312

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-21)

മുപ്പതാമത് റിപ്പോർട്ട്

[പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ബജറ്റ് വിഹിതവിനിയോഗം സംബന്ധിച്ച്]

2021 ജനുവരി മാസം 20-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2021

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-21)

മുപ്പതാമത് റിപ്പോർട്ട്

[പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ബജറ്റ് വിഹിതവിനിയോഗം സംബന്ധിച്ച്]

ഉള്ളടക്കം

		പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന	:	v
മുഖവുര	:	vii
റിപ്പോർട്ട്	:	1

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2019 - 2021)

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. എസ്. വി. ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ നായർ, സെക്രട്ടറി.

ശ്രീമതി എസ്. ജയശ്രീ, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി രജനി വി. ആർ., ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. ദീപക് എസ്.വി., അണ്ടർ സെക്രട്ടറി

മുഖവുര

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമിതി എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനങ്ങളും ശിപാർശകളും അടങ്ങുന്നതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

2021 ജനുവരി മാസം 13-ാം തീയതി ചേർന്ന സമിതിയോഗം ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

തിരുവനന്തപുരം,
2021 ജനുവരി ...20....... .

എസ്. ശർമ്മ.,
അദ്ധ്യക്ഷൻ.
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി

റിപ്പോർട്ട്

1. ഏതൊരു ഭൂപ്രദേശത്തിന്റെയും പുരോഗതിയുടെ അളവുകോലായി കണക്കാക്കപ്പെടുന്ന ഘടകങ്ങളിൽ ഒന്ന് ആ പ്രദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനമാണ്. അതിൽ ഏറെ പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്ന ഒന്നാണ് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളുടെ പുരോഗതി. ലക്ഷക്കണക്കിന് ചതുരശ്രകിലോമീറ്റർ വിസ്തൃതിയിൽ വ്യാപിച്ചു കിടക്കുന്ന വിവിധ ജനസമൂഹങ്ങളെ കൂട്ടിയോജിപ്പിക്കുന്നതിലും ചരക്കു നീക്കത്തിലൂടെ വ്യാവസായിക വളർച്ച കൈവരിക്കുന്നതിലും ഗതാഗത സംവിധാനം വഹിക്കുന്ന പങ്ക് വളരെ വലുതാണ്. സാമ്പത്തിക വളർച്ചയെ സഹായിക്കുന്ന സുപ്രധാന ഘടകമാണ് ഗതാഗത സംവിധാനം. പത്തൊമ്പതാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ രണ്ടാം പകുതിയ്ക്ക് ശേഷം ദിവാൻ മാധവറാവുവിന്റെ കാലഘട്ടത്തിലാണ് രാജപാതകൾ തുടങ്ങിയത്. അതുവരെയും തിരുവനന്തപുരത്ത് കാൽനടയും പല്ലക്കും മാത്രമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഗ്രാമങ്ങളിലെ കാൽനടപ്പാതകളും നാട്ടുവഴികളും കടന്ന് കാലത്തോടൊപ്പം വികാസം പ്രാപിച്ച റോഡ് ഗതാഗതം ഇന്ന് മൾട്ടിലെയിൻ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേകളിലും എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേകളിലും ഇന്റലിജന്റ് ഹൈവേ എന്ന നൂതന ആശയത്തിലും എത്തി നിൽക്കുന്നു. സൗകര്യപ്രദവും ചെലവ് കുറഞ്ഞതും സാർവത്രിക സ്വീകാര്യവുമായതിനാൽ റോഡ് ഗതാഗതം എന്നും വളർച്ചയുടെ പാതയിലാണ്. നിർമ്മാണ സാങ്കേതിക വിദ്യകളിലെ പുരോഗതി റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം വളരെ എളുപ്പമാക്കിത്തീർത്തു.

2. കേരളത്തിന്റെ ഉത്പാദന വ്യവസായ മേഖലകളുടെയും, വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയുടെയും, തൊഴിൽ, വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലകളുടെയും മറ്റും സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിന് മികച്ച റോഡുകളും കാര്യക്ഷമമായ ഗതാഗത സംവിധാനവും അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണവും മേൽനോട്ടവും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പ്, വനം വകുപ്പ്, ജലസേചന വകുപ്പ്, പൊതുമരാമത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗം തുടങ്ങിയ വിഭാഗങ്ങളിലായി തരംതിരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ്

ഗതാഗതത്തിന്റെ 80 ശതമാനവും പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളിലൂടെയാണ് സാധ്യമാകുന്നത്. അതിനാൽ സംസ്ഥാനത്ത് സുഗമമായ ഗതാഗതം ഉറപ്പാക്കുന്നതിലും അതിലൂടെ വിവിധ വാണിജ്യ മേഖലകളുടെ നിരന്തര ചലനം സാധ്യമാക്കുന്നതിലും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം നിർണ്ണായകമാണ്.

3. വിവിധ സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങൾ, വിദ്യാലയങ്ങൾ, ബിൽഡിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ, റെസ്റ്റ് ഹൗസുകൾ പൊതു കെട്ടിടങ്ങൾ തുടങ്ങി സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ വകുപ്പുകളുടെയും വാണിജ്യമേഖലകളുടെയും പ്രവർത്തനത്തിനാവശ്യമായ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ആസൂത്രണവും നിർമ്മാണവും നിർവ്വഹിക്കുന്നതും സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രധാന ചുമതലകളാണ്.

4. 2018 ലെയും 2019 ലെയും പ്രളയം മൂലം സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും കെട്ടിടങ്ങൾക്കും വ്യാപകനാശനഷ്ടം സംഭവിക്കുകയും ഗതാഗത സംവിധാനം പലയിടങ്ങളിലും താറുമാറാവുകയുമുണ്ടായി. അവയുടെ പൂർണ്ണതോതിലുള്ള പുന:സ്ഥാപനം ഇനിയും സാധ്യമാകേണ്ടതുണ്ട്.

5. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നികുതി വരുമാനത്തിന്റെ ഗണ്യമായൊരു ഘടകം റോഡ് ടാക്സാണ്. ഗതാഗതയോഗ്യവും സൗകര്യപ്രദവുമായ റോഡുകളും പാലങ്ങളും നിശ്ചിത നികുതി നൽകി വാഹനം വാങ്ങുന്ന ഉപഭോക്താവിന്റെ അവകാശമാണ്. എന്നാൽ കുണ്ടുംകുഴികളും നിറഞ്ഞ റോഡുകളും, ഗതാഗതകുരുക്കും, നീണ്ടുപോകുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ അപാകതകളും, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തെ പിന്നോട്ടടിക്കുകയും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാക്ലേശം സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

6. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ജനസംഖ്യക്കും മാറി വരുന്ന ജീവിതരീതികൾക്കും സാഹചര്യങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായി മാറ്റങ്ങളും നൂതന സംവിധാനങ്ങളും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ കാര്യക്ഷമതയും ഉറപ്പാക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്തം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനുണ്ട്.

7. സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ധനാഭ്യർത്ഥന XV-മേജർ ഹെഡ് 2059, 3054, 4059, 5054, 7075 യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വകുപ്പിന്റെ ബജറ്റ് വിഹിത വിനിയോഗവും പ്രവർത്തനങ്ങളും സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തുവാൻ സമിതി തീരുമാനിച്ചതിനെ തുടർന്ന് വകുപ്പിൽ നിന്നും വിവരശേഖരണം നടത്തുകയും ആയതിന്റെ അപഗ്രഥനത്തിനായി 19.10.2017, 18.07.2019 എന്നീ തീയതികളിൽ വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്നും തെളിവെടുക്കുകയും ചെയ്തു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ബജറ്റ് വിഹിത വിനിയോഗം വിലയിരുത്തുന്നതിനും കാര്യക്ഷമമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ശിപാർശകളും നിർദ്ദേശങ്ങളും നൽകുന്നതിനുമായി എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി നടത്തിയ പഠനങ്ങളുടെയും വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി നടത്തിയ തെളിവെടുപ്പ് യോഗങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

ഘടന

8. സംസ്ഥാനത്തെ സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങൾ, റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ മുതലായവയുടെ രൂപകൽപന, ആസൂത്രണം, നിർമ്മാണം പരിപാലനം എന്നിവയാണ് വകുപ്പിന്റെ പ്രധാന ചുമതലകൾ. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ ഘടന പ്രധാനമായും അത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ സ്വഭാവത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കി വിവിധ വിഭാഗങ്ങളായി തിരിച്ചിരിക്കുന്നു. ഓരോ വിഭാഗവും ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ നിയന്ത്രണത്തിലാണ്. ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ കീഴിൽ സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സർക്കിൾ ഓഫീസുകൾ ഉണ്ട്. സർക്കിൾ ഓഫീസുകളുടെ കീഴിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഡിവിഷൻ ഓഫീസുകളും ഡിവിഷന് താഴെ അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള സബ് ഡിവിഷൻ ഓഫീസുകളും സബ് ഡിവിഷൻ ഓഫീസിനു താഴെ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള സെക്ഷൻ ഓഫീസുകളും ഉണ്ട്.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളെ കൂടാതെ

- കേരള സംസ്ഥാന ഗതാഗത പദ്ധതി (കെ.എസ്.ടി.പി)
- കേരള സ്റ്റേറ്റ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ (കെ.എസ്.സി.സി)
- കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് (കെ. ആർ. എഫ്. ബി)
- റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് കേരള (ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ)
- റോഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ കമ്പനി കേരള (ആർ.ഐ.സി.കെ)

തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളും വകുപ്പിന് കീഴിൽ പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നു.

9. **പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ പ്രധാന വിഭാഗങ്ങൾ**

- ഭരണ വിഭാഗം
- റോഡ്സ് വിഭാഗം
- കെട്ടിട വിഭാഗം
- നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗം
- ഡിസൈൻ വിഭാഗം
- ബ്രിഡ്ജസ് വിഭാഗം
- റോഡ് മെയിന്റനൻസ് വിഭാഗം
- ആർക്കിടെക്ചറൽ വിഭാഗം

- പ്രോജക്ട് വിഭാഗം
- കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് വിഭാഗം.

10. സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നിരക്ക് പരിഷ്കരിക്കുന്നത് സെൻട്രൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി (സി.പി.ഡബ്ല്യു.ഡി)യുടെ ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ് ആയ ഡെൽഹി ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ്-നെ നെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ്. നിരക്ക് പുതുക്കുന്നതിന്റെ മാനദണ്ഡങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

1. സി.പി.ഡബ്ല്യു.ഡി പുതുക്കിയ ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുമ്പോൾ
2. കോസ്റ്റ് ഇൻഡക്സ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ
3. നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ ബിറ്റുമിൻ റേറ്റ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ.

11. സി.പി.ഡബ്ല്യു.ഡി ഓരോ പ്രദേശത്തിനുമായി കോസ്റ്റ് ഇൻഡക്സ് അപ്ഡേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനനുസരിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലും ആയത് നവീകരിക്കപ്പെടുന്നു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് മുൻപ് ലഭ്യമായിക്കൊണ്ടിരുന്ന കൺവയൻസ് ചാർജ് പോലുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമല്ലാതായത് ഇത്തരത്തിൽ നിരക്ക് നവീകരിക്കപ്പെട്ടതിനാലാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഏതൊരു ഭരണ പരിഷ്കാരവും നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നിലവിൽ അനുഭവിച്ചു വരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഇല്ലാതാകുന്നത് വികസന പ്രക്രിയയെ പിന്നോട്ടടിക്കുവാനേ ഉപകരിക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.

12. ആയതിനാൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി നിരക്ക് പുതുക്കുന്ന അവസരത്തിൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് നഷ്ടമാവുന്നില്ലാ എന്ന് ഉറപ്പു വരുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

13. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് കോൺട്രാക്ടർമാർ സജ്ജമാകേണ്ടത് പ്രവൃത്തികളുടെ നടത്തിപ്പിന് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

14. രാജ്യത്ത് G.S.T(ഗുഡ്സ് ആന്റ് സർവ്വീസസ് ടാക്സ്) നടപ്പിലാക്കിയതിനെ തുടർന്ന് കോൺട്രാക്ടർമാർ പൊതുവെ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ വിമുഖത കാണിക്കുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നും പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികൾ മാത്രമല്ല തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രവൃത്തികൾ പോലും സ്തംഭിക്കുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.

