

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना
(MoEFCC F. No. No.10-29/2019-IA-III)

कार्यकारी सारांश (प्रारूप पर्यावरण आघात आकलन अहवाल)

प्रकल्प संचालन संस्था

भारतीय राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण ,रस्ते सडक परिवहन आणि महामार्ग मंत्रालय, भारत सरकार

पआआ सल्लागार

इंटरकॉन्टिनेंटल कन्सल्टंट्स अँड टेक्नोकॉन्ट्रॉल्स प्रा. लिमिटेड.

ए -8, ग्रीन पार्क, नवी दिल्ली -110016, भारत

क्र. **QCI** च्या यादी क्र.१ मधील अधिकृत पआआ सल्लागार (१५ ऑक्टोबर २०१९):९०

जानेवारी 2021

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

कार्यकारी सारांश

E .1 परिचय

वडोदरा मुंबई द्रुतगती महामार्गाचा हा प्रस्तावित प्रकल्प 8 पदरी ॲक्सेस कंट्रोल्ड ग्रीन फिल्ड स्पर आहे. ईआयए अधिसूचना, 2006 आणि त्यानंतरच्या सुधारणांनुसार हा प्रकल्प अधिसूचनेच्या अनुसूचीच्या क्र .7 (एफ) मध्ये मोडतो आणि हा "ए" श्रेणीतील प्रकल्प आहे व यासाठी पर्यावरण, वन आणि हवामान बदल मंत्रालय (एमओईएफसीसी), भारत सरकारकडून पूर्व पर्यावरण मंजूरी आवश्यक आहे.

एमओईएफसीसीकडून टीओआर मिळविण्यासाठी फॉर्म -१ 13 जुलै 2019 रोजी सादर करण्यात आला. 26 जुलै, 2019 रोजी झालेल्या एमओईएफसीसीच्या तज्ञ मूल्यांकन समिती (ईएसी) च्या 220 व्या बैठकीत या प्रकल्पाचा विचार केला गेला. सविस्तर विचारविनिमयानंतर तज्ञ मूल्यांकन समितीने टीओआर देण्यापूर्वी साइट तपासणी करण्याचा निर्णय घेतला.

त्यानुसार ईएसीची एक उपसमिती गठीत करण्यात आली आणि उपसमितीने 13 ते 15 नोव्हेंबर 2019 या कालावधीत प्रस्तावित प्रकल्पाला भेट दिली. 28 नोव्हेंबर, 2019 रोजी झालेल्या 227 व्या ईएसी बैठकीत उपसमितीच्या साइट व्हिजिट अहवालावर चर्चा करण्यात आली व मंजूर झाली व अहवालाची पूर्तता 18 फेब्रुवारी 2020 रोजी सादर केली गेली.

27 फेब्रुवारी, 2020 रोजी झालेल्या तज्ञ मूल्यांकन समितीच्या 232 व्या बैठकीत या प्रकल्पाची चर्चा केली गेली आणि तज्ञ मूल्यांकन समितीने टीओआर देण्याची शिफारस केली. त्यानुसार, एमओईएफसीसीने दिनांक 16 मार्च 2020 च्या पत्राद्वारे (एमओईएफसीसी फाइल क्रमांक 10-29 / 2019-IA.III) ईआयए अभ्यास करण्यासाठी टीओआर जारी केले. हा ईआयए अहवाल मंजूर केलेल्या टीओआरनुसार तयार करण्यात आला आहे.

E .2 प्रकल्पाची आवश्यकता

मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाच्या संभाव्यता अभ्यासाच्या मसुदा तयार करताना असे वाटले होते की मुंबईकडे दहिसर येथे मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाची सुरुवात केल्यास द्रुतगती मार्गावरील वाहतुकीचे सुरक्षित आणि वेगाने डिस्पर्सेल होण्यासाठी गंभीर समस्या निर्माण होईल आणि तसेच प्रमुख ट्रॅफिक जनरेटर, जेएनपीटी बंदर आणि मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्गांना जोडण्याचा हेतू साध्य होणार नाही. सध्या जेएनपीटी, एनएच-4 व मुंबई - पुणे एक्सप्रेसवे कडून गुजरात व पुढे उत्तरेकडे जाणारी रहदारी मुंबई - ठाणे-घोडबंदर रोडच्या मार्गे जाते पण ठाणे-घोडबंदर रोडसुद्धा खूप रहदारीचा झालेला आहे व तो संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यानाच्या जवळून व हद्दीतून जातो व त्याचे आयआरसी स्टँडर्डप्रमाणे रुंदीकरण शक्य नाही. तसेच ह्या वाहतुकीला दक्षिणेकडून मुंबई महानगराच्या गर्दीच्या रस्ता जाळ्यांमधून जावे लागते आणि निर्यात व आयात करावयाच्या वस्तूंना नवी मुंबईतील जेएनपीटीकडे व जेएनपीटी येथून जाण्या येण्यात अडचण येते.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

म्हणून प्रस्तावित मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाने, जेएनपीटी आणि मुंबई - पुणे एक्सप्रेसवे सारख्या मोठ्या ट्रॅफिक जनरेटरला जोडणे योग्य ठरेल.

वरील बाबी लक्षात घेता मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाला स्परची तरतूद तपासली गेली. स्पर केवळ या मोठ्या रहदारी जनरेटरलाच जोडणार नाही तर मुंबई महानगर प्रदेशातील रहदारी अधिक चांगले पसरविण्यासही मदत करेल. म्हणूनच सल्लागारांनी प्रस्तावित केले की, वाहतुकीच्या योग्य डिस्पर्सलसाठी मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाला जेएनपीटी आणि मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्ग एनएच -3, एनएच -222, एनएच 4 बी आणि एनएच -17 मार्गे जोडले जावेत.

सदर प्रकल्प महामार्ग वडोदरा ते मुंबई दरम्यान सुरळीत, सुरक्षित आणि अखंडित वाहतुकीची सुविधा एनएच 48 ला पर्यायी रस्ता म्हणून प्रदान करेल. एनएच 48 (जुना एनएच 8) वर सध्या १००००० पेक्षा जास्त पीसीयू आहे, सबस्टँडर्ड जॉमेट्रीमुळे या रस्त्यावर मोठ्या प्रमाणात गर्दी आहे. तसेच याप्रकल्पामुळे वडोदरा ते मुंबई दरम्यानचा प्रवास 3 ते 4 तासांनी कमी होईल. प्रस्तावित एक्सप्रेस वे दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरिडोरमध्ये पडतो. हा प्रकल्प मुंबई जवळील जेएनपीटी हे सर्वात मोठे कंटेनर पोर्ट, आणि भारताचा उत्तर भाग, दहेज बंदर व गुजरातमधील अन्य बंदरांना जोडेल. सूरत हे जगातील हिरा-पॉलिशिंग उद्योगाच्या केंद्रस्थानी आहे व ते भारतीय जीडीपीला कोट्यवधी डॉलर्स देतात. वापी, दमण आणि सिलवासा हे प्रमुख औद्योगिक केंद्र जोडले जातील. या भागाच्या विकासामुळे वडोदरा-मुंबई दरम्यानचे विद्यमान अंतर सुमारे २२ किमीने कमी होईल आणि त्यामुळे शेवटी दिल्ली-मुंबई दरम्यानचे अंतरसुद्धा कमी होईल.

प्रस्तावित स्पर हा मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीला जेएनपीटी, महासमृद्धी मार्ग (मुंबई-नागपूर एक्सप्रेस) आणि मुंबई पुणे द्रुतगती मार्गाला जोडतो. त्यामुळे जेएनपीटी, नागपूर व पुण्याकडे जाणारी वाहतूक ही स्परद्वारे होईल व वाहतूक मुंबई शहरात प्रवेश करणार नाही. यामुळे शहरातील रहदारी आणि प्रदूषण या दोन्ही गोष्टी कमी होतील. वडोदरा मुंबई द्रुतगती महामार्गाचा स्पर हा दिल्ली-वडोदरा एक्सप्रेसवे, अहमदाबाद-वडोदरा एक्सप्रेस वे, मुंबई-नागपूर एक्सप्रेस वे आणि मुंबई पुणे द्रुतगती मार्ग जोडेल आणि त्यामुळे दिल्ली-मुंबई-नागपूर व पुणे ही शहरे एक्सप्रेसवे सुविधेने जोडले जातील.

यामुळे सुलभ आणि सुरक्षित रहदारी साध्य होण्याबरोबरच कनेक्टिव्हिटीमध्ये सुधारणा होईल व सेवेची पातळी सुधारेल. याव्यतिरिक्त प्रवासाच्या वेळेत तसेच इंधन आणि वाहनांच्या देखभाल खर्चात बचत होईल व यामुळे भरीव आर्थिक नफा होईल. तसेच हा मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्ग तसेच प्रस्तावित स्पर हा दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे कॉरिडोरचा भाग असेल.

E.3 प्रकल्प प्रस्तावक

प्रकल्प प्रस्तावक भारतीय राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण (एनएचएआय) आहे, ही भारत सरकारची एक स्वायत्त संस्था आहे.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

E.4 प्रकल्पाचे स्थान

प्रस्तावित व्हीएमई - स्पर हे ग्रीनफिल्ड संरेखन आहे, जे पालघर जिल्ह्यातील कोशंब गावात वडोदरा मुंबई एक्सप्रेस वेच्या मुख्य संरेखनाच्या 26.582 कि.मी. (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) येथून सुरू होते. रायगड जिल्ह्यातील मोरबे गावात मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (एमएमआरडीए) च्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर (एमएमसी) सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शनवर संपते (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783). एसपीयुआर संरेखनची एकूण लांबी 79.783 किमी आहे; त्यापैकी 18.900 कि.मी. पालघर जिल्ह्यात, 55.260 किमी ठाणे जिल्ह्यात आणि उर्वरित 5.623 कि.मी. महाराष्ट्रातील रायगड जिल्ह्यात आहे.

Table E-1 प्रस्तावित एक्सप्रेसवेच्या लांबीचे तालुकानिहाय ब्रेक-अप

जिल्हा	तालुका	एकूण बाधित गावे	सुरू किमी.	समाप्त किमी.	लांबी (किमी)
पालघर	वसई	12	0+000	13+520	13.520
	वाडा	3	13+520	18+900	5.380
ठाणे	भिवंडी	22	18+900	45+400	26.500
	कल्याण	12	45+400	58+830	13.430
	अंबरनाथ	13	58+830	74+160	15.330
रायगड	पनवेल	6	74+160	79+783	5.623
	एकूण	68			79.783 किमी

स्रोत: आयसीटी प्रा.लि.द्वारा तयार डीपीआर

E.5 अभ्यास पद्धत

ईआयएच्या अभ्यासाच्या पद्धतीमध्ये एक सोपा दृष्टीकोन वापरला जातो ज्यामध्ये मूलभूत अभ्यासाची सुरुवात करण्यापूर्वी गंभीर पर्यावरणविषयक समस्या आधीच शोधून ठेवल्या जातात. त्याआधारे, बेसलाइन डेटा ऑक्टोबर ते डिसेंबर 2020 च्या अभ्यासाच्या कालावधीत गोळा केला गेला. परिणामांचा अंदाज आणि मूल्यांकन करण्यासाठी या डेटाचे विश्लेषण केले गेले आहे आणि आधीच शोधून ठेवलेल्या प्रभावांना कमी करण्यासाठी, सर्वोत्तम अनुकूल शमन उपाय सुचविले आहे.

