



# വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിന് സിയാലിന്റെ സമഗ്രപദ്ധതി

വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിനും സമീപ ഗ്രാമങ്ങളിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുമായി 129.30 കോടി സിയാൽ ചെലവിടുന്നു

നാല് പുതിയ പാലങ്ങൾ, നിരവധി റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം

ചെങ്ങൽതോട് നവീകരണം

വെള്ളപ്പൊക്കത്തിൽ പ്രദേശങ്ങൾ ഒറ്റപ്പെടുപോകാതിരിക്കാൻ നടപടി

ജനകീയ പിന്തുണയോടെ മാത്രം വികസനം





# 129.30 കോടി രൂപയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ: വിഭാഗങ്ങൾ

നമ്പർ	പദ്ധതി	അടങ്കൽ തുക	നിലവിലെ സ്ഥിതി
1	കൈതക്കാട്ടുചിറ ശുചീകരണം-1	1,03,253	പൂർത്തിയായി
2	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ വീതിയും ആഴവും കൂട്ടൽ നീച്ച്-3(ഫേസ്-1)	1,40,00,000	പൂർത്തിയായി
3	ചെത്തിക്കോട് പാലം	6,88,00,125	പുരോഗമിക്കുന്നു
4	എ.പി.വർക്കി റോഡ് പാലം	8,48,92,470	പൂർത്തിയായി
5	വിമാനത്താവളത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള കാന	9,16,15,825	പൂർത്തിയായി
6	തുറവുകര പാലത്തിലേയ്ക്കുള്ള അപ്രോച്ച് റോഡ് ഉയർത്തൽ	34,88,196	പൂർത്തിയായി
7	ചെങ്ങൽതോട് ശുചീകരണം	5,19,950	പൂർത്തിയായി
8	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം നീച്ച്-1	14,79,00,086	പുരോഗമിക്കുന്നു
9	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം നീച്ച്-2 (ഡയമണ്ട് സോ)	4,39,00,000	പൂർത്തിയായി വരുന്നു
10	കുഴിപ്പള്ളം പാലം	8,26,68,626	പാലം പൂർത്തിയായി അപ്രോച്ച് റോഡ് പുരോഗമിക്കുന്നു
11	കൈതക്കാട്ടുചിറ ശുചീകരണം-2	7,97,700	പൂർത്തിയായി
12	ചൊവ്വര-പാനായിക്കടവ് ശുചീകരണം	19,46,474	പൂർത്തിയായി
13	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം നീച്ച്-2, റോഡ് നിർമ്മാണം	19,15,00,000	പുരോഗമിക്കുന്നു
14	എ.പി.വർക്കി പാലം അപ്രോച്ച് റോഡ്	3,84,85,097	പൂർത്തിയായി

നമ്പർ	പദ്ധതി	അടങ്കൽ തുക	നിലവിലെ സ്ഥിതി
15.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നിരപ്പാക്കൽ	34,17,000	പൂർത്തിയായി
16.	വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളിലെ കാന നിർമ്മാണം	2,01,24,825	പൂർത്തിയായി
17.	തുറവുകര പാലം അപ്രോച്ച്- സംരക്ഷണ ഭിത്തി	3,49,26,285	പൂർത്തിയായി വരുന്നു
18.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം നീച്ച്-4	11,15,01,297	പുരോഗമിക്കുന്നു
19.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം നീച്ച്-5	11,10,76,395	പുരോഗമിക്കുന്നു
20.	നേവൽ എൻക്ലേവ്- ആവണംകോട് കാന	2,32,99,011	പൂർത്തിയായി
21.	കളിപ്പാട് ലിഫ്റ്റ് ഇനിഷ്യേഷൻ പദ്ധതി	5,00,000	പൂർത്തിയായി
22.	തുറവുകരയിൽ തുടർ പാലം	1,28,99,144	പുരോഗമിക്കുന്നു
23.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ ആഴം, വീതി കൂട്ടൽ നീച്ച് -4	1,09,84,000	പുരോഗമിക്കുന്നു
24.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ ആഴം, വീതി കൂട്ടൽ നീച്ച്-5	70,16,000	പുരോഗമിക്കുന്നു
25.	ചെങ്ങൽതോടിൽ റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്	20,40,10,463	പ്രവൃത്തി അനുവദിച്ചു. നിർമ്മാണം അടുത്ത സീസണിൽ
26.	ചെങ്ങൽതോട്, കൈതക്കാട്ട് ചിറ എക്സ്കവേറ്റർ ഉപയോഗിച്ച് ശുചീകരണം	28,90,000	പൂർത്തിയായി വരുന്നു
	ആകെ	1,29,30,34,138	



കൊച്ചി വിമാനത്താവള കമ്പനിയായ സിയാലും വിമാനത്താവളത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളും നാട്ടുകാരും രണ്ടരദശകങ്ങളായി പരസ്പര സഹകരണത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുകയാണ്. വിമാനത്താവളത്തിൽ നിർവഹിച്ചുവരുന്ന ഓരോ വികസന പദ്ധതിയുടേയും പ്രയോജനം തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്കും നാട്ടുകാർക്കും ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ മേഖലയുടെ സമഗ്രവികസനത്തിന് അവ വഴിതെളിച്ചിട്ടുണ്ട്. സമീപ ഗ്രാമങ്ങൾ, മുൻസിപ്പാലിറ്റി എന്നിവയിൽ നിന്നുള്ള അയ്യായിരത്തിലധികം വ്യക്തികൾ ഉൾപ്പെടെ പന്ത്രണ്ടായിരത്തോളം പേർ ഈ വിമാനത്താവളത്തിൽ ജോലിചെയ്യുന്നു.

