

steps has the Government taken against the Youth Congress (I) leader who handled Dr. (Miss) Gujar in North Korea?

(Interruptions).

**SHRIMATI MARGARET ALVA :** Sir, as far as motivating women is concerned, we do have many programmes for awareness generation through the Social Welfare Boards through the State Governments and voluntary groups to make women aware of their rights and to make them self-reliant enough to be able to stand up and fight for themselves, whether they are in the Youth Congress or whether they are outside.

**SHRI PAWAN KUMAR BANSAL :** I wonder whether the honourable Member knows what her Minister from AGP did there.

**SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY :** What is it?

**SHRI PAWAN KUMAR BANSAL :** He is from your own party in Assam. Try to find out. ... (Interruptions)...

**SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY :** Be clear. ... (Interruptions)...

**SHRI SUBRAMANIAN SWAMY :** Sir, her question has not been answered. The Minister was in North Korea, She can tell us what happened there.

**SHRIMATI MARGARET ALVA :** I was not in the youth camp.

**SHRI SUBRAMANIAN SWAMY :** You escape!

बिहार के हजारीबाग को रेल से जोड़ने के लिए रेल लाइन

\* 222. श्री सत्य प्रकाश मालवीय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने बिहार में हजारीबाग को रेल लाइन से जोड़ने हेतु अब तक क्या कार्यवाही की है ;

(ख) क्या इन सम्बन्ध में बिहार के मुख्य मंत्री और उनके बीच कोई बातचीत हुई है ; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) हजारीबाग के रास्ते रांची से गिरिडीह तक बड़े पैमाने की नयी रेल लाइन के लिए 1986 में सर्वेक्षण किया गया था। परियोजना वित्तीय दृष्टि से व्यावहारिक नहीं पायी गयी थी।

(ख) और (ग) बिहार के मुख्य मंत्री ने रांची और हजारीबाग के आसपास के आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए उपर्युक्त लाइन के निर्माण का सुझाव दिया है।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि हजारीबाग को रेल-लाइन से जोड़ने के लिये अब तक कितनी बार और कब कब सर्वेक्षण किया जा चुका है और वर्तमान में इस परियोजना में कुल कितना अनुमानित व्यय आता है ?

श्री माधवराव सिधिया : सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार अनुमान है कि 262 करोड़ रुपये की लागत इस लाइन में लगेगी।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : माननीय सभापति जी, हजारीबाग के आसपास आदिवासी क्षेत्र है और वहाँ पर कोले की खदान भी है। इसलिए यह क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा हुआ है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि परियोजना तो बन गयी है लेकिन हजारीबाग को रेल से जोड़ने के लिये रांची, गिरिडीह और उस क्षेत्र के आदिवासी इलाके में जो लोग रहते हैं उनकी सुविधा के लिये क्या रेल मंत्रालय सैद्धांतिक रूप से इस लाइन को तैयार करने के लिये सहमत हो गया है ?

**श्री माधवराव सिधिया :** महोदय, प्रश्न के उत्तर में ही यह जानकारी दी गयी है कि वित्तीय दृष्टि से यह लाइन व्यावहारिक नहीं पायी गयी है और वित्तीय संसाधनों की काफी कुछ तंगी के कारण इस रेल लाइन के निर्माण का कार्य हाथ में नहीं लिया जाने वाला है।

**SHRI S. K. T. RAMACHANDRAN:**  
What is the distance between Hazaribagh and Hazaribagh Road?

When it is important because it will connect scheduled tribe areas, why should we go in for these minute details about viability and other things? Why can we not take it up at least for study now? If we postpone such schemes, escalation of prices will shoot up the project cost. So, I request the hon. Minister to state what is the difficulty in taking it up for studies.

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA :** The survey has been completed, and in accordance with the survey it has not been found financially remunerative. That is not a minor detail. Certain lines are taken up sometimes. Weightage is given to backward areas or far-flung areas. But there has to be a balance struck between projects which are of economic priority and projects which open up backward and far-flung areas. In the balance that has been struck, this particular railway line has not found a place.