15. കെ.എസ്.ടി.പിയുടെ കീഴിലുള്ള പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന കോൺട്രാക്ടർമാരുമായി ഉണ്ടാക്കുന്ന കരാറുകളിൽ പുതുതായുണ്ടാകുന്ന നിയമനിർമ്മാണങ്ങളുടെ ഭാഗമായി വരുന്ന അധിക സാമ്പത്തികബാധ്യത ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള വകുപ്പ് ഉണ്ടെങ്കിലും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ പ്രവൃത്തികൾ നടത്തുന്നത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാനുവൽ പ്രകാരമായതിനാൽ ഈ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരിഹരിക്കുവാൻ നിലവിൽ തടസ്സം നേരിടുന്നതായി സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ വിഷയത്തിൽ പരിഹാരം കാണുന്നതിനും മരാമത്ത് ജോലികൾ സുഗമമായി നടത്തുന്നതിനും കാലാകാലങ്ങളിൽ രാജ്യത്തുണ്ടാകുന്ന നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾക്കനുസൃതമായി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാനുവൽ ഭേദഗതി ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

16. 1992 ൽ പണി പൂർത്തീകരിച്ച് കഴിഞ്ഞ് ഏറെക്കാലമായിട്ടും പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്ത കരാറുകാരന്റെ ബില്ല് നൽകിയിട്ടില്ല എന്ന ഒരു പരാതി സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഇത്തരം പരാതികൾ തീർപ്പാക്കുന്നതിൽ കാലതാമസം നേരിടുന്നത് അനുചിതമാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. കരാറുകാർക്ക് കുടിശ്ശിക കൊടുത്ത് തീർക്കുന്നത് ഓരോ മാസവും ലഭ്യമാകുന്ന ബില്ലുകളുടെ മുൻഗണനാ ക്രമം അനുസരിച്ച് 'എമിലി' സോഫ്റ്റ്‌വെയർ മുഖാന്തിരം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർമാർ സർക്കാരിലേക്ക് സമർപ്പിക്കുന്ന ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് സ്റ്റേറ്റ് വൈഡ് സീനിയോറിറ്റി പ്രകാരമാണ്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിൽ 01.07.2017 മുതൽ 30.09.2017 വരെ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തു തീർക്കുവാനുണ്ടായിരുന്ന കുടിശ്ശിക തുക 351.29 കോടി രൂപയും ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ 94.00 കോടി രൂപയും

കെട്ടിടവിഭാഗത്തിൽ 209.03 കോടി രൂപയും ആയിരുന്നുവെന്ന് സമിതി മനസിലാക്കുന്നു.

17. ആയതിനാൽ കരാർതുക ലഭിക്കുന്നതിലുണ്ടാകുന്ന കാലതാമസം കരാറുകാർക്ക് ഭീമമായ സമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതും, പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ നിന്ന് പിൻമാറാൻ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നതുമാണ്. ഇതൊഴിവാക്കുന്നതിന് കരാറുകാർക്കുള്ള കുടിശ്ശിക തുക കാലതാമസം കൂടാതെ തന്നെ കൊടുത്തു തീർക്കുന്നതിനുള്ള ഊർജ്ജിത നടപടി വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്നും ഉണ്ടാകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

18. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ കാലദൈർഘ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ബിറ്റുമിനോടൊപ്പം റബ്ബറും പ്ലാസ്റ്റിക്കും കൂടി ചേർത്തുകൊണ്ട് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത് അഭികാമ്യമാണെന്ന് റിസർച്ച് ആന്റ് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് വിംഗ് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളതായും, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗത്തിന് കീഴിൽ തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, എറണാകുളം, പാലക്കാട്, വയനാട്, കാസർഗോഡ് എന്നീ ജില്ലകളിലായി 27.45 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യം വരുന്ന റോഡുകളിൽ ഉപയോഗശൂന്യമായ പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപേയാഗിച്ച് 20.mm ചിപ്പിംഗ് കാർപെറ്റ് ഉപരിതലം നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നിർമ്മിച്ച റോഡുകൾ കൂടുതൽ കാലം നിലനിൽക്കുന്നതായും ബോധ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. IRC - SP-98/2013 പ്രകാരം പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

19. കേരളത്തിലെ എക്കാലത്തെയും പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നമായിട്ടുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യ സംസ്കരണം സാധ്യമാക്കുന്നതിനു സഹായകമാകുമെന്നതിനാലും റോഡുകളുടെ വർദ്ധിച്ച ആയുർദൈർഘ്യം സംസ്ഥാനത്തിന് സാമ്പത്തിക ലാഭം നേടിത്തരുമെന്നതിനാലും, ബിറ്റുമിനോടൊപ്പം പ്ലാസ്റ്റിക് കൂടി ചേർത്തുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം വ്യാപകമാക്കണമെന്നും, അതിനനുയുക്തമായി പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ

ശേഖരിക്കുന്നതിനും സംസ്കരിക്കുന്നതിനും തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കൂടി പങ്കാളിത്തത്തോടെ യൂണിറ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

20. ഇൻഫ്രാ സ്ട്രക്ച്ചർ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് മേഖലയിൽ വിവിധ പ്രായോഗിക ഗവേഷണങ്ങളും ഗുണനിലവാര പരിശോധനയും നടത്തുന്ന കേരള പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള ഏക സ്ഥാപനമായ കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ഗവേഷണ പഠനങ്ങൾക്ക് പ്രാമുഖ്യം നൽകണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

