

## அத்தியாயம்-4

### அ. போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து

#### அ. அறிமுகம்

4.1. சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நீண்டகால ஒருமித்த கண்ணோட்டம் கொண்ட நோக்கும், மற்றும் நகர திட்டமிடுதலில் ஒரு பகுதியான சாலை வளர்ச்சிகளுக்கான திட்டமிடுதல், பொதுப் போக்குவரத்து சேவைகள் மற்றும் புறநகர இரயில் போக்குவரத்து ஆகியன நகரங்கள் திறமையாக இயங்குவதற்கு அவசியம் என இனம் கண்டு கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

4.2. போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் தற்போது பல துறைகள் மற்றும் முகமைகளால் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. நீண்ட கால திட்டங்கள் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பு, சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வரும்போது, தனித் திட்டங்கள் தென்னக இரயில்வே, இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையகம், நெடுஞ்சாலைத்துறை, சென்னை மாநகராட்சி மற்றும் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற துறைகளால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. சென்னைப் போக்குவரத்துக் காவல் துறை, போக்குவரத்து விதிகளை செயல்படுத்துகிறது.

4.3. நகர இரயில் ஒருங்கிணைப்பு வளர்ச்சியை தென்னக இரயில்வே மேற்கொண்டு வருகிறது. பிரதான முக்கிய சாலை, துணை பிரதான சாலை மற்றும் பிற சாலைகள் முறையே, இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையகம், நெடுஞ்சாலைத்துறை மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி நிறுவனங்களால் மேம்படுத்தப்பட்டு, மேலும் பராமரிப்பு பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. உள்ளாட்சி நிறுவனப் பகுதிகளிலுள்ள சாலைகள் நகராட்சி நிர்வாக இயக்குனரகம், பேரூராட்சி இயக்குனரகம் மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி இயக்குனரகம் போன்றவற்றால் சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி நிறுவனங்களின் மூலம் மேம்படுத்தப்பட்டு பராமரிக்கப்படுகின்றன போக்குவரத்து மேலாண்மை மற்றும் போக்குவரத்து விதிகளை செயல்படுத்துவதை, சென்னை மாநகரப் பகுதிகளில், சென்னை மாநகர போக்குவரத்துக் காவல்துறையும், பிற சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிகளில், மாவட்ட போக்குவரத்துக் காவல் துறையும் மேற்கொண்டுள்ளன. பொது பேருந்து போக்குவரத்தை, மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்படுத்தி வருகிறது.

#### ஆ. தற்போதைய நிலைமை

சாலை ஒருங்கிணைப்பு

4.4. சென்னை மாநகரின் மொத்த சாலையின் நீளம் 2,780 கி.மீ. ஆகும். சென்னையின் சாலை அமைப்பு ஆரம் மற்றும் வட்ட வடிவமைப்பை ஒத்துள்ளது. ஆதார ஆர சாலை வலை அமைவு பின்வருமாறு:

- i) அண்ணாசாலை (தேசிய நெடுஞ்சாலை 45)
- ii) பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலை (தேசிய நெடுஞ்சாலை 4)
- iii) சென்னை-கொல்கத்தா சாலை (தேசிய நெடுஞ்சாலை 5) மற்றும்
- iv) சென்னை-திருவள்ளூர் சாலை (தேசிய நெடுஞ்சாலை 205)

4.5. காமராஜர் சாலை, கிழக்குக் கடற்கரை சாலை, ராஜீவ் காந்தி சாலை (பழைய மகாபலிபுரம் சாலை), என்.எஸ்.கி. சாலை (ஆற்காடு சாலை) மற்றும் திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலை முதலியன பிற ஆர்ச்சாலைகளில் உள்ளடக்கம். முதல் முழுமைத் திட்டத்தால் செயல்படுத்தப்பட்ட வட்ட வழி சாலை வலை அமைவு ஜவஹர்லால் நேரு சாலை (உள் வட்டச்சாலை) மற்றும் சென்னைப் புறவழிச்சாலைகளை உள் அடக்கும். இந்தச் வட்ட வழி சாலை வலை அமைவு ஆர்ச்சாலைகளில் குறிப்பாக, அண்ணா சாலை மற்றும் பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலைகளை அணுகவும் மற்றும் நெரிசலை குறைக்க உதவியாக இருக்கிறது. சென்னை மற்றும் சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியைச் சுற்றி 250 கி.மீ. நீளத்திற்கு ஆர்ச்சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

## இரயில் வலை அமைப்பு:

4.6. சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் பயணிகள் இரயில் திட்டமானது, தென்னக இரயில்வே மூலமாக இயக்கப்படுகிறது. இவற்றில் கீழ்வரும் 3 வழித்தடங்கள் இன்றியமையாதவை:

- i) சென்னைக் கடற்கரை-தாம்பரம் (தெற்கு மேற்காக ஓடும் அகல வழிப்பாதை)
- ii) சென்னை சென்ட்ரல்-திருவள்ளூர் (மேற்காக ஓடும் அகல வழிப்பாதை)
- iii) சென்னை சென்ட்ரல்-கும்மிடிப்பூண்டி (வடக்காக ஓடும் அகல வழிப்பாதை)

4.7 முதல் இரண்டு இருப்புப்பாதைகள் நகரத்தின் பயணிகள் மட்டுமே ஏற்றிச் செல்ல உபயோகப்படுகிறது. புறநகர் பயணிகள் மற்றும் மற்ற நகரத்திற்கு பயணம் செய்யும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல மூன்றாம் இருப்புப்பாதை பயன்படுத்தப்படுகிறது.

4.8 இதனுடன் கூடுதலாக, நகரின் தென் கிழக்கில் 15 கி.மீ.க்கு தொலைவிற்கும் மேலாக குடியிருப்பு மற்றும் தகவல் தொழில்நுட்பப் பகுதியின் வழியாக துரித இரயில் போக்குவரத்து - I மற்றும் II இயக்கப்படுகிறது.

## சாலையின் தன்மை

4.9 சாலை வலையமைப்பில் உள்ள பிரச்சனைகள் பின்வருமாறு :

- குறைந்த தரம் கொண்ட ஓடு தளம்
- குறைந்த, குறுகலான மற்றும் ஆக்கிரமிக்கப்பட்ட நடைபாதைகள்
- குறுக்கு வெட்டு வடிவமைப்புகளிலுள்ள குறைபாடுகள்
- குறைந்த வெளிச்சம்
- சாலை வலை அமைவில் தகுந்த இணைப்புகளற்ற குறை
- வாகன எண்ணிக்கை மற்றும் சாலை வசதி, இவற்றின் வளர்ச்சி விகிதத்தில் வேறுபாடு. நாளொன்றுக்கு, 425 வாகனங்கள் அதிகமாகும் போது, மொத்த பரப்பில் 3 முதல் 4 சதவீதம் மட்டுமே சாலை பகுதியாக உள்ளது.
- சேவை இணைப்பு செல்லும் குழாய்களை பழுதுபார்க்க, சாலைகள் மற்றும் நடைபாதைகள் அடிக்கடி பள்ளம் தோண்டப்படுவதாலும் மற்றும் சாலை வடிகால் மிகவும் மோசமாக இருப்பதாலும், கிடைக்கக் கூடிய சாலை மற்றும் நடைபாதைகளின் அளவு குறைந்து போதல்.

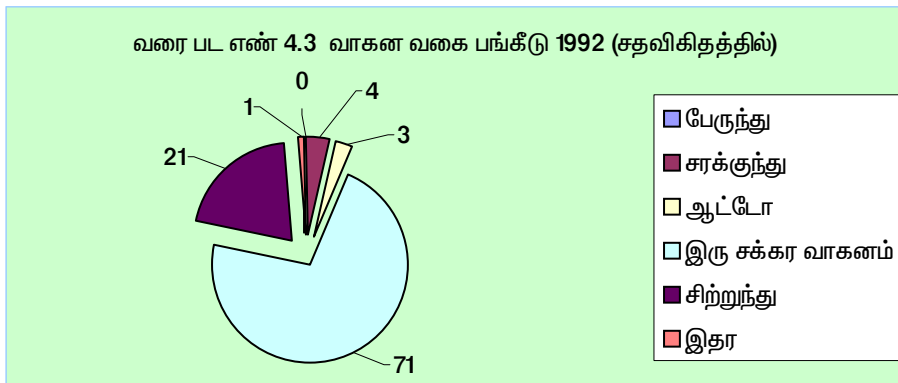
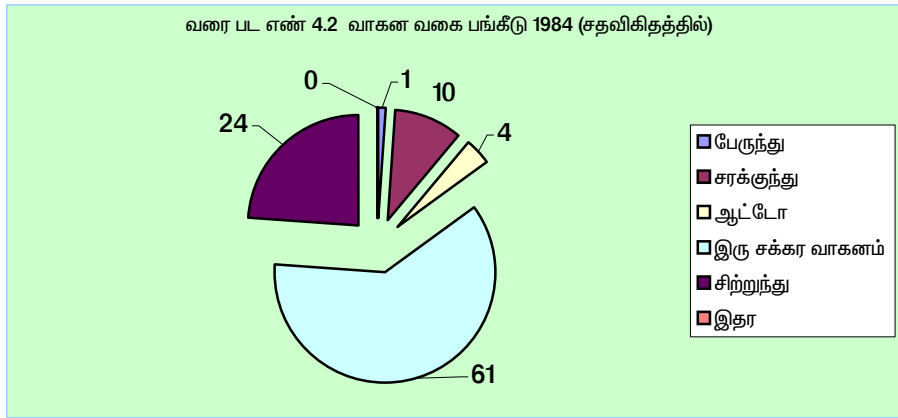
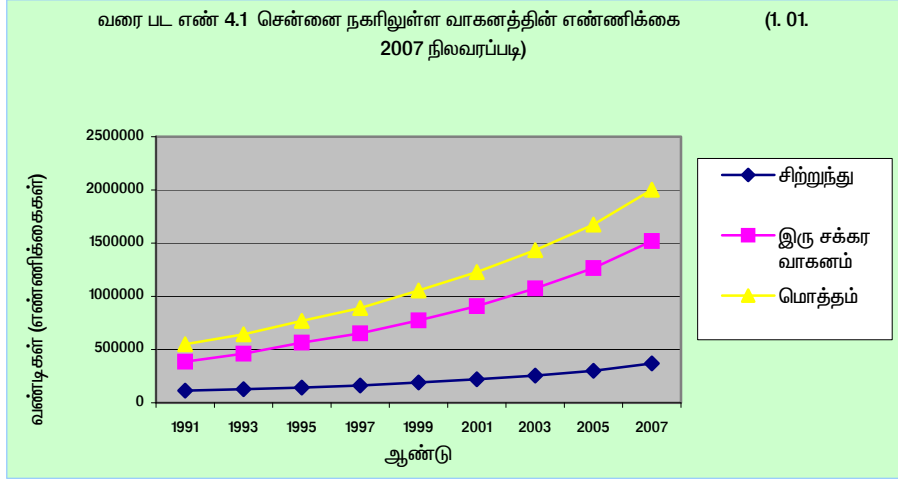
## இரயில் தன்மைகள்

4.10 (i) சென்னைக் கடற்கரை-தாம்பரம் இரயில் பாதையின் திறன், சாலை/இரயில் கடவுகளின் குறுக்கீடுகளால் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னைக் கடற்கரை-தாம்பரம் மற்றும் சென்னை சென்ட்ரல்-கும்மிடிப்பூண்டி இரயில் பாதைகளில், உச்ச நேரங்களில் பயணிகளின் நெருக்கம் அதிகமாக உள்ளது.

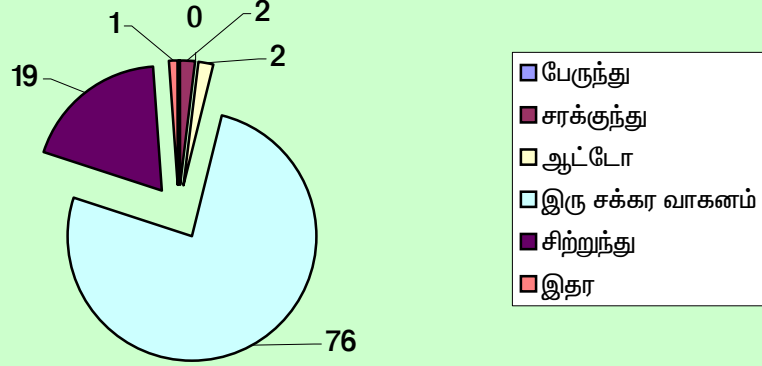
(ii) துரித இரயில் போக்குவரத்துத் திட்டம் போன்ற புதிய இரயில் வழித்தடங்கள் மேம்படுத்தப்பட்டாலும், இதற்கு வரவேற்புக் குறைவாகவே உள்ளது. போதிய அணுகு பாதைகள் இன்மை, இரயில் நிலையங்களில் பயண மாற்று வசதிகள் குறைவு, அதிக இரயில் கட்டணங்கள், நான்கு இரயில் தடங்களையும் ஒன்றுக்கு ஒன்றை இணைத்து சேவைகள் இயக்காமல் உள்ளது போன்றவைகள் மேற்கூறியவற்றிற்கான முக்கிய காரணங்களில் அடங்கும்.

## வாகனங்களின் வளர்ச்சி மற்றும் அதன் கூட்டமைப்பு

4.11 கடந்த சில வருடங்களில், வாகன வளர்ச்சி விகிதம் அபரிமிதமாக உள்ளது. வருடாந்திர சராசரி வளர்ச்சி விகிதம், சுமார் 56% ஆகும். சென்னை மாநகரின் வாகன வளர்ச்சியின் போக்கு, வரை படம் 4.1ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. வாகன எண்ணிக்கையின் கூட்டமைப்பு, 1984, 1992 மற்றும் 2007ம் ஆண்டுகள் முறையே வரை படம் 4.2, 4.3 மற்றும் 4.4ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மாற்றமில்லாமல் தேக்க நிலையிலேயே உள்ளது. இரு சக்கர வாகனங்களில் குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சி உள்ளது. அதாவது, 1984ம் ஆண்டு 87,000 லிருந்து, 2007ம் ஆண்டு 15,19,357 ஆக அதிகரித்துள்ளது. (ஆண்டுக்கு 72% வளர்ச்சி)



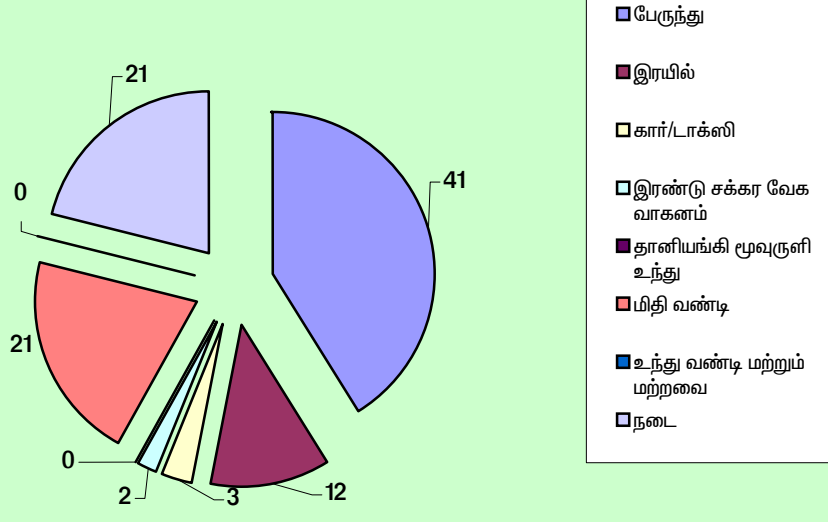
**வரை பட எண் 4.4 வாகன வகை பங்கீடு 2007  
(சதவிகிதத்தில்)**



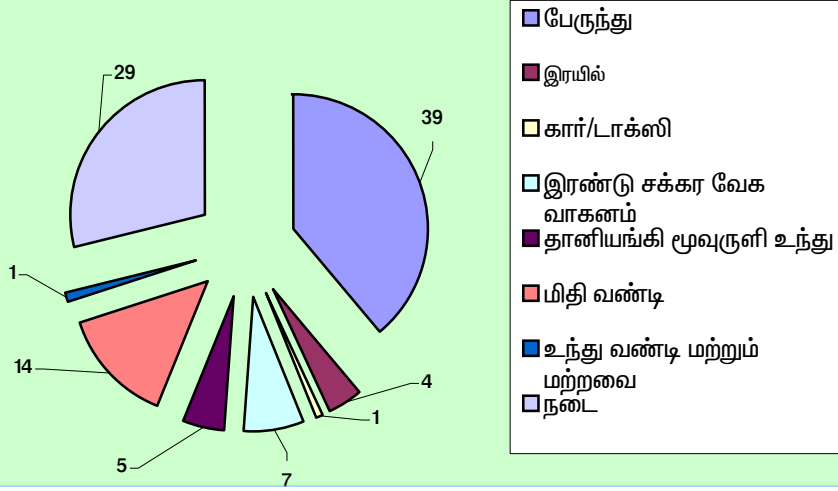
**பயண தன்மை**

4.12 ஒரு நாளைக்கு தனி நபர் பயண வீதம் 1.30 ஆகவும், ஒரு நாளைக்கு, ஒரு குடும்பத்திற்கான பயண வீதம், 5.88 ஆகவும் உள்ளன. (போக்குவரத்து ஆய்வு 1992-95) சென்னையில் 1992ஆம் ஆண்டு மொத்த பயணிகளின் பயணங்கள் 7.45 மில்லியன் மற்றும் 2005ஆம் ஆண்டு மொத்த பயணங்கள் 9.59 மில்லியனாக இருந்தது. 1970, 1992 மற்றும் 2005 ஆண்டுகளில் பயணங்களின் பங்கீட்டு வரைபடம் முறையே 4.5, 4.6 மற்றும் 4.7ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. பொதுவான போக்குவரத்தில் மிதி வண்டி மற்றும் நடையின் பங்கு கடந்த வருடங்களில் குறைந்துள்ளது. வாகன உரிமையாளர்களின் வளர்ச்சி, பேருந்து வழித்தடங்களின் தேக்க நிலை மற்றும் பாதுகாப்பற்ற மிதி வண்டி ஓட்டும் பாதை ஆகியவனவே இந்த போக்கிற்கு காரணம்.

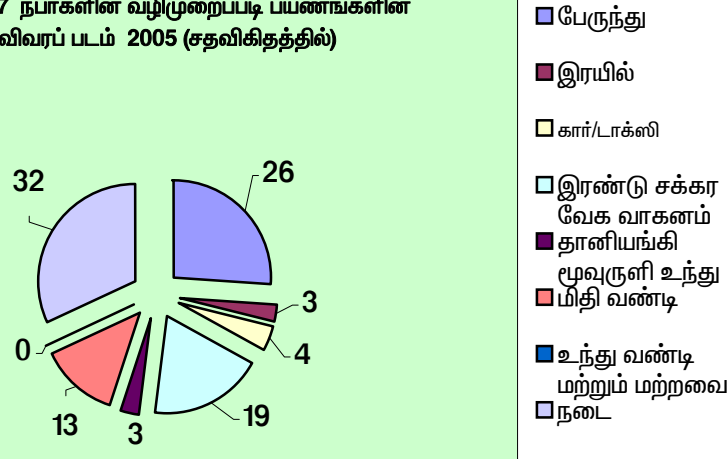
**வரை பட எண் 4.5 நபர்களின் வழிமுறைப்படி பயணங்களின் பங்கீட்டு விவரப் படம் 1970 (சதவிகிதத்தில்)**



வரை பட எண் 4.6 நபர்களின் வழி முறைப்படி பயணிகளின் பங்கீட்டு விவரப் படம் 1992 (சதவிகிதத்தில்)



வரை பட எண் 4.7 நபர்களின் வழிமுறைப்படி பயணங்களின் பங்கீட்டு விவரப் படம் 2005 (சதவிகிதத்தில்)



### போக்குவரத்து தன்மை

4.13 மைய வணிகப் பகுதியை நோக்கிச் செல்லும், முக்கிய சாலைகளில் அதிகமான போக்குவரத்து மற்றும் நெரிசல் உள்ளது. பிரதான மற்றும் முக்கிய சாலைகளின் நெரிசல் 1984ஆம் ஆண்டிற்கும், 2004ஆம் ஆண்டிற்கும் இடையே ஏழு மடங்காக உயர்ந்துள்ளது. அண்ணா சாலையின் சராசரி போக்குவரத்துத் திறன், நாளொன்றுக்கு 60,000 பிசியூயில் இருந்து, 2006ஆம் ஆண்டில் 1.58 லட்சம் பிசியூ ஆக உயர்ந்துள்ளது.

4.14 உச்ச காலத்தில், அளவு திறன் விகிதம் மற்றும் சாலை கொள் திறன் குறியீடு (V/c ratio) பல இணைப்பு சாலைகளில் ஒன்றுக்கு மேலாக உள்ளது. மைய வணிகப் பகுதியின் இணைப்புச் சாலைகளில், இக்குறியீடு 1.5க்கு மேலாக உள்ளது. அபரிமிதமான வாகன வளர்ச்சிக்கு ஈடாக சாலைப்பகுதியின் வளர்ச்சி மிகக் குறைவாக உள்ளதால், மைய வணிகப்பகுதியில், வாகனங்களின் வேகம் மணிக்கு 15 கி.மீ. என்றும், பிற முக்கிய சாலைகளில் வாகன வேகம் மணிக்கு 20 கி.மீ. என்றும் உள்ளது. உள் வட்டச் சாலை மற்றும் சென்னைப் புறவழிச்சாலை (தெற்குப் பகுதியில்) போன்ற வட்டச் சாலைகள் இருப்பதால், ஆர்ச்சாலைகளில் வாகன வேகம் பொதுவாக அதிகரித்துள்ளது.

### பேருந்து போக்குவரத்து

4.15 மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம், 551 வழித்தடங்களில், 2815 பேருந்துகளை இயக்குகிறது. பொதுவாக, அனைத்து பேருந்துகளிலும், எப்பொழுதும் கூட்டம் அதிகமாக உள்ளது. பேருந்துகள், 150 சதவீதத்திற்கு மேலாக அதிகச் சுமையுடன் பயணிக்கிறது. தேவையை விட பேருந்து வசதி மிகக் குறைவாக உள்ளதால், பயணிப்பது மனிதாபிமானமற்ற நிலைக்கு உந்தப்பட்டுள்ளது. குறைவான பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அடுத்து அடுத்து பேருந்து வரும் நேரம் அதிகம் மற்றும் போதுமானதற்ற வழித்தடங்களே, இது போன்ற நிகழ்வுகளுக்கு காரணமாகும். மாநகரப் பேருந்து, சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியை கடந்து, 50 கி.மீ. வரை சேவையைப் பெருக்கியுள்ளது. தற்பொழுது, மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம், 500 புதிய பேருந்துகளை இயக்கியுள்ளது. சொந்த வாகனங்களில் பயணித்தவர்களை, பொது வாகனப் போக்குவரத்து உபயோகத்திற்கு ஊக்கப்படுத்த, மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம், புதிய சொகுசுப் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

#### சரக்குப் போக்குவரத்து

4.16 சென்னையில் சரக்கு வாகனப் போக்குவரத்து எண்ணிக்கை 1980ஆம் ஆண்டு, 6671லிருந்து, 2005ஆம் ஆண்டு 32,629 ஆக உயர்ந்துள்ளது. சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் 1985ம் ஆண்டு ஆய்வின்படி முக்கிய பொருள்களின் போக்குவரத்தின் வீதமாவது தயாரிக்கப்பட்ட பொருட்கள் (15.5%), கட்டுமானப் பொருட்கள் (9.9%) தொழிற்சாலை மூலப் பொருட்கள் (9.9%) காய், கனி, பூ போன்றவை (9.1%) மற்றும் இதர சரக்குகள் (8.5%) ஆகும்.

4.17 பொருட்களின் வரவும், ஏற்றுதலும் முக்கியமாக வள்ளலார் நகர் (ஜார்ஜ் டவுன்), உப்பளக் குடியிருப்பு, சென்னை துறைமுகம், கிண்டி மற்றும் அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டைகளிலும் மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45 சாலையிலுள்ள தாம்பரம், குரோம்பேட்டையிலுள்ள மரக்கடைகளிலும், கொடுக்குப்பேட்டை மற்றும் மணலியிலுள்ள பெட்ரோலிய நிறுவனங்களிலும் நடைபெறுகின்றன.

4.18 தற்போது, சரக்கு வாகனங்களின் போக்குவரத்து, பிற வாகன ஓட்டிகளுக்கு தொந்தரவாகவும், மற்றும் இடைஞ்சலாகவும் உள்ளது. மாநகரில், சரக்கு வாகனங்களின் போக்குவரத்திற்கு பல கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டுள்ளன. இவை பொருளாதார விலையை நகரத்தின் மேல் சுமத்துகிறது.

4.19 சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம், மொத்த விற்பனை அங்காடிகளை மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்தது. மாநகருக்கு வெளியே சரக்குந்து முனையத்தை உருவாக்கியது. சாத்தங்காடு இரும்பு விற்பனை அங்காடி, கோயம்பேடு பூ, காய், கனி அங்காடி, மாதவரம் சரக்குந்து முனையம் முதலியவற்றை உருவாக்கி, இயக்கி வருகிறது.

#### போக்குவரத்து மேலாண்மை மற்றும் அமலாக்கம்

4.20 சொந்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகமானதால், மாநகர சாலையில், நெரிசல் அதிகமாகியுள்ளது. நகர் போக்குவரத்து மேலாண்மையில் பல ஒரு வழிப்பாதை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. ஆனால் இவை பாதசாரிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் வாகன எரிபொருள் சிக்கனத்திற்கு பாதிப்பு ஏற்படுத்துகிறது. இந்திய சாலை கூட்டமைப்பின்படி, ஒரு வழிப்பாதை போக்குவரத்தில் அதிகப்படியான போக்குவரத்து தூரம் 300 மீட்டருக்கு மிகாமல் இருந்தால், அச்சாலை சிறந்த சாலையாகும். எப்பொழுதெல்லாம், ஒருவழிப்பாதை போக்குவரத்து அறிமுகப்படுத்தப்படுகிறதோ, அப்போது பொதுப்போக்குவரத்து முறை மற்றும் பாதசாரிகளுக்கான வசதிகள் முறையாக கண்டறியப்பட வேண்டும்.

4.21 போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவிகள், போக்குவரத்துக் குறியீடு மற்றும் சாலை குறியீடுகள் போதுமான பராமரிப்பு இல்லாததால், சரியாக கவனிக்க இயலவில்லை. போக்குவரத்து வசதிகளை அமல்படுத்துவதில் உள்ள குறைபாடுகள், சாலைவிதிகளைப் பற்றி அறியாமை மற்றும் சாலை உபயோகிப்பவரின் மனக் கட்டுப்பாடு, ஒழுங்குமுறை விதிகளைக் குறைவாக கடைபிடிப்பதால் தற்போதைய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது.

## வாகன நிறுத்தம்

4.22 மைய வணிகப் பகுதியில் வாகன நிறுத்தத்தின் தேவை தற்போது உள்ளது போன்று இரண்டு மடங்காகும். அண்ணா சாலை, தியாகராயநகர், புரசைவாக்கம் மற்றும் மைலாப்பூர் போன்ற வணிகப்பகுதிகளில், வாகன நிறுத்தும் வசதிகள் மிகக் குறைவாக இருப்பதை காணலாம். அனுமதி பெறாத மற்றும் ஒழுங்கற்ற வாகன நிறுத்தங்கள், சீரான போக்குவரத்திற்கு இடைஞ்சலாகவும், மற்றும் வாகன விபத்து ஏற்படவும் காரணமாகிறது. 2003ஆம் ஆண்டில் நடத்தப்பட்ட ஓர் ஆய்வின்படி, 13000 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) தேவைப்படும் பட்சத்தில் 5100 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) மட்டுமே உள்ளது. உதாரணமாக தி.நகருக்கு 2151 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) தேவைப்படும் பட்சத்தில் 794 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) தான் உள்ளது. மேலும் பாரிமுனைக்கு 4426 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) தேவைப்படும் பட்சத்தில் 704 பிரயாணிக்கும் மோட்டார் வாகனத்திற்கும் உள்ள சமவிகிதம் (PCE) தான் உள்ளது. ஒழுங்கற்ற வாகன நிறுத்தத்தால், சாலைகளின் திறனில் 15% முதல் 60% வரை இழப்பு ஏற்படுகிறது.

## வாகனப்புகையினால் ஏற்படும் மாசு

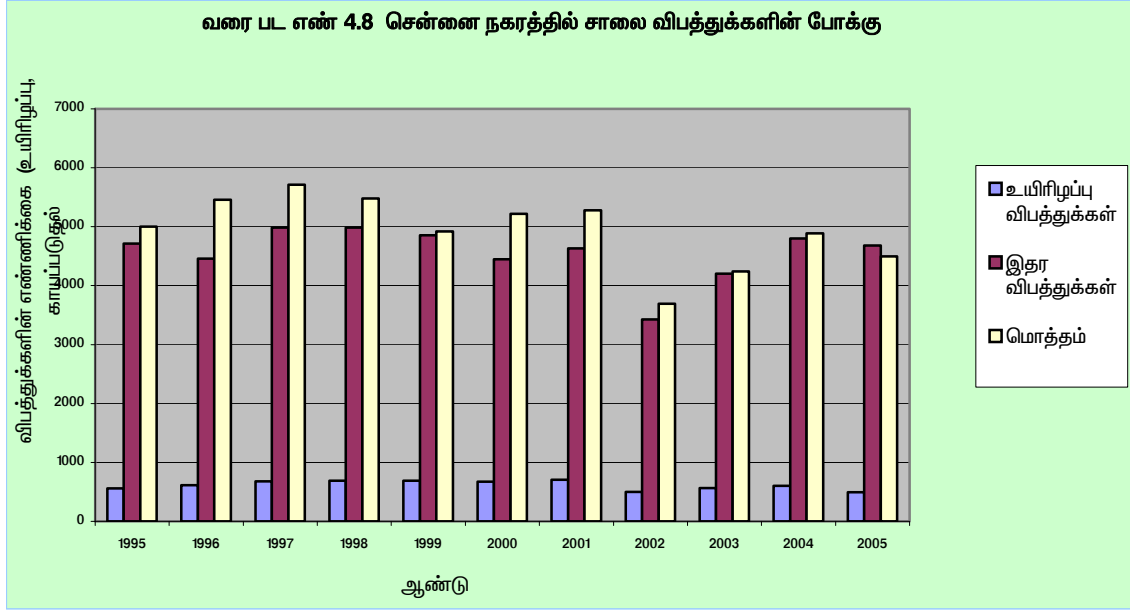
4.23 வாகனப் புகையினால் ஏற்படும் மாசு, சுற்றுச்சூழலில் பெருமளவில் பாதிப்பு ஏற்படுத்துகிறது. தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியத்தால் காலவாரியாக நடத்தப்பட்ட கண்காணிப்பின்படி மாசு அளவு கீழ்வரும் அளவுகளில் உள்ளது.

மாசுப் பொருள்	சுமை (மைக்ரோ கிராம் / கனமீட்டர்)	அனுமதிக்கப்பட்ட அளவு (மைக்ரோகிராம்/கனமீட்டர்)
கார்பன் மோனாக்சைடு	1908 முதல் 4198 வரை	2000
மிதக்கும் தூள் பொருள்	264 முதல் 451 வரை	200

4.24 தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப்பாடு வரியம் நடத்திய மற்றொரு ஆய்வின்படி நகரில் பாதி எண்ணிக்கை வாகனங்கள் அனுமதிக்கப்பட்ட அளவைவிட மாசு வெளிப்படுத்துகிறது.

## சாலை விபத்துகள்

4.25 மாநகரச் சாலையில், வருடத்தில் சராசரியாக சாலை விபத்தினால் 620 நபர்கள் உயிரிழக்கிறார்கள் என்று புள்ளி விவரம் தெரிவிக்கிறது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் நடந்த சாலை விபத்துகளின் போக்கு பற்றி வரைபடம் 4.8ல் காணலாம். 10,000 வாகனங்களுக்கு 35 என்ற அளவில் உயிரிழப்பு விபத்துகள் ஏற்படுகிறது. மற்றொரு புள்ளி விவரத்தின்படி நடக்கும் விபத்துகளில் 42% பாதசாரிகளும் மற்றும் 10% மிதி வண்டி ஓட்டுபவர்களும் அடங்குவர் என்று தெரிவிக்கிறது. சாலை விபத்துகளுக்கான விசாரணை மற்றும் அறிக்கைகளுக்கு சென்னைப் போக்குவரத்து காவல்துறையே பொறுப்பாகும்.



#### ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்துக் குழுமம் (UMTA)

4.26 சென்னை, கொல்கத்தா, மும்பை மற்றும் டில்லி ஆகிய நகரங்களுக்கு ஒருமித்த போக்குவரத்து குழுமத்தை நிறுவ, தேசிய நகர போக்குவரத்துக் கோட்பாட்டு குழுவால் 1980ம் ஆண்டு பரிந்துரைக்கப்பட்டது. இச்செயலின் வடிவாக தமிழக அரசும் 1994ல் ஒரு ஒருமித்த மாநகரப் போக்குவரத்துக்குழுமம் (UMTA) ஒன்றினை அமைக்க கொள்கையளவில் ஒப்புக்கொண்டது. 1995ம் ஆண்டு கலந்தறிவாளர்களின் பரிந்துரையின்படி, தமிழக அரசு மத்திய அரசுடன் இணைந்து சென்னை ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்துக் குழுமத்தை நிர்மாணிக்க நடவடிக்கை எடுத்தது.

4.27 மத்திய அரசு 2006ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் தேசிய நகர போக்குவரத்துக் கோட்பாட்டினை ஒப்புதலளித்து, ஒருமித்த பெருநகரப் போக்குவரத்துக் குழுமத்தை ஏற்படுத்த பரிந்துரை செய்தது. இதன் தொடர்ச்சியாக எடுக்கப்பட்ட பல்வேறு முயற்சியினால், தமிழக அரசு 2007ம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் ஒருமித்த பெருநகர போக்குவரத்துக் குழுமத்தை உருவாக்க முடிவு செய்து, 24.10.2007 அன்று அரசாணை பிறப்பித்தது.

#### இ. பயணத் தேவைகளின் மதிப்பீடு

4.28 பயணத் தேவைகள், தனி நபர் பயணங்களின் வீதத்தின் அடிப்படையில் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. 2005ல் இருந்த தனி நபர் பயண வீதம் 1.44 (சென்னை மாநகர இரயில் திட்டம் – விரிவான திட்ட அறிக்கையாக 2005ல் மேற்கொள்ளப்பட்ட HHIன் ஆய்வின்படி) 2016ம் ஆண்டு 1.6 எனவும், 2026ம் ஆண்டு 1.65 ஆகவும் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது.

4.29 சாலைகள் மற்றும் இரயில்களுக்கிடையே உள்ள பங்கீடுகளின் அடிப்படையில் 3 நிகழ்விடங்கள் கணக்கிடப்பட்டுள்ளன. பொது போக்குவரத்தை படிப்படியாக உயர்த்தியும், பொது போக்குவரத்தில் இரயிலின் பங்கை உயர்த்தியும் கணக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. பின்வரும், அனுமானங்களைக்கொண்ட இந்த நிகழ்விடம் முழுமைத்திட்டத்திற்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது.

- i) பொது மற்றும் தனியார் போக்குவரத்துக்கும், பின் வரும் பகுப்புக்கிடையே மாற்றமானது 28:72, (2005ம் ஆண்டிலிருந்து) 55:45 (2011 ம் ஆண்டு) மற்றும் 60:40 (2016ம் ஆண்டு) மற்றும் 70:30 (2026ம் ஆண்டு) இந்த நகரத்தின் அளவு மற்றும் அதிகரிக்கின்ற பொது மக்கள் போக்குவரத்தின் பாங்கினை ஒட்டியே ஏற்படுகிறது.



- ii) இந்த துணை வகை பகுப்புகள், பேருந்து மற்றும் இரயில்களுக்கிடையே நிச்சயம் மாற்றத்தை 91:9 (2005)லிருந்து 75:25 (2011)மற்றும் 70:30(2016). 65:35(2021) மற்றும் 60:40 (2026) ஆக உருவாக்கும்.

அட்டவணை 4.1 – பொது போக்குவரத்து வசதிகள் மூலம் தினமும் மேற்கொள்ளப்படும் பிரயாணங்களின் கணக்கீடு						
		2004	2011	2016	2021	2026
1. மக்கள் தொகை இலட்சத்தில்		75.61	88.71	99.62	111.98	125.62
2. தினசரி தனிநபர் பிரயாணம்		1.32	1.5	1.6	1.6	1.65
3. மொத்த தினசரி தனிநபர் பிரயாணம் இலட்சத்தில்		99.81	133.07	159.39	179.17	207.67
நிகழ்வு 2 – மாதிரி பிளவு %	தனியார்	64.57	45	40	35	30
	பொது	35.43	55	60	65	70
மொத்த தினசரி தனிநபர் பிரயாணம் பொதுமக்கள் போக்குவரத்து இலட்சத்தில்		35.36	73.19	95.64	116.46	145.32
	இரயில் மூலம் %	14.54	25	30	35	40
	சாலை மூலம் %	85.46	75	70	65	60
தினசரி பிரயாணம் (இலட்சத்தில்)						
	இரயில் மூலம்	5.14	18.3	28.69	40.76	58.13
	சாலை மூலம்	30.22	54.89	66.94	75.7	87.19

ஆதாரம் : ஒருங்கிணைந்த போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து குறுகிய கால ஆய்வு (1992 - 1995) செ.பெ.வ.கு., ரைட்ஸ், பல்லவன் தொழில் நுட்ப கலந்தாலோசகர் 2004

4.30 சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் மொத்த பயண நபர்களின் எண்ணிக்கை நாளொன்றுக்கு 9.59 மில்லியனிலிருந்து 2026ம் ஆண்டு 20.76 மில்லியனாக இருக்கும் என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. பேருந்து பயணத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் பிரயாணங்களின் எண்ணிக்கை 2026ம் ஆண்டு 3.5 மடங்காக அதிகரிக்கும். அதே மாதிரி, இரயில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை கிட்டத்தட்ட 24 மடங்கு தற்சமய பயண அளவை விட அதிகமாக இருக்கும்.