**श्री चतुरानन मिश्र :** मन्त्रालय महोदय, हमारे रेल मंत्रालय के साथ एक दिक्कत यह है कि आदिवासी क्षेत्रों की जो भी योजनाएँ रेल की बनती हैं, उनके बारे में कहा जाता है कि फाइनैसियली लाभदायक नहीं है। रेल मंत्रालय का अगर यही खयाल रहा तो फिर आदिवासी इसी देश में रहेंगे या दूसरे देश में जायेंगे? महोदय, इनका आदिवासी क्षेत्र है, कमिश्नरी टाउन हो गया है वहाँ रेल लाइन नहीं है, औरंगाबाद डिस्ट्रिक्ट टाउन है, हजारीबाग डिविजनल हैडक्वार्टर है वहाँ भी रेल लाइन नहीं है। इस तरह बिहार के अनेक जिले हैं जो रेल लाइन से जुड़े

हुये नहीं हैं। इसलिये मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि ऐसी विषम परिस्थिति के बारे में क्या सरकार गंभीरता से विचार करेगी और इस रेल को वाएबल बनाने के लिये गिरिडीह टू कोडरमा जिससे कि दो मेन लाइंस और ग्रांड पाठ—दोनों को संयुक्त किया जा सके? फिर हजारीबाग जो कि कोयला और दूसरे खनिज पदार्थों का बहुत बड़ा केन्द्र है, उससे संबद्ध हो जायेगा, रांची हो जायेगा जिससे कि आदिवासियों के लिये और इस रेल व्यवस्था के लिये नई बात होगी जिसके बारे में भूतपूर्व रेल मंत्री श्री एल० एन० मिश्रा जी ने आश्वासन दिया था, क्या इस संबंध में सरकार पुनः विचार करेगी?

**श्री माधवराव सिधिया :** सर, पहले तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस देश के सबसे पुराने निवासी आदिवासी हैं और हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री के आदेशानुसार आदिवासियों और हरिजनों को विशेष प्राथमिकता प्रत्येक योजना में दी जाती है। यह बात खतरा नहीं है कि आदिवासी क्षेत्रों में रेल लाइंस नहीं बनी हैं। नार्थ ईस्ट में जो रेल लाइंस बन रही हैं जिसका कि हमने कमिटमेंट दिया था कि इस वर्ष के अन्त तक मार्च 1990 तक... (व्यवधान)... आपका प्रश्न मैंने शांतिपूर्वक सुना है, अब वह मेरा जवाब शांतिपूर्वक सुन लें। इसीलिये यह रेल लाइन जो बनी है आदिवासी क्षेत्रों में बनी है। कोरापुट-रायगढ़ लाइन जिसे पूर्ण प्राथमिकता दी जा रही है, वह मध्य प्रदेश और मुख्य रूप से उड़ीसा के आदिवासी क्षेत्रों से गुजरती है। इंदौर और दोहद लाइन भी गुजरात और मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्रों से होकर गुजरती है। ऐसी कई लाइंस हैं जो आदिवासी क्षेत्रों से गुजरती हैं। तो मैं पहले तो इस बात का खंडन करना चाहता हूँ कि आदिवासियों को कुछ प्राथमिकता नहीं दी जा रही और आदिवासियों को कहीं और जाकर बसना पड़ेगा, क्योंकि आदरणीय प्रधान मंत्री जी के आदेशानुसार आदिवासियों को पूर्ण महत्व दिया जा रहा है और पूर्ण प्राथमिकता

दी जा रही है, जो कुछ संभव हो सके, वह किया जा रहा है।

जहां तक रेलवे लाइन का सवाल है, मैंने पूर्व में ही कहा है कि इसका सर्वेक्षण हुआ है। आपने जो सुझाव दिया, उसी के अनुसार सर्वेक्षण का मार्ग तय किया गया था। यह गिरिडीह, कोडरमा, हजारीबाग टाऊन और रांची तक इस लाइन का सर्वेक्षण किया गया था और मैंने पहले कहा, वित्तीय दृष्टि से यह व्याहारिक नहीं पाया गया।

**श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया :** सभापति महोदय, गिरिडीह, कोडरमा और रांची से हजारी बाग को जोड़ने की बात कही जा रही है, परन्तु मैं सोचता हूं कि पटना, बख्तियारपुर, नालन्दा, नवादा आदि होते हुए हजारी बाग को पटना से जोड़ने की बात की जाये तो वह ज्यादा आसान रहेगा और फिजिबल रहेगा और साथ ही साथ हजारीबाग के कोयला खदान से जो कोयला निकाला जाता है और दूर-दूर राज्यों में भेजा जाता है और उसकी भी सुविधा उपलब्ध होगी।