E.6 धोरण आणि कायदेशीर चौकट

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

प्रस्तावित द्रुतगती मार्गाचे बांधकाम सुरू होण्यापूर्वी प्रकल्प प्रस्तावकांनी घेणे आवश्यक असणारी विविध वैधानिक मंजूरी खालीलप्रमाणे आहेत:

मंजूरीचे स्वरूप	आवश्यकता	अभिप्राय
पर्यावरण मंजूरी	हो	हरित आखणी द्रुतगती महामार्ग (श्रेणी अ प्रकल्प)
सीआरझेड क्लीयरन्स	हो	तानसा नदी, भातसा नदी आणि काळू नदीच्या मध्यवर्ती भागांतून संरेखन जाते
वन मंजूरी	हो	119.4411 हेक्टर वनजमिनीचे विचलन समाविष्ट आहे
माथेरान ईएसझेडसाठी देखरेख समितीकडून मंजूरी	हो	प्रस्तावित संरेखन माथेरान ईएसए मधून किमी 71+532 ते 75+426 (दोन्ही बफर आणि इको-सेन्सेटिव्ह झोन) आणि किमी 77+115 ते किमी 77+691 (केवळ बफर झोन) पर्यंत जाते.
स्थापनेस संमती	हो	वायु कायदा व जल अधिनियमांतर्गत एमपीसीबीकडून एनओसी
एनबीडब्ल्यूएल क्लीयरन्स	नाही	संरेखन कोणत्याही संरक्षित क्षेत्रामधून जात नाही
एएसआय क्लीयरन्स	नाही	प्रस्तावित एक्सप्रेस वे संरेखनाच्या 300 मीटरच्या आत संरक्षित स्मारक नाही

वरील परवानग्या व्यतिरिक्त, कंत्राटदाराने बांधकाम सुरू करण्यापूर्वी संबंधित अधिकाऱ्यांकडून वेगवेगळ्या परवानग्या / एनओसी घ्याव्या लागतात.

E.7 प्रस्तावित प्रकल्पाची प्रमुख वैशिष्ट्ये

प्रस्तावित प्रकल्प	वडोदरा - मुंबई एक्सप्रेसवेच्या मुख्य आखणीच्या 8-पदरी स्परचा विकास
एकूण लांबी	79.783 km
प्रारंभ बिंदू	पालघर जिल्ह्यातील वसई तालुक्यातील कोशिंब गाव येथे व्हीएमई मुख्य संरेखन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) चे किमी 26.582
शेवटचा बिंदू	रायगड जिल्ह्यातील पनवेल तालुक्यातील मोरबे गावात एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783)
जिल्हा व राज्य	महाराष्ट्र राज्यातील पालघर, ठाणे आणि रायगड जिल्हा

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्पर्ची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

बाधित गावांची संख्या	68
प्रस्तावित राईट ऑफ वे	वन क्षेत्रात 100 मी सर्वसाधारणपणे / 70 मी
प्रमुख पुलांची संख्या	13
किरकोळ पुलांची संख्या	21
कलव्हर्ट संख्या	230
इंटरचेंजेस	7
फ्लाय-ओवर	3
रेल ओवर ब्रिज	2
वाहन अंडरपास	5
वाहन ओव्हरपास	8
हलका वाहन अंडरपास	29
लहान वाहन / गुरेढोरे अंडरपास	31
वे साइड सुविधा	1 at Km 50+800
टॉयलेट सुविधेसह छोटी पार्किंगची ठिकाणे	2 at Km 11+000 and Km 16+000
टोल प्लाझा	7 at Km 1+860, Km 20+136, Km 39+748, Km 43+000, Km 52+810, Km 69+000 and Km 78+750
ट्रक पार्किंग	2 ठिकाणी
बोगदा	माथेरानच्या इको-सेन्सिटिव्ह झोनचे जतन करण्यासाठी 4.160 किमी लांबीचे बोगदा (कि.मी. 71.52 ते कि.मी. 75.680) प्रस्तावित आहे जो माथेरान इको-सेन्सिटिव्ह झोन खालून जाईल.
सुरक्षा उपाय	<ul style="list-style-type: none"> ▪ श्राय बीम मेटल क्रॅश बॅरिअर ▪ प्रगत वाहतूक व्यवस्थापन प्रणाली (एटीएमएस)
प्रकल्पाची बांधकाम किंमत	Rs, 5,243 Cr.

E.8 वातावरणाचे वर्णन

ईआयए मार्गदर्शिका मॅन्युअल फॉर हायवे (एमओईएफ आणि सीसी, फेब्रुवारी २०१०) नुसार दुय्यम डेटा संकलनासाठी प्रस्तावित एक्सप्रेसवेच्या 15 km किमी त्रिजेच्या आत येणाऱ्या अभ्यास क्षेत्राचा विचार केला

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

गेला. प्रस्तावित संरेखनाच्या दोन्ही बाजूंनी 500 मीटरच्या आत प्राथमिक डेटा गोळा केला गेला आहे. ऑक्टोबर ते डिसेंबर 2020 या कालावधीत बेसलाइन वातावरणीय देखरेखीचे काम केले गेले

E.8.1 फिजियोग्राफी आणि भूप्रदेश

भौगोलिकदृष्ट्या प्रस्तावित एक्सप्रेसवे अक्षांश 19°29'19.44" एन, ते 19°35'9.65" एन दरम्यान आणि 72 ° 52'58.86 "ई ते 73°10'49.57" ई रेखांशाच्या दरम्यान आहे 3 मीटर ते 639 पर्यंत एमएसएल च्या वर मी. प्रस्तावित एक्सप्रेस वे माथेरान भागात डोंगराळ प्रदेशातून जाणाऱ्या छोट्या खेड्याशिवाय मुख्यतः सपाट व सौम्य चढउतार असलेल्या भागामधून जाते.

E.8.2 भूकंप

प्रकल्प क्षेत्र भारताच्या भूकंपाच्या नकाशाच्या तिसऱ्या (मध्यम भूकंपाची तीव्रता असणाऱ्या) भागात आहे (आणि IS: 1893, भाग १, २००२) आणि त्यामुळे भूकंपामुळे संभाव्य नुकसानीचा मध्यम धोका आहे.

E.8.3 जलविज्ञान

- प्रस्तावित स्पर संरेखन तानसा नदीच्या काठावर मुख्यतः त्याच्या उजव्या काठावर 0 + 000 ते 18+800 दरम्यान चालते. संरेखन तानसा ओलांडते दोन ठिकाणी म्हणजे किमी. 3+400 आणि पुन्हा किमी 18+850 येथे. तानसाची कोणतीही मोठी उपनदी प्रस्तावित संरेखन ह्या 18.8 कि.मी.पर्यंत ओलांडत नाही.
- शृंखला 19+000 ते 45+000 च्या दरम्यान प्रस्तावित संरेखन किमी. 33+334 येथे कामवाडी नावाच्या फक्त एक मोठ्या नदीला ओलांडते.
- शृंखला दरम्यान 45+000 ते 67+400 प्रस्तावित संरेखन भातसा नदी (च. 45+400), काळू नदी (कि.मी. 47+300), बारवी नदी (कि.मी. 57+619 आणि उल्हास नदी (कि.मी. 67+470) या मुख्य नद्या ओलांडते.
- कि.मी. 70 + 000 पासून, प्रस्तावित संरेखन माथेरान टेकड्यांमधून किमी 76 + 200 पर्यंत चालते. संरेखन पनवेलजवळ येते तेथे सपाट व सौम्य चढउतार असलेल्या भूप्रदेश दिसतात.
- प्रस्तावित संरेखन ओलांडणाऱ्या जवळजवळ सर्व नदीपात्रांखाली आणि काठांवर खडक दिसतात.
- अभ्यास क्षेत्रातील मुख्य नद्या म्हणजे तानसा, भातसा, काळू, कामवाडी, बारवी आणि उल्हास नदी.
- केंद्रीय जल आयोगाच्या वर्गीकरणानुसार अभ्यास क्षेत्र पश्चिम किनारी प्रदेश (कोकण किनारपट्टी) साठी सब-झोन 5 (अ) अंतर्गत येतो.

E.8.4 जमीन वापर

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

- पीआरओडब्ल्यू अंतर्गत जमीन वापर: शेती व त्यासंबंधित वापराने एकूण क्षेत्राचा सर्वात मोठा हिस्सा 69.59% व्यापला आहे, त्यानंतर नापीक / पडीत जमीन (11.95%), वन (11.42%), अंगभूत क्षेत्र (5.51%) आणि जल संस्था (1.52%).
- अभ्यास क्षेत्रामध्ये जमीन वापरणे: एकूण अभ्यासाचे क्षेत्रफळ 301297.03 हे. एकूण क्षेत्राचा मोठा भाग (40.19%) शेती जमीनी व्यापला आहे, त्यानंतर वन (23.97%), नापीक / पडीत जमीन (18.76%), अंगभूत क्षेत्र (11.41%) आणि जल संस्था (5.67%)

E.8.5 माती गुणवत्ता

मेसर्स अल्ट्रा-टीच एन्व्हायर्नमेंटल कन्सल्टन्सी अँड लॅबोरेटरी, ठाणे (एक एनएबीएल मान्यताप्राप्त आणि एमओईएफसीसी मान्यताप्राप्त प्रयोगशाळा) मातीचे नमुने संकलन आणि विश्लेषणासाठी कार्यरत होते. मातीची वैशिष्ट्ये अभ्यासण्यासाठी प्रस्तावित संरेखनाच्या दोन्ही बाजूंच्या 500 मीटरच्या आत वेगवेगळ्या भूमी वापराची (वन, शेती व निवासी) मातीचे चार (4) नमुने गोळा केले गेले.

मृदा विश्लेषणामध्ये असे दिसून आले आहे की निवासी माती वगळता बाकीची माती किंचित आम्ल धर्मी पीएच असलेली आहे. पोषक तत्वांच्या उपलब्धतेच्या बाबतीत मातीची गुणवत्ता माफक आहे. वनक्षेत्र व शेती क्षेत्राच्या तुलनेत निवासी क्षेत्राच्या मातीमध्ये कमी प्रमाणात नायट्रोजन, फॉस्फरस आणि सेंद्रिय पदार्थ आहेत. मर्यादित जातींच्या शेतपिकांसाठी मातीची गुणवत्ता चांगली आहे परंतु नायट्रोजन, फॉस्फरस आणि सेंद्रिय पदार्थांची भर घातल्यास जमिनीची सुपीकता सुधारण्यास आणि विविध प्रकारची शेतपिके घेण्यास मदत होईल.

