

**15 -ാം കേരള നിയമസഭ**

**2 -ാം സമ്മേളനം**

**നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 4029**

**09-08-2021 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

**റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി**

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center"><b>ശ്രീ.പി. കെ. ബഷീർ</b></p>	<p align="center"><b>Shri P. A. Mohamed Riyas</b> <b>(പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പ് മന്ത്രി)</b></p>
<p>(എ) മഴക്കാലമാകുമ്പോഴുള്ള സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;</p>	<p>(എ) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. റോഡിലുണ്ടാകുന്ന വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും മെയിന്റനൻസ് നടത്താതെ റോഡ് ഉപയോഗപ്രദമാക്കുന്നതിനും താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ വകുപ്പിൽ നടത്തി വരുന്നു. റോഡുകളിലൂടെയുള്ള ശക്തമായ വെള്ളപ്പൊച്ചിലിലും, വെള്ളക്കെട്ടുമൂലവും റോഡുകൾക്ക് തകരാർ സംഭവിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഫണ്ട് ലഭ്യത കണക്കിലെടുത്ത് സ്ഥല ലഭ്യത അനുസരിച്ചും ആവശ്യം വേണ്ട ഓടകളും, കല്ലുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും, വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി പുനർ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ റോഡുകൾ ഉയർത്തുന്നതിനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ഒട്ടപുട്ട് ആന്റ് പെർഫോമൻസ് ബേയ്സ്ഡ് റോഡ് കോൺട്രാക്ട് (OPBRC), റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് വഴി റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടന്നു വരുന്നുണ്ട്. ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്നതും പരിപാലന ചിലവ് കുറഞ്ഞതുമായ വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് സാങ്കേതിക വിദ്യ വെള്ളക്കെട്ടുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ, ഗതാഗത തിരക്കുള്ള നഗര പാതകൾ തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ അനുയോജ്യമാണ് എന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ അധീനതയിലുള്ള റോഡുകളിൽ കാലാകാലങ്ങളിൽ നടത്തേണ്ട പരിപാലന പ്രവൃത്തികൾ പദ്ധതി കൺസഷണർമാർ നിർവ്വഹിച്ചു വരുന്നു. പണി പൂർത്തിയായ റോഡുകളിൽ ഈ വിധത്തിലുള്ള കുണ്ടും കുഴികളും ഉണ്ടാവുകയാണെങ്കിൽ Emergency Maintenance Protocol അനുസരിച്ച് കൺസഷണർ മുഖാന്തിരം നടന്നു വരുന്നു. ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ യുടെ കീഴിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണങ്ങൾക്ക് 5 വർഷത്തെ Defect Lliability Period ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.റ്റി.പി ലോകബാങ്കിന്റെയും</p>

