

Southern Builder



Bulletin of Builders Association of India - Southern Centre For Private Circulation only

AUGUST 2022



75வது ஆண்டு நிறைவு சுதந்திர தின விழா தென்னக மய்ய அறக்கட்டளை வளாகத்தில் பீஷ்மா R. இராதாகிருஷ்ணன் அவர்கள் தேசியக்கொடி ஏற்ற சிறப்பாக நடைபெற்றது



JAYARAJ INTERNATIONAL (P) LTD.



Timber Yard : No. 19, Puzhal Union Road, Vadaperumbakkam, Chennai – 600 060 Projects Contact : **9840070992** | 9840815812 | 7092212666 Email : jayarajenquiry@gmail.com Website : www.jayarajtimber.com



LEADERS IN TEAKWOOD

TEAK WOOD LOGS | TEAK SIZES | TEAK PLANKS | DOORS & WINDOWS















Our company has 30+ years of expertise in Teakwood, importing from around 15 countries across the World. We operate from **Chennai offering excellent** quality, **pest-free Teakwood** at **competitive** prices to our customers. We supply PAN India to **Builders, Saw millers, Traders, Furniture Manufacturers, etc.**







For Private Circulation only

Offical Journal of Builders' Association of India - Southern Centre.

August 2022

Builders' Association of India Southern Centre

Plot No. A1, 1st Main Road, Opp. to AIEMA, Industrial Estate, Ambattur, Chennai - 600 058. (T) 044-2625 2006 | (E) baisouthern1950@gmail.com | (W) www.baisouthern.com

OFFICE BEARERS - 2022-2023

CONTENTS

Mr. R R SHRIDHAR	- CHAIRMAN	ஆசிரியர் மடல்	04
Mr. A N BALAJI Mr. N G LOKANATHAN	- VICE CHAIRMAN - HON. SECRETARY	மய்யத்தலைவர் மடல்	05
Mr. P K P NARAYANA MURTHY Mr. Y SRINIVASAN	- HON. TREASURER - HON. JOINT SECRETARY	Capacity Based Design	06
		Tax Corner	07
EDITOR Mr. S AYYANATHAN 98410 46799		History of Pamban Bridge and its Technical Details	14
EDITORIAL BOARD		Basic of First Aid	19
mr. S D KANNAN mr. P K P NARAYANAN		Photo Page	29
ADVISORS		New Patron Members	28
Bhisma R RADHAKRISHNAN All India Past President & Trustee	- BAI	Southern Centre Activities	40
Mr. Mu MOAHAN Trustee & All India Past President	- BAI	Appeal	43

Si. No.	Description TARIFF	RatePerlssue	Rate Per Annum
1.	Multi Colour A4 Size Back Cover	R s.40,000/-	R s.4,00,000/-
2.	Multi Colour A4 Size Rear Cover Outer	Rs.30,000/-	Rs.3,00,000/-
3.	Multi Colour A4 Size Front Cover Inner / Rear Cover Inner	Rs.20,000/-	Rs.2,00,000 /-
4.	Multi Colour A4 Size Inner Page	Rs.15,000/-	Rs.1,50,000/-
5.	Multi Colour A4 Size Half Size Inner Page	Rs.10,000/-	Rs.1,00,000/- 👸
6.	Black & White A4 Inner Page	Rs.10,000/-	Rs.1,00,000/-
7.	Black & White A4 Half Page Inner Page	Rs.6,000 /-	یّ Rs.60,000/-

Disclaimer

The Materials Provided in this Publication are a free Service to its readers. No copyright Violations are intended. Views expressed in this publication are not necessarily of BAI. No direct or indirect or consequential liabilities are acceptable on the information made available herein.



அன்புடையீர் வணக்கம்,

இந்திய திருநாடு சுதந்திர காற்றை சுவாசிக்க துவங்கிய நாள் ஆகஸ்ட் 15, 1947ம் ஆண்டு நள்ளிரவு நேரம். 200 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக ஆங்கிலேயர்களின் ஆட்சியில் உரிமைகளை இழந்து அடிமைகளாக சித்திரவதைகளை அனுபவித்து வந்த மக்கள் விடுதலை பெற்று ஆனந்த ஒளி வெள்ளத்தை கண்ட நேரமாகும்.



முகலாயப் பேரரசு காலத்தில் வணிகம் செய்ய வந்த ஆங்கிலேயர்கள் கிழக்கிந்திய கம்பெனியை தொடங்கி பின்னாளில் ஆட்சி அதிகாரத்தை தங்கள் வசப்படுத்திக்

கொண்டனர். இன்று 75வது ஆண்டு சுதந்திர திருநாளை கொண்டாடிக்கொண்டிருக்கும் நாம் இந்திய திருநாட்டின் சுதந்திரத்திற்காக போராடி தங்கள் இன்னுயிரை தியாகம் செய்தவர்கள், சிறைவாசம் மற்றும் சித்தரவதைகளுக்கு ஆளானவர்களை நினைவு கூர்ந்து வீர வணக்கம் செய்ய வேண்டிய மிக முக்கியமான தருணம் இது ஆகும்.

இந்திய சுதந்திரப்போர் முதலில் தமிழ் மண்ணில் 1806ல் ஜூலை 10ம் நாள் வேலூரில் துவங்கியது. வட இந்தியாவில் நடந்த சிப்பாய் புரட்சிக்கலகத்திற்கு முன்பாகவே தமிழகத்தில் வேலூர் புரட்சி வரலாற்றுப் பதிவில் உள்ளது. தென்னகத்தில் சுதந்திர புரட்சிக்கு வித்திட்ட முதல் மாவீரன் பூலித்தேவன், தொடர்ந்து வாஞ்சிநாதன், வ.உ.சிதம்பரனார், பாரதியார், சுப்பிரமணிய சிவா, திருப்பூர் குமரன், மருது சகோதரர்கள், வேலு நாச்சியார், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத்தேவர், தீரன் சின்னமலை, முத்துராமலிங்க சேதுபதி, தில்லையாடி வள்ளியம்மை, சத்தியமுர்த்தி என சுதந்திரத்திற்காக போராடிய தமிழ்நாட்டின் தியாகிகளின் பட்டியல் இன்னும் நீளும்.

உணவுக்கு அத்தியாவசியமான எளிய முலப் பொருளான உப்புக்கு ஆங்கிலேய அரசு வரிவிதித்ததை எதிர்த்து 1930ம் ஆண்டு மகாத்மா காந்தி உப்புச்சத்தியாகிரகம் அறிவித்து தண்டி யாத்திரை மேற்கொண்டார். 1942ல் வெள்ளையனே வெளியேறு (Quit India Movement) போராட்டத்தை நடத்தி மகாத்மா காந்தி கைதாகி சிறைவாசம் அனுபவித்தார். தன் வாழ்நாளில் பெரும்பகுதியை சிறைவாசத்தில் அனுபவித்து உண்ணா நோன்பிருந்து சுதந்திரத்திற்கு போராடிய மகாத்மா காந்தி சுதந்திரம் அறிவிக்கப்பட்ட நாளில் இந்து முஸ்லீம் ஒற்றுமைக்காக அமைதி வழியில் போராடிய மகாத்மா காந்தி சுதந்திரம் அறிவிக்கப்பட்ட நாளில் இந்து முஸ்லீம் ஒற்றுமைக்காக அமைதி வழியில் போராடிக்கொண்டிருந்தார். அகிம்சையே தனது உயிர் மூச்சாக கொண்டிருந்த மகாத்மா காந்தி அவர்கள் நாடு சுதந்திரம் அடைந்த ஐந்தே மாதத்தில் மத துவேஷத்தின் கொடுமையினால் தன் இன்னுயிரை இழக்க நேர்ந்தது.

நாடு சுதந்திரம் பெற்ற போது அடிப்படை கட்டமைப்பை உருவாக்க மூலதனம் இல்லாத நிலையில் படிப்பறிவில்லாத பாமர மக்களுக்கு கல்வி, சுகாதாரம், உணவு, வேலைவாய்ப்பு உருவாக்க வேண்டிய சவாலான நேரத்தில் சுதந்திர இந்தியாவின் முதல் பிரதமரான ஜவஹர்லால் நேரு நாட்டு மக்களின் உணவுத் தேவையை பூர்த்தி செய்ய வேளாண் துறையை மேம்படுத்துவதே முக்கிய நோக்கமாகக் கொண்டு 1951ம் ஆண்டு முதலாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நடைமுறைபடுத்தி தொடர்ந்து தொழில் துறை, உள் கட்டமைப்பு, கல்வி, சுகாதாரம், மின்சாரம், பொதுத்துறை மேம்பாடு என ஐந்தாண்டு திட்டங்களை செயல்படுத்தி நாடு முன்னேற்ற பாதையில் செல்ல வித்திட்டார்.

நேருவைத் தொடர்ந்து ஆட்சிக்கு வந்த பிரதமர்கள் ஆற்றிய அரும் பணியால் இன்று உலகின் மிகப் பெரும் பொருளாதாரத்தை கொண்ட நாடுகளின் வரிசையில் இந்தியா ஐந்தாவது இடத்தில் உள்ளது. இந்திய நாடு 75 ஆண்டுகளில் அன்னியர் ஊடுருவல் ,அண்டைய நாட்டினரின் அத்துமீறல், இயற்கை சீற்றம் என எத்தனையோ சவால்களை எதிர்த்து வெற்றி பெற்று சாதனை படைத்துள்ளது.

சுதந்திரம் பெற்று 75 ஆண்டுகளுக்கு பிறகும் நாட்டின் முன்னேற்றப்பாதையில் தடைகற்களாக நிற்கும் சாதி, மதம் போன்ற வேற்றுமைகளை களைந்து இந்திய விடுதலைக்காக எண்ணிலடங்கா தியாகங்களை செய்து இன்னுயிர் நீத்த தியாகிகளை நினைவு கூர்ந்து அவர்களின் தியாகத்தினையும், பெருமைகளையும், இந்நாளில் அடுத்த தலைமுறைக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டியது நமது கடமையாகும்.

04

என்றும் அன்புடன் S. அய்யநாதன்

•Southern Builder •

மய்யத்தலைவர் மடல் 🌢

அன்புடையீர் வணக்கம்,

05.08.2022 அன்று சென்னையில் உள்ள ஓட்டல் ITC Grand Chola –வில் மாலை 5 மணி அளவில் GBR TMT நிறுவனம் கட்டுமானத்துறையின் தற்போதைய (பெருந்தொற்றிற்கு பின்) போக்கு குறித்த அறிவுப் பகிர்மாணத்திற்காக கட்டுநர் மாநாட்டினை ஏற்பாடு செய்திருந்தது. இக்கூட்டத்தில் சிறப்புரையாற்ற என்னையும் அழைத்திருந்தனர். எனது சிறப்புரையில் பெருந்தொற்றிற்கு பிந்தைய காலம் அதாவது கட்டுமானத்துறையின் தற்போதைய நிலவரம் குறித்து நான் முன் வைத்த வாதங்கள் அனைவராலும் பாராட்டப்பட்டது. இக்கூட்டத்தில் மய்யப் பொருளாளர் திரு. P.K.P. நாராயணன் அவர்களும் கலந்து கொண்டார்.

தென்னக மய்யத்தில் உள்ள டாக்டர் ராமகிருஷ்ணா அரங்கத்தில் நோய் தடுப்பு மருத்துவம் மற்றும் பணியிடத்தில் ஏற்படும் மருத்துவ அவசரநிலைக்கான முதலுதவி குறித்த கருத்தரங்கம் 10.08.2022 ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. IAOHன் பொருளாளர் (தமிழ்நாடு) மருத்துவர் S. சாராங்கதாரன், அவர்கள் தொழில் சார்ந்த ஆரோக்கியம் குறித்த அடிப்படையான விஷயங்களை விளக்கமாக எடுத்துரைத்தார். அப்பல்லோ மருத்துவமனையிலிருந்து வந்திருந்த மருத்துவக் குழுவினர் பணியிடத்தில் ஏற்படும் மருத்துவ அவசரத்தேவையின் மேற்கொள்ள வேண்டிய பற்றி விளக்கமாக செயல்முறையோடு போது முதலுதவி எடுத்துரைத்தனர். இக்கருத்தரங்கில் அகில இந்திய கட்டுநர் சங்கத்தின் முன்னாள் தலைவரும் காப்பாளருமான பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருஷ்ணன் அவர்கள் சிறப்புரையாற்றினார்.

தமிழ் நாடு மாசு கட்டுப்பாட்டு வாரியம் தொழில்துறையின் பசுமை மதிப்பீட்டை செயல்படுத்துவது தொடர்பான கலந்துரையாடல் கூட்டம் 11.08.2022 அன்று சென்னை தாஜ் கன்னிமாரா ஓட்டலில் நடைபெற்றது. இக்கூட்டத்தில் தென்னக மய்யத்தின் பொருளாளர் திரு.P.K. P. நாராயண மூர்த்தி அவர்கள் கலந்து கொண்டு இது சம்மந்தமாக நமது பரிந்தரைகளை தெரிவித்தார்.

15.08.2022 அன்று நமது பாரத தேசம் சுதந்திரம் அடைந்து 75 ஆண்டுகள் நிறைவடைவதையொட்டி காலை 9.30 மணிக்கு அகில இந்திய முன்னாள் தலைவரும் காப்பாளருமான பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருட்டிணன் அவர்கள் தேசியக்கொடி ஏற்ற அகில இந்திய முன்னாள் தலைவர் திரு. Mu. மோகன் அவர்கள், மற்றும் மய்ய நிர்வாகிகளோடு முன்னோடிகள் கலந்து கொண்டனர். அம்பத்தூர் ITI–ன் முதல்வரோடு ஆசிரியர்களும் சுமார் 50 மாணாக்கர்களும் கலந்து கொண்டனர். அவர்களுக்கு சுதந்திரதின பரிசாக மடிக்கணிணி பை (Laptop bag) வழங்கப்பட்டது. அனைத்து உறுப்பினர்கள் மற்றும் மாணவர்கள் ஆசிரியர்கள் அனைவருக்கும் காலைச் சிற்றுண்டி வழங்கப்பட்டது.

