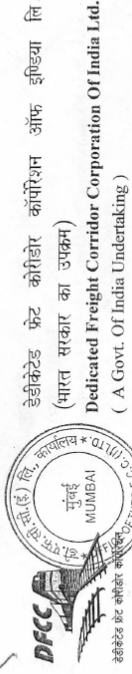


[Invitation Letter to Village Sarpanch: Marathi]



(7th Floor, C.Rly., New Admn. Bldg. D.N.Road, Mumbai - 400001, Tel/Fax- 022 - 26341184)

दिनांक : १२.०३.२०१२

प्रति,
श्री. सरपंच, ग्रामपंचायत, श्री. बोशिन (ग्राम शाह पंचायत)

विषय : समर्पित मालभाडे वाहतूक प्रकल्प डी.एफ.सी.सी (एच-२) च्या विकासकृतीत पर्यावरण व समाजिक प्रभावाच्या दृष्टीने करण्यात आलेल्या अभ्यासा विषयी जन संवाद सभा.

श्री/श्रीमती,

भारत सरकार रेल्वे मंत्रालयाने जड मालाचे जलद व सुरक्षित वाहतूकीचे दृष्टीने व देशाच्या आर्थिक विकासाच्या दृष्टीने रेल्वेचे जाळे मजबूत करण्यास उच्च प्राधान्य दिलेले आहे. समर्पित माल भाडे वाहतूक प्रकल्प डी.एफ.सी.सी हे या दृष्टीने उचललेले एक पाउल आहे. उच्च दर्जाच्या सेवा संधी भवोस फायदा व दरडोई उत्पन्न वाढवून सार्वजनिक हित साधणे हे या प्रकल्पाचे उद्दिष्ट आहे. प्रकल्प सध्या योजनावस्थेत आहे.

प्रस्तावित माल भाडे वाहतूक प्रकल्प हा देशातील १४ जिल्ह्यातून जातो त्यात टाणे जिल्हा सुद्धा अंतर्भूत आहे. या प्रकल्पा विषयी सामाजिक व पर्यावरणीय परिणामांच्या दृष्टिकोणातून करण्यात आलेल्या अभ्यासातील मुख्य मुद्दे सामान्य जनता व इतर हित संबंधितां पर्यंत पोहचविण्याचा व त्यांची या बाबत मत मतांते जाणून घेण्याच्या उद्देश्याने तसेच महागष्ट राज्यामध्ये डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लि. करिता प्रस्तावित भूसंपादनबाबत नुकसान भरपाई दर ठरविण्यासाठी समितीची नियुक्ती शासना तर्फे जी.आर. काढून करण्यात आलेली आहे. या करिता डी.एफ. सी.सी, जिल्ह्यामध्ये एक जन संवाद सभा आयोजित करित आहे.

या अनुषंगाने सभेला उपस्थित राहून या प्रकल्पाच्या योजनेसाठी आपले विचार व सूचना मांडण्याची आपणास नम्र विनंती करण्यात येत आहे.

सभेची तारीख : २०-०९-२०१२
सभेची वेळ : सकाळी ११.०० वाजता
सभा स्थळ : लायन्स क्लब कमिटी हॉल,
कांग्रेस भवन जवळ, पालघर

सभेस आपली उपस्थिती प्रार्थनीय आहे.

धन्यवाद

आपला विश्वासू

मुख्य प्रकल्प व्यवस्थापक

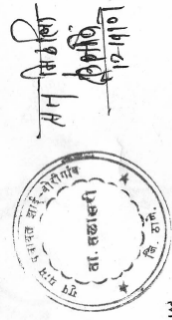
डी.एफ.सी.सी.आय.एल./मुंबई

Chief Project Manager

Dedicated Freight Corridor Corporation (I) Ltd.

Mumbai

असंभारानील गांव - जामखोडा, व
जामखोडा -



आपला विश्वासू

मुख्य प्रकल्प व्यवस्थापक

डी.एफ.सी.सी.आय.एल./मुंबई

Chief Project Manager

Dedicated Freight Corridor Corporation (I) Ltd.

Mumbai

(2) Handouts at PCM (English, Hindi, Gujarati, Marathi)
[Handout: English]

**PUBLIC CONSULTATION MEETING
DEVELOPMENT OF
DEDICATED FREIGHT CORRIDOR
(DFC) PROJECT PHASE-2**

Dedicated Freight Corridor Corporation of India (DFCCIL) is a Special Purpose Vehicle set up under the administrative control of Ministry of Railways.

Objective of Public Consultation Meeting:

The objective of this public consultation meeting is to incorporate the opinion and suggestions of the public and all other stakeholders into the Environment and Social Impact Assessment (ESIA) Study for the DFC project (the Project).

Key objectives:

- Understanding and acceptance of the Project among the general public living alongside the proposed alignment.
- Dissemination of information in respect of the likely environmental and social positive/negative impacts induced by the Project.
- To offer opportunities to voice the concerns of the stakeholders regarding ESIA of the Project during the planning stage and obtain opinions during public consultation meeting and feedback to the planning process of the Project.

General Features:

DFC Project in the Western Corridor has been divided into 2 phases, in which Phase 1 covers corridor between Vadodara and Rewari and Phase 2 includes Jawaharlal Nehru Port (JNPT) in Mumbai - Vadodara and Rewari - Dadri as well as a single line from DFC mainline near Fardabad to Tuglakabad in Delhi. Total length of the DFC Project is of about 565 km.

1

- Rewari to Dadri section is of a total length of about 145 km and Vadodra to JNPT section is of a total length of about 420 km.
- Junction Stations: 6, Crossing Stations: 11
 - Important & Major Bridges: 169
 - Road Over Bridges (ROBs): 77
 - Maximum Speed: 100 km/hr
 - Alignment Passes through: Maharashtra, Gujarat, Rajasthan, Haryana, Uttar Pradesh and Delhi
 - District involved: 14



Project Location Map

2

Objective of Environment and Social Impact Assessment (ESIA) Study:

According to the Indian law, railway and bridge construction projects do not require conducting Environmental Impact Assessment (EIA) study and obtaining Environmental Clearance (EC). However, considering the scale, nature and extent of activities envisaged as part of the DFC Project, a detailed ESIA, including preparation of an Environmental Management Plan (EMP) and Environmental Monitoring Plan (EMoP), is conducted in order to mitigate potential negative environmental and social impacts by the Phase 2 of the Western Corridor.

The specific objectives of the ESIA study are to:

- Identify and assess potential environmental and social impacts to be considered in the Phase 2 of the Western Corridor and recommend specific mitigation, management, and monitoring measures to avoid, offset or minimize the impacts.
 - Formulate an implementable EMP and EMoP integrating the technically and economically feasible measures to avoid the identified impacts and an appropriate monitoring and supervision mechanism to ensure its implementation.
 - Recommend suitable institutional mechanisms to monitor and supervise effective implementation of EMP and EMoP.
- The ESIA study consists of pollution control study, natural environmental study, social impact study, public consultation, impact identification and assessment, preparation of mitigation measures, preparation of EMP and EMoP.

3

Potential environmental and social impacts

The project is likely to cause some environmental and social impacts in parts of the alignment and the DFCC/LMOR is keen to minimize and mitigate the unavoidable impacts.

- Some sensitive receptors and residential areas are falling near the alignment and will have impact due to noise and vibration. Therefore, appropriate mitigation measures will be taken in such areas.
- The water quality of the rivers along the alignment would be affected during the construction phase due to low level pollution for bridge construction. Discharged water from construction activity will be treated appropriately.
- Though the alignment passes through small patches of forest at a few places; besides, trees on the ROW will have to be felled, cutting tree will be minimized to the maximum extent as possible. In addition, plantation along the ROW should be maintained properly.
- The alignment passes in the outer part of Sanjay Gandhi National Park and Tungreshwar Wildlife Sanctuary, therefore, wild animal and migratory paths should not be blocked while executing the project.
- The land acquisition would entail the loss of land to farmers and displacement of families, though the alignment and ROW is designed to keep the displacements at the least minimum possible. The detour alignment is also designed in order to avoid large-scale involuntary resettlement. On the other hand, the parallel alignment will be confronted with relocation of some non-title holders. Adequate compensation, in line with the laws, will be provided to those who lose land, houses or other structures.

4

Environmental Management Plan (EMP) and Environmental Monitoring Plan (EMoP)

- The EMP mainly requires the following:
 - Implementation of the mitigation measures.
 - Monitoring of the implementation of the mitigation measures.
 - Reporting to the designated institutions.
 - Allocation of budget for the mitigation measures.
 - Organizational structures for the implementation of the mitigation measures.
- The EMoP mainly comprises of sampling ambient and source noise and vibration level, water quality, and natural environment. Sampling will be carried out at important locations in the project areas such as the construction sites and village areas during construction/operation phase.



For any further information please contact;

- DFCCIL, Fifth Floor, Pragati Maidan, Metro Station Building Complex, New Delhi – 110 001
- CPM Office Mumbai: 7th Floor, New Administrative Building, Central Railway, D.N Road, Mumbai – 400 001.
- CPM Office Surat: 4th Floor, Aruns-1, Near Iscon Mall, Dumas Road, Piprod, Surat – 395 007, Gujarat
- CPM Office Vadodara: 13-14, 17-18, Panorama Complex, 3rd Floor, R. C. Dutt Road, Alkapuri, Vadodara – 395 007, Gujarat
- AGM Office Rewan-Dadri: "Star House", First Floor, A-102, Sector-4, Noida, Uttar Pradesh

5

PUBLIC CONSULTATION MEETING FOR DEVELOPMENT OF DEDICATED FREIGHT CORRIDOR (DFC) PROJECT PHASE-2



**MINISTRY OF RAILWAYS,
GOVERNMENT OF INDIA
AND
DEDICATED FREIGHT CORRIDOR
CORPORATION OF INDIA LIMITED**

[Handout: Hindi]

पर्यावरण और समाजिक प्रभाव को आकलन के अध्ययन का उद्देश्य

सार्वभौम कानून के अनुसार ईंधन और द्रव्य निर्यात परिवहन के लिए पर्यावरणीय मूल्यांकन अध्ययन एवं संरक्षण, निरीक्षण और सुरक्षा के लिए आवश्यकता नहीं है। हालांकि गतिविधियों की प्रकृति प्रकृति और मानव पर विचार **ई एस आई ए** परिवहन का एक पहलू है। विचार सहित एक सिस्टम **ई एस** का आयोजन समाजिक न्यायमूलक पर्यावरण और मानविक प्रभावों को ध्यान में रखकर के लिए परिवहन गतिविधियों के लिए 2 के द्वारा पर्यावरण प्रभावों का आकलन और पर्यावरण निगरानी योजना की तैयारी का ध्यान में रखकर किया गया है।

ई एस आई ए के विशिष्ट उद्देश्य निम्नलिखित हैं

- परिवहन परिवहन के फल 2 के द्वारा में समाहित पर्यावरणीय और सामाजिक प्रभावों की पहचान एवं आकलन एवं पर्यावरण को सुरक्षित रखना।
- **ई एस पी** और **ई एस ओ पी** कार्यक्रम को सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी और आर्थिक रूप से प्रभावकारी पर्यावरण को सुरक्षित रखना।
- **ई एस पी** और **ई एस ओ पी** के प्रारंभिक कार्यक्रमों के लिए उचित पर्यावरण निगरानी तंत्र को विकसित करना।

ई एस आई ए अध्ययन प्रमुख निम्नलिखित प्रकृति पर्यावरण, अध्ययन समाजिक प्रभाव का अध्ययन सामाजिक परामर्श प्रदान की योजना में मूल्यांकन के प्रभावों को ध्यान में रखकर और **ई एस** को और **ई एस ओ पी** को और **ई एस** को सुरक्षित रखना है।

पहाड़ी से दानवी तक के खण्ड की कुल लम्बाई लगभग 145 कि.मी. और बहादुरगंज से वे पन पी डी खण्ड की कुल लम्बाई 425 कि.मी. है।

- संरक्षण स्थल 6, कालिया स्थल 11
- कुमुद व नाथदुर्ग कुल 165
- सड और ब्रिज और ओ बी 77
- अधिकतम गति 100 कि.मी /घण्टा
- परिवहन नकारात्मक मुक्यात राजस्थान हरियाणा उत्तर प्रदेश और दिल्ली से प्राप्त हुए गुजरगो
- कुल 14 जिले शामिल हैं



डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर निगम लिमिटेड द्वितीय चरण के विकास हेतु जन . संवाद सभा

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर निगम लिमिटेड की स्थापना रेल मंत्रालय की प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत एक विशेष उद्देश्य हेतु बनाए जाने वाले निगम के रूप में की गई है।

जन . संवाद सभा के आयोजन का उद्देश्य

परियोजना की विस्तृत स्वीकार्यता हेतु पर्यावरण एवं समाजिक प्रभाव पर जन मानस एवं भागीदारों के विचारों एवं सुझावों को परियोजना के संरचनात्मक चरण में संश्लिष्ट करना ही इस जन . संवाद सभा का उद्देश्य है।

परियोजना के मुख्य उद्देश्य

- प्रस्तावित परियोजना के अंतर्गत आने वाले सामान्य जनता के साथ स्पष्टता व आपसी समझ बनाना।
- परियोजना द्वारा घटने वाले पर्यावरण एवं सामाजिक नकारात्मक व सकारात्मक प्रभावों के सम्बन्ध में जानकारी वितरित करना।
- योजना संरचना के वलन भागीदारों को परियोजना पर्यावरण एवं सामाजिक प्रभाव सम्बन्धी आशंकाओं व चिंताओं को व्यक्त करने का सुअवसर प्रदान करना। जन . संवाद सभा के दौरान उनके विचारों को सुनना।

