വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതി അനിവാര്യമോ ?

കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

മലയാളം	Malayalam
വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി അനിവാര്യമോ?	VIZHINJAM THURAMUKHA PADHATHI ANIVARYAMO ?
ഒന്നാം പതിപ്പ് സെപ്തംബർ 2015	First Edition September 2015
പ്രസാധനം, വിതരണം : കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത് തൃശ്ശൂർ - 680004	Published & Distributed by : Kerala Sasthra Sahithya Parishath Thrissur - 680004
ഇ-മെയിൽ : publicationkssp@gmail.com	E-Mail : publicationkssp@gmail.com
അച്ചടി : തെരേസ്സ ഓഫ്സെറ്റ് പ്രിന്റേഴ്സ്, അങ്കമാലി	Printed at : Theressa offset printers, Angamaly

വില : 10.00

KSSP 2131 I E Sep 2015 Dy1/8 3K 1000 LL 7/15

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതി അനിവാര്യമോ?

വിഴിഞ്ഞത്ത് ഒരു പുതിയ തുറമുഖം യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നു എന്ന് തോന്നിപ്പിക്കുന്ന സംഭവവികാസങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അവിടെ നിലവിൽ ഒരു ഹാർബർ ഉണ്ട്. മൈനർ വിഭാഗത്തിൽപ്പെടുന്ന ഈ തുറമുഖം 1977 മുതൽ പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. ഒരു വാർഫും ട്രാൻസിറ്റ് ഷെഡ് പോലുള്ള ചുരുങ്ങിയ സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടി പൂർത്തീകരിക്കപ്പെട്ട ഒരു ഫിഷിംഗ് ഹാർബറും ഒരു കസ്റ്റംസ് പോർട്ടുമാണ് ഇവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഇവിടെ യാത്രക്കും, ചരക്ക് കടത്തിനും തീര-നാവികസേനകൾക്കും ആവശ്യമുള്ള വിവിധ ടെർമിനലുകളോടു കൂടിയ ഒരു പുതിയ തുറമുഖം വരുന്നു. വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ ഡീപ്പ് വാട്ടർ മൾട്ടിപർപ്പസ് സീ പോർട്ട് എന്ന പേരിലായിരിക്കും പുതിയ തുറമുഖം അറിയപ്പെടുക എന്നാണ് ഇതു സംബന്ധിച്ച പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്. ഇതൊരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖമായിരിക്കുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ തുടർച്ചയോ സ്വാഭാവിക വികസനമോ അല്ല പുതിയ പദ്ധതി. നിലവിലുള്ള തുറമുഖത്തിൽ നിന്ന് 300 മീറ്റർ തെക്ക് മാറി നിർമിക്കപ്പെടുന്ന പുതിയ തുറമുഖം നിലവിലുള്ളതിനെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ വലുതും കൂടുതൽ കടലും ഭൂമിയും ആവശ്യമുള്ളതും തീർത്തും പുതിയ ഒന്ന് എന്ന് കരുതാവുന്നതുമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ്.

എന്താണ് പുതിയ തുറമുഖത്തിന്റെ സാംഗത്യം? ഒരുപാട് അനുകൂല ഘടകങ്ങളുണ്ട് ഈ പദ്ധതിക്ക്. അവയിൽ പ്രധാനം വിഴിഞ്ഞം കടലോരത്തിന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ സവിശേഷതകൾ തന്നെയാണ്. കുത്തനെ ആഴം കൂടിയ കടൽത്തീരമാണിത്. ഒരു നോട്ടിക്കൽ മൈൽ പരിധിക്കുള്ളിൽ 22 മീറ്റർ വരെയാണ് ഇവിടുത്തെ ആഴം. ഇന്ത്യൻ മഹാസമുദ്രത്തിന് അഭിമുഖമായ നിൽപ്പും അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയോട് ഏകദേശം 10 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ മാത്രമുള്ള അകലവും പദ്ധതിക്ക് അനുകൂലഘടകങ്ങളാണ്. അയൽസംസ്ഥാനമായ തമിഴ്നാടിനോടും അയൽരാജ്യമായ ശ്രീലങ്കയോടും അടുത്താണ് എന്നതിനാൽ സംസ്ഥാനപദ്ധതി എന്നതിനേക്കാൾ ദേശീയപദ്ധതി എന്ന നിലയിലാണ് ഇത് പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നതെന്ന് പദ്ധതിക്കായി തയ്യാറാക്കപ്പെട്ട

പരിസരാഘാത പത്രിക പറയുന്നു. തുറമുഖം വന്നാൽ കേരളത്തിന്റെയും രാജ്യത്തിന്റെ തന്നെയും മത്സ്യബന്ധന, വാണിജ്യ, വിനോദസഞ്ചാരമേഖലകളിൽ വലിയൊരു കുതിച്ചുചാട്ടമുണ്ടാകുമെന്ന് പദ്ധതി രേഖകൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഹരിയാനയിലെ ഗുർഗാവൺ കേന്ദ്രമായുള്ള എ.ഇ.കോം എന്ന സ്ഥാപനമാണ് പദ്ധതിക്കുള്ള വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. എൽ & ടി റാംസോൺ കൺസൾട്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയേഴ്സ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന ഏജൻസിയാണ് പരിസരാഘാത പത്രിക തയ്യാറാക്കിയത്. ഈ രേഖകളാണ് മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്വപ്നങ്ങൾ പങ്കുവയ്ക്കുന്നത്.

ദശകങ്ങൾക്കു മുമ്പുതന്നെ ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ ആരംഭിച്ചിരുന്നു എന്നതാണ് പദ്ധതിക്കുള്ള മറ്റൊരനുകൂലഘടകം. ഈ ദീർഘകാലം കൊണ്ട് പ്രാദേശികജനതയുടെ മനസ്സിൽ തുറമുഖം അനിവാര്യമാണെന്ന ചിന്ത ഉറച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് പ്രദേശത്തിന്റെ സാമ്പത്തികവികസനത്തെ സഹായിക്കുമെന്ന് അവർ കരുതുന്നു. കൊച്ചിയുടെ സാമ്പത്തികവികസനത്തിൽ കൊച്ചി തുറമുഖം വലിയ സ്വാധീനം ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ട് എന്ന വസ്തുത ഈ വിശ്വാസത്തെ ബലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നു.

വിഴിഞ്ഞത്തിന് 75 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ വടക്കാണ് വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ തുറമുഖം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. സ്വാഭാവിക അവസ്ഥയിൽ വലിയ കപ്പലുകൾ അടുക്കുവാൻ സാഹചര്യമില്ലാത്ത ഇവിടെ അത് സാധ്യമാക്കുന്നതിന് സ്ഥിരമായ ആഴംകൂട്ടൽ പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. വലിയ കപ്പലുകൾക്ക് അടുക്കുവാൻ കഴിയുന്ന തുറമുഖം ഏറ്റവും അടുത്തുള്ളത് തമിഴ്നാട്ടിലെ തൂത്തുക്കുടിയിലാണ്. പക്ഷേ ഇവിടേക്കു കപ്പലുകൾ എത്തണമെങ്കിൽ ശ്രീലങ്ക ചുറ്റി വരണം. ഈ രണ്ടു പരിമിതികളും വിഴിഞ്ഞത്തിനുണ്ടാവില്ല എന്ന് ഔദ്യോഗികരേഖകൾ പറയുന്നുണ്ട്. ഇതും പദ്ധതിക്ക് അനുകൂലമായ ഒരു വാദമാണ്.