24.08.2022 அன்று GST பற்றிய கூட்டம் (On line மற்றும் Off Line) பத்மபூஷன் டாக்டர் A. ராமகிருஷ்ணா அரங்கத்தில் நடைபெற்றது. அகில இந்திய தலைவர் திரு. நிமேஷ் பட்டேல், அகில இந்திய துணைத்தலைவர் திரு. G. வேதானந்த், தென்மண்டலம் IIஆகியோர் On line–ல் கலந்து கொண்டனர். திரு. K. ஜெகநாதன், மாநிலத்தலைவர் தமிழ்நாடு, புதுச்சேரி அந்தமான் மற்றும் நிக்கோபார் அவர்கள் கவுரவ விருந்தினராக கலந்து கொண்டு சிறப்பித்தார். அகில இந்திய முன்னாள் தலைவர் மற்றும் காப்பாளர் பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருட்டிணன் அவர்கள் கலந்து கொண்டு உரையாற்றினார். பங்கேற்பாளர்களின் அனைத்து சந்தேகங்களுக்கும் வரிவிதிப்புக்குழுத்தலைவர் திரு. S.D. கண்ணன் அவர்கள் விளக்கம் அளித்தார்.

இப்படிக்கு, என்றும் அன்புடன் R.R. **ஸ்ரீ**தர்

GAD



CAPACITY BASED

- In this design approach the structures are designed in such a way so that plastic hinges can form only in predetermined positions and in predetermined sequences.
- The concept of this method is to avoid brittle mode of failure.
- This is adlieved by designing the brittle modes of failure to have higher strength than ductile modes.

Why Capacity Design?

- It is best to implement Capacity Design because structural performance is then a deliberate intention of the designer, and not revealed in a secondary manner by computational tools. • Further, because of the many sources of uncertainty inherent to structural modeling and analysis, unless ductile systems are predetermined, a computational tool may not accurately indicate which systems will achieve inelastic response.
- In summary, Capacity Design enables the creation of a more reliable computational model, which should lead to better structural design.
- Saves computational time Pre decide what is nonlinear and what is linear

Capacity Design Concept

- Choose a hierarchy of energy dissipating mechanisms ('Fuses)
- Provide sufficient reserve strength to other cornponen. ('Brittie Links')
- Ensure desired mechanism forms, even with uncertainty In demands, etc

This is explained with respect to a chain in Tension



For a Structure

- Beams stronger than adjoining braces, if any:
- Beam-column joints stronger than the adjoining beams;

A.R.Santhakumar Former Emeritus Professor, Department of Civil Engineering IIT Madras



- Columns stronger than adjoining beams:
- Beam-column joint stronger than the adjoining columns;
- Foundations stronger than adjoining columns; and
- Soil strata underneath stronger than foundations.

Capacity design for EQ Resistance

The objective of capacity design is to confirm a building undergoes controlled ductile behaviour in order to avoid collapse in a design-level earthquake. This involves designing the structure to allow ductile failure at key predictable locations within the structure and to prevent other failure types occurring near these locations or elsewhere in the structure.

In other words, in a structure that contains both brittle and ductile elements, capacity design is a method to provide the structure with an overall ductile characteristic.

Brittleness and ductility

Brittle elements have very limited capacity for inelastic deformation without losing strength – put simply, they break when you bend them. Brittle materials include glass, unreinforced concrete, cast iron and unreinforced masonry . In contrast to this, ductile elements can withstand repeated displacements without significant loss of strength. They may bend and deform, but they do not easily break. Ductile materials include properly detailed reinforced concrete and structural steel.

When a structure acts in a ductile manner, it generally dissipates earthquake energy. This energy dissipation is sometimes referred to as controlled damage, as the ductile elements within the structure may well destroy themselves in order to protect the rest of the structure.

In traditional reinforced concrete and steel buildings, yielding of the steel or steel reinforced elements is used to provide the ductility and energy dissipation necessary to protect the building from collapse.

Capacity design is to ensure a preferred failure mode and intended not only for EQ resistance. For other loads it ensures a fail safe mechanism

Tax Corner



திரு. S.D. கண்ணன் Taxation Committee

JOINT DEVELOPMENT OF PROPERTIES AND TAX IMPLICATIONS

I. Transfer of Development rights from Landowner to Builder

Agreement entered After 01/04/2019

- If flats are not booked before Completion Certificate, GST on RCM to be paid by Builder at 5%.
- Value is determined based on amount charged for similar flats by the Builder.
- Time of supply on Obtaining CC/First Occupation.
- Input tax credit is not available.

II. Construction service by the builder to landowner

Agreement entered after 01/04/2019

- Builder should pay at 5% On the value of flats handed over to land owner
- Value is determined based on amount charged for similar flats by the Builder.
- Time of supply on Obtaining CC/First Occupation.
- Input tax credit is not available.

III. Sale of flats by Builder

- If flat is booked or part of the amount received before obtaining CC, GST payable at 5%
- If not, GST not applicable.

IV. Sale of flats by Landowner:

- If flats are booked before obtaining Completion certificate GST payable at 5%.
- If flats remain unbooked till obtaining Completion certificate GST is payable by Builder under RCM @ 5%.

Note: Where-ever GST rate 5% is used, it is assumed that project is non-affordable housing project. If affordable housing project, GST rate is 1%.

The affordable residential apartment has been defined to extend the scope to include apartments having carpet area of 60 sqm/90 sqm and where consideration does not exceed Rs. 45 lakhs.

07

V. Applicability of Reverse charge mechanism:

• Builder is liable to pay GST on reverse charge basis on supply of Development rights only for the buildings which remain un-booked on the date of completion.

• Builder is liable to pay GST on procurements other than cement and capital goods if total procurements from registered person during the year falls below 80% of total procurement. For Eg. If total procurement from registered person during the year is 60%, (80-60) only for remaining 20%, builder should pay GST under RCM. (Applicable tax rate is 18%)

• Builder is also liable to pay GST under RCM is cement is purchased from Unregistered dealer. Applicable tax rate is 28%.

• Builder is also liable to pay GST under RCM for the capital goods purchased from unregistered dealers. GST to be paid at the rates applicable to such capital goods.

Important thing to note here is builder **cannot claim ITC** for the GST paid under RCM.

VI. Hence, for builder, applicability of GST arises at several point in time as below:

- 1. Sale of flats (if booked before CC). Applicable tax rate is 5%.
- 2. Transfer of development rights from Landowner. GST is payable under RCM at 5% on flats which remain un-booked on the date of CC or handover.
- 3. Construction service provided by builder to Landowner. GST is payable at 5%.
- 4. Purchase of capital goods or cement from un-registered dealer.
- 5. Other procurements for the project, if total purchase from registered dealer false below 80%.

VII. Important Income tax provisions:

For Builder:

As per section 50C, If Guidance value is higher than 120% of Sale value, the difference between Stamp value and Sale value will be taxable.

For Eg: If sale value of a flat is 100 lakhs and Guidance Value is 110 lakhs. Then 120% of 100 lakh is 120 lakhs > 110 lakhs. This is fine.

If stamp value is 130 lakhs in the above example, 120% sale value is 120 lakhs < 130 lakhs.

In this case (130-100) 30 lakhs will be considered as income for the builder.

But valuation adopted in Stamp Value can be objected in case assessment made by the income tax department and officer of Income tax has to make reference to valuation officer.

For Landowner:

Landowner is chargeable to tax at 2 points. Firstly, when Completion certificate is obtained for his share of properties. Difference between Stamp Duty Value and indexed purchase cost of land will be taxed as capital gain.

And on actual sale difference between sale price and stamp duty value is taxed as capital gain

VIII. Amendment in 43rd GST Council Meeting Notification No. 3/2019 dt CT (R) dt. 02.06.2021

If the Land Owner sells his share of flat during the construction to the intending buyers, he required to raise an invoice and charge GST as and when he gets payment from the buyer. He has to pay in cash since the builder will pay GST at the time of CC or first occupation, (ma be at the end) and resulting in ITC will be accumulated in the hands of Land owner. Hence as per the notification, the builder can pay GST in stages to the land owner, before th issuance of CC or first occupation, so that the land owner can utilize the ITC to pay is GS liability.

IX. Commonly asked questions with respect to RERA.

- 1. Whether RERA registration is required for real estate project?
- Yes. If the area of land proposed is more than 500 Square meters or project har more than 8 flats RERA registration is compulsory.
- 2. When RERA registration to be taken?
- RERA registration should be taken prior starting the project.
- 3. What is the consequence of not taking registration under RERA act?
- Builder is liable to penalty which may extend up to 10%.
- Any aggrieved person can lodge complaint against builder to RERA authorities.

X. TDS on Sale of Immovable Property (other than agricultural land)

	If seller is a Resident
Buyer	Any Person
Section Applicable	1941A
TAN Required	No
When to Deduct	on Payment or Credit Whichever is earlier
When to Deposit	within 30 days from the end of the month of deduction
	1% of the consideration value or the stamp duty value of such property, whichever is higher
Rate	Consideration include all charges of the nature of club membership fee, car parking fee, electricity or water facility fee, maintenance fee, advance fee or any other charges of similar nature, which are incidental to transfer
No TDS if	Consideration for the transfer of an immovable property and the stamp duty value of such property, are both less than 50 lakh rupees
TDS Statement	Form 26QB (Challan-cum-statement)(Late filing Fee
TDS Certificate	Form 16B within 15 days from due date of filing Form

If seller is an Non-Resident				
Buyer	Any Person			
Section Applicable	195			
TAN Required	Yes			
When to Deduct TDS	on Payment or Credit Whiche	ever is earlier		
When to Deposit TDS	on or before 7th of the next month (30th April for March month)			
Rate	20% + Surcharge & Cess	30% + Surcharge & Cess		
	if sold after 2 years (LTCG)	if sold on or before 2 years (STCG)		
	Form 27Q (Quarterly Filing) (Late filing Fee Rs.200 per day)			
	For Quarter Ending on	Due Date for filing Form 27Q		
TDS Statement	30th June	31st July		
TDS Statement	30th September	31st October		
	31st December	31st January		
	31st March	31st May		
TDS Certificate	Form 16A within 15 days from due date of filing Form 27Q			

JV with a Land Owner who is a Non Resident Indian

Assumptions:-

- Land Owner is an NRI.
- The Promoter enters into Joint Ventures with the land owner.
- Joint Ventures is an unregistered one and not registered U/S 45(5A) of the Income Tax as specified agreement.
- Land is a Capital Asset.

estion before the Promoter:-

at is the position of Non-Resident Indian –Land Owner entering into JV?

he case of Non-Resident Indian entering into JV, the promoter has to deduct TDS on the ment made in cash/draft/cheque and as well as kind (value of area sharing to Land owner promoter). The rate of TDS applicable shall be the income tax thereon at the rates in force. eg. if transaction falls under long term capital gains then the TDS to be deducted shall be 6 plus applicable cess and surcharge.

TDS Chart for LTCG of NRI:-

	Particulars	Property Sale Price (Rs.)			
		Less than 50	50 Lakhs to 1	Above Rs. 1	
		Lakhs	Crores	Crores	
	Long Term Capital Gains	20%	20%	20%	
	Тах				
(Add)	Surcharge	Nil	10% of above	15% of above	
	Total Tax (incl Surcharge)	20%	22%	23%	
(Add)	Health & Ed. Cess	4% of above	4% of above	4% of above	
	Applicable TDS Rate	20.8%	22.88%	23.92%*	
	(incl. Surcharge & Cess)				

Note:-

The value exceeds more than 1 crore, the TDS rate will be same i.e. 23.92% w.e.f. 01.04.2022

<u>GST:-</u>

GST has to be paid by promoter. Responsibility no more in the hands of the Land Owner and it has been shifted to the promoter under the Reverse Charge Mechanism (RCM)

Obligation on the part of the land owner

- The TDS on sale of land by NRI is required to be deducted U/s 195 of the IT Act. The Land owner has to file an application in Form 13 and obtain for NIL / Lower deduction of TDS depending on the capital gain after indexation and re-investment as the case may be.
- In case this certificate is not obtained by the seller from the Income Tax Department, the TDS should be deducted on the Total Sale Price and not on the Capital Gains. Therefore, it is very important for the seller to obtain this certificate from the Income Tax Officer.

COMPLIANCE ON THE PROMOTER SIDE

• The promoter should have TAN No when buying a property from NRI.

• The promoter has to check the residential status of the by using Income tax website; Even if the Land Owner has Aadhar Card & PAN Card he can still be considered as a Non – Resident as NRI

XII. Special Provision U/s 45 (5A) of the Income Tax For JV to Ascertain Capital Gain

1	Applicability	For JV entered after 01.04.2017	
2	Eligibility	The Land Owner must be on Individual / HUF. (Resident / Non Resident)	
3	Transfer of Land	Whether LTCG or STCG	

4	Registration	JV should be registered
5	Valuation	Value is taken on the date of issue of completion certificate and not on the date of original transfer.
6	Specified Agreement	The Land Owner enters an agreement with promoter for development of a project on the land provided by him.
7	Capital Gain for Land Owner	Land owner is liable to pay LTCG tax only when the builder completes and after obtaining CC.
8	Value of Capital Gain	Stamp duty value of Land and Building given by the builder and monetary consideration if any after deducting indexed cost of Land value.
9	Consequences if Land owner sells before getting completion certificate	Special Tax Regime shall not apply thus capital gain to be paid in the year such transfer made.

Compiled by : KSDK & Company LLP.

