாலைகள் மற்றும் அதிக பயன்பாடுள்ள முக்கிய சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

3. சாலைகள் மேம்பாட்டிற்காக தேவைப்படும் பெரும்பான்மையான நிதி சாலைகளுக்கான தனிப்பட்ட திட்டங்களான, நபாட்டு - ஊரக உட்கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி, பிரதம மந்திரி கிராமச் சாலைகள் திட்டம், 13வது நிதிக்குழு மானியம், ஊரக உட்கட்டமைப்புத் திட்டம், பேருந்து செல்லும் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம் மற்றும் ஊரகச் சாலைகள் பராமரிப்புத் திட்டம் ஆகிய திட்டங்களிலிருந்து பெறப்படுகிறது. மேலே குறிப்பிடப்பட்ட திட்டங்களில் ஊரக உட்கட்டமைப்பு திட்டம், பேருந்து செல்லும் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம் மற்றும் ஊரகச் சாலைகள் பராமரிப்புத் திட்டம் ஆகியவற்றிற்கான நிதி மாநில நிதிக்குழு மானியத்திலிருந்து பெறப்படுகின்றது. இத்திட்டங்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட தேவைக்காக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. உதாரணமாக, ஊரக உட்கட்டமைப்பு திட்டத்தின் கீழ் தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்தும் பணிகளை மட்டுமே எடுத்துக் கொள்ள முடியும். பேருந்து செல்லும் சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டத்தின் கீழ் பேருந்து செல்லும் சாலைகள் மட்டுமே எடுத்துக் கொள்ள அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது மற்றும் ஊரகச் சாலைகள் பராமரிப்பு திட்டத்தின் கீழ் சிறிதளவு பழுதடைந்த தார் சாலைகள் பராமரிக்கும் பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த திட்டங்கள் இத்துறை சாலை மேம்பாட்டிற்காக கையாளும் உத்திகளுக்குத் தேவையான வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தாலும், ஊரகச் சாலை தொகுப்பை மாவட்ட வாரியாக கூர்ந்தாய்வு செய்யும்பொழுது இந்தத் திட்டங்கள் மாவட்டங்கள் அல்லது வட்டாரங்களின் தேவைகளை முழுமையாக பூர்த்தி செய்ய இயலவில்லை. அதேபோல் சாலைகளின் மேற்பரப்பு நிலை மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் வேறுபடுகிறது. எனவே, ஊரக உட்கட்டமைப்புத் திட்டம், பேருந்து செல்லும் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம் மற்றும் ஊரகச் சாலைகள் பராமரிப்புத் திட்டம் போன்ற பல்வேறு சிறுசிறு திட்டங்களை செயல்படுத்துவதற்குப் பதிலாக பல்வேறு இனங்களை ஒருங்கிணைத்து அதிக நிதி ஒதுக்கீட்டுடன் கூடிய ஒரு விரிவான திட்டத்தினை செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின் மூலமாக பல்வேறு வகையான ஊரகச் சாலைகளின் மேம்பாட்டிற்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படும். இத்திட்டம் மாவட்டங்களின் தேவைக்கேற்ப சாலைகளை தேர்ந்தெடுக்க வழிவகை செய்வதுடன், ஒரே விரிவான திட்டத்தினை வழங்குவதன் மூலம் சிறப்பான மேலாண்மை முறைக்கு வித்திடுவதுடன், எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட சாலைகளை சிறப்பாகக் கண்காணிக்கவும் உதவிடும்.

#### 4. புதிய விரிவான சாலைகள் திட்டம்

எனவே, தமிழ்நாடு ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம் என்ற விரிவான திட்டத்தினை 2015-16ம் ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்த ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் அரசிற்கு பிரேரணை அனுப்பியுள்ளார். இத்திட்டத்தின் மூலமாக மாவட்டங்களுக்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு வழங்குவதோடு மட்டுமல்லாமல், மாவட்டங்கள் தங்கள் தேவைக்கேற்ப முன்னுரிமை அடிப்படையில் சாலைகள் தேர்ந்தெடுக்கும் வழிவகை ஏற்படுத்தும். இதன் மூலம் பணிகள் செயலாக்கத்தில் சிறந்த மேலாண்மையும் மற்றும் கண்காணிக்கவும் வழி வகை ஏற்படும். ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவற்றிற்கு உரிய ஆணைகள் வழங்க அரசினை கோரியுள்ளார்.

- i) 2015-16ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்ட இணைப்பிலுள்ள வரைவு வழிகாட்டு நெறிமுறைகளுக்கு ஒப்புதல்.

ii) இத்திட்டத்தின் கீழ் சாலைப்பணிகளை இரு பிரிவுகளாக எடுத்துக்கொள்ள நிர்வாக அனுமதி அளிக்க.

