<u>കൊച്ചി വിമാനത്താവളം: ചോദ്യങ്ങളും ഉത്തരങ്ങളും</u>

കൊച്ചി വിമാനത്താവള നിർമാണം, സ്ഥലനിർണയം, വിമാനത്താവളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക പ്രകടനം എന്നിവ സംബന്ധിച്ചുള്ള പൊതുസംശയങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടിയാണ് ചുവടെ:

1. **കൊച്ചിയിൽ പുതിയ വിമാനത്താവളം പണികഴിപ്പിക്കാനുള്ള സാഹചര്യം എന്തായിരുന്നു?**

ഒരു വാണിജ്യകേന്ദ്രം എന്ന നിലയിൽ കൊച്ചിയ്ക്ക് ചരിത്രപരമായ പ്രാധാന്യമുണ്ട്. എഴുപതുകളിൽ ഒരു മെട്രോ നഗരത്തിന്റെ വളർച്ച കൊച്ചിയിൽ അനുഭവപ്പെട്ടുതുടങ്ങി. എൺപതുകളോടെ പ്രവാസി സമൂഹവും ശക്തിയാർജിച്ചു. വെല്ലിങ്ടൺ ദ്വീപിൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന മിലിട്ടറി വിമാനത്താവളമായിരുന്നു കൊച്ചിയുടെ വ്യോമയാനകേന്ദ്രം. 1991ൽ നാല് ആഭ്യന്തര സർവ്വീസുകൾ മാത്രമായിരുന്നു അവിടെ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നത്. രാജ്യാന്തര സർവീസുകൾ ഇല്ല. രാത്രി പ്രവർത്തനം ഇല്ല. ആഭ്യന്തര സർവ്വീസുകൾ നടത്തിയിരുന്ന ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് വലിയ വിമാനങ്ങൾ വാങ്ങാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്ത സമയം കൂടിയായിരുന്നു അത്. എ–320 പോലുള്ള വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങാൻ വെല്ലിങ്ടൺ ദ്വീപിൽ സൗകര്യമില്ലായിരുന്നു. റൺവെ വലുതാക്കാനോ കൂടുതൽ സൗകര്യങ്ങളുള്ള സിവിലിയൻ ടെർമിനലുകൾ പണികഴിപ്പിക്കാനോ സാധ്യതയും ഇല്ലായിരുന്നു. ദേശീയപാത–47, റെയിൽപാത എന്നിവയുടെ സാന്നിധ്യവും വെല്ലുവിളി സൃഷ്ടിച്ചിരുന്നു. വിമാനത്താവളം പണികഴിപ്പിച്ചാൽ തന്നെ റൺവെയുടെ ഒരു വശത്ത് മാത്രമേ ലാൻഡിങ് സാധ്യമായിരുന്നുള്ളൂ. കൊച്ചി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ക്രെയിനുകൾ ആയിരുന്നു മറുവശത്തെ തടസ്സം. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് കൊച്ചിയിൽ പുതിയ വിമാനത്താവളം വേണമെന്ന ആശയം ഉയർന്നത്.

2. വിമാനത്താവളം പണികഴിപ്പിക്കാൻ എന്തുകൊണ്ട് പൊതുജന പങ്കാളിത്തം വേണ്ടി വന്നു?

