

मुंबई शहर वाहतूक प्रकल्प – III अंतर्गत  
दोन स्थानकामधील रेल्वे ट्रॅक (रूळ) अवैधरित्या ओलांडणे (मिड सेक्शन) रोखण्यासाठी उपाय  
योजना

### पर्यावरण मूल्यांकन कार्यकारी सारांश

मुंबई उपनगरीय रेल्वे यंत्रणा मुंबईची हृदयरेखा आहे, २९०० हून अधिक उपनगरीय रेल्वेच्या सेवांमधून ७.६ दशलक्षांहून अधिक लोकांना मुंबईच्या मुख्य व्यावसायिक जिल्हाच्या आत आणि बाहेर घेऊन जात आहे. मुंबईच्या महानगरीय क्षेत्रामध्ये वाढत्या लोकसंख्येमुळे उपनगरीय रेल्वे व्यवस्थेवरील प्रवासी वाहतुकीची मागणी वाढत आहे. मुंबई शहरी वाहतूक प्रकल्प (एमयूटीपी) ची रचना मुंबईत मोठ्या प्रमाणावर वाहतूक सेवा सुधारण्यासाठी आणि मुंबई उपनगरीय रेल्वे यंत्रणेची सतत वाढणारी मागणी पूर्ण करण्यासाठीच्या दृष्टिकोनातून केली गेली आहे. एमयूटीपी अंतर्गत रेल्वे प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीसाठी रेल्वे मंत्रालय आणि महाराष्ट्र सरकारने संयुक्तपणे मुंबई रेल्वे विकास महामंडळ (एमआरव्हीसी) ची स्थापना केली आहे. त्यानुसार एमआरव्हीसीने २०१२ मध्ये एमयूटीपी प्रथम चरण पूर्ण केले; २००८-०९ मध्ये मंजूर झालेले एमयूटीपी द्वितीय चरण प्रगतीपथावर आहे आणि मार्च २०२१ पर्यंत पूर्ण होणे अपेक्षित आहे. एमयूटीपी तृतीय चरण (एमयूटीपी-III) ३०.११.२०१६ रोजी मंजूर करण्यात आले आहे आणि त्याची योजना पूर्ण होण्याच्या प्रगत टप्प्यात आहे.

एमआरव्हीसीने आयएल एन्ड एफएस इन्व्हॉयरमेंटल इन्फ्रास्ट्रक्चर एन्ड सर्विसेस लि. (IL&FS) यांना सस्टेनेबल टेक्नो-सोल्युशन्स फॉर इन्व्हॉयरमेंटल प्रोटेक्शन प्रा.लि. (STEP) यांच्यासह "एमयूटीपी-3 च्या सर्व घटकांचे पर्यावरणीय मूल्यांकन" पार पाडण्यासाठी पर्यावरण सल्लागार म्हणून नियुक्त केले आहे, एमयूटीपी-३ मध्ये पुढील अभ्यास घटकांचा समावेश आहे:

- अ) पश्चिम रेल्वेवरील विरार-डहाणू रोड विभागाचे चौपदरीकरण (६३ आरकेएम)
- बी) मध्य रेल्वेवरील पनवेल-कर्जत दरम्यान डबल लाइन कॉरीडॉर (२९.६ आरकेएम)
- सी) मध्य आणि पश्चिम रेल्वेवरील मुंबईच्या उपनगरीय भागात ३६ ठिकाणी, दोन स्थानकामधील रेल्वे ट्रॅक (रूळ) अवैधरित्या होणाऱ्या प्रवेशावर नियंत्रणाचे उपाय
- ड) मध्य रेल्वेवरील ऐरोली-कळवा दरम्यान डबल लाइन एलिव्हेटेड रेल लिंक (३ आरकेएम)
- ई) ५६५ इलेक्ट्रिकल मल्टिपल युनिट्स (ईएमयू) च्या अतिरिक्त रोलिंग स्टॉकची खरेदी (१२ कारच्या ४७ रेक्स)