ഈ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് തുറമുഖ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകൾ സജീവമായത്. ഈ തുറമുഖം ഭൂപ്രഭു (landloard) മാതൃകയിലാവും നിർമിക്കപ്പെടുക എന്നാണ് ആദ്യം വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത്. എന്ന് പറഞ്ഞാൽ പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ മുഴുവൻ സർക്കാർ വക ഭൂമിയിൽ (ഇവിടെ കടലിൽ), സർക്കാർ ചെലവിൽ, ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുന്ന രീതി. കടൽഭിത്തി നിർമ്മാണം, മണ്ണുമാന്തൽ, നികത്തൽ തുടങ്ങി നിരവധി പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരിക. ഇതെല്ലാം ചെയ്യാൻ വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീ പോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലസൗകര്യങ്ങൾക്ക് മുകളിൽ, തുറമുഖം നിർമിക്കുന്നതും പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതും ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരുമായി ഒപ്പുവയ്ക്കുന്ന സ്വകാര്യകമ്പനിയായിരിക്കും.

കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനമെന്ന നിലയിൽ കൊച്ചിൻ ഷിപ്പ് യാർഡിന്റെ മാതൃകയിൽ തുറമുഖം നിർമിക്കാം എന്നാണ് ആദ്യം പറഞ്ഞിരുന്നത്. പിന്നീടത് പൊതുസ്വകാര്യപങ്കാളിത്ത (PPP) മാതൃകയിലായിരിക്കണം എന്ന് മാറി. എന്നാൽ ഇതെല്ലാം ഉപേക്ഷിച്ച് 2015ൽ അത് പൂർണമായും സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കാൻ സംസ്ഥാനസർക്കാർ തീരുമാനിച്ചതായാണ് അറിയുന്നത്.

ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി എത്രമാത്രം പ്രായോഗികമാണ്, അല്ലെങ്കിൽ അത് നിർമിക്കപ്പെട്ടാൽ ഉണ്ടാകുന്ന നേട്ടകോട്ടങ്ങളെന്ത് എന്ന് ഗൗരവമായി വിലയിരുത്തേണ്ടതാണ്. ഇതിന് മൂന്ന് കാര്യങ്ങളാണ് പരിഗണിക്കേണ്ടത് 1. പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ 2. പദ്ധതി സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരവും നിലനിൽക്കുന്നതുമാണോ എന്നത് 3. പദ്ധതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ.

1. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സൃഷ്ടിക്കാനിടയുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന പാരിസ്ഥിതിക അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് വിശദമായ ചർച്ചകൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. സർക്കാർ തലത്തിലും നീതിപീഠത്തിന്റെ മുന്നിലും ഇവ പരിഗണനയ്ക്കു വരികയുണ്ടായി. എന്നാൽപ്പോലും ഇനിയും ദൂരീകരിക്കാത്ത ചില സംശങ്ങൾ അവശേഷിക്കുന്നു. ഡീറ്റെയ്ൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളായാണ് പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുക. 800 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ, 500 മീറ്റർ നീളത്തിൽ നാവികസേനാബെർത്ത്, 120 മീറ്റർ നീളത്തിൽ തീരസേനാബെർത്ത് എന്നിവയാണ് ആകെയുണ്ടാവുക. സൈനിക ബെർത്തുകൾ ഒഴികെയുള്ളവ ആദ്യത്തെ രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളിലായി പൂർത്തിയാക്കും. കപ്പലുകളെ ഉയരമുള്ള തിരമാലകളിൽ നിന്നും, വേലിയേറ്റപ്രഭാവത്തിൽ നിന്നും രക്ഷിക്കാൻ ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ 3.18 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ പുലിമുട്ട് നിർമിക്കണം. മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളും മുഴുമിക്കുമ്പോൾ 4.1 കിലോമീറ്റർ ആയിരിക്കും പുലിമുട്ടിന്റെ ആകെ നീളം. ഇതിന്റെ നിർമാണത്തിന് 65 ലക്ഷം ടൺ കരിങ്കല്ലും മറ്റു നിർമ്മാണവസ്തുക്കളും വേണ്ടിവരും. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലുള്ള കടവിളയിലെ കരിങ്കൽ ക്വാറിയാണ് ഇപ്പോൾ ഇതിനായി കണ്ടുവച്ചിരിക്കുന്നത്. കടവിളയിൽ ഖനനം ചെയ്ത് മുതപ്പൊഴി മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തെത്തിച്ച് അവിടെ നിന്നായിരിക്കും നിർമാണ സ്ഥലത്തേക്ക് ഇവ കൊണ്ടുവരിക. ഇതിന് ആഴം കൂട്ടലടക്കമുള്ള ചില പശ്ചാത്തല സൗകര്യവികസനപ്രവർത്തനങ്ങൾ മുതലപ്പൊഴിയിൽ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു.

പുലിമുട്ട് നിർമാണത്തിനായി 65 ലക്ഷം ടൺ പാറ ആവശ്യമാണ് എന്നാണ് കണക്ക് കൂട്ടിയിട്ടുള്ളത്. കടവിളയിൽ പാറ ലഭ്യമാണ്.

ഖനനത്തിന്റെ അളവനുസരിച്ച് 0.5 ച.കി.മീ മുതൽ 1 ച.കി.മീ വരെ വിസ്താരമുള്ളതാവും പാറമട. എന്നാൽ ശാസ്ത്രീയ ഖനനപദ്ധതി യനുസരിച്ച് പാറമടയുടെ ചരിവ് നിലനിർത്തുന്നതിനും ഖനനത്തിന് സുരക്ഷിതകവചം ഒരുക്കുന്നതിനും 2 ച.കി.മീ സ്ഥലമെങ്കിലും പ്രാഥമിക ആഘാതമേഖലയായിമാറും. പുലിമുട്ടുനിർമാണത്തിന് വലിയ പാറക്കഷണങ്ങളാണ് വേണ്ടിവരിക. അത്തരം പാറക്കഷണ ങ്ങൾ പൊട്ടിച്ചെടുക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതം എത്ര പ്രദേശ ത്തേക്ക് വ്യാപിക്കുമെന്നും അവിടെയുള്ള വീടുകൾ എങ്ങനെ സംര ക്ഷിക്കപ്പെടുമെന്നും അഥവാ പുനരധിവാസം വേണമെങ്കിൽ അത് ആര് എപ്രകാരം എപ്പോൾ ചെയ്യുമെന്നും ആര് ഉത്തരവാദിത്തം എടു ക്കുമെന്നും വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. തദ്ദേശവാസികളെ നേരിട്ട് ബാധി ക്കുന്ന ഒരു പ്രശ്നമെന്ന നിലയ്ക്ക് ഇത് അടിയന്തിരശ്രദ്ധ അർഹി ക്കുന്നു. ഉദാഹരണത്തിന് കടലിൽ പുലിമുട്ട് നിർമാണത്തിനായി വലിയ വലിപ്പത്തിലുള്ള കരിങ്കൽ കഷണങ്ങൾ പൊട്ടിച്ചെടുക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതം വളരെ വലുതാണ്. ഉദാഹരണത്തിന് 2005 മെയ് 5ന് എറണാകുളം ജില്ലയിലെ അയ്യമ്പുഴ വില്ലേജിൽ താന്നിക്കോട് പ്രദേ ശത്തെ പോപ്സ് കമ്പനിയുടെ പാറമടയിൽ ഖനനത്തിനായി പാറ പ്പൊട്ടിച്ചപ്പോഴുണ്ടായ ചെറുഭൂചലനം ഏതാണ്ട് 28 ച.കി.മീ പ്രദേശത്ത് അനുഭവപ്പെട്ടതായി എറണാകുളം ജില്ലാകളക്ടർ നിയോഗിച്ച വിദഗ്ധ സംഘത്തിന്റെ പഠനറിപ്പോർട്ടിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ഭൂച ലനം അയ്യമ്പുഴയിൽ നിന്നും 50ലധികം കി.മീ ദൂരെ പീച്ചിയിൽ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന ഭൂശാസ്ത്ര പഠനകേന്ദ്രത്തിന്റെ ഭൂകമ്പമാപിനിയിൽ രേഖ പ്പെടുത്തുകയുമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പാറമടയുടെ ഒരു കിലോമീറ്റർ ചുറ്റള വിലുള്ള നിരവധി വീടുകൾക്ക് പ്രകടമായ നാശം ഈ സ്ഫോടനം മൂലമുണ്ടായി. നാവികസേനയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് കടൽസംരക്ഷ ണത്തിനായി വലിയ പാറക്കഷണങ്ങൾ പൊട്ടിച്ചെടുക്കുന്ന ശ്രമത്തി നിടെയാണ് ഈ ഭൂചലനവും വീടുകൾക്ക് നാശനഷ്ടവുമുണ്ടായത്.

