15 -ാം കേരള നിയമസഭ

3 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 4 **04-10-2021 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

കെ-റെയിൽ പദ്ധതിക്കായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്ന നടപടികൾ

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
ശ്രീ . ടി. വി. ഇബ്രാഹിം , ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി		Shri. Pinarayi Vijayan (മുഖ്യമന്ത്രി)	
(എ)	കെ-റെയിൽ പദ്ധതിക്കായി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്ന നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം നൽകുമോ;	(എ)	സ്ഥലമേറ്റെടുക്കൽ നടപടികളുടെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ പ്രീ ഇൻവെസ്റ്റ് ആക്റ്റിവിറ്റീസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്നതിന് റെയിൽ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ തത്വത്തിലുള്ള അംഗീകാരം ലഭിക്കുകയുണ്ടായി. ഇപ്രകാരം തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം കിട്ടിയ പദ്ധതികൾക്ക് പ്രാഥമിക ലാൻറ് അക്വസിഷൻ നടപടികൾ തുടങ്ങേണ്ടതുണ്ട്. വിശദമായ സാമൂഹിക ആഘാത പഠനം, ഭൂമി അളന്നു തിട്ടപ്പെടുത്തുക എന്നിങ്ങനെ 2013 ലെ RFCTLARR വകുപ്പ പ്രകാരമുള്ള പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പുരോഗമിക്കുകയാണ്. സെമീ ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽവേ ലൈൻ പദ്ധതിക്ക് സ്ഥലമെറ്റെടുക്കുന്നതിന് വേണ്ടി പുറപ്പെടുവിച്ച 18.08.2021 ലെ സ.ഉ(കൈ) നം. 163/2021/റവ ഉത്തരവിൽ സാമൂഹിക ആഘാത പഠനം നടത്തുന്നതിനും പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിദഗ്ധസമിതിയെ രൂപീകരിച്ച് ശുപാർശ സമർപ്പിക്കുന്നതിനും അനുമതി നൽകിയിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ LARR ആക്റ്റ് 2013 ലെ സബ്സെക്ഷൻ 2 സെക്ഷൻ 8 പ്രകാരം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിനുള്ള അനുമതി ഉത്തരവ് റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ അന്തിമാനുമതി ലഭ്യമായതിനുശേഷം മാത്രമേ പുറപ്പെടുവിക്കു എന്ന വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുള്ളത്.
(ബി)	പ്രസ്തുത ആവശ്യത്തിനായി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ കൃഷിഭൂമി ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ;	(ബി)	പൂർണ്ണമായും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നത്. കൊട്ടം വളവുകൾ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് രൂപകല്പന ചെയ്ത സിൽവർ ലൈനിന്റെ ട്രാക്ക് താരതമ്യേന ജനവാസം കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിൽ കൂടിയാണ് കൂടുതൽ ഭാഗവും കടന്നു പോകുന്നത്.

			പദ്ധതിക്കായുള്ള പാരിസ്ഥിതിക - സാമൂഹിക ആഘാത പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ നെൽപ്പാടങ്ങളും കൃഷിസ്ഥലങ്ങളും സംരക്ഷിക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടു കൂടി ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ ആകാശപാതയിലൂടെയാണ് പദ്ധതി രൂപകല്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇതിൽ 115 കിലോമീറ്റർ പാടശേഖരങ്ങളിൽ 88 കിലോമീറ്റർ ആകാശപാതയിലൂടെയുമാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. ജലാശയങ്ങളും തണ്ണീർതടങ്ങളും മറ്റും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പാലങ്ങളും കൾവർട്ടുകളും ഇതിനായി നിർമ്മിക്കുന്നതായിരിക്കും. അതുപോലെ തന്നെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ പരിസ്ഥിതിയെ ബാധിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളായിരിക്കും പദ്ധതിക്കായി നടപ്പിലാക്കുക.
(സി)	ജൈവവൈവിധ്യങ്ങളുടെ കലവറയായ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതുവഴി പാരിസ്ഥിതിക നാശം ഉണ്ടാകുമെന്ന ആരോപണം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;	(സി)	ഏറ്റവും സാങ്കേതികമായും സാമ്പത്തികമായും അതിലുമുപരി സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾക്കു മുൻതൂക്കം നൽകികൊണ്ട് ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലൂടെയാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതിയുടെ നിർദ്ദിഷ്ട അലൈൻമെൻറ് കടന്നു പോകുന്നത്.. 74% ഭൂപ്രതലത്തിലൂടെയും 26% ആകാശപാത അല്ലെങ്കിൽ തുരങ്കപാത ആയാണ് പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. നിർദ്ദിഷ്ട സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി സംരക്ഷിത വനപ്രദേശങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നില്ല. കോസ്റ്റൽ റെഗുലേഷൻ സോൺ (സി.ആർ.ഇസെഡ്) ക്ലിയറൻസ് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ എജൻസിയായ NCSCM നെ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതോടൊപ്പം തന്നെ കണ്ടൽകാടുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിനായുള്ള ഒരു സമഗ്ര പദ്ധതി ആവിഷ്കരിക്കുകയും പാത കടന്നുപോവുന്ന പ്രധാന നദികളിൽ ഹൈഡ്രോളജിക്കൽ സർവ്വേ നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്. കൃഷിഭൂമിയും ജനവാസമേഖലകളും ഒഴിവാക്കാനാവാത്ത മേഖലകളിൽ ഒരു തരത്തിലും സ്വാഭാവിക ആവാസ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കോട്ടം തട്ടാത്ത വിധത്തിലുള്ള ബദൽ നിർമ്മാണ മാർഗ്ഗങ്ങളും അവലംബിക്കുന്നുണ്ട്. സിൽവർലൈൻ പാത കടന്നു പോകുമ്പോൾ ഉണ്ടാകാവുന്ന പ്രകമ്പനം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി വൈബ്രേഷൻ അറസ്റ്റർ, സൗണ്ട് പ്രൂഫിങ്ങ്, നോയിസ്സ് ബാരിയർ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കുന്നതാണ്. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ പൂർണ്ണമായും പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജം, അക്ഷയോർജ്ജം തുടങ്ങിയവ ഉപയോഗിച്ചും ഉരുക്കും കോൺക്രീറ്റും പുനഃചംക്രമണം ചെയ്ത് ഉപയോഗിച്ചും നിർമ്മാണത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പാഴ്വസ്തുക്കൾ