ழுமி ஒரு காந்தப்போழ



Er.A.G.Marimuthuraj

55 மார் 1600 ஆம் ஆண்டு வில்லியம் கில்பிரட் (William Gillbert) தான் முதன் முதலாகக் காந்தம் உண்மையான வடதுருவத்தை ஏன் காட்டுவதில்லை என்று சிந்தித்தார். காந்தம் பற்றி முதல் புத்தகதையும் அவரே எழுதினார். பூமி ஏன் ஒரு காந்த கலமாக இருக்கிறது என்பது பற்றி ஆய்வுகள் இன்றும் தொடர்ந்து நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

பூமி ஒரு பெரிய காந்தம், பூமியின் ஆழ்ந்த இடத்தில் உருகிய நிலையில் இருக்கும் இரும்பு இருப்பதாக அதனால் பூமிக்கு நம்பப்படுகிறது. காந்த சக்தி உண்டாகிறது என்று கூறப்படுகிறது. வடதுருவம் என்பது புவியியல் பிரகாரம் எல்லாத் தீர்க்க ரேகைகளும் சேரும் இடம் ஆகும். இது நிலையானது. அதுபோல் வட, தென் துருவங்களும் நிலையானது. ஆனால் வட காந்தத் துருவம் சற்று மேற்கு தள்ளி இருக்கிறது. இதுவும் ஒரே நிலையில் இருப்பதில்லை. சில துண்டுகள், இப்படியும், அப்படியும் மாறும் தன்மை கொண்டது. பூமியில் காற்றுப்புயல் அடிப்பது போல காந்தப்புயலும் வீசும். அப்போது காந்தக் கருவிகள் பாதிக்கப்படும். சான்றாக ரேடியோ.

பூமியின் காந்த சக்தியால் வடதுருவம் தென்துருவம் ஆகிய இரண்டிலும் அற்புதமான வண்ணங்கள் தோன்றுகின்றன. சூரியனிடமிருந்து வரும் மின் அணுக்களைப் பூமியின் இயல் காந்த சக்தி திருப்பி விருகிறது. அப்போது இவ்வண்ணங்கள் தோன்றுகின்றன. இவை ஆஸ்திரேலியாவில் அதிகம் காணப்படும். இவை 40 முதல் 60 மைல் உயரத்தில் தோன்றுகிறது.

மனித மூளை வெளிப்படுத்தும் காந்தப்புலமும், புவிகாந்தப்புலமும் ஒன்று சேரும்பொழுது நரம்புகள் சோர்வுறுதல், தூக்கம் கலைதல், போன்றவை நிகழ்கின்றது. இதனால்தான் வடக்கே தலைவைத்து படுக்காதே என்கிறார்கள். வடக்கு, வடகிழக்கு, வடமேற்கு பகுதியில் இருந்து நேர்மறை சக்தியும், தெற்கு, தென் கிழக்கு, தென் மேற்கு பகுதியில் இருந்து எதிர்மறை சக்தியும் வருவதாகவும் கூறுகின்றனர்.

இயற்கையின் ஒழுங்கு முறை

பூமியானது மணிக்கு ஆயிரம் மைல் வேகத்தில் தன் அச்சில் சுழல்கிறது. சந்திரன் பூமியிலிருந்து ஏறக்குறைய இரண்டு லட்சம் மைல் தூரத்தில் உள்ளது. இவ்வாறு இல்லாமல் இருந்தால் கடல் கொந்தளிப்பால் மட்டுமே பேரலைகளில் தினமும் உலகம் முழுக வேண்டியிருக்கும்.

அதுபோல் பூமியின் மேற்பரப்பு இப்போது இருப்பதைவிட இன்னும் சில அடிகள் பருமன் அதிகம் இருந்தால், பிராண வாயுவே இல்லாமல் உயிர் வாழ்வு முடிய வேண்டியதுதான். கடல்கள் இப்போது இருக்கும் ஆழத்தை விட கூடவோ, குறையவோ இருக்குமானால் கரியமில வாயுவும், பிராணவாயுவும், அதனால் உறிஞ்சப்பட்டு உயிரினமே வாழ முடியாமல் போய்விடும்.

சூரியனிலிருந்து 9 கோடி மைல் தள்ளி பூமி இருப்பதால்தான் அங்கே உயிரினம் இருக்க வாய்ப்பு அண்டவெளியில் உள்ளது. இருந்து பிரபஞ்ச பூமியை நோக்கி வெளிச்சகக்கதிர்கள் (Cosmic Rays) இடைவிடாமல் பாய்ந்து கொண்டே இருக்கின்றன. நமது பூமி ஒரு ஜெனரேட்டரைப் போன்றது. அதுபோல அதிசய சக்திகள் எல்லா இடங்களிலும் பூமியின் இருப்பதில்லை. நாட்டுக்கு நாடு, இடத்திற்கு இடம், மாற்றம் பல இருப்பது போலமண்ணின் தன்மையிலும் மாற்றங்கள் உண்டு.

கரிசல் பூமி (Regular Soil) சென்னிறப்பூமியை விடவும் சென்னிறப்பூமி (Red Soil) மஞ்சள் நிற பூமியைவிடவும் மஞ்சல் பூமி (Yellow Soil) வெண்ணிறப் பூமியை விடவும் அதிக வெப்பம் உடையதாக இருப்பதும் அதனால்தான் அதன்படி அறிவியல் கூறும் நிலப்பிரிவு 5 வகைப்படும். 1. கரிசல் மண் 2. வண்டல் மண்

3. செம்மண் 4. சரளைமண் 5. பாலைமண் காற்றோட்டமும் கால நிலையும்



ஒருகுறிப்பிட்ட நேரத்தில் அமையும் காற்று மண்டலத்தின் பௌதீக நிலைமைதான் வானிலை எனப்படும். காற்று மண்டலத்தின் அவ்வப்போது மாறிக்கொண்டே இருக்கும் வெப்பநிலை, வீசும் காற்று,

ஈரப்பதம், காற்ற(ழத்தம், வானம் அமைந்திருக்கும் ஆகியவற்றின் அப்போதைய நிலை அப்போதான் அளவீடுகளையும், தன்மைகளையும் கொண்டு வானிலை நிர்ணயிக்கலாம். நீண்ட அளவில் சராசரிப் போக்காக அமையும் வானிலைத் தன்மையே காலநிலையாகும். நிலப்பயன்பாடு, வீடு கட்டுதல் போன்ற நீர்வளம், நடைமுறை வதிகள் அங்கங்கே அமைந்த காலநிலையை வரைமுறைப்படுத்துகிறது.

காற்று அழுத்தம் வெப்ப அளவு, ஈரப்பசை – மழை அளவு பனிப்பொழிவு அளவு காற்றின் வேகம் திசை கடலிலிருந்து தூரம் கடல் மட்டத்திலிருந்து உயரம் ஆகியன கால நிலையையும், காற்றோட்டத்தையும், நிர்ணயிப்பவையாகும். ஒரு இடத்தின் ஒரு நேரத்தின் இவற்றின் அளவுகள் அந்த இடத்தின் காலநிலை ஒரு இடத்தில் சில காலம் தொடர்ந்து எனப்படும். கண்காணித்து அந்த அளவுகளின் சராசரியே அந்த இடத்தின் காலநிலை குறியீடு ஆகும். அன்றாட அளவுகள் ஆங்கிலத்தில் வெதர் என்றும் ஒரு குறிப்பிட்ட கால அளவுகள் கிளைமேட் என்றும் அழைக்கப்படும்.

உலகம் 13 வேறுபட்ட காலநிலை மண்டலங்களாக பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. வசதிக்காக இவை மூன்று பெரும் பிரிவுகளாகப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் அட்சரேகைகளை பொருத்தும், அளவைப் பொருத்தும் அவை அமையும். அவை கீழ் அட்ச ரேகை பிரதேசங்கள் இடை அட்ச ரேகை பிரதேசங்கள், உயர் அட்சரேகை பிரதேசங்கள் என்பனவாம்.

கீழ் அட்சரேகை பிர**தேசங்கள்** இதில் குளிர் பிரதேசங்கள்

காற்று கடற்கரை பிரதேசங்கள்



பாலைவன பிரதேசங்கள் வெப்பமண்டல பருவக்காற்று பிரதேசங்கள் புல்வெளிப் பிரதேசங்கள் ஆகியன அடங்கும்.

இடை அட்ச ரேகை பிரதேசங்கள்

இதில் சீன – ஐரோப்பிய – மத்தியதரை பகுதி பாலைவன ம்ஞ்சூரிய புல்வெளிப் பிரதேசங்கள் அடங்கும்.

உயர் அட்சரேகை பிரதேசங்கள்

இதில் தைகா துண்டிரா வகை பனிப்பிரதேசங்கள் உயர் மலைப் பிரதேசங்கள் அடங்கும்.

கால நிலைக்கு ஏற்றாற்போல் நம் உடைகள், வீடுகள், உணவுகள் போக்குவரத்து ஆகியன அமையும்.

காற்று, புவிஈர்ப்பு விசையின் காரணமாக அது சுற்றி ஒரு வளையமாக பூமியைச் அமைந்துள்ளது. 200 கி. மீ உயரம் வரை பூமியைச் சுற்றி சுமார் காற்று வியாபித்து உள்ளது. காற்று வாயுக்களின் (Air is a mixture of Gases) கலவை என அழைக்ப்படும். காற்றின் வீதம், பொதுவாக இடத்திற்கு இடம், வேளைக்கு வேளை மாறுபடுகிறது. பொருட்களிலேயே மிகவும், இலேசானதும், மென்மையானதும் எளிதில் இயங்கக்கூடியதுமாகு இருப்பது வாயு. வாயுவுக்கு கனி வடிவம் கிடையாது. நீரை விட 200 மடங்கு காற்று இலேசானதும் கூட. காற்றை பார்க்க முடியாது. அதன் வீச்சைத்தான் காணமுடியும். காறறுப்புகா இடத்தில் உயிர் வாழ்வதில்லை.

காற்றில் உள்ள 21 % ஆக்ஸிஜன் உயிர்வாழ தேவைப்படுகிறது. ஆக்ஸிஜனின் எரிக்கும் ஆற்றலை

நைட்ரஜன் மட்டுப்படுத்துகிறது. காற்றிலே நைட்ரஜன் பூமியைச் 78% உள்ளது. சுற்றியுள்ள வெப்பச் சூழலை ஒழுங்குபடுத்தி ஒரே சீராக வைத்திருப்பதற்கு காற்று மண்டலம் ஒரு பாதுகாப்புக் கவசமாக செயல்படுகிறது. நீரியல் சுழற்சி :

நீரானது நில உலகின் வெப்பநிலையை பகலில் சூரியனிடம் இருந்தும், இரவில் பூமியிடமிருந்தும் காப்பாற்றி கட்டுக்குள் வைத்திருக்கிறது. நீரில் capillary Action மூலமாகத்தான் தாவரங்களின் வேர்கள் அதன்



in a sing is



வளர்ச்சிக்குத் தேவையானதை எடுத்துக் கொள்கின்றன. மனித உடலில் நீர் 70 % இடம்பெற்றுள்ளது. ஒரு மனித உடலுக்கு 72736 லிட்டர் தண்ணீர் இறுதி

காலம் வரை தேவைப்படுகிறது. 80% பூமியில் நீரின்

பங்கு 71% ஆகும். உயிர்களின் உடலைக் கவனித்தால் ஒவ்வோர் உயிரணவும், தண்ணீரின் நடுப்பாகத் திலேயே தோன்றி வாழ்ந்தது என அறியப்படுகிறது.



History of Pamban Bridge and its Technical Details

Brief History

Pamban bridge is a railway bridge which connects the town of Rameswaram to mainland India. The Palk Strait bridge is a 23-kilometre bridge over the Palk Strait (a narrow passageway of water), between Dhanushkodi in Tamil Nadu state, and Talaimannar in Mannar Island of Sri Lanka. Pamban bridge will be unique and Said to be an engineering marvel. Work on Indian Railways 1st vertical lift railway sea bridge. It is India's first sea railway bridge of 2,057m long and the longest bridge in India constructed over a bay. The new Broad Gauge Pamban bridge has 145 spans of 12.20m(40') steel girder and one Scherzer navigational rolling lift span 66.59m (225') ie 145x45'+225'=6750'(2057m). Similarly, the railway SCISSORS bridge connecting the island is noted for its unique opening to pass the ships through the sea. It is one of the longest sea bridges in the country and dates back to 1914. India's first-ever sea Meter Gauge bridge was built by the British to boost trade relations with Sri Lanka. Construction of the Pamban Viaduct started in June 1911 and was completed in Dec 1913. The length of the double leaf bascule (a structure in which one end is counterbalanced by the other on the principle of the seesaw or by weights) section is 68.59m. The Scherzer span started in July 1913 and was completed in Dec 1913. The Pamban Bridge was opened on 24th February 1914 by Mr Neville Priestley, MD, S I Rly Co Ltd. On the night of Dec 22/23, 1964, a severe cyclone washed away 124 Girders of the Pamban Bridge, sparing the 20 pre-stressed concrete girders and Scherzer Navigational span. The Bridge was restored in three months. Plans for a bridge to connect to the mainland were suggested in 1870 as the British Administration sought ways to increase trade with Ceylon. It was and was the longest sea bridge in India until the opening of the 2.3 KM Bandra- Worli Sea Link in 2010.

Pamban Bridge is a 100 Year Old Indian Railways Sea Bridge. Imagine a railway bridge over the sea that 'opens up to allow ferry and boat movement! and, what makes this bridge even more wonderful is the fact that it was built 100 years ago! Till 1988, the Pamban bridge was the only surface transport that connected Tamil Nadu's island of Rameswaram to the mainland. The amazing feature of a double-leaf section that can be raised to allow the movement of ships and boats was designed by German Engineer Scherzer. The 114th span, midway along the bridge, is this called the Scherzer span. Interestingly, the Scherzer span is now being replaced by a modern one to improve the life of the bridge. Southern Railways has said that the new span would be operated with the help of a remote/single button by the staff in Pamban. Pamban





bridge is a cantilever bridge, that is it has structures that project horizontally into space, supported only on one end. Until recently, the two leaves of the bridge were opened manually using levers by workers, says Indian Railways. The train takes around 5 minutes to pass this bridge. The amazing feature of a double-leaf section that can be raised to allow the movement of ships and boats. On average, 10 to 15 small ships pass beneath the bridge every month.