E.8.6 हवामान

मागील हवामानातील आकडेवारीवरून असे दिसून आले आहे की सरासरी दैनंदिन जास्तीत जास्त तापमान 34.4 डिग्री सेल्सियस तापमानासह मे हा सर्वात उष्ण महिना आहे आणि सरासरी किमान तापमान 17.3 डिग्री सेल्सियसह जानेवारी हा सर्वात थंड महिना नोंदला गेला आहे. अभ्यास क्षेत्रात सामान्य वार्षिक पर्जन्यमान 1900 मिमी ते 2600 मिमी पर्यंत असतो आणि 1981 ते 2010 या कालावधीत सरासरी वार्षिक पाऊस 1874.6 मिमी इतका होता.

देखरेखीच्या कालावधीत (ऑक्टोबर ते डिसेंबर २०२०) कमाल तापमान 36.2 डिग्री सेल्सियस व किमान तापमान 19 डिग्री सेल्सियस नोंदवले गेले. कमाल सापेक्ष आर्द्रता 93.5% आढळली तर किमान सापेक्ष आर्द्रता 16.6% इतकी होती. या कालावधीत एकूण पाऊस 155.3 मिमी होता.

E.8.7 वातावरणीय वाताची गुणवत्ता

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

अभ्यास क्षेत्रामध्ये सभोवतालच्या हवेच्या गुणवत्तेचे परीक्षण करण्यासाठी सहा सॅम्पलिंग स्टेशनची स्थापना केली गेली. सभोवतालच्या हवेच्या गुणवत्तेच्या देखरेखीसाठी सीपीसीबीच्या मार्गदर्शक सूचनांचे अनुसरण करून देखरेखीची ठिकाणे निवडली गेली ज्यायोगे अभ्यासाच्या क्षेत्रामधील वातावरणीय वातावरणाच्या परिदृश्याची एकंदर कल्पना येईल. परीक्षण केलेल्या ठिकाणी वातावरणीय हवेची गुणवत्ता राष्ट्रीय मानकांपेक्षा जास्त नाही आणि मर्यादेमध्येही नाही. एसपीयुआरच्या प्रस्तावित संरेखणात वायू उत्सर्जनाचे कोणतेही औद्योगिक स्रोत पाळले जात नाहीत. मॅन्युअल मॉनिटरिंग नेटवर्कद्वारे तयार केलेल्या अभ्यासाच्या हवेच्या गुणवत्तेच्या आकडेवारीचा अभ्यास अभ्यासाच्या क्षेत्रावरील देखरेखीच्या तारखेनुसार एक्यूआय गणना करण्यासाठी केला गेला आहे आणि असा निष्कर्ष काढला जाऊ शकतो की क्षेत्राच्या देखरेखीच्या कालावधीतील हवेची गुणवत्ता 69% समाधानकारक होती तर 30% वेळ क्षेत्राच्या देखरेखीच्या कालावधीची हवा गुणवत्ता चांगली होती आणि देखरेखीच्या कालावधीतील 3% वेळी हवामान मध्यम प्रदूषित होते.

E.8.8 सभोवतालची आवाज पातळी

अभ्यासाच्या क्षेत्रातील पार्श्वभूमीच्या आवाजाच्या पातळीचे मूल्यांकन करण्यासाठी सभोवतालच्या ध्वनी देखरेखीचे आयोजन सहा ठिकाणी केले गेले. दिवसाची आणि रात्रीची समतुल्य आवाज पातळी असे दर्शविते की सभोवतालच्या ध्वनीची पातळी निवासी आणि शांततेच्या क्षेत्राच्या निर्धारित ध्वनी मानकांच्या आत आहे. दिवसाच्या वेळी [54.3 डीबी (ए)] चे जास्तीत जास्त समतुल्य आवाज पातळी नोंदली गेली आणि रात्रीच्या वेळी [43.9 डीबी (ए)] कुकसे गावात (एनक्यू 3) येथे नोंदली गेली. अभ्यासाच्या क्षेत्राची मोजली जाणारी आणि मोजलेली मूल्ये सूचित करतात की सभोवतालच्या ध्वनीची पातळी ठरलेल्या मर्यादितेपेक्षा जास्त नाही.

E.8.9 भूतलावरील पाणी

नोव्हेंबर 2020 मध्ये एकदा नदी व तलावांचा अंतर्भाव असलेल्या 6 ठिकाणाहून भूतलावरील पाण्याचे नमुने (अचानक जाऊन घेतलेले नमुने) गोळा केले गेले आणि प्रमाणित पद्धती आणि कार्यपद्धतीनुसार भौतिक, रासायनिक आणि बॅक्टेरियोलॉजिकल पॅरामीटर्सचे विश्लेषण केले. पृष्ठभागाच्या पाण्याचे पीएच मूल्ये 7.1-7.9 च्या दरम्यान आहेत जे 8.5 च्या टॉलरन्सच्या मर्यादित आहेत. पाण्याची थोडी क्षारता या प्रदेशाच्या क्षारीय मातीशी संबंधित असू शकते. विसर्जित ऑक्सिजन (डीओ) ची पातळी 5.9-6.8 मिलीग्राम / ली च्या श्रेणीमध्ये असल्याचे आढळले. बीओडीचे प्रमाण 2.1-2.9 मिलीग्राम / ली पर्यंत असते तर सीओडी श्रेणी 8.1-18.2 मिलीग्राम / ली असते. बीओडीची मूल्ये सूचित करतात की पाण्यामध्ये ऑक्सिडीझ करण्यायोग्य सेंद्रीय सामग्रीची जास्त प्रमाणात परिणामी ऑक्सिजनची मागणी वाढते आणि त्याद्वारे ऑक्सिजनची पातळी विसर्जित होते. नदी पाण्याच्या बीओडी पातळीचे कारण नदी पाण्याच्या शेतीच्या शेतातील खतांचा वापर तसेच आजूबाजूच्या परिसरातील औद्योगिक उपक्रमांना दिले जाऊ शकते. क्लोराईड आणि सल्फेटचे प्रमाण अनुक्रमे 19-880 मिलीग्राम / ली आणि 21-440 मिलीग्राम / ली होते.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

कॅल्शियमची सामग्री 16-150 मिलीग्राम / ली दरम्यान भिन्न असते, मॅग्नेशियम 5-87 मिलीग्राम / ली दरम्यान असते. सर्व नमुन्यांमधील लोहाची पातळी 0.06 मिलीग्राम / ली पेक्षा कमी होती तर आर्सेनिक, क्रोमियम, कॅडमियम, तांबे, मॅंगनीज, जस्त आणि पारा शोधण्यायोग्य मर्यादेपेक्षा कमी आढळले आहेत. सर्व नमुन्यांमध्ये फेकल कॉलिफॉर्म देखील उपस्थित आहेत

E.8.10 भूजल

भूगर्भातील पाण्याची खोली: अभ्यास क्षेत्रात मान्सूनपूर्वी पाण्याच्या पातळीची खोली (मे -२०१२) २ ते 5 एमबीजीएल 5 ते 10 एमबीजीएल दरम्यान नोंदली गेली आहे तर अभ्यास क्षेत्राच्या प्रमुख भागामध्ये मान्सून नंतरची पाण्याच्या पातळीची खोली (नोव्हेंबर २०११) २ ते 5 एमबीजीएल दरम्यान नोंदली गेली आहे.

भूजल श्रेणी: सीजीडब्ल्यूएच्या वर्गीकरणानुसार, प्रस्तावित स्परमधून जाणारे सर्व तालुका सुरक्षित प्रवर्गात येतात.

भूगर्भातील पाण्याची गुणवत्ता: नोव्हेंबर 2020 मध्ये एकदा हाताने चालवलेल्या नलिका (हात-पंप) असलेल्या 6 ठिकाणांवरून पाण्याचे नमुने गोळा केले गेले आणि प्रस्थापित मानक पद्धती आणि कार्यपद्धतीनुसार भौतिक, रासायनिक आणि बॅक्टेरियोलॉजिकल पॅरामीटर्सचे विश्लेषण केले. भूगर्भातील पाण्याचे भौतिक-रासायनिक गुण भारतीय पेयजल मानकांनुसार (IS 10500: २०१२) आणि मानवी वापरासाठी योग्य असलेली मर्यादा मान्य करतात.

E.8.11 पर्यावरणीय आणि जैवविविधता

फ्लोराचा चतुर्भुज अभ्यास: प्रस्तावित संरेखनाच्या संपूर्ण भागामध्ये वेगवेगळ्या भूमी वापराचा समावेश आहे; वन, जंगल जमीन, मानवी वस्ती, शेती जमीन इ. 19.12.2020 ते 23.12.2020 दरम्यान सर्वेक्षण करण्यात आले. वनस्पतींसाठी सॅम्पलिंग क्वाड्रेट पद्धत वापरली जात होती. झाडांसाठी 10x 10 मी, झुडूप 3x 3 मी तर वनौषधी आणि गवत 1x 1 मीटर आकाराचे चौरस वापरले गेले. एकूण 25 चौरस तयार केले गेले आणि प्रजातींची वारंवारता, घनता विपुलता, विविधता निर्देशांक इ. मोजले गेले. वृक्षांच्या आकडेवारीचे विश्लेषण असे दर्शविते की टेक्टोना ग्रॅंडिसच्या नंतर बाभूळ रिसिलीफॉर्मिस सहा जागांपैकी सर्वात जास्त प्रजाती होती. वृक्ष प्रजातींमध्ये टेक्टोना ग्रॅंडिसची घनता देखील सर्वात जास्त नोंदविली गेली आणि त्यानंतर बाभूळ रिक्युलिफॉर्मिस.

झुडूप थर डेटाचे विश्लेषण केल्यावर असे आढळले की सर्वात वारंवार आणि प्रबल झुडूप प्रजाती कॅलोट्रोपिस प्रोसेरा आणि कॅसिया सिएमिया या सहा नमुने असलेल्यांपैकी आहेत. वनौषधीच्या थराच्या आकडेवारीवरून असे दिसून आले आहे की सर्व सहा ठिकाणी, बहुतेक वेळा आणि प्रबळ औषधी वनस्पती

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

प्रजाती आहेत, सर्व सहा नमुने असलेल्या सायनोडॉन डॅक्टीलन आणि डॅक्टीलॉक्टेनियम मेस्ट्रिकम या सहा प्रजातींमध्ये ही प्रजाती देखील घनदाट प्रजाती असल्याचे आढळून आले.

वन जमीनीचे विविधीकरण: प्रस्तावित प्रकल्पात 119.4411 हेक्टर वन जमीनीचे विचलन आहे, ज्यात आरक्षित वन (40.6%), संरक्षित जंगल (41.1%), कलम-35 forest वन (18.0%) आणि मॅग्नोव्ह फॉरेस्ट (0.3%) यांचा समावेश आहे. प्रस्ताव November नोव्हेंबर २०२० रोजी अपलोड करण्यात आला आहे (एफसी प्रस्ताव क्रमांक एफपी / एमएच / रॉड / 53857 / २०२०) आणि राज्य सरकारकडे याची तपासणी चालू आहे.

