

**A. PAGLALARAWAN NG PROYEKTO****IMPORMASYON NG PROYEKTO**

Pangalan ng Proyekto	<b>South Luzon Expressway (SLEX) Phase II Toll Road 4 (TR4) Project</b>
Lokasyon	Calamba City, Laguna Sto. Tomas, Batangas Alaminos, Laguna San Pablo City, Laguna Tiaong, Quezon Candelaria, Quezon Sariaya, Quezon Tayabas City, Quezon
Laki ng Proyekto	Konstruksyon and operasyon of an expressway and associated facilities with total length of 56.862 kilometers Ang konstruksyon at operasyon ng ekspresway at mga facilidad nito at may habang 56.862 km.
Tagal ng Proyekto	35 years
Namamahala sa Proyekto	South Luzon Tollway Corporation (SLTC)

**Minumungkahi para sa Pagbabago ng Alignment**

Ang Environmental Compliance Certificate (ECC) ay na-ilabas na para sa proyekto na ito noong July 11, 2014. Ngunit, ang proyekto ay nananatili sa pre-konstruksyon phase partikular sa pagpapa-finalize sa mga sakop na lugar para sa negosasyon at pagbilit sa mga right-of-ways. Ito ay dahil sa sa mga factors na lumabas nuong nag evaluate nuong parcellary survey tulad ng: existing land cover / land use, general topography or terrain, komunidad at mga tao na apektado, accessibility, at iba pa. Ang final na disenyo ng realignment kasama ang seksyon TR4-A at TR4-E na ipinapakita sa ibaba.

**Features ng mga minumungkahi sa Realignment**

<b>TR4 Sections</b>	<b>Features of Realignment</b>
TR4-A	Upang maiwasand ang produksyon ng MakBan well sa ilalim galling sa naunang disenyo ng TR4 alignment.
	Malayo sa foot slope ng Mt. Makiling
	Mas kakaunting built-up na lugar ang maaapektohan
	Mas madaling mapuntahan
TR4-B	<i>Walang pagbabago sa alignment</i>
TR4-C	<i>Walang pagbabago sa alignment</i>
TR4-D	<i>Walang pagbabago sa alignment</i>
TR4-E	Hiniling ng mga nakararaming tao na mai-urong ang alignment sa bandang hilaga ng National road.
	Mas kakaunting built-up na lugar ang maaapektohan
	Mas kakaunting pagbabago sa agos ng trapiko at mga lumang daan.

Ang TR4-A ay mai-urong sa bandang timog at makaka-apekto sa 15 barangay imbes sa na-unang 16 na barangay sa mga Bayan ng Calamba, Laguna at Sto. Tomas, Batangas. Ang Final na lugar at

dadaan sa mga sakahan/palayan at mga talahiban, at mas malapit sa highway ngunit malayo sa buffer zone ng Mt. Makiling. Sakabilang banda, ang TR4-E ay gagalaw sa bandang hilaga ng Daang Maharlika na mas malapit sa footslope ng Mt. Banahaw. Kagaya ng TR4-A, ang bagong lokosyon ay binubuo ng mga farms at talahiban na may kaunting 'built-up' na lugar sa paligid.

Ang Proyekto ay ipapatupad sa dalawang (2) bahagi: Unang bahagi, sinasakop ang TR4-A hanggang TR4-C o mula Sto. Tomas, Batangas hanggang Tiaong, Quezon; at ng ikalawang bahagi na TR4-D hanggang TR4-E o mula Tiaong, Quezon hanggang Tayabas City.