		<p>ജർമ്മൻബാങ്കിന്റെയും ധനസഹായത്തോടെ റോഡ് പുനരുദ്ധാരണം നടത്തുന്ന സമയത്ത് വെള്ളക്കെട്ട്, കഴികൾ തുടങ്ങിയവ കഴിയുന്നത്ര ഉണ്ടാകാതിരിക്കാനുള്ള യോജിച്ച സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ നിലവിൽ പ്രവൃത്തി ഇനങ്ങളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ട്. ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിന് കീഴിൽ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ കോൾഡ് ഇൻ പ്ലേസ് റീസെക്സിംഗ്, NRMB, കയർ ട്രൂവസ്കം, ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ്, ഡെൻസ് ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ ബലപ്പെടുത്തി വരുന്നു. സി.ആർ.എഫ് പദ്ധതികളിൽ ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.</p>
<p>(ബി) ശക്തമായ മഴയിൽ കണ്ടും കഴിയുമായി മാറുന്ന വിധത്തിലുള്ള റോഡ് അറ്റകുറ്റപണി അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിനും റോഡിലുണ്ടാകുന്ന വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും മെയിന്റനൻസ് നടത്താതെ തന്നെ കാലങ്ങളോളം റോഡ് ഉപയോഗപ്രദമാക്കുന്നതിനും സ്വീകരിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്താമോ;</p>	<p>(ബി) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. റോഡിലുണ്ടാകുന്ന വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും മെയിന്റനൻസ് നടത്താതെ റോഡ് ഉപയോഗപ്രദമാക്കുന്നതിനും താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ വകുപ്പിൽ നടത്തി വരുന്നു. റോഡുകളിലൂടെയുള്ള ശക്തമായ വെള്ളപ്പൊച്ചിലിലും, വെള്ളക്കെട്ടുമൂലവും റോഡുകൾക്ക് തകരാർ സംഭവിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഫണ്ട് ലഭ്യത കണക്കിലെടുത്ത് സ്ഥല ലഭ്യത അനുസരിച്ചും ആവശ്യം വേണ്ട ഓടകളും, കല്ലുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും, വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി പുനർ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ റോഡുകൾ ഉയർത്തുന്നതിനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ഒട്ടപുട്ട് ആന്റ് പെർഫോമൻസ് ബേയ്സ്ഡ് റോഡ് കോൺട്രാക്ട് (OPBRC), റണ്ണിംഗ് കോൺട്രാക്ട് വഴി റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടന്നു വരുന്നുണ്ട്. ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്നതും പരിപാലന ചിലവ് കുറഞ്ഞതുമായ വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് സാങ്കേതിക വിദ്യ വെള്ളക്കെട്ടുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ, ഗതാഗത തിരക്കുള്ള നഗര പാതകൾ തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ അനുയോജ്യമാണ് എന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ അധീനതയിലുള്ള റോഡുകളിൽ കാലാകാലങ്ങളിൽ നടത്തേണ്ട പരിപാലന പ്രവൃത്തികൾ പദ്ധതി കൺസഷണർമാർ നിർവ്വഹിച്ചു വരുന്നു. പണി പൂർത്തിയായ റോഡുകളിൽ ഈ വിധത്തിലുള്ള കണ്ടും കഴികളും ഉണ്ടാവുകയാണെങ്കിൽ Emergency Maintenance Protocol അനുസരിച്ച് കൺസഷണർ മുഖാന്തിരം നടന്നു വരുന്നു. ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ യുടെ കീഴിലുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണങ്ങൾക്ക് 5 വർഷത്തെ Defect Liability Period ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.</p>	

		<p>കെ.എസ്.റ്റി.പി ലോകബാങ്കിന്റെയും ജർമ്മൻബാങ്കിന്റെയും ധനസഹായത്തോടെ റോഡ് പുനരുദ്ധാരണം നടത്തുന്ന സമയത്ത് വെള്ളക്കെട്ട്, കഴികൾ തുടങ്ങിയവ കഴിയുന്നത്ര ഉണ്ടാകാതിരിക്കാനുള്ള യോജിച്ച സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ നിലവിൽ പ്രവൃത്തി ഇനങ്ങളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുണ്ട്. ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിനു കീഴിൽ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ കോൾഡ് ഇൻ പ്ലേസ് റീസൈക്ലിംഗ്, NRMB, കയർ ഭൂവസ്ത്രം, ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ്, ഡെൻസ് ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ ബലപ്പെടുത്തി വരുന്നു. സി.ആർ.എഫ് പദ്ധതികളിൽ ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.</p>
(സി)	<p>ജലവിതരണ പൈപ്പുകൾ പൊട്ടുന്നതിലൂടെയോ സ്വകാര്യവശ്യത്തിനായോ കേബിൾ ശൃംഖലയ്ക്കുവേണ്ടിയോ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണി നിർവ്വഹിക്കുന്നത് എപ്രകാരമാണെന്നും ആയത് കാലതാമസമില്ലാതെ നടത്തുന്നതിന് സ്വീകരിക്കുന്ന നടപടികൾ എന്തെല്ലാമാണെന്നും വിശദമാക്കുമോ;</p>	<p>(സി) നിരത്തു വിഭാഗത്തിനു കീഴിൽ നിലവിൽ കെ.എസ്.ഇ.ബി, കെ.ഡബ്ല്യു.എ അടക്കമുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളുടെ യൂട്ടിലിറ്റികൾ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡ് കഴിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതികൾ എല്ലാം തന്നെ റെറ്റ് ഓഫ് വേ (RoW) എന്ന ഓൺലൈൻ പോർട്ടൽ മുഖേനയാണ് നൽകി വരുന്നത്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി, ടെലികോം കമ്പനികൾ, കെ.എസ്.ഇ.ബി തുടങ്ങിയ സേവന ദാതാക്കൾ റോഡുകൾ കഴിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ അവ പൂർവ്വസ്ഥിതിയിലാക്കുന്നതിനുള്ള റെസ്റ്റോറേഷൻ ചാർജ്ജുകൾ ഈടാക്കുന്നു. കൂടാതെ ഡിഫക്ട് ലയബിലിറ്റി കാലാവധിയിലുള്ള റോഡുകൾ കഴിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി നൽകേണ്ടി വരുന്ന ഒഴിവാക്കാനാവാത്ത സാഹചര്യങ്ങളിൽ നിശ്ചിത തുക സെക്യൂരിറ്റിയായി ഈടാക്കുന്നു. കേബിൾ, പൈപ്പ് തുടങ്ങിയവ സ്ഥാപിച്ച് താൽക്കാലിക റെസ്റ്റോറേഷൻ പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റെസ്റ്റോറേഷൻ പ്രവൃത്തികൾ ക്രമീകരിച്ച് റോഡ് പൂർവ്വ സ്ഥിതിയിലാക്കി വരുന്നു. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിന്റെ അധീനതയിലുള്ള റോഡുകളിൽ ജലവിതരണ പൈപ്പുകൾ പൊട്ടുന്നതിലൂടെയോ, സ്വകാര്യ ആവശ്യത്തിനായോ കേബിൾ ശൃംഖലയ്ക്കു വേണ്ടിയോ റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതാത് ഏജൻസികളിൽ നിന്നും വെട്ടിപ്പൊളിച്ച റോഡ് പൂർവ്വസ്ഥിതിയിലാക്കുന്നതിലേക്കായുള്ള ചാർജ്ജ് ബന്ധപ്പെട്ട വ്യക്തിയിൽ നിന്നോ, ഏജൻസികളിൽ നിന്നോ ഈടാക്കുന്നതാണ്. ആയത് കാലതാമസം കൂടാതെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്ത് പൂർത്തീകരിച്ച്</p>

