

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b> <b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
---	-------------------------

## कार्यकारी सारांश (Executive Summary)

यह अध्याय **EIA** रिपोर्ट के निष्कर्षों का संक्षेप में वर्णन करता है और परियोजना क्षेत्र के सभी पर्यावरणीय पहलुओं को कमबद्ध ढंग से संक्षेप में सभी अध्यायों में प्रस्तुत करता है। परियोजना पृष्ठभूमि निम्न है :-

### परियोजना

उत्तर प्रदेश सरकार ने जेवर में एक ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट के विकास की परिकल्पना की है। एक एयरपोर्ट का विकास एक औद्योगिक क्षेत्र (शहरी केंद्रों सहित) के विकास के लिए प्रमुख कारकों में से एक है और इसके द्वारा अर्थव्यवस्था में उल्लेखनीय बहुगुणीय प्रभाव डालने की संभावना है। अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन (International Civil Aviation Organization-ICAO) द्वारा विमानन क्षेत्र में आउटपुट एवं रोजगार गुणक का अनुमान क्रमशः 3.25 एवं 6.10 लगाया है। इसका तात्पर्य है कि हवाई परिवहन पर खर्च किए गए प्रत्येक 100 रुपये पर, 325 रुपये का लाभ देता है, और हवाई परिवहन में हर 100 सीधी नौकरियों के परिणामस्वरूप अर्थव्यवस्था में 610 नौकरियां सृजित होती हैं।

एयरपोर्ट विकास परियोजना की संकल्पना पहली बार 2004 में की गई थी और एल एंड टी रैम्बोल कंसल्टिंग इंजीनियर्स द्वारा तकनीकी-आर्थिक व्यावहारिकता रिपोर्ट (Tecno Economic Feasibility Report-TEFR) तैयार की गई थी जिसे बाद में 2008 में संशोधित किया गया था। अब जेवर में ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट के विकास के लिए यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (YEIDA) को दायित्व दिया गया है। यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण ने टीईएफआर के संशोधन के लिए प्राइसवाटरहाउस कूपर्स प्राइवेट लिमिटेड के नेतृत्व में एक ब्यदेवतजपनउ नियुक्त किया है। उत्तर प्रदेश शासन द्वारा यमुना एक्सप्रेसवे औद्योगिक विकास प्राधिकरण को नागरिक उड्डयन निदेशालय (Directorate of Civil Aviation) की ओर से भू-अधिग्रहण एवं विकास संबंधी कार्यवाही करने हेतु छवकंस |हमदबल नियुक्त किया गया है। वर्तमान रिपोर्ट केवल चरण I और II के लिए है यानी निर्दिष्ट यातायात (30 एमपीपीए) और कार्गो टनगेज (1 एमटीपीए) के लिए।

पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा अधिसूचना दिनांक 14 सितंबर 2006 और संशोधित अधिसूचना दिनांक 1 दिसंबर 2009 द्वारा एयरपोर्ट परियोजनाओं के लिए पूर्व पर्यावरण मंजूरी (ईसी/ EC) को अनिवार्य कर दिया है। सभी शिप ब्रेकिंग यार्ड जिसमें शिप ब्रेकिंग यूनिट, हवाई अड्डे, सामान्य खतरनाक अपशिष्ट उपचार, भंडारण और निपटान सुविधाएं, पोर्ट और बंदरगाहों, एरियल रोपवे, सीईटीपी, सामान्य नगर ठोस अपशिष्ट प्रबंधन सुविधा, भवन/निर्माण परियोजनाएं, टाउनशिप और क्षेत्र विकास परियोजनाएं भी शामिल हैं, से संबंधित परियोजनाओं के लिए पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, भारत सरकार की विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति (Expert Appraisal Committee) की 31 वीं बैठक जो 29 से 30 मई, 2018 को आयोजित की गई, के दौरान, परियोजना पर विचार किया गया था और टीओआर (Term of Reference-TOR) को पत्र संख्या एफ.एन.10-31/2018-आईए-III दिनांकित 12 जून, 2018, के अनुसार अंतिम रूप दिया गया था। वर्तमान रिपोर्ट ग्रीनफील्ड 'जेवर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे' चरण I और II, जिला गौतमबुद्धनगर, उत्तर के विकास के लिए तैयार, एक ड्राफ्ट ईआईए (EIA) रिपोर्ट है जो टीओआर (TOR) द्वारा जारी और ईआईए (EIA) अधिसूचना 2006 के आधार पर संशोधन के साथ तैयार की गई है। यह रिपोर्ट जन सुनवाई आयोजित करने के लिए यूपी प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को प्राप्त करायी जाएगी।

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश	

### परियोजना उन्नायक (Project Proponent)

परियोजना उन्नायक नागरिक उड्डयन निदेशालय, उत्तर प्रदेश सरकार है। नागरिक उड्डयन निदेशालय (Directorate General of Civil Aviation- DGCA) नागरिक उड्डयन मंत्रालय के तहत नागरिक उड्डयन के लिए भारतीय सरकारी नियामक निकाय है। यह निदेशालय विमानन दुर्घटनाओं और घटनाओं की जांच करता है। इसका मुख्यालय सफदरजंग एयरपोर्ट के विपरीत, श्री अरबिंदो मार्ग नई दिल्ली में स्थित है।

दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, बेंगलोर, हैदराबाद, तिरुवनंतपुरम, भोपाल, लखनऊ, पटना, भुवनेश्वर, कानपुर, गुवाहाटी और पटियाला में डीजीसीए के चौदह क्षेत्रीय उड़न योग्यता ऑफिस (Regional Airworthiness Offices- RAO) हैं। इसमें दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता और हैदराबाद में स्थित पांच क्षेत्रीय वायु सुरक्षा कार्यालय भी हैं। इसमें बेंगलोर में एक क्षेत्रीय अनुसंधान और विकास कार्यालय और पुणे में ग्लाइडिंग सेंटर भी शामिल है।

### परियोजना स्थल:

1,334 हेक्टेयर क्षेत्र में फैले हुए, हवाई अड्डे के लिए प्रस्तावित साइट **28°10'09.87"N** अक्षांश और **77°38'20.41"E** अक्षांश पर उत्तर प्रदेश के गौतम बुद्ध नगर जिले में जेवर गांव के उत्तर में स्थित है। यमुना एक्सप्रेसवे परियोजना स्थल से लगभग 700 मीटर की दूरी पर स्थित है। साइट आईजीआई हवाई अड्डे से लगभग 70 किमी दूर है। प्रोजेक्ट साइट का विवरण तालिका ई .1 में दिया गया है।

तालिका ई -1: साइट स्थान का विवरण

मानक	विवरण			
गांव:	: दयानतपुर, रन्हेरा, बनवारीबास, किशोरपुर, रोही, पारोही, कुरेब			
तहसील:	: जेवर			
जिला:	: गौतमबुद्ध नगर			
समन्वय:		<b>अंक (Point)</b>	<b>अक्षांश (Latitude)</b>	<b>देशांतर (Longitude)</b>
		A	28°11'06.70"N	77°34'30.04"E
		B	28°11'07.64"N	77°35'54.48"E
		C	28°10'30.77"N	77°38'29.81"E
		D	28°10'09.87"N	77°38'20.41"E
		E	28°09'52.22"N	77°38'27.71"E
		F	28°09'22.70"N	77°38'16.13"E
		G	28°09'53.23"N	77°35'36.02"E
		H	28°10'05.62"N	77°34'42.85"E
पहुंचने का मार्ग:	: हवाई अड्डे के लिए मुख्य पहुंच मौजूदा यमुना एक्सप्रेस वे के समानांतर प्रस्तावित 100 मीटर चौड़ी सर्विस रोड से प्रदान की जाएगी			
जिला मुख्यालय:	: ग्रेटर नोएडा 33 किमी एनएनडब्ल्यू	33 किमी	NNW	
निकटतम शहर / शहर:	: ग्रेटर नोएडा	33 किमी	NNW	
निकटतम रेलवे स्टेशन:	: सिकंदरपुर रेलवे स्टेशन	61 किमी	NE	
निकटतम हवाई अड्डा:	: आईजीआई हवाई अड्डा दिल्ली	61 किमी	NW	

स्रोत: जेवर में टीईएफआर एयरपोर्ट

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b> <b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
---	-------------------------

एयरपोर्ट को, मिश्रित बेड़े (Mixed Fleet) को पूरा करने के लिए डिजाइन किया जाएगा, जिसमें एटीआर (ATR), बोइंग 737, बोइंग 747, बोइंग 777 और एयरबस 380 शामिल हैं। परियोजना के मुख्य बिन्दु तालिका ई .2 में दिए गए हैं।