सामान्य सुविधायें

परियोजना में परिवहन गतिविधियों को सा चरणों में आटा गया है जिसमें पहले चरण में बहादुरगंज से खंडी के बीच और दूसरे चरण में जवाहरनगर नैकल बंदरगाह मुंबई से बहादुरगंज तक और खंडी से दानवी तक इसके साथ पहला चरण में बहादुरगंज से खंडी तक के चरणों में सुगमता के साथ है। जिसकी कुल लम्बाई 585 कि.मी. है।

सम्भावित पर्यावरणीय और सामाजिक प्रभाव

परियोजना संचरण के दौरान कुछ पर्यावरणीय और सामाजिक संभावित प्रभावों की सम्भावना है। डी एक ही एक इन प्रभावों का समन्वय का काम करने के लिए उन्मुख है।

- कृषि उत्पादन/कृषि उत्पादन और संरक्षण के लिए नए शोध और कर्मों का प्रभाव बढ़ाने इत्यादि इन कर्मों में इन प्रभावों का काम करने के लिए निवारक उपायों का प्रयोग किया जाता जायेगा।
- विनाश कर 2 में संरक्षण के तहत नदी/नहरों/खुला क्षेत्रों की निवारण के दौरान नदी के जल की गुणवत्ता कम होकर खाने के योग्य प्रभावित होगी। विनाश के दौरान निवारण प्रभावों का उचित पर्यावरण किया जायेगा।
- उद्योग संरक्षण कुछ स्थानों पर जंगलों के डोम नष्ट के साथ ही गुजरता है इन स्थानों के धूम्र को हटाना बहुत कम से कम नदी की सफाई की तलाश किया जायेगा इसके अतिरिक्त प्रदूषित क्षेत्रों का प्रभाव डूबने से बचाव रूढ़ि का निर्धारण।
- संरक्षण करण गांधी नहर/नदी के डोम नष्ट एवं गुणवत्ता प्रभावित प्रभावित है गुजराती है इत्यादि पर्यावरण कार्यन्वयन के दौरान जंगलों का नष्ट और प्रभावित करण की संरक्षण की संरक्षण जाना जायेगा।

- भूमि अधिग्रहण से किसानों और परिवारों का परिवारण के कारण भूमि का नुकसान उठाना पड़ेगा। सामाजिक संरक्षण और से का डिजाइन कम से कम परिवारण कम के लिए की गयी है। चूक संरक्षण की डिजाइन की गई विनाश पर अतिरिक्त मुद्राप्रदाय से बचने के लिए बनायी गयी है और लाभ की साथ एक समान संरक्षण कुछ गौर भूमि नाविकों का स्थानांतरण के लिए पर्याप्त करणी। जो अपनी भूमि हर या अन्य सम्पत्ति का नुकसान उठाने के अनुभव मुद्राप्रदाय किया जायेगा।

पर्यावरण प्रबंधन योजना और पर्यावरण निगरानी योजना ई एम पी के लिए मुख्य रूप से निम्नलिखित की आवश्यकता है

- निवारक उपायों का क्रियान्वयन
- निवारक उपायों के क्रियान्वयन की निगरानी
- नवित्त संस्थाओं को नियंत्रित निर्माण
- निवारक उपायों के लिए बजट का आवंटन
- निवारक उपायों के क्रियान्वयन के लिए समन्वयक संरचनाओं का निर्माण
- ई एम पी में मुख्य रूप से परिवर्तन शोध के लिए, कर्मों का स्तर, नदी की गुणवत्ता, एम आर्वाइटे प्रकाशण शामिल है। निर्माण, संरक्षण की संरचना परियोजना क्षेत्र के माध्यम से स्थानों जैसे की विनाश क्षेत्र गौर में की जायेगी।



अधिक जानकारी हेतु निम्न पत्रों पर सम्पर्क करें :

- DFCCIL, नवी दिल्ली शांति नगर नया दिल्ली जिला, कल्याण, नई दिल्ली-110001
- CPM कार्यालय मुंबई, एम 1 नजिक, न्यू, प्रशासनिक भवन, सचल संसद डी.एन. रोड, मुंबई-400 001 नारायण
- CPM कार्यालय मुंबई : वाष्ठी भवन, अक्षय-1, इस्कॉन नजिक के पास, विनाश, मुंबई-395 007, गुजरात
- CPM कार्यालय मुंबई: 13-14, 17-18, नारायण, कल्याण, नवी दिल्ली नजिक और ही एक राई, अलकापुरी, मुंबई-395007, गुजरात
- AGM कार्यालय देवाड़ी से चन्द्रो, स्थान हाजरे, प्रथम नजिक, ए-102, संसद-4, नारायण, अलका, मुंबई

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर निगम लिमिटेड (द्वितीय चरण)

के विकास हेतु जन . संवाद सभा



रेल मंत्रालय
भारत सरकार
और
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर कॉर्पोरेशन
ऑफ इंडिया लिमिटेड

[Handout: Gujarati]

માનવબલન સમાવિત રેલ્વે માર્ગ યોજના
કેન્ઝ-૨ ના વિકાસ માટે
લોક સંવાદ બેઠક

લોક સંવાદ બેઠકનો હેતુ:

આ લોક સંવાદ બેઠકનો હેતુ ડી.એફ.સી. પ્રોજેક્ટ માટે હાથ પડવામાં આવેલ 'પર્યાવરણ અને સામાજિક અસરોના અંદાજ અભ્યાસ' અંગે લોકો અને અન્ય હિતધારકોના અભિપ્રાય અને સૂચનો મેળવવી તેનો સમાવેશ કરવાનો છે.

મુખ્ય હેતુઓ:

- સૂચિત એલાઈનમેન્ટની આસપાસ વસતાં લોકોનો પ્રોજેક્ટ અંગેની સમજ અને સ્વિકૃતિ.
- પ્રોજેક્ટ દ્વારા થનાર સંભવિત નકારાત્મક કે હકારાત્મક પર્યાવરણીય તથા સામાજિક અસરો અંગેની જાણકારી આપવી.
- યોજનાના આયોજન તબક્કે જ હિતધારકોને ઈ.એસ.આઈ.એ. અંગે પોતાની વિનાઓ વ્યક્ત કરવા તક આપી અભિપ્રાય મેળવવા લોક સંવાદ બેઠક રાખવી અને યોજનાની આયોજન પ્રક્રિયા અંગે પ્રતિભાવ મેળવવા.

સામાન્ય લક્ષણો:

પશ્ચિમ વિભાગની ડી.એફ.સી. યોજના બે ભાગ માં વહેંચાયેલી છે જેમાં ભાગ ૧ વડોદરાથી રેવાડી અને ભાગ-૨ જવાહરલાલ નહેરુ પોર્ટ (JNPT) મુંબઈથી વડોદરા અને રેવાડી-દાદરી ઉપરાંત કેરીડા/બાદલી તુંગલકબાદ-ટિલ્હી સુધીની એકમાત્રી લાઈનનો સમાવેશ થાય છે. ડી.એફ.સી. યોજનાની કુલ લંબાઈ ૫૬૫ કિલોમીટર છે.

- રેવાડીથી દાદરી વિભાગ કુલ ૧૪૫ કિલોમીટર અને વડોદરા થી જે.એન.પી.ટી. વિભાગ ૪૨૦ કિલોમીટરની લંબાઈ ધરાવે છે.
- જંકશન સ્ટેશન: ૬ કોસિંગ સ્ટેશન : ૧૧
- મહત્વના અને મોટા પૂલો: ૧૬૫
- રસ્તા ઉપરના પૂલો (ROADS): ૭૭
- મહત્તમ ચીતિ: ૧૦૦ કિ.મી./કલાક
- એલાઈનમેન્ટ પર સાર થાય છે: મહારાષ્ટ્ર, ગુજરાત, રાજસ્થાન, હરિયાણા, ઉત્તર પ્રદેશ તથા દિલ્હી.
- જિલ્લાઓનો સમાવેશ : ૧૪



પર્યાવરણ અને સામાજિક અસરોના અંદાજ: ભારતના કાયદા મુજબ રેલ્વે અને પુલોની ભાંધકામ યોજનાઓ માટે પર્યાવરણીય અસરોનો અભ્યાસ (EIA) કે પર્યાવરણીય મંજૂરી (EC) મેળવવાની આવશ્યકતા નથી, તેમ છતાં ડી. એફ.સી. યોજનાનું કંઈ, સ્વભાવ અને પ્રવૃત્તિઓનો વ્યાપ જોતાં પશ્ચિમ માર્ગના કેન્ઝ-૨ માટે સંભવિત નકારાત્મક પર્યાવરણીય અસરો નીવારવા પર્યાવરણ વ્યવસ્થાપન યોજના (EMPP) તથા પર્યાવરણીય ટેમ્પેટમ યોજના (EMoP) સાથે વિગતપૂર્વક ઈ.એસ. આઈ. એ. હાથ ધરાવેલ છે.

ઈ.એસ.આઈ.એ. અભ્યાસના ચોક્કસ હેતુઓ છે: * પશ્ચિમ માર્ગના કેન્ઝ-૨ ના લીધે થનાર પર્યાવરણીય અને સામાજિક અસરોને ઓળખવી અને અંદાજવી તથા તેના નિવારણ, સંચાલન અને નિયમન માટે ચોક્કસ પગલાં લેવા જેથી તે અસરોને લઘુત્તમ કે ઠીક કરી શકાય.

* ઓળખાયેલી અસરોને નિવારવા અને યોગ્ય સંચાલન અને ટેમ્પેટમ વ્યવસ્થાપન ગોઠવી અસરકારક અમલીકરણ કરવા, તાંત્રિક તથા આર્થિક રીતે સંભાવના સાથે ઈ.એમ. પી તથા ઈ. એમ.ઓ.પી.ની રચના તથા અમલવારી કરવી.

* ઈ.એમ.પી.EMPP તથા ઈ.એમ.ઓ.પી. EMoP ના અસરકારક ટેમ્પેટમ, નિગરાની અને અમલીકરણ માટે યોગ્ય વ્યવસ્થાતંત્ર સૂચવવું. ઈ.એસ.આઈ.એ. અભ્યાસમાં પ્રદુષણ નિયંત્રણ અભ્યાસ, કુદરતી પર્યાવરણીય અભ્યાસ, સામાજિક અસર અધ્યયન, લોક સંવાદ, અસર ઓળખ તથા અંદાજ, નિવારક પગલાંઓની તૈયારી તથા ઈ.એમ.પી. અને ઈ.એમ.ઓ.પી.નો સમાવેશ થાય છે.

સંભવિત પર્યાવરણીય અને સામાજિક અસરો:

આ પરિયોજનાના કારણે રેલમાર્ગની આસપાસ કેટલીક પર્યાવરણીય અને સામાજિક અસરો થાય તેવી છે અને DFCCII/MOR અનિવાર્ય અસરોને ઘટાડવા અને નિવારવામાં કટિબદ્ધ છે.

- કેટલાક રહેણાંક વિસ્તાર અને સંવેદનશીલ યાજ્ઞો રેલવે માર્ગની નજીક હશે જેને ધોવાટ અને કોપનની અસર થશે. તે માટે જે તે વિસ્તારમાં તેને નિવારવાના યોગ્ય પ્રગલ્હો કાષ્ઠ ધરવામાં આવશે.
- રેલ માર્ગમાં વચ્ચે આવતી નદીઓ ઉપર પુલ બાંધવાના હોવાથી બાંધકામના તબક્કા દરમ્યાન નદીઓના પાણીને અંધારા અસર થશે. બાંધકામ દરમ્યાનના ગંદાપાણીની વચાધીગ્ય વ્યવસ્થા કરવામાં આવશે.
- કેટલીક જગ્યાએ જંગલના કેટલાક ખૂબ નાના વિસ્તારમાંથી રેલ માર્ગ પસાર થાય છે, ઉપરાંત ROW ની આસપાસ વૃક્ષાટોપક્ષની વ્યવસ્થા કરવામાં આવશે.
- આ રેલ માર્ગ માર્ગ સંજ્ઞા ગોંપી નેશનલ પાર્ક અને તુંગાદેશ્વર અભ્યાર્થવના બહારના વિસ્તારમાંથી પસાર થાય છે. તેથી જંગલી પ્રાણીઓનો સ્થળાંતરનો રસ્તો આ પરિયોજનાના અમલીકરણથી રોકાઈ જવો ન જોઈએ.
- જમીન ત્રણાઈના કારણે ખેતુઓ તેમની જમીન ગુમાવવી પડશે. આમ છતાં રેલમાર્ગ અને ROW એવી રીતે ડીઝાઈન કરવામાં આવશે કે જેથી શક્ય તેટલું આછું વિસ્થાપન કરવું પડે. માટા પાયા પર અનિચ્છિક પુનર્વાસ ન કરવો પડે તે માટે જ ડીટુર રેલમાર્ગની રચના કરવામાં આવી છે. બીજી તરફ કેટલાક માલિકીહક્ક ન ધરાવતા હોય તેવા લોકો જે રેલમાર્ગની સમીપર રહે છે તેમની સાથે પણ જ્યાં સમીપર રેલ લાઈન થશે ત્યાં ઘર્ષણમાં ઉત્તરવાનું થશે. જે લોકો આખા કારણે જમીન, ધર, કે કેટલાક માળખાઓ ગુમાવશે તેઓને કાયદાની મર્યાદામાં રહીને પુરતું વળતર ચૂકવવામાં આવશે.

