



पाणी हेच जीवन आहे

स्थापना

जल फाउंडेशन कोकण विभाग (रजि.)

२०१८

महाराष्ट्र राज्य - मुंबई

(नोंदणी क्रमांक : २०७/२०१८ - जी.बी.बी.एस.डी. मुंबई महाराष्ट्र)

कार्यालय : जय बजरंग सोसायटी, जय मल्हार नगर, खंडोबा टेकडी, घाटकोपर (पश्चिम), मुंबई - ४०० ०८६.

संपर्क : +९१ ९९३०६ ८८८९६ / ७०४५४ ५६६७६

Date: Sep 09, 2023

To,

Hon. Shri. Gopal Shetty Member of Parliament, Mumbai (North)

Subject: Merging Konkan Railway with Indian Railways

Respected Sir,

We trust this letter finds you in good health and high spirits. We, as concerned citizens of Ratnagiri-Sindhudurg, collectively write to you today to bring to light a pressing matter that holds immense potential for our region's growth and development. We deeply appreciate your dedicated service as our representative in the Parliament and believe that your advocacy can truly make a difference.

At the heart of our concern lies the financial constraints that Konkan Railway Corporation Limited (KRCL) is currently grappling with. These limitations have impeded the progress and expansion of our vital railway network, thereby hindering the growth opportunities for the Raigad, Ratnagiri, and Sindhudurg districts.

We earnestly request your support in advocating for the merger of Konkan Railway with Indian Railways, a step that could unlock numerous possibilities for enhanced connectivity and infrastructure development, which our constituents urgently need.

The proposed merger entails:

- Integrating the Roha-Madgaon section with Central Railway's Mumbai division
- Merging the Madgaon-Mangalore section with the South Western Railway

This integration would:

- Bridge crucial gaps in our transportation network, facilitating improved accessibility
- Enable seamless travel between Mumbai and our region, as well as between Bangalore and the coastal regions of Karnataka

Importantly, the merger's benefits extend beyond connectivity improvement:

- Expedite major infrastructure projects such as complete route doubling
- Establish a Dedicated Freight Corridor along the west coast
- Develop Terminal facilities at Sawantwadi, Ratnagiri, and Karwar
- Result in these projects becoming a reality within a decade, a remarkable shift from the projected 30-50 years under KRCL

MR GOPAL SHETTY

Public Relation Office

Date: 9/9/23 Time: _____

Sign: _____

श्री नितिन सखाराम जाधव

संस्थापक अध्यक्ष

श्री रविंद्र सुरेश निकम

सचिव

श्री अतिश जानू गोठल

खजिनदार

पाणी हेच जीवन आहे.

Email : jalfoundation2018@gmail.com / Facebook : jalfoundation



Additionally, we wish to highlight a crucial fact:



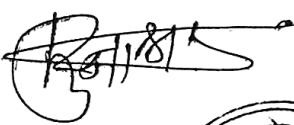
Konkan Railway bears a unique surcharge burden of 40% for passenger traffic and 50% for goods traffic, a scenario likely to change if the merger with Indian Railways is achieved. Currently, the Konkan Railway does not oversee any significant ports like JNPT (Uran), Vasco or Managluru that could generate substantial freight activity from import-export operations.

We have learnt that the pay scale of KRCL employees differs a bit from those of Indian Railways. That may be integrated with a suitable and mutually agreed solution with the employee unions. An option would be to lock the pay scale of employees as on date of merger with KRCL scale and those joining post merger with Indian Railways' scale. Konkan Railway has to be merged with Indian Railways instead of privatization under the National Monetization Pipeline.

We firmly believe that your influential role in the Parliament can lead to the essential discussions and actions required for this merger. Your unwavering dedication to our constituents and commitment to progress position you as an ideal advocate for this cause.

Thank you for your attention to this critical matter. Your support could mark a turning point in our region's development trajectory, opening doors to prosperity and opportunities that have long been awaited.

With collective respect and gratitude.



