

मेसर्स महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (Maharashtra State Road Development Corporation Limited, Mumbai Maharashtra) यांच्या हिंदूहृदय सम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गाला जोडणारा प्रस्तावित जालना ते नांदेड द्रुतगती महामार्गाच्या नांदेड जिल्ह्यातील (जैतापुर साखळी क्रं १५९.९० ते साखळी क्रं १७९.७२२= १९.८२२ कि. मी) प्रस्तावित द्रुतगती महामार्ग प्रकल्प उभारणीच्या पर्यावरणविषयक जाहिर जनसुनावणी बाबतचा इतिवृत्तांत

मे. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (Maharashtra State Road Development Corporation Limited, Mumbai Maharashtra) यांच्या हिंदूहृदय सम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गाला जोडणारा प्रस्तावित जालना ते नांदेड द्रुतगती महामार्गाच्या नांदेड जिल्ह्यातील (जैतापुर साखळी क्रं १५९.९० ते साखळी क्रं १७९.७२२= १९.८२२ कि. मी) प्रकल्पासंदर्भात पर्यावरण विषयक जाहिर लोकसुनावणी दिनांक ०६ अक्टोबर २०२२ रोजी सकाळी ११.०० वाजता नियोजन भवन, जिल्हाधिकारी कार्यालय, नांदेड येथे आयोजित करण्यात आली.

सदरील पर्यावरण विषयक जाहीर सुनावणीबाबतची प्रसिध्दी स्थानिक मराठी वृत्तपत्र दैनिक सकाळ व राष्ट्रीय इंग्रजी दैनिक वृत्तपत्र टाइम्स ऑफ इंडियामध्ये दि ०२ सप्टेंबर २०२२ रोजीच्या या वृत्तपत्रात देण्यात आली होती. (सहपत्र सोबत जोडले आहे क्रं १)

मा. सदस्य सचिव, महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ, मुंबई यांच्या कार्यालयीन आदेश बीओ/जेडी(डब्लुपीसी)/पीएच/बी-२२०९२१४ एफटीस-०१५१ दि २८/०९/२०२२ अन्वये मा. जिल्हाधिकारी, नांदेड तथा अध्यक्ष, सदस्य तथा प्रादेशिक अधिकारी, म. प्र. नि. मंडळ, औरंगाबाद व समन्वयक तथा उप-प्रादेशिक अधिकारी, म. प्र.नि. मंडळ, नांदेड यांची समिती गठीत करण्यात आली व त्या अन्वये दि. ०६ ऑक्टोबर २०२२ रोजी सकाळी ११.०० वाजता नियोजन भवन, जिल्हाधिकारी कार्यालय, नांदेड येथे पर्यावरण विषयक जाहिर लोकसुनावणी आयोजित करण्यात आली. (सहपत्र सोबत जोडले आहे क्रं २)

सदरील पर्यावरण विषयक जाहीर लोकसुनावणीकरीता मा. अभिजीत राऊत, अध्यक्ष तथा जिल्हाधिकारी, नांदेड, श्री. दिलीप खेडकर, सदस्य तथा प्रादेशिक अधिकारी, म. प्र. नि. मंडळ, औरंगाबाद, श्री. राजेंद्र उ पाटील, समन्वयक तथा उप-प्रादेशिक अधिकारी, म. प्र.नि. मंडळ, नांदेड, ग्रामस्थ, सरपंच, पर्यावरणप्रेमी गट, स्थानिक व इतर प्रतीनिधींची उपस्थिती होते. या बाबतचे हजेरी पट सोबत जोडली आहे. (सहपत्र क्रं ३)

स्वरूप व उद्देश :

सर्वप्रथम समन्वयक यांनी उपस्थित मा. जिल्हाधिकारी तथा समिती अध्यक्ष, समिती सदस्य, अधिकारी, ग्रामस्थ व अन्य मान्यवर यांचे हार्दिक स्वागत केले व मा. जिल्हाधिकारी नांदेड तथा समिती अध्यक्ष यांच्या मान्यतेने दि ०६/१०/२०२२ रोजी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाद्वारे हिंदूहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग याला जोडणारा जालना ते नांदेड एक्सप्रेसवे (१५९.९०० कि.मी. ते १७९.७२२ कि.मी.) नांदेड जिल्हा अंतर्गत पर्यावरण विषयक जाहीर लोकसुनावणीच्या स्वरूप व उद्देशाबाबत प्रस्ताविक करताना सांगितले की, भारत सरकारच्या पर्यावरण, वने व वातावरणीय बदल मंत्रालय, नवी दिल्ली यांचे दि १४ सप्टेंबर २००६ च्या अधिनियमान्वये व दि ०१ डिसेंबर २००९ सुधारीत अधिनियमातील तरतुदीनुसार पर्यावरण विषयक अनुमती घेणे बंधनकारक केले आहे. त्या अनुषंगाने प्रकल्प

धारक मेसर्स राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांनी त्यांच्या प्रस्तावित १५९.९० ते साखळी क्रं. १७९.७२२ = १९.८२२ कि. मी रस्त्याच्या कामासाठी पर्यावरण अनुमतीच्या प्रस्तावाकरीता पर्यावरण विषयक लोकजाहीर सुनावणी घेण्याकरीता महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाकडे दि ०८ ऑगस्ट २०२२ रोजी अर्ज सादर केला आहे. या प्रकल्पाच्या पर्यावरणविषयक जाहीर सुनावणीची सुचना भारत सरकारच्या पर्यावरण, वने व वातावरणीय बदल मंत्रालय नवी दिल्ली यांचे १४ सप्टेंबर २००६ च्या अधिनियमान्वये व सुधारीत अधिनियम दि ०१ डिसेंबर २००९ तरतुदीनुसार सदरील लोकजाहीर सुनावणी जनतेच्या माहितीसाठी मराठी वृत्तपत्र दैनिक सकाळ व इंग्रजी दैनिक वृत्तपत्र टाइम्स ऑफ इंडियामध्ये या वृत्तपत्रात जाहीर लोकसुनावणीची प्रसिध्दी ३० दिवस आधी दि ०२ सप्टेंबर २०२२ रोजी देण्यात आली होती.

त्यामध्ये सदरील प्रकल्पा विषयी सुचना, विचार, टिका-टिप्पणी किंवा आक्षेप तोंडी तसेच लेखी स्वरूपात नोंदविण्यासाठी जनतेला व पर्यावरण विषयक काम करणाऱ्या संस्थेला आव्हान करण्यात आले होते. तसेच प्रस्तावित हिंदूहृदय सम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग याला जोडणारा जालना ते नांदेड द्रुतगती (१५९.९० ते १७९.७२२ कि.मी) नांदेड जिल्हा अंतर्गत बाबत पर्यावरणीय व्यवस्थापन आराखाडाचा मसुदा कार्यकारी सारांश इंग्रजी व मराठी भाषेतील प्रती आभ्यासण्याकरीता १. जिल्हाधिकारी कार्यालय, नांदेड २. जिल्हा उद्योग केंद्र, नांदेड. ३. जिल्हा परिषद कार्यालय, नांदेड. ४. तहसिल कार्यालय, नांदेड, ता. जि. नांदेड. ५. ग्रामपंचायत कार्यालय, मौजे जैतापुर, रहाटी (बु), नाळेश्वर, पिंपळगाव कोरका, बोरगाव तेलंग, कल्हाळ, विष्णुपुरी, पांगरी, गुंडेगाव, बाभुळगाव, तुप्पा व काकंडी, ता. नांदेड जि. नांदेड ६. उप प्रादेशिक कार्यालय, महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, नांदेड ७. प्रादेशिक कार्यालय, महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, औरंगाबाद. ८. सह संचालक, (जप्रनि), महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, सायन, मुंबई. ९. पर्यावरण विभाग, महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय, मुंबई. १०. पर्यावरण मंत्रालय, वने आणि हवामान बदल, नागपूर येथे उपलब्ध करण्यात आले आहे असे कळविण्यात आले होते.

सदरील जाहीर सुचनेच्या अनुषंगाने या कार्यालयास आजपर्यंत ०१ लेखी स्वरूपात हरकत प्राप्त झाली आहे त्यामध्ये असे नमुद केले की, मौजे गुंडेगाव ता. जि. नांदेड येथील सध्याचे पर्यावरण चांगले आहे. सदरील भुसंपादन होणाऱ्या जमीनीवर होणाऱ्या रस्त्यामुळे उडणारी धुळ त्यामुळे हरीतद्रव्य पिकातील कमी होउन उत्पन्न कमी होईल. संबंधीत रस्त्यामुळे चोरी, लुटमारी होईल म्हणुन गावातील लोकांमध्ये भीतीचे वातावरण आहे त्यामुळे गावातील नागरीकांचा बहीष्कार संबंधीत रस्त्यावर आहे म्हणुन आपला अहवाल आम्ही स्वीकारणार नाही.

सदरील जनसुनावणी अनुषंगाने मा. सदस्य सचिव, म. प्र. नि. मंडळ, सायन, मुंबई यांचे कार्यालयीन आदेश क्रं इ/७२/अ दि. २८.०९.२०२२ च्या अन्वये संमती गठीत करण्यात आली असुन या समितीचे अध्यक्ष मा जिल्हाधिकारी साहेब, नांदेड, सदस्य मा. प्रादेशिक अधिकारी, म. प्र. नि. मंडळ, औरंगाबाद तसेच व संयोजक उप-प्रादेशिक अधिकारी, नांदेड म्हणुन यांची नियुक्ती करण्यात आली आहे व सदरील समिती हि फक्त लोकांचे सदरील प्रकल्पाबाबतचे मत नोंदविण्याकरीता असून कोणतेही निर्णय घेण्याचा अधिकार या समितीस नाही व पुढे असे सांगितले की, जनसुनावणीमध्ये उपस्थित मुद्यांचा व प्रकल्पधारकांनी दिलेले उत्तर यास अनुसरून बैठकिचे इतिवृत्त, राज्यस्तरीय आघात मुल्यांकन प्राधिकरण/समितीकडे महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, मुख्यालय, मुंबई यांचे मार्फत सादर करण्यात येईल व संबंधीत प्रकल्पाविषयी ज्या कोणालाही लेखी निवेदन/सुचना/हरकती द्यावयाचे असल्यास त्यांनी प्रकल्प धारकाचे सादरीकरण झाल्यावर आपले नाव



व गावाचे नाव सांगुन प्रश्न/सुचना/हरकती विचारू शकता. या प्रश्न-उत्तराच्या कार्यवाहीची नोंद जशी च्या तशी घेण्यात येउन या जाहीर सुनावणीचे इतिवृत्त राज्यस्तरीय आघात मूल्यांकन प्राधिकरण/समितीकडे महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ, मुख्यालय, मुंबई यांच्यामार्फत पाठविण्यात येईल.

प्रकल्प धारकास विनंती केली की त्यांनी प्रस्तावित हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग याला जोडणारा जालना ते नांदेड एक्सप्रेसवे (१५९.९०० कि.मी. ते १७९.७२२ कि.मी. नांदेड जिल्हा अंतर्गत) बाबतची पर्यावरण अनुमतीच्या प्रस्तावाकरीता पर्यावरण विषयक लोकजाहीर सुनावणीचे सादरीकरण करावे

प्रकल्पाचा तपशील:

परिचय

हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग जालना ते नांदेड या पूर्वेकडील हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गाच्या यशस्वी अंमलबजावणीद्वारे एक्सप्रेस वे कनेक्टरच्या विकासाची जबाबदारी महाराष्ट्र स्टेट रोड डेव्हलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड (MSRDC) - सोपविण्यात आली आहे. महाराष्ट्र राज्यासाठी जलद मार्गाने पश्चिम कनेक्टिव्हिटी शक्य होणार आहे. जालना - नांदेड लिंक हा सर्वात महत्त्वाचा आर्थिक कॉरिडॉर दुवा आहे, जो समृद्धी कॉरिडॉरला जालना येथील हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गाच्या जवळजवळ विस्तृत मध्यभागी जोडतो.

प्रकल्प कॉरिडॉर हा तेलंगणा राज्यातील हैदराबाद आणि महाराष्ट्र राज्यातील जालना यांना जोडणारा इकॉनॉमिक कॉरिडॉर (EC-२३) चा एक भाग आहे. हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग @ Ch ३५२+५०० येथे जालन्याजवळ समृद्धी महामार्ग येथे प्रकल्प रस्ता सुरू होतो. 0+000 नांदेड ते नांदेड देगलूर NH-१६१ @ Ch. 179+772.

