

**ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ**

**(1) ഗുരുവായൂർ വികസന അതോറിറ്റി**

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, പ്രതിവർഷം മൂന്ന് കോടിയോളം

തീർത്ഥാടകരെത്തുന്ന ഒരു ക്ഷേത്രനഗരമാണ് ഗുരുവായൂർ. 1995-വരെ കേരളത്തിലെ ഏക ടൗൺഷിപ്പായിരുന്നു ഇവിടം. 1995-ലാണ് പ്രഥമ ജനകീയ നഗരസഭ നിലവിൽ വന്നത്. ഇന്ന് ഗുരുവായൂരമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി വികസന പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പല പദ്ധതികളും വർഷങ്ങളുടെ പഴക്കമുള്ളവയാണ്. ഗുരുവായൂർ ഡ്രെയിനേജ് സ്കീം കഴിഞ്ഞ വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചു. അത് ഏറ്റെടുക്കുവാനും പൂർത്തീകരണഘട്ടത്തിലാണ്. ഗുരുവായൂർ കുടിവെള്ള പദ്ധതിയും പൂർത്തീകരണഘട്ടത്തിലാണ്. ഏകദേശം നൂറ് കോടിയോളം രൂപ വരുന്ന അമൃത്, പ്രസാദ് പദ്ധതികൾ ഗുരുവായൂർ നഗരസഭയും ഗുരുവായൂർ ദേവസ്വവും നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം ഗുരുവായൂർ മേൽപ്പാലത്തിനായി 24 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗുരുവായൂർ ഗസ്റ്റ്

ഹൗസിന്റെ നിർമ്മാണം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗുരുവായൂർ ക്ഷേത്രസുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ അവിടെ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഗുരുവായൂർ ക്ഷേത്ര സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു സ്കീമുണ്ടാക്കിയിരുന്നു. ആ സ്കീം പിന്നീട് വന്ന യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അട്ടിമറിക്കുകയുണ്ടായി. അവിടെ ഒരു ടെമ്പിൾ സ്റ്റേഷൻ ആരംഭിച്ചു. ഗുരുവായൂർ സ്റ്റേഷൻ മറ്റൊരു സ്ഥലത്തേക്ക് മാറ്റുകയും ചെയ്തു. സ്റ്റേഷനുമായും ഗുരുവായൂർ ഫയർഹോഴ്സുമായും ബന്ധപ്പെട്ട് ചില പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ ദേവസ്വവും നഗരസഭയും സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റും കേന്ദ്രപദ്ധതികളുമെല്ലാമായി നിരവധി പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ ഇതിനൊരു ഏകോപനം പലപ്പോഴും ഉണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന ഒരു പ്രശ്നം നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ആവശ്യപ്പെടുന്നത് ഈ പദ്ധതികൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു വികസന അതോറിറ്റി അല്ലെങ്കിൽ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ഓഫീസർ ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. ക്ഷേത്രസുരക്ഷയും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളിലും ഒരു പ്രത്യേക യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കണമെന്നുകൂടി ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

തദ്ദേശസ്വയംഭരണവും ന്യൂനപക്ഷക്ഷേമവും വഖഫ് ഹജ്ജ്

തീർത്ഥാടനവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ): സർ, പ്രസിദ്ധ

തീർത്ഥാടനകേന്ദ്രമായ ഗുരുവായൂരിലെ അടിസ്ഥാന

സൗകര്യവികസനത്തിനുള്ള കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതിയായ അമൃത് പദ്ധതിയുടെ

നടത്തിപ്പിനും ഏകോപനത്തിനുമായി അമൃത് മിഷൻ സംസ്ഥാനത്ത്

പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. അമൃത് പദ്ധതിയുടെ നിർവ്വഹണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചീഫ്

സെക്രട്ടറി അദ്ധ്യക്ഷനായ സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ ഹൈ പബ്ലിക് റ്റൂറിസം

കമ്മിറ്റിയും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ് അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി

അദ്ധ്യക്ഷനായ സ്റ്റേറ്റ് ലെവൽ ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റിയും നിലവിലുണ്ട്.

