



പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ
(FOURTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY)

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V
(SUBJECT COMMITTEE V)

മരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും
(WORKS, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS)

2016-17 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ
പരിശോധന സംബന്ധിച്ച ഒന്നാമത് റിപ്പോർട്ടിന്മേലുള്ള
ആക്ഷൻ ടേക്കൺ റിപ്പോർട്ട്

REPORT OF ACTION TAKEN ON THE FIRST REPORT
ON THE SCRUTINY OF DEMANDS FOR GRANTS
(2016-2017)

2017 മേയ് 24-ാം തീയതി സമർപ്പിച്ചത്
(Presented on 24 th May 2017)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2017

SECRETARIAT OF THE KERALA LEGISLATURE
THIRUVANANTHAPURAM
2017

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ
(FOURTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY)

**സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V
(SUBJECT COMMITTEE V)**

**മരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും
(WORKS, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS)**

**2016-17 സാമ്പത്തികവർഷത്തെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ പരിശോധന
സംബന്ധിച്ച ഒന്നാമത് റിപ്പോർട്ടിന്മേലുള്ള
ആക്ഷൻ ടേക്കൺ റിപ്പോർട്ട്**

**REPORT OF ACTION TAKEN ON THE FIRST REPORT
ON THE SCRUTINY OF DEMANDS FOR GRANTS
(2016-2017)**

ഉള്ളടക്കം

	<i>പേജ്</i>
സമിതിയുടെ ഘടന	.. v
അവതാരിക	.. vii
നിപ്പോർട്ട്	
ശിപാർശകളും സർക്കാരിൽനിന്ന് ലഭിച്ച മറുപടികളും	.. 1
സർക്കാരിൽനിന്നും മറുപടിലഭ്യമാക്കാത്ത ശിപാർശകൾ	.. 64
അനുബന്ധം	.. 73

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V
(മരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും)
(2016-2018)

പ്രസിഡന്റ്

ചെയർമാൻ:

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ,
പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി.

എക്സിക്യൂട്ടീവ് അംഗങ്ങൾ:

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി,
ഇറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തുസംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി.

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി,
ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി.

അംഗങ്ങൾ:

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ

ശ്രീ. വി. അബ്ദുറഹിമാൻ

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ

ശ്രീ. ഒ. രാജഗോപാൽ

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ

ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്

നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്:

ശ്രീ. വി. കെ. ബാബുപ്രകാശ്, സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി എ. ഷൈല, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി രമാദേവി അമ്മ എസ്., ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. കെ. വിജയകുമാർ, അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

അവതാരിക

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V (മരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും)-ന്റെ ചെയർമാനായ ഞാൻ, 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ പരിശോധന സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ ഒന്നാമത് റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്, കേരള നിയമസഭയുടെ നടപടിക്രമവും കാര്യനിർവ്വഹണവും സംബന്ധിച്ച ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 236(5) പ്രകാരം സമർപ്പിക്കുന്നു.

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V-ന്റെ 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ പരിശോധന സംബന്ധിച്ച ഒന്നാമത് റിപ്പോർട്ട് 26-9-2016-ന് സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിലെ പൊതുമാമത്ത്, ഗതാഗതം, തുറമുഖം, കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് ആന്റ് ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ എന്നീ വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ശുപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച അനന്തര നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് 15-5-2017-ലെ യോഗത്തിൽ സമിതി പരിഗണിക്കുകയും അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തു.

ഈ റിപ്പോർട്ട് രണ്ട് ഭാഗങ്ങളായി തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നു ഒന്നാം ഭാഗത്ത് സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാരിൽനിന്നും ലഭിച്ചതും സമിതി അംഗീകരിച്ചതുമായ അനന്തര നടപടിക്കുറിപ്പും രണ്ടാം ഭാഗത്ത് വകുപ്പിൽ നിന്നും മറുപടി ലഭ്യമാക്കാത്ത ശുപാർശകളും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു.

2017 മേയ് 15-ാം തീയതി ചേർന്ന യോഗത്തിൽ ഈ റിപ്പോർട്ട് സമിതി അംഗീകരിച്ചു.

തിരുവനന്തപുരം,
2017 മേയ് 15.

ജി. സുധാകരൻ,

ചെയർമാൻ,
സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V.

ഭാഗം I

സമിതിയുടെ ശുപാർശകളും അവ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടികളും

ശുപാർശ

2059-01-051—പൊതുമാമത്ത്—ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ—നിർമ്മാണം

കേരള നിയമസഭ, നിതിന്യായനിർവ്വഹണം, ഇലക്ഷൻ, ഭൂനികുതി, രജിസ്ട്രേഷൻ, വില്ലനനികുതി, പോലീസ്, വിദ്യാഭ്യാസം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങളുടെ ചെറുകിട മാമത്ത് പണികൾക്കും ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ വർക്കുകൾക്കുമുള്ള തുക വകയിരുത്തുന്ന പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 6.35 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗ/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 3)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 90.01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 125.34 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 35.33 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനർവിനിയോഗവഴി കണ്ടെത്തി മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക ബിൽതുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

2059-01-053—പൊതുമാമത്ത്—ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ—സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും

വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ കീഴിലുള്ള ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങളുടെ സംരക്ഷണത്തിനും സെക്രട്ടേറിയറ്റിന്റെ സംരക്ഷണത്തിനും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുമായി നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 13.5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗ/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 4)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 3318.92 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 2898.99 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

2059-60-053—പൊതുമരാമത്ത്—മറ്റു കെട്ടിടങ്ങൾ—സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും

നീതിന്യായ നിർവ്വഹണം, ഭൂനികുതി, രജിസ്ട്രേഷൻ, പോലീസ്, ജയിൽ, വില്പന നികുതി, ആരോഗ്യം തുടങ്ങിയ വകുപ്പുകളുടെ മറ്റ് കെട്ടിടങ്ങൾക്കുള്ള സംരക്ഷണത്തിനും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുമായി തുക വകയിരുത്തുന്ന പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ആയതിനാൽ 5.5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 5)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 6025.01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 5440.05 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

2059-80-001-99 (01)—പൊതുമരാമത്ത്—ജനറൽ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—നടത്തിപ്പ്
(ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ കെട്ടിടങ്ങളും ലോക്കൽ പണികളും)
(02)—നടത്തിപ്പ് (ചീഫ് ആർക്കിടെക്ട്, പൊതുമരാമത്ത്)

കെട്ടിടവിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളം, ചീഫ് ആർക്കിടെക്ടിന്റെയും ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളം തുടങ്ങിയവയ്ക്കായി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ആയതിനാൽ

ടൂർ റ്റി.എ.യ്ക്ക് 2,00,000 രൂപയും പി.ഒ.എല്ലിൽ 1,50,000 രൂപയും ഓഫീസ് ചെലവുകളിൽ മറ്റിനത്തിൽ 1,50,000 രൂപയും മോട്ടോർവാഹനങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 1,00,000 രൂപയും മറ്റിനങ്ങളിൽ 1 ലക്ഷം രൂപയും സ്പോർട്ട്സ് വാഹനങ്ങളും റെസ്റ്റോറന്റുകളിൽ 15 ലക്ഷം രൂപയും 'പ്രൈസ്' സോഫ്റ്റ്‌വെയറിന്റെ വികസനത്തിന് കമ്പ്യൂട്ടർ വാങ്ങുന്നതിനായി 1376.85 ലക്ഷം രൂപയും സെർവർ വാങ്ങുന്നതിനും റെസ്റ്റോറന്റിൽ ഓൺലൈൻ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കമ്പ്യൂട്ടർ വാങ്ങുന്നതിനായി 307 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 6)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1294.82 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 2320.28 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധിക ആവശ്യം വന്ന 1023.46 ലക്ഷം രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗംവഴി കണ്ടെത്തി മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയാണ് സമിതിയോട് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ പ്രൈസ് സോഫ്റ്റ്‌വെയർ വികസിപ്പിക്കുന്നത് താമസിച്ചതിനാലും റെസ്റ്റോറന്റിൽ ഓൺലൈൻ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയാത്തതിനാലും ഉദ്ദേശിച്ച തുക ചെലവഴിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല

ശുപാർശ

2059-80-001-98—പൊതുമാതൃക—ജനറൽ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—മേൽനോട്ടം

കെട്ടിട വിഭാഗത്തിലെ ജൂഡീഷ്യൽ സർക്കിൾ എറണാകുളം ഉൾപ്പെടെ നാല് സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും അനുബന്ധ ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളം ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ് വഹിക്കുന്നത്. ടൂർ റ്റി.എ. പി.ഒ.എൽ., മറ്റ് ഇനങ്ങൾ, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും എന്നിവയിൽ അനുവദിച്ച തുക പര്യാപ്തമല്ലായെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 15.5 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 7)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 740.49 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 646.69 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആന്ധ്രപാതകമാക്കിയാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

2059-80-001-97—പൊതുമരാമത്ത്—ജനറൽ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—നിർവ്വഹണം

കെട്ടിടവിഭാഗത്തിന് കീഴിലുള്ള 19 ഡിവിഷനുകളിലെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളം, പൊതുമരാമത്ത് റസ്റ്റഹൗസ് ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം, ലെജിസ്ലേഷൻ കോംപ്ലക്സിലേക്ക് നിയോഗിക്കപ്പെട്ട ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം എന്നിവ ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ് നിർവ്വഹിക്കുന്നത്. ഈ ശീർഷകത്തിൽ അഡി യാത്രാനുകൂല്യത്തിന് 5 ലക്ഷം രൂപയും ടെലഫോൺ ചെലവുകൾക്ക് 20 ലക്ഷം രൂപയും മറ്റിനങ്ങൾക്ക് 25 ലക്ഷം രൂപയും മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 15 ലക്ഷം രൂപയും പി.ഒ.എല്ലിന് 10 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 8)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 13589.13 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 12720.31 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ശമ്പള കടിശ്ശിക തുക നൽകുന്നതിനാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടത് എന്നാൽ തുക നൽകാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

2059 -80 -053—പൊതുമരാമത്ത്—ജനറൽ—സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും

കെട്ടിടങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും, വൈദ്യുത സാമഗ്രികളുടെ സംരക്ഷണവും രാജ്ഭവൻ സജ്ജീകരിക്കൽ, തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലുള്ള സർക്കാർ കെട്ടിടങ്ങളുടെ സംരക്ഷണം, ന്യൂഡൽഹിയിലെ കേരളാ ഹൗസിന്റെ പണികൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്ന തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 12.5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 9)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 2156.03 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1506.15 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

3054-01-001-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക്—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, നാഷണൽ ഹൈവേ

ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, നാഷണൽ ഹൈവേ ഓഫീസിലെ വേതനം, യാത്രാചെലവുകൾ, ഓഫീസ് ചെലവുകൾ തുടങ്ങിയ എല്ലാ ചെലവുകളും ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ് നിർവ്വഹിക്കുന്നത്. ഈ ശീർഷകത്തിൽ യാത്രാബത്ത ഇനത്തിൽ 9 ലക്ഷം രൂപയും യാത്രാ ആനുകൂല്യയിനത്തിൽ 1,50,000 രൂപയും വേതനം 10 ലക്ഷം രൂപയും ഓഫീസ് ചെലവുകൾ 11 ലക്ഷം രൂപയും മെഡിക്കൽ റീ-ഇംബേഴ്സ്മെന്റിൽ 4 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 10)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ആകെ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 404.22 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവ് 374.78 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അവധിയാത്രാ ആനുകൂല്യത്തിൽ 61,000 രൂപയും വേതന ഇനത്തിൽ 2.5 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനർ വിനിയോഗത്തിലൂടെ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്. പൂർണ്ണമായും ചെലവഴിച്ച യാത്രാബത്ത ഇനത്തിലും, മെഡിക്കൽ റീ-ഇംബേഴ്സ്മെന്റ് ഇനത്തിലും അധികതുക സർക്കാരിൽ അനുവദിച്ചുകിട്ടിയില്ല. ശമ്പള ഇനത്തിൽ ഒന്നാം തരം ഡ്രോപ്പ്സ്റ്റാന്റെ ഏഴ് ഒഴിവുകളിലും ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കാത്തതിനാൽ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നു. 29.44 ലക്ഷം രൂപ ബാക്കി വന്നത് ജീവനക്കാരുടെ ഒഴിവുകൾ നികത്താത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഈ ചെലവ് ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിലായതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം അധികമായി അനുവദിച്ച തുക ചെലവ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ

3054-01-001-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—നാഷണൽ ഹൈവേയ്സ്—ഭരണവും
നടത്തിപ്പം—മേൽനോട്ടവും നിർവ്വഹണവും

ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കീഴിലുള്ള സർക്കിൾ ഓഫീസുകൾ ഡിവിഷണൽ ഓഫീസുകൾ എന്നിവയിലെ ശമ്പളം, ഓഫീസ് ചെലവുകൾ തുടങ്ങിയവ ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ് നിർവ്വഹിക്കുന്നത്. നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ സ്റ്റോളർഷിപ്പുകളും സ്റ്റൈപ്പന്റുകളും ഇനത്തിൽ 10 ലക്ഷം രൂപയും ഇലക്ട്രിസിറ്റി ചാർജ്ജ്, ടെലഫോൺ ചാർജ്ജ്, വെള്ളക്കരം എന്നിവയ്ക്ക് 30 ലക്ഷം രൂപയും, പി.ഒ.എൽ- ഇനത്തിൽ 20 ലക്ഷം രൂപയും, മെഡിക്കൽ റീ ഇംബേഴ്സ്മെന്റിൽ 6 ലക്ഷം രൂപയും ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 11)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 5426.49 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 5098.35 ലക്ഷം രൂപയാണ്. സ്റ്റോളർഷിപ്പുകളും, സ്റ്റൈപ്പന്റുകളും ഇനത്തിൽ 10.93 ലക്ഷം രൂപയും ടെലഫോൺ ചാർജ്ജ് ഇനത്തിൽ 3 ലക്ഷം രൂപയും വെള്ളക്കരം ഒടുക്കുന്നതിന് 5.94 ലക്ഷം രൂപയും മെഡിക്കൽ റീ-ഇംബേഴ്സ്മെന്റ് ഇനത്തിൽ 3.00 ലക്ഷം രൂപയും ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം അധികമായി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ആയത് പൂർണ്ണമായും ചെലവഴിച്ചു.

ശിപാർശ

3054-01-337-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—നാഷണൽ ഹൈവേകൾ—റോഡുപണികൾ—
സംസ്ഥാനത്തിനകത്തുള്ള ദേശീയപാതയിലെ അത്യാവശ്യ
അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

സംസ്ഥാനത്തിനകത്തുള്ള ദേശീയപാതകളിലെ അത്യാവശ്യ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ സമയബന്ധിതമായി ചെയ്തുതീർക്കുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 5 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 12)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 500 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. കടിശ്ശിക ബില്ലുകളുടെ ആകെ ചെലവ് 332.01 ലക്ഷം രൂപ. സർക്കാരിലേക്ക് സമർപ്പിച്ച മുഴുവൻ ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് പ്രപ്പോസലുകൾക്ക് അനുമതി ലഭിക്കാത്തതിനാൽ മുഴുവൻ ബജറ്റ് വിഹിതവും ചെലവ് ചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. അധികമായി ആവശ്യപ്പെട്ട തുക സർക്കാരിൽ നിന്നും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടില്ല. ശിപാർശ പ്രകാരം ആവശ്യപ്പെട്ട തുക ലഭിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ അത്യാവശ്യ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യാമായിരുന്നു.

ശിപാർശ

3054-01-800-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—നാഷണൽ ഹൈവേകൾ—മറ്റു ചെലവുകൾ—
മുനിസിപ്പൽ അതിർത്തികളുള്ളിൽ വരുന്ന നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ
സംരക്ഷണം

പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ നിന്നും നിലവിൽ 10 ലക്ഷം രൂപയുടെ ബിൽ തുകകൊടുക്കാനുണ്ടെന്നും ധാരാളം അപകടങ്ങൾ മുനിസിപ്പൽ അതിർത്തികളുള്ളിൽ വരുന്ന ഹൈവേകളിൽ ഉണ്ടാകുന്നതിനാൽ കൂടുതൽ പണികൾ ഈ ഭാഗത്ത് ആവശ്യമായി വരുന്നുവെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 13)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 25 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 3.98 ലക്ഷം രൂപയാണ്. സർക്കാരിൽ നിന്നും പ്രവൃത്തികൾക്കുള്ള ഭരണാനുമതി 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷം ഒരു പ്രവൃത്തിക്കും ലഭ്യമായിട്ടില്ല. ആയതുകൊണ്ട് സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം അധികമായി ആവശ്യപ്പെട്ട തുക സർക്കാരിൽ നിന്നും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടില്ല.

ശിപാർശ

3054-03-103-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ സംരക്ഷണവും
അറ്റകുറ്റപ്പണികളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകളുടെ സംരക്ഷണവും
അറ്റകുറ്റപ്പണികളും (13-ാം ധനകാര്യകമ്മീഷൻ ശിപാർശ)

13-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ അനുവദിച്ച ഗ്രാന്റ് ചെലവിടുന്നതിനും പൂർത്തിയായ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ബില്ലുകൾ മാറി നൽകുന്നതിനുവേണ്ടിയും ഈ ശീർഷകത്തിൽ 10 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 14)

സ്വീകരിച്ച നടപടി (ധനകാര്യം)

പതിമൂന്നാം ധനകാര്യകമ്മീഷന്റെ തുക വകയിരുത്തുന്നതിനായുള്ള '3054-03-103-98' ശീർഷകത്തിൽ നിലവിലുള്ള ബാധ്യതകൾ തീർക്കുന്നതിന് ഭരണവകുപ്പ് ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 526.87 ലക്ഷം രൂപ ഇതിനോടകം അധിക വിഹിതമായി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള ബാധ്യതകൾ തീർക്കുന്നതിന് ഇനിയും അധികതുക ആവശ്യമുള്ളപക്ഷം ഭരണവകുപ്പ് ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിഹിതം അനുവദിക്കുന്നത് പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

സ്വീകരിച്ച നടപടി (പൊതുമരാമത്ത്)

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം അനുവദിച്ചിരുന്നില്ല. ആകെ ചെലവായത് 524.17 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

3054-03-103-97—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും (14 -ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ ശിപാർശ)

പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും സംരക്ഷണത്തിനായി തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. കേന്ദ്രസർക്കാർ ഡിവിസിബിൾ പൂൾ 32 ശതമാനമായിരുന്നത് 42 ശതമാനമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ആനുപാതികമായ തുക ലഭിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ മേൽ വിഷയം പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 15)

സ്വീകരിച്ച നടപടി (ധനകാര്യം)

പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ വിഹിതം വകയിരുത്തുന്ന '3054-03-103-97' എന്ന ശീർഷകത്തിൽ പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ ശിപാർശയുടെ അഭാവത്തിൽ തുക വകയിരുത്തുന്നത് പ്രായോഗികമല്ല. എന്നാൽ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള '3054-03-337-39' എന്ന

ശീർഷകത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിന് പുറമെ ഭരണാനുമതിയുടെയും പ്രവർത്തന പുരോഗതിയുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആവശ്യമായ അധിക തുക അനുവദിച്ചു നൽകുന്നുണ്ട്.

സ്വീകരിച്ച നടപടി (പൊതുമരാമത്ത്)

നിലവിൽ ഭരണാനുമതിയുള്ള പണികൾ ഒന്നും തന്നെ ഇല്ല ആയതിനാൽ ചെലവൊന്നും ഈ ശീർഷകത്തിൽ വന്നിട്ടില്ല സമിതി ശിപാർശപ്രകാരം തുക അനുവദിക്കാത്ത സമീപനം പുനഃപരിശോധിച്ച് ആവശ്യമുള്ള തുക അനുവദിക്കണമെന്ന സമിതിയുടെ ശിപാർശ ധനകാര്യ കമ്മീഷനെ അറിയിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശിപാർശ

3054-03-337-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—

റോഡുപണികൾ സാധാരണ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി തുക വകയിരുത്തുന്ന പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുക അപര്യാപ്തമാണ്. കരാറുകാരുടെ കുടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകുന്നതിനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനും ബില്ലിന്റെ വില നൽകുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 100 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 16)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 14850 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 28884.43 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴിയും ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

3054-03-337-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാനഹൈവേകൾ—റോഡുപണികൾ—
ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളുടെ പുതുക്കലുകൾ

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം പുതുക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ കരാറുകാരടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനും 20% റോഡുകളുടെ ഉപരിതലം പുതുക്കൽ ജോലികൾ ഏറ്റെടുക്കാനുമായി ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ച തുക പര്യാപ്തമല്ലാത്തതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 100 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 17)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 13068 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 15508.25 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴിയും ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

3054-03-337-97—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—റോഡുപണികൾ—
ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളുടെ പ്രത്യേക അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ പ്രത്യേക അറ്റകുറ്റ പണികൾക്കുവേണ്ടി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ കരാറുകാരടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകുവാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഇപ്പോൾ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 50 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 18)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 5000 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 5071.28 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-03-337-96—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—
റോഡുപണികൾ—വെള്ളപ്പൊക്ക കെട്ടതികളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

പൊതുമാതൃത്വ വകുപ്പിനുകീഴിലുള്ള റോഡുകളിലെ വെള്ളപ്പൊക്ക കെട്ടതികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി തുക വകയിരുത്തുന്ന പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ കരാറുകാരടെ കൂടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി 70 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 19)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 3000 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 11466.11 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടി വന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-03-337-95—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—
റോഡുപണികൾ—വിശിഷ്ടാതിഥികളുടെ സന്ദർശനം, റിപ്പബ്ലിക്ക്
സ്വാതന്ത്ര്യ ദിനാചരണം എന്നിവ സംബന്ധിച്ച്

വിശിഷ്ടാതിഥികളുടെ സന്ദർശനം, റിപ്പബ്ലിക്ക് സ്വാതന്ത്ര്യ ദിനാചരണം എന്നിവ സംബന്ധിച്ച പണികൾ എന്നിവയ്ക്കായി തുക വകയിരുത്തുന്ന പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ കരാറുകാരടെ കൂടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഇപ്പോൾ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 3 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 20)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 400 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 406.16 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-03-337-94—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—
റോഡുപണികൾ—നഗരത്തിനുള്ളിലെ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, തൃശ്ശൂർ, കോഴിക്കോട്, കൊല്ലം എന്നീ നഗരങ്ങളിലെ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുവേണ്ടി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകുന്നതിനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 20 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 21)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 471.90 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 641.32 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടി വന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-03-337-93—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—സംസ്ഥാന ഹൈവേകൾ—
റോഡുപണികൾ—ശബരിമല വർഷികൾ

ശബരിമലയിലേക്കുള്ള റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും ഈ വർഷത്തെ പണി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 150 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 22)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 2000 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 15828.59 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-04-105-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും—സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും (13-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ ശുപാർശ)

പ്രധാന ജില്ലാതല റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുവേണ്ടി 13-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ അനുവദിച്ച ഗ്രാന്റ് ചെലവിട്ടുവാനുള്ള പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ പൂർത്തിയായ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ബില്ലുകൾ മാറി നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി 20 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി വകയിരുത്തണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 23)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1000 രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1244.90 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

3054-80-001-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും ജനറൽ - ഭരണവും നടത്തിപ്പും - നടത്തിപ്പ്

റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ ഓഫീസിലെ ജീവനക്കാരുടെയും, കെഎസ്ടിപി ഓഫീസിലെ ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും നിർവ്വഹിക്കുന്നത് ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ്. പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റ പണികൾക്കുമായി 1 ലക്ഷം രൂപയും, പി.ഒ.എൽ. ഇനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 24)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1336.23 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1268.23 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഡി.എ. വർദ്ധനവ്, ശമ്പളക്കുടിശ്ശിക തുക നൽകൽ എന്നിവയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിനേക്കാൾ കുറവ് വന്നതിനാൽ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിൽ ആയിരുന്നതിനാൽ ധനപുനർവിനിയോഗം വഴി കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

3054-80-001-98--റോഡുകളും പാലങ്ങളും--ജനറൽ--ഭരണവും നടത്തിപ്പും--
മേൽനോട്ടം

റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ കീഴിലുള്ള സർക്കിൾ ഓഫീസുകളിലെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനുള്ള തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുമായി 1 ലക്ഷം രൂപയും, പി.ഒ.എൽ. ഇനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 25)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1103.03 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 928.46 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഡി.എ. വർദ്ധനവ്, ശമ്പളക്കുടിശ്ശിക തുക നൽകൽ എന്നിവയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിനേക്കാൾ കുറവ് വന്നതിനാൽ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിൽ ആയിരുന്നതിനാൽ ധനപുനർവിനിയോഗം/വഴി കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

3054-80-00197--റോഡുകളുംപാലങ്ങളും--ജനറൽ--ഭരണവും നടത്തിപ്പും--
നടത്തിപ്പും--നിർവ്വഹണം

റോഡുകളും പാലങ്ങളും വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെയും സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും കീഴിലുള്ള 16 ഡിവിഷണൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും തിരുവനന്തപുരത്തും കോഴിക്കോട്ടുമുള്ള 2 മെക്കാനിക്കൽ ഡിവിഷൻ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും 6 ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് എക്സിക്യൂട്ടീവ്

എഞ്ചിനീയർമാരുടെയും ഓഫീസുകളിലെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും നിർവ്വഹിക്കുന്നത് ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിന്നാണ്. കൂടാതെ കെഎസ്റ്റിപി ഡിവിഷൻ ഓഫീസുകളിലെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും ഈ ശീർഷകത്തിലാണ് വഹിക്കുന്നത്. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ഓഫീസ് ചെലവിനത്തിൽ വെള്ളക്കരത്തിന് 4 ലക്ഷം രൂപയും, വൈദ്യുതി ചെലവിന് 5 ലക്ഷം രൂപയും, ടെലിഫോൺ ചെലവിന് 2 ലക്ഷം രൂപയും, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 5 ലക്ഷം രൂപയും, പി.ഒ.എൽ. ഇനത്തിൽ 10 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 26).

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 16829.19 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 14659.93 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഡി.എ. വർദ്ധനവ്, ശമ്പളക്കുടിശ്ശിക തുക നൽകൽ എന്നിവയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിനേക്കാൾ കുറവ് വന്നതിനാൽ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിൽ ആയിരുന്നതിനാൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

3054-80-004-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—ജനറൽ—ഗവേഷണവും പരിഷ്കരണവും—

കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട്

ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ ഡ്രിങ് ബോർഡിന്റെ കീഴിൽ ഹൈവേകളുടെ ഗവേഷണത്തിനും പരിഷ്കരണത്തിനും വേണ്ടിയുള്ള കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും ഓഫീസ് ചെലവുകളും നിർവ്വഹിക്കുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ ഓഫീസ് ചെലവിനത്തിൽ വെള്ളക്കരത്തിന് 1 ലക്ഷം രൂപയും, വൈദ്യുതി ചെലവിന് 4 ലക്ഷം രൂപയും, ടെലിഫോൺ ചെലവിന് 1 ലക്ഷം രൂപയും, പി.ഒ.എൽ. ഇനത്തിന് 2 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 27)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം നോൺ പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിൽ 284.37 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചിരുന്നില്ല. 238.43 ലക്ഷം രൂപ നോൺ പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിലും 266.99 ലക്ഷം രൂപ പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിലും ചെലവായിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ അധികമായി പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിൽ വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഡി.എ. വർദ്ധനവ്, ശമ്പളക്കുടിശ്ശിക തുക നൽകൽ എന്നിവയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിനേക്കാൾ കുറവ് വന്നതിനാൽ നോൺ പ്ലാൻ ശീർഷകത്തിൽ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിലായിരുന്നു. ആയതിനാൽ ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

3054-80-004-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—ജനറൽ-ഗവേഷണവും പരിഷ്കരണവും—
പബ്ലിക് വർക്ക് ഡിസൈൻ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ ക്യാബിനറ്റ് കൺട്രോൾ
ആൻഡ് റിസർച്ച് ബോർഡ്

ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ ഡ്രിങ്ങ് ബോർഡിന്റെ ഓഫീസിലെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസും നിർവ്വഹിക്കുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് 1 ലക്ഷം രൂപയും, പി ഒ എൽ ഇനത്തിൽ 1 ലക്ഷം രൂപയും, ഓഫീസ് ചെലവിന് 1 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ധനപുനർവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 28)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 473.87 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 460.12 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഡി.എ. വർദ്ധനവ്, ശമ്പളക്കുടിശ്ശിക തുക നൽകൽ എന്നിവയിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിനേക്കാൾ കുറവ് വന്നതിനാൽ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും അലവൻസുകളും മറ്റ് ഓഫീസ് ചെലവുകളും ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിനുള്ളിൽ ആയിരുന്നതിനാൽ ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി കൂടുതൽ തുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

3054-80-10797—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—ജനറൽ—റെയിൽവേ സുരക്ഷിതത്വപണികൾ—
കാവൽക്കാർ ഇല്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസിംഗുകളിൽ കാവൽ
സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തൽ

കാവൽക്കാർ ഇല്ലാത്ത ലെവൽ ക്രോസിംഗുകളിൽ കാവൽ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നൽകേണ്ട കുടിശ്ശിക തുക ഏകദേശം 5 കോടി രൂപയാണ്. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയ്ക്ക് നൽകാവുന്നതുള്ള കുടിശ്ശിക കൂടി കണക്കിലെടുത്ത് നടപ്പുവർഷം വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണെന്ന് സമിതിക്ക് ബോധ്യപ്പെട്ടതിനാൽ 5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 29)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 200 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1084.40 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടി വന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

3054-80-800-95—റോഡുകളും പാലങ്ങളുംപണികൾ—ജനറൽപണികൾ—മറ്റ് ചെലവുകൾ
പണികൾ—റോഡ് സുരക്ഷിതത്വ പണികൾ

റോഡ് സുരക്ഷിതത്വത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടപ്പാതകൾ, ട്രാഫിക് ഐലന്റുകൾ, പാർശ്വ ചാലുകൾ തുടങ്ങിയവ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ഈ ശീർഷകത്തിൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 30)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 352 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1139.93 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടി വന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

പൊതു ശിപാർശ

പാതയോരങ്ങളിൽ അനധികൃതമായി ദീർഘസമയം വാഹനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നതും കല്ല്, മണൽ, തടി എന്നിവ നിക്ഷേപിക്കുന്നതും വാഹന ഗതാഗതത്തിനും കാൽനടയാത്രയ്ക്കും തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുകയും അപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമാവുകയും ചെയ്യുന്നതിൽ സമിതി ആശങ്ക രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. ഇതിനെതിരെ ആവശ്യമായ ബോധവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനും പാതയോരങ്ങളിൽ നിന്നും ഇവ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിൽ നിന്നും തുക ഈടാക്കണമെന്നും പുതിയ റോഡുകളിൽ ആവശ്യമായ ബസ്ബേകൾ നിർമ്മിക്കണമെന്നും റോഡ് സുരക്ഷയെ സംബന്ധിച്ച് പൊതുമരാമത്ത്, ഗതാഗതം, പോലീസ് എന്നീ വകുപ്പുകളുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് സമഗ്രമായ ഒരു റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 31)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഹു.പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രിയും ബഹു.ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രിയും സംയുക്തമായി എല്ലാ ജില്ലാ കളക്ടർമാരും വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ജില്ലാതല മേധാവികളുമായി നടത്തിയ വിദിധി കോൺഫറൻസിൽ പ്രസ്തുത ഖണ്ഡികയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ വിവിധ വകുപ്പുകൾക്ക് നൽകുകയുണ്ടായി. ആയതിൻപ്രകാരമുള്ള നടപടികൾ തുടർന്നു വരുന്നു. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ റോഡ്സൈഡിൽ അനധികൃതമായി നിക്ഷേപിച്ചിട്ടുള്ള കല്ല്, മണൽ, തടി മുതലായവ മാറ്റുന്നതിനും അനധികൃത കയ്യേറ്റങ്ങൾ ഒഴിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

ശിപാർശ

3054-80-800-94 (03)—റോഡുകളും പാലങ്ങളും—ജനറൽ—മറ്റ് ചെലവുകൾ—
വാഹന ഗതാഗതത്തിനായി സൈൻബോർഡുകൾ
സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും

വാഹന ഗതാഗതത്തിനായി സൈൻബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും അവ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുമായി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 2 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 32)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 176 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 196.97 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടി വന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

പൊതു ശുപാർശ

മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ ജില്ലകളെ നിശ്ചയിച്ച് സൈൻബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സൈൻബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് പൊതുമരാമത്ത്, ഗതാഗതം, പോലീസ് എന്നീ വകുപ്പുകൾ സംയുക്തമായി ചർച്ച ചെയ്ത് സമഗ്രമായ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 33)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള റോഡുകളിൽ സൈൻബോർഡുകൾ ആവശ്യാനുസരണം സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് എല്ലാ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാർക്കും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളതും ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തുടനീളം ആവശ്യകതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സൈൻബോർഡുകൾ സ്ഥാപിച്ചുവരികയും ചെയ്യുന്നു.

ശുപാർശ

4059-01-051-99---പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ്---ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ--- നിർമ്മാണം---സംസ്ഥാന നിയമസഭ

കേരള നിയമസഭയുടെ നവീകരണ പണികൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്ന തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 15 ലക്ഷംരൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 34)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 35.50 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും

മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-97—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധന ചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം

- ഇലക്ഷൻ

ഇലക്ഷൻ കമ്മീഷന്റെ ആസ്ഥാന മന്ദിര നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധന പുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 35)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 153.53 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. വിവിധ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ നിന്നും ലഭിക്കാനുള്ള അനുമതി ലഭിക്കാത്തതിനാൽ പ്രവൃത്തി തുടങ്ങാൻ വളരെ അധികം കാലതാമസം നേരിട്ടു. പ്രവൃത്തി സമയബന്ധിതമായി നടത്താൻ കഴിയും എന്ന കാരണത്താലാണ് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-96-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - ഭൂനികുതി - വൻകിട മരാമത്ത് പണികൾ

ഭൂനികുതിവകുപ്പിലെ പണികൾക്കായി വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1.5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 36)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 58.98 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 28.58 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-95—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - മുദ്രപത്രങ്ങൾ, രജിസ്ട്രേഷൻ

ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1.5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 37)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 295.97 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 576.51 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യമായി വന്ന 280.54 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-93-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - വിൽപ്പന നികുതി - വൻകിട മരാമത്ത്പണികൾ

കണ്ണൂർ, മഞ്ചേശ്വരം, കോട്ടയം എന്നിവിടങ്ങളിൽ വാണിജ്യനികുതി വകുപ്പിന്റെ പുതിയ കെട്ടിടങ്ങളുടെ പണി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ളതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1.50 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 38)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 13.97 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-92-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ - നിർമ്മാണം - പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷൻ - വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ

പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷന്റെ വിവിധ പണികൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക പര്യാപ്തമല്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കോട്ടയം, തിരുവനന്തപുരം എന്നിവിടങ്ങളിൽ കൂടുതൽ സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന പണികൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 3.2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 39)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 76.76 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ തിരുവനന്തപുരം, കോട്ടയം എന്നിവിടങ്ങളിൽ പുതിയ കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഭരണാനുമതി ലഭിക്കാൻ കാലതാമസം നേരിട്ടതിനാൽ ഉദ്ദേശിച്ച തുക ചെലവഴിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-01-051-91-16—പൊതുമാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ് ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-
നിർമ്മാണം-സെക്രട്ടേറിയറ്റ് ജനറൽ സർവ്വീസ് - വൻകിട.
മാമത്ത് പണികൾ

സെക്രട്ടേറിയറ്റിലെ പുതിയ അനക്സ് കെട്ടിടത്തിന്റെ ജോലികൾ പൂരോഗമിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്ന തുക അപര്യാപ്തമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 15 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 40)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 9.55 കോടി രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1558.06 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 603.06 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി കണ്ടെത്തി. മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. സെക്രട്ടേറിയറ്റ് കെട്ടിടം നവീകരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ അനുമതി ലഭിക്കാത്തതിനാൽ പ്രധാന പണികളൊന്നും ഏറ്റെടുക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-01-051-89-16—പൊതുമാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ
- നിർമ്മാണം - പോലീസ് - വൻകിട മാമത്ത് പണികൾ

ജില്ലാ പോലീസ് ഓഫീസുകളുടെയും മറ്റും പണികൾ ഉൾപ്പെടുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. 25 ലക്ഷം രൂപ മതിപ്പുചെലവിൽ തലയോലപ്പാമ്പ് സ്റ്റേഷന്റെ പണിക്ക് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതിനാലും പല ഓഫീസുകളുടെയും പണി ചെയ്യാനുള്ളതിനാലും ഈ ശീർഷകത്തിൽ 20 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 41)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം .01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-88-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ- നിർമ്മാണം - ജയിൽ - വൻകിടമരാമത്ത് പണികൾ

ജയിൽ ഡി.ജി.പി, ഐ.ജി, ഡി.ഐ.ജി. ഓഫീസുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പു സാമ്പത്തിക വർഷം അനുവദിച്ച 5.42 ലക്ഷം രൂപ അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 40 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 42)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 5.42 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 16.14 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 10.72 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-86-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ- നിർമ്മാണം - പൊതുമരാമത്ത് പണികൾ (സിവിൽജോലികൾ) -വൻകിട മരാമത്ത് പണികൾ

സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, മിനി സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ തുടങ്ങിയ മേജർ പണികൾക്കുള്ള അടങ്കലാണിത്. 55 പണികൾക്കായി 160.60 കോടി രൂപയുള്ള ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതിനാലും പല പണികളും പുരോഗതിയിലായതിനാലും ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകുവാനും

പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കാനും ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ
ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന്
സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 43)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 26.45 കോടി രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത്ത്
52.94 കോടി രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം
ആവശ്യം വന്ന 26.49 കോടി രൂപ ധനപുനർവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. മുൻ
വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള
കുടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക
ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ.
അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-01-051-85-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ- നിർമ്മാണം-
അണിപ്രതിരോധവും നിയന്ത്രണവും-വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

വിവിധ ഫയർ സ്റ്റേഷനുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം എറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതിന്
ഈ ശീർഷകത്തിൽ 20 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/
ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 44)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ
ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും
മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ്
സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ
കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക
ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-01-051-83—പൊതുമാമത്ത് മൂലധന ചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - രാജ്ഭവൻ

രാജ്ഭവൻ കെട്ടിടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി റിവൈസഡ് ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ ഈ പുതിയ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷം വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 45)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം .01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കിടപ്പുകൾ വിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കിടപ്പുകൾ തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-01-051-75-16—പൊതുമാമത്ത് മൂലധന ചെലവ് - ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - വാണിജ്യ നികുതി വകുപ്പ് - വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ

വാണിജ്യനികുതി വകുപ്പിന്റെ പണികൾക്കായി ഉൾപ്പെടുത്തിയ ഈ ശീർഷകത്തിൽ നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക പര്യാപ്തമാണ്. എന്നാൽ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 50 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 46)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 3.84 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ആകെ ചെലവായത് 9.68 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന തുക ധനപുനവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. നോൺപ്ലാൻ ഇനത്തിൽ ചെലവൊന്നും ആയിട്ടില്ല. മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും

മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ഭാഗികമായി മാത്രമേ ആവശ്യമായി വന്നുള്ളൂ.

ശുപാർശ

4059-01-051-71-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ്-ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ-നിർമ്മാണം - മാനുവൽ ഉത്തരജകപാക്കേജിന്റെ കീഴിലുള്ള പദ്ധതികൾ-പൊതുമരാമത്ത് പണികൾ (കെട്ടിടങ്ങൾ)-വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ

മാനവവിരുദ്ധ പാക്കേജിലെ പണികൾ വളരെ പുരോഗതിയിലാണെന്നും ഇതിൽ എല്ലാ വകുപ്പുകളിലേയും കെട്ടിട നിർമ്മാണങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്നുവെന്നും മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 45 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപയോഗഭർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 47)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 5 കോടി രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 2207.72 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 1707.72 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ അനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-60-051-88-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ് - മറ്റ് കെട്ടിടങ്ങൾ - നിർമ്മാണം- ജയിൽ-വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ

ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ തുക ഒന്നും തന്നെ വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച പുതിയ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുവാനും കിടപ്പുകൾ നൽകുവാനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 40 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപയോഗഭർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 48)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻവർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. ഈ ശീർഷകത്തിൽ പുതിയ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ല. 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-60-051-86-16—പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനച്ചെലവ് - മറ്റ് കെട്ടിടങ്ങൾ- നിർമ്മാണം - പൊതുമരാമത്ത് പണികൾ (സിവിൽ പണികൾ) - വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ.

സംസ്ഥാനത്ത് വിവിധ സ്റ്റേറ്റ് ഹൗസുകളുടേയും മറ്റുകെട്ടിടങ്ങളുടേയും പണികൾക്ക് നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷം തുകയൊന്നും വകകൊള്ളിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ നടന്ന് കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പണികൾക്കും ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച പുതിയ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുവാനും കുടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനുമായി 10 കോടി രൂപ ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 49)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഈ ശീർഷകത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം ഒന്നുംതന്നെയില്ലായിരുന്നു. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 470.45 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനർവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കുടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കുടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ഭാഗികമായി മാത്രമേ ആവശ്യമായിവന്നുള്ളൂ.

ശിപാർശ

4059-60-051-83--പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ്--മറ്റു കെട്ടിടങ്ങൾ--നിർമ്മാണം--
രാജ് ഭവൻ

രാജ് ഭവൻ കെട്ടിടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി റിവൈസ്ഡ് ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ ഈ പുതിയ ശീർഷകത്തിൽ 3 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 50)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം .01 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-60-051-77-16--പൊതുമരാമത്ത് മൂലധനചെലവ്--മറ്റ് കെട്ടിടങ്ങൾ--
നിർമ്മാണം--നിയമസഭാ ഹോസ്പിറ്റൽ കോമ്പൗണ്ടിൽ
നിയമസഭാ സാമാജികർക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്ലാറ്റ്
നിർമ്മാണം--വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ (കെട്ടിടങ്ങൾ)

നിയമസഭാ സാമാജികർക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്ലാറ്റ് നിർമ്മാണം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതിനാലും വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള തുക അപര്യാപ്തമായതിനാലും ഈ ശീർഷകത്തിൽ 10 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 51)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം .82 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-60-051-69—പൊതുമാതൃത്വ മൂലധനച്ചെലവ്—മറ്റ് കെട്ടിടങ്ങൾ—നിർമ്മാണം—
ജഡ്ജിഷ്യറിയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനം (കോടതി
കെട്ടിടങ്ങൾ, ജഡ്ജിമാരുടെ വാസസ്ഥലങ്ങൾ എന്നിവയുടെ
നിർമ്മാണം—60 % കേന്ദ്ര വിഹിതം)

60% കേന്ദ്ര സഹായം ഉള്ള ഈ പുതിയ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക കോടതി കെട്ടിടങ്ങളുടെ പണികൾക്ക് അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 30 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 52)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1632 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 2304.88 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ ഉത്തരവ് മുഖേന അധികം ആവശ്യം വന്ന 672.88 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി കണ്ടെത്തി. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആസ്പദമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 5/2016 വരെയുള്ള കിടപ്പുകൾക്ക് തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

4059-80-051-79—പൊതുമാതൃത്വ മൂലധനച്ചെലവ്—ജനറൽ—നിർമ്മാണം—
ജെൻഡർ ബഡ്ജറ്റിംഗിന് തുടക്കം

ഭരണാനുമതി കിട്ടിയ പണികൾ ചെയ്തുതീർക്കുന്നതിന് അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 53)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 247.12 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ പെലവൊന്നും തന്നെയില്ല. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. കൂടാതെ പുതിയ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ഉള്ള അനുമതി 3/2017 ലാണ് ലഭിച്ചത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

4059-80-051-78—പൊതുമാർഗ്ഗം മൂലധനച്ചെലവ്-ജനറൽ-നിർമ്മാണം-സൈനിക സ്കൂൾ

രേണാനുമതി കിട്ടിയ പണികൾ തുടങ്ങുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 54)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 150 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 83.16 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികം ആക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെ നിലവിലുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. കൂടാതെ പുതിയ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് അനുമതി 3/2017 ലാണ് ലഭിച്ചത്. 5/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. അതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

5054-01-337-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ് - നാഷണൽ ഹൈവേകൾ-റോഡുപണികൾ-നാഷണൽഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന വഴിയിലുള്ള തിരഞ്ഞെടുത്ത പട്ടണങ്ങളിൽ ബൈലൈനുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന്

നാഷണൽ ഹൈവേ അർബൻ ലിങ്കിലെ റോഡുകളുടെ പരിഷ്കരണത്തിനും ഉപപാതകളുടേയും സേവന റോഡുകളുടേയും നിർമ്മാണത്തിനുമായി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പുസാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക

അപര്യാപ്തമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കുറ്റിപ്പുറം - പുതുപൊന്നാനി റോഡ് താഴെചൊവ്വാഭാഗത്തെ വീതികൂട്ടൽ തുടങ്ങിയവയുടെ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ചെങ്കിലും ബില്ലുകൾ സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് അധിക തുക അനിവാര്യമായതിനാൽ 30 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 55)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 329.49 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 38.70 ലക്ഷം രൂപയാണ്. കുറ്റിപ്പുറം-പുതുപൊന്നാനി റോഡിന്റെ ബിൽ സമർപ്പിക്കുന്നതിൽ സാങ്കേതിക തടസ്സം വന്നതിനാലാണ് മുഴുവൻ തുകയും ചെലവഴിക്കാൻ സാധിക്കാതെ വന്നത്. സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം അധികമായി ആവശ്യപ്പെട്ട തുക സർക്കാരിൽ നിന്നും അനുവദിച്ചിട്ടില്ല.

പൊതു ശുപാർശ

റോഡ് കരാർ പണിക്ക് 3 വർഷത്തെ കാലാവധി നിലവിലിരിക്കെ 80 കോടി രൂപ മുടക്കി നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി നിർമ്മിച്ച ആലപ്പുഴ ദേശീയപാതയിലെ 80 കി.മീ. റോഡ് കരാർ കാലാവധി തീരുംമുമ്പേ തകർന്നുപോയതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇതുസംബന്ധിച്ച അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ട് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽ നിന്നും ലഭ്യമാക്കുവാൻ സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 56)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

NATPAC, KHRI, സാമൂഹിക പരിശോധന കമ്മിറ്റി, മെമ്പർ സെക്രട്ടറി ഇൻഡ്യൻ കൗൺസിൽ ഹോർ ടെക്നിക്കൽ എഡ്യൂക്കേഷൻ ന്യൂഡൽഹി, ദേശീയപാതാ വിഭാഗം ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെയും ഏജൻസികളുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ റോഡിന്റെ തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമായി പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന വിഷയങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു. എൻ.എച്ച്.എ. ഐ. യുടെ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമായിട്ടില്ല. ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്.

കാനകളുടെ അഭാവവും വശങ്ങളിൽ ഇടതൂർന്നു വളരുന്ന മരങ്ങളും ഉയർന്ന സൈഡ് ബെംസും (ഇരുഭാഗത്തുള്ള നടപ്പാത) റോഡിന്റെ തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ ദേശീയപാതയുടെ സൈഡിലുള്ള പുരയിടങ്ങൾ റോഡ് ലെവലിൽ നിന്ന് ഉയർന്നു നിൽക്കുന്നതിനാൽ പുരയിടത്തിൽ നിന്നുൾപ്പെടെ ഉള്ള വെള്ളം റോഡിൽ തങ്ങി നിൽക്കുവാൻ ഇടയാകുന്നു. പെട്രോളും ഡീസലും റോഡിൽ വളവുകളിലും മറ്റും വീഴുന്നതും

റോഡ് തകരുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. വെള്ളം ഒഴുക്കിപ്പോകേണ്ടുന്ന ഓടകളും തോടുകളും നികത്തി കയ്യേറ്റം ചെയ്തതിനാലും വെള്ളക്കെട്ട് ഉണ്ടായി റോഡിന്റെ അടിത്തറയിൽ വെള്ളം തങ്ങി നിൽക്കുന്നതിനാലും റോഡിന്റെ അടിത്തറ വരെ ആഴമുള്ള കഴികളുണ്ടാകുവാൻ ഇടയാകുന്നു.

ദേശീയപാതയുടെ അടിത്തറ വളരെ കുറച്ച് വാഹനങ്ങൾ പോകുമായിരുന്ന സമയത്ത് പണിതിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ 30 ടണ്ണിൽ കൂടുതൽ ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ എത്രയോ കൂടുതൽ വാഹനങ്ങളാണ് ദേശീയ പാതയിലൂടെ കടന്ന് പോകുന്നത്. അതിന് അനുസരിച്ച് ഡിസൈൻ ചെയ്ത റോഡ് നിർമ്മിക്കേണ്ടത് വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്. കൂടാതെ റോഡിന്റെ വിതി കൂട്ടിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഒരേ ട്രാക്കിൽ കൂടിയാണ് ഈ വാഹനങ്ങൾ നിരന്തരം പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ഇത്തരം അപാകതകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി NATPAC റോഡിന്റെ ഉപരിതലം മൊത്തമായി ഇളക്കിമാറ്റി പുതിയ അടിത്തറയോടുകൂടിയ റോഡ് നിർമ്മിക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ നാലുവരിപ്പാതയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അനുവദിച്ചതിനാൽ വലിയ മുതൽമുടക്കുള്ള ഈ പദ്ധതി ഒഴിവാക്കി ഉപരിതലം ഇളക്കി റീ സൈക്കിൾ ചെയ്യുന്ന രീതിയിലുള്ള പ്രവൃത്തിയും ഡിബിന്റേജ്, ബി.സി.യും ചെയ്യുന്ന പ്രവൃത്തിയും ചെയ്ത് റോഡ് പുനരുദ്ധരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

റിപ്പോർട്ടുകൾ ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുന്നു.

