

\* [The questioner (SHRI SANJAY RAUT) was absent]

**Losses incurred by Mumbai local trains**

\*137. SHRI SANJAY RAUT: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Mumbai's lifeline, local train, is running into losses of more than ₹ 4000 crore during the last three years;

(b) if so, the details thereof indicating the earnings and expenditure of Mumbai local trains during the last three years;

(c) the reasons behind losses despite Mumbai local trains running to their full capacity throughout the year; and

(d) the details of steps taken or proposed to be taken by Government for making Mumbai local trains profitable without increasing the passenger fare?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

***Statement***

(a) The total loss incurred by Mumbai local trains during last three years is ₹ 3394 crore.

(b) The earnings and expenditure of Mumbai local trains during the last three years are as under:

(₹ in crore)			
Year	Earnings	Expenditure	Profit/Loss (-)
2012-13	1392.28	2247.98	(-) 855.70
2013-14	1502.97	2614.77	(-) 1111.80
2014-15	1640.63	3066.82	(-) 1426.19
TOTAL	4535.88	7929.57	(-) 3393.69

(c) The reasons behind losses in Mumbai local trains running to their full capacity throughout the year are as under:

(i) The fare structure of Mumbai Suburban is highly subsidised. The commuters are entitled for subsidised Monthly Season Ticket (MST), Quarterly Season Ticket (QST), Half Yearly Season Ticket (HYST) and Annual Season Ticket (AST), which are more subsidised than the Second-Class Ordinary fares.

- (ii) The rail earnings are not keeping pace with the increase in the expenditure every year.
- (d) The details of steps taken or propose to be taken by Government for making Mumbai local trains more profitable without increasing the passenger fare are as under:
  - (i) Full advertisement rights on outside of Electric Multiple Unit (EMU) rakes.
  - (ii) Sponsored commercial announcements and Light Emitting Diode (LED) displays inside the coaches.
  - (iii) Introduction of Paperless Mobile ticketing apps.
  - (iv) Currency/Coin cum card operated Automatic Ticket Vending Machines (ATVMs).
  - (v) Introduction of Yatri Ticket Suvidha Kendra (YTSK) and Jansadharan Ticket Booking Seva (JTBS) to sell Unreserved Ticketing System (UTS) tickets.
  - (vi) Introduction of SMART Cards facilitating ticketing.
  - (vii) Re-enforcing constant and strict barrier checking to catch and penalise commuters travelling without valid travel authorities.
  - (viii) Continuous review of Overtime claims by Running staff, Commercial staff and other technical staff.

MR. CHAIRMAN: Question No.137; Questioner is not present. Are there any supplementaries?

**श्री अजय संचेती:** सर, जैसा कि सवाल में लिखा है कि जो लोकल ट्रेन हैं, वे मुम्बई की लाइफ लाइन हैं। पिछले दो सालों में इस सरकार ने, और विशेषकर रेलवे मंत्री ने, मुम्बई के लिए लोकल्स के लिए कितना ज्यादा काम और किया जा सकता है, वह मैं जानना चाहता हूं। स्पेशली बरसात के मौसम में जब कई बार लोकल ट्रेन रुक जाती हैं, तो क्या उसके लिए भारत सरकार ने कोई एडिशनल फेसिलिटी वहां पर डेवलप करने का प्रयास किया है? थैंक्यू।

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, यह सही है कि मुम्बई जैसे शहर में मुम्बई सबअर्बन रेलवे लोगों के लिए सही मायने में जीवन जीने का एक सहारा है और उसकी मरम्मत करना, उसको ठीक तरह से मजबूत करना हमारी प्राथमिकता है, इसलिए बहुत सारी ऐसी योजनाएं बनाई गई हैं, जिनका जिक्र सम्मानित सदस्य ने किया है। जैसे, हम बहुत जल्द एक एलिवेटेड कॉरिडोर बनाने की कोशिश में भी लगे हुए हैं। सर, आपको पता होगा कि मुम्बई की सबअर्बन रेलवे दो जगहों पर चलती है, जिसमें एक सेंट्रल रेलवे कहलाती है और दूसरी वेस्टर्न रेलवे कहलाती है। सेंट्रल रेलवे में एक हार्बर लाइन भी आती है। इन तीनों के लिए एक एलिवेटेड कॉरिडोर बनाने की हम कोशिश कर रहे हैं, क्योंकि आज की जो क्षमता

