

(എഫ്) കണ്ണൂർ മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള പുതിയ അലൈൻമെന്റിന്റെ ആകെ ദൈർഘ്യം 183.70 കി.മീ. ആണ്. പ്രസ്തുത റോഡ് കടന്നുപോകുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റൗണുകൾ വടകര, പയ്യോളി, കണ്ണൂർ, തലശ്ശേരി, മാഹി, കൊയിലാണ്ടി, കോഴിക്കോട്, കോട്ടക്കൽ, വളാഞ്ചേരി എന്നിവയാണ്.

കൊല്ലം-ആലപ്പുഴ എൻ.എച്ച് ബൈപ്പാസ്

250 (1184) ശ്രീ. പി. കെ. ഗുമുദാസൻ : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ ;

(എ) കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പിന്റെ പ്രത്യേക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കൊല്ലം-ആലപ്പുഴ എൻ.എച്ച് ബൈപ്പാസിന് തുക അനുവദിക്കാമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സംസ്ഥാനത്തിന് ഉറപ്പ് നൽകിയിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) ഈ വാഗ്ദാനത്തിൽനിന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിന്നോക്കം പോയിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ അതിന്റെ കാരണമെന്താണെന്ന് അന്വേഷിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;

(സി) പതിറ്റാണ്ടുകൾ പഴക്കമുള്ള ഈ ബൈപ്പാസ് റോഡുകൾ എൻ.എച്ച്.47-ലെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതും തീമുവനത്തപുരം-കാസർഗോഡ് യാത്രയിൽ ഒരുമണിക്കൂറോളം ലാഭിക്കാവുന്നതുമാണെന്ന് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ ഈ ബൈപ്പാസുകൾ പ്രാബല്യത്തിൽ കൊണ്ടുവരുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ഉത്തരം

(എ) കൊല്ലം-ആലപ്പുഴ എൻ.എച്ച്. ബൈപ്പാസുകൾക്കായി എൻ.എച്ച്.(ഒ) യുടെ കീഴിൽ സ്പെഷ്യൽ പ്രോജക്ട് ആയി ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള In Principle Approval മാത്രമാണ് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിൽനിന്നും ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആലപ്പുഴ എൻ.എച്ച്. ബൈപ്പാസിനുവേണ്ടി 221 കോടി രൂപയുടെയും കൊല്ലം ബൈപ്പാസിനുവേണ്ടി 153 കോടി രൂപയുടെയും 'In Principle Approval' ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ഇല്ല.

(സി) ഉണ്ട്. സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബൈപ്പാസുകൾക്കായി സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ പരിശോധിച്ചുവരുന്നു.

റോഡ് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് നടപടി

251 (1185) ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ ;

(എ) എൻ.എച്ച് 47-ൽ ആലത്തൂർ മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ റോഡ് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്ന അവസ്ഥ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോയെന്ന് അറിയിക്കുമോ ?

ഉത്തരം

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) 50 ലക്ഷം രൂപ മതിപ്പ് ചെലവുള്ള പ്രവൃത്തിയുടെ ടെണ്ടർ നൽകി റോഡ് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് നവീന സാങ്കേതികവിദ്യ

252 (1168) ശ്രീ. സി. റിവാകരൻ :

ശ്രീ. വി. ശശി :

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ :

ശ്രീമതി ഗീതാ ഗോപി : താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ ;

(എ) റോഡ് ടാറിംഗിനുള്ള പരമ്പരാഗത രീതിയിൽനിന്നും മാറി നവീനമായ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ നവീന രീതിയിലുള്ള എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ;

(ബി) പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യം ഉപയോഗിച്ച് ടാർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ ഇത്തരം ടാറിംഗിന്റെ സവിശേഷതകൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ ?

ഉത്തരം

(എ) ഉണ്ട്. ബിറ്റുമിനസ് മെക്കടം-ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് (BM&BC) എന്ന നവീന രീതിയിലും റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചു വരുന്നു. കൂടാതെ കോൺക്രീറ്റ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യവും പരിഗണിച്ചുവരുന്നു.

(ബി) ഉണ്ട്. പ്ലാസ്റ്റിക് കഷണങ്ങൾ ചേർത്ത ബിറ്റുമിനസ് മിശ്രിതം സാധാരണ മിശ്രിതത്തേക്കാൾ ഗുണകരമാണ്. അതിന്റെ മാർഷൽ സ്റ്റബിലിറ്റി വാല്യം ഏകദേശം ഒന്നര മുതൽ രണ്ടിരട്ടിയോളം വർദ്ധിക്കുന്നു. പ്ലാസ്റ്റിക് മിശ്രണം ചെയ്ത ചല്ലി ഉപയോഗിക്കുന്നതുമൂലം വെള്ളം നന്നയുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന വേർതിരിവ് വളരെയധികം കുറയുന്നു. മഴ ധാരാളമുള്ള കേരളത്തിൽ ഇത് ഏറെ അനുകൂലമാണ്. പ്പെം, റോഡിന്റെ ഭാരം വഹിക്കാനുള്ള ശക്തി കൂടുന്നു. കുഴികൾ, പൊട്ടലുകൾ എന്നിവ സാധാരണ റോഡിനേക്കാൾ ഏറെ വൈകിയേ ഉണ്ടായിത്തുടങ്ങുന്നുള്ളൂ. ചുടുമൂലം ബിറ്റുമിൻ പൊങ്ങിവരുന്നത് (Bleeding) കുറയുന്നു. കുഴികളും പൊട്ടലുകളും (Pot-holes and cracks) കാലക്രമേണ ഉണ്ടായാൽത്തന്നെ അവയുടെ വളർച്ചാവേഗം സാധാരണ റോഡുകളേക്കാൾ കുറവായതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ ഉപയോഗ കാലാവധിക്ക് കാര്യമായ വർദ്ധന ഉണ്ട്. മേൽപ്പറഞ്ഞ ഗുണങ്ങൾ കേരള സർക്കാർ സ്ഥാപനമായ നാട്പാക്കും മധ്യമ ത്യാഗരാജ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജും നടത്തിയ ലബോറട്ടറി പരീക്ഷണങ്ങളുടേയും ഗുണപരിശോധനകളുടേയും ഫലത്തിൽനിന്നും കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളവയാണ്.