പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി

(2016-2019)

പതിനാലാമത് റിപ്പോർട്ട്

[എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2006-08)യുടെ രണ്ടാമത് റിപ്പോർട്ടിലെ (സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്) ശിപാർശകളിന്മേൽ/നിർദ്ദേശങ്ങളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച്]

(2018 മാർച്ച്.....07.....-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്

തിരുവനന്തപുരം

2018

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2016-2019)

പതിനാലാമത് റിപ്പോർട്ട്

[എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2006-08)യുടെ രണ്ടാമത് റിപ്പോർട്ടിലെ
(സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്)
ശിപാർശകളിന്മേൽ/നിർദ്ദേശങ്ങളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച
നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച്]

ഉള്ളടക്കം

		പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന		:
മുഖവുര		:
അദ്ധ്യായം I	: റിപ്പോർട്ട്	:
അദ്ധ്യായം II	: ശിപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികളിൽ സമിതി അംഗീകരിച്ചവ	:
അനുബന്ധം		

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2016-2019)

ഘടന

അദ്ധ്യക്ഷൻ :

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ

അംഗങ്ങൾ :

ശ്രീ. പി.കെ. അബ്ദുറബ്ബ്

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി

ശ്രീ. എ.പി. അനിൽകുമാർ

ശ്രീ. ബി.ഡി. ദേവസ്സി

ശ്രീ. ജി.എസ്. ജയലാൽ

ശ്രീ. കെ.സി. ജോസഫ്

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ

ശ്രീ. കെ. രാജൻ

ശ്രീ. റ്റി.വി. രാജേഷ്

ശ്രീ. സി.കെ. ശശീന്ദ്രൻ

നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് :

ശ്രീ. വി.കെ. ബാബുപ്രകാശ്, സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. കെ.എസ്. അനസ്, അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി എ.കെ. ഷൈല, ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. കെ. വിജയകുമാർ, അണ്ടർസെക്രട്ടറി

മുഖവുര

പന്ത്രണ്ടാം കേരള നിയമസഭയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2006-08)യുടെ രണ്ടാമത് റിപ്പോർട്ട് (സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്) 2007 മാർച്ച് 21-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൽ 57 ശിപാർശകൾ/നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. പ്രസ്തുത ശിപാർശകളിന്മേൽ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾ സ്വീകരിച്ച നടപടികളും അവയ്ക്കുമേൽ സമിതി ആരാഞ്ഞ അധിക വിവരങ്ങളും അവയ്ക്കുള്ള മറുപടികളും ഉൾക്കൊള്ളുന്നതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

ഈ റിപ്പോർട്ട് 2018 ഫെബ്രുവരി 27-ാം തീയതി കൂടിയ സമിതി യോഗം അംഗീകരിച്ചു.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി

തിരുവനന്തപുരം,
2018 ഫെബ്രുവരി 27

റിപ്പോർട്ട്

അദ്ധ്യായം - I

പന്ത്രണ്ടാം കേരള നിയമസഭയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2006-08) യുടെ രണ്ടാമത് റിപ്പോർട്ട് (സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്) 21.03.2007 -ൽ സഭയിൽ സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൽ 57 ശിപാർശകളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്.

റിപ്പോർട്ടിലെ ശിപാർശകളിന്മേൽ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന സമാഹൃതക്കുറിപ്പുകൾ 10.09.2008, 20.05.2009, 18.08.2010, 14.08.2012, 04.06.2013, 03.09.2014, 14.01.2015, 28.05.2015, 22.11.2016, 15.12.2016, 20.12.2017 എന്നീ തീയതികളിൽ കൂടിയ യോഗങ്ങളിൽ സമിതി പരിഗണിക്കുകയും അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ താഴെപ്പറയുന്ന ശിപാർശകൾ കൂടി സർക്കാരിന് നൽകുന്നതിന് സമിതി തീരുമാനിച്ചു

1. റോഡു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി റബ്ബർ, പ്ലാസ്റ്റിക്ക്, കയർ ഭൂവസ്ത്രം എന്നിവ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ പ്രാധാന്യം സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

2. കേരളത്തിൽ ദിവസന്തോറും വാഹനാപകടമരണങ്ങൾ ഏറി വരുന്നതുകൊണ്ട് സിഗ്നലുകളും ക്യാമറകളും സീബ്രാലൈനുകളും ആവശ്യാനുസരണം സ്ഥാപിക്കുക, റോഡുകളുടെ മധ്യഭാഗങ്ങളിൽ മീഡിയനും കൂടാതെ നടപ്പാതകളും കൈവരികളും സ്ഥാപിക്കുക, ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ തന്നെ ബസ്സ് നിർത്തുക, റോഡ് മുറിച്ചു കടക്കുന്നതിന് ഒരു നിശ്ചിത സ്ഥലം നിശ്ചയിക്കുക, വിദ്യാലയങ്ങളുടെ സമീപം വേഗനിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവരിക, നിയമങ്ങൾ പാലിച്ചില്ലെങ്കിൽ കേസ് ചാർജ് ചെയ്യുക, റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ കൃത്യമായി കൂടുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കുക എന്നിവ നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

3. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനായി സർക്കാർ ഒൻപതോളം ഏജൻസികളെ തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും നിലവിൽ ഒരു ഏജൻസി മാത്രമാണ് ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തി വരുന്നതെന്നതിനാൽ പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് വളരെയധികം കാലവിളംബം നേരിടുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ അപകട നിലയിലുള്ള പാലങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനായി കൂടുതൽ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ഏജൻസികളെ നിയമിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

4. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ മെറ്റൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ, പാറക്വാറികളിന്മേൽ ചുമത്തിയിട്ടുള്ള കർശനമായ നിയന്ത്രണങ്ങൾ നിമിത്തം ലഭ്യമാകാത്ത അവസ്ഥയാണ് നിലവിലുള്ളത്. ആയതിനാൽ പാരിസ്ഥിതികമായ സന്തുലിതാവസ്ഥ സംരക്ഷിച്ചു കൊണ്ട് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

5. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ എല്ലാ റോഡുകളിലും ഡ്രെയിനേജ് സൗകര്യം കൃത്യമായി ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ടോൾ വ്യവസ്ഥയിൽ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ അനുബന്ധ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സമിതിയുടെ മേൽ ശിപാർശകളിന്മേൽ അനന്തര നടപടി സ്വീകരിച്ച് താമസംവിനാ മറുപടി ലഭ്യമാക്കേണ്ടതാണ്.

എസ്റ്റിമേറ്റസ് കമ്മിറ്റി (2006-08)യുടെ രണ്ടാമത് റിപ്പോർട്ടിലെ ശിപാർശകളും അവയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ സമിതി അംഗീകരിച്ച മറുപടികളും ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ രണ്ടാം അദ്ധ്യായത്തിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

അദ്ധ്യായം - II

ശിപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികളിൽ സമിതി അംഗീകരിച്ചവ

(ബ്രാക്കറ്റിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന ഖണ്ഡികകൾ മൂല റിപ്പോർട്ടിലെ ഖണ്ഡികകളാണ്)

ശിപാർശ 1 (ഖണ്ഡിക 8)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ 1986-ലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ വിഭജനത്തിന് ശേഷം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ ഓഫീസിൽ ഇന്റേണൽ ആഡിറ്റ് ജോലികൾക്കായി പ്രത്യേകം ജീവനക്കാരെ അനുവദിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ക്രമപ്രകാരമുള്ള ഇന്റേണൽ ആഡിറ്റ് നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ ഒരു പ്രത്യേക ഓഡിറ്റ് വിഭാഗം രൂപീകരിക്കുന്നതിന് ഒരു ഫിനാൻഷ്യൽ അസിസ്റ്റന്റ്, രണ്ട് ജൂനിയർ സൂപ്രണ്ടുമാർ, 3 യു.ഡി.ക്ലാർക്ക്, 3 എൽ.ഡി.ക്ലാർക്ക് എന്നീ ക്രമത്തിലുള്ള തസ്തികകൾ അനുവദിക്കുന്ന പക്ഷം ഇന്റേണൽ ആഡിറ്റ് ക്രമപ്രകാരം നടത്താൻ കഴിയുമെന്ന് വകുപ്പ് അറിയിച്ചു ആയതിനാൽ പൊതുമരാമത്ത് ഇന്റേണൽ ആഡിറ്റ് വിഭാഗത്തിൽ ആവശ്യമായ ജീവനക്കാരുടെ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുകയോ പുന:ക്രമീകരിക്കുകയോ ചെയ്തുകൊണ്ട് ആഡിറ്റ് നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗത്തിൽ ജീവനക്കാരെ പുന:ക്രമീകരിച്ചു കൊണ്ട് ആഡിറ്റ് നടത്തുന്നതിന് വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡ്സ് വിഭാഗത്തിൽ വേണ്ട നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുവാൻ റോഡ്സ് ചീഫ് എൻജീനീയർക്ക് ചീഫ് എൻജിനീയറുടെ ആഫീസിൽ നിന്നും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 2 (ഖണ്ഡിക 11)

ഒരു പ്രവൃത്തിക്കുള്ള കരാർ ഉറപ്പിക്കുന്നതിനു മുൻപ് വിശദവും ശാസ്ത്രീയവുമായ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കാത്തതിനാൽ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക പല പ്രാവശ്യം റിവൈസ് ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നതായും ഖജനാവിന് ഭീമമായ തുക നഷ്ടം വരുത്തി വയ്ക്കുന്നതായും സമിതി കണ്ടെത്തി. ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഫീൽഡ്

ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിഭാഗവും, ഡിസൈൻ വിഭാഗവും തമ്മിലുള്ള ഏകോപിത പ്രവർത്തനമില്ലാത്തതാണ് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ കാര്യക്ഷമമായി നടക്കാത്തതിന് കാരണമെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഒരു വർക്കിനുള്ള കരാർ നൽകുന്നതിന് മുൻപ് ഡിസൈൻ വിഭാഗവും, ഫീൽഡ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിഭാഗവും സംയുക്തമായി ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ശാസ്ത്രീയമായി നടത്തണമെന്നും വിശദമായ പഠനത്തിന് ശേഷം ഖജനാവിന് നഷ്ടം വരാനിടയാകാത്ത രീതിയിൽ എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് തയ്യാറാക്കുകയും പണിയിൽ കാലതാമസം ഒഴിവാക്കി എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക റിവൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കണമെന്നും, പ്ലാനിംഗിലും ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനിലും ഉള്ള അപാകതകൾ മൂലം എസ്റ്റിമേറ്റ് പുതുക്കേണ്ടി വന്നാൽ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്ന് നഷ്ടമായ തുക ഈടാക്കാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സർക്കാർ സർക്കുലർ നമ്പർ 9974/ജി3/2012 പൊ.മ.വ. തീയതി 18.04.2012 അനുസരിച്ച് ഓരോ പ്രവൃത്തിക്കും എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി ഭരണാനുമതിക്കായി സർക്കാരിൽ സമർപ്പിക്കുന്നതിന് വ്യക്തമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. (വിശദമായ ഫോർകാസ്റ്റിംഗ് നടത്തിമാത്രം എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കാനും സമയബന്ധിതമായി പണിപൂർത്തിയാക്കാനും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്).

ശിപാർശ 3 (ഖണ്ഡിക 12)

എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയ ശേഷം ടെൻഡർ ക്ഷണിക്കുമ്പോൾ ടെൻഡർ റേറ്റ് അധികമാകുന്ന അവസരത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് ഷെഡ്യൂൾ റേറ്റ് പുതുക്കണമെന്നുണ്ട്. ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് റേറ്റ് ഏറ്റവും അവസാനമായി പുതുക്കിയത് 2004 ൽ ആണ്. 2004 ലെ എസ്റ്റിമേറ്റ് ഷെഡ്യൂൾ റേറ്റ് വച്ചാണ് ഇപ്പോഴും വർക്കുകൾ ടെൻഡർ ചെയ്യുന്നതും കരാറിൽ ഒപ്പുവയ്ക്കുന്നതും. അതിനാൽ ടെൻഡർ ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ പല വർക്കുകളും ചെയ്യപ്പെടാതെ പോകുന്നുവെന്നും ഇത് കാലതാമസത്തിനും സാമ്പത്തിക നഷ്ടത്തിനും ഇടയാക്കുന്നുവെന്നും സമിതി കണ്ടെത്തി. വർക്ക് താമസിക്കുന്നതു കാരണം ടെൻഡർ തുക റിവൈസ് ചെയ്യുകയും ആദ്യത്തെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുകയേക്കാൾ അധിക തുക പലപ്പോഴും ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇത് ഖജനാവിന് വൻ നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ബഡ്ജറ്റ് ഷെഡ്യൂൾ റേറ്റ് ഓരോ

വർഷവും പരിഷ്കരിക്കണമെന്നും വർക്കുകൾ അതാത് സാമ്പത്തിക വർഷത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നും ടെൻഡർ റേറ്റിനേക്കാൾ അധിക തുക ചെലവഴിക്കുന്ന പ്രവണത അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ് (എസ്.ഒ.ആർ) ഓരോ വർഷവും പുതുക്കണമെന്ന ശിപാർശ തത്വത്തിൽ അംഗീകരിക്കുകയും അതനുസരിച്ച് 2007 ലും 2008 ലും എസ്.ഒ.ആർ. പുതുക്കി ഉത്തരവാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ് ഓരോ വർഷവും പുതുക്കിയാൽ പോലും നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ വിലയും തൊഴിലാളികളുടെ കൂലിയും യന്ത്ര സാമഗ്രികളുടെ വാടക നിരക്കും നിയന്ത്രിച്ചു നിർത്തുവാൻ പറ്റാത്ത സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ ടെൻഡർ തുകയിൽ വ്യതിയാനം ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. അത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ പ്രധാന നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളായ സ്റ്റീൽ, സിമന്റ്, ബിറ്റുമിൻ എന്നിവയുടെയെങ്കിലും നിരക്കുകൾ ഒരു വർഷത്തിൽ കുറഞ്ഞ കാലാവധിയിലും പുതുക്കുന്ന കാര്യം സർക്കാർ പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 4 (ഖണ്ഡിക 13)

ഒരു കോടി രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള വർക്കിന്റെ ടെണ്ടറിന് അനുമതി നൽകുന്നത് ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റിയാണ്. 2002-ലാണ് ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചത്. കമ്മിറ്റി രണ്ടാഴ്ചയിലൊരിക്കൽ യോഗം ചേർന്നിരുന്നു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ധനകാര്യ വകുപ്പിലെ എക്സ്പെന്റിച്ചർ സെക്രട്ടറി, നിയമവകുപ്പിലെ പ്രതിനിധി എന്നിവരാണ് ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങൾ. എന്നാൽ ടെണ്ടർ തുകയുടെ വിനിയോഗം യഥാർത്ഥ ലക്ഷ്യപ്രാപ്തിക്ക് ഉതകുന്ന വിധത്തിലാണോ എന്ന് പരിശോധിച്ച് ഉറപ്പുവരുത്താൻ ബാധ്യസ്ഥനായ ധനകാര്യ വകുപ്പ് എക്സ്പെന്റിച്ചർ സെക്രട്ടറി പലപ്പോഴും കമ്മിറ്റി യോഗത്തിൽ ഹാജരാകാതെ പകരം നോമിനിയായി സീനിയർ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയോഗിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതുമൂലം നോമിനിയായി വരുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ ടെണ്ടർ തുകയുടെ ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റെടുക്കാൻ വിസമ്മതിക്കുന്നു. ഇത് മൂലം അന്തിമ തീരുമാനം എടുക്കാൻ ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റിക്ക് കഴിയാതെ വരികയും പണികൾക്ക് കാലതാമസം നേരിടുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ സമയാസമയങ്ങളിൽ ടെണ്ടർ ഉറപ്പിക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നതായി സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു ടെണ്ടർ

കമ്മിറ്റിയിൽ പങ്കെടുക്കേണ്ടുന്ന അംഗങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച കൃത്യമായ വ്യവസ്ഥയുണ്ടായിട്ടും ധനകാര്യവകുപ്പ് എക്സ്പെന്റിച്ചർ സെക്രട്ടറിക്ക് പകരം യോഗത്തിൽ നോമിനി ഹാജരാകേണ്ടി വന്നാൽ ടെണ്ടർ തുകയുടെ ഉത്തരവാദിത്വം എക്സ്പെന്റിച്ചർ സെക്രട്ടറി തന്നെ ഏറ്റെടുക്കണമെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ധനകാര്യ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സാമ്പത്തിക ബാധ്യത ഉൾപ്പെടുന്ന മിക്ക സമിതികളിലെയും അംഗമാണ്. പല കമ്മിറ്റി യോഗങ്ങളും ഒരേ സമയം നടക്കുന്നതിനാൽ എല്ലാ യോഗങ്ങൾക്കും ധനകാര്യ സെക്രട്ടറിയ്ക്ക് നേരിട്ട് പങ്കെടുക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങളിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പിലെ സീനിയർ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ യോഗങ്ങൾക്ക് നിയോഗിക്കുന്നത് സാധാരണമാണ്. യോഗത്തിൽ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നത് സമിതിയിലെ എല്ലാ അംഗങ്ങളുടേയും തീരുമാനപ്രകാരമാണെന്നതിനാൽ യോഗ തീരുമാനത്തിന്റെ പൂർണ്ണമായ ഉത്തരവാദിത്തം എല്ലാ അംഗങ്ങൾക്കും തുല്യമാണ്.