प्रत्येक वर्षी हजारो लोक दोन रेल्वे स्थानका अंतर्गत असलेल्या रेल्वे मार्गावर अवैधरित्या प्रवेश केल्यामुळे त्यांचे आयुष्य गमावून बसलेत किंवा जखमी झालेत. दोन स्थानकामधील रेल्वे ट्रॅक (रूळ) अवैधरित्या होणारा प्रवेश कमी करण्यासाठी किंवा रोखण्यासाठी प्रवेशयोग्यता समस्या, अतिक्रमण टाळणे, विद्यमान सुविधा, विकास योजनांनुसार पुढील विकास, यांवर लक्ष केंद्रित करून उपनगरीय रेल्वे व्यवस्थेचा अभ्यास करण्याची गरज आहे. प्रवासी संख्या वाढत असल्याने दिवसेंदिवस अपघाती मृत्यू आणि जखमींची संख्या वाढत आहेत. दोन रेल्वे स्थानका अंतर्गत अवैधरित्या प्रवासाची मुख्य कारणे अशी आहेत:

१. रेल्वेच्या सीमेजवळ सलग कंपाउंड भिंतींची अनुपलब्धता.
२. रेल्वे फलाटाच्या दोन्ही बाजूंच्या लहान रॅम्पमुळे अवैधरित्या प्रवेशास प्रोत्साहन मिळते.
३. रुळांच्या लगतच्या मानवी वसतिगृह या नियमितपणे रहिवाश्यांच्या अवैधरित्या प्रवेशास कारणीभूत ठरतात.
४. दोन रेल्वे स्थानका अंतर्गत, पूर्व आणि पश्चिम कडे जाणाऱ्या प्रवासामध्ये (पादचारी पूल, स्कायवॉक) ची कमतरता किंवा दुर्मिळ असल्यामुळे अवैधरित्या प्रवेश केला जातो.
५. कचरा गोळा करणारे हे नियमित अवैधरित्या प्रवेश करणारे आहेत.
६. योग्य तिकीटाशिवाय प्रवास करणारे लोक दंड आकारणी टाळण्यासाठी अवैधरित्या प्रवेश करतात.
७. लोक अवैधरित्या प्रवेश करून गुन्हेगारीचे आचरण करतात आणि हि एक नेहमीची आचरण प्रवृत्ती बनली आहे.
८. रेल्वे परिसरांत मानवी आस्थापना / अतिक्रमण झाल्यास कोणतीही योग्य प्रवेश (स्थानकांवर किंवा पूर्व पश्चिम जाण्यासाठी) उपलब्ध नाहीत. यामुळे रहिवाशांना अवैधरित्या प्रवेश करण्याव्यतिरिक्त दुसरा पर्याय नाही.

अवैध प्रवेशाच्या अनेक प्रकरणांमध्ये खालील कारणांमुळे मृत्यू होऊ शकतो :

- i. तीक्ष्ण वळणांमुळे ट्रेनची अदृश्यता.
- ii. रेल्वे मार्गावर अपुरी किंवा प्रकाश व्यवस्था नसणे.
- iii. मानवी आस्थापनांमधून रेल्वे मार्गाच्या समांतर निघणारा प्रकाश आणि चालत्या ट्रेनची मुख्य हेडलाइट यांच्यातील परस्परविरोध असल्याने रात्रीच्या वेळेस अवैधरित्या प्रवास करणारे ट्रेनच्या अंतराचा अंदाज लावण्यात गोंधळवतात.

दोन स्थानकामधील रेल्वे ट्रॅक (रूळ) अवैधरीत्या ओलांडण्याचा मुद्दा मुख्य विचारात घेऊन, रेल्वे ट्रॅकवरील अवैध प्रवेश कमी करण्यासाठी एमआरव्हीसीने उपचारात्मक उपाययोजना करण्यासाठी एक प्रकल्प सुरू केला आहे. त्यासाठी एमआरव्हीसी ने खालील उपाययोजना केलेल्या आहेत .