दि. ०९ सप्टेंबर, २०२३

प्रति,
मा. श्री. गोपाळ शेटी साहेब, खासदार (मुंबई - उत्तर)

विषय : कोकण रेल्वेचे भारतीय रेल्वेत विलीनीकरण करणेबाबत

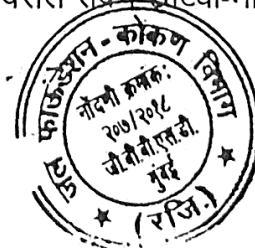
आदरणीय महोदय,

कोंकण रेल्वे "बांधा-वापरा-हस्तांतरित" करा (Build-Operate-Transfer : BOT) तत्वावर सुरु करण्यात आली होती. त्यातील "बांधा" टप्पा १९९८ ला पूर्ण झाला व तेव्हापासून "वापरा" टप्पा सुरु आहे. या उभारणीत भारतीय रेल्वे ५१%, महाराष्ट्र राज्य शासन २२%, कर्नाटक राज्य शासन १५%, गोवा राज्य शासन ६% व केरळ राज्य शासन ६% असा आर्थिक सहभाग आहे. सर्व कोकणवासीय आता "हस्तांतरित करा" या टप्प्याची वाट पाहत आहेत. परंतु सर्व देणी देऊन झाल्यावरही कोंकण रेल्वेने स्वतंत्र राहूनच कारभार करावा असे कॅबिनेट कमिटी ऑन इकॉनॉमिक अफेअर्स (Cabinet Committee on Economic Affairs) ने ठरवले आहे. म्हणजे हे महामंडळ भारतीय रेल्वेत विलीन व्हावे अशी कोणाचीच इच्छा नाही.

सोयीसुविधा व सर्वात महत्वाचे म्हणजे केंद्रीय अर्थसंकल्पात स्थान मिळण्याच्या दृष्टीने या महामंडळाचे भारतीय रेल्वेत विलीनीकरण करणे अत्यावश्यक आहे. ते झाल्यास सर्व स्थानकांवर पुरेशा उंचीचे फलाट, फलाटांवरील शेड व पूल, संपूर्ण मार्गाचे दुहेरी/तिहेरी/चौपदरीकरण, कोचिंग डेपो, लोको शेड, टर्मिनस, पिट लाईन यांसारख्या पायाभूत सुविधा मिळण्यासाठी वेगळा पाठपुरावा व संघर्ष करण्याची गरज भासणार नाही.

देशातील सर्व रेल्वे विभागांना कोंकण रेल्वे मार्गावर गाड्या चालवण्याची इच्छा आहे. सध्या महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक, केरळ, तामिळनाडू, गुजरात, राजस्थान, पंजाब, बिहार, उत्तर प्रदेश, दिल्ली, हरियाणा, उत्तराखंड इतक्या विस्तृत प्रदेशाला कोंकण रेल्वेमार्गावरून सेवा सुरु आहेत. तेजस, हमसफर, राजधानी व नव्याने सुरु झालेली अत्याधुनिक वंदे भारत एक्सप्रेसही या मार्गावरून धावते. आणखी गाड्या सुरु व्हाव्यात अशी सर्वच राज्यांची मागणी आहे. परंतु त्यासाठी वीर - मंगळुरु मार्गाची क्षमता वाढवण्याच्या दृष्टीने दुहेरीकरण तसेच स्वतंत्र मालवाहतूक मार्ग (Dedicated Freight Corridor म्हणजेच DFC) यासाठी आर्थिक तरतूद करण्याची कोणाची तयारी नाही.

आदरणीय पंतप्रधानांनी ६ ऑगस्ट, २०२३ ला उद्घाटन केलेल्या अमृत भारत रेल्वे स्थानक विकास कार्यक्रमात कोंकण रेल्वे मार्गावरील केवळ मडगाव या एकाच स्थानकाचा समावेश आहे. या संपूर्ण कार्यक्रमासाठी २५००० कोटींची तरतूद केलेली असून आश्चर्य म्हणजे संपूर्ण कोकण रेल्वेच्या दुहेरीकरणासाठी तेवढ्याच निधीची आवश्यकता आहे. तसेच, या योजनेत समावेश असलेल्या सर्व स्थानकांत किमान दोन उंच फलाट, फलाटांना जोडणारा पादचारी पूल, शेड अशा सुविधा आधीपासूनच उपलब्ध असून हा निधी त्यापुढे जाऊन आणखी सुविधा देण्यासाठी वापरण्यात येणार आहे. परंतु, त्याच वेळी कोंकण रेल्वे मार्गावर इंदापूर, गोरेगाव रोड, सापे-वामणे, दिवाणखवटी, कळंबणी बुद्रुक, आंजनी, कामथे, कडवई, निवसर, वेरवली, सौन्दळ, खारेपाटण रोड येथे पुरेशा उंचीचे फलाट नाहीत. वैभववाडी स्थानकात पादचारी पूल नाही. मूलभूत सुविधा नसल्यामुळे चढ-उतार करताना प्रवाशांना त्रास होतो, पडून इजा होते. याउलट मध्य रेल्वेच्या कळवा, मुंब्रा स्थानकात कोणत्याही जलद गाडीला थांबा नसूनही जलद मार्गावर फलाट ३ व ४ बांधून तयार आहेत. कर्जत-पनवेल मार्गावरील चौक स्थानकात एकही गाडी थांबत नसूनही दोन फलाट व पूल उभे आहेत. हा विरोधाभास प्रचंड त्रासदायक आहे. रेल्वे बोर्डाच्या नियमानुसार फलाट व पादचारी पूल ह्या किमान मूलभूत आवश्यक सुविधा असूनही आजपर्यंत कोंकण रेल्वेमार्गावर केवळ निधीअभावी त्या सर्व ठिकाणी देणे शक्य झालेले नाही. दिवाणखवटी स्थानकात गेल्या साधारण ३० वर्षांपासून फलाट बांधलेला नाही. भारतीय रेल्वेचा भाग असल्यास असे घडले नसते. हे आपल्याला दिवा - पनवेल - रोहा मार्गावरील सर्वच झोल्या-मोठ्या स्थानकांकडे तेथे उपलब्ध असणाऱ्या सुविधा पाहिल्यावर लक्षात येते.



