ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) കാർഷിക മേഖലയിൽ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ എന്ന ആശയം നടപ്പിലാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, ആഗോളതാപനവും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവും ലോകത്താകമാനം ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്ന വിഷയങ്ങളാണ്. കേരളത്തിൽ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെ ഭാഗമായി പ്രകൃതിക്ഷോഭങ്ങളും ദുരന്തങ്ങളും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യമാണ് നിലവിലുള്ളത്. മുമ്പ് വല്ലപ്പോഴുമുണ്ടായിരുന്ന പ്രകൃതിക്ഷോഭങ്ങൾ നിരന്തരം ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. 2018-ലെ പ്രളയദുരന്തം കേരളത്തെ വളരെ ഗുരുതരമായി ബാധിച്ചിരുന്നു. നൂറ്റാണ്ടിലെ പ്രളയമെന്നുള്ള തരത്തിൽ വിശേഷിപ്പിച്ച ഈ പ്രളയത്തിനുശേഷം ഉടനെ അത്തരമൊരു ദുരന്തം ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയില്ലെന്നാണ് നമ്മളെല്ലാം കരുതിയത്. 2019-ലും അതുപോലെ 2021-ലും പ്രളയദുരന്തങ്ങൾ ആവർത്തിക്കുന്ന സാഹചര്യമാണുണ്ടായത്. കേരളത്തിൽ അടിക്കടി ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രകൃതിദുരന്തങ്ങളുടെ പ്രധാന കാരണം കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവും ആഗോള താപനവുമാണ്. ആറുമാസക്കാലം തുടർച്ചയായി മഴ ലഭിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ കടുത്ത

വേനലും അസഹനീയമായ ചൂടുമാണ്. കേരളത്തിലെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും ചൂട് വർദ്ധിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. പാലക്കാട്, പുനലൂർ എന്നിവിടങ്ങളിൽ 40 ഡിഗ്രിവരെ ചൂട് വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. എല്ലായിടത്തെയും സ്ഥിതിയിൽ മാറ്റംവന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന് കാരണമാകാവുന്ന ഘടകങ്ങൾ, സാഹചര്യങ്ങൾ പരമാവധി ഒഴിവാക്കുകയെന്നത് ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കേണ്ട വിഷയമാണ്. ലോകത്ത് പലതരത്തിലുള്ള കാർബൺ എമിഷൻ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അത് കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള ഗൗരവമേറിയ ചർച്ചകളാണ് ലോകത്തെമ്പാടും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഹരിതഗൃഹ വാതകങ്ങളുടെ പുറംതള്ളലിൽ കാർഷികമേഖലയുടെ പങ്ക് 30 ശതമാനമെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. കീടനാശിനികളുടെയും രാസവളങ്ങളുടെയും അനിയന്ത്രിതമായ ഉപയോഗം അതിന്റെ കാരണങ്ങളിലൊന്നാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് ആകെ ഭക്ഷണസാധനങ്ങൾ നൽകണമെങ്കിൽ വലിയ തോതിലുള്ള ഉൽപ്പാദനം വേണ്ടിവരും. അതിനായി കീടനാശിനിയും രാസവളവുമൊക്കെ ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവരും. അതുപയോഗിക്കുന്നത് പൂർണ്ണമായും മാറ്റിനിർത്താൻ കഴിയില്ല. എന്നാലും അതിന്റെ ഉപയോഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ധാരണ ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്.

2050-ഓടുകൂടി മിക്ക രാജ്യങ്ങളിലും ഗ്ലാസ്കോ ഉച്ചകോടിയുടെ ആഹ്വാനപ്രകാരം കാർബൺ പുറന്തള്ളലും ആഗിരണവും ന്യൂട്രൽ ലെവലിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിവരികയാണ്. കൃഷിവകുപ്പിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷിരീതി നടപ്പാക്കേണ്ടത് കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ കാർബൺ എമിഷൻ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഘടകങ്ങൾ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായ കാർഷിക രീതി പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഈ ആശയം കൃഷിവകുപ്പ് ഗൗരവമായി പരിഗണിച്ച്, ഇതിനൊരു മുൻഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. പ്രസാദ്): സർ, ലോകം ഇന്നുനേരിടുന്ന ഏറ്റവും ഗൗരവതരമായ പ്രശ്നത്തെയാണ് ബഹുമാന്യനായ പി. എസ്. സുപാൽ സഭയുടെ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ആഗോളതാപനം, കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം എന്നിവ ലോകം നേരിടുന്ന ഏറ്റവും ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളാണ്. മുതലാളിത്ത വികസനക്രമത്തിന്റെ ഇരട്ട സന്തതികളാണ് ആഗോളതാപനവും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനവും.