**तालिका ई –2: परियोजना मुख्य बिन्दु**

मद	मानक	
विकास का क्षेत्र	1334 Ha.	
प्रस्तावित बिल्ट-अप क्षेत्र (एम 2)	<b>सुविधा</b>	<b>बिल्ट-अप क्षेत्र (एम 2)</b>
	प्रथम टर्मिनल बिल्डिंग	90,000
	कार्गो टर्मिनल बिल्डिंग	70,000
	दूसरी टर्मिनल बिल्डिंग	90,000
	फायर स्टेशन	5,000
	पावर सब-स्टेशन	3,500
	नेविगेशन ऐड बिल्डिंग	2,000
	एटीसी (ATC)	3,000
	प्रशासनिक ब्लॉक	12,000
<b>प्रमुख विशेषताएं</b>		
<b>चरण I</b>	<b>चरण II</b>	
• कोड 'F' के लिए रनवे 4150 x 60	• कोड 'F' के लिए रनवे 3,900 x 60	
• समांतर अंत से अंत तक Taxiway	• दूसरे रनवे के लिए Taxiway के समानांतर अंत से अंत तक	
• पहले 2750 व्यक्तियों के लिए टर्मिनल बिल्डिंग क्षमता	• 5 (Code E) अतिरिक्त (Additional bays) विमानों को समायोजित करने की क्षमता के साथ 27 अतिरिक्त बे (2 Code E और 25 Code C) के लिए Apron विस्तार।	
• फायर स्टेशन (श्रेणी – 9)	• टर्मिनल बिल्डिंग, अतिरिक्त 2750 व्यक्तियों की उच्चतम क्षमता	
• एयर ट्रांफिक कंट्रोल बिल्डिंग	• द्वितीय रनवे (Second Runway) के लिए श्रेणी 10 दो फायर स्टेशन और दो सबस्टेशन का उच्चीकरण।	
•		
• अलगाव बे ¼Isolation Bay½	• कार्गो टर्मिनल बिल्डिंग का विस्तार (20,000 वर्गमीटर)	
• कार्गो टर्मिनल बिल्डिंग (50,000 वर्गमीटर)	• ई एंड एम सुविधाएं (E & M Facilities)	
• संपत्ति का चाहरदीवार (Property Boundry Wall)		
• ऊर्जा भवन ¼Energy Building½		
• ई एंड एम सुविधाएं (E & M Facilities)		

स्रोत: जेवर में टीईएफआर एयरपोर्ट

**भूमि की आवश्यकता:**

वर्तमान में भूमि उपयोग में बस्तियां और कृषि क्षेत्र शामिल हैं। भूमि में षासकीय और कलेक्टर कार्यालय भूमि भी शामिल है। हवाई अड्डे के क्षेत्र में आने वाले मौजूदा बस्ती और संरचना को किसी भी ध्वस्तीकरण कार्य से पहले पुनर्स्थापित किया जाएगा। भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्व्यवस्थापन अधिनियम (आरएफसीटीएलएआरआर) 2013 और उ0प्र0 भूमि अर्जन पुनर्वासान और पुनर्व्यवस्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकारी नियमावली 2016 में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता के अधिकार, के प्रावधानों के अनुसार जिला प्रशासन द्वारा किया जा रहा है।

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
<b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	

### **जल आवश्यकता:**

संचालन चरण (Operation Phase) के दौरान पानी की दैनिक खपत लगभग 17267.5 केएलडी होगी जिसमें से 3040.8 केएलडी ताजे पानी की आवश्यकता होगी। ऑपरेशन और निर्माण चरण के दौरान परियोजना के लिए पानी जेवर वितरक (Jewar Distributory) और ग्रेटर नोएडा में स्थित कासना एसटीपी से लिया जाएगा।

बिजली की आवश्यकता और आपूर्ति: पहले चरण के लिए बिजली की आवश्यकता 30 एमवीए और चरण –2 में 70 एमवीए है। यह राज्य प्राधिकरण या निजी कंपनी से प्राप्त होगा। 2 एमवीए क्षमता के 6 डीजी सेट प्रत्येक बिजली जाने के दौरान बैक-अप के रूप में कार्य करेगा।

### **बेसलाइन पर्यावरण (बैसपदम मदअपतवदउमदज)**

बेसलाइन डेटा संग्रह के लिए, केंद्र के रूप में प्रस्तावित परियोजना स्थल, सीमा से 10 किमी दायरे को कवर करने वाला क्षेत्र, अध्ययन क्षेत्र के रूप में माना जाता है। पर्यावरणीय विशेषताओं जैसे परिवेश वायु, मौसम विज्ञान, पानी, जल उपयोग, जल विज्ञान, भूमि उपयोग, मिट्टी, भूविज्ञान, शोर, सामाजिक-आर्थिक स्थिति, पारिस्थितिकी और जैव विविधता आदि के लिए आधारभूत डेटा एकत्र किया गया था। यह अध्ययन मार्च से मई, 2018 की अवधि के दौरान किया गया था।

### **भौगोलिक स्थिति (Topography)**

संबंधित क्षेत्र, समुद्र तल (एएमएसएल) से 200 मीटर की ऊंचाई के साथ लगभग स्थित है, जो यमुना नदी के तट के स्तर से लगभग 30 मीटर ऊपर है। यह साइट यमुना नदी के संभावित बाढ़ क्षेत्रों से भी दूर है। साइट पर और उसके आस-पास कोई पहाड़ी या ऊंची जमीन दिखाई नहीं दे रही है।

### **भूकम्प स्थिति (Seismicity)**

अध्ययन क्षेत्र जेवर क्षेत्र में स्थित है जो कि (Zone IV) के उच्च क्षति जोखिम क्षेत्र के तहत आता है। इस क्षेत्र के माध्यम से गुजरने वाले मुरादाबाद फाल्ट और महेंद्रगढ़-देहरादून फाल्ट के दो फाल्ट इस क्षेत्र के भूकंप के जोखिम को बढ़ाते हैं।

### **भू उपयोग (Land use)**

अध्ययन क्षेत्र में, कृषि भूमि लगभग 91% और लगभग 5% का बिल्ट अप क्षेत्र है। बाकी मुख्य रूप से खुली ऊबड़ खाबड़ भूमि और जल निकाय क्रमशः 2.66% और 0.9% निमित करते हैं। अपशिष्ट भूमि, औद्योगिक क्षेत्र, वन क्षेत्रों और रेतीले क्षेत्रों क्रमशः अध्ययन क्षेत्र के 0.19%, 0.17%, 0.13% और 0.55% योगदान करते हैं। परियोजना स्थल में, लगभग 94% भूमि कृषि भूमि के अंतर्गत है। बिल्ट-अप क्षेत्र में 38.6% साइट शामिल है, जबकि खुली ऊबड़ खाबड़ भूमि साइट का 31.27% हिस्सा आच्छादित करती है।

### **मिट्टी की गुणवत्ता (Soil Quality)**

मिट्टी की गुणवत्ता का आकलन वृक्षारोपण, पानी के परिसंचरण, भूजल प्रभाव इत्यादि के संदर्भ में एक महत्वपूर्ण पहलू है। अध्ययन क्षेत्र की मिट्टी की गुणवत्ता का आकलन 6 अलग-अलग स्थानों से नमूने एकत्र करके किया गया है।

अध्ययन क्षेत्र में मिट्टी के नमूनों का पीएच मान 7.48 से 7.96 तक विस्तारित होता है। पीएच, निम्न से मामूली स्तर पर क्षारीय विशेषताओं को इंगित करता है। एकत्रित मिट्टी के नमूने की विद्युत चालकता 488  $\mu\text{S}/\text{cm}$  से 510  $\mu\text{S}/\text{cm}$  तक भिन्न होती है। नाइट्रोजन, पोटेशियम और फॉस्फोरस की सामग्री से पता चलता है कि वे वनस्पतियों के स्वस्थ विकास के लिए पर्याप्त हैं। यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि उर्वरता के मामले में मिट्टी की गुणवत्ता काफी अधिक है, यही कारण है कि अधिकांश अध्ययन क्षेत्र कृषि भूमि द्वारा आच्छादित है।

### **क्षेत्र जलनिकास (Area Drainage)**

अध्ययन क्षेत्र से जलनिकासी, मुख्य रूप से परियोजना स्थल से लगभग 3 किमी की दूरी पर उत्तर से दक्षिण बहने वाली यमुना नदी द्वारा की जाती है। चूंकि अध्ययन क्षेत्र लगभग 20 मीटर के समोच्च अंतर के साथ लगभग सादा है, इस क्षेत्र में लगभग कोई प्राकृतिक जल निकासी सुविधा नहीं है। अन्यथा क्षेत्र सिंचाई नहरों और जल निकासी चैनलों की संख्या में प्रचुर है। परियोजना स्थल नालियों और नहरों के नेटवर्क से पूर्ण है। पूर्वोत्तर में उत्तर-दक्षिण में स्थित पथवेला नाले को, हवाई अड्डे के विकास के लिए, मोड़ने की जरूरत है। एक प्रमुख वितरकय भूमि के दक्षिण-पश्चिम कोने के नजदीकी पश्चिमी तरफ बाजौटा को बरकरार रखा जाएगा। दो नहरों, करोली माइनर और किशोरपुर माइनर नहर, जो परियोजना स्थल के अंदर हैं, उन्हें हटाया जाएगा।

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
<b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	

### सतह जल गुणवत्ता (Surface water quality)

सतह की पानी की गुणवत्ता का आकलन करने के लिए, 5 स्थानों के लिए नमूनाकरण किया गया था। क्षेत्र की सतह की जल गुणवत्ता, सीपीसीबी (CPCB) द्वारा परिभाषित मानदंड Mh (Criteria-D) को पूरा करती है और वन्यजीवन और मत्स्यपालन के प्रसार के लिए उपयुक्त है। इन नमूनों में दर्ज बीओडी स्तर 5 मिलीग्राम/लीटर से 12 मिलीग्राम/लीटर तक होते हैं।

### भूजल गुणवत्ता (Groundwater Quality)

भूजल की गुणवत्ता के लिए भी, 5 स्थानों का चयन किया गया था। एकत्रित जल नमूनों में पीएच मान 7.55 से 7.66 तक था, जो बीआईएस (BIS) की अनुशंसित सीमा (6.5-8.5) से अधिक नहीं है। अधिकतम क्लोराइड सांद्रता अनुमन्य सीमा के भीतर पाई गई थी। भूजल में अधिकतम कुल कठोरता 388 मिलीग्राम/लीटर से 405 मिलीग्राम/लीटर तक पाया गया था। ग्राम रन्हेरा में कैल्शियम का अधिकतम स्तर (86.4 मिलीग्राम/ली0) और रोहि में न्यूनतम स्तर (76.8 मिलीग्राम/ली0) हुआ। भूजल के नमूने में, मैग्नीशियम बीआईएस द्वारा परिभाषित स्वीकार्य सीमा से काफी नीचे पाया गया। कुल मिलाकर भूजल बेसलाइन आंकड़े, आईएस 10500: 2012 की आवश्यकताओं को पूरा करता है और अनुमन्य सीमा के भीतर है।