खारफुटी: स्परच्या संरेखनात खारफुटीचे जंगल आढळले नाही. तथापि, काशिद कोपर गावात खारफुटी फॉरेस्टचा (0.362 हेक्टर) छोटा तुकडा आहे जेथे एनएच-8 (नवीन एनएच-48)) सह इंटरचेंज प्रस्तावित आहे (स्परच्या 1.8 किमी). तथापि, इंटरचेंजच्या बांधकामामुळे खारफुटीवर कोणताही परिणाम होणार नाही.

जीवरचना: प्रकल्प क्षेत्रातील प्रत्यक्ष देखरेख, भागधारकांचा सल्ला, डहाणू विभाग, ठाणे विभाग आणि अलिबाग विभागातील वन कार्य योजनांचा आढावा, तुंगारेश्वर वन्यजीव अभयारण्य व वन्यजीव व्यवस्थापन आराखडा आणि प्रकाशित साहित्य यावर आधारित आहे. दाखल केलेल्या भेटीदरम्यान काही पक्षी वगळता वन्यजीवांचे प्रत्यक्ष दर्शन झाले नाही. म्हणून स्थानिक लोक आणि संबंधित वनविभागाकडे संपर्क साधला गेला आणि वन्य जीवनाची माहिती गोळा केली गेली. हे लक्षात घेतले गेले की जे बफर झोनमध्ये येतात त्या भागात अनुसूचित प्रजाती -1 आढळल्या. प्रस्तावित संरेखनाच्या बफर झोनमध्ये एकूण 24 अनुसूचित प्रजाती -1 नोंदवल्या गेल्या आहेत.

संरक्षित क्षेत्रे: प्रस्तावित स्पर कोणत्याही संरक्षित भागातून जात नाही आणि ते तुंगारेश्वर वन्यजीव अभयारण्याच्या सीमेपासून 0.698 किमी अंतरावर आहे. तुंगारेश्वर वन्यजीव अभयारण्याची अंतिम ईएसझेड अधिसूचना [एसओ .3250 (ई)] 11 सप्टेंबर 2019 रोजी प्रकाशित झाली आहे. प्रस्तावित एक्सप्रेसवे ईएसझेडच्या बाहेरील म्हणजेच ईएसझेडच्या सीमेपासून 0.275 कि.मी. अंतरावर आहे.

प्रस्तावित संरेखन माथेरान ईएसए मधून किमी 71+532 ते 75+426 (दोन्ही बफर आणि इको-सेन्सेटिव्ह झोन) आणि किमी 77+115 ते किमी 77+691 (केवळ बफर झोन) पर्यंत जाते. माथेरान ईएसझेडच्या मॉनिटरिंग कमिटीने 16 एप्रिल 2013 च्या माथेरान ईएसझेडच्या पत्राद्वारे एसपीआर संरेखनास मान्यता दिली आहे. तथापि, मंजूर केलेल्या टीओआरमध्ये एमओईएफसीसीने सुचविल्यानुसार, 24 नोव्हेंबर 2020 रोजी नवीन अर्ज सादर केला गेला असून त्याची तपासणी चालू आहे.

E.8.12 कोस्टल रेग्युलेशन झोन (सीआरझेड)

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

प्रस्तावित व्हीएमई-एसपीआर तानसा नदी (19°29'04.11"N 72°54'53.04"E), भातसा नदी (19°18'0.27 "N 73°10'37.45" E) आणि काळू नदी (19°17'14 .17 "N 73°11'20.01"E), जे सीआरझेड अधिसूचना अंतर्गत नियमन केले गेले आहेत. सीआरझेड अधिसूचना २०११ वर आधारित नॅशनल सेंटर फॉर अर्थ सायन्स स्टडीज (एनसीईसीएस), तिरुअनंतपुरम यांनी सीआरझेड नकाशा व अहवाल तयार केला आहे. एनसीईएसई आता ठाणे आणि पालघर जिल्ह्यातील कोस्टल झोन मॅनेजमेंट प्लॅन (सीझेडएमपी) वर आधारित (एमओईएफसीसीने मंजूर) केले 28.02.2019 रोजी.

E.8.13 पुरातत्व स्थळ:

प्रस्तावित द्रुतगती मार्गाच्या दोन्ही बाजूंना 300 मीटरच्या आत पुरातत्व स्थळ नाहीत.

E.8.14 सामाजिक-आर्थिक रूपरेखा

प्रस्तावित संरेखन महाराष्ट्र राज्यातील 6 तालुक्यातील (वसई, वाडा, भिवंडी, कल्याण, अंबरनाथ आणि पनवेल) 68 गावांतून, जात आहेत. खाजगी जमीन संपादनाबाबतीत 68 गावांपैकी 62 गावे बाधित होत आहेत.

एकूण लोकसंख्या: वसई, कल्याण आणि अंबरनाथ तहसीलमधील एकूण 68 बाधित गावांपैकी ११ गावे महानगरपालिका / काउन्सिल अंतर्गत येतात. या गावांच्या लोकसंखेचा तपशील स्वतंत्रपणे उपलब्ध नाही. उर्वरित 57 गावांची एकूण लोकसंख्या, 63,383 असून त्यापैकी 32,252 पुरुष आणि 31,131 महिला आहेत. अनुसूचित जाती (अनुसूचित जमाती) आणि अनुसूचित जमाती (एसटी) घटकांची संख्या अनुक्रमे 2,418 आणि 23,526 आहे.

कार्यबलाची विभागणी: सर्वसाधारणपणे एकूण बाधित लोकसंख्येपैकी 43.64 %टक्के लोक काम करीत आहेत. बहुतेक कार्यबल मुख्य कामगारांच्या (एकूण कामगारांच्या 74.19%) प्रवर्गातील आहेत. एकूण बाधित लोकसंख्येपैकी सुमारे 55.36% कामगार नसलेले आहेत. एकूण मुख्य कामगारांपैकी सुमारे 54.66% शेती उत्पादनात गुंतलेली आहेत आणि त्यापैकी 24.6% शेतकरी आहेत. वाढत्या औद्योगिकीकरणामुळे बरेच लोक (42.92%) शहरांमध्ये इतर कामात गुंतले आहेत

E.9 अपेक्षित पर्यावरणीय आघात आणि शमनाचे उपाय

प्रकल्पाच्या कामादरम्यान अपेक्षित पर्यावरणीय आघात आणि त्यांच्या शमनासाठी शिफारस केलेल्या उपायांचा सारांश **Table - E.3** मध्ये देण्यात आला आहे.

Table - E.3 प्रकल्पाच्या कामादरम्यान अपेक्षित पर्यावरणीय आघात आणि त्यांच्या शमनासाठी शिफारस केलेल्या उपायांचा सारांश

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
बांधकामाचा टप्पा		
भौगोलिक व भूरचना	<ul style="list-style-type: none"> उत्खनन आणि बांधकामामुळे जमिनीच्या अस्तित्वातील संरचनेत बदल. खाणकामामुळे भौगोलिक संरचनेवर परिणाम अनियंत्रित उत्खननामुळे पाणी साठून रोग उत्पत्ती व प्रसार बांधकाम शिबिराची स्थापना 	<ul style="list-style-type: none"> पूर्वनियोजित ठिकाणीच खड्डे घेण्याची परवानगी द्यावी. फक्त १ मीटर खोलीचा खड्डा घेण्यास परवानगी द्यावी व सदरचे खड्डे नंतर बुजवण्यात यावेत. मान्यताप्राप्त आणि परवानाधारक खाणीमधूनच बांधकाम साहित्य खरेदी करण्यात यावे. भूकंपाचा परिणाम रोखण्याकरिता योग्य ते भूकंपअवरोधक संकल्पन वापरण्यात यावे.
माती	<ul style="list-style-type: none"> शेत जमिनीतील वरच्या थरातील सुपीक मातीचे नुकसान जमिनीची धूप आणि प्रदूषण 	<ul style="list-style-type: none"> जमिनीची धूप टाळण्याकरिता पाण्याचा योग्य निचरा, भरावाची योग्य दबाई आणि उतार स्थिरतेचे काम करावे. खड्ड्याच्या पृष्ठभागावरची १५ सेंटीमीटरचा मातीचा थर बाजूला काढून काम पूर्ण झाल्यानंतर तो पुनर्स्थापित करावा. योग्य ते नियोजन करून वंगण,तेल,वितळलेले डांबर जमिनीवर सांडणार नाही याची काळजी घ्यावी. इंधन भरती व वाहनधुलाईच्या ठिकाणी वंगण,तेल इंटरसेप्टर बसवण्यात यावेत. बांधकाम शिबिराच्या ठिकाणचा वाहनतळ विटांचे तुकडे १५०मिमी आणि सिमेंट कॉक्रीटचा थर ७५ मिमी वापरून जल प्रतिबंधक बनवावा.
भूवापर	<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाच्या बांधकामामुळे रस्ता रुंदीच्या क्षेत्रातील जमिनीच्या वापरातील बदल भूसंपादनानामुळे शेतजमीन, वन जमिनीच्या क्षेत्रफळात घट 	<ul style="list-style-type: none"> उत्खननातून निघालेल्या साहित्याचा प्रकल्पाच्या कामात पुनर्वापर करण्यात यावा. बांधकामादरम्यान निघालेला राडारोडा पूर्वीच निश्चित केलेल्या ठिकाणी टाकण्यात यावा. कचराभूमीचे जैविक दृष्ट्या पुनर्स्थापन करावे. बांधकाम मजुरांच्या अनियंत्रित वसाहती टाळण्यासाठी बांधकाम शिबिर बांधण्यात यावेत. बांधकामाशी संबंधित सर्व प्रक्रिया रस्तारुंदीच्या मर्यादितच करण्यात याव्यात.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
पाणी निचरा व व्यवस्थापन	<ul style="list-style-type: none"> भरावाच्या रस्त्यामुळे पाण्याच्या निचरा करणाऱ्या जाळ्यावर वाईट परिणाम प्रस्तावित आखणीमुळे दोन तळी पूर्णतः व दोन तळी अंशतः बाधीत होत आहेत 	<ul style="list-style-type: none"> पाण्याच्या निचरा आणि प्रवाहावर होणारा परिणाम कमी करण्याकरता 13 मोठे पूल, 21 लहान पूल, 230 मोऱ्यांचे बांधकाम द्रुतगती महामार्गाच्या कामात प्रस्तावित आहे. हे सुनिश्चित केले गेले आहे की प्रस्तावित एक्सप्रेसवे संरेखनाला ओलांडणाऱ्या सर्व प्रथम आणि द्वितीय मुख्य प्रवाहांना ओलांडण्यासाठी आवश्यक पुलिया, किरकोळ पूल आणि मुख्य पूल बांधण्यात येणार आहेत. वरील सर्व पूल हे २०% जादा डिस्चार्जची क्षमता असलेले प्रदान करण्याची तरतूद केली आहे. सर्व पूलांचे १०० वर्षांच्या आणि सर्व मोऱ्यांचे ५० वर्षांच्या रिटर्न कालावधीसाठी संकल्पना करण्यात आली आहे. प्रस्तावित द्रुतगती महामार्ग आणि जलस्रोतांच्या मध्ये प्रवाहाबरोबर येणारा गाळ टाळण्यासाठी गाळ प्रतिबंधक कुंपण बांधण्यात यावे. द्रुतगती महामार्गाच्या साईडपट्टी आणि कडेला दुतर्फा गटार प्रस्तावित आहे.
पाणी वापर	<ul style="list-style-type: none"> प्रकल्प बांधकामासाठी पाण्याच्या वापरामुळे स्थानिक जलस्रोतावर होणारा परिणाम 	<ul style="list-style-type: none"> बांधकामाकरिता अस्तित्वातील जलस्रोतातील पाण्याचा कमीत कमी वापर करण्यात यावा. कंत्राटदाराने बांधकामाकरिता लागणाऱ्या पाण्याची अशी सोय करावी की जेणेकरून आजूबाजूच्या समुदायांच्या पाण्याच्या उपलब्धतेवर व पाणीपुरवठ्यावर कोणताही परिणाम होणार नाही. पाणी उपलब्ध नसल्यास जर कूपनलिका बांधायच्या असतील तर भूजल विभागाची पूर्वपरवानगी कंत्राटदाराने घेणे आवश्यक आहे. बांधकामादरम्यान पाणी कमीत कमी वाया जाईल याचा पूर्ण प्रयत्न करावा.
जल गुणवत्ता	<ul style="list-style-type: none"> बांधकाम क्षेत्रातून वाहणाऱ्या 	<ul style="list-style-type: none"> गाळाचे प्रमाण कमी करण्याकरिता प्रतिबंधक कुंपण

