कार्यालय प्रमुख अभियन्ता
उत्तराखण्ड लोक निर्माण विभाग
देहरादून।

(भूगर्भीय आख्या)

आख्या संख्या 133 / 2824 / 14

जनपद उत्तरकाशी के विकास खण्ड मोरी में किराणू–धुनियारा थुरिण्डाधार मोटर मार्ग हेतु प्रस्तावित पुनरीक्षित समरेखन की भूगर्भीय निरीक्षण आख्या।

अक्टूबर 2014

जनपद उत्तरकाशी के विकास खण्ड मोरी में किराणू–धुनियारा–थुरिण्डाधार मोटर मार्ग हेतु प्रस्तावित पुनरीक्षित समरेखन की भूगर्भीय निरीक्षण आख्या।

1. निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग पुरोला के अन्तर्गत किराणू–धुनियारा–थुरिण्डाधार मोटर मार्ग का 6.00 कि0 मी0 लम्बाई राज्य योजना में निर्माण कार्य स्वीकृत है। अधिशासी अभियन्ता निर्माण खण्ड लोक निर्माण विभाग पुरोला के अनुरोध पर प्रस्तावित समरेखन का अधोहस्ताक्षरी द्वारा पूर्व में माह फरवरी 2014 में निरीक्षण किया गया था। तत्समय प्रस्तावित समरेखन अधीक्षण अभियन्ता छठा वृत्त लो0 नि0 वि0 उत्तरकाशी के द्वारा भी अनुमोदित हो चुका था। अवगत कराया गया कि पूर्व मे अनुमोदित समरेखन पर बाद में कुछ स्थानों पर ग्रामवासियों के द्वारा आपत्ति व्यक्त कर दी गई। ग्रामवासियों की आपत्ति का निराकरण करते हुये निर्माण खण्ड लो0 नि0 वि0 पुरोला के द्वारा समरेखन को आंशिक रूप से संशोधित किया गया है।

2. प्रस्तावित समरेखन संख्या–एक टिकोची–दुचाणू–किराणु–सिरतोली मोटर मार्ग के कि0 मी0 9 (8/28) से राईज ग्रेड मे आरम्भ होता है। इस मार्ग से ग्राम किराणु, धुनियारा तथा थुरिण्डाधार लाभान्वित होंगे। पूर्व में समरेखन की लम्बाई 6.00 कि0 मी0 थी, जो अब पुनरीक्षित समरेखन के अनुसार 4.450 कि0 मी0 होगी। मार्ग का निर्माण दो भाग मे कराया जाना प्रस्तावित है। समरेखन के आरम्भिक बिन्दु से 4.150 कि0 मी0 लम्बाई में मार्ग का एक भाग तथा इस भाग के कास सैक्शन 2/15 से 300 मी0 लम्बाई के लिंक मार्ग के रूप में दूसरे भाग के निर्माण का प्रस्ताव है। इस प्रकार मार्ग की कुल लम्बाई 4.450 कि0 मी0 (4.150+0.300) प्रस्तावित है। अवगत कराया गया कि समरेखन नाप भूमि , सिविल भूमि तथा वन भूमि से होकर गुजरता है। प्रस्तावित समरेखन में पांच हेयर पिन बैण्ड्स क्रमशः 0/37, 1/18 , 1/24, 1/30 तथा लिंक मार्ग के आरम्भिक बिन्दु 2/15 पर प्रस्तावित है। कि0 मी0 2 में तीन एच0 पी0 बैण्ड्स है, जो अपेक्षाकृत पास–पास नियोजित है। समरेखन क्षेत्र में स्थान–स्थान पर नीस , शिस्ट व क्वार्टजाईट चट्टान दृष्टिगोचर है। नाप भूमि में भूमि का ढलान सामान्यतः 20° से 40° के मध्य प्रतीत होता है, किन्तु चट्टानी भाग में यह इससे तीव्र है।

3. समरेखन क्षेत्र की भूगर्भीय स्थिति, भू–आकृति एवं उक्त प्रस्तर में वर्णित तथ्यों को ध्यान में रखते हुये निम्न सुझाव दिये जा रहे है, जिन्हें प्रस्तावित मार्ग निर्माण में सम्मिलित किया जाना आवश्यक है।

(क) यथासम्भव मार्ग की पूरी चौडाई कटान करके प्राप्त की जाये। यह भविष्य में मार्ग की स्थिरता की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। जहां रिटेनिंग दीवार का निर्माण अपरिहार्य हो वहां इनका निर्माण फर्म स्ट्रेटा पर समुचित परिकल्पना के आधार पर कराया जाये।

(ख) मार्ग के आरम्भ में टेक आफ प्वाइन्ट कम ढलान युक्त स्थिर भूमि में सावधानीपूर्वक बनाया जाये।

(ग) यह सुनिश्चित किया जाये कि समरेखन में प्रस्तावित हेयर पिन बैंड कम ढलान युक्त स्थिर भूमि में सावधानीपूर्वक बनाये जाये। पास–पास स्थित बैण्ड्स के मध्य यदि दूरी बढाई जानी सम्भव न हो तो इनको एक दूसरे के ठीक ऊपर न बनाया जाये।

(घ) तीव्र ढलान में मार्ग की एक से अधिक आर्म्स की स्थिति को avoid किया जाना चाहिये अन्यथा मार्ग के क्षतिग्रस्त होने की सम्भावना हो सकती है।

(ड़) समरेखन के समीप स्थित घरों से सुरक्षित दूरी रखते हुये बिना विस्फोटकों का प्रयोग किये मार्ग कटान किया जाये।

Photocopy

(च) समरेखन में तीव्र चट्टानी ढलान वाले भाग में सावधानीपूर्वक मार्ग कटान किया जायें जिससे कोई अस्थिरता उत्पन्न न हो।

(छ) जहां मार्ग कटान की ऊंचाई अधिक हो और स्ट्रेटा कमजोर हो, आवश्यक होने पर उस भाग में, मार्ग कटान के साथ–साथ समुचित ब्रेस्ट वाल का निर्माण कराया जाये।

(ज) जहां आवश्यक हो, मार्ग से ऊपर व नीचे पहाड़ी ढलान पर समुचित पौधों का रोपण किया जाये, जिससे ढलान पर भूक्षरण की प्रकिया को नियंत्रित रखा जा सके।

(झ) वर्षा के पानी की समुचित निकासी हेतु रोडसाईड ड्रेन एंव मार्ग पर अन्य कास ड्रैनेज स्ट्रक्चर्स का प्रावधान किया जायें। यह भी सुनिश्चित किया जाये कि स्कपर के पानी से भूक्षरण न हो।

(ञ) पर्वतीय क्षेत्र में मार्ग निर्माण के लिये निर्धारित सिविल अभियांत्रिकी के अन्य मानको एंव विशिष्टियों का भी पालन किया जाये।

4. मार्ग के नव निर्माण विषयक स्थायित्व सम्बंधी बिन्दुः–

(क) मार्ग के कटान के पश्चात हिल साईड मे जिस स्थान पर over burden material होगा तथा पहाडी ढलान slope forming material.के angle of repose से अधिक होगा उस भाग में वर्षाकाल में पहाड़ी ढलान के अस्थिर होने की सम्भावना हो सकती है।

(ख) तीव्र चट्टानी ढलान में blasting किये जाने पर चट्टान के ज्वाइन्ट्स सकिय हो सकते है तथा नई दरारें भी उत्पन्न हो सकती है, जिनके कारण विपरीत परिस्थितियों में अस्थिरता उत्पन्न हो सकती है। अतः जहां आवश्यक हो मार्ग कटान में नियंत्रित ब्लास्टिंग की जाये।

5. किराणू–धुनियारा–थूरिण्डाधार मोटर मार्ग के निर्माण हेतु 4.450 कि0 मी0 लम्बाई का प्रस्तावित समरेखन वर्तमान परिस्थितियों में उपरोक्त सुझावों के साथ मार्ग निर्माण के लिये उपयुक्त प्रतीत होता है। इस हेतु प्रस्तावित भूमि भूगर्भीय दृष्टि से उपयुक्त है।

<u>टिप्पणीः–</u>

(1) भूमि हस्तांतरण की दृष्टि से समरेखन क्षेत्र में किये गये निरीक्षण एंव खण्ड द्वारा उपलब्ध कराये गये सर्वेक्षण विवरण के आधार पर यह एक जनरलाइज्ड आख्या है। मार्ग कटान के पश्चात् स्थिति में परिवर्तन भी सम्भव है। समरेखन/मार्ग पर किसी विशिष्ट बिन्दु पर यदि सुझाव की आवश्यकता हो तो उसे अलग से अवगत कराया जाए।

(2) मुख्य अभियन्ता, स्तर–1, लो0नि0वि0, देहरादून द्वारा समस्त अधीक्षण अभियन्ताओं को मार्गों के निर्माण एवं समरेखन निर्धारण के सम्बन्ध में प्रेषित पत्रांक 7272/8(1)याता0–उ0/05 दि0 16.11.2005 में दिये गये निर्देशों का भी अनुपालन किया जाये।

Photocopy AHO
DC

H. Kumar 28.10.14
वरिष्ठ भूवैज्ञानिक
कार्यालय प्रमुख अभियन्ता
लो0 नि0 वि0 उत्तराखण्ड
देहरादून