१. मध्य रेल्वे - मध्ये समाविष्ट असलेली ठिकाणे: कुर्ला-विद्याविहार (१६/०३), घाटकोपर व विक्रोळी (१९/१३), कांजूर मार्ग स्थानक (२४/११), नाहूर आणि मुलुंड (२८/६), नाहूर-मुलुंड (मध्य विभाग) (२९/५० बी), मुलुंड आणि ठाणे (३०/१५), ठाणे-दिवा मुख्य लाइन (३५/७), ठाणे-ऐरोली (मध्य विभाग) (३५/४१), मुंब्रा आणि दिवा जंक्शन (४०/४), दिवा जंक्शन आणि दातिवली (४२/६ ते ४३/११), कोपर स्थानक (४३/१०) , शहाड स्थानक (५६/२), शहाड-आंबिवली (मध्य विभाग) (५९/२), टिटवाळा स्थानक (६४/२२)
२. मध्य रेल्वे - मध्ये समाविष्ट असलेली ठिकाणे : विठ्ठलवाडी स्थानक (५५/१०), वांगणी स्थानक (७८/१४), स्थानकाजवळील प्लॅट क्रमांक १ जवळ (८५/३३), अंबरनाथ स्थानक (५९/३५), बदलापूर स्थानक (६७/३).
३. पश्चिम रेल्वेवर - बांद्रा खार (१५/९), महालक्ष्मी आणि लोअर परेल (७/३), माहीम आणि माटुंगा (१२/१०), विले पार्ले आणि अंधेरी (२०/१५), जोगेश्वरी आणि गोरेगाव (२६/७), वसई रोड आणि नलसोपारा (५५/३).
४. हार्बर लाइन रेल्वेवर - शिवडी रेल्वे स्थानक (६/१७), वडाळा रोड - किंग्ज सर्कल (मिडसेक्शन) (१०/२२-२३), वडाळा आणि जीटीबी नगर (९/७/७/७), जीटीबी नगर - चुनाभट्टी (मिडसेक्शन) (१२/१९-१८), गोवंडी मानखुर्द (२०/१४), मानखुर्द स्थानक (२१/५), मानखुर्द व वाशी (मध्य विभाग) (२२/२०), वाशी आणि सानपाडा (मध्य विभाग) (२९/३), नेरूळ सीवूड (मध्य विभाग) (३५/५), सीवूड (दारावे) आणि बेलापूर (मध्य विभाग) (३७/१४), खांदेश्वर आणि पनवेल (मध्य विभाग) (४६/६).

पादाचारी पूल, रेलिंग आणि बॅरिकेड्स, कुंपण केलेले रस्ते, जोडणारे रस्ते (लिंग वेज), ग्रीन पॅच, तसेच बुकिंग ऑफिस, टॉयलेट ब्लॉक, इत्यादी, आणि जे पूर्व पश्चिम जोडणी सुधारते आणि जे प्रवाशांची वर्दळ सुलभ करणे उदा. स्वयंचालित जिणा , लीफ्ट, आणि वॉकवेज अशा सुविधा प्रदान करणे.

एमआरव्हीसीने एमयूटीपी-३ च्या सर्व घटकांचे पर्यावरणीय मूल्यांकना साठी नियुक्त केलेला पर्यावरण सल्लागार आयएल एन्ड एफएस इन्व्हायर्मेंटल इन्फ्रास्ट्रक्चर एन्ड सर्विसेस लि (ILFS) व सस्टेनेबल टेक्नो-सोल्युशन्स फॉर इन्व्हायर्मेंटल प्रोटेक्शन प्रा.लि. (STEP) यांनी पर्यावरण अहवाल सादर केला आहे आणि

तो अहवाल एमआरव्हीसी च्या वेब साइट वर प्रकाशित केले आहे. हा अहवाल पाहण्यासाठी पुढील लिंक क्लिक करावे .