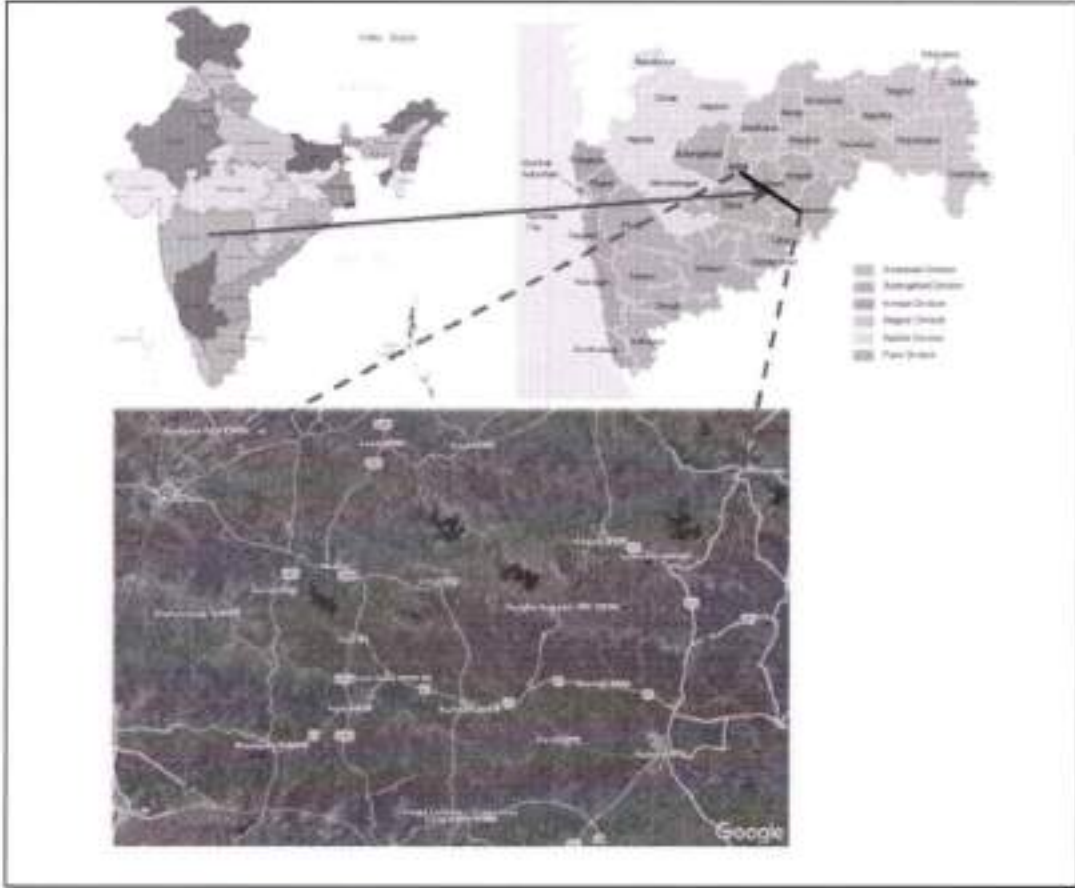
सदर आखणीसाठी तयार करण्यात येणारा पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अहवाल हा पर्यावरण आणि वन मंत्रालय, भारत सरकार यांच्या दिनांक १४ सप्टेंबर २००६ रोजी प्रकाशित झालेल्या पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अधिसूचनेनुसार परिशिष्ट ७(फ) आणि श्रेणी ब-१ अंतर्गत येतो.

त्यानुसार, हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गला प्रस्तावित एक्सप्रेसवे कनेक्टरसाठी पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अभ्यास करण्यासाठी संदर्भ अटी (टीओआर) मिळविण्यासाठी अर्ज परिवेश (एमओईएफ आणि सीसी) पोर्टलवर सादर केला गेला आहे. ११ जानेवारी २०२२ रोजी झालेल्या राज्य तज्ञ मूल्यमापन समिती - १ (एसईएसी-१) च्या २१४ व्या बैठकीत आणि त्यानंतर एसईईआयएने २२ फेब्रुवारी २०२२ च्या २३८ व्या बैठकीत या प्रकल्पाची शिफारस केली होती. शिफारशीनुसार, फाईल क्र. एसआयए / एमएच / IND/७०४२६/२०२१ नुसार प्रकल्पाला टीओआर देण्यात आला आहे

2.0 प्रकल्पाचे स्थान

प्रस्तावित प्रकल्प रस्ता हा जालना ते नांदेड या प्रस्तावित समृद्धी कनेक्टरचे संरेखन - "ग्रीनफिल्ड एक्सप्रेस वे" जालना येथे हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग CH ३५२+५०० वर जालना येथून सुरू होते, जालना जिल्हा, परभणी जिल्हा आणि नांदेड जिल्हा या मार्ग नैऋत्य मार्ग जाते आणि नांदेड

— देग्लो येथे समाप्त होते. - तेलंगणा राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक १६१ CH ३२+००० येथे. प्रकल्प कॉरिडॉरची एकूण लांबी १७९.७७२ किमी आहे. प्रकल्पाची Google Earth इमेजरी आकृती १ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे आहे आणि आकृती २ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे प्रकल्प साइट आणि अभ्यास क्षेत्राचा टोपोशीट नकाशा आहे



2/2

अनुक्रमांक	जिल्हा	तालुका	गावं	जमीन क्षेत्र (Ha.)	डिझाईन चनेज		लांबी (km)
					पासून	ते	
११			हिवडो	१९.६५	27680.	२९.७५०	२.०७०
12			घोडेगाव	१.०७	27910.	२८.०२०	०.११०
१३			घाई पिंपळगाव	२३.२	29750.	३२.१००	२.३५०
१४			शेवगा	२५.८२	32100.	३४.७००	२.६००
15			सरवडी (नेर)	१३.२७	34.700	३६.०००	१.३००
16		परतूर	वाघाडी	८.८६	38.880	४०.०१०	१.१३०
17			एदलापूर	३२.१३	40.010	४३.२५०	३.२४०
18			वाटूर	२६.५९	43250.	४५.९३०	२.६८०
१९			पिंपरखेड टार्फ गरड	२२.०८	45930.	४८.२००	२.२७०
२०		मंथा	वाई	२८.६७	3600.	३८.८८०	२.८८०
21			कंधळी	5216.	48200.	५३.४००	५.२००
२२			आवळगाव	142.	53400.	५४.८००	१.४००
२३			देवठाण	११.२९	54800.	५५.९४०	१.१४०
24			गेवराई	2464.	55940.	५८.३८०	२.४४०
25			अदा खारी	1746.	58380.	६०.१८०	१.८००
26			हेलासवाडी	2177.	60.180	६२.४५०	२.२७०
27			लिंबेवडगाव	1298.	62450.	६२.५८०	०.१३०
28			पाटोदा ख.	2593.	62580.	६३.०५०	०.४७०
२९		सेलू	जावळा जिवाजी	2552.	66380.	६९.३८०	३.०००
३०			चिकलठाणा बी.के.	३०.८६	69380.	७१.६५०	२.२७०
31			चिकलठाणा ख.	1855.	71650.	७३.५१०	१.८६०
३२			रायपूर	3618.	73510.	७७.१००	३.५९०
33	परभणी		हातनूर	53.	77100.	७७.६२०	०.५२०
34			वालूर	7219.	77620.	८४.८५०	७.२३०
३५			गुलखंड	2859.	84850.	८७.७१०	२.८६०
36			तांदुळवाडी	2118.	87710.	८९.९००	२.१९०
37			हट्टा	२०.८५	89900.	९१.९८०	२.०८०
38			मारवाडी	2947.	91980.	९४.९३०	२.९५०
39		जिंतूर	कौसाडी	544.	94930.	९५.६५०	०.७२०
४०			पिंपळगाव गळक्याचे	708.	95650.	९६.२००	०.५५०

Abh

अनुक्रमांक	जिल्हा	तालुका	गावं	जमीन क्षेत्र (Ha.)	डिझाईन चनेज		लांबी (km)
					पासून	ते	
41			कुंभारी	2692.	96200.	९८.९००	२.७००
४२			कुंभारी	136.	98900.	१००.२७०	९८.९००
43			दिग्रस	16	100270.	१०१.९००	१००.२७०
44			आर्वी	1258.	101900.	१०३.१५०	१०१.९००
45			टाकळी कुंभकर्ण	6313.	103150.	१०९.४९०	१०३.१५०
46			सानपुरी	1627.	109490.	१११.१५०	१०९.४९०
47			करडगाव	2399.	111150.	११३.५००	१११.१५०
48			धरणगाव	415.	११३.५०	११३.९५०	११३.५००
४९			सातला	1406.	113950.	११५.३५०	११३.९५०
५०		परभणी	समसापूर	1399.	११५.३५०	११६.७५०	११५.३५०
51			धार	1298.	११६.७५०	११८.०५०	११६.७५०
५२			दुरडी	375.	118050.	११८.४२०	११८.०५०
53			मुरांबा	1721.	११८.४२०	१२०.१५०	११८.४२०
54			साबा	1872.	120150.	१२२.०१०	१२०.१५०
55			नांदगाव Bk	1624.	122010.	१२३.६५०	१२२.०१०
56			पंढरी आलापूर	883.	123650.	१२४.५२०	१२३.६५०
57			रहाटी	1737.	124520.	१२६.६४०	१२४.५२०
58			नांदगाव ख.	११.३१	126640.	१२७.७५०	१२६.६४०
59			कातनेश्वर	3023.	127750.	१३०.८००	३.०५०
60			सदलापूर	362.	१३०.८००	१३१.१५०	०.३५०
61			पिंपळगाव बाळापूर	2385.	131150.	१३३.५५०	२.४००
62			लक्ष्मणनगर	1712.	133550.	१३५.२५०	१.७००
63			कोडगाव	1355.	135250.	१३६.५५०	१.३००
64			माटेगाव	2223.	136550.	१३८.८५०	२.३००
65			पूर्णा	3268.	138850.	१४२.१००	३.२५०
66		पूर्णा	आडगाव (लासीना)	2537.	142100.	१४४.६५०	२.५५०
67			गौर	4725.	144650.	१४९.४२०	४.७७०
68			नरहापूर	927.	149420.	१५०.३५०	०.९३०
69			पिंपळगाव लिहा	1783.	१५०.३५०	१५२.०८०	१.७३०
70			सोन्ना (त्रफे कवलगाव)	057.	152080.	१५२.१५०	०.०७०
71			चंगेफळ	2833.	152150.	१५५.०५०	२.९००
72			आलेगाव	708.	155050.	१५५.७००	०.६५०

अनुक्रमांक	जिल्हा	तालुका	गावं	जमीन क्षेत्र (Ha.)	डिझाईन चनेज		लांबी (km)
					पासून	ते	
73			कौलगाव	274.	155700.	१५६.०१०	०.३१०
74			आलेगाव	११.६१	156010.	१५७.२००	१.१९०
७५			पिंपरण	2701.	157200.	१५९.९००	२.७००
76			जैतापूर	२.८९	159900.	१६०.२१०	०.३१०
77			राहटी बी.के	832.	160210.	१६०.८००	०.५९०
78			नळेश्वर	2092.	१६०.८००	१६३.१००	२.३००
79			पिंपळगाव कोरका	2776.	163100.	१६५.९९०	२.८९०
८०	नांदेड	नांदेड	बोरगाव तेलंग	574.	165990.	१६६.५५०	०.५६०
81			क-हाळ	375.	166550.	१६७.३५०	०.८००
82			विष्णुपुरी	3363.	167350.	१७०.६५०	३.३००
83			पांगरी	2666.	१७०.६५०	१७३.४१०	२.७६०
84			गुंडेगाव	919.	173410.	१७४.४८०	१.०७०
85			बाभुळगाव	2762.	174480.	१७७.३००	२.८२०
86			तुप्पा	1525.	177300.	१७८.८१०	१.५१०
87			काकंदी त्रफे तुप्पा	899.	178810.	१७९.७२२	०.९१२
Total :				1777.4183			१७९.७७२

3.0 परियोजना विवरण

प्रस्तावित प्रकल्पाची ठळक वैशिष्ट्ये तक्ता क्रं २ मध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केलेली आहेत.
तक्ता क्रं. २: प्रकल्पाची ठळक वैशिष्ट्ये

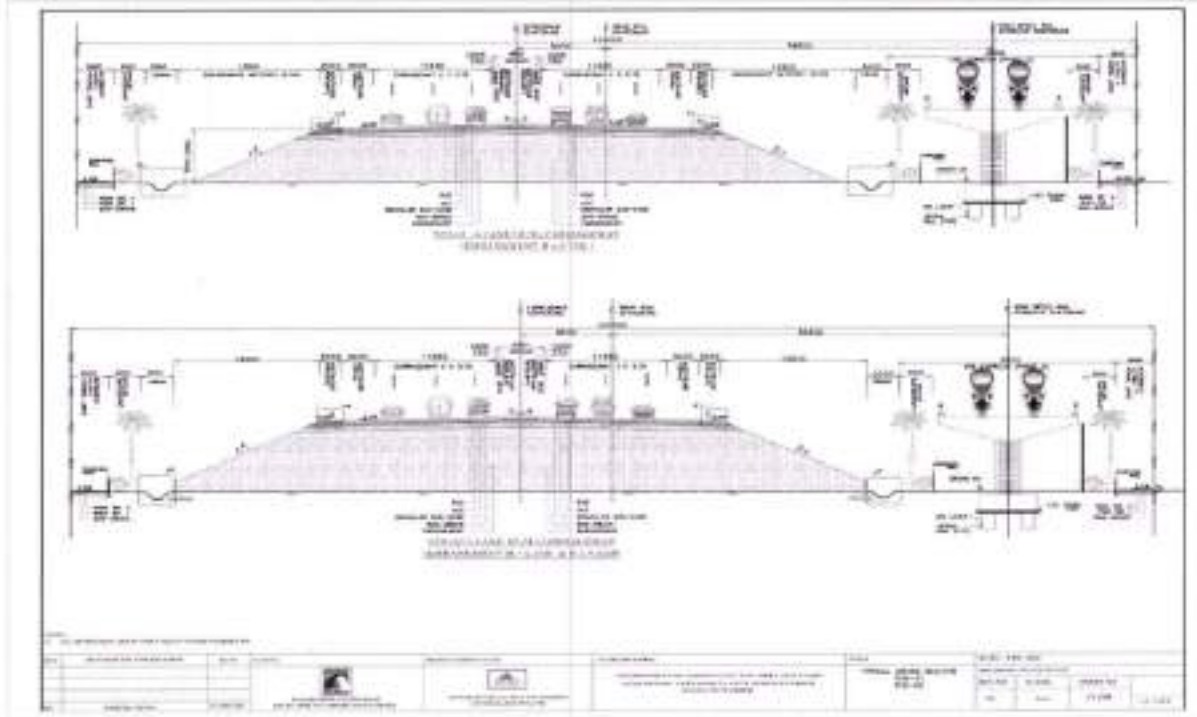
1	प्रस्तावित एकूण लांबी	१७९.७७२कौ.मी.
2	राज्य	महाराष्ट्र
3	जिल्हा	जालना, नांदेड आणि परभणी
4	गावे	प्रस्तावित आखणी रस्ता हा ८७ गावांमधून जाणार आहे
5	भूभाग	मुख्यतः साधा आणि काही ठिकाणी वलनाचा आहे
6	भूकंपाचा विभाग	भारतीय माणक 1893 (भाग-1) : 2002 नुसार भूकंप प्रवण क्षेत्र -3 (मध्यम तीव्रता क्षेत्र),
7	जमिन वापर	प्रकल्प आखणी सपाट प्रदेशातून जात आहे. सदर आखणी ज्या भागातून जातो तो त्यापैकी काही भाग हा भाग शेत जमीनिचा आहे .
8	प्रस्तावित रस्त्याची रुंदी	प्रस्तावित रस्त्याची रुंदी ही 100.00 मी असून काही ठिकाणी आवश्यकतेनुसार जास्तीची रुंदी प्रस्तावित करण्यात आली आहे.

