(59) (62)

2584/1 सी0
20/10/014

कार्यालय प्रमुख अभियन्ता एवं विभागाध्यक्ष उत्तराखण्ड लोक निर्माण विभाग, देहरादून

OFFICE OF THE ENGINEER IN CHIEF, PWD, DEHRADUN, UTTARAKHAND

Phone&Fax:–+91135-2530467, 2530431 E-Mail-epwdua@rediff.com

पत्रांकः– 109/भू0/लो0नि0/6/14 दिनांकः– 13/10/2014

सेवा में,

अधिशासी अभियन्ता
निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग
पुरोला।

विषयः– मार्ग समरेखन की भूगर्भीय आख्या।

महोदय,

निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग, पुरोला से संबधित विधानसभा क्षेत्र पुरोला के अन्तर्गत कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग के निर्माण हेतु प्रस्तावित समरेखन की भूगर्भीय निरीक्षण आख्या सूचनार्थ एंव आगे की आवश्यक कार्यवाही हेतु संलग्न की जा रही है।

संलग्नक–यथोपरि।

H. Kumar 13.10.14
वरिष्ठ भूवैज्ञानिक

पत्रांकः– दिनांकः–

प्रतिलिपिः– कार्यालय प्रमुख अभियन्ता यातायात वर्ग लो0नि0वि0 देहरादून को आख्या की प्रतिसहित सूचनार्थ प्रेषित।

वरिष्ठ भूवैज्ञानिक

कार्यालय प्रमुख अभियन्ता
उत्तराखण्ड लोक निर्माण विभाग
देहरादून।

(भूगर्भीय आख्या)

आख्या संख्या 111/2802/14

जनपद उत्तरकाशी में विधानसभा क्षेत्र पुरोला के अन्तर्गत कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग के निर्माण हेतु प्रस्तावित समरेखन की भूगर्भीय निरीक्षण आख्या।

अक्टूबर 2014

नपद उत्तरकाशी में विधानसभा क्षेत्र पुरोला के अन्तर्गत कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग के निर्माण हेतु प्रस्तावित समरेखन की भूगर्भीय निरीक्षण आख्या।

1. निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग पुरोला के अन्तर्गत 2.60 कि0मी0 लम्बाई में कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग का निर्माण किया जाना प्रस्तावित है। अधिशासी अभियन्ता निर्माण खण्ड लोक निर्माण विभाग पुरोला के अनुरोध पर प्रस्तावित समरेखन का अधोहस्ताक्षरी द्वारा दिनाँक 10.10.2014 को संबधित सहायक अभियन्ता श्री सोनू त्यागी एवं कनिष्ठ अभियन्ता श्री संजय जोशी के साथ निरीक्षण किया गया।

2. मा0 मुख्यमंत्री घोषणा के अन्तर्गत विधानसभा क्षेत्र पुरोला के अन्तर्गत कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग का 3.00 कि0 मी0 लम्बाई में निर्माण कार्य स्वीकृत है। ज्ञात हुआ कि मार्ग के निर्माण हेतु खण्ड द्वारा दो समरेखनों पर विचार किया गया है। समरेखन संख्या दो में अधिक हेयर पिन बैण्ड्स एवं स्थानीय ग्रामवासियों की असहमति को देखते हुये निर्माण खण्ड लो0 नि0 वि0 पुरोला के द्वारा समरेखन संख्या एक के अनुसार मार्ग के निर्माण का प्रस्ताव है। इस समरेखन के अनुसार मार्ग की वास्तविक लम्बाई 2.6 कि0 मी0 रहेगी। प्रस्तावित समरेखन रामा–रपटा–रेवड़ी मोटर मार्ग के कि0 मी0 1 से आरम्भ होता है। समरेखन में छः हेयर पिन बैण्ड्स का प्रस्ताव है, जो प्रथम दृष्टया अधिक प्रतीत होते है। समरेखन के प्रथम दो बैण्ड्स शेष बैण्ड्स की अपेक्षाकृत पास–पास है। अवगत कराया गया कि कमलेश्वर मंदिर ऊपर जंगल के मध्य स्थित है तथा स्थानीय ग्रामवासीयों की जो भूमि दिये जाने में सहमति है उसे देखते हुये इतने बैण्ड्स दिये जाने आवश्यक है। ज्ञात हुआ कि समरेखन नाप भूमि एवं वन भूमि से होकर गुजरता है। नाप भूमि में ढलान सामान्यतः 15° से 25° के मध्य तथा वन भूमि में 45° तक प्रतीत होता है। स्थल निरीक्षण के दिन समरेखन क्षेत्र में प्रथम दृष्टया कोई अस्थिरता संज्ञान में नहीं आई।

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) यह सुनिश्चित किया जाये कि समरेखन में प्रस्तावित हेयर पिन बैंड कम ढलान युक्त स्थिर भूमि में बनाये जाये तथा प्रथम दो बैण्डस के मध्य यथासम्भव दूरी बढाई जाये।

(ग) 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।

(घ) पहाड़ के एक ही ढलान पर बैण्डस होने के कारण मार्ग की अनेक आर्म्स एक दूसरे के ऊपर हो जायेगी जो समान्यतः मार्ग की स्थिरता तथा अनुरक्षण की दृष्टि से अनुकूल स्थिति नही है। अतः वर्षाकाल में मार्ग पर विशेष अनुरक्षण कार्यों की आवश्यकता हो सकती है।

(ड़) मार्ग कटान में यथासम्भव विस्फोटकों का प्रयोग न किया जाये।

(च) समरेखन में तीव्र पहाडी ढलान वाले भाग में सावधानीपूर्वक मार्ग कटान किया जाये 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) वर्षा के पानी की समुचित निकासी हेतु रोडसाईड ड्रेन एंव मार्ग पर अन्य क्रास ड्रैनेज स्ट्रक्चर्स का प्रावधान किया जायें। यह भी सुनिश्चित किया जाये कि स्कपर के पानी से भूक्षरण न हो।

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

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. कमलेश्वर मंदिर मोटर मार्ग के निर्माण हेतु 2.6 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।

H. Kumar 13.10.14
वरिष्ठ भूवैज्ञानिक
कार्यालय प्रमुख अभियन्ता
लो0 नि0 वि0 उत्तराखण्ड
देहरादून