

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

11 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 6578

11-07-2024 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

കടലുണ്ടിക്കടവ് പാലത്തിന്റെ നവീകരണം

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
ശ്രീ. പി. അബൂൽ ഹമീദ്		ശ്രീ. പി.എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ് (പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പ് മന്ത്രി)	
(എ)	മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട് ജില്ലകളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കടലുണ്ടി പുഴയ്ക്ക് കുറുകെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള കടലുണ്ടിക്കടവ് പാലത്തിന്റെ അടിയന്തര അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി സമർപ്പിച്ച 10.47 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ;	(എ)	മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട് ജില്ലകളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന കടലുണ്ടിപ്പുഴയ്ക്ക് കുറുകെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള കടലുണ്ടിക്കടവ് പാലത്തിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമർപ്പിച്ച 1047 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി പ്രൊപ്പോസൽ സർക്കാർ വിശദമായി പരിശോധിച്ചുവരുന്നു.
(ബി)	24.11.2022-ൽ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സർക്കാരിലേക്ക് സമർപ്പിച്ച പദ്ധതിക്ക് 26.05.2023-ൽ ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സ്ഥലപരിശോധന നടത്തി ഒരു വർഷത്തിലേറെയായിട്ടും പാലത്തിന്റെ നവീകരണത്തിന് തുക അനുവദിക്കാത്തത് ഗൗരവമായി കാണുന്നുണ്ടോ; സി.റ്റി.ഇ.യുടെ പരിശോധന റിപ്പോർട്ടിന്റെ വിശദാംശം നൽകാമോ;	(ബി)	ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സർവ്വേപ്പറസൺ അനുബന്ധം ആയി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.
(സി)	നിലവിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പിൽ പരിശോധനയ്ക്കും അംഗീകാരത്തിനുമായി നൽകിയ ഫയലിന്റെ പുരോഗതി വ്യക്തമാക്കാമോ;	(സി)	ധനകാര്യ വകുപ്പിൽ നിന്നും ഫയൽ തിരികെ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കടലുണ്ടിപ്പാലത്തിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എസ്റ്റിമേറ്റ് പ്രൊപ്പോസൽ പരിശോധിച്ചതിന് പ്രകാരമുള്ള ചീഫ് ടെക്നിക്കൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സർവ്വേപ്പറസൺ പാലിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ പുനർ സമർപ്പിക്കുവാൻ ധനവകുപ്പ് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.
(ഡി)	നിലവിൽ അപകടാവസ്ഥയിലുള്ളതും ഗതാഗതം നിരോധിക്കാത്തതുമായ പ്രസ്തുത പാലത്തിന്റെ അടിയന്തര അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമർപ്പിച്ച പ്രൊപ്പോസലിന് സമയബന്ധിതമായി അനുമതി നൽകാമോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?	(ഡി)	ധനവകുപ്പ് നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന നിബന്ധനകൾക്ക് അനുസൃതമായി പ്രൊപ്പോസൽ തയ്യാറാക്കി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്കേ ഭരണാനുമതി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ സാധിക്കും.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

ANNEXURE

Observations

1 (i) It is pointed out that the bridge was constructed only ten years back incurring an expenditure of Rs.17.15 Crores including cost of bridge proper and approach roads.

(ii) The normal life span of a concrete structure is more than 75 years and it is incomprehensible as to why a distress of this gravity is observed within a short period of 10 years after construction.

(iii) It is not appropriate to execute repair / rehabilitation works incurring an expenditure of this magnitude for the bridge structure (Rs. 5.28 Crores) without conducting adequate Vigilance / Technical inquiry into all aspects of lapses in the planning, design, construction and execution including the quality of materials used (water, cement, steel, etc) and to fix accountability on the concerned officials, if found responsible.

2. It may also be noted that the proposal is for rehabilitation of the superstructure only and the proposal for the foundation is under preparation. In fact, the repair / rehabilitation process should start from the foundation and not vice versa. It is therefore advisable to wait for the investigation of the substructure and finalize the rehabilitation for the full structure.

3. The cost of rehabilitation of the substructure is yet to be prepared and the **total cost of rehabilitation** will be known only after completion of the proposed investigations. The ideal solution to the issue, i.e. whether rehabilitation or re-construction, can be deduced only after assessing the total cost.

4. It is gathered that recurring costs are involved in this methodology and hence the same may also to be assessed before coming to a conclusion on the rehabilitation work.

5. Moreover, the methodology adopted is to be validated for its performance, sustainability, technical admissibility and more importantly its financial propriety and hence the following recommendations are made.

Recommendations:

1. In general, it is appreciable to adopt new technologies which are to be encouraged. However, it may be done only after proper validation by a pilot study. Hence, it is recommended to conduct a pilot study adopting the recommended technology which may be executed at site on selected severely damaged girders, piers, etc. **at a fraction of the cost.**

2. This pilot study will enable the department to assess the performance, sustainability, technical admissibility, recurring cost and most importantly cost effectiveness.

3. Based on the pilot study, the same may be extended to the full structure, in case it is found durable and cost effective.