Handwritten signature

9	भूसंपादनाचे एकूण क्षेत्र	एकूण भूसंपादन: 17774. हेक्टर शासकीयजमीन:601.हेक्टर खाजगी जमीन: 1717.3 हेक्टर वन जमीन: 0.0 हेक्टर
10	मुख्य वाहनमार्ग (प्रस्तावित)	प्रस्तावित चक्राकार मार्गाचा मुख्य वाहनमार्ग हा 3+3 मार्गिका असलेला विभाजित वाहनमार्ग आहे.
11	अनेक स्तरांचे रहदारी उड्डाण पोयूएल (Interchange)	एकूण ८ ठिकाणी:
12	मोठे पूल (Major Bridge)	एकूण २२ ठिकाणी
13	लहान पूल (Minor Bridge)	एकूण 38 ठिकाणी
14	उड्डाण पूल (Flyover)	एकूण 34 ठिकाणी
15	छोटे व मोठे भुयारी मार्ग (VUP/LVUP/SVUP) व रस्त्यावरील छेदमार्ग	छोटे व मोठे भुयारी मार्ग VUP - ३५ नग. LVUPs - १३६ संख्या. VOPs - १४ संख्या
16	लोहमार्गावरील उड्डाण पूल	2 ठिकाणी
17	बोगदे	कोणताही नाही
18	छोट्या व मोठ्या मोर्या	३५ नग बॅलन्सिंग कल्हर्ट आणि ७८ नग बॉक्स कल्हर्ट ३५ बॅलन्सिंग कल्हर्ट आणि ७८ बॉक्स कल्हर्ट
19	पावसाचे पाणी जिरवण्यासाठी केलेली व्यवस्था	पावसाचे पाणी जिरवण्यासाठी करावयाची व्यवस्था आयआरसीच्या मार्गदर्शक सूचना (IRC: SP: ५०-२०१३) आणि मंत्रालय परिपत्रक क्र. NHAI/TIC/VIP Ref/ २०१२ दिनांक 26 ऑक्टोबर 2015 नुसार केली जाईल
20	पथकर केंद्र.	या कॉरिडॉरसाठी क्लोज्ड लूप सिस्टीमचा अवलंब करण्यात आला आहे या प्रकल्पासाठी पथकर केंद्रे ही प्रवेश व बाहेर पडण्याच्या ठिकाणी ठेवण्यात आली आहेत. प्रवेशाच्या ठिकाणी वाहनाला प्रवेश तिकीट दिले जाऊन वाहनाची नोंद केली जाईल व बाहेर पडण्याच्या ठिकाणी प्रवासाच्या अंतराच्या आधारावर पथकर वसूल केला जाईल. त्यासाठी प्रवेशाच्या ठिकाणी व बाहेर पडण्याच्या ठिकाणी 3.50 मी रुंदीचे एकूण 2 व 4.50 मी रुंदीचे एकूण 2 मार्गिका प्रस्तावित केलेल्या आहेत.
21	बांधकाम कालावधी	18 ते 36 महिने
22	रोजगार	साधारणपणे 1800 रोजगार हे बांधकामा दरम्यान आणि अंदाजे 80 रस्ता सुरू झाले नंतर (पथकर केंद्रासाठी).

23	प्रकल्प बांधकामाची एकूण किंमत	13,456.46 कोटी
24	एकूण भांडवली किंमत (भूसंपादन व सेवा वाहीन्या पुनर्वसन इ.सह)	1756540. कोटी
25	भूसंपादन भरपाई योजना	परिशिष्ट 8 चा SIA-RAP अहवाल पहा

आकृती क्रं 3. मध्ये प्रस्तावित आखणीचे विशिष्ट काटछेदाची रचना दर्शविलेली आहे.



आकृती क्रं 3: प्रस्तावित आखणीचे विशिष्ट काटछेदाची रचना दर्शक नकाशे

प्रकल्प वेळापत्रक आणि किंमत : पर्यावरण मंजूरी (ईसी) आणि इतर वैधानिक मान्यता मंजूर झाल्यानंतर प्रस्तावित प्रकल्प 18 ते 36 महिन्यांच्या आत पूर्ण करण्याचे ठरले आहे. प्रकल्पाची अंदाजित किंमत रु. 25,187.77 कोटी, असून प्रस्तावित प्रकल्पातील पर्यावरण संरक्षणासाठीची तरतूद ही 10.6 कोटी आहे.

स्त्रोत आवश्यकता : जमीन : प्रस्तावित प्रकल्प एकूण क्षेत्र 1777.4 हेक्टर क्षेत्रावर राबविला जाईल, सदर जमीन आणि महाराष्ट्र सरकार व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून ही जमीन ताब्यात घेतली जात आहे.

[Handwritten signature]

पाणी : कामगारांसाठी लागणाऱ्या पाण्याची आवश्यकता अंदाजे 81 प्रती घन मी/प्रती दिन असेल (म्हणजे 1800 कामगारांसाठी 45 ली. प्रती दिन). बांधकामादरम्यान निर्माण होणाऱ्या धूलिप्रदूषणाचे प्रमाण कमी करण्यासाठी आणि बांधकामासाठी 1200 घन मी/ प्रती दिन अतिरिक्त पाणी आवश्यक असेल. इंद्रायणी नदीसारख्या पृष्ठभागीय पाण्याच्या स्रोतांकडून, संबंधित प्राधिकरणाच्या पूर्व संमतीने पाणी घेतले जाईल.

वीज : जेथे वीज पुरवठा उपलब्ध नाही तेथे एलएसडी डीजी संचाचा वापर हा बांधकाम करते वेळीस होईल, तसेच कामगारांच्या तात्पुरत्या मुक्कामासाठीच्या ठिकाणी केला जाईल.

मनुष्यबळ : प्रस्तावित प्रकल्पासाठी नियोजित मनुष्यबळ अंदाजे 1800 असेल.

4.0 पर्यावरणाचे वर्णन

प्रस्तावित प्रकल्पा पासून 10 कि.मी. अभ्यासाच्या क्षेत्रातील प्राथमिक बेसलाइन पर्यावरणीय देखरेखीचा अभ्यास डिसेंबर 2021 ते फेब्रुवारी 2022 या कालावधीत एनएबीएल मान्यताप्राप्त आणि पर्यावरण, वन आणि हवामान बदल मंत्रालय (एमओईएफसीसी) मान्यता प्राप्त एन्व्हीरो-टेक सर्व्हिसेस या प्रयोगशाळेद्वारे घेण्यात आला.

भूप्रादेशिक रचना, भूमीचा वापर व त्याचे वर्गीकरण - प्रकल्प क्षेत्राच्या आसपासची भूप्रादेशिक रचना काही ठिकाणी बऱ्याच अंशी सपाट टीआर काही ठिकाणी उंच सखल अशी आहे.

बहुवर्णक्रमिय (multispectral) उपग्रह प्रतिमांच्या आधारे विश्लेषित केलेल्या अभ्यासानुसार भूमीचा वापर आणि त्याची आकडेवारीवरून असे दिसून आले आहे की एकूण क्षेत्रापैकी 44.17 टक्के इतकी जमीन शेतीसाठी वापरली जात असून तिची टक्केवारी ही सर्वाधिक आहे, त्यानंतर रहिवास क्षेत्र म्हणून 26.55 टक्के (285.53 वर्ग किमी) वापरली जात आहे, तर खान कामासाठी जमीनइकह वापर हा बऱ्याच अशी कमी असल्याचे निदर्शनास आले आहे. खान कामासाठी एकूण 1.34 टक्के (14.37 वर्ग किमी इतका जमीन वापर नोडविण्यात आला आहे. एकूण भूवापर क्षेत्राच्या 22.96 टक्के (266.85 वर्ग किमी) जमीन हि पडीत वर्गातील असून, 3.59 टक्के (38.65 वर्ग किमी) जमीन वनक्षेत्राखाली येते. नदी/नाले प्रवाह, तलाव, सरोवरे, टाक्या, कालवे, या अंतर्गत येणारे क्षेत्र हे 1.40 टक्के (15.02 वर्ग किमी) इतके नोडविण्यात आले आहे.

माती - अभ्यास क्षेत्रात अकरा ठिकाणी मातीच्या गुणवत्तेचे परीक्षण केले गेले. काही महत्वाच्या मातीच्या मापदंडाचा सारांश खालील तक्त्यात दिला आहे:

मापदंड	मूल्य
pH	78.29 - 22.

मापदंड	मूल्य
नायट्रोजन mg/kg	487837.3 - 8.
फॉस्फरस mg/kg	181481.5 - 5.
पोटॅशियम मिग्रॅग्रा.कि/	253 450 -
सॅद्रिय कार्बन %	11.9 - 3.

आयसीएआर (ICAR) द्वारे माती गुणवत्तेच्या रासायनिक वर्गीकरणानुसार, अभ्यास क्षेत्रातील माती ही मध्यम ते अत्यधिक उत्पादनक्षमतेत येते, तर टॉडन एच.एल.एस. (Tondon H.L.S) च्या मातीची उत्पादन क्षमता पातळीनुसार, अभ्यासाभागातील माती ही उच्च सुपोक प्रवर्गात विभागली जाऊ शकते.

हवेची गुणवत्ता - अभ्यास क्षेत्रातील 21 ठिकाणी पीएम१०, पीएम२.५, नॉक्स, एसओ२, सीओ साठी वातावरणीय गुणवत्तेचे परीक्षण केले गेले.

मापदंड		A१	A२	A३	A४	A५	A६	A७	A८	A९	A१०	A११
पीएम२.५ (µg/m ^३)	किमान	२४. ४	२८. १	२९. ७	२७. ४	२५.९	३०.१	२५. ४	२६.१	३१. ७	२६.१	२६. ७
	कमाल	३४. २	३९.९	४१. ५	३८. ८	३६.५	४२. १	३५. ६	३६. ८	४४. ५	३६. ८	३८. ७
	सरासरी	२७. ८२	३२. ३	३३. ८७	३१. ५	२९.६ ६	३४. ३	२९.०	३०.१	३६. २	३०.०	३०. ९
	९८ पॅसेन्टाइल	३३.९	३९. ५	४१. १	३८. ४	३६.१	४१. ७	३५. ३	३६. ४	४४. १	३६. ४	३८. ३
पीएम१० (µg/m ^३)	किमान	५६. ७	६६. ९	६९. ४	६४. २	६०.४	६९. ९	५९	६१	७३. ८	६१	६३. २
	कमाल	६८. ४	८२. ७	८५. २	७७. ४	७२. ८	८४. ३	७१. २	७३. ५	८९. २	७३. ५	७७. ६
	सरासरी	६१.९ ३	७३. ८	७६. ३२	७०. १	६५.९ ४	७६. ४	६४. ५	६६. ३	८०. ७	६६. २	६९. ७
	९८ पॅसेन्टाइल	६८. ३	८१.९	८४. ४	७७. ३	७२. ७	८४. २	७१.१	७३. ४	८९.१	७३. ४	७७. ५
एसओ२ (µg/m ^३)	किमान	६.२	६.४	७.५	४.९	४.६	७.८	६.६	४.७	८.३	४.७	५.७
	कमाल	१२. ४	१३.९	१५	१२. ९	१२.१	१५. ४	१३	१२.२	१६.३	१२.२	१३.३
	सरासरी	१०.२ ८	११.३	१२. ३६	१०. २	९.५८	१२. ७	१०. ७	९.४	१३. ४	९.५	१०.६
	९८ पॅसेन्टाइल	१२. ४	१३.९	१५. ०	१२. ८	१२.०	१५. ४	१३.०	१२.१	१६.२	१२.१	१३.३
किमान	१८.३	२०.९	२२. ९	२०. ७	१९.५	२२. ६	१९.१	१९. ७	२३. ९	१९. ७	१९.२	

Handwritten signature

मापदंड		A१	A२	A३	A४	A५	A६	A७	A८	A९	A१०	A११
एनओx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	कमाल	२४. ३	२८	३०	२७. ३	२५.८	२९. ८	२५. १	२६	३१. ५	२६	२६. ४
	सरासरी	२०. २३	२३.१	२५. १४	२२. ९	२१.५ २	२४. ९	२१.१	२१. ७	२६. ४	२१. ७	२१. ५
	९८ पर्सन्टाइल	२३. ६	२७. २	२९. २	२६. ७	२५.१	२९.१	२४. ५	२५. ४	३०. ८	२५. ४	२५. ७
	कीमान	०.५	०.४ ८	०.५ ५	०.५ १	०.५१	०.५ ५	०.५ ५	०.४ ८	०.४१	०.४ ८	०.५ २
सीओ (mg/m^3)	कमाल	०.९२	०.९	०.९ ५	०.९ ३	०.९३	०.९ ५	०.९ ५	०.९	०.८ ८	०.९	०.९ २
	सरासरी	०.७ ४	०.७	०.८ १	०.८	०.७६	०.८	०.८	०.७	०.८	०.८	०.८
	९८ पर्सन्टाइल	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९	०.९
	कीमान	०.५	०.४ ८	०.५ ५	०.५ १	०.५१	०.५ ५	०.५ ५	०.४ ८	०.४१	०.४ ८	०.५ २

मापदंड		A१२	A१३	A१४	A१५	A१६	A१७	A१८	A१९	A२०	A२१
पीएम२. ५ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	कीमान	२७. ७	२३. ७	२१.३	२३.७	२८. ६	३१. ८	३०.१	३३.८	३२.५	३०.८
	कमाल	३९. ७	३४. ४	३२	३४. ४	३३	३६. २	३३.७	३७.८	३७.१	३४.६
	सरासरी	३१.९	२७. ५	२५. २	२७.५	३०. ५	३३. ७	३१.६	३५.५	३५.०	३३.१
	९८ पर्सन्टाइ ल	३९. ३	३४. ०	३१.६	३४.०	३३.०	३६. २	३३.७	३७.६	३७.०	३४.६
पीएम१० ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	कीमान	६६. २	५७. ३	५३. ६	५७.३	६५. ८	७३. ९	७०.६	७३.२	७२.५	७१.५
	कमाल	८०. ६	६९. ८	६६.१	६९.८	७६. २	८४. ३	७९.३	७७	७५.३	७४.२
	सरासरी	७२. ७	६२. ९	५९.०	६२.९	६९. ७	७७. ८	७३.८	७५.१	७३.८	७३.१
	९८ पर्सन्टाइ ल	८०. ५	६९. ७	६६.०	६९.७	७५. ९	८४. ०	७९.०	७७.०	७५.२	७४.२
कीमान	६.७	३.६	२.५	३.६	६.७	७.८	७.७	१४.२	१५.५	१५.३	

Signature

मापदंड		A१२	A१३	A१४	A१५	A१६	A१७	A१८	A१९	A२०	A२१
एसओ २ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	कमाल	१४.३	११.१	१०	११.१	१४.३	१५.४	१४.१	२०.४	२०.५	१९.६
	सरासरी	११.६	८.६	७.४	८.६	११.५	१२.६	११.८	१७.४	१७.९	१७.२
	९८ पर्सन्टाइल	१४.३	११.०	९.९	११.०	१४.२	१५.३	१४.०	२०.२	२०.३	१९.४
एनओx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	किमान	२०.२	१७.३	१४.९	१७.३	२१.५	२३.७	२२.२	१८.३	१९.३	१९.४
	कमाल	२७.४	२३.६	२१.२	२३.६	२६	२८.२	२६.१	२४.६	२३.६	२३.१
	सरासरी	२२.५	१९.३	१६.९	१९.३	२३.३	२५.५	२३.७	२१.४	२१.८	२१.१
	९८ पर्सन्टाइल	२६.७	२३.०	२०.६	२३.०	२५.८	२८.०	२५.९	२४.४	२३.६	२३.१
सीओ (mg/m^3)	किमान	०.५	०.४३	०.३८	०.४३	०.७२	०.७७	०.८२	०.६९	०.६५	०.६७
	कमाल	०.९	०.८५	०.८	०.८५	०.८६	०.९१	०.९६	०.८२	०.७८	०.८
	सरासरी	०.८	०.७	०.७	०.७	०.८	०.९	०.९	०.८	०.७	०.८
	९८ पर्सन्टाइल	०.९	०.८	०.८	०.८	०.९	०.९	१.०	०.८	०.८	०.८

सर्वसाधारणपणे, सभोवतालची हवेची गुणवत्ता सर्व मोठ्या प्रदूषकांच्या बाबतीत समाधानकारक आहे. सर्व प्रदूषकांची ९८ टक्केवारीतील मूल्य हे राष्ट्रीय वातावरणीय हवा गुणवत्ता मानकांच्या (NAAQS) खाली असल्याचे आढळले आहे.

आवाजाची गुणवत्ता - अभ्यासाच्या कालावधीत ध्वनी गुणवत्तेचे अभ्यास क्षेत्रातील 21 ठिकाणी निरीक्षण केले गेले.

श्रेणी	Leq daytime	Leq night time	दिवसाचे मानक	रात्रीचे मानक
निवासी	६८.२	३६.३	५५	४५

N२ स्थान वगळता अभ्यास क्षेत्रातील आवाजाची गुणवत्ता निवासी भागात समाधानकारक असल्याचे आढळून आले.

पाण्याची गुणवत्ता - अभ्यासक्षेत्रातील बेसलाइन पाण्याच्या गुणवत्तेचे मूल्यांकन करण्यासाठी अभ्यासाच्या कालावधीत एकदा पाण्याच्या पृष्ठभागाचे नमुने 11 ठिकाणी गोळा केले गेले. या नमुन्यांची तुलना सीपीसीबीच्या पृष्ठभागाच्या पाण्याच्या वर्गीकरणाशी केली गेली आणि ते वर्ग ई जल गुणवत्ता निकषानुसार आहेत. काही महत्त्वपूर्ण मापदंडांचा सारांश खालील तक्त्यात दिला आहे;

मापदंड	मूल्य
pH	67.58 - 84.
विरघळलेला ऑक्सिजन mg/l	46.46 - 08.
बायोकेमिकल ऑक्सिजन मागणी mg/l	530.- 890.
एकूण कोलिफॉर्म क्र १००/मिली	आढळले नाही
ई १००/कोली क्र -मिली	आढळले नाही

अभ्यासाच्या कालावधीत अभ्यासाच्या भूगर्भातील पाण्याच्या गुणवत्तेचे मूल्यांकन करण्यासाठी सात ठिकाणी भूजल नमुने घेण्यात आले. भूगर्भातील पाण्याचे भौतिक-रासायनिक वैशिष्ट्ये भारतीय मानक: 10500 (पिण्याच्या पाण्यासाठीची कसोटी वैशिष्ट्ये) मध्ये नमूद केलेली आणि पिण्यासाठी योग्य असलेल्या पिण्याच्या पाण्याच्या मानकांची पूर्ती करीत आहेत. काही महत्त्वपूर्ण मापदंडांचा सारांश खालील तक्त्यात दिला आहे;

मापदंड	मूल्य
pH	78.05 - 22.
टर्बिडिटी NTU	<0.१
एकूण विरघळलेले घन पदार्थ mg/l	446 596 -
CaCO ३mg/l म्हणून एकूण कडकपणा	३९० -२२१
क्षारता	253 316 -
F mg/l म्हणून फ्लोराइड	00.77 - 43.
नायट्रेट NO ३mg/l	11.54 - 01.

जैविक पर्यावरण

या क्षेत्राचा जैविक संवर्धन अभ्यास प्रकल्पातील १० कि.मी. वफर क्षेत्रामध्ये घेण्यात आला आहे.

वनस्पती (Flora) :

प्रस्तावित रस्त्याच्या आरओडब्ल्यूमध्ये ३६ पिढ्यांमधील ३७ वनस्पती प्रजाती आणि २४ कुटुंबांची नोंद करण्यात आली होती, प्रचलित वनस्पती प्रजाती विचारात घेतलेल्या श्रेणीसाठी आणि भूप्रदेशासाठी समान सेटिंग असलेल्या जालना, नांदेड आणि परभणी जिल्ह्यांतील उपस्थितीच्या विस्तृत श्रेणीसह सामान्य होत्या आणि तीनही जिल्ह्यांमध्ये विपुलता, RoW मध्ये उपस्थित असलेली कोणतीही प्रजाती स्थानिक नाही. एक प्रजाती वगळता उदा. सांतालम अल्बम (चंदन) या प्रजातीसाठी आययूसीएन स्थिती वल्नरबेल आहे आणि प्रकल्प क्षेत्र देखील या प्रजातीच्या नैसर्गिक घटनेची सामान्य श्रेणी नाही.

पक्षी व कीटक (Avifauna): एकूण 36 प्रजाती अभ्यासाच्या क्षेत्रात नोंदवल्या गेल्या.

अभ्यासक्षेत्रात कोणतीही गंभीर, धोका नसलेली, असुरक्षित किंवा दुर्मोळ अनुसूची 'I' मध्ये समाविष्ट असलेली कोणतीही प्रजाती आढळली गेली नाही. प्रस्तावित प्रकल्प कोणत्याही राष्ट्रीय उद्याने किंवा वन्यजीव अभयारण्यातून जात नाही, तसेच, प्रकल्पासून 5 किमी अंतराच्या आत राष्ट्रीय उद्याने किंवा वन्यजीव अभयारण्य नाहीत.

सामाजिक-आर्थिक वातावरण

प्राथमिक आणि द्वितीय सर्वेक्षणातून अभ्यास क्षेत्राच्या सामाजिक-आर्थिक अभ्यास केला जातो. खाली दिलेल्या तक्त्यात अभ्यास क्षेत्राच्या सामाजिक-आर्थिक बाबींचा सारांश दिला आहे;

मापदंड	अभ्यास क्षेत्र (१० km)
एकूण गावे	604
एकूण कुटुंबे	4,09,867
एकूण जनसंख्या	२१,४५,९०८
लैंगिक प्रमाण	497
अनुसूचित जाती अंयसूचीत जमाती जनसंख्या	१५.८०% (SC) आणि १.७४% (ST)
साक्षरता दर	67.51

या प्रदेशात लिंग गुणोत्तर (प्रती हजार पुरुषांमागे स्त्रियांची संख्या) 938 असे नोंदवले गेले आहे, जे दर्शविते की या प्रदेशातील पुरुषांची लोकसंख्या स्त्रियांपेक्षा किरकोळ जास्त आहे

अभ्यास क्षेत्रात, नांदेड वाघाळा शहरात लोकसंख्येची घनता जास्त असण्याची शक्यता आहे. याचे कारण शिक्षण, आरोग्य, स्वच्छता, बँकिंग आणि वाहतूक यासारख्या सुसज्ज सुविधा असू शकतात

अभ्यास क्षेत्रात, गणेशपूर गावात लोकसंख्येची घनता खूपच कमी असण्याची शक्यता आहे. याचे कारण शिक्षण, आरोग्य, स्वच्छता, बँकिंग आणि वाहतूक यासारख्या सुविधांचा अभाव असू शकतो.

5.0 अपेक्षित पर्यावरणीय प्रभाव आणि ते कमी करण्याचे उपाय

बांधकाम टप्पा: प्रस्तावित प्रकल्प ग्रीन फोल्ड प्रकल्प आहे. प्रस्तावित आखणी ही मोठ्या प्रमाणात नैसर्गिक व भौगोलिक परिस्थितीशी मेळ्यात असलेने बांधकाम करताना कमीतकमी जागेची साफ-सफाई करावी लागणार आहे. प्रस्तावित प्रकल्पाचे संपूर्ण बांधकामाचा टप्पा हा फक्त 18 ते 36 महिने इतक्या कमी कालावधीचा असणार आहे.

संभाव्य दुष्परिणाम हे स्थानिक व अत्यंत मर्यादित किंवा अगदी नगण्य असतील, जसे की बांधकाम करतेवेळी धूळ उडणे, उत्खननादरम्यान आवाज होणे, बांधकाम उपकरणे वा बांधकाम साहित्याची हाताळणी करताना होणारे आवाज, पृष्ठभागावर पाणी वाहणे इ.

हे सर्व संभाव्य दुष्परिणाम बांधकामासाठी उपयुक्त साहित्याची योग्य ठिकाणी व योग्य पद्धतीने साठवण करून, कमी ध्वनी निर्माण करणारी उपकरणे वापरून वा ध्वनी निर्माण करणाऱ्या उपकरणांचा योग्य वापर करून, त्याभोवती आवाज पतिबंधक भिंती उभारून आवाजाची तीव्रता कमी करता येईल. वाहनांच्या



सहाय्याने रस्त्यावर पाणी शिंपडून धुळीचे नियंत्रण करता येईल. रात्रीच्या वेळी बांधकाम करणे टाळता येईल. तेल व ग्रीस यासारख्या दूषित पदार्थांची वेळोवेळी तपासणी करून त्याची सांड-लवंड कमी करता येईल, तसेच बांधकाम क्षेत्रांच्या आसपास असलेल्या पृष्ठभागावर छोटे - छोटे बांध घालून तेल, ग्रीस वा पाणी वाहण्यावर नियंत्रण मिळवता येईल. सर्व घातक वा गैर-घातक सामग्री आवश्यकतेनुसार तसेच वैधानिक पद्धतीने हाताळून त्यामुळे होणारे संभाव्य दुष्परिणाम रोखता येतील.

रस्त्याच्या 100 मीटरच्या हद्दीमध्ये निश्चित केलेली झाडे वगळता प्रस्तावित प्रकल्प आसपासच्या जैविक वातावरणास कोणत्याही प्रकारे बाधा पोहोचवत नाही. पुलांचे पाया बांधकाम (Pilling) करत असताना नदीमध्ये मातीचा रेंदा जाऊन नदीपात्रातील गाळाच्या प्रमाणात वाढ होऊ शकते. परंतु अशी स्थिति खूप कमी कालावधी साठी असेल. बांधकाम संपलेनंतर साफ-सफाई करून नदीपात्राला मूळ स्वरूपात आंटा येईल.

म्हणूनच, बांधकाम कळवढीतील हे परिणाम अल्प मुदतीचे, सुधारण्याजोगे व स्थानिक स्वरूपाचे असून, त्यामुळे कोणताही दूरगामी परिणाम होण्याची शक्यता अपेक्षित नाही.

कार्यात्मक टप्पा: प्रस्तावित प्रकल्पामुळे होणार्या संभाव्य पर्यावरणीय प्रभावांचे तपशीलवार मूल्यांकन केले गेले आहे. यामध्ये हवेची गुणवत्ता, ध्वनी, पाण्याची गुणवत्ता, घनकचरा, पर्यावरणशास्त्र आणि समाज व अर्थशास्त्र इत्यादीवरील परिणामांचा समावेश आहे. आकडेवारीचे नमुने, रचना आणि विश्लेषण असे दर्शविते की अपेक्षित परिणाम कमीतकमी आहेत आणि ते निर्धारित नियम आणि मानकांनुसार आहेत. सदर परिणाम कमी करण्यासाठी करण्यात येणार्या पर्याय व उपाय योजनां यांचे पर्यावरण व्यवस्थापन योजनेत संवेश करून पर्यावरणाची गुणवत्ता संरक्षण व वर्धित व्हावी यासाठी योग्य ते प्रयत्न केले आहेत.