ശിപാർശ 5 (ഖണ്ഡിക 14)

പ്രവൃത്തിയിൽ മുൻപരിചയം, സാമ്പത്തിക ശേഷി മുതലായവ കണക്കിലെടുത്ത് എ.ബി.സി.ഡി. വിഭാഗങ്ങളിലായി കരാറുകാർക്ക് ലൈസൻസുകൾ നൽകി വരുന്നു. ഇവർക്കുള്ള ലൈസൻസ് ഫീസ് യഥാക്രമം 1 ലക്ഷം, അൻപതിനായിരം, ഇരുപത്തയ്യായിരം, പതിനയ്യായിരം വീതമാണ്. ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിലെയും, റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിലെയും എ ക്ലാസ് കോൺട്രാക്ടർക്ക് സിവിൽ, ഇലക്ട്രിക്കൽ വർക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള തുകയ്ക്ക് പ്രത്യേക പരിധിയില്ല. ബി ക്ലാസ് കോൺട്രാക്ടർക്ക് 55 ലക്ഷം രൂപ വരെയുള്ള സിവിൽ വർക്കുകളും 75000 രൂപവരെയുള്ള ഇലക്ട്രിക്കൽ വർക്കുകളും ഏറ്റെടുക്കാം. സി ക്ലാസ് വിഭാഗത്തിന് 15 ലക്ഷം വരെയുള്ള സിവിൽ വർക്കുകളും 30000 രൂപ വരെയുള്ള ഇലക്ട്രിക് വർക്കുകളും ഡി ക്ലാസ് വിഭാഗത്തിന് 6 ലക്ഷം രൂപ വരെയുള്ള സിവിൽ വർക്കുകളും ഏറ്റെടുക്കാമെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കരാറുകാർക്കുള്ള ലൈസൻസ് ഫീസുകളും ഏറ്റെടുക്കാവുന്ന വർക്കുകളുടെ തുകയുടെ പരിധിയും കാലാനുസൃതമായി പരിഷ്കരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ് പുതുക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് വ്യത്യസ്ത ക്ലാസിലുള്ള

കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതിനുള്ള തുകയുടെ പരിധിയും പരിഷ്കരിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 6 (ഖണ്ഡിക 15)

റോഡുകളുടേയോ പാലങ്ങളുടേയോ ഗുണനിലവാരം കുറയുന്നതിന്റെ ഫലമായി കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചാൽ കോൺട്രാക്ടർമാരേയും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരേയും ബാദ്ധ്യസ്ഥരാക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഇനി പറയുന്നവയാണ്. റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും നിശ്ചിത ഗ്യാരന്റി പീരിയഡ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനിടെ സംഭവിക്കുന്ന എല്ലാ പാളിച്ചകൾക്കും ഉത്തരവാദിത്വം കരാറുകാരനാണ്. ഇവരുടെ സ്വന്തം ചെലവിൽ ഇവ നന്നാക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അനാസ്ഥ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അന്വേഷണം നടത്തി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. പക്ഷെ നിലവിൽ ഈ സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമല്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ കരാറുകാർ ചെയ്യുന്ന വർക്കുകളുടെ ഗ്യാരന്റി പീരീഡ് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും മേൽനോട്ടം, പദ്ധതി നിർവ്വഹണം, അന്വേഷണം എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിൽ സത്യസന്ധതയും കാര്യശേഷിയുമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയമിക്കണമെന്നും ആരോപണവിധേയരായവരെ മാറ്റി നിർത്തി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഏറ്റെടുത്ത പണികളിൽ വീഴ്ച, കാലതാമസം, ക്രമക്കേട് എന്നിവ വരുത്തിയ കരാറുകാരുടെ ലൈസൻസ് റദ്ദാക്കുകയും കരാർ ലംഘനത്തിനെതിരെ നിയമ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ

(പൊതുമരാത്ത് (എച്ച്) വകുപ്പ്)

പണികളിലെ വീഴ്ച, കാലതാമസം, ക്രമക്കേട് എന്നിവ വരുത്തിയ കരാറുകാരുടെ കരാർ ലംഘനത്തിനെതിരെ എഗ്രിമെന്റ് വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ച് ശിക്ഷാ നടപടികൾ എടുക്കുന്നുണ്ട്.

ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തു നിന്നുമുള്ള അനാസ്ഥ, കൃത്യവിലോപം എന്നിവയ്ക്കെതിരെയും ശക്തമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

ഇതോടൊപ്പം തന്നെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ വിജിലൻസ് സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും പ്രവൃത്തികളെ സംബന്ധിക്കുന്ന പരാതികൾ അന്വേഷി-

ക്കുന്നതിനും ശക്തമായ നടപടികൾ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ നിലവാരത്തിലുള്ള ഒരു വിജിലൻസ് ഓഫീസറുടെ സേവനം ഇതിനായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിവരുന്നു.

(പൊതുമരാത്ത് (എഫ്) വകുപ്പ്)

ഒരു പണിയുടെ ഗുണനിലവാരം കുറയുകയാണെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുമെന്നും ഇതിന് ഗ്യാരന്റി പിരീഡ് ഉയർത്തിയതുകൊണ്ട് ശാശ്വത പരിഹാരമാകുന്നില്ലെന്നും, മറിച്ച് ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തി പണികൾ ചെയ്യുകയും അതിൽ വീഴ്ച വരുത്തിയവർക്കെതിരെ, ഉദ്യോഗസ്ഥനായാലും കരാറുകാരനായാലും ശിക്ഷണ നടപടികൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കരാർ പണികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതിനായി ഗാരന്റി പിരീഡ് നിലവിലുള്ളതിന്റെ പകുതി കൂടിയോ ഇരട്ടിയായോ വർദ്ധിക്കുന്ന വിഷയവും പരിശോധിച്ച് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 7 (ഖണ്ഡിക 16)

പദ്ധതി നടത്തിപ്പിലെ അപാകതകൾക്കും പണികളുടെ ഗുണനിലവാര തകർച്ചയ്ക്കും കരാറുകരോടൊപ്പം ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരും ബാദ്ധ്യസ്ഥരാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ശരിയായ മേൽനോട്ടവും ഗുണനിലവാരവും ശാസ്ത്രീയമായി പാലിക്കുകയും പദ്ധതി നടത്തിപ്പു വ്യവസ്ഥകൾ കർശനമായി പാലിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി നിഷ്കർഷിച്ചിരുന്നു. പണികൾ നടത്തുമ്പോൾ കരാറുകാരും ഉദ്യോഗസ്ഥരും തമ്മിൽ ഉണ്ടാകുന്ന തർക്കങ്ങളും മറ്റും കാരണം പലപ്പോഴും പണികൾ മുടങ്ങുന്ന അവസ്ഥാവിശേഷം ഉണ്ടാകുന്നു. ക്വട്ടേഷനിലെ നിബന്ധനകളനുസരിച്ചുള്ള പണികളാണോ നടത്തുന്നതെന്നും ഉറപ്പു വരുത്തേണ്ടത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയാണ്. ആയതിനാൽ ഓവർസീയർമാർ മുതൽ മുകൾ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ പണിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്തണമെന്നും പരിശോധനാ റിപ്പോർട്ട് ചീഫ് എഞ്ചനീയർ യഥാസമയം സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. അതോടൊപ്പം വകുപ്പും കരാറുകാരും തമ്മിലുള്ള തർക്കങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഒരു പ്രത്യേക ട്രൈബ്യൂണൽ രൂപീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ

(പൊതുമരാത്ത് (എച്ച്) വകുപ്പ്)

ഓവർസീയർ മുതൽ മുകൾ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ പണിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്തി യഥാമസമയം റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്നുള്ള സമിതിയുടെ ശിപാർശ നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി എടുക്കുന്നതാണ്.

കരാറുകാരുടെയും എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും യോഗം മൂന്ന് മാസത്തിലൊരിക്കൽ വിളിച്ചു ചേർക്കുന്നതിന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഉദ്യോഗസ്ഥരും കരാറുകാരും തമ്മിലുള്ള തർക്കങ്ങൾ പ്രസ്തുത കോ-ഓർഡിനേഷൻ കമ്മിറ്റിയിൽ ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കുന്നതാണ്.

(പൊതുമരാത്ത് (എ) വകുപ്പ്)

ഓവർസീയർ മുതൽ മുകൾ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ചെയ്യേണ്ട ജോലികളും അവരവരുടെ ഉത്തരവാദിത്വവും പ്രത്യേകമായി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാന്വലിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. പണിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്തി ആവശ്യകാര്യങ്ങൾക്ക് മേലുദ്യോഗസ്ഥന് റിപ്പോർട്ട് നൽകി വരാറുണ്ട്. ചീഫ് എൻജിനീയർമാർ നടത്തുന്ന പരിശോധനയുടെ റിപ്പോർട്ടുകൾ യഥാസമയം സർക്കാരിനും നൽകാറുണ്ട്. ഓവർസീയർ മുതൽ മേൽ ശ്രേണിയിലെ എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെയും പരിശോധന റിപ്പോർട്ടുകൾ സർക്കാർ തലത്തിൽ പരിശോധിക്കുക പ്രായോഗികമല്ല. എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ മേൽപ്പടി ശിപാർശയിന്മേൽ എല്ലാ വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർക്കും CE/Admn/PL/15572/07 നം. കത്തിലൂടെ ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 8 (ഖണ്ഡിക 17)

കരാറുകാരെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിന് നിശ്ചിത മാനദണ്ഡം നിലവിൽ ഇല്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത് പലപ്പോഴും പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിന് തടസ്സമാകുന്നു. ആവശ്യമായ യന്ത്രസാമഗ്രികളോ, സാമ്പത്തിക ഭദ്രതയോ ഇല്ലാത്തവർ കരാറേറ്റെടുക്കുകയും പിന്നീട് പണികൾ പാതി വഴിയിൽ ഉപേക്ഷിച്ച് പോകുകയും ചെയ്യുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിനായി കരാറുകാരെ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനായി നിശ്ചിത മാനദണ്ഡം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കും എന്ന് സമിതി

കരുതുന്നു. ഒരു കോൺട്രാക്ടറെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിന് മുമ്പായി അയാൾ സമർപ്പിക്കുന്ന സാങ്കേതിക ബിഡും സാമ്പത്തിക ബിഡും സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിച്ച ശേഷം മാത്രമേ തുടർ നടപടകൾ സ്വീകരിക്കാവൂ എന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ ഒരു കോടി രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള പ്രവർത്തികൾക്കും ദേശീയ പാതകളുടെ 5 കോടി രൂപയിൽ കൂടുതലുള്ള പ്രവർത്തികൾക്കും സാങ്കേതിക ബിഡും സാമ്പത്തിക ബിഡും സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിച്ചതിനു ശേഷമാണ് ടെന്ററുകൾ സ്വീകരിക്കാറുള്ളത്.

ആവശ്യമായ യന്ത്രസാമഗ്രികളും മറ്റു സാമ്പത്തിക ഭദ്രതയും എല്ലാം ബോധിപ്പിച്ച് ടെണ്ടറുകൾ സമർപ്പിക്കുന്ന കരാറുകാർ പോലും പണികൾ പകുതി വഴിയിൽ ഉപേക്ഷിച്ചു പോകുന്നതും യഥാമസമയം പൂർത്തീകരിക്കാതിരിക്കുന്നതും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 9 (ഖണ്ഡിക 18)

കരാറുകാർക്ക് വളരെയധികം തുക കുടിശ്ശികയുള്ളത് മരാമത്ത് പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വിഘാതം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനാൽ കരാറുകളുടെ കുടിശ്ശിക അടിയന്തരമായി കൊടുത്തു തീർക്കേണ്ടത് വകുപ്പിന്റെ ബാദ്ധ്യതയും തുടർന്നുള്ള പ്രവർത്തനത്തിന് അത്യന്താപേക്ഷിതവുമാകയാൽ അവ അടിയന്തരമായി കൊടുത്തു തീർക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

കരാറുകാരുടെ കുടിശ്ശിക സമയബന്ധിതമായി കൊടുത്തു തീർക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

ശിപാർശ 10 (ഖണ്ഡിക 19)

ക്വട്ടേഷൻ വർക്കുകളിൽ ചെയ്യാത്ത ജോലി ചെയ്തെന്ന് രേഖയുണ്ടാക്കി എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക കരാറുകാരും ഉദ്യോഗസ്ഥരും ചേർന്ന് തട്ടിയെടുക്കുന്ന പ്രവണത ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ക്വട്ടേഷൻ വർക്കുകൾക്ക് അടിയന്തിര സ്വഭാവം ചൂണ്ടിക്കാട്ടി ടെന്റർ ക്ഷണിക്കാറില്ല. ബന്ധപ്പെട്ട ഓഫീസിലെ ബോർഡിൽ ഇതിനുള്ള നോട്ടീസിടുകയോ ഇടാതിരിക്കുകയോ ചെയ്യും. ഉദ്യോഗസ്ഥരും സ്ഥിരം കരാറുകാരും

മാത്രമേ ക്വട്ടേഷന്റെ കാര്യം അറിയൂ. ബില്ലുകൾ പാസ്സാക്കുന്നത് പലപ്പോഴും മാസങ്ങൾ കഴിഞ്ഞാകയാൽ പ്രവൃത്തി നടക്കാത്ത വർക്കിന്റെ ബില്ലുകൾ പാസ്സാക്കി നൽകിയാലും അത് കണ്ടു പിടിക്കാൻ കഴിയാതെ വരുന്നു. ക്വട്ടേഷൻ വർക്കുകളിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പ് പരിശോധനാ വിഭാഗം മിന്നൽ പരിശോധന നടത്തണമെന്നും അവരുടെ റിപ്പോർട്ടിന്മേൽ കർശന നടപടികൾ ഉണ്ടാകണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ശിപാർശയിന്മേൽ അനന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ ധനകാര്യ വകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 11 (ഖണ്ഡിക 20)

പണം രൊക്കമായി നൽകി മാത്രമേ 01.10.2000 മുതൽ ടാർ വാങ്ങാവൂ എന്ന നിബന്ധന ഏർപ്പെടുത്തിയത് കാരണം പദ്ധതി നടത്തിപ്പിന് കാലതാമസം നേരിടുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ടാർ വാങ്ങുന്നതിന് പ്രതിവർഷം 80 കോടിയോളം രൂപ വകുപ്പിന് ആവശ്യമുണ്ടെന്നും ഇതിന് വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവുകൾ 3054-80-800-99 സാധാരണ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എന്ന ശീർഷകത്തിലാണ് ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും ഇതിനായി ഒരു പ്രത്യേക ശീർഷകത്തിൽ 80 കോടി രൂപയെങ്കിലും ഓരോ വർഷവും വകയിരുത്തേണ്ടതാണെന്നും വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ടാർ വാങ്ങുന്നതിന്റെ ആവശ്യത്തിനായി ഓരോ വർഷവും 80 കോടി രൂപയെങ്കിലും ഒരു പ്രത്യേക ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ടാർ വാങ്ങിയതിനുള്ള കുടിശ്ശികയൊന്നും ഓയിൽ കമ്പനികൾക്ക് നൽകാനില്ല. പേയ്മെന്റുകൾ എല്ലാം നടത്തിക്കഴിഞ്ഞതിനാൽ പ്രത്യേകമായി 80 കോടി രൂപ നീക്കി വയ്ക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല.