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
	<p>पाण्यात गाळ वाढल्याने जलस्रोतांच्या गढूळपणात होणारी वाढ</p> <ul style="list-style-type: none"> बांधकाम शिबिरातून येणाऱ्या सांडपाण्यामुळे होणारे पाण्याचे प्रदूषण बांधकामात होणाऱ्या फ्लायअॅशच्या वापरामुळे होणारे पाण्याचे प्रदूषण 	<p>कुंपण बसवण्यात यावे.</p> <ul style="list-style-type: none"> तरंगणारे तेल/खंगण थांबविण्याकरिता आणि वेगळे करण्याकरिता ऑइल इंटरसेप्टर बसवण्यात येतील. बांधकामशिबिराकरिता बंदिस्त सांडपाणी प्रक्रियाकेंद्राची शिफारस करण्यात आलेली आहे. सर्व बांधकाम केवळ कोरड्या हंगामातच केले जावे. IRC:SP:58 मानकानुसार फ्लाय अॅशचा वापर रस्त्याच्या भरावात सॅंडविच पद्धतीने करणे प्रस्तावित आहे. टोल प्लाझा, मार्गाच्या बाजूच्या सोयीसुविधा व एक्सप्रेस वे वर रेन वॉटर हार्वेस्टिंग स्ट्रक्चर्स प्रस्तावित आहेत. इंधन साठा व वाहन धुण्याची ठिकाणे जवळच्या जलस्रोतापासून कमीत कमी ५०० मीटर अंतरावर बांधण्यात यावीत. नियमित शमन उपायाव्यतिरिक्त पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमानुसार बांधकाम आणि संचालनादरम्यान जल गुणवत्ता नियमितपणे तपासण्यात यावी जेणेकरून शमन उपायांची परिणामकारकता तपासता येईल.
हवा गुणवत्ता	<ul style="list-style-type: none"> बांधकाम आणि रस्त्यावरील वाहतुकीमुळे होणाऱ्या धुळीच्या उत्सर्जनाने हवेच्या गुणवत्तेत होणारी घट बांधकामाच्या उपकरणातून आणि वाहतूकवर्दळीमधून निघणाऱ्या धुराने घसरणारी हवेची गुणवत्ता हॉट मिक्स प्लांट आणि स्टोन क्रशर मधून निघणाऱ्या उत्सर्जनामुळे घसरणारी हवेची गुणवत्ता 	<ul style="list-style-type: none"> बांधकाम साहित्याचे उत्सर्जन टाळण्याकरिता ते बंदिस्त ठिकाणी साठवण्यात यावे. माती,वाळू,दगड वाहून नेणारे ट्रक त्यातील सामान सांडू नये म्हणून पूर्णतः झाकून नेण्यात यावे. वाहतूकवर्दळीमुळे धूळ उडू नये याकरिता मानवी वसाहतींच्या जवळ मातीच्या रस्त्यावर पाण्याचा फवारा मारण्यात यावा. प्रदूषण नियंत्रणाचे उपाय केलेल्या व फॅब्रिक फिल्टर विथ मल्टिपल वेट स्क्रबर असलेल्या हॉट मिक्स प्लांटचाच वापर करण्यात यावा आणि त्या

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<p>ठिकाणचा साहित्य पुरवठा करणारा भाग पूर्णतः झाकलेला असावा.</p> <ul style="list-style-type: none"> हवेच्या गुणवत्तेवर होणारा वाईट परिणाम कमीत कमी करण्याकरिता स्टोनक्रशरसाठी कोरड्या आणि ओल्या प्रकारच्या संयुक्त नियंत्रण यंत्रणेची शिफारस करण्यात येत आहे. हॉट मिक्स प्लांट आणि स्टोन क्रेशर हे मानवी वसाहत व संवेदनशील भागांपासून किमान पाचशे मीटर अंतरावर असावेत. नियमित शमन उपायाव्यतिरिक्त पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमानुसार बांधकाम आणि संचालनादरम्यान हवेची गुणवत्ता नियमितपणे तपासण्यात यावी जेणेकरून शमन उपायांची परिणामकारकता तपासता येईल.
ध्वनि पातळी Noise level	<ul style="list-style-type: none"> बांधकामात वापरले जाणाऱ्या उपकरणे व वाहतूकवर्दळीमुळे होणारी ध्वनी पातळीतील वाढ 	<ul style="list-style-type: none"> बांधकाम शिबीर आणि बांधकाम मजुरांसाठीची तात्पुरती शेड ही बांधकाम क्षेत्रापासून आणि रस्त्याच्या वाहतूक वर्दळीपासून दूर ठेवण्यात यावी. प्रतिबंधात्मक उपाय म्हणून उच्च ध्वनीपातळीच्या ठिकाणी काम करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांना वैयक्तिक सुरक्षा उपकरणे देण्यात येतील. कमीत कमी आवाज करणारी बांधकाम उपकरणे वापरण्यात यावीत. स्थायी बांधकाम उपकरणे मानवी वसाहतीपासून कमीत कमी ११३ मीटर अंतरावर ठेवण्यात यावीत. स्थायी बांधकाम उपकरणे शांतता क्षेत्रापासून कमीत कमी २०० मीटर अंतरावर ठेवण्यात यावीत. रहिवासी क्षेत्रातील बांधकाम शक्यतो दिवसाच करण्यात यावे जेणेकरून स्थानिक रहिवाशांना कमीत कमी त्रास होईल. शांतता क्षेत्रात इंटरचेंजवर ३०० मीटर दुतर्फा, पूलावर २०० मीटर दुतर्फा, ट्रकवाहनतळाच्या

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<p>५०० मीटर एका बाजूस, सोयी-सुविधाठिकाणाच्या (ए प्रकार) ५०० मीटर एका बाजूस, सोयी-सुविधाठिकाणाच्या (बी प्रकार) १५० मीटर एका बाजूस ध्वनि प्रतिरोधक बसवण्यात यावेत.</p> <ul style="list-style-type: none"> नियमित शमन उपायाव्यतिरिक्त पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमानुसार बांधकाम आणि संचालनादरम्यान ध्वनि पातळी नियमितपणे तपासण्यात यावी जेणेकरून शमन उपायांची परिणामकारकता तपासता येईल.
प्राणी, झाडे व जंगल	<ul style="list-style-type: none"> प्रस्तावित प्रकल्पात अंदाजे फेरफार समाविष्ट आहे. 119.4411 हेक्टर वनजमीन आणि साधारणपणे घट. 60,624 क्रमांक. झाडे (वन-भूमीतील झाडे - 19,108 आणि वन-जमीनीत झाडे- 41,516) झाडे तोडल्याने आणि वनजमीन वळती केल्याने प्राण्यांच्या प्रजातींचा नष्ट होणारा अधिवास <p>Note: वनखात्याबरोबर संयुक्त मोजणी पूर्ण झाल्यानंतर तोडाव्या लागणाऱ्या झाडांची संख्या अद्यावत करण्यात येईल.</p>	<ul style="list-style-type: none"> वनजमिनीचे फेरफार करण्यासाठी वन मंजूरी प्रॉब्ल्यूच्या काठावर उभ्या असलेल्या रंदीच्या बाहेरील झाडे वाचवण्याचा प्रयत्न केला जाईल 69,680 झाडे आणि 40,098 क्र. ग्रीनबेल्ट डेव्हलपमेंट योजनेतर्गत हेजची लागवड प्रस्तावित आहे 119.4411 हेक्टर वनक्षेत्राचे नुकसान भरपाईसाठी वनीकरण अंतर्गत सूचविलेले वृक्षारोपण 2,39,000 झाडे असतील. तथापि, हा आकडा वनविभागाद्वारे निश्चित केला जाईल. कंत्राटदाराकडून कार्य दलाला वन्यजीव जागरूकता आणि पर्यावरण संरक्षण प्रशिक्षण दिले जाईल आणि रु. ईएमपी बजेटमध्ये प्रशिक्षणासाठी 32 लाख रुपये प्रस्तावित आहेत. जळणाकरिता होणारी वृक्षतोड टाळण्याकरिता कंत्राटदाराने बांधकाम मजुरांना स्वयंपाकाचा गॅस पुरवावा. जैव अभियांत्रिकी उपायांचा वापर करून जमिनीची धूप थांबवण्यात यावी. बांधकाम शिबिराच्या ठिकाणी मोकळ्या जागेत कोणीही आग पेटवणार नाही याची कंत्राटदाराने काळजी घ्यावी जेणेकरून सभोवतालच्या जंगलात आग पसरून वन्यजीवांना दुखापत होणार नाही. उपकरणांची आणि वाहनांची नियमित देखभाल