**பிரிவு – 1** - ரூ.400 கோடி ஒதுக்கீட்டில் தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்பாடு செய்தல்.

**பிரிவு – 2** - ரூ.400 கோடி ஒதுக்கீட்டில் ஏற்கனவே உள்ள பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை வலுப்படுத்துதல் மற்றும் பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை பராமரித்தல் .

iii) ஊரக உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு வழங்கப்படும் மாநில நிதிக்குழு மானியத்திலிருந்து ரூ. 800 கோடியை இத்திட்டத்திற்காகப் பயன்படுத்த நிதி ஒப்பளிப்பு வழங்குதல். ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் மாநில நிதிக்குழு மானியத்திலிருந்து ரூ. 800 கோடியை, கிராம ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் மாவட்ட ஊராட்சி ஆகியவற்றின் பங்கின் 60:32:8 என்ற விகிதத்தில் முறையே பெற அனுமதி வழங்குதல்.

iv) மாவட்டங்களுக்கு 50% நிதியினை மக்கள் தொகை அடிப்படையிலும் மீதமுள்ள 50% நிதியினை மாவட்டத்தில் உள்ள சாலைகள் தொகுப்பின் மொத்த நீளத்தின் அடிப்படையிலும் ஒதுக்கீடு செய்ய அனுமதி.

v) மேலே வரிசை எண். ii) ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இரு பிரிவுகளுக்கான ஒதுக்கீட்டில் தளர்வு செய்ய, ஒவ்வொரு பணிக்கும் தனித்தனியே மாவட்ட ஆட்சியர்களின் குறிப்பான பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில், ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநருக்கு அனுமதி வழங்குதல்.

5. பத்தி எண். 4 ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநரின் பிரேரணையினை அரசு கவனமாகவும் விரிவாகவும் பரிசீலனை செய்து பின்வருமாறு ஆணை வெளியிடுகிறது.

i) தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம் (2015-16) என்ற புதிய ஒருங்கிணைந்த சாலைத் திட்டத்தினை அறிமுகப்படுத்த ஒப்புதல் அளிக்கப்படுகிறது. இந்த புதிய திட்டத்திற்கான வழிகாட்டு நெறிமுறைகள் இந்த அரசாணையின் இணைப்பில் கண்டுள்ளவாறு ஒப்புதல் அளிக்கப்படுகிறது.

ii) இத்திட்டத்தின் கீழ் சாலைப்பணிகளை இரு பிரிவுகளாக எடுத்துக்கொள்ள நிர்வாக அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது.

**பிரிவு – 1** - ரூ.400 கோடி ஒதுக்கீட்டில் தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்பாடு செய்தல்.

**பிரிவு – 2** - ரூ.400 கோடி ஒதுக்கீட்டில் ஏற்கனவே உள்ள பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை வலுப்படுத்துதல் மற்றும் பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை பராமரித்தல் .

iii) ஊரக உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு வழங்கப்படும் மாநில நிதிக்குழு மானியத்திலிருந்து ரூ. 800 கோடியை இத்திட்டத்திற்காகப் பயன்படுத்த நிதி ஒப்பளிப்பு அளிக்கப்படுகிறது. ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநர் மாநில நிதிக்குழு மானியத்திலிருந்து ரூ. 800 கோடியை, கிராம ஊராட்சி, ஊராட்சி ஒன்றியம் மற்றும் மாவட்ட ஊராட்சி ஆகியவற்றின் பங்கின் 60:32:8 என்ற விகிதத்தில் முறையே பெற அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது.

iv) மாவட்டங்களுக்கு 50% நிதியினை மக்கள் தொகை அடிப்படையிலும் மீதமுள்ள 50% நிதியினை மாவட்டத்தில் உள்ள சாலைகள் தொகுப்பின் மொத்த நீளத்தின் அடிப்படையிலும் ஒதுக்கீடு செய்ய அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது.

v) மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இரு பிரிவுகளுக்கான ஒதுக்கீட்டில் தளர்வு செய்ய, ஒவ்வொரு பணிக்கும் தனித்தனியே மாவட்ட ஆட்சியர்களின் குறிப்பான பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில், ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை இயக்குநருக்கு அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது.

6. இவ்வாணை நிதித் துறையின் அ.சா.கு. எண். 1799/FS/P, நாள். 24.5.2015.ல் பெற்ற ஒப்புதலுடன் வெளியிடப்படுகிறது.

(ஆளுநரின் ஆணைப்படி)

ககன்தீப் சிங் பேடி,  
அரசுச் செயலாளர்.

பெறுநர்

இயக்குநர், ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி இயக்ககம், சென்னை-15.  
அனைத்து மாவட்ட ஆட்சியர்கள் (சென்னை நீங்கலாக)  
அனைத்து மாவட்ட ஊரக வளர்ச்சி முகமைகளின் திட்ட இயக்குநர்கள்  
(ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி இயக்குநர் வாயிலாக)  
முதன்மை கணக்கு அலுவலர், சென்னை- 6/18/35

நகல் -

முதலமைச்சர் அலுவலகம், சென்னை-9.  
மாண்புமிகு நகராட்சி நிருவாகம், ஊரக வளர்ச்சி, சட்டம், நீதிமன்றங்கள் மற்றும்  
சிறைச்சாலைகள் துறை அமைச்சரின் முதுநிலை நேர்முக உதவியாளர், சென்னை-9  
அரசு தலைமைச் செயலாளரின் தனிச் செயலாளர், சென்னை-9  
நிதி (வரவு-செலவு-I/வரவு-செலவு-II/ஊ.வ./FC IV) துறை, சென்னை-9  
ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி (பரா-1) துறை, சென்னை-9  
(மாநில நிதிக்குழுவின் நிதி ஒதுக்கத்திற்கு தொடர் நடவடிக்கைக்காக)  
தேசிய தகவல் மையம், சென்னை-9.