		<p>വരണം. കൂടതെ പുതുതായി ഏറ്റെടുത്ത സ്മാർട്ട് സിറ്റി പ്രോജക്റ്റിൽ ഡ്രെയിനേജ്, യൂട്ടിലിറ്റി കോറിലോർ, വൈറ്റ് ടോപ്പിംഗ് തുടങ്ങിയ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ഉൾപ്പെടുത്തി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനാൽ, ഈ വിധത്തിലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടാവുകയില്ല. റോഡ് കട്ടിംഗ് ചെയ്യുന്ന സ്ഥാപനം/കക്ഷി തന്നെ അവരുടെ ചിലവിൽ റോഡ് പൂർവ്വ സ്ഥിതിയിൽ ആക്കേണ്ടതാണ് എന്ന നിബന്ധനയോടെയാണ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിനു കീഴിൽ റോഡ് കട്ടിംഗിന് അനുമതി നൽകി വരുന്നത്. റോഡ് കട്ടിംഗുകൾ പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ടെഞ്ചെസ് ടെക്നോളജി അടക്കമുള്ള നൂതനമായ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ പൈപ്പുകൾ ഇടുന്നതിൽ ഉപയോഗിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.</p>
(ഡി)	<p>റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന റോഡപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ വ്യക്തമാക്കുമോ?</p>	<p>(ഡി) റോഡുകളുടെ ശോചനീയാവസ്ഥ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുന്ന അവസരത്തിൽ തന്നെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടപ്പിലാക്കി റോഡ് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്. വാഹനയാത്രകർക്ക് മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നതിനായുള്ള സൂചന ബോർഡുകളും സ്ഥാപിക്കാറുണ്ട്. കെ.എസ്.റ്റി.പി പദ്ധതികൾക്കായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന റോഡുകൾ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരണ ശേഷം മെയിന്റനൻസ് കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് ബന്ധപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വിഭാഗത്തെ ഏൽപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ കാലയളവിനുള്ളിൽ കരാറുകാരൻ റോഡ് പരിപാലനം നടത്തുന്നതിനാൽ റോഡിന്റെ ശോചനീയാവസ്ഥ കാരണം റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ യുടെ കീഴിലുള്ള റോഡുകൾ ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസിന്റെ മാനദണ്ഡം അനുസരിച്ചുള്ള ഡിസൈനുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനാൽ അപകടങ്ങൾ പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിന് സാധിക്കുന്നതാണ്.</p>

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