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<p>दुरुस्ती करून ध्वनि पातळी मान्य मर्यादित ठेवण्यात यावी.</p> <ul style="list-style-type: none"> ध्वनि पातळीत वाढ करणाऱ्या कामांना रात्री करण्यास प्रतिबंध करण्यात यावा.
प्रतिबंधित क्षेत्र	<ul style="list-style-type: none"> सदरचा प्रस्तावित द्रुतगती महामार्ग कोणत्याही राष्ट्रीय उद्यान, वन्यजीव अभयारण्य, राखीव संवर्धन आणि राखीव समुदाय इत्यादी मधून जात नाही. त्यामुळे कोणताही थेट परिणाम संभवत नाही . प्रस्तावित स्पर संरेखन माथेरान इको सेन्सिटिव्ह झोन मध्ये दोन कि.मी. 71.532 ते 75.426 ते किमी 77.115 ते किमी 77.691 दरम्यान दोन ठिकाणी हस्तक्षेप करित आहे. प्रस्तावित द्रुतगती महामार्गामुळे वन्यजीवांच्या हालचालींना अडथळा येऊ शकतो त्यामुळे पूल, मोऱ्या, भुयारी मार्ग ही वन्यजीवांच्या हालचालीच्या दृष्टीने महत्वाची बांधकामे आहेत. 	<ul style="list-style-type: none"> जुन्या एनएच -48 वर, त्याच्या समांतर किंवा प्रस्तावित एक्सप्रेसवेवर (व्हीएमई-स्पर) जवळ वन्यजीवांचा मृत्यू झाल्याचा कोणताही अहवाल नाही. त्यामुळे प्रस्तावित एक्सप्रेस वेमध्ये वन्य प्राण्यांचा अपघात होण्याची शक्यता नाममात्र असण्याची शक्यता आहे. पुढे संपूर्ण एक्सप्रेस वेच्या आरओडब्ल्यू सीमेवर कुंपण / भित्त प्रस्तावित केली आहे. माथेरानच्या पर्यावरणाचे जतन करण्यासाठी या भागात 4.160 किमी लांबीचा बोगदा प्रस्तावित आहे जो माथेरान इको सेन्सिटिव्ह झोन खालून जाईल. बोगद्याचा प्रारंभ आणि शेवटचा बिंदू माथेरान ईएसझेडच्या बफर झोनच्या बाहेर आहे. माथेरान ईएसझेडच्या मॉनिटरिंग कमिटीने 16 एप्रिल 2013 रोजी माथेरान इको-सेन्सिटिव्ह झोनमधून जाणाऱ्या व्हीएमई-स्पर संरेखनास मान्यता दिली. तथापि, एमओईएफसीसीने सुचविल्यानुसार, आधीची परवानगी 7 वर्ष जुनी असल्याने नवीन परवानगी मिळण्यासाठी पुन्हा अर्ज पाठविला गेला आहे. द्रुतगती मार्गावर १3 मोठे पूल, २1 छोटे पूल, 60 जनावरे / हलकी व लहान वाहनांच्या भुयारी मार्ग प्रस्तावित आहेत. याव्यतिरिक्त, उन्हाळी हंगामात 230 कल्व्हर्ट गुरेदोरे अंडरपास / प्राण्यांच्या क्रॉसिंग म्हणून कार्य करतील. वन्यजीवांच्या हालचालीवर बांधकामादरम्यान देखरेख करण्यात यावी आणि ते कोठे दृष्टीस पडल्यास त्याची खबर ताबडतोब वनविभागास द्यावी.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<ul style="list-style-type: none"> सर्व पर्यावरणीय परवानग्यादरम्यान सुचविण्यात आलेल्या शमन उपायांचे अनुपालन करावे व पर्यावरण व्यवस्थापन आराखडाच्या अंमलबजावणीचा प्रगती अहवाल विहित कालमर्यादित वेळापत्रकानुसार सादर करण्यात यावा.
बोगदा	<ul style="list-style-type: none"> बोगद्यामुळे भौगोलिक सेटिंगवर त्रास. असुरक्षित बोगद्याच्या चेहऱ्यापासून दूर जाणे मातीच्या अत्यधिक क्षोभास कारणीभूत ठरू शकते. बोगद्याच्या निर्मितीतून तयार केलेला माक बोगद्यामुळे भूमिगत गटार यंत्रणेत बदल. उत्खनन केलेल्या बोगद्यातून जास्तीचे पाणी काढून टाकणे. बोगद्यासारख्या बांधकाम क्रियाकलापांमुळे आवाज आणि कंपन पातळीत वाढ बोगद्याच्या ठिकाणी झाडे जतन केल्यामुळे परिसराचे पर्यावरणाचे रक्षण होते 	<ul style="list-style-type: none"> जिओफिजिकल अभ्यासाचे सविस्तर विश्लेषण असे दर्शविते की स्पर संरेखनाच्या दरम्यान पाण्याचा संचय सापडत नाही आणि खडक कठोर आणि घट्ट आहे ज्यामुळे संरेखनावर परिणाम होणार नाही आणि ते बोगद्यासाठी सुरक्षित आहे. स्ट्रक्चरल भूगर्भशास्त्र अभ्यासानुसार हे क्षेत्र बोगद्यासाठी चांगले आहे. रेखांकन अभ्यास आणि ॲंक्विफर मॅपिंग असे दर्शविते की हे क्षेत्र बोगद्यासाठी सुरक्षित आहे आणि त्या परिसरातील कोणत्याही भूजल संचयावर परिणाम होणार नाही. भू-तंत्रज्ञानाच्या अहवालाच्या अंतिम शिफारशीनुसार बोगदा आणि उतार यासाठी स्थिरीकरण उपाय असतील. मातीची धूप कमी करण्यासाठी काळजीपूर्वक नियोजन, कट व फिल ऑपरेशन्सची वेळ आणि पुनर्विकास केले जातील. बोगद्याच्या निर्मितीतून तयार होणाऱ्या मकचा पुन्हा उपयोग भरावाच्या कामात, तटबंदी बांधकाम आणि इतर बांधकामांमध्ये केला जाईल. ज्यादा पाण्याचे स्टोर्मवॉटर ड्रेनमध्ये सतत पंपिंग केले जाईल जे शेवटी नैसर्गिक पाण्याचे स्रोतमध्ये सोडले जाईल. पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमानुसार आवाज आणि कंपन देखरेख आयोजित केली जाईल.
घनकचरा	<ul style="list-style-type: none"> बांधकामादरम्यान निर्माण झालेल्या घनकचऱ्यामुळे माती व पाण्याच्या गुणवत्तेवर तसेच 	<ul style="list-style-type: none"> साधारण सर्व पॅकेजेसमध्ये बांधकाम कामगारांकडून 300 किलो / दिवसाचे घरगुती कचरा तयार होईल, त्यापैकी बायोडिग्रेडेबल कचरा 120 किलो

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
	<p>शेतीवर होणारा परिणाम</p> <ul style="list-style-type: none"> बांधकाम मजुरांनी निर्माण केलेल्या कचऱ्यामुळे जमिनीवरील पाण्याच्या व जमिनीतील पाण्याच्या गुणवत्तेवर तसेच शेतीवर होणारा परिणाम 	<p>/ दिवस आणि उर्वरित नॉन-बायोडिग्रेडेबल कचरा 180 किलो / दिवस आहे. बांधकाम मजुरांनी उत्पादित केलेल्या घरगुती कचऱ्याच्या व्यवस्थापनासाठी साइटवर "रिफ्यूज कंटेनर" असतील आणि या कंटेनरला दररोज किमान एकदा तरी रिकामी करण्यात येईल आणि स्थानिक अधिकाऱ्यांच्या सल्ल्यानुसार घनकचरा व्यवस्थापन नियम, 2016 नुसार त्याची विल्हेवाट लावली जाईल.</p>
बांधकाम शिबिर	<ul style="list-style-type: none"> बांधकामासाठी आलेल्या मनुष्यबळाकडून तसेच पुरवठादारांकडून तात्पुरत्या स्वरूपात होणारी शिबिर बांधणी बांधकाम मजुरांच्या संख्येमुळे स्वच्छता व आरोग्याच्या दृष्टीने सभोवतालच्या परिसरावर होणारा संभाव्य परिणाम 	<ul style="list-style-type: none"> पुरेसा पिण्याचा पाणीपुरवठा, प्राथमिक आरोग्य सुविधा, स्वयंपाकाकरिता इंधन असलेले तात्पुरते बांधकाम शिबिर उभारण्यात यावे. बांधकाम शिबिराकरिता बंदिस्त सांडपाणी प्रक्रिया केंद्राची शिफारस करण्यात येत आहे. बांधकाम मजुरांना स्वयंपाकाकरिता पुरेसा इंधन पुरवठा केल्याची खात्री करावी जेणेकरून सभोवतालच्या परिसरातील वृक्षतोड टाळता येईल. कंत्राटदाराने सर्व सुविधांनी युक्त दवाखाना उभारावा. तिथे मजूर परवान्यातील शर्तीनुसार आवश्यक तितकी खाटांची संख्या असावी.
व्यवसायिक आरोग्य सुरक्षा	<ul style="list-style-type: none"> पुरेशा आरोग्य आणि सुरक्षा सुविधांअभावी बांधकाम मजुरांच्या आरोग्य व सुरक्षा संबंधी अडचणी 	<ul style="list-style-type: none"> बांधकाम मजुरांना होणारे अपघात/धोके टाळण्याकरिता ऑक्युपेशनल सुरक्षा संहितेतील तरतुदीनुसार पुरेसे सुरक्षा उपाय करण्यात यावेत. कंत्राटदारामार्फत नोंदणीकृत वैद्यकीय व्यावसायिकाकडून बांधकाम शिबिराच्या ठिकाणी दर महिन्याला मजुरांची आरोग्य तपासणी करण्यात यावी. कंत्राटदार त्याच्या मजुरांकरिता सर्व शिबिराच्या ठिकाणी तीन महिन्यातून कमीत कमी एकदा HIV / AIDS वर कार्यशाळा घेईल.
रस्ता सुरक्षा	<ul style="list-style-type: none"> अस्तित्वातील वाहतूक वर्दळीस 	<ul style="list-style-type: none"> प्रस्तावित द्रुतगती महामार्ग हरितपट्टाआखणी प्रकल्प

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
	अडथळा निर्माण होऊन अपघातांच्या संख्येत होणारी वाढ	<p>असल्यामुळे इतर अस्तित्वातील महामार्गाप्रमाणे बांधकामादरम्यान वाहतूक नियोजनाची गरज असणार नाही.</p> <ul style="list-style-type: none"> बांधकाम कालावधी दरम्यान बांधकामाशी संबंधित वाहने प्रकल्पासाठी बांधलेल्या तात्पुरत्या रस्त्यावरून वाहतूक करतील. बांधकाम कालावधी दरम्यान ज्या ठिकाणी प्रस्तावित द्रुतगती महामार्ग अस्तित्वातील रस्त्याला छेदून जाईल त्या ठिकाणी कंत्राटदाराने वाहतुकीसाठी रस्त्याच्या हद्दीत अथवा पर्यायी वळण रस्ता बांधून योग्य ती पर्यायी वाहतूक व्यवस्था करावी. पर्यायी वाहतूक व्यवस्थेचे नियोजन करण्यापूर्वी कंत्राटदाराने अथोरिटी अभियंत्याची/स्वतंत्र अभियंता (एई/आयई) पूर्वपरवानगी घेणे आवश्यक राहिल बांधकाम क्षेत्रातील वाहतुकीचा वेग कमी करण्यासाठी वेगमर्यादा ठरवून द्यावी.
कार्यान्वयन टप्पा		
जमिनीचा वापर आणि अतिक्रमण	<ul style="list-style-type: none"> रस्त्यावर होणारे अतिक्रमण आणि रस्त्यामुळे होऊ घातलेला रस्त्याच्या हद्दीबाहेरील क्षेत्राचा विकास आणि यामुळे होणारा जमीन वापरातील बदल 	<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाच्या या दोन्ही बाजूस रस्ताहद्दीपर्यंत पूर्ण लांबीकरता कुंपण प्रस्तावित आहे. प्रकल्प क्षेत्रात नियंत्रित विकास होण्यासाठी आणि रस्त्याच्या हद्दीत अतिक्रमण होऊ न देण्यासाठी जिल्हाधिकारी/महसूल यंत्रणा, नियोजन प्राधिकरणाला प्रकल्पात सहभागी करण्यात येईल.
पाण्याचा निचरा	<ul style="list-style-type: none"> गटारांची योग्य देखभाल न केल्यामुळे वातावरणाचे होणारे प्रदूषण 	<ul style="list-style-type: none"> वाढीव प्रवाहाचा योग्यरीतीने निचरा होण्यासाठी द्रुतगती महामार्गाच्या साईडपट्टीला आणि कडेला पुरेशा क्षमतेची गटार दुतर्फा प्रस्तावित आहे. या गटारातील प्रवाह पूल, मोऱ्यांच्या माध्यमातून नजीकच्या नैसर्गिक प्रवाहात सोडण्यात येईल. गाळाला नैसर्गिक प्रवाहात जाण्यापासून