രൂക്ഷമായ വരൾച്ച, കൊടുങ്കാറ്റുകൾ, കാലം തെറ്റിയുള്ള മഴ, മഹാപ്രളയങ്ങൾ, വെള്ളപ്പൊക്കം, മണ്ണിടിച്ചിൽ, ഉരുൾപൊട്ടൽ, കടൽ ജലനിരപ്പ് ഉയരൽ എന്നിവയെല്ലാം ആഗോളതാപനത്തിന്റെ ദുരന്തഫലങ്ങളാണ്. ആഗോള താപനത്തിന് ആക്കം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് നാം അനിയന്ത്രിതമായി അന്തരീക്ഷത്തിലേയ്ക്ക് തള്ളിവിടുന്ന കാർബൺ ഡൈഓക്സൈഡ്, മീഥേൻ, നൈട്രസ് ഓക്സൈഡ് തുടങ്ങിയ വാതകങ്ങളിലൂടെയാണ്. ഇവയുടെയെല്ലാം ബഹിർഗമനം ഫലപ്രദമായി കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനാണ് അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ ഉച്ചകോടികളും ഉടമ്പടികളുമെല്ലാം ഉണ്ടാകുന്നത്. ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയുടെ മുൻകൈയോടെ രൂപംകൊണ്ട ഇന്റർഗവൺമെന്റൽ പാനൽ ഓൺ ക്ലൈമറ്റ് ചെയ്ഞ്ച് (IPCC)-ന്റെ 2022 ഫെബ്രുവരി 28-ന് പുറത്തിറക്കിയ റിപ്പോർട്ടുപ്രകാരം, ലോകം ആഗോളതാപനത്തിന്റെയും കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെയും ഗുരുതരമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ നേരിടാൻ പോകുകയാണ്. കാർബൺ ബഹിർഗമനം ഇന്നത്തെ രീതിയിൽ തുടർന്നാൽ ഭൂമിയിലെ ജീവജാലങ്ങൾക്ക് അസഹനീയമായ ഉഷ്ണക്കാറ്റ്, വരൾച്ച, വെള്ളപ്പൊക്കം പോലുള്ള വൻദുരന്തങ്ങൾ അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടതായിവരും. ഭൂമിയുടെ ശരാശരി താപനില 2030-ഓടെ ഇപ്പോഴുള്ളതിനേക്കാൾ, സാധാരണയെക്കാൾ, ഒന്നരഡിഗ്രി സെൽഷ്യസ് കൂടുതൽ

വരെയെത്തുമെന്നാണ് പഠനറിപ്പോർട്ടുകൾ പറയുന്നത്. ഉയർന്ന താപനില, കാലംതെറ്റിയുള്ള മഴ, വരൾച്ച, വെള്ളപ്പൊക്കം, മണ്ണിടിച്ചിൽ, ഉരുൾപൊട്ടൽ എന്നിവയെല്ലാം കൃഷി, മൃഗസംരക്ഷണം, മത്സ്യബന്ധനം എന്നീ മേഖലകളെയാണ് ഏറ്റവും സാരമായി ബാധിക്കുന്നത്. 2050-ഓടെ കൃഷി, മൃഗപരിപാലന മേഖലയിൽ പത്തുശതമാനം പ്രദേശങ്ങൾ അവയ്ക്ക് അനുയോജ്യമല്ലാതായി മാറുമെന്നതും അത് ഭക്ഷ്യ സുരക്ഷയെയും പോഷകാഹാര ലഭ്യതയെയും സാരമായി ബാധിക്കുമെന്നതും നിസ്സംശയമായ കാര്യമാണ്. അന്തരീക്ഷത്തിലെ കാർബണിനെ ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കേണ്ടത് ഇന്ന് ജീവിച്ചിരിക്കുന്ന ജനതയ്ക്കും നാളെ പിറക്കാൻ പോകുന്ന തലമുറകൾക്കും ഒരുപോലെ ആവശ്യമായ കാര്യമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവും കാട്ടാക്കട നിയോജകമണ്ഡലം എം.എൽ.എ. അടക്കമുള്ള ബഹുമാന്യരായ നിരവധി അംഗങ്ങളും 2021-ലെ ഐ.പി.സി.സി. റിപ്പോർട്ട് നേരത്തെ ഈ സഭ മുമ്പാകെ അവതരിപ്പിച്ചതാണ്. 2021-ലെ ഐ.പി.സി.സി. റിപ്പോർട്ടിൽ ആഗോള താപനത്തിന്റെ ഭാഗമായി കേരളവും നേരിടാൻ പോകുന്ന ദുരന്തങ്ങളെക്കുറിച്ച് മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയിരുന്നു. കേരളം കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ നേരിട്ട പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങൾ, വെള്ളപ്പൊക്കം,