## **Benepisyo ng Proyekto**

- Ligtas, Kombinyente at Mabilis na Biyahe
- Magawa ang Ninanais ng mga Motorista
- Moderno at Mas Maayos na Road Safety Devices
- Pagbaba ng mga Insidente / Aksidente sa Trapiko

## **Pagpili ng Teknolohiya/ Proseso ng Operasyon**

- Ang pahalang at patayo na alignments ay i-dinisenyo upang mabawasan ang demolisyon ng mga gusali at pagbili ng lupa. Overpass sa mga intersections na may national roads, barangay roads at farm crossing na ibinase mismong kundisyon sa lugar. Ang TR4 ay dadaan sa ibabaw at misan sa ilalim ng mga daan. Ang clearance sa itaas ng daan ay 5.2m at 6.8m naman para sa mga riles.
- Ang center line ng TR4 alignment ay na-establish upang mabawasan ang cut and fill works at pagbili ng lupa upang mabawasan ang median katulad ng TR3.
- Ang alignment ay idinisenyo upang maiwasan ang disturbance sa mga industrial areas sa mga munisipalidad ng Sto. Tomas sa pamamagitan ng paglagay nito sa mga taniman at mga talahiban. Ito ay ginawa rin upang maiwasan ang tumataas na polusyon sa hangin sa mga industrial area dahil sa mga sasakyan na dumadaan gamit ang TR4.
- Ang TR4 ay magsisimula sa Sta. 54+393.48 ng TR3. Ang alignment ay liliko sa timog-silangan diretso sa pagitan ng buffer zone ng light industry area at protected zone ng Mt. Makiling. Ang alignment ay magtutuloy sa Brgy, San Pablo, Sto. Tomas, Batangas at liliko kaunti sa silangan dahil sa mga nakatayong gusaling industrial at daan sa MakBan Geothermal. Ito ginawa upang maiwasan ang polusyon sa hangin sa industrial areas at hindi angkop na land use.
- Ang TR4 alignment sa intersection ng Alaminos, Laguna at ng national road ay dinisenyo upang maiwasan ang double crossing sa barangay road at mailayo sa ilog ng Malaking Tubig at para hindi ito makaharang sa ginagawang aktibidad sa lugar lalo na sa panahon ng sakuna at bagyo.
- Ang TR4 alignment sa Makban ay may bulubunduking katangian na mayroong mangilan-ngilan na lambak at matatarik na mga slope. Kaya ang mga ginamit na sukatan sa pagdidisenyo nito ay ung akma sa mga may lambak at matatarik na slopes. Nguni tang ang alignment sa mula sa San Pablo City, Laguna hanggang Candelaria, Quezon ay susunod sa mga standard na disenyo para sa rolling terrain. Samantalang patag naman mula sa Sariaya hanggang Tayabas, Quezon. Ang mga standards sa disenyong gagamiting ay mapaliliit ang mga basura namagmumumula sa konstruksyun at ipinosition ang alignment ng TR4 na akma sa lugar.
- Ang alignment ay binago upang dumaan sa pagitan ng mga kalye at adjacent sa ilog upang maiwasa ang Ayala Greenfield Golf and Leisure Club na nasa Barangay Saimsim, Camalmba City, Laguna.
- Ang alignment sa Makban ay bulubundukin. Vertical Crest curves ay dinisenyo upang maibigay ay kinakailangan stopping sight distance kaysa sa overtaking sight distance. Ito ay ginawa upang

mabawasan ang bilang ng curves na magresulta sa mas kaunting earthworks. Ang paglalagay pinakamababang sight distances ay magresulta sa pag cut ng earth materials sa konstruksyon. Ngunnit ang paraan na ito ay nangangailangan ng mga marka o senyales sa carriageway lane na bawal mag overtake at iba pa. Ito ay dagdag na gastos ngunit maisisiguro ang kaligtasan ng mga motorista.

- Ang alignment mula San Pablo City hanggang Tiaong ay dinisenyo na ikinukunsidera ang pinaka mataas na lebel ng baha ng mga ilog, topography ng barangay, farms road crossings, at mga riles. Ito ay pipigil sa dadagdag nab aha dahil sa TR4 alignment.

Dahil sa iminungkahi na lokasyon at disenyo ng TR4 alignment ay mapapaliit ang waste generation, particular sa mga demolisyon ng mga gusali at paghuhukay sa lupa habang konstruksyon. Dahil sa inilayo ang TR4 alignment sa mga industriyal na mga lugar, ito ay pipigil din sa potensyal na pagtaas ng polusyon sa hangin sa operasyon. Ang proyekto ay kukuha ng mga materyales na gagamitin sa konstruksyon mula sa mga local na suppliers. Ang coordination sa mga supplier ng tubig at kuryente ay uunahin bilang ito ay isa sa mga requirements para sa proyekto. Ang paggamit sa mga electric generators at surface water/groundwater ay lilimitahan sa mga bulubunduking mga lugar na kung saan walang mga supply.

## Pangunahing Alternatibo

Ang unang disenyo ng TR4 alignment ay makakaapekto sa halos 5.0 hektarya ng golf course sa Calamba City. Sa bagong disenyo, ang alignment ay babagtas sa konkretong kalsada at sa kalapit nitong sapa upand maiwasan ang golf course. Ang sapa ay maluwang at nasa napakababang lugar kung saan ang alignment ay kailangang isunod sa mahigpit na design standards. Ang kailangang haba ng poste o girders at column ay makakaapekto sa pagkakaroon ng ligtas at tamang paggawa ng tulay dahil upang higit na tumaas ang gastos sa paggawa ng tulay. . Dahil dito, hindi na gagawa ng tulay sa halip ay maglalalagay ng viaduct na may 640 metro ang haba at tatawid sa sapa.

Ang San Pablo Interchange ay hindi kasama sa unang disenyo subalit nakita sa *2012 Traffic Demand and Revenue Forecast* na magkakaroon ng mas magandang daloy ng trapiko kung ito ay isasama. Ang TR4 na mayroong San Pablo Interchange ay magbibigay ng mas mabuti at malawak na serbisyo dahil ang San Pablo City ay pangunahing destinasyon. Dahil ditto, ang San Pablo Interchange ay naging pangunahing bahagi ng planong realignment.

Sa operasyon ng TR4, ang proyekto ay hindi mangangailangan ng maraming materiales at serbisyo tulad ng pagkain, tubig, kuryente, petrolyo at iba pa dahil ang mga ito ay gagamitin lamang sa mga tollways at interchanges. Ang mga nabanggit na serbisyo at pangangailangan ay maaring bilhin o makuha sa mga local suppliers.

Ang proyekto ay mangangailangan ng marami at malaking supply ng materyales, tubig, petrolyo at kuryente sa panahon ng konstruksyon. Ang contractors ang may responsibilidad sa mga sumusunod: (a) pagkakaroon ng mga tauhan at manggagawa at magkaroon ang mga ito ng access sa basic necessities; (b) materyales at gamit sa konstruksyon; (c) tubig; (d) kuryente; (e) petrolyo; at iba pa. Ang contractors ay magbibigay ng priority sa local dealers at service providers para sa supply ng kanilang mga pangangailangan. Sa ganitong paraan, maiiwasan o mababawasan ang posibleng negatibong epekto ng proyekto dahil ang mga local service providers ay mayroon ng environmental measures bilang parte ng kanilang operasyon.

Sa kabilang dako, ang contractors ay maaari ding gumamit ng tubig mula sa ilog at sapa para sa kanilang kailangan sa konstruksyon. Ang contractors ay kailangang kumuha ng *Water Permit* mula sa NWRB kung sila ay gagamit ng tubig mula sa ilog at sapa. Base sa kasalukuyang gamit sa mga ilog at sapa na dadaanan o malapit sa TR4 alignment, ang paggamit ng mga ito para sa proyekto ay hindi gaanong magkakaroon ng negatibong epekto sa pangkalahatan. Ang contractors ay maaari ding gawing priority ang pagkuha sa local power supplier para sa kailangan na kuryente. Ang mga standby generators ay gagamitin lamang kung emergency tulad ng brownouts at sa mga lugar na di pa naabot ng kuryente. Sa ganitong paraan, maiiwasan o mababawasan ang pagbuga ng usok dahil sa paggamit ng petrolyo.