#### ஈ. கோட்பாடுகள் மற்றும் வினைமுறைத் திறம்.

4.31 2026ம் ஆண்டு முன்னிறுத்தப்பட்டுள்ள பிரயாணத் தேவைகளை சமாளிப்பதற்கு கீழ்வரும் கோட்பாடுகள் மற்றும் செயல்முறைகள் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளன.

- i) வாகனங்களுக்கு முன்னுரிமை அளிப்பதிலிருந்து நகர்ந்து, நபர்களுக்கு அளிப்பது

அதாவது குறைந்த எண்ணிக்கையிலான வாகனங்களை கொண்டு அதிக பயணிகளை இடம் பெயர்ப்பது. இரயில் மற்றும் பேருந்து போக்குவரத்தின் பங்கை பெருநகரால் பயணத் தேவைகளின் பெரும் பகுதியை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் மாற்றி அமைக்க வேண்டும். இவ்செயல்முறைகள் பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும்.

- பயணிகளுக்கு எளிதில் அணுகும் வகையில் மற்றும் ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கு பயணிக்கும் வகையில் இரயில் மற்றும் பேருந்து தட மாற்று வசதிகளின் திறன் மற்றும் சேவை செய்யும் பகுதிகள் அதிகரிக்கப்பட வேண்டும்.
- இரயில் போக்குவரத்து மற்றும் பேருந்து போக்குவரத்திலுள்ள குறைபாடுகளை நீக்கி அதாவது முக்கிய சாலை சந்திப்புகளிலுள்ள சாலை / இருப்புப்பாதை சந்திப்பிலுள்ள இருப்புப்பாதை சந்திக்கடவு உள்ள இடங்களில், கீழ்பாலம் / மேம்பாலம் ஏற்படுத்தி பயணத்தை எளிதாக்கவேண்டும்
- பிரதான சாலைகளில் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு பாதையை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு முன்னுரிமை அளித்தல் மற்றும் போக்குவரத்து அறிவிப்பு குறிகளுக்கு முன்னுரிமை அளித்தல்.
- அனைத்து பிரிவு பயணிகளுக்கும் முடியக்கூடிய வகையில், சேவையின் தரத்திற்கு ஏற்றவாறும் அதே சமயத்தில் போக்குவரத்தை இயக்குவதற்கு ஆகும் செலவுக்கும் மற்றும் வருவாய்க்குமுள்ள இடைவெளியை குறைக்கும் விதத்தில் பல தரப்பட்ட பயண கட்டணங்கள் நிர்ணயித்தல்.
- இரயில் நிலையங்களுக்கும் மற்றும் அருகிலுள்ள பேருந்து வழிமாற்று தடங்களுக்கு இடையிலும், மற்றும் இரயில் நிலையங்களையும் குடியிருப்பு பகுதிகளையும் இணைத்து சிற்றுந்துகளை இயக்கலாம்.

ii) நில உபயோகம் மற்றும் நகரப் போக்குவரத்தை ஒருங்கிணைத்தல்:

நில உபயோகம் மற்றும் போக்குவரத்துக்கிடையே உள்ள தொடர்பை கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்து தேவை மற்றும் வழங்கலைப் பொருத்தி நில உபயோகம் திட்டமிட முடியும். இச்செயல்முறைகள் போக்குவரத்து தேவைக்கேற்றவாறு நில உபயோகத்தை திட்டமிடவேண்டும். பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும்.

- முதல் முழுமைத்திட்டத்தில் செயல்படுத்தியதைப்போன்று, சாலை மற்றும் போக்குவரத்து வலையமைப்பு திட்ட நடைமுறைகள் விரிவான போக்குவரத்து ஆய்வின்படி திட்டமிடப்பட வேண்டும்.
- பயண வசதியுள்ள இடங்களில் அடர்த்தி அதிகமடைவதற்கு ஆற்றல், பொருளாதாரம் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் நன்மைகளை கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்து பாதையை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளில் அடர்த்தியை அதிகப் படுத்தும் வகையில், நில உபயோக பகிர்வு மற்றும் நிலை மாற்றம், மறுவடிவமைக்கப்பட வேண்டும்.
- போக்குவரத்து ஆய்வு மேற்கொண்டதன்படி நில உபயோக திட்டமிடல் இருக்கவேண்டும். இல்லையெனில், சாலை மற்றும் போக்குவரத்து தேவைகள் மற்றும் வழங்கல்கள் போதுமானபடி உள்ளதா என்று அறிதியிட்டு, நில உபயோக திட்டம், திட்ட காலத்தில் விரிவான போக்குவரத்து ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு, திட்டமிடப்பட வேண்டும்.
- சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிக்கு வெளியேயுள்ள 2ம் கட்ட மற்றும் 3ம் கட்ட சாலைகள் இடையே உள்ள இடைவெளிகளால் பிரதான சாலை வலையமைப்பில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாகிறது என்பதை கருத்தில் கொண்டு, மேற்கூறிய சாலை தேவை பூர்த்தியாகாததால், 2 கி.மீ. x 2 கி.மீ பகுதிகளுடன் கூடிய சாலை வலையமைப்பு சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி நிறுவனங்களால் செயல்படுத்தப்படும் வகையில் திட்டமிடப்பட வேண்டும்.

iii) இயந்திரமில்லாத போக்குவரத்திற்கு முன்னுரிமையளித்தல்:

மிதிவண்டி பயணிப்பவர்கள் மற்றும் பாதசாரிகளின் பங்கு 45%க்கு மேலாக இருப்பது பாராட்டப்படவேண்டியது. இவர்களுக்கு சாலையில் சமமாக இல்லாவிட்டாலும் அதிக இடம் ஒதுக்கவேண்டும். இவற்றிற்கான செயல்முறைகள் பின்வருமாறு:

- குடியிருப்பு பகுதியுள்ள சாலைகளில் 1.5 மீட்டருக்குக் குறையாமலும், மற்றும் வணிக நடவடிக்கையுள்ள பிரதான சாலைகளில் நடைபாதை 3.0மீட்டருக்கு குறையாமலும் இருக்கவேண்டும்.
- நடைபாதையிலுள்ள கொடி கம்பம், விளம்பர பலகை, நடைபாதை கடைகள், கடைகள், வழிபாட்டு தலங்கள், தின்பண்ட கடைகள், கட்டுமான பொருட்கள், வாகன நிறுத்தங்கள், பொதுத்தொலைபேசி, தொலைபேசி பெட்டி, மின்மாற்றி, சந்திப்பு பெட்டிகள், போக்குவரவு குடைகள், குப்பைதொட்டி, பால் சாவடிகள் போன்ற ஆக்கிரமிப்புகள் அகற்றப்படவேண்டும்.
- நீர் நிலைகளிலுள்ள ஆக்கிரமிப்புகளை வெளியேற்ற சமீபத்திய அவசர சட்டத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளதைப் போன்று கடுமையான தண்டனையுடன் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். இதுபோன்ற கடுமையான சட்ட திட்டத்தினை நடைபாதை மற்றும் சாலையில் ஆக்கிரமிப்பினை வெளியேற்றுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.
- பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி பயணிப்பவர்களுக்கென்று பயணிப்பதற்கு தனியே சாலையில் எல்லை வரையறுக்கப்படல்
- பாதசாரிகள் / மிதிவண்டி பயணிப்பவர்கள் பாதுகாப்பாக செல்லும் வழி, சுரங்கபாதைகள் ஏற்படுத்தல்.
- பாதசாரிகளுக்கு பாதுகாப்பான வழியும் / மிதிவண்டி ஓட்டுபவர்களுக்கு சுரங்கப்பாலம் அமைத்தல்.

iv) தற்போதுள்ள சாலை மற்றும் போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பை அதிகப்படுத்துதல்:

தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதை விரைவுபடுத்துதல், சாலை தேவை மற்றும் போக்குவரத்து உள் கட்டமைப்பை அதிகரித்தல். கூடுதலான புதிய உள் கட்டமைப்பு உருவாக்குதல் சம்பந்தமான வினைமுறைத்திறன் கீழ்க்கண்டவைகளையும் உள்ளடக்கும்.

- சாலை சந்திப்புகள் மற்றும் முக்கியமான சாலை இணைப்புகளை அகலப்படுத்தி, தற்போதுள்ள சாலை வலையமைப்பின் திறனை அதிகப்படுத்துதல்
- பகுதி போக்குவரவு கட்டுப்பாடு முறையை பயன்படுத்தி போக்குவரவு அளவு திறனுக்கு ஏற்றவாறு சாலை உபகரணங்களின், சுழற்சி நேரத்தை காலமுறைதோறும் மாற்றியமைத்து சாலை சந்திப்புகளின் திறனை அதிகரித்தல்
- அனைத்து சாலைகளையும், அதன் குறிப்பிட்ட சாலை வழி அமைவு அகலத்திற்கு ஒரு குறிப்பிட்டகால அளவிற்குள் படிப்படியாக அகலப்படுத்துதல்.
- சாலை ஒருங்கிணைப்பில் விடுபட்ட இணைப்புகளை மேம்படுத்தி சரிசெய்தல்
- சாலைகளின் கொள்ளளவை மேம்படுத்தும் பொருட்டு சாலை சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல்.
- முக்கிய சாலை வழித்தடங்களில் அதிக கொள்ளளவு உள்ள வாகனங்களுக்கு பாதையை அறிமுகப்படுத்துதல்.

- தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை பல தரப்பட்ட பயண வழித்தடங்களாக உயர்த்தி பயண அடர்த்தியை மேம்படுத்தல்.
- தற்போது உள்ள புறநகர் ரயில் வழித்தடங்களில் கூடுதலாக புறநகர் ரயில் நிலையங்களை அறிமுகப்படுத்தல்.
- தற்போதுள்ள புறநகர் ரயில் பாதையை நான்கு மடங்காக்கல்.
- நீண்ட தூரம் செல்லும் இரயில் முனையத்தை நகரின் மையத்திலிருந்து நகரின் எல்லைக்கு மாற்றுவதன் மூலம் ரயில் பயணித்திற்கான இரயில் வலையமைப்பை உயர்த்தலாம் (உதாரணம் – நீண்ட தூர ரயில்களின் முனையத்தை எழும்பூரிலிருந்து தாம்பரத்திற்கு மாற்றலாம்.)
- ரயிலின் நீளத்தை அதிகரித்தல் (3 பெட்டிகளிலிருந்து 6 பெட்டிகளாகவும் 9 பெட்டிகளாகவும்)

#### v) வாகன நிறுத்த கோட்பாடு

போக்குவரத்து நெரிசலை போக்குவதற்கு, வாகன நிறுத்த கட்டுப்பாடு ஒரு முக்கிய கருவியாகும் என்பதை கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட செயல் வழிமுறைகள் திட்டமிடலாம்:

- விசிவான வாகன நிறுத்த ஆய்வு மூலம், பல்வேறு நில உபயோகங்களுக்கு அமையப்பட்ட வாகன நிறுத்த தேவை தரங்களை சட்டப்பூர்வமாக்கல். சென்னை போக்குவரத்து காவல்துறை உட்பட அனைத்து நிறுவனங்களையும் கட்டுக்கோப்பில் கொணரும்.
- அதிகமாக போக்குவரத்து ஏற்படும் இடங்களில் தனியார் பங்கீட்டுடனோ (அல்லது) பங்கில்லாமலோ, பல அடுக்கு வாகன நிறுத்துமிடங்கள் ஏற்படுத்தல்.
- வாகன நிறுத்தம் மற்றும் ஓட்டும் வசதியை முக்கியமான புறநகர்/துரித திரனான இரயில்/ மாநகர ரயில் நிலையங்களில் ஏற்படுத்தல்.
- அனைத்து முக்கிய பேருந்து நிலையங்களிலும் வாகன நிறுத்தம் மற்றும் ஓட்டும் வசதியை ஏற்படுத்தல்.
- அடுக்குமாடி குடியிருப்புகளில் பார்வையாளர்களின் வாகனங்களை, அதன் வளாகத்திற்குள்ளேயே நிறுத்துவதற்கு வற்புறுத்தல்.
- குறிப்பிட்ட முக்கிய வணிக சாலைகளில் அனுமதியில்லாமல் சாலையில் வாகனம் நிறுத்தியிருந்தால், சென்னை மாநகர போக்குவரத்து துறையில் ஒரு சிறப்பு குழு ஏற்படுத்தி அவற்றை அப்புறப்படுத்தவேண்டும்.
- வாடிக்கையாளர்களின் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு தேவையான வசதி செய்ய வணிக நிறுவனங்களுக்கு போதிய அறிவிப்பு செய்து, சாலையில் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு நிரந்தர தடை செய்யலாம். சாலைகள், வாகன போக்குவரத்திற்கு மட்டுமே, வாகனம் நிறுத்துவதற்கல்ல.
- சமூக வாகன நிறுத்தமிட கருத்தினை அறிமுகப்படுத்தல்.
- மேம்பாலங்களின் கீழேயுள்ள பகுதியை வாகன நிறுத்தத்திற்கு உபயோகப்படுத்தலாம்

- கார்/வேன்/வாடகை கார்/ சரக்குவண்டி/லாரி/பேருந்து இவற்றின் உரிமையாளர்கள், இவ்வகனத்தை நிறுத்த சொந்த வாகன நிறுத்துமிடம் இல்லையெனில், இவ்வகன போக்குவரத்தை தடைசெய்யலாம்.
- வாகன நிறுத்தத்தை மேம்படுத்த வாகன நிறுத்தத்திற்கு கட்டணமிடலாம் மற்றும் தனியார் வாகன உபயோகத்தை குறைக்கலாம்.
- சென்னை மாநகராட்சி போன்ற சொந்தமாக நிலம் வைத்துள்ள துறைகள் தங்கள் நிலத்தை, பல அடுக்கு வாகன நிறுத்துமிடங்கள் கட்டுவதற்கு அளித்து உதவலாம்.
- அதிகரிக்கும் வாகனங்களின் வளர்ச்சியை மனத்தில் கொண்டு, வாகன நிறுத்துமிடங்களின் தரத்தை காலம் தோறும் அதாவது 5 ஆண்டுக்கு ஒரு முறை மறு ஆய்வு செய்யலாம்.

vi) துணை போக்குவரத்து வண்டிகளின் பங்கு

- ஆட்டோ, பங்கு ஆட்டோ, வாடகை வண்டி, கேட்பு வாடகை வண்டி, கேட்பு ஆட்டோ, கேட்பு வாடகை கார், வேன் மற்றும் மிதி வண்டி, ரிக்ஷா உள்ளடக்கிய துணை போக்குவரத்தின் திறன் மற்றும் சேவை அதிகரித்தலை ஊக்குவித்தல்.
- குடியிருப்பு பகுதியிலிருந்து போக்குவரத்து வழித்தடங்களை அடைய மிதி ரிக்ஷா வண்டிகளை ஊக்குவித்தல்.
- துணை போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு குறைந்தபட்ச பாதுகாப்பு விதிகளை அமுல்படுத்தல்.

vii) சரக்கு போக்குவரத்திலிருந்து பயணிகள் போக்குவரத்தை பிரித்தல்.

துறைமுக நடவடிக்கைகள், சரக்கு போக்குவரத்தை நகரத்தின் மைய வணிக பகுதியிலிருந்தும் அதற்கு வெளியிலிருந்தும் கவர்ந்து இழுக்கிறது. நாள் முழுவதும், போக்குவரத்து, உச்சகாலம் மற்றும் உச்ச கால அல்லாத நேரத்திலும் எப்போதும் இருப்பதாலும், சரக்கு போக்குவரத்து நகரத்தில் விரிவாகி கொண்டு வருவதாலும் பொருளாதார ஈட்டை கருதுவதோடு மட்டுமல்லாமல், பயணிகள் மற்றும் சரக்கு போக்குவரத்திற்கிடையே உள்ள முரண்பாட்டை குறைக்க சரக்கு போக்குவரத்திற்கு தனி பாதை அல்லது ஒரு சில பகுதிகளில் தனி வழிபாதை அமைப்பது அவசியமாகிறது. இதற்கான வினைமுறைத்திறமாவது,

- நகரின் மையப்பகுதிக்குள் சரக்கு போக்குவரத்திற்கு என்றே தனி உயர்நிலை வழித்தடங்களை திட்டமிடுதல்.
- நகர புறவழிச்சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளை திட்டமிட்டு உருவாக்கி, அவற்றில் நகரங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்திலிருந்து நகரத்திற்குள்ளே செல்லும் போக்குவரத்திற்கு பிரித்து சரக்கு போக்குவரத்திற்கு தனியான பாதை உருவாக்கல்.
- தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலிருந்து கடற்கரை துறைமுகத்திற்கு இணைப்புகளை அதிகப்படுத்தல்.
- வெளியூர் பகுதியில் சரக்கு முனையங்கள் மற்றும் வாகன நிறுத்தங்கள் திட்டமிட்டு செயல்படுத்தல்.

viii) பல்வேறு போக்குவரத்துத் தேவை – மேலாண்மை செயல்படுத்த நடவடிக்கை:

சாலைகள் மற்றும் போக்குவரத்து வழங்கல், பயணத் தேவையை திருப்திபடுத்தவில்லை என்ற உண்மையை கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்து வழங்கலை விட, போக்குவரத்து தேவைகளின் பக்கம் உள்ள பிரச்சனைகளை நோக்குவது அவசியமாகிறது. இதற்கான உத்திகள்:

- பள்ளி திறக்கும் நேரத்தை மண்டல வாரியாக மாற்றியமைக்கலாம்
- அலுவலக திறக்கும் நேரத்தை மாற்றியமைக்கலாம்.
- புற மைய வணிக பகுதியிலுள்ள அங்காடிகளுக்கு வார விடுமுறையினை மாற்றியமைக்கலாம்.
- கார் பொது சேர்மம் மற்றும் வேன் பொது சேர்மம் முறையை ஊக்கப்படுத்தலாம்.
- பங்கு ஆட்டோ மற்றும் வேன்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் இவை சேவை செய்யும் பகுதியை அதிகப்படுத்தலாம்.
- முக்கிய பிரதான சாலைகளில் அதிக மக்களைக் கொண்டு செல்வதற்கான பிரத்தியேக பாதைகளை அமைக்க வேண்டும்.
- புதிய தொழிற்பேட்டைகளில் அங்கு வேலை செய்யும் ஊழியர்களுக்கு குடியிருப்புகளை அவர்களின் வளாகத்திலேயே ஏற்படுத்த ஊக்கப்படுத்தலாம்.
- போக்குவரத்தினை குறைக்க, முக்கிய பயன்பாடுகளை மையப்பகுதியிலிருந்து பிற பகுதிகளில் அமைக்கலாம்.
- தொலைபேசி மற்றும் இணைய தளம் மூலம் வணிகத்தை ஊக்கப்படுத்தலாம்.
- நெரிசல் கட்டணம், வாகன நிறுத்த கட்டணத்தை அதிகமாக்குதல். தனியார், சொந்த வாகனம் வைத்திருப்பதற்கு உரிமம் வழங்குதல் போன்றவற்றை அறிமுகப்படுத்தலாம்.

ix) சுற்றுச்சூழல் வளர்ச்சி மேலாண்மை:

வாகன போக்குவரத்தினால் சுற்றுச்சூழலில் எதிர்மறையான விளைவு ஏற்படுவதால், குறிப்பாக காற்று மாசு அடைவதால், இதற்கு பல பொருத்தமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

அதற்கான உத்திகள் பின்வருமாறு :

- எரிவாயு / இயற்கை வாயு / மின்கலம் போன்ற மாசு ஏற்படுத்தாத எரிபொருளை உபயோகப்படுத்தும் வாகன எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.
- சாலை உபயோகிப்பவர்கள் வாகனப் புகை கட்டுப்பாடு சான்று பெறுவதை கண்டிப்புடன் அமுல்படுத்தல்.
- சாலை வலையமைப்பில் காலம் தோறும் காற்றின் தரத்தை கண்காணிக்கும் முறையை ஏற்படுத்தல்.
- ஒவ்வொரு பெரிய போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு முறையுடன் இணைந்தே ஏற்படுத்தல்.
- ஒவ்வொரு பெரிய போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் பாதுகாப்பு தணிக்கைக்கு உட்படுத்தல்.

x) அனைத்து வகை போக்குவரத்தையும் உள்ளடக்கிய ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்து நிறுவனத்தை ஏற்படுத்தல்.

தற்போது பல போக்குவரத்து வகைகளில் தேவையை கவனித்து கொள்ளவும், பல வகை போக்குவரத்தை திட்டமிட்டு, இயக்கி, ஒழுங்குமுறைபடுத்தும் துறைகள்/முகமைகள் அதிகமாக உள்ளதை நீக்கியும் அல்லது குறைக்கவும் ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்து குழுமத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும். அதன் உத்திகள் பின்வருமாறு:

- முதலில் ஒருங்கிணைப்பு, திட்டமிடல் மற்றும் ஆலோசனை வழங்கினாலும், படிப்படியாக முழுமையாக விதிகளை வரைமுறைபடுத்தவும் மற்றும் சென்னை பெருநகரப் பகுதியில் அனைத்து நகர வாகனங்களுக்கு சுங்கவரி விதிக்கும் குழுவாக செயல்பட ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்து குழுமத்தை குறிப்பிட்ட காலக்கெடுவுக்குள் அமைக்கப்படவேண்டும்.

- ஒருமித்த மாநகர போக்குவரத்து குழுமத்தை உருவாக்கும் வரை, பேருந்து மற்றும் இரயில் போக்குவரத்தை ஒருங்கிணைக்கும் முயற்சியை தொடர வேண்டும்.
- தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலை சட்டத்தில் உள்ளது போன்ற, மேம்பாட்டு வரிகள் உள்ளிட்ட நிதி ஆதாரங்களை, சாலை வளர்ச்சிகளுக்கு திரட்டல்.
- தனியார் துறை, நகர போக்குவரத்து வளர்ச்சிகளுக்கு பங்கு கொள்வதோடு மட்டுமல்லாமல், இயக்கத்திற்கும் ஈடுபடுத்தவேண்டும். (உதாரணமாக பேருந்து போக்குவரத்து, இலகு ரக ரயில் போக்குவரத்து, பல அடுக்கு வாகன நிறுத்தங்கள், சாலை சுங்க வரி வசூலிப்பது முதலியன) கட்டி இயக்குதல் மற்றும் கட்டுதல், இயக்குதல் மற்றும் மாற்றுதல் முதலிய நிதி முதலீடு முறைகளின் மூலம் இதை செயல்படுத்துதலாம்.
- பொது பங்களிப்பு போன்ற முறைகள் மூலம் அதிகப்படுத்தி நகர போக்குவரத்துக்கான உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் ஏற்படுத்தல்.
- சாலை வழித்தடங்களில், தானியங்கி போக்குவரவு பதிவுக் கருவிகள் நிறுவி, போக்குவரத்து தகவல்களை பெற்று போக்குவரவு விவரக் குறிப்பேடு ஏற்படுத்தல்.

xi). அமலாக்கல், வளர்ச்சிக்கு ஒரு முக்கிய கருவி:

போக்குவரத்து விதிமுறைகள், நன்கு அமல்படுத்தப்படவில்லையெனில், ஒட்டுமொத்த நகர வளர்ச்சி திட்டப்பணிகளில் எதிர்பார்க்கும் முடிவு கிடைக்காது. சாலை ஆக்ரமிப்பு / நடைபாதை ஆக்கிரமிப்பு மற்றும் அனுமதியில்லாமல் சாலையில் நிறுத்தப்படும் வாகனங்களை கருணை பார்க்காமல் அப்புறப்படுத்தினால் போக்குவரவு முழு கட்டுப்பாட்டுடன் இருக்கும்.

- சாலைகள், நடைபாதைகள் மற்றும் சாலையில் குறிப்பிட்ட வாகன நிறுத்தங்கள், இவைகளில், ஆக்கிரமிப்பு இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள இவற்றிற்கு உரிமையுள்ள முகமைகளோ அல்லது, சென்னை போக்குவரத்து காவல்துறையோ தொடர்ந்து கண்காணிப்பு செய்யவேண்டும்.
- சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளை கடைப்பிடிக்க பிரச்சாரங்கள் மற்றும் சிறப்பு முகாம்கள் ஏற்படுத்தவேண்டும்.
- ஒட்டுநர் பயிற்சி மற்றும் உரிமம் வழங்குவதை வாகன பதிவு மற்றும் உரிமம் வழங்குவதிலிருந்து பிரிக்க வேண்டும்.
- பயிற்சி நிறுவனங்கள் கனரக வாகனம் ஒட்டுவதற்கான பயிற்சி கொடுக்கும்போதே, ஒலி ஒளி காட்சிகள் மற்றும் எழுத்து மற்றும் களத்தேர்வு முதலிய மேம்பட்ட முறைகளை கையாலாடும்.

Xii) பிற போக்குவரத்து முறைகளை ஊக்குவித்தல்:

குறிப்பிட்ட சாலை வலையமைப்பில் மாநகர இரயில் போக்குவரத்து அல்லது துரித இரயில் போக்குவரத்து போன்ற மற்ற போக்குவரத்து ஏற்படுத்த முடியாத சாலைகளில் மாற்று போக்கு வரத்துமுறைகள், இந்த சாலைகளின் அமைப்பிற்கு ஏற்றவாறு அடையாளம் காணப்படுவது அவசியம்.

- மோனோ இரயில், இலகுரக இரயில் போக்குவரத்து / மின்பொருள் டிராலி பேருந்து போன்றவற்றை திட்டமிடல்.
- ஆகாயப் பேருந்து திட்டமிடல்.
- கடற்கரை யோரங்களில் தரை மட்டும் நீரில் செல்லும் இயங்கிகளை திட்டமிடல்.

Xiii) புதுமையான தொழில்நுட்பம் / நடைமுறைகளை ஏற்படுத்துதல்:

சிறந்த செயல் பயிற்சிகளை நடைமுறைப்படுத்துவதன் மூலமும், புது தொழில் நுட்பத்தில் உள்ள தொழில் நுணுக்கங்களை கடைபிடிப்பதன் மூலமும், நகர போக்குவரத்தின் உட்கட்டமைப்பின் உபயோகத்தையும், திறனையும் மேம்படுத்தலாம். இதன் உத்திகளாவன:

- தகவல் தொழில்நுட்பத்தை போக்குவரத்து மேலாண்மைக்கு அறிமுகப்படுத்தலாம். அதாவது, SCOOT / SCAT போன்ற போக்குவரத்துக்கட்டுப்பாட்டு முறைகள், பயணிகள் பிரயாண தகவல் முறைகள் உபயோக படுத்தலாம்.
- ஓப்பந்தகாரர், சாலையில் உள்ள ஐல்லியை மறு உபயோகத்திற்கு உட்படுத்த தேவையான இயந்திரம் வைத்திருக்க வேண்டும் அல்லது அந்த இயந்திரத்தை வைத்திருப்பது அவசியம் என்பதை ஓப்பந்த பத்திரத்தில் சேர்க்க வேண்டும்; புதிய சாலை போடும் போது சாலையின் உயரம் அதிகமாகாமல் பார்த்து கொள்ள வேண்டும். தொடர்ச்சியாக சாலையின் உயரத்தை அதிகமாக்குவதால் இருபுறமும் உள்ள கட்டிடங்களுக்கு ஏற்படும் தொந்தரவை கருத்தில் கொள்ள வேண்டும்.
- சாலை பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கபாதைகள் பாதி பூமிக்கு மேலேயும் மற்றும் பாதிகீழேயும் கட்டினால் இவ்வசதிகள் பாதசாரிகள் சாலையை எளிதாக கடக்க உதவும்.
- ஜெர்மனியில் உபயோகப்படுத்தப்படும் நடமாடும் மேம்பால மாதிரியை இங்கு அறிமுகப்படுத்தி வெற்றிகரமாக செயல்பட்டால் அதனை விரிவுபடுத்தலாம்.
- வாகன சுரங்க பாதையில் மழை காலங்களில் தேங்கும் நீரை ஒழுங்காக வெளியேற்றி மழைநீர் சேகரிப்புக்கு பயன்படுத்தலாம். வணிக மையங்களில் இருபுறமும் உள்ள வணிக வளாகங்களை (நடை மேம்பாலங்கள் / பாதசாரிகள் சுரங்கபாதை) மூலம் இணைக்க வேண்டும்.
- எந்த சாலையையும் சாலையின் ஓரத்தில் இருந்து மேம்படுத்த வேண்டும். அப்போதுதான் சாலைக்கு ஒதுக்கப்பட்ட இடம் பாதுகாக்கப்படும்.
- புதிய சாலைகளில் மின்சார கேபிள்கள் போன்ற சேவைகளுக்கு பூமிக்கு அடியில் கால்வாய்கள் ஏற்படுத்த வேண்டும்.
- சிமெண்ட் காங்கிரிட் சாலைகள் போடப்பட வேண்டும்.
- எதிர்காலத்தில் முக்கிய சாலை சந்திப்பு மேம்பாட்டுக்கு மட்டுமல்லாமல், இந்த இடங்களின் நல்ல அமைப்பை கருத்தில் கொண்டு, கிராமங்களில், நகர மையங்களை அமைக்க முக்கிய பிரயாண பகுதிகளில் நிலம் (அ) நிலப்பகுதியை கையகப்படுத்தும் பணிகளை முன்னதாகவே மேற்கொள்ள வேண்டும்.

## உ. திட்டம்

4.32 பல்வேறு ஆய்வுகளின் அடிப்படையில் நகர போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு திட்டங்கள் வரைவு இரண்டாம் முழுமைத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டு பொது மக்கள் பார்வைக்கு வைக்கப்பட்டது. பொது மக்களின் கருத்து கேட்கும் நிகழ்ச்சியின் போது பெறப்பட்ட மறுப்புகள் மற்றும் கருத்துகள், (விரிவான ஆய்வு மேற்கொண்டு) அதன் தொடர்ச்சியாக இதற்கென தனியாக போக்குவரத்து குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தி, இவற்றை ஆய்வு செய்து கொடுத்த பரிந்துரைகள், மேலும் மாநகர போக்குவரத்து சம்பந்தமான அனைத்து முகமைகளையும் உள்ளடக்கிய உயர்மட்டக்குழுவால் உத்தேசிக்கப்பட்ட இடைக்கால மற்றும் நீண்ட கால திட்டங்கள் போன்றவை கருத்தில் கொள்ளப்பட்டு, திட்டங்களின் தொகுப்பு விரிவு மற்றும் செம்மைப்படுத்தப்பட்டது. மாநகர போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பின் விரிவான தொகுப்பு வரைவு செலவு மதிப்பீட்டுடன் இணைப்பு-I & II இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.



4.33 இத்திட்ட தொகுப்பை விரைவான மறு ஆய்வு செய்ததில் தெரிவது என்னவென்றால், மாநகர பொது போக்குவரத்து 70% பங்கு மாநகர இரயில் ஒருங்கிணைப்பு திட்டம் முழுமையாக அமல்படுத்தல். மேல் மட்ட நெடுஞ்சாலை ஏற்படுத்தி சாலை வலையமைப்பு விரிவுபடுத்த நடவடிக்கை எடுத்தல் ,இவைகளினால் செயலாக்க முடியும். சென்னை பெருநகர் பகுதியில் மோட்டார் வாகனத்தில் பயணம் மேற்கொள்வோர் பங்கு, மொத்த நபர் பயண பங்கில் 54.5ஆக இருக்கும். 2026 ம் ஆண்டில் பொது வாகன பயணம் இலக்கு 70% என நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. (38.15% மோட்டார் வானத்தில் பயணம் செய்பவர்களாவர்). அது ஒரு நாளைக்கு 7.9 மில்லியன் பிரயாணங்களாக இருக்கும். 46 கி.மீ மாநகர இரயில் போக்குவரத்து அமல்படுத்தி நாளொன்று 0.4 மில்லியனுக்கு குறையாமல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும். திரளான துரித இரயில் போக்குவரத்து திட்டம் மற்றும் புறநகர் இரயிலில் 0.8 மில்லியன் நபர்கள் பிரயாணமாவார்கள். மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் சேவையை 6000 ஆக விரிவுபடுத்தும். BRT ஒருங்கிணைப்பு மூலம் ஒரு நாளைக்கு 7.0 மில்லியன் நபர்கள் பிரயாணிப்பார்கள். இந்த இலக்கு நன்கு அடையப்படும். (இருந்த போதிலும் நாளொன்றுக்கு ரயில் போக்கு வரத்து மூலம் 6.0 மில்லியன் பிரயாணிகள் பயணிப்பார்கள்) 30% நபர்கள் இயந்திர வாகனங்களில் பயணிப்பார்கள் 2026 ஆம் ஆண்டு 3.4 மில்லியன் நபர்கள் நாளொன்றுக்கு பயணிப்பார்கள். மேல்மட்ட நெடுஞ்சாலை வலையமைப்பு, பேருந்து திரளான போக்குவரத்து (BRT) வலையமைப்பு முதலியவற்றை அமல்படுத்துதல், மேலும் திட்ட தொகுப்பில் கூறப்பட்டுள்ள மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதைகள் போன்றவை அமைத்து போக்குவரத்து சிக்கலை தீர்த்தால், தனியார் வாகன போக்குவரத்தையும் நிர்வகிப்பதில் உதவும்.

4.34 இத்திட்ட தொகுப்பில் உள்ள ஒவ்வொரு திட்டமும் அதற்குரிய தகுதிகள் இருந்தாலும், எல்லா திட்டங்களையும் ஆராய்ந்து மிகுதியானவற்றை அகற்றி மொத்தமாக திட்டங்களை செல்லத்தக்கதாக வேண்டும். மேலும், சில திட்டங்கள் கருத்துரு அளவில் தகுதி பெற்றாலும், இவற்றை அமல்படுத்த சாத்தியமான விரிவான ஆய்வு மேற்கொள்ள வேண்டும். சமீபத்தில் துவங்கப்பட்ட 18 மாத ஒருமித்த போக்குவரத்து ஆய்வு, இத்திட்ட தொகுப்பை செல்லாதாக்குதல் ஆவதற்கு முக்கிய திட்டங்களுக்கு உதவியாக இருக்கும். ஒவ்வொரு முக்கிய திட்டங்கள் அமல்படுத்தும் போதும் பொது மக்களின் கலந்தாய்வு மற்றும் பொருளாதார, சற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக விஷயங்களை கவனத்தில் கொண்டு விரிவான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

#### உட. கண்காணிப்பு மற்றும் மறு ஆய்வு

4.35 அரசு மற்றும் அரசு சார்பற்ற பங்களிப்பாளர்கள் மற்றும் வல்லுநர்கள் ஆகியவற்றின் பிரதிநிதிகளை கொண்ட, சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின், “போக்குவரவு, போக்குவரத்து, சாலை மற்றும் இரயில், பகுதி போக்குவரத்து மற்றும் தொலைதொடர்பு குழு” என்றழைக்கப்படும் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, அக்குழு, இந்தத் துறைகளில் செயல்படுத்த வேண்டிய கோட்பாடு மற்றும் வினைமுறைதிறம் ஆகியவற்றை கண்காணித்து இந்நோக்கத்திற்காக தேவைப்படும் ஆய்வுகளை தொடங்கி வைத்து மற்றும் தகவல்களை திரட்டும் பணியையும் மேற்கொள்ள அமைக்கப்படும். இக்குழு மூன்று மாதத்திற்கொரு முறை அல்லது எப்போதெல்லாம் தேவைப்படுகிறதோ அவ்வப்போது கூடி நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும். சம்பந்தப்பட்ட பங்களிப்பாளர்களுடன் கலந்தாலோசித்து, இப்பணிக்கான, விரிவான திட்டவட்ட விதிமுறைகளையும் வரையறைகளையும் தயாரிக்கும்.

4.36 இக்குழு இத்துறையின் கீழ் பல்வேறு உப-பிரிவுகளுக்காக உருவாக்கப்பட உள்ள சிறப்பு பணிக் குழுக்களின் உதவியுடன் மேற்கூறப்பட்ட பணிகளைச் செய்யும்.