കൊച്ചി വിമാനത്താവളം നിരവധി വെല്ലുവിളികൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. രണ്ട് തവണ ജില്ലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടായത് വിമാനത്താവളത്തേയും ബാധിച്ചു. വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധമൊന്നുമില്ലെങ്കിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച തെറ്റിദ്ധാരണകൾ നിരവധിയാണ്. അവ ഇവിടെ വിശദമാക്കുന്നുണ്ട്. വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയ്ക്കായി 129.30 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികളാണ് സിയാൽ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. നാലു പഞ്ചായത്തുകളേയും ഒരു മുൻസിപ്പാലിറ്റിയേയും സമഗ്രമായി ഉൾക്കൊള്ളുന്നവിധത്തിലുള്ള ഈ പദ്ധതികൾ സിയാൽ ഇവിടുത്തെ നാട്ടുകാർക്കായി സമർപ്പിക്കുകയാണ്. ഈ മേഖലയുടേയും നാട്ടുകാരുടേയും ക്ഷേമത്തിന് സിയാൽ മുൻതൂക്കം നൽകുന്നു. വലിയ പ്രകൃതി ക്ഷോഭങ്ങളെ ചെറുത്തുതോൽപ്പിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയില്ല. എന്നാൽ അവയുടെ ആഘാതത്തെ തടയാൻ നമുക്ക് കഴിയും

## 129.30 കോടിയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനം

വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണമാണ് പ്രാഥമിക ലക്ഷ്യമെങ്കിലും ഈ മേഖലയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് സിയാൽ മുൻതൂക്കം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ചെത്തിക്കോടിൽ 6.88 കോടി രൂപമുടക്കിയും എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ 12.34 കോടി രൂപ മുടക്കിയും പണിപൂർത്തിയായി വരുന്ന പാലങ്ങൾ തന്നെ ഉദാഹരണം. ചെങ്ങൽതോടിന് നാൽപ്പത് മീറ്ററോളം വിതിയുള്ള ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ നേരത്തെ തോടിൽ ഇറങ്ങിക്കിടക്കുന്നവിധത്തിലുള്ള ചപ്പുത്തുകളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. മഴക്കാലത്ത് ഇവ വെള്ളത്തിനടിയിലാകും. തുറവുകര മേഖലയിലുള്ളവർക്ക് ചെങ്ങൽ, കാലടി, അങ്കമാലി ഭാഗത്തേയ്ക്കുള്ള ബന്ധം മുറിയും. വെള്ളം ഇറങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ഈ മേഖലയിലെ ഇരുപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്കും യാത്രാബന്ധമുണ്ടാകുമായിരുന്നുള്ളൂ. മൊത്തം 19 കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവിട്ട് സിയാൽ ഇവിടെ പാലങ്ങൾ പണിയുന്നത് ഈ മേഖലയിലുള്ളവരോടുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധത കൊണ്ടുമാത്രമാണ്. പാലങ്ങൾ നിലവിൽ വരുന്നതോടെ ചെങ്ങൽതോടിൽ ജലം ഉയർന്നാൽ പോലും ഇരുകരകൾ തമ്മിലുള്ള യാത്രാബന്ധം മുറിയില്ല. തുറവുകര പ്രദേശത്തുള്ളവർ ഒറ്റപ്പെട്ടില്ല. വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പ് തുറവുകര നിവാസികൾക്ക് നായത്തോടിലേയ്ക്ക് നേരിട്ട് ബന്ധപ്പെടാനുള്ള റോഡ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. വിമാനത്താവള നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി റോഡുകൾ സിയാൽ നാട്ടു

കാർക്കായി പണികഴിപ്പിച്ചിരുന്നു. മുമ്പ്, തകർന്നുപോയിരുന്ന റോഡിന് പകരം കല്ലുംകൂട്ടം ഭാഗത്ത് റോഡ് നിർമ്മിച്ചു.. കൊടിഞ്ഞിലിയിൽ കലുക് നിർമ്മിച്ചതോടെ വടക്ക് നായത്തോട്, അങ്കമാലി ഭാഗത്തേയ്ക്കും യാത്ര എളുപ്പമായി. തുറവുകര ഭാഗത്തുള്ളവരുടെ ദീർഘകാല ആവശ്യമായിരുന്നു ഇത്. കിഴക്ക് കല്ലുംകൂട്ടം മുതൽ പടിഞ്ഞാറ് കല്ലയം വരെ സിയാൽ റിങ് റോഡ് പണികഴിപ്പിച്ചതോടെ തെക്കൻ മേഖലയിലുള്ളവരുടെ യാത്ര പ്രശ്നങ്ങൾ വലിയ അളവുവരെ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടു. ഇഷ്ടിക കളങ്ങളും സ്വകാര്യവസ്തുക്കളും ആയിരുന്നു നേരത്തെ ഈ മേഖലയിൽ. അവ മറികടന്നുവേണം തുറവുകര, കാഞ്ഞൂർ മേഖലയിലുള്ളവർ അങ്കമാലി, കാലടി, നായത്തോട്. പ്രദേശത്ത് പോകാൻ. വലിയ യാത്രാക്ലേശമായിരുന്നു അക്കാലത്തുണ്ടായിരുന്നത്. വിമാനത്താവളം വന്നതോടെ സിയാലിന്റെ മുൻകൈയിൽ തെക്ക്-വടക്ക് പ്രദേശങ്ങളെ യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പൊതു പാതകളുണ്ടായി.

## ചെങ്ങൽതോടിൽ ചെയ്യുന്നത്

വിമാനത്താവള പരിസരത്ത് വെള്ളപ്പൊക്കം വരുമ്പോഴെല്ലാം ശ്രദ്ധാകേന്ദ്രമാകുന്ന ജലപാതയാണ് ചെങ്ങൽതോട്. റൺവെ നിർമ്മാണത്തിനായി ചെങ്ങൽതോട് കെട്ടിയടച്ചതാണ് മേഖലയിലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് കാരണം എന്നതാണ് പ്രധാന ആരോപണം. പെരിയാറിൽ കാഞ്ഞൂർ ഭാഗത്ത് തുടങ്ങി, ചെങ്കൽ, തുറവുകര, ചെത്തിക്കോട്, കൊടിഞ്ഞിലി, കുഴിപ്പള്ളം,

ആവണംകോട്, നെടുവണ്ണൂർ പ്രദേശത്തുകൂടി ഒഴുകി വീണ്ടും പെരിയാറിൽ വന്നുചേരുന്നതാണ് ചെങ്ങൽതോട്. റൺവെ പണികഴിപ്പിക്കാനായി നിലവിൽ കോസ്റ്റോർഡ് സ്പ്രോഷനുമുഖ്യമുള്ള ഭാഗംമുതൽ കുഴിപ്പള്ളം ഭാഗം വരെയുള്ള 600 മീറ്ററാണ് നീക്കത്തേണ്ടിവന്നത്. പകരം ആറാം ഗേറ്റിന് സമീപം മുതൽ റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുള്ള ചുറ്റുമതിലിന് സമാന്തരമായി മൂന്നര കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ ഡൈവർഷൻ കനാൽ നിർമ്മിക്കുകയും ചെങ്ങൽതോടിന്റെ ബന്ധം കുഴിപ്പള്ളത്ത് വച്ച് പുന:സ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്തു.

ചെങ്ങൽതോടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം. പലരും കരുതുന്നതുപോലെ പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമല്ല ചെങ്ങൽതോട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ തിരിച്ചാണ്. നെടുമ്പാശ്ശേരി, നായത്തോട്, ചെത്തിക്കോട്, തുറവുകര ചെങ്ങൽ, പ്രദേശത്ത് മഴപെയ്യുമ്പോൾ അധികമായി ഉണ്ടാകുന്ന ജലം പെരിയാറ്റിലേയ്ക്ക് ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമാണ് ചെങ്ങൽതോട്. വിമാനത്താവള റൺവെ സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് 8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലും പെരിയാർ 1 മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത് എന്നത് മനസ്സിലാക്കിയാൽ ഇക്കാര്യം ബോധ്യപ്പെടും. മഴപെയ്യുമ്പോൾ, ജലം, ഉയരം കൂടിയ മേൽപ്പറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്ന് ഉയരം കുറഞ്ഞ സ്ഥലമായ പെരിയാറിലേയ്ക്ക് ഒഴുകുന്നു. മഴക്കാലത്ത് പെരിയാറിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ ഒഴുക്ക് വിപരീത ദിശയിലാകും. പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം തിരികെ

ചെങ്ങൽത്തോടിലേയ്ക്ക് പ്രവേശിക്കും. റൺവെ പണികഴിപ്പിക്കാനായി ചെങ്ങൽത്തോട് വഴിതിരിച്ചുവിട്ടു എന്നത് ശരിയാണ്. അപ്രകാരം ചെയ്യാതെ റൺവെ നിർമ്മിക്കാൻ സാധ്യമാവുമായിരുന്നില്ല. 1999ൽ തന്നെ റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകുന്ന തരത്തിൽ ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നിർമ്മിക്കാൻ തുടങ്ങിയിരുന്നു. പ്രമുഖ രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കൾ, കാഞ്ഞൂർ, ശ്രീമൂലനഗരം, നെടുമ്പാശ്ശേരി പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാർ, ജലസേചന വകുപ്പ്, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവരുമായി നിരവധി തവണ ചർച്ചകൾ നടത്തിയശേഷമാണ് ചെങ്ങൽത്തോട് ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ രൂപരേഖ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടത്. ഇതനുസരിച്ച്, ഡൈവേർഷൻ കനാലിനായി (വിമാനത്താവള പദ്ധതിയ്ക്ക് ആദ്യം നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന സ്ഥലത്തിന് പുറമെ) 38 മീറ്റർ വീതിയിൽ രണ്ടാമതായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തു. റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്താണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നിർമ്മിച്ചത്. റൺവെ മുറിച്ച് കടന്ന് കഴുപ്പുള്ളം ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പോകുന്നതിന് പകരം റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുകൂടി കഴുപ്പുള്ളം ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പോകുന്ന രീതിയിലാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമ്പോൾ പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള അധികജലം തിരിച്ചൊഴുകാൻ ഈ സംവിധാനം ഉപകരിക്കപ്പെടുന്നതാണ്.

### ഡൈവേർഷൻ കനാൽ

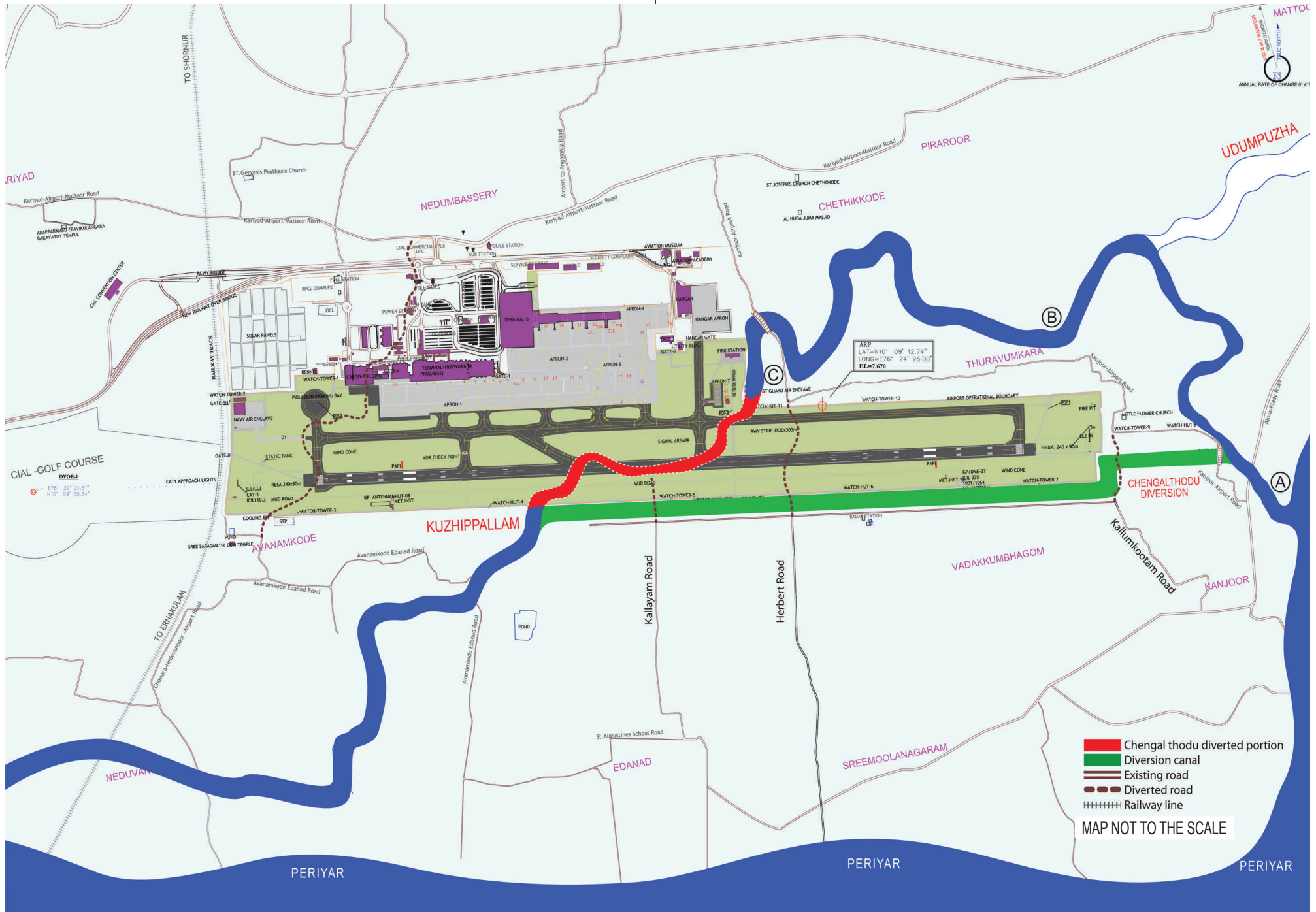
2018ലേക്ക് നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പ്രളയമാണ്.

റൺവെ രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് സിയാൽ എൻജിനീയറിങ്ങ് വിഭാഗം ചെങ്ങൽത്തോടിനെക്കുറിച്ച് വിശദമായി പഠിച്ചിരുന്നു. ഈ മേഖലയിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്ന പരമാവധി മഴ മണിക്കൂറിൽ 72 മി.മി ആണ്. ഇതനുസരിച്ച് 41.53 ക്യുമെക്സ് ജലം ചെങ്ങൽത്തോടിലൂടെ പെരിയാറിലേക്ക് ഒഴുകും. ഇത് പരമാവധിയാണ്. വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പും ഇപ്പോഴും ഇതു തന്നെയാണ് തോടിന്റെ ശേഷി. എന്നാൽ 2018 ആഗസ്റ്റിലെ പ്രളയത്തിൽ പെരിയാറിലൂടെ ഒഴുകിയെത്തിയത് 6500 ക്യുമെക്സ് ജലമാണ്. സ്വാഭാവികമായും ഈ അധികജലം ചെങ്ങൽത്തോട് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമാന്തര ജലബഹിർഗമന സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ ഒഴുകും. അവയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകും.പെരിയാറിൽ നിന്ന് നിന്ന് തുടങ്ങി പെരിയാറിൽ തന്നെ അവസാനിക്കുന്ന സമാന്തര സംവിധാനങ്ങളായ ഇത്തരം തോടുകളെ ഒക്കെ അപ്രസക്തമാക്കുന്ന തരത്തിലാണ് 2018ൽ പ്രളയം സംഭവിച്ചത്. ഇത്തരമൊന്ന് ആവർത്തിച്ചാൽ തടഞ്ഞു നിർത്താൻ ഈ ജില്ലയ്ക്ക് തന്നെ കഴിയില്ല. അതേസമയം ചെറിയ രീതിയിലുള്ള വെള്ളപ്പൊക്കം തടയാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾക്ക് സിയാൽ നേരത്തെത്തന്നെ തുടക്കമിട്ടിരുന്നു. ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ കല്ലുംകൂട്ടുംഭാഗത്ത് കരിങ്കല്ല് പൊട്ടിച്ച് ആഴംകൂട്ടുക, കനാലിന്റെ വശങ്ങൾ ബലപ്പെടുത്തുക, റിംഗ് റോഡ് ഉണ്ടാക്കുക, തുറവുകൾ ഭാഗത്ത് ഗേറ്റ് നമ്പർ-6 ന്റെ മുൻപായി പാലം പണിയുക തുടങ്ങിയ പ്രവൃത്തികൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്നു. ഇവയിൽ മിക്കവയും അവസാനഘട്ടത്തിലാണ്.



തുറവുകൾ മുതൽ കുഴിപ്പുള്ളും വരെ മൂന്നരകിലോമീറ്റർ ദൂരമുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിനായി 38 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം സിയാൽ നേരത്തെ തന്നെ ഏറ്റെടുത്തിരുന്നു. 23 മീറ്റർ വീതിയുള്ള കനാൽ നിർമ്മിക്കാനായിരുന്നു ഉദ്ദേശ്യം. ഇത് നിർവഹിക്കാനായാൽ ഈ മേഖലയിലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് ശാശ്വത പരിഹാരമാകും. ഈ പദ്ധതി അതീവ പ്രാധാന്യം നൽകി നടത്തുകയായിരുന്നു. എന്നാൽ കോവിഡ് വ്യാപനത്തെത്തുടർന്നുണ്ടായ ലോക്ഡൗൺ വലിയ പ്രതിസന്ധികൾ സൃഷ്ടിച്ചു. രണ്ടരമാസം ഒരു തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയും നടന്നില്ല. തൊഴിലാളികളേയും യന്ത്രസാമഗ്രികളേയും എത്തിക്കുന്നതിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ടു. ഈ സമയനഷ്ടം ഇല്ലായിരുന്നെങ്കിൽ മുൻ നിശ്ചയിച്ചതുപോലെ 23 മീറ്റർ വീതിയിൽ തന്നെ ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധരിക്കാമായിരുന്നു. ലോക്ഡൗൺ മാറിയതോടെ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ലോക്ഡൗൺ കാലത്തുണ്ടായ സമയനഷ്ടംമൂലം നിലവിൽ എട്ട് മീറ്റർ വീതിയിലാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നവീകരിക്കുന്നത്. പാർ ശ്വഭിത്തി കെട്ടൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമഗ്രമായ പദ്ധതിയാണ് ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അടുത്ത മഴക്കാലത്തിന് മുമ്പ് ഈ പദ്ധതി പൂർണ്ണരീതിയിൽ പൂർത്തിയാക്കുന്നതോടെ ഈ മേഖലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണി പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാകും.

# ഡൈവേർഷൻ കനാൽ രൂപരേഖ



## ചെങ്ങൽതോടിലെ വെള്ളക്കെട്ട്

വർഷത്തിൽ ഒമ്പതുമാസമെങ്കിലും ഏറെക്കുറെ വരണ്ട് കിടക്കുന്ന തോടാണിത്. ശക്തമായ മഴയുണ്ടാകുമ്പോൾ പെയ്ത്തുവെള്ളം ഇതിലെ ഒഴുക്കും ചെറിയ കൈത്തോടുകളിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളവും ചെങ്ങൽതോടിലേക്ക് ഇറങ്ങും. ചെങ്ങൽതോടിന്റെ നിരവധി ഭാഗങ്ങളിൽ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളും നാട്ടുകാരും ചപ്പാത്തുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുണുകൾ ഉയർത്തി സ്ലാബ് വാർത്ത് പാലം പണികഴിപ്പിക്കുന്നതിന് പകരം തോടിൽ മണ്ണിട്ട് നികത്തിയാണ് ചെത്തിക്കോട്, ചെങ്ങൽ മേഖലകളിൽ ചപ്പാത്തുകൾ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ ചപ്പാത്തുകളിൽ ചെറിയ പൈപ്പുകൾ ഇട്ടിരുന്നു. ഈ പൈപ്പുകളിലൂടെയാണ് വർഷകാലത്ത് വെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിലൂടെ പെരിയാറിലേക്ക് ഒഴുകിയിരുന്നത്. ഇക്കഴിഞ്ഞ രണ്ട് പ്രളയകാലത്ത് അതിശക്തമായ മഴയുണ്ടായി. നെടുമ്പാശ്ശേരി, കാഞ്ഞൂർ മേഖലയിലെ പെയ്ത്തുവെള്ളം അതിവേഗത്തിൽ ഒഴുകിപ്പോകാൻ മേൽപ്പറഞ്ഞ ചപ്പാത്തുകൾ തടസ്സമായി. 2018-ലേക്ക് നൂറ്റാണ്ടിലെ പ്രളയമായിരുന്നു. അതിന്റെ ആഘാതങ്ങൾ തടയാൻ ആർക്കും കഴിയുമായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ ഈ ചപ്പാത്തുകളുടെ ഭാഗത്ത് ശാസ്ത്രീയമായ ജല ബഹിർഗമന മാർഗ്ഗം ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ 2019-ൽ ഈ മേഖലകളിൽ വെള്ളം കയറുമായിരുന്നില്ല. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ സിയാൽ കോടിക്കണക്കിന് രൂപമുടക്കി പാലങ്ങൾ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