## **B. LOKASYON NG PROYEKTO**

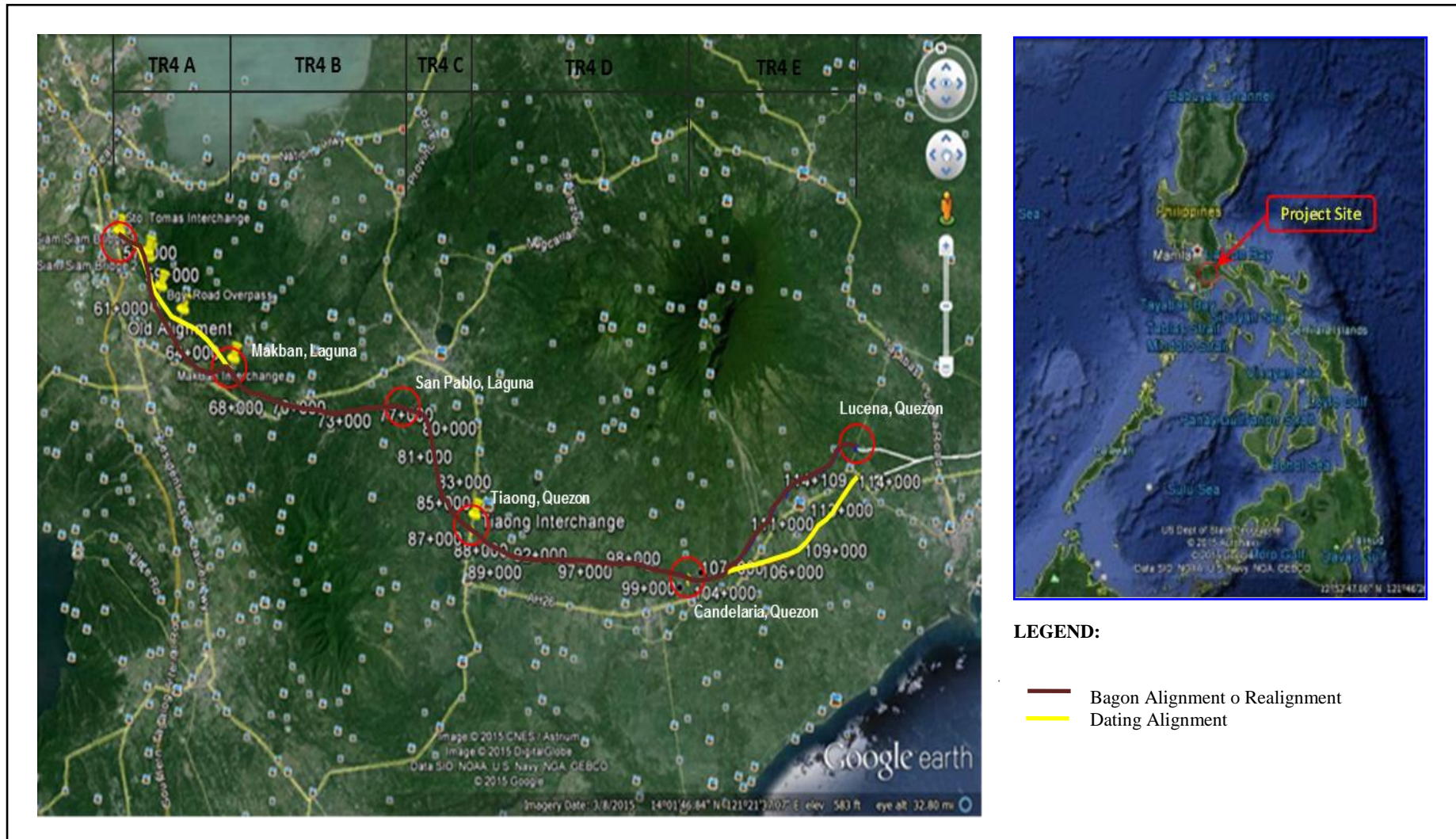
Ang TR4 a dudugtong sa SLEX Phase I sa Calamba City, Laguna at magtatatpos sa Tayabas City, Quezon. Ang TR4 na may kabuuang haba na 56.862 km ay nahahati sa limang (5) seksyon o segment at babagtas sa 45 barangays sa mga Probinsiya ng Batangas, Laguna at Quezon.