પર્યાવરણીય વ્યવસ્થાપન આયોજન (EMP) અને પર્યાવરણીય દેખરેખ આયોજન (EMOP)

- ઈ.એમ.પી.માં મુખ્યત્વે નીચેની જરૂરિયાત છે
- નિવારણના પ્રગલ્હોનું અમલીકરણ
- નિવારણના પ્રગલ્હોના અમલીકરણની દેખરેખ
- નિર્દિષ્ટ સંસ્થાઓને રિપોર્ટ
- નિવારણના પ્રગલ્હો માટે અંદાજપત્રમાં ફાળવણી
- નિવારણના પ્રગલ્હોના અમલીકરણ માટે સંસ્થાકીય મળખું.
- પર્યાવરણીય દેખરેખ આયોજનમાં મુખ્યત્વે નમૂનાના વિસ્તારના ધ્વનિ સોનો, કોપન સ્તર, પાણીની ગુણવત્તા અને કુદરતી પર્યાવરણનો સમાવેશ થાય છે. પરિયોજનામાં આવતા મહત્વના અળખો જેવા કે બાંધકામની સાઈટ, શ્રામ્ય વિસ્તાર, વગેરેના બાંધકામ દરમ્યાન અને કાર્ય-વચન દરમ્યાન નમૂનાઓ એકત્રિત કરવામાં આવશે.



- વધુ માલિની માટે સંપર્ક કરો:
- AGM-રેવાડી-દાદરી પ્રોજેક્ટ ઓફિસ-૪થો માળ, મેટ્રો સ્ટેશન બિલ્ડીંગ, પ્રગતિ મેદાન, નવી દિલ્હી-110001
- ચીફ પ્રોજેક્ટ મેનેજર-વડોદરા. 13-18 10-12 પનોરમા કોમ્પ્લેક્સ 3 જે માળે અલખપુરી-વડોદરા-૭
- ચીફ પ્રોજેક્ટ મેનેજર:- મુંબઈ ૭મો માળ, ન્યુ એશીની-સ્ટેટીવ બિલ્ડીંગ, સેન્ડલ રેલ્વે ડી.એન સી. મુંબઈ-૪૦૦૦૦૧
- ચીફ પ્રોજેક્ટ મેનેજર-સુરત ૪ થો માળ, અરબ-1 ઈસ્ટ્રીકેન મોલ નજીક, કુમ્હત સી. પીપલોટ સુરત. ૩૯-૫૦૦૭

Email Address dfc-phase2@gmail.com

માલવહન સમર્પિત
રેલ્વે માર્ગ યોજના
ફેઝ-૨ ના વિકાસ માટે

લોક સંવાદ બેઠક



રેલ્વે મંત્રાલય, ભારત સરકાર
તથા
ડીડીકેટ્સ ફેઈટ કોરીડોર કોર્પોરેશન
ઓફ ઈન્ડિયા લીમીટેડ

[Handout: Marathi]**समीक्षित मालवाहतूक जोडमार्ग प्रकल्प (फेज-२)
विकाससाठी जनसभेचे आयोजन.**

रेल्वे मंत्रालयाच्या प्रशासकिय नियंत्रणातर्गत विशेष रेल्वे प्रकल्प भारतीय समर्पित मालवाहतूक जोडमार्ग निगम मनी (DFCCIL) सुरू करण्यात आला आहे.

जनसभेचा उद्देश :-

या जनसभेमध्ये समीक्षित मालवाहतूक कार्यक्षेत्र प्रकल्पाच्या बाबतचा आढावा घेण्या वेगळे असेल त्याबाबत प्रकल्पाच्या विकासासाठी पर्यावरणीय कार्यक्षेत्राच्या मर्यादेच्या अंतर्गत जनतेकडून सल्ला व विचार जाणून घेण्यासाठी जनसभेचे आयोजन करण्यात आले आहे.

मुख्य उद्देश :-

- सर्वसामान्य जनतेच्या जीवनावर होणारे परिणाम समजून त्याचा विकास करणे.
- प्रकल्पामुळे सामाजिक आणि पर्यावरणीय बऱ्या / वाईट परिणामांची माहिती करून घेणे.
- प्रकल्पामुळे सामाजिक आणि पर्यावरणीय समस्यांबाबतच्या भागधारकांच्या प्रश्नांना जनसभेच्या माध्यमातून सल्ला व विचार एकत्रित करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे.

सर्वसाधारण सुविधा :-

पश्चिमी कार्यक्षेत्राच्या समीक्षित मालवाहतूक जोडमार्ग प्रकल्प दोन टप्प्यात वेगळित करण्यात आला आहे. पहिल्या टप्प्यात बडोदा ते रेवाडी आणि दुसऱ्या टप्प्यात मुंबईच्या जवाहरलाल नेहरू पोर्ट (JNPT) ते बडोदा आणि रेवाडी ते दादरी जोडण्यात येणार आहे. तसेच फरीदाबाद ते दिल्लीतील तुबलकाबाद फ्रंट एकेरी मार्गाचेही काम करण्यात येणार असून संपूर्ण प्रकल्पाच्या 565 कि. मी. च्या जोडमार्गाचे काम करण्यात येणार आहे. रेवाडी ते दादरी दरम्यान 145 किमी आणि बडोदा ते JNPT दरम्यान 420 कि.मी. चा समावेश आहे.

- जंक्शन स्टेशन - 6

- क्रॉसिंग स्टेशन - 11

- महत्वाचे आणि मोठे पूल - 165

- रोड ओव्हर पूल (RoBs) - 77

- वेग मर्यादा - 100 कि. मी. प्रति तास

- राज्य - सतर प्रकल्पाच्या माध्यमातून महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, हरियाणा, उत्तर प्रदेश आणि दिल्ली जोडण्यात येणार आहे.

- जिल्हे - 5 राज्यातील 14 जिल्ह्यांचा समावेश



Project Location Map

पर्यावरणीय आणि सामाजिक परिणामांचे (E-SIA) आढावा :-

भारतीय कायद्याच्या अनुसार रेल्वे आणि उड्डाणपूल उधारणी प्रकल्पासाठी कोणत्याही प्रकारच्या पर्यावरणात्मक परिणामांचे आकलन (EIA) आणि प्रभावाची गणना नाही. तरीही समीक्षित मालवाहतूक जोडमार्ग (DES) प्रकल्पाच्या आधारी, नैसर्गिक आणि इतर परिणामाची गणना तशात घेऊन पर्यावरण व्यवस्थापन योजना (EMP) आणि पर्यावरण देखभाल योजना (EMoP) ठरविण्यात आल्या आहेत. ज्यांच्या माध्यमातून पश्चिम कार्यक्षेत्राच्या दुसऱ्या टप्प्यातील कामांचे आकलन करण्यात येणार आहे.

ESIA आकलनाचे महत्वाचे मुद्दे :-

- पश्चिमी कार्यक्षेत्राच्या दुसऱ्या टप्प्यातील कामांबाबत पर्यावरणीय आणि सामाजिक परिणामांचा आढावा घेऊन त्याचे दुष्परिणाम कमी करणे किंवा घेऊ न देणे.
- EMP आणि EMoP अमलीकरीणासाठी तांत्रिक आणि आर्थिक बाबींचा अभ्यास करून त्यावेळेसमात्र दुष्परिणाम होऊ नयेत या साठी देखरेख व व्यवस्थापन करणे.
- EMP आणि EMoP रेल्वे प्रभावी अमलीकरीणासाठी देखरेख व व्यवस्थापन यंत्रणा सुविधा / व उभारणे.
- पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक परिणामां मध्ये प्रदूषण नियंत्रण, नैसर्गिक पर्यावरण, सामाजिक प्रभाव, जनसभा, प्रभावी ओळख व मुल्यांकन, उपाययोजना EMP आणि EMoP तयार करणे यांसारखा सुवावर आश्रयन करण्यात येणार आहे.

संभाव्य पर्यावरणातक आणि सामाजिक परिणाम :

समर्पित मालवाहतूक जोडमार्ग प्रकल्प कार्यान्वीत करताना DFCCIL / MoR यांना काही संभाव्य पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक परिणाम आढळले असून त्यांचा प्रभाव कमी करणे.

● जोडमार्ग उभारणीच्या मार्गाच्या शेजाऱ्या काही रहिवासी विभाग तसेच संवेदनशील बाबी येत असून प्रकल्प उभारणीच्या वेळी होणाऱ्या आवाजाची तीव्रता कमी करण्याचा प्रयत्न करणे.

● जोडमार्ग उभारणी दरम्यान येणाऱ्या नदऱ्यांमधील पाणी दुष्पीत होण्याची शक्यता असल्याने पूलाच्या बांधकामाच्या वेळी संबंधीत भूगातील पाणी काढून घेण्याची सुनियोजित प्रक्रिया राबविणे.

● जोडमार्ग उभारणीच्या काळातील काही भाग हा जंगलांमधून जात असून (ROW) सडर मार्गातील झाडांची गरजेनुसार पूर्णतः किंवा अंशतः छाटणी करणे.

● प्रकल्प उभारणी दरम्यानचा काही मार्ग हा संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यान आणि तुंगेश्वर उभारण्याच्या बाजूने जात असून जोडमार्ग उभारणीच्या वेळी वन्यजीव आणि इतरांना त्यांचा त्रास होणार नाही याची काळजी घेणे.

● प्रकल्प उभारणी दरम्यान जोडमार्गाचा काही भाग संबंधीत शेवक्यांच्या शेतीमधून जात असून श्रुति अधिग्रहण कायद्यानुसार संबंधीत शेतकऱ्यांना तसेच प्रभावित कुटुंबांना स्थलांतरित करणे किंवा संबंधीत व्यक्तींना योग्य ती नुकसानभरपाई देणे.

पर्यावरण व्यवस्थापन योजना (EMP) आणि पर्यावरण देखरेख योजना (EMoP)

- EMP साठी खालील मुद्दे आवश्यक आहेत :
 - उपस्थीजना कार्यान्वित करणे.
 - उपस्थीजनेच्या कार्यान्वयनात देखरेख ठेवणे.
 - संबंधित नियुक्त संस्थेला अहवाल सादर करणे
 - उपस्थीजनेसाठी लागणारी आर्थिक तरतूद करणे
 - उपस्थीजनेसाठी संघटनात्मक संरचनेची आखणी करणे.

● EMoP मध्ये मुख्यत्वे करून आवाजाची तीव्रता, कंपनस्तर, वाण्याची गुणवत्ता, नैसर्गिक पर्यावरण यांचा समावेश आहे. काही महत्वाच्या जागा जसे गाव, बांधकामाच्या जागा, इत्यादी सारख्या ठिकाणी कार्य सुरु असताना वरील सर्व बाबींचे नमुने घेण्यात येतील.



अधिक माहितीसाठी :

AGM - रेवडी - दादरी प्रकल्प कार्यालय : ४ था माला, मेट्रो स्टेशन बिल्डिंग, प्रणती मैदान, नवी दिल्ली - ११०००१
मुख्य प्रकल्प प्रबंधक - बरोदा : १३-१४, १७-१८, पॅनोरमा कॉम्प्लेक्स, ३ रा माला, अलकापुरी, बरोदा - ७
मुख्य प्रकल्प प्रबंधक - मुंबई : ७ वा माला, नवीन प्रशासकीय भवन, मध्य रेल्वे डी एन रोड, मुंबई - ४००००१
मुख्य प्रकल्प प्रबंधक - सुरत : ४ था माला, अर्नेस - १, इस्कॉन मॉलजवळ, दुमास रोड, पिपलोज, सुरत - ३९५००७
ईमेल : dfc_phase2@gmail.com

समर्पित मालवाहतूक जोडमार्ग (DFC) प्रकल्प भाग - २ च्या विकासासाठी जनसभा



भारतीय रेल्वे मंत्रालय आणि भारतीय समर्पित मालवाहतूक जोडमार्ग निगम मर्यादित.

(3) Presentation Materials of PCM (English, Hindi, Gujarati, Marathi)

[Presentation: English]



DEVELOPMENT OF DEDICATED FREIGHT CORRIDOR PROJECT: PHASE 2

ENVIRONMENTAL AND SOCIAL IMPACT ASSESSMENT STUDY

PUBLIC CONSULTATION MEETING (PCM)

RAIGAD DISTRICT

21/09/2011

ABOUT THE OVERALL PROJECT (1)

Project Proponent
MINISTRY OF RAILWAYS,
GOVT. OF INDIA

Project Implementing Agency
DEDICATED FREIGHT CORRIDOR CORPORATION OF INDIA LTD. (DFCCIL)

Dedicated Freight Corridor Corporation of India (DFCCIL) is a Special Purpose Vehicle set up under the administrative control of Ministry of Railways to undertake planning & development, mobilization of financial resources and construction, maintenance and operation of the Dedicated Freight Corridors.



ABOUT THE OVERALL PROJECT (2)

- Dedicated Freight Corridors are proposed to adopt world class and state-of-the-art technology. Significant improvement is proposed to be made in the existing carrying capacity by modifying basic design features. The permanent way will be constructed with significantly higher design features that will enable it to withstand heavier loads at higher speeds. These improvements will allow longer and heavier trains to ply on the Dedicated Freight Corridors.
- In the first phase, DFCCIL will be constructing two corridors – the Western DFC and Eastern DFC- spanning a total length of about 3300 route km. The Western Corridor (Phase 1 & 2) will traverse the distance from Dadri to Mumbai, passing through the states of Delhi, Haryana, Rajasthan, Gujarat and Maharashtra.