കടവിളക്ക് സമീപം വാമനപുരം കേന്ദ്രീകരിച്ച് 1988 സെപ്തംബ റിലും പാരിപ്പള്ളിക്ക് സമീപം 1994ൽ ഡിസംബറിലും കിളിമാനൂരിനു സമീപം 2006 ആഗസ്റ്റിലും ആറ്റിങ്ങലിനു സമീപം 2008 ജനുവരിയിലും ഉണ്ടായ ഭൂചലനങ്ങൾ താരതമ്യേന ചെറുതെങ്കിലും ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടേ ണ്ടതാണ്. അതിനു കാരണം കേരളത്തിലുണ്ടാകുന്ന ഭൂചലനത്തിന്റെ കാരണങ്ങളാണ്. ഇന്ത്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് സയൻസിലെ ശാസ്ത്ര ജ്ഞരുടെ 2009ലെ പഠനപ്രകാരം കേരളത്തിൽ സമീപകാലത്തായി ഭൂചലനങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. അതിനുകാരണം മനുഷ്യ ഇട പെടലുകൾ മൂലം ഭൂഗർഭജലമേഖലയിലുണ്ടാകുന്ന വ്യതിയാനവും

അതിന്റെ ഫലമായുള്ള ഭൂഗർഭ സൂക്ഷ്മസുഷിരങ്ങളിലെ മർദ്ദവർദ്ധന യുമാണെന്ന് പ്രസ്തുതപഠനത്തിൽ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭൂഗർഭവിള്ള ലുകളും അവയിൽ മർദ്ദവ്യതിയാനമുണ്ടാക്കാൻ ഇടയാക്കുന്ന തരത്തി ലുള്ള ഭൂവിനിയോഗ മാറ്റങ്ങളും കേരളത്തിൽ ഭൂചലനത്തിനു കാരണ മാകുന്നു. റിക്ടർ സ്കെയിൽ 4.5–5.5 വരെ വലിപ്പമുള്ള ഭൂചലന സാധ്യത 25 വർഷ ഇടവേളകളിൽ ഉണ്ടായിക്കൂടായ്കയില്ല എന്നും പ്രസ്തുത പഠനം വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. ഈ പഠനം സാധ്യതകൾ മാത്ര മാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നതെങ്കിലും ഭൂവിനിയോഗക്രമത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തുമ്പോൾ പാലിക്കേണ്ട മുൻകരുതലുകളെക്കുറിച്ച് ഓർമ പ്പെടുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ പാറഖനനം, പുലിമുട്ട് നിർമാണം തുട ങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ഭൂമിയിലുണ്ടാക്കാവുന്ന ആഘാതം കൂടുതൽ വിശകലനത്തിനു വിധേയമാക്കുന്നത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

വിഴിഞ്ഞത്ത് തുറമുഖം നിർമ്മിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ വലിയ തോതിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ട എന്നാണ് മാധ്യമങ്ങളും അധികാരികളും പ്രചരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ യാഥാർത്ഥ്യം എന്താണ്? നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം പൂർണ രൂപത്തിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ, പ്രവേശന ചാനലിൽ 15 മുതൽ 18 മീറ്റർ വരെ ആഴമുള്ളത് ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് 20.4 മീറ്റർ ആക്കേണ്ടതാണെന്ന് EIA പറയുന്നു. തുറമുഖ ത്തിനുള്ളിൽ ആകമാനം 18.4 മീറ്റർ വരെ ആഴം നിലനിർത്താനുള്ള ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ടിവരും. ഇതിനായി ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് മാറ്റേണ്ടിവരുന്ന മണ്ണിന്റെ അളവ് താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരമാണ് കണക്കാക്കിയിരി ക്കുന്നത്. പ്രവേശനചാനലിൽ 32 ലക്ഷം, തുറമുഖത്തിനകത്തെ ടേണിങ്ങ് സർക്കിളിൽ 9 ലക്ഷം, ബർത്തുകളിലും ഹാർബർ ബേസി നുകളിലുമായി 8.8 ലക്ഷം. ആകെ 50 ലക്ഷം ക്യൂബിക്ക് മീറ്റർ മണ്ണ്. തുടക്കത്തിൽ മാത്രമല്ല തുടർന്നുള്ള വർഷത്തിലും ഇത്തരം ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ടി വരും (കമാന്റർ ജോൺ ജേക്കബ് പുത്തൂർ എൻ. ഐ.ഒ ഗോവ). കൂടാതെ കടവിളയിൽ ഖനനം ചെയ്യുന്ന പാറ, മുതല പ്പൊഴി മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്ത് എത്തിച്ച് അവിടെ നിന്നാണ് നിർമ്മാണ സ്ഥലത്തേക്ക് കൊണ്ടുവരിക. ഇതിന് മുതലപ്പൊഴിയിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ടിവരാം. ഈ ഡ്രഡ്ജിംഗിനു വേണ്ടിവരുന്ന സാമ്പ ത്തികബാധ്യത ആത്യന്തികമായി സർക്കാരിനു തന്നെയാവില്ലെ? ഇപ്രകാരമുള്ള ആവർത്തന ഡ്രഡ്ജിംഗിൽ നീക്കം ചെയ്യേണ്ട മണ്ണിന്റെ അളവ് 30 ലക്ഷം ക്യൂബിക്ക് മീറ്റർ എന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

മൂന്നാമത്തെ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നം കടൽ നികത്തലിന്റേതാണ്. കണ്ടെയ്നറുകളും മറ്റും ഇറക്കിവയ്ക്കാനും തുറമുഖടെർമിനലിനും റെയിൽയാർഡും നിർമിക്കാനും മറ്റുമായി 66 ഹെക്ടർ കടലാണ് നികത്തേണ്ടിവരിക. ഇതൊരു പാരിസ്ഥിതികപ്രശ്നം മാത്രമല്ല

സാമ്പത്തികപ്രശ്നം കൂടിയാണ്. അതായത് മേൽപറഞ്ഞ അധിക പ്രവർത്തനങ്ങൾ മൂലം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമാണച്ചെലവ് വളരെ ഉയർന്നിരിക്കും. കടൽനികത്തൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ എന്തെല്ലാം പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുവെന്ന് പരിശോധിക്കേണ്ടതുമുണ്ട്.