Ang unang segment o TR4-A ay mararating gamit ang kasalukuyang South Luzon Expressway (TR3) at magtatapos sa MakBan Road. Ang iba pang TR4 segments o TR4-B hanggang TR4-E ay mararating mula sa Maharlika highway gamit ang mga planong interchange at mga nakatayo ng kalsadang sa Batangas, Laguna, at Quezon. Maaari ding makapunta sa proyekto gamit ang mga provincial, municipal o barangay roads na dadaanan o mababagtas mula sa TR4-B hanggang TR4-E.

Ang TR4 alignment ay sasakop ng 60 metrong lapad ng road right-of-way (RROW). Subalit maaring magkaroon ng konting adjustment sa alignment kapag ginawa ang detailed engineering design para maisama ang kailangang minor geometric realignment. Ang proyekto ay para lamang sa paggawa at at operasyon ng pangunahing kalsada o expressway. Ang mga access roads na gagamitin ng proyekto ay nasa ilalim ng pangangasiwa at pamamahala ng Department of Public Works and Highways (DPWH).



**TR4 Alignment**



**LEGEND:**

- Bagon Alignment or Realignment
- Dating Alignment

## EIS (Environmental Impact Statement) Summary for the Public - ESP

*EIS of SLEX Phase 2 TR4 Project*

### Lokasyon at Bahagi ng Proyekto

TR4 Segment	TR4 A		TR4 B		TR4 C		TR4 D		TR4 E		Total		
Lokasyon	No. of Barangays												
	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	
Calamba City	2	2										2	2
Sto. Tomas, Batangas	12	11										12	11
Alaminos, Laguna	2	2	5 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>								6	6
San Pablo City			2	3	6 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>						7	9
Tiaong Quezon					1	1	4	3				5	4
Candelaria, Quezon							2	3	4	1		6	4
Sariaya, Quezon									7	7		7	7
Tayabas City									2	2		2	2
<b>Grand Total</b>											<b>47</b>	<b>45</b>	
Major Components	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	Initial	Realignment	
a) Haba ng kalsada (km)	10.05	11.318	19.663 <sup>b</sup>	12.117	19.663 <sup>b</sup>	7.497	27.612 <sup>b</sup>	15.00	27.612 <sup>b</sup>	10.93	<b>57.325</b>	<b>56.862</b>	
b) Tulay	2	3	2	5	-	2	2	3	2	3	<b>8</b>	<b>16</b>	
c) Underpasses	-	8	5	6	3	7	2	4	1	2	<b>11</b>	<b>27</b>	
d) Overpasses	4	2	3	4	4	-	10	13	6	7	<b>27</b>	<b>26</b>	
e) Interchanges	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	<b>5</b>	<b>7</b>	
f) Toll Plaza	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	<b>5</b>	<b>6</b>	

Notes: <sup>a</sup> – ang isang barangay ay nakakasakop din sa sinundang TR4 segment

