

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പതിമൂന്നാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം. 1173 03.12.2018 ൽ മറുപടിക്ക്

പ്രളയത്തിൽ തകർന്ന റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും പുനർനിർമ്മാണം

ചോദ്യം

ഉത്തരം

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്
 ശ്രീ.എ.പി. അനിൽ കുമാർ
 ശ്രീ. ഐ.സി.ബാലകൃഷ്ണൻ
 ശ്രീ.കെ.എസ്.ശബരീനാഥൻ

ശ്രീ. ജി.സുധാകരൻ
 (പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും
 വകുപ്പ് മന്ത്രി)

എ) പ്രളയം സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും ഉണ്ടാക്കിയ കേടുപാടുകൾ സംബന്ധിച്ച കണക്കെടുപ്പ് പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടോ;

എ) പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്.

ബി) ഉണ്ടെങ്കിൽ എത്ര കോടി രൂപയുടെ നാശനഷ്ടങ്ങളാണ് ഈ മേഖലയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് എന്നറിയിക്കാമോ;

ബി) നിരത്തുവിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിലെ റോഡുകളുടെ അടിയന്തിര അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 955.15 കോടി രൂപയും ഉപരിതലം പുതുക്കി ഗതാഗത യോഗ്യമാക്കുന്നതിന് 6591 കോടി രൂപയും ഡിസൈൻ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് 5975 കോടി രൂപയും ആവശ്യമാണെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പ്രളയത്തിൽ തകർന്ന 54 പാലങ്ങളുടെയും പുനർനിർമ്മാണം ആവശ്യമുള്ള 46 പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണത്തിനായി 524 കോടി രൂപ ആവശ്യമാണെന്ന് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ പ്രളയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 911.75 കോടി രൂപയുടെ നാശനഷ്ടങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തികളുടെ പരിഹാരത്തിനായി വാർഷിക പദ്ധതി (Annual Plan) 2018-19 ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 206.85 കോടി രൂപയുടെ വിഹിതം നീക്കി വെച്ചിട്ടുള്ളതും, ആമ്പൽ റിന്യൂവൽ പ്രോഗ്രാം (Annual Renewal Programme) 2018-19ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 74.50 കോടി രൂപയുടെ വിഹിതവും സംസ്ഥാനത്തിന് നീക്കി വെച്ചിട്ടുള്ളതാകുന്നു. ബാക്കിയുള്ള 630.40 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തികൾക്കായി വാർഷിക പദ്ധതി 2018-

19 പദ്ധതി രണ്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കേന്ദ്ര മന്ത്രാലയത്തിന് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ആമ്പൽ റിന്യൂവൽ പ്രോഗ്രാം 2019-20 ന്റെ കേരളത്തിന്റെ വിഹിതമായി 178 കോടി രൂപ നീക്കി വച്ചിട്ടുള്ളതായി കേന്ദ്ര മന്ത്രാലയം അറിയിച്ചതനുസരിച്ച് വാർഷിക പദ്ധതി പദ്ധതി രണ്ടിൽ നൽകിയ പ്രവൃത്തികളിൽ നിന്നും 178 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.ആർ.എഫ്.ബിയുടെ കീഴിൽ വരുന്ന ശംഖുമുഖം ബീച്ച് റോഡ് ഭാഗികമായി ഏകദേശം 300 മീ. തകർന്നിട്ടുണ്ട്. ആയത് പുന:സമാപിക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവ് 42.62 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ടി റോഡ് കൺസെഷണർ മുഖാന്തരമാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്.

KSTP റോഡുകൾക്ക് ഏകദേശം 13.10 കോടി രൂപയുടെ നാശനഷ്ടം സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സി) തകർന്ന റോഡുകളും പാലങ്ങളും സമയബന്ധിതമായി പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതി വ്യക്തമാക്കുമോ;

സി) പ്രളയത്തെ തുടർന്ന് തകർച്ച സംഭവിച്ച റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും കണക്കുകൾ ശേഖരിക്കുകയും അടിയന്തരമായി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തേണ്ടവ, ഉപരിതലം പുതുക്കൽ ആവശ്യമായവ, ഡിസൈൻ ചെയ്ത് പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ടവ എന്ന് തരംതിരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ മുൻഗണനാക്രമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നോൺപ്ലാൻ ഹെഡിലും ദുരന്തനിവാരണ വകുപ്പിൽനിന്നും ലഭിച്ച തുക ഉപയോഗിച്ച് നടപ്പാക്കി വരുന്നു. ഉപരിതലം പുതുക്കൽ ആവശ്യമായ റോഡുകൾ മുൻഗണനാപ്രകാരം പ്ലാൻ ഹെഡിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഭരണാനുമതി ലഭ്യമാക്കി നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഡിസൈൻ ചെയ്ത് പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ട റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി ഡിപിആർ തയ്യാറാക്കി ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതാണ്.