ഒന്നാമത്തെ പ്രശ്നം ഇത്തരം നിർമാണപ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടാകുന്ന പരിസ്ഥിതിപ്രത്യാഘാതങ്ങൾ പൂർണമായും മുൻകൂട്ടി കാണാനാവില്ല എന്നതാണ്. തുറമുഖങ്ങളുടെ നിർമാണ വുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് CPRS, NIOT, IITM എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇതുവരെ നടത്തിയിട്ടുള്ള പഠനങ്ങൾ പലതും പരിസ്ഥിതിപ്രശ്നങ്ങൾ മുൻ കൂട്ടി കാണുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടു. കൊച്ചി തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഫോർട്ട്കൊച്ചി മുതൽ ചെല്ലാനം വരെയുള്ള തീരത്ത് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള കടുത്ത കടലാക്രമണമോ, പുതുവയ്പിനിലെ കര വയ്പോ പഠനങ്ങളിൽ പ്രവചിക്കാനായില്ല. മാപ്പിളബേ ഹാർബറിനു ള്ളിലെ മണൽത്തിട്ട രൂപപ്പെടലും സമീപത്തെ കടലാക്രമണവും അപ്ര തീക്ഷിതമായിരുന്നു. ബേപ്പൂരിലും പുതിയാപ്പയിലും മുൻകൂട്ടി പ്രവ ചിച്ചതിനേക്കാൾ കടുത്ത കടലാക്രമണവും കരവയ്പ്പും സംഭവിച്ചു. തങ്കശ്ശേരി പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 2150 മീറ്റർ നീളമുള്ള പുലിമുട്ട് നിർമാണത്തെ തുടർന്ന് മയ്യനാട്, ഇരവിപുരം പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന നിലയ്ക്കാത്ത കടലാക്രമണം വൻതോതിൽ തീരം നഷ്ട പ്പെടാൻ കാരണമാകുന്നു. കായംകുളം മുതലപ്പൊഴി തുറമുഖങ്ങളുടെ നിർമാണത്തിൽ വടക്കുഭാഗത്ത് കരയെടുപ്പും തെക്കുഭാഗത്ത് കര വയ്പ്പും പ്രവചിച്ചെങ്കിലും നേരെ വിപരീതമാണ് സംഭവിച്ചത്. കായം കുളം അഴിമുഖത്ത് മണൽതിട്ട രൂപപ്പെടുന്നത് വൻ ആവർത്തന ചെലവിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. തോട്ടപ്പള്ളിയിലും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്ത മല്ല. വിഴിഞ്ഞം ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ കാര്യത്തിലും വിദഗ്ധപഠന ങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടന്ന പ്രവചനങ്ങൾ തെറ്റി. അഴിമുഖത്ത് മണൽ അടിയുകയും തെക്ക് ക്ലിഫ് ഇറോഷൻ സംഭവിക്കുകയും ചെയ്തു. പനത്തുറ, പൂന്തുറ ഭാഗങ്ങളിൽ അപ്രതീക്ഷിതമായി ബീച്ചുകൾ രൂപപ്പെട്ടു. കോവളം ബീച്ച് ഉൾപ്പെടെ കടലെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പുലിമുട്ട് നിർമാണവും കടൽ നികത്തലുമാണ് നടക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇതുണ്ടാക്കുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ നിർമാണ ത്തിന്റെ തുടക്കത്തിൽത്തന്നെ തുടങ്ങി ദശാബ്ദത്തോളം നീണ്ടു നിൽക്കും എന്നാണ് കരുതാനാകുക. വൻ ജനവാസമുള്ളതും പൊതുവേ സമ്പന്നമായ ബീച്ചുകളാൽ സുരക്ഷിതവുമായ തിരുവനന്ത പുരം ജില്ലയുടെ തീരദേശമാകെ മാറ്റംമറിച്ചിലുകൾക്ക് വിധേയമാകും.

ഈ മാറ്റങ്ങൾ എങ്ങനെയെന്നോ എത്രയെന്നോ നിലവിലുള്ള പഠനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവചിച്ചിട്ടുള്ളത് ശരിയാകണമെന്നില്ല എന്ന് അനുഭവങ്ങൾ പഠിപ്പിക്കുന്നു.

നിർമാണം പൂർത്തിയാക്കിയ ചെറുതുറമുഖങ്ങൾ കേരള തീരത്തുണ്ടാക്കിയ ഭൗതികമാറ്റങ്ങൾ അതിരൂക്ഷമാണെന്നിരിക്കേ വിഴിഞ്ഞം പോലുള്ള ഒരു വലിയ പ്രോജക്ട് ഉണ്ടാക്കാവുന്ന മാറ്റങ്ങൾ നിലവിലെ സാമ്പ്രദായികരീതിയിൽ പ്രവചനാതീതമാണ്. അടിമലത്തുറ, പൂവാർ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകാവുന്ന കടലാക്രമണ സാധ്യത പഠനവിധേയമായിട്ടുമില്ല. ഈ ആശങ്ക എങ്ങനെ ഒഴിവാക്കാം എന്ന ആലോചനപോലും നടന്നിട്ടില്ല.

കടൽ ആഴംകൂട്ടുമ്പോൾ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് എടുത്തു മാറ്റുന്ന പാഴ്മണ്ണ് സമുദ്രത്തിൽ തന്നെ നിക്ഷേപിക്കപ്പെടും. ഇതിനായി രണ്ട് ചതുരശ്ര കിലോമീറ്റർ വീതം വിസ്തൃതിയുള്ള രണ്ട് സൈറ്റുകൾ തിരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്ന് EIA വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. എന്നാൽ കൂടുതൽ സ്ഥലത്ത് ഇതിന്റെ ആഘാതം എത്തുമെന്നതിന് തർക്കമില്ല. നമ്മുടെ സമുദ്രതീരത്തെ കടലൊഴുക്കിന്റെ സവിശേഷതകളാണ് അതിനു കാരണം. കടൽത്തീരത്ത് നീരൊഴുക്കിന്റെ ഒരു ദോലനം നടക്കുന്നുണ്ട്. ഒരുവർഷം കൊണ്ടാണ് ഇത് പൂർത്തിയാകുന്നത്. ഫെബ്രുവരി-മാർച്ച് മുതൽ സെപ്തംബർ-ഒക്ടോബർ വരെയുള്ള കാലത്ത് തീരക്കടലിലൂടെ ഒരു ഒഴുക്ക് വടക്കുനിന്ന് തെക്കോട്ട് അനുഭവപ്പെടുന്നു. സെപ്തംബർ-ഒക്ടോബർ മുതൽ ഫെബ്രുവരി-മാർച്ച് വരെ ഈ ഒഴുക്ക് നേരെ എതിർദിശയിലാകുന്നു. അങ്ങനെ പാഴ്മണ്ണ് മൂലം സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്ന കലക്കുവെള്ളം വർഷങ്ങളോളം തീരത്ത് ഒഴുകി നടക്കുന്നു. വേലിയേറ്റത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഈ വെള്ളം തീരത്തോളം എത്തും. തെക്കൻ കേരളത്തിന്റെ തീരത്ത് സ്ഥിരമായ കലക്കൽ ഉണ്ടാവാൻ ഇത് കാരണമാകും. ഇത് ഭക്ഷ്യയോഗ്യമായ മത്സ്യങ്ങൾ നശിക്കുന്നതിനോ തീരത്തു നിന്ന് പലായനം ചെയ്യുന്നതിനോ ഇടയാക്കും. ചിപ്പികളുടെ കാര്യത്തിൽ, ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടക്കുന്ന വേളയിൽത്തന്നെ ഇതു സംഭവിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ടെന്ന് പരിസരാഘാത പത്രികയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ചിപ്പികളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇങ്ങനെ ഉണ്ടാകുമെങ്കിൽ മത്സ്യങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും ഇത് സംഭവിക്കും. അതേസമയം ജെല്ലിഫിഷ് പോലുള്ള ഉപയോഗ്യമല്ലാത്ത കടൽ ജീവികളുടെ പെരുപ്പത്തിനും ഇത് വഴിവച്ചേക്കാം. തുറമുഖത്തിനു മുമ്പിൽ മാത്രമല്ല, ചുറ്റുപാടുമുള്ള സമുദ്രമേഖലയിലും മത്സ്യോത്പാദനത്തെ ഇത് പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചേക്കാം. സാധാരണക്കാരെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമെന്നതിനാൽ ഇത് തള്ളിക്കളയാവുന്നതാണോ?