			പുനർസംസ്കരിച്ചുമായിരിക്കും പ്രവർത്തിക്കുക. മലിനീകരണ മുക്തമായ യന്ത്രങ്ങൾ ആയിരിക്കും നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുക. ഇത്തരത്തിൽ ഹരിതമാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാകും സിൽവർലൈനിന്റെ എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും നടപ്പാക്കുക. ആയതിനാൽ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി ഒരു തരത്തിലും പാരിസ്ഥിതിക നാശം ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. ഈ പദ്ധതി സാദ്ധ്യമാകുന്നതോട്ടു കൂടി ഹരിത ഗൃഹ വാതക ബഹിർഗമനം കുറക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. വീടുകളും കെട്ടിടങ്ങളും പരമാവധി ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടികളും വീടുകൾ അഥവാ കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിക്കാതെ മാറ്റി സ്ഥാപിക്കാവുന്ന സാങ്കേതിക വിദ്യയും പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കട്ട് ആൻറ് കവർ നിർമ്മാണരീതിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ വീടുകൾക്ക് ഒരു തരത്തിലുമുള്ള ഭീഷണിയുണ്ടാകുന്നുമില്ല.
(ഡി)	പ്രസ്തുത പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന് വൻ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത വരുത്തുന്നതും അതിനനുസൃതമായി സാധാരണ ജനവിഭാഗത്തിന് പ്രയോജനമില്ലാത്തതും പരിസ്ഥിതിയെ നശിപ്പിക്കുന്നതും സംസ്ഥാനത്തെ വെട്ടി മുറിക്കുന്നതുമാണെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്ക് പകരം നിലവിലെ റെയിൽപാതകൾ നവീകരിക്കുന്നതിനും ചുരുങ്ങിയ ചെലവിൽ വിമാന സർവീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?	(ഡി)	ഒരു ലക്ഷം കോടിയിലധികം രൂപ വേണ്ടിവരുന്ന ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽ പദ്ധതികളേക്കാൾ ചെലവ് കുറഞ്ഞതും കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക നിലയ്ക്ക് അനുയോജ്യമായതുമായ സിൽവർലൈൻ തീർത്തും പ്രായോഗികമായ പദ്ധതിയാണ്. വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് സിൽവർ ലൈൻ പദ്ധതിയുടെ ചെലവ് 63,940.67 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ 2150 കോടി രൂപയാണ് കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വിഹിതം. സംസ്ഥാന സർക്കാർ 3253 കോടി രൂപയാണ് വഹിക്കുക. 975 കോടി രൂപ റെയിൽവെ ഭൂമിയുടെ വിലയാണ്. 4252 കോടി രൂപ പൊതുജന ഓഹരിപങ്കാളിത്തത്തിലൂടെയും സമാഹരിക്കും. അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് 33,700 കോടി രൂപയും സമാഹരിക്കാനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടുന്നത്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എ.ഡി.ബി, ജൈക്ക, എ.ഐ.ഐ.ബി, കെ.എഫ്.