## മാഞ്ഞാലിത്തോട്, എൻ.ഐ.ടി വസ്തുതകൾ

നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ വിമാനത്താവളം നിലനിൽക്കണമെന്നത് എല്ലാവരുടേയും ആവശ്യമാണ്. റൺവെ നിർമ്മാണത്തിന് ചെങ്ങൽതോട് വഴിതിരിച്ചുവിട്ടതിന്റെ രീതിയിലാണ് ചിലർക്ക് പ്രശ്നം. ചെങ്ങൽതോടിനെ മാഞ്ഞാലിത്തോടായി ബന്ധിപ്പിക്കണം എന്നതാണ് മറ്റൊരു വിഭാഗത്തിന്റെ ആവശ്യം. നിരവധി കുടിയോലോചനകൾ, എൻജിനീയറിങ് പഠനങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുശേഷമാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ രൂപരേഖ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ നാഷണൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ടെക്നോളജി (എൻ.ഐ.ടി)യാണ് പഠനം നടത്തിയത്. നാട്ടുകാർ, ജനപ്രതിനിധികൾ, എൻജിനീയറിങ് വിദഗ്ധർ എന്നിവരുടെ കൂടി അഭിപ്രായങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് എൻ.ഐ.ടി പഠന റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചത്.

പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം, റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം, നിലവിലുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ നവീകരണം എന്നിവയിലാണ് എൻ.ഐ.ടി പഠനത്തിൽ ഊന്നൽ നൽകിയിട്ടുള്ളത്. അവയൊക്കെ സിയാൽ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വടക്ക്-കിഴക്ക് ഭാഗത്തുള്ള ചെങ്ങൽതോടിനെ വടക്കുപടിഞ്ഞാറേ ഭാഗത്തുള്ള മാഞ്ഞാലിത്തോടായി ബന്ധിപ്പിച്ചുവെക്കണമെന്ന് എൻ.ഐ.ടി. റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ജില്ലയുടെ

ടക്കുഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകുന്ന ചാലക്കുടി പുഴയുടെ കൈവഴിയാണ് മാഞ്ഞാലിത്തോട്. ചാലക്കുടി പുഴയിൽ വെള്ളംപൊങ്ങുമ്പോൾ മാഞ്ഞാലിത്തോടിലും വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകും. ചെങ്ങൽതോടുമായി മാഞ്ഞാലിത്തോടിനെ ബന്ധിപ്പിച്ചാൽ, ഈ വെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിലേക്ക് ഒഴുകുമെന്നും പെരിയാറിനെപ്പോലെ ചാലക്കുടിപ്പുഴയും ഭാവിയിൽ ഈ മേഖലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കഭീതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന സ്ഥിതിവരുമെന്ന് പലർക്കും ആശങ്കയുണ്ട്.

രണ്ട് വലിയ നദീതടങ്ങൾ (പെരിയാറും ചാലക്കുടി പുഴയും) ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് ഭാവിയിൽ വലിയ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള സാധ്യതയും ചിലർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെരിയാറിലെ വെള്ളം മാഞ്ഞാലിത്തോടുവഴി ഒഴുകുമ്പോൾ കുന്നുകൾ, മാഞ്ഞാലി പ്രദേശങ്ങളിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടായേക്കുമെന്ന ആശങ്ക ഇതിനോടകം തന്നെ കുന്നുകൾ, മാഞ്ഞാലി മേഖലയിൽ താമസിക്കുന്നവർ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയതുകൊണ്ട് ഹൈഡ്രോജി വിദഗ്ധൻ ശ്രീ.മധുസൂദനന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച പഠനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നദീതടങ്ങളെ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുക എന്ന സങ്കീർണ്ണമായ നിർദ്ദേശമായിനാൽ കുറഞ്ഞത് രണ്ട് സീസണുകളിലെ പഠനം ആവശ്യമാണ്. 2019 ലെ പഠനം പൂർത്തിയായി. 2020 പഠനം നടന്നുവരുന്നു. ഈ പഠന റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയശേഷം മാത്രമേ ചെങ്ങൽതോടിനെ മാഞ്ഞാലിത്തോടുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചുവെക്കുന്ന പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് വിദഗ്ധർക്ക് ആധികാരികമായ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളാൻ കഴിയൂ.

## വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതികൾ

2018ൽ സംഭവിച്ച പ്രളയത്തിന് ശേഷം, സമീപ പഞ്ചായത്തുകളായ കാഞ്ഞൂർ, ശ്രീമൂലനഗരം, ചെങ്ങമനാട്, നെടുമ്പാശ്ശേരി, അങ്കമാലി നഗരസഭ എന്നിവിടങ്ങൾക്ക് സഹായകമാകുന്ന തരത്തിൽ കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് (സിയാൽ) താഴെപ്പറയുന്ന വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. മൊത്തം 129.30 കോടി രൂപയാണ് വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയ്ക്കായി സിയാൽ ചെലവിടുന്നത്.

### 1. ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതി

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ തെക്കുവശത്തുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ ആഴവും വീതിയും കൂട്ടുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. 3.5 കി.മീ നീളമുണ്ട് ഈ തോടിന്. 63.77 കോടി രൂപ ചെലവിട്ട് 8 പാക്കേജുകളിലായി സിയാൽ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കനാലിലെ കല്ലും കൂട്ടംഭാഗത്ത് നിറയെ പാറയാണ്. 120 മീറ്ററോളം നീളത്തിൽ പാറയുണ്ട്. ഇവ പൊട്ടിച്ച് ആഴംകൂട്ടൽ ശ്രമകരമായ ജോലിയാണ്. രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളിലായി പാറപൊട്ടിക്കൽ പൂർത്തിയായി. സ്പോട്കവസ്തുക്കൾ ഉപയോഗിക്കാതെ അതീവസൂക്ഷ്മതയോടെയാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന് മാത്രം



5.79 കോടി രൂപ സിയാൽ ചെലവിട്ടു. ഡൈവേർഷൻ കനാലിൽ തുറവുകൾ, കല്ലുംകൂട്ടം ഭാഗങ്ങളിൽ നടത്തിയ പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതി ഫലം കണ്ടു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. തടസ്സമുണ്ടാക്കിയിരുന്ന ബണ്ടുകൾ പൊട്ടിക്കുകയും ചാലിന്റെ വീതികൂട്ടുകയും ചെയ്തതോടെ ഈ പ്രദേശങ്ങളിലെ പെയ്ത്തുവെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നുണ്ട്.



