

## 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 पटल 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, माननीय  
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 यह बनकर के तैयार है तथा अक्टूबर, 1996 में  
चालू हो जायेगा। दूसरे ओवर ब्रिज का मामला  
एन०एच०-4 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 एन०एच-4 बी  
है, जैसा मैंने कहां कहां कई दिखते आ रही है। हम भी  
चाहते हैं कि वहां पेसेजर्स 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 पेसेजर्स 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 यह ब्रिज बन जाएगा तब ज्यादा गाड़ियां चलाने की व्यवस्था करेंगे, यह इसकी पोजीशन 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 अढ़ाई लाख होगा। तो इसका यह रेशियो आलरेडी बना हुआ है।

**MR. CHAIRMAN:** ...effect on trade.

श्री राम विलास पासवान: जहां तक हमारे रेलवे का मामला है, रेलवे गुम्टी 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 क्रासिंग बंद रहेगी। इसलिए हम लोग यह कोशिश करते हैं और जैसे कि सिडको का यह मामला है, सिडको बीच में है। सिडको यदि इरकान से कण्ठा चाहेगा तो इरकान काम करेगा, नहीं चाहेगा तो दूसरे से करेगा। तो सिडको के कांटेक्टर के रूप में इरकान काम करेगा। इसलिए हमारा जो मामला है, हमारे रियॉसबिलिटी 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 आएगी। अगर गुम्टी बंद हो जाती है, फाटक बंद हो जाते हैं तो थोड़ा बहुत दिक्कत होती है। लेकिन मैं समझता हूं कि दोनों दृष्टिकोणों से देखते हुए ट्रेनें भी चलें और पैसेजर्स को भी ज्यादा असुविधा न हो इसलिए दस-पन्द्रह के बीच में गाड़ियां चलायेंगे। इससे यह ज्यादा इनकॉन्वियेंट भी नहीं होगा।

श्री सूर्यभान पाटिल बाहादुर: माननीय सभापति जी, मेरा 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 एक्सेडेंट्स होते हैं। समय ज्यादा बरबाद होता है और डीजल तथा पेट्रोल अधिक खर्च होता है। मेरा सवाल यह है कि इस हाईवे पर ट्रेफिक को कम करने का कोई प्लान राज्य सरकार की ओर से केंद्रीय सरकार के यहाँ 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 मिनिस्री को देना है। हमको कोई पैसा नहीं देना है।

श्री सुशीलकुमार संभाजीराव शिन्दे: सभापति महोदय, उस दिन मैं बजट पर काफी लम्बा भाषण किया था। आज मैं इतना ही पूछना चाहूंगा कि जो मुंबई से बंगलौर वाया पनवेल जाने वाली ट्रेन होगी उससे ज्यादातर ट्रेफिक वहां बढ़ जाएगा? तो आज जो सेंट्रल रेलवे का लोड है यह लोड मुंबई, पुणे, शोलापुर, रायचुर 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 वहां ज्यादा सुविधा देनी है तो नयी ट्रेनें चलानी चाहिये 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 col.....infra.]

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

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

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 साप्ताहिक 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-निज़ामुद्दीन राजधानी 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 हूं, वह यह पूछना चाहते होंगे, जो मेरे पास नक्सा है उसके मुताबिक यह पूछना चाहते होंगे कि कन्याकुमारी से तिरुवलवेली, मदुरै, दिंडीगल, करूर, इरोड होते हुए दिल्ली तक ट्रेन हो। यह माननीय सदस्य का प्रश्न है, जो मैं समझ पाया हूं। अब दो ट्रेनें चल रही हैं, वह हैं कन्याकुमारी होते हुए, किवलोन 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 डापरेक्ट दिल्ली से लेकर कन्याकुमारी तक मदुरै 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 शार्ट 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, मद्रास होते हुए दिल्ली जाता है। यह सबसे शार्टेस्ट रूट बनता है। मैं माननीय सदस्य की भावना को समझने की कोशिश कर रहा हूं