

## அத்தியாயம் 1

### முதலாம் முழுமைத் திட்டம் பற்றிய மறுஆய்வு

#### அ. முன்னுரை:

1.1 இரண்டாம் முழுமைத் திட்டம் தயாரிக்கும் பொழுது முதலாம் முழுமைத் திட்டம் எவ்வாறு நடைமுறையில் உள்ளது என்பதை மறு ஆய்வு செய்து உரிய படிப்பினைகளைக் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டியது பொருத்தமானதாகும். முதலாம் முழுமைத்திட்டம் 1975ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 5ஆம் நாள் அன்று அரசிதழில், பொதுமக்களின் கருத்துகள் மற்றும் மறுப்புகள் பெறுவதற்கான அறிவிக்கை வெளியிடப்பட்டு, 1976ஆம் ஆண்டு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. முதலாம் முழுமைத் திட்டத்தில், சென்னைப் பெருநகரத்தின் மக்கள் தொகை 2001ஆம் ஆண்டில் 7.1 மில்லியனாக இருக்கும் எனவும், அதில் சென்னை நகரத்தின் மக்கள் தொகை மட்டும் 4.0 மில்லியனாக இருக்கும் எனவும் கணக்கிடப்பட்டது.

#### ஆ. செயல்முறைத் திட்டங்கள்:

1.2 முதலாம் முழுமைத் திட்டத்தில் மதிப்பிடப்பட்ட மக்கள் தொகையை பரவலாக குடியமர்த்தும் பொருட்டும், சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியின் ஒட்டுமொத்த வளர்ச்சிக்கும் கீழ்க்கண்ட செயல்முறைத் திட்டங்கள் பரிந்துரைக்கப்பட்டன.

- மாநகரிலுள்ள நெரிசலைக் குறைக்கும் நோக்கில், மூன்று துணை நகரங்கள் மற்றும் 6 நகர்குவியப்பகுதிகளை இணைக்கும் வகையில் ஆர்ச்சாலைகளை அபிவிருத்தி செய்தல் மூலம் பொருளாதாரம் மற்றும் தொழில் நடவடிக்கைகளை துணை நகரங்கள் மற்றும் நகர்குவியப்பகுதிகளுக்கு பரவலாக்குவது;
- மாநில மற்றும் பெருநகர அளவில், வருமானத்தை உயர்த்தும் வகையில் அபிவிருத்தி திட்டங்களை வடிவமைப்பது;
- பெரிய அளவில் தொழில் மயமாதலை ஏற்படுத்துவது, (நடுத்தர) வேலைவாய்ப்பு அளிக்கக்கூடிய இலகுரக மற்றும் சேவை தொழில்களை பலப்படுத்துவது மற்றும் சேவைத் துறைகளில் வேலை வாய்ப்பை அதிகப்படுத்துதல்; மேலும், சென்னைப் பெருநகரினை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளில் , அங்குள்ள மக்களின் வேலை வாய்ப்பை பூர்த்தி செய்யும் பொருட்டு பெரிய தொழிற்சாலைகளை அமைத்தல்;
- நில உபயோகம் மற்றும் கட்டிட செயல்பாடுகளை ஒழுங்குபடுத்துவதின் மூலம் தற்போதுள்ள உள்கட்டமைப்பு வசதிகளை முழுமையாக பயன்படுத்தி, வருங்கால தேவைகளுக்கேற்ப, அவற்றை அதிகரிக்க திட்டமிடுதல்.
- கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை உடனடியாக செயல்படுத்த எடுத்துக் கொள்ளுதல்:-

#### சாலைகள்:

- உள் வட்டச்சாலையின் விடுபட்ட இணைப்புகளை அமைத்தல் மற்றும் இடைவட்ட மற்றும் வெளிவட்ட சாலைகள் அமைத்தல்.
- ஆர சாலையும் வெளிவட்டச் சாலையும் சந்திக்குமிடங்களில் நீண்ட தூர பேருந்துகளுக்கான மூன்று முனையங்களும் மற்றும் சரக்குந்து முனையங்களும் அமைத்தல்.
- இ) அண்ணா நகரையும், ஆவடியையும் இணைக்கும் வகையில் புதிய மேற்கு அதி விரைவுச் சாலை அமைத்தல்.

#### இரயில் பாதைகள்:

- வடக்கு - தென்மேற்கு மார்க்கத்தில் திரளான துரித இரயில் திட்டம் அமைத்தல்.
- சென்னை - திருவள்ளூர் மற்றும் சென்னை - மீஞ்சூர் வழிகளில் மின்மயமாக்கப்பட்ட புறநகர் இரயில் திட்டம் அறிமுகப்படுத்துதல்.
- இ) ஒன்றிணைந்த இரயில்முனையம் கட்டுதல்
- ஈ) (உள்வட்ட) இரயில்பாதை அமைத்தல்

- vi) மைய வணிகப்பகுதியில் காணப்படும் நடவடிக்கைகளை பரவலாக்கும் பொருட்டு மொத்த விற்பனை அங்காடிகள் மற்றும் போக்குவரத்து முனையங்களை இடமாற்றம் செய்தல்
- vii) நகர்குவியப்பகுதி மற்றும் துணை நகரங்களில், சுமார் 12000 ஹெக்டேர் (120 சதுர கி.மீ.) பரப்பளவுள்ள நிலப்பகுதியினை கையகப்படுத்தி, பெரிய அளவில் வீட்டுவசதி திட்டத்தை மேற்கொள்ளுதல்; அவ்வாறு மேற்கொள்ளப்படும் வீட்டுவசதி திட்டங்களில், பெரும்பான்மையானவை பொது நிறுவனங்களினாலேயே, நகர்குவியப்பகுதிகளில் அமைக்கப்பட வேண்டும்.
- viii) தனி நபருக்கு ஒரு நாளைக்கு 227 லிட்டர் தண்ணீர் என்ற வருங்கால தேவையை பூர்த்தி செய்யும் வண்ணம் ஆய்வுகள் மற்றும் திட்டங்கள் மேற்கொள்ளுதல்;
- ix) பலதரப்பட்ட மக்களுக்கு பயனளிக்கும் வகையில், வசதியான இடங்களில் கல்வி மற்றும் சுகாதார வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தருதல்;
- x) ஒழுங்கான மற்றும் சீரான செயல்பாட்டினை விருத்தி செய்யும் நோக்கில், பல்வேறு பயன்பாடுகளுக்கு தகுந்த இடங்களில் நிலங்களை ஒதுக்குதல்.

## இ. மறுஆய்வு:

1.3 முதலாம் முழுமைத் திட்டத்தின் குறிக்கோள் மற்றும் செயல் திட்டங்கள் எந்த அளவிற்கு நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது என்பது கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

மக்கள் தொகை:

1.4 2001ஆம் ஆண்டில் சென்னை மற்றும் சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கு மதிப்பிடப்பட்டிருந்த மக்கள் தொகை, 2001-ம் ஆண்டில் எடுக்கப்பட்ட மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பிற்கு சற்றேறக்குறைய ஒத்திருந்தது. மூன்று துணை நகரங்கள் மற்றும் ஆறு நகர்குவியப்பகுதிகள் அமைக்கப்பட வேண்டும் என திட்டமிடப்பட்டிருந்தாலும், மறைமலைநகர் புதுநகர் மற்றும் மணலி நகர்குவியப்பகுதி ஆகியவற்றை அபிவிருத்தி செய்வதிலேயே, சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக்குழுமம், முழு கவனத்தினையும் செலுத்தி வந்தது. 3 துணை நகரங்களிலும் தலா 1 இலட்சம் மக்கள் குடியேறுபவர் என கணக்கிடப்பட்டிருந்தாலும், உண்மையில் திருவள்ளூரில் 0.83 இலட்சமும், கும்மிடிப்பூண்டியில் 0.55 இலட்சமும் மறைமலை நகரில் 0.50 இலட்சம் மக்கள் மட்டுமே குடியேறினர். மணலியைப் பொறுத்த மட்டில் 500 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு 70,000 மக்கள் தொகையை கொண்ட குடியிருப்பு நகரமாக அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது.

தொழிற்சாலைகள்:

1.5 மாதவரம், வியாசர்பாடி, கொடுங்கையூர், அம்பத்தூர், நூம்பல், பம்மல் மற்றும் பெருங்குடி ஆகிய இடங்களில் தொழிற்சாலைகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட இடத்தினில் பல சிறிய மற்றும் நடுத்தர தொழிற்சாலைகள் உருவாகின. வில்லிவாக்கம், திருமழிசை போன்ற இடங்களில் தொழிற்பேட்டைகளும், பெண் தொழில் முனைவோருக்குத் தனியாக தொழிற்பேட்டை ஒன்று ஆவடியிலும் உருவாக்கப்பட்டது. வருமான ஆய்வறிக்கைகள், தொழிற் வளர்ச்சியில் மூன்றாம் படி நிலை துறைகளின் பங்களிப்பு சீராக விருத்தியடைந்துள்ளது என்பதைக் காட்டுகிறது.

போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்:

1.6 போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்துத் திட்டங்களைப் பொறுத்த மட்டில், சென்னை கடற்கரை இரயில் நிலையத்திலிருந்து வேளச்சேரி வரையில், திரளான துரித இரயில் திட்டம் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. திருவான்மியூரிலிருந்து வேளச்சேரி வரை அமைக்கப்பட்ட துரித இரயில் பாதையில் போக்குவரத்து விரைவில் தொடங்கப்பட உள்ளது. மாநகரின் நெரிசலை, இந்த திரளான துரித இரயில் திட்டம், குறிப்பிடத்தக்க அளவில் குறைக்கும் என முதலாவது முழுமைத் திட்டத்தில் கணக்கிடப்பட்டது. ஆனால் இதற்கு கிடைத்த ஆதரவு, எதிர்பார்த்த அளவிற்கு அல்லாமல், மிகவும் குறைவாகவே உள்ளது. இரயில் நிலையத்தினை அடைவதற்கு முறையான சாலை வசதியின்மை, போதுமான போக்குவரத்து பயண மாற்று வசதியின்மை, பல்வேறு நிறுவனங்களிடையேயான ஒருங்கிணைப்பில் உள்ள குறைபாடு மற்றும் புனித தோமையார் மலை இரயில் நிலையத்திற்கு இணைப்பு கொடுப்பதில் ஏற்பட்ட காலதாமதம் போன்றவைகளே இதற்கு ஒரு சில

காரணங்களாக உள்ளது. இவைகள் உடனடியாக சரிசெய்யப்பட வேண்டும். வேளச்சேரி முதல் புனித தோமையார் மலை வரையிலான இணைப்பு ஏற்படுத்தும் பணியும் தற்போது எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேற்கு மற்றும் வடக்கு வழிப்பாதையில், மின்சாரமயமாக்குதல் மற்றும் புறநகர் போக்குவரத்து அமைப்பினை முழு அளவில் பயன்படுத்துதல் போன்றவை முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

1.7 சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் ஒருங்கிணைந்த செயல்பாட்டுடன், தாம்பரம், சானடோரியம், குரோம்பேட்டை, பல்லாவரம், புனித தோமையார் மலை, நெல்சன் மாணிக்கம் சாலை, ஹாரிங்டன் சாலை, கெங்கு ரெட்டி சாலை மற்றும் எண்ணூர் போன்ற இடங்களில் சாலை கடவுகளில், இருப்பு பாதைக்கு மேலே அல்லது கீழே செல்லும் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

சாலை வழி:

1.8 பல்வேறு பிரதானசாலைகளான அண்ணா சாலை, ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலை, வால்டாக்ஸ் சாலை போன்றவை உத்தேசிக்கப்பட்டபடி அகலப்படுத்தப்பட்டன. மேலும், உள்வட்டச் சாலை அமைக்கும் பணியும் முடிக்கப்பட்டது. இடை வட்டச் சாலையும் (NH4க்கும், NH5க்கும் இடைப்பட்ட பகுதியைத் தவிர) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. வெளி வட்டச்சாலை அமைக்கும் பணி நில ஆர்ஜிதம் காரணமாக 1995ஆம் ஆண்டிலிருந்து கால தாமதமாகியுள்ளது.

நெரிசலைக் குறைத்தல்:

1.9 நகரிலுள்ள நெரிசலைக் குறைக்கும் பொருட்டு மலர், கனி மற்றும் காய்கறிகள் அடங்கிய அழுகு பொருட்கள் மொத்த விற்பனை அங்காடி வளாகத்தினை நகரின் எல்லைப் பகுதியில் உள்ள கோயம்பேட்டிற்கு இடமாற்றம் செய்யப்பட்டது. இரும்பு மற்றும் எஃகு பொருட்களுக்கான அங்காடி, சாத்தாங்காட்டில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டாலும், வியாபாரிகளின் விருப்பமின்மையினாலும் மற்றும் இது தொடர்பான இதர காரணங்களினாலும், மைய வணிகப் பகுதியிலிருந்து இவ்வியாபார நடவடிக்கைகளின் ஒரு பகுதியையே இடமாற்றம் செய்ய முடிந்தது. உள்வட்டச் சாலையை ஒட்டி கோயம்பேடு அருகே சென்னைப் புறநகர் பேருந்து முனையம் உருவாக்கப்பட்டு நகரின் மைய வணிகப்பகுதியில் இருந்த பேருந்து முனையம் இடமாற்றம் செய்யப்பட்டது. மாதவரத்தில் சரக்குந்து முனையம் முடிக்கப்பட்டிருந்தாலும் ஜி.எஸ்.டி நெடுஞ்சாலை (GST) மற்றும் (GWT) ஜிடபிள்யூடி நெடுஞ்சாலையையொட்டி சரக்குந்து முனையங்கள் அமைக்கும் பணி, போதுமான இடவசதி மற்றும் விமான நிலையத்திற்கு அருகாமையில் அமைவதால் ஏற்படும் பிரச்சினைகளினால் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை.

வீட்டுவசதி:

1.10 தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம் சுமார் 52,000 குடும்பங்களுக்கு வீட்டுவசதியினை அபிவிருத்தி செய்துள்ளது. இதர பொது நிறுவனங்கள் சுமார் 25,000 குடியிருப்புகளை அபிவிருத்தி செய்து, வீட்டுவசதிக்கு பங்களித்துள்ளன. தமிழ்நாடு குடிசைப்பகுதி மாற்று வாரியம் கிட்டத்தட்ட 65000 குடியிருப்புகளை கட்டியுள்ளது. உயர்வருவாய் மற்றும் நடுத்தர வருவாய் பிரிவினருக்கான வீட்டு வசதி அளிப்பதில் தனியார் நிறுவனங்கள் பெரும் பங்காற்றியுள்ளன. 2001-ஆம் ஆண்டின் மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பின்படி குடும்பங்கள் மற்றும் குடியிருப்பு வீடுகளின் எண்ணிக்கைக்கு இடையிலான இடைவெளி குறிப்பிடும்படி இல்லை.

1.11 1971-ஆம் ஆண்டு முதல் குடிசைப்பகுதிகளை மேம்படுத்தவும், குடிசைவாழ் மக்களுக்கு தரமான குடியிருப்புகளை வழங்கவும் அரசாங்கம் எடுத்து வரும் சீரிய முயற்சியினால் சென்னையில் குடிசைப் பகுதிகள் பெருமளவில் குறைந்துள்ளது. குடிசைவாழ் மக்களின் பிரச்சினைகளை நீக்கும் பொருட்டு, இக்காலக் கட்டத்தில் சென்னை நகர வளர்ச்சித் திட்டம் I & II மற்றும் தமிழ்நாடு நகர வளர்ச்சித் திட்டம் போன்றவை செயல்படுத்தப்பட்டன.

குடிநீர் வழங்கல் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்ற்ல்:

1.12 சென்னைப் பெருநகர் குடிநீர் வழங்கல் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்ற்று வாரியம் தோற்றுவிக்கப்பட்ட பின்பு குடிநீர் வழங்குதல் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்ற்றும் வசதி ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல் குறித்து பல்வேறு ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, சென்னை நகருக்கு நீர் வழங்கும் ஆதார வளங்களை மேம்படுத்துவது மற்றும் அதன் திறனை உயர்த்துதல் ஆகியவற்றினை உள்ளடக்கிய அதன் பரிந்துரைகள் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. எனினும், தனிநபர் ஒருவருக்கு ஒரு நாளைக்கு 227 லிட்டர் குடிநீர் வழங்குவது என்பது, ஒரு நீண்ட கால கனவாகவே உள்ளது.

1.13 முதல் முழுமைத் திட்டத்தில், கழிவு நீர் சுத்திகரிக்கும் நிலையங்களின் திறன் 1177.5 மில்லி லிட்டர் நாள் ஒன்றுக்கு என எதிர்பார்க்கப் பட்டது. இருப்பினும், இந்த கால கட்டத்தில், இதன் திறன் 481 மி.லி. நாள் ஒன்றுக்கு ஆகவே இருந்தது. இரண்டாவது முழுமைத் திட்ட காலத்தில், கழிவுநீர் சுத்திகரிக்கும் நிலையங்களின் திறன், எதிர்கால தேவையை நிறைவு செய்ய பெரிதாகப்பட வேண்டும்.

கல்வி மற்றும் சுகாதாரம்:

1.14 அரசாங்கத்தின் சீரிய தொடர் முயற்சியாலும், தனியாரின் கணிசமான முயற்சியாலும் சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் குறிப்பிடத் தகுந்த அளவில், கல்வி மற்றும் சுகாதாரத் துறைகள் சாதனைகள் புரிந்துள்ளன.

பொழுதுபோக்கு இடங்கள்:

1.15 சென்னை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் இருக்கும் தற்போதைய பூங்காக்கள் மேம்படுத்தப் பட்டுள்ளன; பரந்த நிலப்பரப்பில் அபிவிருத்தி செய்யப்படும் பல அடுக்குமாடிக் கட்டிடங்கள் மற்றும் சிறப்புக் கட்டிடங்களுக்கு திட்ட அனுமதி வழங்கப்படும்போது, பூங்காவிற்காக புதிய இடங்கள் (அளவில் சிறியதாயினும்) உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால், மனைப்பிரிவு அபிவிருத்திகளின்போது, தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியம் மேற்கொள்ளும் அபிவிருத்திகளையும் சேர்த்து, பூங்காவிற்காக மிகப் பெரிய அளவில் திறந்தவெளிப் பகுதிகள் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, அவைகளை வளர்ச்சிக் கட்டுப்பாட்டு விதிகளின்படி, உள்ளாட்சி அமைப்புகள் தங்கள்வசம் எடுத்துக் கொள்கின்றன. பல விளையாட்டு அரங்குகள் மறுசீரமைக்கப்பட்டுள்ளன அல்லது புதிதாக உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. சிறப்பு மற்றும் உயர்நிலை விளையாட்டு தேவைகளை தமிழ்நாடு விளையாட்டு மேம்பாட்டு ஆணையம் கவனித்துக் கொள்கிறது.

நில உபயோகம்:

1.16 குடியிருப்பு / விவசாயப் பகுதிகளில் காணப்படும் ஒரு சில வணிக மற்றும் நிறுவன செயல்பாடுகள் மற்றும் விவசாயப் பகுதிகளில் மேற்கொள்ளப்படும் அங்கீகாரமற்ற மனைப்பிரிவுகளைத் தவிர்த்து பொதுவாக அபிவிருத்திகள், முழுமைத் திட்டத்தின்படியே, மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