പദ്ധതിപ്രവർത്തനങ്ങൾ കേരള വാട്ടർ അതോറിറ്റി, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ്,

ഗുരുവായൂർ ദേവസ്വം, ബി.എസ്.എൻ.എൽ., കെ.എസ്.ഇ.ബി.,

നഗരസഭാപരിധിയിലെ വിദ്യാലയങ്ങൾ, നഗരഗ്രാമാസൂത്രണ വകുപ്പ് എന്നീ

സ്ഥാപനങ്ങളെ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് നഗരസഭയാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്.

കേന്ദ്ര ടൂറിസം മന്ത്രാലയത്തിന്റെ ധനസഹായത്തോടെ നടപ്പിലാക്കുന്ന പ്രസാദ്

പദ്ധതിക്ക് കീഴിൽ ഗുരുവായൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെയും ഗുരുവായൂർ

ദേവസ്വത്തിന്റെയും ചുമതലയിൽ ടൂറിസം മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിവിധ

നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി കാലാവധി 24 മാസമാണ്. ഈ പദ്ധതിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അനുവദിച്ച ഘടകങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ട ഗുരുവായൂർ ദേവസ്വത്തിന്റെയും ഗുരുവായൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെയും നേരിട്ടുള്ള നിരീക്ഷണത്തിലാണ് ടൂറിസം വകുപ്പ് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. സംസ്ഥാന പദ്ധതികളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ പര്യാപ്തമാണെന്നാണ് കാണുന്നത്. അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെയും പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങളുടെയും വികസനം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും തീർത്ഥാടകർക്കാവശ്യമായ സേവനങ്ങളും സൗകര്യങ്ങളും ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും നഗരത്തിന്റെ സ്ഥായിയായതും സമഗ്രവുമായ വികസനം അനിവാര്യമാണെന്നത് ഒരു വസ്തുതയാണെങ്കിലും അമൃത്, പ്രസാദ് തുടങ്ങിയ കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളുടെയും സംസ്ഥാന പദ്ധതികളുടെയും ഏകോപനത്തിനായി ഗുരുവായൂർ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ഒരു വികസന അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കണമെന്ന ആവശ്യം തൽക്കാലം സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലില്ല.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, വികസന അതോറിറ്റി എന്ന

നിർദ്ദേശം പരിഗണനയിലില്ലെങ്കിലും വിവിധ പദ്ധതികളുടെ കോർഡിനേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു സംസ്ഥാനതലയോഗം..., ഞാൻ

ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച എല്ലാ വിഷയങ്ങളെക്കുറിച്ചും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പരാമർശിച്ചില്ല. പ്രത്യേകിച്ച്, പോലീസ് സ്റ്റേഷനും ഫയർസ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു ഉന്നത തലയോഗം വിളിച്ചുചേർക്കണമെന്ന് ഞാൻ വീണ്ടും അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: സർ, അമൃത്, പ്രസാദ് തുടങ്ങിയ പദ്ധതികളുടെ ഏകോപനത്തിന് ആവശ്യമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ഹൈപവർ കമ്മിറ്റി ഇപ്പോൾ തന്നെ നിലവിലുണ്ട്, അത് വിളിച്ചുചേർത്ത് അവലോകനം ചെയ്യുന്നതിന് തീർച്ചയായും മുൻകയ്യെടുക്കും. മറ്റ് വകുപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പദ്ധതികൾ അതത് വകുപ്പുമായി കോർഡിനേറ്റ് ചെയ്യുന്നതായിരിക്കും നന്നാകുന്നത്.

