

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭാംഗം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം. 1220

13.06.2013 -ൽ മറുപടിക്ക്

റോഡ് വികസനവും കേന്ദ്ര ഗവണ്മെന്റും

ചോദ്യം

ഉത്തരം

ഡോ. ടി.എം.തോമസ് ഐസക് :

ശ്രീ. എളമരം കരീം :

ഡോ. കെ.ടി.ജലീൽ :

ശ്രീ. കെ.വി.വിജയദാസ് :

ശ്രീ. വി.കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞു്

(പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പു മന്ത്രി)

(എ) റോഡ് സെക്ടറിലെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് സംബന്ധിച്ച കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ മാർഗ്ഗരേഖ വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ :

(എ) ഉണ്ട്.

ദേശീയപാതാ വിഭാഗം

ദേശീയപാതയുടെ വികസനം താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിലുള്ള ഫണ്ട് സമാഹരണത്തിലൂടെയാണ് നടത്തിവരുന്നത്.

1. സർക്കാർ പൊതു ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിൽ നിന്നും
2. Central fund ഇന്ധന Cess
3. World bank, ADB, JBIC തുടങ്ങിയ അന്താരാഷ്ട്ര സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള സാമ്പത്തിക വായ്പ
4. PPP ചട്ടക്കൂടിലുള്ള സ്വകാര്യ സാമ്പത്തിക സഹായം ഇതിൽ സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതകളുടെ വികസനം മുകളിൽ നാലാമതു പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന സ്വകാര്യ സാമ്പത്തിക പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടിയാകുന്നു. സ്വകാര്യ സംരഭകർ മുതൽ മുടക്കി ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുകയും അത് 'user fee' ചുമത്തി റോഡ് ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും തിരിച്ചു പിടിക്കുകയും ആണ് ചെയ്യുന്നത്. 'user fee' 2008 ലെ Toll Act പ്രകാരമുള്ള base rate അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് നിശ്ചയിക്കുന്നത്. ഓരോ വർഷവും 3% നിരക്കിൽ ഉയർത്തി 2008 മുതലുള്ള അടിസ്ഥാന വില സൂചികയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള 40% വ്യതിയാനം വരുത്തിയാണ് എല്ലാ വർഷവും നിശ്ചയിക്കുന്നത്.

(ബി) സംസ്ഥാനത്തെ നാഷണൽ ഹൈവേ വികസനത്തിന് ഇതനുസരിച്ചുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് രൂപം കൊടുത്തിട്ടുള്ളതായി അറിയാമോ ; എങ്കിൽ വിശദാംശങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുമോ ;

(സി) പബ്ലിക് - പ്രൈവറ്റ് പാർട്ണർഷിപ്പിൽ കേരളത്തിലെ ഏതെല്ലാം റോഡുകൾ എത്ര മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത് ; വിശദമാക്കുമോ ;

(ഡി) ഇതിൽ ഏതെല്ലാം റോഡുകൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് തിരിച്ചെടുത്ത് സ്വന്തം നിലയിൽ എത്ര മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട് ; വ്യക്തമാക്കുമോ ;

(ഇ) റോഡു വികസനം സംബന്ധിച്ച ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പോളിസി സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുന്നുണ്ടോ ; ഇതു സംബന്ധിച്ച സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നയം വ്യക്തമാക്കുമോ ; വിധേയാജിക്കുന്ന മേഖലകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അവ ഏതൊക്കെയാണെന്ന് അറിയിക്കുമോ ?

(ബി. സി. ഡി)

ദേശീയപാതാ വിഭാഗം

കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളായ എൻ.എച്ച് 47 ഉം എൻ.എച്ച് 17 ഉം NHDP യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി BOT (toll) വ്യവസ്ഥയിൽ 45m വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനാണ് കേന്ദ്രമന്ത്രാലയം തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. NHAI മുഖേനയാണ് ഈ പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. മറ്റ് ദേശീയപാതകളായ NH-49,208, 212, 213, 220 NHDP Phase IV ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി PPP (Toll) mode ൽ പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോടുകൂടി രണ്ടു വരിപാതയായി വികസിപ്പിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന് അഭികാമ്യമല്ലാത്തതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ട പ്രകാരം PPP ൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിൽ നിന്നും വേർപെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ആയതിനാൽ ഇനിയുള്ള വികസന പദ്ധതികൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വികസിപ്പിക്കാനാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

RICK

സംസ്ഥാന റോഡ് വികസന പദ്ധതിയുടെ കീഴിൽ വരുന്ന റീഹാബിലിറ്റേഷൻ പാക്കേജിലെ 551 കി.മീ. റോഡുകൾ പി.പി.പി./അന്യറ്റി രീതിയിൽ നിലവിലുള്ള വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്.

കെ.എസ്.ടി.പി

കേരള സംസ്ഥാന ഗതാഗത പദ്ധതി (കെ.എസ്.ടി.പി) യിൽപ്പെടുത്തി താഴെ പറയുന്ന റോഡ് പ്രൈവറ്റ് - പബ്ലിക് പാർട്ണർഷിപ്പിൽ വികസിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നു.

1. പുനലൂർ മുതൽ പൊൻകുന്നം വരെയുള്ള 82 കി.മീ. റോഡ് (SH.8) ഭാഗം, ഇത് പി.പി.പി അന്യറ്റി വ്യവസ്ഥയിലാണ് വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

(ഇ) നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും

സംസ്ഥാന റോഡ് വികസന പോളിസി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ പോളിസിയുടെ ചുവട് പിടിച്ചാണ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പോളിസിയിലുള്ള പബ്ളിക് പ്രൈവറ്റ് പാർട്ടണർഷിപ്പ് കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന സാമൂഹ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ വിശദമായി വിലയിരുത്തിയതിനുശേഷം തീരുമാനമെടുക്കുന്നതാണ്.

ദേശീയ പാതാവിഭാഗം

എൻ.എച്ച്.17-ഉം 47-ഉം ബി.ഒ.റ്റി. വ്യവസ്ഥയിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് മുൻ സർക്കാരിന്റെ കാലഘട്ടങ്ങളിൽ തന്നെ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ആയതിനാൽ ദേശീയപാതാ വികസന അതോറിറ്റി മുഖേന കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ ദേശീയപാതകളുടെ വികസനം നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. കേന്ദ്രമന്ത്രാലയം NHDP Phase IV A ൽ ഉൾപ്പെടുത്തി PPP (Toll) mode ൽ കേരളത്തിലെ 5 ദേശീയപാതകൾ പേവ്ഡ് ഷോൾഡറോഡുകളുടെ രണ്ടു വരി പാതയായി വികസിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. പല കാരണങ്ങളാൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ പ്രയോജനമില്ലായ്മ കേന്ദ്രത്തെ അറിയിക്കുകയും കേന്ദ്രം ഇത് അംഗീകരിക്കുകയും വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവർത്തികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

Deepti
സെക്ഷൻ ഓഫീസർ