21. കൃത്യതയോടെയും സൂക്ഷ്മതയോടെയും നടപ്പാക്കേണ്ട നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ചിലത് ശരിയായ മാനദണ്ഡം പാലിക്കാതെയും ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്താതെയും മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിനാൽ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായി ചുരുങ്ങിയ കാലത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ തകരാറിലാവുന്ന അവസ്ഥ സംജാതമായിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. വകുപ്പിനുകീഴിൽ തന്നെ വിവിധ നിർമ്മാണ കമ്പനികൾ ഉണ്ടായിട്ടും ഇത്തരം വീഴ്ചകൾ ഉണ്ടാകുന്നത് പൊതു ഖജനാവിന് കനത്ത നഷ്ടവും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വിഘാതവും സൃഷ്ടിക്കുന്നതാണ്. നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനും ക്വട്ടേഷനിലെ നിബന്ധനകൾക്കനുസൃതമായാണോ പണികൾ നടക്കുന്നത് എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും ഓവർസീയർ മുതൽ ഉന്നത തലങ്ങളിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ ചെയ്യേണ്ട ജോലികളും അവരവരുടെ ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി മാന്വലിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയതിൻപ്രകാരം പണിയുടെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്തി മേലുദ്യോഗസ്ഥർക്കും സർക്കാരിനും യഥാസമയം റിപ്പോർട്ടുകൾ നൽകേണ്ടതുമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിലും നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ മൂലം നിർമ്മിതികൾ ഉപയോഗശൂന്യമാകുന്നത് ആശങ്കാജനകമാണ്.

22. ആയതിനാൽ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഓരോ ഘട്ടത്തിലും അതിസൂക്ഷ്മമായ പരിശോധനകൾ നടത്തുന്നതിലും മാനദണ്ഡങ്ങൾ കൃത്യമായി പാലിക്കുന്നതിലും നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിലും വകുപ്പ് സവിശേഷ ശ്രദ്ധ

കേന്ദ്രീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

23. നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ സംബന്ധിച്ച് മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് എതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ നിരവധി ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് താക്കീത് നൽകുകയും നടപടികൾ അവസാനിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കൃത്യനിർവ്വഹണത്തിലെ വീഴ്ച തെളിയിക്കപ്പെട്ടാൽ കേവലം താക്കീത് മാത്രം നൽകുന്നത് നടപടിയുടെ ഗൗരവത്തെ ലഘൂകരിക്കുന്നതാകുമെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി ഇത്തരം ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ മാതൃകാപരമായ ശിക്ഷാ നടപടികൾ തന്നെ സ്വീകരിക്കണമെന്നും വകുപ്പിലെ വിജിലൻസ് മോണിറ്ററിംഗ് ശക്തമാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

24. കൂടാതെ കുറ്റാരോപിതരായിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ കുറ്റക്കാരല്ലെന്ന് തെളിയുന്നതു വരെ പുതിയ പദ്ധതികളുടെ ചുമതല നൽകുന്നതിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

25. ടെണ്ടർ പ്രകാരം വർക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്ന കോൺട്രാക്ടർമാർ മാനദണ്ഡങ്ങൾക്കനുസൃതമല്ലാത്തതോ ഗുണനിലവാരമില്ലാത്തതോ ആയ പണികൾ ചെയ്യുന്നുവെന്ന് ബോധ്യപ്പെട്ടാൽ അത്തരം കോൺട്രാക്ടർമാർ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും അടിയന്തരമായി നിർത്തിവയ്ക്കുന്നതിനും, അവരെ സ്ഥിരമായി കരിമ്പട്ടികയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിനും, വകുപ്പിന്റെ പ്രവൃത്തികളിൽ നിന്ന് സ്ഥിരമായി വിലക്കുന്നതിനുമുള്ള കർശന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

26. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിലെ പ്രവൃത്തികൾ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് ഉദ്ഘാടനം നടത്തിയശേഷം ജോലികൾ തുടങ്ങാൻ കാലതാമസം നേരിടുന്നതായി സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത് പദ്ധതിപ്രവർത്തനങ്ങളുടെ സമയ ബന്ധിതമായ പൂർത്തീകരണത്തിന് വിഘാതമാകുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ കരാർ പ്രകാരമുള്ള സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങിയില്ലായെങ്കിൽ പ്രസ്തുത

കോൺട്രാക്ടർമാരുമായുള്ള കരാർ റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതിനും ശിലാസ്ഥാപനം നടത്തി പതിനഞ്ച് പ്രവർത്തി ദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള നിയമ ഭേദഗതി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാന്വലിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

27. 2018, 2019 വർഷങ്ങളിലെ പ്രളയം മൂലം സംസ്ഥാനത്തിന് കനത്ത സമ്പത്തിക നഷ്ടമാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. നഷ്ടമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെയും, റോഡുകളുടെയും, പാലങ്ങളുടെയും, കെട്ടിടങ്ങളുടെയും, പുനർ നിർമ്മാണം സംസ്ഥാനത്ത് ഊർജ്ജിതമായിത്തന്നെ നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഭാവിയിലുണ്ടായേക്കാവുന്ന പ്രളയസാധ്യത കൂടി അതിജീവിക്കും വിധമുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യയും സംവിധാനങ്ങളും മുൻകരുതലുകളും പുനർനിർമ്മാണത്തിൽ സ്വീകരിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ സമസ്ത മേഖലകളെയുമെന്നപോലെ ടൂറിസം മേഖലയെയും പ്രളയം പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചു. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നാശം ഈ പ്രതിസന്ധിക്ക് ആക്കം കൂട്ടി. ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങളുടെ മെച്ചപ്പെട്ട പ്രവർത്തനം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിരതയുടെ അവിഭാജ്യഘടകമാണ്. ആയതിനാൽ പ്രളയാനന്തര പുനർനിർമ്മാണത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തെ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്കുള്ള റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും പൂർണ്ണമായ പുന:സ്ഥാപനത്തിനും സംരക്ഷണത്തിനും വകുപ്പ് പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

