

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ


പതിനാലാം സമ്മേളനം

പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ അമ്പലപ്പുഴ മണ്ഡലത്തിലെ റോഡുകൾ

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം. 1379

02.07.2015 ൽ മറുപടിക്ക്

ചോദ്യം	ഉത്തരം
ശ്രീ.ജി.സുധാകരൻ	ശ്രീ.കെ.സി.ജോസഫ് (ഗ്രാമവികസനവും ആസൂത്രണവും സാംസ്കാരികവും നോർക്കയും വകുപ്പുമന്ത്രി)
(എ) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം പി.എം.ജി.എസ്. വൈ. പദ്ധതിയിൽ അമ്പലപ്പുഴ മണ്ഡലത്തിലെ ഏതെങ്കിലും റോഡുകൾക്ക് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ;	(എ) അനുബന്ധം 1 ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.
(ബി) പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും പ്രവൃത്തികൾ അമ്പലപ്പുഴ മണ്ഡലത്തിൽ മുടങ്ങിക്കിടപ്പുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ;	(ബി) അനുബന്ധം 2 ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.
(സി) അമ്പലപ്പുഴ മണ്ഡലത്തിൽ നിന്നും പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഏതെങ്കിലും റോഡുകളുടെ പ്രപ്പോസലുകൾ നിലവിലുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദവിവരം നൽകാമോ;	(സി) പി.എം.ജി.എസ്.വൈ.-II ന്റെ ഒന്നാം വർഷ പദ്ധതിയിലേയ്ക്ക് ജില്ലാ ആസൂത്രണ സമിതി (ഡി.പി.സി.) അംഗീകരിച്ച ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് റൂറൽ റോഡ്സ് പ്ലാൻ (ഡി.ആർ.ആർ.പി.) ലിസ്റ്റിൽ അമ്പലപ്പുഴ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ 3 റോഡുകൾ (1.റയിൽവേ-ഗുരുമന്ദിരം, 2.ചങ്ങിട്ടപ്പറമ്പ്-കണ്ണനാങ്ക, 3.പ്രാമുട്ടിൽ ജംഗ്ഷൻ -കായിപ്പള്ളി ക്ഷേത്രം) ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ റോഡുകൾക്ക് പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള വീതി, ഉപരിതല അവസ്ഥ, ഉപയോഗ്യത ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി റോഡിന് പ്രൊപ്പോസൽ നൽകാനാവൂ.
(ഡി) പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന മാനദണ്ഡങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാമോ ?	(ഡി) കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ നാഷണൽ റൂറൽ റോഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് ഏജൻസി (എൻ.ആർ.ആർ. ഡി.എ.) നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ കോപ്പി അനുബന്ധം 3 ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

  
സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

ഈ സർക്കാർ നിലവിൽ വന്നതിന് ശേഷം 3 റോഡുകൾക്ക് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡിന്റെ വിവരങ്ങൾ താഴെ കൊടുക്കുന്നു.

ക്രമ നം.	റോഡിന്റെ പേര്	നീളം (കി.മീ.)	ഫേസ്	അടങ്കൽ തുക (കൺസ്ട്രക്ഷൻ + മെയിന്റനൻസ്) ലക്ഷത്തിൽ	റിമാർക്സ്
1	തോട്ടപ്പള്ളി നോർത്ത്-കസ്റ്റർബ	0.630		52.25	എഗ്രിമെന്റ് വെച്ചിട്ടുണ്ട്
2	മാത്തേരി-കാരിച്ചിറ	1.480	VIII (Batch 1)	118.29	പലതവണ ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടും ആരും ടെണ്ടർ സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല.
3	വണ്ടാനം-വണ്ടാനം കാവ്	1.800		206.75	

*Day*

പി.എം.ജി.എസ്.വൈ. പദ്ധതിയിൽ അമ്പലപ്പുഴ നിദയാജകമണ്ഡലത്തിൽ ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച യാതൊരു പ്രവൃത്തികളും കരാർ വെച്ചതിന് ശേഷം മുടങ്ങിക്കിടക്കുന്നില്ല എന്നാൽ ആറാം ഘട്ടത്തിൽ അനുമതി ലഭിച്ച മൂന്ന് പ്രവൃത്തികൾ പലതവണ ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടും കരാറുകാർ ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാത്തതിനാൽ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും കേന്ദ്രസർക്കാർ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. റോഡിന്റെ വിവരങ്ങൾ താഴെ കൊടുക്കുന്നു.