<sup>b</sup> – Kabuuang haba ng dalawang TR4 Segments



**C. PROJECT SCHEDULE**

STAGES	DURATION	TIMELINE		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
		FROM	TO											
<b>TRB Evaluation &amp; Approval</b>	5 mos.	01-Jan-12	01-Jun-13	[Blue bar]										
<b>Detailed Design</b>	14 mos.	01-Sep-13	31-Dec-14		[Blue bar]	[Red bar]								
<b>Parcellary Survey &amp; Plan (including revision of interchanges)</b>	18 mos.	01-Jul-13	30-Jun-16		[Blue bar]	[Red bar]	[Red bar]	[Red bar]						
<b>Issuance ECC</b>	18 mos.		14-Jul-14		[Blue bar]	[Red bar]	[Yellow diamond]							
<b>Right of Way Acquisition</b>														
TR4A (Sto Tomas-Makban)	12 mos.6 mos.	01-Jul-17	23-Dec-18						[Blue bar]					
TR4B (Makban-San Pablo)	12 mos.	28-Dec-17	23-Dec-18						[Blue bar]					
TR4C (San Pablo-Tiaong)	9 mos.	26-Jun-18	23-Mar-19						[Blue bar]					
TR4D (Tiaong-Candelaria)	9 mos.	25-Aug-18	22-May-19						[Blue bar]					
TR4E (Candelaria-Lucena)	9 mos.	23-Dec-18	19-Sep-19						[Blue bar]					
<b>Construction</b>														
TR4A (Sto Tomas-Makban)	15 mos.	01-Feb-19	26-Apr-20						[Blue bar]					
TR4B (Makban-San Pablo)	18 mos.	01-Sep-18	23-Feb-20						[Blue bar]					
TR4C (San Pablo-Tiaong)	12 mos.	29-Oct-19	23-Oct-20						[Blue bar]					
TR4D (Tiaong-Candelaria)	18 mos.	25-Jul-20	16-Jan-22						[Blue bar]					
TR4E (Candelaria-Lucena)	15 mos.	21-Apr-21	15-Jul-22						[Blue bar]					
<b>Operation (after completion of Section C)</b>		<b>24-Oct-20</b>	<b>onwards</b>									[Blue arrow]		



**D. IMPACT AREA**

Ang Annex 2-2 of the Revised Procedural Manual of DENR AO 2003-30 ay pinagbasehan upang malaman ang direct and indirect impact areas ng proyekto. Ang direct impact area (DIA) ay ang lugar na dadaanan ng TR4 hanggang sa limit na 60 metro ng road right-of-way (RROW). Kasama din dito ang mga lugar na pagtatatayuan ng suportang pasilidad na gagamitin sa operasyon ng proyekto, at mga lugar na pansamantalang gagamitin sa konstruksyon tulad ng contractor’s field/site facility areas, concrete batching plants at iba pa. Sa kabilang dako, ang indirect impact area (IIA) sa panahon ng konstruksyon ay sasakop sa mga barangay at sentro ng munisipyo / siyudad na dadaanan ng TR4. Ang pagbubukas o operasyon ng TR4 ay inaasahang makakaapekto sa halos buong bansa na imagsisimula sa National Capital Region (NCR) at aabot sa timog o Mindanao dahil ito ay magandang alternatibo bilang transport route na mag-uugnay sa kasalukuyang mode of transportation. .

**E. POSIBLENG EPEKTO**

Ang mga pangunahing aspeto ng kapaligiran at posibleng epekto ng proyekto sa mga nasabing aspeto ay ang mga sumusunod:

Project Phase / Environmental Aspect	Key Environmental Aspects / Potential Impacts
<b>I. KONSTRUKSYON</b>	
<b>A. Lupa</b>	
1) Land Use	Pagbabago o di tugmang gamit ng lupa kumpara sa kasalukuyang sitwasyon
2) Geology <i>Surface Landform/Topography/ Terrain/Slope</i>	Maging dahilan sa paggalaw ng lupa katulad ng landslide, creeps, etc.
3) Geohazards <i>Geohazards such as ground acceleration, settlement, lateral spread, and liquefaction</i>	Pagkasira ng ginagawang istruktura na maaaring magdulot ng pinsala sa tao at sa kapaligiran
4) Pedology	Soil erosion o pagguho ng lupa
5) Terrestrial biology	Pagtatanggal ng mga halaman na magreresulta sa pagkawala ng tirahan ng mga hayop at insekto
<b>B. Tubig</b>	
1) Hydrology/ Hydrogeology	Pagbabago sa kondisyon ng mga ilog at sapa
	Pagbabago sa lalim ng mga ilog at sapa
	Pagliit ng tubig na dumadaloy sa mga ilog at sapa
	Maaaring maging dahilan ng pagbaha
2) Kalidad ng Tubig	Polusyon ng trubig
3) Freshwater Ecology	Pag-unti o pagkamatay ng mga organsimo at halamang-tubig dahil sa pagdami ng burak sa mga ilog at sapa
	Mataas na konsentrasyon ng nabubulok na bagay ay maaring pagmulan ng eutrophication
<b>C. Hangin</b>	
1) Lokal na Klima	Pagtaas ng lokal na temperatura dahil sa tatanggaling mga halaman



# EIS (Environmental Impact Statement) Summary for the Public - ESP

EIS of SLEX Phase 2 TR4 Project

Project Phase / Environmental Aspect	Key Environmental Aspects / Potential Impacts
2) Kalidad ng Hangin	Pagdami o pagkapal ng alikabok sa lugar
	Usok mula sa mga makinang gagamit ng petrolyo
	Polusyon ng hangin mula sa mga sasakyan, heavy equipment at makina
3) Ingay	Paglakas ng ingay dahil sa mga paggawa
<b>D. Tao</b>	
1) Pagkuha ng RROW	Posibleng tenurial / land issue
	Pag-alis ng mga naninirahan, pagkawala ng mga yaman o ari-arian, at possible problema o gusot sa pag-aari ng mga lupa
	Pagbabago sa kultura at pamumuhay dahil sa reloksyon
2) Lokasyon ng Proyekto	Pagbabago sa pisikal na anyo at yaman ng lokalidad
3) Relokasyon ng apektadong mamamayan	Banta sa ikabubuhay dahil sa pagkawala ng pinagkakakitaan at mga ari-arian
4) Mga taong gagawa ng Proyerkto	Pagdagsa ng mga dayuhan
	Kompetisyon sa mga produkto sa lokalidad
5) Kalusugan at Kaligtasan	Banta sa kalusugan at kaligtasan
6) Benipisyo sa Lokalidad	Posibleng pagtrabaho sa proyekto
	Pagkakaroon ng mga gawaing pagkakakitaan
7) Kondisyon ng Trapiko	Disturbance to travellers particularly at MakBan road and barangay roads that connect to Maharlika highway which will be used as access roads to the project
<b>II. OPERASYON AT PAGSASAAYOS</b>	
<b>A. Lupa</b>	
1) Mga Hayop at Halaman	Epekto ng usok at ingay sa mga hayop at halaman
<b>B. Tubig</b>	
1) Hydrology	Pagbabago sa kondisyon ng mga ilog at sapa
	Pagbabago sa lalim ng mga ilog at sapa
	Pagliit ng tubig na dumadaloy sa mga ilog at sapa
2) Kalidad ng Tubig	Pagkapal ng burak sa mga ilog at sapa
	Polusyon ng tubig
<b>C. Hangin</b>	

<b>Project Phase / Environmental Aspect</b>	<b>Key Environmental Aspects / Potential Impacts</b>
1) Pagbabago ng Klima sa Lokalidad	Pagtaas ng temperature sa lokalidad dahil sa paggamit sa TR4
2) Kalidad ng Hangin	Epekto ng usok mula sa mga sasakyan
	Ingay mula sa mga sasakyang gagamit ng Tr4
<b>D. Tao</b>	
1) Operasyon ng Proyekto	Pagbabago sa pisikal na anyo at yaman ng lokalidad
2) Mga taong magpapatakbo sa Proyekto	Pagdagsa ng mga dayuhan
	Kompetisyon sa mga produkto sa lokalidad
3) Kalusugan at Kaligtasan	Banta sa kalusugan at kaligtasan
4) Kaligtasan	Aksidente sa TR4

