പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പത്താം സമ്മേളനം

04.04.2018 ൽ മറുപടിക്ക്

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം.6573

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് നടപടി

ചോദ്യം	മറുപടി
ശ്രീ.പി.കെ. ശശി	**ശ്രീ.ജി.സുധാകരൻ** **(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പ് മന്ത്രി)**
(എ) പി.ഡബ്ല്യു.ഡി നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് ഈ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;	(എ) നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണ നിലവാരം വിലയിരുത്തുന്നതിനും അവയുടെ സമയ ബന്ധിതമായ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റിങ് നടത്തുന്നതിന് 05/01/2018-ലെ GO(Ms). 1/2018/PWD നമ്പർ സർക്കാർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ജില്ലകളിലും ജനകീയ പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടിയ സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റിങ് സമിതികൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ ഗുണനിലവാര പരിശോധനാ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തിയിട്ടുമുണ്ട് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി Three-tier Quality Control System നിലവിലുണ്ട്. ഇതിൻ പ്രകാരം ബന്ധപ്പെട്ട എഞ്ചിനീയർമാർ പൊതുമരാമത്ത് പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്ന മെറ്റീരിയൽസ് അംഗീകാരമുള്ള ലാബുകളിൽ സമർപ്പിച്ച് ഗുണനിലവാരം പരിശോധിച്ച് ഫസ്റ്റ് ടയർ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ഉറപ്പുവരുത്താറുണ്ട്. സെക്കന്റ് ടയർ ക്വാളിറ്റി സിസ്റ്റം നടപ്പിലാക്കിയതിന്റെ ഭാഗമായി വകുപ്പിന്റെ അധീനതയിൽ ഗുണനിലവാര നിർണ്ണയത്തിനായി എല്ലാ ജില്ലകളിലും ഒരു അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ അധീനതയിൽ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ സബ് ഡിവിഷൻ ഓഫീസും അതിനോടനുബന്ധിച്ച് ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബും പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ സബ് ഡിവിഷനിൽ പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്ന അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാർ പ്രവൃത്തികൾ നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ പ്രവൃത്തി നടക്കുന്ന സ്ഥലം സന്ദർശിക്കുകയും ചെയ്തു പ്രവൃത്തികളുടെ ഗുണനിലവാര പരിശോധന നടത്തുക, സാമ്പിളുകൾ ശേഖരിക്കുക ആയവ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ലാബിൽ എത്തിച്ച് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കാറാണുള്ളത്. ആയതിന്റെ പരിശോധനാ ഫലം ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികൾക്ക് കൈമാറുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്. അഞ്ച് കോടി രൂപയിൽ കൂടുതലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ടെക്നിക്കൽ ഓഡിറ്റിംഗും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനായി നിർദ്ദേശം നല്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ

വലിയ പദ്ധതികൾ എഞ്ചിനീയറിംഗ് പ്രൊക്യൂയർമെന്റ് ആന്റ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ(EPC) വ്യവസ്ഥയിൽ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം പദ്ധതികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനായി പ്രത്യേകം കൺസൾട്ടന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരെ നിയമിക്കാറുണ്ട്.