ശിപാർശ

5054-01-337-98-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനചെലവ് നാഷണൽ ഹൈവേകൾ - റോഡു പണികൾ- ദേശീയപാതയെ നഗരങ്ങളുമായി ബന്ധിക്കുന്ന ഭാഗത്തിന്റെ വികസനം-വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

നാഷണൽഹൈവേ അർബൻലിങ്കിലെ റോഡുകളുടെ പരിഷ്കരണത്തിനും ഉപപാതകളുടെയും സേവന റോഡുകളുടേയും നിർമ്മാണത്തിനുമായി ഇക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച ഇക അപര്യാപ്തമാണ്. ദേശീയ പാതയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ അപകടങ്ങൾ കൂടുതൽ ഉണ്ടാകുന്നതിനാൽ കൂടുതൽ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ അനിവാര്യമായതിനാലും കരമനകളിയിക്കാവിള ദേശീയ പാതയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടം കരമന-പ്രാവച്ചമ്പലം റോഡ് വികസനത്തിന് 74 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച് അതിന്റെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിച്ചെങ്കിലും പുതുക്കിയ എസ്റ്റിമേറ്റ് പ്രകാരം ഏകദേശം 35 കോടി രൂപ നൽകേണ്ടതിനാലും ഈ ശീർഷകത്തിൽ 150 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 57)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 576.61 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1247.58 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ 670.97 ലക്ഷം രൂപ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ മുഖേനയും റീ അപ്രോപ്രിയേഷൻ വഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

5054-01-337-95—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്-നാഷണൽ ഹൈവേകൾ - റോഡുപണികൾ - കൊല്ലം - ആലപ്പുഴ-ദേശീയപാത ബൈപ്പാസ് (കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി ചെലവ് പങ്കിടൽ)

കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ ദേശീയപാത ബൈപ്പാസ് പ്രവൃത്തി പുരോഗമിക്കുന്നുവെന്നും സംസ്ഥാന വിഹിതം നൽകേണ്ടതുണ്ടെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 250 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 58)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 5000.82 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 5432.93 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ 432.11 ലക്ഷം രൂപ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ മുഖേനയും റീ അപ്രോപ്രിയേഷൻ വഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

5054-01-800-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ് -നാഷണൽ ഹൈവേകൾ-മറ്റ് ചെലവുകൾ-ദേശീയപാതയിലെ ബന്ധിക്കുന്ന ഭാഗത്തെ ട്രാഫിക് സുരക്ഷിതത്വ നടപടികൾ

ദേശീയപാതയെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഭാഗത്തെ ട്രാഫിക് സുരക്ഷിതത്വ പണികൾ കൂടുതലായി ചെയ്യേണ്ടതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 25 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 59)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1482.70 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 533.34 ലക്ഷം രൂപയാണ്. 2016-17 സാമ്പത്തിക വർഷം സർക്കാരിൽ നിന്നും പുതിയ പ്രവൃത്തികൾക്ക് ഭരണാനുമതി ലഭിക്കാത്തതു കാരണം മുഴുവൻ തുകയും ചെലവഴിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. കൂടാതെ ആറ്റിങ്ങലിലെ മൂന്നുമുക്ക് മുതൽ പൂവൻപാറ വരെയുള്ള ഗതാഗതക്കെടുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തിക്ക് 22.75 കോടി രൂപയുടെ പ്രവൃത്തി തുടങ്ങിയെങ്കിലും നാളിതുവരെ ബില്ലുകളൊന്നും വന്നിട്ടില്ല

ശിപാർശ

5054-01-800-97---റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ് നഷണൽ ഹൈവേകൾ-മറ്റ് ചെലവുകൾ-ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള വിഹിതം

വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലെ റോഡുപണികൾക്കായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത വകയിൽ (എൽ.എ.ആർ. കേസ്സ്) തുക നൽകുന്നതിലേക്കായി 20 കോടി രൂപയും കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കേശവദാസപുരം വരെയുള്ള റോഡ് വികസനത്തിന് 389 കോടി രൂപയും 2 മേൽപാലങ്ങളുടെ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലേക്കായി 115 കോടി രൂപയും ആവശ്യമായതിനാൽ 504 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 60)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം വോട്ട് ചെയ്തത് 658.37 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 21759.10 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ 21100.73 ലക്ഷം രൂപ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ മുഖേനയും റീ അപ്രോപ്രിയേഷൻ വഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം ചാർജ്ജ് ചെയ്തത് 1000.00 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 837.66 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ചാർജ്ജ് ചെയ്ത ശീർഷകത്തിൽ സർക്കാരിലേക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്ന മുഴുവൻ ബില്ലുകൾക്കും ലെറ്റർ ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് അനുമതി ലഭ്യമാകാത്തതിനാൽ മുഴുവൻ തുകയും ചെലവഴിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല

ശിപാർശ

5054-03-101-99-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മുഖ്യനച്ചെലവ്-
സംസ്ഥാന പാതകൾ-പാലങ്ങൾ-പാലങ്ങളും കല്ലുകൾ-
വൻകീടമരാമത്തു പണികൾ

സംസ്ഥാന പാതകളിൽ വരുന്ന പാലങ്ങളുടെയും കല്ലുകൾക്കുടേയും നിർമ്മാണപരിഷ്കരണം തുടങ്ങിയ പണികൾക്കുള്ള ചെലവുകൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. നിലവിലുള്ള സംസ്ഥാന പാതയിലെ സ്ഥിതികണക്കാക്കി പുതിയ പണികൾ തുടങ്ങുന്നതിനും ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 61)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 658.98 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1559.99 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-03- 101-98-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മുഖ്യനച്ചെലവ്-
സംസ്ഥാന പാതകൾ -പാലങ്ങൾ - നിയമസഭാമണ്ഡല ആസ്തി
വികസനപദ്ധതികൾ - വൻകീട മരാമത്തുപണികൾ

നിയമസഭാ മണ്ഡല ആസ്തി വികസന പദ്ധതികൾക്കായി വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പുതിയ ജോലികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 62)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 2700.00 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 3145.32 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-03-337-98-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—സംസ്ഥാന പാതകൾ-റോഡുപണികൾ-വികസനവും പരിഷ്കരണവും-വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

സംസ്ഥാനപാതകളുടെ നിർമ്മാണം, വികസനം, പരിഷ്കരണം മുതലായ ജോലികൾക്ക് തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമാണ്. നിലവിലുള്ള സംസ്ഥാന പാതയിലെ സ്ഥിതി കണക്കാക്കി പുതിയ പണികൾ തുടങ്ങുന്നതിനായി 100 കോടി രൂപ ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 63)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 2059.31 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 11348.69 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗവഴിയും/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-03-337-95—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—സംസ്ഥാനപാതകൾ—റോഡുപണികൾ—ഹൈവേകളുടെ റോളിംഗ് ഹെവി മെയിന്റനൻസ്

സംസ്ഥാന പാതകളുടെയും പ്രധാന ജില്ലാ റോഡുകളുടെയും ഉപരിതല പുനരുദ്ധാരണത്തിന് അധികതുക വേണ്ടി വരുമെന്നതിനാൽ ഇപ്പോൾ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 64)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 247.12 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ആകെ ചെലവായത് 951.56 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-101-99-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല
റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാലംപണികൾ—പ്രധാന ജില്ലാതല
റോഡുകൾ പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും—വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

പ്രധാന ജില്ലാതല റോഡുകളിൽ വരുന്ന പാലങ്ങളുടെയും കലുങ്കുകളുടെയും നിർമ്മാണം, പരിഷ്കരണം തുടങ്ങിയ പണികൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. 2015-16 വർഷം പുതിയ പണികൾക്ക് ഭരണാനുമതി നൽകിയതിനാലും 2016-17 വർഷം പുതിയ ഭരണാനുമതി നൽകുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 100 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 65)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1235.58 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 18595.42 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-101-98-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—
ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാലംപണികൾ—മറ്റു
ജില്ലാതല റോഡുകൾ, പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും—വൻകിട
മരാമത്ത് പണികൾ

മറ്റ് ജില്ലാതല റോഡുകളിൽ വരുന്ന പാലങ്ങളുടെയും കലുങ്കുകളുടെയും നിർമ്മാണം, പരിഷ്കരണം തുടങ്ങിയ പണികൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പ് വർഷം തുക വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലായെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ബില്ലുകൾ കൊടുത്തു തീർക്കാനുള്ളതിനാൽ 150 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 66)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചിട്ടില്ല ആകെ ചെലവായത് 193.83 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

5054-04-101-96-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാലം പണികൾ—പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണവും വികസനവും നബാർഡ് സഹായത്തോടെയുള്ള പദ്ധതികൾ—വൻകിട മരാമത്തുപണികൾ

നബാർഡിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും വികസനത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 125 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 67)

സ്വീകരിച്ച നടപടി (ധനകാര്യം)

നിർവ്വഹിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ പുരോഗതി അനുസരിച്ച് ചെലവ് തുകയ്ക്കുള്ള റീഇംബേഴ്സ്മെന്റ് ഒക്ടയിമുകൾ നബാർഡിൽ സമർപ്പിച്ച് RIDF സഹായം ലഭ്യമാകുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആവശ്യമുള്ളപക്ഷം തുക ബന്ധപ്പെട്ട ശീർഷകത്തിൽ അധികമായി വകയിരുത്തി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

സ്വീകരിച്ച നടപടി (പൊതുമരാമത്ത്)

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 11416.8 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 5644.17 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ആയതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല. ഭരണാനുമതി, കരാർ വയ്ക്കൽ എന്നീ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ചോദിക്കുന്ന തുക ആ വർഷം തന്നെ ചെലവാകണം എന്നില്ല. ഭരണാനുമതി മുതൽ വർക്ക് തീരുന്നതുവരെയുള്ള സമയത്ത് എന്തെങ്കിലും കാലതാമസം ഉണ്ടായാൽ അത് ഫണ്ട് വിനിയോഗത്തെ ബാധിക്കും. പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും വേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കാൻ പലപ്പോഴും അപ്രതീക്ഷിത കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. ഇത് നിർമ്മാണത്തെയും നിശ്ചിത സമയത്തുള്ള തുക വിനിയോഗത്തെയും ബാധിക്കുന്നു. മേൽ കാരണങ്ങളാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-04-101-95—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ് ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റ് റോഡുകളും പാലംപണികൾ—നിലവിലുള്ള പൂർത്തിയാകാത്ത പണികളുടെ പൂർത്തീകരണം—പാലങ്ങൾ

വിവിധ കാരണങ്ങളാൽ പൂർത്തീകരണം തുടങ്ങിക്കിടക്കുന്ന പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തീകരണത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 68)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1000 രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 126.8 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-101-94—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്— ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും പാലം പണികൾ—ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം (പാലം)

പാലങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 100 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 69)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1000 രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1959.54 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-101-86—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാലം പണികൾ—മാന്യ-വിരുദ്ധ ഉത്തേജക പാക്കേജിൻ കീഴിലുള്ള പദ്ധതികൾ—പൊതുമരാമത്തു പണികൾ (പാലങ്ങൾ)

കുടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ കൊടുത്തുതീർക്കുവാനും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 6 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 70)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 1000 രൂപ മാത്രമാണ് വകയിരുത്തിയിരുന്നത്. എന്നാൽ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ ചെലവായത് 2767.79 ലക്ഷം രൂപയും നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 403.24 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുന:വിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-99-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—പ്രധാന ജില്ലാതല റോഡുകൾ വികസനവും പരിഷ്കരണവും—വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

പ്രധാന ജില്ലാതല റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം, വികസനം, പരിഷ്കരണം എന്നിവയ്ക്കുള്ള തുക ഈ ശീർഷകത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു. 2015-16 വർഷം പുതിയ പണികൾക്ക് ഭരണാനുമതി നൽകിയതിനാലും 2016-17 വർഷം പുതിയ ഭരണാനുമതി നൽകാനുമായി 700 കോടി രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുന:വിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 71)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 6177.92 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 106013.41 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുന:വിനിയോഗംവഴിയും/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—മറ്റു ജില്ലാതല റോഡുകൾ പുതിയ പണികൾ

നടപ്പുസാമ്പത്തികവർഷത്തിൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി 1.5 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 72)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചിട്ടില്ല. ആകെ ചെലവായത് 694.40 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴിയും/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ചുതന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-97—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—മറ്റു ജില്ലാതല റോഡുകൾ വികസനവും പരിഷ്കരണവും

നടപ്പു സാമ്പത്തികവർഷത്തേക്ക് തുകയൊന്നും ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 73)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ആകെ ചെലവായത് 0.78 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-94-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—
ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—
റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണവും വികസനവും നബാർഡ്
സഹായത്തോടെയുള്ള പദ്ധതികൾ—വർകിട മരാമത്തു പണികൾ

നബാർഡിന്റെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനും വികസനത്തിനുമായി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 135 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം ഉപയോഗിച്ചു തുടങ്ങി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 74)

സ്വീകരിച്ച നടപടി (ധനകാര്യം)

നിർവ്വഹിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികളുടെ പുരോഗതി അനുസരിച്ച് ചെലവ് തുകയ്ക്കുള്ള റീ-ഇംബേയ്ക്കുമെന്റ് ക്ലെയിമുകൾ നബാർഡിൽ സമർപ്പിച്ച് RIDF സഹായം ലഭ്യമാകുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആവശ്യമുള്ളപക്ഷം തുക ബന്ധപ്പെട്ട ശീർഷകത്തിൽ അധികമായി വകയിരുത്തിനൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

സ്വീകരിച്ച നടപടി (പൊതുമരാമത്ത്)

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 12981.88 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 12871.37 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഭരണാനുമതി, കരാർ വയ്ക്കൽ എന്നീ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ചോദിക്കുന്ന തുക ആ വർഷം തന്നെ ചെലവാകണം എന്നില്ല. ഭരണാനുമതി മുതൽ വർക്ക് തീരുന്നതുവരെയുള്ള സമയത്ത് ഏതെങ്കിലും കാലതാമസം ഉണ്ടായാൽ അത് ഫണ്ട് വിനിയോഗത്തെ ബാധിക്കും. പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും വേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കാൻ പലപ്പോഴും അപ്രതീക്ഷിത കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. ഇത് നിർമ്മാണത്തെയും നിശ്ചിത സമയത്തുള്ള തുക വിനിയോഗത്തെയും ബാധിക്കുന്നു. മേൽകാരണങ്ങളാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായിവന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-04-337-92—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—മലയോര ഹൈവേ

മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി നിലവിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. 2013-14 വർഷം ആവിഷ്കരിച്ച പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 50 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 75)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 906.10 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1422.13 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള അധികതുക ആവശ്യമായിവന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-04-337-91-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് എന്നീ നഗരങ്ങളിലെ റോഡ് പരിഷ്കരണം—വൻകിട മരാമത്തു പണികൾ

തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് എന്നീ പ്രധാന നഗരങ്ങളിലെ റോഡ് നിർമ്മാണം, പരിഷ്കരണം എന്നീ ജോലികൾക്കായി തുക വകയിരുത്തുന്ന ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷം അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമാണ്. ഭരണാനുമതി ലഭിച്ച പണികൾക്കും പുതിയ ഭരണാനുമതി നൽകാനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 10 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 76)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 329.49 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 269.11 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ 3/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ളൂ. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-04-337-90—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല
റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—ഏഴിമല
നാവിക അക്കാഡമിയിലേക്കുള്ള റോഡ്

ഏഴിമല നാവിക അക്കാഡമിയിലേക്കുള്ള റോഡിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ 10 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 77)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല ആകെ ചെലവായത് 0.70 ലക്ഷം രൂപയാണ്. അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ഉപധനാഭ്യർത്ഥന /ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-89-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല
റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—ശബരിമല
റോഡ് പ്രോജക്ട്—വൻകീട മരമത്തു പണികൾ

ശബരിമലയുടെ സമഗ്ര റോഡ് വികസനത്തിനായി നടപ്പുസാമ്പത്തികവർഷം വകയിരുത്തിയ തുക തികച്ചും അപര്യാപ്തമാണ്. ഹൈക്കോടതി നിർദ്ദേശമനുസരിച്ചുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ച് അനുബന്ധ റോഡു നിർമ്മാണം നടത്തുന്നതിന് നിലവിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 150 കോടി രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 78)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 823.72 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1144.94 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനർവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-83—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെപണികൾ—മാന്യ വിരുദ്ധ ഉത്തരജക പാക്കേജിൻ കീഴിലുള്ള പദ്ധതികൾ—പൊതുമരാമത്ത് പണികൾ (പാതകൾ)

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 1000 രൂപ മാത്രമാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1 കോടി രൂപ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 79)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1,000 രൂപ മാത്രമാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആകെ ചെലവായത് 354.71 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശപ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം/വഴിയും ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയും അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-82—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെപണികൾ—മാന്യവിരുദ്ധ ഉത്തരജകപാക്കേജിൻ കീഴിലുള്ള പദ്ധതികൾ—ജില്ലാ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ ഒറ്റത്തവണയുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ

ജില്ലാ ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ ഒറ്റത്തവണയായുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുവേണ്ടി ഈ ശീർഷകത്തിൽ നടപ്പുസാമ്പത്തിക വർഷം തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. കരാറുകാരുടെ കടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ നൽകാനും നിലവിലുള്ള പണികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 3 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 80)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ആകെ ചെലവായത് 414.39 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗം/വഴി അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-81—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ് ജില്ലാതല റോഡുകളും മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—പൊന്നാനി വെങ്ങളും തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണം

പൊന്നാനി വെങ്ങളും തീരദേശ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ 5 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 81)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റിൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ല ആകെ ചെലവായത് 255.23 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി അനുവദിച്ച് തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-04-337-80—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജില്ലാതല റോഡുകളും—മറ്റു റോഡുകളും—പാതകളുടെ പണികൾ—ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം

റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത ശേഷം കോടതിവിധി പ്രകാരം നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻവേണ്ടി തുടങ്ങിയ ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 70 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 82)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 75 കോടി രൂപയും ചെലവ് 6285.94 ലക്ഷം രൂപയും ചാർജ്ജ്സ് ഇനത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 35 കോടി രൂപയും ചെലവ് 3485.87 ലക്ഷം രൂപയും ആയിരുന്നു. പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും വേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കാൻ അപ്രതീക്ഷിത കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. ഇത് നിശ്ചിത സമയത്തുള്ള തുക വിനിയോഗത്തെ ബാധിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധിക തുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-05-101-99—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—സംസ്ഥാനത്തുമായോ സാമ്പത്തികമായോ പ്രാധാന്യമുള്ള റോഡുകൾ പാലങ്ങൾ—സി.ആർ.എഫ്. പാലങ്ങൾ (സാധാരണ വിഹിതം)

ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 83)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 82.91 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവ് 15.48 ലക്ഷം രൂപയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്നും പ്രവൃത്തികൾക്കായി 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷം ഈ ശീർഷകത്തിൽ ഭരണാനുമതി ലഭിക്കാത്തതിനാൽ അനുവദിച്ച മുഴുവൻ തുകയും ചെലവഴിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല.

ശിപാർശ

5054-05-337-97-16—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ് — സംസ്ഥാനത്തുമായോ സാമ്പത്തികമായോ പ്രാധാന്യമുള്ള റോഡുകൾ—റോഡുപണികൾ—സി.ആർ.എഫ്. റോഡുകൾ (സാധാരണ വിഹിതം)—വൻകിട മരാമത്ത് പണികൾ

കേന്ദ്രസഹായത്തോടുകൂടിയുള്ള വൻകിട മരാമത്ത് പണികൾക്കായി പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 100 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 84)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 4364.37 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത്ത് 6159.22 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ 1794.85 ലക്ഷം രൂപ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം അധിക അധികാരപ്പെടുത്തൽ മുഖേനയും റീ-അപ്രോപ്രിയേഷൻ വഴിയും അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശിപാർശ

5054-80-004-98—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—
ഗവേഷണം—കാളിറ്റി കൺട്രോൾ യൂണിറ്റ് സ്ഥാപിക്കലും കേരള
ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിനെ കാളിറ്റി കൺട്രോൾ
യൂണിറ്റാക്കി ഉയർത്തലും

ഗവേഷണത്തിലും ഡിസൈനിംഗിലും സംസ്ഥാനം വളരെ പിന്നോക്കമാണെന്നും ഡിസൈനിംഗിൽ പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതാണെന്നും ഗവേഷണ വിഭാഗം ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതാണെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തി, പ്ലാസ്റ്റിക്, റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ, കയർ ജിയോ ടെക്സ്റ്റൈൽസ് എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യ മുഖേന നിലവാരമുള്ളതും ദീർഘകാലം ഈടുനിൽക്കുന്നതും കൈവരി, ഓട, പാർക്കിംഗ് സൗകര്യം മുതലായ ആധുനിക സംവിധാനങ്ങളോടുകൂടിയതുമായ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള പബ്ലിക് വർക്ക് ഡിസൈൻ ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ കാളിറ്റി കൺട്രോൾ ആന്റ് റിസർച്ച് ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടതും നവീകരിക്കേണ്ടതുമാണെന്നും ആയതിലേക്കായി മുൻവർഷങ്ങളിൽ വകയിരുത്തിയ തുക തികച്ചും അപര്യാപ്തമാണെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് ഗവേഷണം നടത്തുന്ന ജില്ലാ/മേഖല കാളിറ്റി കൺട്രോൾ യൂണിറ്റുകളുടെയും കേരള ഹൈവേ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലെ കാളിറ്റി കൺട്രോൾ യൂണിറ്റിന്റെയും പ്രവർത്തനം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഭരണ വകുപ്പുമായി കൂടിയായോചിച്ച് ആവശ്യമായ തുക അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 85)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 670 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 177.29 ലക്ഷം രൂപയാണ്. എച്ച്.ആർ.ഡി. പരിശീലനത്തിനും മുൻകൂർ തുക എടുക്കുന്നതിനും അനുവാദം ലഭിച്ചത് വൈകിയാണ്. കൂടാതെ പർച്ചേസിനുള്ള ടെണ്ടർ നടപടികൾ മാർച്ച് 31-ന് മുമ്പ് തുടങ്ങാനായില്ല. കൂടാതെ മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെയുള്ള കിഴ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ച് കൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ 3/2016 വരെയുള്ള കിഴ്ശിക തുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ളൂ. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

പൊതുശിപാർശ

റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ, കടുംബശ്രീ, സന്നദ്ധസംഘടനകൾ, റസിഡന്റ്സ് അസോസിയേഷനുകൾ തുടങ്ങിയവ മുഖേന പ്ലാസ്റ്റിക് സംഭരിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 86)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരം റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനായി പ്ലാസ്റ്റിക് വസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗനൂതമായ പ്ലാസ്റ്റിക് വസ്തുക്കൾ ശേഖരിക്കുന്നതിന് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിക്ക് 8-9-2016-ൽ കത്ത് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ക്ലീൻ കേരള കമ്പനിയിൽ നിന്നാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലേക്ക് പ്ലാസ്റ്റിക് ലഭ്യമാക്കുന്നത്.

ശിപാർശ

5054-80-190-97-66—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മുഖ്യന ചെലവ്—
ജനറൽ—പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളിലും മറ്റുമുള്ള നിക്ഷേപം—
ലിംഗം—സമത്വം—സ്ത്രീ-ശാക്തീകരണ നയ നിർവ്വഹണം— ആശ്വാസ്
പബ്ലിക് അമിനിറ്റീസ് കേരള ലിമിറ്റഡിനുള്ള സഹായം—ലിംഗ
പദ്ധതിനിർവ്വഹണം

ആശ്വാസ് പബ്ലിക് അമിനിറ്റീസ് കേരള ലിമിറ്റഡിന്റെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി 1.19 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 87)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 10 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. തുക വിനിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള സർക്കാർ അനുമതി ലഭ്യമാകാത്തതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടിവന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-80-800-82—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—
മറ്റ് ചെലവുകൾ—പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ കമ്പ്യൂട്ടർവൽക്കരണം
ശക്തിപ്പെടുത്തൽ

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ കമ്പ്യൂട്ടർവൽക്കരണത്തിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 5 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
(ഖണ്ഡിക 88)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 200.00 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 177.13 ലക്ഷം രൂപയാണ്. പുനർ ടെണ്ടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടി വന്നതിനാൽ പ്രതീക്ഷിച്ച തുക ചെലവാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-80-800-81—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—മറ്റ്
ചെലവുകൾ—റെയിൽവേ സുരക്ഷിതത്വ പണികൾ

റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം, പരിഷ്കരണം തുടങ്ങിയവയ്ക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണ്. പുതിയ റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കുന്നതിനായി പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ 150 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
(ഖണ്ഡിക 89)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1000.00 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. 2016-2017 വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിലുൾപ്പെടുത്തിയിരുന്ന 14 റെയിൽവേമേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയായിരുന്നു അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ പ്രവൃത്തികൾ കിഫ്ബി മുഖേന നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ ഉത്തരവ് നൽകിയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നുമുണ്ടായില്ല. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടിവന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-80-800-74—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—
മറ്റ് ചെലവുകൾ—മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ പൂർത്തീകരണം

റെയിൽവെ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തീകരിക്കുവാനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 100 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 90)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം നോൺ പ്ലാൻ ഇനത്തിൽ 100.00 ലക്ഷം രൂപയും ചാർജ്ജ്ഡ് ഇനത്തിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1000 രൂപയും ആയിരുന്നു. 2016-2017 വർഷത്തിൽ കാരിത്താസ്, എയ്ൽ, ഫറോക്ക്, കഞ്ഞിപ്പള്ളി എന്നീ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്കായിരുന്നു തുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. ഇതിൽ എയ്ൽ മേൽപ്പാലത്തിനാവശ്യമായ തുക ബി.പി.സി.എൽ.-ന്റെ കോർപ്പറേറ്റ് സോഷ്യൽ റെസ്പോൺസിബിലിറ്റി സ്കീമിൽ നിന്ന് ലഭ്യമാക്കുകയും കഞ്ഞിപ്പള്ളി മേൽപ്പാലത്തിന് വേണ്ടിവന്ന തുക റെയിൽവെ വിഹിതം ലഭിച്ചതിൽ നിന്ന് ചെലവഴിക്കുകയും ചെയ്തു. കാരിത്താസ്, ഫറോക്ക് പാലങ്ങളുടെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ആയതിനാൽ സമിതി ശിപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശിപാർശ

5054-80-800-73—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—
മറ്റ് ചെലവുകൾ—പുതിയ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ

പുതിയ റെയിൽവെ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 100 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 91)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 100.00 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. 2016-17 വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിലുൾപ്പെടുത്തിയിരുന്ന 14 റെയിൽവെ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനാൽ ഉണ്ടായുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്കായിരുന്നു അധികതുക

ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നത്. എന്നാൽ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം പിന്നീട് കിഫ്ബിയുടെ കീഴിലാക്കിയതിനാൽ തുക ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവന്നില്ല. ഈ ശീർഷകത്തിൽ ചെലവൊന്നുമുണ്ടായില്ല. ആയതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടിവന്നില്ല.

