THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI INDERJIT GUPTA): (a) and (b) The ATTF, a militant underground outfit of Tripura, had issued 'Quit Tripura' notices asking the 'foreigners' who had allegedly infiltrated into the State after 1951 to leave Tripura by June 30,1996. The ATTF had also announced a State-wide 'Tripura Bandh' from July 1 to 10, 1996 in support of its demand for driving out the 'illegal migrants'. The bandh failed evoke any perceptible response. To assist the State Government in dealing with the prevailing situation, CPMF and Army units were deployed. The situation is under constant watch and close review.

(c) Available information pertaining to the period 1.9.1995 to 29.8.1996 is given below:—

Tripura	SF/Police	Civilian
(a) Killed	27	107
(b) Abducted	-	241
Manipur		
(a) Killed	78	203
(b) Abducted	-	14

Pension Scheme for Employees of Calcutta Port Trust

3146. SHRI SHIV CHARAN SINGH: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether the Calcutta Port Trust authority have given fresh option to the employees of class III & IV who retired during 01.01.80 to 31.07.84 under Contributory Provident Fund Scheme to switch over to pension scheme through various orders;

(b) if so, the number of employees of class III & IV who retired in 1983 under Contributory Provident Fund Scheme, adopted the Pension scheme later on either by prayer or by Court direction; and

(c) the details showing the name, designation and date of superannuation of employees?

THE MINISTER OF SURFACE TRANSPORT (SHRI T G. VENKETRAMAN): (a) Calcutta Port Trust had allowed option to employees who retired under Contributory Provident Fund Scheme (CPF) after 1.1.1980 and also to family members of those Class III & IV employees who died after 1.1.1980 to opt for the pension scheme. This option was to be exercised before 30.04.1982. A fresh option was also allowed to those Class III & IV employees who were in service as on 1.1.1984 and who had retired between 1.1.1984 and 31.7.1984 with CRF. benefits. Thus no fresh option was available to those who retired between 1.5.1982 and 31.12.1983.

(b) and (c) No case of any employee of Calcutta Port Trust who retired in 1983 under the CRF Scheme, but adopted the pension scheme later on either by prayer or by Court direction, has come to the notice of the Government.

मध्य प्रदेश में बंद पड़े मोटा कपड़ा उत्पादन एकक

3147. श्री राघवजी: क्या वस्त्र मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तिथि के अनुसार मध्य प्रदेश सहित कतिपय राज्यों में मोटे कपड़े के उत्पादन में कार्यरत कितने एकक बंद पड़े हैं;

(ख) कितने बुनकर बेरोजगार हो गए हैं और ऐसे कपड़े के उत्पादन में कितनी गिरावट आयी है; और

(ग) इन एककों को फिर से चालू करने और मोटे कपड़े के उत्पादन को बढ़ावा देने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

वस्त्र मंत्री (श्री आर॰ एल॰ जालप्पा): (क) और (ख) मोटे कपड़े का उत्पादन मुख्यत: हथकरघा तथा विद्युतकरघा के विकेन्द्रीयकृत क्षेत्र में किया जाता है। उनके द्वारा निर्मित मदों में से मोटा कपड़ा एक मद है। इस क्षेत्र के विकेन्द्रीकृत स्वरूप को ध्यान में रखते हुए प्रत्येक एकक के कार्यचालन की पृथक स्थिति के बारे में ब्यौरे नहीं रखे जाते हैं। जहां तक मिश्रित एककों का संबंध है उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार मोटे कपड़े के उत्पादन की क्षमता रखने वाले ऐसे 80 एककों में से 5 एकक मध्य प्रदेश में स्थित हैं। 30.6.96 तक

की स्थिति के अनुसार इन मिलों में नियोजित कामगारों की संख्या 1, 74,968 में से 18,690 कामगार मध्य प्रदेश राज्य में बंद पड़ी 5 मिलों से संबंधित हैं।

(ग) वस्त्र उद्योग के इन खंड़ों की आवश्यकताओं के अनुसार सरकार इन खंड़ों के लिए समय-समय पर नीतिपरक हस्तक्षेप करती है तथा कार्यक्रम/योजनाएं बनाती हैं जोकि वर्ष 1985 की वस्त्र नीति में निर्धारित व्यापक उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए किया जाता है और यह एक सतत प्रक्रिया है। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय सरकार ने वस्त्र मिलों की समस्याओं सहित औद्योगिक रूग्णता की समस्याओं से निपटने के लिए रूग्ण औद्योगिक कंपनी अधिनियम बनाया है तथा औद्योगिक व वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड की स्थापना की है।

Tista Barrage Project

3148. SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Will the Minister of WATER RESOURCES be pleased to state:

(a) the estimated cost of the first sub-stage, of the Tista Barrage project and the additional Central assistance for the project;

(b) whether it is a fact that the project has suffered a time and cost overrun;

(c) if so, the details thereof and

(d) whether Government would consider for providing additional Central assistance for the project even during the 9th Plan keeping in view of the importance of this project?

THE MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI JANESHWAR MISHRA): (a) The estimated cost of the first sub-stage of the Teesta Barrage Project is Rs. 69.72 crores as approved by Planning Commission on 8.5.75, and the revised estimated cost is Rs. 695 crores. The Planning Commission has approved the additional Central Assistance of Rs. 150 crores for this project during Eighth Five Year Plan in order to complete this project during the Eighth Plan period.

(b) and (c) Yes sir, The original cost of this project was Rs. 69.72 crores and the revised estimated cost is Rs. 695 crores. The project has been scheduled to be completed during Eighth Plan period and now it is expected to spillover beyond 8th Plan.

(d) Irrigation is a State subject. The irrigation projects are planned, funded and implemented by the State Government from their own resources. The implementation of the project depends upon the priority given by the State Govt. Ninth Plan has not been finalised.

हरियाणा में राष्ट्रीय राजमार्गों को चार लेनों वाला बनाना

3149. श्री रामजीलाल: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के नाम क्या-क्या हैं;

(ख) हरियाणा में इस समय किन-किन राष्ट्रीय राजमार्गों पर कार्य चल रहा है, तथा यह कब तक पूरा कर लिया जाएगा, और

(ग) सभी राष्ट्रीय राजमार्गों को कब तक चार लेन वाला बना दिया जाएगा तथा उन राष्ट्रीय राजमार्गों के नाम क्या हैं जिन्हें नौवीं पंचवर्षीय योजना में चार लेन वाला बना दिया जाएगा?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री टी. जी. वेंकटरामन): (क) एक विवरण संलग्न है (नीचे देखिए)

(ख) रा.रा.-1, 2, 8, 10 और 22 हरियाणा से होकर गुजरते हैं। इन सभी सड़कों पर विभिन्न निर्माण कार्य प्रगति के अलग-अलग स्तरों पर हैं तथा इन्हें पूरा करने का नियत समय भी भिन्न-भिन्न है।

(ग) यातायात की मात्रा और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर पारस्परिक प्राथमिकता को ध्यान में रखते हुए एक चरणबद्ध तरीके से राष्ट्रीय राजमार्गों का चार लेन का बनाया जाता है। यह बता पाना संभव नहीं है कि कब तक इन सभी राष्ट्रीय राजमार्गों को चार लेन का बना दिया जाएगा। नौवीं योजना को अभी अंतिम रूप दिया जाना है और इसलिए अभी से इसके ब्यौरे देना संभव नहीं है।