▲ കല്ലും കൂട്ടം - പാറ പൊട്ടിക്കൽ ഘട്ടം



▲ കല്ലും കൂട്ടം (ഇപ്പോൾ)





## 2. ചെത്തിക്കോടിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ പാലം

ചെത്തിക്കോടിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ 45 മീറ്റർ നീളമുള്ള പാലം സിയാൽ പണികഴിപ്പിക്കുന്നു. 15 മീറ്റർ

നീളമുള്ള മൂന്ന് സ്പാനുകളും ഇരുവശത്തുമായി 30 മീറ്റർ അപ്രോച്ചുമുള്ള പാലം 6.88 കോടി രൂപ ചെലവിട്ടാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഏഴര മീറ്റർ വീതിയാണ് പാലത്തിനുമുകളിലുണ്ടാവുക. ഒന്നരമീറ്റർ നടപ്പാതയുണ്ട്. 90 ശതമാനം ജോലിയും പൂർത്തിയായി.



▲ 8 മീറ്റർ ഡൈവേർഷൻ കനാൽ



▲ ചെത്തിക്കോട് - മുൻപ് (കല്ലുകട്)



▲ ചെത്തിക്കോട് - ഇപ്പോൾ (പാലം)



### 3. എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ ചെങ്ങൽതോടിന് കുറുകെ പാലം

എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ ചെങ്ങൽതോടിന് കുറുകെ പാലം പണി പൂർത്തിയായി. 2020 ജൂൺ അവസാനവാറം പാലം പൊതുഗതാഗതത്തിന് തുറന്നു കൊടുത്തു.

60 മീറ്ററാണ് നീളം. 15 മീറ്റർ നീളമുള്ള നാല് സ്പാനുകൾ. 230 മീറ്റർ നീളമുള്ള അപ്രോച്ച് റോഡ്. 12.34 കോടി രൂപ മുടക്കിയാണ് സിയാൽ ഈ പാലവും അപ്രോച്ച് റോഡും നിർമ്മിച്ചത്.



എ.പി.വർക്കി റോഡ് - മുൻപ് (കലുക്ക്) ▲



എ.പി.വർക്കി റോഡ് - ഇപ്പോൾ (പാലം) ▲

#### 4. കുഴിപ്പള്ളത്ത് ചെങ്ങൽതോടിന് കുറുകെ പാലം

വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പ് ഈ ഭാഗത്ത് നാല് മീറ്റർ മാത്രം വിതിയുള്ള ഒരു കലുക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നു. വെള്ളപ്പൊക്കസമയത്ത് ചെങ്ങൽതോടിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം ഇതുവഴി സുഗമമായി ഒഴുകിയിരുന്നില്ല. ഇതിന് പകരമാണ് 8.62 കോടി രൂപമുടക്കി സിയാൽ 40 മീറ്റർ നീളമുള്ള പുതിയ പാലം കുഴിപ്പള്ളത്ത് നിർമ്മിച്ചത്. വെള്ളപ്പൊക്കസമയത്ത് ചെങ്ങൽതോടിയിലെ വെള്ളം അതിവേഗം തെക്കുപടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തേക്ക് ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിന് ഈ പാലം സഹായകരമാകും. തദ്ദേശവാസികളുടെ യാത്രാക്ലേശത്തിനും പരിഹാരമാകും. 2108-ലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിൽ ഈ ഭാഗത്തെ റോഡ് തകർന്നിരുന്നു. പാലത്തിന് 12.65 മീറ്റർ നീളമുള്ള 3 സ്പാനുകളുണ്ട്. 45 മീറ്ററും 10 മീറ്ററും നീളമുള്ള രണ്ട് അപ്രോച്ചുകളും നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. ജൂലായ് അവസാനത്തോടെ പൊതുഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തു.



▲ കുഴിപ്പള്ളം - മുൻപ് (കലുക്ക്)



▲ കുഴിപ്പള്ളം - ഇപ്പോൾ (പാലം)



## 5. ചെങ്ങൽതോടിന്റെ ഉത്ഭവ സ്ഥാനത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്

ചെങ്ങൽതോട് പെരിയാറുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന ഭാഗത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തെ ഒരുപരിധിവരെ പ്രതിരോധിക്കാൻ കഴിയും. 40 കോടി രൂപ നിർമ്മാണച്ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ അനുബന്ധമായി നടത്താനുള്ള സിവിൽ ജോലികൾക്ക് അനുമതി നൽകി.

വിമാനത്താവളം, പരിസര ഗ്രാമങ്ങൾ എന്നിവയുടെ വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയിൽ ഏറ്റവും നിർണായകമാണ് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്. ഇത് സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ പലവിധത്തിലുള്ള പ്രയോജനങ്ങളുണ്ടാകും. പെരിയാറിൽ വെള്ളം ഉയരുമ്പോൾ ഷട്ടർ താഴ്ത്തി നിയന്ത്രിതമായ അളവിൽ ചെങ്ങൽതോടിലൂടെ വെള്ളം ഒഴുക്കാൻ കഴിയും. ജലനിരപ്പ് കുറയുമ്പോൾ ഷട്ടർ പഴയ നിലയിലേക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാം. നാലുമീറ്റർ ഉയരമുള്ള കോൺക്രീറ്റ് ഭിത്തി കെട്ടി അതിന്റെ മുകളിലാണ് ഷട്ടർ സ്ഥാപിക്കുക. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ചെങ്ങൽതോടിൽ ഒരു തടയണ കെട്ടുന്നതിന്റെ ഫലം സംജാതമാകും. ചെത്തിക്കോട്ടും എ.പി.വർക്കി റോഡിലും പഴയ ചപ്പാത്തുകൾ പൊളിക്കുന്നത് ചെങ്ങൽതോടിലെ ജലസാന്നിധ്യം കുറയ്ക്കും