പ്രവചനാതീതമായ അതിവർഷം, അതികഠിനമായ വരൾച്ച എന്നിവ ആവർത്തന സ്വഭാവത്താൽ ഉണ്ടാകുന്നത് ഈ മുന്നറിയിപ്പ് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപ്പോലെ 2018 മുതൽ തുടരുന്ന മഹാപ്രളയങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഉദാഹരണമാണ്. ഇതിനെയെല്ലാം ഗൗരവത്തിൽകണ്ട് ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുകയെന്നതാണ് കൃഷി വകുപ്പിന്റെ നിലപാട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കാർഷികവൃത്തിയിൽ നിന്നുണ്ടാകുന്ന കാർബൺ പുറന്തള്ളൽ കുറച്ചു കൊണ്ടുവരുന്നതിനും മണ്ണിൽ കൂടുതലായി കാർബണിനെ പിടിച്ചു നിർത്തുന്നതിനും ഉതകുന്ന കൃഷിരീതികൾ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ ഇതിനുതകുന്ന തരത്തിൽ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ അഗ്രികൾച്ചർ അഥവാ കാർബൺ തുലിത കൃഷി കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുവെന്ന കാര്യം സഭയെയും ജനങ്ങളെയും അറിയിക്കുകയാണ്.

വികസനം എന്നത് ആരോഗ്യത്തെയും ആവാസവ്യവസ്ഥയെയും സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാകണമെന്നും കാർഷികമേഖലകളിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇക്കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുള്ളതാകണമെന്നും സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അതിനാൽ കേരളത്തിന്റെ കാർഷികമേഖലയെ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം നേരിടത്തക്കവിധം പുനഃസംഘടിപ്പിച്ച്

ഘട്ടംഘട്ടമായി മാറ്റേണ്ടതുണ്ട്. കാർബൺ ന്യൂലിത കാർഷിക രീതി അവലംബിച്ച് ഈ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ഈ ലക്ഷ്യം മുൻനിർത്തി 2021 ഡിസംബർ 30, 31 തീയതികളിൽ കൃഷി വകുപ്പ് ഒരു ശിൽപ്പശാല സംഘടിപ്പിച്ചിരുന്നു. ദേശീയതലത്തിലും അന്തർദ്ദേശീയതലത്തിലും ഈ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിച്ച അനുഭവ സമ്പത്തുള്ളവർ, പതിനാല് ജില്ലകളിൽനിന്നും പ്രാതിനിധ്യ സ്വഭാവത്തോടെ തെരഞ്ഞെടുത്ത കർഷകർ, കർഷക സംഘടനാ പ്രതിനിധികൾ, തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ തുടങ്ങിയവർ ഈ സെമിനാറിൽ പങ്കെടുത്തു. യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ട് സെമിനാറിൽ ഉരുത്തിരിഞ്ഞ ആശയങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുത്ത പ്രദേശങ്ങളിൽ കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷിരീതി പ്രവർത്തിപഥത്തിലാക്കുവാൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനായി 2022-23 സാമ്പത്തിക വർഷം ആറുകോടി രൂപ ബഡ്ജറ്റ് നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷിരീതി നടപ്പിലാക്കുന്ന സംസ്ഥാനമായി കേരളം മാറുകയാണ്. മണ്ണ് പരിശോധനയിലൂടെ മണ്ണിലുള്ള കാർബണിന്റെ അളവ് തിട്ടപ്പെടുത്തുക, വളപ്രയോഗ രീതിയിൽ ആവശ്യമായ മാറ്റം വരുത്തുക, ജലസേചന രീതികളിൽ മാറ്റം വരുത്തുക, സംയോജിത