വെല്ലിങ്ടൺ ദ്വീപിൽ കായൽ നികത്തി റൺവെ നീളം കൂട്ടുക, രാത്രികാലപ്രവർത്തനത്തിന് സജ്ജീകരണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുക എന്നിവയ്ക്കായി 1991ൽ 75 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് കണക്കാക്കപ്പെട്ടത്. ഈ തുകമുടക്കാൻ അന്ന് വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ ചുമതലയുണ്ടായിരുന്ന നാഷണൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി (നിലവിൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ) സന്നദ്ധമായിരുന്നില്ല. സിവിലിയൻ പ്രവർത്തനത്തിന് വിമാനത്താവളം ആധുനികവത്ക്കരിക്കുന്നതിൽ നേവിയും താൽപ്പര്യം കാണിച്ചില്ല. അതോടെ വെല്ലിങ്ടൺ ദ്വീപിലെ വിമാനത്താവള വികസനം അസാധ്യമായ അവസ്ഥയിലാണ് പുതിയ വിമാനത്താവളത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ചിന്ത ഉയർന്നത്. കേന്ദ്ര സിവിൽ വ്യോമയാന മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. മാധവറാവു സിന്ധ്യയാണ് കൊച്ചിയിൽ ഒരു പുതിയ വിമാനത്താവളം എന്ന ആശയം ആദ്യമായി മുന്നോട്ടുവച്ചത്. കൊച്ചിയുടെ വികസന സ്വപനങ്ങൾക്ക് അത് പുതിയ ഊർജം പകർന്നു. സർക്കാരും ജനങ്ങളും പ്രവാസികളും വ്യവസായികളുമെല്ലാം പുതിയൊരു കൊച്ചിയെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചുതുടങ്ങി. എന്നാൽ വളരെപ്പെട്ടെന്നു തന്നെ പ്രതീക്ഷകൾ അസ്ഥാനത്തായി. പുതിയവിമാനം പണികഴിപ്പിക്കാനുള്ള ഫണ്ട് തങ്ങൾക്കില്ലെന്ന് നാഷണൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി സർക്കാരിനെ അറിയിച്ചു. അതേസമയം വിമാനത്താവള നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സാങ്കേതിക സഹായം നൽകാൻ അവർ സന്നദ്ധത അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. പുതിയ വിമാനത്താവളം നിർമാണത്തിന് തുക കണ്ടെത്താനുള്ള ശേഷി സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും ഇല്ലായിരുന്നു. ആ സാഹചര്യത്തിലാണ് പൊതുജന പങ്കാളിത്തത്തോടെ വിമാനത്താവളം പണികഴിപ്പിക്കുക എന്ന ആശയം അന്നത്തെ എറണാകുളം ജില്ലാ കളക്ടർ ആയിരുന്ന വി.ജെ. കുര്യൻ അവതരിപ്പിച്ചത്. പദ്ധതിയുടെ പ്രായോഗികതയെക്കുറിച്ച് ഏറെ എതിർപ്പുകൾ ഉണ്ടായെങ്കിലും മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ.കെ.കരുണാകരന്റെ ദീർഘദർശിത്വം നിർണായകമായി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ പിന്തുണയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഈ പദ്ധതിയ്ക്ക് അംഗീകാരം നൽകി. വി.ജെ.കുര്യനെ പദ്ധതിയുടെ സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസറായി നിയമിച്ചു.

3. **വിമാനത്താവളം പണികഴിപ്പിക്കാൻ നെടുമ്പാശ്ശേരി കൂടാതെ മറ്റുസ്ഥലങ്ങൾ പരിഗണിച്ചിരുന്നുവോ?**

പുതിയ വിമാനത്താവളത്തിന് സ്ഥലം നിശ്ചയിക്കാൻ ജില്ലാ ഭരണകൂടത്തെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചുമതലപ്പെടുത്തി. ചേർത്തല, എടക്കാട്ടുവയൽ, തെങ്ങോട്, മരട്, കളമശ്ശേരി എന്നീ സ്ഥലങ്ങളായിരുന്നു വിമാനത്താവളത്തിനായി ആദ്യം കണ്ടെത്തിയിരുന്നത്. ഇവ ഓരോന്നും പരിഗണിച്ചുവെങ്കിലും പ്രതിബന്ധങ്ങൾ ഏറെയായിരുന്നു. ജനസാന്ദ്രത, സ്ഥലത്തിന്റെ ചരിവ്, നേവി വിമാനത്താവളവുമായുള്ള ദിശാപരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ മേൽപ്പറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങൾക്കുണ്ടായിരുന്നു. രണ്ടായിരത്തോളം ഏക്കർ സ്ഥലം വിമാനത്താവളത്തിനായി വേണ്ടിയിരുന്നു. മേൽപ്പറഞ്ഞ ഏത് പ്രദേശം പരിഗണിച്ചാലും നാലായിരത്തോളം കുടുംബങ്ങളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടിയിരുന്നു. ജനവാസം കൂടിയ പ്രദേശങ്ങൾ ആയതിനാൽ ഇവിടങ്ങളിൽ നിരവധി റോഡുകൾ, കനാലുകൾ, വൈദ്യുതി ലൈനുകൾ, പൊതു സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവയും സ്ഥിതിചെയ്തിരുന്നു. ഇവയെല്ലാം മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുക ദുഷ്ക്കരമായിരുന്നു. മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്ഥലങ്ങൾ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഉദ്യോഗസ്ഥർ സന്ദർശിച്ചെങ്കിലും അതെല്ലാം നിരാകരിക്കുകയാണ് ഉണ്ടായത്. തുടർന്ന് ആലുവയ്ക്കടുത്ത് പറവൂർ കവലയ്ക്കും യു.സി.കോളേജിനും സമീപമുള്ള സ്ഥലവും വൈപ്പിൻ ദ്വീപിലെ പുതുവയ്പ്പും നെടുമ്പാശ്ശേരിയും ജില്ലാ ഭരണകൂടം നിർദേശിച്ചു. അതിൽ നിന്നാണ് നെടുമ്പാശ്ശേരി തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടത്.

4. **എന്തൊക്കെയായിരുന്നു നെടുമ്പാശ്ശേരിയുടെ അനുകൂല ഘടകങ്ങൾ?**

ദേശീയ പാതിയിൽ നിന്ന് അഞ്ച് കിലോമീറ്റർ അടുത്ത്. എം.സി. റോഡിൽ നിന്ന് മൂന്നു കിലോമീറ്റർ മാത്രം ദൂരം. വെള്ളക്കെട്ടുകൾ, ഇഷ്ടികക്കളങ്ങൾ, നെൽവയലുകൾ എന്നിവ നിറഞ്ഞ 2000 ഏക്കറോളം സ്ഥലം. കുന്നുകൾ ഇടിച്ച് നിരപ്പാക്കുകയോ വലിയ തോതിൽ മരം മുറിയ്ക്കലോ വേണ്ടിവരില്ല. ജനസാന്ദ്രത നന്നേ കുറവ്, പ്രാഥമിക സർവേയിൽ ആയിരത്തിൽ താഴെ വീടുകൾ മാത്രമാണ് ഈ പ്രദേശത്തുള്ളത് എന്നും വ്യക്തമായി. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അധികം പേരെ കുടിയൊഴുപ്പിക്കേണ്ടിവരില്ല. വെല്ലിങ്ടൺ ദ്വീപിൽ നാവികസേന വിമാനത്താവളവുമായി ദിശാപരമായ പ്രശ്നവുമില്ല. സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്നുള്ള ഉയരം, കാറ്റിന്റെ ഗതി, നിരപ്പ് എന്നിവയും നെടുമ്പാശ്ശേരിയ്ക്ക് അനുകൂലമായിരുന്നു. മാത്രമല്ല, തെക്ക് ആലുവ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനും വടക്ക് അങ്കമാലി

റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമുണ്ട്. മറ്റ് ജില്ലകളിൽ നിന്നുള്ളവർക്ക് അധികം പ്രയാസം കൂടാതെ വിമാനത്താവളത്തിൽ എത്താം. റെയിൽപാത തൊട്ട് അരികിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. കേന്ദ്രസർക്കാർ മനസ്സുവച്ചാൽ ഇവിടെ ഒരു സ്റ്റേഷൻ തന്നെ പണികഴിപ്പിക്കാം. ഇതൊക്കെയായിരുന്നു നെടുമ്പാശ്ശേരിയുടെ അനുകൂല ഘടകങ്ങൾ. ഇക്കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടുതന്നെ കേന്ദ്രസർക്കാർ നിയോഗിച്ച വിദഗ്ധ സമിതി നെടുമ്പാശ്ശേരിയെ തെരഞ്ഞെടുത്തു.

5. **പെരിയാറിന്റെ തടത്തിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണിയുള്ള സ്ഥലം എന്ന നിലയ്ക്ക് വിമാനത്താവളത്തിന് നെടുമ്പാശ്ശേരി അനുകൂല സ്ഥലമായിരുന്നോ?**