28. റോഡുകളുടെ പെട്ടെന്നുള്ള തകർച്ചക്ക് ഒരു പ്രധാന കാരണം ഡ്രെയിനേജ് സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവമാണെന്നും, വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാതെ നിരപ്പായ പ്രതലത്തിൽ കെട്ടി നിൽക്കുന്നതുമൂലം അത് ടാറിനടിയിലെ സുഷിരങ്ങളിലേക്ക് താഴ്ന്നിറങ്ങുന്നത് റോഡ് തകർച്ചയുടെ വേഗത കൂട്ടുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുവെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനങ്ങളുടെ പര്യാപ്തത ഉറപ്പു വരുത്തേണ്ടത് റോഡുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് അനിവാര്യമാണ്. ആയതിനാൽ വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ തന്നെ ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനങ്ങൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

29. റോഡിനിരുവശമുമുള്ള ഓടകളിൽ ചവറും മണ്ണും അടിഞ്ഞു കൂടി ജലത്തിന്റെ ഒഴുക്കിനെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നു. ഇത്തരം തടസ്സങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്ന പ്രവൃത്തി മഹാത്മാഗാന്ധി ദേശീയ ഗ്രാമീണ തൊഴിലുറപ്പ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യത പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

30. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന നഗരങ്ങളിൽ കനത്ത മഴയോടെ ജലനിരപ്പ് ഉയർന്ന് വെള്ളക്കെട്ടുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതും ഗതാഗതം തടസ്സപ്പെടുന്നതും കൃത്യമായ ഡ്രെയിനേജ് സംവിധാനങ്ങളുടെ അഭാവം മൂലമാണെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന റോഡുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിന്റെ ഭാഗമായി റോഡിന്റെ അരികുവശം മഴവെള്ളപ്പാച്ചിലിൽ തകർന്നു പോകാതിരിക്കാൻ ഐറിഷ് ഡ്രെയിൻ സംവിധാനം ഉപയോഗിക്കുന്നതായി സമിതി മനസിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെല്ലാം തന്നെ റോഡ് സുരക്ഷയും സുഗമമായ ഗതാഗതവും ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ ഐറിഷ് ഡ്രെയിൻ സംവിധാനം വ്യാപകമായി നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

31. കനത്ത മഴയിൽ ഓടയും റോഡും വേർതിരിച്ച് അറിയാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിൽ അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നതായി സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ റോഡുകളിലെ ഓടകൾ പൂർണ്ണമായും കോൺക്രീറ്റ് സ്ലാബുകൾ ഉപയോഗിച്ച് മൂടി വൃത്തിയുള്ള നടപ്പാതകൾ സജ്ജീകരിക്കുന്നതിനായി തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിന്റെ പങ്കാളിത്തത്തോടെ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

32. ഗെയിൽ വാതക പൈപ്പ് സ്ഥാപിക്കാൻ കുഴിയെടുത്ത ഭാഗങ്ങളിൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത് സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. ആയതിനാൽ ഗെയിൽ വാതക പൈപ്പ് സ്ഥാപിക്കാൻ കുഴിയെടുത്ത ഭാഗങ്ങളിൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകാതിരിക്കാൻ സുരക്ഷാക്രമീകരണങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

33. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ മെക്കാനിക്കൽ വിഭാഗം ഉപയോഗശൂന്യമെന്ന് സർട്ടിഫൈ ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങൾ സർവ്വേ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി മതിപ്പുവില നിശ്ചയിച്ച ശേഷം ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അധികാരം ഉപയോഗിച്ച് ലേലം ചെയ്യുന്നു. എന്നാൽ ഇത്തരത്തിൽ ലേലം ചെയ്യുന്നതിന് കാലതാമസം നേരിടുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. മെക്കാനിക്കൽ വിഭാഗത്തിന്റെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലഭിക്കാനുള്ള കാലതാമസം, ലേലം നടത്തുന്നതിനുണ്ടാകുന്ന താമസം, ലേലത്തിൽ ആരും പങ്കെടുക്കാത്ത അവസ്ഥ, പുനർലേലം തുടങ്ങിയവ ലേല നടപടിയെ മന്ദഗതിയിലാക്കുന്ന ഘടകങ്ങളാണെന്നിരിക്കെ, ആയവ പരിഹരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി കൈക്കൊള്ളുന്നതിനും, ഓൺലൈൻ ലേലത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

34. റോഡുകളുടെ ആയുർദൈർഘ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കയർ ഭൂവസ്ത്രം പ്രാദേശികമായി ഉദ്പാദിപ്പിക്കുന്നതിനാൽ ചെലവ് കുറഞ്ഞ ഒരു നിർമ്മാണ സാമഗ്രിയായി റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. പ്രധാനമായും നെയ്തെടുക്കുന്നതും തയ്ച്ചെടുക്കുന്നതുമായ തരം ഭൂവസ്ത്രങ്ങളാണ് ഇതിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് . കയർ ഭൂവസ്ത്രത്തിന്റെ അധിക സാന്ദ്രത കാരണം ഇത് പ്രധാനമായും ഭൂതലത്തിന്റെ ചരിവുകൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും, കനാലുകൾ ഓടകൾ എന്നിവയുടെ വശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും ചരിവു തലങ്ങളുടെ ഹരിതവൽക്കരണത്തിനും, മണ്ണൊലിപ്പ് തടയുന്നതിനും ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്.

35. MORTH സ്പെഷിഫിക്കേഷനിൽ ജിയോ ടെക്സ്റ്റയിൽസിനായി സിന്തറ്റിക് ജിയോ ടെക്സ്റ്റയിൽസ്, നാച്വറൽ ജിയോ ടെക്സ്റ്റയിൽസായ കയർ മുതലാവയ ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പൊതുമരാമത്ത് നിരത്ത് വിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ അടിത്തറയ്ക്ക് ഉറപ്പില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ അടിത്തറ ബലപ്പെടുത്തുന്നതിനായി കയർ ഭൂവസ്ത്രം ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. മഴയിലും വെള്ളക്കെട്ടിലും റോഡിനു താഴെയുള്ള മണ്ണ് ഒലിച്ചു പോകുന്നതും, മണ്ണിടിച്ചിലുണ്ടാകുന്നതും, റോഡുകളുടെ ബലക്ഷയത്തിന് കാരണമാകുന്നതിനാൽ ഇത് തടയുന്നതിന് കയർ ഭൂവസ്ത്രത്തിന്റെ ഉപയോഗം