### मौसम संबंधी आँकड़े (Meteorological Data)

इस क्षेत्र का वातावरण एक मानसून-प्रभावित आर्द्र उपोष्णकटिबंधीय जलवायु है जो तापमान और वर्षा दोनों के सन्दर्भ में, गर्म और शुष्क दोनों के बीच का मौसम होता है। एक आर्द्र उष्णकटिबंधीय जलवायु का क्षेत्र का संस्करण, इस जलवायु वर्गीकरण के साथ, कई अन्य शहरों से काफी अलग है, जिसमें लंबे और बहुत गर्म गर्मियाँ, अपेक्षाकृत शुष्क और हल्की सर्दियाँ, मानसून की अवधि और धूल के तूफान शामिल हैं। ग्रीष्म ऋतु लम्बी होती है मतलब लगभग अप्रैल से अक्टूबर तक और मानसून का मौसम गर्मियों के बीच में होता है। शीतकाल नवंबर में शुरू और जनवरी में सर्वाधिक ठन्डा होता है।

अध्ययन अवधि के दौरान दर्ज किए गए ऑन-साइट डेटा से पता चलता है कि तापमान मई में 47 डिग्री सेल्सियस (अधिकतम) से मार्च में 15 डिग्री सेल्सियस (न्यूनतम) हो सकता है। इस अवधि के दौरान कोई वर्षा दर्ज नहीं की गई। अधिकतम आर्द्रता लगभग 80: थी जबकि न्यूनतम 45: थी। मुख्य हवा दिशा उत्तर-पश्चिम के बाद पश्चिम थी।

### वायु पर्यावरण (Air Environment)

अध्ययन के लिए ग्यारह परिवेश वायु गुणवत्ता (Ambient Air Quality- AAQ) स्थानों का चयन किया गया है। नेटवर्क को डिजाइन करने के लिए इस्तेमाल किए गए मानदंड को, मुख्य मानसून के मौसम में हवा के बढ़ने की दिशा और चयनित साइटों की पहुंच, के लिए नियंत्रित किया गया था।

नमूने का विश्लेषण किया गया था और सभी AAQ monitoring stationssa के लिए किए गए विश्लेषण / कच्चे डेटा से 98 वें प्रतिशत, औसत, अधिकतम और न्यूनतम मूल्यों की गणना की गई है। पूर्व मानसून (2018) का प्रतिनिधित्व करने वाले प्रत्येक स्थान के लिए PS 10, PS 2.5, SO<sub>2</sub> NO<sub>2</sub>, CO और HC के लिए इन परिणामों का सारांश तालिका ई 3 में प्रस्तुत किया गया है।

तालिका ई 3: AAQ के समेकित मूल्य (98 वें प्रतिशत) (Consolidated values of AAQ- 98<sup>th</sup> percentile)

स्थान कोड	स्थान नाम	µg / m3 यूनिट में इकाइयां				इकाइयां एमजी / एम 3 यूनिट में
		PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	CO
AAQ1	रोहि गांव	287.6	155.7	22.0	31.5	0.8
AAQ2	नगला चेतार गांव	284.6	156.2	23.6	35.5	0.9
AAQ3	नागला हुकामसिंह गांव	292.5	158.1	22.5	33.5	0.9
AAQ4	दियानातपुर गांव	285.1	147.3	23.5	35.0	0.9
AAQ5	मेंड़ा गांव	287.6	157.1	23.6	36.0	0.9
AAQ6	नांगला चंदन गांव	282.5	151.2	24.0	41.1	1.0
AAQ7	मुहिलपुरपुर गांव	293.2	149.6	24.0	41.5	0.9
AAQ8	दस्तमपुर गांव	288.1	151.0	22.5	41.0	1.0

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b> <b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
---	-------------------------

स्थान कोड	स्थान नाम	µg / m3 यूनिट में इकाइयां				इकाइयां एमजी / एम 3 यूनिट में
		PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	CO
AAQ9	थोरा गांव	289.1	166.6	24.0	42.5	1.0
AAQ10	ख्वाजापुर गांव	283.9	160.2	23.5	43.1	0.9
AAQ11	जाफराबाद गांव	282.2	162.3	24.0	42.5	0.9
राष्ट्रीय परिवेश वायु गुणवत्ता मानक (National Ambient Air Quality Standards)						
औद्योगिक, आवासीय, ग्रामीण और अन्य क्षेत्र		100	60	80	80	02
पारिस्थितिक रूप से संवेदनशील क्षेत्र (केंद्रीय द्वारा अधिसूचित सरकार)		100	60	80	80	02