**F. SUMMARY NG MGA RISK AT DI KATIYAKAN**

Ang proyekto ay hindi inaasahang magkakaroon ng malaking impact o risk sa lupa, hangin at tubig. Ang MGB ay tinukoy ang mga geologic hazards tulad ng fault lines, pagsabog ng bulkan at mga landslide ay malalayo at di makakaapekto ng malaki sa alignment. Ang resulta ng geotechnical investigations ay ikinonsidera sa detailed engineering design para sa alignment. Ang vegetation sa lugar ay binubuo ng mga common na mga species ng halaman at mga puno. Ngunit may 14 na species ang nabibilang sa IUCN Redlist of Threatened Species, wala sa DAO 2007-01 o National list of Threatened Plants and Wildlife Species.

Ang pagkakatayuan ng proyekto ay hindi flood-prone area maliban sa mangilan ngilang bahagi na nakararanas ng localized flooding. Ang mga flood-prone na lugar ay ikinokonsidera na isama katulad ng disenyo para sa maximum flood level ng mga ilog sa San Pablo City at Tiaong, Quezon. Sa kabuuoan ang operasyon ng proyekto ay magkakaroon ng kakaunting ipact sa kalidad ng haningín sa lugar. Sa konstruksyon ng alignment ang mga contractors ay regular na babantayan kung sila ay sumusunod sa mga dapat gawin upang mabawasan o mapaliit o mapigalan ang mga negatibong impact sa kalidad ng haningín.

Ang malaking dagok sa proyekto ay ang acquisition ng RROW na nag reresulta sa pagpapalipat ng mga apektadong mga tao/pamilya, kabuhayan, istruktura at mga ari-arian at banta o di kasiguraduhan sa maaring resulta sa ekonomiya. Ngunit ang acquisition ng RROW ay responsibilidad ng DPWH dahil ito ay isang public utility na isang proyekto ng Gobyerno na kinontrata lamang ang SLTC. Ang SLTC ay nakumpleto na ang Resettlement action Plan (RAP) na gagamitin ng DPWH para sa RROW acquisition ng proyekto. Ang pinapakita ng RAP ang Resettlement Policy Framework(RPF) na nagsasaad ng mga objectives, principles at eligibility criteria para sa Project-Affected-Persons(PAPs), entitlements, ligal at institutional framework at mga paraan ng pagbayad. Sinasaad din dito ang mga paraan ng partisipasyon at pagconsulta, at grievance redress mechanism na iempleyo upang mabayadan, mailipat at manumbalik ang mga living standard ng PAPs.

**G. KARAGDAGANG IMPORMASYON**

Sa karagdagang impormasyon, maaring kontakín sinuman sa mga sumusunod:

Contact Persons	<b>Engr. Thelma D. Mahinay</b> Safety, Health and Environment Manager South Luzon Tollway Corporation (SLTC)
-----------------	--

## **EIS (Environmental Impact Statement) Summary for the Public - ESP**

*EIS of SLEX Phase 2 TR4 Project*

	<p>Km 44 SLEX, Sitio Latian, Brgy. Mapagong Calamba City, Laguna e-mail: <a href="mailto:thelma.mahinay@sltc.ph">thelma.mahinay@sltc.ph</a> Tel. No.: (63 2) 584-4608</p> <hr/> <p><b>Ms. Belen N. Gacad</b> Managing Director No. 1-A F. Sevilla St., Brgy. Pedro Cruz, San Juan City, Metro Manila e-mail: <a href="mailto:bngacad@yahoo.com">bngacad@yahoo.com</a> Tel. No.: (63 2) _____</p>
--	--