Location of the Bridge. The Pamban railway bridge spans a 2.065 km strait between the Indian mainland and Pamban island. The mainland end of the bridge is located at 9°16'56.70'N 79°11'20.12"E. The bridge is located in the world's second most corrosive environment after Florida, making its maintenance a challenging job. The location is also a cyclone-prone high wind velocity zone.





Railway Line from Mainland to Rameswaram



Pamban Bridge

Opening by Pamban Bridge

Survived a Major Cyclone. In 1964, the bridge survived a major cyclone that flattened Dhanushkodi, a thriving port town. Following a cyclone-induced tragic train accident in 1964, Indian Railways installed devices to check the wind velocity across the Pamban through the duct. Train movement on the bridge will be halted when the wind speed exceeds 58 kmph. E Sreedharan, the man behind the construction of the Delhi Metro, played a major role in strengthening the bridge.

Up-gradation of Railway Line. Originally the railway bridge carried metre gauge trains connecting Mandapam on mainland India to Pamban. Indian Railways upgraded the bridge to carry broad gauge trains and the work was completed on 12 August 2007 to draw scores of foreign tourists and inland pilgrims to the island. From Pamban, the railway line bifurcated, one line towards Rameshwaram about 10.06 km up and another branch line of 24 km terminating at Dhanushkodi. The Boat mail express runs from Chennai Egmore to Rameswaram. The

train ran up to Dhanushkodi until 1964 when the metre-gauge branch line from Pamban to Dhanushkodi was destroyed by a cyclone in 1964.

Road Communication. The Pamban bridge was the only link between Rameswaram and the mainland until 1988 when a road bridge, running parallel to it, was built. Earlier, rail links used to transport hundreds of pilgrims every day to the temple on the island. This road bridge is also known as Indira Gandhi Road Bridge. The Pamban Road Bridge connects the National Highway (NH 49) with Rameswaram island. It stands on the Palk Strait and between the shores of Mandapam (a place on the Indian mainland) in Rameshwaram and Pamban. The construction works of the Pamban Road bridge were commenced on 17 November 1974 by the Indian Highway department and contracted to M/S Neelakandan Brothers Engs, Madras. After the 1978 cyclone the work was carried out slowly, and a few years later the contract was given to New Gammon India Ltd. The Government sanctioned 16.65 Crore by 1986. The work was completed on 1988. It was inaugurated by former Indian Prime Minister Rajiv Gandhi on 02 October 1988.



Barge passing the Bridge

Aerial view of Anchor Wells

Accidents on Bridge. On 23/24 December 1964, an estimated 7.6m storm surge struck the island, overturning the Pamban-Dhanuskodi passenger train, and killing all 150 passengers on board. On 13 January 2013, the bridge suffered minor damage when a Naval barge drifted into it.

IIT-Madras Experts Tested The Bridge. Experts from IIT-Madras carried out a study on the residual life of the new Pamban bridge. The experts had to ascertain the strength, stability and extent of corrosion and then approve it.

Trying for Unesco's World Heritage. The bridge was further strengthened in 2009 for running goods traffic. Indian Railways is trying to bring the bridge to Unesco's world heritage list.

Tourist Attraction. As India's first sea bridge, it has also become a tourist attraction by itself as people watch in awe when the two leaves of the bridge open up to let ships pass through.

Specialities of Pamban Bridge.

Pamban connect was built in 1911:Total length of the scaffold is 2.057 km. It has 145 ranges of 12.20m steel support and one Scherzer navigational moving lift Span of 225 m. It has finished 100 years of life and is still in benefit. Its development began in the year 1911 and finished in 1914. This connects the longest traverse which is 255 feet (68.6m) long. The rough evaluated cost of development is 537.57 lakh rupees. 600 labourers were associated with the development of this scaffold. 4,000 huge amounts of concrete were utilized for development. It is India's first ocean connection. It spectacularly opens up to allow ships and vessels to pass through, thanks to the ingenious design by German engineer Scherzer, who made the central body of the bridge flexible, to allow vessel movement. 10-15 small ships pass beneath the bridge every month. Till 1988, this bridge was the only link between Rameswaram and the mainland, till a road bridge running parallel to it was built. Hundreds of pilgrims would pass through the bridge to visit the temple on the island every day.

In 1964, the bridge survived a cyclone, that flattened the port town of Dhanushkodi. The bridge survived and was bolstered within 46 days, by none other than E Sreedharan, the man behind the construction of the Delhi Metro. The bridge has been vying to be on the UNESCO World Heritage List, which would confer upon it the status of a heritage monumentsomething people flock from all over to see. As of now also, people watch in awe as the two leaves of the bridge open up to let ships pass through. The huge bridge is a construction marvel, located 41 ft above sea level, and 2,057metres long. It has two lifting spans, with each half weighing around 415 tonnes. The two leaves of the bridge are opened manually with levers. The plan to construct this bridge was made in 1870, as the British Administration wanted to increase trade with Ceylon. In August 1911, construction began, and the bridge was opened on 24 February 1914.

The bridge would only carry metre gauge trains, connecting Mandapam on mainland India, to Pamban. The Indian Railways upgraded it to carry broad gauge trains, and work got over on 12th August 2007. From Pamban, the railway line splits, one heading toward Rameshwaram, and another branch line of 24 kilometres that terminates at Dhanushkodi. There have been only two recorded mishaps. One occurred when a storm surge overturned a train in 1964, and another occurred in January 2013, when the barge drifted into it and was repaired in 64 days. **Facts on New Pamban Railway Bridge Up-Graded To Broad Gauge Line in 2007.**

The railways decided to close down the metre gauge rail as part of its gauge conversion plans. The railways had proposed to make this line a unit gauge, but then President APJ Abdul Kalam suggested that it be strengthened and converted into a broad gauge rail. The new broad gauge line was thrown open for traffic in 2007. Interestingly, the new Pamban bridge was built parallel to the existing 104-year-old meter gauge bridge. The work on the new Pamban bridge had completed in two years. Pamban bridge is a first-of-its-kind for Indian Railways! and was built by Railway Vikas Nigam Limited (RVNL).

The Pamban bridge was a Rs 250 Crore Indian Railways project. The original bridge was commissioned in 1914 to connect the last station on the mainland Indian peninsula, which is Mandapam, to the Rameswaram island in the Gulf of Mannar. The new bridge was constructed over 2.057 km long with 145 spans of 13.72 metres and with one navigational span of 68.58 metres. This navigational span of the bridge can move vertically upwards to allow for the movement of ships and steamers. In the existing bridge, the Scherzer span is operated manually in a bid to allow the movement of ships, while the proposed facility of the bridge has electro-mechanical controlled systems. These systems have interlocked with the train control systems for seamless system connectivity. The Pamban bridge will not only help Indian Railways operate trains on the route at a higher speed, but will also allow trains to carry more weight. It will increase the volume of traffic between the mainland of Pamban and Rameswaram of religious significance.

The IIT-Madras has given technical approval to a proposal to replace the old Scherzer's span of the century-old Pamban rail bridge that connects Rameswaram island with the mainland. In January 2013, India's first cantilever bridge suffered damage after a barge crashed into it and the Railways carried out repair works and replaced 28 eroded girders out of the 146 girders. Subsequently, in 2016, as part of strengthening of the bridge, the Railways had decided to replace the manually operated 65.23 metre-long old span with a suitable electronic span to enable ships to pass under the bridge.

Rail Vikas Nigam Limited (RVNL), the engineering arm of Indian Railways, has been entrusted with the responsibility to replace the existing two-leaf structure with a vertical lift type span of 28.50 crores. "Design of an electronic single span was sent to IIT-Madras for technical approval. We have been just informed that the single truss span structure has been approved with a minor correction. After completing due procedures, bids will be invited for bridge construction," said a senior official from RVNL. As of now, about 10 to 15 cargo ships, Coast Guard ships, fishing vessels and oil tankers pass under the bridge every month.

The existing span will be replaced by an 80-metre vertical electronic span. "Besides, eliminating the risk of accidents, the new system will also reduce the huge maintenance works. The speed of trains can also be increased from 15 kmph to 30 kmph," the official explained. It is learnt that the Railways is also planning to set up a museum at Mandapam or nearby station, where the old Scherzer's spans are to be shifted. Railway

officials pointed out that the Pamban bridge is located in the world's second most corrosive environment and also the region is cyclone prone. "Replacing span would be a huge task. It may take a little longer time," the official said.

Planning and Construction. Plans for a bridge to connect to the mainland were suggested in 1870 as the British Administration sought ways to increase trade with Ceylon. The construction began in August 1911 and was opened on 24 February 1914. The adjacent road bridge was opened in 1988. As of 5 December 2018, the bridge was closed due to a crack in the bridge and maintenance work is going on. The Indian Railway Minister Piyush Goyal announced that a new railway bridge will be constructed near the old Pamban Bridge for Rs. 250 Crores. This new dual-track bridge is planned to be constructed in automotive mode, allowing two ships to pass this bridge at the same time.

Maintenance. The bridge was damaged during the 1964 Rameswaram cyclone and required repair work. Strengthening work was carried out on the bridge under the supervision of E. Sreedharan in 2009 to enable it to carry goods trains. On 13 January 2013, the bridge required repair work to the piers after suffering minor damage from a naval barge. In 2016, the Ministry of Railways sanctioned ₹25 Crores to replace the existing 65.23 metres long rolling type span with a 66 metres long single truss span which could be opened automatically. All train movement was stopped from 5 December 2018 when a fissure was noticed on 4 December 2018. Rail movement on the bridge is restored as of 10 March 2019.

Design. The railway bridge is located 12.2 metres above sea level and is 2,057 m long. The bridge consists of 145 piers and has a double-leaf bascule section with a Scherzer rolling type lift span that can be raised to let ships pass. Each half of the lifting span weighs 457 tons. Conversion from MG to BG by (a) Lowering the floor system by 543 mm to accommodate BG SOD. (b) Strengthened 55 trusses. (c) Added 12 additional star members. (d) Added 36 MT of additional weight per truss while strengthening. (e) Added 50 MT counter weight per truss. (f) Additional wells were provided to counter uplift due to BG Loading.

Design Features. Uplift force on the existing portal for (a) MG standard Bridge: Pass Trains is 288.56T; Goods Trains is 377.80T; (b) After conversion to BG standards; Pass Trains (1WDG2+ICF Coaches) is 38.98T; Goods Trains (1 WDG2+BoxN+ CC+ 2) is 525.45T. Uplift force on the existing portal after providing Additional Anchorage is Max Under BG Goods train is 194.50T; Uplift force per inclined member (Vertical) is 166.65T. The weight of the Concrete Block is 496.88T. The factor of Safety against overturning is 2.15 and Against uplift, force is 3.05.

Technical Details. The factors considered are: Well Sinking: Underwater excavations, scuba diving, underwater blasting on the sea bed, and quality control. Anchorage members' details involved are riveting procedures, transportation, quality control, weight size problems, etc. Erection procedure includes concreting and well-plugging portions and transportations with boats. Erection of working and material on the sea. Creating temporary supports for the feet of the 140T crane and challenges faced, etc.

Technicalities of Additional Anchorage System. Need of the Deadman Anchorage. Severe uplift forces are generated at the base of the cylindrical foundation which tries to uproot the substructure as the train passes on the cantilever portion in the middle of the Scherzer Span. King Posts and connected components are severely strained thus endangering the stability of the structure. To counteract the above forces this additional anchorage portal has been envisaged and designed. The design caters for the future heavier loads which may be generated in case a loaded goods train happens to pass through. This possibility cannot be ruled out because of the Proposed Sethu Samudram project which is likely to be a reality shortly or case the present rail terminal is re-linked to the historical ancient Boat mail service to Cyclone. It could be a reality shortly because of the changing international scenario. This additional anchorage system has been designed in consultation with SERC and IIT Chennai to prolong the service life of this unique and heritage structure of Indian railways This Engineering feat has been achieved by railway engineers at the most economical cost of Rs. 4.15 Crores and in the shortest possible time frame barring some legal implications. This has added a feather in the cap in the sense that the entire originality of this historical bridge has been retained intact. The most interesting feature is that despite all this modification and added weight, the entire bridge can be operated manually as before in the most simplistic manner The principle of functioning of the bridge is called Deadman Anchorage.

Functioning of Deadman Anchorage. As the moving point load approaches the cantilever portion, the rolling radial girder gets uplift force, as a result, the counterweight drum pushes the horizontal member of the portal frame upwards which generates excessive tensile force in both the King Posts which in turn tries to uplift the cylindrical foundation. To counter this phenomenon, the additional anchorage members try to prevent this up lift force by holding down the additionally provided upper horizontal member and thus share the load coming on the King posts and provide relief with the added factor of safety. The anchor wells have been designed to cater to structural as well as aesthetic needs. Diameter - 6.100m; RCC wall thickness is 0.500m; Underwater operations; Scuba diving method with highly skilled divers;



Passage to large-bodied ships

Salient Features of Anchorage Members.

C/L of Track to the C/L of the anchor well: 10.05 m Outer dia. Of well 6.10m. Inner dia. of well 5.10m. The total depth of the well is 7.45m. Depth below bed level 3.00m. Re-bars anchored in rock bed 1.98m.

Anchor Parts. The angle of inclination of anchor member 660. Top of well to top of portal 15.20m. Anchor members: 2Nos of ISMC 400*150mm (with 2Nos of 380x32mm thick plates welded @ISMC back to back 508 mm spacing). Batten plates distance (400x10mm) 600mm. Top new additional to portal 2Nos of ISMC 400x150 x7.84 metres with 2 Nos M.S plates 380x32mm.

Preliminary Works. Existing top portal frame top rivets duly cut and provided with HSFG bolt and nuts. Additional new two-channel sections ISMC 400x150mm fitted over the existing portals at Mandapam and Pamban ends. The anchor members 4Nos consists of 3 pieces in each member assembled, riveted and kept ready at Pamban yard. The required steel cribs; wooden cut blocks; sandbags, etc transported from Pamban office to bridge site by dip lorry in advance. The steel crib staging at eight locations was identified in consultation with Mechanical Dept and provided from the bed level of the sea.

Method of Erection. Line block time 11:00 to 16:00 hrs duly regulating one pair of passenger trains for 140 Tons rail crane working. During 2 hrs block anchor member two numbers transported by dip lorry to Mandpam side and keep ready for crane pickup. During 5 hrs block 140 Tons crane moved from Mandapam station to bridge site for a distance of 4 km.

Works Carried-out During Line Block. The imposed train speed on the bridge was 15 Kmph. On arrival of the crane" the four corners of crane's bearing beams supported over the steel cribs staging. The stability of the Crane was ensured from all angles. Picked up the anchor member one by one and lift to suit

with the top portal member duly having an angle of 660 to have a founds at anchor well. Repeat the same for another member duly having firm support at well and provide HSFG bolt and nuts at top connections. On completion at Mandapam end crane moved to the station. Clear the line block duly checking the safety. The same procedures were followed at the Pamban end.

Convertible Bridge. It is a type of bridge which can be used to move passage via a bridge as well as water. It is generally powered by electric motors, hydraulic pistons or a gearing system. Sometimes, when a long bridge is required, provides a certain amount of movement in the mid of the bridge to allow the ships to pass through it. Some movable bridges may be enabled by an engine some might not be, some may be manually operated, some can be operated by remote and some can be operated automatically by using Motion Sensors. It all depends on the length of the bridge and the location of the bridge. There is a need for the convertible bridge since most of the part of our earth is covered with water (about 70%) so there is a need to develop transportation via water too because it can be the shortest and cheapest way to communicate among countries.

Convertible Bridge Mechanism in Bridges Around the World. (a) Draw bridge. (b) Bascule bridge Folding bridge. (c) Rolling bridge. (d) Lift bridge. (e) Folding bridge. (f) Retractable bridge. (g) Rolling bascule bridge. (h) Submersible bridge. (i) Tilt bridge. (j) Swing bridge. (k) Transporter bridge.



Pamban Convertible Bridge. The motion sensor is used and the proximity sensor to sense coming ships and trains on the track and sea respectively. Motion Sensors depend on the length of the bridge and the location of the bridge. They are so provided in such a way that whenever a boat or ship came into the radius of that sensor it will automatically turn a Red signal for the train and the relay will send the information to the control room from where the person will clear the rail track and will send command signal for opening the bridge. After passing the ship the Proximity sensor will send the information for closing the Bridge and thus turning green signal for trains and red for ships.

Parts of Pamban Convertible Bridge. (a) Motion sensor.(b) Proximity sensor. (c) Red and green lights.

(d) Barriers. (e) Relay circuit. (f) Wood. (g) DC motor. (h) The energy source (Battery). The rail bridge is, for the most part, a conventional bridge resting on concrete piers, but has a double-leaf bascule section midway, which can be raised to let ships and barges pass through. In Dec-2018, the bascule of this bridge was damaged, which suspended transportation on the bridge for 3 months. Rail movement was again restored on 27 Feb 2019.

Pro and Cons of Convertible Bridge. The main advantage is it enhances the connectivity among cities of one country to another in the easiest manner. It reduces the cost of the bridge which is the main factor in proposing any bridge over a location. Its disadvantage is that all the vehicles should be removed before opening the bridge and costly.

Summary.

The century-old Pamban Rail Bridge and the more than two kilometres long road bridge connecting the island with the mainland have been brought under security cover to avert possible sabotage following terror attacks and bomb blasts in many cities. Already the Railway police had been providing security under the bridge and on the track. Dr A.P.J. Abdul Kalam played a vital role in preserving the bridge. This bridge is attractive in nature. The high officials are trying to get the UNESCO world heritage status for the Pamban Bridge on the line of the three Mountain Railways of India, the Darjeeling Himalayan Railway, the Nilgiri Mountain Railway and the Kalka–Shimla Railway.

"When beauty comes with danger; An example is the Train Journey via

Pamban Bridge which Connects Rameshwaram to Mainland."

BASIC OF FIRST AID

Irst Aid is the initial care that you provide in case of an injury or an accident. Consisting of simple yet efficient techniques First Air can help you save lives.

EMERGENCY ACTION PLAN

Help if the victim is endangered (fire/electric current/ collapsing construction/closed room with engulfing smoke). Remove victim from that place or wait for help if it is ot safe for you or the victim.

Check the responsiveness of the victim, whether he/ she is conscious or not. Gently shake and shout "Are you OK"? If there is trauma, tap on the victim's shoulder to avoid (spinal injury).

If victim does not respond call for Help - 100/1066 or any medical service nearby. Give clear information about place/whether the patient is an adult or a child and cause of injury (accident, fire etc)

Responsive casualty

If the injured person responds, check for other injuries. Ask for the history of the incident. If might give you a clue to the first aid required/ Ask the patient where he is feeling pain.

Unresponsive casualty

In case the injured person does not respond; check for the Airway, Breathing and Circulation or in short for the ABC.

CAB OF FIRST AID

Step 1- CIRCULATION

Check for a pulse in the neck (check only on one side)

If there is no pulse within 10 seconds, START CPR.

- · Put the heel of your hand on the centre of the victim's chest.
- Keep your arm straight
- Push hard and fast at the rate of approx 100 compressions per minute and 4-5 cm deep into centre of the chest.
- Do 30 compressions.

STEP 2 – AIRWAY

· Open the airway of your unresponsive/unconscious · If the construction is not relieved, give 5 abdominal

victim by tilting the head and lifting the chin.

Try to remove any foreign body only if visible/blood from victim's mouth with gentle sweep with your finger.

STEP 3 – BREATHING

- Check if your victim is either breathing normally or otherwise or completely not breathing.
- If not breathing or breathing abnormally-give 2 rescue breaths, mouth (by pinching

the nostrils and covering the victim's mouth with your mouth)

- Do 30 compression and 2 breaths (for 2 minutes)5 times.
- If there are two persons, one can give breath and the other can do chest compressions.
- Rotate rescuer after 2 minutes (5 cycles)
- Continue the above till medical help arrives.

RECOVERY POSITION

Only if there is pulse n carotid (neck) and the victim is breathing on their own.

- · Turn the patient to one side with arm straight: if possible turn to the left.
- Put the opposite hand under head.
- Fold the upper leg at 45 degrees.

CHOKING

19

In adult or child above 1 year. If the victim is conscious, encourage him to cough. If the obstruction doesn't get relieved, or if unable to cough, Red Cross recommends the 5 and 5 approach.

- · Give 5 blows between the person's shoulder blades in the back with the heel of your hand.











thrusts (according to the Heimlich Manoeuvre).

- Do 5 blows and 5 abdominal thrusts, until the obstruction is relieved or the person falls unconscious. If the person falls unconscious:
- Lay the person down on their back
- Check the pulse in neck (carotid artery)
- If there is no pulse felt within 10 seconds initiate CPR
- Do continuously till the Emergency Team arrives or you reach a hospital nearby.
- If there is a pulse put the patient in the recovery position.

In case of a child less than 1 year

- Assume a seated posture, and hold the infant facing down on your forearm (while it rests on your thigh)
- Gove 5 gentle blows with the heel of your palm between the shoulder blades of the infant.
- If it doesn't work, lie the infant face up on your thighs, keeping the head lower than the body.
- With the tip of your two fingers, give 5 gentle thrusts on the infant's breastbone.
- Alternate between 5 back blows and 5 chests thrusts.



HEIMLICH MANOUEVRE

- Stand behind the person and wrap your arms around his waist.
- Make a fist with one hand and grasp it with the other. The thumb side of your fist should be against the victim's abdomen, in the midline and slightly above the person's navel, but well below the tip of the breastbone.
- Press the fists into the abdomen with a quick backward and upward thrust.
- East thrust should be a separate and distinct movement.

CRITICAL CONDITIONS

ACUTE CORONARY SYNDROME (HEART ATTACK)

A heart attack occurs in a person when the blood flow to a part of the heart is

blocked for a certain time. which in turn damages that part of the heart. Most heart attacks result from a formation of a blood clot in

one of the arteries of the heart. **RECOGNIZING A HEART ATTACK**

- There is pain or heaviness in the chest, the upper abdomen or the back.
- This pain radiates to the upper arm, neck or the back in hardly any time (15-20 minutes)
- . Raised heart beat, sweating or vomiting.
- Do not try to apply first aid immediately.
- Rush the patient to nearest hospital. •

A heart attack happens very quickly and usually takes about 15-20 minutes. It is necessary to rush the patient to the nearest hospital for immediate care.

CARDIO-PULMONARYSCUSITATION (CPR)

As the name suggests, if includes resuscitation of heart and breathing. For the breathing part, the method of providing mouth-to-mouth breathing has already been discussed earlier in this manual. We shall focus on the method of resuscitation the



heart here, with chest compressions.

- · Make the victim lie down flat, facing up. Kneel down just besides the victim.
- · Keep the heel of your one hand in the centre of victim's chest over the lower end of sternum.
- Place your other hand over your first hand, clinching the fingers of both with each other.
- Bend yourself over the casualty, so that you rest your weight on your hands.
- Keeping your elbows straight, give chest compressions at a rate of about 100 compressions per minute.
- Remember to keep your elbows straight. The movement should come from your waist level.



After every 30 compressions, give 2 rescue breaths, keep repeating the cycle of 30:2.

ACUTE ASTHMA



Asthma is a lifelong disease. Asthma is a disorder that causes the airways of the lungs to swell and narrow, leading to wheezing, shortness of breath, chest tightness, and coughing. In sensitive people, asthma symptoms can be triggered by breathing allergy-causing substances (called allergens or triggers). The following

steps may be taken as first aid measures.

Step 1

Sit the person upright in a sitting position. Keep calm and reassure the patient. It's best not to leve the person alone.

Step 2

Without delay provide 4 separate puffs of a reliever puffer. It's best to provide the medicine one puff at a time. Ask the person to take 4 breaths from the spacer after each puff of the medication.

Step 3

It s best to wait for some time to see if there is any change in the person. If there is little or no improvement repeat steps 2 and 3.

Step 4

If there is no improvement even after repeating the steps again call an ambulance immediately. In case inhaler is not available, give the patient steam inhalation with very hot water.

SEVERE ALLERGIES

In providing first aid for severe allergies, the first thing to do is to stop further exposure to the allergen. In case of a be sting, the left over sting, should be removed with the help of a metal, may be a car key First aid is not applicable in the case of severe allergy. The basic goal should be transferring the victim to the nearest hospital, in the meanwhile, make the victim sit upright.

SEIZURES

Seizures are the symptoms of abnormal electrical discharges in the brain. The term "seizure" is often used interchangeably with convulsion. Convulsions are when a person's body shakes rapidly and uncontrollably. During convulsions, the person's muscles contract and relax repeatedly. There are many different types of seizures. Some have mild symptoms and no body shaking. Most seizures may last for less time and they do not cause any harm.

In case of a seizure, follow the below mentioned points.

• Stay calm. Most seizures only last for a minute or so.

• Prevent injury to the patient by using your common sense and moving any object, which may cause injury to the patient, away from his reach.

 Pay special attention to the length of a seizure and the time after it reoccurs, if it does so in front of you.

- Make the person as comfortable as possible. Loosen the tight clothing.
- Do not hold the person, or apply any restraints.
- Do not put anything in the person's mouth (food or water)
- Do not give anything to eat or drink, until the patient is fully conscious. Not even any oral medications.
- It lasts for more than 2 minutes, call for medical help.
- In the post-seizure phase, when the person is unconscious, there is a risk of vomiting. So lay the person down in the recovery position, as explained earlier in the manual. And shift the patient to the hospital or wait for help.

Contrary to the general b e l i e f , s p r i n k l i n g water, or making the person smell s o m e t h i n g doesn't help, and is not recommended.



STROKE (PARALYSIS)

21

Stroke is one of the most prevalent leading medical emergencies, due to lack of blood supply to the brain or bleeding inside the brain which causes weakness in the body (upper or lower limb) and speech disturbance, facial deviations and even altered sensorium and coma.

How to find the sins: Act FAST

- F: Facial weakness/deviation: one side of the face doesn't move when the victim speaks or smiles.
- A: Arm Drift: One of the hands wouldn't move or be able to hold straight and will drift down. Compare with the other arm.
- S: Speech: Speech may be slurred or even lead to complete loss of speech (aphasia).
- T: Time: Once you find any of the above 3 signs Rush to the hospital or call for help.

We can stop this process within 3-4.5 hrs onset of symptoms. Blocked blood circulation to the brain can be opened with resolving the clot within 4.5 hrs.

- Apollo Hospital

[Regd. No. TN/CCN/467/2012-14 [R. Dis. No. 197/2009. [Price: Re. 0.80 Paise.

TAMIL NADU GOVERNMENT GAZETTE

PUBLISHED BY AUTHORITY

No. 34]

CHENNAI, WEDNESDAY, AUGUST 24, 2022 Aavani 8, Subakiruthu, Thiruvalluvar Aandu–2053

Part III—Section 1(a)

General Statutory Rules, Notifications, Orders, Regulations, etc., issued by Secretariat Departments.