स्रोत: भारत अधिसूचना का राजपत्र, दिनांक 18 नवंबर, 2009

\* एक वर्ष में कम से कम 104 मापों का वार्षिक अंकगणितीय एक सप्ताह में दो बार 24 घंटे की दूरी पर एक समान अंतराल पर लिया जाता है, \*\* 24 घंटे या 8 घंटे या 1 घंटा निगरानी वाले मान, लागू होने पर 98% समय के साथ पालन किया जाएगा प्रतिवर्ष। 2% समय सीमा से अधिक हो सकते हैं लेकिन निगरानी के लगातार दो दिनों में नहीं, \*\*\* CO के लिए 8 घंटे के मानक पर लिया गया है

#### ध्वनि/पर्यावरण (Noise Environment)

दिन के समकक्ष, रात्रि समकक्ष और दिन-रात समकक्ष स्तर की गणना करने के लिए, दिन और रात के दौरान 60 मिनट के अंतराल पर, 12 स्थानों में ध्वनि दबाव स्तर दर्ज किया गया था। प्रत्येक निगरानी स्थान पर अध्ययन अवधि के दौरान एक बार शोर ध्वनि स्तर की निगरानी की गई थी। शोर स्तर डीबी (ए) में दर्ज किया गया है। मापा गया महत्वपूर्ण मानक लेग, एलडे और एलनाइट हैं।

अधिकतम शोर स्तर (लेग), सोला गांव (52.9 6 डीबी (ए)) में दिन के समय में और जवाह गांव में दिन में न्यूनतम लेग 51.5 9 डीबी (ए) दर्ज किया गया था। रात के समय के दौरान लेग मानक 42.53 डीबी (ए) से 43.45 डीबी (ए) तक थे। कुल मिलाकर निगरानी स्थानों में परिवेश शोर स्तर आवासीय, वाणिज्यिक और औद्योगिक क्षेत्रों के लिए निर्धारित अनुमत सीमा के भीतर पाया गया था।

#### परिस्थितिकी (Ecology)

प्राथमिक सर्वेक्षण और वन कार्य योजना के परिणामों के आधार पर, यह पाया गया कि नमूना एकत्रीकरण की साइट में बबूल और अर्जुन प्रमुख प्रजातियां हैं। क्षेत्र में सबसे ज्यादा उगाई गई फसल, धान है। निकटतम वन 3.8 किमी की दूरी पर करौली खादर संरक्षित वन है। जीव जन्तु श्रेणी में, असूची-प्रथम के जीव जैसे सारस (Saras) और (Pea towe) पाया गया था।

#### सामाजिक-आर्थिक परिदृश्य (Socio-economic scenario)

अध्ययन क्षेत्र के भीतर 141 गांव हैं जिनमें से 7 परियोजना स्थल के भीतर आ रहे हैं। 2011 की जनगणना के अनुसार कुल आबादी 3,60,776 थी, जबकि वर्ष 2018 में अनुमानित आबादी 3,97,804 है। क्षेत्र का लिंग अनुपात 870 पाया गया था, जो राज्य और राष्ट्रीय औसत से काफी कम है। औसत घरेलू आकार लगभग 6 पाया गया था। अध्ययन क्षेत्र में अनुसूचित जाति की जनसंख्या, कुल आबादी का 23.9% पाई गई थी और अनुसूचित जनजाति जनसंख्या 0.1% पर लगभग नगण्य थी। 2011 की जनगणना के आंकड़ों के मुताबिक क्षेत्र की साक्षरता की दर कम 58.7% थी। क्षेत्र में व्यावसायिक गतिविधियों में बदलाव आया है। क्षेत्र में खेती करने वालों ने कम कर दिया है। नतीजतन, 'अन्य' श्रेणी में श्रमिकों में वृद्धि हुई है, जो दर्शाता है कि लोग तृतीयक क्षेत्र (Tertiary sector) में जा रहे हैं।

#### पर्यावरण समाघात निर्धारण (Environmental Impact Assessment)

##### वायु पर्यावरण (Air Environment)

ऑपरेशन चरण के दौरान उत्सर्जन स्रोतों को तीन श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता है:

## ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट

ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश

कार्यकारी सारांश

- विमान उत्सर्जन (Aircraft Emissions)
- डीजी सेट उत्सर्जन तथा (DG Set Emission)
- वाहन यातायात स्रोत। (Vehicle Traffic Sources)

विमान, ऑटोमोबाइल के समान ही उत्सर्जन पैदा करता है। कई अन्य वाहन इंजनों की तरह, विमान जेट इंजन भी, कार्बन डाइऑक्साइड (CO<sub>2</sub>), जल वाष्प (H<sub>2</sub>O), नाइट्रोजन डाइऑक्साइड (NO<sub>2</sub>), कार्बन मोनोऑक्साइड (CO), सल्फर डाइऑक्साइड (SO<sub>2</sub>), असंतुलित या आंशिक रूप से दहनित हाइड्रोकार्बन (जिसे अस्थिर कार्बनिक यौगिकों (वीओसी)), कण, और अन्य ट्रेस (Volatile Organic Compounds) यौगिकों, को पैदा करते हैं। वीओसी और कणों का एक छोटा सबसेट खतरनाक वायु प्रदूषक (Hazardous Air Pollutants) एचएपी माना जाता है।