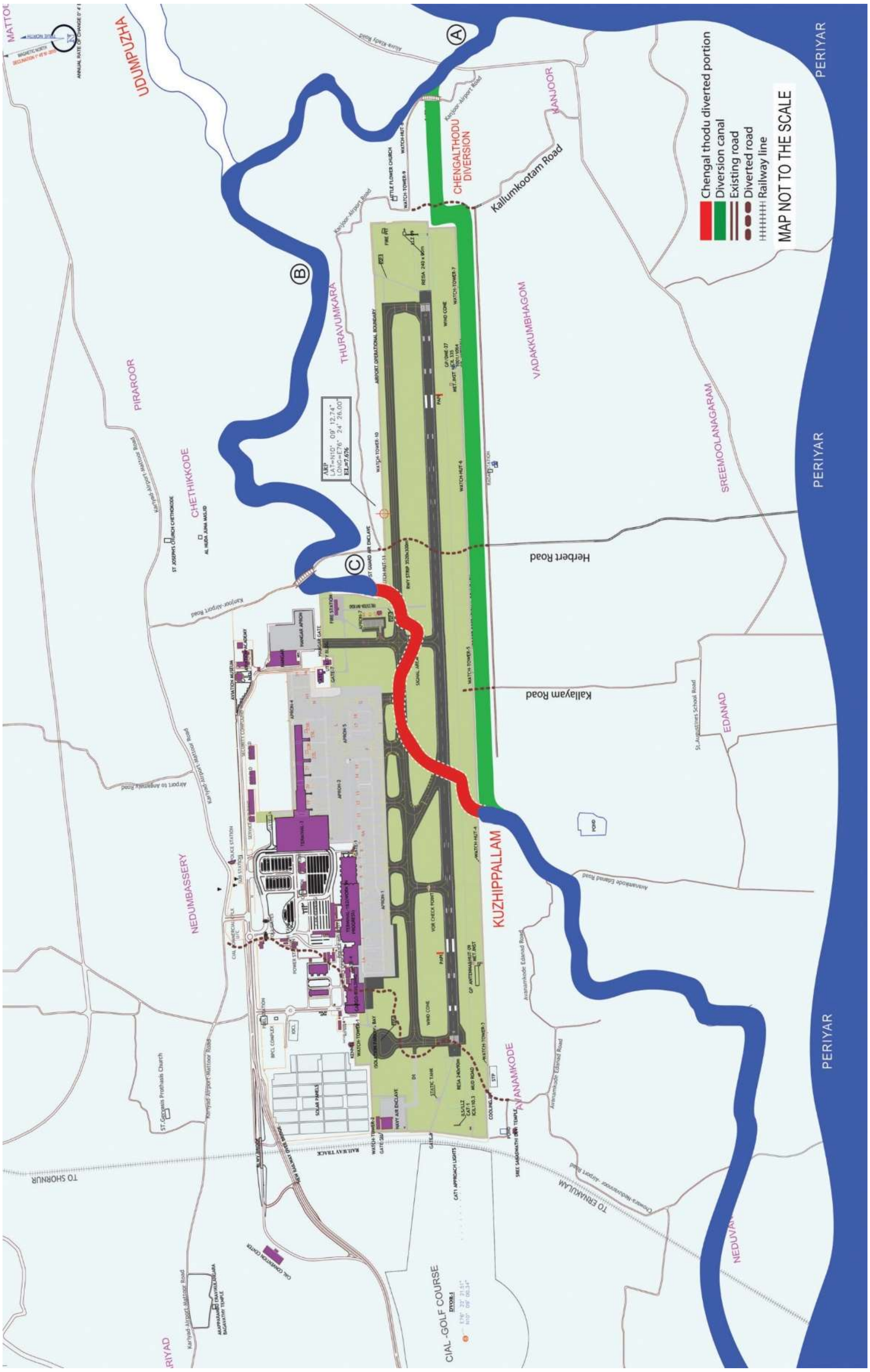
പെരിയാറിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്കുള്ള ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ദൂരം 1 കിലോ മീറ്ററാണ്. സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് +2 മീറ്റർ വരെയാണ് ഈ മേഖലയിൽ പെരിയാറിന്റെ ശരാശരി ജലവിതാനം. +8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ് റൺവെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ജോലികൾ തുടങ്ങിയത് 1993 ലാണ്. 1999ൽ വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തനസജ്ജമായി. ഇതിന് 20 വർഷം മുമ്പുപോലും ഈ മേഖലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കം വന്നതായി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ഇതിൽ നിർണായകമാകുന്നത് ഇടുക്കി ഡാമിന്റെ നിർമാണമാണ്. 1969 ലാണ് ഇടുക്കി ഡാം നിർമാണം തുടങ്ങിയത്. 1973ൽ പൂർത്തിയായി. 1924ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം കഴിഞ്ഞാൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും ഗുരുതരമായി ബാധിച്ച വെള്ളപ്പൊക്കങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് 1961ലേത്. മധ്യകേരളത്തിൽ കാലവർഷം തീരാൻ ഒരുമാസം ബാക്കിയിരിക്കേ മുൻവർഷത്തെ അപേക്ഷിച്ച് 60 ശതമാനം അധിക മഴയാണ് അന്ന് പെയ്തത്. നദികൾ എല്ലാം കരകവിഞ്ഞ് ഒഴുകിയിരുന്നു. ഒഴുക്ക് അനിയന്ത്രിതമായതിനെത്തുടർന്ന് മധ്യകേരളത്തിലെ നദികൾ കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ വലിയ നാശമുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മിച്ചതോടെ ഈ പ്രശ്നത്തിന് ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരമായി. പെരിയാറിന്റെ വാഹകശേഷിയ്ക്ക് അതീതമായി ഒഴുകിയിരുന്ന വെള്ളം മൂവാറ്റുപുഴ ആറിലൂടെ തിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പെരിയാർ കടന്നുപോകുന്ന ഈ മേഖല (ഇടുക്കി ഡാം നിർമിച്ചശേഷം)യിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണി ഇല്ലായിരുന്നു. 1985ൽ ഇടമലയാർ അണക്കെട്ടിന്റെ നിർമാണം കൂടി പൂർത്തിയായതോടെ പെരിയാറിലെ വെള്ളത്തിന്റെ ഒഴുക്കിൻമേൽ കൂടുതൽ നിയന്ത്രണം കൈവന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണിയുള്ള സ്ഥലത്താണ് വിമാനത്താവളം

നിർമ്മിച്ചതെന്ന വാദത്തിന് വസ്തുകളുടെ പിൻബലമില്ല. വെള്ളപ്പൊക്കത്തെത്തുടർന്ന് 2018ൽ വിമാനത്താവളം 15 ദിവസം അടച്ചിടേണ്ടിവന്നു. ഒരാഴ്ച പെയ്ത അതിതീവ്രമായ മഴയും നിരവധി ഡാമുകളിൽ നിന്ന് ഒരേസമയം വെള്ളം കുതിച്ചെത്തിയതും കാരണമായിരുന്നു 2018ൽ പ്രശ്നം ഉണ്ടായത്. ആ വർഷം സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ട് ജില്ലകൾ ഒഴികെ എല്ലായിടവും വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങി. നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പ്രളയമെന്ന നിലയ്ക്കാണ് 2018ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം വിലയിരുത്തപ്പെട്ടത്. അത്തരമൊരു സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ടായാൽ ഇനിയും നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളം എന്നല്ല, എറണാകുളം ജില്ലയിലെ മിക്കസ്ഥലങ്ങളും വെള്ളത്തിന് അടിയിലാകും.