वायु पर्यावरण:

कार्यकालीन टप्प्यातील प्रदूषणाचे काही संभाव्य स्रोत:

- बांधलेल्या रस्त्यावर प्रवास करणार्या वाहनांमधून होणारे उत्सर्जन.

बांधकाम कलावधीत पोलुकेट मॅटर (PM), सल्फर डायऑक्साइड (SO₂), नायट्रोजन डायऑक्साइड (NO_x) आणि कार्बन मोनोऑक्साइड (सीओ) सारख्या प्रदूषकांचे उत्सर्जन ग्राउंड लेव्हल कन्सेंट्रेशन्स (जीएलसी) यांचे अंदाज कॅलाइन प्रो द्वारे सिग्नल असलेल्या छेदरस्त्यावरील वाहनांच्या रांगा, त्यामुळे वाहनांना होणार उशीर, तसेच तीव्र उत्सर्जन होणारी ठिकाणे यांचा अभ्यास करून बांधण्यात आले आहेत.

सर्व प्रदूषक (पोलुकेट मॅटर (PM), सल्फर डायऑक्साइड (SO₂), नायट्रोजन डायऑक्साइड (NO_x) आणि कार्बन मोनोऑक्साइड (सीओ)) चे नमुने (वाढीव) हे राष्ट्रीय वातावरणीय आणि हवा गुणवत्ता मानकास (NAAQS) अनुसरून असल्याचे दिसून आले आहे. पर्यावरण व त्याचा वापर करणार्यांच्या आरोग्यावर/इंद्रियावर होणारे हवेच्या उत्सर्जनाचे संभाव्य प्रतिकूल परिणाम कमी करण्यासाठी सर्वोत्तम प्रयत्न व उपाय केले गेले आहेत. या दृष्टिकोनातून पाहता कार्यकालीन टप्प्यातील वातावरणीय उत्सर्जन हे स्थानिक स्वरूपाचे असून त्याचे परिणाम अगदी नगण्य आहे.

शमन उपाय

- बीएस IV-किंवा उच्च आवृत्तीत बसणारी इंजिन भविष्यात स्वीकारली जातील, तथापि सद्यस्थितीत बीएस -2 आवृत्तीच्या वाहनांच्या उत्सर्जन घटकांचा विचार करून प्रतिकृति/ नमुना तयार करणे.
- धूळ उत्सर्जन टाळण्यासाठी रस्त्यांचे वेळेवर देखभाल करणे

- धूलि कणांचा वा इतर प्रदूषणाचा फैलाव टाळण्यासाठी वृक्षारोपण करणे.
- उच्च वायू प्रदूषण सहिष्णुता निर्देशांक (higher APTI) मूल्य असलेल्या स्थानिक झाडांची लागवड करणे.

ध्वनी पर्यावरण:

कार्यकालीन स्थितीत ध्वनी उत्पन्न करणारे स्रोत खालीलप्रमाणे:

- कामकाजादारम्यान वा रस्ता बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर आवाजाचा प्रमुख स्रोत हा रस्ता वापरणाऱ्या वाहनांची वाहतूक असेल.

प्रस्तावित प्रकल्पातील सभोवतालच्या आवाजच्या तीव्रतेचा अंदाज हा क्युस्टिक प्रणालीचा (Custic ३.२ software) वापर करून नोंदविण्यात आला आहे. रस्त्यावर येणाऱ्या वाहनांची अपेक्षित ध्वनी निर्मिती 45 डेशिबल (अ) इतकी असेल. कामकाजादारम्यान रस्त्यावरील अपेक्षित संचयी ध्वनीमधील अंतरनिहाय प्रमाण पुढील सारणीमध्ये दिलेले आहे.

एकसंध कलम १ (HS १)		
अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	४९०	४१.०३
२	१०२९	४०.३५
३	१६१६	३९.९
४	२१०६	३८.८४

एकसंध कलम २ (HS २)		
अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	६१७	३७.३६
२	८२२	२८.०२
३	१५४२	१८.६८
४	२०३६	९.३४

एकसंध कलम ३ (HS ३)		
अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	७६८	२२.९९
२	१०८५	१७.८९
३	१२११	१४.०१
४	१७१८	७.०

एकसंध कलम ४ (HS ४)		
--------------------	--	--

R/m

अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	५०९	३३.४२
२	८१४	२५.०६
३	१३०३	१६.७१
४	१८३९	८.९६

एकसंध कलम ५ (HS ५)

अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	४६२	३९.३८
२	७७१	२९.५३
३	१४९८	१९.६९
४	१८५१	९.८४

एकसंध कलम ६ (HS ६)

अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	५६०	३९.०३
२	११९९	२९.२७
३	२१३२	१९.५१
४	२६६५	९.७८

एकसंध कलम ७ (HS ७)

अनुक्रमांक	प्रकल्पसीमे पासूनचे अंतर (m)	ध्वनी dB(A)
१	४०३	४६.१७
२	११२९	३४.६७
३	१८६२	२३.०९
४	२५८७	११.५४

अशा प्रकारे सदर ध्वनी पातळ्या सुरक्षित व निर्धारित मर्यादेनुसार असून त्याचा प्रस्तावित प्रकल्पाच्या सीमेबाहेर कोणताही परिणाम होणार नाही.

शमन उपाय

- आवाजाची तीव्रता कमी करण्यासाठी आखणीच्या बाजूने वृक्षारोपण प्रस्तावित केले आहे.
- पूल आणि मानवी वस्ती जवळील दुवे यावर ध्वनी प्रतिबंधक भित्त उभारणे.

AM

पाणी पर्यावरण:

वेळोवेळी आवश्यक असणाऱ्या रस्ता दुरुस्तीसारख्या कामां व्यतिरिक्त रस्त्यांची कामे करण्यासाठी कोणत्याही पाण्याचे लक्षणीय प्रमाणात आवश्यकता नसते. तथापि, या हेतूने नद्या / कालव्यांचे पाणी अजिबातच घेतले जाणार नाही वा सांडपाणी निर्माण होणार नाही. तसा कोणताही परिणाम प्रस्तावित प्रकल्पाच्या कामकाजदरम्यान अपेक्षित नाही.

जमीन पर्यावरण:

प्रस्तावित रस्त्यावर कामकाजादरम्यान अपघाताने किंवा घातक सामग्रीक्या वाहतूकी ददरम्यान होणा-या गळतीमुळे भूमि प्रदूषण होऊ शकते.

शमन उपाय

- अशी परिस्थितीत जिल्हा स्तरीय आपत्ति व्यवस्थापन कक्षा द्वारे हताळली जाईल
- प्रस्तावित रस्त्यावर घनकचरा कचरा टाकण्यास मनाई केली जाईल.

जैविक पर्यावरण

उत्सर्जन व गोंगाट - बांधकाम केलेल्या रस्त्यावर येणाऱ्या वाहनांकडून होणारे उत्सर्जन व ध्वनी निर्माण होत असले तरी अशा प्रकारचे उत्सर्जन ठराविक ठिकाणी व ठरावीकच असेल. तसेच प्रस्तावित रस्ता हद्दीतील वाढणार्या अशा उत्सर्जनाचे प्रमाण अत्यंत कमी असेल आणि आवाजाची निर्मिती देखील विशिष्ट मर्यादितच असेल. उदा. अशी परिस्थिती केवळ काही वेळेस काही ठिकाणी वाहनांच्या वाहतुकी दरम्यान असेल. म्हणून रस्ता वतुकीचा आसपासच्या जैविक संवर्धनावर प्रतिकूल / नकारात्मक परिणामांची कल्पना केली जात नाही.

6.0 विकल्पांचे विश्लेषण

प्रस्तावित आखणी ही साइट सर्वेक्षण मूळ रेखाचित्रे, टोपो शीट्स आणि Google पृथ्वी नकाशे वापरून विविध प्रकारच्या पर्यायांचा अभ्यास केला. खालील अंतिम पाच प्रकारचे संरेखन विचारात घेतले आहे.

पर्यायी -०१ जालना जिल्ह्याजवळ समृद्धी महामार्ग (टी-जंक्शन) पासून सुरू होते आणि नांदेड जिल्ह्यातील NH-१६१ वर समाप्त होते. लगतच्या HSR कॉरिडॉरचा विचार करून हाय स्पीड रेल्वे मानकांसाठी डिझाइन केलेले संरेखन.

पर्यायी -०२ जालना जिल्ह्याजवळ समृद्धी महामार्ग (टी-जंक्शन) पासून सुरू होते आणि नांदेड जिल्ह्यातील NH-१६१ वर समाप्त होते. लगतच्या HSR कॉरिडॉरचा विचार करून हाय स्पीड रेल्वे मानकांसाठी डिझाइन केलेले संरेखन

पर्यायी -०३ जालना जिल्ह्याजवळ समृद्धी महामार्ग (टी-जंक्शन) पासून सुरू होते आणि नांदेड जिल्ह्यातील NH-१६१ वर समाप्त होते. लगतच्या HSR कॉरिडॉरचा विचार करून हाय स्पीड रेल्वे मानकांसाठी डिझाइन केलेले संरेखन.

पर्यायी -०४ जालना जिल्ह्याजवळ समृद्धी महामार्ग (टी-जंक्शन) पासून सुरू होते आणि नांदेड जिल्ह्यातील NH-१६१ वर समाप्त होते. लगतच्या HSR कॉरिडॉरचा विचार करून हाय स्पीड रेल्वे मानकांसाठी डिझाइन केलेले संरेखन.

2/1/2

पर्यायी -०५ जालना जिल्ह्याजवळ समृद्धी महामार्ग (टी-जंक्शन) पासून सुरू होते आणि नांदेड जिल्ह्यातील NH-१६१ वर समाप्त होते. लगतच्या HSR कॉरिडॉरचा विचार करून हाय स्पीड रेल्वे मानकांसाठी डिझाइन केलेले संरेखन.

वरीलपैकी प्रत्येक ठिकाणी वैकल्पिक आखणीच्या तपशीलावर पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (EIA) अहवालात तपशीलवार चर्चा केली गेली आहे, तसेच निवडलेल्या अंतिम आखणीवर चर्चा केली गेली आहे.

7.0 पर्यावरण देखरेख कार्यक्रम

पर्यावरणीय देखरेख कार्यक्रमांद्वारे बांधकाम आणि कार्यवाहीच्या टप्प्यात कोणत्या व्यवस्थापन निर्णय घेण्यात येतील याबद्दल माहिती प्रदान करण्यास सुचविले आहे. या उपक्रमाचे उद्दीष्ट शमन आणि अपेक्षित उपायांच्या कार्यक्षमतेचे मूल्यांकन करणे, बेसलाइन डेटाची कृती व परिणाम अद्ययावत करणे आणि अतिरिक्त शमन उपायांचा स्वीकार करणे हे आहे.

पर्यावरणीय देखरेखीची किंमत ही प्रस्तावित प्रकल्पाची लांबी आणि विद्यमान पर्यावरणीय परिस्थितीच्या आधारे ठरविली जाते. बांधकाम कामकाजादरम्यान वर्षाकाठी 1,79,08,000/- तर बांधकामानंतर रास्ता वापरात असताना दरवर्षी 90, 40,000/- इतक्या खर्चाची तरतूद करण्यात आली आहे.

8.0 पर्यावरण व्यवस्थापन योजना

प्रस्तावित प्रकल्प हा ISO-१४००१, गुणवत्ता व्यवस्थापन आणि व्यावसायिक आरोग्य आणि सुरक्षा व्यवस्थापन प्रणालींवर आधारित आंतरराष्ट्रीय स्तरावर स्वीकारल्या गेलेल्या पर्यावरण व्यवस्थापन प्रणालीने प्रमाणित केला जाईल. त्याअन्वये सदर प्रकल्पावर पर्यावरणीय देखरेख ठेवली जाईल, तसेच प्रभावी पर्यावरणीय व्यवस्थापनासाठी नियतकालिक आढावा आणि हिशेब तपासणी केली जाईल. त्यासाठी एक पर्यावरण व्यवस्थापन कक्ष असेल जो व्यवस्थापन योजनेची संपूर्ण प्रभावी अंमलबजावणी सुनिश्चित करेल व त्यासाठी पर्यावरणीय वैधानिक आवश्यकतांची पूर्तता आणि पर्यावरण धोरण पाळले जाईल याची खात्री करण्यासाठीची सक्षमयंत्रणा त्या ठिकाणी असेल.