//ஆணைப்படி/அனுப்பப்படுகிறது//

பிரிவு அலுவலர்

## நெறிமுறைகள் - தமிழ்நாடு ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம்

### 1. முன்னுரை

எந்த ஒரு ஊரக வளர்ச்சி திட்டத்திலும் ஊரகச் சாலைகள் தொகுப்பு என்பது முக்கியமான அங்கமாக விளங்குகிறது. முறையான திட்டமிடல் மற்றும் முழுமையாக, உகந்த முறையில் நிதியினை பயன்படுத்துவதன் மூலமாக, புதிய சாலைகள் அமைக்க ஊரக மக்களின் தொடர் கோரிக்கைகளுக்கும், ஏற்கனவே உள்ள சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கும், இடையே சமநிலை கொண்டுவருவது மிகவும் முக்கியமானது. ஊரகச் சாலை தொகுப்பின் நிலை மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் வேறுபடுவதை கருத்தில் கொண்டு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டில் மேற்கொள்ளப்படும் அணுகுமுறையில் நெகிழ்வுதன்மை தேவைப்படுகிறது. இதற்காக, **தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம்** என்ற ஒருங்கிணைந்த திட்டத்தினை அறிமுகப்படுத்த அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

### 2. நோக்கம்

கிராம ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளை மேம்படுத்தவும், வலுப்படுத்தவும் மற்றும் பராமரிக்கவும் உகந்த முறையில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்வதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும்.

### 3. நிதி ஒதுக்கீடு

இத்திட்டத்தின் கீழ் மாவட்டங்களுக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் நிதி, 50% மக்கள் தொகை அடிப்படையிலும் மீதமுள்ள 50% சாலைத் தொகுப்பின் மொத்த நீளத்தின் அடிப்படையிலும் வழங்கப்படும்.

### 4. தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டக் கூறுகள்

தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம், இரண்டு பிரிவுகளாக செயல்படுத்தப்படும். முதல் பிரிவின் கீழ், தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்பாடு செய்ய எடுத்துக் கொள்ளப்படும் மற்றும் இரண்டாவது பிரிவின் கீழ், ஏற்கனவே பழுதடைந்த சாலைகளை வலுப்படுத்துவது மற்றும் பராமரிக்கும் பணிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும். 50% நிதி முதல் பிரிவிற்கும் மீதமுள்ள 50% நிதி இரண்டாவது பிரிவிற்கும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படும். இரண்டாவது பிரிவின் கீழ் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட நிதியில் குறைந்த பட்சம் 50% நிதி, பேருந்து செல்லும் சாலைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட வேண்டும் மற்றும் காலமுறை சாலைப் புதுப்பித்தல் பணிக்கு 25%-க்கு குறையாமல் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட வேண்டும்.

### 5. பணிகளின் வகைகள்

#### 1) பிரிவு -I

#### தார் இடப்படாத சாலைகளை தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்துதல்

- முதல் பிரிவின் கீழ், கிராம ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களைச் சார்ந்த மண், சரளை மற்றும் கப்பிச் சாலைகள் தார்ச் சாலைகளாக மேம்பாடு செய்ய எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

## 2) பிரிவு –II

### I) ஏற்கனவே உள்ள பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை வலுப்படுத்துதல்

- இரண்டாவது பிரிவின் கீழ், சாலைகளின் மேற்பரப்பு நிலை (PCI) –ன் மதிப்பு 2 அல்லது அதற்கு கீழ் உள்ள பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகள் மட்டும் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்
- ஒன்று அல்லது இரண்டாண்டுக்கு கப்பி அமைத்து அதற்கு மேல் தார் இடப்படத் தேவையான பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகள் மட்டுமே இப்பிரிவின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

### II) ஏற்கனவே உள்ள பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளை பராமரித்தல்

- காலமுறை பராமரிப்பு / புதுப்பித்தல் தேவைப்படும் பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகள் மட்டுமே எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.
- சாலைகளில் ஏற்பட்டுள்ள குழிகளை நிரப்பி, அதற்கு மேல் தார் இடப்பட தேவைப்படும் பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகள் மட்டுமே இப்பிரிவின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

(சாலையின் ஒரு பகுதி நல்ல நிலையிலோ அல்லது அண்மையில் மேம்படுத்தப்பட்டோ/பராமரிக்கப்பட்டோ இருந்தால், அந்தப் பகுதியை இத்திட்டத்தில் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது)