NOTIFICATIONS BY GOVERNMENT

CONTENTS

HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT DEPARTMENT

Amendment to the Tamil Nadu Combined Development and Building Rules, 2019

[G.O. Ms. No. 152, Housing and Urban Development [UD4(1)], 18th August 2022, ஆவணி 2, சுபகிருது, திருவள்ளுவர் ஆண்டு–2053.]

No. SRO A-16/2022.- In exercise of the powers conferred by sub-section (4) of Section 32 and Section 122 of the Tamil Nadu Town and Country Planning Act, 1971 (Tamil Nadu Act 35 of 1972), Sections 191 and 303 of the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 (Tamil Nadu Act V of 1920), Section 242 of the Tamil Nadu Panchayats Act, 1994 (Tami Nadu Act 21 of 1994), Sections 230 and 347 of the Chennai City Municipal Corporation Act, 1919 (Tamil Nadu Act IV of 1919), Sections 268 and 431 of the Madurai City Municipal Corporation Act, 1971 (Tamil Nadu Act 15 of 1971), Sections 268 and 430 of the Coimbatore City Municipal Corporation Act, 1981 (Tamil Nadu Act 25 of 1981), Section 11 of the Tiruchirappalli City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 27 of 1994), Section 11 of the Tirunelveli City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 28 of 1994), Section 11 of the Salem City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 29 of 1994), Section 10 of the Tiruppur City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 7 of 2008), Section 10 of the Erode City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 8 of 2008), Section 10 of the Vellore City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 26 of 2008), Section 10 of the Thoothukkudi City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 27 of 2008), Section 10 of the Thanjavur City Municipal Corporation Act, 2013 (Tamil Nadu Act 24 of 2013) and Section 10 of the Dindigul City Municipal Corporation Act, 2013 (Tamil Nadu Act 25 of 2013), the Hosur City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 10 of 2019), the Nagercoil City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 11 of 2019) and the Avadi City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 24 of 2019), the Governor of Tamil Nadu, hereby makes the following amendment to the Tamil Nadu Combined Development and Building Rules, 2019:-

Amendment

In the said Rules, in Rule 30 in sub-rule (5), for clause(ii), the following clause shall be substituted, namely:-

(ii) "In case of Metro Rail Corridors, existing, under execution and proposed for which administrative sanction has been issued by the Government, for the properties located within a distance of five hundred metres measured from the centre line of the corridor, Premium FSI shall be charged at fifty percent of the applicable Premium FSI charges."

22

HITESH KUMAR S. MAKWANA, Principal Secretary to Government.

P.K.P. NARAYANAN Advisor

P.N. Navin Kumar



SHREE LAKSHMI AND CO















Our Product Range :

- TMT/REBARS
- Channels
- MS Angles
- MS Rounds
- MS Rails
- HR / CR / GP /GC
 MS Sheets & Plates
- Joists
- Billets
- Wirerods
- Galv. Iron Wires



71, Rasappa Chetty Street, Park Town, Chennai - 600003, TN m: 98412 82 311 | 98840 29 311 e: shreelakshmi0311@gmail.com

"No Person Speaks about Religion Particularly When They Require Life Saving Blood" 10.08.2022 – பணியிடத்தில் ஏற்படும் அவசர நிலைக்கான முதலுதவி குறித்த கருத்தரங்கம்.







→Southern Builder+



-

75வது ஆண்டு நிறைவு சுதந்திர தின விழா கொண்டாட்டம்



சுதந்திர தினப் பரிசாக அம்பத்தூர் ITI மாணவர்களுக்கு மடிக்கணினி பை இலவசமாக வழங்கப்பட்டது.



24.08.2022 அன்று நடைபெற்ற GST பற்றிய கூட்டம்



பொதுக்குழு உறுப்பினர் திரு. A. கலையரசன் அவர்களது மகளின் Sri Sai குழந்தைகள் மருத்துவமனையினை ஊரகத் தொழில்துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு தா. மொ. அன்பரசன் அவர்கள் திறந்து வைத்த நிகழ்ச்சியில் பீஷ்மா R. இராதாகிருஷ்ணன் அவர்கள் கலந்து கொண்டார்



GBR TMT நிறுவனத்தால் கட்டுமானத்துறையின் தற்போதைய நிலை குறித்த கருத்தரங்கில் மய்யத்தலைவர் திரு. R.R. ஸ்ரீதர் அவர்கள் சிறப்புரையாற்றினார்



NEW PATRON MEMBERS





Mr. C. Collins Manford M/s. Minerva Housing Real Estate Developer / Promoter

No. 22-A. Vellalar Street Near: Gandhi Road Velacherv. Chennai - 600 042 Ct. 9551694230





Mr. Prathab Singh Thobias M/s. JPS Builders **Builder**

No. 628/1B2, Village High Road, Sholinganallur Chennai - 600 119 Ct. 7338775298



Mr. A.Guru M/s. A.K. Enterprises and Infra Manufactureres / Suppliers

No. 1/427, Gangaiamman Kovil Street. Thiruvallur Main Road. Vadakupattu, Medavakkam, Chennai - 600 100 Ct. 7299922733



Mrs. Suba Ravikumar M/s. GN Subham Builders Pvt. Ltd. **Civil Construction** No. 41/22, Kamaraj Avenue

Teachers Colony Adyar, Chennai - 600 020 Ct. 9940366898



Mr. R. Manoj Jesudasan M/s. Quality Shelters **Construction & Architecture** No. 105, 9th Street G-Block, Anna Nagar Chennai - 600 102 Ct. 9841621888



Mrs. M. Uma M/s. Uma Constructions-**Engineers & Contractors Industrial & Commercial Works** No. 24, Govindasamy Naicker Street.Sholinganallur Chennai - 600 119 Ct. 9345395605



Mr. R. Kannan M/s. Thiran Constructions Pvt. Ltd., Civil Contractors Flat No. 8, Meenakshi Apartments, No. 2/63, Muthuvel Street, Kodambakkam, Chennai - 600 024 Ct. 9176670389



Mr. P. Mariappan M/s. M.R. Associates Structural Designing & Construction No. 19/1, United India Nagar First Main Road Ayanavaram Chennai - 600 023 Ct. 9841296750



Mr. R.K. Arun Varshan M/s. Arun Constructions **Civil Construction and Real Estate Developer** No. 38, Gangai Nagar 1st Main Road Velachery, Chennai - 600 042 Ct. 9941416667



29

Mr. Ganapathi Siyaguru M/s. Abirami Builders **Engineers & Contractors**

No. 7, Mettu Street, Anjur Village, Mahindra World City Chengalpattu - 603 204 Ct. 7823920478



ABSTRACT

Urban Development - Amendment to Tamil Nadu Combined Development and Building Rules, 2019, regarding extending Premium FSI concession for the properties within a distance of five hundred metres from the centre line of the proposed metro rail corridors – Notification – Orders – Issued.

Housing and Urban Development [UD4(1)] Department

G.O.(Ms).No.152

Dated: 18.08.2022 சுபகிருது வருடம், ஆவணி 2 திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2053

Read

APPENDIX

NOTIFICATION

In exercise of the powers conferred by sub-section (4) of section 32 and section 122 of the Tamil Nadu Town and Country Planning Act, 1971 (Tamil Nadu Act 35 of 1972), sections 191 and 303 of the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 (Tamil Nadu Act V of 1920), section 242 of the Tamil Nadu Panchayats Act, 1994 (Tami Nadu Act 21 of 1994), sections 230 and 347 of the Chennai City Municipal Corporation Act, 1919 (Tamil Nadu Act IV of 1919), sections 268 and 431 of the Madurai City Municipal Corporation Act, 1971 (Tamil Nadu Act 15 of 1971), sections 268 and 430 of the Coimbatore Citv Municipal Corporation Act, 1981 (Tamil Nadu Act 25 of 1981), section 11 of the Tiruchirappalli City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 27 of 1994), section 11 of the Tirunelveli City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 28 of 1994), section 11 of the City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 29 of salem

City Municipal Corporation Act, 1994 (Tamil Nadu Act 29 of salem 1994), section 10 of the Tiruppur City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 7 of 2008), section 10 of the Erode City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 8 of 2008), section 10 of the City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 26 of Vellore 2008), section 10 of the Thoothukudi City Municipal Corporation Act, 2008 (Tamil Nadu Act 27 of 2008), section 10 of the Thanjavur City Municipal Corporation Act, 2013 (Tamil Nadu Act 24 of 2013) and section 10 of the Dindigul City Municipal Corporation Act, 2013 (Tamil Nadu Act 25 of 2013), the Hosur City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 10 of 2019), the Nagercoil City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 11 of 2019) and the Avadi City Municipal Corporation Act, 2019 (Tamil Nadu Act 24 of 2019), the Governor of Tamil Nadu, hereby makes the following amendment to the Tamil Nadu Combined Development and Building Rules, 2019:-

AMENDMENT

In the said Rules, in rule 30 in sub-rule (5), for clause(ii), the following clause shall be substituted, namely:-

ii) "In case of Metro Rail Corridors, existing, under execution and proposed for which administrative sanction has been issued by the Government, for the properties located within a distance of five hundred metres measured from the centre line of the corridor, Premium FSI shall be charged at fifty percent of the applicable Premium FSI charges."

HITESH KUMAR S.MAKWANA, PRINCIPAL SECRETARY TO GOVERNMENT.

//True Copy//

SECTION OFFICER.

((BRI))

நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநரகம்,

சென்னை – 28.

<u>சுற்றறிக்கை</u>

நாள்: 25.08.2022

பொருள் : கட்டிட அனுமதி – தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த அபிவிருத்தி மற்றும் கட்டிட விதிகள் 2019 – கட்டிட அனுமதி வழங்கும் நோவில் பின்பற்ற வேண்டிய – நடைமுறைகள் – தொடா்பாக.

பார்வை:

 அரசாணை (நிலை) எண்.18, நகராட்சி நிர்வாகம் மற்றும் குடிநீர் வழங்கல் (ந.நி1) துறை, நாள்.04.02.2018.

- தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த அபிவிருத்தி மற்றும் கட்டிட விதிகள், 2019.
- அரசு கடித எண்.14235/நநி–1/2022–1, நகராட்சி நிர்வாகம் மற்றும் குடிநீர் வழங்கல் (ந.நி1) துறை, நாள்.17.08.2022.

உள்ளாட்சி பகுதிகளில் அனைத்து தரப்பு மக்களும் பயன் பெறும் வகையில் கட்டிட விதிகள் மற்றும் அதற்கு அனுமதி வழங்கும் வழிமுறைகள் உருவாக்கப்பட்டு, பார்வை 1–ல் காணும் அரசாணையின் படி "தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த அபிவிருத்தி மற்றும் கட்டிட விதிகள், 2019" வெளியிடப்பட்டு 04.02.2019 முதல் அமலுக்கு கொண்டு வரப்பட்டன. அதன் அடிப்படையில் அனைத்து நகர்ப்புர உள்ளாட்சி அமைப்புகளிலும் கட்டிட அனுமதி வழங்கும் நடைமுறை எளிமைப்படுத்தப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.

பார்வை 3–ல் காணும் அரசு கடிதத்தில் நகர்ப்புர உள்ளாட்சி அமைப்புகளில் கட்டப்படும் குடியிருப்பு கட்டிடங்கள் மற்றும் வணிக கட்டிடங்களுக்கு கட்டிட அனுமதி வழங்கும் நேர்வில் கட்டிட விதிகள் முறையாக பின்பற்றப்படாமல் வழங்குவதாக பொது மக்களிடமிருந்தும், பல்வேறு சமூக ஆர்வலர்களிடமிருந்தும் புகார் வருவதாக தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் கட்டிட அனுமதி வழங்கும் நேர்வில் தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த அபிவிருத்தி மற்றும் கட்டிட விதிகள், 2019–ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதிகளை பின்பற்ற நகர்ப்புர உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு அறிவுரை வழங்க தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

அதனை தொடர்ந்து, நகர்ப்புர உள்ளாட்சி அமைப்புகளில் கட்டப்படும் குடியிருப்பு கட்டிடங்கள் மற்றும் வணிக கட்டிடங்களுக்கு கட்டிட அனுமதி வழங்கும் நேர்வில் பின்பற்ற வேண்டிய வழிமுறைகள் குறித்து கீழ்காணும் அறிவுரைகள் வழங்கப்படுகிறது.

- தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த அபிவிருத்தி மற்றும் கட்டிட விதிகள், 2019–ல் கட்டிட அனுமதி வழங்குவது குறித்தான விதி எண்.6, 10, 15 மற்றும் இதர விதிகளை முறையாக பின்பற்ற வேண்டும்.
- புதியதாக கட்டிட பணி தொடங்கும் இடங்களை ஆய்வு செய்து முறையான கட்டிட அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளதா என்பதை நகரமைப்பு அலுவலர் / நகரமைப்பு ஆய்வாளர் உறுதி செய்ய வேண்டும்.
- கட்டிட அனுமதி வழங்கிய பின்னர் உரிய கால இடைவெளியில் ஆய்வு செய்து கட்டிட அனுமதியின் படி தான் கட்டிடங்கள் கட்டப்படுகிறதா என்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும்.
- முறையான அனுமதியின்றி கட்டிடங்கள் கட்டுவது கண்டறியப்பட்டால் ஆரம்ப கட்டத்திலேயே தடுத்து நிறுத்த உரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.
- கட்டிட அனுமதிக்கு மாறாக கட்டிடங்கள் கட்டுவது கண்டறியப்பட்டாலோ அல்லது தவறான ஆவணங்கள் அடிப்படையில் அனுமதி பெற்றுள்ளதாக தெரியவந்தாலோ வழங்கப்பட்ட கட்டிட அனுமதி ரத்து செய்யப்பட வேண்டும்.
- அனுமதியற்ற / அனுமதிக்கு மாறான கட்டுமானங்கள் மீது சட்ட ரீதியான அமலாக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்வதுடன் நகராட்சி மற்றும் மாநகராட்சி சட்ட விதிகளில் குறிப்பிட்டவாறு குற்றவியல் நடவடிக்கை உட்பட அனைத்து சட்ட ரீதியான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

அனைத்து நகராட்சிகளின் நகரமைப்பு ஆய்வாளா்கள் / நகரமைப்பு அலுவலா்கள் மற்றும் மாநகராட்சிகளின் இளநிலை பொறியாளா்கள், உதவி பொறியாளா்கள் மற்றும் செயற்பொறியாளா்களும் இச்சுற்றறிக்கையை தவறாது பின்பற்ற வேண்டும் எனவும், மாநகராட்சி / நகராட்சி ஆணையா்கள் இப்பணியை உரிய முறையில் கண்காணிக்க வேண்டும் எனவும் கேட்டுக் கொள்ளப்படுகிறது.