9.0 प्रकल्पाचे लाभ

प्रस्तावित एक्सप्रेस वे जालना, परभणी आणि नांदेड जिल्ह्यांतील प्रवाशांसाठी उत्तम, जलद, सुरक्षित आणि सुरळीत कनेक्टिव्हिटी प्रदान करेल. गुळगुळीत आणि वेगवान वाहतूकीमुळे केवळ कमी उत्सर्जन होईल ज्यामुळे प्रदूषण पातळी कमी होईल. अपघाताचे प्रमाणही लक्षणीयरीत्या खाली येण्याची अपेक्षा आहे. प्रस्तावित प्रकल्प रस्त्याच्या विकासामुळे स्थानिक शेती सुधारेल आणि शेतकऱ्यांना त्यांच्या उत्पादनांची चांगली किंमत मिळू शकेल तसेच त्या प्रदेशात अधिक गुंतवणूक आकर्षित करता येईल, अशा प्रकारे संपूर्ण क्षेत्र, राज्य आणि राष्ट्राच्या अर्थव्यवस्थेला चालना मिळेल. वाहन चालवण्याचा आणि देखभालीचा खर्च मोठ्या प्रमाणात कमी होण्याची अपेक्षा आहे. प्रस्तावित रस्त्याच्या संरेखनामध्ये विश्रांती क्षेत्र, लगतच्या रस्त्यांच्या जाळ्यांशी जोडण्यासाठी शक्य तितका सेवा रस्ता, पादचारी आणि गुरांचे अंडरपास, लँडस्केपिंग आणि वृक्षारोपण, वाहतूक मदत पोस्ट, आपत्कालीन दूरसंचार यंत्रणा, आपत्कालीन वैद्यकीय मदत पोस्ट, स्ट्रीट लाईट यासारख्या सामान्य सुविधांचा समावेश असेल. बिल्ट अप इ. वर आणि त्यामुळे रस्ते वापरकर्त्यांच्या एकूण सुविधांमध्ये सुधारणा होईल. लोकांना चांगल्या सामाजिक आणि आरोग्य पायाभूत

सुविधा आणि प्रकल्प क्षेत्राबाहेर असलेल्या इतर सेवांमध्ये प्रवेश वाढेल. यामुळे प्रकल्प क्षेत्रात राहणार्या लोकांच्या आर्थिक, सामाजिक आणि आरोग्य स्थितीच्या दृष्टीने त्यांच्या जीवनमानात एकूणच सुधारणा होईल. प्रस्तावित प्रकल्पामुळे स्थानिक पर्यटनाची वाढ आणि परिणामी स्थानिक अर्थव्यवस्थेला चालना मिळणे अपेक्षित आहे

10.0 कॉर्पोरेट पर्यावरण जबाबदारी (सीईआर) कृती योजना

प्रस्तावित प्रकल्पाची अंदाजित किंमत रु. 17559.80 कोटी इतकी आहे. पर्यावरण, वन, आणि हवामान बदल मंत्रालय (MoEFCC) कार्यालयाचे जापन F. No. २२-६५/२०१७-LA.III दिनांक 30 सप्टेंबर, 2020 नुसार प्रस्तावित प्रकल्पासाठीची पर्यावरणीय जबाबदारी सार्वजनिक सल्लामसलतिने निश्चित करण्यात येणार आहेत, म्हणूनच पर्यावरणीय जबाबदारी योजना सार्वजनिक सल्लामसलत प्रक्रिये नंतर बनवली जाईल.

11.0 प्रकल्प वेळापत्रक व किंमत

पर्यावरण मंजूरी (EC) आणि इतर वैधानिक मान्यता मंजूर झाल्यानंतर प्रस्तावित प्रकल्प 18 ते 36 महिन्यांच्या आत संपविणे अपेक्षित आहे. प्रस्तावित प्रकल्पाची अंदाजित किंमत रु. 17559.80 कोटी इतकी आहे. पर्यावरणाच्या रक्षणासाठी पर्यावरण देखरेख योजना (EMP) बजेटची भांडवली किंमत म्हणून 10.6 कोटी रुपये खर्च करण्याचे प्रस्तावित आहे.

12.0 निष्कर्ष

हा पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अभ्यास असे सूचित करतो की प्रस्तावित प्रकल्पामुळे होणारा प्रभाव ह अल्प मुदतीचा असेल, व त्याचा स्थानिक आणि आसपासच्या वातावरणामध्ये कोणताही महत्त्वपूर्ण परिणाम होणे अपेक्षित नाही. तसेच, प्रदूषण नियंत्रण आणि पर्यावरण व्यवस्थापन उपाययोजनांच्या अंमलबजावणीमुळे प्रस्तावित प्रकल्पाचे बांधकाम व कामकाजामुळे होणारे हे अपेक्षित परिणाम कमी करता येतील.

प्रस्तावित प्रकल्प अंमलबजावणी यंत्रणा हे देखील सुनिश्चित करेल की बांधकाम आणि वापर या दोन्ही टप्प्यात प्रकल्पातील बाबींचा पर्यावरणीय बदल व परिणाम यावर लक्ष ठेवले जाईल. प्रस्तावित प्रकल्प अंमलबजावणी यंत्रणा नियमितपणे पर्यावरणीय बदल व परिणाम देखरेखीचे अहवाल सक्षम अधिकाऱ्याला कळवतील.

प्रस्तावित प्रकल्प अंमलबजावणी यंत्रणा प्रभावी पर्यावरण व्यवस्थापनासाठी प्रणाली आणि कार्यपद्धती विकसित करेल. पर्यावरणीय घटकांच्या देखरेखी, सुधारणांसाठीचे प्रयत्न, व प्रभावी व्यवस्थापन यंत्रणा पर्यावरणीय कार्यक्षमता वाढीस कारणीभूत ठरतील.

पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अभ्यासानुसार आणि प्रकल्पासाठी केलेल्या सर्वेक्षणांच्या आधारे, सुरक्षितपणे असा निष्कर्ष काढला जाऊ शकतो की संबंधित संभाव्य प्रतिकूल पर्यावरणीय प्रभावांनाचे परिणाम पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अहवालात नमूद केल्याप्रमाणे उपाययोजनांची पुरेसी अंमलबजावणी करून निर्धारित स्तरावर कमी करता येईल. पर्यावरणीय शमन आणि देखरेखी साठी आवश्यक असणार्या आणि त्यासंबंधित अर्थसंकल्पात नमूद केलेल्या सर्व खर्चाची तरतूद प्रकल्पात केली जाईल. प्रस्तावित प्रकल्प रस्त्याची कार्यक्षमतेत व आर्थिक क्षमतेत वाढ घडवून आणेल. हवा आणि ध्वनी गुणवत्तेच्या बाबतीत, हा प्रकल्प लोकसंख्येच्या संभाव्य पातळीवर लक्षणीय सुधारणा घडवून आणेल.

2/10

जनसुनावणी नोंद (प्रोसीडींग) :

अ. क्र.	उपस्थितांनी उपस्थित केलेले मुद्दे	प्रकल्प प्रतिनिधीने दिलेले उत्तर	जनसुनावणी समितीने दिलेली प्रतिक्रिया सुचना
१		<p>यास अनुसरून संदर्भात प्रकल्प प्रवर्तक यांनी संमतीदर्शवत असे स्पष्टीकरण दिले की, टीओआरच्या पान नं ०२ वर नमुद केल्याप्रमाणे मेट्रो नसून High Speed Train असा शब्द पाहिजे याची नोंद घेण्यात येत आहे. मेट्रो हा मल्टीमोडल कॉरिडरचा भाग असून प्रस्तावित High Speed Train आहे .</p> <p>याबाबत प्रकल्प प्रवर्तक यांनी संमती दर्शवत टीओआर मध्ये दुरुस्ती करण्यात येईल असे कळविले व आणीबाणीच्या वेळी वाहने थांबविण्यासाठी जी जागा लागते त्यास earthen Shoulder असे म्हटले जाते असे सांगितले.</p>	<p>समिती सदस्य तथा प्रादेशिक अधिकारी यांनी असा मुद्दा उपस्थित केला की, आपण जो पर्यावरण आघात मुल्यांकन अहवाल तयार केला, तो आपणास संमत झालेल्या टीओआरप्रमाणे तयार करण्यात आलेला आहे. त्या टीओआरमध्ये आपणास निर्देश देण्यात आलेले आहेत की आपण कोणकोणत्या गोष्टी बघितल्या पाहिजेत आणि ईआयए अहवालात कोणकोणत्या गोष्टींचा अंतर्भाव करण्यात आलेल्या पाहिजे. तर अहवाल वाचला असता असे दिसते की बऱ्याच गोष्टींचा अंतर्भाव अहवालात केलेला नाही व पुढे अशी विचारणा केली की, टीओआरच्या पान नं. 2 वर the proposed road is १०० meter and its configuration will be ६ lanes with twenty metro per door. तर मेट्रोचा उल्लेख आल्यामुळे मेट्रोचा प्रस्ताव आहे काय?</p> <p>समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना सुचवले की, आपण टीओआर मध्ये दुरुस्ती करून घ्यावी व विचारण केली की, earthen Shoulder 2X2 मीटर काय आहे.</p>

Handwritten signature/initials

	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, शेतकऱ्यांसाठी कंपाऊंडच्या बाहेरील साडेतीन मीटर जागा ये-जा करण्यासाठी उपलब्ध असून आम्ही सदरील जागा अधिग्रहित करून शेतकऱ्यांसाठी उपलब्ध करून देणार आहोत.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्द्या उपस्थित केला की बाधीत शेतकऱ्यांना ये-जा करण्यासाठी कुठे जागा उपलब्ध करून दिलेली आहे.</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी कळविले की, आजूबाजूच्या नद्यांतील साठवलेले पाणी प्रकल्पासाठी वापरणार आहोत .</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्द्या उपस्थित केला की, प्रकल्पासाठी पाणी कुठून वापरणार आहात.</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, भूगर्भातील पाण्याची गरज भासल्यास केंद्र सरकारच्या भूगर्भ प्राधिकरणाची पूर्वपरवानगी घेण्यात येईल. परंतु जिल्हाधिकारी, पाटबंधारे विभाग यांच्या अधिपत्याखाली जे पाण्याचे स्रोत आहेत त्यांची परवानगी घेऊन पाणी वापरण्याचा प्रस्ताव आहे. तसेच हा मेगा प्रकल्प असल्याने विहिरींचे पाणी पुरणार नसून त्यामुळे बांधकामासाठी सरफेस वॉटरच लागेल.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्द्या उपस्थित केला की, टीओआर मध्ये भूगर्भातील पाणी वापरणार असे नमूद केलेले आहे. जर भूगर्भातील पाणी वापरणार असाल तर केंद्र सरकारच्या भूगर्भ प्राधिकरणाची पूर्वपरवानगी घ्यावी लागेल. तसेच विहिरीचे पाणी वापरण्याचा सल्ला दिला.</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, आपण कुठेही अस्तित्वातील रस्ता वापरत नसून हा ग्रीन फिल्ड अलाईनमेंट आहे. ज्याठिकाणी अस्तित्वातील रस्ता क्रॉस करतो तेथे फ्लाय ओव्हर दिलेले आहेत.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्द्या उपस्थित केला की, टीओआरमध्ये पहिलीच अट आहे की प्रकल्पासाठी अस्तित्वात असलेल्या रस्त्यांचेच जास्तीतजास्त वापरण्याचे निर्देश आहेत.</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, अस्तित्वातील झाडांची संयुक्त पाहणी करून अहवाल सादर करण्यात आला असून त्याची प्रत अंतिम ईआयए अहवालासोबत सादर करण्यात येणार आहे.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्द्या उपस्थित केला की, टीओआरमध्ये अस्तित्वात असलेली झाडे आहेत ती तपासून/सर्वेक्षण करून अहवालात नोंदविण्याची अट आहे.</p>

9/1/22

	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, हा एक्सप्रेस वे १८० कि.मी आहे. साधारणतः प्रमाणित निकष १९९० प्रमाणे साठ कि.मी अंतरावर वाहनांचे चार्जिंग स्टेशन तसेच सर्व सुविधा पुरविण्यात येणार आहे. त्यानुसार किलोमीटर नं. ५८ आणि किलोमीटर नं ११६ या दोन्ही ठिकाणी या सर्व सुविधा उपलब्ध असणार आहेत.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्या उपस्थित केला की, टीओआरमध्ये वाहनांचे चार्जिंग स्टेशनचा उल्लेख आहे मात्र सादरीकरणात वाहनांचे चार्जिंग स्टेशन कुठे असणार याची माहिती देण्यात आली नाही .</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी असे उत्तर दिले की, नांदेड जिल्ह्यासाठी १९ कि. मी अंतराचा महामार्गाचा पट्टा आहे. तसेच सर्व मुह्यांची नोंद घेउन अंतिम पर्यावरण आघात मुल्यांकन अहवालात सर्व मुद्ये नमुद करण्याचे अभिवचन दिले.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना विचारणा केली की, कार्बन क्रेडिट घेण्यासाठी तुम्हाला कार्बन डायऑक्साईडचे निरीक्षण करायचे आहे . यामध्ये दाखवल्याप्रमाणे नांदेड मध्ये हवेचे निरीक्षण करण्यासाठी तीन ठिकाणे दाखविले आहेत. नांदेड जिल्ह्यासाठी किती कि.मी. महामार्गाचा पट्टा आहे. हवेचे निरीक्षण करण्यासाठी १० कि.मी. परीघात चार दिशांना घ्यायचे आहेत. तरी आपण तीनच ठिकाणी घेण्यात आले आहे. १०-१० कि. मी. असे दोन हवेचे निरीक्षण करण्यासाठी ठिकाणे घेतली तरी तुम्हाला आठ ठिकाणी आपण निरीक्षण करणे आवश्यक आहे.</p>
	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की ही, सदर बाब करारनाम्यात समाविष्ट करण्यात आलेली आहे.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना विचारणा केली की, प्रकल्पाच्या बांधकामादरम्यान धुळीचेकण उडणार, आवाजाचा त्रास/प्रदूषण</p>