## இணைப்பு – I

### மத்திய கால போக்குவரத்து திட்டங்களின் விவரம்

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ.கோடியில்
அ.	நகர்ப்புற இரயில் போக்குவரத்து திட்டம்	
அ. 1	இரயில் ஒருங்கிணைப்பினை மேம்படுத்துதல்	
i)	சென்னை துரித இரயில் போக்குவரத்து திட்டம் வேளச்சேரியிலிருந்து நீட்டிப்பு (ஏறத்தாழ 5 கி.மீ.)	600.00
ii)	3வது இருப்புப்பாதை பீச்சிலிருந்து கொருக்குப்பேட்டை வரை (4.1 கி.மீ.)	55.23
iii)	3வது இருப்புப்பாதை கொருக்குப்பேட்டையிலிருந்து அத்திப்பட்டு வரை (18 கி.மீ.)	70.56
iv)	சென்ட்ரல்-எழும்பூர் இரயில் இணைப்பு (2.6 கி.மீ.)	80.00
	துணை கூட்டல் (அ 1)	805.79
அ. 2	சாலை / இரயில் சந்தி கடவுகளில் – மேல்வழிப்பாதை பாலங்கள்/சுரங்க வழிப்பாதை பாலங்கள்	
i)	வியாசர்பாடியில் G.N.T. சாலை மேல்	74.53
ii)	வில்லிவாக்கம் – அம்பத்தூர் (11 / 31A . 12/1)	15.00
iii)	தாம்பரம் – வண்டலூர் ( 32 / 11 – 12)	15.00
iv)	வில்லிவாக்கம் – அம்பத்தூர் (13/4 / 6)	15.00
v)	அம்பத்தூர் – ஆவடி (17 / 34 – 18 / 2)	15.00
vi)	பட்டாபிராம் ராணுவ ஓரப் பகுதி (1042 – 1043)	15.00
vii)	ஆவடி – பட்டாபிராம் கிழக்கு (23 / 12 – 14)	15.00
viii)	தண்டையார்பேட்டை – திருவொற்றியூர் (7 / 22 – 24)	15.00
ix)	தாம்பரம் – பெருங்களத்தூர் (32 / 8-9)	15.00
x)	வண்டலூர் – ஊரப்பாக்கம் (36 / 6-7)	15.00
xi)	மீஞ்சூர் ரயில் நிலையத்தில் (சந்தி கடவு 16) மீஞ்சூர் காட்டுர் திருப்பாலைவனம் சாலை மேல்	15.00
xii)	கருணீகர் தெரு	8.00
xiii)	மீனம்பாக்கம்	10.00
xiv)	வைஷ்ணவா கல்லூரி, குரோம்பேட்டையில்	2.70
	துணை கூட்டல் (அ 2)	245.23

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ.கோடியில்
அ. 3	இரயில்வே நிலையங்களில் பாதசாரிகளுக்கான வசதிகள்	
	புறநகர் நிலையங்களில் நகரும் மின் ஏணிகள் (30)	75.00
	துணை கூட்டல் (அ 3)	75.00
	மொத்தம் (அ)	1126.02
ஆ.	நகர்ப்புற பேருந்து போக்குவரத்து திட்டம்	
ஆ. 1	வாகன தொகுதிகளின் பெருக்கம்	
	500-600 பழைய பேருந்துகளுக்கு பதிலாக ஆண்டுக்கு 500-600 புது பேருந்துகள் மற்றும் பெருக்கம் ஆண்டுக்கு 500 லிருந்து 600 பேருந்துகள்.	733.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 1)	733.00
ஆ. 2	பணிமனைகள் மற்றும் பேருந்து தட முடிவிடங்கள்	
i)	26 புதிய பேருந்து பணிமனைகள் கட்டுதல் (கோவளம், கேளம்பாக்கம், தையூர், செம்மஞ்சேரி, மேடவாக்கம், அகரம்தென், வண்டலூர், கூடுவாஞ்சேரி, முடிச்சூர், சோமங்கலம், குன்றத்தூர், மாங்காடு, நூம்பல், காமராஜநகர், கீழ் அயனம்பாக்கம், செம்பரம்பாக்கம், புதுசத்திரம், திருநின்றவூர், புதூர், அயப்பாக்கம், ஆசிரியர் காலனி (கொளத்தூர்), அலமாதி, பாடியநல்லூர், காரனோடை, மாதவரம் பால் காலனி மற்றும் மணலி புதுநகர்.	212.00
ii)	11 புதிய பேருந்து தட முடிவிடங்கள் கட்டுதல் (பிராட்வே, அண்ணாசதுக்கம், சோளிங்கநல்லூர், கிழக்கு தாம்பரம், வண்டலூர், மாங்காடு, சாலிகிராமம், செம்பரம்பாக்கம், திருநின்றவூர், அயப்பாக்கம் மற்றும் கள்ளி குப்பம்)	33.00
iii)	தற்சமயம் உள்ள பேருந்து பணிமனைகளையும், பேருந்து தட முடிவிடங்களையும் புதுப்பித்தல் (34)	100.00
iv)	புதிய பணிமனைகளுக்கு இயந்திரங்கள் மற்றும் தளவாடங்கள்	50.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 2)	395.00
ஆ. 3	மற்ற செயல் முறை உள் கட்டமைப்புகளான கணினி மயமாக்கல் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பு, மின்னணு வழித்தட பலகைகள், மின்னணு பயணசீட்டு முறை, வாகனங்கள் இருப்பிடத்தைக் கண்டறிய மின்னணு மூலம் இயங்கும் முறை (GPS), PIS (பொதுமக்கள் தகவல் முறை) மற்றும் IVRS முறை	175.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 3)	175.00
ஆ. 4	துரித பேருந்து போக்குவரத்து வழிகள் (குறைந்த அளவில்)	
i)	ராஜீவ் காந்தி சாலை (பழைய மகாபலிபுரம் சாலை) (20 கி.மீ.)	100.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ.கோடியில்
ii)	தரமணி இணைப்பு சாலை (5 கி.மீ.)	25.00
iii)	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பாலம் சாலை (15 கி.மீ.)	75.00
iv)	பல்லாவரம் – துரைப்பாக்கம் சாலை (15 கி.மீ.)	75.00
v)	சர்தார் பட்டேல் சாலை (10 கி.மீ.)	50.00
vi)	என்.எஸ்.கே. சாலை (ஆற்காடு சாலை) கே.எஸ். சாலை (20 கி.மீ.)	75.00
vii)	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை (15 கி.மீ.)	75.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 4)	500.00
ஆ 5	பேருந்து கிளை வழி மற்றும் பயண காப்பிடங்கள்	
i)	பேருந்து கிளை வழி மற்றும் பேருந்து பயண காப்பிடங்கள் கட்டுதல் (200 எண்கள்)	50.00
ii)	பேருந்து நிலைய அபிவிருத்திகள் (நகராட்சிகள்)	2.70
iii)	பேருந்து நிலைய அபிவிருத்திகள் (பேரூராட்சிகள்)	0.75
iv)	பேருந்து நிலைய அபிவிருத்திகள் (கிராம பஞ்சாயத்து)	4.90
	துணை கூட்டல் (ஆ 5)	58.35
	மொத்தம் (ஆ)	1861.35
இ	சாலை ஒருங்கிணைப்பு மேம்பாடு	
இ 1	உயர்மட்ட நெடுஞ்சாலை	
i)	கலங்கரை விளக்கத்திலிருந்து பெசன்ட் நகர் வரை அடையார் கழிமுகத்தை கடந்து (10 கி.மீ. நீளம்) கிழக்கு கடற்கரை சாலை வரை (தற்போதுள்ள சாலை இணைப்புகள் நெடுக)	500.00
ii)	நகர நீர்வழி தடங்கள் நெடுக (தற்சமயம் உள்ள 52.6 கி.மீ. இணைப்புகள் நெடுக மற்றும் 46.7 கி.மீ. புதிய கட்டுமானங்கள்)	2500.00
iii)	சிட்கோ சந்திப்பிலிருந்து (கி.மீ. 0/6) கோயம்பேடு காளியம்மன் கோயில் தெரு சந்திப்பு வரை (கி.மீ. 8/1) ஜவகர்லால் நேரு சாலை நெடுக	600.00
iv)	வடபழனியிலிருந்து போளூர் வரை ஆற்காடு சாலை நெடுக	300.00
v)	சங்க சாவடியிலிருந்து எர்ணாலூர் பாலம் வரை (திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலை) நெடுக	250.00
vi)	ராஜாஜி சாலை நெடுக பாரிமுனையிலிருந்து திருவொற்றியூர் சங்கசாவடி வரை	350.00
vii)	நூங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை நெடுக, வள்ளுவர் கோட்டம் நெடுஞ்சாலை, மெக்னிக்கல்ஸ் சாலை, கல்லூரி சாலை மற்றும் ஹாடோஸ் சாலை	300.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ.கோடியில்
viii)	சென்னை துறைமுகத்திலிருந்து தாம்பரம் வரை (பெரிய தெற்கத்தி சாலை) நெடுக	1400.00
	துணை கூட்டல் (இ 1)	6200.00
இ 2	சரக்கு வாகன வழிதடங்களின் மேம்பாடு	
i)	கூவம் ஆற்று கரை நெடுக சென்னை துறைமுகத்திலிருந்து மதுரவாயல் வரை உயர்மட்ட நெடுஞ்சாலை	800.00
ii)	பெரிய தெற்கத்தி சாலையில் மறைமலை நகரில் சரக்கு வாகன முனையங்கள்	75.00
iii)	கருணாகரன்சேரியில் வெளிவட்ட சாலையின் மற்றும் 200 அடி அதிமுக்கிய சாலை சந்திக்கும் இடத்தில் சரக்கு வாகன முனையங்கள்	500.00
iv)	மணலியில் சரக்கு வாகன நிறுத்துமிடங்கள்	75.00
	மொத்தம் (இ 2)	1450.00
இ.3.1	பெரிய மேம்பாலங்கள்	
i)	மத்திய கைலாஷ் சந்திப்பு	150.00
ii)	திருவான்மியூர் மேற்கு நிழற்சாலை பலகை வாராவதி சாலை சந்திப்பு	30.00
iii)	அண்ணாசாலையை i) பிளாக்கர்ஸ் சாலை சந்திப்பு, ii) டாம்ஸ் சாலை திரு.வி.க. சாலை (ஜெனரல் பேட்டர்ஸ் சாலை) சந்திப்பு மற்றும் iii) பின்னி சாலை பட்டுலாஸ் சாலை சந்திப்பு	75.00
iv)	அண்ணாசாலையில் i) எல்டாம்ஸ் சாலை தியாகராஜ சாலை சந்திப்பு ii) செனடாப் சாலை சந்திப்பு iii) வெங்கட நாராயணா சாலை சேமியர்ஸ் சாலை சந்திப்பு மற்றும் சி.ஐ.டி. முதல் மெயின் சாலை சந்திப்பு ஆகியவற்றை ஒருங்கிணைத்து.	82.00
v)	அண்ணாசாலை மற்றும் சர்தார் பட்டேல் சாலை சந்திப்பு	22.00
vi)	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையில் i) நெல்சன் மாணிக்கம் சாலை சந்திப்பு மற்றும் ii) அண்ணாநகர் மூன்றாவது நிழற்சாலை சந்திப்பு ஆகியவற்றை ஒருங்கிணைத்து.	60.00
vii)	உள்வட்டச்சாலை இடைமாற்று இடங்கள் அண்ணாநகர் இரண்டாவது நிழற்சாலை திருமங்கலத்தில்	30.00
viii)	வடபழனியில் உள்வட்டச்சாலை ஆற்காடு சாலை சந்திப்பு.	30.00
ix)	மூலக்கடையில் பெரிய வடக்கத்தி சாலை மாதவரம் நெடுஞ்சாலை சந்திப்பு.	42.72
x)	போரூரில் மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை கோடம்பாக்கம்-குன்றத்தூர்- திருப்பெரும்புதூர் சாலை சந்திப்பு.	28.40

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
xi)	விஜய நகரத்தில் தரமணி இணைப்பு சாலை இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பாலச் சாலை சந்திப்பு.	60.00
xii)	பூந்தமல்லி நகரத்தில் மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை பூந்தமல்லி குன்றத்தூர் சாலை சந்திப்பு.	60.00
xiii)	மவுண்ட் மடிப்பாக்கம் சாலை பல்லாவரம் துரைப்பாக்கம் சாலை சந்திப்பு	30.00
xiv)	ஆண்டர்சன் சாலை மேடவாக்கம் ஏரி சாலை கொன்னூர் நெடுஞ்சாலை சந்திப்பு	30.00
xv)	அண்ணாநகர் ரவண்டானா	30.00
xvi)	நியூ ஆவடி சாலை கீழ்ப்பாக்கம் தோட்ட சாலை சந்திப்பு	15.00
	மொத்தம் (இ 3 - 1)	775.12
இ 3.2	சிறிய மேம்பாலங்கள்	
i)	தங்கசாலையில் பழைய சிறைச்சாலை சாலை மற்றும் பேசின்பால சாலை சந்திப்பு.	20.00
ii)	டாக்டர் அம்பேத்கார் சாலையில் கணேசபுரத்தில்	15.00
iii)	ஸ்டெர்லிங் சாலை மற்றும் கல்லூரி சாலை சந்திப்பு	20.00
iv)	டாக்டர் குருசாமி பாலச்சாலை மற்றும் ஈ.வெ.ரா.பெரியார் சாலை சந்திப்பு	20.00
	துணை கூட்டல் (இ 3-2)	75.00
	துணை கூட்டல் (இ3)	850.12
இ4	பாலங்களையும், சிறுபாலங்களையும் அகலப்படுத்துதல்	
அ	ஆறுகளின் குறுக்கே உள்ள பெரிய பாலங்களை அகலப்படுத்துதல்	
i)	அடையாறின் குறுக்கே உள்ள திரு.வி.க. பாலத்தில் கூடுதலாக இருவழிப்பாதை	9.00
ii)	முகப்பேரில் கூவம் ஆற்றின் குறுக்கே புதிய பாலம் கட்டுதல்	5.00
iii)	எண்ணூர் கழிமுகத்தின் குறுக்கே புதிய பாலம் கட்டுதல்	20.00
iv)	சர்தார் பட்டேல் சாலையில் பக்கிங்காம் கால்வாய் குறுக்கே உள்ள பாலத்தில் கூடுதலாக இருவழிப்பாதை	1.00
v)	நொளாம்பூரில் கூவம் ஆற்று குறுக்கே புதிய பாலம் கட்டுதல்	5.00
vi)	கருமாரியம்மன் சாலையில் நெடுக கூவம் ஆற்று குறுக்கே புதிய பாலம் கட்டுதல்	5.00
	துணை கூட்டல் (இ 4 அ)	45.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
ஆ	16 நகராட்சிகளில் சாலை பணிகள் குறும்பாலங்கள் / சிறுபாலங்களும் சேர்த்து. (அம்பத்தூர்: 933 பணிகள்: 270 கி.மீ. ரூ.151.17 கோடி; ஆவடி: 506 பணிகள்: 475.68 கி.மீ. ரூ.79.24 கோடி; கத்திவாக்கம்: 142 பணிகள்: 37.77 கி.மீ. ரூ.5.12 கோடி; மாதவரம்: 1288 பணிகள்: 328.40 கி.மீ. ரூ.66.05 கோடி; திருவொற்றியூர்: 689 பணிகள்: 482 கி.மீ. ரூ.105.20 கோடி; ஆலந்தூர்: 848 பணிகள்: 187.19 கி.மீ. ரூ.39.71 கோடி; பல்லவபுரம்: 1396 பணிகள்: 374 கி.மீ. ரூ.83.74 கோடி; தாம்பரம்: 187 பணிகள்: 178.25 கி.மீ. ரூ.43.87 கோடி; அனகாபுத்தூர்: 153 பணிகள்: 56.57 கி.மீ. ரூ.8.26 கோடி; பம்மல்: 626 பணிகள்: 121.6 கி.மீ. ரூ.15.80 கோடி; புழுதிவாக்கம்: 398 பணிகள்: 120.94 கி.மீ. ரூ.22.92 கோடி; மதுரவாயல்: 321 பணிகள்: 102.72 கி.மீ. ரூ.15.95 கோடி; பூந்தமல்லி: 256 பணிகள்: 105.01 கி.மீ. ரூ.10.92 கோடி; திருவேற்காடு: 150 பணிகள்: 91 கி.மீ. ரூ.11.93 கோடி; வளசரவாக்கம்: 115 பணிகள்: 82.22 கி.மீ. ரூ.12.54 கோடி மற்றும் மணலி: 90 பணிகள்: 26.50 கி.மீ. ரூ.3.26 கோடி	675.15
	துணை கூட்டல் (இ 4)	720.15
இ 5	புதிய இணைப்பு சாலைகள்	
i)	தாம்பரம் கிழக்கு மாற்று வழி (இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலையிலிருந்து பெரிய தெற்கத்தி சாலை வரை) (9 கி.மீ.)	45.00
ii)	புழலிலிருந்து உள்வட்டச்சாலை வரை (4 கி.மீ.)	20.00
iii)	திரு.வி.க. பாலத்திற்கும் கோட்டுர் பாலத்திற்கும் இடையில் இணைப்பு சாலை- அடையார் ஆற்றின் தென் பகுதி கரையின் நெடுக மறைமலை அடிகள் பாலம் வரை நீட்டிப்பு (4.4 கி.மீ.)	50.00
iv)	மத்திய கைலாஷ்க்கும் முத்துராமலிங்க தேவர் சாலைக்கும் இடையில் இணைப்பு சாலை மேற்கு கால்வாய் கரை நெடுக (1.8 கி.மீ.) (உயர் மட்டத்தில்)	40.00
v)	கோட்டுப்புரம் - காந்தி மண்டபம் சாலைக்கும் மேற்கு கால்வாய் கரை சாலைக்கும் இணைப்பு (பிர்லா கோளரங்கத்தில் உள்ள அணுகு சாலையை உபயோகப்படுத்தி மத்திய தோல் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தின் பின்புறம் தற்சமயம் உள்ள சாலையையும் இணைத்தல்) (1.8 கி.மீ.)	25.00
vi)	காந்தி மண்டபம் சாலையையும் மேற்கு கால்வாய் கரை சாலை சேர்க்க இணைப்பு சாலை பொன்னி அம்மன் சாலை நெடுக (1 கி.மீ.)	30.00
vii)	ராஜீவ் காந்தி சாலைக்கும் (பழைய மகாபலிபுரம் சாலை) கிழக்கு கடற்கரை சாலைக்கும் இடையில் இணைப்பு சாலை (பல்லவன் குடியிருப்பிலிருந்து பிரார்த்தனா திரையரங்கம் வரை) (3 கி.மீ.)	30.00
viii)	பாலவாக்கத்தில் ராஜீவ் காந்தி சாலைக்கும் (பழைய மகாபலிபுரம் சாலை) கிழக்கு கடற்கரை சாலைக்கும் இடையில் இணைப்பு சாலை	30.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
ix)	வெளிவட்டச் சாலையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45 லிருந்து திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்செட்டி சாலை: 0/00 – 62/0 (62 கி.மீ.)	900.00
x)	வெளிவட்டச் சாலையில் கிழக்கு கடற்கரை சாலையிலிருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலை 45 வரை	157.00
xi)	வெளிவட்டச் சாலையில் சீமாபுரத்திலிருந்து எண்ணூர் துறைமுகம் வரை	93.40
xii)	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பாலச்சாலையிலிருந்து ராஜீவ் காந்தி சாலை (பழைய மகாபலிபுரம் சாலை) ஜலடம்பேட்டை வழியாக (4 கி.மீ.) செல்லும் வெளிவட்டச் சாலையில் விடுபடுகின்ற இணைப்பு	60.00
xiii)	அம்பத்தூர் தொழிற் பேட்டையிலிருந்து வெளிவட்டச் சாலை வரை (பருத்திபட்டு வழியாக) (15 கி.மீ.)	150.00
xiv)	திருமழிசைக்கும் திருவள்ளூர் நகரத்துக்கும் மாற்றுபாதை சாலை (12 கி.மீ.)	180.00
xv)	புது ஆவடி சாலைக்கும் மேடவாக்கம் ஏரி சாலைக்கும் இடையில் இணைப்பு சாலை	5.00
xvi)	முடிச்சூர் சாலையிலிருந்து தர்கா சாலை வரை (2 கி.மீ.)	4.00
xvii)	வேளச்சேரி – ராஜீவ் காந்தி சாலை இணைப்பு சாலை (3.2 கி.மீ.) (4 வழி தடம்)	32.00
xviii)	வேளச்சேரி – கேளம்பாக்கம் இணைப்பு சாலை (8.6 கி.மீ.) (4 வழி தடம்)	86.00
xix)	தர்கா சாலையிலிருந்து முடிச்சூர் சாலை வரை தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரிய குடியிருப்பு வழியாக. (12 கி.மீ.)	1.44
xx)	தாம்பரம் சானடோரியத்திலிருந்து வெளிவட்டச் சாலை (5.5 கி.மீ.) (4 வழி தடம்)	55.00
	துணை கூட்டல் (இ 5)	1993.84
இ 6	அதிமுக்கியதுவம் வாய்ந்த, முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள், மற்றும் பிற முக்கிய சாலைகளை அகலப்படுத்தி, பலப்படுத்தி சாலைகளின் மேற்பரப்பை மீண்டும் செப்பனிடும் குறைந்தது 4 வழித் தடங்களுக்குரியனவாக அமைத்தல்	
i)	மாநகரத்தில் (100 கி.மீ.)	100.00
ii)	சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் (400 கி.மீ.)	1600.00
iii)	நெசப்பாக்கம் சாலை	14.00
iv)	பேருந்து தட சாலைகளை மேம்படுத்துதல் (300 கி.மீ.)	300.00



வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
v)	வட பெரும்பாக்கம் செட்டிமேடு நாயிறு 0/0 - 24/0 (நான்கு வழிப்பாதை)	150.00
vi)	கோயம்பேடு மொத்த விற்பனை அங்காடி வளாகத்துக்கு பின்பறம், தேசிய நெடுஞ்சாலை 4னை காளியம்மன் கோவில் தெருவோடு இணைக்க நெற்குன்றம் சாலை வழியாகவும் (ஐவகர்லால் நேரு சாலைக்கு (உள் வட்ட சாலை) இணையாகவும் அமைத்திட (4 வழிச்சாலை)	47.00
vii)	ஆலந்தூர் சாலை (4 வழிச்சாலை)	7.20
viii)	வேளச்சேரி ஏரி தெற்கு கரை சாலை (2 கி.மீ.) (4 வழிச்சாலை)	12.00
ix)	அண்ணா சாலையிலிருந்து (ஆலந்தூர்) இரயில் நிலையம் வரை (3 கி.மீ.)	18.00
x)	மேடவாக்கம் பிரதான சாலை (0.9 கி.மீ.)	5.40
xi)	வேளச்சேரி சாலை (3 கி.மீ.)	3.00
xii)	முடிச்சூர் சாலை பெரிய தெற்கத்தி சாலையிலிருந்து, உள்வட்டச் சாலை வரை (5.8 கி.மீ.)	34.80
xiii)	சூளைமேடு நெடுஞ்சாலை (4 வழிச்சாலை)	5.00
xiv)	செங்குன்றம் சாலை சீனிவாச நகரிலிருந்து சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை வரை.	15.00
xv)	திருநீர்மலை சாலை (1.5 கி.மீ.)	10.50
xvi)	கிஷ்கிந்தா சாலை (2.7 கி.மீ.)	1.69
xvii)	அகரம் சாலை	12.00
	துணை கூட்டல் (இ 6)	2338.59
இ 7	மாநகர சாலைகளை கான்கிரீட் சாலைகளாக மாற்றுதல்	
இ 7 அ	பகுதி 1-ல் மாநகர சாலைகளை கான்கிரீட் சாலைகளாக மாற்றுதல் (கோக்ரேன் பேசின் சாலை, தண்டையார்பேட்டை நெடுஞ்சாலை, கொன்னூர் நெடுஞ்சாலை, அண்ணாநகர் III - IV வது நிழற்சாலை, எம்.ஜி.ஆர்.சாலை, அசோக் நகர் நான்காவது நிழற்சாலை, அசோக் பில்லர் சாலை, அண்ணா மெயின் சாலை மற்றும் வேளச்சேரி மெயின் சாலை)	95.00
இ 7 ஆ	பகுதி ஐஐ-ல் மாநகர சாலைகளை கான்கிரீட் சாலைகளாக மாற்றுதல் (i) காமராஜர் சாலை மற்றும் சாந்தோம் நெடுஞ்சாலை: கி.மீ. 2/7 - 7/5 (4.8 கி.மீ.) ரூ.20.00 கோடி: ii) நூங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை (1.4 கி.மீ.) ரூ.5.00 கோடி: iii) டாக்டர் ராதாகிருஷ்ணன் சாலை மற்றும் கதீட்ரல் சாலை (3.3 கி.மீ.) ரூ.17.00 கோடி: iv) கல்லூரி சாலை மற்றும் ஹாடோஸ் சாலை (1.5 கி.மீ.) ரூ.5.00 கோடி: v) ராஜாஜி சாலை (2.5 கி.மீ.) ரூ.10.00 கோடி: vi) பலகை வாராவதி சாலை (3.5 கி.மீ.) ரூ. 14.00 கோடி:	118.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
	vii) வெங்கடநாராயணா சாலை மற்றும் வடக்கு உஸ்மான் சாலை (3 கி.மீ.) ரூ.12.00 கோடி: viii) முத்துராமலிங்க தேவர் சாலை (சேமியர்ஸ் சாலை மற்றும் பசுமை வழிச்சாலை) (3 கி.மீ.) ரூ.13.00 கோடி: ix) புரசைவாக்கம் நெடுஞ்சாலை (1.5 கி.மீ.) ரூ.13.00 கோடி மற்றும் (x) மில்லர்ஸ் சாலை, கங்காதீஸ்வரர் கோயில் தெரு மற்றும் அழகப்பா சாலை (1.5 கி.மீ.) ரூ.10.00 கோடி	
இ 7 இ	பெரிய சாலைகளை கான்கிரீட் சாலைகளாக மாற்றுதல் (i) பெரிய தெற்கத்தி சாலை 0/0 – 28/0 (2.8 கி.மீ.) ரூ.150.00 கோடி மற்றும் (ii) பெரிய வடக்கத்தி சாலை (வால்டாக்ஸ் சாலை ) 0/8 – 3/2 (2.5 கி.மீ.) ரூ.10.00 கோடி	20.00
	துணை கூட்டல் (இ 7)	233.00
இ 8	25 சந்திப்புகளில் கான்கிரீட் இடல் மற்றும் பகுமைப்படுத்தல் போன்ற அபிவிருத்திகள் ரூ.3.00 கோடி ஒவ்வொன்றுக்கும் (ஐவகர்லால் நேரு சாலை (உள் வட்டச் சாலை)யில் சிட்கோ அருகில், காசி திரையரங்கம் அருகே பிள்ளையார் கோயில் தெரு சந்திப்பு, உதயம் திரையரங்கம் சந்திப்பு, அசோக் பில்லர் சந்திப்பு, அம்பேத்கார் சாலை சந்திப்பு, பி.டி.ராஜன் சாலை சந்திப்பு, அண்ணா நெடும்பாதை சந்திப்பு, பெரியார் பாதை சந்திப்பு, வினாயகபுரம் சந்திப்பு, காளியம்மன் கோவில் தெரு சந்திப்பு, அண்ணாநகர் 2வது நிழற்சாலை சந்திப்பு, திருமங்கலம் சந்திப்பு, பள்ளி கூட சாலை சந்திப்பு, அடையார் சந்திப்பு; திருவான்மியூர் சந்திப்பு, டி.டி.கே.சாலை மற்றும் டாக்டர் ராதாகிருஷ்ணன் சாலை சந்திப்பு, டர்ன்புல் சாலை சந்திப்பு, கால்வாய்கரை சாலை மற்றும் மந்தைவெளி சாலை சந்திப்பு, பாரிமுனை மற்றும் ராஜாஜி சாலை சந்திப்பு, கெல்லீஸ் சந்திப்பு, புரசைவாக்கம் நெடுஞ்சாலை மற்றும் மில்லர்ஸ் சாலை சந்திப்பு, சிந்தாமணி அருகில் கீழ்ப்பாக்கம் தோட்ட சாலை மற்றும் அண்ணாநகர் முதல் நிழற்சாலை சந்திப்பு அண்ணாநகர் ரவுண்டானா, கொன்னூர் நெடுஞ்சாலை மற்றும் மேடவாக்கம் குள சாலை சந்திப்பு, பெரம்பூர் நெடுஞ்சாலை மற்றும் லூகாஸ் சாலை சந்திப்பு	75.00
	துணை கூட்டல் (இ 8)	75.00
இ 9	பெரியசாலைகளின் நெடுக மழைநீர் வடிகால் மற்றும் ஏனைய உபயோகங்களுக்கான கால்வாய்கள்.	
i)	மாநகர சாலைகள் (500 கி.மீ.)	700.00
ii)	தேசிய நெடுஞ்சாலை (நகர்ப்புறம்) மற்றும் ஐவகர்லால் நேரு சாலை (உள் வட்டச் சாலை) (70 கி.மீ.)	90.00
	துணை கூட்டல் (இ 9)	790.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
இ 10	சென்னை பெருநகர பகுதியின் வெளி பகுதியிலுள்ள மாநகராட்சிகள், பேரூராட்சிகள், கிராம பஞ்சாயத்துகளில் பாலங்கள் / சிறுபாலங்கள் / தின்காரையிடுதல் / தார்பூசுதல் ஆகிய சாலை பணிகள்	
i)	சென்னை பெருநகர் பகுதியின் வெளியில் 16 மாநகராட்சிகளில் சாலைபணிகளின்கூட சேர்க்க வேண்டிய பாலங்கள் / சிறுபாலங்கள் (அம்பத்தூர்: 933 பணிகள்: 270.7 கி.மீ. ரூ.151.17 கோடி: ஆவடி: 506 பணிகள்: 475.68 கி.மீ. ரூ.79.24 கோடி: கத்திவாக்கம்: 142 பணிகள்: 37.77 கி.மீ. ரூ.5.12 கோடி: மாதவரம்: 1288 பணிகள்: 328.40 கி.மீ. ரூ.66.05 கோடி: திருவொற்றியூர்: 689 பணிகள்: 482 கி.மீ. ரூ.105.20 கோடி: ஆலந்தூர்: 848 பணிகள்: 187.19 கி.மீ. ரூ.39.71 கோடி: பல்லவபுரம்: 1396 பணிகள்: 374 கி.மீ. ரூ.83.74 கோடி: தாம்பரம்: 187 பணிகள்: 178.25 கி.மீ. ரூ.43.87 கோடி: அனகாபுத்தூர்: 153 பணிகள்: 56-57 கி.மீ. ரூ.8.26 கோடி: பம்மல்: 626 பணிகள்: 121.6 கி.மீ. ரூ.15.80 கோடி: புழுதிவாக்கம்: 398 பணிகள்: 120.94 கி.மீ. ரூ.22.92 கோடி: மதுரவாயல்: 321 பணிகள்: 102.72 கி.மீ. ரூ.15.95 கோடி: பூந்தமல்லி: 256 பணிகள்: 105.01 கி.மீ. ரூ.10.39 கோடி: திருவேற்காடு: 150 பணிகள்: 91 கி.மீ. ரூ.11.93 கோடி: வளசரவாக்கம்: 115 பணிகள்: 82.22 கி.மீ. ரூ.12.54 கோடி: மற்றும் மணலி: 90 பணிகள்: 26.50 கி.மீ. ரூ.3.26 கோடி)	675.15
ii)	சென்னை பெருநகர பகுதியில் உள்ள மேலே கூறிய 16 மாநகராட்சிகளின் சாலைகளில் கான்கிரீட் இடல். (939 பணிகள்: 170.52 கி.மீ.)	22.69
iii)	மேலே உள்ள சென்னை பெருநகர் பகுதியில் உள்ள 16 மாநகராட்சிகளின் சாலைகளில் தார் சாலை பணி (1637 பணிகள்: 438.45 கி.மீ.)	38.61
iv)	சென்னை பெருநகரப் பகுதியில் உள்ள பேரூராட்சிகளில் சாலை பணிகள் (பாலங்கள் / சிறுபாலங்கள் / தின்காரையிடுதல் / தார்பூசுதல் உட்பட)	61.30
v)	சென்னை பெருநகர் பகுதியில் உள்ள கிராம பஞ்சாயத்துகளில் சாலை பணிகள் (பாலங்கள் / சிறுபாலங்கள் / தின்காரையிடுதல் / தார்பூசுதல் உட்பட)	145.10
	துணை கூட்டல் (இ 10)	942.85
	கூட்டல் (இ)	15593.55
ஈ	பாதசாரிகளுக்கான வசதிகள்	
ஈ 1	சுரங்கபாதைகள்	
i)	அண்ணா சாலையில் பின்வரும் 6 இடங்களில் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ.3 கோடி வீதம்	18.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
	(அ) ஜெனரல் பேட்டர்ஸ் சாலை சந்திப்பு (ஆ) நந்தனம் சேமியர்ஸ் சாலை சந்திப்பு (இ) தாடண்டர் நகர் முன் (ஈ) சைதாப்பேட்டை பஜார் சாலை சந்திப்பு (உ) சின்னமலை ஏ.ஜி. சர்ச் முன் (ஊ) தமிழ்நாடு பேப்பர்ஸ் லிமிடெட் அலுவலகம் முன்	
ii)	பெரிய தெற்கத்தி சாலையில் பின்வரும் 2 இடங்களில் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ.3 கோடி வீதம் (அ) எம்.கே.என். சாலை சந்திப்பு (ஆ) குரோம்பேட்டை	6.00
iii)	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையில் பின் வரும் 6 இடங்களில் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ.3 கோடி வீதம் (அ) தாசப்பிரகாஷ் முன் (ஆ) பச்சையப்பன் கல்லூரி முன் (இ) அமைந்தகரை மார்க்கெட் முன் (ஈ) அண்ணா வளைவு முன் (உ) என்.எஸ்.கே. நகர் சந்திப்பு (ஊ) வைஷ்ணவா கல்லூரி முன்	18.00
iv)	ஜவகர்லால் நேரு சாலையில் பின் வரும் 7 இடங்களில் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ.3 கோடி வீதம் (அ) ஈக்காடுதாங்கல் (ஆ) 14வது நிழற்சாலை சந்திப்பு (இ) அசோக்பில்லர் அருகே (ஈ) ஆற்காடுசாலை சந்திப்பு (உ) சென்னை புறநகர் பேருந்து நிலையம் முன் (ஊ) காளியம்மன் கோவில் சந்திப்பு (ஏ) திருமங்கலம்	21.00
v)	மற்ற பெரிய சாலைகளில் பின்வரும் 13 இடங்களில் ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ.3 கோடி வீதம் a) நுங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை ஐ.ஓ.சி. சந்திப்பில் b) டாக்டர் ராதாகிருஷ்ணன் சாலை, ராணிமேரி கல்லூரி முன் c) சர்தார் பட்டேல் சாலை – அண்ணா பல்கலைக்கழகம் முன் d) சர்தார் பட்டேல் சாலை மத்திய தோல் ஆராய்ச்சி நிறுவனம் முன் e) காமராஜர் சாலை பொதுப்பணித்துறை வளாகம் முன் f) காமராஜர் சாலை கலங்கரை விளக்கம் அருகில் g) கல்லூரி சாலை வானிலை அலுவலகம்	48.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
	h) திருவான்மியூர் கிழக்கு கடற்கரை சாலை - மருந்தீஸ்வரர் கோவில் அருகில் i) என்.எஸ்.கே. சாலை - வடபழனி பேருந்து பணிமனை முன் j) என்.எஸ்.கே. சாலை மீனாட்சி கல்லூரி முன் k) போரூர் - மனப்பாக்கம் பூந்தமல்லி சாலை சந்திப்பு l) பசுமை வழிச்சாலை - சத்தியா ஸ்டூடியோ முன் m) திருவான்மியூர் - பலகை வாராவதி சாலை சந்திப்பு n) வளசரவாக்கம் - ஆற்காடு சாலை சந்திப்பு o) பழைய சிறைச்சாலை சாலை ஸ்டான்லி ஆஸ்பத்திரி எதிரில் பெரிய வடக்கத்தி சாலை புழல் மத்திய சிறை எதிரில்	
	துணை கூட்டல் (ஈ 1)	111.00
ஈ 2	நகரும் மின் ஏணி	
	நகரும் மின் ஏணி வழங்குதல் 20 நடை மேம்பாலம் / சுரங்க வழி இடங்கள்	50.00
	துணை கூட்டல் (ஈ 2)	50.00
ஈ 3	நடைபாதைகள்	
i)	ஆற்காடுசாலை நெடுக	10.00
ii)	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை நெடுக	28.00
iii)	குன்றத்தூர் சாலை நெடுக	10.00
	துணை கூட்டல் (இ 3)	48.00
	கூட்டல் (இ)	209.00
உ)	பல அடுக்கு வாகன நிறுத்துமிடம்	
i)	தியாகராஜ நகர், பனகல் பார்க் அருகில் (எட்டு தளங்களில் 361 சீருந்து மற்றும் 290 இரு சக்கரவாகனங்களுக்கு இடமளிக்கும்)	15.89
ii)	பிராட்வே பேருந்து நிலையம் (ஏழு தளங்களில் 69 பேருந்துகளுக்கும், 369 சீருந்துகளுக்கும் மற்றும் 310 இரு சக்கர வாகனங்களுக்கும் இடமளிக்கும்)	14.80
iii)	எம்.யூ.சி.மைதானம் (5 தளங்களில் 576 சீருந்துகளும், 178 இரு சக்கர வாகனங்களுக்கும் இடமளிக்கும்)	28.88
iv)	அரசினர் தோட்டம் அண்ணா சாலை (ஆறு தளங்களில் 426 சீருந்துகளுக்கு இடமளிக்கும்)	11.17
v)	அடையார் (காந்திநகர்) பேருந்து நிறுத்துமிடத்தில் (ஒரே தளம் 100 சீருந்துகளுக்கும் மற்றும் 105 இரு சக்கர வாகனங்களுக்கும் இடமளிக்கும்)	5.62

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
v)	தியாகராஜ நகர் பேருந்து நிறுத்துமிடத்தில் (ஐந்து தளங்களில் 36 பேருந்துகளும், 472 சீருந்துகளுக்கும் இடமளிக்கும்	16.62
	மொத்தம் (உ)	92.98
ஊ)	துறைமுக விரிவாக்க நடவடிக்கைகள்	
i)	சென்னை துறைமுகத்தில் தேசிய கடலாண்மை மேம்பாடு திட்டத்தின் கீழ் கூடுதல் வசதிகள் (ICD சரக்ககங்களில் வரவேற்பு வசதிகள், பலஅடுக்கு வாகன நிறுத்துமிட வசதிகள், 2 வது சரக்கு முனையங்கள், கடல் நீரை சுத்திகரிக்கும் திட்டம் 3000 எம்.டி. நாள் ஒன்றுக்கு கப்பல் பழுதுபார்த்தல் மற்றும் துறைமுகங்களுடன் தொடர்பு வசதியில் இடைவெளியை குறைத்தல்)	418.00
ii)	இ.பி.எல். மூலம் எண்ணூர் துறைமுக விரிவாக்கம் (கொள்கலன் தொட்டிகள், 1000 மெ.வா. மின்சார நிலையம், எண்ணூர் சிறப்பு பொருளாதார மண்டலம், 2000 மெ.வா. மின்சார நிலையம், சரக்கு வாகன முனையங்கள், எல்.என்.ஜி. முனையங்கள், எல்.என்.ஜி. மாற்று வசதிகள் மற்றும் மின்சார நிலையங்கள், பாஸ்கோ ஸ்டீல் - ஸ்டீல் பிளான்ட் உட்பட)	6500.00
	மொத்தம் (உ)	26918.00
ஏ	விமான நிலைய விரிவாக்க நடவடிக்கைகள்	
	தற்போதைய விமான நிலைய விரிவாக்கம்	2000.00
	கிரீன் பீல்டு விமான நிலைய மேம்பாடு	
	மொத்தம் (ஏ)	2000.00
ஏ	மாநகரத்துக்கான போக்குவரத்து அடிப்படை புள்ளி விவரங்களை உருவாக்குதல்	
	தானியங்கி போக்குவரத்து பதிவுருக்களை 15 இடங்களில் நிர்மாணித்தல்	10.00
	மொத்தம் (ஏ)	10.00
ஐ	காற்றின் தரத்தை கண்காணிக்கும் முறை	
	மாநகரத்துக்கான காற்றின் தரத்தை கண்காணிக்கும் முறையை உருவாக்குதல்	1.00
	மொத்தம் (ஐ)	1.00
	ஆக மொத்தம்	47811.90

\* செலவு தொகை உடனடியாக கிடைக்கப் பெறவில்லை.