आदिवासियों की जब बात होती है, तो उस इलाके में जब आप घूमिये तो दिखाई पड़ेगा कि कोसों दूर तक आदिवासी अपने सिर पर दातून का गट्ठर लिये हुये और तेंदू पत्ता लिये हुये चला जाता है बस की, ट्रैक्टर की और ट्रक की तलाश में, लेकिन न उन्हें बस मिलती है, न ट्रक मिलता है, न ट्रैक्टर मिलता है और न ही उन्हें रेल मिलती है। तो कम से कम रेल का रास्ता अगर हजारीबाग, नवादा नालन्दा बख्तियारपुर होते हुए पटना से कनेक्ट किया जाये और उधर जमशेदपुर से किया जाये तो बड़ी कृपा होगी। इस पर गौर करने की आप कृपा करें।

**श्री माधवराव सिधिया :** माननीय सदस्य का सुझाव नोट किया जायेगा।

**PROF. CHANDRESH P. THAKUR :** The point that the hon. Minister has raised is about the economic viability of a particular segment of the track. It seems that it is not a fair criterion be-

cause if you take the total railway network, it will be very difficult to justify economic viability of each of the segments separately. When we are looking at the total picture, it is the chicken and the egg story. How does economic viability of the region come about unless you have basic infrastructure? And without doubt railway is the basic infrastructure. Now, let us not forget in the Adivasi Kshetras two things are there. Adivasi people, yes. But the other thing is the mineral resources. Historically the railway network was established in that region to suck off the mineral wealth and that continues. Now, keeping that in view, if you take a backward long-term perspective, economic viability of any investment for next one hundred years in the Adivasi region would have paid up already. So, it is totally unfair to say...

**श्री सभापति :** आप सवाल पुष्टिये।  
(व्यवधान)

**PROF. CHANDRESH P. THAKUR :** I am coming to that. It is totally unfair to say that a segment of railway line cannot be extended regardless of the fact that it is basic infrastructure on the simple criterion of segmented cost-benefit analysis of a particular track. So, I would like the Minister to take a macro-economic picture. If you want to open up the area, try to promote the infrastructural facility. Will the Minister like to consider a modification of the Ministry of Railway investment plan in this larger perspective?

Part (b) of my question is, if you take the history of railway track expansion, what has been the net share of, Bihar in the additional railway track expansion over the last ten years? If you ask that question and the Minister is able to reflect on that, you will find that it has not been proportionate to the basic mineral resources supplied to the national pool or the ...

**MR. CHAIRMAN :** It does not arise out of that.

**PROF. CHANDRESH P. THAKUR :**  
Will the Minister consider its possibility in the next investment plan whether it is in the last year of this Plan or the 8th Plan.

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA :**  
This survey has been conducted segment by segment and it is found, that the figures are not financially remunerative, coming to 1 per cent, 2.5 per cent and 0.4 per cent. Then, the line was taken as a whole with all three segments put together and the rate of return came to 0.6 per cent. Again, Sir, I am saying that the Planning Commission usually considers lines only on the basis of financial viability but there are certain priorities and certain importance given to opening up far-flung areas and backward areas but as I said, a balance has to be struck. We required Rs. 2031 crores at the beginning of this year to complete ongoing new line projects and we got only Rs. 250 crores. So, however, much we may desire, there is a certain limitation to our capacity to take up new constructions. Rather than spread the net totally wide and give meagre allocations to each line, it is better that we take up the ongoing lines in a business-like fashion and try to complete them before going on to new projects.

As far as the second part of his question is concerned, in which the hon. Member attempted to state what he thought were facts, I would just like to say that in the Sixth Plan two major gauge conversions were completed in Bihar comprising 769 KMs at a total cost then of approximately Rs. 200 crores. I would also like to mention that the gauge conversion which has been sanctioned in this year's budget Chapra-Avnrihar part of that line also passes through Bihar. I would also like to make a mention of this fact, Sir, that the total doubling that has been allocated to Bihar of the total budget for the country is as much as 18.5 per cent. As far as traffic facilities are concerned, I would like to mention that of the total allocation for the country as much as 13 per cent has been allocated to Bihar. Finally, Sir,

I would like to mention that all this is keeping in mind the interest of Bihar, the expansion of railway facilities in Bihar, the requirements of Bihar, in spite of the fact that in length of railway lines per thousand square kilometers in this country, Bihar ranks fourth out of all the States in the country. However the interests of Bihar will certainly always be kept in mind.

**श्री अश्विनी कुमार :** माननीय सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से एक दो छोटी छोटी बातें जानना चाहता हूँ। उन्होंने आदिवासी इलाकों के बारे में कहा और कुछ रेल लाइनों का नाम लिया जो कि स्वागत योग्य हैं। वहाँ हुआ हो तो मुझे आपत्ति नहीं है। परन्तु मैं जानना चाहता हूँ कि उन लाइनों की इकानामिक वायाबिलिटी क्या थी या उनके अन्दर दूसरे प्रश्न थे जिन को लेकर आपने उनको शुरू किया।

मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि इस वर्ष रेल लाइनों की जो योजना है उनमें रांची, गिरिडीह, हजारीबाग, दुमका, साहिब गंज के लिये क्या 1 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है ?