<u>இணைப்பு: அரசு கடிதம்</u>

ஒம்/–பா. பொன்னையா, நகராட்சி நிர்வாக இயக்குநர்.

பெறுநர்

அனைத்து மாநகராட்சி ஆணையா்கள், அனைத்து நகராட்சி ஆணையா்கள்

நகல்

அனைத்து நகராட்சி நிர்வாக மண்டல இயக்குநர்கள்

// ஆணைப்படி அனுப்பப்படுகிறது //

33

துணை இயக்குநர் (நகரமைப்பு).



Municipal Administration and Water Supply (MA1)Department, Secretariat, Chennai - 600 009.

Letter No.14235/MA1/2022-1 08.2022

Thiru.Shiv Das Meena, I.A.S., Additional Chief Secretary to Government.

To

From

The Principal Secretary/ Commissioner Greater Chennai Corporation, Chennai- 600 003.

The Commissioner of Town Panchayats, Chennai -600 028. ------

The Director of Municipal Administration, Chennai-600 028.

Sir,

- Sub: Municipal Administration Building permission - General instructions to the Local Bodies - Regarding.
- Tamil Nadu Combined Development and Ref: Building Rules, 2019

I am to invite attention to the reference cited.

2. In view of abundance of complaints from various stakeholders such as General Public, Social Activists, Civil Society Organizations, of the state for not following the procedures in obtaining building plan approval for the constructions of residential as well as commercial buildings from the respective local bodies. I am, therefore, to request you to adhere the instructions strictly under rule 6; 10; 15 and relevant portions of Tamil Nadu Combined Development and Building Rules, 2019, and ensure the building plan approval should be obtained from the competent authority prior to the commencement of the constructions.

34

3. The above instructions may be followed scrupulously.

Yours faithfully

for Additional Chief Secretary to Government



Urban Development - Introduction of B.Plan Programme in School of Architecture and Planning(SAP), Anna University – Financial Assistance by Chennai Metropolitan Development Authority and Other Local Planning Authorities - Orders – Issued.

HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT(UD3(2))DEPARTMENT

G.O.(Ms.) No.156

Dated: 23.08.2022. சுபகிருது வருடம், ஆவணி-7, திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2053.

Read:

- 1. Announcement for the year 2022-2023, Housing and Urban Development Department.
- 2. From the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority, Chennai-8, Letter No.E1/3872/2021, dated 25.05.2022.
- 3. From the Director, Directorate of Town and Country Planning, Koyambedu, Chennai-107, Letter Roc.No.4846/2022/B3, dated 25.05.2022.

ORDER:

The NITI Aayog has made the following key recommendations in its report on "Reforms in Urban Planning Capacity in India-2021" in order to strengthen the supply of technically trained planners in the country:-

"By 2032, India would need about 3 lakh town and country planners- i.e. on an average, 8000 per year (6000 from B.Planning and 2000 from M.Planning). To meet this requirement.

a. Fourteen new Schools of Planning and Architecture should be started in major metro cities with a minimum intake of 75 in B.Planning and 60 in M.Planning, respectively.

b. Balance of seats could be provided by the University Grants Commission (UGC) and State-recognized universities through affiliated institutions for B.Planning..."

2. During the meeting held on 21.12.2021 regarding reforms in Urban Planning Capacity in Tamil Nadu it was mentioned that in Tamil Nadu only 3 institutions are offering Masters in Planning. There are no University/ Institutions offering Bachelor of Planning degree. There is a shortage of qualified Town Planners. It was decided to examine that Bachelor of Planning (B.Plan) courses to be commenced in some of the institutions in Tamil Nadu and necessary steps to be taken by the Higher Education Department. B.Plan courses will be commencing from the year 2022-2023 in Anna University. It was also decided that B.Plan course to be displayed in their single window system of common admission portal.

3. In this connection, meeting with officials of NITI Aayog was held on 25.02.2022. Wherein it was stated by the Principal Secretary, Higher Education Department that the present nomenclature of Planning courses is as per the AICTE norms and the Anna University has been addressed to introduce Bachelors of Planning degree course in the academic year 2022-2023.

4. In the meantime, the Hon'ble Minister, Housing and Urban Development has made the following Announcement on the floor of Tamil Nadu Legislative Assembly 2022-2023:-

"சென்னை அண்ணா பல்கலைக்கழக கட்டடக்கலை மற்றும் திட்டமிடல் பள்ளியில் (SAP) இளநிலை திட்டமிடல் (B.Plan) பாடத்திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்த சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம் மற்றும் நகர் ஊரமைப்பு இயக்ககம் ரூ.10 கோடி நிதி வழங்கும்."

5. The School of Architecture and Planning, Anna University is Tamil Nadu's premier institute offering undergraduate and postgraduate courses in Architecture and postgraduate courses in Master of Planning (M.Plan.). Subsequently, a meeting was convened between Principal Secretary, Housing and Urban Development Department and Principal Secretary, Higher Education Department along with officials of CMDA, DTCP and the Head of Department of School of Architecture and Planning (SAP), Anna University on 18.05.2022. Based on the discussion, it is proposed that Chennai Metropolitan Development Authority (CMDA) and Directorate of Town and Country Planning (DTCP) may be involved in the outlining and decision-making of the program in the following categories:

a. Funding for B.Plan Programme from CMDA and DTCP

The Registrar, Anna University, Chennai has requested financial assistance for capital expenditure to establish the B.Plan Programme and monthly recurring expenditure of Rs.17.8 lakhs to commence programme from the academic year 2022-23. The total estimated expenditure requested by SAP for the first 5 years of the programme is tabulated below:-

S. No.	Description	Amount (in Rupees)
1.	Capital Expenditure to establish the B.Plan Programme (A)	Rs.7.87 crore
2.	Operating expenditure for the first year	Rs.2.13 crore
	(17.8 lakhs per month*12 months) (B)	
	Initial seed funding for the first year (2022-2023) (C)	Rs.10.00 crore
	[C=A+B]	· .
3.	Recurring expenditure from 2 nd year to 5 th year (2023-2027)	Rs. 8.54 crore
	(17.8 lakhs per month*12 months*4 years) (D)	
	Total Expenditure for 5 years (E) [E=C+D]	Rs.18.54 crore

Funding Requirements for B.Plan Programme for 5 years:

It is proposed that the financial support to the School of Architecture and Planning, Anna University, Chennai for commencing the B.Plan Programme may

be provided by CMDA and DTCP, in the ratio of 80:20 respectively to provide an initial seed funding of Rs.10 crore. Subsequently, funding may be made by CMDA and DTCP for meeting the recurring expenses by following the approval of an annual budget on a year-on-year basis, for a period of four years initially, beyond which the need for continuing the financial support may be reviewed. Further, DTCP has informed that DTCP's funding of the B.Plan Programme will be met out from the fund account of various Local Planning Authorities.

b. <u>Utilising the existing administrative arrangement of the Centre for</u> <u>Human Settlements.</u>

It is proposed to incorporate the Centre for Human Settlements(CHS), the current research wing of the Department of Planning, School of Architecture and Planning as the nodal agency to administer the commencement and conduct of the B.Plan Programme. The existing administrative set-up of CHS and the present executive committee would be the monitoring and decision-making body of the B.Plan Programme with active participation from CMDA and DTCP.

c. <u>Curriculum</u>

GAD

The Department of Planning, School of Architecture and Planning has already submitted a draft curriculum to the AICTE for approval of the B.Plan programme. It is suggested that the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority may be appointed as a Member of the Syllabus Committee to suggest suitable modifications, if required, to address practical planning challenges in urban development.

d. Establishing one Faculty Position Namely Research and Planning Chair.

CMDA/DTCP may establish a Research and Planning Chair, equivalent to the position of the Design Chair in the Architecture Department of SAP. This position will be recruited from open-market through advertisement for a national-level.

e. Roles and Responsibilities of CMDA/DTCP and SAP

It is proposed that the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority may be appointed as Co-Chairman of the Executive Committee of the CHS and Chairman of the Academic Committee. It is also proposed that the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority may be appointed as a Member to the Selection Committee for all faculty positions related to the B.Plan Programme. CHS would liaise with CMDA/DTCP to provide cutting-edge urban insights to enhance urban planning research capacity in the city. Further, the Department of Planning, SAP would accept upto 4 CMDA/DTCP officers every year for pursuing M.Plan or any equivalent course, as well as customised hybrid courses, as may be decided. The administrative arrangements and necessary provisions would be worked out in detail and stipulated for engaging CMDA/DTCP in the entire decisionmaking process in the setting up of the B.Plan Programme.

6. The Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority has requested to issue orders on the following:-

a. To accord permission for the commencement of B.Plan Programme in School of Architecture and Planning, Chennai with financial sanction of Rs.18.54 crore (Rupees Eighteen crore and fifty four lakh only) by funding from Chennai Metropolitan Development Authority and Directorate of Town and

37

Country Planning in the ratio of 80:20 respectively for meeting the initial seed funding of Rs.10 crore (Rupees Ten Crore only) and recurring expenditure of Rs.8.54 crore (Rupees Eight crore and fifty four lakh only) for the subsequent four years. The required recurring expenditure is to be met on an annual basis by recouping the funds from CMDA/DTCPs Local Planning Authorities.

b. To accord permission for appointment of Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority to act as Co-Chairman of the Executive Committee of Centre for Human Settlements(CHS) to direct the outlining and detailing of the B.Plan Programme and its commencement.

c. To accord permission for appointment of Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority to act as member of the syllabus Sub-Committee and to permit Member Secretary, CMDA and DTCP to act as Member in the Selection Committee for all the faculty positions of the B.Plan Programme.

d. To accord permission to CMDA and DTCP for establishing one faculty position namely 'Research and Planning Chair' to the B.Plan programme, equivalent to the position of the 'Design Chair' in the Architecture Department of SAP, Chennai.

e. To accord permission to CMDA and DTCP for nominating upto 4 officers, two each from CMDA/DTCP directly every year for pursuing post graduate course in planning at SAP without the requirement to take Tamil Nadu Common Entrance Test (TANCET).

7. The Government after careful examination accept the proposal of the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority and hereby accord permission for commencing a new course viz., B.Plan Programme in School of Architecture and Planning, Anna University, Chennai during the Academic year 2022-2023.

(i) Further Government also accord financial sanction to the tune of Rs.18.54 crore (Rupees Eighteen crore and fifty four lakh only) to meet the financial requirements for the above proposal by funding from CMDA and DTCP in the ratio of 80:20 respectively [To meet the initial seed funding of Rs.10 crore (Rupees Ten crore only) and recurring expenditure of Rs.8.54 crore (Rupees Eight crore and fifty four lakh only) for the subsequent four years].

(ii) The Government direct that the required recurring expenditure is to be met on an annual basis by recouping the funds from CMDA/DTCPs Local Planning Authorities budget for a period of four years.

(iii) The Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority and Director of Town and Country Planning are directed to arrange to disburse the seed funds to Anna University immediately as per the above financial sanction.

8. The Government permit the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority to act as Co-Chairman of the Executive Committee of Centre for Human Settlements(CHS) to direct the outlining and detailing of the B.Plan Programme and its commencement. The Government also permit the Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority to act as member of the Syllabus Sub-Committee for the above course. Both Member Secretary, Chennai Metropolitan Development Authority and Director of Town and Country Planning are permitted to act as Member in the Selection

Committee for all the faculty positions of the B.Plan Programme. 9. The Government also permit the CMDA and DTCP to establish one

faculty position namely 'Research and Planning Chair' to the B.Plan Programme, equivalent to the position of the 'Design Chair' in the Architecture Department of School of Architecture and Planning, Chennai.

10. The Government also direct the CMDA and DTCP to nominate upto 4 officers, two each from CMDA/DTCP directly every year for pursuing post graduate course in planning at SAP without the requirement to take Tamil Nadu Common Entrance Test (TANCET).

11. This order issues with the concurrence of Finance Department vide its U.O.No.66/ADS(PW)/2022, dated 08.08.2022.

(BY ORDER OF THE GOVERNOR)

HITESH KUMAR S. MAKWANA, PRINCIPAL SECRETARY TO GOVERNMENT. //FORWARDED BY ORDER//

SECTION OFFICER.