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		रोखण्यासाठी गाळप्रतिबंधक कुंपण लावण्यात यावे.
जल गुणवत्ता	<ul style="list-style-type: none"> वाहतूक वर्दळ व अपघात यामुळे रस्त्यावर सांडलेले ऑईल तेल पाण्याबरोबर वाहत जाऊन जलस्रोतांचे होणारे प्रदूषण 	<ul style="list-style-type: none"> वाढीव प्रवाहाचा योग्यरीतीने निचरा होण्यासाठी द्रुतगती महामार्गाच्या साईडपट्टीला आणि कडेला पुरेशा क्षमतेची गटार दुतर्फा प्रस्तावित आहे. या गटारातील प्रवाह पूल, मोऱ्यांच्या माध्यमातून नजीकच्या नैसर्गिक प्रवाहात सोडण्यात येईल. गाळाला नैसर्गिक प्रवाहात जाण्यापासून रोखण्यासाठी गाळप्रतिबंधक कुंपण लावण्यात यावे. अपघातप्रसंगी तेल, वंगण, इंधन, घातक रसायने रस्त्यावर सांडल्यास तातडीने परिसर स्वच्छ करण्याकरता योग्य ती अनुषंगिक पावले उचलण्यात यावीत. संचालनकालावधीत चोकिंग टाळण्यासाठी पर्जन्य पुनर्भरणयंत्रणेची नियमित देखभाल दुरुस्ती करण्यात यावी. ठराविक कालावधीच्या अंतराने निश्चित केलेल्या ठिकाणी पाण्याच्या गुणवत्तेची नियमित देखरेख करण्यात यावी.
हवा गुणवत्ता	<ul style="list-style-type: none"> रस्त्यावरील वाहनांमधून निघणाऱ्या धुरामुळे होणारे हवेचे प्रदूषण 	<ul style="list-style-type: none"> हवेच्या नमून्यांचे गुणवत्ता तपासणीचे परिणाम मॉडलिंगचे परिणाम असे दर्शवतात की रस्त्याची रुंदी मोठी असल्यामुळे तसेच हवेची प्रक्षुब्धता व जास्त वेग मर्यादा असल्यामुळे वाहतुकीतून होणारे प्रदूषकांचे उत्सर्जन रिसेप्टर च्या ठिकाणी कमी असणार आहे. सन २०२० नंतर BS-VI अनुरूप इंधन आणि वाहनांच्या वापरामुळे वाहनातून होणारे उत्सर्जन आणखी कमी होण्याची शक्यता आहे. वाहतूक वर्दळ वाढल्यामुळे वाढलेल्या प्रदूषकांच्या प्रमाणाला हे संतुलित करेल. त्यामुळे द्रुतगती महामार्गाच्या संचालन कालावधीदरम्यान प्रदूषकांचे प्रमाण मान्य मर्यादेच्या बाहेर जाण्याची शक्यता नाही.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाच्या दुतर्फा केलेले वृक्षारोपण हवाप्रदूषकांना अटकाव करण्याची भूमिका बजावेल. ठराविक कालावधीच्या अंतराने निश्चित केलेल्या ठिकाणी हवेच्या गुणवत्तेची नियमित देखरेख करण्यात यावी.
ध्वनि पातळी	<ul style="list-style-type: none"> वाहतुकीच्या आवाजामुळे होणारे ध्वनी प्रदूषण 	<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाच्या दुतर्फा केलेले वृक्षारोपण ध्वनिरोधकाची भूमिका बजावेल. ठराविक कालावधीच्या अंतराने निश्चित केलेल्या ठिकाणी ध्वनि पातळीची नियमित देखरेख करण्यात यावी. ध्वनिरोधकाची नियमित देखभाल दुरुस्ती करण्यात यावी.
वन्यप्राणी आणि झाडे	<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाच्या दुतर्फा होणारी बेकायदेशीर वृक्षतोड जलस्रोत यामध्ये अपघाताने झालेल्या तेल इंधन आणि विषारी रसायनांमुळे जलीय जीवावर होणारा परिणाम 	<ul style="list-style-type: none"> हरित महामार्ग धोरणानुसार सुशोभीकरणाकरिता केलेल्या वृक्षारोपणाची पाच वर्षांकरिता देखरेख करण्यात यावी. मृत झालेल्या रोपांच्या जागी नवीन रोपे लावण्यात यावी जेणेकरून रोपांच्या जगण्याचा दर ९०% राखता येईल. जनावरांकडून खाल्ली जाऊ नये याकरिता रोपांच्याभोवती संरक्षित कुंपण टाकण्यात यावी. कोरड्या हवामानाच्या वेळेस रोपांना नियमित पाणी देण्यात यावे. गाईगुरांसाठीच्या भुयारी मार्गाची, मोऱ्यांची नियमित देखभाल दुरुस्ती करण्यात यावी.
रस्ता सुरक्षा	<ul style="list-style-type: none"> अपघातांमुळे मानवी आरोग्यावर होणारा परिणाम वापरामुळे होणारे महामार्गाचे नुकसान/क्षीज 	<ul style="list-style-type: none"> द्रुतगती महामार्गाची सुरक्षितता वाढवण्याकरिता मुख्य रस्त्यावर(रस्तदुभाजक आणि साईडपट्टीवर), लुप आणि रॅम्पवर श्राय बीम मेटल क्रॅश बॅरिअर बसवण्यात येतील. पूल आणि रिटेनिंग वॉलवर कॉंक्रीट बॅरिअर बसवण्यात येतील. सुरक्षारोधकाव्यतिरिक्त रोडमार्किंग, रोडसाईन, हद्दीचे दगड, किलोमीटरचे दगड, हेक्टोमीटर दगड,

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

क्षेत्र	आघात	शमनासाठी उपाय
		<p>रस्त्यावरील मार्किंग, विद्युत रोषणाई पण प्रस्तावित आहे.</p> <ul style="list-style-type: none"> रस्ता वापरणाऱ्यांकरिता द्रुतगती महामार्गाच्या पूर्ण लांबीकरिता प्रगत वाहतूक व्यवस्थापन प्रणाली प्रस्तावित आहे ज्यामध्ये मोबाइल संवाद प्रणाली, हवामान माहिती प्रणाली, स्वयंचलित वाहतूक मोजणी यंत्रणा आणि वाहनांचे वर्गीकरण, व्हिडिओद्वारे पाळत ठेवण्याची प्रणाली, व्हिडिओद्वारे घटनेची शोध प्रणाली समाविष्ट असेल. विरुद्ध दिशेने येणाऱ्या वाहनांचा डोळ्यावर पडणारा उजेड कमी करण्याकरिता रस्ता दुभाजकावर कमी उंचीची झुडपे लावणे प्रस्तावित आहे.

E.10 पुनर्वसन धोरण आणि शमनाचे उपाय

- राष्ट्रीय महामार्ग अधिनियम, 1956 अंतर्गत भूसंपादन, पुनर्वसन व पुनर्वसन (आरएफसीटीएलआरआर) अधिनियम, 2013 मधील उचित हानी भरपाई आणि पारदर्शकता हक्काच्या तरतुदीनुसार सीएएलए (भूसंपादनासाठी सक्षम प्राधिकरण) कडून जमीन अधिग्रहण केली जाईल.
- राष्ट्रीय महामार्ग अधिनियम, 1956 अंतर्गत भूसंपादनासंदर्भात आरएफसीटीएलआर कायदा 2013 च्या दुसऱ्या व तृतीय वेळापत्रकात निर्दिष्ट केलेल्या अनुसूची, पुनर्वसन व पुनर्वसन सहाय्यानुसार नुकसान भरपाई निश्चित केली जाईल.

E.11 उपलब्ध पर्यायांचे विश्लेषण

व्हीएमईच्या प्रस्तावित स्परचे मुख्य उद्दीष्ट म्हणजे व्हीएमईची रहदारी जेएनपीटीकडे सरळ नेणे आणि पुढे दक्षिणेकडे नेणे जेणेकरून ते मुंबईत येऊ नये. एमएमआरडीएने 2008-2009 मध्ये मुंबई महानगर क्षेत्रासाठी एक व्यापक परिवहन अभ्यास केला आहे. व्हीएमई आणि स्पर साठी अभ्यास केलेले संरेखन पर्याय एमएमआरडीए अभ्यासामध्ये निवडल्या गेलेल्या पर्यायांचे अनुसरण करतात आणि साइटच्या परिस्थितीनुसार सुधारित केले गेले आहेत.

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

जेएनपीटी आणि मुंबई पुणे द्रुतगती महामार्गाला जोडण्यासाठी स्परच्या सहा पर्यायी संरेखनांचा अभ्यास केला गेला आहे. महाराष्ट्र राज्याच्या मुंबई महानगर प्रदेशासाठी परिकल्पित असलेल्या अन्य विकासकामांसोबत स्पर संरेखन समक्रमित केले जावे अशी अपेक्षा होती.

स्परसह व्हीएमईच्या ग्रीनफिल्ड संरेखनाच्या निवडीसाठी सार्वजनिक बांधकाम विभाग महाराष्ट्र राज्य यांच्या परिपत्रक दिनांक 24-5-2010 द्वारे विभागीय आयुक्त (कोकण विभाग) यांच्या अध्यक्षतेखाली समितीची स्थापना सरकारच्यावतीने करण्यात आली. समितीच्या इतर सदस्यांमध्ये मुख्य महाप्रबंधक (तकनीकी), भा. रा. रा. प्रा., मुख्य अभियंता (रा. म.) पीडब्ल्यूडी; मुख्य वनसंरक्षक, ठाणे; मुख्य अभियंता एमएमआरडीए; जिल्हाधिकारी ठाणे; अतिरिक्त मुख्य परिवहन अभियंता, सिडको व अतिरिक्त जिल्हाधिकारी (आदिवासी), जव्हार, ठाणे. समितीने संयुक्त साइट भेटीनंतर एप्रिल २०१० ते ऑगस्ट २०१० या कालावधीत पाच बैठका घेतल्या आणि समितीचा अंतिम अहवाल नोव्हेंबर २०१० ला मुख्य सचिवांकडे सादर करण्यात आला.