ശിപാർശ 12 (ഖണ്ഡിക 21)

കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയിൽ ഉത്പാദിപ്പിക്കുന്ന റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാർ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം ടാർ ചെയ്തുവരികയാണ്. കുടിശ്ശിക നൽകാത്തതുകാരണം കൊച്ചിൻ റിഫൈനറീസ് ടാർ വിതരണം നിർത്തി വയ്ക്കുന്ന സ്ഥിതി വിശേഷം നിലനിൽക്കുന്നു. റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകൾ കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയ്ക്ക്

അനുയോജ്യമാണെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവേഷകർ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ തെളിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന റോഡുകളിൽ എല്ലാം റബ്ബറൈസ്ഡ് ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതിന് അടിയന്തര പരിഗണന നൽകണമെന്നും കൊച്ചിൻ റിഫൈനറീസിന് നൽകാനുള്ള കുടിശ്ശിക കൊടുത്തു തീർക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

2011-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവുകൾ പ്രകാരം റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം പുതുക്കി പണിയുന്ന പ്രവൃത്തികൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. ടാർ വാങ്ങിയതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഓയിൽ റിഫൈനറികൾക്ക് കുടിശ്ശികയൊന്നും നൽകാനില്ല.

ശിപാർശ 13 (ഖണ്ഡിക 22)

കേരളത്തിലെ മൊത്തം റോഡുകളുടെ 20 ശതമാനമെങ്കിലും ഒരു കൊല്ലം ടാർ ചെയ്യണമെന്ന് നിയമമുണ്ടെങ്കിലും സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ട് കാരണം ശരാശരി 7 ശതമാനം റോഡുകൾ മാത്രമേ ഒരു വർഷം ടാർ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നുള്ളൂ എന്നും കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ടാറിംഗ് നടത്താത്ത റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വകുപ്പിൽ ലഭ്യമല്ലെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ടാറിംഗ് നടത്താത്ത റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ ശേഖരിച്ച് മുൻഗണനാക്രമം നിശ്ചയിച്ച് ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വകരിച്ച നടപടി

നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ അറ്റകുറ്റപണികൾ നടത്തുന്നത് സൂക്ഷ്മമായി നിരീക്ഷിക്കുവാനും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാനും സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ ടാസ്ക് ഫോഴ്സ് കമ്മിറ്റി സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിലെ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ. സൂപ്രണ്ടിംങ് എഞ്ചിനീയർമാർ, സീനിയർ ഫിനാൻസ് ഓഫീസർ എന്നിവർ അംഗങ്ങളാണ്. ഈ കമ്മിറ്റി ടാറിംഗ് നടത്താത്ത റോഡുകളുടെ വിവരം ശേഖരിച്ച് ടാറിംഗ് അത്യാവശ്യമായ റോഡുകളുടെ മുൻഗണന കണക്കിലെടുത്ത് കാലാകാലങ്ങളിൽ ടാറിംഗ് നടത്താനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

ശിപാർശ 14 (ഖണ്ഡിക 23)

നിലവിലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് അനുസരിച്ച് 15 ലക്ഷം രൂപ വരെയുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്ക് സർക്കാർ ടാർ വാങ്ങി നൽകാറുണ്ടെന്നും, അതിന് മുകളിലുള്ള തുകയ്ക്കുള്ള പണികൾക്ക് കരാറുകാരൻ തന്നെ ടാർ വാങ്ങുകയാണ് പതിവെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പൂർത്തീകരിച്ച വർക്കുകളുടെ ബില്ലുകൾ പാസ്സാക്കി നൽകാൻ ബാക്കി നിൽക്കെ ടാർ വാങ്ങുന്നതിന് കരാറുകാർക്ക് കഴിയാതെ വരുന്നതുകൊണ്ട് പണികൾ പലപ്പോഴും മുടങ്ങാറുമുണ്ട്. ആയതിനാൽ കരാറുകാർക്ക് പ്രവൃത്തികൾക്കാവശ്യമായ ടാർ വാങ്ങി നൽകുന്നതിന് ഇപ്പോഴുള്ള 15 ലക്ഷം രൂപയെന്ന പരിധി കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വകരിച്ച നടപടി

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പുതുക്കിയ മാന്വൽ പ്രകാരം, എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ ദർഘാസ് അംഗീകരിക്കുന്നതിനുള്ള പരിധി 15 ലക്ഷം രൂപയിൽ നിന്നും 50 ലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 15 (ഖണ്ഡിക 24)

കോൺക്രീറ്റ് റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ ചെലവ് ബിറ്റുമിൻ സാങ്കേതിക വിദ്യയെക്കാൾ കൂടുതൽ ആണെങ്കിലും അറ്റകുറ്റപണികൾക്കുള്ള ചെലവ് കുറവായതിനാൽ നാലഞ്ച് വർഷത്തിനകം ഈ തുക ലാഭിക്കാൻ കഴിയും ആയതിനാൽ കൂടുതൽ കോൺക്രീറ്റ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകൾ ആരായണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സംസ്ഥാനത്തെ കാലാവസ്ഥയ്ക്ക് വളരെയേറെ അനുയോജ്യമാണെന്നതിനാൽ കൂടുതലായി കോൺക്രീറ്റ് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യം അഭികാമ്യമാണ്. അടുത്ത 5 വർഷത്തിനുള്ളിൽ നിലവാരമുള്ള 1000 കി. മീ. റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിലേക്കായി ലക്ഷ്യമിട്ട് സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പ്രോജക്ട് രൂപവത്ക്കരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 16 (ഖണ്ഡിക 25)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ദേശീയ പാത വിഭാഗത്തിൽ കാലപ്പഴക്കം എത്തിയതും

പുനർനിർമ്മാണമോ അറ്റകുറ്റപണിയോ ആവശ്യമായി വരുന്നതുമായ 68 പാലങ്ങളുണ്ട് ഈ പാലങ്ങളുടെ പുനർനിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപണിയും നടത്തുന്നതിനും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെയാണ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. മിക്ക പാലങ്ങളുടെയും അവസ്ഥ അതീവ ജീർണ്ണാവസ്ഥയിലായതിനാൽ ദേശീയ പാതകൾ നാല് വരിയാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്കൊപ്പം പാലങ്ങളുടെ പുനർനിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും അടിയന്തിരമായി നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ദേശീയപാതകൾ നാലുവരിയാക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. മുഖേനയാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത് എൻ. എച്ച്. 47-ൽ പുനർനിർമ്മാണം ആവശ്യമായി വന്ന ധർമ്മടം പാലം, കരമന പാലം, അമരവിള പാലം എന്നിവയോട് ചേർന്ന പാലങ്ങൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അറ്റകുറ്റപണികൾ ആവശ്യമായ മൊയ്തുപാലം, ഇത്തിക്കര പാലം, ഭാരതപ്പുഴ പാലം, കുന്തിപ്പുഴ പാലം, എന്നിവയുടെ ടെണ്ടർ കഴിഞ്ഞ് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. കരിമ്പന പാലത്തിന്റെ പുനർ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

നാഷണൽ ഹൈവേ മുതൽ താഴോട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ യഥാസമയം നടപ്പാക്കാത്തത് മൂലമാണ് റോഡുപണി തടസ്സപ്പെട്ടു പോകുന്നതെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയും അതിനാൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ അഡ്വാൻസ് പൊസഷനിൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കി റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേക സ്റ്റാഫിനെ നിയോഗിച്ച് വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെടാൻ സമിതി തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതകളിൽ നിലവിലുള്ള മിക്ക പാലങ്ങളും കാലപ്പഴക്കം ചെന്നതാണ്. 5.92 കി. മീ. നീളം വരുന്ന എൻ. എച്ച്. 47(എ) ഒഴികെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ദേശീയ പാതകളും ദേശീയപാതാ വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി 4 വരി 6 വരിപ്പാത. പേവ്ഡ് ഷോൾഡർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള 2 വരി

പാത എന്നിവയാക്കി പുനർ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിയിൽ നിലവിലുള്ള എല്ലാ പഴകിയതും ജീർണ്ണാവസ്ഥയിലുള്ളതുമായ പാലങ്ങളുടെ പുനർനിർമ്മാണവും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 17 (ഖണ്ഡിക 26)

റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ പഴക്കം ചെന്ന 56 പാലങ്ങളുണ്ട്. ഇതിൽ മിക്ക പാലങ്ങളുടെയും പുനർ നിർമ്മാണത്തിനും അറ്റകുറ്റപണികൾക്കും ഭരണാനുമതി ലഭിക്കാനുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിയിലെ കാലതാമസം പ്രസ്തുത പണികളെ ബാധിച്ചിട്ടുള്ളതായും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിലെ കാലപ്പഴക്കം ചെന്ന പാലങ്ങളുടെ പുനർ നിർമ്മാണത്തിനും അറ്റകുറ്റപണികൾക്കുമായുള്ള ഭരണാനുമതി ഉടൻ നൽകണമെന്നും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയയ്ക്കുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കി പഴക്കം ചെന്ന പാലങ്ങളുടെ പുനർ നിർമ്മാണ / അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എന്നിവ അടിയന്തിരമായി നടത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

2009-10 -ലെ സാമ്പത്തിക മാന്ദ്യ വിരുദ്ധ പാക്കേജ് പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തെ 174 പാലങ്ങളുടെ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തികൾക്കായി 858.81 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകുകയും പ്രവൃത്തികൾ നടന്നു വരികയാണ്.

ശിപാർശ 18 (ഖണ്ഡിക 27)

പാലങ്ങളുടെ അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് മൺസൂൺ മഴക്കാലത്തിന് ശേഷം ദേശീയ പാത വിഭാഗത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ള ബ്രിഡ്ജസ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ യൂണിറ്റ് പഠനം നടത്തുകയും പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൻ മേൽ നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടത് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ആണെന്നും എന്നാൽ ദേശീയ പാതകളല്ലാത്ത പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ സമാനമായ പരിശോധനയോ പഠനങ്ങളോ നടത്തുന്നില്ലെന്ന് സമിതി കണ്ടെത്തി. ഇതുമൂലം അടിയന്തിരമായി അറ്റകുറ്റപ്പണികളോ, പുനർ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളോ നടത്തേണ്ട പാലങ്ങളെക്കുറിച്ചോ ചെയ്യേണ്ട പണികളെ സംബന്ധിച്ചോ വകുപ്പിന് വ്യക്തമായ ധാരണയില്ല. റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിലെ പാലങ്ങളുടെ മൺസൂൺ മഴക്കാലത്തിന് ശേഷമുള്ള അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച്

വർഷാ വർഷം പഠനം നടത്തണമെന്നും ഇതിനായി ജില്ലകൾ തോറും എക്സ്പെർട്ട് ടീമുകൾ രൂപീകരിക്കണമെന്നും പ്രസ്തുത പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആവശ്യമായ നടിപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

എല്ലാ ജില്ലകളിലുമുള്ള റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും സ്ഥിതി പരിശോധിച്ച് അപ്പപ്പോൾ തന്നെ മുൻഗണനാ ക്രമത്തിൽ ഏറ്റെടുത്തു നടത്തേണ്ടുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ ലിസ്റ്റു തയ്യാറാക്കുന്നതിനും മറ്റുമായി ജില്ലാ തലത്തിലുള്ള എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ അദ്ധ്യക്ഷനായും മറ്റ് അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചനീയർമാർ അംഗങ്ങളായും ഒരു സമിതി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടി സമിതികളുടെ ശിപാർശകളിന്മേൽ തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ (R & B) അദ്ധ്യക്ഷനായി സംസ്ഥാനതല സമിതിയും പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.

സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

എല്ലാ ജില്ലകളിലുമുള്ള റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയുടം സ്ഥിതി പരിശോധിച്ച് അപ്പപ്പോൾ തന്നെ മുൻഗണനാ ക്രമത്തിൽ ഏറ്റെടുത്തു നടത്തേണ്ടുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ ലിസ്റ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ജില്ലാതല സമിതിയുടേയും ടി സമിതിയുടെ ശിപാർശകളിന്മേൽ തുടർ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിനായി രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള സംസ്ഥാനതല സമിതിയുടേയും പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ സമിതിയുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു.

സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരത്തിനുള്ള മറുപടി

റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താനുള്ള പ്രവൃത്തികളുടെ ലിസ്റ്റ് ജില്ലാതല ടാസ്ക് ഫോഴ്സ് കമ്മിറ്റി സംസ്ഥാനതല ടാക്സ് ഫോഴ്സ് (ഡി. എൽ. റ്റി. എഫ്. സി.) -ക്ക് നൽകാറുണ്ട്. സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റി ഇവ പരിശോധിച്ച് കമ്മിറ്റിയുടെ അധികാര പരിധിക്കുള്ളിൽ നിന്ന് ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയ്ക്കനുസരിച്ച് ഭരണാനുമതി നൽകുവാൻ തീരുമാനിക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ 2015-16 സാമ്പത്തിക വർഷം അറ്റകുറ്റ പണികൾക്കായി നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 340.79 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുകയും 341.51 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 2016-17 സാമ്പത്തിക വർഷം 387.90 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുകയും 386.96 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി

നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട് കൂടാതെ 2017-18 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 450.00 കോടി രൂപ അനുവദിക്കുകയും 05.12.2017-വരെ 266.897 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഏനാത്ത് പാലം തകരാറിലായതിനെത്തുടർന്ന് സംസ്ഥാനത്തെ പാലങ്ങളുടെ പരിശോധന നടത്തിയതിൽ 603 പാലങ്ങൾക്ക് യാതൊരു കുഴപ്പവുമില്ലെന്നും 1281 പാലങ്ങൾക്ക് സാധാരണ അറ്റകുറ്റപണികൾ ആവശ്യമാണെന്നും, 365 പാലങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കുകയോ / പുനരുദ്ധരിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടെന്നും കണ്ടെത്തിയിരുന്നു. ഇത് സംബന്ധിച്ച് ജില്ലാതല കമ്മിറ്റികൾ രൂപീകരിച്ച് നടത്തിയ സാങ്കേതിക പരിശോധനയിൽ 383 പാലങ്ങൾക്ക് പുനർ നിർമ്മാണം / പുനരുദ്ധാരണം ആവശ്യമാണെന്ന് കണ്ടെത്തി. ഇതിൽ 6 പാലങ്ങൾക്ക് പുനർ നിർമ്മാണത്തിന് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. 12 പാലങ്ങൾ കിഫ്ബി പദ്ധതിയിൽ ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച പ്രവൃത്തികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബാക്കി 365 പാലങ്ങൾ പുനർ നിർമ്മാണത്തിനോ പുനരുദ്ധാരണത്തിനോ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ 158 പാലങ്ങൾ പുനർ നിർമ്മിക്കേണ്ടതും 208 പാലങ്ങൾ വിപുലമായ സാങ്കേതിക പരിശോധനയോ പുനർ നിർമ്മാണമോ ആവശ്യമുള്ളവയാണെന്നും കണ്ടെത്തി. പുനർ നിർമ്മാണം വേണ്ടിവരുന്ന 158 പാലങ്ങളിൽ 119 പാലങ്ങൾക്ക് ഇതിനകം ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്താനുള്ള ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 39 പാലങ്ങൾക്കുള്ള ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി വരുന്നു.