१/११

			<p>होणार त्यासाठी काय उपाययोजना करणार आहात. पाणी मारणारे वाहनाद्वारे बऱ्याच वेळा पाणी मारले जात नाही. त्यामुळे आजुबाजुच्या लोकांना धुळीचा त्रास होतो. त्यासाठी आपण पाणी मारणाऱ्या वाहनांना जीपीएस संयंत्रणा लावणे गरजेचे आहे. तसेच प्रत्येक गाडीने किती चकरा पाणी मारण्यासाठी केल्या पाहिजेत तशी व्यवस्था विकसित करणे गरजेचे आहे.</p>
		<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, पुढील ३० वर्षे हा रस्ता एमएसआरडीसीकडे राहणार आहे. त्यामुळे ३० वर्षे एमएसआरडीसी ही जबाबदारी घेत आहे, आता क्रॉस सेक्शनवर लक्ष टाकले असता असे दिसून येते की तीन बेल्ट प्रस्तावित केलेले आहेत. हरीतपट्टा हा साधारण तीन मीटर्स रुंदीचे असून तेथे हरीतपट्टा विकसित करण्यात येईल. नांदेड जिल्ह्यात ५०,००० झाडे लावण्याचे आमचे लक्ष आहे. तसेच हरीतपट्टा विकसन व देखभाल हा विषय कार्बन क्रेडिटशी असल्याने त्यासाठी तज्ज्ञांची स्वतंत्र संयंत्रणा विकसित केलेली आहे याबाबत वेगळा विभाग हा एमएसआरडीसीमध्ये आहे. सदर हरीतपट्टाची जबाबदारी ही चार वर्षे मुळ कंत्राटदाराची आहे तसेच पुढे चार वर्षांनंतर एमएसआरडीसी स्वतः देखभाल करणार आहे. हरीतपट्टा देखभालीसाठी पाण्याच्या</p>	<p>समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना विचारणा केली की, महामार्गावरील हरितपट्टा व नंतर त्याची देखभाल कोण करणार याचे स्पष्टीकरण द्यावे.</p>

Handwritten signature

		स्त्रोताची कायमची सोय विकसित करण्यात येते.	
		प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, या महामार्गाची योजना ही गावापासून दूरच करण्यात आलेली आहे. मात्र काही गावांपासून ह महामार्ग ४००-५०० मीटर्सच्या अंतरावरून जातो. त्याठिकाणी मेटॅलिक साऊंड बॅरिअर्सची तरतुद करण्यात येईल. त्यामुळे वाहनाच्या वर्दळीचा त्रास होणार नाही.	समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना प्रश्न केला की, गावालगत हा महामार्ग जाणार असून तेथील शांतता क्षेत्रात असणारे शाळा, हॉस्पिटल यासाठी ध्वनिचा अटकाव करण्यासाठी काय उपाययोजना राबविण्यात येणार आहेत.
		प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, टोलनाक्यावर एसटीपी बसविण्याची तरतुद करण्यात येणार आहे. त्यासाठी महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाचे संमतीपत्र घेण्यात येणार आहे.	समिती सदस्य यांनी प्रकल्प प्रवर्तक यांना प्रश्न केला की, टोलनाके ,मॉल्स विकसित करण्यात येतील ,त्याठिकाणी जे सांडपाणी निर्माण होईल त्यासाठी काय उपाययोजना करण्यात येणार आहे.
२	श्री. दासराव हंबरडे, माजी उपसरपंच रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, मा. जिल्हाधिकारी यांची शेतकऱ्यांबरोबर पहिलीच बैठक आहे त्याबद्दल त्यांचे अभिनंदन. आमचे मूळ प्रश्न खूप असून त्यासाठी बऱ्याचवेळा आक्षेप नोंदविले, पत्रव्यवहार केले. त्याअनुषंगाने आम्हांला लेखी स्वरुपात कुठलेही उत्तर मिळाले नाही मा. उपविभागीय अधिकारी यांच्याकडे मी व्यक्तीशः एक-दोन हरकती घेतल्या परंतु सदर प्रकरणे माझ्या अखत्यारित येत नाहीत म्हणून त्या एमएसआरडीसीकडे परत पाठवण्यात आल्या.		मा. जिल्हादंडाधिकारी तथा अध्यक्ष, पर्यावरण लोकसुनावणी समिती यांनी असे सांगितले की, सदर बैठक ही प्रस्तावित प्रकल्पाच्या पर्यावरणविषयक बाबींविषयी असून येथे फक्त पर्यावरणविषयक प्रश्न, सूचना वा हरकती या उपस्थित करण्यात याव्यात. स्थानिक शेतकऱ्यांचे जे इतर प्रश्न आहेत त्यासाठी वेगळी बैठक बोलविण्यात येईल.
३	श्री. गजानन हंबरडे, रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की,	प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, राज्य महामार्ग/ग्रीनफिल्ड हाय वे विकसित करताना जो काही निकष आहे तेथे १०० मीटर	

ajma

	<p>सदरील जनसुनावणीदरम्यान हाय स्पीड ट्रेनचा विषय चर्चिला गेलेला आहे. प्रशासनाने आम्हाला कुठलीही पूर्वसूचना न देता सरळ अधिसूचना काढली आणि भूसंपादन विभागाने आमच्या जमिनी हाय स्पीड ट्रेनसाठी घेण्यात आल्या असून त्या प्रकल्पाला परवानगी नसताना जमिनी घेण्यात आल्या.</p>	<p>आरओडब्ल्यू हा घ्यावा लागतो तोच येथे घेण्यात आलेला आहे. सदरील प्रस्ताव तयार करत असताना आपल्याला वारंवार जमिनीचे भूसंपादन करायला लागू नये म्हणून १०० मीटरचा आरओडब्ल्यू हा घ्यावा लागतो. यासाठी राज्य शासनाने तज्ञांचा सल्ला घेतला आणि तज्ञांनी असे सांगितले की, या जागेत एक्सप्रेस हायवे बांधता येईल, त्यानंतर हरीतपट्टा विकसित करण्याच्या दृष्टीने वापरता येईल. तसेच भविष्यात बुलेट ट्रेनचा प्रस्ताव असून आपल्या हाताशी असलेल्या साधनसामुग्रीचा योग्य प्रकारे वापर होण्यासाठी हे नियोजन आहे. हे भूसंपादन फक्त एक्सप्रेस हायवे साठीच करण्यात आलेले आहे.</p>	
<p>ब</p>	<p>एमएसआरडीसी भूसंपादन रेल्वेसाठी करत आहेत काय, जर असेल तर बुलेट ट्रेन का दाखविली ? जर त्या १०० मीटर्समध्ये रेल्वे येत नसेल, तर काहीही हरकत नाही. परंतु त्या १०० मीटर्समध्ये जर रेल्वे येणार असेल, तर आम्ही सर्व शेतकरी एकत्र येउन त्यास विरोध करू.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, सदर भूसंपादन रेल्वेसाठी करत नाही. सद्यस्थितीत सदरहू विषय हा पर्यावरणाशी निगडित नाही. आपण आपले निवेदन हे एमएसआरडीसीला पाठवावेत.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्दा उपस्थित केला की, बैठकीत बुलेट ट्रेनचा मुद्दा उपस्थित झाला. ही जनसुनावणी बुलेट ट्रेनसाठी नाही. भविष्यात जर असे करावे लागले तर बुलेट ट्रेनसाठीपण जनसुनावणी घ्यावी लागेल.</p>
<p>क</p>	<p>सर्व्हेक्षण करताना आमच्या गुंडेगावातील काळीभोर जमिन ही प्रकल्पासाठी घेण्यात येणार आहे. प्रकल्पासाठी नांदेड जिल्ह्यातील ४,२०० झाडांची कत्तल होणार आहे. त्यामध्ये एकट्या गुंडेगावातील १५०० झाडे ही बाधित होणार आहेत.</p>		<p>समिती सदस्य यांनी मुद्दा उपस्थित केला की, जमिनीची पोत हा भाग जमिनीचा मोबदल्यात येतो. त्यासाठी महसूल खात्यात वेगळा विभाग आहे. आपण आपले म्हणणे तेथे मांडू शकतात. पर्यावरणविषयक जनसुनावणी असून त्याबाबत आपण आपल्या सूचना, आक्षेप मांडावेत.</p>

१/१

<p>४ श्री. नामदेव हंबरडे, रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, माझ्या फळबागेच्या शेजारून नांदेड-कंधार महामार्ग गेला आहे. सदर महामार्गाच्या वेळी भरपूर धुळ उडत होती त्यामुळे ४०-६० टक्के उत्पन्न कमी झाले आहे. सदर महामार्ग तयार करताना पाणी न टाकता जीपीएस लाऊन टॅक्स फिरविले जातात. तसेच सदर यंत्रणेला विचारणा केल्यास ते आम्हाला हाकलून देतात. मागील महामार्गाच्या बांधकामाच्या धुळीमुळे जे शेतकऱ्यांचे नुकसान झाले आहे त्याची नुकसान भरपाई मिळावी तसेच तक्रार निवारणासाठी कमीटी गठीत करण्यात यावी.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, सन्माननीय शेतकऱ्यांनी उपस्थित केलेल्या सूचनांची नोंद घेण्यात येत आहे व त्याप्रमाणे अंमलबजावणी करण्याचे नियोजन एमएसआरडीसी करेल.</p>	<p>मा. जिल्हादंडाधिकारी तथा अध्यक्ष पर्यावरण लोकसुनावणी यांनी असे सांगितले की, तक्रार निवारणासाठी समितीचे गठन करणे आवश्यक आहे. त्याप्रमाणे तशी समिती गठीत करण्यात येईल व ती समन्वयाचे काम करेल.</p>
<p>५ श्री. संतोष म्हस्के, रा. बाभुळगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, एमएसआरडीसीने भारतमाला अंतर्गत सर्वेक्षण केले होते. त्या सर्वेक्षणानुसार पर्यावरणाचे नुकसान हे कमी होणार होते. त्यात शेतकऱ्यांच्या कमी उत्पादन करणाऱ्या जमीनी जात होत्या. आता जो प्रस्तावित महामार्ग योजलेला आहे त्यामुळे पर्यावरणाचे नुकसान जास्त होणार आहे तसेच सामाजिक दुष्परीणाम होणार आहेत. त्याशिवाय महामार्ग गावाजवळून जाणार असल्याने प्रदूषणात वाढ होणार आहे व पर्यावरणाचे नुकसान होऊन शेतकऱ्यांच्या सुपीक जमीनी जात आहेत. तर भारतमाला प्रकल्पासाठी केलेले सर्वेक्षण रद्द करून दुसरे सर्वेक्षण करून हा जालना ते नांदेड महामार्ग करण्याचे नियोजन का करण्यात आले यांची माहिती देण्यात यावी.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, एमएसआरडीसीने वेगवेगळे पाच आखणी प्रस्ताव सुरवातीस अभ्यासले होते. त्यातील तीन प्रस्ताव अंतिम केले असून त्यासाठी वेगवेगळे निकष ठरविलेले आहेत. निकषांप्रमाणे अभियांत्रिकी, अर्थीक, पर्यावरणीय, वने व सामाजिक असे वेगवेगळे बावीस-तेवीस निकष वेगवेगळ्या समित्यांनी अंतीम केलेले आहेत. त्याचा अभ्यास करून सर्वात किफायतशीर अशी आखणी एसआरडीसीने प्राधान्य संरचना (Preferred Design) अभ्यासाला निश्चीत केलेला आहे. राष्ट्रीय महामार्ग प्राधीकरण, नवी दिल्ली यांनी भारतमाला योजनेमध्ये काही नेटवर्क नियोजित केलेले होते. परंतु आपल्या राज्याच्या सर्वांगीण विकासाच्या दृष्टीकोणातून</p>	<p>समिती सदस्य यांनी सांगितले की, प्रकल्प नियोजित करताना २-३ पर्यायी प्रस्ताव सुचवावे लागतात. सदर प्रस्तावांचे पर्याय दिल्यानंतरच तेथील तज्ज्ञ समिती त्याचा अभ्यास व मुल्यांकन (assess) करते. त्या प्रस्तावानुसार पर्यावरणाचा न्हास कमी प्रमाणात होईल तोच प्रस्ताव मंजूर करण्यात येतो. तसेच पर्यावरण आघात मुल्यांकन अहवालात उपस्थितांच्या सूचना आक्षेप लक्षात घेऊन अंतीम पर्यावरण आघात मुल्यांकन अहवाल तयार करण्यात येतो.</p>



		<p>वाहतुकीचा खर्च मर्यादित होण्यासाठी जी किफायतशीर आखणी आहे व राज्याच्या हिताची जी आखणी आहे ती राज्यशासनस्तरावर बघितली जाते. सदर एक्सप्रेस हायवे हे राष्ट्रीय नेटवर्कचा भाग बनतात त्यामुळे वाहतुकीच्या खर्चावर आपल्याला नियंत्रण आणता येते. आपण उपस्थित केलेल्या आक्षेपांची नोंद घेण्यात आलेली असून ते एमएसआरडीसीने नियुक्त केलेल्या तज्ञ समितीसमोर ठेवण्यात येईल.</p>	
६	<p>श्री. दासराव हंबरडे, रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की सर्किस रोडसाठी शेतकऱ्यांना पत्रे आलेली आहेत. सदरीकरणात दर्शविले की, १०० मीटर रस्त्याशिवाय शेतकऱ्यांसाठी रस्ता करण्यासाठी जमीन अधिग्रहित करण्यात येणार आहे. तर त्याबाबत स्पष्टीकरण शेतकऱ्यांना देण्या यावे.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, १०० मीटर आरओडब्लुच्या बाहेर अधिग्रहण करणार नाही. १०० मीटरमध्ये दोन्ही बाजूस साडेतीन मीटरची जागा अधिग्रहित जागेतून शेतकऱ्यांना येण्याजाण्यासाठी ठेवण्यात आलेली आहे. यासाठी वेगळे भुसंपादन करणार नाही.</p>	<p>मा. जिल्हादंडाधिकारी तथा अध्यक्ष पर्यावरण लोकसुनावणी यांनी असे अवाहन केली पर्यावरणाशी निगोडीतच प्रश्न विचारावेत.</p>
७	<p>श्री. गजानन हंबरडे, रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, मुंबई-नागपूर समृद्धी महामार्गाला तीन जिल्हे जोडण्यात येत असून त्यामध्ये नांदेड, जालना व परभणी यांचा समावेश आहे. शासनाचा एवढा पैसा खर्च करून व पर्यावरणाचा हास करून या महामार्गाने काय साध्य करण्यात येईल. तर झाडे तोडणे, शासकीय पैसा खर्च करणे, शेतकऱ्याला अन्नावरून उठवून कशासाठी एवढे करण्यात येत आहे. तसेच हा रस्ता गोरगरिबांसाठी नाही.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, मालाच्या वाहतुकीसाठी वाहतुकीचा जो खर्च होतो त्यास logistic expenditure म्हणतो त्यावर उत्पादनाची किंमत, बाजार मूल्य ठरत असते. जगात ५-६ टक्के वाहतुकीचा खर्च आहे. भारतात याचे प्रमाणे १३-१५ टक्के एवढे आहे. त्यामुळे येथील माल कमी खर्चाने पाठविता येणार आहे. सद्यस्थितीत आपण तुकड्या तुकड्याने महामार्ग करत आहोत मात्र जेव्हा सर्व राष्ट्रीय नेटवर्क तयार होईल तेव्हा त्याचा प्रचंड फायदा होईल. तसेच पुढे</p>	<p>समिती सदस्य यांनी सांगितले की, आपल्या आक्षेपांची नोंद घेण्यात आलेली असून व्हिडिओसुद्धा काढलेले आहे. याबाबत तज्ञ समिती पुढील निर्णय घेईल.</p>



