

**പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ
അഞ്ചാം സമ്മേളനം**

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. *247

8.05.2017-ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

പാത നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ മൂലമുണ്ടാകുന്ന റോഡപകടങ്ങൾ

ചോദ്യം

മറുപടി

ശ്രീ.സി.കൃഷ്ണൻ

ശ്രീ.കെ. കെ. രാമചന്ദ്രൻ നായർ

ശ്രീ.പുരുഷൻ കടലുണ്ടി

,, കെ.വി.വിജയദാസ്:

ശ്രീ.ജി.സുധാകരൻ

(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി)

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന **(എ)** റോഡപകടങ്ങളുടെ കാരണങ്ങൾ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡുകളുടെ സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങളെപ്പറ്റി പഠിക്കാൻ ദേശീയ പാതാ വിഭാഗത്തിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി സെൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന് വേണ്ടി റോഡ് സേഫ്റ്റി ഓഡിറ്റുകൾ നടത്താറുണ്ട്.

(ബി) ചില പ്രത്യേക സ്ഥലങ്ങളിൽ **(ബി)** ആവർത്തിച്ചുണ്ടാകുന്ന റോഡപകടങ്ങൾക്ക് കാരണം വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിലെ പിഴവു പോലെതന്നെ പാത നിർമ്മാണത്തിന്റെയും ഉപരിതലം പരിപാലിക്കുന്നതിന്റെയും അപാകതകൾ കൂടിയായതിനാൽ ഇതു പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ ഉണ്ടാകുമോ;

റോഡപകടങ്ങൾ ആവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ പരിശോധിച്ചതിൽ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതമൂലമുണ്ടാകുന്നവ താരതമ്യേന കുറവാണ്. കേരളത്തിലുടനീളം ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളുടെ മുൻഗണനാക്രമത്തിലുള്ള ഒരു പട്ടിക നാറ്റ്പാക് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത സ്ഥലങ്ങളിൽ പൊതുമരാമത്ത്, പോലീസ്, മോട്ടോർവാഹനം എന്നീ വകുപ്പുകളുടെ സംയുക്ത പരിശോധനകൾക്കു ശേഷം അത്തരം അപകടങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ ആവശ്യമുള്ള സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ നിർദ്ദേശിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.

റോഡുകളുടെ ഉപരിതലത്തിന്റെ പരിപാലനത്തിന്റെ ഭാഗമായി കാലാകാലങ്ങളിൽ റോഡുകളിലുണ്ടാകുന്ന അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിനും, അടിയന്തിര സ്വഭാവമുള്ള പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുന്നതിനും എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിൽ District Level Task Committee യും രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

അപകടമേഖലകളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഓഡിറ്റ് നടത്തി അപകടത്തിന്റെ കാരണം മനസ്സിലാക്കി ഉപരിതല നവീകരണവും നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകത ആണെങ്കിൽ ആയതും പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്. കൂടാതെ റോഡ് സേഫ്റ്റിക്ക് ആവശ്യമായ ക്രാഷ് ബാരിയേഴ്സ്, മുന്നറിയിപ്പ് ബോർഡുകൾ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കാറുണ്ട്.

കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് നടപ്പിലാക്കിയതും/നടപ്പിലാക്കുന്നതുമായ നഗ്ന റോഡു വികസന പദ്ധതികളിലെല്ലാം തന്നെ റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്ക് മുന്തിയ പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള നിർമ്മാണ രീതികളാണ് അവലംബിച്ചിട്ടുള്ളത്. റോഡുകളുടെ പ്രതലങ്ങൾ ഉന്നത ഗുണനിലവാരത്തിലാണ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. കൂടാതെ വാഹന യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനായി റോഡ് മാർക്കിംഗ്സ്, സിഗ്നലുകൾ, ഹൈമാസ്റ്റ് ലൈറ്റുകൾ, അപകട മേഖലകളിൽ മുന്നറിയിപ്പ് ബോർഡുകൾ, ദിശാ ബോർഡുകൾ മുതലായവയും സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാൽനടയാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനായി പെഡസ്ട്രിയൻ ക്രോസിംഗുകൾ, ഓടുപാകിയ നടപ്പാതകൾ, പ്രധാന

ജംഷനുകളിൽ കൈവരികൾ, സിഗ്നൽ ലൈറ്റുകൾ, സീബ്രാ ക്രോസിംഗുകൾ എന്നിവയെല്ലാം നഗര റോഡു വികസന പദ്ധതികളുടെ പ്രത്യേകതയാണ്. ആയതിനാൽ റോഡ് അപകടങ്ങൾ താരതമ്യേന ഇത്തരം റോഡുകളിൽ കുറവാണ്.

(സി) ദേശീയ പാതയോരത്ത് പാതയിൽ നിന്ന് നേരിട്ട് പ്രവേശനത്തോടെ കെട്ടിടങ്ങളും വ്യവസായ വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങളും സ്ഥാപിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും, നിയന്ത്രിത മേഖലയിലെ (കൺട്രോൾ ലൈൻ) നിർമ്മാണങ്ങളും പ്രവൃത്തികളും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാന ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് നൽകിയിരിക്കുന്ന അധികാരം ഫലപ്രദമായി വിനിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് അറിയിക്കാമോ?

(സി) ദേശീയ പാതയോരത്ത് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഖേന അപേക്ഷ ലഭിക്കുമ്പോൾ സർക്കാർ ഉത്തരവ് (എം.എസ്)18/2011/പൊ.മ.വ. തീയതി 01.03.2011 പ്രകാരം ടാസ്ക് ഫോഴ്സ് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ദൂരപരിധിക്ക് പുറത്ത് വരുന്ന നിർമ്മിതികൾക്ക് മാത്രമാണ് എൻ. ഒ.സി നൽകുന്നത്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