

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

വിമാന സർവ്വീസ് പുന:രാംരംഭിക്കൽ

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽരാം: സർ, കരിപ്പൂരിലെ, കാലിക്കറ്റ് ഇന്റർ നാഷണൽ എയർപോർട്ടിന്റെ വിഷയമാണ് എനിക്ക് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇത് മലബാറിന്റെ മാത്രം ഒരു പ്രാദേശികപ്രശ്നമായിട്ടല്ല നമ്മളാരും കാണുന്നതും കാണേണ്ടതും. ഇത് കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പൊതു പ്രശ്നമായി കാണാൻ കഴിയേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ സമയക്കുറവ് കൊണ്ട് അതിന്റെ ചരിത്രത്തിലേക്ക് പോകുന്നില്ല, 1970-കളുടെ അവസാനത്തിലാണ് കെ.പി. കേശവമേനോൻ അടക്കമുള്ള നിരവധി പ്രഗത്ഭരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഈ ആവശ്യം ഉയർന്നു വരുന്നത്. അതിന്റെയൊക്കെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഫലമായി 1988-ലാണ് ഈ എയർപോർട്ട് പ്രവർത്തിച്ചു തുടങ്ങിയത്. 6000 ഫീറ്റ് നീളമുള്ള റൺവേ മാത്രമായിരുന്നു ആദ്യം അവിടെയുണ്ടായിരുന്നത്, സ്വാഭാവികമായി ഡൊമസ്റ്റിക് സർവ്വീസുകൾ മാത്രമാണ് അന്ന് നടന്നിരുന്നത്. നാരോബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകളായിട്ടുള്ള ബോയിംഗ് 737 അടക്കമുള്ള ചെറിയ എയർക്രാഫ്റ്റുകളാണ് അന്ന് പ്രവർത്തിച്ചു വന്നിരുന്നത്. 1990-കളിലാണ്

മലയാളികളായിട്ടുള്ള പ്രവാസികൾ ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ള മലബാർ പ്രദേശത്തുനിന്ന്, കാലിക്കറ്റ് എയർപോർട്ടിൽ നിന്ന് ഗൾഫിലേയ്ക്ക് നേരിട്ടുള്ള സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കണം, ആ നിലയ്ക്കുള്ള ഇന്റർനാഷണൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കണമെന്ന ആവശ്യമുയർന്നത്. പക്ഷേ അപ്പോൾ നിലനിന്നിരുന്ന നിയമപ്രകാരം 6000 ഫീറ്റ് മാത്രം നീളമുള്ള ഒരു റൺവേ വച്ചുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള എയർക്രാഫ്റ്റുകൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ പറ്റുന്നില്ല. 9000 അടിയിലേയ്ക്കെങ്കിലും റൺവേയുടെ നീളം കൂട്ടണമെന്ന് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ നിർദ്ദേശം വരികയും അത് വലിയ താൽപ്പര്യത്തോടു കൂടി പൊതു സമൂഹം ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന കാഴ്ച നമുക്ക് കാണാൻ സാധിച്ചു. കേരള ചരിത്രത്തിൽ തന്നെ ആദ്യമായിട്ടാണ് പൊതുജന പങ്കാളിത്തത്തോടു കൂടി, പ്രവാസി പങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടി ഈ നിലയിലുള്ള ഒരു ഇനിഷ്യേറ്റീവ് ഉണ്ടാകുന്നത്. അന്ന് കോഴിക്കോട് എം.പി.-യായിരുന്ന ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ അടക്കമുള്ള ആളുകൾ നമ്മളോടൊപ്പം ഈ സഭയിലുണ്ട്. മലബാർ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ഡെവലപ്മെന്റ് സൊസൈറ്റി (MIADS) എന്നപേരിലും മലബാർ എയർപോർട്ട് ഡെവലപ്മെന്റ് ആക്ഷൻ കൗൺസിൽ (MADAC) എന്നപേരിലുമുള്ള സംഘടനകളൊക്കെ രൂപീകരിച്ച്

നിരവധി ആളുകൾ പ്രവാസി മലയാളികളടക്കം നേതൃത്വം നൽകിക്കൊണ്ടാണ് 9000 അടിയിലേയ്ക്ക് റൺവേയുടെ നീളം കൂട്ടണം എന്നു പറയുന്ന എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ നിർദ്ദേശം നിലനിൽക്കേ, അതിലും കൂടുതലായി 9383 അടിയിലേയ്ക്ക് റൺവേ വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനമാണ് അന്ന് എടുത്തത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 2002 മുതൽ തന്നെ കോഡ്-ഇ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട വൈറ്റ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകൾ ഇവിടെ നിന്നും സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചു. ഹജ്ജ് ഓപ്പറേഷൻ 2002 മുതൽ തുടങ്ങി. 2006 -ലാണ് ഔദ്യോഗികമായി ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ടായി കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ട് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെടുന്നത്. അതിനുശേഷം 160000 സ്ക്വയർഫീറ്റ് വിസ്തീർണ്ണമുള്ള പുതിയ ടെർമിനൽ കെട്ടിടമടക്കമുള്ള വിപുലമായ സൗകര്യങ്ങൾ അവിടെയുണ്ടാകുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി കഴിഞ്ഞ പത്ത്-പതിനാല് വർഷമായി കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിൽ നിന്ന് വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകൾ പ്രധാനപ്പെട്ട എയർലൈൻസുകൾ വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തുകയാണ്. എയർ ഇന്ത്യ, സൗദി അറേബ്യൻ എയർലൈൻസ്, എമിറേറ്റ്സ് നിരവധിയായിട്ടുള്ള വലിയ എയർലൈനുകൾ ബോയിംഗ് ബി 747, ബോയിംഗ് 777, എയർ ബസ് എ 330 അടക്കമുള്ള സർവ്വീസുകൾ...

മി. സ്വീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: സർ, സമയക്കുറവ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു പക്ഷെ

എങ്കിൽ പോലും എനിക്ക് പറയാൻ അവസരം തരണം. ഇതിന്റെ ഭാഗമായിട്ട് റൺവേ ലീഡിംഗ് ലൈറ്റിംഗ് സിസ്റ്റം, ഇൻസൂലേഷൻ ലാൻ്റിംഗ് സിസ്റ്റമടക്കമുള്ള ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളൊക്കെ അവിടെ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ തന്നെ ചരിത്രത്തിൽ ഏറ്റവും ലാഭകരമായ മൂന്നാമത്തേതും ഇന്ത്യയിലെ തിരക്കേറിയ പത്താമത്തെ എയർപോർട്ടായിട്ടും കോഴിക്കോട് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ പതിനാല് വർഷമായി യാതൊരു സുരക്ഷാ ഭീഷണിയുമില്ലാതെ പ്രവർത്തിച്ചു വന്നിരുന്ന ഇന്റർനാഷണൽ സർവ്വീസുകൾ/ വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകളുടെ സർവ്വീസുകൾ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ഒറ്റയടിക്ക് നിർത്തി വയ്ക്കുകയായിരുന്നു. 6 മാസത്തെ താൽകാലികമായ സസ്പെൻഷനാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. അവിടത്തെ റൺവേയുടെ റീ കാർപ്പറ്റിംഗ്, റീ സ്ട്രെങ്തനിംഗ് പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി എന്നായിരുന്നു ഇതിന് കാരണമായി പറഞ്ഞത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി 2015 മുതൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്ക് പ്രവർത്തിക്കാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നില്ലായിരുന്നു. പണി തുടങ്ങാൻ

പിന്നെയും മാസങ്ങൾ എടുത്തു. പക്ഷെ പണി പൂർത്തീകരിച്ച് രണ്ട് വർഷം പിന്നിടുന്ന അവസരത്തിലും പഴയ രീതിയിൽ വലിയ എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്ക് കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിൽ നിന്ന് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ് ഇന്നുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. റൺവേയുടെ റീകാർപ്പറ്റിംഗ് പ്രവർത്തി പൂർത്തീകരിച്ചതോടുകൂടി റൺവേയുടെ സുരക്ഷ ഗണ്യമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. പേയ്മെന്റ് ക്ലാസിഫിക്കേഷൻ നമ്പർ പി.സി.എൻ.56-ൽ നിന്ന് പി.സി.എൻ. 76-ക്ക് ശക്തിപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്....ഇത് സഭയ്ക്കകെ പൊതുവേ യോജിച്ചുള്ള കാര്യമാണ്. എല്ലാ വിശദാംശവും ഇവിടെ പറയണമെന്നില്ല. മുഖ്യമന്ത്രി മറുപടി പറയുമ്പോൾ മനസ്സിലാകും.