എന്ന ആശങ്കയ്ക്കും ഇതോടെ പരിഹാരമാകും. പെയ്തവെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിൽ തന്നെ നിർത്താനും അതേസമയം പെരിയാറിൽ വെള്ളമുയരുമ്പോൾ തടഞ്ഞുനിർത്താനും സാധ്യമാകുന്ന തരത്തിലുള്ള റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതിനായി 40 കോടി യോളം രൂപ സിയാൽ ചെലവിടുന്നുണ്ട്. ആദ്യഘട്ടമായ സിവിൽ ജോലികൾക്കുള്ള 20 കോടി രൂപയുടെ ടെൻഡർ നൽകുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ കോവിഡ് ലോക്ഡൗൺ വന്നതോടെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങാനായില്ല. ഈ മഴക്കാലത്തിനു ശേഷം കാഞ്ഞൂർ പഞ്ചായത്തിന്റെ കൂടെ സഹകരണത്തോടെ റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് എന്ന നിർണായക വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ സംവിധാനത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സിയാലിന്റെ പ്രതീക്ഷ

## 6. സംരക്ഷണഭിത്തി കെട്ടൽ

തുറവുങ്കര-കാഞ്ഞൂർ ഭാഗത്ത് റോഡ് സുരക്ഷിതമാക്കാൻ ചെങ്ങൽതോടിന്റെ വശങ്ങളെ ബലപ്പെടുാൻ സംരക്ഷണഭിത്തി കെട്ടുന്നു. 125 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കോൺക്രീറ്റ് ഭിത്തിയാണ് ഇവിടെ ഉയർത്തുന്നത്. 3.49 കോടി രൂപ സിയാൽ ഇതിനായി ചെലവിടുന്നു.

## 7. കളപ്പാട്ട് ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതി

കാഞ്ഞൂർ കല്ലുംകുട്ടംഭാഗത്ത് ജലസേചന വകുപ്പിന്റെ ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതിയുടെ പുന:രുദ്ധാരണത്തിനായി സിയാൽ അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ ചെലവാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

## 8. തുറവുങ്കരയിൽ തുടർപാലം

തുറവുങ്കരയിൽ, ചെങ്ങൽതോട്/ഡൈവേർഷൻ കനാൽ തുടങ്ങുന്ന ഭാഗത്ത് പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതികൾ നടന്നുവരികയാണ്. ഇതുപൂർത്തിയാകുന്നതോടെ തോടിന് വീതിയും ആഴവും കൂടും. തോട് വലുതാകുമ്പോൾ, ആ വീതി കൂടി ഉൾക്കൊള്ളാത്തക്കവിധം തുടർപാലം നിർമ്മിക്കുന്നു. 1.29 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ്

## 9. കുഴിപ്പള്ളം-പാനായിക്കടവ് ശുചീകരണം

കുഴിപ്പള്ളം മുതൽ പറമ്പയം വരെയുള്ള തോടിന്റെ ഭാഗങ്ങൾ ഫ്ളോട്ടി

ങ് ജെ.സി.ബി ഉപയോഗിച്ച് സിയാൽ വൃത്തിയാക്കിയിരുന്നു. 24.68 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിട്ട് 13 കിലോമീറ്ററാണ് ആദ്യഘട്ടത്തിൽ വൃത്തിയാക്കിയത്. ഇതൊരു തുടർ പ്രവർത്തനമാണ്. ഈ വർഷം ഈ പ്രവൃത്തിയ്ക്കായി 29 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിടുന്നുണ്ട്.

## 10. കൈതക്കാട്ടുചിറ തോട് ശുചീകരണം

കൈതക്കാട്ടുചിറ തോടിൽ ആവണം കോട് മുതൽ പറമ്പയം വരെയുള്ള 2.75 കി.മീ ഭാഗം ശുചിയാക്കുന്നു. 7.89 ലക്ഷം രൂപ ഇതിനായി സിയാൽ മൂടക്കുന്നു. കപ്രശേരി നിവാസികളുടെ ദീർഘകാലത്തെ ആവശ്യമാണിത്.

## 11. ആവണംകോട്-നായത്തോട് ഓട പുനരുദ്ധാരണം

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വടക്ക്, പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗങ്ങൾ ചുറ്റിവരുന്ന ആവണംകോട്-നായത്തോട് 2.5 കി.മീ നീളമുള്ള ഓട പുനരുദ്ധരിക്കുന്നു. ഉള്ളിൽ കോൺക്രീറ്റ് കൊണ്ട് ബലപ്പിച്ചു ചെയ്യുന്ന ഈ പ്രവൃത്തിയ്ക്കായി സിയാൽ 9.16 കോടി രൂപ ചെലവിട്ടു.



# പെരിയാറിന്റെ സാമീപ്യം

പെരിയാറിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്കുള്ള ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ദൂരം 700 മീറ്ററാണ്. സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് +1 മീറ്റർ വരെയാണ് ഈ മേഖലയിൽ പെരിയാറിന്റെ ശരാശരി ജലവിതാനം. +8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ് റൺവെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ജോലികൾ തുടങ്ങിയത് 1995 ലാണ്. 1999ൽ വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തനസജ്ജമായി. പെരിയാറിലെ വെള്ളപ്പൊക്കം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിൽ ഇടുക്കി ഡാമിന് നിർണായക പങ്കുണ്ട്. 1969 ലാണ് ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയത്. 1973ൽ പൂർത്തിയായി. 1924ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം കഴിഞ്ഞാൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും ഗുരുതരമായി ബാധിച്ച വെള്ളപ്പൊക്കങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് 1961ലേത്. മധ്യകേരളത്തിൽ കാലവർഷം തീരാൻ ഒരു

മാസം 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 മുവാറ്റുപുഴ ആറിലൂടെ തിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പെരിയാർ കടന്നുപോകുന്ന ഈ മേഖല (ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മിച്ചശേഷം)യിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണി ഇല്ലായിരുന്നു. 1985ൽ ഇടമലയാർ അണക്കെട്ടിന്റെ നിർമ്മാണം

കൂടി പൂർത്തിയായതോടെ പെരിയാറിലെ വെള്ളത്തിന്റെ ഒഴുക്കിൻമേൽ കൂടുതൽ നിയന്ത്രണം കൈവന്നു. ഈ പശ്ചാത്തലം ഉള്ളതുകൊണ്ടുതന്നെ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണിയുള്ള സ്ഥലത്താണ് വിമാനത്താവളം നിർമ്മിച്ചതെന്ന വാദത്തിന് വസ്തുതകളുടെ പിൻബലമില്ല.