अधिकतम अनुमानित जीएलसी (GLC) का क्षेत्र हवाई पट्टी के आस-पास परियोजना स्थल के क्षेत्र में स्थित है। इसे मॉडल से आगे देखा जा सकता है कि सांद्रता, बढ़ती दूरी के साथ तेजी से कम हो जाती है। परियोजना स्थल की सीमा पर, सभी प्रदूषकों की वृद्धिशील सांद्रता काफी कम है और NAAQ एनएचक्यू मानक के भीतर है।

### शमन के उपाय (Mitigation Measures)

- उपयोग में आने वाले सभी वाहनों और उपकरणों को कार्बन कणों और बे उत्सर्जन को कम करने के, प्रभावी दहन के लिए बनाए रखा जाएगा। हवाई अड्डे में प्रवेश करने वाले वाहन उत्सर्जन नियंत्रित प्रमाणन (Emission Controlled Certification) और कुशल इंजन स्थितियों द्वारा प्रतिबंधित होंगे।
- एयरक्राफ्ट अंतरराष्ट्रीय उत्सर्जन मानकों का पालन करेंगे और इसलिए इसके निष्क्रिय दौड़, पकसम तनदद्ध और मानक लैंडिंग और टेक-ऑफ प्रथाओं को कम करने के अतिरिक्त कुछ भी नहीं किया जाएगा।
- हवाई अड्डे और मौजूदा यमुना एक्सप्रेसवे की ओर जाने वाले सभी परिवहन गलियारे, प्रस्तावित सेवा सड़कों में प्रस्तावित परियोजना के लिए यातायात में वृद्धि को ग्रहण करने के लिए पर्याप्त क्षमता होगी।
- हवाई अड्डे पर ग्राउंड वाहन (ground vehicle) बनाए रखा जाएगा और "प्रदूषण नियंत्रण" प्रमाणपत्र (PUC) होगा।
- कम सल्फर वाले ईंधन का उपयोग करके, हवाईअड्डे पर सभी सड़कों का निर्माण करके, निष्क्रिय समय और उत्सर्जन पर नियंत्रण करके, हवाई गुणवत्ता को बनाए रखा जाएगा।
- हवाई अड्डे के ऑपरेटरों द्वारा ग्राउंड सर्विस उपकरण और कार्गो के लिए, आज के समय के बैटरी / इलेक्ट्रिकली चार्ज वाहनों का उपयोग किया जाएगा।
- हवाई अड्डे पर हरियाली और लैंडस्केपिंग के अधिकतम स्वीकार्य स्तर का विकास, परिवेश वायु गुणवत्ता में सुधार करने में सहायक होगा।
- परिवेश वायु गुणवत्ता / स्रोत उत्सर्जन की योजना के अनुसार निगरानी की जाएगी।

### ध्वनि/शोर पर्यावरण (Noise Environment)

पूर्व निर्माण चरण के दौरान शोर का प्रमुख स्रोत वाहनों से उत्पन्न शोर है। हालांकि, वाहनों की आवाजाही बहुत कम है। इसलिए, प्रस्तावित परियोजना की पूर्व-निर्माण गतिविधियों के कारण शोर स्तर पर कोई प्रभाव नहीं है।

निर्माण चरण के दौरान प्रमुख शोर कारक स्रोत वाहन यातायात, विभिन्न उपकरणों / एचईएमएम (भारी पृथ्वी चलने वाली मशीनें (Heavy Earth Moving Machineries) आदि हैं। निर्माण के दौरान, ये उपकरण 75-85 डीबी (ए) के बीच शोर उत्पन्न करेंगे। साइट के नजदीक के इलाकों के प्रभावित होने की संभावना है।

फेडरल एविएशन एजेंसी (एफएए) ने यह निर्धारित किया है कि विमानन गतिविधियों से उत्पन्न शोर के लिए, व्यक्तियों के संचयी शोर ऊर्जा का जोखिम, डेसिबल (डीबी) में यानि दिन-रात औसत ध्वनि स्तर (डीएनएल) के संदर्भ में स्थापित किया जाना चाहिए। 65 डीएनएल, एयरक्राफ्ट शोर अनावरण के लिए, संघीय महत्व सीमा है। इस प्रकार, प्रस्तावित हवाई अड्डे पर एयरक्राफ्ट गतिविधि के कारण अधिकतम अनुमानित शोर स्तर, क्रमशः एलडीएन 65,

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
<b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	

55 और 50 डीबी (ए) हेतु तैयार किए जाते हैं। मॉडलिंग के अनुसार, यह देखा गया है कि सीमा पर, केवल 50 डीबीए के एलडीएन को रनवे के भीतर 65 डीबीए एलडीएन के साथ पहुंचाया जाएगा। इस प्रकार एयरपोर्ट सीमा के बाहर शोर का न्यूनतम प्रभाव होगा।