<https://mrv.c.indianrailways.gov.in/works/uploads/File/MRVC-Final%20EA-VOL3-Midsection-23May2019.pdf>

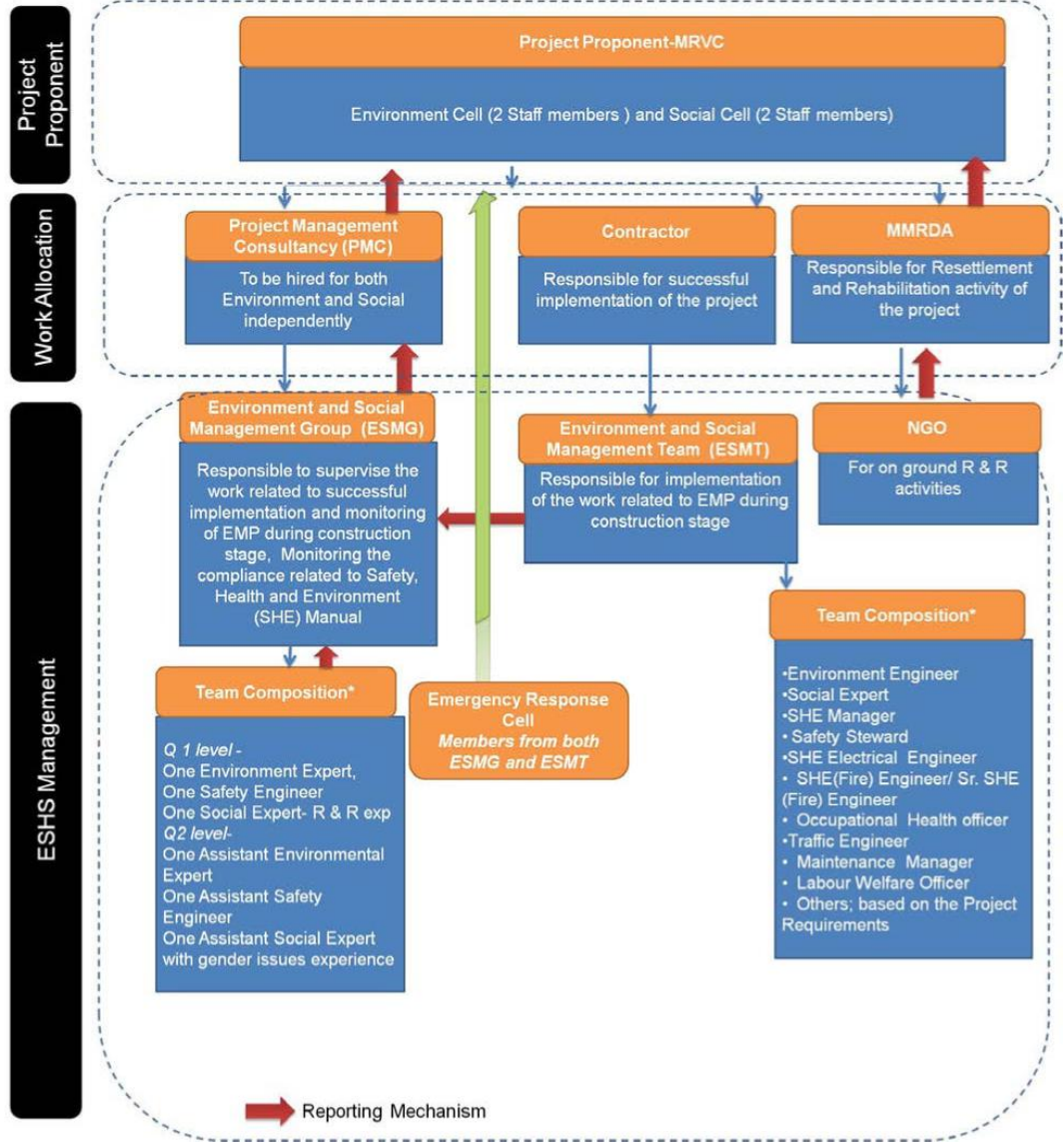
पर्यावरणावर बांधकामाचा प्रभाव ओळखण्यासाठी विचारात घेतलेले पर्यावरण घटक पुढीलप्रमाणे आहेत: वायू गुणवत्ता, पाणी गुणवत्ता, जमीन, ध्वनी आणि कंपन, वनस्पती, प्राणी आणि जैवविविधता, व्यावसायिक आरोग्य आणि सुरक्षितता, कामगारांची सुरक्षा व पर्यावरणाचे आरोग्य आणि सुरक्षितता.