## 6. பணிகள் தேர்வு மற்றும் முன்னுரிமைப்படுத்துதல் (இரண்டு பிரிவுகளுக்கும் பொதுவானது)

- (i) மக்கள் தொகையை கணக்கில் கொள்ளாமல், சாலை இணைப்பு வசதியில்லாத குக்கிராமங்களுக்கு சாலை இணைப்பு வசதி வழங்குதல் முதலாவதாக எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
- (ii) பேருந்து மற்றும் சிறுந்து செல்லும் தார் இடப்படாத சாலைகளை மேம்படுத்த அடுத்ததாக எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
- (iii) சந்தை, கல்வி நிறுவனங்கள் மற்றும் சுகாதார மையங்களை இணைக்கும் முக்கிய இணைப்பு சாலைகள் மற்றும் இதர சேவைகளை இணைக்கும் சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டும்.
- (iv) சாலையின் நீளத்தை கருத்தில் கொள்ளாமல் சாலை முழுவதையும் மேம்படுத்த எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். 1 கி.மீ. நீளத்திற்கு குறைவாக உள்ள சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது.
- (v) இந்த திட்டத்தில் தேர்வு செய்யப்படும் கிராம ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள் tnrd வலைதளத்தில் உள்ள புதுப்பிக்கப்பட்ட சாலைகள் பட்டியலில் கண்டிப்பாக இடம்பெற்றிருக்க வேண்டும். சாலைக் குறியீடு (Road Code) இல்லாத சாலைகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ள அனுமதி இல்லை.
- (vi) சாலையின் ஒரு பகுதி மட்டும் பழுதடைந்திருந்தால், பழுதடைந்த அந்த பகுதியை மட்டும் இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ளப் பட வேண்டும்.
- (vii) ஏற்கனவே வேறு திட்டத்தில் முன்மொழிவு செய்யப்பட்ட சாலைகள் இத்திட்டத்தில் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது.

- (viii) பொதுப்பணித்துறை வாய்கால், இதர நீர் நிலைகளான ஊரணிகள், கண்மாய் மற்றும் ஏரி கரை ஆகியவற்றின் மீது அமைந்த சாலைகளை தேர்வு செய்ய கூடாது. நீதிமன்ற வழக்கு / பட்டா இடத்திற்குட்பட்ட சாலைகள், அது சாலையின் ஒரு சிறிய பகுதியாக இருந்தாலும், அச்சாலைகளை எடுத்துக் கொள்ள கூடாது. மேலும் எடுத்துக்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள சாலைகள், வனப்பகுதிக்கு உட்பட்ட இடத்தில் இல்லை என்பதை உறுதிசெய்து கொள்ள வேண்டும்.
- (ix) சம்மந்தப்பட்ட வட்டார வளர்ச்சி அலுவலர் (வட்டார ஊராட்சி) மற்றும் உதவிப் பொறியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி) அவர்களின் கூட்டாய்வின் அடிப்படையில் சாலை பணிகள் தேர்வு செய்யப்பட வேண்டும். தேர்வு செய்யப்படும் சாலைகள், அவற்றின் தற்போதைய நிலை மற்றும் இறுதியாக பராமரிப்பு செய்யப்பட்ட வருடம் (தூர்ச்ச சாலைகளுக்கு மட்டும்) ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டு முன்னுரிமை அளிப்பதை சம்மந்தப்பட்ட உதவிப்பொறியாளர் உறுதிப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். வட்டார வளர்ச்சி அலுவலர் (வ.ஊ) மற்றும் உதவிப் பொறியாளர் (ஊ.வ), இந்த வழிகாட்டு நெறிமுறைகளின் அடிப்படையில் மட்டுமே சாலைகளை தேர்வு செய்யவும், முன்னுரிமை படுத்தவும் வேண்டும்.
- (x) ஊரக வளர்ச்சித் திட்டங்க ளின் கீழ் கடந்த ஐந்து வருடத்திற்குள் மேம்படுத்தப்பட்ட, கிராம ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளை இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுக்க கூடாது. தவிர்க்க முடியாத சூழ்நிலையில், இயற்கை சீற்றம் காரணமாக சாலைகள் அதிக பழுதடைந்து, அதன் காரணமாக உடனடியாக புதுபிக்கவோ / பராமரிக்கவோ தேவைப்படின் அவ்வாறான சாலைகளை சம்மந்தப்பட்ட மாவட்ட ஆட்சியரின் ஆய்வின் அடிப்படையில் முன் மொழியலாம். இந்தச் சாலைகளை இயக்குநரகத்தில் உள்ள கூடுதல் இயக்குநர்கள், கண்காணிப்பு பொறியாளர் மற்றும் செயற்பொறியாளர்கள் நேரில் ஆய்வு செய்வர். இதுபோன்ற சாலைகளின் மதிப்பீடுகளுக்கு வரம்பினை கணக்கில் கொள்ளாமல், கண்காணிப்பு பொறியாளர் மட்டுமே தொழில்நுட்ப அனுமதி வழங்க வேண்டும்.

## 7. விவரக் குறியீடுகள் (ம) திட்டம் / மதிப்பீடு தயாரித்தல்

இத்திட்டத்தின்கீழ் தேர்வு செய்யப்படும் சாலைகள் இந்திய சாலைகள் ஆணையம் வெளியிட்டுள்ள ஊரகச் சாலைகள் கையேடு (IRC-SP-20), ஊரக வளர்ச்சி அமைச்சகத்தின் ஊரகச் சாலைகள் குறியீடு அல்லது சாலைப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தின் குறியீடு ஆகியவற்றில் கொடுக்கப்பட்டுள்ள வரையறைகளுக்கு உட்பட்டு இருக்க வேண்டும். சாலையின் வடிவியல் வரையறைகள் (Geometric Standards) IRC-SP-20-ன் படி கீழ் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு இருத்தல் வேண்டும்.

