

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

13 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 1184

12-02-2025 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

പുത്തൂർ-ചെനക്കൽ ബൈപ്പാസ് മൂന്നാംഘട്ട നിർമ്മാണം

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ		ശ്രീ. പി.എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ് (പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പ് മന്ത്രി)	
(എ)	കോട്ടയ്ക്കൽ മണ്ഡലത്തിലെ പുത്തൂർ-ചെനക്കൽ ബൈപ്പാസ് റോഡിന്റെ മൂന്നാംഘട്ട നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയുടെ നിലവിലെ സ്ഥിതി സംബന്ധിച്ച വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ;	(എ)	<p>പുത്തൂർ-ചെനക്കൽ ബൈപ്പാസിന്റെ മൂന്നാംഘട്ടം ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനായി എറണാകുളം റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ റിപ്പോർട്ട് സഹിതം അയച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ഐ.ആർ.സി മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായി ഗ്രേഡിയന്റ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഈ റോഡ് ഡിസൈൻ ചെയ്യാൻ പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടെന്നും, അലൈൻമെന്റിൽ മാറ്റങ്ങൾ ആവശ്യമാണ് എന്നുമാണ് ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തിന്റെ മറുപടി. ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിലവിലെ അലൈൻമെന്റ് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് തന്നെ പ്രായോഗികമായി വരുത്താവുന്ന ഗ്രേഡിയന്റിൽ നിർമ്മിക്കാവുന്ന രണ്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ മഞ്ചേരി എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയത്തിൽ നിന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ മേൽ രണ്ടു പ്രൊപ്പോസലുകളും ഐ.ആർ.സി അനുശാസിക്കുന്ന ഗ്രേഡിയന്റ് പ്രകാരമല്ലാത്തതിനാൽ അംഗീകരിക്കാനാകില്ലായെന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിൽ നിന്നും അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ കൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പ്രായോഗികമല്ലാത്തതിനാൽ നിലവിലെ ഡിസൈൻ പ്രൊപ്പോസലിൽ A3 to A4 വരെയുള്ള 600 മീറ്റർ നീളത്തിൽ IRC നിഷ്കർഷിക്കുന്ന 1 in 12.7 എന്ന ഗ്രേഡിയന്റിനെക്കാളും താഴ്ന്ന 1 in 11.4 മാത്രമേ നൽകുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. മേൽ സാങ്കേതിക പ്രശ്നത്തിന് സർക്കാർ തലത്തിൽ ഉചിതമായ നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിനായി നിരത്ത് വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സർക്കാരിലേക്ക് കത്ത് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. തുടർന്ന് CTE സെക്രട്ടറി പരിശോധിക്കുകയും IRC മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് ഇളവ് നൽകാൻ ഒരു ഏജൻസിക്കും അധികാരമില്ല എന്നും അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. നിലവിൽ 0/000-3/040 വരെ</p>

		<p>ബൈപ്പാസിന്റെ പൂർത്തീകരിച്ച ഭാഗം തന്നെ ഉയർത്തി ഗ്രേഡിയറ്റ് അംഗീകരിച്ച് സൂപ്പർ ഡിസൈൻ നടത്തി പ്രവൃത്തിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതാണ് പ്രായോഗികം. ആയതിന് ഗ്രേഡിയറ്റ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സർവ്വേയും മറ്റും നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു. ഇത് ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കി പുതുക്കിയ പ്രൊപ്പോസലിന് ഭരണാനുമതി നൽകുന്ന വിഷയം പരിഗണിക്കാം.</p>
<p>(ബി) ബൈപ്പാസിന് അധിക സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാത്ത രീതിയിൽ നിലവിലത്തെ അലൈൻമെന്റിൽ തന്നെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കുന്ന വിധത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ പുതുക്കിയ പ്രൊപ്പോസലിന് അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത വിഷയത്തിന്മേൽ ധനകാര്യവകുപ്പിൽ നിന്നും അനുമതി ലഭ്യമായിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കുമോ ;</p>	<p>(ബി) പുത്തൂർ-ചെന്നക്കൽ ബൈപ്പാസിന്റെ മൂന്നാംഘട്ടം ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനായി എറണാകുളം റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ റിപ്പോർട്ട് സഹിതം അയച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ഐ.ആർ.സി മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായി ഗ്രേഡിയറ്റ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഈ റോഡ് ഡിസൈൻ ചെയ്യാൻ പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടെന്നും, അലൈൻമെന്റിൽ മാറ്റങ്ങൾ ആവശ്യമാണ് എന്നുമാണ് ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തിന്റെ മറുപടി. ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിലവിലെ അലൈൻമെന്റ് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് തന്നെ പ്രായോഗികമായി വരുത്താവുന്ന ഗ്രേഡിയറിൽ നിർമ്മിക്കാവുന്ന രണ്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ മഞ്ചേരി എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയത്തിൽ നിന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ മേൽ രണ്ടു പ്രൊപ്പോസലുകളും ഐ.ആർ.സി അനുശാസിക്കുന്ന ഗ്രേഡിയറ്റ് പ്രകാരമല്ലാത്തതിനാൽ അംഗീകരിക്കാനാകില്ലായെന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിൽ നിന്നും അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ കൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പ്രായോഗികമല്ലാത്തതിനാൽ നിലവിലെ ഡിസൈൻ പ്രൊപ്പോസലിൽ A3 to A4 വരെയുള്ള 600 മീറ്റർ നീളത്തിൽ IRC നിഷ്കർഷിക്കുന്ന 1 in 12.7 എന്ന ഗ്രേഡിയറിനെക്കാളും താഴ്ന്ന 1 in 11.4 മാത്രമേ നൽകുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. മേൽ സാങ്കേതിക പ്രശ്നത്തിന് സർക്കാർ തലത്തിൽ ഉചിതമായ നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിനായി നിരത്ത് വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സർക്കാരിലേക്ക് കത്ത് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. തുടർന്ന് CTE സെറ്റ് പരിശോധിക്കുകയും IRC മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് ഇളവ് നൽകാൻ ഒരു ഏജൻസിക്കും അധികാരമില്ല എന്നും അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. നിലവിൽ 0/000-3/040 വരെ ബൈപ്പാസിന്റെ പൂർത്തീകരിച്ച ഭാഗം തന്നെ ഉയർത്തി ഗ്രേഡിയറ്റ് അംഗീകരിച്ച് സൂപ്പർ ഡിസൈൻ നടത്തി പ്രവൃത്തിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതാണ് പ്രായോഗികം. ആയതിന്</p>	