LONG TERM OBJECTIVE OF THE PROJECT

- Development of Multiple High Axle Load Freight Corridor has been conceived to facilitate **faster and safer transportation of goods in bulk**
- It is **designed to carry a total freight line in an average of 37.7 million tonnes of cargo in a year 2013-14 which will increase to 140.4 million tonnes in 2033-34.**
- To help in **sustaining and boosting the present trends of growth of economy**
- Create **job opportunities, higher revenues and enhanced household income** and serve public interest



PROJECT SCOPE OF PHASE 2 WESTERN CORRIDOR

Project Area:

- Thane Raigad - Maharashtra
- Vadodra, Bharuch, Surat, Navasari, Valsad – Gujarat
- Alwar- Rajasthan
- Fardabad, Gujraon, Rewari, Palwal, Mewat – Haryana
- Gautam Burdth Nagar - Uttar Pradesh
- Tughlakabad (TKD) – Delhi

Proposed Facilities:

- 2 Terminal Stations
- 6 Junction Stations - JNPT, Kharbao, Gothangam, Pirthala, Dadar, TKD
- 11 Crossing Stations – Nilje, Palghar, Cholvad, Navsari, Joravasan, Sanjali, Varediya, Dharuhera, Mewat and 2 under planning
- 169 Major and Important Bridges; 608 Minor Bridges; 240 RUBs; 77 ROBs and 9 Flyovers

Planned Project Schedules:
ESIA & Resettlement and Rehabilitation Plan (RRP) Studies: Sept 2010 - Dec 2011
Construction of civil works: 2013 - 2016

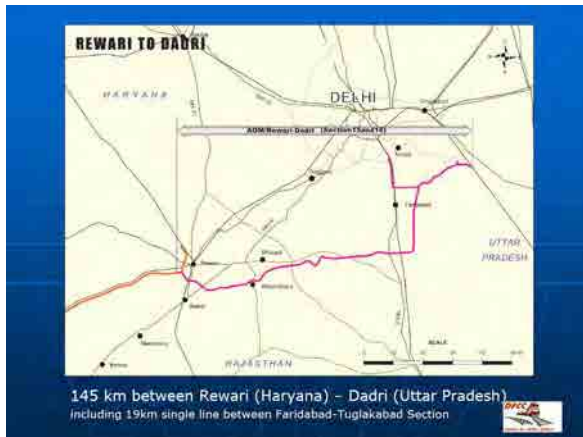


ALIGNMENT OF PHASE-2 WESTERN CORRIDOR

VADODARA TO JNPT



420 km between Jawaharlal Nehru Port (Maharashtra) – Vadodara (Gujarat)



OBJECTIVES OF THE PUBLIC CONSULTATION MEETING

This Public Consultation Meeting (PCM) is being conducted during project planning stage to disclose the results of the Environment and Social Impact Assessment and suggested Mitigation Measures to the public.

Key objectives of the PCM are :

- Dissemination of information on the project in respect to the alignment, schedules and plans.
- To disclose results of the ESIA study.
- To present suggested mitigation measures to the public
- To obtain opinion of the public and to feed-back the same to the planning process of the Project.



OBJECTIVE OF THE ESIA STUDY & OTHER RELATED ACTIVITIES

- To collect environmental & social baseline information in order to identify and assess potential impacts on social / natural environment caused by the project.
- To prepare the Environmental Management Plan (EMP) and Environmental Monitoring Plan (EMoP) for necessary actions to address the potential environmental and social impacts.
- Land acquisition, resettlement & rehabilitation will be studied separately in RRP.



ENVIRONMENTAL IMPACT AND MITIGATION MEASURES (POLLUTION CONTROL)

Type	Expected	ESIA Results	Mitigation Measures
Air Pollution	Minor impact during construction phase	Air quality will improve due to reduction in road freight traffic. Particulate matter would be pre-dominant pollutant affecting air quality in vicinity of construction sites	•Plantation along the DFC line •Proper storage of construction materials •Trucks carrying materials would be covered to prevent spillage •Sprinkling of water •Low emission construction equipment and vehicles •Regular air quality monitoring.
Water Pollution	The water quality could be affected during construction	Runoff of silt and deterioration of water quality during construction and increase in the possibility of water logging	•Design to have minimum destruction of flows. •Prevention of contamination directly to river. •Special storage for chemicals, oil, etc. •Site fencing and silt traps near water bodies

ENVIRONMENTAL IMPACT AND MITIGATION MEASURES (POLLUTION CONTROL)

Type	Expected	ESIA Result	Mitigation Measures
Noise	Major impact near residential areas and sensitive receptors	During construction noise level will increase During the operations of the train the noise level will be between 55 to 71 decibel within ROW	Instruments (during construction) to have mufflers and properly lubricated Construction yard to have vegetative barriers Plantation of trees along both sides of the track Monitoring of noise level at regular intervals
Vibration	The vibration standards will be within the limit of 70 dB	57 to 70 dB (Z axis) at 30 mt and 55 to 69 dB at 50 mt away	Highest standards of track geometry.
Ground Water	No impact	Water for construction will be required	Necessary permission would be obtained from the respective state authorities
Soil	No impact	-----	-----

ENVIRONMENTAL IMPACT AND MITIGATION MEASURES (NATURAL ENVIRONMENT)

Type	Expected	ESIA Results	Mitigation Measures
Flora and Fauna	All trees falling within the ROW will be cut.	-	•Compensatory Plantations •Green Belt development •Local species to be planted
	Forest area encroachment	Forest area will be affected in some parts of Maharashtra and G.B. Nagar	•Path to move in the affected areas to be provided •Damage to mangrove will be avoided
Biodiversity	Minor impact during construction phase	The proposed corridor is not affecting any dense forest area or habitat of endangered species.	-

SOCIAL IMPACT AND MITIGATION MEASURES

Type	Expected	ESIA Results	Mitigation Measures
Land acquisition	Some part of agricultural land will be bifurcated into two due to PAP.	In many instances, the land will be divided into two due to the alignment passing through it.	Adequate compensation will be provided for the entire piece of land as well, if in case it is not being acquired.
Connectivity	The approach roads will be blocked.	Movement will be affected within and across villages and markets.	Construction of : •Flyovers: 9 •ROB: 77 (including reconstruction during parallel section) •RUB : 240 •Bridge : 777
Livelihood	PAPs having small land holdings and no other source of income will be affected.	PAPs losing entire land will lose source of regular income.	Appropriate compensation would be awarded through RRP.

SOCIAL IMPACT AND MITIGATION MEASURES

Type	Expected	ESIA Result	Mitigation Measures
Loss of agricultural land and properties	Due to land acquisition process, substantial number of plots and structures will be affected.	374 villages are affected and 9,209 plots will be acquired. (As per 20E and JM List)	The land and property acquisition would be restricted to bare minimum required.
Rehabilitation and Resettlement	PAPs will lose source of livelihood and settlements	About 49,619 title holders will be affected (As per 20 E and JM List)	Appropriate R&R Policy will be made to ensure rehabilitation of livelihood.
Sensitive Receptor	Public facilities such as school, hospital and religious places may be affected.	About 132 SR will be affected.	Noise barriers to be provided at all critical locations.

SOCIAL AND ENVIRONMENTAL IMPACT IN YOUR DISTRICT

Name of the District	No. of Villages Affected	No of Plots Affected	No of Titleholders
Raigad	41	248	976
Thane	95	1745	13,112
Valsad	37	443	3,003
Navsari	22	416	1,468
Surat	35	655	2,773
Bharuch	29	705	2,918
Vadodra	10	315	815
Rewari	17	703	5,751
Alwar	13	512	3,710
Mewat	19	891	3,050
Gurgaon	9	294	1,630
Palwal	8	706	3141
Faridabad	28	1,421	6,911
G B Nagar	11	110	361
Total	374	9,209	49,619

- ENVIRONMENT MANAGEMENT PLAN**
- The EMP mainly requires the following;
 - Implementation of the mitigation measures
 - Monitoring the implementation of the program.
 - Reporting to the designated institutions
 - Training and capacity building
 - Allocation of budget for the mitigation measures
 - Organizational structures for the implementation of the mitigation measures
 - The EMoP mainly comprises of sampling ambient air quality, ambient and source noise and vibration level, water quality, soil quality and vegetation cover. Sampling will be carried out at all important locations in the project area such as the construction sites and village areas during construction/operation phase.



- AVAILABILITY OF ESIA REPORT AND SUBMISSION OF COMMENTS**
- Draft ESIA Report is available for review by the public in the following disclosed locations:
- DFCCIL Head Office, respective Chief Project Manager (CPM), major stations along the proposed DFC alignment, and respective District Offices from September 17, 2011 onwards.
 - Summary of Draft ESIA in local languages is also available in Sarpanch offices of all the project affected villages along the DFC route from September 17, 2011 onwards.
 - Comments can be submitted to the DFCCIL Head Office or respective CPM offices either by post or through email at dfc.phase2@gmail.com by September 26, 2011.
- Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited (DFCCIL) (Under Ministry of Railways), Fifth Floor, Pragati Maidan, Metro Station Building Complex, New Delhi - 110 001
 - CPM Office Mumbai; 7th Floor, New Administrative Building, Central Railway, D.N. Road, Mumbai - 400 001, Maharashtra
 - CPM Office Surat; 4th Floor, Aruns-1, Near Iscon Mall, Dumas Road, Piplo, Surat - 395 007, Gujarat
 - CPM Office Vadodara; 13-14, 17-18, Panorama Complex, 3rd Floor, R. C. Dutt Road, Alkapuri, Vadodara - 395 007, Gujarat
 - AGM Office Rewari-Dadri; "Star House", First Floor, A-102, Sector-4, Noida, Uttar Pradesh



[Presentation: Hindi]

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर परियोजना चरण-2 का विकास

संयोजन-22 अमरावती (एमआर) प्रखण्ड और कार्ययोजना

चन संवाद सभा

09-09-2011
रेवाड़ी जिला

परियोजना के बारे में (1)

परियोजना प्रस्ताविका
रेल मंत्रालय
भारत सरकार

परियोजना कार्यान्वयन संस्था
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर निगम लिमिटेड (DFCCIL)

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर निगम लिमिटेड रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की योजना एवं विकास विधीय योजना के प्रथम चरण विनियोग, रखरखाव व परियोजना हेतु स्थापित एक विशेष उद्देश्य संस्था है।

परियोजना के बारे में (2)

- भारतभर का जलवायु परिवर्तन के कारण जलसंधि का अभाव महसूस हो रहा है। यह जलसंधि को संतुलित करके पूरा समाप्त करके जल को प्रभावी ढंग से प्रयोग करने में सहायता देना ही हमारा लक्ष्य है।
- भारत सरकार ने DFCCIL को कारिडोर बनाने का निर्देश देकर इसे DFCC के तहत चलाया जायेगा।

परियोजना के दोहराये उद्देश्य

- जल्दी गैरकृषि खाद्य पदार्थों को परिवहन करने के लिए एक सुरक्षित और तेज गति का सुव्यवस्थापित मार्ग बनाने का लक्ष्य है।
- एक वर्ष में पूरे उत्तर में निर्मित एक सुव्यवस्थापित डिपो (DFCCIL) में एक 2000-25 तक 1400 million टन की क्षमता के डिपो का विकास किया जायेगा।
- उत्पत्ति के विकास को बढ़ावा देने के लिए सहायता के रूप में मदद करने के लिए।
- संयोजन-22 प्रखण्ड और आसपास आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के लिए।

पर्यावरणीय प्रभाव और निवारक उपाय (संरचना नियंत्रण)

प्रकार	प्रभाव	ESIA प्रतिपाद	निवारक उपाय
परी	अवश्याय, बर्तन, कचरे, कचरे (Sanitary receptor) में प्रवेश (विशेषकर)	अवश्याय के लक्षण बंद कर (400-420)। ड्रेन के द्वारा प्रभाव को नियंत्रित करें। अवश्याय को ROW में 30 मीटर से अधिक दूरी पर।	अवश्याय (अवश्याय के 2000) (Mufflers) (2000)। अवश्याय को न नियंत्रित करें। (Unshielded) अवश्याय को अवरुद्ध करने के लिए। ड्रेन के बंद कर और नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
पानी	जल का प्रभाव (जल प्रभाव को नियंत्रित करें)	40 से 70 प्रतिशत (Zakel)। जल प्रभाव को नियंत्रित करें। ड्रेन को 30 मीटर दूरी पर।	ड्रेन को बंद कर और नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
वायु	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें	अवश्याय को 20 मीटर से अधिक दूरी पर।	अवश्याय को नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
श्रम	श्रम प्रभाव को नियंत्रित करें		

पर्यावरणीय प्रभाव और निवारक उपाय (प्राकृतिक पर्यावरण)

प्रकार	प्रभाव	ESIA प्रतिपाद	निवारक उपाय
अवश्याय	अवश्याय को नियंत्रित करें	अवश्याय को 20 मीटर से अधिक दूरी पर।	अवश्याय को नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
जल प्रभाव	जल प्रभाव को नियंत्रित करें	जल प्रभाव को नियंत्रित करें।	जल प्रभाव को नियंत्रित करें। जल प्रभाव को नियंत्रित करें।
वायु प्रभाव	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें। वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।