എത്രമാത്രം ഗുണപ്രദമാകുമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് വിദഗ്ധ പഠനം നടത്തി അനുയോജ്യമാംവിധം കയർഭൂവസ്ത്രത്തിന്റെ ഉപയോഗം റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ വ്യാപകമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

36. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനുകീഴിൽ സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ സെക്ഷനുകളിലായി കഴിഞ്ഞ അഞ്ച് വർഷമായി ടാറിംഗ് നടത്താത്ത നിരവധി റോഡുകളുണ്ടെന്ന് സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. ഇവയുടെ കൃത്യമായ കണക്കെടുത്ത് മുൻഗണനാക്രമം നിശ്ചയിച്ച് സമയബന്ധിതമായി ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി അടിയന്തരമായി കൈക്കൊള്ളണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

37. റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും കെട്ടിടങ്ങൾക്കും നിശ്ചിത ഗ്യാരണ്ടി പീരിയഡുകൾ (ഡിഫക്ട് ലയബിലിറ്റി പീരിയഡ്) നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതായും ഇതിനിടെ സംഭവിക്കുന്ന എല്ലാ പാളിച്ചകളുടെയും ഉത്തരവാദിത്തം കരാറുകാരൻ വഹിക്കേണ്ടതായും, സ്വന്തം ചെലവിൽ ഇവ നന്നാക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥയുള്ളതായും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. എന്നാൽ ഈ വ്യവസ്ഥ എത്രമാത്രം കാര്യക്ഷമമായി പാലിക്കപ്പെടുന്നുവെന്ന് പരിശോധി ക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. നിർമ്മാണ ശേഷം ഉണ്ടാകുന്ന തകരാറുകൾ പലപ്പോഴും ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടാതെ പോവുകയും, കരാർ കാലാവധി കഴിയുന്നതോടെ അവ കരാറുകാരന്റെ ഉത്തരവാദിത്തമല്ലാതാവുകയും ചെയ്യുന്നു. നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും ഉദ്ദേശിച്ചുള്ള കരാറുകൾ നൽകുമ്പോൾ ഇത്തരം വീഴ്ചകൾ സർക്കാരിന് നഷ്ടവും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാക്ലേശവും സൃഷ്ടിക്കുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ ഓരോ പ്രവൃത്തികളുടെയും കരാർ കാലാവധി/ഗ്യാരണ്ടി പീരിയഡ് അവസാനിക്കും വരെ അവയുടെ ഗുണനിലവാരം കൃത്യമായി പരിശോധിക്കുന്നതിനും, തകരാറുകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനും, ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും സമയാസമയങ്ങളിൽ ഊർജ്ജിതമായ പരിശോധനയും തുടർനടപടികളും ഉണ്ടാവണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

38. റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തുമ്പോൾ റോഡിന്റെ പ്രതലത്തിൽ

ഉണ്ടാവാനിടയുള്ള നിമ്നോന്നതങ്ങൾ ഇല്ലാതാകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മാന്വലിലെ സെക്ഷൻ 2402.2-ൽ ശരിയായ രീതിയിൽ പോട്ട് ഹോൾ പാച്ച് വർക്ക് ചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് പ്രകാരം അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യാത്തതിനാൽ അറ്റകുറ്റപ്പണി ചെയ്ത ഭാഗം റോഡിന്റെ പ്രതലത്തിന്റെ നിരപ്പിൽ നിന്നും ഉയർന്ന് നിൽക്കുകയും പലയിടങ്ങളിലും നിമ്നോന്നതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുകയും അത് വാഹനയാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുകയും അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുകയും ചെയ്യുന്നതായി സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി മാന്വലിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൃത്യമായി പാലിച്ചുകൊണ്ട് ശാസ്ത്രീയമായി തന്നെയാണോ ഇത്തരം അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടക്കുന്നത് എന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ സസൂക്ഷ്മം പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

39. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള എല്ലാ റോഡുകളുടെയും ഉപരിതലം 5 വർഷത്തിലൊരിക്കലെങ്കിലും പുതുക്കുന്നതിനുള്ള പുതിയ പദ്ധതി എന്ന നിലയിൽ 5 വർഷത്തെ ദീർഘകാല അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കരാറടിസ്ഥാനത്തിൽ ആരംഭിച്ച പദ്ധതിയാണ് റോളിംഗ് ഹെവി മെയിന്റനൻസ് പദ്ധതി. ഇതിൻപ്രകാരം പത്തനംതിട്ട, കോട്ടയം, പാലക്കാട് തുടങ്ങിയ ഡിവിഷനുകളിലും ശബരിമലയിലേക്കുള്ള പ്രധാന റോഡുകളിലും പദ്ധതി നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളതായി സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. നിശ്ചിത ഗ്യാരണ്ടി കാലാവധിയോടുകൂടി റോളിംഗ് ഹെവി മെയിന്റനൻസ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിയാൽ റോഡ് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് വർഷം തോറും വേണ്ടിവരുന്ന ആവർത്തന ചെലവുകൾ ഒഴിവാക്കാനാകുമെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന റോഡുകളിൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

40. റോഡുകളുടെ തകരാറുകൾ മൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി അത്തരത്തിൽ കാണപ്പെടുന്ന തകരാറുകൾ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അനായാസം അതാത് വിഭാഗത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള അവസരമുണ്ടാവണം. വകുപ്പിന്റെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിലും മറ്റും ഇതു സംബന്ധിച്ചുള്ള പരാതികൾ

സമർപ്പിക്കുന്നതിന് നിലവിൽ സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിലും അവ പൊതുജനങ്ങൾ വേണ്ടവിധം വിനിയോഗിക്കുന്നില്ല. അതിനാൽ ഓരോ റോഡുകളും പാലങ്ങളും പദ്ധതികളും ഏത് വിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിലാണെന്ന വ്യക്തമായ വിവരം പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ലഭ്യമാകുന്നതിനും, തകരാറുകൾ ചിത്രങ്ങൾ സഹിതം വകുപ്പിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുള്ള ഒരു സമഗ്രമായ ഓൺലൈൻ സംവിധാനം രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിനും, ജനങ്ങളിൽ അതേക്കുറിച്ച് അവബോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