- i. Carriage way width should be 3.75m for single lane.**
- ii. Roadway width should be 7.5m in case of Plain & Rolling terrain and 6.0m in case of Mountainous and steep terrain,**
- iii. Right of way should be 15 m for plain and 12m for Steep terrain,**
- iv. Ruling Gradient should be 1 in 30 for Plain and 1in20 for Steep terrain,**
- v. Camber should be 3 to 3.5 % for Bituminous pavement**

**vi. Super elevation should be 7% for plains and 10% for hilly areas and Minimum super elevation should not be less than percentage of the camber.**

சாலை மேம்பாடு அல்லது வலுப்படுத்தும் பணிகளில், சாலைப் போக்குவரத்தின் அளவு 2msa (Million Standard Axle) – விட அதிகமாக இருந்தால், சாலைகளை வலுப்படுத்த wet mix macadam, Bituminous macadam மற்றும் Bituminous concrete ஆகியவற்றை, IRC 37 – 2012 - Guidelines for design of flexible pavement –ல் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளவாறு, சாலைப் போக்குவரத்தின் அளவு மற்றும் மண்ணின் தன்மை ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் சாலையினை வடிவமைக்கலாம். தார்ச்சாலை அமைப்பதற்கு தானியங்கி சாலை அமைக்கும் இயந்திரம் (Automatic Paver Finisher) மற்றும் பிற உபகரணங்களை பயன்படுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது.

சாலைகளை தேர்வு செய்தபின் சம்மந்தப்பட்ட பொறியாளர்களின் விரிவான கள ஆய்வின் அடிப்படையில் விரிவான மதிப்பீடுகள் தயாரிக்க வேண்டும். விரிவான மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப்பட்ட பின்னரே திட்ட இயக்குநர் நிர்வாக அனுமதி வழங்கிட பிரேரணையை மாவட்ட ஆட்சியருக்கு அனுப்ப வேண்டும்.

சாலையின் வழியே நடந்து சென்று (Transect Walk) ஆய்வு செய்து, ஒவ்வொரு 100 மீட்டர் நீளத்திற்கும் புகைப்படங்கள் எடுக்கப்பட்டு கருத்துருக்கள் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும். இது விரிவான திட்ட அறிக்கையின் ஒரு பகுதியாக இருக்க வேண்டும். நில அமைப்பு மற்றும் மண்ணின் பரிசோதனை அடிப்படையில் மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப்பட வேண்டும் மற்றும் சாலையின் கணம், மண்ணின் தாங்கும் திறன் (California Bearing Ratio), போக்குவரத்து அளவு (Traffic Intensity), ஏற்கெனவே உள்ள சாலையின் கணம் ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட வேண்டும். கண்பார்வையின் அடிப்படையில் தோராய மதிப்பீடுகள் தயார் செய்யக் கூடாது.

சாலையின் பக்கவாட்டு பகுதிகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் அகலப்படுத்தும் பணிகள் கட்டாயமாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். மேலும், மேலே பத்தி (7)ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வடிவியல் நெறிமுறைகள் பின்பற்றப்பட வேண்டும். ஊரகச் சாலையின் மாதிரி குறுக்கு வெட்டுத் தோற்றம் இந்த வழிகாட்டு நெறிமுறைகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

சாலையின் தேவைப்படுகின்ற இடங்களில் பாலங்கள் மற்றும் பாதுகாப்பு பணிகள் விடுபடாமல் சேர்க்கப்பட வேண்டும். 15 மீ நீளத்திற்கு அதிகமாக உள்ள பாலங்கள் இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது. அவை மாவட்ட அளவில் வேறு ஏதாவது திட்டத்தின் கீழ் எடுக்கப்பட வேண்டும். எனினும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்களை ஒரே நேரத்தில் எடுக்கப்பட வேண்டும். பணியிடத்தின் நிலைக்கேற்ப தேவையான வடிகால் அமைப்புகள் (மண்/கல்கட்டு) அமைக்கப்பட வேண்டும். பராமரிப்பிற்காக எடுத்துக்கொள்ளப்படும் சாலைப் பணிகளில் ஏற்கெனவே உள்ள வடிகால் அமைப்புகளை பழுதுபார்த்தல் / புனரமைத்தல் பணிகள் மழைநீர் சரியான முறையில் வெளியேறுவதை உறுதி செய்வதற்காக, சாலைப்பணியுடன் சேர்ந்து எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும். ஆனால் புதிய பாலங்கள் கட்டும் பணிகள் பராமரிப்பின்கீழ் எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது.

**இந்த நெறிமுறைகளில் கட்டாயமாக பின்பற்றப்பட வேண்டியவை:**

அ) 1 கி.மீ. நீளத்திற்கு குறைவாக நீளமுள்ள சாலைகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது.

ஆ). சாலையின் பக்கவாட்டு பகுதிகளை (Berms), சாலை அமைக்கும் அதே நேரத்தில் சேர்ந்தே அமைக்கப்பட வேண்டும். தார்ச்சாலை அமைத்த பிறகு சாலையின்



பக்கவாட்டு பகுதிகளை அமைப்பது தவறாகும். அவ்வாறு செயல்படுத்தினால் ஒழுங்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

இ). குடியிருப்பு பகுதிகளில் சிமெண்ட் கான்கிரீட் சாலைகள், IRC-SP 62-2014 வழிகாட்டு நெறிமுறைகளின்படி வடிவமைப்பு செய்து அமைக்கப்பட வேண்டும்.