है, वह इतने लोगों को carry करने के लिए पूरी तरह से पर्याप्त नहीं है, इसलिए नई परियोजनाएं बनाई जा रही हैं। इस संबंध में राज्य सरकार के साथ हमारी लगातार बातचीत होती रही है और हमारी यह कोशिश रहेगी कि बहुत ही जल्द एलिवेटेड कॉरिडोर बनाया जाए। जैसा कि एक MUDP-III प्रोजेक्ट है, वह भी कार्यान्वित किया जाए, ताकि रेलवे लाइन के ऊपर आज जो प्रेशर आ रहा है, उससे वह भी कम किया जा सके।

सर, सम्मानित सदस्य ने बारिश के दिनों में वहां की स्थिति के संबंध में पूछा है। जैसा कि आपको पता है, मुंबई शहर एक आईलैंड सिटी है। वैसे वहां सात आइलैंड्स हैं, जो मिलकर एक आइलैंड सिटी बन गई है। जिस प्रकार की रचना चिली देश की है, उसी प्रकार मुंबई शहर की रचना है। वहां दोनों साइड से समुद्र है और जब बारिश आती है, तो वह हाई टाइड होती है, जिससे वहां सभी जगहों पर बड़ी मात्रा में फ्लडिंग हो जाती है। आज भी रात को मुंबई में बहुत ज्यादा बारिश हुई है, उसका नतीजा आज क्या है, मुझे मालूम नहीं है, लेकिन वहां बहुत मात्रा में बारिश हुई है। इस प्रकार, जब सब जगह से पानी आता है तो समस्या आती है, जो कि फ्लडिंग की वजह है। इसलिए एंटी-फ्लडिंग मेज़र्स के लिए हम लोग हर साल बारिश के पहले लगातार निगरानी रखकर यह कोशिश करते हैं कि हमारे जो नाले हैं, उनको साफ-सुथरा रखा जाए। लेकिन सर, मुंबई में एक और समस्या है, जो कि एक सामाजिक समस्या है। वहां बहुत बड़ी मात्रा में स्लम्स, यानी झुग्गी-झोंपड़ियां रेलवे ट्रैक के दोनों तरफ बसाई गई हैं, जिसकी वजह से पानी के नैचुरल फ्लो में बाधा आती है। मैं मानता हूं कि इस समस्या को हल करने के लिए बड़ी मात्रा में काम करने की जरूरत है, इसलिए हम राज्य सरकार के साथ मिलकर उसके बारे में लगातार बातचीत कर रहे हैं।

**श्री राम नाथ ठाकुर:** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से यह जानना चाहता हूं कि तीन वर्षों में मुंबई लोकल ट्रेन्स में 3,394 करोड़ रुपए की जो हानि हुई है, उसकी भरपाई के लिए रेल मंत्री जी कौन-सा उपाय कर रहे हैं?

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, मुंबई सबअर्बन रेलवे ही नहीं, बल्कि चेन्नई और कोलकाता जैसे शहरों में भी जो हमारी सबअर्बन रेलवेज़ चलती हैं, उन सभी में घाटा है। उन रेलवेज़ में सफर करने वाले यात्रियों के लिए हम जिस तरह से मंथली पास के चार्जेंज़ लगाते हैं एवं उसकी जो कॉस्ट है, उसमें अंतर है और वही उस घाटे की वजह है। तीन साल पहले स्टैंडिंग कमिटी ने भी इस बारे में जिक्र किया था। उन्होंने भी कहा था कि इस घाटे की वजह यह है कि cost of operation and fare that we charge from the passengers, उसमें जो अंतर है, उसकी वजह से यह घाटा है। अगर सही मायने में देखा जाए तो यह सब्सिडी है, लेकिन आपने बिल्कुल सही कहा, यह सब्सिडी आज इतनी बड़ी मात्रा में बढ़ गई है कि रेल के ऊपर यह एक बहुत बड़ा बोझ है, जिसको दूर करने के लिए बहुत समय तक काम करने की जरूरत है, जैसा कि मैंने अभी कहा कि हम लोग इस बात की कोशिश कर रहे हैं कि एलिवेटेड कॉरिडोर बनाए जाएं। जब वे एलिवेटेड कॉरिडोर बनेंगे, तो जो प्रीमियम ट्रेस रहेंगी, उनके लिए dual pricing का एक mechanism भी बनाया जा सकता है। लेकिन, सही मायने में बहुत सारी एक्सपर्ट कमिटीज़ ने कहा है कि intra-city transport is the responsibility of the State Government. So, inter-State transport is obviously the responsibility of the Central Government, but intra-State transport, जैसे मुंबई से मुंबई में चलने वाली ट्रेन्स, कोलकाता से कोलकाता में चलने वाली