सामाजिक प्रभाव और निवारक उपाय

प्रकार	प्रभाव	ESIA प्रतिपाद	निवारक उपाय
परी	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें	अवश्याय को 20 मीटर से अधिक दूरी पर।	अवश्याय को नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
जल प्रभाव	जल प्रभाव को नियंत्रित करें	जल प्रभाव को नियंत्रित करें।	जल प्रभाव को नियंत्रित करें। जल प्रभाव को नियंत्रित करें।
वायु प्रभाव	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें। वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।
श्रम प्रभाव	श्रम प्रभाव को नियंत्रित करें		

सामाजिक प्रभाव और निवारक उपाय

प्रकार	प्रभाव	ESIA प्रतिपाद	निवारक उपाय
अवश्याय	अवश्याय को नियंत्रित करें	अवश्याय को 20 मीटर से अधिक दूरी पर।	अवश्याय को नियंत्रित करें। अवश्याय को नियंत्रित करें।
जल प्रभाव	जल प्रभाव को नियंत्रित करें	जल प्रभाव को नियंत्रित करें।	जल प्रभाव को नियंत्रित करें। जल प्रभाव को नियंत्रित करें।
वायु प्रभाव	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।	वायु प्रभाव को नियंत्रित करें। वायु प्रभाव को नियंत्रित करें।

आपके जिले में सामाजिक और पर्यावरणीय प्रभाव

जिले का नाम	सामाजिक प्रभाव का मान	पर्यावरणीय प्रभाव का मान	पर्यावरण को संरक्षित
अजमेर	41	248	27%
बांसवाड़ा	95	1245	12.51%
बांधवाड़ा	27	443	3.20%
बाजपुर	22	418	1.46%
बाजपुर	38	655	2.72%
बाजपुर	29	785	1.91%
बाजपुर	30	315	0.81%
बाजपुर	37	705	5.75%
बाजपुर	53	512	3.71%
बाजपुर	26	891	3.05%
बाजपुर	9	294	1.63%
बाजपुर	8	798	3.43%
बाजपुर	28	1,423	9.91%
बाजपुर	11	110	3.61%
कुल	374	9,209	49.61%

पर्यावरण प्रबंधन योजना

- इस योजना के तहत एक एक पर्यावरण को संरक्षित करने के लिए निवारक उपायों का क्रियान्वयन।
- निवारक उपायों के क्रियान्वयन की निगरानी।
- सभी संस्थाओं के तहत नियंत्रित।
- निवारक उपायों के तहत कार्य का अद्यतन।
- निवारक उपायों के क्रियान्वयन के तहत संस्थागत संरचनाओं का निर्माण।

इस योजना में प्रमुख रूप से परिवेश, और एक समय का एक एक को प्रकृतियों एवं प्राकृतिक संसाधनों को संरक्षित करने में पर्यावरण को संरक्षित करने के पर्यावरण को संरक्षित करने के लिए।



ESIA रिपोर्ट की उपस्थिति और दिशानिर्देश जमा करना


यहाँ ESIA रिपोर्ट जमा करने के लिए निर्दिष्ट है कि यह रिपोर्ट 2011 के अक्टूबर में जमा की जाए।
 यह CPM प्रस्ताव, पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण (EIA) रिपोर्ट, पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन द्वारा जारी की जाएगी, जो कि परामर्शदाता के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
 भारतीय ESIA (आ-संसाधन, DFC कॉर्पोरेशन के अंतर्गत) पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
 भारतीय DFCOL के परामर्श पर तैयार की जाएगी। CPM परामर्शदाता के लिए जानकारी के लिए www.dfccil.com पर जाएँ।
 ई-मेल: esia@dfccil.com। फोन: 011-2611-2011। फैक्स: 011-2611-2012।

पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट जमा करने के लिए...

- DFCCIL, भारतीय पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
- DFCCIL कार्यालय, भारतीय पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
- DFCCIL कार्यालय, भारतीय पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
- DFCCIL कार्यालय, भारतीय पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।
- DFCCIL कार्यालय, भारतीय पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव पर्यावरण और सामाजिक प्रभाव रिपोर्ट (ESIA) रिपोर्ट, DFC कॉर्पोरेशन के परामर्श पर तैयार की जाएगी।



[Presentation: Gujarati]



રેલ્વે મંત્રાલય અંતર્ગત
ડેડિકેટેડ ફ્રેઈટ કોર્ડિયોર કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા લીમિટેડ
(DFCCIL)


માલ વહન સમર્પિત રેલ્વે માર્ગનો વિકાસ ફેઝ-૨
 પર્યાવરણ અને સામાજિક અસરોના અંદાજનો અભ્યાસ
 લોક સંવાદ બેઠક

જિલ્લો : વલસાડ
 તારીખ : ૨૬/૮/૨૦૧૧

પરિયોજનાની સમગ્ર ઝાંખી : ૧


- પરિયોજનાના પુરસ્કર્તા
 રેલ્વે મંત્રાલય, ભારત સરકાર.
- પરિયોજનાના અમલમાં મુકનાર એજન્સી,
 ડેડિકેટેડ ફ્રેઈટ કોર્ડિયોર કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા, લિમિટેડ
(DFCCIL)

ડેડિકેટેડ ફ્રેઈટ કોર્ડિયોર કોર્પોરેશન ઓફ ઈન્ડિયા લીમિટેડ એ ભારત સરકારના રેલ્વે મંત્રાલયના વહીવટીય અંકુશ નીચે મુકાબલે એક વિશિષ્ટ વહતુક સેવા છે કે જે પરિયોજનાના આયોજન અને વિકાસ, આર્થિક સંસાધનો ઉભા કરવા, બાંધકામ, પરિયોજનાનું કાર્યાન્વયન અને શ્રાવણથી જેવા કામો હાથ પર લેશે.



ESIA અભ્યાસ તથા અન્ય સંબંધિત પ્રવૃત્તિના હેતુઓ.

- ★ પશ્ચિમ માર્ગના ફેઝ-૨ ના લીધે થનાર પર્યાવરણીય અને સામાજિક અસરોને ઓળખવી અને અંદાજવી તથા તેના નિવારણ, સંચાલન અને નિયમન માટે ચોક્કસ પગલાં લેવા જેથી તે અસરોને લઘુત્તમ કે દુર કરી શકાય.
- ★ ઓળખાવેલી અસરોને નિવારવા અને યોગ્ય સંચાલન અને દેખરેખ વ્યવસ્થાપન ગોઠવી અસરકારક અમલીકરણ કરવા, તારિક્ક તથા આર્થિક રીતે સંભાવના સાથે ઈ.એમ. પી. તથા ઈ. એમ.ઓ.પી.ની રચના તથા અમલવારી કરવી.
- ★ ઈ.એમ.પી.EMP તથા ઈ.એમ.ઓ.પી. EMOપ ના અસરકારક દેખરેખ, નિગરાની અને અમલીકરણ માટે યોગ્ય વ્યવસ્થાતંત્ર સુચવવું.
- ★ ઈ.એસ.આઈ.એ. અભ્યાસમાં પ્રદૂષણ નિયંત્રણ અભ્યાસ, કુદરતી પર્યાવરણીય અભ્યાસ, સામાજિક અસર અધ્યયન, લોક સંવાદ, અસર ઓળખ તથા અંદાજ, નિવારક પગલાંઓની તૈયારી તથા ઈ.એમ.પી. અને ઈ.એમ.ઓ.પી.ની સમાવેશ થાય છે.



પ્રાતિનિધિ પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (પ્રદૂષણ નિયંત્રણ)

અસર	સ્થિતિ	તારણ	નિવારણ પગલાં
કાંચ પ્રદૂષણ	આવ આંધ્રપ્રદેશ તમાકુ સામાન્ય અસર	કાંચની ગુણવત્તા રક્તના પુરનો માલકલન ટ્રેલિંગ પદ્ધતિ સુધરશે.	પી.એસ.સી. લાઈન પાસે કુચારોપણ. આંધ્રપ્રદેશ સામગ્રી બઈ જતાં ટ્રેલિંગ કોંક્રિટમાં આવશે. પાણીનો છટકાવ. ઓટ્ટું ઉત્સર્જન કરતા આંધ્રપ્રદેશ પર્યાવરણીય/પાલનો.
જળ પ્રદૂષણ	નિર્માણતબક્કે સામાન્ય અસર	આંધ્રપ્રદેશના તબક્કે તથા સંબંધિત જળ/ખરાવાના કારણે કાંક્રિટનો જમાવ થવાથી પાણીની ગુણવત્તા ખરાબરશે.	કાંચની ગુણવત્તાની નિયંત્રિત દેખરેખ. પુસ્કાળ કરે તમા તબક્કાને પડાકાવાની ડિઝાઈન. નદીમાં સીધા કાંક્રિટ નાખવા ન થાય તે માટે અટકાવ. સાચાસાચો, આઈલેન સ્ટોરેજ માટે વિશિષ્ટ સંચય. પાણીના ઘોંચા પાસે તમા કાંક્રિટ-કિમ્બને કોંક્રિટની ગવરણો.

પ્રાતિનિધિક પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (પ્રદૂષણ નિયંત્રણ)

અસર	સ્થિતિ	તારણ	નિવારણ પગલાં
શોષક	નિર્માણ તબક્કે સેલોલર વિસ્તાર અને સેલેક્ટીવ વાહકો પર વધુ અસર.	અવાજનું પ્રમાણ આંધ્રપ્રદેશ તબક્કામાં વધુ. દૂરના આવાગમન વખતે અવાજનું પ્રમાણ ૫૫ થી ૭૫ ડેસીબલ વચ્ચે (આર.ઓ. ડબલ્યુમાં રહેશે.)	આંધ્રપ્રદેશ વખતે આનિયંત્રકો વપરાશે અને ધ્વજ-સામગ્રીને ઉજાણ કરાશે. આંધ્રપ્રદેશ વાડાઓની અને બાજુ કુચારોપણ થશે.
કેપન	કેપનનું પોરણ ૭૦ ડેસીબલની સંચાલના સ્તરેશે.	૫૭ થી ૭૦ ડેસીબલ (એડ એક્સિસ) ૩૦ મીટરના અંતરે અને ૫૫ થી ૬૬ ડેસીબલ ૫૦ મીટરના અંતરે.	ડિસ્ક પોરણ પરલવની ટ્રેક જોમટ્ટી
મુગ્ધમ જાણ	કાંઈ અસર નહીં થાય.	આંધ્રપ્રદેશ વખતે પાણીની જરૂર પડશે.	સત્તાવાળાઓ પાસેથી યોગ્ય મંજૂરી મેળવવાશે.
જમીન	અસર થશે નહીં.		

પ્રાતિનિધિ પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (પ્રદૂષણ નિયંત્રણ)

અસર	સ્થિતિ	તારણ	નિવારણ પગલાં
તબક્કાત તમા પ્રાણી સૃષ્ટિ	રક્તના ઉપરના પુલના અંધ કુચો કાઢશે.		આંધ્રપ્રદેશ પાસેની પસંદગી કરી કિચિયાઓ પાસે વિકસાવશે.
		આવાગમન અને નીતખમુક નાનરના કરતાક વિનાસોમાં વન વિસ્તારની કોંક્રિટક આગ અસર પામશે.	
	અનિયંત્રક પર અનિકમણ થશે.	અનિકમણ વાસે કાચાના કુચાનું પ્રમાણ ઘટાડી શકાશે. અનિકમણ માટે સ્વાઈન જાનિના રોપાઓની પસંદગી અનિકમણને અર્થાતિત કરવું.	અસરકલન વિસ્તારમાં રક્તના અસરકામાં આગશે. નિર્માણનું તુક્કાન અસરકામાં.
શબિદ વિવિધતા	આગ અસર	સુવિત રૂલ્સ માટે ગાદા જેવળ વિસ્તાર કે જાણથી પ્રાતિની વસતીન ને અસર કરતી નથી	

પ્રાતિનિધિ પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (પ્રદૂષણ નિયંત્રણ)

અસર	સ્થિતિ	તારણ	નિવારણ પગલાં
જમીન સંપાદન	કાંઈક જમીનના ટુકડા કાઢી જશે જે અસરકારક માટે નકામ થશે	રક્તના કિસ્કાઓમાં અવાજનું અસરકારક વચ્ચેથી કિસ્કાઓમાં પૂરી જમીન માટે યોગ્ય વળતર આપવામાં આવશે.	જમીન સંપાદન નહીં કરવામાં આવે તેવા કિસ્કાઓમાં પૂરી જમીન માટે યોગ્ય વળતર આપવામાં આવશે.
સામાન્ય	અસરકારક રોડને અસરકારક થશે.	સામાન્ય અને જાણકારોમાં જાણ માટેની આગળ પર અસરકારક થશે	વિષયક: ૨૮ કીલોપ આંધ્ર, ૭૭ - રક્તના ઉપરના પુલો, (અમાર જ વિભાગના પુર્નાનમાણ જાય) રક્તના નીચના પુલો-૨ ૬૦ પુલ ૭૭૭
સાંજનારી	આઈટી જમીન પરલવતા અને અન્ય આગક ન પરલવતા અસરકારકોને અસરકારક થશે.	માસની જમી જ જમીન કુચાકાલા લોકો નિર્માણ આગકનું નોંધન નુમાવશે.	આર.આર.પી. કારા યોગ્ય વળતર આપવામાં આવશે.