### 8. சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள்

சாலை குறியீடுகள் (Road signs) அமைப்பதன் மூலமாக சாலை உபயோகப்படுத்துவோர்களின் பாதுகாப்பு மற்றும் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை மேம்படுகின்றது. சாலை குறியீடுகள், சாலை உபயோகிப்பவர்களுக்கு தேவையான சாலை விதிமுறைகள், முன்னெச்சரிக்கைகள் மற்றும் வழிகாட்டுதல்களை வழங்குகின்றது. இதன் மூலம் ஒழுங்கான மற்றும் பாதுகாப்பான போக்குவரத்தை, சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு ஏற்படுத்தி கொடுக்க முடியும்.

சாலை குறியீடுகள் அமைக்கப்பட வேண்டிய இடம், சாலைக் குறியீட்டின் வகை, சாலை வழியே நடந்து சென்று (Transect Walk), இனம் காணப்பட்டு மதிப்பீட்டில் சேர்க்கப்பட வேண்டும்.

இந்திய சாலைகள் ஆணையம் (IRC – 67 – 2012) சாலைக் குறியீடுகளுக்கான நெறிமுறைகளின் அடிப்படையில் சாலையின் தேவைக்கேற்ப எச்சரிக்கை குறியீடுகள் மற்றும் தகவல் குறியீடுகள் Road markers, reflectors, delineators போன்றவை கட்டாயமாக அமைக்கப்பட வேண்டும். சாலைக் குறியீடுகளை பொறுத்தவரையில் IRC – 35 – 1997 விதி தொகுப்பின்படி அமைக்கப்பட வேண்டும். மாற்றுத் திறனாளிகள் பாதுகாப்பாகவும் எளிதாகவும் சாலையை உபயோகப்படுத்தும் வகையில் அறிவிப்பு பலகைகள், சர்வதேச சக்கர நாற்காலி சின்னத்துடன் அதற்கான இடங்களில் நிறுவப்படவேண்டும். குறிப்பாக, முக்கியமான சந்திப்புகள் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடியான இடங்கள், பள்ளிகள் உள்ள இடங்கள் முதலியவையாகும். இதேபோல் பார்வையற்றோர் மற்றும் பார்வை குறைந்தோர் சாலையை கடக்க சாலை வரிக் கோட்டின் மேற்பரப்பில் பொறிக்கப்பட வேண்டும் சக்கர நாற்காலிகள் இலகுவாக சாலையில் செல்வதற்கு நடைபாதையில் தேவையான வழியும் சாய்தளமும் கட்டாயமாக அமைக்கப்படவேண்டும். சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளான சாலைக் குறியீடுகள் (Road signs) பொருத்தும் பணிகளுக்கு மொத்த மதிப்பீட்டில் 5 சதவீதத்திற்கு மேற்படாமல் இருக்கவேண்டும்.

### 9. சாலையோரம் மரம் வளர்த்தல்

சாலையோரம் மரம் வளர்க்கும் பணி என்பது இத்திட்டத்தின் ஒரு அங்கமாகும். பழம் தரும் மரங்கள், நிழல் தரும் மரங்கள், மரக்கட்டைகளாக உபயோகமாகும் மரங்களை சாலையின் பக்கவாட்டில் எதிர் காலத்தில், சாலை விஸ்தரிப்பு மற்றும் MGNREGS திட்டத்தில் மேம்பாடு செய்தாலும், வெட்டப்படாமல் இருக்குமாறு நடப்பட வேண்டும். சாலையோரம் மரம் வளர்த்தல், IRC-SP-103-2014-ன்படி (ஊரகச் சாலை ஓரங்களில் மரம் நடுவதற்கான வழிகாட்டு நெறிமுறைகள்) செயல்படுத்தப்படவேண்டும். சாலையோரம் மரம் வளர்த்தல் பணியை இத்திட்டத்தின் நிதியின்மூலம் செயல்படுத்தக்கூடாது. இது பொது நிதியின் மூலமாகவோ அல்லது MGNREGS திட்டத்தின் மூலமாகவோ அல்லது வனத் துறையின் வாயிலாக செயல்படுத்தப்படும் காடற்ற பகுதிகளில் ஒட்டுமொத்த மரம் நடுதல் திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தலாம்.

## 10. புதிய தொழில் நுட்ப முயற்சிகள்

ஊரகச் சாலைகள் அமைப்பதில் குறைந்த செலவில் விரைவாக பணிகளை முடிக்கும் தொழில்நுட்பத்தை செயல்படுத்தும் முறையை ஊக்குவிப்பதற்கு ஆராய்ச்சி மற்றும் வளர்ச்சியின் மூலமாக உருவாக்கப்பட்ட இந்த தொழில் நுட்பங்களை பயன்படுத்துவது இன்றியமையாததாகும். .

கீழ்க்கண்ட தொழில் நுட்பங்களை தேவை மற்றும் அவசியத்தின் அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்படலாம்.