6. **പെരിയാറിൽ നിന്ന് വെള്ളം കൊണ്ടുവരുന്ന ചെങ്ങൽതോട്, റൺവേ നിർമ്മാണത്തിനായി അടച്ചുകെട്ടിയതാണോ വിമാനത്താവള മേഖല മുങ്ങാൻ കാരണം?**

ചെങ്ങൽതോടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം. പലരും കരുതുന്നതുപോലെ പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമല്ല ചെങ്ങൽതോട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ തിരിച്ചാണ്. നെടുമ്പാശ്ശേരി, അങ്കമാലി, തുറവുങ്കര പ്രദേശത്ത് മഴപെയ്യുമ്പോൾ അധികമായി ഉണ്ടാകുന്ന ജലം പെരിയാറ്റിലേയ്ക്ക് ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമാണ് ചെങ്ങൽതോട്. വിമാനത്താവള റൺവെ സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് 8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലും പെരിയാർ 2 മീറ്റർ ഉയരത്തിലുമാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത് എന്നത് മനസ്സിലാക്കിയാൽ ഇക്കാര്യം ബോധ്യപ്പെടും. ജലം, ഉയരം കൂടിയ സ്ഥലമായ നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ നിന്ന് ഉയരം കുറഞ്ഞ സ്ഥലമായ പെരിയാറിലേയ്ക്ക് ഒഴുകുന്നു. വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ ഒഴുക്ക് വിപരീത ദിശയിലാകും. റൺവെ പണികഴിപ്പിക്കാനായി ചെങ്ങൽതോട് വഴിതിരിച്ചുവിട്ടു എന്നത് ശരിയാണ്. 1999ൽ തന്നെ റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകുന്നതരത്തിൽ ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നിർമിക്കാൻ തുടങ്ങിയിരുന്നു. ജനപ്രതിനിധികൾ, ജലസേചന വകുപ്പ്, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് എന്നിവരുമായി നിരവധി തവണ ചർച്ചകൾ നടത്തുകയും ഇവരുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ എൻജിനീയറിങ്ങ് വിദഗ്ധരെ നിയോഗിക്കുകയും ചെയ്തശേഷമാണ് ചെങ്ങൽതോടിന് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പണികഴിപ്പിച്ചത്. റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്താണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ. റൺവെ മുറിച്ച് കടന്ന് കഴുപ്പള്ളം ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നതിന് പകരം റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുകൂടി കുഴിപ്പള്ളം ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പോകുന്ന രീതിയിലാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ

പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമ്പോൾ പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള അധിക ജലം തിരിച്ചൊഴുകാൻ ഈ സംവിധാനം ഉപകരിക്കപ്പെടുന്നതാണ്. (ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഭൂപടം ചുവടെ:.)



7. **ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടും 2018ൽ വിമാനത്താവളം അടച്ചിടേണ്ടിവന്നത് എന്തുകൊണ്ട്?**

2018ലേത് നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പ്രളയമാണ്. റൺവേ രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് സിയാൽ എൻജിനീയറിങ്ങ് വിഭാഗം ചെങ്ങൽതോടിനെക്കുറിച്ച് വിശദമായി പഠിച്ചിരുന്നു. ഈ മേഖലയിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്ന പരമാവധി മഴ 72 എം.എം. പ്രതി മണിക്കൂർ ആണ്. ഇതനുസരിച്ച് 41.53 ക്യൂമെക്സ് ജലം ചെങ്ങൽതോടിലൂടെ പെരിയാറിലേക്ക് ഒഴുകും. ഇത് പരമാവധിയാണ്. വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പും ഇപ്പോഴും ഇതു തന്നെയാണ് തോടിന്റെ ശേഷി. എന്നാൽ 2018 ആഗസ്റ്റിലെ പ്രളയത്തിൽ പെരിയാറിലൂടെ ഒഴുകിയെത്തിയത് 6500 ക്യൂമെക്സ് ജലമാണ്. സ്വാഭാവികമായും അതിന്റെ 7 ശതമാനമെങ്കിലും ചെങ്ങൽതോട് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമാന്തര ജലബഹിർഗമന സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ ഒഴുകും. പെരിയാറിൽ നിന്ന് (വെള്ളപ്പൊക്കം കാരണമായുണ്ടാകുന്ന) ജലം എടുത്ത് തിരികെ പെരിയാറിൽ തന്നെ ഒഴുക്കിവിടുന്ന സമാന്തര സംവിധാനങ്ങളായ ഇത്തരം തോടുകളെ ഒക്കെ അപ്രസക്തമാകുന്ന തരത്തിലാണ് 2018ൽ പ്രളയം സംഭവിച്ചത്. ഇത്തരമൊന്ന് ആവർത്തിച്ചാൽ തടഞ്ഞുനിർത്താൻ ഈ ജില്ലയ്ക്ക് തന്നെ കഴിയില്ലെ. അതേസമയം ചെറിയ രീതിയിലുള്ള വെള്ളപ്പൊക്കം തടയാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾക്ക് സിയാൽ നേരത്തെത്തന്നെ തുടക്കമിട്ടിരുന്നു.