ശുപാർശ

5054-80-800-71—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—മറ്റ് ചെലവുകൾ—കൊച്ചിയിൽ സീപോർട്ട്—എയർപോർട്ട് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം

കൊച്ചിയിൽ സീപോർട്ട് - എയർപോർട്ട് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. രണ്ടാം ഘട്ടം സെക്ഷൻ എ പാക്കേജ് II, എൻ.എ.ഡി. മുതൽ അശോകപുരം വരെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് 76.4 കോടി രൂപയും നിർമ്മാണം നടക്കുന്ന എച്ച്.എം.റ്റി. മുതൽ എൻ.എ.ഡി. വരെയുള്ള നിർമ്മാണത്തിന് 38.5 കോടി രൂപയും ഒന്നാം ഘട്ടത്തിലെ ഭാരതമാത കോളേജ് മുതൽ കളക്ടറേറ്റ് വരെ 4 വരിയാക്കുന്നതിന് 28.5 കോടി രൂപയും ആവശ്യമുള്ളതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 131.4 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 92)

സീകരിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1200 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 1781.14 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇതിൽ അധികമായി വേണ്ടിവന്ന തുക സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരം ധനപുന:വിനിയോഗവഴി അനുവദിച്ചു തന്നിട്ടുള്ളതാണ്.

ശുപാർശ

5054-80-800-70—റോഡുകളും പാലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മൂലധന ചെലവ്—ജനറൽ—മറ്റ് ചെലവുകൾ—മുൻഗണനാ പ്രവൃത്തികൾ

മുൻഗണന നൽകി പുതിയതായി ആരംഭിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പണികൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ നിലവിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പണികൾ പൂർത്തിയാക്കാനായി 2 കോടി രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 93)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം 1600.00 ലക്ഷം രൂപ ആയിരുന്നു. ആകെ ചെലവായത് 928.17 ലക്ഷം രൂപയാണ്. മുൻ വർഷങ്ങളിലെ ചെലവിനെ ആനുപാതികമാക്കിയും മാർച്ച് 31 വരെയുള്ള കടിശ്ശിക ബിൽ തുകയും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സമിതിയോട് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എന്നാൽ 3/2016 വരെയുള്ള കടിശ്ശികതുക മാത്രമേ കരാറുകാർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ളൂ. ആയതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ പ്രകാരമുള്ള അധികതുക അനുവദിക്കേണ്ടി വന്നില്ല.

ശുപാർശ

3051-02-001-99—തൂറുമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ്‌ഹൗസുകളും—ചെറുകിട തൂറുമുഖങ്ങൾ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—പോർട്ട് ഡയറക്ടറേറ്റ്

തൂറുമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റിലെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം, അലവൻസ്, വേതനം, യാത്രാചെലവുകൾ, ഓഫീസ് ചെലവുകൾ, വാടക, കരം, നികുതി തുടങ്ങിയ ചെലവുകൾക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 6 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയിലൂടെ അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 94)

സൂചിപ്പിച്ച നടപടി

3051-02-001-99 എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 02 വേജസിൽ ജി.ഒ.(ആർടി.) നമ്പർ 8546/16/ഫിൻ. തീയതി 31-10-2016 പ്രകാരം 3,75,000 രൂപയും 21-2-റിപ്പയേഴ്സ് മെയിന്റനൻസ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 50,000 രൂപയും 34 അദർ ചാർജ്ജസ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 50,000 രൂപയും ജി.ഒ.(ആർടി.) നമ്പർ 379/17/ഫിൻ. തീയതി 17-1-2017 പ്രകാരം അഡീഷണൽ ആതറൈസേഷൻ വഴി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ "3051-02-001-99-21-2 റിപ്പയേഴ്സ് & മെയിന്റനൻസ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 94,000 രൂപ ജി.ഒ.(ആർടി.) നമ്പർ 2518/2017/ഫിൻ. തീയതി 25-3-2017 പ്രകാരം" "3051-02-101-99 കൺസ്യൂക്ഷൻ & റിപ്പയേഴ്സ്" എന്ന ശീർഷകത്തിൽ നിന്നും ധനപുനഃവിനിയോഗം വഴി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ

3051-02-001-98—ഇറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട ഇറമുഖങ്ങൾ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്

ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിൽ 02-വേതനം എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 5 ലക്ഷം രൂപയും 05-0E-വെള്ളക്കരം എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 4 ലക്ഷം രൂപയും 05-0E2 കറണ്ട് ചാർജ്ജ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 4.50 ലക്ഷം രൂപയും 05-0E3 ടെലിഫോൺ ചെലവ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും 05-0E4 മറ്റിനങ്ങൾ എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 3.5 ലക്ഷം രൂപയും 06-വാടക, കരം, നികുതി എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 11 ലക്ഷം രൂപയും 05-0E-12 സ്റ്റോളർഷിപ്പ് ആന്റ് സ്റ്റൈപ്പൻഡ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 5 ലക്ഷം രൂപയും 21—മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളും സംരക്ഷണവും എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 3.50 ലക്ഷം രൂപയും 34—മറ്റ് ചെലവുകൾ എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 1.52 ലക്ഷം രൂപയും 21(1)—മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങൽ എന്ന ശീർഷകത്തിൽ 10 ലക്ഷം രൂപയും ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികമായി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 95)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

3051-02-001-98 ശീർഷകത്തിൽ 66,42,000 രൂപ അധിക വകയിരുത്തൽ മുഖേന അനുവദിക്കുന്നതിന് രണ്ടാം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയിൽ പ്രൊപ്പോസൽ നൽകിയെങ്കിലും തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചിട്ടില്ല. 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 26,26,24,000 രൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചത്.

ശിപാർശ

3051-02-001-93—ഇറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട ഇറമുഖങ്ങൾ ഭരണവും നടത്തിപ്പും—മാരിടൈം വിദ്യാഭ്യാസ പരിശീലന പരിപാടികളും ശേഷിവികസനവും

നിങ്ങളുടെ കേരള മാരിടൈം ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 2015-2016 സാമ്പത്തികവർഷം കരാറുകാരൻ ഹാജരാക്കിയ 1,91,00,000 രൂപയുടെ ബിൽ വെയ്സ് ആന്റ് മീൻസ് ക്ലിയറൻസ് ലഭിക്കാത്തതുമൂലം നൽകുവാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. കൂടാതെ കൺസൾട്ടൻസി ചാർജ്ജിനത്തിൽ 9 ലക്ഷം രൂപയും നൽകുവാനുണ്ട്. നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷം ഈ ശീർഷകത്തിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ 2 കോടി രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 96)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ ഇതുവരെയും ചെലവൊന്നുമായിട്ടില്ല. ചെലവ് വരുന്ന മുറയ്ക്ക് അധികതുക ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴിയോ, ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയോ ലഭിക്കുന്നതിന് പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ

3051-02-101-99—തറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട തറമുഖങ്ങൾ—നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും—പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്

തറമുഖവകുപ്പിനു കീഴിലുള്ള ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ, ഗോഡൗണുകൾ, സിഗ്നൽ സ്റ്റേഷനുകൾ, ക്വാർട്ടേഴ്സുകൾ, വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ, സ്റ്റോറുകൾ എന്നിവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കു വേണ്ടിയുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 8 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 97)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുകയിൽ കവിഞ്ഞ് ചെലവ് ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതിനാൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അധികതുകയ്ക്ക് ശിപാർശ സമർപ്പിക്കുക ഉണ്ടായില്ല.

ശിപാർശ

3051-02-101-98—തറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട തറമുഖങ്ങൾ—നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും—തറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്

തറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനു കീഴിലുള്ള നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 50 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 98)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

തറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനു കീഴിലുള്ള നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് ഈ ശീർഷകത്തിൽ 3,70,000 രൂപ അധികമായി വകയിരുത്തുന്നതിന് രണ്ടാം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയിൽ പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിച്ചിരുന്നെങ്കിലും തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചില്ല. എന്നാൽ 51 ശീർഷകത്തിൽ 3,69,000 രൂപ അഡീഷണൽ ആതറൈസേഷൻവഴി അനുവദിച്ചത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തി 2016-2017-ൽ ആകെ 23,67,000 രൂപ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശിപാർശ

3051-02-102-99—ഇറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട ഇറമുഖങ്ങൾ—ഇറമുഖ
കാര്യാനുബന്ധം—പോർട്ടോഫീസുകളും എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റുകളും

നീണ്ടകര, ആലപ്പുഴ, കോഴിക്കോട് പോർട്ടോഫീസർമാരുടെ ഓഫീസുകളിലേയും മറ്റ് സബ് ഓഫീസുകളിലേയും ജീവനക്കാരുടെയും ടഗ്ഗുകൾ, ബാർജ്ജുകൾ, ക്രെയിനുകൾ എന്നിവയിലെ ജീവനക്കാരുടെയും ശമ്പളം, അലവൻസ്, വേതനം, യാത്രാ ചെലവ്, ഓഫീസ് ചെലവ്, യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും, മറ്റ് ചെലവുകൾ എന്നിവയ്ക്കായി 997.35 ലക്ഷം രൂപ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നുവെങ്കിലും 852.99 ലക്ഷം രൂപ മാത്രമാണ് വകകൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നത്. സബ് ഓഫീസുകളിലെ കാരുകളുടേയും മോട്ടോർ സൈക്കിളുകളുടേയും ഇന്ധന ചെലവിനായി 1 ലക്ഷം രൂപയും റ്റി.എ. ഇനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും ടെലിഫോൺ ചാർജ്ജ് ഇനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ആവശ്യമുള്ളതിനാൽ 5 ലക്ഷം രൂപ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 99)

സികരിച്ച നടപടി

ഇന്ധന ചെലവിനായി 1 ലക്ഷം രൂപയും റ്റി.എ. ഇനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും ടെലിഫോൺ ചാർജ്ജിനത്തിൽ 2 ലക്ഷം രൂപയും അധികമായി ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ശിപാർശ സമർപ്പിച്ചിരുന്നെങ്കിലും ഈ ശീർഷകത്തിൽ വാട്ടർ ചാർജ്ജ് ഇനത്തിൽ ജി.ഒ.(ആർ.ടി.) നമ്പർ 379/17/ഫിൻ. തീയതി 17-1-2017 പ്രകാരം 10,000 രൂപയും ടെലിഫോൺ ചാർജ്ജിനത്തിൽ ജി.ഒ.(ആർ.ടി.) നമ്പർ 9269/16/ഫിൻ. തീയതി 29-11-2016 പ്രകാരം ഒരു ലക്ഷം രൂപയും അധീഷണൽ ആതറൈസേഷൻവഴി അനുവദിച്ചത്.

ശിപാർശ

3051-02-103-99—ഇറമുഖങ്ങളും ലൈറ്റ് ഹൗസുകളും—ചെറുകിട ഇറമുഖങ്ങൾ—ഡ്രൈഡ്ജിംഗും
സർവ്വെയിങ്ങും—ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിഭാഗം

ബേപ്പൂർ മനോൻ സർവ്വേയറുടെ പഴയ ഓഫീസ് കെട്ടിടത്തിന്റെ വാടക കിടശ്ശിക നൽകുന്നതിലേക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 1.50 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 100)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

3051-02-103-99-02 വേജസ് എന്ന ശീർഷകത്തിൽ നിന്നും പുതുതായി ദിവസ വേതനാടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിച്ച ഡ്രൈവർക്ക് വേതനം നൽകേണ്ടതുളളതിനാലാണ് അധികതുക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. എസ്.ഡി.ജി.വഴി ലഭിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിന് പ്രൊപ്പോസൽ നൽകിയെങ്കിലും അനുമതി ലഭിച്ചില്ല.

2016-2017-ലെ ബഡ്ജറ്റ് തുക --6,91,000

2016-17-ലെ ചെലവ്--6,81,996

സറണ്ടർ ചെയ്തത്--9,004

ശിപാർശ

5051-02-200-81--തുറമുഖങ്ങൾ, ലൈറ്റ് ഹൗസുകൾ എന്നിവയുള്ള മൂലധനചെലവ്--
ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ--മറ്റു ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങൾ--തങ്കശ്ശേരി
തുറമുഖ വികസനം

തുറമുഖചാനൽ ആഴം കൂട്ടുക, ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള യന്ത്രം സ്ഥാപിക്കുക, ഡ്രൈഡ്ജർ വാങ്ങുക, തുറമുഖ തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയും ക്ഷേമവും നടപ്പിലാക്കുക, കാർഗോ വാർഫ് നിർമ്മിക്കുക, ആശ്രാമം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലത്ത് കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുക, തുറമുഖ വികസനത്തിനുള്ള ഭൂമി പരിപാലിക്കുക, ഐ.എസ്.പി.എസ്. കോഡ് നടപ്പിലാക്കുക, ചാനൽ മാർക്കിംഗ് ചെയ്യുക, ട്രക്കുകളുടെയും യന്ത്രങ്ങളുടെയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾനടത്തുക, റോഡ്റെയിൽ ബന്ധം സ്ഥാപിക്കുക, പൈലറ്റ് പട്രോൾ ബോട്ടുകൾ വാങ്ങുക, സി.സി.എൻ. ഉൾപ്പെടെയുള്ള തുറമുഖ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കുക, പി.പി.പി. മോഡൽ സിമന്റ് ടെർമിനൽ സ്ഥാപിക്കുക എന്നിവയ്ക്കായി 15.70 കോടി രൂപ നടപ്പ് സാമ്പത്തികവർഷം വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള ഈ ശീർഷകത്തിൽ പാസഞ്ചർ ടെർമിനലിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായി 5 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 101)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പ്രസ്തുത ശീർഷകത്തിൽ പാസഞ്ചർ ടെർമിനലിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായി 1 കോടി രൂപ നിലവിലുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതത്തിൽ നിന്നും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അധിക തുക ആവശ്യമായി വരുന്നപക്ഷം ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ

5051-02-200-70—ഇരമുഖങ്ങൾ, ലൈറ്റ് ഹൗസുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള മൂലധനചെലവ് ചെറുകിട ഇരമുഖങ്ങൾ—മറ്റു ചെറുകിട ഇരമുഖങ്ങൾ—മാരിടൈം ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് നിർമ്മാണം

നിങ്ങളുടെയിലെ മാരിടൈം ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഈ ശീർഷകത്തിൽ കുടിശ്ശിക ബില്ലുകൾ തീർപ്പാക്കുന്നതിനായി 10 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു

(ഖണ്ഡിക 102)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

ഈ ശീർഷകത്തിൽ അധിക തുക ആവശ്യമായി വരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗംവഴി പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ

5051-80-001-95—ഇരമുഖങ്ങൾ, ലൈറ്റ് ഹൗസുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള മൂലധനചെലവ്—പൊതുവായ—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—പുതിയാപ്പയിലെ ഓഫീസ് സമുച്ചയനിർമ്മാണം (ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ്)

പുതിയാപ്പയിലെ ഓഫീസ് കോംപ്ലക്സിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് നടപ്പ് സാമ്പത്തികവർഷം വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 80 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കുവാൻ സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 103)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പുതിയാപ്പയിലെ കാര്യാലയ സമുച്ചയത്തിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് 51 ശീർഷകത്തിൽ 10,75,000 രൂപ അഡീഷണൽ ആതറൈസേഷൻ അനുവദിച്ചതുകൂടി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി 2016-17-ൽ 60,75,000 രൂപ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്.

5051-80-190-98—ഇരമുഖങ്ങൾ, ലൈറ്റ് ഹൗസുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള മൂലധന ചെലവ്—പൊതുവായ—പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുമുള്ള മൂലധന നിക്ഷേപം—കേരള മാരിടൈം ബോർഡ്

ഈ വർഷം പ്രവർത്തനമാരംഭിക്കുന്ന കേരള മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ ചെലവുകൾക്കായി 80 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കുവാൻ സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 104)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

കേരള മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് അധികമായി ആവശ്യമായ തുക ധനപുന:വിനിയോഗംവഴിയോ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴിയോ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ

5051-80-800-57—തറമുഖങ്ങൾ, ലൈറ്റ് ഹൗസുകൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള മൂലധന ചെലവ് — പൊതുവായ—മറ്റു ചെലവുകൾ—ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിംഗിന് വേണ്ടി തിരുവനന്തപുരത്ത് കെട്ടിട നിർമ്മാണം

ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേവിംഗിന് വേണ്ടി തിരുവനന്തപുരത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന കെട്ടിടത്തിന്റെ ബാക്കി നിർമ്മാണ ജോലികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് 50 ലക്ഷം രൂപ ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കുവാൻ സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 105)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

5051-80-800-57 ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിംഗിന്റെ കെട്ടിട നിർമ്മാണം ശീർഷകത്തിലാണ് തുക ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നത്. 2016-2017 സാമ്പത്തിക വർഷം 100% അലോട്ട്മെന്റ് തുകയും വിനിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. കൂടുതൽ തുകയ്ക്ക് റീ-അപ്രോപ്രിയേഷനുവേണ്ടി പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിച്ചെങ്കിലും അനുമതി ലഭിച്ചില്ല.

2016-2017-ലെ ബഡ്ജറ്റ് തുക — 1,00,00,000

2016-2017-ലെ ചെലവ് — 1,00,00,000

ശിപാർശ

5056-00-104-85(01)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനചെലവ്—
നാവിഗേഷൻ—കേരള പരിപ്രേഷ്യ പദ്ധതി 2030-ന്റെ കീഴിലുള്ള
മുൻഗണനാ പദ്ധതികളുടെ നടപ്പിലാക്കൽ (കൊച്ചി സംയോജിത
ജലഗതാഗത പദ്ധതി)

കൊച്ചിയിലെ സംയോജിത ജലഗതാഗത പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വായ്പാപദ്ധതി കരാറുകൾ ഒപ്പുവച്ചുകഴിഞ്ഞതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭപ്രവൃത്തികൾക്കായി സംസ്ഥാന നിക്ഷേപവിഹിതമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വികയിരത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 24.99 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 118)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

പദ്ധതിയുടെ ജനറൽ കൺസൾട്ടന്റിനെ നിയമിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അവസാന ഘട്ടത്തിലാണ്. 2017 മാർച്ചിലെ ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി 5056-00-104-85(01) കൊച്ചി സംയോജിത ജലഗതാഗത പദ്ധതി എന്ന ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച 10 കോടി രൂപ റിലീസ് ചെയ്തു കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയാണ്.

ശിപാർശ

5075-60-190-96—മറ്റ് ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള മൂലധനചെലവ്—മറ്റുള്ളവ—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—
കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ ലിമിറ്റഡ്

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിലിന്റെ ജെ.എൽ.എൻ. സ്റ്റേഡിയം മുതൽ കാക്കനാട് വരെയുള്ള പുതിയ മെട്രോ പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും 2024 കോടി രൂപ ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന പ്രസ്തുത പദ്ധതി കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ തുല്യ ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടെയാണ് നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പദ്ധതിക്ക് അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് പ്രാരംഭ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിക്കേണ്ടതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 49.9949 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 124)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിലിന്റെ ജെ.എൽ.എൻ. സ്റ്റേഡിയം മുതൽ കാക്കനാട് വരെയുള്ള (ഘട്ടം-II) പുതിയ മെട്രോ പാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അനുമതി നൽകിയിരുന്നു. എന്നാൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നിർദ്ദേശത്തെത്തുടർന്ന് 2577.25 കോടി രൂപയായി പുനർനിശ്ചയിച്ച പദ്ധതിനിർദ്ദേശം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെകൂടി അനുമതി ലഭിച്ച ശേഷമേ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഓഹരി ഇനത്തിൽ സമിതി ശുപാർശചെയ്ത തുക അനുവദിക്കുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എന്നാൽ 2015-2016 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ ഘട്ടം I-ലെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഓഹരിയായി അനുവദിച്ച 112.23 കോടി രൂപയിൽ 80 കോടി രൂപ 31-3-2016-ലെ സ.ഉ. (കെ.)നമ്പർ 32/2016/ഗതാ. നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം അനുവദിച്ചു നൽകുകയും ബാക്കിയുള്ള 32.223 കോടി രൂപ 14-10-2016-ലെ സ.ഉ. (കെ.)നമ്പർ 65/2016/ഗതാ. നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം അനുവദിച്ചു നൽകുകയും ചെയ്തു.

ശുപാർശ

5075-60-190-94(01)—മറ്റു ഗതാഗത സർവ്വസൂകൃഷ്ടങ്ങളെ മൂലധനച്ചെലവ്—മറ്റുള്ളവ—പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—കേരള പരിപ്രേഷ്യ പദ്ധതി 2030-ന്റെ കീഴിലുള്ള മുൻഗണനാ പദ്ധതികളുടെ നടപ്പിലാക്കൽ (കേരള റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷൻ നിക്ഷേപങ്ങൾ)

തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികൾക്കായി സ്റ്റേഷൻ, ഇലക്ട്രിക്കൽ സബ് സ്റ്റേഷൻ, ഡിപ്പോ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാനും റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവുകൾക്കുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 343.99 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 125)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി 2016-17-ൽ തുകയൊന്നും അനുവദിച്ചു നൽകിയിരുന്നില്ല. കോർപ്പറേഷന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവുകൾക്കാവശ്യമായ തുക മുൻകാല നീക്കിയിരുപ്പ് തുകയിൽ നിന്നാണ് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളത്. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികളുടെ സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രവൃത്തികൾ പ്രാരംഭ ഘട്ടത്തിലായതിനാൽ സമിതി ശുപാർശ ചെയ്ത അധികതുക ആവശ്യമായി വന്നില്ല.

പൊതു ശിപാർശ

തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ നിർമ്മാണവും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വീതി കൂട്ടലും ഒരേ സമയം ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 126)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി എൻ.എച്ച്. 66-ലെ പ്രധാന ജംഗ്ഷനുകളായ ശ്രീകാര്യം, ഉള്ളൂർ, പട്ടം എന്നിവിടങ്ങളിൽ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി 8-9-2016-ലെ ജി.ഒ.(എം.എസ്.)നമ്പർ 67/2016/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം ഭരണാനുമതി നൽകുകയും, പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനായി കേരള റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷനെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. പദ്ധതിയ്ക്കാവശ്യമായ 272.84 കോടി രൂപ കിഫ്ബി വഴി സമാഹരിക്കാനും അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിയ്ക്കാവശ്യമായ സ്ഥലമെടുപ്പിനുള്ള നടപടികൾ കേരള റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷൻ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ അലൈൻമെന്റിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കേശവദാസപുരം വരെയുള്ള എൻ.എച്ച്. 66 പാത വികസനത്തിനായി 16-1-2017-ലെ സ.ഉ.(സാധാ.)നം. 79/2017/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിനുള്ള ഏജൻസിയും ധനസമാഹരണത്തിനുള്ള സ്രോതസ്സും സംബന്ധിച്ച തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടില്ല. ഇത് തീരുമാനമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്.