ഡബ്ല്യു എന്നിവരെ കേന്ദ്ര ധനകാര്യമന്ത്രാലയം വഴി സമീപിക്കുകയും വിശദ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. വായ്പയ്ക്കായി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് റെയിൽവേ ബോർഡ്, ധനകാര്യം (എക്സ്പെൻടിച്ചർ), നീതി ആയോഗ് എന്നീ കേന്ദ്ര സർക്കാർ വകുപ്പുകൾ ഇതിനോടകം തന്നെ കേന്ദ്ര സാമ്പത്തിക കാര്യ മന്ത്രാലയത്തിനു പദ്ധതി ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് ആവശ്യമായ 13,265 കോടി രൂപയ്ക്കായി ഹഡ്കോ, കിഫ്ബി, ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ ഫിനാൻസ് കോർപറേഷൻ തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചർച്ചകൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. ഭൂമിയേറ്റെടുക്കലിനായി ഹഡ്കോ ഇതിനകംതന്നെ 3000 കോടി രൂപ യുടെ വായ്പ അനുവദിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പിനായി കിഫ്ബിയിൽ നിന്നും 2100 കോടി രൂപ വായ്പയെടുക്കുന്നതിന് ഭരണാനുമതി ലഭിക്കുകയും ചെയ്തു. നിലവിൽ നിക്ഷേപ സൗഹൃദ അന്തരീക്ഷം നിലനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിൽ വിവിധ തലങ്ങളിലുള്ള ധനസമാഹരണത്തിലൂടെ സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാനാവുന്ന സാഹചര്യമാണ്. കണ്ണൂർ, കൊച്ചി വിമാനത്താവള വികസനമാതൃകയിൽ പൊതുജനനിക്ഷേപവും കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും. പൂർണ്ണമായും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായാണ് സിൽവർലൈൻ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിൽ പൂർണ്ണമായും പുനരുപയോഗ ഊർജ്ജം, അക്ഷയോർജ്ജം തുടങ്ങിയവ ഉപയോഗിച്ചും ഉരുക്കും കോൺക്രീറ്റും പുനഃചംക്രമണം ചെയ്ത് ഉപയോഗിച്ചും നിർമ്മാണത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പാഴ്വസ്തുക്കൾ പുനർസംസ്കരിച്ചുമായിരിക്കും പ്രവർത്തിക്കുക. മലിനീകരണ മുക്തമായ യന്ത്രങ്ങൾ ആയിരിക്കും നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കുക. ഇത്തരത്തിൽ ഹരിതമാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാകും സിൽവർലൈനിന്റെ എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും നടപ്പാക്കുക. നിർമാണ സമയത്തെ ഹരിതഗൃഹവാതകങ്ങളുടെ ബഹിർഗമനപ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ വിവിധ സംഘടനകളുമായി ചേർന്ന് റെയിൽ ഇടനാഴി പരിധിയിൽ നഗര വനവൽക്കരണ പരിപാടി നടപ്പാക്കാനും പദ്ധതിയുണ്ട്. സിൽവർലൈനിനെ ആശ്രയിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ വർദ്ധിക്കുന്നതോടെ യാഥാർത്ഥ്യമാവുന്ന ആദ്യവർഷം തന്നെ ഏകദേശം 2.8 ലക്ഷം ടൺ കാർബൺ ഡയോക്സൈഡ് ബഹിർഗമനം കുറയ്ക്കാനാവും. 2052-ഓടെ വർഷത്തിൽ 5,94,636 ടണ്ണോളം കാർബൺഡയോക്സൈഡ് അന്തരീക്ഷത്തിൽ നിന്ന് കുറയാൻ സിൽവർലൈൻ നിമിത്തമാവും. കേരളവികസനത്തിന്റെ മുഖച്ഛായ മാറ്റുന്നതിനൊപ്പം അങ്ങിനെ അന്തരീക്ഷമലിനീകരണത്തിന്റെ തോത് ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാനും ഈ ഹരിതപദ്ധതി വഴിയൊരുക്കും. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവെ നയപ്രകാരം 140 കിലോമീറ്ററിന് മുകളിൽ വേഗത്തിൽ ട്രെയിൻ സഞ്ചരിക്കുന്ന ട്രാക്കുകൾക്ക് ചുറ്റും പൊതുജനങ്ങളുടെ സുരക്ഷയെ കരുതി സംരക്ഷണഭിത്തി സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റെയിൽവെ ട്രാക്കിന് ചുറ്റും സംരക്ഷണഭിത്തി സ്ഥാപിക്കുന്നത് രാജ്യത്ത് പുതുമയുള്ള കാര്യമല്ല. മണിക്കൂറിൽ 160 കിലോമീറ്റർ വരെ വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഗതിമാൻ എക്സ്പ്രസ് സർവീസ് നടത്തുന്ന ഡൽഹി ആഗ്ര സെക്ഷനിൽ നിലവിൽ ട്രാക്കിനിരുവശവും സംരക്ഷണഭിത്തിയുണ്ട്. 160 കിലോമീറ്റർ വരെ

വേഗതയിൽ ട്രെയിൻ സർവീസ് നടത്താനുദ്ദേശിക്കുന്ന ഡൽഹി- മുംബൈ, ഡൽഹി - ഹൗറ സെക്ഷനുകളിലും സംരക്ഷണ ഭിത്തിയൊരുക്കുന്നുണ്ട്. സിൽവർലൈനിന്റെ ട്രാക്ക് 137 കിലോമീറ്ററോളം ദൈർഘ്യത്തിൽ മേൽപ്പാത, തുരങ്കം, വയഡക്റ്റ് എന്നിവയിലൂടെയാണന്നതിനാൽ ഇവിടങ്ങളിൽ സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് ഒരു തടസ്സമുണ്ടാവില്ല. മറ്റിടങ്ങളിൽ പാത മുറിച്ചുകടക്കൽ സൗകര്യത്തിനായി ഓരോ അഞ്ഞൂറുമീറ്ററിലും അടിപ്പാതകളോ മേൽപ്പാതകളോ സിൽവർലൈൻ ട്രാക്കിന് കുറുകെയുണ്ടാവുകയും ചെയ്യും. ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ വികസിത നഗരഭാഗങ്ങളിലൂടെയാണ് റെയിൽവെ ലൈൻ കടന്നുപോവുന്നതെന്നതിനാൽ തിരുവനന്തപുരത്തിനും കാസർഗോഡിനുമിടയിലെ അസംഖ്യം വളവുകൾ നിറഞ്ഞ ഭാഗം നിവർത്തുന്നത് പ്രായോഗികമല്ല. തിരൂർ-തിരുവനന്തപുരം ഭാഗത്തെ അപേക്ഷിച്ച് താരതമ്യേന വളവുകളിൽ കുറവുള്ളതുകൊണ്ട് മാത്രമാണ് സിൽവർലൈൻ പാത തിരൂർ മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെ നിലവിലെ പാതയ്ക്ക് സമാന്തരമായി നിശ്ചയിച്ചത്. തലസ്ഥാനത്തു നിന്ന് തിരൂർ വരയുള്ള ട്രാക്ക് കൊടുംവളവുകളും കയറ്റിറക്കങ്ങളും നിറഞ്ഞതാണ്. മാത്രമല്ല ഇവിടങ്ങളിൽ പാത കടന്നുപോവുന്നത് അധികവും നഗര സ്വഭാവമുള്ള, ജനങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന മേഖലകൾക്കടുത്ത് കൂടിയാണ്. അതിനാൽ തന്നെ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ പ്രക്രിയ വ്യാപകമായ എതിർപ്പും വലിയ കാലതാമസവും വരുത്തിവെക്കും. നൂറുകണക്കിന് ട്രെയിനുകളാണ് നിലവിലെ ട്രാക്കിൽ സംസ്ഥാനത്ത് സർവീസ് നടത്തുന്നത് എന്നിരിക്കെ വളവുകൾ ഇനി നിവർത്താൻ സാധിച്ചാൽ പോലും ട്രെയിൻ സാന്ദ്രത കാരണം ശരാശരി 90 കിലോമീറ്റർ വേഗത പോലും കൈവരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ആയതിനാൽ നിലവിലെ ബ്രോഡ്ഗേജ് പാത ഇരട്ടിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ റെയിൽപാതയിലൂടെ അതിവേഗ യാത്ര സാധ്യമാവില്ല. മാത്രമല്ല നിലവിലെ ട്രെയിനുകളിലേറെയും പുതിയ പാതയിലേക്ക് മാറിയാൽ ട്രെയിനുകളുടെ സാന്ദ്രത കാരണം അതിവേഗ യാത്രയും സാധ്യമാവില്ല. നിലവിലെ റെയിൽപാത നഗര വികസനം കൂടുതലുള്ള ജനവാസ മേഖലകളിലൂടെയാണ് കൂടുതലായി കടന്നുപോവുന്നത് എന്നതിനാൽ പാത നവീകരണം പ്രായോഗികമല്ല. കേരളത്തിൽ പ്രധാനമായും 4 വിമാനത്താവളങ്ങളാണ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. എന്നാൽ, യാത്ര ചെലവ് കൂടി കണക്കിലെടുത്താൽ

			ഇത് ട്രെയിൻ യാത്രയെ അപേക്ഷിച്ച് സാധാരണക്കാർക്ക് ഒട്ടും താങ്ങാവുന്ന ഒന്നല്ല.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