പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പതിനാറാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം.*253 — 07.11.2019-ൽ മറുപടിക്ക്

റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പരിഷ്കാരങ്ങൾ

ചോദ്യം

ശ്രീ.പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല
,, കെ.എൻ.എ ഖാദർ
ഡോ.എം. കെ. മുനീർ
ശ്രീ.പി.കെ.ബഷീർ

മറുപടി

ശ്രീ.ജി.സുധാകരൻ
(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പ് മന്ത്രി)

(എ) കേരളത്തിൽ മാറിവരുന്ന കാലാവസ്ഥയും ഇടയ്ക്കിടെ ഉണ്ടാകാറുള്ള പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളായ പാറ, മെറ്റൽ എന്നിവയ്ക്ക് നേരിടുന്ന ദൗർലഭ്യവും കണക്കിലെടുത്ത് പ്രകൃതിവിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്ന തരത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ കാതലായ പരിഷ്കാരങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(എ) പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ദൗർലഭ്യവും കണക്കിലെടുത്ത് പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്ന തരത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പരിഷ്കാരങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടുതൽകാലം ഈടുനിൽക്കുന്ന ബി.എം.&ബി.സി ഉപരിതല നിർമ്മാണം നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ട്രാഫിക് സാന്ദ്രത, മണ്ണിന്റെ ഘടന എന്നിവ കണക്കിലെടുത്ത് 10 മുതൽ 15 വർഷം വരെ നിലനിൽക്കുന്ന ഡിസൈൻ റോഡുകൾ റീബിൽഡ് കേരള പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. 15-20 വർഷം നിലനിൽക്കുന്ന വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതും പരിഗണിച്ച് വരുന്നു. നിലവിലുള്ള റോഡിലെ വസ്തുക്കൾ റീസൈക്കിൾ ചെയ്ത് ഉപയോഗിക്കുന്ന ഫുൾ ഡെപ്ത് റിക്ലമേഷൻ ടെക്നോളജി ഉപയോഗിച്ച് പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിൽ 5.9 കി.മീ ദൂരം നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ പുറക്കാട് - പാതിരപ്പള്ളി ഭാഗത്ത് ദേശീയപാതയിലും നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ ഉപരിതലം റീസൈക്കിൾ ചെയ്ത് പുനരുപയോഗിച്ചു ചെയ്യുന്ന മില്ലിംഗ് സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ചു ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ രീതി അവലംബിക്കുന്നത് വഴി പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം പരമാവധി കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കും. എർത്ത് കട്ടിംഗ്/ഫില്ലിംഗ് എന്നിവ പരമാവധി കുറച്ച്

മണ്ണിടിച്ചിൽ ഒഴിവാക്കുന്ന തരത്തിൽ നീർച്ചാലുകൾക്കും സ്വാഭാവിക നീരൊഴുക്കിനും തടസം വരാതെയുമാണ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നത്.

(ബി) റോഡ് ഡിസൈനിംഗ്, കൺസ്ട്രക്ഷൻ, മെയിന്റനൻസ് എന്നിവയിൽ എപ്രകാരം മാറ്റം വരുത്തണമെന്ന പഠനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) റോഡ് മെയിന്റനൻസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മഴക്കാലത്ത് റോഡിലെ കുഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനായി 'കന്താൽ മിശ്രിത'ത്തിന്റെ പ്രായോഗികതയെക്കുറിച്ച് കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ-യിൽ പഠനങ്ങൾ നടത്തി വരുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി '80' ടണ്ണോളം കന്താൽ മിശ്രിതം ഇതിനോടകം ഉൽപാദിപ്പിച്ച് വിവിധ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപണികൾക്കായി വിനിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ '250' ടൺ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി ഈ സാമ്പത്തിക വർഷം തന്നെ (2019-20) പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ.-യിൽ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇതു കൂടാതെ നിലവിലുള്ള ബിറ്റുമിനസ് റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിച്ചിട്ടുള്ള പാറ, മെറ്റൽ എന്നിവ റോഡുകളിൽ നിന്നും 'Milling' ലൂടെ പുറത്തെടുത്ത് പുനരുപയോഗം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഗവേഷണവും കെ.എച്ച്.ആർ.ഐ.യിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ദേശീയപാതകളുടെ നിർമ്മാണവും പരിപാലനവും ദേശീയ നിലവാരം പുലർത്തുന്നതിലേക്കായി ഇൻഡ്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ വിവിധ കോഡുകളും കേന്ദ്ര റോഡ് ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ സ്പെസിഫിക്കേഷനും അനുസരിച്ചാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ടാറിംഗിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ഡെൻസ് ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയ്ക്ക് അനുയോജ്യമായ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചാണ് നാഷണൽ ഹൈവേകളിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നത്. കൂടാതെ അത്യാധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയായ മില്ലിംഗ് ആന്റ് റീസൈക്ലിംഗ് ഉപയോഗിച്ച് ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ പുറക്കാട് - പാതിരപ്പള്ളി ഭാഗത്ത് ദേശീയപാതയുടെ ഉപരിതലം പുതുക്കി നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്.

(സി) നിലവിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണ രീതിയെക്കാൾ പുതിയ രീതികൾക്ക് ചെലവ് അധികരിക്കുമെങ്കിലും പ്രകൃതിവിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം കുറയ്ക്കാമെന്ന ആശയം കണക്കിലെടുത്ത് ഇത്തരം നിർമ്മാണരീതികൾ പ്രചാരത്തിലാക്കാൻ വേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ?	(സി) നിലവിലുള്ള നിർമ്മാണ രീതിയെക്കാൾ പുതിയ രീതികൾക്ക് ചെലവ് അധികമാണ്. എന്നാൽ ദീർഘകാലം ഈടു നിൽക്കുന്നതിനാലും പ്രകൃതി വിഭവങ്ങളുടെ ചൂഷണം മൂലമുള്ള പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതം പരമാവധി കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുന്നതിനാലും ഇത്തരം നിർമ്മാണ രീതികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നതാണ്. ഇതുവഴി പരിസ്ഥിതി മലിനീകരണവും കുറക്കാനാകുന്നതാണ്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