1.17 முழுமைத்திட்டத்தின், நிலஉபயோக மண்டலங்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டிருக்கும் பிரிவின்பீது சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம் தொடர்ச்சியாக அவ்வப்போது மறு ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. குறிப்பிட்ட பகுதிக்கு, நில உபயோக மாற்றம் வேண்டி, அதிக எண்ணிக்கையில், கோரிக்கைகள் பெறப்படும்போது, குடியிருப்பு நடவடிக்கைகளுக்காக மட்டுமில்லாமல், தொழிற்சாலை நடவடிக்கைகளுக்காகவும் பெரிய நில உபயோக மாற்றங்கள் (பூவிருந்தவல்லி புறவழிச்சாலை, ராஜிவ் காந்தி சாலை (பழைய மகாபலிபுரம்சாலை) போன்ற சாலைகளின் இருபுறமும் சுமார் 300 மீட்டர் அகலத்திற்கு, போன்ற நில உபயோக மாற்றங்கள்) மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

வளர்ச்சி ஒழுங்கு விதிமுறைகள்:

1.18 சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிகளில் அபிவிருத்திகளை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு இவ்வொழுங்கு விதிமுறைகள் ஒரு கருவியாக செயல்படுகின்றது. இருப்பினும் தமிழ்நாடு நகர் மற்றும் ஊரக திட்டமிடுதல் சட்டம், 1971 மற்றும் உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கான சட்டம் ஆகியவற்றில் காணப்படும் குறைபாடுகள் மற்றும் இச்சட்டங்களை அமல்படுத்துவதில் உள்ள நடைமுறை சிக்கல்கள் ஆகியவற்றினை சாதகமாக எடுத்துக்

கொண்டு, கடந்த 20 ஆண்டுகள் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட கால கட்டத்தில், எண்ணற்ற விதிமுறைகளுக்கு புறம்பான மற்றும் அங்கீகாரமற்ற அபிவிருத்திகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. 1999-லிருந்து, 2002-ஆம் ஆண்டுவரை அறிவிக்கப்பட்ட வரன்முறைப்படுத்தும் திட்டம் எதிர்பார்த்த அளவிற்கு பலனைப் பெற்றுத் தரவில்லை.

1.19 சென்னை மாநகரப் பகுதியினை பொறுத்த மட்டில், மாநகர பரப்பளவில் சுமார் 60% பகுதியினை வியாபித்து, 56 திட்டப் பகுதிகளுக்கான விரிவான வளர்ச்சித் திட்டங்கள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. வருவாய்த் துறையினரால் மறு கலப்பணி மேற்கொள்ளப் பட்டிருப்பது மற்றும் நுண்ணிய அளவு / உட்பிரிவு அளவுகளில் நிலத்திற்கான விபரங்கள் இல்லாமை போன்ற பல்வேறு காரணங்களினால், சென்னைப் பெருநகரின் எஞ்சிய பகுதிகளுக்கு விரிவான வளர்ச்சித் திட்டங்கள் தயாரிக்க இயலவில்லை.

#### ஈ. முடிவுரை:

1.20 எந்தவொரு திட்டத்தின் வெற்றியும் பல்வேறு காரணங்களை சார்ந்திருக்கின்றது; அவையாவன தெளிவாக வகுக்கப்பட்ட குறிக்கோள்கள், செய்து முடிக்கக் கூடிய வெளிப்படையான இலக்குகளை நிர்ணயித்தல், போதுமான நிதி மற்றும் ஏனைய ஆதாரங்களை ஒதுக்கீடு செய்தல், திட்டங்களை நிறைவேற்றும் துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கான பொறுப்புணர்வு, முதலீட்டிற்கான உகந்த சூழ்நிலை, பணிகளை தொடங்குவதிலும் மற்றும் அதில் உட்படுத்திக் கொள்வதிலும் தனியாரின் பங்கு, திட்டமிடுதல் மற்றும் நிறைவேற்றுதல் ஆகியவற்றின் எல்லா நிலைகளிலும் பங்கேற்பாளர்களின் பங்களிப்பு, அரசியல் தொடர்பான மனஉறுதி மற்றும் பொதுமக்களின் ஒத்துழைப்பு, போன்றவைகள். பல்வேறு தடைகள் இருந்த போதிலும், முதலாம் முழுமைத் திட்டத்தின் அநேக குறிக்கோள்கள் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றன.