ट्रेन्स, चेन्नई से चेन्नई में चलने वाली ट्रेन्स, इन सभी की जिम्मेदारी सही मायने में राज्य सरकारों की होनी चाहिए। लेकिन, एक ऐतिहासिक वजह से यह काम लगातार केन्द्र सरकार भी कर रही है। इसके लिए हम राज्य सरकारों से लगातार बातचीत करते रहे हैं। हम एक Integrated Transport Policy लाने की भी कोशिश कर रहे हैं और हमारी अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री के साथ भी बातचीत हो रही है, लेकिन यह बात बिल्कुल सही है कि यह जो घाटा है, यह घाटा नहीं है, बल्कि सब्सिडी है।

SHRI RIPUN BORA: Thank you, Mr. Chairman, Sir. Though the question relates to the revenue loss in the local trains in Mumbai, but my question is on the loss of human lives, of people from Assam coming to Mumbai by trains. Sir, the thing is that there are a number of trains coming from Assam to Mumbai, carrying a large number of cancer and heart patients, coming for treatment in Mumbai. Our Congress Government had built a very big Assam Bhawan, which is exclusively for the stay of cancer patients there. The buses also go from Assam Bhawan carrying the patients to the hospitals. But what happens, Sir, due to some irregularities sometimes the cancer patients are stranded in the train for more than 24 hours. Last year there have been a few instances where patients have died in the train itself. My question to the hon. Minister is whether he will examine it, do the needful to address this problem.

श्री सुरेश प्रभु: सर, medical emergency के समय लोगों को होने वाली समस्याएं तथा जब वे सफर करते हैं, उस समय उनको जो दिक्कतें आती हैं, उन्हें दूर करने के लिए हमने सोशल मीडिया के माध्यम से एक नया campaign शुरू किया है। सर, वैसे तो यह सवाल Suburban Railway तक सीमित था, लेकिन माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछा है, अगर आप मुझे अनुमति देंगे तो मैं दो मिनट में बताना चाहता हूं। मुझे कहते हुए खुशी हो रही है कि हम लोगों ने एक-डेढ़ साल में we have started a new system whereby any passenger, travelling in the train, encounters a difficulty, can get in touch with the Railways on the real time basis. This facility was not available earlier. Now our target is to integrate all channels of grievances/complaints registered/redressed on a single dash board in order to reach out to the customer quickly. Railways have been able to help the passengers in distress in several cases.

I got a very interesting Tweet. A person tweeted that he was having a medical emergency. A medical ambulance was waiting at the next railway station with doctors and life support system. He was admitted in the ICU. The patient from the ICU tweeted saying, "I was admitted to the ICU in the shortest possible time. I can't believe it can happen anywhere in the world." There are NRIs who were travelling in the train and they said, "This is something which we can't imagine in our own country." So, we are really trying to do that. Just imagine the number of passengers travelling by the Indian Railways every day. It is almost two to three crore people. To actually manage the magnitude of the people, with the kind of complaint that they come out with, it is really a mammoth challenge.

Now, what we are doing is integrating all social media platforms and trying to make it one. By just pushing one single button, whether it is relating to ticketing, or, second one relating to any complaint, he will be able to access the railway system immediately. This is something we are trying to do. We are trying to do our best. I sympathise with all my friends in Assam. I am going tomorrow to North-East. I will try to look into it again.

### **Setting up of Greenfield and Brownfield urea projects**

\*138. SHRI PALVAI GOVARDHAN REDDY: Will the Minister of CHEMICALS AND FERTILIZERS be pleased to state:

(a) the details of each of the proposals received for setting up of Greenfield and Brownfield urea manufacturing projects after amending the New Investment Policy;

(b) to what extent the new Policy is helping in making the country self-sufficient in urea production;

(c) the demand and supply of urea in the country, State-wise, and production and import of urea in the last three years, year-wise and company-wise; and

(d) by when Ramagundam Fertilizer Plant will be operational and what would be its expected capacity?

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI ANANTH KUMAR): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

### ***Statement***

(a) The Government had notified New Investment Policy (NIP) - 2012 on 02nd January, 2013 and its amendment on 7th October, 2014 to facilitate fresh investment in urea sector and to reduce import dependency. Under the said policy, at present, the following proposals have been received for setting up of Greenfield/Brownfield (Expansion) projects with the Department of Fertilizers:

Sl. No.	Company	Projects	Ownership	State
1.	Kanpur Fertilizers & Cement Limited	Greenfield Project at Jabalpur	Private	Madhya Pradesh
2.	Indo-Gulf Fertilizers Limited-Jagdishpur	Brownfield Expansion urea project at Jagdishpur.	Private	Uttar Pradesh
3.	Chambal Fertilizers & Chemicals Limited-Gadepan	Brownfield of Ammonia-Urea units at Gadepan-Kota.	Private	Rajasthan