കൃഷിരീതി നടപ്പിലാക്കുക, മിശ്രവിള കൃഷിരീതി പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുക, കൃഷിഭൂമി തരിശിടുന്നത് ഒഴിവാക്കുക, വിള പരിചംക്രമണം നടപ്പിലാക്കുക, ജൈവവേലി നിർമ്മിക്കുക, ഫെർട്ടിഗേഷൻ പ്രിസിഷൻ ഫാമിംഗ് കൃഷിരീതികൾ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക തുടങ്ങിയവ കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷി രീതിയിലേയ്ക്ക് മാറുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാന പ്രവർത്തനങ്ങളാണ്. കൂടാതെ അന്തരീക്ഷത്തിലെ ചൂടുകൂടുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി മണ്ണ് ചൂടുപിടിക്കുമ്പോൾ മണ്ണിൽ സംഭരിച്ചുവച്ചിരിക്കുന്ന കാർബൺ പുറത്തുപോകുന്നതിന് ഇടവരുന്നു. അതിനാൽ നമ്മുടെ പഴയതലമുറ ചെയ്തതുപോലെ മണ്ണിന്റെ ആർദ്രത നിലനിർത്താൻ മണ്ണിന് പുതയിടേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. അനിയന്ത്രിതമായി മണ്ണിലേയ്ക്ക് പ്രവഹിപ്പിക്കുന്ന രാസവളങ്ങളും കീടനാശിനികളും കാർബൺ ബഹിർഗമനത്തിന് ആക്കം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനാൽ ഇക്കാര്യത്തിലും ഇടപെടലുകൾ ആവശ്യമാണ്. കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷി മെച്ചപ്പെട്ട ആരോഗ്യത്തിനും പാരിസ്ഥിതിക സന്തുലിതാവസ്ഥയ്ക്കും അടുത്ത തലമുറകളുടെ സുരക്ഷിതമായ നിലനിൽപ്പിനും അത്യന്താപേക്ഷിതമായതിനാൽ കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷിരീതി ആസൂത്രണം ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കേണ്ടത് കാലഘട്ടത്തിന്റെ അനിവാര്യതയാണെന്ന് സർക്കാർ വിലയിരുത്തുന്നു. ഈ മേഖലകളിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനും അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിനും സംസ്ഥാനതലത്തിലും ജില്ലാതലത്തിലും പ്രത്യേക സമിതി രൂപീകരിക്കുന്ന കാര്യവും സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ</u>: സർ, രാജ്യത്തിനുതന്നെ മാതൃകയായി കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷിരീതി നടപ്പാക്കുമെന്ന അങ്ങയുടെ പ്രഖ്യാപനത്തെ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. ഏതെല്ലാം മേഖലകളിൽ എങ്ങനെയെല്ലാം നടപ്പാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. പി. പ്രസാദ്</u>: സർ, ഒരു പുതിയ രീതിയെന്ന തരത്തിൽ ഇത് അവലംബിക്കുമ്പോൾ ആദ്യഘട്ടമെന്നുള്ള തരത്തിൽ കൃഷി വകുപ്പിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഫാമുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് കാർബൺ ലളിത കൃഷിരീതി നടപ്പാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷത്തിലധികമായി ജൈവസാക്ഷ്യപത്രത്തോടെ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്ന ഒരു സീഡ് ഫാം കേരളത്തിലുണ്ട്. അത് ആലുവ സ്റ്റേറ്റ് സീഡ് ഫാമാണ്. ആലുവ സ്റ്റേറ്റ് സീഡ് ഫാമിനെ കാർബൺ ലളിത കൃഷിരീതികൾ അനുവർത്തിക്കുന്ന ഫാമായി ഉടൻതന്നെ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതാണ്. ആ പ്രഖ്യാപനത്തിനനുസരിച്ചുള്ള മാറ്റങ്ങൾകൂടി വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. സംസ്ഥാന കൃഷി വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള ഒരു വിത്തുല്പാദന കേന്ദ്രമാണ് ആലുവ സീഡ് ഫാം. നിലവിൽ അവിടെ

രാസവളങ്ങളും കീടനാശിനികളും കൃഷിയുടെയോ സംസ്കരണത്തിന്റെയോ സംഭരണത്തിന്റെയോ ഒരുഘട്ടത്തിലും ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. അതിനുപകരമായി ജീവാണുവളങ്ങളും ജൈവവളർച്ചാ ത്വരണങ്ങളുമാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ആദ്യഘട്ടമെന്നുള്ള തരത്തിൽ ആലുവയിലെ ഫാമിനെ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷി ഫാമായി മാറ്റും. അതുകൂടാതെ വയനാട് ഒഴികെയുള്ള പതിമൂന്ന് ജില്ലകളിലും (എറണാകുളം ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ ജില്ലകളിലും, എറണാകുളത്താണ് ആലുവയെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് വീണ്ടും പറഞ്ഞത്) പതിമൂന്ന് തെരഞ്ഞെടുത്ത ഫാമുകളിൽ ഇക്കൊല്ലംതന്നെ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. 140 നിയമസഭാമണ്ഡലങ്ങളിലും കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷിയുടെ മാതൃകാ തോട്ടങ്ങൾ ആരംഭിക്കാൻ സർക്കാർ ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദിവാസി മേഖലയിലെ ഗ്രാമങ്ങളിൽ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷി നടപ്പിലാക്കുന്നത് സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. എണ്ണപ്പന തോട്ടങ്ങളിൽ കാർബൺ ന്യൂട്രൽ കൃഷി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ പരിഗണിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ കേരളത്തിൽ ഘട്ടംഘട്ടമായി ഈ പരിപാടി നടപ്പിലാക്കി, ഏറ്റവും പ്രമുഖമായി നമ്മുടെ ജനതയുടെ ആരോഗ്യത്തെയും അന്തരീക്ഷത്തെയും ഒരുപോലെ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട്

ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി ഈ കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നത്. കാർബൺ ന്യൂലിത കൃഷിയിലൂടെ കാർബൺ ഡൈഓക്സൈഡിനെയോ മീഥേനെയോ നൈട്രസ് ഓക്സൈഡിനെയോ പിടിച്ചുനിർത്തുകയെന്നത് മാത്രമല്ല, അത് ന്യൂലിതമാക്കുമ്പോൾ, പരമപ്രധാനമായി ജനതയുടെ ആരോഗ്യത്തെക്കൂടി ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി, ഗൗരവതരമായി കാണുന്നുണ്ടെന്നുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് നേരത്തെ വിവരിച്ചതുപോലെ ഘട്ടംഘട്ടമായി പരമാവധിയിടങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഇത് വ്യാപിപ്പിക്കാനാണ് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിന് എല്ലാവരുടെയും പിന്തുണയും പിൻബലവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാകണമെന്നുകൂടി വിനയപൂർവ്വം അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

(2) <u>ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നവീകരണം</u>

<u>ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്</u>: സർ, കേരളത്തിൽ യാത്രയുടെയും ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന്റെയും 80 ശതമാനവും റോഡ് മാർഗ്ഗമാണ് നടക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് മൊത്തം 331,000 കി.മീ. റോഡുകളുണ്ട്. ആ റോഡുകളിൽ 90 ശതമാനവും ഗ്രമപഞ്ചായത്തുകൾ, മുനിസിപ്പാലിറ്റി, കോർപ്പറേഷൻ തുടങ്ങിയ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളവയാണ്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ബ്രിഡ്ജസ് ആൻഡ് റോഡ്സ് വിഭാഗത്തിന്റെ കീഴിൽ 10

ശതമാനത്തിൽ താഴെ അതായത്, 31,812 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മാത്രമാണുള്ളത്. എൽ.എസ്.ജി.ഡി.-കൾക്ക് 90 ശതമാനം റോഡുകളുടെയും ആധുനികവൽക്കരണം, നവീകരണം, റിപ്പയറിംഗ് എന്നിവയ്ക്കാവശ്യമായ ഫണ്ടും എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിംഗും ടെക്നോളജിയുമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ വേണ്ടത്ര നവീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്. പല റോഡുകളും ഗതാഗതയോഗ്യമല്ല. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നു. ജനങ്ങളിൽ പകുതിപ്പേർക്കും കേരളത്തിൽ വാഹനങ്ങളുണ്ടെന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ചെറിയ കാറുകൾ ധാരാളമായി നിരത്തിൽ ഇറങ്ങുകയാണ്. ആതുകൊണ്ട് ഗ്രാമീണ റോഡുകളുടെ നവീകരണം വലിയൊരു ആവശ്യമാണ്. എൽ.എസ്.ജി.ഡി. റോഡുകളെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകളായി സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന് പദ്ധതിയില്ല. 2016-ൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി 'വൺ ടൈം റോഡ് മെയിന്റനൻസ്' എന്നൊരു സ്കീം ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. കുറെ ഗ്രാമീണ റോഡുകളെ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത് വൺ-ടൈം ആയി മെയിന്റനൻസ് ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ ആവശ്യത്തിനായി എം.എൽ.എ. ഫണ്ടിനെ മാത്രമാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. എം.എൽ.എ. ഫണ്ട് പല കാര്യങ്ങൾക്കും ആവശ്യം വരുന്നതുകൊണ്ട് അത് തൃപ്തികരവുമല്ല. ഞാൻ