SOUTHERN CENTRE ACTIVITIES

05.08.2022

சென்னையில் உள்ள ஒட்டல் ITC Grand Chola –வில் மாலை 5 மணி அளவில் GBR TMT நிறுவனத்தால் கட்டுமானத்துறையின் தற்போதைய (பெருந்தொற்றிற்கு பின்) போக்கு குறித்த அறிவுப் பகிர்மாணத்திற்காக கட்டுநர் மாநாட்டினை ஏற்பாடு செய்திருந்தது. இக்கூட்டத்தில் சிறப்புரையாற்ற மய்யத்தலைவர் திரு. R. R. ஸ்ரீதர் அவர்கள் அழைக்கப்பட்டிருந்தார். அவரோடு Urban Tree Infrastructure நிறுவனத்தின் இணை நிறுவனர் திரு. அபிஷேக் மேத்தா அவர்களும் GBR Steel நிறுவனத்தின் மேலாண் இயக்குநர் திரு. வெங்கடேஷ் ராத்தி அவர்களும் சிறப்புரையாற்றினார்கள். தனது சிறப்புரையில் மய்யத்தலைவர் திரு. R.R. ஸ்ரீதர் அவர்கள் பெருந்தொற்றிற்கு பிந்தைய காலம் அதாவது கட்டுமானத்துறையின் தற்போதைய நிலவரம் குறித்து முன் வைத்த வாதங்கள் அனைவராலும் பாராட்டப்பட்டது. இக்கூட்டத்தில் மய்யப் பொருளாளர் திரு. P.K.P. நாராயணன் அவர்களும் கலந்து கொண்டார்.

10.08.2022

தென்னக மய்யத்தில் உள்ள டாக்டர் ராமகிருஷ்ணா அரங்கத்தில் நோய் தடுப்பு மருத்துவம் மற்றும் பணியிடத்தில் ஏற்படும் மருத்துவ அவசரநிலைக்கான முதலுதவி குறித்த கருத்தரங்கம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. தொழில் சார்ந்த ஆரோக்கியம் குறித்த இந்திய சங்கத்தின் தமிழ் மாநில கிளையின் மருத்துவ அதிகாரிகளும், அப்பல்லோ மருத்துவமனை மருத்துவர்களும் இக்கலந்தாய்வில் ஆலோசனைகள் வழங்கினர். IAOHன் பொருளாளர்(தமிழ்நாடு) மருத்துவர் ஆரோக்கியம் S. சாராங்கதாரன், தொழில் சார்ந்த அவர்கள் குறித்த அடிப்படையான விஷயங்களை விளக்கமாக எடுத்துரைத்தார். அப்பல்லோ மருத்துவமனையிலிருந்து வந்திருந்த பணியிடத்தில் குழுவினர் ஏற்படும் மரு<u>த்</u>துவ அவசரத்தேவையின் போது மரு<u>த்</u>துவக் மேற்கொள்ள வேண்டிய முதலுதவி பற்றி விளக்கமாக செயல்முறையோடு எடுத்துரைத்தனர். மய்யத்தலைவர் திரு. R.R. ஸ்ரீதர் அவர்களின் வரவேற்புரையோடு துவங்கிய இக்கருத்தரங்கில் முன்னாள் அகில இந்திய கட்டுநர் சங்கத்தின் தலைவரும் காப்பாளருமான பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருஷ்ணன் அவர்கள் சிறப்புரையாற்றினார். <u>கூட்டத்த</u>ில் தற்போதைய காப்பாளரும் அகில இந்திய முன்னாள் தலைவருமான திரு. Mu. மோகன் அவர்கள், மாநிலச் செயலாளர் திரு. K. வெங்கடேசன் அவர்கள், முன்னாள் அகில இந்திய துணைத்தலைவர் திரு. S. அய்யநாதன் அவர்கள், உடனடி முன்னாள் மாநிலத்தலைவர், திரு. R. சிவக்குமார் அவர்கள், முன்னாள் காப்பாளர் திரு. O.K. செல்வராஜ் அவர்களோடு மய்ய நிர்வாகிகள் மற்றும் செயற்குழு பொதுக்குழு உறுப்பினர்களோடு பல்வேறு உறுப்பினர்களின் நிறுவனங்களைச் சார்ந்த மேற்பார்வையாளர்களும் கலந்து கொண்டனர். செயலாளர் திரு. N.G. லோகநாதன் அவர்களின் நன்றியுரையோடு கலந்தாய்வுக் கூட்டம் இனிதே நிறைவு பெற்றது.

11.08.2022

செயல்படுத்துவது தொடர்பான கலந்துரையாடல் கூட்டம் 11.08.2022 அன்று சென்னை தாஜ் கன்னிமாரா ஓட்டலில் நடைபெற்றது. இக்கூட்டத்தில் தென்னக மய்யத்தின் பொருளாளர் திரு.P.K. P. நாராயண மூர்த்தி அவர்களுக்கும் கலந்து கொண்டு இது சம்மந்தமான தனது பரிந்தரைகளை தெரிவித்தார்.

12.08.2022 மற்றும் 13.08.2022 மாநில அளவிலான இரண்டாவது மேலாண்மை மற்றும் பொதுக்குழு கூட்டம் திருப்பூர் மய்யத்தின் உபசரிப்பில் திருப்பூரில் சிறப்பாக நடைபெற்றது. நமது மய்யத்தின் சார்பில் மய்ய நிர்வாகிகளோடு பெருவாரியான பொதுக்குழு உறுப்பினர்கள் மொத்தம் 32 பேர் கலந்து கொண்டனர்.

15.08.2022

- (BA)

நமது பாரததேசத்தின் சுதந்திரம் அடைந்து 75 ஆண்டுகள் நிறைவடைவதையொட்டி 15.08.2022 அன்று 9.30 மணிக்கு அகில இந்திய முன்னாள் தலைவரும் காப்பாளருமான பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருட்டிணன் அவர்கள் தேசியக்கொடி ஏற்ற அகில இந்திய முன்னாள் நிர்வாகிகள் திரு. Mu. மோகன் அவர்கள், அவர்களோடு மய்ய தலைவர் மற்றும் முதல்வரோடு ஆசிரியர்களும் மூத்த முன்னோடிகளோடு அம்பத்தூர் ITI –ன் சுமார் 50 மாணாக்கர்களும் <u>கலந்து</u> கொண்டனர். அவர்களுக்கு சுதந்திரதின பரிசாக மடிக்கணிணி பை (Laptop bag) வழங்கப்பட்டது. திரு. P.K.P. நாராயணமுர்த்தி மற்றும் திரு. A. உதயசங்கர் அவர்கள் தலா 12,500/ வழங்கி மடிக்கணிணி பை வழங்க Sponsorship வழங்கினார்கள். திரு. A.N. பாலாஜி, துணைத்தலைவர் அவர்களின் மூத்த மகளின் பிறந்தநாள் சந்தர்ப்பத்தில் வருகை தந்த அனைத்து உறுப்பினர்கள் மற்றும் மாணவர்கள் ஆசிரியர்கள் அனைவருக்கும் காலைச் சிற்றுண்டி செலவு 20,000/ Sponsorship செய்தார்.

17.08.2022 அன்று காஸ்மோபாலிடன் கிளப்பில் ஐந்தாவது செயற்குழு மற்றும் பொதுக்குழு கூட்டம் திரு. K. இராமானுஜம், திரு. S. அய்யநாதன், திரு. O.K. செல்வராஜ், மற்றும் திரு. S.D. கண்ணன் அவர்களின் உபசரிப்பில் நடைபெற்றது.



24.08.2022

GST பற்றிய கூட்டம் (On line மற்றும் Off Line) பத்மபூஷன் டாக்டர் A. ராமகிருஷ்ணா அரங்கத்தில் நடைபெற்றது. அகில இந்திய தலைவர் திரு. நிமேஷ் பட்டேல், அகில இந்திய துணைத்தலைவர் திரு. G. வேதானந்த், தென்மண்டலம் IIஆகியோர் On line –ல் கலந்து கொண்டனர். திரு. K. ஜெகநாதன், மாநிலத்தலைவர் தமிழ்நாடு, புதுச்சேரி அந்தமான் மற்றும் நிக்கோபார் அவர்கள் கவுரவ விருந்தினராக கலந்து கொண்டு சிறப்பித்தார். அகில இந்திய முன்னாள் தலைவர் மற்றும் காப்பாளர் பீஷ்மா திரு. R. இராதாகிருட்டிணன் அவர்கள் கலந்து கொண்டு உரையாற்றினார். கூட்டத்திற்கு வந்த அனைவரையும் மய்யத்தலைவர் திரு. R.R. ஸ்ரீதர் அவர்கள் வரவேற்று பேசினார், நேரில் 120க்கும் மேற்பட்ட உறுப்பினர்களும், நாடு முழுவதிலுமிருந்து உறுப்பினர்கள் zoom வாயிலாகவும் கலந்து கொண்டனர். பங்கேற்பாளர்களின் அனைத்து சந்தேகங்களுக்கும் வரிவிதிப்புக்குழுத்தலைவர் திரு. S.D. கண்ணன் அவர்கள் விளக்கம் அளித்தார். கவுரவ செயலாளர் திரு. N.G. லோகநாதன் அவர்களின் நன்றியுரையுடன் கூட்டம் இனிதே நிறைவடைந்தது.

KEERTI FURNITURES COMMERCIAL - RESIDENTIAL - HOTELS - OFFICE

Interior and Tenkey Projects What we do.

- Supply And Fixing Factory Made Furnitures Finish
- Main Door & Frames
- Door's Lead Door, Hermed Meditech Hospital Door's
- Pooja Door's
- All Type Teak Wood Furniture's
- Flush Door-Veneer / Lamianted Door's
- Wpc Frame & Door
- Kitchen / Wardrobe / Cot / Sofa / Etc...
- Wallpapper / Glass Paritiion Slim Line
- Front Elevation Sculptor Work



KEERTI FURNITURE

#18, Ganesh Nagar, 2nd street, GK Industrial Estate, Alapakkam, Porur, Chennai – 600 095. Ct: M Murugan – 98408 79654

Estd : 1941	Г		TION	FORM
To The Secretary, BAI - Head Office G-1/G-20, 7 th Floor, Commerce Ce J. Dadajee Road, Tardeo MUMBAI – 400 034 Ph : 022-2352 0507 / 2351 4802 Website : www.baionline.in Dear Sir, Please enroll my/our nam	entre	as PATRON / RENEWAL Mem	Throug The Ho BAI - S Plot No. Industri Ph : 044 Web : w E.mail :	b ph phonorary Secretary, Southern Centre A1, 1st Main Road, (Opp. to AIEMA) al Estate, Ambattur, Chennai - 600 058 4-2625 2006 ww.baisouthern.com baisouthern1950@gmail.com / baisouthern@yahoo.com Builders' Association of India. I/We
am/are connected with the Bui	ilding	Profession / Trade / Constru	iction in	dustry as (please tick relevant box/s
Civil Construction Contractors		Real Estate Developer / Promo	ter	Registered With
] Electrical		Architect/Engineer] Central PWD
] Plumbing		Transporter] State PWD
] Fabrication		Demolition		MES
] Roads		Manufacturers /Suppliers		Railways
] Water Proofing		Dealers/Hirers] Other State/Central Govt.Dept.(specify
] Interior decorator		Engineering College/Polytechni	cs	
] Repairs/Maintenance		any other (specify)		
				any other (specify)
I /we specialise in I/We have read the Rules and Reg Rs/- (R	gulatio	ons of your Association and agree	e to abid	e by the same. Please find herewith sum c
) by Cash/Cheque/E	Demand	Draft No Dated
drawn	on	in	favour	of "BUILDERS ASSOCIATION OF INDIA
towards the membership subscri	ption			
				Yours faithfully, (For & On Behalf of)
Date :	(To be signed by Proprietor / Pa	rtner / D	irector of Attorney / Authorised Signatory
				(PTC

×

.-Ж

Fill below in Block letters:		
I. Full Name and Address		
Tel : Office :	Res	Mobile:
E.mail:		GSTIN :
2. Give names in case of partnership firm/	Name	of the Person
Ltd Company /Institution and indicate against each whether Partner / Director /	who wi	Il attend and vote at the meeting with residence
Executive attorney		
a)	a)	
b)	b)	
c)	c)	
d)	d)	
	PROPOSED E	3Y
APPLICATION IN ORDER : FEES RECEIVED R	Rs Rec	eipt No
Date Ac	ccepted by the Managing	Committee at its meeting held on
-		-
dt		
SECRETARY'S NOTING		SECRETARY
The Membership fees		
The Patron Membership fee. Rs.29,700/- (inclus	sive of GST@ 18%)	Acct. Name : Builders Association of India
Annual Membership fee. Rs.3745/- (inclusiv	ve of GST@ 18%)	Bank Name : Indian Bank Branch : Padi Chennai
Cheque may drawn in favour of BUILDERS ASSO	DCIATION OF INDIA.	Account No. : 455121461
Please enclose Recent Passport Size Ph 2 Nos, Photo ID and Address Proof.	otographs -	IFSC : IDIB000P001
Southern Builder	44	
·	<u> </u>	



UMA BLUE METALS



- Manufacturing of High Standard "M" Sand & Plastering Sand, (Water Washing Process) using VSI Machine.
- B.G. Metals 20mm, 12mm & 6mm using by VSI Machine.
- 40mm, GSB, WMM Quarry Dust.

Crushing Unit Address: Vettakara Kuppam Village, Kodur Post, Cheyyur Taluk, Kancheepuram District-603 305.

Chennai Address: No. 14/1, V.o.c Nagar 2nd Street, Anna Nagar East, Chennai-600 102

Email: umabluemetals066@gmail.com

CONTACT: 97868 66768 / 94449 09746 / 78670 10036 94443 80781 / 99625 87979







A FEW MORE FEATHERS IN THE CAP



INDIA'S GREATEST LEADERS 2021-2022



CONSTRUCTION INDUSTRY AWARDS-2022 FOR EXCELLENCE IN TMT BARS



INDIA'S GREATEST BRANDS 2021-2022

ION

We thank everyone who stands by Suryadev. We especially thank our dealers and consumers for their immense support and trust in the brand, which made this achievement possible.

We promise to raise the bar every time.

<complex-block>



SURYADEV ALLOYS AND POWER PRIVATE LIMITED.

No.497 & 498, ISANA Building, 8th Floor, Poonamallee High Road, Arumbakkam, Chennai - 600106. Ph: +91 44 42221000 | Email: mktg@suryadev.in | www.suryadev.in