

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

ഏഴാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നമ്പർ : 2644 18.08.2017 - ൽ മറുപടിക്ക്

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അഴിമതികേസുകൾ

ചോദ്യം

മറുപടി

ശ്രീ.കെ.വി.വിജയദാസ് :

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ

(പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പ് മന്ത്രി)

(എ) കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ ഭരണ-
കാലയളവിൽ പൊതുമരാമത്ത്
വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എത്ര
അഴിമതികേസുകൾ റിപ്പോർട്ട്
ചെയ്തിട്ടുണ്ട് ; വിശദവിവരം നൽകുമോ ;

(എ) കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ ഭരണ-
കാലയളവിൽ പൊതുമരാമത്ത്
വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 32
അഴിമതി കേസുകൾ റിപ്പോർട്ട്
ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ 28 അഴിമതി
കേസുകൾ വിജിലൻസ് ഡയറക്ടർ
രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. രജിസ്റ്റർ
ചെയ്ത 28 കേസുകളുടെ
വിശദവിവരം അനുബന്ധം I ആയി
ചേർക്കുന്നു.

(ബി) ഇത് സംബന്ധിച്ച, ശ്രീ. വിൻസെന്റ്
എം. പോൾ - ന്റെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ
പകർപ്പ് ലഭ്യമാക്കുമോ ; ഇതിന്റെ
അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്വീകരിച്ച
നടപടികളുടെ വിശദാംശം നൽകുമോ ?

(ബി) റിപ്പോർട്ടിന്റെ പകർപ്പ് അനുബന്ധം
II ആയി ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുന്നു.

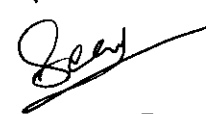
സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

അന്യ നിയമം 0. I

ക്രമ നമ്പർ	ഫയൽ നമ്പർ	ആരോപണം	ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി
1.	വി.സി. 04/14/ എസ്.സി.റ്റി	പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഓവർസിയർ ശ്രീ. എസ്. സത്യകുമാറിന്റെ, അനധികൃത സ്വത്തുസമ്പാദനം	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
2.	വി.സി. 10/15/ എസ്.സി.റ്റി	പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ ശ്രീ. ഡി.എൻ.രാജീവിന്റെ അനധികൃത സ്വത്തുസമ്പാദനം	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
3.	വി.സി. 03/15/ പി.റ്റി.എ	കൂനംകര തോണിക്കടവ് റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
4.	വി.സി. 02/12/ കെ.കെ.ഡി	മാവൂർ - കൂലിമാട് - ഇരഞ്ഞിക്കൽ റോഡ് പണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
5.	വി.സി. 03/13/ എസ്.സി.കെ.	പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ, ശ്രീ എ.പി. പ്രമോദിന്റെ അനധികൃത സ്വത്തുസമ്പാദനം.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
6.	വി.സി. 20/15/ റ്റി.എസ്.ആർ	ചാലക്കുടി വടക്കാഞ്ചേരി റോഡ് വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ ക്രമക്കേട്	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
7.	വി.സി. 15/15/ ഇ.കെ.എം.	ആയവന - മാനാച്ചേരി റോഡിന്റെയും അനുബന്ധ പാലത്തിന്റെയും നിർമ്മാണത്തിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
8.	വി.സി. 07/15/ സി.ആർ.ഇ	വൈപ്പിൻ - പള്ളിപ്പുറം റോഡ് വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
9.	വി.സി. 14/14/ എസ്.സി.ഇ	എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ ശ്രീ. ഇ. ശോപി, കൈക്കൂലി ആവശ്യപ്പെട്ടു, അനധികൃതമായി സ്വത്തു സമ്പാദിച്ചു തുടങ്ങിയ ആരോപണങ്ങൾ	അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് കോടതിയുടെ പരിഗണനയി ലാണ്.
10.	വി.സി. 07/15/ ഐ.ഡി.കെ.	കോലനി - മരിക റോഡുനിർമ്മാണത്തിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
11.	വി.സി. 04/15/ ഐ.ഡി.കെ.	ഇല്ലക്കൽ- ടി കമ്പനി റോഡു നിർമ്മാണത്തിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.

12.	വി.സി. 07/13/ കെ.ഡി.കെ.	സർക്കാർ വക റോഡ് റോളർ ഉപയോഗിക്കാതെ സ്വകാര്യ റോഡ് റോളർ ഉപയോഗിക്കാൻ കരാറുകാരന് അനുമതി നൽകിയതുവഴി സർക്കാരിന് നഷ്ടം വരുത്തി എന്ന ആരോപണം.	സി ആർ എൽ.എം സി നമ്പർ 5535/13-ൽ ബഹു ഹൈക്കോടതി യുടെ 28/07/2016- ലെ ഉത്തരവ് പ്രകാരം എഫ്.ഐ ആർ. റ്റാക്കി
13.	വി.സി. 04/14/ കെ.എസ്.ഡി.	പടനക്കാട് റെയിൽവെ ഓവർബ്രിഡ്ജ് ടോൾ പിരിവിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
14.	വി.സി. 13/15/ കെ.എസ്.ഡി.	ഹോസദൂർ - നിലേശ്വരം - മടിക്കൈ റോഡ് പണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
15.	വി.സി. 10/15/ കെ.എൻ.ആർ.	ഉളിയിൽ - ശിവപുരം റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
16.	വി.സി. 07/15/ കെ.എൽ.എം.	കടപ്പുഴ- കൊല്ലക്കടവ് റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
17.	വി.സി. 05/13/ കെ.എൽ.എം.	അസിസ്റ്റന്റ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ ശ്രീ. വൈ. നജ്മുദ്ദീൻ കണ്ടത് 70,000/- രൂപ കൈക്കൂലി വാങ്ങിയതു സംബന്ധിച്ച്.	തിരുവനന്ത പുരം ട്രൈബ്യൂ ണലിൽ അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
18.	വി.സി. 01/12/ കെ.എൽ.എം.	ദേശീയപാത 208-ലെ കി.മീ. 68/00 മുതൽ 81/250 വരെയുള്ള നിർമ്മാണത്തിൽ സർക്കാരിന് നഷ്ടം വരുത്തിയത് സംബന്ധിച്ച്.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.

19	വി.സി. 01/15/ ഡബ്ല്യു.വൈ.ഡി	കോഴിക്കോട് - വൈത്തിരി - ഗുഡ്ലൂർ റോഡിൽ ക്രാഷ് ബാരിയർ നിർമ്മിച്ചതിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
20	വി.സി. 03/15/ കെ.കെ.ഡി.	സംസ്ഥാനപാത 38-ൽ കി.മീ 51/6000-ൽ കലക്ട് പുനർനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
21	വി.സി. 01/15/ എം.പി.എം.	പരപ്പനങ്ങാടി റെയിൽവെ ഓവർബ്രിഡ്ജ് - കടലുണ്ടി കടവ് റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
22	വി.സി. 23/15/ പി.കെ.ഡി.	ആലത്തൂർ മതതംകോട് റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
23	വി.സി. 03/15/ പി.കെ.ഡി.	തിരുനെല്ലായി ബൈപ്പാസ് റോഡ് പണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
24	വി.സി. 25/15/ പി.കെ.ഡി.	പട്ടാമ്പി - പുലാമന്തോൾ റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു
25	വി.സി. 26/15/ പി.കെ.ഡി.	തോട്ടമുക്ക് - കണ്ടക്കോവ് പേവടിയൂർ സൂൾ റോഡുനിർമ്മാണത്തിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
26	വി.സി. 11/15/ കെ.കെ.ഡി	കൊല്ലം - നെല്ലിയാടി കടവ് മേപ്പയൂർ റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
27	വി.സി. 18/15/ കെ.കെ.ഡി	കമ്മൻകോട് - വരിക്കോലി റോഡുപണിയിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.
28	വി.സി. 02/14/ ഡബ്ല്യു.വൈ.ഡി	ചീരംകുന്ന് - മുരാണി കാരച്ചൽ റോഡ് വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ ക്രമക്കേടുകൾ.	അന്വേഷണം നടന്നുവരുന്നു.


 ട്രാൻസ്പാർൻസിൻസ് ഓഫീസർ

2

/ 47

Corruption II

SYSTEM STUDY ON PUBLIC WORKS DEPARTMENT

Major Wings under PWD

1. Roads
2. Buildings
3. NH
4. Design

Supporting organizations

1. Construction Corporation
2. Kerala State Transport Project (KSTP)
3. Roads and Bridges Development Corporation

Major Corruption Touch Points in PWD

1. Custom mamool for officials after preparation of bill.

Custom mamool differs from place to place inside the state. In Palakkad District, the mamool is as follows:

- a. Assistant Engineer – 3% of Bill amount
- b. Overseer – 1.5%
- c. Asst. Executive Engineer- 1%
- d. Executive Engineer – 1%
- e. Ministerial staff – 0.25%

. . If the work is within the financial powers of Superintending Engineer, the mamool is 0.5 – 1% of the bill amount for issuing completion certificate. The Chief Engineer will also collect 0.5- 1% when the estimate is submitted for technical sanction.