(2) കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിനായി കേന്ദ്രസർക്കാരിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേയ്ക്കാണ് ഞാൻ ഈ വിഷയം സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം പലപ്പോഴായി ഈ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. ഒരു ജനതയുടെ

ദീർഘകാലത്തെ സ്വപ്നങ്ങൾക്ക് ചിറക് ലഭിച്ചതാണ് കരിപ്പൂർ എയർപോർട്ട്. ജനങ്ങൾ പിരിവെടുത്തും പ്രവാസികളുടെ അകമഴിഞ്ഞ സഹായത്തോടും സഹകരണത്തോടും കൂടി ആരംഭിച്ച എയർപോർട്ടാണിത്. വളരെ പെട്ടെന്ന് വളർന്ന് ഇന്ത്യയിലെ മികച്ച വിമാനത്താവളങ്ങളിലൊന്നായി കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളം മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ്, സാങ്കേതിക കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞ് അന്താരാഷ്ട്ര സർവ്വീസുകൾ വെട്ടിക്കുറച്ചതും ഇപ്പോൾ തരംതാഴ്ന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഉണ്ടായതും. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെയും ഏവിയേഷൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റിയുടെയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നതാണ്. ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി നേരിട്ട് ഇടപെട്ട് മൂന്നാല് മീറ്റിംഗുകൾ തിരുവനന്തപുരത്ത് വിളിച്ചുകൂട്ടുകയുണ്ടായി. ഈ വിഷയത്തിൽ മുഖ്യമന്ത്രി വളരെ സജീവമായി ഇടപെടുന്നുണ്ട്. അതിനുള്ള നന്ദികൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. മുൻമുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടിയും പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തലയും ഒരുവർഷം മുമ്പ് മരണമടഞ്ഞ കേന്ദ്ര വിദേശകാര്യ സഹമന്ത്രിയായിരുന്ന ഇ. അഹമ്മദ് സാഹിബും ഈ വിഷയത്തിൽ വളരെ

സജീവമായി ഇടപെടുകയും വികസന കുതിപ്പിൽ കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളത്തെ ആ പഴയകാല പ്രതാപത്തിലേയ്ക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷേ വഞ്ചി ഇപ്പോഴും തിരുനക്കര തന്നെ. 1988-ൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുകയും 1992-ൽ ഗൾഫ് സെക്ടറിലേയ്ക്ക് വിമാനങ്ങൾ പറക്കുകയും 2002-ൽ ഹജ്ജ് എംബാർക്കേഷൻ പോയിന്റാകുകയും 2006-ൽ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയരുകയും ചെയ്ത വലിയ സാധ്യതകളുള്ള വിമാനത്താവളമാണിത്. യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ ഏറ്റവും മുൻനിരയിലുള്ള എയർപോർട്ടുകളിൽ അവഗണിക്കാനാവാത്ത സ്ഥാനമാണ് കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളത്. അതുപോലെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിൽ മുൻനിരയിൽ നിൽക്കുന്നതും കരിപ്പൂർ എയർപോർട്ട് തന്നെയാണ്. മലബാറിൽനിന്നും 12 ലക്ഷത്തോളം ജനങ്ങൾ ഗൾഫ് രാജ്യങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നു. പ്രതിവർഷം 10 ലക്ഷത്തോളം യാത്രക്കാർ വിമാനം കയറുകയും ഇറങ്ങുകയും ചെയ്യുന്നത് കരിപ്പൂർ വഴിയാണ്. ഹജ്ജ്-ഉം തുടങ്ങിയ തീർത്ഥാടകരായി 3 ലക്ഷം പേരും സന്ദർശകരും ടൂറിസ്റ്റുകളുമായി കാൽ ലക്ഷംപേരും ആശ്രയിക്കുന്നത് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തെയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ യാത്ര ചെയ്യുന്ന