નોંધ: જમીન સંપાદન પુનર્વાસ અને પુન: સ્થાપનેની અલગ અભ્યાસ અને લોક સંવાદ બેકકો થયેલ છે.
૧૫ પ્રાતિ નિધિક પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (સામાજિક પર્યાવરણ)

પ્રાતિનિધિ પર્યાવરણ અસરો અને નિવારણ પગલાં (પ્રદૂષણ નિયંત્રણ)

અસર	સ્થિતિ	તારણ	નિવારણ પગલાં
મનની જમીન અને મિકેકનને તુક્કાન	જમીન સંપાદન પ્રકિયાને કારણે ઘોડા પ્રમાણમાં ઘોડા અને આંધ્રપ્રદેશ અસરકારક થશે.	૩૭૪ જામોને અસરકારક. ૬,૨૪૭ ઘોડા સંપાદન કરવામાં આવશે (૨૦૪૫ તમા જે.એમ. પાટી પ્રમાણ) કરાશે.	જમીન અને મિલકતનું સંચાલન અને કોંક્રિટ બેકકો કરવું.
પુનર્વાસ અને પુન: સ્થાપન	આંધ્રપ્રદેશ અસરકારકો વસતીઓ અને આવાકનું સાંધન નુમાવશે.	૨૪,૪૧૦ જેલકા સંચાલક વાડાકાં (૨૪૪૪ અને જે અસરકારક પ્રમાણ) અસરકારક થશે.	પુનસ્થાપન તમા આર્થિકિક માટે યોગ્ય પુનર્વાસ તમા પુનસ્થાપન નીતિ પડાશે.
સંચાલકો વાહક	કાળા પોસ્ટીટ અને આર્થિક સ્વલ્પો જેવી જન સુવિધાઓ પર આઈટી અસર.	કાળખન ૧.૩૨ સંચાલકો વાહક અસરકારક થશે.	જાણકારો સંચાલકો આનિયંત્રકો પુન: આવાકમાં આવશે.

તમારા જીલ્લામાં થતી સામાજિક તથા પર્યાવરણીય અસર

કિસ્મતોનું નામ	આવકઅને નાશ	આવકઅને ખર્ચ	આવકઅને પરિવહન
દુધવલ્લ	૪૧	૨૧૬	૫૨૪
ભાવે	૭૫	૧૭૫	૧૩,૧૧૬
વલ્લપાક	૨૭	૧૪૨	૩,૦૦૬
ખાનભાદી	૧૩	૪૧૪	૧,૨૬૬
કુલુદ	૭૫	૪૫૫	૨,૭૭૬
ખરુચ	૨૦	૭૦૫	૧,૭૧૮
વાલિકા	૧૭	૩૧૫	૮૩૫
વેવાડી	૧૭	૭૦૭	૫,૭૫૧
બંધિવર	૧૩	૫૧૬	૭,૭૧૭
મેલાપ	૧૦	૮૦૧	૭,૭૫૦
કુલુદ	૨૮	૪૭૪	૧,૮૭૭
પલવલ	૮	૭૦૪	૩૧૫૧
કલિદામદ	૨૭	૧,૧૧૧	૬,૬૧૧
ગોલમપુલ નગર	૧૧	૧૧૦	૨૬૧
કુલ	૭૭૪	૮૨,૮૭૮	૪૮,૭૧૮

પર્યાવરણ વ્યવસ્થાપન યોજના અને પર્યાવરણ દેખરેખ યોજના

★ પર્યાવરણ વ્યવસ્થાપન યોજના મુખ્યત્વે નીચેની આવશ્યકતા ધરાવે છે.

- નિવારક પગલાંઓનું અમલીકરણ.
- નિવારક કાર્યક્રમના અમલીકરણની દેખરેખ.
- યોગ્ય દર્શાવેલ સંસ્થાઓને અહેવાલ.
- નિવારક પગલાંઓ માટે નાણાંની કાળવણી.
- નિવારક પગલાંઓના અમલીકરણ માટે સંસ્થાકીય માળખું.

• પર્યાવરણ દેખરેખ યોજનામાં મુખ્યત્વે સ્થાનિક હવાના નમૂનાઓ, ધોંધાટ અને કંપનનું પ્રમાણ, પાણીની ગુણવત્તા તથા કુદરતી વાતાવરણનો સમાવેશ થાય છે.

• યોજના વિસ્તારમાં મહત્વના સ્થળો એ નમૂનાઓ લેવામાં આવશે જેમકે બાંધકામ સમય દરમિયાન બાંધકામ સ્થળો તથા ગામ વિસ્તાર.



સુચિત ESIA રિપોર્ટની પ્રાપ્યતા અને સુચનોની રજૂઆત

સુચિત ESIA રિપોર્ટ જાહેર જનતાએ અવલોકન માટે નીચે જણાવેલ સ્થળોએ મળી શકશે.

DFCCIL મુખ્ય ઓફિસ સંબંધિત મુખ્ય પરિવહન મેનેજર (CPM) સુચિત રેલ્વે માંગ (એલાઈનમેન્ટ) પરના મોટા કોંસનો અને સંબંધિત કિસ્મા પ્રવાસલો (તા. ૧૭ મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૧૧).


૧૭મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૧૧ પછી પરિવહનના અસરગ્રસ્ત ગામોની પબ્લિકની ઓફિસમાંથી સુચિત ESIA ના રિપોર્ટના તારણ સ્થાનિક ભાષામાં મેળવી શકાશે. ૧૭મી સપ્ટેમ્બરથી સુચનો, અભિપ્રાયો DFCCIL ની ઓફિસ પત્ર દ્વારા તથા ઈમેલ દ્વારા મોકલી શકાશે.

Email: dfc_phase2@gmail.com

- DFCCIL, Head Office, ૧૭મી માળ, મેટ્રો સેક્ટર વિભાગ, નવી દિલ્હી-૧૧૦૦૦૧ (Tel: ૯૧-૧૧-૨૩૪૫૪૦૦, Fax: ૯૧-૧૧-૨૩૪૫૪૦૧)
- CPM પ્રવલ્ય મુખ્ય: ૭મી માળ, નવું વહીવટી પાલન, સંવલ ૩૭, ડી.બી.સી., મુંબઈ-૪૦૦૦૦૭ (Tel: ૯૧-૨૨-૨૨૬૩૪૧૪; Fax: ૯૧-૨૨-૨૨૬૩૪૧૪)
- CPM પ્રવલ્ય સુરત: ૪ થી માળ સરકાર-૧, ઈસ્ટન મોલ પાર્ક, ડુબલ ડેડ, પીપલોડ, સુરત-૩૯૫૦૦૭ (Tel: ૯૧-૨૬૧-૨૬૩૩૨૫૦; Fax: ૯૧-૨૬૧-૨૬૩૩૨૫૦)
- પીક એજેન્સ મેનેજર-વલોરા: ૧૩-૧૪ ૧૦-૧૮ પલોરમા કોમ્પ્લેક્સ ૩ જે ખાલે અલાપુલી બોટલા-૭ (Tel: ૯૧-૨૬૬-૨૩૨૬૦૨૪; Fax: ૯૧-૨૬૬-૨૩૨૬૦૨૪)
- AGM-વ્યાપી ટ્રાક્ટ એજેન્સ ઓફિસ: ૪૨૭કોર્સ, ૧ થી માળ, એ-૧૦૪, સેક્ટર ૪, રોડ ૩, ઈન્ડસ્ટ્રી (Tel: ૯૧-૧૨૦-૪૩૦૭૨૦; Fax: ૯૧-૧૨૦-૪૧૩૪૫૫૫)



[Presentation: Marathi]



डेडिकेटेड फ्रेट ऑफ डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट - फेज २
पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन अन्वयन

जन संवाद बैठक (PCM)

रायगड जिल्हा

21/09/2011

परियोजने संबंधी (१)

प्रकल्प प्रस्तावक
रेल्वे मंत्रालय
भारत सरकार


प्रकल्प कार्यान्वयन संस्था
डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (DFCCIL)

रेल्वे मंत्रालयाच्या प्रशासकीय नियंत्रणाखाली डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर ऑफ इंडिया (DFCCIL) ची स्थापना करण्यात आली असून त्याच्या माध्यमातून नियोजन व विकास, आर्थिक द्योत वृध्दी, देखरेख आणि दळणवळण इत्यादी मुद्दे समाहित मालवाहतूक जोडमार्ग (DFC) साठी राबविले जाणार आहेत.



परियोजने संबंधी (२)


डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर मध्ये आणितिक दर्जाच्या आणि आपुर्निक तंत्रज्ञानाचा वापर करण्यात येणार आहे. गुळ खरेजतेमध्ये संशोधन करणाऱ्या सध्याच्या दळणवळण क्षमतेमध्ये वाढ करण्यात येणार आहे. मुख्य मार्ग उच्च खरेजत विशेषतांसह निर्माण करण्यात येणार आहे. जेथेकडेन भारत क्षमतेचे वजन अधिक वेगाने वाहण्या वेळ शकेल, या सुधारणांमुळे लांब पल्ल्याच्या आणि जास्त वजन क्षमतेच्या वाहत्यांच्या दळणवळणासाठी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बांधविण्यात येणार आहे.



DFCCILच्या पहिल्या टप्प्यात परिचय DFC व पूर्व DFC असे दोन कॉरिडोर बांधविण्यात येतील. उबाची एकूण लांबी सुमारे ३३०० किलोमीटर असेल. पश्चिमी कॉरिडोर च्या पहिल्या व दुसऱ्या टप्प्यांत द्वादरी ते मुंबई पर्यंतचा मार्ग प्रस्तावित असून तो दिल्ली, इरोनागा, राजस्थान, गुजरात आणि महाराष्ट्र राज्यांमधून जातो.

प्रकल्पाचे दिर्घकालीन उद्देश

- अवजड वस्तू बलद गतीने आणि सुरक्षितरित्या वाहून नेण्यासाठी मल्टीपल ट्रॅप एक्सप्रेस लोड फ्रेट कॉरिडोरची संरचना करण्यात आली आहे.
- २०१३-१४ वर्षांपर्यंत वार्षिक ३७.७५ मिलीव्जन टन वाहून नेण्याचे उद्दीष्ट बाळगण्यात आले असून जे मर्यादा २०३३-३४ पर्यंत १४०.४ मिलीव्जन टनपर्यंत वाढविण्यात येणार आहे.
- विद्यमान अर्ध व्यवस्था वाढवून तिला रथाची आणि सतत वाढविण्याचे उद्दीष्ट बाळगण्यात आले आहे.
- रोजगाराच्या संधी, महसूल वाढविणे आणि परिवारासाठी उत्पन्नाचे साधन तयार करणे असे जाणिताने उद्देश्य राबविण्यात येणार आहेत.



पश्चिमी कॉरिडोर टप्पा - २ चे प्रकल्प क्षेत्र

मूल्य क्षेत्र

- उत्तम, रायगड - महाराष्ट्र
- बडोदा, भंडव, नरसरो, सुरत, बालसाड, गुजरात
- अल्वर - राजस्थान
- फरीदाबाद, सुरास, रवाठी, पंचनत, मेवाड-राजस्थान
- बौध्म वृध्द नगर - उत्तर प्रदेश
- तुपकनगरबाद - दिल्ली

प्रस्तावित सुविधा

- २ टुपेनल स्टेशन
- ६ जंक्शन स्टेशन - जे पन गी गी, खारकाव, मोतकवाव, रोपवा, दादरी, तुपतकनबाद
- ११ कोसोप स्टेशन - नैज्जे, फाल्पर, मोलबाद, नरसरो, मोतकन, राजाजी, खरेदिया, अरुंडा, मेवाड आणि अन्य जेन योजनारुपारुपेन दोन रुकनके
- १६९ 'मगुळ व मालवर्ण पूल, ६०८ जेटे पूल, २४० RuBs, आणि RoBs
- ९ उद्धानपूल

प्रस्तावित मूल्यक्षेत्राचे आवेकाळ

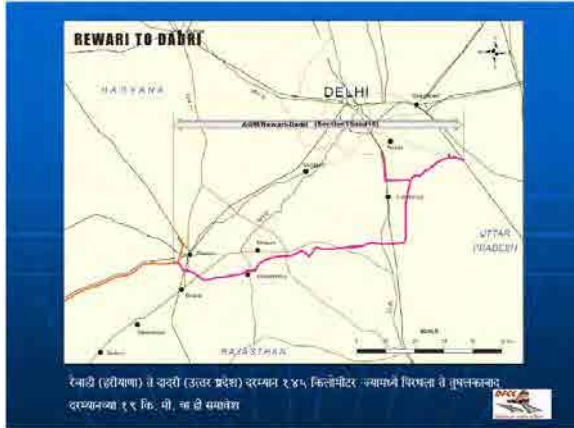
ESIA पुनसंवेदन आणि पुनसंवेदन योजन (RRP) अन्वयन सप्टेंबर २०१० - डिसेंबर २०११
बांधकाम कार्य - २०१३-२०१६



पश्चिमी कॉरिडोर टप्पा २ रीखन



जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (महाराष्ट्र) ते बडोदा (गुजरात) दरम्यान ४२० किलोमीटर



जन संवाद सभेचे उद्देश

जन संवाद सभेचे आयोजन प्रकल्पाच्या निवोजनाच्या टप्प्यात जनतेला पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक प्रभाव गुल्यांकन अध्ययन तसेच जनतेद्वारे सुचविण्यात आलेल्या उपाययोजनांबाबत माहिती देण्यासाठी करण्यात येत आहे.

PCM चे प्रमुख उद्देश :

- प्रकल्पाच्या सुरेख, कार्यकाळ व योजना ई. माहितीचा प्रसार
- ESIA अध्ययनाच्या परिणामांची माहिती देणे.
- सुचविण्यात आलेल्या वर्तमान उपाययोजनांची जनतेला माहिती देणे.
- प्रकल्पाबाबत जनतेकडून सुल्ले व विचार मागविणे आणि प्रकल्पाच्या निवोनत प्रक्रियेत अंतर्भूत करणे.

ESIA अध्ययन आणि इतर संबंधीत उपक्रमांचा उद्देश

- पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक आधार रेषेच्या सुचना एकत्रित करणे जेणेकरून संपाद्य सामाजिक, नैसर्गिक आणि पर्यावरणात्मक प्रभावांचे आकलन होऊ शकेल.
- संपाद्य पर्यावरणात्मक आणि सामाजिक प्रभाव कमी करण्यासाठी पर्यावरण व्यवस्थापन योजना (EMP) पर्यावरण निरीक्षण योजना (EMoP) तयार करणे.
- भूमि अधिग्रहण पुनर्स्थापन आणि पुनर्वसनना अभ्यास करून RRP मध्ये त्याचा वापर वेगवेगळ्या करणे.

पर्यावरणात्मक प्रभाव आणि उपाययोजना (प्रदूषण नियंत्रण)

प्रकार	अवैधिका	ESIA परिणाम	उपाययोजना
वायु प्रदूषण	वायुमयान टप्प्यात वापर करताना	परिष्कारित वायुमयानातून प्रदूषककण बाहेर काढणे हेवैधिका गुणवत्ता वाढवणे. कचराकालील पदार्थ कचराकालीन क्षेत्रातचलित होणे प्रदूषित करणारा मुख्य घटक असतो.	<ul style="list-style-type: none"> DFC वायुमयानातून वायुमयान वायुमयान माहितीचा घोरप रितीत घडवणे वायुमयान वाढून वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान वाढवणे कमी उत्सर्जन करणारी घटकमयुत्री वा वाढवणे इवैधिका गुणवत्तेचे योग्य वा वाढवणे निरीक्षण
जल प्रदूषण	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान प्रदूषित होणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान वाढवणे वायुमयान प्रदूषित होणे (तसेच वायुमयान वाढवणे वायुमयान वाढवणे)	<ul style="list-style-type: none"> जलवायु कमीत कमी प्रदूषित होणे वायुमयान वाढवणे जलवायु कमीत कमी प्रदूषित होणे वायुमयान वाढवणे जल क्षेत्रातून जलवायु कमीत कमी प्रदूषित होणे वायुमयान वाढवणे

पर्यावरणात्मक प्रभाव आणि उपाययोजना (प्रदूषण नियंत्रण)

प्रकार	अवैधिका	ESIA परिणाम	उपाययोजना
अवैधिका	परिष्कारित क्षेत्र वा वायुमयान वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे (तसेच वायुमयान वाढवणे वायुमयान वाढवणे)	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे
जल	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे
वायु	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे

पर्यावरणात्मक प्रभाव आणि उपाययोजना (नैसर्गिक पर्यावरण)

प्रकार	अवैधिका	ESIA परिणाम	उपाययोजना
नैसर्गिक पर्यावरण	परिष्कारित क्षेत्र वा वायुमयान वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे
जल	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे
वायु	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे	<ul style="list-style-type: none"> वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वायुमयान टप्प्यात वाढवणे वायुमयान टप्प्यात वाढवणे

सामाजिक प्रभाव आणि उपाययोजना

प्रकार	वर्गीकरण	ESIA परिणाम	उपाययोजना
भूभाग	शेत जमीनीचा काही भाग शेत तुकड्यांना विभागून काढून आणि PAP चाढी तो पूर्णपणे निष्काढणे हा उपाययोजना	अनेक ठिकाणी आरंभून नंतर ऑडयगांमुळे जमीन नैसर्गिक विभाजन होईल.	अधिकृत नरी झाले नाही तरी संपूर्ण जमीनीसाठी नुकसानभरपाई देण्यात येईल.
सांस्कृतिक स्थान	झाड / कच्चे रस्ते/ पावसाचे नदी आणि काढांपेठेच्या मधील बंद झाली	अतिरिक्त रस्ता-जाणण्याची विन्यास प्रभावित होईल.	उदाहरणार्थ - रु. RoB : ७७ (समाप्त संरक्षकवर्गीत) पुनर्स्थापित करावी (आहे) RuB : २४०. पूर्ण : ७७७
निवासमान	अल्प भूभाग आणि हार उपयोजना घेतल्याने PAP प्रभावित होईल.	संपूर्ण जमीन प्रकल्पामधील काढले - PAP आपण निर्वासित उपयोजना स्थान ठरवून घ्यावी	RRP कट्टर पाय त्वा मावटला नुकसान भरपाई देण्यात येईल.

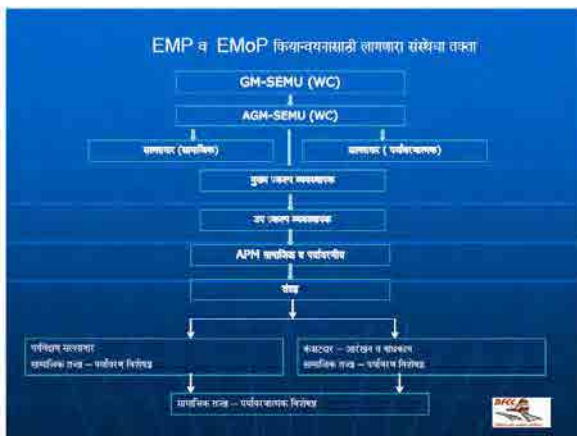
सामाजिक प्रभाव आणि उपाययोजना

प्रकार	वर्गीकरण	ESIA परिणाम	उपाययोजना
शेतजमीन व संपत्तीचे नुकसान	भूमी अभियंत्रणामुळे मोठ्या प्रमाणावर प्लॉट व परे प्रभावित होतील.	२०E आणि JM सुचीनुसार अभिहित होतील.	भूमि व संपत्ती अभियंत्रण. फ्लॉट कमी प्रमाणात करण्यात येईल.
पुनर्वसन आणि पुनर्स्थापना	PAP मुळे जमीन आणि राहण्याच्या जागांपासून अंधित होतील.	सुमारे ४९, ६१९ खातोधारक प्रभावित होतील (२०E आणि JM सुचीनुसार).	पुनर्स्थापना सुमिश्चिता करण्यासाठी R&R निती क्वचित्वा येईल.
संवेदनशील रिसाउटर्स	शाळा, दवाखाने आणि धार्मिक स्थळे, इ. जन्मसूचिका प्रभावित होतील.	सुमारे २३२ SR प्रभावित होतील.	सर्व संवेदनशील स्थळेवर आवाज अवरोधक उपलब्ध करून देण्यात येतील.

सामाजिक आणि पर्यावरणप्रभावकवृष्ट्या प्रभावित जिल्हे

जिल्हा	प्रभावित गावे	प्रभावित घरांत	एकूण जागां
अहमदनगर	41	248	976
अकोला	95	1745	13,112
अंधारा	37	443	3,003
अहमदनगर	22	416	1,468
अहमदनगर	25	655	2,773
अहमदनगर	29	705	2,918
अहमदनगर	10	315	815
अहमदनगर	17	703	5,751
अहमदनगर	13	512	3,710
अहमदनगर	19	891	3,050
अहमदनगर	9	294	1,630
अहमदनगर	8	706	3,141
अहमदनगर	28	1,421	6,911
अहमदनगर	11	110	361
एकूण	374	9,209	49,619

- ### पर्यावरण व्यवस्थापन योजना (EMP)
- EMP साठी खालील गोष्टींची मुख्यत्वेकरून गरज आहे.
 - उपाययोजनांचे कियान्वयन
 - उपाययोजनांच्या कियान्वयनावर देखरेख.
 - नियुक्त केलेल्या संस्थांना अहवाल सादर करणे.
 - प्रशिक्षण आणि कार्यक्षमता वाढविणे.
 - उपाययोजनासाठी आर्थिक तरतूद करणे.
 - उपाययोजनांच्या कियान्वयनासाठी संघटनात्मक संरचना तयार करणे.
 - मध्ये मुख्यत्वेकरून आवाजाची तीव्रता, कंपन स्तर, पाण्याची गुणवत्ता आणि नैसर्गिक वातावरण, मातीची गुणवत्ता आणि वृक्षारोपणा यांना समावेश आहे. बांधकाम / दळणवळण टप्प्यात प्रकल्प क्षेत्रातील बांधकामाची जागा आणि गावे यांसारख्या जागेवर संपर्कीय करण्यात येईल.



ESIA अहवालाची उपलब्धता आणि सल्ले जगा करणे

ESIA अहवाल प्रकल्प दि. १७ सप्टेंबर २०११, सातूर येथील स्थानिक स्वशासन विभागात उपलब्ध आहे. DFCCIL मुंबईला, संपूर्ण प्रकल्प अहवाल: प्रकल्प दि. DEC याद्वारे प्राप्त येणे टप्प्यात आणि संपूर्ण प्रकल्प अहवाल: ESIA अहवाल: आणु दि. १७ सप्टेंबर २०११ पासून प्रकल्प दि. DEC याद्वारे प्राप्त येणे टप्प्यात आणि संपूर्ण प्रकल्प अहवाल उपलब्ध आहे.

अहवाल प्राप्त व मुद्रण: DFCCIL, मुंबईला प्राप्त येणे दि. dfcc.phase2@gmail.com पर दि. २६ सप्टेंबर २०११ पर्याय करणेसाठी नोंद करावी.

अधिक माहितीसाठी खालील पत्ताकात संपर्क करावा:

डीसीसीएल फ्री कॉन्सल्टिंग अँड इन्जीनियरिंग (DFCCIL)
 (एच.एम.ओ), ५ वा मजळ, मेट्रो स्टेशन बिल्डिंग, प्रभाई मंदिर, कवी भिल्ले - ११०००१
 (दोन) ९१-११-२३४५४७०००; फॅक्स: ९१-११-२३४५४७००१
 मुख्य प्रकल्प प्रकल्प - संपूर्ण: १३-१४, १७-१८, संपूर्ण कॉम्प्लेक्स, ३ वा मजळ, आर सी इतर रोड, अहमदनगर, महाराष्ट्र - ४१
 (दोन) ९१-२६५-२३२५०२२; फॅक्स: ९१-२६५-२३२५०२३
 मुख्य प्रकल्प प्रकल्प - मुंबई: ७ वा मजळ, सविन प्रकल्प अहवाल, सहाय रोड वी एन रोड, मुंबई - ४००००१
 (दोन) ९१-२२-२२६३४१८४; फॅक्स: ९१-२२-२२६३४१८४
 मुख्य प्रकल्प प्रकल्प - मुंबई: ४ वा मजळ, अहमदनगर, १, रस्ता मॉडल, मुंबई रोड, विमान, मुंबई - २१५००१
 (दोन) ९१-२११-२६३२५००; फॅक्स: ९१-२११-२६३२५००
 AGM - संचालक - कट्टर प्रकल्प कियान्वयन:
 ४४४ कला, १ वा मजळ, ए-१०२, संपूर्ण - ४, संपूर्ण, उतरात मुंबई
 (दोन) ९१-१२०-४३०७२०; फॅक्स: ९१-१२०-४३०७५४



Attachment II.3.4 Result of PCMs for Draft ESIA

Schedule of PCM

	District	Venue	Date	Language	No.PAPs
JNPT-Vadodara Section					
1	Bharuch District	Panchbati Rajput Chhatralaya	Sept. 30, 2011	Gujarati	56
2	Surat District	Sri Kutch Kadva Patidar Samaj Bhawan	Sept. 12, 2011	Gujarati	72
3	Navsari District	Shri Maharaja Agrasen Sanskritik Hall	Sept. 9, 2011	Gujarati	86
4	Valsad District	Shri Ganesh Hall	Sept. 26, 2011	Gujarati	210
5	Vadodara District	Khetivadi Utpann Bazar	Sept. 14, 2011	Gujarati	56
6	Thane District (Thane, Kalyan, Bhiwandi and Vasai)	Geeta Hall	Sept. 21, 2011	Marathi	94
7	Thane District (Palghar, Dahanu and Talasari)	Lions Club Community Hall	Sept. 20, 2011	Marathi	115
8	Raigad District	Gokhale Sabhagrih & Mangal Karyalaya	Sept. 22, 2011	Marathi	135
Rewari-Dadri Section					
9	Rewari District	Yadav Samaroh Sthal	Sept. 9, 2011	Hindi	152
10	Alwar District	Hotel Rajasthan Heritage	Sept. 10, 2011	Hindi	140
11	Mewat District	Agarwal Dharamshala	Sept. 12, 2011	Hindi	187
12	Palwal District	Abhinandan Banquet Hall	Sept. 14, 2011	Hindi	91
13	Faridabad District	Jaat Bhawan	Sept. 15, 2011	Hindi	108
14	Gurgaon District	Punjabi Dharamshala	Sept. 16, 2011	Hindi	51
15	Gautam Buddha Nagar District	Barat Ghar, Gulaoli	Sept. 17, 2011	Hindi	70

Source: JICA Survey Team

Summary of each PCM

[JNPT-Vadodara Section]

1. PCM in Bharuch

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Why is there so low rate for land compensation?
- Will 77 ROBs be sufficient to cross the track without any difficulty?
- Due to DFC line, many farmers will lose their land. Since, they don't have any other source of livelihood, they are really worried.
- If any revision is made in the compensation policy, they should get the difference.
- The compensation amount should be in total at once and not in parts.
- Suggestions of participants in feedback forms should be duly considered by the appropriate authority.