In some other parts of the state, the Assistant Engineer is deputed to collect bribe for all higher officials. Some highly influential contractors manage to execute the work after appointing engineers favouring them. The rate and mode of corruption differs according to area.

2. Payment of bills without execution of work

For passing bills without executing the work, 50% is normally given to the engineers as bribe. This is done in two methods

- a. In case of Urgent Repair Works or Petty Repair Works the works are not executed. Sanction is obtained for a complete re-starting work immediately. The damages are covered by the second work. The bill for URW or petty repair works are kept pending till the completion of the second work.
- b. Portion where some existing old works are there, are included in the estimate. For instance, the length of existing old concrete drainage is not excluded while preparing estimate. The measurement of this old work is shown in the measurement book as new work done.

3. Corruption by boosted up revised estimates.

This is done usually by highly influential contractors with the help of politicians and officials. Initially, they take the work at below estimate rate. Immediately after signing agreement, they manage to get a letter from local people's representative recommending revision of estimate by changing the design or including some profitable extra works. Revised estimate is prepared and submitted to higher officials immediately. The contractor manages to get a Government Order sanctioning revision of estimate or a ratification of revision. High level officials like Secretary of PWD, Secretary of Finance, Chief Engineer, Minister of PWD, Minister of Finance etc. are involved in this corruption. The revision may range from 100% to 300% and above from the initial agreed rate. The bribe amount depends on the magnitude of revision and normally it amounts to lakhs. This corruption is usually done in works where estimate is above one crore.

4. Resale of items issued by Department, esp. Bitumen.

50% of bitumen cost to the implementing officer

5. Posting of officials.

The amount is given to political leaders or officials acting as agents of PWD Ministry.

Assistant Engineer – 3 to 5 lakhs
Assist. Exe. Engineer – 10 lakhs
Executive Engineer – 20+ lakhs

37 41

24

Superintending Engineer – up to 30 lakhs.
Chief Engineer – 50 + lakhs

These amounts are usually sponsored by contractors who are allies of officials. They will recoup the amount with the assistance of posted officials through irregularities in their work later

6. Collection by Higher officials

Officials of the rank of Chief Engineer or Superintending Engineer occasionally demands money from each Division under them in the name of transferring to PWD Secretary or Minister. Usually 5 lakhs is contributed from each Division. It is not known whether this amount is pocketed by the official himself or transferred to his superiors

7. Corruption by Construction Corporation.

Construction Corporation was formed for department execution of works. It is considered as a contractor with some privileges. They are executing the work through empaneled contractors. They have no authority to measure and check measure works. This has to be done by the concerned engineers of Section or Division where work is executed. But, in practice, they are measuring their own work using M-Books printed by private agencies. This gives a chance for changing the M-Book in case of dispute or complaint. The Engineers deputed from PWD to CC are only managers. Department has no control over their work. This leads to large scale corruption in their work.

8. Corruption involved in restoration of trench by telecom operators.

While preparing estimate for restoration, only a small portion of length of trench to be dig is shown and only a nominal amount is deposited. But, the trench will be dug for more length of the road. The restoration is to be done along with trenching. But, the officials will wait for more restoration works and float a single tender for all works. The restoration works are carried out during regular PWD road works. The profit is shared by officials and contractor taking up the restoration. Some telecom firms manage to obtain carpet order to dig any roads in the State for cable work from Chief Engineer or PWD Secretary. The corruption in this case is of high magnitude

9. Cut and Cover

Cutting the Earth and Filling the Earth are major items of corruption in a work as the corruption in measurement cannot be proved later. The major attraction in filling is conveyance. This also cannot be proved later whether the filled soil is obtained from a nearby place or distant location. There is also ecological imbalance due to cut and cover works.

Recommendations for controlling corruption in Public Works Department

Short Term (Immediate) Actions Required

- i. At present Preparation of Estimate, Execution and Measurement are done by a single officer. This aids in corruption at all levels as it is a one man show. In CPWD BSNL and several other state PWDS, these three activities are done by different officers. This can be implemented easily in Kerala PWD. In a particular PWD (Roads) Sub Division, there are three Sections under Assistant Engineers. Each section can be given charge of a particular task every financial year for preparation of estimate, execution and measurement. This will develop accountability in each step and mamool of contractors will cease as more officials are involved.
- ii. Implementation of approved plans especially for buildings bridges, culverts etc. In many other state PWDs different template plans are pre designed for a particular cause for eg. there will be some approved plans for a village office, police station, bridge etc. The user can select from the approved plans. The checking officials only need to verify whether the measurements tally with the approved design. This will make measurements easier. Also preparation of plans will not consume time.
- iii. There should be mechanism to repair minor problems instantly. This may be done by Department directly or through Annual Maintenance Contract. In this way huge loss to the exchequer can be prevented as durability of infrastructure is increased. The corruption involved in Urgent Repair Works (URW) and

Petty Repair Works can be eliminated using this permanent system.