		<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी सांगितले की, प्रस्तावित प्रकल्पात ४,००० झाडे जर बाधित होत असली तरी सर्वच झाडे तोडत नाहीत. प्रकल्प क्षेत्रातील सर्व बाधित झाडांची संख्या ही अहवालात दिलेली आहे. जेथे ग्रीन स्पॉटसाठी जागा सोडली आहे तेथे भविष्यातील तरतुदीसाठी तेथील झाडे तोडणार नाही. आम्हाला झाडांचे पुनरोपण करणे बंधनकारक आहे. मात्र जेथे बांधकाम करावे लागणार आहे तेथील झाडे जास्तीतजास्त पुनरोपण करण्यात येतील.</p>	<p>आयोजक पर्यावरणविषयक जनसुनावणी समिती यांनी मुद्दा मांडला की, जी झाडे बाधित होणार आहेत त्यांचे पुनरोपण कुठे व कसे करण्यात येईल याबाबत माहिती द्यावी.</p>
ब		<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी सांगितले की, प्रस्तावित प्रकल्पात ४००० हजार झाडे बाधित होणार असतील तरी सर्वच झाडे तोडली जाणार नाहीत. प्रकल्प क्षेत्रातील बाधित झाडांची एकूण संख्या अहवालात दिली आहे. जेथे ग्रीन स्पॉटसाठी जागा सोडली आहे तेथे भविष्यातील तरतुदीसाठी तेथील झाडे तोडणार नाही. आम्हाला झाडांचे पुनरोपण करणे बंधनकारक आहे. मात्र जेथे बांधकाम करावे लागणार आहे तेथील झाडे जास्तीतजास्त पुनरोपण करण्यात येतील.</p>	<p>आयोजक पर्यावरणविषयक जनसुनावणी समिती यांनी मुद्दा मांडला की, जी झाडे बाधित होणार आहेत त्यांचे पुनरोपण कुठे व कसे करण्यात येईल याबाबत माहिती द्यावी.</p>
क	<p>समृद्धी महामार्गावर झाडे लावण्याचा अनुभव फारसा चांगला नसल्याचे मत काही सहभागींनी व्यक्त केलं. त्यावेळी प्रकल्प प्रवर्तक यांनी समृद्धी महामार्गावरील झाडे पुनरोपण केले जाईल याचे आश्वासन दिले होते.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, सदरबाबीची नोंद घेतली आहे.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्दा उपस्थित केला की, सर्वेक्षण करून झाडावर नंबर टाकणे, झाडांचे वय व जातीबाबतची माहिती ठेवणे बंधनकारक आहे. तसेच पुनरोपण करणेयोग्य झाडे याचा अहवाल तयार करून अंतीम पर्यावरण आघात मुल्यांकन अहवालासोबत सादर करणे बंधनकारक आहे.</p>

shw

८	<p>श्री. हरीशचंद्र हंबरडे, रा. विष्णुपुरी ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, महामार्गामुळे शेतकऱ्यांच्या जमीनीचे तुकडे होणार आहेत. येथे ऊस लागवड ही जास्त प्रमाणात होते. तर महामार्गावरून एका बाजूने दुसऱ्या बाजूस जाण्यासाठी रस्ता राखीव (अंडरपास) ठेवणार असे सांगितले. तर त्या ठिकाणी आमची बोरची गाडी जाण्यासाठी तेवढी जागा पाहिजे. तर त्यासाठी उसाच्या ट्रकच्या उंचीएवढा रस्ता सोडला पाहिजे.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उततर दिले की, एक्सप्रेसवेची आखणी धोरण (structure design) बदललेले आहे. सर्व अंडर पास हे प्लाय ओव्हरच्या उंचीचे घेतले आहेत. त्यामुळे शेतकऱ्यांना अडचणीचे होणार नाही. नियमित उंचीचा निकष ५.५ मीटर्स एवढा आहे.</p>	
व	<p>विष्णुपुरी भागात नगररचना विभागाने १२० फुटांचे रस्ते प्रस्तावित केलेले आहेत. तर त्या प्रस्तावित रस्त्यांसाठीही अंडर पास सोडण्यात येतील काय.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, नगरविकास खात्याने त्यांचा जो विकास प्लॅन उपलब्ध केलेला आहे त्यानुसार प्रस्तावित अंडर पासची उंची ही ५.५ मीटरच आहे. तसेच पाणंद रस्ते, गावातील रस्ते या सर्वांसाठी अंडर पास देण्याचे आम्ही प्रतीपादन केलेले असून यांची सर्व माहिती/प्लान फिल्डवर असून कोणालाही खात्री करण्यासाठी उपलब्ध करून देण्यात येतील.</p>	
क	<p>उपस्थित काही प्रतिनीधींचे असे मत आहे की, आमच्याकडे कृषीमालावर अधारीत उत्पादन करणाऱ्या कंपन्या आहेत. आम्ही एमएसआरडोसीला जागा देणार आहोत. तसेच हा प्रकल्प यशस्वीपणे पूर्ण होणार आहे. आम्हाला आमची उत्पादने विकण्यासाठी मुंबईला जावे लागणार असून त्यासाठी कृषी उत्पादनावर अधारीत कंपन्यांच्या प्रगतीसाठी टोल फ्री प्रवास करावा जेणेकरून शेतकऱ्यांचा फायदा होईल.</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी असे आवाहन केले की, आपल्या सूचना, हरकती शासनाकडे सादर करव्यात.</p>	<p>मा. जिल्हादंडाधिकारी तथा अध्यक्ष पर्यावरण लोकसुनावणी यांनी असे आवाहन केली, आपल्या सूचना, हरकती जिल्हाधिकारी कार्यालयातही स्वीकारले जातील व त्यापुढे शासनाला सादर केले जातील.</p>

९	<p>श्री. दासराव हंबरडे, माजी उपसरपंच, गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की</p> <p>रस्ते पाण्यात न जाण्यासाठी व शेतात पाणी न साठण्यासाठी कोणती व्यवस्था करण्यात येणार आहे?</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की,</p> <p>सर्व नैसर्गिक नाल्यांवर पूल प्रस्तावित केलेले आहेत त्याचप्रमाणे Contingency Plan म्हणून Balancing Culverts पुरविणार येणार आहेत. तसेच ज्या ड्रेन पुरण्यात येतील त्या ठिकाणी Lined Drains नियोजित केलेल्या आहेत.</p>	
ब		<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की,</p> <p>सर्व ट्रेन्च ह्या कंपाऊंड वॉलच्या आतच असतील त्यासाठी ३.५ मीटर जागा ही मोकळी ठेवून भिंत बांधण्यात येईल.</p> <p>तसेच पुढे उत्तर दिले की, तेथे खुली गटार (open drain) पुरविण्यात येईल असे सांगितले. पाणी आडु नये म्हणून खुली गटार हाच एक पर्याय आहे.</p>	<p>समिती सदस्य यांनी मुद्दा उपस्थित केला की, रस्ता बांधल्यानंतर शेतातील पाणी जाण्यासाठी ट्रेन्च काढला जातो. त्याला लाईनिंग करण्यात येणार आहे. पण बऱ्याचवेळा शेतकरी तो बंद करतात त्यामुळे मागील बाजूस पाणी साठून ते त्यांच्या शेतात व घरात जाते. तरी शहरात असल्याप्रमाणे ते ट्रेन्च हे बंद करण्यात यावेत. जर बंद ट्रेन्च पुरविल्यास शेतकऱ्यालाही जाणे जाणे सुकर होईल त्यामुळे पाणी घरात व शेतात जाणार नाही. तसेच समिती सदस्य यांनी प्रश्न केला की, भिंत बांधणार असाल तर कंपाऊंडच्या बाहेरील पाणी कसे जाईल.</p>
१०	<p>श्री. नामदेव हंबरडे, रा. गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की,</p> <p>हा समृद्धी महामार्ग विकसित करताना त्यासाठी वाळू, माती, गिट्टी, मुरूम व पाषाण लागणार आहे त्यासाठी कंत्राटदार आजूबाजूस खोदकाम करणार असून त्यामुळे आमच्या</p>	<p>प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, कंत्राटदार ज्या खाणी घेतिल त्या खाणींना महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची परवानगी लागेल. सदर कंत्राटदारास सर्व निकष पाळणे बंधन करण्यात येईल.</p>	<p>आयोजक पर्यावरणविषयक जनसुनावणी समिती यांनी असे सांगितले की, खाणीस महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ परवानगी देत नाही. त्यासाठी त्यांना पर्यावरण अनुमती घ्यावी लागते.</p>




	भिर्तीना तडे जाणार आहेत त्याचे नियोजन कसे केले आहे?		
११	श्री. अतुल वाघनाळे, रा. नाळेश्वर ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की सेवा रस्त्याबाबत माहिती देताना आपण सांगितले की कांकडी ते विष्णुपुरीपर्यंत ३.३० मीटरचा सर्व्हास रोड देणार आहोत. तसेच पुढे १० कि.मी. लेन ही नांदेड जिल्ह्यात बाकी आहे. तेथे बागाईतदार शेतकरी मोठ्या प्रमाणावर आहेत. माझी विनंती आहे की १० कि. मी. लेन देताना त्यास दोन्ही बाजूने सर्व्हास रोड देणे गरजेचे आहे .	प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की आपण आपले निवेदन द्यावे. सदर निवेदन शासनास सादर करण्यात येईल.	
ब	गोदावरीच्या पाईप लाईन्स आलेल्या आहेत त्या ज्या ठिकाणी क्रॉस होतात त्याठिकाणी डक्ट सोडणार आहात काय तर किती रुंदीचा डक्ट करून सोडणार म्हणजे पाईपलाईन व्यवस्थित करून घेता येतील. डक्ट सोडण्यासाठी निवेदन देण्याची गरज आहे काय.	प्रकल्प प्रवर्तक यांनी उत्तर दिले की, निकषाप्रमाणे ५०० मीटर अंतरावर डक्ट सोडण्यात येईल. ज्याठिकाणी अतिरीक्त डक्ट लागल्यास तेथे निकषाप्रमाणे सोडण्यात येईल.	
क	उपस्थित प्रतिनीधींनी असे मत मांडले की, माननीय जिल्हाधिकारी हे एमएसआरडीसी आणि स्थानिक शेतकरी यांच्यातील दुवा आहेत. तरी मा. जिल्हाधिका-यांनी स्थानिक शेतक-यांच्या समस्या समजून घेण्यासाठी वेळ द्यावा. तसेच नुकसान भरपाईच्या रकमेची माहितीच नसल्याने शेतकरी संभ्रमात आहेत.		
१२	श्री. पंजाब हंबरडे, गुंडेगाव ता. जि. नांदेड गावचे रहिवासी यांनी पुढील मुद्दे उपस्थित केले की, महामार्गाशेजारील शेतक-यांच्या शेतात धुळीमुळे पीकाचे नुकसान होऊन दरवर्षी उत्पन्नात घट होईल.		समिती सदस्य यांनी सांगितले की, जेव्हा रस्ता पूर्ण तयार होईल तेव्हा धूळ कमी होईल. प्रकल्प प्रवर्तकांना धुळीसाठी मॉनिटरिंग स्टेशनस लावणे बंधनकारक आहे. जर विशिष्ट मर्यादेपेक्षा धुळीची

श्री. पंजाब

<p>त्याबाबत शासन काय मोबदला देणार आहे.</p>		<p>पातळी जास्त आल्यास ती प्रकल्प प्रवर्तकांची जबाबदारी असते. तसेच सर्व प्रश्नांची नोंद घेण्यात आलेली असून तज्ज्ञ समिती त्याबाबत निर्णय घेईल.</p>
--	--	--

मा. जिल्हाधिकारी तथा अध्यक्ष, पर्यावरण लोकसुनावणी समिती यांनी समारोप प्रसंगी आपल्या अभिप्रायात असे नमुद केले की, लोकसुनावणीच्या वेळी उपस्थित केलेले सर्व मुद्दे जसेच्या तसे लोकसुनावणीच्या इतीवृत्तांतामध्ये समाविष्ट करून पुढील योग्य त्या कार्यवाही करीता सदरचा अहवाल पर्यावरण मंत्रालय, महाराष्ट्र शासन हयांना सादर करण्यात येईल.

त्यांनतर आभार प्रदर्शन होऊन लोकसुनावणी पुर्ण झाल्याचे घोषित केले.



(रा. उ. पाटील)

समन्वयक लोकसुनावणी समिती
तथा उप प्रादेशिक अधिकारी,
म. प्र.नि. मंडळ, नांदेड



(दिलीप खेडकर)

सदस्य लोकसुनावणी समिती
तथा प्रादेशिक अधिकारी,
म. प्र.नि. मंडळ, औरंगाबाद



(अभिजीत राऊत, भायसे)

अध्यक्ष, लोकसुनावणी समिती
तथा जिल्हादंडाधिकारी, नांदेड.