പുനർ നിർമ്മാണം ആവശ്യമായുള്ള പാലങ്ങളിൽ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷന്റെ കീഴിലുള്ള "Reconstruction of Chittar Bridge in Vithura Ponmudi road in Thiruvananthapuram District" എന്ന പ്രവൃത്തിയ്ക്കായുള്ള 694.00 ലക്ഷം രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റും എറണാകുളം ഡിവിഷന്റെ കീഴിലുള്ള "Reconstruction of damaged culvert at Athani - Mundampalam road" എന്ന പ്രവൃത്തിയ്ക്കായുള്ള 55.00 ലക്ഷം രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റും ഭരണാനുമതിയ്ക്കും പ്രത്യേക അനുമതിയ്ക്കുമായി സർക്കാരിൽ ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. ആയത് പരിശോധിച്ച് വരുന്നു. പുനരുദ്ധാരണം ആവശ്യമായുള്ള 208 പാലങ്ങളിൽ 115 പാലങ്ങൾക്കുവേണ്ട 13.20 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റും പാലങ്ങളുടെ സാധാരണ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായുള്ള 283 പാലങ്ങൾക്കു വേണ്ട 33.18 കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റും ഭരണാനുമതിയ്ക്കായി സർക്കാരിൽ ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. ആയതും പരിശോധിച്ച് വരുന്നു.

ശിപാർശ 19 (ഖണ്ഡിക 29)

അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 2003-2004 സാമ്പത്തിക വർഷം അനുവദിച്ച തുകയിൽ 9.68 കോടി രൂപയും, 2004-2005 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 40.56 കോടി രൂപയും 2005-2006 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 1.43 കോടി രൂപയും ചെലവഴിക്കാതെയിരുന്നതായി രേഖകളിൽ നിന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാനത്തെ മിക്ക റോഡുകളും ടാറിംഗ് ഇളകിയും കുണ്ടും കുഴിയുമായി കിടക്കുമ്പോഴാണെന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്. ലോക ബാങ്കിൽ നിന്നും മറ്റും കോടിക്കണക്കിന് രൂപ കടം എടുക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അറ്റകുറ്റണികൾക്കായി അനുവദിച്ച തുക പൂർണ്ണമായും ചെലവഴിക്കാത്തത് വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്നുള്ള അനാസ്ഥയും ഗുരുതരമായ വീഴ്ചയുമാണ്. റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും അറ്റകുറ്റപ്പണിക്കായി വർഷം തോറും അനുവദിക്കുന്ന തുക പൂർണ്ണമായി വിനിയോഗിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കുമുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി വർഷംതോറും അനുവദിക്കുന്ന തുക പൂർണ്ണമായി ചിലവഴിച്ചു വരുന്നു.

	ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ച തുക	ചെലവഴിച്ച തുക
2009-10	379.55 Cr	705.20 Cr
2010-11	240.42 Cr	736.98 Cr
2011-12	470.08.Cr	765.98 Cr
2012-13	535.60 Cr	887.56 Cr

ശിപാർശ 20 (ഖണ്ഡിക 31)

പാലങ്ങളുടെ പൂർണ്ണമായോ ഭാഗികമായോ ഉള്ള നിർമ്മാണം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, മേൽനോട്ടം, നടത്തിപ്പ് എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ടി വരുന്ന ചെലവും, മുതൽ മുടക്കിന്മേലുള്ള പലിശയും ന്യായമായ ആദായവും കണക്കാക്കിയാണ് ടോൾ റേറ്റ് നിശ്ചയിക്കേണ്ടത്. ഗതാഗതത്തിന്റെ ബാഹുല്യവും എഗ്രിമെന്റ് കാലാവധിയും ടോൾ നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കാൻ കണക്കിലെടുക്കും. എന്നാൽ പൊതു താൽപ്പര്യാർത്ഥം ടോൾ ഈടാക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് വേണമെങ്കിൽ സർക്കാരിന് തീരുമാനിക്കാവുന്നതാണ്. പത്തുവർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ള പാലങ്ങളിൽ നിന്നും ടോൾ പിരിക്കുന്നത് നിർത്തലാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

(കേരള ഗസറ്റ് അസാധാരണ വിജ്ഞാപനം നം.1731, തീയതി 21.08.2012) പ്രകാരം പുറപ്പെടുവിച്ച ഓർഡിനൻസ് നം.52/2012 അനുസരിച്ച് അഞ്ചുകോടി രൂപ വരെ നിർമ്മാണ ചെലവ് വേണ്ടി വരുന്ന പാലങ്ങളെ ടോൾ പിരിവിൽ നിന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനായുള്ള നിയമ ഭേദഗതി ബിൽ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. കേരള ടോൾസ് ആക്ട് 1976 (6 of 1977) കേരള ടോൾസ് ലെവി റൂൾസ്, 1983 എന്നിവ പ്രകാരം 15 വർഷത്തേക്കോ അല്ലെങ്കിൽ പാലം നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടിവരുന്ന തുകയും, 9% സാധാരണ പലിശയും ചേർന്നുവരുന്ന തുക പിരിച്ചെടുക്കുന്നതുവരെയോ ആണ് ടോൾ പിരിവ് നടത്തുന്നത്.

ശിപാർശ 21 (ഖണ്ഡിക 32)

പണി പൂർത്തിയാക്കിയ പാലങ്ങളുടെ അപ്രോച്ച് റോഡുകൾ പൂർത്തിയാക്കാത്തത് കാരണം പാലം പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ പറ്റാത്ത സ്ഥിതി വിശേഷം പലയിടത്തും നിലനിൽക്കുന്നതായി സമിതി കണ്ടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അപ്രോച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സ്ഥലം ലഭ്യമാവാത്തതാണ് ഇതിന് കാരണം. ലക്ഷങ്ങൾ മുടക്കി പണിയുന്ന പാലങ്ങൾ അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ അഭാവം കാരണം പ്രയോജനരഹിതമാവുന്ന അവസ്ഥ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി അപ്രോച്ച് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കാൻ റവന്യൂ വകുപ്പുമായി സഹകരിച്ച് അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. അപ്രോച്ച് റോഡിനുള്ള സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കിയതിന് ശേഷം മാത്രമേ പാലം പണി ടെണ്ടർ ചെയ്യാവൂ എന്ന നിർദ്ദേശം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 22 (ഖണ്ഡിക 33)

റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും വികസനത്തിനായി ഒരു ജില്ലയിലുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി ആ ജില്ലയുടെ കളക്ടറുടെ അംഗീകാരം വാങ്ങേണ്ടി വരുന്നു. റോഡ് കടന്നു പോകുന്ന ജില്ലകളുടെ എണ്ണം കൂടുന്തോറും കാലതാമസം കൂടുന്നതായി സമിതിയ്ക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം ഒഴിവാക്കുന്നതിന്

ഫലപ്രദമായ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ

(പൊതുമരാമത്ത് (സി) വകുപ്പ്)

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഫാസ്റ്റ്ട്രാക്ക് സംവിധാനവും അനുയോജ്യമായ പർച്ചേസ് സംവിധാനവും നിലവിലുണ്ട്.

(പൊതുമരാമത്ത് 'ജി' വകുപ്പ്)

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പൂർത്തിയായശേഷം മാത്രമേ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ദർഘാസുകൾ ക്ഷണിക്കാവൂ എന്ന കർശന നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 23 (ഖണ്ഡിക 35)

പുതുതായി നിർമ്മിക്കുകയോ പുനരുദ്ധരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന റോഡുകൾ വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നത് സാധാരണമാണ്. ഇതൊഴിവാക്കാനായി പുതുതായി പണിയാനോ പുനരുദ്ധരിക്കാനോ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ വിവരം വകുപ്പിന്റെ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കണമെന്നും റോഡ് നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിന് മുൻപ് മറ്റ് ഏജൻസികൾ വേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തണമെന്നും റോഡ് പണി പൂർത്തിയാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ ആറ് മാസത്തേക്ക് മറ്റ് പണികൾ അനുവദിക്കുന്നതല്ലെന്നുമുള്ള തീരുമാനം നിർബന്ധമായി പാലിക്കണമെന്നും ഇതിനെതിരെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വകുപ്പുകളിൽ നിന്നും ഇരട്ടി ഫൈൻ ഈടാക്കണമെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പുതുതായി നിർമ്മിക്കാനോ പുനരുദ്ധരിക്കാനോ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ വിവരം വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കണമെന്നും റോഡ് നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിന് മുൻപ് മറ്റ് ഏജൻസികൾ വേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തണമെന്നും റോഡ് പണി പൂർത്തിയായി കഴിഞ്ഞാൽ 6 മാസത്തേക്ക് മറ്റ് പണികൾ അനുവദിക്കുകയില്ല എന്നും നിർദ്ദേശം നൽകികൊണ്ട് 25.07.2014 ൽ 15368/സി3/2012/പൊമവ നമ്പർ സർക്കുലർ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന് വിരുദ്ധമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നവരുടെ പേരിൽ കർശന നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 24 (ഖണ്ഡിക 36)

റോഡിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അനധികൃത കൈയ്യേറ്റങ്ങൾ തടയുക, ബിൽഡിംഗ് ലൈൻ തീരുമാനിക്കുക തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രോജക്ടിന്റെ ചുമതലയിൽപ്പെടുന്നു. 2000-ൽ രൂപീകൃതമായ ഈ പ്രോജക്ടിന്റെ നടത്തിപ്പിന്റെ ഭാഗമായി റോഡ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരെ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയായി നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രോജക്ടിന്റെ നടത്തിപ്പിനായി പ്രത്യേക ഫണ്ട് ബഡ്ജറ്റിൽ വകകൊള്ളിക്കാത്തതിൽ 'റോഡ് സുരക്ഷിതത്വ പണികൾ' എന്ന ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തുന്ന തുകയിൽ നിന്നുമാണ് ചെലവ് നടത്തുന്നത്. റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രോജക്ടിന്റെ ഫലപ്രദമായ നടത്തിപ്പിനായി പ്രത്യേക ഫണ്ട് അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി നടപ്പു സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 2 കോടി രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രോജക്ടിന്റെ ഫലപ്രദമായ നടത്തിപ്പിനുവേണ്ടി സർക്കാർ പ്രത്യേക ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് പ്രവൃത്തികൾ നടത്തി വരുന്നു.

അനുവദിച്ച തുക

2009-10	25.00 ലക്ഷം.
2010-11	41.20 ലക്ഷം
2011-12	50.00 ലക്ഷം
2012-13	2 കോടി

ശിപാർശ 25 (ഖണ്ഡിക 37)

ദേശീയ പാതകളുടെ സംരക്ഷണത്തിനായി കേന്ദ്ര റോഡ് ഉപരിതല മന്ത്രാലയത്തിന്റെ നിബന്ധനകളനുസരിച്ച് റോഡ് സംരക്ഷണ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും കൺട്രോൾ ഓഫ് നാഷണൽ ഹൈവേ ആക്ടും റോഡ് സുരക്ഷാ നിയമങ്ങളും പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തേണ്ടതുണ്ടെന്നും വകുപ്പിൽ നിന്നും ലഭിച്ച രേഖകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ റോഡ് സംരക്ഷണത്തിനായി

ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് പൂർണ്ണമായും നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മീഷന്റെ നിർദ്ദേശം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

റോഡ് സംരക്ഷണത്തിനായി ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് പൂർണ്ണമായും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 23.04.2013-ൽ 24935/എച്ച്1/04/പൊ.മ.വ പ്രകാരം സർക്കുലർ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതു കൂടാതെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മീഷന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയ്ക്കനുസരിച്ച് നടത്തിവരുന്നു.

ശിപാർശ 26 (ഖണ്ഡിക 38)

റോഡ് സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായി റോഡുകളിൽ ഗതാഗത തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രീതിയിൽ ഹോർഡിംങ്ങുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് നിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നിരോധനം ലംഘിച്ച് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ആർച്ചുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് കൂടുതലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കാൽനടക്കാർക്കായി സബ്‌വേ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

നിരോധനം ലംഘിച്ച് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ആർച്ചുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാൽ നടയാത്രക്കാർക്കായി സബ്‌വേ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് സ്ഥലത്തിന്റെയും ഫണ്ടിന്റെയും ലഭ്യതയ്ക്കനുസരിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. നിരോധനം ലംഘിച്ച് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ആർച്ചുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് കേരള ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ടനുസരിച്ച് നിരത്തു വിഭാഗം എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എന്നിരുന്നാലും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപന അധികാരികളുടെ ഉത്തരവുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള അത്തരം ആർച്ചുകളും മറ്റും നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ്, റവന്യൂ വകുപ്പ്, ആഭ്യന്തര വകുപ്പ് മുതലായവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശിപാർശ 27 (ഖണ്ഡിക 39)

പൊതുമരാമത്ത് റോഡ്, പാലം പണികൾക്കായി ആവശ്യമുള്ള സാധനങ്ങൾ യാത്രക്കാർക്കും വാഹനങ്ങൾക്കും തടസ്സം ഉണ്ടാക്കുന്ന വിധത്തിൽ റോഡിൽ

കൂട്ടിയിടുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. പ്രസ്തുത സാധന സാമഗ്രികൾ നിശ്ചിത സമയ പരിധിക്കുള്ളിൽ പണികൾക്കായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താത്തതാണ് ഇതിന് കാരണം. ആയതിനാൽ കാൽ നടയാത്രക്കാർക്കും, വാഹനമോടിക്കുന്നവർക്കും ഭീഷണിയാകുന്ന തരത്തിൽ റോഡിൽ കൂട്ടിയിടുന്ന നിർമ്മാണ സാധന സാമഗ്രികൾ നിശ്ചിത സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ തന്നെ ഉപയോഗിച്ച ശേഷം മിച്ചം വരുന്നവ അടിയന്തിരമായി റോഡിൽ നിന്ന് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് കാലാകാലങ്ങളിൽ നടപടി എടുക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

വാഹനഗതാഗതത്തിനും, കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുന്ന രീതിയിൽ റോഡിൽ കൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുന്ന സാമഗ്രികൾ നീക്കം ചെയ്യാൻ കർശന നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 28 (ഖണ്ഡിക 42)

തിരുവനന്തപുരം നെയ്യാറ്റിൻകര കമ്പൈൻഡ് ബൈപാസിന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയായതായും രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പുരോഗമിച്ച് വരുന്നതായും സമിതിയ്ക്ക് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരം-നെയ്യാറ്റിൻകര ബൈപാസിന്റെ രണ്ടാംഘട്ട സ്ഥലമെടുപ്പിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കി ബൈപാസ് പണി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

തിരുവനന്തപുരം-നെയ്യാറ്റിൻകര ബൈപാസിന്റെ രണ്ടാംഘട്ടത്തിലുൾപ്പെട്ട കോവളം മുതൽ മുക്കോല വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ സ്ഥലമെടുപ്പ് ത്വരിതപ്പെടുത്തുവാൻ ജില്ലാ കളക്ടർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

നാഷണൽ ഹൈവേ മുതൽ താഴോട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ യഥാസമയം നടപ്പാക്കാത്തത് മൂലമാണ് റോഡുപണി തടസ്സപ്പെട്ടുപോകുന്നതെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയും അതിനാൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു കൂടാതെ

അഡ്വാൻസ് പൊസഷനിൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കി റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേക സ്റ്റാഫിനെ നിയോഗിച്ച് വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെടാൻ സമിതി തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു.

തിരുവനന്തപുരം-നെയ്യാറ്റിൻകര ഭാഗത്തെ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ മുക്കോല വരെയുള്ള 25 കി.മീ. സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. മുക്കോല മുതൽ കാഞ്ഞിരംകുളം വരെയുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് പുരോഗതിയിലാണ്.