ഡി) റോഡുകൾ പുനർനിർമ്മിക്കുമ്പോൾ മഴയിൽ നശിക്കാത്ത തീവ്ര നിർമ്മാണ പ്രക്രിയകൾ അവലംബിക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം നൽകുമോ എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

ഡി) മഴക്കാലത്ത് റോഡ് തകരുന്നതിന് പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണമായിട്ടുള്ളത് ഡ്രൈനേജുകളുടെ അഭാവമാണ്. മഴ പെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ ഡ്രൈനേജുകളിലൂടെ വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിന് പകരം അവ റോഡിലേക്ക് കുത്തിയൊലിച്ച് റോഡിനെ

ഇളക്കിക്കൊണ്ട് ഹോക്കന സ്ഥിതി വിശേഷവും
 വിഭവനിൽക്കുന്നുണ്ട്. പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ
 റോഡുകളിലും ഡ്രൈനേജ് സംവിധാനം
 എസ്റ്റിമേറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.
 സംസ്ഥാനത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥ
 കണക്കിലെടുത്ത് റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം
 കൂടുതൽകാലം ഈട് നിൽക്കുന്നതിന്
 BM&BC ഉപയോഗിച്ച് നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണ്.
 ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യത കണക്കിലെടുത്ത് നിരത്തു
 വിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകൾ
 BM&BC നിലവാരത്തിലേക്ക്
 ഉയർത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ
 സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ ഇന്ത്യൻ
 റോഡ് കോൺഗ്രസ്സ് അനുശാസിക്കുന്ന
 പ്രകാരം ടാറിംഗിലെ നൂതന സാങ്കേതിക
 വിദ്യകളായ ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ഡെൻസ്
 ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ്
 കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ
 ഉപയോഗിച്ചാണ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ
 റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നത്. കൂടാതെ
 നിലവിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളും മറ്റും
 റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ
 സാധിക്കും വിധം ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ
 കരാറുകൾ ഇ.പി.സി വ്യവസ്ഥയിലും
 നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. ഈ വ്യവസ്ഥയിൽ
 നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നൂതന സാങ്കേതിക
 വിദ്യകളും ലഭ്യമായിട്ടുള്ള ആധുനിക നിർമ്മാണ
 സാമഗ്രികളും നിർമ്മാണത്തിലു
 പയോഗിക്കുവാൻ കരാറുകാരന് സ്വാതന്ത്ര്യം
 നൽകുന്ന വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. മേൽപ്പറഞ്ഞ
 കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനാൽ
 നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി
 മെച്ചപ്പെടുത്താകുന്നുണ്ട്.

അത്യാധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയായ
 മില്ലിംഗ് ആന്റ് റീസെക്സിംഗ് ഉപയോഗിച്ച്
 ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ ദേശീയപാതയുടെ
 ഉപരിതലം പുതുക്കി നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ
 സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ നിലവിലെ റോഡിന്റെ
 ഉപരിതലം മെഷീൻ ഉപയോഗിച്ച്
 ഇളക്കിയെടുക്കുകയും അപ്പോൾ തന്നെ അതേ
 മെറ്റീരിയൽ പാകപ്പെടുത്തിയതിനു ശേഷം
 വേണ്ടുന്ന അളവിൽ ബിറ്റുമിൻ, സിമന്റ്,
 വിവിധ തരത്തിലുള്ള മെറ്റലുകൾ എന്നിവ
 ചേർത്ത് ഉപരിതലം പുനർ
 നിർമ്മിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ

സാമ്പത്തിക വിദ്യ സാമ്പത്തിക
ലാഭത്തോടൊപ്പം ബിറ്റുമിൻ, അഗ്രിഗേറ്റ്
എന്നിവയുടെ കുറഞ്ഞ ഉപയോഗം വഴി പ്രകൃതി
സമ്പത്തിന്റെ സംരക്ഷണവും സാധ്യമാകും.

സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉത്തരവ് നം.

GO(Rt).527/18/PWD തീയതി

26.03.18 പ്രകാരം പൊതുമരാമത്ത്

റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പ്ലാസ്റ്റിക്,

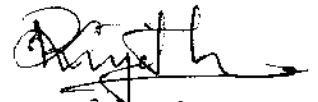
NRMB, ജിയോടെക്സ്റ്റയിൽസ് സോയിൽ

സ്റ്റെബിലൈസേഷൻ മെത്തേഡ്സ് ഉവ

ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടുള്ള ആധുനിക രീതികൾ

അവലംബിക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം

നൽകിയിട്ടുണ്ട്.



സെക്ഷൻ ഓഫീസർ