8. **വിമാനത്താവളത്തിന് രണ്ടാം റൺവെ അത്യാവശ്യമല്ലേ? റൺവേ റീ-സർഫസിങ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിമാനത്താവള പ്രവർത്തനത്തെ ബാധിക്കും എന്നറിഞ്ഞിട്ടും സിയാൽ എന്തുകൊണ്ട് സമാന്തര റൺവെയ്ക്കായി ശ്രമങ്ങൾ നടത്തുന്നില്ല?**

റൺവെ റീ-സർഫസിങ് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന് അത്യാവശ്യമാണ്. 1999ലാണ് കൊച്ചി വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയത്. 2009ൽ ആദ്യ റീ-സർഫസിങ് നടന്നു. വർഷങ്ങൾ കഴിയുമ്പോൾ റൺവേയുടെ മിനുസം കൂടും. ഇത് വിമാനങ്ങളുടെ ലാൻഡിങിന് അപകടഭീതി ഉണ്ടാക്കുന്നു. വിമാനങ്ങൾ കൃത്യമായ സ്ഥലത്ത് ലാൻഡ് ചെയ്യണമെങ്കിൽ റൺവെയ്ക്ക് നിശ്ചിത തോതിലുള്ള ഘർഷണം ഉണ്ടാകണം. റൺവെയുടെ പ്രതലം പ്രത്യേകതരത്തിൽ പരുക്കനായി നിലനിർത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഈ ഘർഷണം ഉറപ്പുവരുത്തനാണ് റൺവെയുടെ മുകൾഭാഗത്ത് വീണ്ടും ടാറിങ് നടത്തുന്ന

ത്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ യഥാർത്ഥ രൂപരേഖയിൽ രണ്ട് റൺവേയുടെ പ്രാധാന്യം പറഞ്ഞിരുന്നു. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ മാസറ്റർപ്ലാനിൽ രണ്ടായിരം ഏക്കർ ഏറ്റെടുക്കാനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടത്. വലിയ വെല്ലുവിളികൾ നേരിട്ടാണ് നിലവിലുള്ള 1300 ഏക്കറിൽ അധികം സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാനായത്. ടെർമിനൽ കെട്ടിടത്തിന്റെ വടക്കുഭാഗത്ത് 700 ഏക്കറോളം സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിയിരുന്നു. എന്നാൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനെതിരെ വൻ പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ ഉണ്ടായി. ഒരു റൺവെയ്ക്ക് പോലും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ വലിയ പ്രതിസന്ധികൾ നേരിട്ടു. റൺവേയ്ക്ക് പൂർണ്ണമായും സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കാതെ നിർമാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടങ്ങിയ ലോകത്തിലെ തന്നെ ആദ്യ വിമാനത്താവളം ആകും ഇത്. അന്ന് അതായിരുന്നു സാഹചര്യം. വിമാനത്താവളം സാക്ഷാത്ക്കരിക്കപ്പെടുമെന്ന ധാരണ ജനങ്ങളിൽ സൃഷ്ടിക്കാൻ ഈ നീക്കത്തിന് കഴിഞ്ഞു. അങ്ങനെയാണ് ഒരു റൺവെയെങ്കിലും അന്നത്തെ ഏറ്റവും മികച്ചരീതിയിൽ പണികഴിപ്പിക്കാൻ ആയത്. നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ വിമാനത്താവളത്തിനായി 1994ൽ പണിതുടങ്ങി. 1999ൽ ആദ്യവിമാനമിറങ്ങി. മൂവായിരത്തിലേറെ പേരിൽ നിന്നാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്തത്. ഇത്രയും ദുഷ്ക്കരമായ ദൗത്യമായിട്ടും അഞ്ചുവർഷം കൊണ്ട് ആദ്യവിമാനം ലാൻഡ് ചെയ്യിക്കാൻ സിയാലിന് കഴിഞ്ഞു. രണ്ട് റൺവേയ്ക്കായി ആദ്യമേ വാശിപിടിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ വിമാനത്താവളം തന്നെ ഇന്നും ഒരു സ്വപ്നമായി അവശേഷിച്ചേനേ.

ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ ഒന്നായ മുംബൈ എയർപോർട്ടിനും പൂർണമായും പ്രവർത്തനക്ഷമമായ ഒരു റൺവെയെ ഉള്ളൂ. (രണ്ടാം റൺവെ സമാന്തരമായല്ല സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. ഒരേ സമയം രണ്ടും ഒരുമിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ കഴിയില്ല). 4.8 കോടി യാത്രക്കാർ പ്രതിവർഷം മുംബൈ വിമാനത്താവളത്തിലൂടെ കടന്നു പോകുന്നു. ലോകത്തിൽ ഒറ്റ റൺവെ കൊണ്ട് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വിമാന ഓപ്പറേഷൻ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന വിമാനത്താവളങ്ങളിലൊന്നാണ് ലണ്ടനിലെ ഗാട്വിക്. 2018–19 മുതൽ കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിൽ പ്രതിവർഷം ഒരുകോടിയാത്രക്കാർ എത്തുന്നുണ്ട്. പ്രതിദിനം 242 ടേക് ഓഫ് / ലാൻഡിങ് വിമാനത്താവളം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. നിലവിലെ സ്ഥിതിയിൽ നിന്ന് അഞ്ചിരിട്ടി യാത്രക്കാർ കൂടിയാലും കൊച്ചിയ്ക്ക് ഒരു റൺവെ കൊണ്ട് കൈകാര്യം ചെയ്യാനാകും.

അടുത്ത 20 വർഷത്തേയ്ക്ക് സിയാലിന് ഒരു റൺവെ മതിയാകും. 20 വർഷത്തിനുശേഷമുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നം നേരിടാൻ സിയാൽ ഇപ്പോൾതന്നെ ഒരുക്കമാണ്. റൺവെ എപ്പോഴും ഉപയോഗക്ഷമമായി നിർത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് റീ-സർഫസിങ് ജോലികൾ നടന്നത്. 160 കോടിയോളം രൂപ ഇതിനായി മുടക്കി. 2020 ജൂൺ മാസത്തോടെ, നവീകരിച്ച റൺവെ പൂർണനിലയിൽ ഉപയോഗക്ഷമമായി.

9.വിമാനത്താവളത്തിനായി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകിയവർക്ക് സിയാൽ നടപ്പിലാക്കിയ പുനഃരധിവാസപ്പാക്കേജിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ് ?

വീടുംസ്ഥലവും വിട്ടുനൽകേണ്ടിവന്ന 822 പേർക്ക് മികച്ച തരത്തിൽ പുനരധിവാസപ്പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കി. വീടുവയ്ക്കാൻ പകരം ആറ് സെന്റ് സ്ഥലം, വീട് മാറ്റത്തിന് സാമ്പത്തിക സഹായം, വിമാനത്താവളവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തൊഴിലവസരം എന്നിവയായിരുന്നു പാക്കേജിന്റെ കാതൽ. ഇവരിൽ 172 പേർക്ക് സിയാലിൽ തന്നെ ജോലി ലഭിച്ചു. നാന്നുറിൽ അധികം പേർക്ക് പ്രീ-പെയ്ഡ് ടാക്സി പെർമിറ്റ് ലഭിച്ചു. 240 പേർക്ക് വിമാനത്താവള അനുബന്ധമായ മറ്റ് തൊഴിലവസരം ലഭിച്ചു. ഇതിനുപുറമെ, സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങളിൽ 1999-ൽ ടാക്സി സർവീസ് നടത്താൻ സന്നദ്ധരായവർക്കും പ്രീ-പെയ്ഡ് ടാക്സി പെർമിറ്റ് നൽകി. ഈ രണ്ട് വിഭാഗങ്ങൾക്ക് പുറമെ ആയിരക്കണക്കിന് തദ്ദേശീയർ വിമാനത്താവളവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ ഏജൻസികളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നു.

വിമാനത്താവളത്തിനായി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകിയവർക്ക് വിപണിവിലയേക്കാൾ ഏറെ ഉയർന്ന നിരക്കിലാണ് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയത്. സാധാരണയായി പദ്ധതിയ്ക്ക് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ പൊന്നുംവിലയാണ് നൽകാറ്. റവന്യൂ വകുപ്പ് നിശ്ചയിക്കുന്ന നിരക്കാണിത്. ഇതിൽ നിന്ന് 33 ശതമാനം മുതൽ മൂന്നിരട്ടിവരെ അധികനിരക്ക് സ്ഥലവിലയായി നെഗോഷിയേഷനിലൂടെ സിയാൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേസിന് പോയവർക്ക് കോടതിമുഖേന ലഭിച്ച നഷ്ടപരിഹാര തുകയുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ നെഗോ

ഷ്യേഷന് തയ്യാറായവർക്ക് കൂടുതൽ ഭൂമിവിലയും മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളും ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാണ്.