## இணைப்பு II

### நீண்ட போக்குவரத்து திட்டங்களின் விவரம்

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
அ.	நகர்ப்புற இரயில் போக்குவரத்து	
அ 1	இரயில் ஒருங்கிணைப்பினை மேம்படுத்துதல்	
i)	மாநகர இரயில் (44.5 கி.மீட்டரில் 14 கி.மீ. பூமிக்கு கீழ் உள்ளடக்கி)	9032.00
ii)	பீச்சிலிருந்து அத்திபட்டு வரை 4வது இரயில் தடம் (22.1 கி.மீ.)	50.23
iii)	திருவான்மியூரிலிருந்து மாமல்லபுரம் வரை சென்னை துரித இரயில் போக்குவரத்து திட்ட விரிவாக்கம்	4000.00
iv)	ஆவடி - ஸ்ரீபெரும்புதூர்-காஞ்சிபுரம் புதிய இணைப்பு	355.00
v)	சைதாப்பேட்டை - ஸ்ரீபெரும்புதூர் - காஞ்சிபுரம் புதிய இணைப்பு (பகுதி உயர் மட்டத்தில்)	2500.00
vi)	அத்திபட்டு II புத்தூர் மற்றும் பெரிய பாளையத்திலிருந்து திருவள்ளூர் வரை இணைப்பு வழி	635.00
vii)	செங்கல்பட்டிலிருந்து அரக்கோணம் வரை 2வது வழித்தடம் (60 கி.மீ.)	150.00
viii)	தாம்பரத்திலிருந்து செங்கல்பட்டுவரை 3வது மற்றும் 4வது வழித்தடங்கள் (30 கி.மீ.)	150.00
ix)	சென்னையிலிருந்து ஆவடி வரை 5 மற்றும் 6வது வழித்தடங்கள்	300.00
x)	திருவள்ளூரிலிருந்து அரக்கோணம் வரை 4வது வழித்தடம் (30 கி.மீ.)	80.00
xi)	அத்திபட்டிலிருந்து கும்மிடிப்பூண்டி வரை 3வது மற்றும் 4வது வழித்தடங்கள்	120.00
xii)	தாம்பரம் இரயில் நிலையத்தினை இரயில் முனையமாக மேம்படுத்தப்பட்ட பின்னர் எழும்பூர் மற்றும் தாம்பரம் இடையே 4 வழி வழித்தடத்தினை பயணிகளின் சேவைக்காக ஒதுக்கிடுதல்	*
xiii)	கூடுதலாக மெட்ரோ இரயில் பட்டினப்பாக்கத்திலிருந்து மயிலாப்பூர் - தியாகராய நகர் - வடபழனி - போளூர்	*
xiv)	இரயில் வழித்தடமானது ஸ்ரீபெரும்புதூரிலிருந்து, செங்கல்பட்டுக்கு ஓரகடம் வழியாக	*
xv)	இரயில் வழித்தடம் கேளம்பாக்கத்திலிருந்து வண்டலூருக்கு	*
xvi)	இரயில் வழித்தடம் புனித தோமையர் மலையிலிருந்து போளூருக்கு	*
xvii)	வட்ட இரயில் வழித்தடம் சென்னை பீச்சிலிருந்து சென்னை பீச்சுக்கு, தாம்பரம், செங்கல்பட்டு, காஞ்சிபுரம் மற்றும் அரக்கோணம் வழியாக	*
	துணை கூட்டல் (அ1)	17372.23

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
அ2	சாலை / இரயில் சந்தி கடவுகள்-மேல்வழிப்பாதை பாலங்கள் / சுரங்க வழிப்பாதை பாலங்கள்	
	விம்கோநகர் மற்றும் எண்ணூர் இரயில் நிலையத்திற்கு இடையில் புதிய மேல்வழிப்பாதை	25.00
	துணை கூட்டல் (அ 2)	25.00
அ 3	நகரங்களுக்கிடையில் ஓடும் இரயில்களுக்கான முனையங்கள்	
i)	சென்னை சென்ட்ரல் மற்றும் தாம்பரம் இரயில் நிலையங்களில் பயணிகளின் வசதியை பெருக்குதல்	300.00
ii)	மறைமலைநகர், திருவள்ளூர் மற்றும் கும்மிடிப்பூண்டி இரயில் முனையங்களில் மேம்பாட்டு பணி	*
iii)	திருமழிசையில் புதிய இரயில் முனையம்	*
iv)	ராயபுரம் இரயில் நிலையத்தில் புதிய இரயில் முனையம்	*
v)	தாம்பரம் இரயில் நிலையத்தில் புதிய இரயில் முனையங்கள்	*
vi)	வில்லிவாக்கம் இரயில் நிலையத்தில் புதிய இரயில் முனையம்	*
	துணை கூட்டல் (அ 3)	300.00
அ 4	இரயில் நிலையங்களில் பாதசாரிகளுக்கான வசதிகள்	
i)	நூங்கம்பாக்கத்தில் பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கப்பாதை	2.00
ii)	கோடம்பாக்கத்தில் பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கப்பாதை	2.00
iii)	புறநகர் நிலையங்களில் நகரும் மின் ஏணிகள் (30)	75.00
	துணை கூட்டல் (அ 4)	79.00
அ 5	முக்கிய இரயில் நிலையங்களில் வர்த்தக பயன்பாடு	
i)	சென்னை தூரித இரயில் போக்குவரத்து நிலையங்கள் (9) (மந்தைவெளி, பசுமைவழிச்சாலை, கோட்டுர், கஸ்தூரிபாய் நகர், இந்திரா நகர், திருவான்மியூர், தரமணி, பெருங்குடி மற்றும் வேளச்சேரி)	50.00
ii)	புறநகர் துணை நிலையங்கள் (15)	75.00
	துணை கூட்டல் (அ 5)	125.00
	மொத்தம் (அ 5)	17901.23
ஆ	நகர்ப்புற பேருந்துபோக்குவரத்து	
ஆ 1	தூரித பேருந்து வழிகள் (முழுமையுடன்)	
i)	அண்ணாசாலை (30 கி.மீ.)	300.00
ii)	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலை (25 கி.மீ.)	250.00
iii)	ஜவகர்லால் நேரு சாலை (உள்வட்டச்சாலை) (45 கி.மீ.)	450.00



வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
iv)	பெரிய வடக்கத்தி சாலை (20 கி.மீ.)	200.00
v)	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	150.00
vi)	சென்னை மாற்றுவழி (20 கி.மீ.)	200.00
vii)	வெளிவட்டச் சாலை (டீசுசு) (62 கி.மீ.)	620.00
viii)	சென்னை புறநகர் பேருந்து முனையத்திலிருந்து ஸ்ரீபெரும்புதூர் வரை (25 கி.மீ.)	300.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 1)	2470.00
ஆ2	நுகரங்களுக்கு இடையே ஓடும் பேருந்துகளுக்கான முனையங்கள்	
	வெளிவட்டச் சாலையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை சேரு கின்ற நான்கு இடைப்பட்ட இடங்களில் முனையங்கள்	800.00
	துணை கூட்டல் (ஆ 2)	800.00
	மொத்தம் (ஆ)	3270.00
இ	மோனோ இரயில் / எல்.ஆர்.டி	
i)	டாம்ஸ் சாலை சந்திப்பு □ ராயப்பேட்டை □ மயிலாப்பூர் - அடையார் - கிண்டி (ஹால்டா சந்திப்பு)	480.00
ii)	கலங்கரை விளக்கம் துரித இரயில் நிலையம் - அண்ணா மேம்பாலம் - கீழ்ப்பாக்கம் - பெரம்பூர்	1000.00
	மொத்தம் (இ)	1480.00
ஈ	சரக்கு வாகன தடவழிகளின் மேம்பாடு	
i)	எண்ணூர் துறைமுகத்தையும் (வடக்குவாயில்) தேசிய நெடுஞ்சாலை 5ஐ தச்சூரில் இணைக்கும் சாலை	100.68
ii)	எண்ணூர் துறைமுகத்தையும் (வடக்குவாயில்) திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்செட்டி சாலையை வல்லூரில் இணைக்கும் சாலை	142.98
iii)	பீச் நெடுக எண்ணூர் துறைமுகத்தையும் சென்னை துறைமுகத்தையும் சரக்கு வாகன போக்குவரத்துக்காக பிரத்யேக சாலை மேம்பாடு	1500.00
iv)	வெளிவட்டச்சாலை மற்றும் பெரிய தெற்கத்தி சாலைக்கு இடைப்பட்ட இடங்களில் சரக்கு வாகன முனையங்கள்	750.00
v)	வெளிவட்டச்சாலை மற்றும் பெரிய மேற்கக்கி GWT சாலைக்கு இடைப்பட்ட இடங்களில் சரக்கு வாகன முனையங்கள்	750.00
vi)	வெளிவட்டச் சாலை மற்றும் பெரிய வடக்கத்தி சாலைக்கு இடைப்பட்ட இடங்களில் சரக்கு வாகன முனையங்கள்	750.00
	மொத்தம் (ஈ)	3993.66

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
உ	சாலை ஒருங்கிணைப்பு மேம்பாடு	
உ 1	உயர்மட்ட நெடுஞ்சாலை வழிகள்	
i)	அண்ணா சாலை நெடுக	750.00
ii)	ஈ.வெ.ரா. சாலை நெடுக	600.00
iii)	காமராஜர் சாலை நெடுக	480.00
iv)	ராஜீவ் காந்தி சாலை நெடுக	900.00
v)	ஆற்காடுசாலை நெடுக	360.00
vi)	அமைந்தகரையிலிருந்து ஸ்டெர்லிங் சாலை வரை	225.00
vii)	கத்திவாக்கம் நெடுஞ்சாலை நெடுக	600.00
viii)	திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலை நெடுகிலும் (மன்றோ சிலையிலிருந்தும் மணலி வரை)	600.00
ix)	தேசிய நெடுஞ்சாலை-45 நெடுகிலும் கத்திப்பாராவிலிருந்து தாம்பரம் வரை	1350.00
	துணை கூட்டல் (உ 1)	5865.00
உ 2	உயர்மட்ட மேம்பாலங்கள்	
i)	சோத்துபாக்கம் சாலை சென்னை புறவழிச் சாலை சந்திப்பு	30.00
ii)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 4 திருமழிசை சாலை சந்திப்பு	30.00
iii)	வடகரை - மாதவரம் சாலை நாரவாரி குப்பம் பேரூராட்சி எல்லை சந்திப்பு	30.00
	துணை கூட்டல் (உ 2)	90.00
உ 3	அதிமுக்கிய, முக்கிய சாலைகள் மற்றும் பிற சாலைகளை அகலப்படுத்துதல், பலப்படுத்துதல் மற்றும் மேற்பரப்பை புதுப்பித்தல்	
i)	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலையிலிருந்து ஆவடி திருவள்ளூர் 6 வழி விரைவுப் பாதை	200.00
ii)	ராஜீவ் காந்தி சாலையிலிருந்து நூக்கம்பாளையம் அணுகுசாலை (10 மீட்டரிலிருந்து 30.5 மீ.)	90.00
iii)	நாவலூர் - தாழம்பூர் - சிறுசேரி மேடவாக்கம் சாலை	200.00
iv)	குளோபல் மருத்துவமனையை மேடவாக்கம்-சோளிங்கநல்லூர் (பெரும்பாக்கம்) சாலையோடு தற்போது இணைக்கின்ற அணுகு சாலையை 50' ஆக மேம்படுத்துதல்	7.00
v)	ஆரச் சாலைகளின் தொகுப்பை பலப்படுத்தி அபிவிருத்தி செய்தல் 250 கி.மீ. நீளம் (1998-2000 ல் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது)	200.00
	துணை கூட்டல் (உ 3)	697.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
உ 4	புதிய இணைப்புச் சாலை	
i)	வெளிவட்டச் சாலையை இணைக்கும் இரண்டாம் நிலை சாலைகளின் தொகுப்பு	*
ii)	தேசிய நெடுஞ்சாலை-4க்கு சுங்குவார் சத்திரம் தாம்பரத்திலிருந்து இணைப்பு (24 கி.மீ.)	250.00
iii)	வாலாஜாபாத் சாலை - ஸ்ரீபெரும்புதூர் இணைப்பு சாலை (10.2 கி.மீ.) (4 வழிச்சாலை)	102.00
iv)	அம்பத்தூர் இரயில் நிலையம் அருகில் உள்ள மேல்வழி பாதை பாலத்தையும் வில்லிவாக்கம் இரயில் நிலையம் அருகில் உள் வட்டச் சாலையை இணைக்கும் கிழக்கு-மேற்கிலான இணைப்பு சாலை (சென்ட்ரல் அரக்கோணம் இரயில் தடத்தின் வடக்கிலாக) உருவாக்குதல்	150.00
v)	சடையாங்குப்பம் சாலையிலிருந்து எண்ணூர் விரைவு பாதையை சேர்க்கின்ற இணைப்பு சாலை	75.00
vi)	செங்குன்றம் - திருவள்ளூர் பிரதான சாலை அலமாதி சாலையிலிருந்து அணுகு சாலை	25.00
vii)	வானகரம் - அம்பத்தூர் சாலையையும் போரூரையும் செட்டியார் அகரம் வழியாக இணைக்கும் இணைப்பு சாலை	25.00
viii)	அம்பத்தூர் - செங்குன்றம் சாலையை உள்வட்ட சாலையோடு இணைக்கும் இணைப்புச் சாலை (அகலப்படுத்துதல், தண்ணீர் கால்வாய் சாலையை மதனங்குப்பத்திலிருந்து பலப்படுத்துதல்)	25.00
ix)	சென்னை பெருநகர் பகுதியின் வெளிப்புறத்தில் மிக மாநகருக்கு உள்ளே வரும் சாலைகளையும் அதன் வெளியே செல்லும் சாலைகளையும் ஒருங்கிணைத்தல்	
	துணை கூட்டல் (உ 4)	652.00
	மொத்தம் (உ)	7304.00
ஊ	பாதசாரிகளுக்கான வழிகள்	
ஊ 1	நகரும் மின் ஏணிகள்	
	20 பாதசாரிகளுக்கான நடை மேம்பாலம் / சுரங்க வழிப்பாதை இடங்கள்	50.00
	துணை கூட்டல் (ஊ 1)	50.00
ஊ 2	உயர்மட்ட நடைபாதை	
	சாலைகளின் மையப்பகுதி நெடுக மற்றும் கூவம் ஆற்றுக் கரையில் உள்ள நடைபாதைகளை இரயில்வே நிலையங்களுடன் இணைக்க வழி செய்து கொடுத்தல்	
	மொத்தம் (ஊ)	50.00

வரிசை எண்	திட்டம்	ஊத்தேச செலவு ரூ. கோடியில்
எ	நீர்வழி போக்குவரத்து மேம்பாடு	
i)	சென்னை பெருநகர் பகுதியில் உள்ள நீர் வழிகளில் உள்நாட்டு போக்குவரத்து வழித்தடங்களை மேம்படுத்தல்	*
ii)	கடற்கரை ஓரத்தில் ஹோவர்கிராப்ட் கப்பல் போக்குவரத்தை செயல்படுத்தும் வழிவகைகளை ஆராய்தல்	*
	மொத்தம் (எ)	
	மொத்த கூட்டல்	33998.89

\* செலவுத் தொகை உடனே கிடைக்கப் பெறவில்லை.

இரண்டாவது பெருந்திட்டத்தில் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ள சாலைகளில் சாலை நேர்பாட்டிற்காக நில ஆர்ஜித முன் நடவடிக்கை எடுக்க தேவைப்படும் சாலைகளின் விவரங்கள்: (பத்து ஆண்டுகளுக்குள், சாலை நேர்பாட்டிற்கு முடக்கப்பட்ட நிலங்கள், சாலை அகலப்படுத்துதலின் உபயோகத்திற்காக ஏதேனும் ஒரு முறையில் நில ஆர்ஜிதத்தை கட்டாயமாகவோ அல்லது மேம்பாட்டு உரிமை மாற்றுதலின் மூலமாகவோ செயல்படுத்த வேண்டும்).