കാഞ്ഞിരംകുളം മുതൽ നെയ്യാറ്റിൻകരവരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് ദേശീയപാതാ വികസന പദ്ധതികൾ ഉൾപ്പെടുത്തി ചെയ്യുന്നതാണ്. ആയതിന് 712.06/- കോടി രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലമെടുപ്പിനാവശ്യമായ എൽ.എ ആഫീസറെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ 20.08.2008-ലെ ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപന പ്രകാരം നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 29 (ഖണ്ഡിക 43)

ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയായതായും രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾ ഒഴികെയുള്ള പണികൾ പുരോഗമിച്ച് വരുന്നതായും കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയായതായും രണ്ടാം ഘട്ടം പണി തുടങ്ങിയിട്ടില്ലെന്നും തലശ്ശേരി - മാഹി ബൈപ്പാസ് ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയായതായും രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയായതായും രേഖകളിൽ നിന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കൊയിലാണ്ടി ഡീവിയേഷൻ റോഡിന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പുരോഗമിച്ച് വരുന്നതായും, തൃപ്പൂണ്ണിത്തുറ ബൈപ്പാസിന്റെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് തുടങ്ങിയിട്ടില്ലെന്നും രണ്ടാം ഘട്ടത്തിന്റെ പുതുക്കിയ അലൈൻമെന്റിന് അംഗീകാരം ലഭിച്ചെന്നും കോതമംഗലം, മൂവാറ്റുപുഴ ബൈപ്പാസിന് അലൈൻമെന്റ് സർവ്വേ പുരോഗമിച്ച് വരുന്നതായും സമിതിക്ക് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. ബൈപാസ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ കാലതാമസത്തിന് കാരണം പ്രധാനമായും സ്ഥലമേറ്റെടുക്കലിലുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം ആണെന്നതിനാൽ സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ സംബന്ധിച്ച ജോലികൾക്ക് മാത്രമായി ആവശ്യമായ ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കുന്നതിനും അതു വഴി സ്ഥലമേറ്റടുക്കൽ നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

പൊതുമരാമത്ത് (എ) വകുപ്പിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി

ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സ്ഥലമേറ്റെടുക്കുന്നതിന് മാത്രമായി ജീവനക്കാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പൊതുമരാമത്ത് (ഡി) വകുപ്പിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി

എൻ.എച്ച്.നുവേണ്ടി നിലവിലുള്ള എൽ.എ. സ്റ്റാഫിനെ ആവശ്യാനുസരണം ഡ്യൂട്ടിക്ക് നിയോഗിച്ച് സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലാ കളക്ടർമാരെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സമിതി 10.09.2008-ൽ ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

നാഷണൽ ഹൈവേ മുതൽ താഴോട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ യഥാസമയം നടപ്പാക്കാത്തത് മൂലമാണ് റോഡുപണി തടസ്സപ്പെട്ടുപോകുന്നതെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയും അതിനാൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ അഡ്വാൻസ് പൊസഷനിൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കി റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേക സ്റ്റാഫിനെ നിയോഗിച്ച് വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെടാൻ സമിതി തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു.

അധിക വിവരത്തിനുള്ള മറുപടി

ദേശീയ പാതാ വികസനത്തിനുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പിന് കാലതാമസം നേരിടുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ജനസാന്ദ്രതയും സ്ഥലത്തിന്റെ ദൗർലഭ്യവുമാണ് പ്രധാന കാരണം. അതോടൊപ്പം അങ്ങിങ്ങായി ഉയരുന്ന എതിർപ്പും ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ യഥാസമയം നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ലാന്റ് അക്വിസിഷനിൽ മുഖ്യമായ തടസ്സം അനുഭവപ്പെടുന്നത് റവന്യൂ വകുപ്പിൽ ഈ ആവശ്യത്തിനു നൽകുവാനായി സ്റ്റാഫ് ഇല്ലായെന്നതാണ്. ഇതിലേക്കായി പ്രത്യേകം സ്റ്റാഫിനെ നിയോഗിക്കണമെന്ന ആവശ്യം റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

സമിതി 20.05.2009-ൽ ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

സമിതി ശിപാർശ നൽകിയ ശേഷം വർക്കുകളിൽ വന്നിട്ടുള്ള പുരോഗതി, പണം

എപ്പോൾ അനുവദിച്ചു, പണം അനുവദിച്ചിട്ടും സ്റ്റാഫിന്റെ അപര്യാപ്തത മൂലം ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത വർക്കുകൾ ഏതെല്ലാമാണ്?

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റി ശിപാർശ നൽകിയതിനുശേഷം തിരുവനന്തപുരം നെയ്യാറ്റിൻകര കംബൈൻഡ് ബൈപാസിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് പണം അനുവദിക്കുകയോ നിർമ്മാണം നടത്തുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. ഈ ബൈപ്പാസ് കഴക്കൂട്ടത്ത് നിന്ന് ആരംഭിച്ച് സംസ്ഥാന അതിർത്തിയായ 'അയിര' വഴി കടന്നു പോകുന്നു. ഈ ബൈപ്പാസിന് 43 കി.മീ. നീളമുണ്ട്. കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കോവളം വരെയുള്ള 22.633 കി. മീ. വരുന്ന ഭാഗത്തിന്റെ (2 വരി പാത) പണി പൂർത്തിയായി കഴിഞ്ഞതാണ്. കോവളം മുതൽ മുക്കോല വരെയുള്ള 3.271 കി. മീ. ന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പ്രവർത്തികൾ പൂർത്തിയായി. മുക്കോല മുതൽ കാഞ്ഞിരംകുളം വരെയുള്ള 5.47 കി. മീ. ന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പ്രവർത്തികൾ ഭാഗികമായി പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. കാഞ്ഞിരംകുളം മുതൽ പ്ലാമൂട്ട്ക്കട വരെയുള്ള 8.259 കി. മീ. ഭാഗത്ത് ' ബൗണ്ടറി സ്റ്റോൺ' ഇട്ടു കഴിഞ്ഞു. കാഞ്ഞിരംകുളം മുതൽ 'അയിര' വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നാഷണൽ ഹൈവെ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ആണ് നിർവഹിക്കേണ്ടത്.

NH 47- ലെ തൃപ്പണിത്തുറ ബൈപ്പാസിന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ റിവൈസ്ഡ് എസ്റ്റിമേറ്റ് (രൂപ 17.275 കോടി) മിനിസ്ട്രി ഓഫ് ഷിപ്പിംഗ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് ഹൈവേയ്സിന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി 22.06.2009 -ന് അയച്ചിരിക്കുകയാണ്.

കൊടുങ്ങല്ലൂർ ബൈപ്പാസിന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ 90% പൂർത്തിയായി. ഈ വർക്കിന് 05.02.2008-ൽ (Job No.017-KL-08-735 രൂപ 56.73 കോടി) അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്.

ക്വയിലാണ്ടി ഡീവിയേഷൻ റോഡിന്റെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പ്രവർത്തികൾക്കായി 1999-ൽ 4.42 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികൾ തുടങ്ങിയെങ്കിലും മന്ദഗതിയിലാണ്. തലപ്പാടി മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെ 45 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമെടുപ്പ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയുടെ കീഴിൽ നടത്തിവരുന്നു. ഇതിനു വേണ്ടി പുതിയ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ഓഫീസുകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നേരിട്ട് നടത്തിയിരുന്ന ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിർത്തി വയ്ക്കുന്നതിനുള്ള

അനുമതിക്കായി കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിലേക്ക് കത്ത് എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇതുവരെയും അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ല.

തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസിനാവശ്യമായ 18.031 കി. മീ ദൂരത്തിൽ 9.742 കി. മീ. ദൂരം പൊന്നും വിലയ്ക്ക് ഏറ്റെടുത്തു കഴിഞ്ഞതാണ്. ബാക്കി ഭാഗത്തിന്റെ അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിനുവേണ്ടി പോർട്ട് അതോറിറ്റിയുടെ കീഴിലുള്ള ഏകദേശം 1.1 കി. മീ. സ്ഥലം ദേശീയ പാതാ വിഭാഗത്തിന് കൈമാറേണ്ടതുണ്ട്. ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസിന്റെ ബാക്കിയുള്ള നാലുവരിയാക്കൽ പ്രവൃത്തി നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള ദർഘാസ് നടപടികൾ നടന്നു വരുന്നുവെന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ ഓഫ് ഇൻഡ്യ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ്, കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് എന്നിവയുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്.

തിരുവനന്തപുരം -നെയ്യാറ്റിൻകര ബൈപ്പാസ്, ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്, തലശ്ശേരി - മാഹി ബൈപ്പാസ്, കോയിലാണ്ടി ഡിവിയേഷൻ എന്നിവ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയുടെ നാഷണൽ ഹൈവേ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് പ്രോഗ്രാം - ഫെയ്സ് 3 യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.

പണം അനുവദിച്ചിട്ടും സ്റ്റാഫിന്റെ അപര്യാപ്തത മൂലം ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥ ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല.

ശിപാർശ 30 (ഖണ്ഡിക 45)

കേരള റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് വികസന കോർപ്പറേഷൻ 65 റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ പണികളാണ് റെയിൽവേ വർക്ക് പ്രോഗ്രാമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്നും 50 പാലങ്ങൾ റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ കൈമാറിയിട്ടുണ്ടെന്നും ആദ്യഘട്ടമായി 23 പാലങ്ങളുടെ പണികൾ തുടങ്ങാനാണ് നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നതെന്നും വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ഇതിൽ 17 പാലങ്ങളുടെ പണി സംസ്ഥാന സർക്കാരും റെയിൽവേയും തമ്മിലുള്ള പരസ്പര ഉടമ്പടിയടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പണി ആരംഭിച്ചതെന്നും 13 പാലങ്ങളുടെ പണി

പൂർത്തിയായതായും ബാക്കി നാലിടത്ത് പണികൾ പുരോഗമിക്കുന്നതായും വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു. റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ റെയിൽവേ ഭാഗത്തെ പണികൾ റെയിൽവേ പൂർത്തിയാക്കുന്നതനുസരിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തെ പണികളും അപ്രോച്ച് റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം ബലപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പ്രവൃത്തികളും സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ വകുപ്പ് സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സമിതിയുടെ ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തെ പ്രവൃത്തികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് ദേശീയ പാതാവിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർക്കും കേരള റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് വികസന കോർപ്പറേഷൻ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർക്കും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 31 (ഖണ്ഡിക 46)

കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷത്തിൽ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും വികസനത്തിനായി ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടും സാങ്കേതികാനുമതി നല്കിയിട്ടില്ലാത്ത 87 വർക്കുകൾ റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്നതായി വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം 360 കോടി രൂപയുടെ ജോലികൾക്ക് ഭരണാനുമതി കൊടുത്തെങ്കിലും ടെക്നിക്കൽ സാംഗ്ഷൻ 250 കോടി രൂപയായി നിജപ്പെടുത്തിയതിനാൽ എല്ലാ വർക്കുകൾക്കും ടെക്നിക്കൽ സാംഗഷൻ സൽകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നും ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ അഞ്ച് മാസത്തിനകം സാങ്കേതികാനുമതി നൽകാറുണ്ടെന്നും വകുപ്പ് അറിയിച്ചു. ഭരണാനുമതിയും സാങ്കേതികാനുമതിയും അതത് സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ തന്നെ നൽകണമെന്നും ആവശ്യമായ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നും ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ തുക പിന്നീട് വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്ന പ്രവണത അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സർക്കാർ അനുഭാവ പൂർണ്ണമായി പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 32 (ഖണ്ഡിക 47)

നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ വികസിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് റോഡിലൂടെ

ഇഴഞ്ഞ് നീങ്ങേണ്ടിവരികയും ത്വരിത വികസനം തടസ്സപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യും. ആയതിനാൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നതനുസരിച്ച് റോഡുകളുടെ വീതി കൂട്ടുന്നതിനായി സ്ഥലം ലഭിക്കുന്നിടത്തെല്ലാം ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയ്ക്കനുസരിച്ച് തദ്ദേശവികസന സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായത്തോടെ റോഡ് വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സ്ഥല ലഭ്യതയ്ക്കും ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയ്ക്കും അനുസരിച്ച് റോഡിന്റെ വീതി കൂട്ടി പുനരുദ്ധരിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തി വരുന്നു. ഇതിനായി ഗവൺമെന്റ് വിവിധ ഏജൻസികൾ രൂപീകരിച്ച് പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നു.

ശിപാർശ 33 (ഖണ്ഡിക 48)

നിലവിൽ ചെറുകിട അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പോലും ടെൻഡർ വിളിച്ച് ചെയ്യുന്നത് കൊണ്ട് എൻ. എം. ആർ. കാരുടെ സേവനം ഇപ്പോൾ വകുപ്പിലില്ലെന്ന് സമിതിയെ അറിയിച്ചു. മുമ്പ് എൻ. എം. ആർ. കാർ ഓട വൃത്തിയാക്കൽ, പുല്ല് വെട്ടി നിരത്തൽ തുടങ്ങിയ ജോലികൾ ചെയ്തിരുന്നു. റോഡുകളിൽ മഴക്കാലത്തിന് ശേഷം പ്രത്യക്ഷപ്പെടുന്ന കുഴികൾ നികത്തുന്നതിനും എൻ. എം. ആർ. കാരുടെ സേവനം മെച്ചമാണെന്ന് തെളിഞ്ഞിരുന്നു. ചില പ്രത്യേക സീസണിൽ മാത്രം ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന ജോലികൾ കരാർ നൽകി ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത കുറയുമെന്നാണ് വകുപ്പ് ഇതിനു നൽകുന്ന വിശദീകരണം. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ എല്ലാ റോഡിലെയും മഴക്കാലത്തിന് ശേഷം രൂപപ്പെട്ട കുഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനും ഓട വൃത്തിയാക്കുന്നതിലും മറ്റും കരാറുകാർ കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥ കാണിക്കുന്നത് കാരണം റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി അത്യന്തം ശോചനീയമാണ്. റോഡുകളുടെ ചെറിയ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തൃപ്തികരമായി നിർവ്വഹിച്ചിരുന്ന എൻ. എം. ആർ. തൊഴിലാളികളുടെ സേവനം പുനരാരംഭിച്ച് റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളിലെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തിവരുന്നത്. ചെറിയ ചെറിയ പണികൾ അപ്പോൾത്തന്നെ

നടത്തുന്നതിനായി എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് 25000 രൂപാ വീതം ഇംപ്രസ്റ്റ് മണിയും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ വകുപ്പിൽ മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന എൻ. എം. ആർ. സമ്പ്രദായം പുനഃസ്ഥാപിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം പരിഗണനാർഹമല്ല.

ശിപാർശ 34 (ഖണ്ഡിക 49)

സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള റോഡുകളിലെ ഓടകളിലും കലുങ്കുകളിലും മാലിന്യവും മണ്ണും അടിഞ്ഞ് മഴവെള്ളം റോഡിലേക്ക് കയറുന്ന അവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നതായി സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. ഇതുമൂലം റോഡുകൾ പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ് പോകുന്നതിന് സാഹചര്യമൊരുങ്ങുകയും മണ്ണ് മൂടി റോഡിൽ കുഴികൾ രൂപപ്പെടാൻ ഇടയാകുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇത് പലപ്പോഴും ഇരു ചക്രവാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നവർക്കും, വാഹനങ്ങൾക്കും അപകടവും കേടുപാടുകളും സംഭവിക്കുന്നതിന് ഇടയാകുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ കൂടുതൽ കരുതൽ നടപടികൾ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പും സംയുക്തമായി സ്വീകരിക്കുന്നത് കൂടുതൽ ഫലവത്താകുമെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു. ആയതിനാൽ മഴക്കാലത്തിനു മുമ്പ് റോഡുകളുടെ ഓടകളിലും കലുങ്കുകളിലും ഉള്ള മാലിന്യങ്ങളും മണ്ണും നീക്കി ഓടകളും കലുങ്കുകളും വൃത്തിയാക്കി മഴവെള്ളം ഒലിച്ച് റോഡിലേക്ക് ഇറങ്ങി റോഡിൽ കുഴികൾ രൂപപ്പെടുന്ന അവസ്ഥ ഒഴിവാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

മഴക്കാല പൂർവ്വ പ്രവൃത്തികൾ (പ്രീ-മൺസൂൺ വർക്ക്സ്) ഇപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നുണ്ട്. ഇതനുസരിച്ച് റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലെ ഓടകളും കലുങ്കുകളും മറ്റും വൃത്തിയാക്കി മഴവെള്ളം ഒലിച്ചു പോകുന്നതിനു സജ്ജമാക്കുകയും റോഡിലെ അത്യാവശ്യ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശിപാർശ 35 (ഖണ്ഡിക 51)

റോഡ് തകർന്നുണ്ടാകുന്ന കുഴികളും കേബിളുകളും മറ്റും സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് റോഡരികിലും റോഡിലും ഉണ്ടാക്കുന്ന കുഴികളും പലപ്പോഴും അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്നു. ഇരുചക്ര വാഹനയാത്രക്കാർക്കാണ് കുഴിയിൽ വീണ് അപകടം ഉണ്ടാകുന്നത്. മനുഷ്യ ജീവനേക്കാൾ വലുതല്ല മറ്റൊന്നും. റോഡുകളിൽ കുഴികൾ രൂപപ്പെട്ടാൽ ആരും ആവശ്യപ്പെടാതെ തന്നെ അവ നന്നാക്കാൻ അധികൃതർ ബാധ്യസ്ഥരുമാണ്. പക്ഷെ

പലപ്പോഴും ജനങ്ങൾ പരാതിപ്പെട്ടാൽ പോലും അത് അവഗണിക്കപ്പെടുന്നതായി കാണുന്നു. കേബിളിംഗിനായി റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി 25 വർഷത്തെ വികസനം മുന്നിൽക്കണ്ട് കൊണ്ടുള്ള പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. റോഡ് വെട്ടിപ്പൊളിച്ച് കേബിളുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി റോഡരികിൽ പി. വി. സി. കുഴലുകൾ സ്ഥാപിച്ച് അതിൽ കൂടി കേബിളിംഗ് നടത്തുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശം ബന്ധപ്പെട്ട് ഏജൻസികൾക്ക് നൽകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

20 വർഷത്തെ വികസനം ലക്ഷ്യമിട്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു റോഡു നയം രൂപീകരിച്ച് പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ സർക്കാർ തലത്തിൽ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. സിറ്റി റോഡ് ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പദ്ധതികളിലും മറ്റ് പ്രധാന സിറ്റികളിൽ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന മേജർ റോഡ് പദ്ധതികളിലും റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലും റോഡിന് കുറുകെയും ഡക്ടുകൾ സ്ഥാപിച്ചു വരുന്നു.