നിയമാനുസൃതവും അല്ലാതെയുമുള്ള മണൽവാരൽ കാരണം പെരിയാറിന് ആഴമുണ്ടായിരുന്നു. പതിറ്റാണ്ടുകളായുള്ള മണൽവാരൽ പെരിയാറിന്റെ ജലം ഉൾക്കൊള്ളൽ ശേഷി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. എന്നാൽ മണൽവാരലിന് ക്രമേണ നിയന്ത്രണങ്ങൾ വന്നു. 2015-ൽ പെരിയാർ ഉൾപ്പെടെ ആറു നദികളിൽ എല്ലാവിധ മണൽവാരലും നിരോധിക്കപ്പെട്ടു. ഇതിനുശേഷം പെരിയാറിന്റെ ആഴം കുറഞ്ഞു.

മഴയിൽ വളരെ വേഗത്തിൽ കരകവിയുമെന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. 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.



## കോവിഡിന്റെ പ്രത്യാഘാതം

2019 ഫെബ്രുവരിയിൽ മാത്രം അനുമതി കിട്ടിയ വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണപദ്ധതികളുടെ എൺപതു ശതമാനത്തോളം ഭാഗം 2020 മെയ് മാസത്തോടെ പൂർത്തിയാക്കി. 129.30 കോടി രൂപയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടക്കുന്നത്. 26 പാക്കേജുകളിലായി 13 കോൺട്രാക്ടിന് ഏജൻസികൾ, ഇരുന്നൂറിലധികം തൊഴിലാളികൾ, പലതരത്തിലുള്ള യന്ത്രസാമഗ്രികൾ, വിവിധ തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ അനുമതി സംവിധാനങ്ങൾ എന്നിവയുടെ ഏകോപനത്തിലൂടെയാണ് സിയാൽ ഇത്രയും വേഗത്തിൽ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിവന്നിരുന്നത്. 2020 മെയ് മാസത്തിൽ മുഴുവൻ പദ്ധതികളും പൂർത്തിയാക്കുകയായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. എന്നാൽ, 2020 മാർച്ച് അവസാനവാരത്തോടെ കോവിഡിനെത്തുടർന്നുള്ള ലോക്ഡൗൺ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടു. തൊഴിലാളികളിൽ ഭൂരിഭാഗവും സ്വന്തം സ്ഥലത്തേക്ക് പോയി. നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ മാത്രമല്ല, രാജ്യത്തെത്തന്നെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുഴുവനും താറുമാറായി. രണ്ട് മാസത്തോളം നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടു. ജൂണിൽ, കഴിയുന്നവിധത്തിലുള്ള തൊഴിലാളികളെ സംഘടിപ്പിച്ച് ജോലികൾ പുന:രാജമുഖ്യമാക്കി. ജൂലായ് അവസാനത്തോടെ മേൽപ്പറഞ്ഞ പദ്ധതികളിൽ മിക്കവയും തൊണ്ണൂറു ശതമാനത്തിലധികം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു

## ജനങ്ങളുടെ സഹകരണം

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ തുടക്കകാലം മുതൽക്കുതന്നെ ഇവിടെയുള്ള തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളും രാഷ്ട്രീയപ്രവർത്തകരും ജനപ്രതിനിധികളും പൊതുജനങ്ങളും ഈ പദ്ധതിയെ പിന്തുണച്ചു പോന്നിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോഴും ഈ സഹകരണം സിയാലിന് പൊതുവെ കിട്ടുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ക്ഷേമത്തിന് മുന്തിയ പരിഗണനയാണ് ഈ കമ്പനി നൽകിവരുന്നത്. ജനങ്ങളില്ലാതെ വികസനം വേണ്ട എന്ന കാഴ്ചപ്പാടാണ് സിയാലിനുള്ളത്. വിമാനത്താവളം വന്നതുകൊണ്ട് ഏറ്റവുമധികം പ്രയോജനം ലഭിച്ചതും ഈ നാട്ടുകാർക്കുതന്നെയാണ്. ഇവിടെയുള്ളവർ സിയാലിന് അയൽക്കാർ മാത്രമല്ല, ഞങ്ങളുടെ ജീവനക്കാരും ഇവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വലുതും ചെറുതുമായ സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നവരും ഒക്കെയാണ്. അവർക്കൊക്കെ വേണ്ടിയാണ് ഈ സ്ഥാപനം നിലനിൽക്കുന്നതും. അതിന്റെ സ്നേഹം അവർ സിയാലിനോട് കാണിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ, കഴിഞ്ഞ കുറച്ചുനാളുകളായി, സിയാലിനെ പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് അകറ്റി നിർത്താൻ ചിലർ ശ്രമിക്കുന്നു. വളരെ കുറച്ചുപേർ മാത്രമാണ് ഈ തരത്തിലുള്ളത്.

ഇനിയൊരു വെള്ളപ്പൊക്കം ഈ പ്രദേശത്തുണ്ടായാൽ, അതിന്റെ ഭവീഷ്യത്ത് അതീവ ഗുരുതരമാകും. വ്യോമയാന മേഖലയിലുള്ള സൽപേർ സി

യാലിന് നഷ്ടമാകും. വിമാനത്താവളത്തിൽ ട്രാഫിക് കുറയുന്നത്, സിയാലിനെ മാത്രമല്ല, ചുറ്റുമുള്ള പ്രദേശങ്ങളുടെ മുഴുവനും സാമ്പത്തിക നില വാരത്തെ ബാധിക്കും. ഈ പ്രദേശങ്ങൾ വാസയോഗ്യമല്ലാതാകും. അതുകൊണ്ട് വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടാകാതെ നോക്കേണ്ടത് സിയാലിനും നാട്ടുകാർക്കും ഒരുപോലെ പ്രാധാന്യമുള്ള കാര്യമാണ്. മറ്റൊരു കാര്യം, ചെങ്ങൽതോടിന്റെ തുടക്കഭാഗത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കലാണ്. വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിൽ നിർണായകമാകുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇതുവരെ സമവായം ആയിട്ടില്ല. ഭൂരിഭാഗം ജനങ്ങളും പിന്തുണ അറിയിച്ചെങ്കിലും ചിലർ മുതലെടുപ്പ് നടത്തുന്നു. ഒട്ടേറെ പ്രതിസന്ധികൾ നമ്മുടെ സമൂഹം ഇപ്പോൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. രൂക്ഷമായ തൊഴിലില്ലായ്മയും വികസന മുരടിപ്പും നമ്മെ തുറിച്ചുനോക്കുന്നു. ഒറ്റക്കെട്ടായി നിൽക്കുക എന്നതുമാത്രമാണ് പോംവഴി. സിയാലിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിങ്ങൾ ഓരോരുത്തരും സഹകരിക്കുമെന്നും നാടിന്റേയും നമ്മൾ ഓരോരുത്തരുടേയും നന്മയ്ക്ക് അത് ഉതകുമെന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.