ശിപാർശ

5075-60-800-83—മറ്റ് ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള മൂലധനചെലവ്—മറ്റുള്ളവ—
മറ്റു ചെലവുകൾ—കൊച്ചി നഗരത്തിലെ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ പേട്ട-തൃപ്പൂണിത്തുറ ഘട്ടം I A-യുടെയും ജെ.എൽ.എൻ. സ്റ്റേഷിയം മുതൽ കാക്കനാട് വരെയുള്ള പുതിയ മെട്രോ പാതയുടെയും തയ്യാറെടുപ്പു ജോലികൾക്കും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനും പദ്ധതി നിർമ്മാണ ജോലികൾക്കുമായി 326.35 കോടി രൂപയും കേന്ദ്ര സർക്കാർ അനുവദിച്ച നികുതിയിളവിന് തത്തുല്യമായി 182.59 കോടി രൂപ കിട്ടുമായും സംസ്ഥാന നികുതി ഇനത്തിൽ റീഇമ്പേഴ്സ്‌മെന്റായി 25 കോടി രൂപയും സംസ്ഥാന സർക്കാർ അനുവദിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 504.585 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 128)

സ്വീകരിച്ച നടപടി

കൊച്ചി മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ വിവിധ തയ്യാറെടുപ്പ് പ്രവൃത്തികൾക്കായി 31-3-2016-ലെ സ.ഉ. (കൈ.) നം.33/2016/ഗതാ. നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം അനുവദിച്ച 74.18 കോടി രൂപയിൽ 25 കോടി റിലീസ് ചെയ്യുകയും ബാക്കിയുള്ള 49.18 കോടി രൂപ 14-10-2016-ലെ സ.ഉ. (കൈ.) നമ്പർ 64/2016/ഗതാ. നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം കെ.എം.ആർ.എൽ.-ന് നൽകുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ കേന്ദ്രസർക്കാർ അനുവദിച്ച നികുതിയിളവിന് തത്തുല്യമായി സമിതി ശുപാർശ ചെയ്ത 182.59 കോടി രൂപയിൽ 152.59 കോടി രൂപ 18-8-2016-ലെ സ.ഉ. (കൈ.)നം.54/2016/ഗതാ. നമ്പർ ഉത്തരവ് പ്രകാരം അനുവദിച്ചു നൽകിയിരുന്നു. 2017 മാർച്ചിലെ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി ഈയിനത്തിൽ അനുവദിച്ച 30 കോടി രൂപ റിലീസ് ചെയ്തു നൽകുന്നതിന്റെ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

കൂടാതെ, സംസ്ഥാന നികുതി ഇനത്തിൽ റീ-ഇംബേഴ്സ്മെന്റായി 11 കോടി രൂപയും പേട്ട-എസ്.എൻ. ജംഗ്ഷൻ ഘട്ടം 1A-യുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് 50 കോടി രൂപയും, ജെ.എൽ.എൻ. സ്റ്റേഡിയം മുതൽ കാക്കനാട് വരെയുള്ള പുതിയ മെട്രോ പാതയുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് 20 കോടി രൂപയും, മറ്റ് തയ്യാറെടുപ്പ് പ്രവൃത്തികളായ ഇടപ്പള്ളി-കല്യാൻ റോഡ് വികസനത്തിന് 28 കോടി രൂപയും, ചമ്പക്കര പാലം നിർമ്മാണത്തിന് 12 കോടി രൂപയും ചേർത്ത് ആകെ 121 കോടി രൂപ 2017 മാർച്ചിലെ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഭാഗം II

സമിതിയുടെ ശുപാർശകളിന്മേൽ സർക്കാരിൽ നിന്നും മറുപടി ലഭ്യമാക്കാത്തവയുടെ ചേർക്കുന്നു

2041-00-001—വാഹന നികുതികൾ—നടത്തിപ്പും ഭരണവും

ഭരണച്ചെലവുകൾക്കും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ നവീകരണത്തിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1.08 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 1)

2041-00-102-99—വാഹന നികുതികൾ—മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പരിശോധന—
മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പരിശോധന

മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1.5827 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 2)

3056—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം

3056-00-001-99-01(4)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവുമുനടത്തിപ്പും—മാനേജ്മെന്റ്—
ശമ്പളം (മെഡിക്കൽ റീ ഇംബേഴ്‌മെന്റ്)

ജീവനക്കാരുടെ മെഡിക്കൽ ബില്ലുകൾ മാറുന്നതിന് നിലവിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 6 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 106)

3056-00-001-99-05(3)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവുമുനടത്തിപ്പും—മാനേജ്മെന്റ്—
ഓഫീസ് ചെലവുകൾ (ടെലഫോൺ ചെലവ്)

സ്മാർക്ക്, ബ്രോഡ് ബാന്റ് കണക്ഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വരുന്ന അധിക ബിൽതുക നൽകാൻ നിലവിലെ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 80,000 രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 107)

3056-00-001-99-21(1)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവുമുനടത്തിപ്പും— മാനേജ്മെന്റ്—
മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ (പുതിയ വാഹനം വാങ്ങൽ)

2016-17 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 21(1) എന്ന ഉപശീർഷകം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലായെന്നും വകുപ്പിന് പുതിയ വാഹനം വാങ്ങുന്നതിനുള്ള പ്രസ്തുത ഉപശീർഷകത്തിൽ നിലവിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ തുകയൊന്നും വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലായെന്നും സമിതിക്കു ബോധ്യപ്പെട്ടു ആയതിനാൽ പ്രസ്തുത ഉപശീർഷകം ഉൾപ്പെടുത്തി 15 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 108)

3056-00-001-98-01(4)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവുമുനടത്തിപ്പും—ഓപ്പറേഷൻ—
ശമ്പളം (മെഡിക്കൽ റീ ഇംബേഴ്‌മെന്റ്)

മെഡിക്കൽ ബില്ലുകൾ മാറുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 14.19 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 109)

3056-00-001-98-06—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—ഓപ്പറേഷൻ—
വാടക, കരം, നികുതി

വകുപ്പിന്റെ സർവ്വീസ് ബോട്ടുകളുടെ ഫിറ്റ്നസ്, ലൈസൻസ് എന്നിവ പുതുക്കുന്നതിന് നിലവിലെ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 1 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 110)

3056-00-001-98-34(3)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവും നടത്തിപ്പും ഓപ്പറേഷൻ—
മറ്റു ചെലവുകൾ (മറ്റിനം)

ഡീസലിന്റെ വില വർദ്ധനവ് മൂലമുണ്ടാകുന്ന അധിക ചെലവ് നേരിടുന്നതിന് നിലവിലെ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 4 കോടി രൂപ അധികമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 111)

3056-00-001-97-01(4)—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—ഭരണവും നടത്തിപ്പും—
അറ്റകുറ്റപ്പണികളും സംരക്ഷണവും—ശമ്പളം (മെഡിക്കൽ
റീ ഇംബേഴ്സ്മെന്റ്)

ജീവനക്കാരുടെ മെഡിക്കൽ റീ ഇംബേഴ്സ്മെന്റിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ അനുവദിച്ച തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 6 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 112)

3056-00-800-99-10—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം—മറ്റു ചെലവുകൾ—മറ്റു ചെലവുകൾ
സംഭാവന

വകുപ്പിലെ ഡോക്ടർമാർക്ക് റിപ്പയർ വിഭാഗത്തിലെ ജീവനക്കാരുടെ ഇ.പി.എഫ്., ഇ.എസ്.ഐ. വിഹിതം അടയ്ക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 15,000 രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 113)

3075-60-800-97—മറ്റു ഗതാഗതസർവ്വീസുകൾ—മറ്റുള്ളവ—മറ്റു ചെലവുകൾ—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗത കനാലുകളുടെ സംരക്ഷണം

ജലഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളുടെ സംരക്ഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 114)

3075-60-800-90—മറ്റു ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾ—മറ്റുള്ളവ—മറ്റു ചെലവുകൾ—സബർബൻ റെയിൽ സർവ്വീസിനായുള്ള സാധ്യതാപഠനം

സംസ്ഥാനത്തെ സബർബൻ റെയിൽ സർവ്വീസിനായുള്ള സാധ്യതാപഠനം നടത്തി വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി എ.ആർ.വി.സി. സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനായുള്ള നടപടികളുടെ ഭാഗമായി 51:49 എന്ന ഓഹരിപങ്കാളിത്തത്തോടെ കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയവുമായി ചേർന്ന് ഒപ്പുവച്ച ധാരണാപത്ര പ്രകാരം, രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടുന്ന സംയുക്ത സംരംഭ കമ്പനി (JVC)-യുടെ കീഴിൽ രൂപീകൃതമാകുന്ന പ്രത്യേക ദൗത്യ വിഭാഗം (SPV) വഴി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ നടപടികൾ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞുവെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. 2014 വിലനിലവാരം അനുസരിച്ച് തയ്യാറാക്കിയ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക 2016 വിലനിലവാരത്തിലേയ്ക്കു പുതുക്കുന്നതിലേക്കും വിശദ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടിലും 2016 അടിസ്ഥാനമാക്കി വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങൾക്കുമായി നിലവിൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 29 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 115)

5055-00-190-99—റോഡ് ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനചെലവ്—പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ നിക്ഷേപങ്ങൾ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വർക്ക് ഷോപ്പ് നവീകരണവും അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനവും, സമൂലമായ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷനും ഇ-ഗവേണൻസ് നടപ്പാക്കലും, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡ്രൈവർമാർ, ടെക്നിക്കൽ ഓഫീസർമാർ/പേഴ്സണൽ

എന്നിവയുടെ പരിശീലനം, വാഹനവ്യൂഹങ്ങളുടെ നവീകരണവും ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തലും തുടങ്ങിയ പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 56.35 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 116)

5055-00-190-94—റോഡ് ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനചെലവ്—പൊതു മേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—കെ.യു.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഹരിത നഗരം പദ്ധതി

കെ.യു.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഹരിത നഗരം പദ്ധതി പ്രകാരം 1000 പുതിയ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ സർക്കാരിന്റെ പ്രത്യേക വായ്പാ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 300 കോടി രൂപ മുതൽമുടക്കിൽ നിരത്തിലിറക്കുമെന്ന് ബഡ്ജറ്റ് പ്രസ്താവനയിൽ സൂചിപ്പിച്ചതനുസരിച്ച് ഈ ശീർഷകത്തിൽ (+)1(1000 രൂപ) "ന്യൂ സർവീസ്" ആയി ടോക്കൺ തുക വകയിരുത്തിയതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ട അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനായി 230 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 117)

5056-00-190-96—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനചെലവ്—പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—കൊച്ചിയിൽ വേഗതയേറിയ കടത്ത് സർവീസ്

രണ്ട് അതിവേഗ ഫെറി ബോട്ടുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 2 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ്/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 119)

5056-00-190-95—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റുസ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—
കടത്ത് സർവ്വീസ് ടെർമിനലിന്റെ പുനർനിർമ്മാണം

ഫെറി ടെർമിനൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നും വലിയ ജലവാഹനങ്ങൾ അടുപ്പിക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള കാലപ്പഴക്കംചെന്ന ജെട്ടി പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും അതിനായുള്ള മതിപ്പ് ചെലവ് 225 ലക്ഷം രൂപയാണെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 75 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 120)

5056-00-190-93—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—
കാർഗോ ബാർജ്ജുകളുടെ നിർമ്മാണം (കേരള സംസ്ഥാന ഉൾനാടൻ
ജലഗതാഗത കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്)

2 കാർഗോ ബാർജ്ജുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 5.5 കോടി രൂപയാണ് വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഈ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 3 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 121)

5056-00-190-92—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റുസ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—തീര
ക്രൂസ് വെസ്റ്റലുകളുടെ നിർമ്മാണം (കേരള സംസ്ഥാന ഉൾനാടൻ
ജലഗതാഗത കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്)

വിനോദസഞ്ചാരികൾക്ക് കടൽയാത്രയ്ക്ക് ഉതകുന്ന രീതിയിലുള്ള ക്രൂസ് വെസ്റ്റലിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 5.49 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 122)

5056-00-190-91—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച മൂലധനച്ചെലവ്—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—
കൊച്ചിയിലെ ഉൾനാടൻ കനാലുകളുടെ വികസനം—പാറവും —
വിശദമായ പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കലും

കൊച്ചിയിലെ കനാലുകളുടെ വികസനത്തിനായി വിശദമായ പഠനം നടത്തുന്നതിനും രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ വകയിരുത്തിയ തുക അപര്യാപ്തമായതിനാൽ 99 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 123)

5075-60-190-94(01)—മറ്റ് ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള മൂലധനച്ചെലവ് മറ്റുള്ളവ—
പൊതുമേഖലയിലും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളിലുമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ—
കേരള പരിപ്രേഷ്യ പദ്ധതി 2030-ന്റെ കീഴിലുള്ള
മുൻഗണനാപദ്ധതികളുടെ നടപ്പിലാക്കൽ (കേരള റാപ്പിഡ്
ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷൻ നിക്ഷേപങ്ങൾ)

തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികൾക്കായി സ്റ്റേഷൻ, ഇലക്ട്രിക്കൽ സബ് സ്റ്റേഷൻ, ഡിപ്പോ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാനും റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ചെലവുകൾക്കുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 343.99 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗ് ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 125)

പൊതു ശുപാർശ

തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിലെ ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ നിർമ്മാണവും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വീതി കൂട്ടലും ഒരേ സമയം ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 126)

5075-60-800-94—മറ്റ് ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള മൂലധനച്ചെലവ്—മറ്റുള്ളവ—
മറ്റുചെലവുകൾ—ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം (സ്റ്റേറ്റാവിഷ്യതം)
ഭരണവും നടത്തിപ്പും

കനാലുകൾ, നടപ്പാലങ്ങൾ, ബോട്ടുജെട്ടികൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിനും അതിർത്തി നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുമായി കൂടുതൽ തുക

ആവശ്യമാകയാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 100 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 127)

5075-60-800-70—മറ്റ് ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള മൂലധനച്ചെലവ്—മറ്റുള്ളവ—മറ്റുചെലവുകൾ—സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതി

സബർബൻ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ സാധ്യതാപഠനം നടത്തി വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് എം.ആർ.വി.സി. സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും പ്രസ്തുത പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനായുള്ള നടപടികളുടെ ഭാഗമായി 51:49 എന്ന ഓഹരി പങ്കാളിത്തത്തോടെ കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്ര റെയിൽ മന്ത്രാലയവും ചേർന്ന് ഒപ്പുവച്ച ധാരണാപത്ര പ്രകാരം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടുന്ന സംയുക്ത സംരംഭ കമ്പനി (JVC)-യുടെ കീഴിൽ രൂപീകൃതമാകുന്ന പ്രത്യേക ദൗത്യവിഭാഗം (SPV) വഴി പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച നടപടിക്രമങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നതായും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പദ്ധതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഒരു പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടറെ നിയമിക്കുകയും തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു ഓഫീസും പ്രവർത്തിപ്പിച്ചുവരുന്നതിനാൽ ശമ്പള ഇനത്തിനും ഓഫീസ് പ്രവർത്തനത്തിനും ഏകോപന പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ചെലവിലേയ്ക്കുമായി ഈ ശീർഷകത്തിൽ 35 ലക്ഷം രൂപ അധികമായി ധനപുനഃവിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 129)

7055-00-190-99—റോഡ് ഗതാഗതത്തിനുള്ള വായ്പകൾ—പൊതുശേഖര്യം മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുമുള്ള വായ്പകൾ—കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുള്ള വായ്പകൾ

പെൻഷൻ വിതരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്തു പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രി 22-12-2014-ന് വിളിച്ചുചേർത്ത യോഗത്തിൽ 2015 ഏപ്രിൽ 1 മുതൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പെൻഷൻ വിതരണം സുഗമമായി നടത്തുന്നതിനായി പെൻഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുമെന്നും ഇതിനായി പ്രതിമാസം പെൻഷനുവേണ്ടി വരുന്ന തുകയുടെ പകുതി എന്നാൽ 20 കോടിയിൽ കൂടാത്ത തുക സർക്കാർ വിഹിതമായി നോൺപ്ലാൻ ഇനത്തിൽ നൽകുവാനും ബാക്കി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നൽകുവാനും തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ 22-12-2014-നു ശേഷം കൂടുതൽ ജീവനക്കാർ പെൻഷനാവുകയും ക്ഷാമാശ്വാസ കിഴ്ശിക പെൻഷൻകാർക്കു അനുവദിച്ചത് മൂലവും 2016 ജൂലൈ മാസത്തിൽ പെൻഷൻ ബാധ്യത

55 കോടിയിൽ എത്തിനിൽക്കുന്നതായും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. 2017 മാർച്ച് മാസംവരെ പെൻഷൻ സുഗമമായി വിതരണം ചെയ്യണമെങ്കിൽ ആകെ 305 കോടി രൂപ അധികമായി ആവശ്യമാകയാൽ ഈ ശീർഷകത്തിൽ 205 കോടി രൂപ അധികമായി ധനപുന:വിനിയോഗം/ഉപധനാഭ്യർത്ഥനവഴി അനുവദിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 130)

പൊതു ശുപാർശ

കൊല്ലം മുതൽ ഹോസ്ദുർഗ്ഗ് വരെയുള്ള കനാലുകളിലെ ബോട്ടുയാത്ര സുഗമമാക്കുന്നതിനായി കനാലുകളിലെ പായലും പോളയും കാലാകാലങ്ങളിൽ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 131)

കോട്ടപ്പുറം-കൊല്ലം ജലപാത പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച പ്രായോഗിക പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 132)

സർക്കാർ വിവിധ ജനവിഭാഗങ്ങൾക്ക് നൽകിവരുന്ന യാത്രാ സൗജന്യവും യാത്രാക്കൂലിയിലെ ഇളവുകളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യ്ക്ക് അമിത ബാധ്യത വരുത്തുന്നതായി സമിതി വിലയിരുത്തുകയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നിലനിർത്തേണ്ടത് സർക്കാരിന്റെ ബാധ്യതയാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയും ചെയ്തു. ആയതിനാൽ ഈ ഇനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യ്ക്കുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക ബാധ്യത സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

(ഖണ്ഡിക 133)

തിരുവനന്തപുരം,
2017 മേയ് 15.

ജി.സുധാകരൻ,
ചെയർമാൻ,
സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി V.

Handwritten signatures and initials at the top of the page, including 'Acs/Pr' and '22/8'.

E - 824777/2016/MIN (POD)

ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ ദേശീയ പാതയിൽ ഓച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് നിർമ്മാണത്തിലുള്ള അപാകതകളെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത്-രജിസ്ട്രേഷൻ വകുപ്പു മന്ത്രി ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ സമക്ഷം സാമൂഹിക പരിശോധനാ കമ്മിറ്റി സമർപ്പിക്കുന്ന റിപ്പോർട്ട്. (Ref: ചൊതുരമരാത്ത് (പാ) വാസ് ന. ഉ. (പാ) നം. 1182/2016/പൊ.മ.വ. തിരുവനന്തപുരം 12/08/2016)

Handwritten number '5783' and date '3/9/2016'.

സർ,

ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ ദേശീയ പാതയിൽ ഓച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് നിർമ്മാണത്തിൽ അപാകതകൾ കണ്ടെത്തിയ സാഹചര്യത്തിൽ അതിനെപ്പറ്റി ഒരു സാമൂഹിക വിലയിരുത്തൽ നടത്തുവാൻ ബഹു.പൊതുമരാമത്ത്-രജിസ്ട്രേഷൻ വകുപ്പു മന്ത്രി ശ്രീ.ജി. സുധാകരൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയുണ്ടായി. അതിനുവേണ്ടി ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡണ്ട് ശ്രീ. ജി വേണുഗോപാൽ ചെയർമനും, കാര്യംകൂട്ടും മുനി. ചെയർമാൻ ശ്രീ. ശിവദാസൻ കൺവീനറും, ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് വൈസ് പ്രസിഡണ്ട് ശ്രീമതി. ദലീമ ദോഷോ, ചേർത്തല മുനി.ചെയർമാൻ ശ്രീ.ഐസക്ക് മാടവന, എൻജിനീയറായ ശ്രീ. പ്രേംജിത് എന്നിവർ അംഗങ്ങളായും രൂപീകരിച്ച കമ്മിറ്റി 18-08-2016, 20-08-2016 എന്നീ രണ്ടു ദിവസങ്ങളിൽ ഈ പ്രദേശങ്ങൾ സന്ദർശിക്കുകയും നിലവിലുള്ള അപാകതകളെപ്പറ്റിയും ഇപ്പോൾ നടക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെപ്പറ്റിയും സമഗ്രമായി വിലയിരുത്തുകയും ചെയ്തു.

ആലപ്പുഴ- അമ്പലപ്പുഴ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിലാണ് ദേശീയ പാത ഏറ്റവും കൂടുതൽ തകർന്നതായി കാണപ്പെട്ടത്. ആയിരക്കണക്കിനു വാഹനങ്ങളും കാൽനടക്കാരും ഇടതടവില്ലാതെ സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ദേശീയ പാതപോലുള്ള പ്രധാന റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിലും അറുകുറ്റപ്പണികളിലും വളരെ ഗുരുതരമായ ഇത്തരം അലംഭാവവും അനാസ്ഥയും ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. കോടിക്കണക്കിനു തുക ചെലവിട്ട് നിർമ്മാണം നടത്തിയെങ്കിലും കരാർ കാലാവധി തീരുന്നതിനു മുൻപു തന്നെ റോഡിന്റെ നല്ലൊരു ഭാഗം പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ് സഞ്ചാരയോഗ്യമല്ലാതായിത്തീരുവാനുള്ള കാരണം നിർമ്മാണത്തിൽ ഉണ്ടായ പാകപ്പിഴയും, ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും സംഭവിച്ചിട്ടുള്ള വീഴ്ചകളുമാണ്. എന്നാൽ, ആലപ്പുഴ എൻ. എച്ച് ഡിവിഷന്റെ കീഴിലുള്ളതും വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പു പണി ചെയ്തതുമായ ഇതേ റോഡിന്റെ മറ്റു പല ഭാഗങ്ങളും യാതൊരു തകരാറുകളുമില്ലാതെ ഇപ്പോഴും കിടക്കുന്നുണ്ട്. (ഉദാ . കരുവാറ്റ- പായൽകുളങ്ങര). ഇതിന്റെ അർത്ഥം, ദേശീയപാതയുടെ തകർച്ചക്ക് പൊതുവായ കാരണങ്ങളില്ല എന്നതാണ്. ഗുരണ്ടി പീരിയഡിനു മുൻപ് തകർന്ന പ്രത്യേക ഭാഗത്തിന്റെ പണി ഏറ്റെടുത്തു നടത്തിയ കരാറു കാരണം, ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണ് ഇതിന് ഉത്തരവാദികൾ. അതിനെപ്പറ്റി അന്വേഷിക്കണമെന്നാണ് കമ്മിറ്റിയുടെ അഭിപ്രായം.

ഈ റോഡിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളും കൂണ്ടും കൂഴിയും നിറഞ്ഞ പഴയ ഗ്രാമീണ റോഡുകളെയാണ് ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നത്. ഉദാ- തിരുവിഴ, ഹരിപ്പാട് കാഞ്ഞൂർ മുതൽ കവല വരെയുള്ള ഭാഗം, കരുവാറ്റ വഴിയമ്പലം, പുനപ്ര സബ്സ്റ്റേഷൻ, അമ്പലപ്പുഴ ഓവർ

Handwritten notes and signatures on the left margin, including 'Acs/Pr' and '22/8'.

ശ്രീധർജിയായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധഭാഗങ്ങൾ, ആലപ്പുഴ കെ.ടി.ഡി.സി യുടെ മുൻ ഭാഗം, ഏക്സൈസ് ആഫീസിനും ഡെ.എം.സി.എക്കും ഇടയിലുള്ള ഭാഗം, ബൈപാസ് ഷെ. മകാമാടി ഷെ. തൃവെംഗളി, കലവൂർ, നീർക്കുന്നം എന്നിവയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങൾ, തുടങ്ങി എത്ര ഉദാഹരണങ്ങൾ വേണമെങ്കിലും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻണ്ട്. പല ഭാഗങ്ങളിലും ഇപ്പോൾ അതിവേഗത്തിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ട്.

അമ്പലപ്പുഴ മണ്ഡലത്തിലെ മൂന്നു സ്ഥലങ്ങളിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടക്കുന്നത് കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. അസി. എൻജിനീയർ ശ്രീ. ബൈജുവും മറ്റൊരാൾക്കും ശ്രീ. നിഹാറും അപ്രിൻ്റ്റ് ഓവർസിയറായ ശ്രീ. ഇടാസും സന്നിഹിതരായിരുന്നു. മണാമെത്തേ തവണ ഞങ്ങൾ ചെല്ലുമ്പോൾ കേവലം ഒരു വർഷമേ മാത്രമായ ശ്രീ. മത്തായി പണികൾക്കു മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നതായും കണ്ടു. ഓവർസിയർക്കും, വർക്കറിനും ടാർ വർക്കിനെ സംബന്ധിച്ച് സാങ്കേതികമായി യാതൊന്നുമറിയില്ല എന്ന് അവരുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഞങ്ങൾക്കു ബോധ്യമായി. ടാറിന്റെ അളവ്, ടാർ- മെറ്റൽ അനുപാതം തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളിൽ മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നവർക്ക് മിനിമം പരിജ്ഞാനമെങ്കിലും ഉണ്ടായിരിക്കണം. കോൺട്രാക്ടറുടെ താല്പര്യമനുസരിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങളാണ് പണിസ്ഥലങ്ങളിൽ നടക്കുന്നത്. തെറ്റുകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനും തിരുത്താനുമുള്ള കഴിവും, പരിജ്ഞാനവും, ആജ്ഞാശക്തിയും മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് തീർച്ചയായും ഉണ്ടായിരിക്കണം. ഓവർസിയർമാർ വെറും കാഴ്ചക്കാരെപ്പോലെ നോക്കിനിൽക്കുക മാത്രമാണു ചെയ്യുന്നത്.

അറ്റകുറ്റപ്പണിയ്ക്കായി കൃഷികളിൽ ഒന്നര ഇഞ്ച് മെറ്റൽ ഇടുന്നതിന് മുൻപ് കൃഷി ചതുരത്തിൽ വെട്ടുകയും അതിന്റെ അളവ് രേഖപ്പെടുത്തിവെയ്ക്കുകയും വേണം. ടാർ തുക്യുന്നതിനു മുൻപായി കൃഷിയിൽ നിന്നും പൊടിയും അഴുകുകയും നന്നായി തൃത്തുകളഞ്ഞ് വൃത്തിയാക്കണം. ടാറിംഗ് നടക്കുമ്പോൾ റോളറിന്റെ വീലുകളിൽ വെള്ളമൊഴിക്കാൻ പാടില്ല. വീലിൽ പറ്റിപ്പിടിക്കുന്ന ടാറും, മെറ്റലിന്റെ അവശിഷ്ടങ്ങളും നന്നത്ത ചാക്കുപയോഗിച്ചുമാത്രമേ തൃത്തുകളയാവൂ. ഈ വക കാര്യങ്ങളൊന്നും പണി സ്ഥലത്ത് പാലിക്കപ്പെട്ടിരുന്നില്ല. ടാർ മിക്സിംഗ് സ്ഥലത്ത് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സാന്നിധ്യം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ടാറിംഗ് തുടങ്ങിയ സുപ്രധാന പണികൾ നടക്കുമ്പോൾ അസി. എൻജിനീയർ, അസി.എക്സി. എൻജിനീയർ തുടങ്ങിയവരുടെ സാന്നിധ്യം ഉണ്ടാകണം. പ്രായോഗിക ജ്ഞാനമില്ലാത്തവരും അയോഗ്യരും പണിയുടെ മേൽ നോട്ടം നടത്തിയാൽ ഗുണമേന്മക്കാൾ ദോഷമേ ഉണ്ടാകുകയുള്ളൂ എന്നാണ് ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ ഏകകണ്ഠമായ അഭിപ്രായം.