वरील सर्व घटक साठी आम्ही कुशल पर्यावरण व्यवस्थापन योजना आखली आहे आणि या योजनेमध्ये एमआरव्हीसी पर्यावरण देखरेख करणार आहे.

#### **प्रस्तावित अंमलबजावणी यंत्रणा:-**

एमआरव्हीसी एमयूटीपी-३ प्रकल्पांसाठी प्रकल्प अंमलबजावणी एजन्सी आहे. त्या भूमिकेमध्ये, एमआरव्हीसी या प्रकल्पाच्या अंतर्गत प्रस्तावित प्रकल्पाच्या कामकाजास समाधानकारक समाप्तीसाठी जबाबदार आहे. प्रकल्प अंमलबजावणी एजन्सी म्हणून, मुंबई रेल्वे विकास कॉर्पोरेशन (एमआरव्हीसी), महाराष्ट्र शासन (जी.ओ.एम) आणि भारतीय रेल्वे (आय.आर)च्या वतीने, (एआयआयबी) इंडियन इन्फ्रा स्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बँक कर्जाद्वारे वित्तपुरवठा केलेल्या सर्व कंत्राटदारांना वित्तपुरवठा व खरेदी करण्यासाठी जबाबदार आहे तसेच क्षेत्रातील ओळखल्या जाणार्या कामांची अंमलबजावणी करण्यासाठी देखील जबाबदार आहे. वेस्टर्न रेल्वे (पेष्टिम रेल्वे ) आणि सेंट्रल रेल्वे (मध्य रेल्वे) यांच्याशी सल्लामसलत करून योग्य रक्षणासाठी. एमआरव्हीसीकडे नागरी / यांत्रिक / विद्युतीय कामांची अंमलबजावणी करण्यासाठी ठेकेदार असतील. तसेच, मुंबई रेल्वे विकास कॉर्पोरेशन (एमआरव्हीसी) च्या बांधकाम टप्प्यात पर्यावरण व सामाजिक व्यवस्थापन योजना (ईएसएमपी)चे यशस्वी अंमलबजावणी आणि देखरेख यासह सर्व टप्प्यांवर काम पाहण्याकरिता प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (पीएमसी) असेल. प्रकल्पाची कालमर्यादा एमआरव्हीसीद्वारे निश्चित केली जाईल. खरेदी कार्यासाठी वेळरेखा, नागरी / यांत्रिक / विद्युतीय कामांची अंमलबजावणी आणि संबंधित एजन्सीज (एमआरव्हीसी, प्रकल्प व्यवस्थापन कन्सल्टंट्स आणि कंत्राटदार) यांच्या कार्यान्वयनाची कार्यवाही एमआरव्हीसी आणि कंत्राटदार पीएमसीच्या सहाय्याने परस्परपणे निर्णय घेण्यात येईल.