महाराष्ट्र शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाने आदरणीय मंत्री श्री. रविंद्र चव्हाण यांच्या पुढाकाराने काही स्थानक परिसराचा विकास करण्याची उत्तम योजना आखली आहे. त्याबद्दल त्यांचे, मुख्यमंत्री श्री. एकनाथ शिंदे, उपमुख्यमंत्री श्री. देवेंद्र फडणवीस, उपमुख्यमंत्री श्री. अजितदादा पवार व संपूर्ण महाराष्ट्र शासनाचे मनःपूर्वक आभार. त्याचे उदघाटन ८ ऑगस्ट, २०२३ ला झाले आहे. परंतु त्या योजनेची व्याप्ती मर्यादित असून ते मूळ समस्येचे निराकरण नाही.

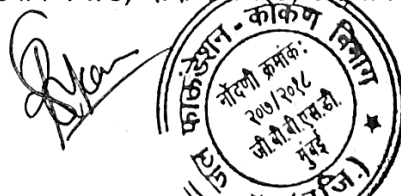
कोंकण रेल्वेवर डब्यांची देखभाल दुरुस्ती करण्यासाठी केवळ मडगाव येथे एकच कोचिंग डेपो असून त्याची आणखी गाड्या हाताळण्याची क्षमता नाही. संपूर्ण मार्गावरून धावणाऱ्या ४० ते ५० गाड्यांपैकी केवळ ५ ते ६ गाड्या कोंकण रेल्वेच्या स्वतःच्या मालकीच्या आहेत. त्याही पूर्वी नैऋत्य रेल्वेच्या हुबळी विभागा अंतर्गत येत असत. तसेच संपूर्ण मार्गावर कुठेही इंजिन सांभाळण्यासाठी लोको शेड नाही. त्यामुळे कोंकण रेल्वेकडे प्रवासी किंवा मालगाड्यांसाठी लागणारे स्वतःचे एकही इंजिन नाही. त्यासाठीही मध्य रेल्वे व दक्षिण रेल्वेवर अवलंबून रहावे लागते. भारतीय रेल्वेत गेल्यास रत्नागिरी व कारवार येथे कोचिंग डेपो, एखाद दुसरे लोको शेड तयार करण्यासाठी निधी उपलब्ध होईल. सावंतवाडी व कारवार येथे टर्मिनससाठी आवश्यक असणाऱ्या आणखी सुविधा लवकरात लवकर उभ्या करता येतील. गरजेनुसार काही पिट लाईन्स व स्टेबलिंग लाईन्स तयार केल्या जातील. स्वतंत्र कारभार असताना त्यात किती अडचणी येतात व किती काळ जातो हे आपण पाहतोच आहोत. पूर्वीच्या रत्नागिरी दादर पॅसेंजरची देखभाल रत्नागिरीतच होत असे. परंतु २०१५ पासून रत्नागिरी येथील पिट लाईन बंद आहे व तेथे कोणत्याही गाडीची देखभाल दुरुस्ती होत नाही. ती पूर्ववत करण्याची कोणतीही चिन्हे नाहीत. त्यामुळे आताची रत्नागिरी दिवा फास्ट पॅसेंजर केवळ देखभाल दुरुस्तीसाठी २२५ किलोमीटर लांब मडगावला न्यावी लागते.