എയർട്രാഫിക്കാണ് കരിപ്പൂർ-ജിദു റൂട്ട്. വലിയ വിമാനങ്ങൾ, ബോയിംഗ് 747  
 ഉൾപ്പെടെ അനായാസേന സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്ന വിമാനത്താവളം വലിയ  
 ശുശ്രൂഷാലോചനയുടെ ഭാഗമായി ഇന്നും വളർച്ചയും വികസനവും മുരടിച്ച  
 അവസ്ഥയിലായിരിക്കുകയാണ്. സാങ്കേതികക്ഷമത, സൗകര്യക്കുറവ്,  
 സുരക്ഷാപ്രശ്നം എന്നിവ ഉയർത്തിക്കാട്ടിയാണ് വ്യോമയാന മന്ത്രാലയവും  
 ഭരണകൂടവും കരിപ്പൂരിനെ ഞെക്കിക്കൊല്ലാനുള്ള ശ്രമം  
 നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എയർഇന്ത്യ, സൗദി എയർലൈൻസ്,  
 എമിറേറ്റ്സ്, ഇന്ത്യാഹാദ് എന്നീ കമ്പനികളുടെ വലിയ വിമാനങ്ങൾ  
 വഴിയായിരുന്നു കരിപ്പൂരിലുള്ള ആയിരക്കണക്കിന് യാത്രക്കാരുടെ യാത്ര  
 നടന്നിരുന്നത്. മംഗലാപുരം വിമാനത്താവള ദുരന്തമുണ്ടായതിന്റെ കാരണം  
 പറഞ്ഞാണ് കരിപ്പൂരിന്റെ ചിറക് അരിയാനുള്ള ആദ്യ ശ്രമം നടന്നത്. 2015  
 മെയ് മാസം മുതലാണ് റൺവേ ദീർഘിപ്പിക്കലിന്റെയും റീകാർപ്പറ്റിംഗിന്റെയും  
 പേരുപറഞ്ഞ് വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് വിലക്ക് വീണത്. കേരളം, ലക്ഷദ്വീപ്,  
 മാഹി എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നായി പ്രതിവർഷം 12,000 പേർ ഹജ്ജ് യാത്രയ്ക്ക്  
 തുടക്കം കുറിച്ചിരുന്ന ഹജ്ജ് ഹൗസും അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങളുടെ  
 എംബാർക്കേഷൻ പോയിന്റും പെട്ടെന്ന് നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലേക്ക് മാറ്റുകയും

ചെയ്തു. ഇതോടെ കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ ഗ്രാഫ് താഴോട്ട് വന്നുതുടങ്ങി. ഇരുപതോളം ചെറുകിട വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങുകയും ഹജ്ജ് യാത്രക്കാരെ കൊണ്ടുപോകുകയും ചെയ്തുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിലായിരുന്നു കരിപ്പൂർ കോഡ് ഇ എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്ക് വിലക്ക് വന്നത്. വലിയ വിമാനങ്ങൾ വരെ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്ന ഇവിടെ വിമാനക്കമ്പനികൾ വരാതായി. കമ്പനികൾ പൊതുജനതാൽപ്പര്യങ്ങൾ നടത്തിയ ഇടപെടലുകളും കേരളാ ഗവൺമെന്റ് പലപ്പോഴായി നടത്തിയ ഇടപെടലുകളും ഒന്നുംതന്നെ ഭരണാധികാരികൾ പരിഗണിച്ചില്ല. സ്ഥലമെടുപ്പിന്റെ പേരുപറഞ്ഞ് വിലപേശാൻപോലും എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റിയും കേന്ദ്രസർക്കാരും സന്നദ്ധമായി. കരിപ്പൂരിലെ വരുമാനത്തിന്റെ ഏകദേശം പകുതിയും കോഡ് ഇ വിമാനസർവ്വീസ് വഴിയായിരുന്നു. കോടിക്കണക്കിന് രൂപ നഷ്ടമാകുകയും ചെലവ് കൂടുകയും ചെയ്തതാണ് പുതിയ അനുഭവം. ചെറു വിമാനങ്ങൾവഴി സർവ്വീസ് നടത്താൻ വിമാനക്കമ്പനികൾ തയ്യാറാകാതെ വന്നതോടെ കരിപ്പൂർ ഉണങ്ങിത്തുടങ്ങി. മലബാറിന്റെ സാമ്പത്തികരംഗത്ത് അതിന്റെ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുണ്ടായി. 2017 ഫെബ്രുവരി മാസത്തോടെ റൺവേയുടെ ബലപ്പെടുത്തലും റീകാർപ്പെറ്റിംഗും പൂർത്തിയായി.