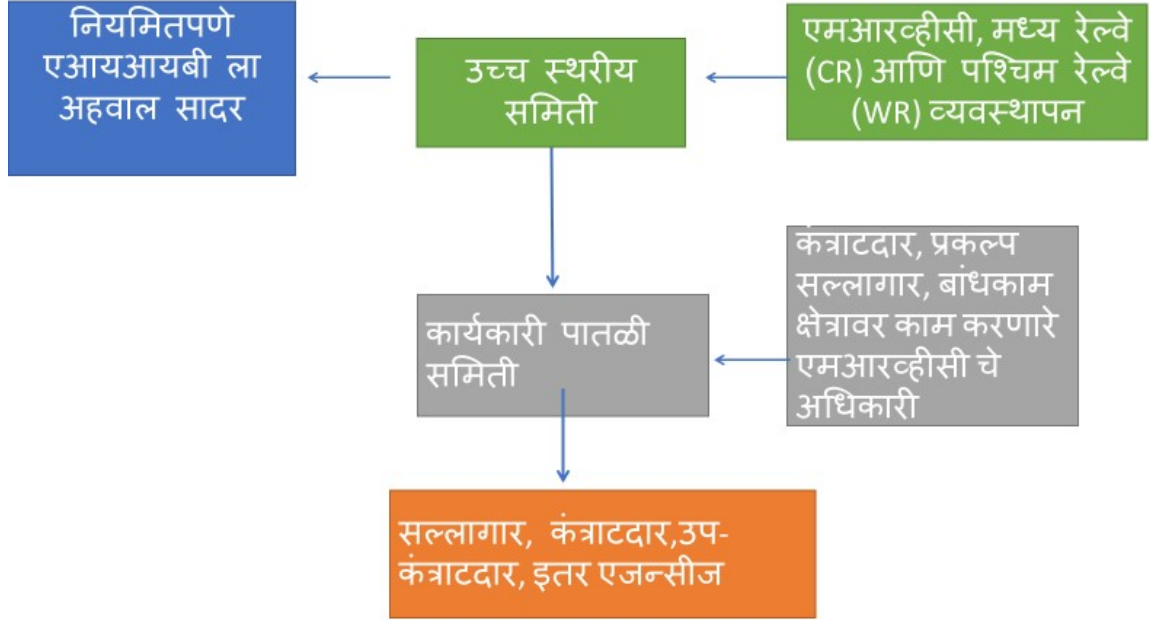
कार्यान्वयन दरम्यान पर्यावरणीय व्यवस्थापन आणि देखरेखीसाठी प्रस्तावित ईएसएमजी आणि ईएसएमटीच्या संस्थात्मक संरचनेचे तपशील खाली दिले आहेत.



### प्रगती देखरेख आणि अहवाल व्यवस्था:-

शमन उपायांची सुलभ अंमलबजावणी करण्यासाठी योग्य धोरण आवश्यक आहे. ईएसएमपी अंतर्गत प्रस्तावित कामांच्या अंमलबजावणीसाठी दोन स्तरांचे संस्थात्मक फ्रेमवर्क करण्याची प्रस्तावितता आहे. भू-पातळीवरील कामांच्या अंमलबजावणीची देखरेख ठेवण्यासाठी प्रस्तावित कार्ये आणि कार्यक्षेत्र पातळी समितीची समग्र अंमलबजावणी पाहण्याकरिता सर्वोच्च समितीची स्थापना करण्याचे प्रस्तावित आहे.

ईएसएमपी अंतर्गत प्रस्तावित कामांची अंमलबजावणी आणि देखरेख करण्यासाठी प्रस्तावित संस्थात्मक फ्रेमवर्क खाली दर्शविण्यात आले आहे.



#### तक्रार निवारण यंत्रणा (GRM) :-

तक्रार निवारण यंत्रणा (जीआरएम) ही एक अशी यंत्रणा आहे ज्यामध्ये प्रकल्पग्रस्तांच्या सामाजिक आणि पर्यावरणीय प्रभावा बद्दल त्यांच्या चिंता आणि तक्रारींचे निराकरण, मूल्यांकन आणि सुविधा प्रदान करण्याची एक व्यवस्था आहे. एमआरव्हीसी, प्रकल्पग्रस्तांकडून प्राप्त झालेल्या समस्यांबद्दल, तक्रारी आणि तक्रारींना प्रतिसाद देण्यासाठी स्वतंत्र तक्रार निवारण कक्ष विकसित करेल. तक्रारींसाठी फोन नंबर आणि संप्रेषण पत्ते बांधकाम क्षेत्रा जवळ विविध ठिकाणी प्रदर्शित केले जातील.