ക്രമ നം.	റോഡിന്റെ പേര്	നീളം (കി.മീ.)	ഫേസ്	അടങ്കൽ തുക (കൺസ്ട്രക്ഷൻ+ മെയിന്റനൻസ്) ലക്ഷത്തിൽ
1	കളത്തട്ട് ഈസ്റ്റ്- തൈവേലിക്കകം ആറ്റുഗീരം	1.700		106.02
2	പുത്തല ഇല്ലച്ചിറ - പള്ളിച്ചിറ	2.040	VI	162.16
3	പുത്തരം - പള്ളാത്തുരുത്തി	2.000		226.78

*Day*

## Procedure for selection of Roads under PMGSY – II

The selected roads under PMGSY-II are expected to be mainly Through Routes. Though in the DRRP of PMGSY-I, there is no strict definition of Through routes and Link routes, the DRRP prepared under PMGSY-II will need to make this categorization. Roads catering to large populations by connecting populations over a large area and which act as collectors of traffic from smaller roads, would be treated as Through routes for the purpose of PMGSY – II. Such roads would provide access to growth centers and pass through or terminate in a Rural Hub. The selection of any road under PMGSY-II is to be based on parameters such as:

- a. Growth Centre's Rank (among rural growth centres)
- b. Condition of the road in terms of Pavement Condition Index (PCI) survey subject to requisite maintenance funds invested during last 3 years on the road.

Since traffic flow is to and fro between a lower ranked growth centre and a higher ranked growth centre, the roads selected for upgradation will trace the path connecting the rural growth centers and terminating in a Rural Hub, in a way likely to represent actual movements of labour, goods and services.

It is notable that a settlement may graduate to a Growth Point, Growth Centre or Growth Pole or Rural Hub depending upon the extent of amenities available and their weightages as identified in the ranking Matrix. When the growth score is low, it would qualify as a Growth Point (e.g. a 'road head' Settlement where one or more tracks from the hinterland join a road) and as the score increases to a higher level the settlement becomes a Growth Center and further a Growth Pole and finally a Rural Hub. Unless otherwise specified, a Growth Centre will include a 'Growth Pole' as well as a 'Growth Point'.

The Growth Centres or Rural Hubs with increasing scores are notably only points. As such their scores are point wise scores. However, since a road is a line to be traced joining such growth centers, it is imperative to arrive at a line score. The line score would be computed as the cumulative score of the Growth Centres directly connected by the candidate road. The candidate roads are to be selected by tracing the road joining growth points and growth centers leading to higher order growth centers or higher order roads leading to such growth centers.

A road can be proposed to pass through an urban point or a point on NH/SH/MDR, but scores of point/s so located should not be added, though the entire length of such candidate road would be used while determining Unit Value per unit length.

For more than one line passing through a point, Growth scores of the point can be added

to compute score of each such line.

These candidate roads, carrying different line scores need to be normalized for selection of roads to be upgraded subject to PCI and maintenance investment. For this purpose, Utility Value (UV) of unit road length needs be computed by arriving at the cumulative scores of the rural Growth Centres the road divided by its proposed length for upgradation. Thus the utility value is the growth score per unit length. When two candidate roads are found to have the same Utility Value, the population served by the road directly and indirectly by other connected link roads is to be computed and treating population as a proxy to the traffic, whichever road is found to be serving more people would get the preference.

The candidate roads would be arranged in descending order based on the utility value per unit length to arrive at the priority list for the domain considered, be it a block or a district. In order to ensure better coverage, it is suggested that a block be considered as a domain and candidate road be traced block wise. The State Government would need to declare its policy in this respect while entering the programme. It would be necessary to also keep track of inter block or inter district roads having potential and such roads would also become candidate roads. It is likely that both segments will have high utility value and it is preferable if the entire length is included in one go.

It is essential that if a Through route is being upgraded, the higher category road that it leads on to, say a Major District Road (MDR), should have specifications and geometrics not lower than that in the upgradation design. The State Government would therefore need to include a project component funded out of its own budget for the purpose, if necessary, as an adjunct to the programme.

If a Through route is to be upgraded to a 5.5 meter carriageway on traffic consideration, it will be subject to an evaluation as to whether it ought to be declared an MDR. In all such cases, it should be agreed by the State beforehand that it would be categorized as an MDR immediately after its upgradation. The work can either be executed by the agency responsible for MDRs from State funds or be handed over after the project period to the State agency responsible for MDRs for future maintenance, renewal etc. A formal understanding to this effect should be agreed upon beforehand.

For achieving full synergy, before the commencement of PMGSY-II, an independent standard traffic study would be done up to the MDR of the DRRP, and the State would have to ensure that the MDRs are of a specification which conform to the existing traffic requirements, by taking it as a separately funded project, where necessary

*Day*