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: സർ, ഇപ്പോൾ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ 10500 ഫീറ്റ് നീളം വേണമെന്നും RESA (Runway End Safety Area) വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും പറയുന്നു. ലക്ക്നൗ എയർപോർട്ട് അടക്കമുള്ള പല എയർപോർട്ടുകളിലെയും റൺവേയ്ക്ക് ഇതിലും നീളം കുറവാണുള്ളത്. പക്ഷെ അവിടെ ഇപ്പോഴും വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതുകൊണ്ട് മലബാർ പ്രദേശത്ത് നിരവധിയായിട്ടുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ

ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക മേഖലയ്ക്കും ടൂറിസം മേഖലയ്ക്കും വലിയ തകർച്ചയുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടകർക്ക് വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതിനാൽ ഈ പ്രശ്നം സഭ ഗൗരവമായി എടുക്കണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായിട്ട് എടുക്കണം. ഈ വിഷയത്തിൽ സഭയിൽ ഒരു പ്രമേയം പാസാക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു സമീപനമുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ നേരിട്ട് മുൻകൈ എടുത്തുകൊണ്ട് കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിൽ നിന്ന് ജിദ്ദ, സൗദി അറേബ്യ അടക്കമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്ക് നേരിട്ട് സർവ്വീസുകൾ പുനരാരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സമീപനമെടുക്കണമെന്നും അതിനുവേണ്ടി സഭ ഐക്യകണ്ഠേന ഒരു പ്രമേയം പാസാക്കി എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയേയും സിവിൽ ഏവിയേഷൻ മന്ത്രിയേയും ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രിയേയും ഇക്കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സഭയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും തയ്യാറെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഈ വിഷയത്തിലൂടെ സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാനുള്ളത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, കോഴിക്കോട്

എയർപോർട്ടിലെ നിലവിലുള്ള റൺവേയുടെ നീളം 2850 മീറ്ററാണ്. ഇത് ജംബോ വിമാനങ്ങൾക്ക് സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് റൺവേയുടെ നീളം 3400 മീറ്ററായും റൺവേ സ്ട്രിപ്പിന്റെ വീതി 300 മീറ്ററായും വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നതാണ് സിവിൽ ഏവിയേഷന്റെ നിലപാട്. ഇതുകൂടാതെ പാറലൽ ടാക്സിവേ നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്. Runway End Safety Area നിയമാനുസൃതം 240 മീറ്റർ വീതമാക്കണമെന്നും അവർ നിർദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ഭൗതിക സാഹചര്യങ്ങൾ എയർപോർട്ടിൽ സജ്ജമാക്കിയെങ്കിൽ മാത്രമേ വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ എന്നതാണ് സിവിൽ ഏവിയേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ നിലപാട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒന്നിലധികം തവണ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായും ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യോമയാന മന്ത്രിയുമായും ചർച്ച നടത്തിയിട്ടുള്ളതുമാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി Director General of Civil Aviation കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിൽ പരിശോധന നടത്താൻ ഒരു സംഘത്തെ അയയ്ക്കാമെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട സിവിൽ വ്യോമയാന മന്ത്രി നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. ഇപ്പോൾ മെയിന്റനൻസ് വർക്ക് പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. മെയിന്റനൻസ് വർക്ക് ആരംഭിക്കുന്നതിനു മുൻപുള്ള

സാഹചര്യം അവിടെ ഉയർന്നു വന്നിട്ടുണ്ട്. റീ കാർപ്പറിംഗ് പൂർത്തിയായതിന്റെ ഭാഗമായി വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങാനുള്ള സൗകര്യങ്ങളുണ്ടാകണം എന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ റൺവേയുടെ നീളം കൂട്ടിയാൽ മാത്രമേ വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ എന്നാണ് കേന്ദ്ര വ്യോമയാന മന്ത്രാലയമെടുത്ത നിലപാട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തുടർച്ചയായി കേന്ദ്രത്തെ സമീപിക്കുകയാണ്. രണ്ടു ദിവസം മുൻപ് ഒരു പത്രവാർത്തയിൽ കണ്ടത് വിദേശ വിമാനങ്ങൾ ഇവിടെ യാത്ര ചെയ്യാൻ പഴതുപോലെ തയ്യാറാകുന്നു അതിനുള്ള സൗകര്യമൊരുക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്നാണ്. എയർ ഇന്ത്യയും അങ്ങനെ ആലോചിക്കുന്നു എന്ന് പത്രവാർത്ത വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിലപ്പുറം മറ്റ് വിവരങ്ങളൊന്നും വന്നിട്ടില്ല. എന്നാൽ ഇന്നത്തെ നിലയിൽ റീകാർപ്പറിംഗിന് മുൻപ് ഉണ്ടായിരുന്ന അവസ്ഥയിൽ വിമാനങ്ങൾക്ക് ഇറങ്ങാം എന്നത് സാമാന്യമായി ആലോചിച്ചാൽ ആർക്കും മനസ്സിലാകുന്ന കാര്യമാണ്. പക്ഷെ അത് സാധിക്കില്ല എന്ന നിലപാട് വ്യോമയാന മന്ത്രാലയമെടുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ഈ പ്രശ്നം വരുന്നത്. ഡി.ജി.സി.എ.യും അത്തരമൊരു നിലപാടിലാണ് നിൽക്കുന്നത്. അത് മാറ്റാനുള്ള ശ്രമമാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് ഇനിയും തുടർച്ചയായി

നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. സ്ഥലമേറ്റെടുക്കാനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. നല്ല നീക്കങ്ങൾ ഇപ്പോൾ തന്നെ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പഴയ തോതിൽ വിമാനങ്ങൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന നില വന്നാൽ മാത്രമേ കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരമാകുകയുള്ളൂ. ഇത്തവണ ഹജ്ജ് യാത്രയ്ക്കുള്ള വിമാനങ്ങൾ കോഴിക്കോട് നിന്ന് തന്നെ പോകണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തെ അറിയിച്ചിരുന്നു. പക്ഷെ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും അനുകൂലനിലപാടല്ല കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. റ്റി. ബൽറാം: സർ, എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുന്ന ഈ സാങ്കേതിക തടസ്സങ്ങൾ താങ്കളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് നല്ല കാര്യമാണ്. താങ്കൾ അതിൽ ഇടപെടുന്നതിൽ സന്തോഷവുമുണ്ട്. അവർ പറഞ്ഞ പലതിലും യാതൊരു യുക്തിയുമില്ല. കോഴിക്കോട് എയർപോർട്ടിന് ഇപ്പോൾ തന്നെ 2860 മീറ്റർ നീളമുണ്ട്. ലക്ക്നൗ എയർപോർട്ടിന് അതിനേക്കാൾ 100 മീറ്റർ കുറവാണ്. അവിടെ ഈ പ്രശ്നങ്ങളൊന്നുമില്ലാതെ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്. RESA എന്നത് 240 മീറ്റർ വേണമെന്നുള്ളത് ഒരു റെക്കമെന്റേഷൻ മാത്രമാണ്, അത് mandatory അല്ല. International Civil Aviation Organisation 1990

മീറ്ററാണ് പറയുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ കേരളത്തിന് മാത്രമായി ചില അധിക നിബന്ധനകൾ അടിച്ചേൽപ്പിച്ച് ഈ എയർപോർട്ടിനെ തകർക്കാനുള്ള ചില നീക്കങ്ങൾ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഡി.ജി.സി.എ.യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ട് എന്ന സംശയമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. അക്കാദമിയിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നേരിട്ട് സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി കേരള നിയമസഭ ഐക്യകണ്ഠ്യേന ഒരു പ്രമേയം പാസാക്കി മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു സർവ്വകക്ഷി നിവേദക സംഘം സിവിൽ ഏവിയേഷൻ മന്ത്രിയേയും ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രിയേയും നേരിട്ട് കണ്ട് ഇക്കാദമിയിൽ നടപടിയെടുക്കാനുള്ള നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ എന്നാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ഡി.ജി.സി.എ.

ഇക്കാദമിയിൽ മുന്നോട്ട് വരുന്ന നിബന്ധനകളനുസരിച്ച് മാത്രമേ നമുക്ക് കാര്യങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. നമ്മുടെ ആഗ്രഹങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് തന്നെയാണ്. അക്കാദമിയിൽ വ്യത്യസ്തതയൊന്നുമില്ല. പക്ഷെ ഡി.ജി.സി.എ.-യാണ് തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടത്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ മറ്റുള്ള കാര്യങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചുള്ളതാണ്. അത്

സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ മറ്റൊരവസരത്തിൽ വ്യക്തമാക്കുമ്പോൾ അങ്ങേയ്ക്കും മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. അത് ഇപ്പോൾ എടുക്കുന്നില്ല. അതിന് ശേഷം ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.