2700 മീറ്റർ റൺവേ നവീകരിച്ച് ഏതുതരം വിമാനങ്ങൾക്കും സർവ്വീസ് നടത്താമെന്നായി. എന്നാൽ വീണ്ടും സാങ്കേതികക്ഷമതയും അപര്യാപ്തതയും പറഞ്ഞ് വീണ്ടും വിലങ്ങ് വയ്ക്കാൻ ശ്രമം തുടരുകയാണ്. കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി വിഷയത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഡൽഹിയിൽ നടത്തിയ പ്രസംഗം ശ്രദ്ധേയമാണ്. 'കേട്ടുകേൾവിയില്ലാത്ത വിവേചനം, ഒരു നാടിനോടും ജനതയോടുമുള്ള കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ശത്രുതാപരമായ നിലപാട് അതാണ് കോച്ച് ഫാക്ടറി നഷ്ടപ്പെടുന്ന നിലയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ നീങ്ങിയതെന്ന' പ്രസ്താവന ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഈ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരികയാണ്. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ കാര്യത്തിലും ഇതുതന്നെയാണ് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേട്ടുകേൾവിയില്ലാത്ത വിവേചനം, ഒരു നാടിനോടും ജനതയോടുമുള്ള ശത്രുതാപരമായ നിലപാട് അതാണ് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വിഷയത്തിലും ആവർത്തിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞവർഷം ഡിസംബറിൽ കാലിക്കറ്റ് എയർ പോർട്ട് വിഷയം സംബന്ധിച്ച് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ നടത്തിയ പഠനം വ്യക്തമാക്കുന്നത് വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് നിർഭയമായി കരിപ്പൂരിൽ സർവ്വീസ് നടത്താമെന്നാണ്. 2700 മീറ്റർ റൺവേ എല്ലാ

വിമാനങ്ങൾക്കും സൗകര്യപൂർവ്വം സർവ്വീസ് നടത്താൻ പര്യാപ്തമാണെന്ന് ഈ പഠനം സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നു. വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങുന്നതിന് വിലക്കേർപ്പെടുത്തിയ പ്രശ്നങ്ങളൊന്നും ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല. റൺവേ ബലപ്പെടുത്തൽ, RESA-യുടെ വീതീകൂട്ടൽ തുടങ്ങി എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും പൂർത്തീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. പക്ഷേ വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് ഏർപ്പെടുത്തിയ വിലക്ക് ഇപ്പോഴും തുടരുകയാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്....പ്ലീസ്...

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, ഇത് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിലവാരത്തെ തകർക്കുന്നതിനുള്ള അവസരമായി ചില ലോബികൾ ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. ഈയടുത്താണ് ഫയർ സേഫ്റ്റി സംബന്ധിച്ച കാര്യം 8-ൽനിന്ന് 7-ലേക്ക് തരംതാഴ്ന്നായി ശ്രമങ്ങൾ നടന്നത്. വിമാനത്താവളത്തെ തകർക്കാനുള്ള ശ്രദ്ധനീക്കം ഉദ്യോഗസ്ഥതലത്തിലടക്കം നടക്കുന്നുവെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഇതുസംബന്ധിച്ച വാർത്തകൾ പത്രമാധ്യമങ്ങൾ വലിയ പ്രാധാന്യത്തോടെയാണ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിരുന്നത്. മാത്രമല്ല, ഇതിനെതിരെ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി വലിയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളും സമരപരിപാടികളും

നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കാർഗോ വിമാനങ്ങൾക്ക് ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്ന വിലക്ക് മലബാറിന്റെ സാമ്പത്തികരംഗത്തെ ആകെ തകർക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് നീങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. ഇരുപത്താരോളം ചെറുകിട കയറ്റുമതികമ്പനികൾ ഇപ്പോൾ തന്നെ അടച്ചുപൂട്ടിക്കഴിഞ്ഞു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്....പ്ലീസ്... ശ്രീ. അബ്ദുൽഹമീദ് ചുരുക്കി സംസാരിക്കണം.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. കാർഷികോൽപ്പന്നങ്ങളുടെ കയറ്റുമതിയും നിലച്ചു. ഇത് കാർഷികമേഖലയെ പ്രതികൂലമായും ബാധിക്കുകയും ആയിരക്കണക്കിനാളുകൾക്ക് തൊഴിലും വരുമാനവും നഷ്ടമായിരിക്കുകയുമാണ്. കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളത്തെ അതിന്റെ പഴയ പ്രതാപത്തിലേക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. കക്ഷി രാഷ്ട്രീയ ഭേദമെന്യേ ഇതിനെതിരെയുള്ള കൂട്ടായ്മ, ശക്തമായ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിലേക്കുള്ള സമ്മർദ്ദം എന്നിവ അനിവാര്യമായിട്ടുള്ള സന്ദർഭമാണിത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും അതുപോലെ പ്രതിപക്ഷനേതാവും വീണ്ടും ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായി ഇടപെടണമെന്ന് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഗൗരവമായ ഒരു പ്രശ്നമാണ് ബഹുമാന്യനായ അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആശങ്ക പൂർണ്ണമായും ശരിവയ്ക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള സംഭവങ്ങളാണ് ഇതുവരെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിലവിലുള്ള റൺവേയുടെ നീളം 2850 മീറ്ററായതിനാൽ ജംബോ വിമാനങ്ങൾക്ക് സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് റൺവേയുടെ നീളം 3400 മീറ്ററായും റൺവേ സ്ലിപ്പിന്റെ വീതി 300 മീറ്ററായും വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കൂടാതെ പാരലൽ ടാക്സി വേ നിർമ്മാണം, റൺവേ എൻഡ് സേഫ്റ്റി ഏരിയ 240 മീറ്റർ വീതമാക്കുന്ന പ്രവൃത്തി എന്നിവ പൂർത്തിയാക്കണം. ഇതിനാവശ്യമായ 485.3 ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലമേറ്റെടുത്ത് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യക്ക് കൈമാറുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ റൺവേയുടെ ദൈർഘ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശിപാർശ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ കേന്ദ്ര സിവിൽ വ്യോമയാന മന്ത്രാലയത്തിന് സമർപ്പിച്ചുവെങ്കിലും നിലവിലുള്ള ചട്ടങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ട്

പ്രസ്തുത ശിപാർശ പുനഃസമർപ്പിക്കുവാൻ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഓഫ് സിവിൽ ഏവിയേഷൻ, എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിൽ ജംബോ വിമാനങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡി.ജി.സി.എ. പരിശോധന നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പരിശോധനാ റിപ്പോർട്ടിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ബോയിംഗ് 777, 200 പോലുള്ള വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങാൻ ഉതകുന്ന തരത്തിൽ റൺവേ എൻഡ് സേഫ്റ്റി ഏരിയയുടെ ദൈർഘ്യം 90 മീറ്ററിൽ നിന്ന് 240 മീറ്ററായി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ലൈറ്റിംഗ് അറേഞ്ച്മെന്റ്സ് സ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഹജ്ജ് യാത്രക്കാർക്കുള്ള പ്രയോജനകരമാകുന്ന വിധത്തിൽ വലിയ വിമാനങ്ങൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സംസ്ഥാനം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് നിരന്തരം ആവശ്യപ്പെട്ടുവരികയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സിവിൽ വ്യോമയാന വകുപ്പുമന്ത്രിയെ മിനിത്താന് (23-06-2018) കണ്ടിരുന്നു. ആ ഘട്ടത്തിൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ചെയർമാനുമുണ്ടായിരുന്നു. കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവള വികസനത്തിന് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ട പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്തു. വിമാനത്താവള വികസനത്തിന് നിശ്ചയിച്ച

ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ നടപടി ത്വരിതപ്പെടുത്തുകയാണ്. നിർബന്ധമായും വേണ്ട ഭൂമി എത്രയെന്ന് നിശ്ചയിക്കുന്നത് നന്നാകും. ഞങ്ങൾ നടത്തിയ ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായി എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ചെയർമാനും വിദഗ്ദ്ധ സംഘവും കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളം കാലതാമസമില്ലാതെ സന്ദർശിക്കാമെന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ സന്ദർശനത്തിന്റെ തുടർച്ചയായി ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയിൽ പുരോഗതി കൈവരിക്കാനാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. കേരളത്തിന്റെ സിവിൽ വ്യോമയാനരംഗം പൊതുവിൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് പിന്തുണയും സഹായവും സിവിൽ വ്യോമയാന വകുപ്പിന്റെ ചാർജ്ജ് വഹിക്കുന്ന ശ്രീ. സുരേഷ് പ്രഭു വാഗ്ദത്തം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. : സർ, ഇടത്തരം വിമാനങ്ങൾ അവിടെ നിന്നും പുറപ്പെടുന്നതിന് യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല. ലോകോത്തര വിമാനക്കമ്പനികളായ സൗദി എയർലൈൻസ്, എമിറേറ്റ്സ്, ഇന്ത്യാഹാട് എന്നിവർ സുരക്ഷാ പരിശോധന നടത്തി, ഞങ്ങൾ വിമാനം ഓടിക്കാൻ തയ്യാറാണ് എന്നുപറഞ്ഞുള്ള കൺസെന്റ് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. അത് ഇതുവരെ വെളിച്ചം കണ്ടിട്ടില്ല. അതുപോലെ തന്നെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ വിളിച്ചുകൂട്ടിയ മീറ്റിംഗിൽ അവിടത്തെ ജനപ്രതിനിധികൾ മൊത്തം കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഈ വിഷയത്തിൽ സഹകരിക്കാമെന്ന് പറയുകയും അതിനനുസരിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഭൂമി വിട്ടുതരാൻ തയ്യാറാണ്. ആ വിഷയത്തിലൊന്നും തടസ്സമില്ല. പക്ഷേ ഇപ്പോഴുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടനം ആരംഭിക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഹജ്ജ് എംബാർക്കേഷൻ പോയിന്റ് അവിടെ അനുവദിക്കുന്നതിന് ഒരു തടസ്സവുമില്ല. എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളോടും കൂടിയ ഹജ്ജ് ഹൗസ് അവിടെയുണ്ട്. ഇടത്തരം വിമാനങ്ങൾ പറത്താനുള്ള അനുമതി മാത്രം ലഭിച്ചാൽ മതി. പക്ഷേ അത് നടക്കുന്നില്ല. എനിക്ക് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ പറയാനുള്ളത്, ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ നിരന്തരമായി ഇടപെടുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ദിവസവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്. പ്രതിപക്ഷനേതാവ്, മലബാറിലെ എം.പി.മാർ, എയർപോർട്ട് ഡെവലപ്മെന്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ ചെയർമാനായ ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി... അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ചുചേർത്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ ശക്തമായിട്ടുള്ള സമ്മർദ്ദം, മുഖ്യമന്ത്രിയും പ്രതിപക്ഷനേതാവുമടക്കമുള്ളവർ ഒന്നുകൂടി ഈ വിഷയത്തിൽ ശക്തമായ

സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ: സർ, ഇതുവരെയുള്ളതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു നിലപാടാണ് മിനിത്താന്ന് നടന്ന ചർച്ചയിലുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ ഭാഗമായാണ് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ചെയർമാൻ കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിൽ വരാമെന്നും കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കാമെന്നും ചർച്ച ചെയ്യാമെന്നും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. വരുന്ന തീയതി എന്നെയുംകൂടി അറിയിക്കണമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ അതും അദ്ദേഹം സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരമൊരു യോഗത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്തെന്നോക്കാം. അതിനുശേഷം എന്ത് വേണമെന്ന് തീരുമാനിക്കാം.