പാതിരപ്പുള്ളി മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് നാലു വർഷുകളിൽ ഒരേറ്റമ്മൊഴിച്ച് ബാക്കി മൂന്നെണ്ണവും പൂർത്തീകരിച്ചതായി അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. വളരെ മോശപ്പെട്ട തിരുവഴി - കണിച്ചുകുളങ്ങര ഭാഗത്തേ അപാകതകൾ പരിഹരിക്കുവാൻ നടപടികൾ ഇനിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. കൃഷ്ണപുരം- പുറക്കാട് ഭാഗത്ത് ഇപ്പോൾ നടത്തിയ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നിലവിലുള്ള വലിയ കൃഷികൾക്കു ശമനമുണ്ടാക്കുമെങ്കിലും, അടുത്ത ഒന്നു രണ്ടു മഴയെടുകൂടി ശേഷിക്കുന്ന പല ഭാഗങ്ങളിലും കൃഷികൾ രൂപപ്പെടാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. അതിന്റെ ലക്ഷണങ്ങൾ പലയിടങ്ങളിലും കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. തകരാർ സാധ്യതയുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ "പെറിഡി സീൽകോട്ട്" ചെയ്താൽ ഒരു പരിധി വരെ ഒരു സീസൺ കൂടി -പിടിച്ചുനിൽക്കാനാകും.

കാനകളുടെ അഭാവവും, വശങ്ങളിൽ ഇടതൂർന്നു വളരുന്ന മരങ്ങളും, ഉയർന്ന സെഡ്-ബോംബും(ഇരുഭാഗത്തുമുള്ള റെഡ്ഡാ) റോഡിന്റെ തകർച്ചയ്ക്ക് കാരണമാകു

ന്നുണ്ട്. (ഉദാ - കളർകോട്, തിരുവനന്തപുരം, തിരുവിഴ) നിമഗ്നമായുള്ള പല കാനകളും ചുറ്റും ചുറ്റും ചുറ്റും തകർന്നു കിടക്കുകയാണ്. ഇതുപോലെയുള്ള നല്ലൊരു കലർന്നു നിൽക്കുന്നതിനാൽ മഴ വെള്ളം റോഡിലേക്ക് കയറി കിടക്കുകയും റോഡിന്റെ തകർച്ചയ്ക്ക് വഴിവയ്ക്കുകയും ചെയ്യും. അവിടെ നിന്നും അധികമുള്ള മണ്ണ് മാറ്റുകയും സ്പെഷ്യാലൈസേഷൻ അനുസരിച്ച് കാനനിലേക്ക് സ്റ്റാമ്പ് കൊടുത്ത് മെമ്പർ ചെയ്യുകയും വേണം.

അവസരമുള്ള മാഗസങ്ങളിൽ പുതിയ കാനകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും ഉള്ളവ മഴക്കാലത്തിനു മുൻപ് പ്രവർത്തന സജ്ജമാക്കുന്നതിനും മുതിരുന്ന പരിഗണന നൽകണം. ഇതിനായി അതാത് ഓഫീസുകളിൽ മെന്ററുകൾ സ്വീകരിക്കുകയും, ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അത് പരിശോധിക്കുകയും വേണം. ചെറിയ കൂഴികൾ വലുതാക്കുന്നതുവരെ കാര്യനിർവ്വഹണ ചുമതലയ്ക്ക് ചെലവിൽ അപ്പോയിന്റ് ചെയ്ത അധികാരികളുടെ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം.

അവസരമുള്ള മാഗസങ്ങളിൽ പിന്നീട് റോഡിന്റെ ഭൂമിപരിധി പരിഹരിക്കുന്നതിൽ വീഴ്ച വന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ട്. കാലാവസ്ഥ അനുകൂലമായ സാഹചര്യത്തിൽ ചുമതലയെ സമയത്തിനുള്ളിൽ മോശംകൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയണം. ഓവർസീയർമാരുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള കുറവ് പരിഹരിക്കാനുള്ള അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പുതുതായി ചാർജ്ജ് ചെയ്തവരുടെ ഹൈഡ്രോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ പൂർണ്ണമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതായി കമ്മിറ്റിക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്.

ഇടതുപക്ഷ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതുകൊണ്ട് മൂന്നു മാസമായി റോഡുകൾ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾക്ക് തുടക്കം കുറിച്ചു. ഗവൺമെന്റിന്റെ നയം പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ വിമുഖത കാട്ടിയിരുന്നില്ലെങ്കിൽ കഴിഞ്ഞ ഒരുമാസം കൊണ്ടുതന്നെ റോഡുകളുടെ പുനർനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുവാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഗ്യാരണ്ടി പീരിയഡ് അവസാനിക്കാൻ ഒരുവർഷം അവശേഷിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ് റോഡുകൾ മാറ്റാമറയതെന്നത്. നിർമ്മാണത്തിൽ നടന്ന അഴിമതിയും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ താൽപര്യമനുസരിച്ചുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ സമീപനവുമാണ് ഇത് തെളിയിക്കുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള തങ്ങളുടെ വീഴ്ചകൾ തിരുത്താൻ തയ്യാറാകാത്ത സാഹചര്യത്തിലാണ് നിലവിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥനെ മാറ്റി പുതിയ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെ നിയോഗിച്ചത്. അതിനുശേഷം പ്രവർത്തനത്തിലുണ്ടായ പുരോഗമി എടുത്തുപറയേണ്ടതാണ്. പൊതുമാതൃകയ്ക്ക് വിധേയമായി ശ്രീ. ജി. സുധാകരന്റെ നിർമ്മാണപരിഷ്കരണം പ്രവർത്തനത്തിലുള്ള ആർജ്ജവവും ശ്രീ. പിന്നാലി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റിന്റെ അഴിമതിവിരുദ്ധ സമീപനവുമാണ് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ പുതിയ മാതൃകയും ശൈലിയും സൃഷ്ടിക്കാൻ ഇടയാക്കിയത്.

ദേശീയ പാത-കൃഷിണപുരം മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ കൂഴികളും പാച്ച് വർക്ക് ആവശ്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങളും

കൃഷിണപുരം മുതൽ മുതൽ കെ.പി.എ.സി വരെയുള്ള ഭാഗം.	- പാച്ച് വർക്ക് നടന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അടുത്ത മഴയോടെ പുതിയ കൂഴികൾ രൂപപ്പെടുവാൻ സാധ്യതയുണ്ട്
കമലാവയം മുതൽ പമ്പ് വരെ.	12 കൂഴികൾ. ഹൈവേ പാലത്തിന്റെ നടപ്പാക്കലും സഞ്ചാര യോഗ്യമല്ല. പരപ്പുവർക്കിന്റെ അപാകതകൾ കാരണം ക്രൈഡറിംഗ് ദുരിത പൂർണ്ണം
കരീമ്പള്ളിപ്പാല മുതൽ പമ്പു വരെ	6 കൂഴികൾ.
ചെപ്പാട് മുതൽ എൻ.ടി.പി.സി വരെ.	100 മീറ്റർ നീളത്തിൽ പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുന്നു.
കാഞ്ഞൂർ കക്ഷേത്രം.	4 കൂഴികൾ.
കാഞ്ഞൂർ - ചുവ്വി വയം.	150 മീറ്റർ നീളത്തിൽ പാച്ചുവർക്ക്.
കാഞ്ഞൂർ ക്ഷേത്രത്തിനു വടക്കുവശം കരിമ്പള്ളിപ്പാല പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ - കവല വരെ കവല ക്ഷേത്രം.	6 കൂഴികൾ.
കവല ക്ഷേത്രം - ടി.കെ.എം കോളേജ് ടി.കെ.എം കോളേജ് - പറമ്പാട് ബസ്സ്റ്റാന്റ് ബസ്സ്റ്റാന്റ് - പമ്പ്	3 കൂഴികൾ
പമ്പ് - കരുവാറ്റ വഴിയമ്പലം	16 കൂഴികൾ
കരുവാറ്റ വഴിയമ്പലം	30 കൂഴികൾ
കരുവാറ്റയുതൽ പറയൽകുളങ്ങര ക്ഷേത്രം വരെ പറയൽകുളങ്ങര-ജനപദ്ധ്യൂഷ ടെം ഓവർ (ബിഡ്ജ് - തെക്ക്	9 കൂഴികൾ
മുകൾഭാഗം	41 കൂഴികൾ
വടക്കു വശം	25 മീറ്റർ പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുന്നു.
നീർക്കുന്നം, വളഞ്ഞവഴി	റേറ്റഡിനു കൂഴപ്പുഴിട്ടു.
വണ്ടാനം, കുറവൻകോട്	10. കൂഴികൾ
പുന്നപ നബി സ്റ്റേഷൻ	50 മീറ്റർ.
കരീമ്പൽ	200 മീറ്റർ.
പമ്പ്	50 മീറ്റർ.
പുണ്ടായി മോട്ടോർഡി	15, 20, 100, 200 മീറ്റർ, കൂഴികൾ - 8
പോട്ടൽ ബോണ്ടിസാ	6 കൂഴികൾ.
പോട്ടൽ ബോണ്ടിസാ - കളർകോട്.	150 മീറ്റർ.
കളർകോട്-ആഹിന്ദ്രിന് വള്ളി	20 കൂഴികൾ.
ബില്ലം കമ്മറ്റി ഓഫീസ് - വൈ.എം.സി.എ	50, 25 മീറ്റർ.
മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ.	60 മീറ്റർ. കൂഴികൾ- 8
ബസ്സ്റ്റാന്റ്-കൊത്താടി ടെം.	16 കൂഴികൾ.
മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ.	8 കൂഴികൾ.
പുറുള്ളി കയർ മിൽസ്-പുരമ്പ്	21 കൂഴികൾ.
പമ്പ്	15, 100, 20, 50, 100, 300, 50 മീറ്റർ
പാതാപുളളി	25 കൂഴികൾ.
കമലാശ്ശി	60, 100, 50 മീറ്റർ.
കവലാശ്ശി	5 കൂഴികൾ. 100, 60, 50, 75, 10, 50 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ.
കവലാശ്ശി - എൻ.ടി.കെ കോർട്ടേഴ്സ്	25 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ. 12 കൂഴികൾ.
തിരുവഴി	10 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ.
എക്സ്-40 - വൈ പാമ്പ്	100, 50 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ.
	25 കൂഴികൾ. 10, 20, 20, 20, 100, 15, 20, 10, 50, 6, 100 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ
	2, 2, 5, 15, 12, 50, 300, 200, 200, 25 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ
	25 മീറ്റർ മോശപ്പെട്ട ഭാഗങ്ങൾ, കൂഴികൾ - 6

ചേർത്തല - മാച്ചിറ ദാഗവരയ ദേശീയപാതയുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ സോഷ്യൽ

മാഡിററുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പരിശോധനാ റിപ്പോർട്ട്

ഐ.എ.കെ. മാധവന
കമ്മറ്റിമെംബർ.

മാച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ദേശീയപാതയിലെ അപകടകരമായ ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നതിനായി
സർക്കാർ ക്യാമ്പുകളിലൂടെ സാമൂഹിക പരിശോധനാ കമ്മറ്റിയുടെ ൧൪ 4 അംഗങ്ങളോടൊപ്പം നടത്തിയ
പരിശോധനയിൽ കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞ വിവരങ്ങൾ താഴെ ചേർക്കുന്നു.

1. മാച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള ദേശീയപാതയുടെ പല ഭാഗങ്ങളും കുണ്ടും കുഴിയുമായി കിടക്കുന്നു.
2. അപകടപാതയുടെ മിക്കവാറും ഭാഗത്ത് ഇരുമ്പെണ്ണുകുളിമുഖത്തുള്ള നടപാതകൾ ടാർ ദാഗവരയുനിന്നും എറണാകുളം നിലക്കൊണ്ടുന്നതുമൂലം അപകടസാധ്യതകൾ വർദ്ധിക്കുന്നു.
3. പാതയുടെ ഇരുമ്പെണ്ണുകളിലും നടപാതയായ് കിടക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് കുണ്ടും കുഴിയും തുടർ അയിൽ അഴുക്ക് വെള്ളം കെട്ടിക്കിടക്കുന്നതിനാൽ കാൽനടക്കാർക്കും ഇരുമ്പുകമ്പോടുകൂടിയ ബോധ്യപ്പെടാൻ കഴിയാത്തപോലുള്ള സുരക്ഷിതത്വം അപകടസാധ്യത വർദ്ധിക്കുന്നു.
4. അപകടപാതയുടെ ഇരുമ്പെണ്ണുകളിലും കുഴിയുണ്ടാകാതെ പൂർണ്ണമായും വളർന്നു നിൽക്കുന്നത് കാൽനടക്കാർക്ക് എറണാകുളം പ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്നു.
5. വണ്ടാനം ഭാഗത്ത് നിന്നും തെക്കോട്ട് മെയിന്റനൻസ് നടന്നുകൊണ്ടിരുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. അവിടെ ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ സാന്നിദ്ധ്യം ഇല്ലാതിരുന്നത് പണിയുടെ ഗുണമേന്മയുടെ ഭംഗം വരുത്താൻ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഒരു അപ്രസിസ് മാത്രമാണ് അവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നത്. 2 അടി വലുതായി ഏതാനും മീറ്റർ തെക്കുഭാഗത്തുനിന്നും വടക്കോട്ടും മെയിന്റനൻസ് നടന്നു വരുന്നു. ആ ഭാഗത്ത് ഒരു അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയറുടെ സാന്നിദ്ധ്യം കാണുകയുണ്ടായി.
6. ഒറ്റൊരു ഭാഗത്ത് മെയിന്റനൻസ് നടക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് സൂപ്പർവൈസർ ചെയ്തിരുന്നത് ഒരു താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരെയാണ്.
7. ടെക്നിക്കൽ ക്യാമ്പിനെപ്പറ്റിയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പങ്കെടുക്കുന്നതിൽ ഉണ്ടാകേണ്ട ആവശ്യമായി തോന്നുന്നു.
8. മെയിന്റനൻസിന് ഉപയോഗിക്കേണ്ട ടാർ, ബേബി റെറ്റൽ തുടങ്ങിയവ കൃത്യമായ അളവിലായി ചേർക്കുന്നുവെന്ന് ബോധ്യപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്.
9. പാതയോരങ്ങളിൽ വളർന്നു പന്തളിച്ചു നിൽക്കുന്ന വലിയ പാഴ്വരങ്ങളിലൂടെ ഒഴുകി വരുന്ന വെള്ളങ്ങളെക്കുറിച്ച് ചെറുകുഴികൾ തോണ്ടിയിൽ സ്ലാഷ്കിടക്കുകയും ക്രമേണ അവ വലിയ കുഴികളായി മാറുകയും ചെയ്യുന്നതായി മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു.

മാച്ചിറ മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള നിലയിൽ ദേശീയപാതയിലുള്ള കുഴികളും ടാറിൽ ഇളകി തടർന്നു പോയിരിക്കുന്ന ഗുരുതരമായ അപകടമുണ്ട്. അവയിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടവ താഴെ ചേർക്കുന്നു.

1. കായംകുളം കെ.റ്റി.ഡി.സി.സി. ഹോട്ടലിന് വടക്ക് പമ്പിന് സമീപം (കെ. പി.എ.സി. അഗ്നിശക്തി)
2. കായംകുളം പാലത്തിന് ഇരുമ്പെണ്ണുകളിലും നടപാത വെള്ളം കെട്ടിക്കിടക്കുന്നു
3. പാലത്തിന് വടക്കുകരയിൽ നടപാത ടാർ പോകുന്നതിൽ നിന്നും അല അടിയിലേക്ക് താഴ്ന്ന് നിൽക്കുന്നത് അപകടമുണ്ടാക്കും.
4. കായംകുളത്തിന് വടക്ക് സിഗ്നൽ പോയന്റിന് വടക്ക് മണുവരമ്പും നടപാതയിൽ എറണാകുളം.

MSM കോളേജിന് വടക്കുവശം 3 കുഴികൾ.

6. എൽ.റ്റി.പി.സി സിഗ്നൽ എറിയ, റെയിൽവേസ്റ്റേഷൻ വേണം.
7. കാഞ്ഞൂർ ശ്രീ നൂർജ്ജംഗലക്ഷ്മിയമ്മിന് മുൻവശം 6 കുഴികൾ
8. അവിടെ നിന്നും വടക്കോട്ട് മാറി 300 മീറ്റർ ദൂരം ഒട്ടേറെ കുഴികൾ.
9. ജൂലിയ ഓഡിറ്റോറിയത്തിന് തെക്കുവശം മുൻമുക്ക് 300 മീറ്ററോളം നോയ് ടാർ ചെയ്തതാതം പൊളിഞ്ഞ് കിടക്കുന്നു.
10. ബുട്ടി വേൾഡിന് മുൻവശം 5 വലിയ കുഴികൾ.
11. അരിടെ നിന്നും 400 മീറ്റർ വടക്കോട്ടുമാറി ഇരുവശങ്ങളിലും വലിയ കുഴികൾ
12. ഇവിടെ നിന്നും വടക്ക് സൗഗന്ധിക റോട്ടുമിന് തെക്കുവശം 2 കുഴികൾ
13. അല്പം വടക്കുമാറി 6 കുഴികൾ
14. അന്തിയിൽക്കു സമീപത്തുനിന്നും വടക്കോട്ട് 100 മീറ്റർ നീളത്തിൽ ഗർത്തങ്ങൾ
15. ഹരിപ്പാട് കോഫിഹൗസിന് സമീപം വലിയ കുഴികൾ
16. അവിടെ നിന്ന് വടക്ക് ഓഡിറ്റോറിയത്തിൽ റോഡിന് ഇരുവശവും പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
17. 100 മീറ്റർ വടക്ക് പഴയറോഡിന് സൈഡിൽ വലിയ കുഴി
18. ഡാബാടടി അഗ്നീശങ്കിൽ ചെറിയ ഗട്ടറുകൾ
19. ഡാബാടടി റോഡിന്റെ സൈഡിൽ താഴ്ച
20. കരുവാറ്റ എൽ.പി.എസ്.സിന് തെക്കുവശം പടിഞ്ഞാറേ സൈഡിൽ 200 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കുഴികൾ.
21. ടി എൽ.പി.എസ്.സിന് വടക്കുവശം സൈഡിൽ കുഴികൾ
22. ഗുരു എൽ.സിക്ക് മുൻവശം 300 മീറ്ററോളം റോഡിന്റെ മധ്യത്തിൽ ചെറിയ ഗർത്തങ്ങൾ
23. കരുവാറ്റ ചെറുവശത്ത് ബാങ്കിനു സമീപവും വടക്കുവശവും കുഴികൾ
24. 100 മീറ്ററോളം ടാർ ചെയ്ത താതം പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുന്നു.
25. കരുവാറ്റ നോർത്തിൽ 4 കുഴികൾ
26. അമ്പലപ്പുഴ സിഗ്നൽ പോസ്റ്റിന് തെക്കുവശം കുഴികൾ
27. സിഗ്നൽ അഗ്നീശങ്കിന് വടക്കുവശം, റോഡരികെ പൊളിഞ്ഞ് കിടക്കുന്നു.
28. അമ്പലപ്പുഴ റേൽവേലത്തിന് തെക്കുവശം പാച്ചു വർക്ക് വേണം
29. റേൽവേലത്തിൽ അനേകം കുഴികൾ
30. വള്ളത്തല വഴിയിൽ റോഡിൽ കുഴികൾ
31. വണ്ടനം ധർമ്മശാസ്ത്രോദയലക്ഷ്മിയമ്മിന് സമീപം എൻ.എച്ച്.സിന് പടിഞ്ഞാറേ അരികിൽ ആഴത്തിലുള്ള കുഴി
32. മെഡിക്കൽ കോളേജിന് മുൻവശം പാച്ചു വർക്ക്
33. കാർമ്മൽ പോളിടെക്നിക്സിന് മുൻവശം കുഴികൾ
34. കാർമ്മൽ പോളിടെക്നിക്സിന് വടക്ക് കപ്പലട അഗ്നീശങ്കിൽ കുഴികൾ
35. അതിന് വടക്കോട്ട് 300 മീറ്റർ അകലത്തിൽ ചെറിയ കുഴികൾ

- 36. പറവൂർ അംഷനിൽ 100 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കുറവും കുഴിയും
- 37. മാതൃമുഖി ഓഫീസിന് തെക്കുവശം മുതൽ കുഴികൾ
- 38. അങ്ങിമലി റോഡിനോരെയത്തിന് മുൻവശം കുഴികളും, നടപാതകളിൽ ഗർത്തങ്ങളും
- 39. വലിയ ചുട്ടുകാടിന് മുൻവശം വാട് ടാങ്കിന് സമീപം കുഴികൾ. ഇരുവശങ്ങളിലും ഫിറ്റിംഗ് വേണം.
- 40. വലിയ ചുട്ടുകാടിന് വടക്കുവശം റോഡ് ഫിറ്റിംഗ് വേണം.
- 41. റ്റിഡി സ്കൂളിന് തെക്കുവശം റോഡിൽ കുഴികൾ.
- 42. അനാൽ ആശുപത്രി അംഷനിൽ ആകെ പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 43. ടൗൺ ഹാളിന് മുൻവശം വലിയ 6 കുഴികൾ.
- 44. ജ്യോത്സുപാലത്തിന് സമീപം പാച്ച് വർക്ക് വേണം.
- 45. പൂട്ടു അയ്യർ അംഷനിൽ 6 വലിയ കുഴികൾ.
- 46. YMCA അംഷനിൽ പാച്ച് വർക്ക് വേണം.
- 47. പ്രൈവറ്റ് ബസ്സ്റ്റാന്റിന് (ആലപ്പുഴ) മുൻവശം കുഴികൾ.
- 48. വഴിയൂർ അംഷനിൽ റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 49. തസ്സ് ഹൗസിന് തെക്കുവശം മുതൽ വടക്കോട്ട് കുഴികൾ.
- 50. KTDC യ്ക്ക് മുൻവശം റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 51. മനോര ഓഫീസിന് മുൻവശം കുഴികൾ.
- 52. കൊച്ചാടി കവല മുതൽ തെക്കോട്ട് 200 മീറ്റർ നീളം പാച്ച് വർക്ക്.
- 53. കൊച്ചാടി കവല മുതൽ വടക്കോട്ട് റോഡിൽ കുഴികളും, ഇരുവശങ്ങളും കുഴികളും.
- 54. Kerala Balers ന് മുൻവശവും തെക്കും, വടക്കും ഭാഗങ്ങളിലും പാച്ച് വർക്ക്.
- 55. തുറമ്പാളി അംഷന്റെ തെക്കും വടക്കും വശങ്ങളിൽ റോഡിലെ ടാർ പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 56. മാതൃ സ്കൂളിന് മുന്നിൽ വലിയ കുഴി.
- 57. പ്രൊവിഡൻസ് ആശുപത്രിക്ക് മുൻവശം കുഴികൾ.
- 58. പുലാസ് അംഷനിൽ ടാർ പൊഷൻ പൊളിഞ്ഞ ഭാഗം.
- 59. പുലാസ് അംഷൻ 100 മീറ്റർ വടക്ക് റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 60. പാതിമാപ്പള്ളി തെക്കേ പമ്പിന് സമീപം കുഴികൾ.
- 61. പാതിമാപ്പള്ളി അംഷനിൽ കുഴികൾ.
- 62. ബർണാസ് കവലയ്ക്ക് തെക്കുവശം കുഴികൾ.
- 63. ബർണാസ് കവലയ്ക്ക് വടക്കുവശം കയർ മൂന്നിയത്തിന് മുൻവശം 300 മീറ്റർ ദൂരം റോഡ് പൊളിഞ്ഞ ഭാഗം.
- 64. പാതിമാപ്പള്ളി ബിവറേജിന് തെക്കുവശം കുഴികൾ.
- 65. കലവൂർ അംഷനിൽ തെക്കോട്ടും വടക്കോട്ടുമായി 300 മീറ്റർ അകലത്തിൽ റോഡ് പൊളിഞ്ഞ ഭാഗം.
- 66. കൊള്ളകലവൂർ ഭാഗത്ത് 200 മീറ്റർ നീളത്തിൽ റോഡ് പൊളിഞ്ഞ ഭാഗം.

- 67. അറ്റൻ്റ് ബ്ലോക്ക് കമ്പല മുതൽ വടക്കോട്ട് ക്യാമ്പസും വരെ റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 68. ക്യാമ്പസത്തിന് 200 മീറ്റർ വടക്ക് മാറി റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 69. റോഡ് മാർബിളിന് തെക്കുഭാഗം കുഴികൾ.
- 70. പുട്ടാള ക്യാമ്പിന് വടക്കോട്ട് 100 മീറ്റർ ചെറു കുഴികൾ.
- 71. ലക്ഷ്മി നാരായണ ട്രസ്റ്റ് സ്കൂൾ മുതൽ കോൾബ്ലറ്റ് ഇംഗ്ലീഷ് വരെ ചെറു കുഴികൾ.
- 72. സുബ്രഹ്മണ്യ ക്ലേശ്ണത്തിന് വടക്കുവശം മുതൽ DC mill വരെ റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 73. കബിളുകുളങ്ങര ഇംഗ്ലീഷ് മുതൽ വടക്കോട്ട് DCM പള്ളി വരെ റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 74. മാതൃസാൽ മാർബിളിന് മുൻവശം മുതൽ വടക്കോട്ട് തിരുവിഴ ഇംഗ്ലീഷ് വരെയും തുടർന്ന് മാഷിത്തറ തേങ്ങ മാർബിൾ വരെയും റോഡിൽ ചെറു കുഴികൾ.
- 75. അമൃതി പസിന് മുൻവശം പാച്ച് വർക്ക് വേണം.
- 76. അമൃതി പസ് മുതൽ X' Ray ഇംഗ്ലീഷ് വരെ N.H ന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലും വലിയ കുഴികളും വെള്ളക്കെട്ടും.
- 77. X' Ray സിംഗിൾ പൊയിന്റിൽ മദ്ധ്യഭാഗത്ത് റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
- 78. N.H. പാലത്തിന് സമീപവും കിഴക്കുവശവും കുഴികൾ.
- 79. Hut Restaurant ന് കിഴക്കുവശം ചെറിയ കുഴികൾ.
- 80. അർത്ഥ്യാകൽ ബൈപാസ്സിന് സമീപം ചെറു കുഴികളും , തെക്കുവശം ഇരുവശങ്ങളിലും റോഡ് ഒന്നുവച്ച് ഗർത്തങ്ങളും.
- 81. ചേർത്തല തെയിൽവേ സ്റ്റേഷന് മുൻവശത്ത് പല ഭാഗങ്ങളിൽ റോഡ് പൊളിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.
നമ്മുടെ N.H. PWD ഭൂമിസിലിൽ പഞ്ചായത്ത് റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെ നിർമ്മിക്കുന്ന സമയത്തും, മെയിൻ നെറ്റ് നടക്കുന്ന സമയത്തും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ മേൽനോട്ടവും , സമിതിയുടെ പരിശോധനയും കമ്പുമായും ഉണ്ടാകുന്നത് റോഡുകളുടെ ഗുണമേന്മ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് സഹായകമാകും.