41. സംസ്ഥാനത്ത് റോഡപകടങ്ങൾ കൂടുതലായി സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകൾ, ജംഗ്ഷനുകൾ എന്നിവ കണ്ടെത്തുന്നതിനായി കേരള റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി NATPAC-നെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലുടനീളം ഇത്തരം 275 അപകട മേഖലകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനും, അവയെ നാഷണൽ ഹൈവേ, പൊതുമരാമത്ത്, കോർപ്പറേഷൻ, കെ.എം.ആർ,എൽ എന്നിവയായി തരംതിരിക്കുന്നതിനും, കേരള റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെയും വിവിധ വകുപ്പുകളുടെയും സംയുക്ത പരിശോധനയിലൂടെ പരിഹാരം കാണുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള അപകടമേഖലകളെല്ലാം തന്നെ പൂർണ്ണതോതിൽ പരിഹരിച്ചുവോ എന്നതിന്റേയും ഇനിയും അപകട മേഖലകൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനും, പരിഹരിക്കുന്നതിനും, എന്ത് നടപടികളാണ് വകുപ്പ് സ്വീകരിക്കുന്നത് എന്നതിനെയും സംബന്ധിച്ച സമഗ്രമായ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

42. ടാർ ചെയ്ത റോഡുകളുടെ മുകളിൽതന്നെ പവതവണ ടാറിംഗ് നടത്തുമ്പോൾ തറ നിരപ്പിൽ നിന്നും റോഡ് അമിതമായി ഉയർന്ന് നിൽക്കുകയും, ഉയരവ്യത്യാസം വശങ്ങളിൽ നിന്നും വാഹനം റോഡിലേക്ക് കടക്കുന്നതിന് ബുദ്ധിമുട്ട് സൃഷ്ടിക്കുകയും അപകട സാധ്യത ഉയർത്തുകയും ചെയ്യുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ഉയരവ്യത്യാസം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ടാറിംഗ് സമയത്ത് തന്നെ റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ ചരിവ്

പ്രതലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യത പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

43. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള വർദ്ധനവും വിവിധ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും ചേർന്ന് കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഗതാഗത തടസ്സം ജനജീവിതത്തിന് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നതാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാന സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും വകുപ്പുകളുടെയും ആസ്ഥാനമായ തലസ്ഥാന നഗരിയിലേക്കുള്ള പാതയും ഗതാഗതക്കുരുക്കിൽ നിന്നും മുക്തമല്ല. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ പരിമിതികൾ ഉണ്ടെങ്കിലും, ബൈപാസുകളുടെ നിർമ്മാണം ഒരു പരിധി വരെ സഹായകമാണെന്ന് സമിതി പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഗതാഗതക്കുരുക്കേറിയ പാതകളോടനുബന്ധിച്ച് കൂടുതൽ ബൈപാസുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ സാധ്യത പഠന വിധേയമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

44. തിരക്കേറിയ പാതകളിൽ യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്നതിനും ഇറക്കുന്നതിനുമായി ബസ്സുകൾ റോഡിൽ നിർത്തുന്നതും, ഗതാഗത തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്നതും അപകടസാധ്യത ഉയർത്തുന്നതുമാണ്. ഇതിനു പരിഹാരം കാണുന്നതിനായി പ്രധാന പാതകളിൽ ഗതാഗത തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കാത്ത വിധം ബസ്സുകൾ നിർത്തുന്നതിന് റോഡിന് വശങ്ങളിലായി കൂടുതൽ ബസ് ബേ -കൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

45. തിരക്കേറിയ നഗരങ്ങളിലും പ്രധാന വാണിജ്യമേഖലകളിലും ഗതാഗത തടസ്സത്തിന് കാരണമാകുന്നത് മതിയായ പാർക്കിംഗ് സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവമാണ്. റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ പാർക്ക് ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഗതാഗത കുരുക്കിനും അപകടങ്ങൾക്കും കാരണമാകുന്നു. ഇതൊഴിവാക്കുന്നതിനായി തിരക്കേറിയ നഗരങ്ങളിലും പ്രധാന വാണിജ്യ മേഖലകളിലും, ഉപയോഗ പ്രദമല്ലാതെ കിടക്കുന്ന സർക്കാർ ഭൂമി കണ്ടെത്തി മറ്റു വകുപ്പുകളുടെ സഹകരണത്തോടെ മിതമായ പാർക്കിംഗ് ഫീസ് ഈടാക്കിക്കൊണ്ടുതന്നെ

<u>പാർക്കിംഗ് ഗ്രൗണ്ടുകൾ/ പേ&പാർക്കുകൾ സജ്ജീകരിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകൾ പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>

46. വകുപ്പിൽ ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ കേന്ദ്രമന്ത്രാലയത്തിന്റെ ബിഡ്ഡിംഗ് ഡോക്യുമെന്റ് പ്രകാരം ആർബിട്രേഷൻ സമ്പ്രദായം നിലവിലുണ്ടെന്നും, എന്നാൽ പൊതുമരാമത്ത് നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും, കെട്ടിടം എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിൽ ഇത് നിലവിലില്ല എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. <u>ആയതിനാൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നിരത്തുകളും പാലങ്ങളും, കെട്ടിടം എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിലും ആർബിട്രേഷൻ സമ്പ്രദായം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>

47. കേരള ടോൾസ് ആക്ട് 1976 (6 of 1977) കേരള ടോൾസ് ലെവി റൂൾസ് 1983 എന്നിവ പ്രകാരം 15 വർഷത്തേക്കോ അല്ലെങ്കിൽ പാലം നിർമ്മാണത്തിന് വേണ്ടിവരുന്ന തുകയും 9% സാധാരണ പലിശയും ചേർന്നു വരുന്ന തുകയും പിരിച്ചെടുക്കുന്നതുവരെയോ ആണ് ടോൾ പിരിവ് നടത്തുന്നത്.