तक्रार निवारण यंत्रणेचे स्वरूप खालील प्रमाणे असेल :

प्रकल्पग्रस्त कुटुंबे आणि प्रकल्पग्रस्त व्यक्ती त्यांच्या समस्यांचे निराकरण करण्यासाठी तक्रार निवारण समिती **स्थानिक पातळीवर**, तसेच मुंबई रेल्वे विकास कॉर्पोरेशन (MRVC) **मुंबईच्या मुख्य कार्यालय** स्तरावर तक्रारी ऐकण्यासाठी कार्यरत असेल. तक्रार निवारण यंत्रणा दोन स्तरांवर असेल. स्तर १, मध्ये एजन्सी आणि प्रकल्प व्यवस्थापन समिति (PMC) असेल, तर स्तर २ मध्ये MRVC चे अधिकारी असतील. स्तर १ आणि स्तर २ ची कार्यप्रणाली खालील प्रमाणे असेल:

स्तर १:

हे स्थानिक पातळीवर तक्रार निवारणचे प्रथम स्तर असेल आणि प्रकल्पग्रस्त व्यक्ती प्रतिनिधी, एजन्सी आणि PMC यांचा समावेश असेल. शक्यतोपर्यंत स्थानिक पातळीवर एजन्सीच समस्यांचे हाताळणी आणि

निराकरण करण्याचा प्रयत्न करेल. PMC तक्रारीचे यशस्वी निराकरण झाले की नाही याची खात्री करेल आणि तक्रार निवारण कक्षाला अहवाल सादर करेल. PMC स्थानिक पातळीवरील अंमलबजावणीतील क्रियांचे निरीक्षण सुद्धा करेल. तक्रारींचे निराकरण करण्यासाठी स्थानिक पातळीवर घेण्यात आलेला वेळ १४ दिवसांचा असेल.

स्थानिक पातळीवरील PMC आणि एजन्सी प्रकल्पग्रस्तांच्या सर्व प्रकारच्या तक्रारीचा विचार करतील आणि २ आठवड्यांच्या निर्धारित कालावधीत आपला निर्णय लिखित स्वरूपात देतील आणि अशा निर्णयांची नोंदणी ठेवतील. जर तक्रारग्रस्त किंवा प्रकल्पग्रस्त पक्ष निर्णयाशी समाधानी नसेल तर मुंबईच्या मुख्य कार्यालय स्तरावर तक्रार निवारण समितीला अपील करू शकतात.

स्तर २:

यात MRVC च्या अधिकार्यांचा समावेश असेल. सदस्यांमध्ये मुख्य प्रकल्प अधिकारी (CPMs) आणि उप-प्रबंधक प्रकल्प अधिकारी, सामाजिक विशेषज्ञ (१ कर्मचारी), आणि पर्यावरण विशेषज्ञ (१ कर्मचारी) यांचा समावेश असेल. मुंबईच्या मुख्य कार्यालय स्तरावर तक्रार निवारण समिती (HQGRC) चे अध्यक्ष MRVC चे संबंधित मुख्य प्रकल्प अधिकारी (CPMs) आणि FA & CAO अधिकारी असतील आणि MMRDA चे नामित अधिकारी समितीचे सदस्य असतील. या स्तरावर तक्रारींचे निराकरण करण्यासाठी घेण्यात आलेला वेळ २ आठवडे असेल. मुंबईच्या मुख्य कार्यालय स्तरावर तक्रार निवारण समिती तक्ता खालील प्रमाणे आहे.