(ബി) പുതുതായി നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ ആയുസ്സ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് ഈ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;	(ബി) പുതിയതായി നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ ആയുസ്സ് വർധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കൃത്യമായ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി റോഡിന്റെ ഘടന ഡിസൈൻ ചെയ്ത് കൂടുതൽ കാലം ഈട് നിൽക്കുന്നതിനായി ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ ആയ പ്ലാസ്റ്റിക്, കയർ ഭൂവസ്ത്രം, സ്വാഭാവിക റബ്ബർ മുതലായവ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടപ്പാക്കുന്നു. ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ ടാറിംഗിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ഡെൻസ് ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചാണ് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നുന്നത്. കൂടാതെ നിലവിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളും മറ്റും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ സാധിക്കുംവിധം ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ കരാറുകൾ ഇ.പി.സി വ്യവസ്ഥയിലും നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. ഈ വ്യവസ്ഥയിൽ നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളും ലഭ്യമായിട്ടുള്ള ആധുനിക നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളും നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കരാറുകാരന് സ്വാതന്ത്ര്യം നല്കുന്ന വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. മേൽപറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനാൽ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി മെച്ചപ്പെട്ടതാകുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ അത്യാധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയായ മില്ലിംഗ് ആന്റ് റീസൈക്ലിംഗ് ഉപയോഗിച്ച് ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽ ദേശീയപാതയുടെ ഉപരിതലം പുതുക്കി നിർമ്മച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ നിലവിലെ റോഡിന്റെ ഉപരിതലം മെഷീൻ ഉപയോഗിച്ച് ഇളക്കിയെടുക്കുകയും അപ്പോൾ തന്നെ അതേ മെറ്റീരിയൽ പാകപ്പെടുത്തിയതിനു ശേഷം വേണ്ടുന്ന അളവിൽ ബിറ്റുമിൻ, സിമന്റ്, വിവിധ തരത്തിലുള്ള മെറ്റലുകൾ എന്നിവ ചേർത്ത് ഉപരിതലം പുനർനിർമ്മിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ സാങ്കേതിക വിദ്യ സാമ്പത്തിക

ലാഭത്തോടൊപ്പം ബിറ്റുമിൻ, അഗ്രിഗേറ്റ് എന്നിവയുടെ കുറഞ്ഞ ഉപയോഗം വഴി പ്രകൃതി സമ്പത്തിന്റെ സംരക്ഷണവും സാധ്യമാകും. കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ സർക്കുലർ നമ്പർ FNO.RW/NH-33044/10/2002/S&R(R) തീയതി 11.01.2018 പ്രകാരം മില്ലിംഗ് ആന്റ് റീസൈക്ലിംഗ് സാങ്കേതിക വിദ്യ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കടമ്പാട്ടുകോണം മുതൽ മംഗലപുരം വരെയുള്ള ദേശീയപാത 47-ന്റെ റീസർഫസിംഗ് നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ എടുത്തു വരുന്നു.

(സി) സർക്കാർ ഖജനാവിന് കോടികളുടെ നഷ്ടം വരുത്തിവെയ്ക്കുന്ന നിലവിലെ എസ്റ്റിമേറ്റ്-കരാർ സമ്പ്രദായത്തിൽ എന്തെല്ലാം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ?

(സി) എസ്റ്റിമേറ്റ് കരാർ സമ്പ്രദായം കൂടാതെ ഡിസൈനിന്റെ ടെണ്ടർ , ഇ.പി.സി. കരാർ എന്നീ രീതികളും സ്വീകരിക്കുന്നത് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. നിലവിൽ ദേശീയപാതാ വിഭാഗത്തിൽ എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നത് PRICE Software വഴിയാണ്. ആയതിനാൽ എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ വളരെ സുതാര്യത്തിലും വേഗത്തിലും കൈമാറാൻ സാധിക്കുന്നതുമാണ്. നിലവിൽ ഇ-ടെണ്ടർ സിസ്റ്റവും, ഇ-പേയ്മെന്റ് സിസ്റ്റവും നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ഖജനാവ് ചോർത്തുന്ന, കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ പരിഷ്കരിച്ച എസ്റ്റിമേറ്റ് പരിപാടി പൊതുവെ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തി. ചില കരാറുകാർ സൗകര്യം പോലെ പണി നടത്തി. കാലം കഴിഞ്ഞാലും അധികാരികൾ പണം വാങ്ങുന്ന രീതി അവസാനിപ്പിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞു. എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ പപ്പടം പോലെ പൊളിച്ചുതയാറാക്കുന്നതു വഴി അധികതുക വകയിരുത്തലുകളും വീണ്ടും വലിയ ശതമാനത്തിനു over ആയി പിടി മുറുക്കുകയും ചെയ്യുന്നതും നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തി. 2016-18-ൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷം ടെണ്ടറുകളും 'below' ആയിട്ടാണ് പിടിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്ന് കാണാവുന്നതാണ്. എഞ്ചിനീയർമാരുടെ നല്ല സൂപ്പർവിഷൻ സിസ്റ്റം പുനഃസ്ഥാപിച്ചുവരുന്നു.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