വിമാനത്താവള പദ്ധതിയ്ക്ക് ആവശ്യമായ സ്ഥലത്തിന്റെ 80 ശതമാനവും നെഗോഷ്യേഷൻ വഴിയാണ് ലഭിച്ചത്. വീട് ഏറ്റെടുത്ത ഭൂഉടമകൾക്ക് നഷ്ടപരിഹരിഹാരത്തിന് പുറമെ സിയാൽ, ആറ് സെന്റ് സ്ഥലം വീതം അവർ ഓരോരുത്തരും താമസിച്ചിരുന്ന പഞ്ചായത്ത് / മുൻസിപ്പാലിറ്റി –യിൽ തന്നെ പുനരധിവാസ കോളനികൾ സ്ഥാപിച്ച് നൽകി. അതുകൊണ്ടുതന്നെ വിമാനത്താവളത്തിന് വീടുവിട്ടുനൽകിയ കാരണത്താൽ നാടിനേയും സ്വന്തം നാട്ടുകാരേയും ഉപേക്ഷിച്ച് പോകേണ്ടിവന്നില്ല. മേൽപ്പറഞ്ഞ ആറ് സെന്റ് കോളനികളിൽ സിയാൽ സ്വന്തം ചെലവിൽ എല്ലാവിധ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും വികസിപ്പിച്ച് നൽകി. സാധാരണ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയയിൽ ഭൂമിയിലുള്ള കെട്ടിടത്തിനും വിളയും കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് നഷ്ടപരിഹാരം നിശ്ചയിക്കുന്നത്. അതിനുശേഷം, വീടുടമയ്ക്ക് ആ കെട്ടിടത്തിൽ നിന്ന് ഒന്നും ഏടുക്കാനുള്ള അനുവാദമുണ്ടാകില്ല. എന്നാൽ കൊച്ചി വിമാനത്താവള പദ്ധതിയ്ക്കായി സ്ഥലം വിട്ടുനൽകിയവർക്ക് അവരുടെ കെട്ടിട ഭാഗങ്ങൾ പൊളിച്ചുകൊണ്ടുപോകാനുള്ള അനുവാദം നൽകി. ഈ സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനായി 20,000 രൂപ വീതവും നൽകുകയുണ്ടായി.വീടുകൾക്ക് വിലയിട്ടപ്പോൾ വീടിന്റെ പഴക്കം (ഡിപ്രീസിയേഷൻ)കണക്കാക്കാതെ മാർക്കറ്റ് വില നഷ്ടപരിഹാരം നൽകിയത്.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 3824 എൽ.എ.ഫയലുകളാണുണ്ടായിരുന്നത്. 1003 ഫയലുകളിലെ ഭൂവുടമകൾ അധിക തുക ആവശ്യപ്പെട്ട് കോടതിയെ സമീപിച്ചു. സബ് കോടതിയുടെ വിധിയ്ക്കെതിരെ 585 അപ്പീലുകൾ ബഹു.കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ ഫയൽ ചെയ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഇതിനുപുറമെ 116 സ്പെഷൽ ലീവ് പെറ്റിഷൻ സുപ്രീം കോടതിയിലും ഫയൽ ചെയ്യപ്പെട്ടു.

അധിക നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് ഫയൽ ചെയ്യപ്പെട്ട കേസുകളിൽ ഭൂരിഭാഗത്തിനും 45 ശതമാനമോ താഴെയോ ആണ് അധിക തുകയായി കോടതികൾ അനുവദിച്ചത്. അതായത്, നെഗോഷ്യേഷൻ വഴി ഭൂമി നൽകിയവർക്ക് കേസിന് പോയ ഭൂവുടമകളെക്കാൾ

കൂടുതൽ തുകയാണ് ലഭിച്ചത്.

10.സിയാലിന്റെ ആസ്തി, സാമ്പത്തിക പ്രകടനം എന്നിവയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ് ?

1999 മെയ് 25 നാണ് വിമാനത്താവളം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യപ്പെട്ടത്. ആദ്യ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 50,000 പേരാണ് സിയാൽ വഴി യാത്രചെയ്തത്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ ക്രമാനുഗതമായ പുരോഗതിയുണ്ടായി. 2018–19–ൽ ഒരു സാമ്പത്തിക വർഷം ഒരുകോടി യാത്രക്കാരെ കൈകാര്യം ചെയ്യാനായി. 2003–04 മുതൽ കമ്പനി ലാഭവിഹിതം നൽകിവരുന്നു. 2019–20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തോടെ മൊത്തം ലാഭവിഹിത ശതമാനം 282 ആയി ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. 2020 മാർച്ചിലെ കണക്കനുസരിച്ച് 12,000 പേർ ഈ വിമാനത്താവളത്തിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കാൽലക്ഷത്തോളം പേർക്ക് പരോക്ഷ തൊഴിൽ അവസരം നൽകാനും സിയാലിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കമ്പനിയുടെ (അടച്ചുതീർത്ത) മൂലധനം 382.57 കോടി രൂപയാണ്. ആസ്തി 2455.64 കോടി രൂപയും. 30 രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നായി 19,000 നിക്ഷേപകർ സിയാലിനുണ്ട്.

....