		<p>ഗ്രേഡിയന്റ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സർവ്വേയും മറ്റും നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു. ഇത് ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കി പുതുക്കിയ പ്രൊപ്പോസലിന് ഭരണാനുമതി നൽകുന്ന വിഷയം പരിഗണിക്കാം.</p>
<p>(സി) പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തിയ്ക്ക് പുതുക്കിയ ഭരണാനുമതി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?</p>		<p>(സി) പുത്തൂർ-ചെന്നക്കൽ ബൈപ്പാസിന്റെ മൂന്നാംഘട്ടം ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനായി എറണാകുളം റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് ഇൻവെന്ററീഗേഷൻ റിപ്പോർട്ട് സഹിതം അയച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ഐ.ആർ.സി മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായി ഗ്രേഡിയന്റ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഈ റോഡ് ഡിസൈൻ ചെയ്യാൻ പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടെന്നും, അലൈൻമെന്റിൽ മാറ്റങ്ങൾ ആവശ്യമാണ് എന്നുമാണ് ഡിസൈൻ വിഭാഗത്തിന്റെ മറുപടി. ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിലവിലെ അലൈൻമെന്റ് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് തന്നെ പ്രായോഗികമായി വരുത്താവുന്ന ഗ്രേഡിയന്റിൽ നിർമ്മിക്കാവുന്ന രണ്ട് പ്രൊപ്പോസലുകൾ മഞ്ചേരി എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയത്തിൽ നിന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിലേക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ മേൽ രണ്ടു പ്രൊപ്പോസലുകളും ഐ.ആർ.സി അനുശാസിക്കുന്ന ഗ്രേഡിയന്റ് പ്രകാരമല്ലാത്തതിനാൽ അംഗീകരിക്കാനാകില്ലായെന്നും റീജിയണൽ ഡിസൈൻ ഓഫീസിൽ നിന്നും അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ കൂടുതൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത് പ്രായോഗികമല്ലാത്തതിനാൽ നിലവിലെ ഡിസൈൻ പ്രൊപ്പോസലിൽ A3 to A4 വരെയുള്ള 600 മീറ്റർ നീളത്തിൽ IRC നിഷ്കർഷിക്കുന്ന 1 in 12.7 എന്ന ഗ്രേഡിയന്റിനെക്കാളും താഴ്ന്ന 1 in 11.4 മാത്രമേ നൽകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. മേൽ സാങ്കേതിക പ്രശ്നത്തിന് സർക്കാർ തലത്തിൽ ഉചിതമായ നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിനായി നിരത്ത് വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സർക്കാരിലേക്ക് കത്ത് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. തുടർന്ന് CTE സൈറ്റ് പരിശോധിക്കുകയും IRC മാനദണ്ഡങ്ങൾക്ക് ഇളവ് നൽകാൻ ഒരു ഏജൻസിക്കും അധികാരമില്ല എന്നും അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. നിലവിൽ 0/000-3/040 വരെ ബൈപ്പാസിന്റെ പൂർത്തീകരിച്ച ഭാഗം തന്നെ ഉയർത്തി ഗ്രേഡിയന്റ് അംഗീകരിച്ച് സൂപ്പർ ഡിസൈൻ നടത്തി പ്രവൃത്തിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതാണ് പ്രായോഗികം. ആയതിന് ഗ്രേഡിയന്റ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സർവ്വേയും മറ്റും നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു. ഇത് ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കി</p>

പുതുക്കിയ പ്രൊപ്പോസലിന് ഭരണാനുമതി നൽകുന്ന
വിഷയം പരിഗണിക്കാം.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