ശിപാർശ 36 (ഖണ്ഡിക 52)

കേരള സംസ്ഥാന വൈദ്യുതി ബോർഡ്, വാട്ടർ അതോറിറ്റി, ബി. എസ്. എൻ. എൽ. മറ്റ് സ്വകാര്യ ടെലികോം കമ്പനികൾ എന്നിവ കേബിളുകൾ ഇടുന്നതിനായി റോഡ് കുഴിക്കുന്നതിന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ മുൻകൂർ അനുമതി വാങ്ങാറുണ്ടെങ്കിലും, അനുമതി നൽകുന്നതിന് വെയ്ക്കാറുള്ള നിബന്ധനകൾ പിന്നീട് പാലിക്കപ്പെടുന്നില്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ പലയിടത്തും റോഡ് കുഴിക്കുന്ന ഭാഗത്ത് മണ്ണിട്ട് ഉറപ്പിക്കാതെ കിടക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് പലവിധ റോഡപകടങ്ങൾക്കും റോഡിൽ ഗതാഗത തടസ്സം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും കാരണമാകുന്നു. ആയതിനാൽ ജില്ലാ കളക്ടർ അധ്യക്ഷനായ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഒരു നിരീക്ഷണ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നതിന് അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും കേബിളിടുന്നതിനും മറ്റും റോഡ് കുഴിക്കുന്ന വകുപ്പുകൾ ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ മുൻകൂർ അനുമതിയോടെ മാത്രമേ റോഡിൽ എന്തു പണിയും നടത്താവൂ എന്ന നിബന്ധനയുണ്ടാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ജില്ലാ കളക്ടർ അദ്ധ്യക്ഷനായി ജില്ലാതലത്തിലും പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ സംസ്ഥാനതലത്തിലും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരെ ഉൾപ്പെടുത്തി നിരീക്ഷണ സമിതികൾ നിലവിൽ രൂപീകരിച്ചു പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നു. ഇതു സംബന്ധിച്ച വ്യക്തമായ മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സർക്കാർ ഉത്തരവ് (പി) നമ്പർ 88/99/പൊ.മ. വ. തീയതി18/11/1999 പ്രകാരം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുമുണ്ട്.

ശിപാർശ 37 (ഖണ്ഡിക 53)

റോഡ് കുഴിക്കുന്നതിനുള്ള അപേക്ഷയിൽ എത്ര ദൂരം കുഴിക്കേണ്ടി വരും, എന്ന് പണി തുടങ്ങും, എന്ന് അവസാനിപ്പിക്കും, തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളും കരാറുകാരന്റെ പേര്, മറ്റ് വിശദാംശങ്ങൾ, വകുപ്പിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ വിവരം എന്നിവ കൃത്യമായി രേഖപ്പെടുത്തണമെന്ന വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടാക്കണമെന്നും ഇതിനായി ചട്ടങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സംസ്ഥാന ടാസ്ക്ഫോഴ്സ് കമ്മിറ്റിയുടെ ശിപാർശകൾ അനുസരിച്ച് റോഡുകളിൽ കേബിളുകളും പൈപ്പുകളും മറ്റും സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് കുഴികൾ എടുക്കുന്നതിനും റോഡ് പൂർവ്വ സ്ഥിതിയിലാക്കുന്നതിനും വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ 01.03.2011-ലെ സർക്കാർ ഉത്തരവ് (എം. എസ്.) നമ്പർ 18/2011/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയും അതനുസരിച്ചുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. PWD mannual ഭേദഗതി വരുത്തുമ്പോൾ സമിതിയുടെ ശിപാർശ പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 38 (ഖണ്ഡിക 54)

മഴക്കാലത്ത് കേബിളിടുന്നതിനായി റോഡുകൾ കുഴിക്കരുതെന്നും, ഇതിനുള്ള അനുവാദം നൽകരുതെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം റോഡുകൾ വെട്ടിപ്പൊളിച്ച ശേഷം അവ മണ്ണിട്ട് ഉറപ്പിക്കാത്ത സ്ഥാപനങ്ങൾക്കെതിരെ കേസ്സ് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത് നിയമനടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട കരാറുകാരനെതിരെയും ഉത്തരവാദപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥനെതിരെയും നിയമനടപടികൾ സ്വീകരിക്കത്തക്കവിധത്തിൽ നിയമത്തിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തണമെന്നും റോഡുകൾ കുഴിക്കുന്ന വകുപ്പുകളിൽ നിന്നും റോഡ്

കുഴിക്കുന്നതിനായി അടയ്ക്കുന്ന പണം വകുപ്പിന്റെ മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കുപയോഗിക്കാതെ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുതന്നെ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

മഴക്കാലത്ത് കേബിളിടുന്നതിനായി റോഡുകൾ കുഴിക്കാൻ ഇപ്പോൾ അനുമതി നൽകുന്നില്ല. നിലവിൽ കേബിളുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ അനുമതി കൊടുക്കുന്നതും റോഡുകൾ പൂർവ്വ സ്ഥിതിയിലാക്കാൻ വേണ്ട നടപടികൾ ക്രോഡീകരിക്കുന്നതും ജില്ലാ കളക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള കോർഡിനേഷൻ കമ്മിറ്റിയാണ്. റോഡുകൾ കുഴിക്കുന്നതിനായി അടയ്ക്കുന്ന പണം പൂർണ്ണമായും റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപണിക്ക് മാത്രമാണ് വിനിയോഗിക്കുന്നത്.

ശിപാർശ 39 (ഖണ്ഡിക 56)

പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളിൽ മാലിന്യം നിക്ഷേപിക്കുന്നവർക്കെതിരെ നിയമനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനും മാലിന്യങ്ങൾ നിക്ഷേപിക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്ന് അവ യഥാസമയം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും റോഡുകളിൽ നിക്ഷേപിക്കപ്പെടുന്ന മാലിന്യങ്ങളുടെ സംസ്കരണത്തിന് വേണ്ട സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ തദ്ദേശസ്വയം ഭരണ വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. (ഫയൽ നം.15368/സി3/12/പൊ.മ.വ.)

ശിപാർശ 40 (ഖണ്ഡിക 57)

നമ്മുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള മിക്ക റോഡുകളിലും സ്ഥലനാമങ്ങൾ കാണിക്കുന്ന ബോർഡുകളോ, ദിശാബോർഡുകളോ, ആവശ്യത്തിന് ഇല്ല എന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത് മൂലം യാത്രക്കാർക്കും, ഡ്രൈവർമാർക്കും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. ആയതിനാൽ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ റോഡുകളിലും സ്ഥലനാമങ്ങളും വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കുള്ള ദൂരവും ദിശയും മറ്റും മലയാളത്തിലും / ഇംഗ്ലീഷിലും എഴുതി പ്രദർശിപ്പിക്കണമെന്നും

നിയമാനുസൃതമായ പരസ്യബോർഡുകൾ അനുവദിച്ച് അതിൽ നിന്നും വരുമാനം നേടാനുള്ള നടപടികൾ കൂടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ / ജംഗ്ഷനുകളിൽ ഇംഗ്ലീഷിലും മലയാളത്തിലുമുള്ള ബോർഡുകൾ (സ്ഥലനാമവും, വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കുമുള്ള ദൂരവും ദിശയും മറ്റും) സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

വാഹനങ്ങളുടെ സുഗമമായ യാത്രയ്ക്ക് തടസ്സമാകാത്ത രീതിയിൽ സ്വകാര്യ വ്യക്തികളിൽ നിന്നും തുക ഈടാക്കി പരസ്യബോർഡുകൾ സ്ഥാപക്കുന്നതിന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 41 (ഖണ്ഡിക 58)

റോഡിനോടു ചേർന്ന് ധാരാളം മണ്ണിട്ടുയർത്തലുകളും, അനധികൃത നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും മറ്റും നടക്കുന്നത് മൂലം ഓടകൾ അടയാനും അതുവഴി വെള്ളക്കെട്ട് ഉണ്ടായി റോഡിന്റെ ടാറിംഗും മറ്റും ഇളകി പോകുന്നതിനും ഇടയാക്കുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. ഇത് പലപ്പോഴും അപടകങ്ങൾക്ക് ഇടവരുത്താറുമുണ്ട്. റോഡിനോടു ചേർന്നുള്ള അനധികൃത നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും മണ്ണിട്ടുയർത്തലും മറ്റും കർശനമായി തടയണമെന്നും ഇത് ലംഘിക്കുന്നവർക്കെതിരെ നിയമാനുസൃത നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

ശിപാർശ 42 (ഖണ്ഡിക 59)

പ്രധാന റോഡുകളുടെ സൈഡിലെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും കൈയ്യേറ്റവും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി നിയമ നിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിന് അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി (ശിപാർശ 41 & 42)

കേരള ഹൈവേപ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ടനുസരിച്ച് റോഡ് വിഭാഗം എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരെ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയ്ക്കായി അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് റോഡുകളുടെ വശങ്ങളിലെ അനധികൃത നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം തടയുന്നതിനും കൈയ്യേറ്റങ്ങൾ ചെറുക്കുന്നതിനും തടസ്സങ്ങൾ മാറ്റി ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനും

കർശന നടപടികൾ എക്സിക്യൂട്ടിവ് എഞ്ചിനീയർമാർ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശിപാർശ 43 (ഖണ്ഡിക 60)

റോഡുകളോട് ചേർന്നുള്ള ഫുട്പാത്തുകൾ അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിലാണ് മിക്കയിടത്തും നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ചിലയിടത്ത് കൃത്യം $1^1/_2$ മീറ്റർ, മറ്റ് ചിലയിടങ്ങളിൽ അതിന്റെ ഇരട്ടിയിലേറെ. ഇത് മിക്കപ്പോഴും വഴിവാണിഭക്കാരുടെ ഫുട്പാത്ത് കയ്യേറ്റത്തിന് ഇടയാകുന്നു. ഇതുമൂലം കാൽനടയാത്ര ബുദ്ധിമുട്ടിലാകുകയും അതുമൂലം റോഡിലേക്കിറങ്ങി നടക്കുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് വാഹനങ്ങൾ തട്ടി അപകടം പറ്റുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിന് കാരണം അശാസ്ത്രീയമായ ഫുട്പാത്ത് നിർമ്മാണമാണ്. ആയതിനാൽ റോഡുകളിലെ ഫുട്പാത്തിന്റെ അശാസ്ത്രീയമായ നിർമ്മാണം ഒഴിവാക്കി ശാസ്ത്രീയമായി ഫുട്പാത്ത് നിർമ്മാണം നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പുതുതായി പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുക്കുന്ന സംസ്ഥാന പാതകളുടെയും മറ്റു ജില്ലാ റോഡുകളുടെയും വശങ്ങളിൽ മതിയായ ഫുട്പാത്ത് സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനും നിലവിലുള്ളവയിൽ സ്ഥല ലഭ്യതയ്ക്കും ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയ്ക്കും അനുസൃതമായി ഫുട്പാത്തുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. വളരെ തിരക്കേറിയ കവലകളിലും മറ്റും നിലവിൽ ഫുട്പാത്തുകൾ കൂടി നിർമ്മിച്ച് റോഡ് വിപുലീകരിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു.

ശിപാർശ 44 (ഖണ്ഡിക 61)

ഡ്രെയിനേജ് മാൻഹോളുകൾ പലപ്പോഴും അപകടക്കെണിയൊരുക്കുന്നതായി സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. റോഡ് നിരപ്പിൽ നിന്ന് ഉയർത്തി നിർമ്മിച്ച മാൻഹോളുകളാണ് മിക്കപ്പോഴും അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നത്. നഗരങ്ങളിൽ ഇടറോഡുകളിൽ പോലും അശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ നിർമ്മിച്ച ഇത്തരം ഡ്രെയിനേജ് മാൻഹോളുകൾ ധാരാളം കാണാം. ഇരുചക്ര വാഹന യാത്രക്കാരാണ് ഇതുമൂലം മിക്കപ്പോഴും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത്. റോഡിന് നടുക്ക് ഡ്രെയിനേജ് മാൻഹോളുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതു-കൊണ്ടാണ് ഇത്. ആയതിനാൽ ഡ്രെയിനേജ് മാൻഹോളുകൾ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാത്ത രീതിയിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും, നിലവിലുള്ളവമൂലം

ഉണ്ടാകുന്ന അപകട സാധ്യതകൾ പൂർണ്ണമായും കുറയ്ക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

റോഡിന്റെ ഉപരിതലം പുതുക്കിപ്പണിയുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള മാൻഹോളുകൾ താഴ്ന്ന നിൽക്കുകയും അപകടകാരണമാവുകയും ചെയ്യുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകളുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് മാൻഹോളുകൾ ഉയർത്തി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. പുതുതായി നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളിൽ ഇത്തരം മാൻഹോളുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി വശങ്ങളിൽ / സെൻട്രൽ മീഡിയനുകളിൽ കൂടി 'ഡക്ടുകൾ' സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശിപാർശ 45 (ഖണ്ഡിക 65)

വാർഷിക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ബഡ്ജറ്റിൽ വക കൊള്ളിച്ചിരുന്ന തുകയ്ക്കുള്ള പണികൾ കോൺട്രാക്ടർമാർ ഏറ്റെടുക്കാതിരിക്കുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. ഇപ്പോഴത്തെ പെയ്മെന്റ് ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരം ഒരു വർക്ക് ചെയ്ത് കഴിഞ്ഞാൽ രണ്ടര വർഷത്തോളമെങ്കിലും ആകും അതിന്റെ തുക കിട്ടാൻ എന്നുള്ളതാണ് ഇതിനു കാരണം. ജോലികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കണമെങ്കിൽ വകുപ്പിന്റെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡെവലപ്മെന്റിന് വേണ്ടിയുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് പണികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് വകുപ്പിന്റെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഡെവലപ്മെന്റിനായുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം വർദ്ധിപ്പിച്ച് കരാറുകാർക്ക് പൂർത്തീകരിച്ച ജോലിയുടെ തുക നൽകുന്നതിനുള്ള കാലതാമസം ഒഴിവാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

30.10.2013-ൽ ലഭിച്ച മറുപടി

1. കോൺട്രാക്ടർമാർ ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരം ഒരു വർക്ക് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ പരമാവധി രണ്ടു മാസത്തിനകം അതിന്റെ തുക കൊടുക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നുണ്ട്. ഇൻഫ്രാ സ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്പ്മെന്റിനായുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം കാലാകാലം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്.

2. നിലവിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ ഏപ്രിൽ 2013 വരെയുള്ള എല്ലാ

ബില്ലുകളും കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. കുടിശ്ശികയുള്ള ബില്ലുകൾ നൽകുന്നതിനായി ധനകാര്യ വകുപ്പ് Additional Authorisation വഴി ആവശ്യമായ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ കൊണ്ട് വരികയും അതിനുശേഷം ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് നൽകുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. Additional Authorisation വഴി വകയിരുത്തിയ തുക പിന്നീട് ധനകാര്യവർഷം അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് റീ അപ്രോപ്രിയേഷൻ വഴിയോ സപ്ലിമെന്ററി ഡിമാന്റ് മുഖേനയോ റഗുലറൈസ് ചെയ്യാറുണ്ട്.

26.11.2014 -ൽ ലഭിച്ച മറുപടി

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റിനു വേണ്ടി ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനു പുറമേ വർദ്ധിച്ച തുകയ്ക്കുള്ള ഭരണാനുമതി നൽകിവരുന്നു. സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയ്ക്കനുസരിച്ച് കരാറുകാർക്ക് തുക നൽകുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ 2012-13 സാമ്പത്തിക വർഷം അവസാനിക്കുന്ന കാലയളവിൽ 2012 ഡിസംബർ വരെയുള്ള 1785.00 കോടി രൂപ പദ്ധതിയിനത്തിലും 973.00 കോടി രൂപ പദ്ധതിയിതര ഇനത്തിലും കൊടുത്ത തീർത്തിട്ടുണ്ട്.

	ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം	ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച തുക
2009-10	15.13 Cr	2765.77 Cr
2010-11	81.126 Cr	1156.78 Cr
2011-12	80.70Cr	1779.61 Cr
2012-13		

ശിപാർശ 46 (ഖണ്ഡിക 67)

പാലക്കാട് മുതലുള്ള 47 കിലോമീറ്റർ ഹൈവേയുടെ അലൈൻമെന്റ് സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും പാലക്കാട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ അലൈൻമെന്റ് തയ്യാറാക്കി സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും അനുമതി ലഭിക്കാനുള്ള ഭാഗത്തെ അലൈൻമെന്റിന് കൂടി അനുമതി ലഭിച്ചാലുടൻ അടുത്ത ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രൊപ്പോസൽ നൽകുന്നതാണെന്നും വകുപ്പ് അറിയിച്ചു കേരളത്തിലെ മലയോര പ്രദേശങ്ങളുടെ വികസന വിപ്ലവത്തിന് കാരണമായേക്കാവുന്ന

നിർദ്ദിഷ്ട മലയോര ഹൈവേ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് അടിയന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

കേരളത്തിലെ മലയോര പ്രദേശങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ച് പ്രസ്തുത പ്രദേശങ്ങളുടെ സമഗ്രവികസനത്തിനും കാർഷിക വിഭവങ്ങളുടെ വിപണനത്തിനും ഉതകുന്ന രീതിയിൽ പരമാവധി നിലവിലുള്ള പാതകളെ വികസിപ്പിച്ച് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തെക്കേ അറ്റം മുതൽ വടക്കേ അറ്റം വരെ ബന്ധിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് മലയോര ഹൈവേയുടെ ലക്ഷ്യം. ഇതിനായി 10.06.2015 ലെ സ.ഉ(സാധാ)നം. 801/15/പൊ.മ.വ പ്രകാരം ഹിൽ ഹൈവേ പദ്ധതി സർക്കാരിന്റെ District Flagship Infrastructure Projects (DFIP)-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതനുസരിച്ച് പദ്ധതി ഘട്ടം ഘട്ടമായി നടപ്പിലാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടു കൂടി കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ചെറുപുഴ-പയ്യാവൂർ-ഉളിക്കൽ-വള്ളിത്തോട്(59.415 Km) റോഡിനും കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപടവ് - ചെറുപുഴ റോഡിനും തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നത് NATPAC-ഉം പ്രവൃത്തിക്ക് ഫണ്ട് സ്വരൂപിക്കുന്നത് കേരളാ റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡുമാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡ്സ് വിഭാഗമാണ്. പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് DFIP-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലകളിലെ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിന് NATPAC-നെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് അനന്തര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ ഹിൽ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമാകുന്ന കുമൻതോടു മുതൽ ആറളം വരെയുള്ള പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട അധിക വിവരം

മലയോര ഹൈവേ സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിക്കുന്ന പ്രവൃത്തി എന്നത്തേയ്ക്ക് പൂർത്തിയാക്കാനാകുമെന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ള വിവരവും നാളിതുവരെയുള്ള പ്രവർത്തന പുരോഗതിയും ലഭ്യമാക്കുക.

അധിക വിവരത്തിനുള്ള മറുപടി

കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നന്ദാരപ്പടവ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ പാറശ്ശാല വരെയുള്ള നിർദ്ദിഷ്ട മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി NATPAC തയ്യാറാക്കിയ അലൈൻമെന്റിന് ജി.ഒ(എം.എസ്) നമ്പർ 44/2009/പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, തീയതി 06.07.2009 പ്രകാരം സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സർക്കാർ ഉത്തരവ് ജി.ഒ(ആർ.റ്റി)നമ്പർ 942/2017/പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി തീയതി 10.07.2017 പ്രകാരം കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെ മലയോര ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനായി സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ (എസ്.പി.വി) ആക്കിക്കൊണ്ട് കിഫ്ബിയുടെ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് മലയോര ഹൈവേ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ സർക്കാർ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

2017-18 ലെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ മലയോരഹൈവേ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി 3500 കോടി രൂപ കിഫ്ബി മുഖേന ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. മലയോരഹൈവേ അലൈൻമെന്റിൽ വിശദമായ പരിശോധന നടത്തിയതനുസരിച്ച് ആദ്യഘട്ടമായി 749.29 കിലോമീറ്റർ ദൂരം 10 ജില്ലകളിലായി 26 റീച്ചുകളിലുമായി 2017 വർഷത്തിൽ ഏറ്റെടുത്ത് തുടങ്ങാനാവുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തികളുടെ ഡി.പി.ആർ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തുന്നതിനുള്ള പ്രവൃത്തികൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു. കാസറഗോഡ് ജില്ലയിലെ രണ്ട് റീച്ചുകളുടെയും കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ഒരു റീച്ചിന്റെയും DPR സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിളായ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിൽ ഇതിനകം സമർപ്പിച്ച് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മറ്റ് ജില്ലകളിലെ വിവിധ റീച്ചുകളുടെയും DPR തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ധൃതഗതിയിൽ നടന്നുവരുന്നു. രണ്ട് വർഷം കൊണ്ട് മലയോരഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശിപാർശ 47 (ഖണ്ഡിക 70)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മാന്വലിന്റെ പരിഷ്കരണം അവസാന ഘട്ടത്തിലാണെന്നും പരിഷ്കരിച്ച് കരട് നിർദ്ദേശങ്ങൾ മാന്വൽ റിവ്യു കമ്മിറ്റി പരിശോധിച്ച് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ കമ്മിറ്റി മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ച് പരിശോധിച്ച് അംഗീകരിച്ച ശേഷം സർക്കാർ അനുമതിക്കായി സമർപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നതെന്ന് വകുപ്പ് അറിയിച്ചു. കാലാനുസൃതമായ മാറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചും ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ

ഉൾപ്പെടുത്തിയും വേണം പൊതുമരാമത്ത് മാന്വൽ പരിഷ്കരണ നടപടികൾ എടുക്കേണ്ടതെന്നും നിലവിൽ മാന്വൽ പരിഷ്കരണത്തിൽ ഉൽപ്പെടുത്താത്ത റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകളുടെയും ജിയോടെക്സ്റ്റയിൽസ് റോഡുകളുടെയും കാര്യവും പൊതുമരാമത്ത് മാന്വൽ പരിഷ്കരണത്തിൽ ഉൽപ്പെടുത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

എഞ്ചിനീയറിംഗ് സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ വന്ന കാലാനുസൃതമായ മാറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ടും പുതിയ നിർമ്മാണ സാങ്കേതികവിദ്യയും സാമഗ്രികളും മറ്റും ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടും 01.02.2012-ലെ സ.ഉ(പി)നം. 13/2012/പൊ.മ.വ നമ്പർ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം പൊതുമരാമത്ത് മാന്വൽ പരിഷ്കരണം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്.

റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലെ നൂതന ആശയമായ റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകളെപ്പറ്റി പുതുക്കിയ മാന്വലിലെ 2407 ഖണ്ഡികയിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ട്. ഖണ്ഡിക 2407 1-2 ൽ PMB)Polymer Modified Bitumen), NRMB (Natural Rubber Modified Bitumen) and CRMB (Crumb Rubber Modified Bitumen) എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

ഖണ്ഡിക 2407 2-ൽ ജിയോ ടെക്സറ്റയിൽസ് റോഡുകളെപ്പറ്റി പ്രതിപാദിക്കുന്നു. ജിയോ ടെക്സ്റ്റയിൽസ് പോലുള്ള വിവിധ തരം ജിയോ സിന്തറ്റിക്സ് (Geo Syntheticx) ഉപയോഗിക്കുന്നത് വഴി റോഡ് ബിറ്റുമെൻ ഉപരിതലത്തിലുണ്ടാകുന്ന ചെറിയ വിള്ളലുകൾ നിയന്ത്രിക്കുവാനാകും. കൂടാതെ ഇവ മണ്ണിനെ ബലപ്പെടുത്തുവാനും ശക്തിപ്പെടുത്തുവാനും ഉപയോഗിക്കുന്നു.

2013 ഒക്ടോബർ മുതൽ റോഡുപണികൾക്ക് MORTH DATA അനുസരിച്ചാണ് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നത്. MORTH DATA യിൽ embankment നിർമ്മാണത്തിന് ജിയോടെക്സ്റ്റയിൽ ഉപയോഗിച്ച് ബലപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള DATA ഉണ്ട്.

ശിപാർശ 48 (ഖണ്ഡിക 71)

അഡ്വാൻസ് പെയ്മെന്റ്, പാർട്ട് പെയ്മെന്റ് എന്നീ ഇനങ്ങളിലാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ നിന്നും പണം നൽകാൻ വ്യവസ്ഥയുള്ളത്. അഡ്വാൻസ് പെയ്മെന്റിന് ധന വകുപ്പിന്റെ മുൻകൂർ അനുമതി വേണം. പാർട്ട് പെയ്മെന്റിന് പൂർത്തീകരിച്ച പ്രവൃത്തിയുടെ വിശദാംശങ്ങളും പണം എന്തിന് ചെലവഴിച്ചു എന്ന

വൗച്ചറും ഹാജരാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇത്തരം രേഖകളില്ലാതെ പണം നൽകാൻ വകുപ്പിൽ നിന്നും ഉത്തരവിറങ്ങാറുണ്ടെന്നും ധനവകുപ്പിന്റെ അനുമതിയില്ലാതെ അഡ്വാൻസ് പെയ്മെന്റ് നടത്താൻ കഴിയില്ല എന്ന് ട്രഷറി വിഭാഗം നോട്ടെഴുതിയാൽ ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ പാർട്ട് പെയ്മെന്റിന് ഉത്തരവിടുന്നതായും മറ്റുമുള്ള ആരോപണങ്ങൾ വകുപ്പിനെതിരെ ഉയർന്നത് സമിതി ഗൗരവത്തോടെ പരിഗണിച്ചു. ഇത് സംബന്ധിച്ച ആരോപണങ്ങൾക്ക് വ്യക്തമായ മറുപടി നൽകാൻ വകുപ്പിന് കഴിഞ്ഞതുമില്ല. അഡ്വാൻസ് പെയ്മെന്റ്, പാർട്ട് പെയ്മെന്റ് എന്നീ ഇനങ്ങളിൽ പണം അനുവദിക്കുന്നതിന് വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കെ - പ്രസ്തുത മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അല്ലാതെ ഉത്തരവുകൾ ഇറക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

മാനദണ്ഡങ്ങൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് അഡ്വാൻസ് പെയ്മെന്റ്/പാർട്ട് പെയ്മെന്റുകൾ ഒന്നും നടത്തിയിട്ടില്ല എന്ന് വിവിധ ഓഫീസുകളിൽ നിന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത ആഫീസുകളുടെ പേരു വിവരം അനുബന്ധം ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

ശിപാർശ 49 (ഖണ്ഡിക 72)

റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും വികസനത്തിനായുള്ള സാധ്യതാപഠനത്തിന്റെ പേരിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ സ്വകാര്യ ഏജൻസികൾക്ക് നൽകുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ വലിയൊരു പങ്ക് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പക്കലും എത്തും. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ തന്നെ ഉയർന്ന യോഗ്യതയും പരിചയവും പ്രാഗത്ഭ്യവുമുള്ളവർ സർക്കാരിന്റെ ശമ്പളം കൈപ്പറ്റുന്നവരായുള്ളപ്പോൾ, ഇവരുടെ സേവനം പ്രയോജനപ്പെടുത്താതെ സ്വകാര്യ ഏജൻസികളെ കൺസൾട്ടൻസികളായി നിയമിക്കുന്നതിന്റെ പിന്നിലെ യുക്തി എന്താണെന്ന് സമിതിക്ക് ബോധ്യമാവുന്നില്ല. സാധ്യതാപഠനം സ്വകാര്യ കൺസൾട്ടൻസികളെ ഏല്പിക്കാതെ വകുപ്പിൽ തന്നെയുള്ള പ്രഗത്ഭരായ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ ഏൽപ്പിക്കുകയോ നാട്പാക് പോലുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ ഏല്പിക്കുകയോ ചെയ്യണമെന്നും, സ്വകാര്യ കൺസൾട്ടൻസികളെ സാധ്യതാ പഠനത്തിന്റെ ചുമതല ഏല്പിക്കുന്നത് അടിയന്തരമായി അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

നാറ്റ്പാക് പോലുള്ള സർക്കാർ അംഗീകൃത കൺസൾട്ടൻസികളെ മാത്രമേ സാദ്ധ്യതാ പഠനം നടത്തുന്നതിന് നിശ്ചയിക്കാറുള്ളൂ.

ശിപാർശ 50 (ഖണ്ഡിക 73)

റോഡ് വികസനത്തിന് ഭീമമായ തുക കടമെടുക്കുന്നത് വിവാദമായിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ നിന്നെല്ലാം റോഡ് നികുതിയിനത്തിൽ ഭീമമായ തുക സർക്കാർ സ്വരൂപിക്കുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ലഭിക്കുന്ന റോഡ് നികുതി വക മാറ്റി ചെലവഴിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. റോഡ് വികസനത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള റോഡ് നികുതി വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ച് വികസനത്തിനായി വീണ്ടും വായ്പ വാങ്ങുന്ന സ്ഥിതി വിശേഷം കേരളത്തെ ഗുരുതരമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽ എത്തിക്കുമെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു. കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് നിലവിൽ വന്ന 2002 മുതൽ ഇതുവരെ 30 കോടി രൂപ മാത്രമേ വാഹനനികുതിയിനത്തിൽ നിന്നും വികസനത്തിനായി വകുപ്പിന് ലഭിച്ചിട്ടുള്ളൂ എന്ന് വകുപ്പ് അറിയിച്ചു. ഉദ്ദേശം 170 കോടി രൂപ ഈയിനത്തിൽ ലഭിക്കാനുണ്ടെന്നും വകുപ്പ് വ്യക്തമാക്കി. റോഡ് നികുതിയിനത്തിൽ പിരിച്ചെടുക്കുന്ന തുക പൂർണ്ണമായും റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനായി ഉപയോഗിക്കണമെന്നും, ഈ തുക വകമാറ്റി ചെലവഴിക്കുന്ന പ്രവണത അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നും ഈയിനത്തിൽ വകുപ്പിന് ലഭിക്കേണ്ട കുടിശ്ശിക തുകയായ 170 കോടി രൂപ അടിയന്തരമായി വകുപ്പിന് ലഭ്യമാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് 2015-16, വർഷത്തിൽ നികുതിയിനത്തിൽ പിരിച്ചെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്ന തുക പിരിച്ചെടുത്ത തുക എന്നിവ സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

Year	Target (Crores)	Achievement (Crores)
2015-2016	2802	2266.03
2016-2017	2923	2565.61

നികുതിയിനത്തിൽ പിരിച്ചെടുക്കുന്ന തുക സർക്കാരിന്റെ സഞ്ചിത നിധിയിലേയ്ക്ക് അടയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ തുക ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം മുഖേന വിവിധ വകുപ്പുകൾക്ക് നൽകുകയാണ് പതിവ്. ആയതിൽ ഗതാഗത വകുപ്പുകൾക്ക് പങ്കൊന്നുമില്ല. മോട്ടോർവാഹന നികുതിയിനത്തിൽ പിരിച്ചെടുക്കുന്ന തുക റോഡ് വികസനത്തിനായി ഉപയോഗിക്കണമെന്ന സമിതിയുടെ ശിപാർശയിന്മേൽ നടപടി സ്വീകരിയ്ക്കുന്നതിന് ധനകാര്യ വകുപ്പിനോട് അഭ്യർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന വിവരം അറിയിക്കുന്നു.