देशात अनेक ठिकाणी रेल्वे प्रकल्प याआधीही उभारले गेले व आताही सुरु आहेत. कोकणापेक्षाही खडतर भागांतून रेल्वे मार्ग टाकण्यात आले आहेत. उत्तरेत अनेक ठिकाणी चार पदरी मार्ग उपलब्ध आहेत. काश्मीर व ईशान्येतील भौगोलिकदृष्ट्या दुर्गम भागातही रेल्वे पोहोचली आहे. त्याबद्दल सद्ग्याच्या राज्यकर्त्यांचे कौतुक करावे तेवढे कमी आहे. एवढे असूनही त्यापैकी किती मार्गावर प्रवास भाड्यावर अधिभार आहे हे माहिती नाही. परंतु बांधकाम व देखभाल दुरुस्ती खर्च जास्त असल्याचे कारण देऊन कोंकण रेल्वे मार्गावर प्रवासी वाहतूकीसाठी ४०% तर मालवाहतूकीसाठी ५०% जास्तीचे भाडे द्यावे लागते. त्यातूनच रेल्वे मार्गाच्या दुरुस्तीची आणि पावसाळ्यातील संरक्षणाच्या दृष्टीने आवश्यक असणारी कामे केली जातात. हे गेल्या तीस वर्षांपासून सुरू आहे. तो अधिभारही आता काढून टाकण्याची आवश्यकता आहे. परंतु त्यानंतर महामंडळाची आर्थिक स्थिती नाजूक होऊ शकते. त्यामुळे विलीनीकरण हाच पर्याय उरतो.

महाराष्ट्रातील रायगड, रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग व पुढे गोव्यातून मुंबईला जाणाऱ्या तर कारवार, उडुपी, मंगळुरु विभागातून बंगळुरूला जाणाऱ्या गाड्यांची मागणी आहे. एकाच विभागा अंतर्गत मार्ग असल्यास गाड्यांचे नियोजन करणे सोपे जाते. त्यामुळेच कोंकण रेल्वेच्या रोहा - मडगाव मार्गाचे मध्य रेल्वेच्या मुंबई मंडळात व मडगाव - मंगळुरू मार्गाचे नैऋत्य रेल्वेत विलिनीकरण करणे गरजेचे आहे.

काही संघटनांनी कोंकण रेल्वेच्या कर्मचाऱ्यांच्या वेतनश्रेणीत भारतीय रेल्वेच्या वेतनश्रेणीपेक्षा काहीसा फरक असल्याचे लक्षात आणून दिले आहे. त्याबाबत कर्मचारी आणि भारतीय रेल्वेच्या परस्पर सहमतीने सहज तोडगा काढता येऊ शकतो. विलिनीकरणाच्या दिवशी पर्यंत रुजू झालेल्या कर्मचाऱ्यांना जुनी वेतनश्रेणी व विलिनीकरणानंतर रुजू होणाऱ्यांना भारतीय रेल्वेची श्रेणी असाही पर्याय अवलंबण्यात येऊ शकतो.

नॅशनल मोनेटायझेशन पाईपलाईन अंतर्गत कोंकण रेल्वेचे खासगीकरण होण्याच्या चर्चा सुरु असल्यामुळे हे विलिनीकरण होणे साऱ्यांच्याच हिताचे आहे. त्याला फार उशीर होता कामा नये. तरी, कोंकणातील रायगड, रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग, उत्तर गोवा, दक्षिण गोवा, उत्तर कन्नड, दक्षिण कन्नड, उडुपी-चिकमंगळुरु लोकसभा मतदारसंघांचे



खासदार, इतर नेत्यांनी व एकंदरीतच सर्व जनतेने एकत्र येऊन ही आग्रही मागणी प्रभावीपणे रेल्वे मंत्री, अर्थ मंत्री व केंद्र शासनाच्या इतर संबंधित विभागांकडे मांडून मान्य करून घेण्याची आवश्यकता आहे.

कोंकण रेल्वे स्वतंत्र महामंडळ असण्याचे तोटे आणि विलीनीकरणामुळे होऊ शकणारे फायदे मांडण्यासाठी हा लेखन प्रपंच. कृपया, आपण आपल्या महत्वाच्या पदाचा वापर करून हा प्रश्न मार्गी लावावा, ही नम्र विनंती.