साइट तपासणीनंतर एनएचएआय, वनविभाग, पीडब्ल्यूडी व सिडको यांनी उपस्थित केलेल्या केलेल्या तांत्रिक बाबींचा विचार करून आणि बाह्य संरेखनांची गुणवत्ता लक्षात घेऊन समितीने महाराष्ट्रातील मुख्य वडोदरा मुंबई द्रुतगती महामार्गाच्या स्परच्या बाह्य संरेखन (नोड क्र. 1-2-4-11-12-9-10-14) ची शिफारस केली आहे. महाराष्ट्र शासनाने समितीच्या शिफारशी मान्य केल्या. महाराष्ट्र सरकारने फेब्रुवारी २०११ मध्ये संरेखनास औपचारिक मान्यता दिली. स्परच्या संरेखनाचा समावेश एमएमआरडीएच्या 2016- 36 च्या मुंबई महानगर प्रादेशिक योजनेत सुद्धा करण्यात आलेला आहे.

E.12 पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रम

पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमानुसार पर्यावरण देखरेखीमध्ये प्रकल्पाच्या प्रगतीसोबत निश्चित पर्यावरणीय व्यवस्थापनविषयक बाबींची नियमित तपासणी करणे आणि शमन उपाय त्यांचे उद्दीष्ट साध्य करीत आहेत की नाही याची तपासणी करणे समाविष्ट आहे. प्रस्तावित विकासाचे संभाव्य नकारात्मक परिणाम कमी करण्यासाठी आणि उपाययोजनांच्या कार्यक्षमतेचे मोजमाप करण्यासाठी 'पर्यावरण देखरेख व व्यवस्थापन योजना' विकसित केली गेली आहे. अंमलबजावणीचे काम प्रामुख्याने कंत्राटदार करतो. कंत्राटदार अॅथोरिटी अभियंत्याच्या/स्वतंत्र अभियंता (एई / आयई) वरिष्ठ पर्यावरण तज्ज्ञांना अहवाल देईल जे भाराराप्राच्या पकाईला (PIU) अहवाल देतील. कंत्राटदार पर्यावरण अनुपालन अहवाल दर महिन्याला व दर तीन महिन्याला अॅथोरिटी अभियंत्याला/स्वतंत्र अभियंता (एई / आयई) सादर करेल. अॅथोरिटी अभियंता/स्वतंत्र अभियंता (एई / आयई) भाराराप्राच्या पकाईला (पीआययू) स्वतंत्ररित्या तिमाही पर्यावरण देखरेख अहवाल सादर करेल. अॅथोरिटी अभियंत्याने/स्वतंत्र अभियंता (एई / आयई) निदर्शनास आणून दिलेल्या अनुपालन न झालेल्या मुद्द्यांसाठी निश्चित ध्येय व कालमर्यादा ठरवण्यासाठी पकाई जबाबदार असेल.

E.13 पर्यावरणीय व्यवस्थापन आराखडा

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582 (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

खालील बाबींसाठी पर्यावरणीय व्यवस्थापन आराखडा बनवण्यात आला आहे.

- टप्प्याप्रमाणे (संकल्पन, बांधकामपूर्व, बांधकाम व संचालन) पर्यावरणीय व्यवस्थापन उपाय
- प्रकल्पाच्या बांधकाम आणि संचालनादरम्यान कामगिरी निर्देशक, देखरेख वेळापत्रक (घटक, स्थान, देखरेखीची वारंवारता आणि संस्थात्मक जबाबदारी) आणि अहवाल प्रणाली सहित पर्यावरण देखरेख कार्यक्रम
- हरितपट्टा विकास कार्यक्रम
- संस्थात्मक आणि अंमलबजावणीची व्यवस्था आणि क्षमता विकास
- पृष्ठभागावरील मातीचे संरक्षण आणि पुनर्वापर, बांधकाम शिबिराची जागा व मांडणी, उतार स्थिरीकरण, खडे-खाण क्षेत्राचे व्यवस्थापन, गाळ नियंत्रण, एकात्मिक कचरा व्यवस्थापन योजना, वाहतूक व्यवस्थापन योजना, घातक पदार्थांच्या अनुषंगाने बांधकामादरम्यान कामगारांची सुरक्षा, साठवण, हाताळणी, वापर आणि आणीबाणीच्या परिस्थितीतील प्रतिसाद इ.

पर्यावरणीय अंदाजपत्रक: पर्यावरणीय व्यवस्थापन आराखड्याच्या अंमलबजावणीसाठी रु.48.82 कोटी इतकी भांडवली तरतूद करण्यात आली आहे.

Table 9-9 पर्यावरण अंदाजपत्रकाचा सारांश

घटक	वर्णन	द्वारा कार्यान्वित करणे	रक्कम रु.
A	हरित पट्ट्याचा विकास	कंत्राटदार	14,46,18,000
B	शाखा, खोड व झाडे तोडणे तसेच काढून टाकणे		3,20,88,630
C	शमन / संवर्धन		5,24,30,000
D	पर्यावरण देखरेख		96,77,500
E	प्रशिक्षण, क्षमता निर्माण करणे आणि जमवाजमव		32,00,000
F	एकूण (A+B+C+D+E)		24,20,14,130
G	आकस्मिकता @3%		72,60,424
H	एकूण (F + G)	24,92,74,554	
I	CA & NPV	एनएचएआय	23,88,82,200
एकूण एकंदर (H + I)			48,81,56,754
			म्हणा Rs. 48.82 Cr.

E.14 निष्कर्ष

आर्थिक विकासासाठी राष्ट्रीय महामार्गाचे महत्त्व लक्षात घेऊन भारत सरकारने राष्ट्रीय महामार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) च्या वेगवेगळ्या टप्प्यांतर्गत राष्ट्रीय महामार्गाच्या विकासाचा महत्वाकांक्षी कार्यक्रम हाती घेतला आहे. स्पर सोबत सुमारे 379 km कि.मी. लांबीच्या प्रस्तावित वडोदरा मुंबई

महाराष्ट्र राज्यातील वडोदरा - मुंबई द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीच्या किमी 26.582
(स्पर आखणीचे डिझाइन किमी 0+000) पासून सुरू होणाऱ्या व व एमएमआरडीएच्या
मल्टी-मोडल कॉरिडोर सोबतच्या प्रस्तावित जंक्शन (स्पर आखणीचे डिझाइन किमी
79+783) ला संपणाऱ्या 8-पदरी स्परची विकास परियोजना

तारीख: 2021 जाने

एक्सप्रेस वेच्या बांधकामाची परिकल्पना केली गेली आहे आणि हा प्रकल्प एनएचडीपी (फेज -VI) अंतर्गत राबविण्याचा निर्णय घेण्यात आला आहे.

प्रस्तावित एक्सप्रेस वे (व्हीएमई-स्पर) पर्यायी रस्ता एनएच 48 च्या संदर्भात वडोदरा ते मुंबई दरम्यान सुरळीत, सुरक्षित आणि अखंडित वाहतुकीची सुविधा प्रदान करेल. एनएच 48 (जुना एनएच 8) वर सध्या १००००० पेक्षा जास्त पीसीयू आहे, सबस्टॅंडर्ड जॉमेट्रीमुळे या रस्त्यावर मोठ्या प्रमाणात गर्दी आहे. तसेच याप्रकल्पामुळे वडोदरा ते मुंबई दरम्यानचा प्रवास 3 ते 4 तासांनी कमी होईल. प्रस्तावित एक्सप्रेस वे दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरिडोरमध्ये पडतो. हा प्रकल्प मुंबई जवळील जेएनपीटी हे सर्वात मोठे कंटेनर पोर्ट, आणि भारताचा उत्तर भाग, दहेज बंदर व गुजरातमधील अन्य बंदरांना जोडेल. सूरत हे जगातील हिरा-पॉलिशिंग उद्योगाच्या केंद्रस्थानी आहे व ते भारतीय जीडीपीला कोट्यवधी डॉलर्स देतात. वापी, दमण आणि सिल्वासा हे प्रमुख औद्योगिक केंद्र जोडले जातील. या भागाच्या विकासामुळे वडोदरा-मुंबई दरम्यानचे विद्यमान अंतर सुमारे २२ किमीने कमी होईल आणि त्यामुळे शेवटी दिल्ली-मुंबई दरम्यानचे अंतरसुद्धा कमी होईल.

ईआयए अभ्यासाच्या आधारे, असा निष्कर्ष काढला जाऊ शकतो की ईआयए अहवालात नमूद केल्याप्रमाणे शमन उपायांच्या अंमलबजावणीद्वारे प्रतिकूल पर्यावरणीय परिणामांचे स्वीकार्य स्तरापर्यंत शमन शकल येऊ शकतात. या प्रकल्पासाठी तयार केलेले शमनाचे उपाय आणि पर्यावरण व्यवस्थापन आराखडा (ईएमपी) हे अंमलबजावणी व कार्यवाहीच्या टप्प्यात, तसेच भविष्यातील प्रतिकूल परिणामांची शमन करण्यासाठी पुरेसे वाटत आहेत.

एक्सप्रेसवेमुळे एनएच-48 (जुनाएनएच-8), एनएच-3 आणि एनएच -२२२ वरील वाहतुकीवरील भार कमी होईल; जे सुरक्षिततेचे प्रश्न कमी करेल, आजूबाजूच्या परिसरातील प्रदूषण भार कमी करेल, रोजगाराची संधी वाढवेल आणि या क्षेत्राचा आर्थिक विकास सुधारेल. प्रस्तावित स्पर हा मुंबई - वडोदरा द्रुतगती मार्गाच्या मुख्य आखणीला जेएनपीटी, महासमृद्धी मार्ग (मुंबई-नागपूर एक्सप्रेस) आणि मुंबई पुणे द्रुतगती मार्गाला जोडतो. त्यामुळे जेएनपीटी, नागपूर व पुण्याकडे जाणारी वाहतूक ही स्परद्वारे होईल व वाहतूक मुंबई शहरात प्रवेश करणार नाही. यामुळे शहरातील रहदारी आणि प्रदूषण या दोन्ही गोष्टी कमी होतील. वडोदरा मुंबई द्रुतगती महामार्गाचा स्पर हा दिल्ली-वडोदरा एक्सप्रेसवे, अहमदाबाद-वडोदरा एक्सप्रेस वे, मुंबई-नागपूर एक्सप्रेस वे आणि मुंबई पुणे द्रुतगती मार्ग जोडेल आणि त्यामुळे दिल्ली-मुंबई-नागपूर व पुणे ही शहरे एक्सप्रेसवे सुविधेने जोडले जातील.