GOVERNMENT OF KERALA
PUBLIC WORKS (D) DEPARTMENT

No. PWD-D3/302/2016-PWD

Thiruvananthapuram,

Dated: 14-11-2016.

From

The Addl. Chief Secretary to Government.

To

The Chief Engineer (NHs),
Thiruvananthapuram.

Sir,

Sub :- PWD- Inspection of National Highway 66- in the Alappuzha District preliminary enquiry report – Reg.

Ref :- Preliminary Enquiry Report No. Insp.Tech- 2/217/2015-
Fin. Dated, 29-8-2016 from the Chief Technical Examiner.

I am to forward herewith a copy of the reference and to request you to pursue the following actions on the recommendations in the preliminary enquiry report urgently.

- i. Comply strictly with the recommendation Nos. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 and 4.9 and furnish Action Taken Report thereon urgently.
- ii. Institute department enquiry for the lapses noticed at recommendation No 4.2.
- iii. To furnish report on the first aspect of recommendation No. 4.3
- iv. Fix responsibility on the second aspect of recommendation No. 4.3 and recommendation No. 4.8.

Yours faithfully

J. REJI KUMAR

Under Secretary
For Addl. Chief Secretary to Govt.

Approved for issue
Section Officer.

1318/2017.

Endt. No. NH3D6-1933/G/2009 dated: 23-11-2016

Copy with copy of enclosure forwarded to the Superintending Engineer, NH (South) Circle, Thiruvananthapuram for strict compliance of the points as raised in the above letter.

For Chief Engineer

GOVERNMENT OF KERALA

File No. Insp Tech- 2/217/2015-Fin.

Finance (Insp. Tech Wing) Dept.

Thiruvananthapuram

Dated: 29-8-2016.

PRELIMINARY ENQUIRY REPORT

Sub :- Inspection of National Highway 66 in the Alappuzha District- Preliminary Enquiry Report-Reg.

1.0 INTRODUCTION

- 1.1 Based on the news reported in the leading daily newspapers about the pathetic conditions of the National Highway stretch from Cherthala to Krishnapuram, an enquiry was initiated by this wing. The site inspection was conducted by this wing from NH Cherthala stretch upto Krishnapuram in the presence of concerned field officials. This stretch is under the jurisdiction of NH Division Alappuzha (*Ch.366/905/km to 462/000km*).
- 1.2 As per the directions from this wing, the concerned Executive Engineer, NH Division Alappuzha has given the details of the works arranged during the past three years. Based on his report, four works for the BC overlay, two works of BM & BC overlay were seen arranged from Ch.366/905km to 462km and another six Other Repair works have been arranged in this stretch.
- 1.3 During surprise inspection by this wing in Alappuzha district on August 2015, it was noticed that repair of damaged BT surface was being carried out by using 36mm metal for repair of damaged BM surface and by using premix carpet for damaged BC surface in the ongoing works on the highway near Nagyarkulangara JN. and X-ray junction in NH-66. Upon telephonic enquiry, the field officers informed that the ongoing work is for the repair of the damaged surface under warranty period. Refer this office letter No. 117357/FIW.C2/15/Fin. dated 4-9-15 addressed to CENH in this regard (Copy enclosed).

1.4 The use of 36 mm metal & premix carpet works for the repair of damaged BM & BC works is irregular. Also, major portion of the road surface in that area was found repaired, which indicate the poor quality of the original works.

1.5 The noted irregularity was intimated to the Chief Engineer, National Highway in, August 2015 itself and was requested to submit a report on the ongoing works as well as the quality of work executed by the contractor. However, no further action was seen taken by the department.

2.0 OBSERVATIONS

2.1 Based on the site inspection for the works arranged during the past three years under NH Division Alappuzha and perusal of details submitted by Executive Engineer, NH division Alappuzha, the following observations are noted:

2.2 Name of Work : NH-47 (New NH- 66) – IRQP 2013-14- Providing 30mm BC between 366/905/ to 390/570 km.

2.2.1 Above work was awarded to M/s EKK Company, Perumbavoor for an amount of ₹ 1669 lakh and site was handed over to the contractor on 11- 8-2014. The work was completed on 28-2-2015 and completion of defect liability period expired on 28-2-2016. During inspection, localised pot holes are seen. Timely repair of the pot holes may be ensured to prevent further damage of the road.

2.3 Name of Work : Periodical Renewal from Km-390/570 to 406/000 on NH 66 (Old NH 47) in the State of Kerala.

2.3.1 Above work was awarded to M/s Concord Constructions, Kallatra, Kanhangad, Kasargod for an amount of ₹ 610 lakh and site was handed over to the contractor on 28-1-2014. The work was completed on 25-7-2014 and completion of defect liability period expired on 25-7-2015. In this stretch, the scope of work include BC overlay. However most of the BC overlay is seen peeled off. At present vehicle are playing over the pre-existing wearing coat. The site conditions shows poor quality of the work by the contractor.

- 2.4 Name of Work Annual Plan 2013-14 – Improvements of Riding Quality from km 406/000 to 428/000 of NH47 in the State of Kerala.
- 2.4.1 Above work was awarded to M/s. Concord Constructions, Kallatra, Kanhangad, Kasargod for an amount of ₹ 2092 lakh and site was handed over to the contractor on 24-6-2013. The work was completed on 31-5-2014 and completion of defect liability period will expire on 31-5-2017.
- 2.4.2 The work included BM & BC overlay. The surface is found damaged at many portions. In the town area it is noted that drains are constructed along the boundaries. However, there is no way for draining water into the drain. The poor quality of work and stagnation of water due to improper drainage lead to the early damage of the road. The work being in the warranty period shall be re-instated and got repaired by the contractor at his cost.
- 2.4.3 During inspection it was observed that road repairing in Town area was ongoing using 36mm metal and has been given direction to the concerned field officials to stop the work and instructed to re instate the damaged surfaces using items sanctioned in the original contract i.e., BM & BC itself.
- 2.5 Name of Work: Periodical Renewal works (Non-Plan) providing 30mm BC in between km-428/000 to 438/000 on NH 66(Old NH 47) in the State of Kerala.
- 2.5.1 Above work was awarded to M/s. EKK Company Perumbavoor for an amount of ₹ 469 lakh and site was handed over to the contractor on 26-9-2014. The work was completed on 30-1-2015 and completion of defect liability period expired on 30-1-2016.
- 2.5.2 During inspection, localised pot holes are seen. Timely repair of the pot holes can prevent further damage of the road.

2.6 Name of Work: Annual Plan 2013-14-Improvements of Riding Quality from km 438/000 to 444/000 of NH 47 (New NH 66) in the State of Kerala.

2.6.1 Above work was awarded to M/s.Concord Constructions, Kallatra, Kanhangad, Kasargod for an amount of ₹ 237 lakhs and site was handed over to the contractor on 5-4-2013. The work was completed on 3-7-2013 and completion of defect liability period expired on 3-7-2014.

2.6.2 In this stretch, the scope of work include BC overlay. However, the stretch is seen repaired using 6 OR works of ₹ 25 lakh each in May 2015. Pot holes are seen in certain stretches.

2.7 Name of work: IRQP from 444/000 to 462/000 on NH 47 (New NH 66) in the State of Kerala under NH Division Alappuzha.

2.7.1 Above work was awarded to M/s.Concord Constructions, Kallatra, Kanhangad, Kasargod for an amount of ₹ 1844 lakhs and site was handed over to the contractor on 24-7-2012. The work was completed on 30-05-2013 and completion of defect liability period expired on 29-5-2016.

2.7.2 The work included BM & BC overlay. The surface is found damaged at many portions.

2.8 OR Works:

2.8.1 The OR works are seen arranged in May 2015 in six works with ₹ 25 lakh each. The works are arranged between Ch.438 to Ch.443/800km. The BC work in the stretch was earlier done in 2013 and its defect liability period expired on 3-7-2014.

2.8.2 At present, Patch repair works are seen arranged in some stretches through petty contractors near SH General hospital Jn., Prathiasha Cancer Center etc. Proper standard of square cutting, mixing, laying, cleaning the surface are not being followed. Pot hole filing using 36mm metal is also seen adopted.

3.0 CONCLUSIONS

- 3.1 Poor Quality of work and workman ship especially of the Contractor M/s Concord. Constructions, Kallatra, Kanhangad, Kasaragod had led to the pathetic road conditions in the NH 66 in the Alappuzha District. The failure of NH officials to take corrective actions based on our direction on August 2015 also aggravated the early failure of the roads and lost to the government and discomfort to road users.
- 3.2 Most of the place the damages has been occurred in the newly laid renewal coat and the old bituminous strata is found satisfactory. This shows the renewal coat has not been done properly.
- 3.3 It may be noted that over a bituminous concrete layer an inferior quality of renewal coat should not be laid as it will damage easily. If the top layer is not impervious the water may penetrate in to the already laid impervious B C layer and will stagnate in between the layers and can cause serious damage to the renewal coat. This has been a major reason of failure of newly laid resurfacing at many places.
- 3.4 Apart from all requisite quality requirement, if proper binding of existing layer and newly laid layer is not ensured, the same can also cause damage of newly coated layer.
- 3.5 Full depth repair are not being carried out if complete subbase/base course is failed.
- 3.6 The engagement of work to contractors who are not following standard practise while executing the maintenance work combined with lapse on the part of site engineers to ensure quality of the work has resulted into the failure of the black topped surface.

4.0 RECOMMENDATIONS

- 4.1 The damaged work referred in Para 2.4 shall be re-instated by the contractor at his own cost as per items in the contract and shall be tested for quality.
- 4.2 The work referred in para 2.3 and 2.7 were repaired using non standard materials during its defect liability period. Though the matter was addressed to the PWD in time, corrective actions were not taken by the department which led to the total damage of the road, loss to the government and discomfort to the road users. Departmental enquiry shall be initiated for the lapses noticed.
- 4.3 Government may review the status and decide whether to maintain the contract license of M/s Concord Constructions; Kallatra, Kanhangad, Kasaragod. Similarly responsibility for supervisory lapse for poor quality of work may be fixed by AD.
- 4.4 Engagement of contractors having poor performance shall be identified by the Department and may be debarred from participating in all such important works including construction and maintainence works on Highways. Mechanism for engaging standard contractors who can employ, required equipments and adopt standard procedure for highway works may be evolved to ensure that works are awarded to eligible contractions only. Pre- qualification critirea shall be evolved accordingly.
- 4.5 While proposals for strengthening, improvement of riding quality etc. are proposed suitable study of the soil and traffic density shall be carried out and required thickness of overlay shall be laid.
- 4.6 If the complete pavement layer is damaged, full depth repair shall be done to ensure that the crust thickness of the repaired surface is having the same thickness of other stretches.
- 4.7 The renewal coast shall be equal/superior specification of the previously laid layer i.e. if the already laid surface is bituminous concrete the renewal coat shall be bituminous concrete and not premix carpet. Most of the repair works under warranty period are carried out. Having specification similar, to BUSG and open graded premix carpet, though contractor is required to execute repair of the same specification of

existing layers. Site engineers/contractors has taken a lenient view and are allowing such repair works. This practise shall be strictly avoided.

- 4.8 Since the percentage of damage of the newly executed works are huge, it is clear that the work has not been executed as per specification. Moreover, the quality tests as per required frequency has not been found done. The officers who made payment without conducting required quality tests shall be made responsible for the lapse on their part.
- 4.9 FD may advice AD to carry out quality tests of bituminous works including density and bitumen content of all the above stretches to analyse the quality of work executed to take further necessary corrective action at their end.

K. P. PURUSHOTHAMAN
*The Chief Technical Examiner &
Ex-Officio Secretary to the Government.*



Office of the Chief Engineer,
Public Works Department
(National Highways)
Museum P.O, Thiruvananthapuram - 695033

Phone : 0471-2326147

Fax : 0471-2320991

e-mail : cenh.pwd@kerala.gov.in

website: www.keralapwd.gov.in

No. NH 3-D6/1933/GL/2009

Dated: 24/03/2017

To

The Additional Chief Secretary
Secretariat, Thiruvananthapuram

Sir,

Sub:- Inspection of National Highway 66- in the Alappuzha District-preliminary enquiry report of CTE-reg:-

Ref:- 1. Govt.Letter No.PWD/D3-302/2016-PW dated: 18/02/2017 and 14/11/2016
2. Letter No.W1 D1-227/2012 dated: 13/02/2017 of SE, NH South Circle, Tvpm

Kind attention is invited to the Government letter 1st cited and I may report as follows on the recommendations by Chief Technical Examiner:-

Para 4.1: Executive Engineer has intimated that the rectification work of the damaged portion in the reach of NH 66 Ch.406/000 to 428/000 was carried out by M/S Concord Construction at their own cost. During repair works it had been ensured that, deep potholes were filled with 36 mm metal up to the level of BM and over then top layers are done with BM & BC.

para 4.2: Executive Engineer intimated that the pot holes were filled up with 36 mm broken stone up to the level of BM and over them top layers are done with BC or BM & BC as the case may be.

Para 4.3: As requested by the Superintending Engineer, NH South Circle order has already issued by the superintending Engineer, NH North Circle, Kozhikode blacklisting contractor M/S concord Construction, Kanhangad, Kasargod. but the order is quashed by the Hon'ble High Court.

Para 4.4: The technical qualification criteria for selection of contractors for NH works are as per the norms in standard bidding document by MoRTH. As per SBD Contactor's average Annual Turnover, value of Civil Engineering projects executed during last five years, experience in execution of works of similar nature, plant & machineries owned, qualified personnel for execution, history litigation etc are taken into consideration for evaluation of a bidder. Only bidders qualified in the technical evaluations are considered in Financial Bid opening, hence the selection procedure adopted is good. However, the guidelines for issuing and renewing contractor license needs to be updated so that Contractors with history of poor performance can be blacklisted or debarred.

Also for the last 5 years, PWD is facing acute shortage of supervisory staffs like overseers and the same is reflected in NH works also.

Para 4.5: Study has been conducted through NATPAC for the NH47 stretch in Alappuzha

Para 4.6: As a pilot project the resurfacing from km.406/000 to 428/000 in NH 47 (New N. 66) is being carried out using the procedure of cold recycling which involves milling of existing asphalt work, and resurfacing.

Para 4.7: Noted for strict compliance

Para 4.8: A detailed investigation has already been initiated by the PWD Administration to find out the facts and to take further action on the erring officers.

Para 4.9: Ministry of Road Transport and Highways has already sanctioned resurfacing work under periodical repairs for the entire length and the works are awarded.

No. Vig 9/16373/16

Office of the Chief Engineer
Design & Administration, PWD
Thiruvananthapuram -695033
Phone : 0471 2325856
8086395008
cedriq.pwd@kerala.gov.in
Dated: 08/09/2016

From

K.Sundaran
Chief Engineer

To

The Additional Chief Secretary to Government
Public Works Department
Government Secretariat,
Thiruvananthapuram

Sir,

Sub:- National Highway 66 from Ochira to Cherthala – Extensive damage to the road - enquiry report – Reg.

Ref:- No.287/Addl.PS/M(PW&R)/2016 dated 1.8.2016 of the Additional Private Secretary to Minister for Public Works and Registration.

In the letter cited, I was directed to conduct an enquiry on the extensive damage of the road stretches of National Highway 66 from Ochira to Cherthala and to report the causes of failure and the details of responsible officers.

Accordingly I had inspected the road along with Smt.Divya, Deputy Director of KHRI who had already inspected the road and took samples from the road. The works of road stretch from Cherthala to Krishnapuram were taken up by dividing it to 5 reaches.

The stretches 3 and 4 are not having much damages. Hence study on the 1st, 2nd and 5th reaches are conducted through KHRI Thiruvananthapuram. In addition, 3 core samples were collected by the Assistant Executive Engineer, Quality Control Sub Division, Alappuzha for the investigation by the Vigilance and Anti Corruption Bureau Alappuzha. Based on the test results, a report is prepared and submitted herewith. The test report of the KHRI and Quality Control Lab Alappuzha are also submitted here with.

Acc: Copy of 1 Letter and 2 Reports

**REPORT ON THE INVESTIGATION OF FAILURE OF NATIONAL HIGHWAYS
66 FROM OCHIRA TO CHERTHALA**

The stretches of National Highway 66 from Ochira to Cherthala had developed extensive cracking and potholes which makes the riding on road uncomfortable. The existing pavement had been overlaid with different types of bitumen mixes at various stretches. The road construction details were as follows.

Sl.No	Chainage	Type of Overlay	Date of Completion	Defect liability period ends on
1	390/570 to 406/000	30mm BC	26/07/2014	25/07/2015
2	406/00 to 428/000	50mm BM and 25mm SDBC	31/05/2014	31/05/2017
3	428/000 to 438/000	30mm BC	31/01/2015	31/01/2016
4	438/000 to 444/000	25mm SDBC	03/07/2013	03/07/2014
5	444/000 to 462/000	50mm DBM and 30mm BC	30/05/2013	30/05/2016

Out of the five stretches 1,2 and 5 which were damaged severely had been inspected by KHRJ on 28/06/2016 for observing the distresses and on 07/07/2016 random core sampling had been done at 10 locations along these stretches for further laboratory testing. The test results of undisturbed core samples are as follows.

Chainage	Item of work	Average Thickness (mm)	Average Binder content(%)	Average bulk Density (kg/m ³)
390/570 to 406/000	30mm BC	30.1	3.0	2300
Required values (Requirement as per mix design for BC)			5.54%	2398 kg/m ³

Chainage	Item of work	Average Binder content(%)	Required values (Requirement as per mix design for BM) (%)
406/00 to 428/000	50mm BM	3.18	3.42

<i>Chainage</i>	<i>Item of work</i>	<i>Average Thickness (mm)</i>	<i>Average Binder content(%)</i>	<i>Average bulk Density (kg/m³)</i>
406/00 to 428/000	25mm SDBC	26.5	3.8	2260
	Required values (Requirement as per mix design for SDBC)		5.14	2407 kg/m ³

<i>Chainage</i>	<i>Item of work</i>	<i>Average Thickness (mm)</i>	<i>Average Binder content(%)</i>	<i>Average bulk Density (kg/m³)</i>
444/000 to 462/000	50mm DBM	37.2	2.78	2265
	Required values (Requirement as per mix design for DBM)		4.6%	2267 kg/m ³
	30mm BC	-	2.98	2230
	Required values (Requirement as per mix design for BC)		5.5%	2315 kg/m ³

In addition to this joined inspection was conducted by Assistant Executive Engineer, PWD, Quality Control Sub Division & District Laboratory, Alappuzha together with the Deputy Superintendent of Police Vigilance and Anti Corruption Bureau, Alappuzha Unit on 04/08/2016. Core samples were collected from 3 locations as pointed out by the Vigilance Wing. The test results of the representative core samples for average binder content analysis is shown below.

<i>Chainage</i>	<i>Item of work</i>	<i>Average Binder content(%)</i>
390/570 to 406/000	30mm BC	3.7
	Required values (Requirement as per mix design for BC)	5.54%

In addition to core samples, four number of random test pits were taken by KHRI for assessing the structural composition of existing pavement along the stretches 1 & 2 (390/570 to 428/000). The crust thickness obtained are as follows.

Layer specification	Pavement crust thickness in different pits, mm			
	Pit No.1 (Ch 392/350)	Pit No.2 (Ch 394/300)	Pit No.3 (Ch 409/750)	Pit No.4 (Ch 414/800)
Bituminous Layer	120	310	200	160
Base Layer	100	160	80	50
Total	220	470	280	210

From the random test pit observations it is understood that adequate layers with adequate thickness has not been provided in the pavement structure. Also absence of Granular Sub Base (GSB) layer which works as a drainage layer and facilitates movement/flow of water entrapped within the pavement structure is observed in the test pits.

From the random core test results it is observed that in most of the samples binder content obtained is less than the required value.

Absence of proper drainage is seen in most of the locations. Capillary rise and stagnation of water damages the pavement. Poor drainage conditions especially during rainy seasons, force the water to enter the pavement from the sides as well as from the top surface. In case of open graded bituminous layers (like BM, SDBC), this phenomenon becomes more dangerous and cause premature failure of pavement.

The traffic along the road is very high with significant portion of the traffic is commercial vehicles. The pavement structure needs to be able to handle those heavy loading without failure. From the random pits observation it is understood that the above road is not a designed one. Increase in traffic loading were the design is based on lesser traffic contribute to failure.

Causes of Failure.

The subject of pavement distress and failure is considered complex as several factors contribute to the pavement deterioration and failure. In concise, combination of all the preceding facts such as inadequate crust thickness/ thickness of overlay provided based on the traffic intensity, low binder content, absence of drainage layer, providing open graded mixes such as SDBC for wearing courses, poor drainage conditions might have been the most probable causes which contributed to the premature failure of pavement. The temperature at which the mix was laid during execution also has a major influence on the quality of work.

Responsible Officers

It is to be noted that the bitumen content in the tested samples are less than that as per the design requirement. It is due to supervisory lapses of the Executive Engineer, Assistant Executive Engineer, Assistant Engineer and Overseer who had supervised the work. The Superintending Engineer also has the responsibility to verify the overall quality of the work. The contractor of the works also is equally responsible for the low binder content.

No.QC (pv)/2016, Dtd.03/09/2016

Office of the Assistant Executive Engineer
PWD Quality Control Subdivision & District
Laboratory, Alappuzha

From

The Assistant Executive Engineer

To

The Joint Director

KHRI

Kariavattom, Thiruvananthapuram.




Sir,

Sub:-Request for taking samples from 9 points by core cutting machine for the purpose of
Vigilance quick verification -Test results submitting of reg-




Ref: Ltr. No. QV 11/16/ALP dt.30/07/ 2016 of the office of the Deputy Supdt. of police




As per the reference cited joint inspection was conducted from this office together with the Deputy Supdt. Of police vigilance and Anticorruption Bureau, Alappuzha unit on 4/08/2016 for the purpose of collecting bitumen samples from 9 points in National Highway. The work started from X-ray junction at Cherthala and towards south. Core drilling Samples were collected from 3 points as pointed out by the Vigilance wing. Meanwhile the core cutting machine was damaged and hence could not proceed with the work

The bitumen sample so collected and kept under the custody of this office is tested in this lab, to find the binder content. The extraction is done by using benzene as solvent. The details of sample collected and test results in the prescribed format is attached here with. Since the details regarding the mix design or approved data of the work is not available in this office the required value noted in the result is as per morth specification. This is for favour of your information.

