

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

8 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 549

21-03-2023 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

നൂതന റോഡ് നിർമ്മാണ രീതികൾ

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center">ശ്രീ പി. വി. അൻവർ, ശ്രീ കെ യു ജനീഷ് കുമാർ, ശ്രീ കെ.കെ. രാമചന്ദ്രൻ, ശ്രീ എം എസ് അരുൺ കുമാർ</p>	<p align="center">ശ്രീ പി.എ.മുഹമ്മദ് റിയാസ് (പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പ് മന്ത്രി)</p>
<p>(എ) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിലെത്തിയതിന് ശേഷം എത്ര കോടി രൂപയുടെ റോഡ് നിർമ്മാണ പദ്ധതികൾക്ക് ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്; വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കാമോ;</p>	<p>(എ) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിലെത്തിയതിന് ശേഷം വിവിധ പദ്ധതികൾ ഉൾപ്പെടുത്തി റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് 1548 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.</p> <p>വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.</p> <p><u>നിരത്തുകൾ വിഭാഗം</u></p> <p>സംസ്ഥാന പാതകളുടെ വികസനവും പുനരുദ്ധാരണവും - 51.94 കോടി രൂപ</p> <p>പ്രധാന ജില്ലാ പാതകളുടെ വികസനവും പുനരുദ്ധാരണവും - 872.89 കോടി രൂപ</p> <p>നബാർഡ് പ്രവൃത്തികൾ - 228.69 കോടി രൂപ</p> <p>ശബരിമല പ്രവൃത്തികൾ - 394.50 കോടി രൂപ</p> <p><u>ദേശീയപാതാ വിഭാഗം</u></p> <p>2021-22, 2022-23 എന്നീ വർഷങ്ങളിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 18.53 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ 30 C.R.I.F പ്രവൃത്തികൾക്ക് 506.14 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.</p> <p><u>കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് (ഐപിഎഫ് മാനേജ്മെന്റ് യൂണിറ്റ്).</u></p> <p>സംസ്ഥാനത്തെ 20 പ്രധാന ജംഗ്ഷനുകളുടെ വികസനത്തിനായി 200 കോടി രൂപയും, ആറ് ബൈപ്പാസുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി 200 കോടി രൂപയും, കേശവദാസപുരം മുതൽ അങ്കമാലി വരെയുള്ള എം.സി റോഡിന്റെ നാലുവരിപ്പാത</p>