ഓർമ്മിക്കുന്നു, ചെറുപ്പകാലത്ത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യെക്കൊണ്ട് നാട്ടിലെ ഒരു റോഡ് ഏറ്റെടുപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിവേദനവുമായി അന്ന് എം.എൽ.എ.-യെ വന്നുകണ്ട് രണ്ടാഴ്ച തിരുവനന്തപുരത്ത് താമസിച്ചിട്ടാണ് ഒരുറോഡ് അന്ന് ഏറ്റെടുപ്പിച്ചിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ വ്യക്തിപരമായി റോഡുകൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല. പത്ത് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പാണ് ഏറ്റവും അവസാനമായി അതായത്, 07-01-2012-ൽ SRO 23/2012-ാം നമ്പർ ഉത്തരവിലൂടെ 1926 റോഡുകൾ ഒരുമിച്ച് ഏറ്റെടുത്തത്. 8000 കിലോമീറ്റർ റോഡുകളാണ് അന്ന് ഏറ്റെടുത്തത്. അതുവഴി കേരള ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് 1999 സെക്ഷൻ 3 (1) പ്രകാരം ഈ റോഡുകൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യുടെ ഉടമസ്ഥതയിൽ വരികയും നവീകരിക്കാനുള്ള അവസരം ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്തു. അന്ന് തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ മാത്രം 332 റോഡുകളും എറണാകുളം ജില്ലയിൽ 293 റോഡുകളും കോഴിക്കോട് ജില്ലയിൽ 205 റോഡുകളും മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ 186 റോഡുകളും പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിൽ 177 റോഡുകളുമാണ് 2012-ലെ ഒരു കോമൺ ഓർഡറിലൂടെ ഏറ്റെടുത്തത്. അതിനുശേഷം ഇത്തരത്തിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്തിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് എൽ.എസ്.ജി.ഡി.-കളുടെ കൈവശമുള്ള ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡുകളെ (ആവശ്യത്തിന് നീളവും വീതിയുമുള്ള റോഡുകൾ) പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത് നവീകരിക്കണം.

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് അനുകൂലമായ സാഹചര്യം വന്നിട്ടുള്ളത്, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ നാലിൽ മൂന്ന് ഭാഗവും നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ഏറ്റെടുത്തകാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ സഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും അതിലെ ഫണ്ടിംഗും ഉപയോഗിച്ച് ഗ്രാമീണ റോഡുകളെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത് നവീകരിക്കുന്നതിന് വിനിയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. അത് ഏറ്റവും അത്യാവശ്യമായ കാര്യമാണ്. ബഡ്ജറ്റിൽ ചില നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിൽ ചില സ്ഥലങ്ങളിലെ ഗ്രാമീണ റോഡുകൾക്ക് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പണം അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നല്ലകാര്യമാണ്. എന്നാൽ അതിൽ എല്ലാസ്ഥലത്തെയും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ന്യായയുക്തമായൊരു ആവശ്യം, ഓരോ പഞ്ചായത്തിലേയും അല്ലെങ്കിൽ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലെയും, നീളം, വീതി ഇവയെല്ലാം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് അത്യാവശ്യ റോഡുകൾ, അവരുടെ പ്രമേയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഏറ്റെടുത്ത് നവീകരിക്കാനുള്ള ഒരു പ്രക്രിയ വേണം. പത്ത് വർഷംകൊണ്ട് ഈ പ്രക്രിയ നടന്നിട്ടില്ല. അതിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

പൊതുമരാമത്ത്- വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ്

റിയാസ്): സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ് ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സണ്ണി ജോസഫ് അവതരിപ്പിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പല എം.എൽ.എ.-മാരും ഇതിന് സമാനമായ പല അപേക്ഷകളും വകുപ്പിന് മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളാ ആസൂത്രണ ബോർഡിന്റെ സാമ്പത്തിക അവലോകനം 2021 പ്രകാരം കേരളത്തിൽ നിലവിൽ 238772.2 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡ് സംവിധാനമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. ഇതിൽ 29525.15 കിലോമീറ്റർ റോഡാണ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ അധീനതയിലുള്ളത്. അതിൽ സംസ്ഥാന പാതകളും ജില്ലാ റോഡുകളും നാലുവരി, രണ്ടുവരി, ഒറ്റവരി പാതകളുമുണ്ട്. 25394.32 കിലോമീറ്റർ പ്രധാന ജില്ലാ റോഡുകളാണ്. 4127.83 കിലോമീറ്റർ സംസ്ഥാന പാതകളാണ്. സംസ്ഥാന പാതകളുടെ കാര്യം പരിശോധിച്ചാൽ അതിന്റെ ആകെ നീളത്തിന്റെ 898.74 കിലോമീറ്റർ നാലുവരിപ്പാതയും 3193.50 കിലോമീറ്റർ രണ്ടുവരിപ്പാതയുമാണ്. ബാക്കി 35.75 കിലോമീറ്റർ ഒറ്റവരി പാതയാണ്. 25394.32 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട ജില്ലാ റോഡുകളിൽ 52.51 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് നാലുവരിപ്പാത. 10593.03 കിലോമീറ്ററാണ് രണ്ടുവരിപ്പാതയായി വികസിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ബാക്കി വരുന്ന 14748.46 കിലോമീറ്റർ ഒറ്റവരിപ്പാതയാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതയും

പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളും ചേർന്നാണ് ഗതാഗതത്തിന്റെ 80 ശതമാനവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. എന്നാൽ റോഡുകളുടെ മൊത്തം കിലോമീറ്റർ പരിശോധിച്ചാൽ അതിൽ എട്ടിലൊന്ന് മാത്രമാണ് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡുകളെന്നുള്ളതാണ് അതിന്റെ പ്രത്യേകത. ട്രാഫിക്കിംഗ് കൂടുതലായി നടക്കുന്നതും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളിലാണ്. നിലവിലെ കണക്കനുസരിച്ച് ജില്ലാപാതകൾ കൂടുതൽ വികസിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെ അനിവാര്യത നമുക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെടുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള റോഡുകളുടെ നിലവാരം ഉയർത്താനാണ് വകുപ്പ് മുൻഗണന നൽകുന്നതെന്ന കാര്യം സഭയുടെ മുമ്പാകെ പറയുകയാണ്. അതിൽ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിന്റെ ഫലമായി, പ്രത്യേകിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് ചില പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങളിൽ പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾക്ക് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന നാശനഷ്ടംകൂടി വിലയിരുത്തുമ്പോൾ മഴയെയും വെള്ളപ്പൊക്കത്തെയും മറികടക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ റോഡ് നിർമ്മാണം ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. 2021 ജനുവരി, ഫെബ്രുവരി മാസങ്ങളിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റവുമധികം നടക്കേണ്ട സമയമായിരുന്നു. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ ഈ മാസങ്ങളിൽ

സർവ്വകാല റെക്കോർഡോടുകൂടിയ മഴയാണുണ്ടായത്. പല പ്രവൃത്തികളും യഥാസമയം നടത്താൻ സാധിച്ചില്ല. മലയോര മേഖലയെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ.-ക്ക് അക്കാര്യത്തിൽ മറ്റൊരു അഭിപ്രായം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അദ്ദേഹവും അതിനോട് യോജിക്കുന്നതാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ റോഡുകൾ BM&BC (Bituminous Macadam Bituminous Concrete) നിലവാരത്തിൽ ഉയർത്തുന്നതിനും സർക്കാർ മുൻഗണന നൽകുന്നു. 15000 കിലോമീറ്റർ റോഡ് BM&BC നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതിനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സർക്കാർ ഉറച്ചുവിശ്വസിക്കുന്നത്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഇതുവരെ നിരത്തുവിഭാഗത്തിന് കീഴിൽ 1410 കിലോമീറ്റർ റോഡ് BM&BC ഉപയോഗിച്ച് പുനരുദ്ധരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. 2546 കിലോമീറ്റർ BM&BC പ്രവൃത്തി തുടരുകയാണ്. വരുംവർഷങ്ങളിൽ ഇതേരീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോയാൽ, അതിന്റെ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് പോയാൽ അഞ്ച് വർഷത്തിനുള്ളിൽ കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളുടെ അമ്പത് ശതമാനത്തിനടുത്ത് BM&BC നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റിത്തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സർക്കാർ കാണുന്നത്. എങ്കിലും

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകൾ വികസിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് അതിലേയ്ക്ക് വന്നുചേരുന്ന ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. അതിൽ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ല, അത് വസ്തുതയാണ്. ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതമനുസരിച്ചും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ മറ്റ് പദ്ധതികളിലുൾപ്പെടുന്ന പ്രാദേശിക റോഡുകളുടെ നവീകരണം വകുപ്പ് ഇപ്പോൾതന്നെ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ പരിശോധിച്ച് നോക്കുമ്പോൾ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗം രൂപീകരിക്കുകയും തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ആസ്തികൾ പരിപാലിക്കുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുതന്നെ അനുവദിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ ഡെപ്പോസിറ്റ് പ്രവൃത്തികൾ ഒഴികെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് നടപ്പിലാക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് സർക്കാർ നിർദ്ദേശം ഇതിനുള്ളതാണെന്ന് നമുക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. മണ്ഡലങ്ങളുടെ വിസ്തൃതിക്കനുസരിച്ചും ഭൂപ്രകൃതിക്കനുസരിച്ചും പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾ ഉണ്ടാകാം, അത് സ്വാഭാവികമാണ്. ഞാൻ ഇന്നലെ അതിലൊരു സൂചന സഭയിൽ പറഞ്ഞിരുന്നു. മലയോര മേഖലയിൽ കൂടുതൽ റോഡുകളും നഗര മേഖലകളിൽ കുറഞ്ഞ റോഡുകളും പരിപാലിക്കപ്പെടേണ്ടിവരുമെന്നുള്ളത്

ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. എന്നാൽ അങ്ങനെ അല്ലാത്തിടത്തും അസന്തുലിതാവസ്ഥയുണ്ടെന്നാണ് പൊതുവെ കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ മനസ്സിലാകുന്ന കാര്യം. ഇക്കാര്യത്തിൽ ശാസ്ത്രീയമായ പഠനം നടത്തി അസന്തുലിതാവസ്ഥ പരിഹരിക്കപ്പെടണമെന്നുതന്നെയാണ് അഭിപ്രായം. അതിന് വകുപ്പ് മുൻകയ്യെടുക്കുന്നകാര്യം പരിഗണനയിലാണെന്ന് സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. അത് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാനത്ത് പലഭാഗത്തും വലിയതരത്തിലുള്ള അസന്തുലിതാവസ്ഥ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം കണക്കുകളിൽത്തന്നെ വ്യക്തമാകുന്നുണ്ട്. ചില ജില്ലകളിൽ ഭൂരിഭാഗം റോഡുകളും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്ക് കീഴിൽ മാറിയപ്പോൾ മറ്റ് ചിലയിടങ്ങളിൽ ഇത് താരതമ്യേന കുറവാണ്. പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകളുടെ ജില്ലകൾതോറുമുള്ള ഒരു ചെറിയ കണക്ക് ഞാൻ പെട്ടെന്ന് വായിക്കാം. വയനാട് -856.95, ആലപ്പുഴ - 1405.42, കാസർഗോഡ് -1444.34, കൊല്ലം-1924.09, തൃശ്ശൂർ -1932.34, കോഴിക്കോട്-1952.22, പത്തനംതിട്ട-1993.27, പാലക്കാട് -2101.84, കണ്ണൂർ-2223.16, മലപ്പുറം-2375.27, തിരുവനന്തപുരം -2377.04, ഇടുക്കി-2661.28, എറണാകുളം -2964.49, കോട്ടയം-3310.44.

നിയമസഭാമണ്ഡലാടിസ്ഥാനത്തിലും ഒരു പരിശോധന നടത്തി. ഇപ്പോൾ ഒരു സൗകര്യം കിട്ടിയത്, Constituency Monitoring Team രൂപീകരിച്ച് അതിന്റെ ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ചുമതല നിശ്ചയിച്ചതിന്റെ ഭാഗമായാണ്. അത് ഞാൻ സഭയിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നില്ല. അതിലും ജില്ലകളിൽ/ മണ്ഡലത്തിൽ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വലിയ രീതിയിലുള്ള മാറ്റങ്ങളുണ്ടെന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇവിടെ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കീഴിൽ വരുന്ന റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിനുള്ള നിരവധി അപേക്ഷകൾ ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കൂടുതൽ റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് പരിപാലിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗൗരവമായ പരിശോധന വകുപ്പും സർക്കാരുംതന്നെ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സർക്കാരിന്റെ പൊതുകാര്യങ്ങൾ പരിശോധിച്ചുകൊണ്ട് ഇതെല്ലാം മുൻനിർത്തി ചർച്ച ചെയ്ത് പരിശോധിക്കാവുന്ന ഒരു കാര്യമാണെന്ന് അറിയിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ്</u>: സർ, ഈ വിഷയത്തിന്റെ ഗൗരവം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുതന്നെ മന്ത്രി സമയമെടുത്ത് നന്നായി വിശദീകരിക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, ഇങ്ങനെയൊരു കാലതാമസത്തിനിടയിൽ വൺ ടൈം മെയിന്റനൻസ് എന്ന നിലയിൽ

ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് മെയിന്റയിൻ ചെയ്യാനുള്ള ഫണ്ട് അനുവദിക്കുമോ; എം.എൽ.എ.മാരോ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാരോ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഗ്രാമീണ റോഡുകൾക്ക് വൺ ടൈം മെയിന്റനൻസിന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി. എ. മുഹമ്മദ് റിയാസ്</u>: സർ, ഇക്കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെ കൺക്ലൂഡ് ചെയ്തതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. സർക്കാർ തലത്തിൽ അതിന്റെ എല്ലാവശങ്ങളും പരിശോധിച്ച് അതിനൊരു നിലപാടെടുക്കാം.