48. എന്നാൽ കാലാവധിയ്ക്കുളളിൽ നിർമ്മാണ തുകയും പലിശയും ചേർന്നുള്ള തുകയേക്കാൾ വളരെ ഉയർന്ന തുക ടോൾ കേന്ദ്രങ്ങളിലൂടെ പിരിച്ചെടുക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. കോവിഡ് 19 ന ശേഷം പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ കുറവ്മൂലം സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ വളരെ കൂടുതലായി നിരത്തുകളിലിറങ്ങുന്നതും, ടോൾ പിരിവിലൂടെ സ്വകാര്യകമ്പനികൾക്ക് വൻ ലാഭം നേടിക്കൊടുക്കാനിടയാക്കുന്നതാണ്.

49. <u>ആയതിനാൽ മാറി വരുന്ന സ്ഥിതിഗതികൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ടോൾപിരിവിലെ നിയമങ്ങളിലും മാനദണ്ഡങ്ങളിലും കാലാനുസൃത മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>

50. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കെട്ടിട വിഭാഗം പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിച്ചതിന് ശേഷം ഇലക്ട്രിക്കൽ വർക്കുകൾ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന്

താമസം നേരിടുന്നുണ്ടെന്നും പണി പൂർത്തിയായ പുതിയ കെട്ടിടങ്ങളുടെ ചുവരുകൾ ഇലക്ട്രിക്കൽ വർക്കുകൾക്കായി വീണ്ടും വെട്ടിപ്പൊളിക്കേണ്ട സാഹചര്യം വരുന്നുണ്ടെന്നും സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ അവസ്ഥ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് കെട്ടിടം പണിയോടൊപ്പം തന്നെ ഇലക്ട്രിക്കൽ വർക്കുകളും ടെണ്ടർ ചെയ്ത് പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

51. മറ്റു വകുപ്പുകളുടെ ഡെപ്പോസിറ്റ് വർക്കുകൾ പൊതുമരാമത്ത് കെട്ടിട വിഭാഗം ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ മുൻ വർഷങ്ങളിൽ കാലതാമസം നേരിട്ടിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നേരിടുന്ന കാലതാമസം മറ്റു വകുപ്പുകളുടെ പദ്ധതികളെയും മന്ദഗതിയിലാക്കുന്നതിനും പ്രവർത്തനത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതിനും കാരണമായേക്കാം. ആയതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ വകുപ്പ് ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ സമയബന്ധിതമായ പൂർത്തീകരണത്തിന് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

52. കേരളത്തിൽ ഹരിത നിർമ്മാണങ്ങൾക്കുള്ള സാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണ്. വർഷത്തിൽ എല്ലാകാലത്തും മഴക്കാലങ്ങളിൽ കുറച്ച് ദിവസങ്ങളിലൊഴികെയും, സൂര്യപ്രകാശം ലഭ്യമായതിനാൽ സൗരോർജ്ജം നല്ല രീതിയിൽ പ്രയോജനപ്പെടുത്താനും പരമ്പരാഗത ഊർജ്ജ ഉപയോഗം കുറക്കുവാനും കഴിയും. 2013-ൽ കേരള സർക്കാർ ഹരിത നിർമ്മാണം അംഗീകരിച്ചതിന് ശേഷം വകുപ്പ് ചെയ്യുന്ന രൂപകൽപ്പനകൾ ഹരിത നിർമ്മാണ തത്വങ്ങൾ അനുസരിച്ചുള്ളവയാണെന്നും വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഹരിത നിർമ്മാണ സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ അവഗാഹം നേടിയിട്ടുള്ളവരും, സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധർ ഈ വിഷയത്തിൽ പരിശീലനം നേടിയിട്ടുള്ളവരുമാണെന്നും സമിതി വീക്ഷിക്കുന്നു. നൂതന കെട്ടിട നിർമ്മാണ രീതികളും ആശയങ്ങളും, സാങ്കേതിക വിദ്യകളും, പ്രകൃതിയോടിണങ്ങിയതും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദപരമായുമുള്ള ഗൃഹനിർമ്മാണത്തിന്റെ സാധ്യതകളും മെച്ചങ്ങളും പൊതുജനങ്ങളിലേയ്ക്കെത്തിക്കുന്നതിനും, ജനങ്ങളിൽ അവബോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും, വകുപ്പിന്റെ ഊർജ്ജിത ഇടപെടൽ ഉണ്ടാവണമെന്നും,

<u>അതിനായി ബോധവൽക്കരണ ക്ലാസ്സുകൾ, സെമിനാറുകൾ എന്നിവ സംഘടിപ്പിക്കണമെന്നും, സാങ്കേതിക സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതാ പഠനം നടത്തണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>

53. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റോഡ് ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിലും, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെയും മറ്റു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെയും നടത്തിപ്പിലും, സംസ്ഥാന പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പങ്ക് മാറ്റി നിർത്താനാവാത്തതാണ്. നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളുടെ കടന്നു വരവും നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ കാലാനുസൃതമാറ്റവും വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ വിപുലമാക്കി.

54. വർദ്ധിച്ച ജനപ്പെരുപ്പവും വാഹനപ്പെരുപ്പവും ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ പരിമിതികളും പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും മറ്റും പലപ്പോഴും വെല്ലുവിളികൾ ഉയർത്തുന്നതാണെങ്കിലും കാലാനുസൃത മാറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടും, സാങ്കേതിക വിദ്യയിലെ വളർച്ച ഉപയുക്തമാക്കിക്കൊണ്ടും, ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനത്തിൽ വകുപ്പ് മുന്നേറിയിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. വിവിധ വിഭാഗങ്ങളായി തരംതിരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിലവിലുള്ള പരിമിതികളെ കൃത്യമായി കണ്ടെത്തി പരിഹരിക്കുന്നതിലൂടെ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ കുറ്റമറ്റതാക്കുവാനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനത്തെ ത്വരിതപ്പെടുത്തുവാനും സാധിക്കുമെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

തിരുവനന്തപുരം,
2021 ജനുവരി 13.

എസ്. ശർമ്മ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.