तीसरा प्रश्न मेरा यह है कि जिस क्षेत्र में ये लाइनें जाने की बात की गई वे आदिवासी बहुल इलाकों के साथ ही ऐसे इलाके हैं जहाँ पर्याप्त मात्रा में कोयला है, लकड़ी है जो पूरे देश में जाती हैं। बोकारो, उमशेदपुर आदि वहाँ इंडस्ट्रियल टाउन हैं जहाँ से लाखों यात्री दक्षिण भारत के कोने कोने में जाते हैं ?

**श्री सभापति :** प्रश्न कर लीजिये तो अच्छा है, चालीस मिनट निकल गये।

**श्री अश्विनी कुमार :** सबसे बड़ी बात मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इस बात का प्रावधान रखेंगे कि पिछड़े इलाकों के संबंध में जो जन-विवाद में वृद्धि हो रही है जिसके कारण हर चार दिन में बन्द हो रहे हैं, जब वहाँ लोग शस्त्र उठा लेंगे तब रेल मंत्रालय इसको करने का प्रयास करेगा ?

**श्री माधवराव सिधिया :** माननीय सभापति महोदय, इन्होंने इतना लंबा सवाल कर दिया है कि जब ये तीसरे सवाल पर पहुंच तो मैं पहला सवाल भूल गया हूँ।

**श्री अश्विनी कुमार :** बाकी लाइनों की वायविलिटो बताने की कृपा करें।

**श्री माधवराव सिधिया :** कुछ तो वित्तीय दृष्टि से व्यावहारिक हैं कुछ व्यावहारिक नहीं हैं आप डिटेल्स चाहें तो मैं पूरे दे सकता हूँ।

जहाँ तक रेलवे लाइनों का आपने वर्णन किया है वे अभी मंत्रालय के विचाराधीन नहीं हैं।

#### **Length of National Highways in AP**

\*223. **SHRI B. SATYANARAYAN REDDY :** Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) what is the existing length of National Highways in Andhra Pradesh and what should be the total length of National Highways in Andhra Pradesh as per the draft road development plan formula; and

(b) what steps have been taken to develop the National Highways in the State to comply with the above mentioned formula?

**THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT) :** (a) The length of National Highways in Andhra Pradesh is 2519 km. There is no draft road development plan formula for determining the length of National Highways.

(b) Does not arise.

**SHRI B. SATYANARAYAN REDDY :** Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister said that there is no draft road development plan formula. But to my information, the draft road development plan envisages development of National Highways system in the country based on the

formula that the length of the National Highways in any State should be the area of the State divided by fifty. As per this formula, the length of the National Highways in the State of Andhra Pradesh has to be 5540 kms. But the existing length of the National Highways in Andhra Pradesh, as per the answer given by the Minister, is only 2519 kms. The State Government has requested the Government of India to declare certain roads that is about ten State roads of 3252 kms as National Highways in the State of Andhra Pradesh. Sir, the condition of the National Highways in Andhra Pradesh State is not satisfactory. This is due to very inadequate maintenance granted by the Central Government. Sir, this requires renewal by the Central Government. Against the requirement of Rs. 12 crores as per the norms fixed by the Government, the release is only Rs. 4 crores per year as per the maintenance formula. So, I would like to know from the Minister what steps have been taken to maintain the roads in Andhra Pradesh which are in very bad condition. I would also like to draw the attention of the Minister about the letter written by the Chief Minister, Mr. N. T. Rama Rao dated 20th May 1989, drawing the attention of the Minister to the important issues pertaining to the maintenance of roads and other developmental programmes so far as surface transport is concerned. I would like to know from the Minister what steps the Government of India have taken in respect of this letter and what are the issues that are still pending under your consideration. I would also like to know if there is any formula under which the length of the roads is to be extended in different States particularly Andhra Pradesh.

**SHRI RAJESH PILOT :** Mr. Chairman, Sir, I totally agree with the hon. Member that the condition of the National Highways is not very very satisfactory in Andhra Pradesh. But it is certainly not bad. I do agree with him that it is not upto the required degree. Mr. Chairman, Sir, this is the matter which has been worrying us for the last three-four years and that is why in every meet-