(2) No. of Participants:

55 men and 1 woman participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Bharuch



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Bharuch

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 56 participants, 53 (95%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	There should be no unsanitary situation near the village due to the Project.	15	29%
2	There should be no impact to the environment of the area.	0	0%
3	Health of people should not be affected by the project	7	14%
4	Compensation amount should be appropriate and realistic	2	4%
5	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	2	4%
6	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	5	10%
7	We should get permanent job in railway	12	23%
8	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	8	16%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Land should also be given in lieu of acquired land.	1	3%
2	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	11	32%
3	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	0	0%
4	A person who will be responsible should be appointed.	0	0%
5	Compensation rate should be proper.	1	3%
6	No conflict among workers from different areas or regions.	11	32%
7	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings	0	0%
8	Since Railway will get profit from the track but villagers whose land is taken will only receive a small amount once. These people should get royalty from the department of railway	8	24%
9	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	1	3%
10	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	0	0%
11	In every village, there should be facilities like banks.	1	3%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	Land given to the villagers should be easily approachable.	12	46%
2	If house comes in between the project, villagers should get proper compensation for that also.	0	0%
3	Land owners should get jobs.	5	19%
4	Rate of compensation should be equal.	0	0%
5	Track should be away from habitation.	1	4%
6	There should be proper protection barriers along the track.	2	8%
7	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	0	0%
8	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	2	8%
9	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	4	15%

Source: JICA Survey Team

2. PCM in Surat

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Why is there no confirmation of money to be given as compensation to farmers since the project is going on for the last two years?
- Will the rate of compensation be equal for all areas?
- The farmers should be given compensation prior to start of construction work.
- Compensation should be four times the market rate.
- There should be no effect to water resources of the village.

(2) No. of Participants:

70 men and 2 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Surat



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Surat

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 72 participants, 43 (60%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	There should be no unsanitary situation near the village due to the Project.	1	3%
2	There should be no impact to the environment of the area.	4	12%
3	Health of people should not be affected by the project.	0	0%
4	Compensation amount should be appropriate and realistic.	3	9%
5	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	12	35%
6	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	2	6%
7	We should get permanent job in railway.	9	26%
8	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	3	9%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Land should also be given in lieu of acquired land.	0	0%
2	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	15	38%
3	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	0	0%
4	A person who will be responsible should be appointed.	3	7%
5	Compensation rate should be proper.	7	18%
6	No conflict among workers from different areas or regions.	1	2%
7	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings.	2	5%
8	Since Railway will get profit from the track but villagers whose land is taken will only receive a small amount once. These people should get royalty from the department of railway.	4	10%
9	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	8	20%
10	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	0	0%
11	In every village, there should be facilities like banks.	0	%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	Land given to the villagers should be easily approachable.	9	53%
2	If house comes in between the project, villagers shall get proper compensation for that also.	0	0%
3	Land owners should get jobs.	3	17%
4	Rate of compensation should be equal.	0	0%
5	Track should be away from habitation.	0	0%
6	There should be proper protection barriers along the track.	1	6%
7	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	1	6%
8	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	1	6%
9	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	2	12%

Source: JICA Survey Team

3. PCM in Navsari

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Will the final measurement be taken in presence of the titleholder?
- What mitigation measures will be taken if project affect seriously to local environment and social aspect?
- Will the rate of compensation be equal for all areas?
- The farmers should be given compensation prior to start of construction work.
- Farmers should be given permanent jobs.
- If the new bill passes in the environment, the difference in the amount of paid compensation should be given to the farmers.

(2) No. of Participants:

80 men and 6 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Navsari



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Navsari

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 86 participants, 57 (60%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	There should be no unsanitary situation near the village due to the Project.	5	7%
2	There should be no impact to the environment of the area.	23	34%
3	Health of people should not be affected by the project.	14	20%
4	Compensation amount should be appropriate and realistic.	17	25%
5	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	2	3%
6	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	3	4%
7	We should get permanent job in railway.	1	1%
8	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	4	6%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Land should also be given in lieu of acquired land.	2	5%
2	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	1	2%
3	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	1	2%
4	A person who will be responsible should be appointed.	14	33%
5	Compensation rate should be proper.	5	12%
6	No conflict among workers from different areas or regions.	0	0%
7	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings.	19	44%
8	Since Railway will get profit from the track but villagers whose land is taken will only receive a small amount once. These people should get royalty from the department of railway.	1	2%
9	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	0	0%
10	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	0	0%
11	In every village, there should be facilities like banks.	0	0%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	Land given to the villagers should be easily approachable.	32	91%
2	If house comes in between the project, villagers should get proper compensation for that also.	0	0%
3	Land owners should get jobs.	1	3%
4	Rate of compensation should be equal.	0	0%
5	Track should be away from habitation.	0	0%
6	There should be proper protection barriers along the track.	0	0%
7	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	0	0%
8	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	0	0%
9	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	2	6%

Source: JICA Survey Team

4. PCM in Valsad

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Why farmers are getting less compensation even for a highly fertile land?
- We have a land near Amul from our forefathers and cost of land is very high. We are losing our land but will you give actual market rate as compensation?
- The farmers should be given compensation prior to start of construction work.
- The DFC line should be away from the habitation.
- Rate of compensation should be according to the new bill.

(2) No. of Participants:

165 men and 45 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Valsad



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Valsad

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 210 participants, 200 (95%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	There should be no unsanitary situation near the village due to the Project.	44	35%
2	There should be no impact to the environment of the area.	29	23%
3	Health of people should not be affected by the project.	5	4%
4	Compensation amount should be appropriate and realistic.	13	10%
5	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	1	1%
6	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	25	20%
7	We should get permanent job in railway.	3	3%
8	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	5	4%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Land should also be given in lieu of acquired land.	35	28%
2	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	43	34%
3	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	2	2%
4	A person who will be responsible should be appointed.	5	4%
5	Compensation rate should be proper.	3	2%
6	No conflict among workers from different areas or regions.	6	5%
7	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings.	4	3%
8	Since Railway will get profit from the track but villagers whose land is taken will only receive a small amount once. These people should get royalty from the department of railway.	14	11%
9	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	6	5%
10	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	7	6%
11	In every village, there should be facilities like banks.	0	0%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	Land given to the villagers should be easily approachable.	60	57%
2	If house comes in between the project, villagers should get proper compensation for that also.	3	3%
3	Land owners should get jobs.	11	10%
4	Rate of compensation should be equal.	1	1%
5	Track should be away from habitation.	23	22%
6	There should be proper protection barriers along the track.	4	4%
7	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	1	1%
8	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	2	2%
9	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	0	0%

5. PCM in Vadodara

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Will the farmers get any extra benefit beside compensation for land?
- What happened to the issues raised and suggestions made during our previous meetings?
- Will there be any industrial development in the area?
- The farmers should be given compensation prior to start of construction work.
- Compensation should be four times the market rate.
- Rate of compensation should be according to the new bill.

(2) No. of Participants:

54 men and 2 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Vadodara



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Vadodara

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 56 participants, 40 (71%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	There should be no unsanitary situation near the village due to the Project.	0	0%
2	There should be no impact to the environment of the area.	11	20%
3	Health of people should not be affected by the project.	0	0%
4	Compensation amount should be appropriate and realistic.	18	32%
5	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	9	16%
6	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	5	9%
7	We should get permanent job in railway.	12	21%
8	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	1	2%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Land should also be given in lieu of acquired land.	8	14%
2	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	20	35%
3	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	0	0%
4	A person who will be responsible should be appointed.	0	0%
5	Compensation rate should be proper.	12	21%
6	No conflict among workers from different areas or regions.	0	0%
7	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings.	1	2%
8	Since Railway will get profit from the track but villagers whose land is taken will only receive a small amount once. These people should get royalty from the department of railway.	1	2%
9	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	5	9%
10	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	10	17%
11	In every village, there should be facilities like banks.	0	0%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	Land given to the villagers should be easily approachable.	2	6%
2	If house comes in between the project, villagers shall get proper compensation for that also.	1	3%
3	Land owners should get jobs.	15	45%
4	Rate of compensation should be equal.	4	12%
5	Track should be away from habitation.	0	0%
6	There should be proper protection barriers along the track.	0	0%
7	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	4	12%
8	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	0	0%
9	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	7	22%

Source: JICA Survey Team

6. PCM in Thane (Palghar, Dahanu and Talasari Sub-District)

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Why is there so much delay in deciding the rate of compensation?
- What is the update in the Dahanu-Vaitarna Bypass?
- Why Kruti Samiti Mahasangh was not included and invited for the meeting?
- Extra compensation should be provided for last 2 years to farmers for not able to cultivate their land due to land acquisition process.
- The rate of compensation should be 4 times the market rate.
- The track should be away from the population and no cracks and damage should be there due to vibration.
- Detailed project report along with map should be provided to each PAP.

(2) No. of Participants:

95 men and 20 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Thane-1



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Thane-1

(4) Analysis of Feedback Forms:

Not available. Though many people filled up feedback forms but they decided not to submit them.

7. PCM in Thane (Thane, Kalyan, Bhiwandi and Vasai Sub-District)

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- Why in the list only 23 ft land is listed where as more than 100 ft of land is acquired?
- Will the farmers get double of Rs 3000 i.e. Rs 6000 as mentioned in the GR copy of RRP?
- When will the affected people get job and proper resettlement?
- The villagers should get job and proper resettlement prior to start of construction.
- Job offered by the Govt. should be permanent and according to the qualification.
- The track should be away from the population.
- Some development and progress work should be done in the affected area and some help should be given to women so that they could stand on their feet.
- Compensation should be given soon with 3 years interest where cultivation could not be carried out.

(2) No. of Participants:

85 men and 9 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Thane-2



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Thane-2

(4) Analysis of Feedback Forms:

Not available. Though many people filled up feedback forms but they decided not to submit them.

8. PCM in Raigad

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- When will the project complete?
- Will passenger trains also pass from the village?
- What is the rate of compensation? When will we get it?
- Govt. jobs should be provided to the people who are affected from the project.
- Passenger trains should also go from their village.
- The rate of compensation should be same for all areas.
- During measurement, authorized government persons should be there so that this time there no confusion and problem.

(2) No. of Participants:

126 men and 9 women participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Raigad



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Raigad

(4) Analysis of Feedback Forms:

Not available. Though many people filled up feedback forms but they decided not to submit them.

[Rewari-Dadri Section]

9. PCM in Rewari

(1) Queries and Suggestions:

Major queries and suggestions made by the participants during the Q&A session are as follows-

[Environment & Socio-Economic Issues]

- How electricity and underwater supply affected by the project be restored?
- What will be the width of the track?
- Will metro run from their village?
- When will the villagers get the job promised by the Government?
- Land should be given to those whose land is to be acquired.

(2) No. of Participants:

152 men and no woman participated in the PCM.

(3) Photographs:



Source: JICA Survey Team

Photo 1 PCM in Rewari



Source: JICA Survey Team

Photo 2 PCM in Rewari

(4) Analysis of Feedback Forms:

Out of 152 participants, 115 (76%) filled up the feedback form. Most participants did not give response to all the questions in the feedback form. Most people mentioned largely about issues related to compensation.

[Suggestions for environmental issues]

Table 1: Classification of Responses for the Environmental Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses*	Percentage
1	There should be no impact to the environment of the area.	11	17%
2	Health of people should not be affected by the project.	8	12%
3	Compensation amount should be appropriate and realistic.	7	11%
4	Such techniques should be used that minimize noise pollution.	4	6%
5	Minimum trees should be cut for the project. More and more trees should be planted near the track and proper care should be taken.	30	48%
6	We should get permanent job in railway.	2	3%
7	Affected tube wells and bore wells should be restored by the railway department.	2	3%

Note: *Nearly 40% of feedback forms were blank

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for social issues]

Table 2: Classification of Responses for the Social Issues

Sl. No.	Type of Responses for Social Issues	No. of Responses	Percentage
1	Person whose land is being acquired should get job in the railway department.	22	38%
2	There should be no harm to the environment, health issues must be taken into consideration, and there should be no littering due to the project.	4	7%
3	A person who will be responsible should be appointed.	6	10%
4	Compensation rate should be proper, like the rates in Noida.	13	23%
5	Appropriate compensation should be given for any kind of destruction to any government or public buildings.	5	9%
6	All residual land which is of no use to the farmers should be acquired at the same rate of compensation.	1	2%
7	Villagers should get some kind of aid from the govt. such as job etc, so that they could earn some livelihood.	3	5%
8	The alignment of the track should be little away from the village.	2	3%
9	The rate of compensation should be same for all.	2	3%

Source: JICA Survey Team

[Suggestions for other issues]

Table 3: Classification of Responses for the Other Issues

Sl. No.	Type of Responses	No. of Responses	Percentage
1	If house comes in between the project, villagers should get proper compensation for that also.	3	3%
2	Land owners should get jobs.	26	29%
3	Rate of compensation should be equal.	32	36%
4	Track should be away from habitation.	3	3%
5	There should be proper protection barriers along the track.	1	1%
6	Government should try to save the water resources such as tube wells and bore wells, if they can't then alternative solution for the problem.	14	15%
7	Environment should not be harmed and more tree plantation should be done.	5	5%
8	Proper roads should be provided to the villagers and no road shall be closed.	1	1%
9	Every villager whose land is being acquired should get an alignment map showing the details of the land to be acquired.	7	7%

Source: JICA Survey Team