സമുദ്രത്തിലെ ജൈവവൈവിധ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇനിയും ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. സമുദ്രപരിസ്ഥിതിയിൽ തുറമുഖനിർമാണം

ചില ആഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കും. ഇപ്പോൾ പദ്ധതിക്കായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള പ്രദേശം ഉൾപ്പെടുന്ന കേരളത്തിന്റെ തെക്കൻ തീരം ഒരു പരിസ്ഥിതി ദുർബലമേഖലയാണ്. ദക്ഷിണേന്ത്യയിലെ പ്രമുഖ സമുദ്ര മത്സ്യപ്രജനനമേഖല (Wadge Bank) ഇതിന് സമീപത്താണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. ഏതാണ്ട് 60 ഇനം അലങ്കാരമത്സ്യങ്ങളുടെയും വാണിജ്യപ്രാധാന്യമുള്ള കൂന്തൾ (Squid), കണവ (Cuttle fish), ചൂര (Tuna), നത്തോലി (Anchory), കൊഞ്ച് (Lobster) തുടങ്ങിയവയുടെയും മറ്റ് നിരവധി സമുദ്രജീവികളുടെയും ആവാസസ്ഥാനമാണിത് (ഡോ. സഞ്ജീവഘോഷ്, ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് മുൻ അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ). ഈ ജൈവവൈവിധ്യം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ഇവിടം ഒരു സംരക്ഷിത സമുദ്രപ്രദേശം (Marine Protected Area) എന്ന നിലയിൽ പട്ടികപ്പെടുത്തുന്നതിന് സർവഥായോഗ്യമാണ് എന്നും ശാസ്ത്രജ്ഞർ പറയുന്നു. വംശനാശത്തിന്റെ വക്കിലെത്തിയതും എത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതും സംരക്ഷിത ഇനമായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതുമായ പലയിനം ആമകൾ (Leatherback Turtle, Olive ridley sea turtle), Black pearl oyster പോലെയുള്ള ചിപ്പികൾ എന്നിവയുടെ സാന്നിദ്ധ്യം ഇവിടെ കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട് (കെ.കെ.അപ്പുക്കുട്ടൻ, റിട്ട. സയിന്റിസ്റ്റ്, CMFRI, കൊച്ചി) ഇവയിൽ ഒലിവ് റിഡ്‌ലി സീ ടർട്ടിൽ എന്നയിനം ആമയെ ഇവിടെ ചുരുക്കം ചില അവസരങ്ങളിൽ കാണപ്പെടുന്നതായി പദ്ധതിയുടെ പരിസരാഘാത പത്രിക സമ്മതിക്കുന്നുണ്ട്. ചുരുക്കം ചില അവസരങ്ങളിലേ കാണുന്നുള്ളൂ എന്നതിനാൽ അവയെ അവഗണിക്കാം എന്ന സമീപനം അശാസ്ത്രീയമാണെന്നു പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ? അപൂർവജീവിയായതു കൊണ്ടാണല്ലോ അത് സംരക്ഷിത ഇനമായത്. തീരജൈവപരിസ്ഥിതിയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റങ്ങളും കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം മൂലമുണ്ടാകുന്ന മാറ്റങ്ങളും ഏതെല്ലാം തരത്തിൽ തീരജനതയെ ബാധിക്കും എന്ന് ശാസ്ത്രീയമായി പഠിച്ച് ജനങ്ങളെ അറിയിക്കേണ്ട ബാധ്യത സർക്കാരിനുണ്ട്.

2. സാമ്പത്തികപ്രശ്നങ്ങൾ

തുറമുഖ നിർമാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി സർക്കാർ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്ന ധാരണകൾ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി വാർത്തകൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നത് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരമാവുകയില്ല എന്നാണ്. പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ ഇത് വളരെ വ്യക്തമായി എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായുള്ള ചർച്ചകൾക്കു മുമ്പുതന്നെ ഇക്കാര്യം വ്യക്തമായിരുന്നു. വിഴിഞ്ഞത്തെ മറ്റ് തുറമുഖങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ, മുതൽമുടക്ക് വളരെ കൂടുതലാണ് എന്നുള്ളതാണ്. പുലിമുട്ടിന്റെ നിർമാണം, കടൽ നികത്തി പശ്ചാത്തലസൗക

ര്യങ്ങൾ നിർമിക്കൽ തുടങ്ങിയ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിഴിഞ്ഞത്ത് വേണ്ടി വരുന്ന അധിക നിർമാണപ്രവർത്തനങ്ങളാണ്. പ്രതിവർഷം വേണ്ടി വരുന്ന ഡ്രഡ്ജിംഗിന്റെ ചെലവുകൾ സംസ്ഥാനസർക്കാർ വഹിക്കേണ്ടി വരികയാണെങ്കിൽ അത് കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തികസുരക്ഷിതത്വത്തിൽ വലിയ ആഘാതമുണ്ടാക്കും. ശേഷിക്കുറവും നിർമാണ ചെലവ് വളരെ കൂടുതലും എന്നതാണ് വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ നില. രാജ്യതാൽപര്യം മുൻ നിർത്തിയാണ് വിഴിഞ്ഞം നിർമ്മിക്കുന്നത് എങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ട് കേന്ദ്രസർക്കാർ ബാധ്യതാവിടവ് നികത്തൽ തുക മാത്രം ലഭ്യമാക്കി മാറിനിൽക്കുന്നു എന്നത് സംശയകരമാണ്.

മറ്റൊരു സംഗതി അന്താരാഷ്ട്രകപ്പൽപ്പാതയ്ക്ക് സമീപമായതുകൊണ്ട് മാത്രം ഒരു തുറമുഖത്തും കപ്പലുകൾ എത്തുകയില്ല എന്നതാണ്. ലോകത്താകെ നടക്കുന്ന കണ്ടെയ്നർ ഷിപ്പിംഗ് ടെർമിനലുകളുടെ ഭൂരിഭാഗവും ഏതാനും ചില കുത്തകകൾ ചേർന്നുണ്ടാക്കുന്ന കൂട്ടുകെട്ടുകളാണ് നിയന്ത്രിക്കുന്നത്. ഈ കൂട്ടുകെട്ടിന്റെ ഭാഗമാകാൻ കഴിഞ്ഞെങ്കിലേ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്ത് കപ്പലുകൾ കൂടുതലായും എത്തുകയുള്ളൂ. അതായത് കപ്പൽപ്പാതയുടെ സമീപത്ത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നു എന്നതുകൊണ്ടു മാത്രം ഒരു തുറമുഖവും ലാഭകരമാകണമെന്നില്ല എന്നർത്ഥം. തീർച്ചയായും വിഴിഞ്ഞത്തിന് മറ്റു തുറമുഖങ്ങളോട് മത്സരിക്കേണ്ടിവരും. പ്രതിവർഷം ഇപ്പോൾ തന്നെ 41 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ശേഷിയുള്ള കൊളംബോ തുറമുഖവുമായാണ് വിഴിഞ്ഞം മത്സരിക്കേണ്ടിവരിക. 2053 ആകുമ്പോൾ മാത്രമേ 12.5 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നറെങ്കിലും കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ശേഷിയുള്ളതായി വിഴിഞ്ഞം വികസിക്കുകയുള്ളൂ. അപ്പോൾ, നിലവിലുള്ള അതിഭീമന്മാരായ തുറമുഖത്തോട് മത്സരിച്ച് വിഴിഞ്ഞത്തെ നിലനിർത്താൻ ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ശേഷിയുണ്ടാവുകയില്ല എന്ന വസ്തുത എന്തുകൊണ്ട് മറച്ചുപിടിക്കുന്നു? ഈ മത്സരത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് നഷ്ടം വന്നാൽ ആ നഷ്ടം ആരു നികത്തും? ഇപ്പോൾത്തന്നെ അതിഭീമമായ സാമ്പത്തിക അസ്ഥിരതയിൽ ഉഴലുന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഗുരുതരമായതും എന്നാൽ ഏതാണ്ട് ഉറപ്പായതുമായ ഈ പ്രതിസന്ധിയെ എങ്ങനെ പരിഗണിക്കാതിരിക്കാനാകും? ആ അപകടം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തന്നെയാണ് പ്രതീക്ഷിക്കേണ്ടത്. കാരണം ഇന്നത്തെ ആഗോളവത്കരണ സാമ്പത്തികസാഹചര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ എടുക്കുന്ന നയങ്ങളും പരിപാടികളും കുത്തക മൂലധനത്തിന് അനുകൂലമാണ്. ലോകത്തെവിടെയും വൻ മൂലധനസ്ഥാപനങ്ങൾ തകരുമ്പോൾ പൊതുഖജനാവിലെ പണം ഉപയോഗിച്ച് അവയെ സഹായിക്കുന്ന സമീപനമാണ് സർക്കാരുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതായത് എത്രമാത്രം സ്വകാര്യമാണ് എന്ന് പറഞ്ഞാലും ഭാവിയിൽ പൊതുഖജനാവിന് ഇതൊരു