ശിപാർശ 51 (ഖണ്ഡിക 74)

കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പ് വരുത്താൻ കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് പരിശോധനകൾ നടത്താറുണ്ട്. ഇതു കൂടാതെ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന സാധനസാമഗ്രികളുടെ ഗുണമേന്മ പരിശോധിക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനം പര്യാപ്തമാകുന്നില്ലെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു. പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന സാധനസാമഗ്രികളുടെ ഗുണമേന്മ പരിശോധിക്കുന്നതിനായി നിലവിലുള്ള സംവിധാനത്തിന് പുറമെ ഒരു പ്രത്യേക ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗം കൂടി ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

പുതുക്കിയ പൊതുമരാമത്ത് മാന്വലിൽ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്ന നടപടികൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 52 (ഖണ്ഡിക 75)

റോഡ്-പാലം പണികൾക്കായി ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യകളിൽ വൈദഗ്ദ്ധ്യം ലഭിക്കുന്നതിന് വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർക്കും മറ്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് നടത്തുന്ന പരിശീലന പരിപാടികളിൽ പങ്കെടുക്കുന്നത് കൊണ്ട് സാധിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ഇതിനായുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം തുലോം പരിമിതമാണ്. ആയതിനാൽ ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് നടത്തുന്ന പരിശീലന പരിപാടികളിൽ പങ്കെടുക്കുന്നതിന് കൂടുതൽ പേർക്ക് അവസരം ലഭിക്കുന്ന വിധത്തിൽ മതിയായ സാമ്പത്തിക വിഹിതം വകുപ്പിന് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് നടത്തുന്ന പരിശീലന പരിപാടികളിൽ കൂടുതൽ പേരെ

പങ്കെടുപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 53 (ഖണ്ഡിക 76)

നഗരങ്ങളിൽ വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾ തിരക്കേറിയ സമയങ്ങളിൽ നഗരത്തിൽ കടക്കുന്നത് തടയണമെന്നും ഈ സമയത്ത് ബൈപാസിലൂടെ ടി വാഹനങ്ങൾ തിരിച്ച് വിടണമെന്നും ഇതിനായുള്ള നിയമങ്ങൾ കർശനമായി പാലിക്കണമെന്നും വീഴ്ച വരുത്തുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ ശിക്ഷാനടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

(പൊതുമരാമത്ത് (എഫ്)വകുപ്പിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി)

ബൈപാസ് പണി പൂർത്തിയായി റോഡ് ഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തശേഷം അതിലെ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നതും തിരക്കേറിയ സമയത്ത് ചരക്ക് വണ്ടി കടക്കാതെ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതും ട്രാഫിക് പോലീസാണ്. ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ടി ശിപാർശയിന്മേൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാൻ ആഭ്യന്തര വകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ആഭ്യന്തര വകുപ്പിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി)

നഗരങ്ങളിൽ വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും എല്ലാ പ്രധാന വീഥികളിലും ആവശ്യാനുസരണം പോലീസിനെ വിന്യസിച്ച് ട്രാഫിക് നിയന്ത്രിച്ചു വരുന്നു. ഇപ്പോൾ പ്രധാന കേന്ദ്രങ്ങളിലെല്ലാം പോലീസിനെ കൂടാതെ ഹോം ഗാർഡുകളുടെ സേവനവും ഇതിനായി വിനിയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. പ്രധാന കേന്ദ്രങ്ങളിലെല്ലാം ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിച്ച് ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് നിരീക്ഷിച്ചു വരുന്നു. നഗരങ്ങളിൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ചരക്കു വാഹനങ്ങൾ ബൈപ്പാസിലൂടെ തിരിച്ചു വിടുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ട പോലീസ് അധികാരികൾ പാലിക്കുന്നുണ്ട്. ടി നിയമത്തിൽ വീഴ്ച വരുത്തിയതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടാൽ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. നഗരത്തിൽ ടൂ വീലർ യാത്രക്കാർ കർശനമായി ഹെൽമറ്റ് ധരിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം പാലിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നു നിരീക്ഷിക്കുന്നതിനും

മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുക, വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ സീറ്റ് ബെൽറ്റ് ധരിക്കാതിരിക്കുക, മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കുക എന്നിവ കർശനമായി നിരീക്ഷിച്ച് നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇതു കൂടാതെ ഹെവി വാഹനങ്ങളുടെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ഗതാഗത നിയമങ്ങളേയും അവ പ്രായോഗികമാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയേയും കുറിച്ച് ബോധവത്ക്കരണം നടത്തുക, വാഹനങ്ങളുടെ മത്സര ഓട്ടം തടയുക, ഹെവി മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ മൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടമരണങ്ങളിൽ പ്രാഥമിക അന്വേഷണത്തിൽ ഡ്രൈവർ കുറ്റക്കാരനാണെന്ന് കണ്ടാൽ അയാളുടെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് റദ്ദു ചെയ്യുക, ടിപ്പർ ലോറികൾ ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള സമയ നിയന്ത്രണം, അതാത് ജില്ലകളിലെ സ്കൂൾ സമയവും പ്രവൃത്തി ദിവസവും പരിഗണിച്ച് അതാത് ജില്ലാ കളക്ടറുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് നിശ്ചയിക്കുക എന്നീ നിർദ്ദേശങ്ങൾ എല്ലാ ജില്ലാ പോലീസ് മേധാവികൾക്കും നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 54 (ഖണ്ഡിക 77)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൻ കീഴിൽ 10 ജില്ലാ സ്റ്റോറുകളും 2 മൈനർ സ്റ്റോറുകളും ഉണ്ട് കമ്പി, സിമന്റ് തുടങ്ങിയ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് നൽകുന്നത് ഗവൺമെന്റാണെന്നിരിക്കെ കാലാകാലങ്ങളിൽ സർക്കാർ നൽകുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായി പലയിടത്തും സാധനങ്ങൾ വാങ്ങാറുണ്ടെന്നും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് സ്റ്റോറുകളിൽ വകുപ്പ് തല ഫിസിക്കൽ വെരിഫിക്കേഷൻ മാത്രമേ നടത്താറുള്ളൂ എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത് പലപ്പോഴും സ്റ്റോറുകളുടെ സ്റ്റോറേജ് കപ്പാസിറ്റിയിൽ കൂടുതൽ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൂട്ടുന്നതിന് ഇടയാക്കുന്നു. പൊതുമരാമത്ത് സ്റ്റോറുകളിൽ വകുപ്പുതല പരിശോധന കൂടാതെ ധനകാര്യവകുപ്പ് പരിശോധനാ വിഭാഗത്തിന്റെ കൂടി പരിശോധനകൾ വർഷം തോറും നടത്തണമെന്നും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കുറ്റക്കാർക്കെതിരെ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

സമിതിയുടെ ശിപാർശ പ്രകാരം നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ ധനകാര്യവകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ 55 (ഖണ്ഡിക 81)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൻ കീഴിൽ ലക്ഷങ്ങൾ വിലമതിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളും യന്ത്രങ്ങളും

തുരുമ്പെടുത്ത് നശിക്കുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകയുണ്ടായി. ആയവ കാലാകാലങ്ങളിൽ ലേലം ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ ഈ ഇനത്തിലുണ്ടായ നഷ്ടം ഒഴിവാക്കാനാവുമായിരുന്നെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു. വകുപ്പിലെ ഉപയോഗശൂന്യമായി തുരുമ്പെടുത്ത് നശിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളും യന്ത്രങ്ങളും കാലാകാലങ്ങളിൽ ലേലം ചെയ്ത് വകുപ്പിന് മുതൽക്കൂട്ടാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഉപയോഗശൂന്യമായ വാഹനങ്ങളും യന്ത്രങ്ങളും മറ്റും കാലാകാലങ്ങളിൽ ലേലം ചെയത് സർക്കാരിലേക്ക് മുതൽകൂട്ടുന്ന നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇതനുസരിച്ച് കഴിഞ്ഞ 4 വർഷത്തെ കണക്കുകൾ താഴെ വിവരിക്കുന്നു.

ക്രമ നമ്പർ	ഡിവിഷൻ	തുക			
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	പാലക്കാട് റോഡ് ഡിവിഷൻ	--	23990	105532	45514
2	മഞ്ചേരി ഡിവിഷൻ	--	--	476752	74235
3	വയനാട് ഡിവിഷൻ	---	-	55463	--
4	കോഴിക്കോട് ഡിവിഷൻ	1535	65328	--	--
5	കണ്ണൂർ ഡിവിഷൻ	--	25178	74671	--
6	കാസറഗോഡ് ഡിവിഷൻ	57222	--	--	--
7	മൂവാറ്റുപുഴ ഡിവിഷൻ	--	517030	131091	--
8	ഇടുക്കി ഡിവിഷൻ	--	36080	515282	--
9	തൃശ്ശൂർ ഡിവിഷൻ	--	--	75000	85000
	ആകെ	**58757**	**6687606**	**1433791**	**204749**

ശിപാർശ 56 (ഖണ്ഡിക 83)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ നടക്കുന്ന പലക്രമക്കേടുകളും പരിശോധനയിൽ വെളിവാക്കപ്പെട്ടാലും അവ സംബന്ധിച്ച് നിയമാനുസൃതമായ അച്ചടക്ക നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ വകുപ്പ് വീഴ്ച വരുത്തുന്നതായി സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകയുണ്ടായി. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ വിജിലൻസ് പരിശോധനകളിൽ കണ്ടെത്തുന്ന ക്രമക്കേടുകൾക്ക് ഉത്തരവാദികളായ

ദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ കർശന ശിക്ഷാ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും പദ്ധതി നടത്തിപ്പിലെ ക്രമക്കേടുകൾ ഒരു വലിയ അളവുവരെ അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ ചെലവുകൾ കണക്കാക്കി പദ്ധതി വിലയിരുത്തുന്നതിന് ഒരു ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

മരാമത്ത് വകുപ്പിലെ വിജിലൻസ് സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും പ്രവൃത്തികൾ സംബന്ധിച്ച പരാതികൾ അന്വേഷിക്കുന്നതിനും സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വിജിലൻസ് വിഭാഗത്തിന്റെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി വരുന്നതായും കൂടാതെ, പദ്ധതിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ ഇന്റേണൽ ആഡിറ്റ് സമ്പ്രദായം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഇതു പ്രാവർത്തികമാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ വിഭാഗം നിലവിൽ വരുന്നതോടെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കുമെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ 5 കോടി രൂപ മുതൽ 25 കോടി രൂപ വരെയുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ നേതൃത്വത്തിലും അതിനു മുകളിലുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ നേതൃത്വത്തിലും പ്രത്യേക ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കാവുന്നതാണെന്നും അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാർ തലത്തിൽ തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ട് ബന്ധപ്പെട്ട സെക്ഷനിൽ നിന്നും യഥാസമയം അറിയിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ 57 (ഖണ്ഡിക 84)

ലോകബാങ്ക് സഹായത്തോടെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ റോഡ് സേഫ്റ്റി സെൽ നിർമ്മിച്ച മോഡൽ റോഡുകളുടെ ട്രയൽ റൺ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. നാഷണൽ ഹൈവേ-47 ലെ തിരുവനന്തപുരം - കൊല്ലം സെക്ഷനിലെ ചാവടിമുക്ക് - കൊല്ലം വരെയും ബൈപാസിലെ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കല്ലുംമൂട് വരെയുള്ള 67 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മോഡൽ റോഡായി പരിഗണിച്ച് ജംഗ്ഷനുകൾ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തൽ, ആവശ്യമായ റോഡ് സുരക്ഷാ ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കൽ, റോഡ് മാർക്കിംഗുകൾ, ഡീലിനിയേറ്റർ പോസ്റ്റ് സ്റ്റഡുകൾ, റിഫ്ളക്ടറുകൾ മുതലായവ സ്ഥാപിക്കൽ എന്നിവയാണ് പ്രധാനമായും ചെയ്യുന്നതെന്ന് വകുപ്പ് സമിതിയെ അറിയിച്ചു. സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിനോടൊപ്പം അവയുടെ ഉപയോഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് സമീപവാസികൾക്കും,

റോഡ് ഉപഭോക്താക്കൾക്കും സമീപത്തെ സ്കൂൾ കുട്ടികൾക്കും ഇവയുടെ പ്രവർത്തന രീതി വിശദീകരിക്കുന്നതും റോഡ് സേഫ്റ്റി സെല്ലിന്റെ പ്രവർത്തനം പരിധിയിൽ വരുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലും മോഡൽ റോഡുകളിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയ തരത്തിലുള്ള സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഫണ്ടിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ റോഡുകളിലും റോഡ് സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

തിരുവനന്തപുരം,
2018 ഫെബ്രുവരി 27

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

അനുബന്ധം

മാനദണ്ഡങ്ങൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് അഡ്വാൻസ് / പാർട്ട് പേയ്മെന്റുകൾ ഒന്നും നടത്തിയിട്ടില്ല എന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത ഓഫീസുകളുടെ പേരു വിവരം

നിരത്ത് വിഭാഗം

1. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മദ്ധ്യമേഖല, ആലുവ.
2. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ഇടുക്കി ഡിവിഷൻ.
3. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മൂവാറ്റുപുഴ ഡിവിഷൻ.
4. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, എറണാകുളം ഡിവിഷൻ.
5. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം. തൃശ്ശൂർ ഡിവിഷൻ.
6. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ഉത്തരമേഖല കോഴിക്കോട്.
7. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കോഴിക്കോട് ഡിവിഷൻ.
8. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ.
9. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മഞ്ചേരി ഡിവിഷൻ.
10. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, വയനാട് ഡിവിഷൻ.
11. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കണ്ണൂർ ഡിവിഷൻ.
12. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കാസർഗോഡ് ഡിവിഷൻ.
13. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, വടകര ഡിവിഷൻ.

ബിൽഡിംഗ്സ് വിഭാഗം

14. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, പത്തനംതിട്ട ഡിവിഷൻ.
15. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മദ്ധ്യമേഖല, തൃശ്ശൂർ.
16. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ഇടുക്കി ഡിവിഷൻ.
17. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, എറണാകുളം ഡിവിഷൻ.
18. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, തൃശ്ശൂർ ഡിവിഷൻ.

19. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ജുഡീഷ്യൽ ബിൽഡിംഗ് സർക്കിൾ, എറണാകുളം.

20. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കോഴിക്കോട് ഡിവിഷൻ.

21. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ.

22. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മലപ്പുറം ഡിവിഷൻ.

23. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കൽപ്പറ്റ ഡിവിഷൻ.

24. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, തലശ്ശേരി ഡിവിഷൻ.

25. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കാസർഗോഡ് ഡിവിഷൻ.

നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗം

26. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ദക്ഷിണ മേഖല, തിരുവനന്തപുരം.

27. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ.

28. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കൊല്ലം ഡിവിഷൻ.

29. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ആലപ്പുഴ ഡിവിഷൻ.

30. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, മൂവാറ്റുപുഴ ഡിവിഷൻ.

31. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, കൊടുങ്ങല്ലൂർ ഡിവിഷൻ.

32. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, ഉത്തരമേഖല, കോഴിക്കോട്.

33. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിവിഷൻ, കോഴിക്കോട്,

34. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിവിഷൻ, മലപ്പുറം.

35. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ കാര്യാലയം, നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിവിഷൻ, കണ്ണൂർ.

****