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
அ	சென்னை மாநகராட்சிக் சொந்தமான சாலைகள்			
1	மன்னார் சாமி கோவில் தெரு சூரிய நாராயணா சாலை	இப்ராகிம் சாகிப் சாலை	மாநகர எல்லை	30.5
2	தம்பு சாலை தெரு	கிழக்கு கல்மண்டபம் சாலை	ஷேக் மேஸ்திரி தெரு	10.00
3	கத்திவாக்கம் நெடுஞ்சாலை	கோக்ரேன் பேசின் சாலை	மாநகர எல்லை	30.5
4	மூலக்கடை தண்டையார் பேட்டை சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	பக்கிங்காம் கால்வாய்	27.00
5	கொடுங்கையூர் சின்ன சேக்காடு சாலை (புதிய இணைப்பு)	மூலக்கடை தண்டையார்பேட்டை சாலை	மாநகர எல்லை	18.00
6	எருக்கஞ்சேரி நெடுஞ்சாலை (பெரிய வடக்கத்தி சாலை)	பேசின் பாலச்சாலை	மாநகர எல்லை	27.00
7	மாதவரம் நெடுஞ்சாலை	மேல்பட்டி பொன்னப்ப தெரு	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	24.00

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
8	பேப்பர் மில்ஸ் சாலை	சிறுவள்ளூர் சாலை பெரம்பூர் நெடுஞ்சாலையில் சந்திக்குமிடம்	மாநகர எல்லை	18.00
9	கொன்னூர் நெடுஞ்சாலை	மேடவாக்கம் ஏரி சாலை	புதிய ஆவடி சாலையுடன் இதன் சந்திப்பு	30.5
10	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	புதிய ஆவடி சாலை	ஐவகர்லால் நேரு சாலை (உள்வட்டச் சாலை) (மாநகர எல்லை)	30.5
11	புதிய ஆவடி சாலை	கீழ்ப்பாக்கம் தண்ணீர் தொட்டி சாலை	இதன் சந்திப்பு கொன்னூர் நெடுஞ்சாலை	30.5
12	புதிய இணைப்பு சாலை *	புதிய ஆவடி சாலை	மேடவாக்கம் ஏரி சாலை	24.00
13	புதிய ஆவடி சாலை	பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலை	கீழ்ப்பாக்கம் தண்ணீர் தொட்டி சாலை	18.00
14	கீழ்ப்பாக்கம் தோட்ட சாலை	டைலர்ஸ் சாலை	அண்ணா நகர் முதல் பிரதான சாலை	18.00
15	திரு நாராயண குரு சாலை (ஹண்டர்ஸ் சாலை மற்றும் சூளை நெடுஞ்சாலை)	பெரம்பூர் பேரக்ஸ் சாலை	சைடன் ஹாம்ஸ் சாலை (ராஜமுத்தையா சாலை)	24.00
16	பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலை	மெக் நிக்கல்ஸ் சாலை	மாநகர எல்லை	30.5
17	நெல்சன் மாணிக்கம் சாலை	பெரியார் ஈ.வெ.ரா. சாலை	ஏரிக்கரை சாலை	18.00
18	ஏரிக்கரை சாலை	நெல்சன் மாணிக்கம் சாலை (ஸ்டெர்லிங் சாலை சந்திப்பு)	வள்ளுவர் கோட்டம்	18.00
19	கிராம சாலை (வள்ளுவர் கோட்டம் சாலை)	கோடம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை	நுங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை	27.00
20	உத்தமர் காந்தி சாலை (நுங்கம்பாக்கம் நெடுஞ்சாலை)	அண்ணா சாலை	ஸ்டெர்லிங் சாலை	27.00
21	கீரிம்ஸ் சாலை*	அண்ணா சாலை	பேந்தியன் சாலை	18.00

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
22	எத்திராஜ் சாலை (கமாண்டர்-இன்-சீப் சாலை)	பேந்தியன் சாலை	கூவம் ஆறு	18.00
23	டாக்டர் ராதாகிருஷ்ணன் சாலை (கதீடர்ல் சாலை) *	அண்ணா சாலை	மியூசிக் அகாடமி	30.5
24	எல்டாம்ஸ் சாலை *	அண்ணா சாலை	டி.டி.கே. சாலை	18.00
25	டி.டி.கே. சாலை	சேமியர்ஸ் சாலை சந்திப்பு	ஆழ்வார்பேட்டை சந்திப்பு	18.00
26	பசும்பொன் முத்து ராமலிங்க தேவர் சாலை (பசுமைவழிச் சாலை)	துர்காபாய் தேவ்முக் சாலை	சென்னை தூரித இரயில் போக்கு-வரத்து வழி தடம்	30.5
27	சர்தார் பட்டேல் சாலை	அண்ணா சாலை	மத்திய கைலாஷ் (தகவல் தொழில் நுட்ப விரைவு வழி)	30.5
28	டாக்டர் முத்துலட்சுமி சாலை (பலகை வாராவதி சாலை)	மகாத்மா காந்தி சாலை	மாநகர எல்லை	30.5
29	மேற்கு அவின்பூ சாலை	பலகை வாராவதி சாலை	கிழக்கு கடற்கரை சாலை (மாநகர போக்குவரத்து கழக முனையம்)	24.0
30	கிழக்கு கடற்கரை சாலை	மேற்கு நிழற்சாலை (மாநகர போக்குவரத்து கழக முனையம்)	மாநகர எல்லை	30.5
31	தரமணி சாலை	விஜய நகர் சந்திப்பு	பலகை வாராவதி சாலை சந்திப்பு	45.00
32	பெருங்குடி நிலைய சாலை (புதிய இணைப்பு)	தரமணி சாலை	பெருங்குடி நிலையம்	18.00
33	வேளச்சேரி சாலை	விஜயநகர் சந்திப்பு	மாநகர எல்லை	45.00
34	வேளச்சேரி மாற்று வழி சாலை	வேளச்சேரி சாலை சந்திப்பு	விஜயநகர் சந்திப்பு	45.00
35	வேளச்சேரி சாலை *	சர்தார் பட்டேல் சாலை	மாற்றுவழி சந்திப்பு	45.00
36	நந்தம்பாக்கம் - நெசப் பாக்கம் சாலை (லேக் வியூ சாலை மற்றும் அதன்விரிவாக்கம் காணு நகர் பிரதான சாலை)	சென்னை பெருநகர் குடிநீர் மற்றும் கழிவு நீர் அகற்று வாரிய நிலையம் அருகே உள்ள அண்ணா சாலை சந்திப்பு	அடையார் ஆறு (மாநகர எல்லை)	18.00

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
37	ராமாபுரம் நெசப்பாக்கம் சாலை (காமராஜர் சாலை)	நந்தம்பாக்கம் நெசப்பாக்கம் சாலை	மாநகர எல்லை	18.00
38	வன்னியர் தெரு	ராஜமன்னார் சாலை	ஆற்காடு சாலை	18.00
39	ஆற்காடு சாலை	இரயில்வே பாதை	மாநகர எல்லை	30.5
40	நெசப்பாக்கம் சாலை	ஆற்காடு சாலை	ரெட்டி தெரு	24.0
41	நெசப்பாக்கம் சாலை	ரெட்டி தெரு	சென்னை பெருநகர் குடிநீர் வழங்கல் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்று வாரிய கழிவுப் பண்ணை (தெற்கு பகுதி)	24.0
42	நெசப்பாக்கம் சாலை	சென்னை பெருநகர் குடிநீர் வழங்கல் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்று வாரிய கழிவுப் பண்ணை (தெற்கு பகுதி)	ஜவகர்லால் நேரு சாலை (உள்வட்ட சாலை)	27.0
ஆ	நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு சொந்தமான சாலை			
1	எண்ணூர் விரைவுப் பாதை	மாநகர எல்லை	கத்திவாக்கம் நெடுஞ்சாலை சந்திப்பு அருகில் எண்ணூர் உப்பங்கழி	45.0
2	திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலை	மாநகர எல்லை	மணலி விரைவுப் பாதை	27.0
3	மணலி விரைவுப் பாதை	திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலை	எண்ணூர் விரைவுப் பாதை	61.0
4	வள்ளூர் – இடையாஞ்சாவடி சாலை	இடையாஞ்சாவடி – அத்திப்பட்டு சாலை	திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலை	18.0
5	திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலை	காமராஜர் சாலை சந்திப்பு (அருகே ஆர்கானிக் கெமிக்கல்ஸ்)	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	30.5
6	காட்டுர் சாலை	திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	30.5

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
7	கத்திவாக்கம் நெடுஞ்சாலை பேசின் சாலை மணலி சாலை	மாநகர எல்லை	காமராஜர் சாலை சந்திப்பு ஆர்கானிக் கெமிக்கல்ஸ் அருகே	30.5
8	கொடுங்கையூர் - சின்ன சேக்காடு சாலை (புதிய இணைப்பு)	மாநகர எல்லை	காமராஜர் சாலை	18.0
9	விச்சூர் - விளாங்காடு பாக்கம் சாலை	நாயிறு-விச்சூர் சாலை	வடபெரும்பாக்கம் பெருங்காலூர் சாலை	18.0
10	கடப்பாக்கம்- விச்சூர் நாயிறு சாலை	திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலை	நாயிறு சந்திப்பு	18.0
11	காரனோடை - நாயிறு சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	நாயிறு சந்திப்பு	18.0
12	வடபெரும்பாக்கம்- பெருங்காலூர் - நாயிறு சாலை	மாதவரம் - செங்குன்றம் சாலை	நாயிறு சந்திப்பு	18.0
13	சோழாவரம்-புதூர்- திருநிலை சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	நாயிறு - விச்சூர் சாலை	18.0
14	செங்குன்றம்-புதூர் சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	சோழாவரம் - திருநிலை சாலை	18.0
15	காரனோடை பாழைய எருமைவெட்டி பாளையம் சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	பாழைய எருமை வெட்டிப்பாளையம்	18.0
16	பெரிய வடக்கத்தி சாலை (மாற்றுப்பாதை சாலை வழியாக)	மாநகர எல்லை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	45.0
17	மாதவரம் - செங்குன்றம் சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை, மூலக்கடையில்	செங்குன்றம் மாற்றுப்பாதை சாலை	18.0
18	மாதவரம் நெடுஞ்சாலை	மாநகர எல்லை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை மூலக்கடையில்	18.0
19	செம்பியம்- செங்குன்றம் சாலை (பேப்பர் மில்ஸ் சாலையின் விரிவாக்கம்)	மாநகர எல்லை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	18.0
20	தேசிய நெடுஞ்சாலை மாற்றுப்பாதை சாலை	பெரிய மேற்கத்தி சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	61.0



வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
21	அம்பத்தூர் செங்குன்றம் சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	பெரிய வடக்கத்தி சாலை	24.0
22	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	மாநகர எல்லை (ஜவகர்லால் நேரு சாலை) (உள்வட்டச் சாலை)	சென்னை பெருநகர பகுதி	45.0
23	ஆவடி - மோரை சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	18.0
24	வெள்ளானூர்-பம்மது குளம் சாலை	ஆவடி-மோரை சாலை	வெளிவட்டச் சாலை	18.0
25	பாண்டீஸ்வரம்-கீழ் கொண்டையூர் சாலை	ஆவடி-மோரை சாலை	திருவொற்றியூர் பெரியபாளையம் சாலை	18.0
26	மோரை-கடலூர் சாலை	மோரை சந்திப்பு	கடலூர் சந்திப்பு	18.0
27	தண்டரை-பாலவேடு சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	திருநின்றலூர் பெரியபாளையம் சாலை	18.0
28	திருநின்றலூர் பெரியபாளையம் சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	18.0
29	கொரட்டுர் - திருநின்றலூர் சாலை	பூந்தமல்லி - திருமழிசை- திருவள்ளூர் சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	18.0
30	பூந்தமல்லி - திருமழிசை - திருவள்ளூர் சாலை	பெரிய மேற்கத்தி சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	18.0
31	கூத்தம்பாக்கம் - நேமம் சாலை	பெரிய மேற்கத்தி சாலை	பூந்தமல்லி திருமழிசை திருவள்ளூர் சாலை	18.0
32	பூந்தமல்லி - பட்டாபிராம் சாலை	பூந்தமல்லி மாற்று பாதை சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	18.0
33	பூந்தமல்லி - ஆவடி சாலை	பூந்தமல்லி மாற்று பாதை சாலை	சென்னை திருவள்ளூர் நெடுஞ்சாலை	18.0
34	ஊத்தேசக்கப்பட்டுள்ள கிழக்கு மேற்கு அதிமுக்கிய சாலை	அம்பத்தூர் தொழிற் பேட்டையில் சென்னை மாற்றுப் பாதை சாலை	வெளிவட்டச் சாலை	61.0
35	வானகரம் - அம்பத்தூர் சாலை	பெரிய மேற்கத்தி சாலை	அத்திப்பட்டில் அதிமுக்கிய சாலை	18.0

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
36	பெரிய மேற்கத்தி சாலை மாற்றுப்பாதை சாலை வழியாக	மாநகர எல்லை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	45.0
37	பூந்தமல்லி நெடுஞ்சாலை	மாங்காடு சாலை சந்திப்பு	பூந்தமல்லி மாற்றுப்பாதை சாலை சந்திப்பு	30.5
38	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை	கத்திப்பாரா சந்திப்பு	புனித தோமையர் மலை கன்டோன்மென்ட் மேற்கு எல்லை	18.0
		புனித தோமையர் மலை கன்டோன்மென்ட் மேற்கு எல்லை	போரூர் எல்லை	27.0
		போரூர் சந்திப்பு	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	30.5
39	மாங்காடு சாலை	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை	போரூர் – குன்றத்தூர் சாலை	18.0
40	மாங்காடு – மெளலிவாக்கம் சாலை	மாங்காடு சாலை	போரூர் – குன்றத்தூர் சாலை	18.0
41	போரூர் – குன்றத்தூர் சாலை	போரூர் சந்திப்பு	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	30.5
42	ஆற்காடு சாலை	மாநகர எல்லை	போரூர் சந்திப்பு	30.5
43	மதுரவாயல் – போரூர் சாலை	பெரிய மேற்கத்தி சாலை	ஆற்காடு சாலை	18.0
44	ராமாபுரம் – வளசரவாக்கம் சாலை	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை மனப்பாக்கத்தில்	ஆற்காடு சாலை வளசரவாக்கத்தில்	18.0
45	அண்ணாசாலை, குப்புசாமி தெரு, நாயுடு தெரு, பாரதிசாலை, காமராஜ் சாலை	மாநகர எல்லை	ஆற்காடு சாலை (ஏ.ஆர்.ஏஸ். கார்டன் அருகே)	18.0
46	நந்தம்பாக்கம் நெசப்பாக்கம் சாலை	மவுண்ட் பூந்தமல்லி சாலை	மாநகர எல்லை	18.0
47	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	மாநகர எல்லை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	18.0
48	பல்லாவரம் – திருநீர்மலை திருமுடிவாக்கம் சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	வெளிவட்டச் சாலை	18.0
49	பம்மல்-பொழிச்சலூர் சாலை	பல்லாவரம் அனகாபுத்தூர் சாலை	பொழிச்சலூர்	18.0

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
50	பல்லாவரம் – திருநீர்மலை திருமுடிவாக்கம் சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	வெளிவட்டச் சாலை	18.0
51	திருமுடிவாக்கம்- குன்றத்தூர் சாலை	பல்லாவரம் – திருமுடிவாக்கம் சாலை	போளூர்- குன்றத்தூர் சாலை	18.0
52	தாம்பரம்-திருநீர்மலை சாலை	தாம்பரம் – நடுவீரப்பட்டு சாலை	திருநீர்மலை சாலை	18.0
53	தாம்பரம் – நடுவீரப்பட்டு சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	பூந்தண்டலம் சாலை	18.0
54	பூந்தண்டலம் சாலை	குன்றத்தூர் ஸ்ரீபெரும்புதூர் சாலை	நடுவீரப்பட்டு	18.0
55	முடிச்சூர் சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	மண்ணிவாக்கத்தில் வண்டலூர்-படப்பை சாலை,	18.0
56	முடிச்சூர்-மணிமங்களம் சாலை	முடிச்சூர் சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	18.0
57	வண்டலூர்-படப்பை சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	18.0
58	கேளம்பாக்கம் சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	30.5
59	தாம்பரம் மாற்றுப்பாதை சாலை (புதிய இணைப்பு)	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	45.0
60	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	தாம்பரம் மாற்றுப்பாதை சந்திப்பு	30.5
61	இரும்புலியூர்-மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	தாம்பரம் மாற்றுப்பாதை சந்திப்பு	மாநகர எல்லை	45.0
62	மவுண்ட்-மடிப்பாக்கம் சாலை	பெரிய தெற்கத்தி சாலை	மேடவாக்கத்தில் இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	18.0
63	வெளிவட்டச் சாலை தென் கிழக்கு பிரிவில் (புதிய இணைப்பு)	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	ராஜீவ் காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	61.0
64	சென்னை பெருநகர விரிவாக்கம் திட்டசாலை (புதிய இணைப்பு)	ராஜீவ் காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	கிழக்கு கடற்கரை சாலை	30.5

வரிசை எண்	சாலையின் பெயர்	இடைப்பட்ட தூரம்		சாலை இறுதி அகலம் (மீ.)
		முதல்	வரை	
65	கிழக்கு கடற்கரை சாலை	மாநகர எல்லை	சென்னை பெருநகர் பகுதி எல்லை	30.5
66	சோளிங்கநல்லூர் – குடிமியாண்டிதோப்பு சாலை	ராஜீவ்காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	கிழக்கு கடற்கரை சாலை	18.0
67	மேடவாக்கம் – சோளிங்கநல்லூர் சாலை	இரும்புலியூர் மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	ராஜீவ்காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	18.0
68	சித்தாலாப்பாக்கம் – ஓட்டியாம்பாக்கம் சாலை	மதுரைபாக்கம் சாலை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	18.0
69	மேடவாக்கம் – மதுரைபாக்கம் சாலை	இரும்புலியூர் – மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	18.0
70	வேங்கைவாசல் – மாடம்பாக்கம் சாலை	இரும்புலியூர் – மறைமலர் அடிகளார் பாலச் சாலை	மாடம்பாக்கம் சாலை	18.0
71	மாடம்பாக்கம் சாலை	ராஜ கீழ்ப்பாக்கத்தில் இரும்புலியூர் – மறைமலை அடிகளார் பால சாலை	சித்தாலாப்பாக்கத்தில் மதுரைபாக்கம் சாலை	18.0
72	அகரம்தென் சாலை	மாடம்பாக்கம் சாலை	கோவிலஞ்சேரியில் மதுரைபாக்கம் சாலை	18.0
73	ராஜீவ்காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	மத்திய கைலாஷ் சந்திப்பு	சென்னை பெருநகர பகுதி எல்லை	நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலம் ஆர்ஜிதப்படுத்துவதற்காக அறிவிக்கப்பட்டு அந்தந்த கிராம வரைபடங்களில் காட்டப்பட்டுள்ள படி
74	நூக்கம்பாளையம் சாலை	ராஜீவ்காந்தி சாலை (பழைய மாமல்லபுரம் சாலை)	மேடவாக்கம் ஓட்டியம்பாக்கம் சாலை	18.0

\* ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட விரிவான வளர்ச்சி திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள சாலை வழி அமைவுகள் நீங்கலாக