സിൽവർലൈൻ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം

67 (67) ശ്രീ. കെ. പി. എ. മജീദ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) 32.5 ലക്ഷം രൂപ മുടക്കി അംഗീകൃതമല്ലാത്ത ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം നടത്തിയിട്ട് പിന്നീട് 96 ലക്ഷം രൂപ മുടക്കി മറ്റൊരു പാരിസ്ഥിതിക പഠനം നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചതിന്റെ കാരണം അറിയിക്കാമോ?

MOEF വിജ്ഞാപനം 2006 പ്രകാരം റെയിൽവേ പ്രോജക്ടുകൾക്ക് മുൻകൂർ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നേടേണ്ടതില്ല. MOEFCC, NGT, SZ ചെന്നൈയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച സത്യവാങ്മൂലം സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എൻ.എ.ബി.ഇ.ടി. അക്രെഡിറ്റേഷൻ ലിസ്റ്റിൽ ലിസ്റ്റുചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു മേഖലയിലും റെയിൽവേ ഉൾപ്പെടാത്തതിനാൽ, അംഗീകൃത കൺസൾട്ടന്റിന്റെ പട്ടികയിൽ റെയിൽവേയ്ക്കായി പ്രത്യേകമായി ഇ.ഐ.എ. കൺസൾട്ടന്റുമാരെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. എന്നിരുന്നാലും, നിർമ്മാണത്തിലും പ്രവർത്തനഘട്ടത്തിലും ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും ലഘൂകരണ സംവിധാനങ്ങൾ സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി ഡി.പി.ആർ. ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെ KRDCL ഒരു ദ്രുത പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം നടത്തി. മൂന്ന് മാസത്തെ കാലയളവിലുള്ള പഠനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്നതും നേരിട്ടുള്ള അറിവ് നേടുന്നതിന് സഹായകരവുമായ ഒരു സീസണൽ EIA-യെയാണ് റാപ്പിഡ് EIA സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ട വിവരങ്ങൾ പ്രസ്തുത പഠനത്തിൽനിന്നും ലഭ്യമാവുകയും റിപ്പോർട്ട് ഡി.പി.ആർ.-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. ഇതിന് പുറമെ ഒരു കൊല്ലത്തെ മുഴുവൻ സാഹചര്യങ്ങളും വിലയിരുത്തി വായുവിന്റേയും വെള്ളത്തിന്റേയും അവസ്ഥകൾ പഠിക്കുന്ന കോംപ്രിഹെൻസീവ് സ്റ്റഡിയാണ് ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. റാപ്പിഡ് സ്റ്റഡിയിൽ വിശദപഠനം ആവശ്യമായ മേഖലകളിൽ സമഗ്രമായ പഠനം നടത്തുകയാണ് പ്രസ്തുത പഠനത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം.

(ബി) പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന മാന്വൽ പ്രകാരം മിനിമം ഒരു വർഷമെടുത്ത് പാരിസ്ഥിതിക്ക് ആഘാതം കുറഞ്ഞ പാത തെരഞ്ഞെടുക്കണമെന്നിരിക്കേ ഇപ്പോൾ നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുള്ള അലൈൻമെന്റിലൂടെ സാമൂഹ്യാഘാത പഠനവും കല്ലിടലും നടത്തി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന്റെ കാരണം വ്യക്തമാക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ച് പരിസ്ഥിതിയെ ഒരു തരത്തിലും ബാധിക്കാത്ത രീതിയിലാണ് സിൽവർലൈൻ വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. പൂർണ്ണമായും പരിസ്ഥിതിസൗഹൃദമായാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നത്. കൊടുംവളവുകൾ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് രൂപകല്പന ചെയ്ത സിൽവർലൈനിന്റെ ട്രാക്ക് താരതമ്യേന ജനവാസം കുറഞ്ഞ മേഖലകളിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടേത് നെൽപ്പാടങ്ങളും കൃഷിഭൂമികളും പരമാവധി ഒഴിവാക്കിയുള്ള അലൈൻമെന്റാണ്. പ്രസ്തുത പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നെൽപ്പാടങ്ങളും കൃഷിസ്ഥലങ്ങളുമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ മിക്കയിടത്തും ആകാശപാതയിലൂടെയാണ് പദ്ധതി രൂപകല്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ജലാശയങ്ങളും തണ്ണീർത്തടങ്ങളും മറ്റും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള പാലങ്ങളും കൾവെർട്ടുകളും അതോടൊപ്പം നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. സെന്റർ ഫോർ എൻവയോൺമെന്റ് ആൻഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് നടത്തിയ പ്രാഥമിക പാരിസ്ഥിതികാഘാത നിർണ്ണയ പഠനവും ആകാശസർവ്വേയും ശാസ്ത്രീയ മണ്ണ് പരിശോധനയുമെല്ലാം നടത്തിയശേഷമാണ് സിൽവർലൈൻ അലൈൻമെന്റ് നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നത്. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽനിന്നും തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിരുന്നു. ഇതനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം കിട്ടിയ പദ്ധതികൾക്ക് പ്രാഥമിക ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ തുടങ്ങാൻ അനുമതിയുണ്ട്. മാത്രവുമല്ല റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ നടപടി തുടങ്ങാനുള്ള അനുമതിയുമുണ്ട്. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങൾ തുടങ്ങുന്നതിനും വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനും കേന്ദ്ര ധനകാര്യമന്ത്രാലയം അറിയിച്ചിരുന്നു. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ റവന്യൂ വകുപ്പിന്റെ ഉത്തരവനുസരിച്ച് വിശദമായ സാമൂഹികാഘാത പഠനമടക്കമുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ നടന്നുവരുന്നത്.

അതിവേഗ റെയിൽ പാത

68 (68) ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു:
ശ്രീ. എൻ. കെ. അക്ബർ:
ശ്രീ. എം. എസ്. അരുൺ കുമാർ:
ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ അതിവേഗ റെയിൽ പാത ആരംഭിക്കുന്നതിന് 2011-2016 കാലയളവിലെ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ച് പ്രഖ്യാപനം നടത്തിയിരുന്നോവെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly