

RAJYA SABHA

Friday, the 2nd August, 1996/11th
Shravana, 1918 (Saka)

The House met at eleven of the clock Mr.
Chairman in the Chair

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Traffic congestion on Mumbai-Pune highway

*321. SHRI ADHIK SHIRODKAR: Will the Minister of
RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that once the
Railway goes up to Panvel, there is
bound to be heavy traffic congestion on
Mumbai-Pune highway in the absence of
a flyover;

(b) if so, whether any data or statistics
have been collected to appreciate this
problem; and

(c) what steps are being taken to deal
with this problem which will adversely
affect the trade?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क)
से(ग) एक विवरण सभा फटल पर रख दिया गया
है।

विवरण

(क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) राष्ट्रीय राजमार्ग 4 बी पर ऊपरी सड़क पुल का
निर्माण भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा किया जाना है। रेल
लाइन के लिए धन की व्यवस्था पूर्णतः नगर और
औद्योगिक विकास निगम द्वारा की जा रही है। ऊपरी
सड़क पुल के शीघ्र निर्माण के लिए रेलवे द्वारा भूतल
परिवहन मंत्रालय तथा महाराष्ट्र सरकार के नगर और
औद्योगिक विकास निगम (सिडको) के साथ पत्र
व्यवहार किया जा रहा है।

SHRI ADHIK SHIRODKAR: Sir,
based on the data collected, what is the
estimated congestion expected percentage
wise?

SHRI RAM VILAS PASWAN: Please
repeat the question.

SHRI ADHIK SHIRODKAR: Based
on the data collected, what is the
estimated congestion expected
percentage-wise?

श्री राम विलास पासवान: सभापति जी, यमनीय
सदस्य ने जो प्रश्न किया है वह प्रश्न यह है कि क्या यह
सच है कि जब पनवेल तक रेल सेवा प्रारंभ हो जायेगी
तो मुम्बई-पुणे राजमार्ग पर फ्लाई ओवर न होने के
कारण यातायात की अत्यधिक भीड़भाड़ हो जायेगी?

हमने कह दिया है कि हां यह बात सही है फिर
इन्होंने कहा है कि इस समस्या का पता लगाने हेतु क्या
कोई आंकड़े इकट्ठे किये गये हैं?

यदि आप ऐसे आंकड़े जानना चाहेंगे तो इसमें
करीब-करीब 25 हजार ट्रक और बसें प्रतिदिन चलती
हैं। आगे इन्होंने कहा है कि यदि हां, तो इस समस्या का
जो व्यापार पर प्रभाव पड़ता है उसको दूर करने के लिए
क्या कदम उठाये गये हैं? मैंने उसका जवाब दिया है कि
राष्ट्रीय राज मार्ग 4-बी पर ऊपरी रेल पुल का निर्माण
परिवहन मंत्रालय द्वारा किया जाना है। वह काम हमारे
मंत्रालय का नहीं है। रेल लाइन के लिए धन की
व्यवस्था पूर्णतः नगर और औद्योगिक विकास निगम
(सिडको) द्वारा की जा रही है और ऊपरी सड़क पुल के
निर्माण कार्य के लिए रेलवे द्वारा तथा महाराष्ट्र सरकार के
नगर और औद्योगिक विकास निगम (सिडको) के साथ
पत्र-व्यवहार किया जा रहा है।

सभापति महोदय, हमारे मंत्रालय को जो पुल बेलौपुर
से पनवेल के बीच बनाना था, वह पुल बनकर अब
तैयार है उस पर रेलवे लाइन को हम किसी भी समय
खोल सकते हैं। लेकिन उसके रास्ते में तीन ओवर ब्रिज
का मामला है। एक ओवर ब्रिज जो माथेरन के नजदीक
है और वह बनकर के तैयार है तथा अक्टूबर, 1996 में
चालू हो जायेगा। दूसरे ओवर ब्रिज का मामला
एन-एच-4 का है। वहां पर काम शुरू हो चुका है तथा
दो लेन यहां और बनाई जा रही है। तीसरा जो मुख्य
मामला है, वह खंडेखर के बगल में जो एन-एच-4 बी
है, जैसा मैंने कहा वहां कई दिक्कतें आ रही हैं। हम भी
चाहते हैं कि वहां पेसेन्जर्स के हित में गाड़ियां चले। इस

मामले में सिडको से हमारी बातचीत चल रही है। जुलाई में हमने फिर बातचीत की है। हम जून में मुम्बई गये थे वहां पर पेसेन्जर्स की सुविधाओं को देखते हुए कहा था कि हम अक्टूबर के बाद वहां पर गाड़ियां चलायेंगे।

अक्टूबर में माथेरन के नजदीक ब्रिज पूर्ण हो जाएगा और ज्यों ही वह पूर्ण हो जाएगा तो हम रेल गाड़ियां चलायेंगे। अब हो सकता है कि जो हम चलायेंगे, उसमें हमारा जो टारगेट है उससे अधिक हो जाए, ये तीनों ब्रिज बन जाएं तो हम 40 गाड़ियां चलायेंगे। लेकिन, क्योंकि वह ब्रिज नहीं बन रहा है और हमको पब्लिक सेफ्टी को भी देखना है, पैसेजर्स को इनकॉन्विनियंस न हो, इसलिए हम कम गाड़ियां चलायेंगे। 10-15 गाड़ियां चलायेंगे और जब वह ब्रिज बन जाएगा तब ज्यादा गाड़ियां चलाने की व्यवस्था करेंगे, यह इसकी पोलीशन है।
... (व्यवधान) ...

SHRI ADHIK SHIRODKAR: Mr. Chairman, Sir, perhaps I have not made myself understood. What I was seeking to know was about the extent of congestion that would be there. That was my first question. Unfortunately that question is not answered. The reply says that they have collected the data. The hon. Minister spoke about construction of an overbridge which would ease the congestion. If the extent of congestion is clarified, we will be able to appreciate the extent of damage and the adverse impact it can cause.

Mr. Chairman, Sir, I will put my second supplementary so that the Minister can reply to them together. If it is possible, I would like to know the extent of adverse impact of the congestion on trade. All the traffic from Bangalore, Goa and also from other parts of Maharashtra has to pass through this area. Is it possible to know the extent of the adverse impact of congestion on trade.

श्री राम विलास पासवान: सभापति जी, यदि 40 गाड़ियां हम चलायेंगे तो 25 हजार को 40 से गुणा कर दो तो दस लाख हो जायेंगे। यदि दस गाड़ियां तो अड़ई लाख होगा। तो इसका यह रेशियो आलरेडी बन हुआ है।

MR. CHAIRMAN: ...effect on trade.

श्री राम विलास पासवान: जहां तक हमारे रेलवे का मामला है, रेलवे गुमटी तो बंद रहेंगे, इसलिए जहां तक रेलवे में हमारा मेन काम है वह सेफ्टी को देखना है। तो सेफ्टी की गारंटी हम ले सकते हैं कि उसमें कोई घटना नहीं होगी। यहां पब्लिक और पैसेजर्स जो हैं उनको जरूर दिक्कत होगी। चाहे आधा घंटा गाड़ी रुके या जितना भी रुके, पैसेजर्स को तो दिक्कत होगी क्योंकि वह ब्रॉसिंग बंद रहेगी। इसलिए हम लोग वह कंशिश करते हैं और जैसे कि सिडको का यह मामला है, सिडको बीच में है। सिडको यदि इस्कान से करना चाहेगा तो इस्कान काम करेगा, नहीं चाहेगा तो दूसरे से कराएगा। तो सिडको के कंट्रक्टर के रूप में इस्कान काम करेगा। इसलिए हमारा जो मामला है, हमारे रिस्पॉन्सिबिलिटी इतनी ही है और हम आपको गारंटी दे सकते हैं कि अक्टूबर में ट्रेन शुरू हो जायेगी चाहे वे ट्रेन हम 40 के बजाए दस ही चलावें। लेकिन पैसेजर्स की सुविधा को देखते हुए हम ट्रेन को अक्टूबर में चलायेंगे। जहां तक लेन का सवाल है उसमें एक ही लेन है, चार लेन नहीं है तो पैसेजर्स को इसमें दिक्कत आएंगी। अगर गुमटी बंद हो जाती है, फाटक बंद हो जाते हैं तो थोड़ा बहुत दिक्कत होती है। लेकिन मैं समझता हूँ कि दोनों दृष्टिकोणों से देखते हुए ट्रेनें भी चले और पैसेजर्स को भी ज्यादा असुविधा न हो इसलिए दस-पन्द्रह के बीच में गाड़ियां चलायेंगे। इससे यह ज्यादा इनकॉन्विनियंस भी नहीं होगा।

श्री सूर्यभान पाटिल बाह्यदत्ते: माननीय सभापति जी, मेरा पूरा प्रश्न जो इससे जुड़ा हुआ है वह हाईवे का है। मेरा प्रश्न है कि मुंबई-पुणे हाईवे पर ज्यादा भीड़ होती है और ज्यादा भीड़ होने के कारण वहां बहुत एक्साइडेंट्स होते हैं। समय ज्यादा बरबाद होता है और डीजल तथा पेट्रोल अधिक खर्च होता है। मेरा सवाल यह है कि इस हाईवे पर ट्रैफिक को कम करने का कोई प्लान राज्य सरकार की ओर से केंद्रीय सरकार के बजट आया है या नहीं? नहीं आया है तो सरकार इस बारे में क्या सोच रही है?

MR. CHAIRMAN: I think the question relates to the Ministry of Surface Transport.

श्री राम विलास पासवान: यह सरफेस ट्रांसपोर्ट का मामला है। इसके लिए सारा पैसा जो है वह सरफेस ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री को देना है। हमको कोई पैसा नहीं देना है।

श्री सुशीलकुमार संभाजीराव शिन्दे: सभापति महोदय, उस दिन मैंने बजट पर काफी लम्बा भाषण किया था। आज मैं इतना ही पूछना चाहूंगा कि जो मुंबई से बंगलौर याया पनवेल जाने वाली ट्रेन होगी उससे ज्यादातर ट्रेफिक वहां बड़ जाएगा? तो आज जो सेंट्रल रेलवे का लोड है वह लोड मुंबई, पुणे, शोलापुर, रायचूर रूट की ट्रेनों का है। इस नयी रेल की जो उन्होंने सुविधाएं दी है जो यहां से चलने वाली है क्या आप इसको डाइवर्ट करोगे या वैसे ही रखोगे? मेरा मंत्री जी को यह सुझाव है कि आज जो ट्रेनें चल रही हैं, उनमें कोई भी बदल नहीं होना चाहिये। यदि आपको वहाँ ज्यादा सुविधा देनी है तो नयी ट्रेनें चलानी चाहियें ताकि बंगलौर से जो लोग मुंबई आते हैं उनको ज्यादा सुविधा मिल जाए और जो कारवार साइड के जाने वाले लोग हैं, पनवेल साइड वालों को और कारवार वालों को दूसरी सुविधा हो जाएगी। यह सुझाव आप मानेंगे या नहीं?

श्री राम विलास पासवान: माननीय सदस्य को उस क्षेत्र की हम से ज्यादा जानकारी है, हम उनके सुझाव पर जरूर गौर करेंगे।

*322. [The Questioner (Shri Dilip Singh Judev) was absent, for answer vide colinfra.]

*323. The Questioner (Shri K.M. Khan) was absent. For answer vide colinfra.]

*324. [The Questioner (Shri Ashok Mitra) was absent. For answer vide colinfra.]

MR. CHAIRMAN: Question No. 325.

Train Service from Kanyakumari to Delhi

*325. SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to introduce a train service from Kanyakumari to Delhi;

(b) if so, by when it is likely to be introduced; and

(c) whether Government have taken any steps in this regard, if so, the details thereof?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (ग) 6017/6018 कन्याकुमारी-जम्मू तवी हिमसागर एक्सप्रेस पहले ही कन्याकुमारी और दिल्ली के बीच सीधी सप्ताहिक गाड़ी के रूप में उपलब्ध है। इसके अलावा, दिल्ली आने-जाने वाले यात्री तिरुवनंतपुरम में गाड़ी बदल कर, 2625/2626 तिरुवनंतपुरम-नई दिल्ली केरल एक्सप्रेस और 2431/2432 तिरुवनंतपुरम-मिज़ोरम-दिल्ली एक्सप्रेस से भी यात्रा कर सकते हैं, कन्याकुमारी से दिल्ली तक सीधी गाड़ी चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: Mr. Chairman, Sir, my question is very simple. Kanyakumari is a tourist place and every day people from Haryana, Uttar Pradesh and many other places from all over the country visit Kanyakumari. There is only one train now from Madras to Kanyakumari and only two trains between Madras and Delhi. I would like to know whether there is any proposal to introduce a new train between Kanyakumari and New Delhi.

श्री राम विलास पासवान: सभापति जी, दिल्ली से कन्याकुमारी तक सीधी रेलें चल रही हैं। लेकिन माननीय सदस्य का जो प्रश्न है, जहां तक मैं समझ पाया हूँ, वह यह पूछना चाहते होंगे, जो मेरे पास नक्सा है उसके मुताबिक यह पूछना चाहते होंगे कि कन्याकुमारी से तिरुवनंतपुरम, मद्रुरै, दिंडीगल, कन्नूर, इरोड होते हुए दिल्ली तक ट्रेन हो। यह माननीय सदस्य का प्रश्न है, जो मैं समझ पाया हूँ। अब दो ट्रेनें चल रही हैं, वह हैं कन्याकुमारी होते हुए विजिलोन होते हुए अर्नाकुलम, शोरनूर और इरोड होते हुए दिल्ली तक जाती है। इसमें कोई दो मत नहीं है कि इस गाड़ी का जो रूट है, वह लम्बा रूट है। जो हमने आंकड़ा निकाला है उसके मुताबिक यदि डायरेक्ट दिल्ली से लेकर कन्याकुमारी तक मद्रुरै होते हुए चलती है तो वह 3008 किलोमीटर होता है लेकिन वह घूम कर इरोड होते हुए जाती है तो वह 3155 किलोमीटर है। तो इस दृष्टिकोण से शर्त है। लेकिन जैसा कि मैंने माननीय सदस्यों से कहा कि अभी जो ट्रेन उस रूट पर चल रही है लेकिन एक दूसरा भी रूट है जो कन्याकुमारी होते हुए मन्नार होते हुए दिल्ली जाता है। यह सबसे शॉर्टेस्ट रूट बनता है। मैं माननीय सदस्य की भावना को समझने की कोशिश कर रहा हूँ