- மண்ணை நிலைப்படுத்தும் உத்திகள்.
- புதுமையான புதிய சேர்க்கைகள் உபயோகப்படுத்துதல்.
- (IRC யினால் அங்கீகாரம் பெற்ற பொருள்களின் பட்டியல் IRC மற்றும் NRRDA வலைதளங்களில் வழங்கப்பட்டுள்ளது).
- நிலக்காரியை எரிப்பதனால் கிடைக்கும் சாம்பலை உபயோகப்படுத்துதல்
- IRC:SP:20:2002 (ஊரகச்சாலைகள் கையேடு)-ன்படி குளிர் கலவை தொழில்நுட்பத்தின்மூலம் Bitumen emulsion பயன்படுத்தி Premix carpet, surface dressing போன்ற தார் அடுக்கினை அமைக்கலாம்.

மேலே குறிப்பிட்டுள்ள தொழில்நுட்பங்கள் மட்டுமில்லாமல் சாலைப்பணியிடத்தின் தன்மையைப் பொறுத்து பொருத்தமான இதர தொழில் நுட்பங்களை பயன்படுத்தலாம். கண்காணிப்பு பொறியாளர் (ஊவ) மற்றும் மாநில தொழில் நுட்ப முகமை (NIT, திருச்சி) ஆகியோரின் கலந்தாலோசனை மற்றும் ஒப்புதலின் அடிப்படையில் தொழில் நுட்பத்தை தேர்வு செய்யவேண்டும். தேசிய ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு முகமை (NRRDA) வெளியிட்டுள்ள புதிய தொழில் நுட்பங்களுக்கான வழிகாட்டுதல் நெறிமுறைகளை இதற்காகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம்.

## 11. பணிகள் மற்றும் மதிப்பீடுகளை சரிபார்த்தல்

தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் எடுக்கப்பட்ட பணிகளுக்கு நிர்வாக அனுமதி வழங்குவதற்கு முன் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பணிகளின் மெய்த் தன்மையையும் மற்றும் தயாரிக்கப்பட்டுள்ள மதிப்பீடுகளை சரிபார்க்கவும் வேண்டும். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் குறைந்தது 2% பணிகளையாவது நிர்வாக அனுமதிக்குமுன், நேரில் ஆய்வு செய்ய வேண்டும். திட்ட இயக்குநர் (மா.ஊ.வ.மு) மற்றும் செயற்பொறியாளர் (ஊ.வ) குறைந்தது 10 % பணிகளும் உதவிப் செயற்பொறியாளர் (சா & பா) மற்றும் உதவி செயற்பொறியாளர் (ஊ.வ) மற்றும் பிற உதவி இயக்குநர் நிலையில் உள்ள அதிகாரிகள் குறைந்தது 20% பணிகளையாவது தனித்தனியாக மேலாய்வு செய்து மதிப்பீடுகளை சரிபார்க்க வேண்டும். இதன் மூலம், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், இத்திட்டத்தின் கீழ் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ள சாலைப் பணிகளை 100% மேலாய்வு செய்யப்படுவதை உறுதி செய்ய வேண்டும்.

## 12. நிர்வாக அனுமதி

மேலே பத்தி 11-ல் குறிப்பிட்டுள்ளது போல் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் 100% ஆய்வு முடிவுற்றதை தொடர்ந்து அப்பணிகளுக்கு நிர்வாக அனுமதி வழங்க வேண்டும். இத்திட்டத்தில் தேர்ந்தெடுக்கப்படும் பணிகளை மாற்றங்கள் செய்ய தேவை ஏற்படின் ஊரக

வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி இயக்குநருடன் கலந்து ஆலோசனை செய்த பின் மாற்றங்கள் செய்ய மாவட்ட ஆட்சியருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்படுகிறது.

### 13. தொழில்நுட்ப அனுமதி

அரசாணை எண் 203, ஊ.வ (ம) ஊ. (ப.ரா.1) துறை, நாள் 20.12.2007 மற்றும் தமிழ்நாடு ஊராட்சி (பணிகளுக்கான திட்டங்கள் மற்றும் மதிப்பீடுகள் தயாரித்தல் மற்றும் ஒப்பந்த முறை மற்றும் நிபந்தனைகள்) விதிகள் 2007-ற்கு மற்றும் அரசாணை எண் 54, ஊ.வ (ம) ஊராட்சித் (ப.ரா.1) துறை 22.05.2014 வாயிலாக ஏற்படுத்தப்பட்ட திருத்தங்கள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் உரிய அலுவலரால் தொழில் நுட்ப அனுமதி வழங்கப்பட வேண்டும்.

### 14. ஒப்பந்தப்புள்ளி

- (i) தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட பணிகள், தமிழ்நாடு ஒளிவு மறைவற்ற ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் சட்டம், 1998 மற்றும் விதிகள், 2000-ன் அடிப்படையில் மேற்கொள்ள வேண்டும். ஒப்பந்தப்புள்ளி கோருவதற்கு, அரசாணை எண். 203, ஊ.வ (ம) ஊ. (ப.ரா.1) துறை, நாள் 20.12.2007 வாயிலாக வெளியிடப்பட்டுள்ள தமிழ்நாடு ஊராட்சி (பணிகளுக்கான திட்டங்கள் மற்றும் மதிப்பீடுகள் தயாரித்தல் மற்றும் ஒப்பந்த முறை மற்றும் நிபந்தனைகள்) விதிகள் 2007 அறிவிக்கை - II-ல் உள்ள அட்டவணை - II பின்பற்றப்பட வேண்டும்.
- (ii) திட்ட இயக்குநர், (மா.ஊ.வ.மு) ஒப்பந்தப்புள்ளி கோரும் அலுவலராவார். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் /பெருந் தலைவர் (மா.ஊ.வ.மு) ஒப்பந்தப்புள்ளி ஏற்பு அலுவலராவார்.
- (iii) தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட பணிகளுக்கு மின் ஒப்பந்தப்புள்ளி சமர்ப்பிக்கும் முறை பின்பற்றப்படும்.

### 15. பணிகள் செயலாக்கம்

பணிகளின் அளவீடுகளை ஒன்றிய பொறியாளர் / உதவிப் பொறியாளர் மேற்கொள்ளவேண்டும். உதவி செயற் பொறியாளர் (சா & பா) மேல் அளவீடு செய்ய வேண்டும். செயற்பொறியாளர் (ஊ.வ) அவர்கள் அ.எண்-54, (ஊ.வ (ம) ப.ரா) (ப.ரா-1) துறை, நாள்: 22.05.2014-ன்படி மேலாய்வு செய்ய வேண்டும். சாலைப் பணி நடைபெறும் இடத்தில் பின்பற்றப்பட வேண்டிய நெறிமுறைகள் குறித்து தேசிய பசுமைத் தீர்வாயம் வழங்கியுள்ள அறிவுரைகள் கட்டாயமாக பின்பற்றப்பட வேண்டும்.

### 16. தரக்கட்டுப்பாடு

தேசிய ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு முகமை (NRRDA) வெளியிட்டுள்ள தரக்கட்டுப்பாடு கையேடு பகுதி 1 மற்றும் 2-ல் குறிப்பிட்டுள்ள அனைத்து தரக்கட்டுப்பாட்டு சோதனைகளும் பணி தொடங்குவதற்கு முன், பணி நடைபெறும் போது மற்றும் பணி முடிவுற்ற பிறகு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

#### i. Sieve Analysis, Atterberg limit, Proctor Density, Field Density for Earth work.

ii. **Atterberg limit, Gradation, Aggregate Impact value, Proctor Density, Field Density, Thickness for sub base and base course.**

iii. **Rate of spread for prime and tack coat.**

iv. **Gradation, Aggregate Impact value, Binder Content, Thickness and surface regularity for bituminous surface.**

v. **Compressive strength of concrete for cross drainage works.**

- ஒவ்வொரு பணிக்கும் தனித்தனியாக தரக்கட்டுப்பாட்டு பதிவேடு பராமரிக்கப்பட வேண்டும். தரக்கட்டுப்பாட்டு சோதனைகள் உதவிப் பொறியாளர் பதிவு செய்து, உதவி செயற் பொறியாளர் (சா (ம) பா) மற்றும் செயற்பொறியாளர் (ஊ.வ) அவர்களால் சரிபார்க்கப்பட வேண்டும்.
- பணிக்கான பட்டியல் சமர்ப்பிக்கும் பொழுது மேலே குறிப்பிட்ட தரக்கட்டுப்பாட்டு பதிவேட்டுடன் சமர்ப்பிக்க வேண்டும். பணிக்கான பட்டியல் தொகை விடுவிக்கும் முன் இவை சரிபார்க்கப்பட வேண்டும்.
- தரக்கட்டுப்பாட்டில் மேற்கொண்ட சோதனைகள், குறித்துரைகள் அனைத்தும் tnrd.gov.in என்ற இணையதளத்தில் பதிய வேண்டும்.

## 17. கண்காணிப்பு

தமிழ்நாடு ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்படும் பணிகள், தேசிய தகவலியல் மையம், சென்னை மூலம் உருவாக்கப்பட்ட நிகழ் நேர கண்காணிப்பு அமைப்பு வாயிலாக பணிகளை துரிதமாக முடிக்க தொடர் கண்காணிப்பு மேற்கொள்ளப்படும்.

## 18. ஆவணப்படுத்துதல்

இத்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்படும் பணிகளை ஒவ்வொரு கட்டத்திலும் முறையாக ஆவணப்படுத்தப்பட வேண்டும். பணிகள் துவங்கும் முன்பும், பணிகள் நடைபெறும் பொழுதும், பணிகள் முடிவுற்றபிறகும் பணிதளத்தின் புகைப்படங்கள் எடுக்கப்பட்டு முறையாக ஆவணப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

தேவையின் அடிப்படையில், ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சி இயக்குநருடன் கலந்தாலோசனை செய்து தமிழ்நாடு ஊரக சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தினை வழிகாட்டு நெறிமுறைகளுக்குத் தேவைப்படும் மாறுதல்களை மேற்கொள்ள ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் ஊராட்சித் துறை, செயலாளருக்கு அதிகாரம் அளிக்கப்படுகிறது.

**ககன்தீப் சிங் பேடி,  
அரசுச் செயலாளர்.**

// உண்மை நகல் //

பிரிவு அலுவலர்