KERALA PUBLIC WORKS DEPARTMENT QUALITY CONTROL WING				Form No. QC-B4/2016	
Quantitative Extraction of Bitumen from Bituminous Paving Mixtures : ASTM D 2172					
Report No. QC (PV) /2016/147/b				Date: 18/07/16	
REGIONAL LABORATORY: QC (PV) /2016/B			DISTRICT LABORATORY: Alappuzha		
Name of work: Request for taking samples from 9 points by core cutting machine for the purpose of vigilance quick verification.					
Division:		Sub Division:		Section:	
Sample location: 394/540f (near by scared church at Malthara)		Sample 1st & 2nd (3.12 m from tar edge)		Date: 18/07/16	
TYPE OF MIX		BC		Test date:	
Area paved		L			
LAYER		Sample 1st		sample 2nd	
		Wearing/Surface course		Tested on	
		Base/binder course		20/08/2016	
Truck number/Test number					
Design binder content		As per month specification			
Weight of bituminous mix, gm		500 gm		500 gm	
Weight of filter before test, gm		4		4	
Amount of moisture in the mix					
Weight of mix before drying, gm		500		500	
Weight of mix after drying, gm		500		500	
Moisture content %					
Weight of water in the mix, gm					
Weight of sample after extraction					
Net weight of test sample		484		485	
Weight of dry aggregate & filter		481		482	
Weight of filter after test		4		4	
Weight of dry extracted aggregate		477		478	
Mineral matter in the extract					
Total volume of extracted liquid, gm					
Volume after removing aliquot, gm					
Ash in aliquot, gm					
Weight of mineral matter in the extracted liquid, gm					
Bitumen content %		1.6		1.1	
RESULTS:					
Average binder content % =		1.50%		Required value	
				As per month specifications	
					
Tested Technician Overseer		Verified Assistant Engineer (QC)		Approved Asst. Exe. Engineer (QC)	

Kerala Public Works Department - Quality Control Laboratory Manual

KERALA PUBLIC WORKS DEPARTMENT QUALITY CONTROL WING				Form No. QC-B4/2011	
Quantitative Extraction of Bitumen from Bituminous Paving Mixtures : ASTM D 2172					
Report No. Qc (PV) /2018/147/a			Date		19/2011
REGIONAL LABORATORY:			DISTRICT LABORATORY: Alappuzha		
Name of work: Request for taking samples from 9 points by core cutting machine for the purpose of vigilance quick verification					
Division:		Sub Division		Section	
Sample location:		Sample 1st(1.5 m from tar edge)&sample 1nd (1.75 m from tar edge)		Date:	
392/500 (opposite side Govt Politehnic in Cherthala).				18/2011	
TYPE OF MIX		BC		Test date	
Area paved		R			
LAYER		sample 1st		sample 1nd.	
		Wearing/Surface course		Tested on	
		Base/binder course		23/08/2011	
Truck number/Test number					
Design binder content		As per month specification			
Weight of bituminous mix, gm		500 gm		500 gm	
Weight of filter before test, gm		4		4	
Amount of moisture in the mix					
Weight of mix before drying, gm		500		500	
Weight of mix after drying, gm		500		500	
Moisture content %					
Weight of water in the mix, gm					
Weight of sample after extraction					
Net weight of test sample		472		481	
Weight of dry aggregate & filter		475		476	
Weight of filter after test		4		4	
Weight of dry extracted aggregate		471		472	
Mineral matter in the extract					
Total volume of extracted liquid, gm					
Volume after removing aliquot, gm					
Ash in aliquot, gm					
Weight of mineral matter in the extracted liquid, gm					
Bitumen content %		5.8		5.6	
RESULTS:					
Average binder content % =		5.71%		Required value	
				As per month specification	
					
Tested: Technician Overseer		Verified: Assistant Engineer (IUC)		Approved: Asst. Eng. (IUC)	

KERALA PUBLIC WORKS DEPARTMENT QUALITY CONTROL WING			Form No. OC-B4/2016	
Quantitative Extraction of Bitumen from Bituminous Paving Mixtures : ASTM D 2172				
Report No. QC (PV) /2016/147/c			Date: 3/9/2016	
REGIONAL LABORATORY:		DISTRICT LABORATORY: Alappuzha		
Name of work: Request for taking samples from 9 points by core cutting machine for the purpose of vigilance quick verification.				
Sample location:	396/420 (near auto cast at S.L. Puram)	Sample No. 1&11 (scratched) 2.9m from tar edge	Date:	1/8/2016
TYPE OF MIX	BC		Test date:	
Area paved	L			
LAYER	sample 1st		sample 11nd	
	Wearing/Surface course		Tested on	
	Base/binder course		26/08/2016 08/2016	
	1st sample (Scratched)	11rd sample (Scratched)		
Design binder content				
Weight of bituminous mix, gm	500gm	500 gm		
Weight of filter before test, gm	4	4		
<i>Amount of moisture in the mix</i>				
Weight of mix before drying, gm	500	500		
Weight of mix after drying, gm	500	500		
Moisture content %				
Weight of water in the mix, gm				
<i>Weight of sample after extraction</i>				
Net weight of test sample	490	491		
Weight of dry aggregate & filter	490.1	488.1		
Weight of filter after test	4.1	4.1		
Weight of dry extracted aggregate	486.1	484.1		
<i>Mineral matter in the extract</i>				
Total volume of extracted liquid, gm				
Volume after removing aliquot, gm				
Ash in aliquot, gm				
Weight of mineral matter in the extracted liquid, gm				
Bitumen content %	2.6	3.18		
RESULTS:				
Average binder content % = 2.89%	Required value		As per north specification	5.41%
				
Tested Technician/Overseer	Verified Assistant Engineer (QC)		Approved Asst. Exe. Engineer (QC)	



Kerala Highway Research Institute

**PRELIMINARY REPORT ON STUDY OF FAILURE OF
PAVEMENT FROM KM 390/570 TO 462/000 OF
NATIONAL HIGHWAY 66 IN KERALA**

AUGUST 2016

1. INTRODUCTION

The road section from Km 390/570 to Km 462/000 of NH 66 had been entrusted to KHRI for conducting studies for investigating the cause of distresses developed and subsequent failure of the pavement. A preliminary field inspection had been conducted on 28/06/2016. The stretches which had been damaged severely had been inspected. Visual survey had been carried out to assess the pavement condition and the drainage to get the possible cause of failure. In the second inspection conducted on 07/07/2016 core samples and soil samples had been collected for laboratory testing.

2. DETAILS OF STRETCH OF NH AND TYPE OF OVERLAY

Sl. No	Chainage	Type of overlay	Year of completion
1	390/570 to 406/000	30 mm BC	26/07/2014
2	406/00 to 428/000	50 mm BM and 25 mm SDBC	31/05/2014
3	428/000 to 438/000	30 mm BC	31/01/2015
4	438/000 to 444/000	25 mm SDBC	03/07/2013
5	444/000 to 462/000	50 mm DBM and 30 mm BC	30/05/2013

The road sections 390/570 to 406/000, 406/00 to 428/000, 444/000 to 462/000 which had been damaged severely had been taken up for study.

3. OBJECTIVE AND SCOPE OF STUDY

The objective of study is to assess the probable cause of premature failure of pavement and the scope of study is limited to visual survey, random core sampling, test pit observations and laboratory testing of samples.

4. INVESTIGATION

The investigation involves carrying out the visual survey of distresses, identify the structural layers of pavement by test pits, collection of samples and laboratory testing of samples. It was carried out as follows.

4.1. Field investigation

The field investigation consists of

- General condition assessment by visual survey
- Test pit observations in order to find out the structural composition of existing pavement.
- Collection of subgrade samples and core samples.

4.1.1. General condition assessment by visual survey

In the general condition assessment by visual survey, the major distresses noticed are as follows.

Chainage 390/570-406/00 (30mm BC completed on 26/7/2014.)

Along this chainage the major distress noticed is the debonding of layers ie. the relative movement between the wearing course and the layer beneath the bituminous surface and this type of distress is termed as 'slippage'. Surface layer debonding from the base or the old surface layer may be due to inadequate cleaning or inadequate tack coat before placement of upper layers, trapping water with which traffic loading stripped the binder or lifted the surfacing. Also excessive deflection of pavement due to insufficient thickness, segregation, gradation and bitumen content influences the slippage.

The photos 1, 2 and 3 shows the distresses noticed along this chainage.

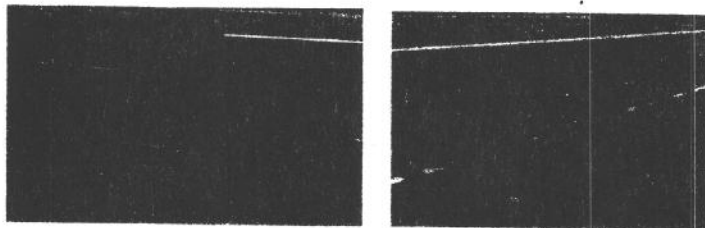


Photo 1 .Slippage, wearing course has gone

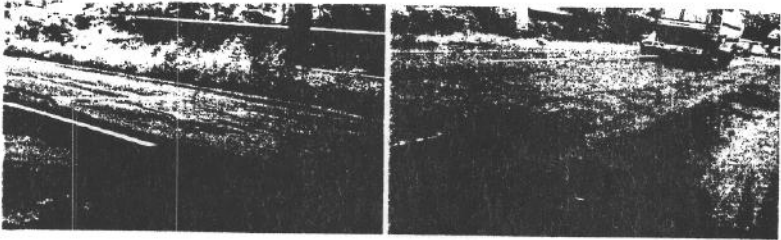


Photo 2 .Slippage, ravelling, shoulders in poor condition

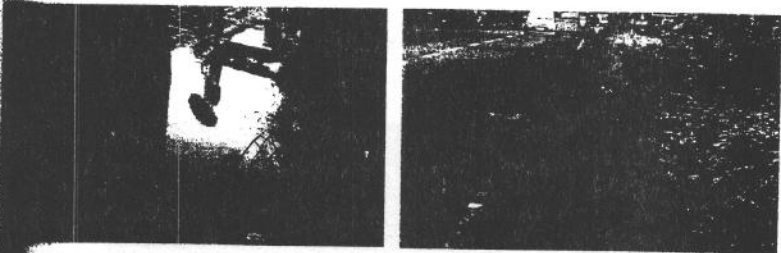
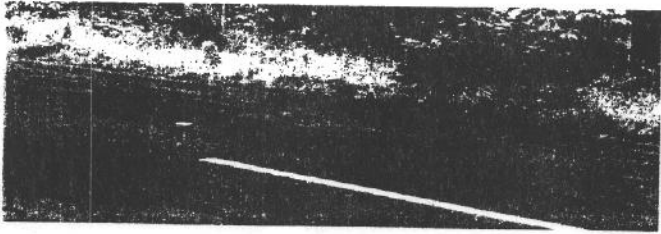


Photo 2. Water ponding at sides not percolating down, thick vegetation on shoulders

Chainage 406/00to 428/000 (50mm BM and 25mm SDBC)

Date of completion-31/5/2014

The major portion of this stretch lies in the urban areas of Alappuzha where width of road is restricted and there is no provision for drainage. This stretch is the severely damaged and the major distresses noticed along this chainage are deep potholes which extended upto the base and subbase of the pavement.

Also this stretch was overlaid with 50 mm Bituminous macadam and 25mm Semi Dense bituminous concrete. Both these mixes are open graded (water-trapping) mixes. Since Bituminous macadam is an open graded mix, there is a potential that it may trap water within the pavement system. Therefore providing BM as binder course without adequate drainage facility can cause water to accumulate in the pavement and intensify the failure of pavement. If SDBC is used over an open graded highly permeable bituminous macadam rainwater permeates through the SDBC (or its cracks) and its underlying BM. The water/moisture can cause stripping in the BM and in the overlying SDBC layer and may often results in debonding of layers. The photos 3,4 & 5 shows the distresses noticed along this chainage.

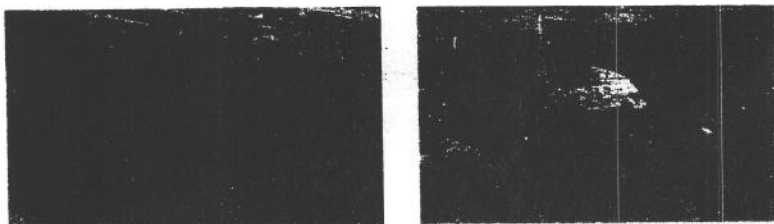


Photo 3 Potholes, patches

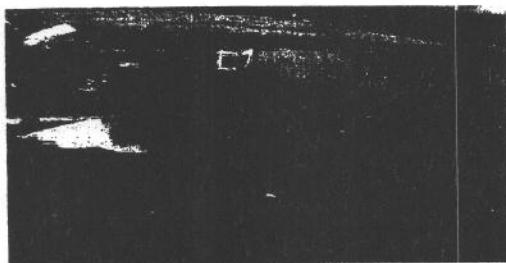


Photo 4 Potholes, and water ponding along shoulders

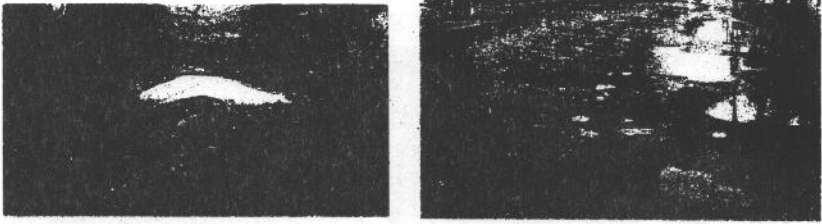


Photo 5 Deep potholes, shoulders in poor condition, inadequate drainage

Chainage 444/00 to 462/000 (50mm DBM and 30mm BC)

Date of completion-30/5/2013

This stretch of road is on embankment. Several type of distresses are noticed along this chainage. It includes fatigue cracking, ravelling and consequent disintegration, edge failure due to lack of support, water bleeding, mud pumping due to porous pavement and poor drainage, pothole formation etc.

Fatigue cracking is commonly called alligator cracking. This is a series of interconnected cracks creating small, irregular shaped pieces of pavement. It is caused by failure of the surface layer or base due to excessive deflection due to repeated traffic loading (fatigue), inadequate pavement thickness, binder brittleness due to ageing, weakening of lower layers due to ingress of excess moisture to pavement etc. Eventually the cracks lead to disintegration i.e. the progressive breaking up of the pavement into small, loose pieces of the surface. The photos 6 to 11 shows the distresses noticed along this chainage.

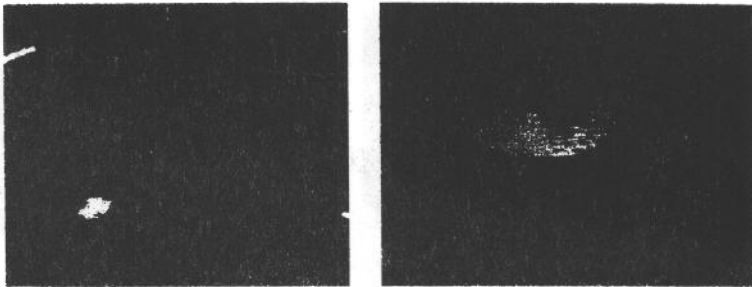


Photo 6 Alligator cracks and potholes

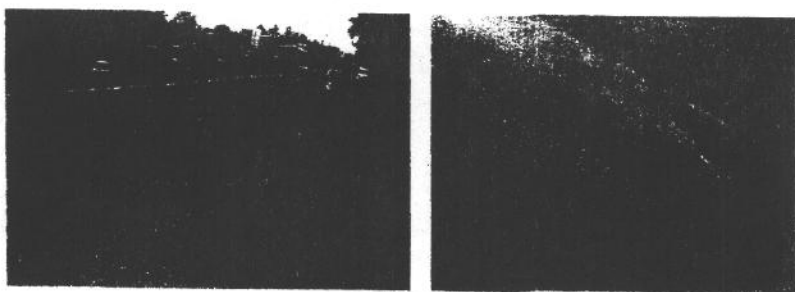


Photo 7 .Ravelling, disintegration, patches, edge failure

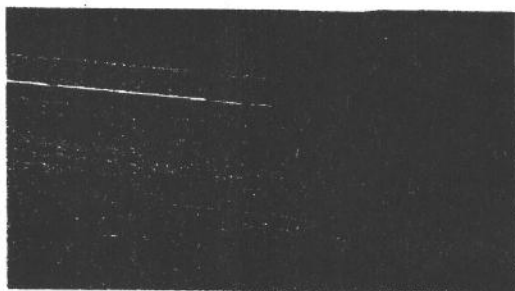


Photo 8 Ravelling, mud pumping

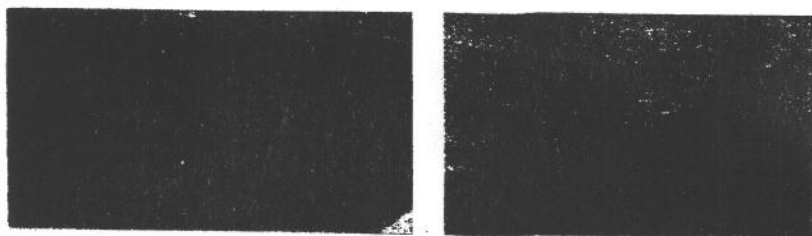


Photo 9 Water bleeding and mud pumping

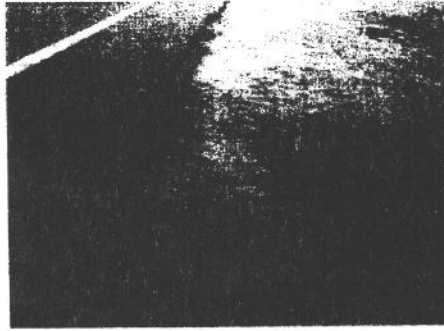


Photo 10 Edge failure



Photo 11. Potholes, water logging along shoulders

4.1.2 Sampling and Test pit observations.

Core samples were taken at random locations and test pits were excavated. Based on the general pavement surface condition, representative locations had been selected for taking 10 cm diameter cylindrical cores. A total of 10 locations were randomly selected and bituminous cores of two numbers were taken from each location. Four test pits of size 0.6 m x 0.6m on / near the edge of the pavement on problematic areas of the road were cut open for determination of thickness of component layers along the chainage 390/570 to 414/800. Soil samples in the pavement structure were also collected for laboratory evaluation. The details of core samples and test pits are shown below.

Core samples

Sl.No	Chainage
1	394/300
2	398/800
3	409/000
4	415/800
5	420/400
6	425/050
7	445/800
8	450/000
9	454/200
10	458/800

Test pit observations in order to find out the structural composition of existing pavement and determining the layer thicknesses.

Based on the general pavement surface condition, representative locations had been selected for taking 10 cm diameter cylindrical cores. A total of 10 bituminous cores were taken along the chainage. Four test pits of size 0.6 m x 0.6m on / near the edge of the pavement on problematic areas of the road were cut open for determination of thickness of component layers along the chainage 390/570 to 414/800. Soil samples in the pavement structure were collected for laboratory evaluation.



Test pit at Chainage 392/350



Test pit at Chainage 394/300



Test pit at Chainage 409/750

Structural composition

Sl No	Location	Details of pit taken	Sample collected	Remarks
1	392/350	Size 60cm x 60 cm, upto original soil strata	Soil	Pit taken at edge of road Total Bituminous layer thickness - 12 cm Base layer thickness -10 cm. Subgrade - red soil upto 21 cm below base layer, remaining sandy soil(natural ground)
2	394/300	Size 60cm x 60 cm, upto original soil strata	Soil	Pit taken at 2.7m from edge of road. Total Bituminous layer thickness - 31 cm Base layer thickness -16 cm Subgrade - red soil upto 9 cm below base layer, remaining sandy soil(natural ground)
3	409/750	Size 60cm x 60 cm upto 50 cm depth	Soil	Pit taken at 2.5m from edge of road. Total Bituminous layer thickness - 20 cm Base layer thickness -8 cm. Subgrade - red soils till the excavated depth, excavated not upto natural ground.
4	414/800	Sample could not be collected as there is water seepage		Pit taken at 0.95m from edge of road. Total Bituminous layer thickness - 16 cm Base layer thickness -5 cm. Subgrade - red soil thickness 6 cm, remaining sandy soil(natural ground)

Crust thickness

Layer specification	Pavement crust thickness in different pits,mm			
	Pit no.1 (ch 392/350)	Pit no.2 (394/300)	Pit no.3 (409/750)	Pit no.4 (414/800)
Bituminous layer	120	310	200	160
Base layer	100	160	80	50
Total	220	470	280	210

4.2 Laboratory Investigation

The following laboratory investigations were carried out.

Testing of soil samples

The soil samples were collected from three chainages; 392/350, 394/300, 409/750. The investigation includes the following laboratory tests of soil samples:-

- a) Grain size Analysis(IS 2720 – Part IV)
- b) Atterberg Limits (IS 2720 – Part V)
- c) Proctor Compaction(IS 2720 – Part VII & VIII)
- d) California Bearing Ratio(CBR) (IS 2720 – Part XVI)

Testing of core samples

The investigation of core samples includes the following laboratory tests.

- a) Binder content (ASTM 2172)
- b) Bulk Density (AASHTO T 166)

5. TEST RESULTS**5.1. SOIL INVESTIGATION**

The sample identification notation and tests conducted are as follows:-

No.	Chainages	Identification	Tests Conducted
1	392/350	AS1	Sieve Analysis, Atterberg Limits, Proctor Compaction & CBR
2	394/300	AS2	Sieve Analysis & Atterberg Limits
3	409/750	AS3	Sieve Analysis & Atterberg Limits

RESULT SUMMARY

Sample		AS 1	AS 2	AS 3
Grain Size Analysis	Gravel (%)	4.52	8.15	6.42
	Sand (%)	77.28	83.32	74.42
	Silt + Clay (%)	18.2	8.53	19.16
Liquid limit: W_L (%)		24.30	13.05	11.25
Plastic limit: W_p (%)		17.90	NP	NP
Plasticity Index: IP (%)		17.61	Nil	Nil
Maximum Dry Density (g/cc)		1.968	-	-
Optimum Moisture Content (%)		11.30	-	-
CBR (Soaked) %		10.12	-	-

Soil sample	Type of soil
AS 1	Sandy soil
AS 2	Sandy soil
AS 3	Sandy soil

1.3 CORE INVESTIGATION

None of the samples obtained are crumbled and hence thickness measurement and bulk density could not be carried out. In majority of cores only the wearing course was intact and the binder course was seen crumbled and it was difficult to distinguish the layers. Some samples with excess dirt were also rejected. The undisturbed core samples obtained had been analysed for thickness, binder content and density.

Test Results**i) Chainage 390/570 to 406/000 -30 mm BC**

Sl.No.	Chainage	Item of work	Thickness (mm)	Binder content (%)	Bulk Density (kg/m ³)	Remarks
1	394/300 (R)	30 mm BC	30.2	2.51	2265	
2	398/800 (L)	30 mm BC	30.05	3.49	2335	
Avg. Binder content = 3.0%			Av. Density = 2300 kg/m ³ (ie. 94% of design lab density)			
Binder content (%) (Requirement as per mix design for BC)			Bulk Density as per design (kg/m ³)		As per IRC 29-1988, min 98% of lab density req.	
5.54			2447			

ii) Chainage 406/000 to 428/00 - 50 mm BM and 25 mm SDBC

Sl. No	Chainage	Item of work	Thickness (mm)	Binder content (%)	Bulk Density (kg/m ³)	Remarks
1	409/000 (R)	50 mm BM	34.3	3.88	2440	
		25 mm SDBC	27.3	3.82	2350	
2	420/400 (R)	50 mm BM	-	2.49	-	BM sample disturbed
		25 mm SDBC	26.1	3.50	2180	
3	425/50(L)	25 mm SDBC	26.2	3.98	2250	
Avg. Binder content		BM=3.18%	SDBC=3.8%			
Avg. Density		BM=2440 kg/m ³			SDBC=2260 kg/m ³ (93.9%)	
Binder content (%) (Requirement as per mix design)			Bulk Density as per design (kg/m ³)		As per IRC 95-1987, for SDBC min 98% of lab density req.	
BM		SDBC	BM		SDBC	
3.42		5.14	2320		2407	

iii) Change 44/000 to 462/000 - 50 mm DBM and 30 mm BC

Sl. No	Change	Item of work	Thickness (mm)	Binder content (%)	Bulk Density (kg/m ³)	
1	44/000 (R)	30 mm BC	-	2.7	-	BC Sample disturbed
2	450/000(L)	50 mm DBM	30.15	2.65	2270	BC samples not measured due to excessive dirt
3	454/200(M)	30 mm BC	-	3.25	-	BC Sample disturbed
4	458/000(L)	30 mm BC	17.4	-	2230	Representative sample not obtained for binder content det.
		50 mm DBM	44.3	2.9	2260	

Avg. Binder content	DBM=2.78%	BC=2.98%		
Avg. Density	DBM=2265 (99.9%) kg/m ³		BC=2230 kg/m ³ (96.3%)	

Binder content (%) (Requirement as per mix design)		Bulk Density as per design(kg/m ³)		As per IRC 94-1986,for DBM min 95% of lab density %for BC(IRC 29-1988) 98% req.
DBM	BC	DBM	BC	
4.6	5.5	2267	2315	

6. PROBABLE CAUSES OF PREMATURE FAILURE

The observations made in the preliminary study conducted are as follows.

Several types of distresses were noticed along the entire chainage, which makes riding uncomfortable. The major distresses noticed is Slippage of Bituminous Concrete layers (BC), formation of potholes extending to the binder/base course due to failure of BM and SDBC layers, formation of cracks, disintegration of pavement due to ravelling and potholes etc.

Slippage of layer usually occurs from poor construction of pavement where a thin surface layer does not adequately bond with the underlying material. It can be due to inadequacy of tack coat, lack of bond between the layers due to presence of a layer of fine dust or moisture. Also failure due to excessive deflection of pavement may also be responsible for slippage. Insufficient overlay thickness, compaction, segregation, gradation, bitumen content also contribute the severity of damage.

The most severe damage was observed in the urban areas where the road width is limited and inadequate drainage is provided. The binder and wearing courses provided are BM and SDBC respectively. Both BM and SDBC are open graded mix which is likely to trap water/moisture within the pavement system. Such layers should therefore be provided with drainage such as pavement edge drains. Also if SDBC is used over open graded highly permeable bituminous macadam, runwater permeates through the SDBC (or its cracks) and is stored in the underlying BM. The water/moisture can cause damage in the BM and in the overlying SDBC layer. Also MORTH had deleted SDBC from its specifications in 2012. Hence BM should not be even used as profile corrective course unless proper outlet is provided to the water.

From the random test pits observations it has been understood that adequate layers with adequate thickness of base and subbase layers had not been provided in the pavement structure. Also absence of Granular Sub Base (GSB) layer which works as a drainage layer and facilitates movement/flow of water entrapped within the pavement structure is also observed in the test pits.

Absence of proper drainage is seen in most of the locations. Poor drainage conditions especially during rainy seasons, force the water to enter the pavement from the sides as well as from the top surface. In case of open graded bituminous layer, this phenomenon becomes more dangerous and the top layer gets detached from the lower layers.

Provision of poor shoulders leads to edge failures.

The traffic along the road is very high with significant portion of the traffic is commercial vehicles. Increase in traffic loading where the design is based on lesser traffic is a major cause of cracking. Also inadequate pavement thickness, binder brittleness due to ageing, weakening of lower layers due to ingress of excess moisture to pavement etc. contribute to cracking of pavement.

7. CONCLUSION

The subject of pavement distress and failure is considered complex as several factors contribute to the pavement deterioration and failure. In the present study only limited number of core samples and test pits at random locations had been taken for the study. Hence detailed investigations need to be conducted in this regard to ascertain the most probable cause of failure.

©
കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
2017

കേരള നിയമസഭാ പ്രിന്റിംഗ് പ്രസ്സ്