വൻ ബാധ്യതയാകും. അത് പ്രാദേശികവികസനത്തെ അസ്ഥിരപ്പെടുത്തുമെന്നതിൽ തർക്കമില്ല.

ഭാവിയിൽ മാത്രമല്ല ഇപ്പോൾ തന്നെ പൊതുഖജനാവിലേക്ക് ബാധ്യതയാകുകയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി. ലഭ്യമായ കണക്കുപ്രകാരം 4089 കോടി രൂപ പദ്ധതിക്കും 3360 കോടി രൂപ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനുമായി ചെലവുവരുന്ന പദ്ധതിയിൽ അയ്യായിരം കോടി രൂപയ്ക്ക് മുകളിലാണ് സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ ചെലവുകൾ. അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ മുടക്ക് 2481 കോടി രൂപയാണ്. 3360 കോടി രൂപയുടെ ഒരു വികസനപ്രവർത്തനത്തിന് അതിന്റെ 75 ശതമാനംവരെ വായ്പയെടുക്കാൻ കഴിയും. താരതമ്യേന ചെറിയ മുതൽമുടക്കിൽ – അതുതന്നെ രാജ്യത്തെ പൊതുബാങ്കിങ്ങ് സംവിധാനത്തിൽ നിന്ന് വായ്പയായി എടുത്ത് – 7500നുമേൽ കോടി രൂപ മൂല്യമുള്ള ഒരു തുറമുഖം സ്വന്തമാക്കുകയാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പ്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരമൊരു സാമ്പത്തികബാധ്യത ജനങ്ങൾക്കുമേൽ കെട്ടിവയ്ക്കുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം രാജ്യതാൽപര്യത്തിനാണെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ തുച്ഛമായ സഹായം നൽകി മാറിനിൽക്കുന്നത്? ഇക്കാര്യത്തിൽ പ്രാദേശികവികസന താൽപര്യം ആത്യന്തികമായി സംരക്ഷിക്കപ്പെടുന്നില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത.

ഒട്ടും ലാഭകരമല്ലാത്ത ഒരു പദ്ധതിക്കായി സംസ്ഥാനസർക്കാർ മുതൽമുടക്കുന്നതിന് പ്രാദേശികതാൽപര്യമോ സ്ഥാപിതതാൽപര്യങ്ങളോ കാരണമാകാം. എന്നാൽ ലാഭമില്ലാത്ത ഒരു പദ്ധതിയിലേക്ക് പണം മുടക്കാൻ ഒരു സ്വകാര്യമുതലാളി വായ്പയെടുത്ത പണവുമായി വരുമോ എന്ന ചോദ്യം പ്രസക്തമാണ്. ഇതിന് രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാവുന്നത്.

ഒന്നാമത്തേത് അവസാന പദ്ധതിരേഖകൾപ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ഒരു തുറമുഖം മാത്രമല്ല. അതൊരു വാണിജ്യ, പാർപ്പിട, ഹോട്ടൽ സമുച്ചയമാണ്. അങ്ങനെ വന്നാൽ കടലും കടലോരവും കൂടി അത്യന്തം വാണിജ്യപ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു മേഖലയാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ കയ്യിൽ കിട്ടുന്നത്. ഒപ്പം നടത്തിപ്പുകാർക്ക് ഭൂമിയും ഉത്പന്നങ്ങളും പണയം വച്ച് പണം കണ്ടെത്താം എന്ന ഉടമ്പടി വ്യവസ്ഥ കൂടി പരിഗണിക്കുമ്പോൾ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ കണ്ണ് എവിടെയാണെന്ന് വ്യക്തമാകും. അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് ഇതൊരു വലിയ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടമാണ്. രണ്ടാമത്തെ കാരണം കുറച്ചു കൂടി സങ്കീർണമാണ്. അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് ഇന്ത്യയിൽ വിവിധ തുറമുഖങ്ങൾ വേറെയുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞത്ത് ഒരു പുതിയ തുറമുഖം വരുന്നത് നിലവിലുള്ള ഏത് തുറമുഖ കമ്പനിയുടെയും ശ്രദ്ധ ആകർഷിക്കുന്ന വിഷയമാണ്. സ്വാഭാവികമായും തങ്ങൾക്കുണ്ടാവാൻ സാധ്യതയുള്ള പുതിയ എതിരാളിയെ നിർവീര്യമാക്കാൻ അവർ ശ്രമിക്കും. പുതിയ തുറമുഖം തങ്ങളുടെ നിയന്ത്രണ

ത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്ന ഒരു റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പദ്ധതിയായി പരിമിതപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞാൽ അതിനേക്കാൾ വലിയ ഒരു കച്ചവടം കമ്പനിക്ക് നടത്തേണ്ടതില്ല. അങ്ങനെ നോക്കിയാൽ അദാനിയെന്ന വൻകിട കുത്തകഗ്രൂപ്പിന്റെ കച്ചവട താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ വികസനസ്വപ്നത്തെയാകെ പണയം വയ്ക്കുകയാണ് സർക്കാർ. ആയതിനാൽ വികസനത്തിന്റെ ഉദാത്തമാതൃകയായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന ഈ പദ്ധതി, സംസ്ഥാന-രാജ്യതാത്പര്യങ്ങൾ മുൻനിർത്തിയാണെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുത്താനുള്ള ബാധ്യതയും സർക്കാരിനുണ്ട്.

3. സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ

പദ്ധതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ ഇനിയും കണക്കിലെടുത്തിട്ടില്ല. വിഴിഞ്ഞം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന് കേവലം 300 മീറ്റർ തെക്കുമാറിയാണ് പുതിയ തുറമുഖം വരിക. ഈ സാമീപ്യം പ്രദേശത്തെ മത്സ്യബന്ധന വ്യവസായത്തിന്റെ കുതിപ്പിനെയും ദോഷകരമായി ബാധിക്കും. തുറമുഖത്തിന്റെ തെക്കേ കവാടം മൂലം അടിമലത്തുറ മുതൽ പുല്ലുവിള വരെയുള്ള മത്സ്യബന്ധനം തടസ്സപ്പെടുമെന്ന ഭയം തൊഴിലാളികൾ ഉന്നയിക്കുന്നുണ്ട്. പുല്ലുവിള-പൂവാർ പ്രദേശത്തെ ചെറുകിട മീൻപിടുത്തക്കാർ ഇപ്പോൾ തന്നെ ഭയപ്പാടിലാണ്. മാത്രമല്ല മണ്ണടിഞ്ഞുകൂടുന്നതും ഇവിടെയാണ്. അതോടെ നിരന്തരമായ ഡ്രഡ്ജിംഗും ഇവിടെ നടക്കും. ഇന്ത്യയിലെ ജനസാന്ദ്രത ഏറിയ പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഒന്നാണ് കരിങ്കുളം. ഇവിടെയുള്ള മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ തുറമുഖം പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുമെന്നുറപ്പാണ്. ഖനനമേഖലയിൽ നിന്ന് കടൽമാർഗവും കരമാർഗവും എത്തുന്ന പാറക്കല്ലുകൾ തുറമുഖ നിർമാണമേഖലയിലേക്കെത്തിക്കുന്നതിന് നിരവധി ബാർജുകൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവരും. തിരുവനന്തപുരം, കന്യാകുമാരി ജില്ലകളിലെ ആയിരക്കണക്കിന് ചെറുകിട മീൻപിടുത്തക്കാരുടെ തൊഴിലിന് ഇത് വലിയ ഭീഷണിയായിരിക്കും (ഏ.ജെ.വിജയൻ).

മൂവായിരത്തിൽ താഴെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങളെ കുടിയിറക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് EIA സമ്മതിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് ഇരുപതിനായിരത്തിനു മുകളിൽ ആവാമെന്നാണ് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഭയക്കുന്നത്. ദരിദ്രജനങ്ങൾ പരമ്പരാഗതമായി തൊഴിലെടുത്ത് ജീവിക്കുന്ന പ്രകൃതിയെ, മൂലധനശക്തികളുടെ നിർമാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി തുറന്നുകൊടുക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന സാമൂഹിക അസ്വസ്ഥതകൾ, തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിൽ നിർണായകമാകേണ്ടതുണ്ട്. തനത് സംസ്കാരവും സ്വത്വബോധവുമുള്ള ജനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലാകുമ്പോൾ ഇത് വളരെ പ്രാധാന്യം അർഹിക്കുന്നു. അടിമലത്തുറ, പൂവാർ,

പൂന്തുറ എന്നീ മത്സ്യഗ്രാമങ്ങൾ പൂർണമായും മത്സ്യബന്ധനത്തിൽ നിന്ന് വിട്ടുനിൽക്കേണ്ടി വരും. വിവിധ തൊഴിലുകളിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന, സാമ്പത്തികമായി താഴെത്തട്ടിലുള്ള ആളുകളാണ് ഈ ജനസംഖ്യയിൽ ഭൂരിഭാഗവും. സാമ്പത്തിക പിന്നോക്കാവസ്ഥയും സാമൂഹിക സവിശേഷതകളും മൂലം സാമുദായികമായ അസ്വസ്ഥതകൾ വളരെ വേഗം പൊട്ടിപ്പുറപ്പെടുന്ന സ്ഥലങ്ങളാണ് വിഴിഞ്ഞം പൂവാർ മേഖലകൾ. ഇവിടെയുള്ള പതിനായിരക്കണക്കിന് ആളുകൾ തങ്ങളുടെ തൊഴിലിടത്തിൽ നിന്ന് പുറത്താവുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ജനങ്ങൾ, മതവിഭാഗങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള വെവ്വേറെ കുടുംബങ്ങളായി പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം മേഖലകളിൽ കഴിയുന്ന സവിശേഷ സാമൂഹികഘടനയാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. ഒരു സമുദായം തനിച്ചാവുന്ന മേഖലയിലേക്ക് മറ്റു സമുദായക്കാർ തൊഴിൽ തേടി വരുന്നത് സംഘർഷങ്ങൾക്കു കാരണമായ ചരിത്രവുമുണ്ട് ഈ മേഖലയിൽ. തുറമുഖം മൂലം തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയിൽ ഇത്തരം അസ്വസ്ഥതകൾ ഏത് രൂപത്തിൽ വികസിക്കുമെന്ന് പറയാനാവില്ല. ഈ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾ തൊഴിൽ തേടി മറ്റു സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് പലായനം ചെയ്യാൻ നിർബന്ധിതരാകും. തീരദേശത്തുനിന്ന് കൂടുതൽ ആളുകൾ തൊഴിൽതേടി തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലേക്ക് വരാനും ഇതു കാരണമാകും. വ്യവസായവൽകൃത നഗരമല്ലാത്ത തിരുവനന്തപുരത്തിന് ഇത്തരം ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ നൽകാൻ ശേഷിയുണ്ടാവില്ല. ഇപ്പോൾ പൂർണമായും വ്യക്തമായും പറയാനാവില്ലെങ്കിലും ഈ സാഹചര്യം മുൻകൂട്ടിക്കണ്ട് പരിഹാരം നിർദ്ദേശിക്കേണ്ടതില്ലേ?

ഇനിപ്പറയേണ്ടത് വിനോദസഞ്ചാരമേഖലയെക്കുറിച്ചാണ്. തുറമുഖ നിർമാണപദ്ധതിയുടെ തുടക്കത്തിൽ അത് വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് വെളിവാക്കിയിരുന്നു. തുറമുഖം മൂലം ഉണ്ടാകുന്ന തീരമൊലിപ്പ് കോവളത്തെ ഹോട്ടലുകളെയും റിസോർട്ടുകളെയും ബാധിക്കുമെന്ന് EIA നേരത്തെ തന്നെ വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. ഒരു ഡസൻ ഹോട്ടലുകളെങ്കിലും ഇങ്ങനെ തകരുമെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെട്ടു. എന്നാൽ ഈ ഹോട്ടലുകൾ തീരപ്രദേശ നിയന്ത്രണനിയമം ലംഘിച്ച് നിർമിക്കപ്പെട്ടവയായതിനാൽ അവ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊള്ളട്ടെ എന്നാണ് EIAയിലെ നിലപാട്. വിഴിഞ്ഞത്ത് തുറമുഖത്തോടൊപ്പം വാണിജ്യ-ടൂറിസ സമുച്ചയം വികസിപ്പിക്കുമെന്നാണ് സർക്കാരിന്റെ വാദം. എന്നാൽ ഇത് ലാഭകരമാകുമോ എന്ന സംശയം ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ഉയർത്തുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലേക്ക് നിലവിലുള്ളതിന്റെ പത്തിരട്ടിയെങ്കിലും ടൂറിസ്റ്റുകൾ വന്നെങ്കിൽ മാത്രമേ ഈ മേഖല ലാഭകരമാവുകയുള്ളൂ. അതേസമയം പരിഗണിക്കേണ്ട മറ്റൊരു വൈരുദ്ധ്യമുണ്ട്. കേരളത്തിലെ വിനോദ

സഞ്ചാരമേഖലയുടെ ആകെ വരുമാനത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് തിരുവനന്തപുരമാണ് നൽകുന്നത്. ഇത് ഏകദേശം എണ്ണായിരം കോടി രൂപ വരും. ഇതിൽ അയ്യായിരം കോടി രൂപ വിഴിഞ്ഞം മുതൽ അമ്പലത്തുറ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ റിസോർട്ടുകളിൽ നിന്നാണ് വരുന്നത്. ഈ ഭാഗത്തുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളാണ് തുറമുഖനിർമാണം മൂലം ഭീഷണി നേരിടുന്നത്. ഒരുവശത്ത് അയ്യായിരം കോടി രൂപയുടെ വരുമാനമുള്ള, ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു മേഖല തകർക്കുകയും മറുവശത്ത് ഇതേ മേഖലക്കായി പുതിയ സ്ഥാപനം തുറക്കുകയും ചെയ്യുന്നുവെന്നതാണ് ഇതിലെ വൈരുദ്ധ്യം. ഇത് പരിശോധിക്കുകയും വിശദീകരിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവും സൈനികാവശ്യവും

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് സൈനികമായ ആവശ്യകതയുണ്ടെന്നും ഒരു പ്രതിരോധ താവളമായി ഇത് മാറുമെന്നും അധികാരികൾ അവകാശപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടിൽ തീരസേനയുടെയും നാവികസേനയുടെയും പ്രവർത്തനത്തിനായി ബെർത്തുകൾ മാറ്റി വയ്ക്കാൻ തയ്യാറായതും. ഒരർത്ഥത്തിൽ ഇതിലൊരു സാംഗത്യമുണ്ട്. അറ്റ്ലാന്റിക് സമുദ്രത്തെയും ശാന്തസമുദ്രത്തെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതാകയാൽ ഇന്ത്യൻസമുദ്രം ഒരു പ്രധാന കപ്പൽപ്പാത തന്നെയാണ്. യുദ്ധസാഹചര്യങ്ങളിലും ഈ കപ്പൽപാത പ്രധാനമാണ്. ഇതു മനസ്സിലാക്കിയാണ് ഡീഗോ ഗാർഷ്യയിൽ അമേരിക്ക ഒരു സൈനികത്താവളം നിർമ്മിച്ചത്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഈ മേഖലയിൽ ഒരു തുറമുഖം വരുമ്പോൾ അതിന് സൈനികസുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വലിയ പ്രാധാന്യമുണ്ടാവുകയും ചെയ്യും. അതു കൊണ്ടാണ് മുമ്പൊരിക്കൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം നിർമ്മിക്കാൻ തയ്യാറായി വന്ന സൂം ഡവലപ്പേഴ്സിനു കേന്ദ്രസർക്കാർ അനുമതി നിഷേധിച്ചത്. സൂം ഡെവലപ്പേഴ്സിനു ചൈനീസ് ബന്ധമുണ്ടായിരുന്നു എന്നായിരുന്നു കേന്ദ്രസർക്കാർ നിലപാട്. അന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന് നേതൃത്വം കൊടുത്ത രാഷ്ട്രീയകക്ഷിയാണ് ഇന്ന് സംസ്ഥാന ഭരണത്തിന് നേതൃത്വം നൽകുന്നത്. മലയാളിയായ ഏ.കെ.ആന്റണി ആയിരുന്നു അന്നത്തെ കേന്ദ്ര പ്രതിരോധമന്ത്രി എന്നത് കൂടി പരിഗണിക്കണം. ഇനി കേരളത്തിലെ പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെ താഴെ പറയുന്ന വാക്കുകൾ ശ്രദ്ധിക്കുക :

“നോക്കൂ. ഇനി ചൈനയുടെ ഭീഷണിയാണ് പ്രശ്നമെങ്കിൽ പോലും 2012ൽ കൊളംബോ തുറമുഖത്ത് തലപൊക്കിയ ചൈനീസ് അന്തർവാഹിനി ഉയർത്തിവിട്ട ആശങ്കകൾ ചില്ലറയായിരുന്നില്ല. ഇന്ത്യയുടെ മൂക്കിന് ഏതാനും കിലോമീറ്റർ അകലെ പൊങ്ങിയ ചൈനീസ് അന്തർവാഹിനി ഇന്ത്യയുടെ തെക്കേ മുനമ്പ് നാവികസേനയുടെ

തലവേദനയാക്കി മാറ്റി. ആ ഘട്ടത്തിലാണ് നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്ത് തങ്ങൾക്ക് 500 മീറ്റർ ബർത്ത് അനുവദിക്കണമെന്ന് ഇന്ത്യൻ നേവി ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. അന്ന് എന്റെ സബ്മിഷന് മറുപടിയായി മന്ത്രി ബാബു പറഞ്ഞത് അക്കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവും വേണ്ട എന്നായിരുന്നുവെങ്കിലും കഴിഞ്ഞാഴ്ച ഇതേ ചോദ്യത്തിന് ബാബുവിന്റെ മറുപടി അവരൊന്നും ഇപ്പോൾ ചിത്രത്തിലില്ല എന്നായിരുന്നു. അതായത് ഇന്ത്യൻ നേവി പോലും തങ്ങൾക്ക് അല്പം സ്ഥലം വേണമെന്നഭ്യർത്ഥിച്ച് കാത്തുകെട്ടിക്കിടക്കേണ്ട അവസ്ഥ." (വിഴിഞ്ഞം പൊതുമേഖലയിൽ നിലനിർത്തണം, വി.എസ് അച്ചുതാനന്ദൻ, മാതൃഭൂമി ദിനപത്രം, 19-06-2015).

ചുരുക്കത്തിൽ, നിലവിലുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ അനിവാര്യമാണെന്ന് തീർച്ചയില്ലാത്തതും, നടപ്പാക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇരുപതിനായിരം മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ കുടിയിറക്കേണ്ടിവരുന്നതും, പദ്ധതിപ്രദേശത്തും സമീപപ്രദേശങ്ങളിലും പാരിസ്ഥിതികമായി വലിയ ആഘാതമുണ്ടാക്കുന്നതും, സാമുദായിക അസ്വാസ്ഥതകൾക്ക് വഴിതെളിക്കാവുന്നതും, സംസ്ഥാനസർക്കാരിന് അപരിഹാര്യമായ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത ഉണ്ടാക്കാവുന്നതുമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി. ഒരു വൻകിട ഇന്ത്യൻ കുത്തകയുടെ സാമ്പത്തിക താത്പര്യത്തെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുപരി കേന്ദ്രസർക്കാർ ഒരു പരിഗണനയും ഈ പദ്ധതിക്കു നൽകുന്നില്ല എന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. രാജ്യത്തിന്റേതായ യശസ്സ് ഉയർത്തുന്ന സൈനികതാൽപര്യവും ഈ പദ്ധതിക്കുണ്ട് എന്ന് വാദിക്കുമ്പോൾ എന്തുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ പദ്ധതിക്കുവേണ്ട തുക മുടക്കാൻ വിമുഖത കാട്ടുന്നത്? സാമൂഹികാഘാതം ഉണ്ടാകുമെന്ന് സമ്മതിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ എന്തുകൊണ്ടാണ് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാനസർക്കാരുകൾ അതിന് പരിഹാര നിർദ്ദേശം സ്വരൂപിക്കാത്തതും വേണ്ട തുക മാറ്റിവയ്ക്കാൻ മടിക്കുന്നതും? തെക്കൻ കേരളത്തിൽ അസ്ഥിരതയുണ്ടാക്കാൻ തക്ക പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതപ്രവർത്തനങ്ങൾ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അവ നടപ്പാക്കണമെങ്കിൽ യുക്തമായ പാരിസ്ഥിതിക പരിപാലനപ്രവർത്തനങ്ങൾ അനിവാര്യമാണ്. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇവ അവഗണിക്കപ്പെടുന്നത്? ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കൂടുതൽ വിശദമായ പഠനങ്ങൾ ഉണ്ടാവുകയും അവ ജനകീയ ചർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുകയും വേണം. ■