मुंबईच्या मुख्य कार्यालय स्तरावर तक्रार निवारण समिती तक्ता

अ.क्र .	अधिकारी	
I	मुख्य प्रकल्प प्रबंधक (CPM), MRVC	अध्यक्ष
II	वित्त सलहाकार व मुख्य लेखा अधिकारी, MRVC	सदस्य
III	उप मुख्य प्रकल्प प्रबंधक (Dy. CPMs)	सदस्य
IV	मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण चा नामनिर्देशित अधिकारी	सदस्य
V	पर्यावरण विशेषज्ञ (1)	सदस्य
VI	सामाजिक विशेषज्ञ (1)	सदस्य

मुख्यालयातील तक्रार निवारण समितीमध्ये जमीन अधिग्रहण प्रकरणे आणि पुनर्स्थापना बाबतींसाठी प्रकरणे वेगवेगळी हाताळली जातील. जमीन अधिग्रहणसाठी पीडित व्यक्ती प्रथम संबंधित उप विभागीय

अधिकारी (SDO) कडे जाईल, त्यानंतर उप-प्रबंधक प्रकल्प अधिकारी (dy. CPMs) आणि शेवटी मुख्य प्रकल्प अधिकारी (CPM) कडे जाईल. वैकल्पिकरित्या, संबंधित उप विभागीय अधिकारी (SDO), संबंधित जिल्ह्याचे जिल्हाधिकारी आणि त्यानंतर संबंधित अतिरिक्त विभागीय आयुक्तांकडे तक्रारी निराकरण करण्यासाठी देखील पाठवू शकतात.

शीर्षक धारक नसलेल्या लोकांच्या पुनस्थापन संबंधित बाबींसाठी, प्रभावित व्यक्ती प्रथम MMRDA च्या संबंधित प्रकल्प अंमलबजावणी कक्षा कडे जाईल, त्यानंतर MMRDA च्या , सामाजिक विकास विभागाच्या मुख्य अधिकार्या कडे जाऊ शकतात.

जनसंपर्क अधिकारी (PRO) एक नोडल व्यक्ती असेल जो पत्र / टेलिफोनिक तक्रारी संबंधित विभागांकडे नोंदवेल. उदा. MRVC अंतर्गत सामाजिक, पर्यावरण, नागरी, यांत्रिक, विद्युत इ. तांत्रिक कार्यसंघाकडून मिळालेल्या प्रतिसादावर आधारित, जनसंपर्क अधिकारी (PRO) संबंधित भागधारकरांना तक्रारींबद्दल पत्र / ईमेल / टेलिफोनिक संप्रेषणाद्वारे प्रतिसाद देईल. तक्रारींवर MRVC ने दिलेल्या सल्ल्यांच्या अंमलबजावणी करण्यासाठी जनसंपर्क अधिकारी (PRO) एजन्सी आणि PMC ला चिंता, तक्रारी आणि तक्रारींचा प्रतिसाद देखील देईल.

जनसंपर्क अधिकारी (PRO) सदस्यांच्या भूमिका आणि जबाबदारी प्रसारित करेल आणि लोकांना कार्यान्वयनाशी संबंधित कोणतीही समस्या असल्यास लोकांना त्याच्याशी संपर्क साधण्यास प्रोत्साहित करेल.

जर तक्रारदार व्यक्ती तक्रार निवारण यंत्रणांच्या (GRM) निर्णयामुळे असमाधानी असल्यास तक्रारदार न्यायालयात जावू शकतो. प्रकल्पग्रस्त व्यक्तीने तक्रार निवारण यंत्रणांचा उपाय संपल्यानंतर कायद्याच्या न्यायालयात जाण्याची अपेक्षा आहे. तथापि, तक्रार निवारण यंत्रणा स्थापित करणे हे कोणालाही न्यायालयाला जाण्यासाठी अडथळा आणत नाही.

-----