- iv. Instead of following the present quantity wise payments, quality wise payment system should be implemented. Payments of works should be made only after quality test from an approved lab. PWD should introduce modern non-destructive quality testing equipments in every District Labs under it.
- v. The details of works should be updated in the website section wise. Also details of all works are to be displayed in the site for public view, similar to NREGS works.
- vi. There should be norms for transfer. All officers should be transferred to all wings of the Department like Roads, Buildings NH etc. every three years.
- vii. Now, the internal vigilance of PWD is weak. It is mostly used to harass honest officials. To avoid this situation, time bound disposal of references or complaints by internal vigilance is necessary. More technical staff should be included in the internal vigilance so that fair judgment can be made in cases of dispute of works
- viii. The works by Construction Corporation should be measured and check measured by Department staff. Only M-Books issued by Government through Store should be used in public works, even if it is implemented by Construction Corporation or Roads and Bridges Development Corporation.
- ix. There should be either complete ban on revision of estimates or it must be limited to 5% of the initial estimate.
- x. The restoration of trenches laid by telecom firms should be done by Department along with the trenching works. The amount calculated for restoration should be made deposited in Treasury by the companies before trench work starts.
- xi. At present Panchayath works need not require submission of original invoice of bitumen while preparing bills for road works. This loophole is used by PWD contractors, by taking up Panchayath road works along with PWD works and by short use of bitumen in PWD works, the remaining is used for Panchayath road works. This can be prevented only if LSGD

should insist on original bill from oil companies regarding bitumen used for road works for approval of bill


Mid and Long Term Actions Required


- i. Overseers are appointed for maintaining the quality of a work as they are supposed to be present in the work site throughout. In practical, this is not complied and they even charge ₹1000 from Contractors for their occasional visits. To fix the responsibility, photographing and video graphing of the works with visuals of scales and other measuring equipments at the work site personally by the Overseer should be made mandatory. Department should issue photographing equipments for this purpose including tripods so that Overseers can also be included in the captured images.
- ii. The quality of Contractors needs to be upgraded. For this purpose, the details of technically qualified people (like licensed engineers) under the contractor should be specified for taking up a work. Modern machinery required for the work should also be made mandatory in the possession of the Contractor
- iii. Contractors need to be graded based on performance analysis. The quality and endurance of works, timely completion etc. should be considered as criteria for grading the Contractors. There should be penalty points for aberrations.
- iv. There should be specified limits for cutting terrain and covering. Engineers should be persuaded to follow terrain based design reducing cut and cover. More than reducing the corruption involved, it will be a boon to the protection of environment. Impact assessment on environment due to a work should also be done before implementing the work.
- v. At present, pass outs from Engineering Colleges are directly posted as Engineers without any training. This has resulted in the formation of Engineering Clerks as they are

not updated properly regarding the developments in Engineering as well as to equip themselves in practical hurdles faced in their job. There should be compulsory training for incumbent Engineers in all wings of PWD before they start work independently. Advanced technology should be used for education and training of Engineers.

- vi. Data is the measurement of man power, material and machinery required for a particular work. Central PWD data is at present implemented by Kerala PWD, but, CPWD process for implementation is not implemented. Kerala specific Standard data, updated as per modern items should be implemented by PWD.
- vii. The objective of PWD should be to reduce the budget for infrastructure development in future. This can only be achieved through improvement in endurance of works and thereby reducing repeated works in same installation. Sufficient funds need to be allotted for the works for improving quality. Thus, recycling of used items becomes possible due to high quality items used, which reduces ecological impact. In case of roads, concept of design roads should be introduced, which will not hamper visual effect. This will help in reducing accidents.
- viii. Political will is required to bring organizational change. Only one department is necessary for all Engineering Wings like Roads, Bridges, NH, Irrigation, Town Planning and many other Engineering Departments under Government. This can reduce cost and increase efficiency.

Submitted,


Feroz M Shafeeque
Inspector of Police,
VACB, Palakkad


02/03/2014