

વિષય:— સિંચાઈ યોજનાઓના બંધના સ્થળે પહોંચવા માટે જરૂરી એપ્રોચ રસ્તાઓ હોવા બાબત.

સંદર્ભ:—

- સરખા ક્રમાંકનો તારીખ ૨૧મી જુન ૧૯૮૦નો પત્ર.
 સરખા ક્રમાંકનો તારીખ ૧૮મી ઓક્ટોબર ૧૯૮૦નો પત્ર.
 સરખા ક્રમાંકનો તારીખ ૨૦મી ઓક્ટોબર ૧૯૮૧નો પરિપત્ર.
 સરખા ક્રમાંકનો તારીખ ૧૦મી ઓગષ્ટ ૧૯૮૪નો ઠરાવ.
 સરખા ક્રમાંકનો તારીખ ૨૮મી ઓક્ટોબર ૧૯૮૬નો ઠરાવ.

સિંચાઈ વિભાગ
 ઠરાવ ક્રમાંક એમ
 આઈપી/૨૨૮૦/ક.
 ૧, તારીખ ૧૩મી
 ઓક્ટોબર ૧૯૮૭.

આમુખ:—

મોટી અને મધ્યમ સિંચાઈ યોજનાઓનાં કામો પુરા થયા બાદ તેના અસરકારક સંચાલન અને વહીવટ માટે તેમજ તાકીદનો અને ખાસ કરીને ચોમાસાના સમયમાં તાકીદની પરિસ્થિતિ ઉભી થાય ત્યારે બંધના સ્થળે કોઈ પણ જાતની રુકાવટ વગર પહોંચવું એ ઘણું જ જરૂરી અને આવશ્યક છે. આ સંદર્ભમાં ઉપર જણાવેલ પત્રો, પરિપત્રો અને ઠરાવથી જરૂરી સુચનાઓ આપેલ છે. તે સંદર્ભે હવે બંધોના સ્થળોએ પહોંચવા આ રસ્તાઓના ક્યા ધારણો રાખવા તે બાબત સરકારની વિચારણા હેઠળ હતી, જે અંગે પુખ્ત વિચારણા બાદ હવે નીચે પ્રમાણે ધારાધારણો સ્વીકારવા એમ સરકારશ્રીએ ઠરાવેલ છે :

ઠરાવ:—

મોટી અને મધ્યમ યોજનાઓ તેમજ નાની સિંચાઈ યોજનાઓના કામો માટે બંધ સુરક્ષા તેમજ ચોમાસા દરમ્યાન કોઈપણ તાકીદની પરિસ્થિતિને હલ કરવા માટે યોજનાના બંધના સ્થળે પહોંચવા માટે નીચે પ્રમાણેના રસ્તા કરવાના ધોરણો હવેથી અપનાવવા.

૧. મોટી સિંચાઈ યોજનાઓ માટેના એપ્રોચ રોડ મુખ્ય જિલ્લા માર્ગ (એમ. ડી. આર.) ના ધોરણ મુજબ.
૨. મધ્યમ સિંચાઈ યોજનાઓ માટેના એપ્રોચ રોડ જિલ્લાના અન્ય માર્ગ (ઓ. ડી. આર.) ના ધોરણ મુજબ.
૩. નાની સિંચાઈઓ યોજનાઓ માટેના એપ્રોચ રોડ ગ્રામ્ય માર્ગ (વી. આર.) ના ધોરણ મુજબ.

(૨) ઉપરોક્ત ત્રણે પ્રકારની સિંચાઈ યોજનાના મુખ્ય બંધ એપ્રોચ રોડ ડામરની સપાટીવાળા પાકા અને બારમાસી એટલે કે તેના પર આવતા પુલો, પુરની મહત્તમ સપાટીથી ધારાધારણો મુજબના ઉંચા રાખવા જેથી પુરની સ્થિતિ માં મુખ્ય બંધ સુધીનો વાહન વ્યવહાર ચાલુ રહે.

(૩) મોટી યોજનાઓ માટે મુખ્ય બંધની બંને બાજુએથી નદીના બે કાંઠાએથી પહોંચી શકાય એવા બે એપ્રોચ રોડ કરવા.

(૪) મધ્યમ યોજનાઓ માટે પણ જે યોજનાના મુખ્ય બંધની નીચ વાસમાં પંદર કીલોમીટરના અંતરે ગ્રીચ વસ્તીવાળું શહેર આવતું હોય તો તેવા કિસ્સાઓમાં પણ ફક્સ-૩માં દર્શાવ્યા પ્રમાણે બે એપ્રોચ રોડ કરવા.

(૫) બાકીની મધ્યમ સિંચાઈ યોજનાઓ અને નાની સિંચાઈ યોજનાઓ માટે એક એપ્રોચ રોડ કરવો.

(૬) ચાલુ વર્ષની અછતની પરિસ્થિતિમાં અને કરકસરની દ્રષ્ટિએ આવા એપ્રોચ રોડનું બાંધકામ કરાવતી વખતે નીચેના મુદ્દાઓ લક્ષમાં રાખવાં.

(૧) જરૂરી માટીકામ અછત રાહતના કામ તરીકે લેવું.

(૨) તેજ પ્રમાણે તેમાં જોઈતી મેટલ-મેટલ બ્રેકીંગના કામો, અછત રાહતના કામતરીકે લેવાં.

(૩) સોલ્વિંગ તથા મેટલોજીના પ્રથમ થર (Layer)ને બદલે ડેમના સીઓટી, એ/સી, ટી/સી અને કેનાલના ખોદાણમાંથી મળતો પાકો, કાચો, પથ્થર હાર્ડમારમ વિગેરેની જરૂરી જેટલી જાડાઈ વધારીને પણ ઉપયોગ કરવો.

(૭) આવા એપ્રોચ રસ્તા કેટલી યોજનાઓના થયા છે, કેટલા કરવાના બાકી છે તેની માહિતી તેમજ રાજ્યના ક્યા રસ્તા જેવા કે રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ, રાજ્ય ધોરીમાર્ગ, વિગેરે ડામરવાળા બારમાસી રસ્તા સાથે જોડવામાં આવેલ છે. તે દર્શાવતાં સૂચિ નક્કા (ઈન્ડેક્સ પ્લાન) સહિતની માહિતી લાગતા વળગતાં મુખ્ય ઈજનેરશ્રી અને સંયુક્ત ચવશ્રીને સાદરે કરવી અને આવા કામો તુરતજનાં જ હાથ ધરીને પુરા કરવાં.

(૮) આવા કામો કરવામાં તાંત્રિક કે વહીવટી ગુચવાણું/મંજૂરી મેળવવાના પ્રસંગો ઉભા થાય તો લાગતા વળગતા મુખ્ય ઈન્જનેરશ્રી અને સંયુક્ત સચિવશ્રીનો સંપર્ક સાધવા ક્ષેત્રિય અધિકારીઓને જણાવવામાં આવે છે. આ અંગે સચિવાલયમાં જે તે યોજનાની શાખાઓએ આગળની ઘટતી કાર્યવાહી કરવાની રહેશે.

(૯) નવી યોજનાઓના એપ્રોચ રોડના કામો મુખ્ય બંધના બાંધકામ વખતે અથવા તે પહેલાં પણ પુરા કરી રસ્તો ચાલુ કરવો જોઈએ. જોથી મુખ્ય બંધના બાંધકામમાં માલસામાન, મશીનરી વિગેરે સહેલાઈથી વહન કરી શકાય.

(૧૦) આ ઠરાવ વિભાગની સરખા ક્રમાંકની ફાઈલ ઉપર સચિવશ્રી અને નાણાંકીય સલાહકારશ્રીની તારીખ ૧લી સપ્ટેમ્બર ૧૯૮૭ની સંમતિ મેળવી બહાર પાડવામાં આવે છે.