		<p>നിർമ്മാണം, കൂടാതെ കൊല്ലം ചെങ്കോട്ട റോഡിന്റെ നാലുവരിപ്പാത നിർമ്മാണം എന്നീ പദ്ധതികൾക്കായി 1500 കോടി രൂപയ്ക്കും തത്വത്തിൽ ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്.</p> <p><u>കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് (ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസറുടെ കാര്യാലയം)</u></p> <p>കൊല്ലം നഗരപാത വികസന പദ്ധതി - 365.34 കോടി രൂപ</p> <p>മീഞ്ചന്ത - അരീക്കാട്, ചെറുവണ്ണൂർ മേൽപ്പാലങ്ങൾ - 255.62 കോടി രൂപ</p>
(ബി)	<p>സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾ ഉന്നത നിലവാരത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി നൂതന റോഡ് നിർമ്മാണ രീതിയായ ജിയോഗ്രിഡ്, സോയിൽ നെയിലിംഗ് തുടങ്ങിയവ അവലംബിക്കാൻ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ടോ; വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് സാങ്കേതികവിദ്യ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രാവർത്തികമാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; ഈ നിർമ്മാണ രീതിയുടെ മെച്ചം എന്തൊക്കെയാണെന്ന് അറിയിക്കാമോ;</p>	<p>(ബി) 19.11.2021-ലെ സ.ഉ(കൈ)നം.51/2021/പൊ.മ.വ പ്രകാരം നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ Geocells and Geogrids, Soil nailing എന്നിവ അവലംബിക്കാൻ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ട്. റോഡുകളുടെ അടിത്തറ ബലപ്പെടുത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ പ്രവൃത്തികളിൽ ജിയോഗ്രിഡ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യകൾ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ ചരിവുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് സോയിൽ നെയിലിംഗ്, ജിയോഗ്രിഡ് എന്നീ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കുന്നു. ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്നതും പരിപാലന ചെലവ് കുറഞ്ഞതുമായ വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് സാങ്കേതികവിദ്യ വെള്ളക്കെട്ടുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ, ഗതാഗതത്തിരക്കേറിയ നഗരപാതകൾ തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ അനുയോജ്യമാണ് എന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് രീതിയിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ 15 മുതൽ 20 വർഷം വരെ ഈടു നിൽക്കുന്നവയാണ്. ആലപ്പുഴ നഗര റോഡുകളുടെ വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് സാങ്കേതികവിദ്യ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്.</p>
(സി)	<p>സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിലെ ഭൂപ്രകൃതിയ്ക്ക് ഇണങ്ങുന്ന എന്തെല്ലാം നൂതന നിർമ്മാണ രീതികളാണ് അവലംബിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ; ബി.എം & ബി.സി. നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തിയ റോഡുകളുടെ ദൈർഘ്യമെത്രയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?</p>	<p>(സി) സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലെ ഭൂപ്രകൃതിക്ക് അനുയോജ്യമായ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ അവലംബിച്ചുവരുന്നു. കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനവും ഉയർന്ന വാഹനസാന്ദ്രതയും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലും പരിപാലനത്തിനും സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്ന റോഡുകൾ ഡിസൈൻ ചെയ്ത് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ്, ഫുൾഡെപ് റിക്ലമേഷൻ, മൈക്രോ സർഫേസിംഗ്, വാം മിക്സ് അസ്റ്റാൾട്ട്, കോൾഡ്</p>

മിക്സ് അസ്ഫാൾട്ട് തുടങ്ങിയവ അനുയോജ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ റോഡുകളുടെ അടിത്തറ ബലപ്പെടുത്തുന്നതിനും ചരിവുകൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും കയർ, സിന്ററ്റിക് ഭൂവസ്തുങ്ങൾ, Perforated vertical drains(PVD), Gabion Retaining Walls എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദമായ റോഡ് നിർമ്മാണം മുൻനിർത്തി ഷ്രെഡ്ഡഡ് പ്ലാസ്റ്റിക്, നാച്ചുറൽ റബർ മോഡിഫൈഡ് ഉപയോഗിച്ച് ബിറ്റുമെൻ്റ്, കയർഭൂവസ്തും എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തിയ നിർമ്മാണ രീതികൾ ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. നിരന്തരമായി തകരുന്ന റോഡുകൾ കണ്ടെത്തി അവ തകരുന്നതിനുള്ള കാരണം പരിശോധിച്ച് ആയതിന് ശാശ്വതപരിഹാരമാകും വിധത്തിലുള്ള നിർമ്മാണരീതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. മതിയായ ഡ്രെയ്നേജുകളുടെ നിർമ്മാണവും ഉറവുകളുടെ സാന്നിദ്ധ്യവുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇന്റർലോക്ക് പോലുള്ള അനുയോജ്യമായ നിർമ്മാണ രീതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നതിനും റോഡുകൾ തകരുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും ഉപകരിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡുകൾ ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്ന രീതിയിൽ IRC/MORTH സ്പെസിഫിക്കേഷൻ പ്രകാരം ഡിസൈൻ ചെയ്ത് പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ റോഡുകളും ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം & ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് (ബി.എം&ബി.സി) നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഘട്ടം ഘട്ടമായി ഉയർത്തി വരുന്നു. നിലവിൽ നിരത്ത് വിഭാഗത്തിന് കീഴിലെ റോഡുകളിൽ ഏകദേശം 14100 കി.മീ റോഡുകൾ ബി.എം&ബിസി നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തിയിട്ടുള്ളവയാണ്. നിലവിൽ നടപ്പിലാക്കി വരുന്ന പ്രവൃത്തികൾ വഴി 1100 കി.മീ റോഡുകൾ ബി.എം&ബി.സി നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതാണ്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