### शमन के उपाय (Mitigation Measures)

- शोर स्रोतों को कम करने का सबसे प्रभावी तरीका – स्रोत गतिविधि के समाप्ति या स्रोत नियंत्रणों के उपयोग के अलावा, ध्वनि बाधाओं की स्थापना या शोर बाधा या ध्वनि दीवार या ध्वनि पट्टी (sound berm) या ध्वनिक बाधा (acoustical barrier) भी शामिल है। अधिकतर ध्वनि बाधाएं (sound barrier) बाहरी संरचना हैं जो शोर प्रदूषण से संवेदनशील भूमि उपयोगों की रक्षा के लिए डिजाइन की गई हैं।
- शोर स्तर में वृद्धि को सहन न कर पाने वाली कमजोर संरचनाओं और आबादी की पहचान और ध्वनिरोधी जैसे उपचारात्मक उपायों को अपनाया जाएगा।
- शोर स्तर नियंत्रण हेतु, हवाई अड्डे की सीमा पर वृक्ष गलियारा (Treen corridor) और ध्वनि बाधा (sound barrier)।
- हवाई अड्डे के भीतर बैटरी संचालित सेवा वाहन।
- एयरक्राफ्ट ऑपरेटर्स द्वारा टेक-ऑफ और जंगपदह के द्वारा शोर स्तर पर अंतर्राष्ट्रीय कोड का आग्रह।
- टेक-ऑफ और लैंडिंग सेक्शन में क्षेत्रों के शोर स्तर का आकलन और पहचान।
- रनवे ऑपरेशन और शोर स्तर में कमी और डीजीसीए (DGCA) और आईसीएओ (ICAO) की अनिवार्य गतिविधियों के निष्पादन से संबंधित लोगों के साथ चर्चा।
- शोर मूल्यांकन और निगरानी के आधार पर, यदि आवश्यक हो तो शोर में छूट के लिए एक कार्यान्वयन योजना स्थापित की जा सकती है
- व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य प्रशासन Occupational Safety and Health Administration (OSHA) मानकों के अनुसार, श्रमिकों के लिए अधिकतम स्वीकार्य शोर स्तर 90 डीबी (ए) एक दिन में 8 घंटे के एक्सपोजर के लिए होता है, इसलिए उन्हें, कान मफ / कान प्लग के रूप में पर्याप्त सुरक्षा उपाय, हवाई अड्डे के कर्मचारियों को प्रदान किये जायेंगे, जो ऑपरेशन चरण के दौरान उच्च शोर क्षेत्र में काम करेंगे।

### यातायात घनत्व (Traffic Density)

हवाई अड्डे तक पहुंच केवल यमुना एक्सप्रेसवे के माध्यम से होगी। यह गणना की गई है कि हवाई अड्डे के संचालन के कारण बढ़ती यातायात को पूरा करने के लिए सड़क की पर्याप्त क्षमता है। हालांकि यातायात के बेहतर प्रबंधन के लिए निम्नलिखित उपाय किए जाएंगे

### शमन के उपाय (Mitigation Measures)

- सभी वाहन केवल निर्दिष्ट पार्किंग क्षेत्र में ही पार्क किए जाएंगे।
- वाहन गतिविधि की योजना बनाकर किसी विशेष समय पर सड़कों का न्यूनतम उपयोग करें।
- उपयोग किए जाने वाले रोड क्रॉसिंग को अच्छी तरह से चिह्नित और संकेत किया जाएगा।
- सूचनात्मक और चेतावनी संकेत रात में स्पष्ट रूप से दिखाई देने वाले retro reflective प्रकार का होगा।
- यातायात जाम से बचने के लिए वाहनों को निर्देशित करने और वाहनों को रोकने के लिए मार्शल तैनात किए जाएंगे।

### जलनिकास (Drainage)

यह साइट कई नहरों और जल निकासी चैनलों द्वारा परिपूर्ण है, जिसे सिंचाई विभाग से अनुमति लेने के बाद हटाया/समाप्त किया जाएगा। हवाई अड्डे के विकास के लिए, पूर्वोत्तर में उत्तर-दक्षिण में चलने वाले पाथवे नाला मोड़ने की जरूरत है। एक प्रमुख वितरक, भूमि के दक्षिण-पश्चिम कोने के नजदीकी पश्चिमी तरफ बाजौटा, को बरकरार रखा जाएगा। करोली माइनर और किशोरपुर माइनर के नाम से जाना जाने वाला दो नहरों को पाटा जाएगा।



## ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट

ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश

कार्यकारी सारांश

यह सुनिश्चित किया जाएगा कि नहरों के निचले उपयोगकर्ताओं पर हवाई अड्डे का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। मोड़ के लिए योजना बनाते समय, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि वर्तमान संरचनाओं की वॉल्यूमेट्रिक क्षमता (volumetric capacity) को ध्यान में रखा जाए। हवाईअड्डे की आंतरिक जल निकासी योजना, साइट के बाहर अपस्ट्रीम कैचमेंट एरिया से, पानी की मात्रा को ध्यान में रखकर तैयार की जाएगी। साइट के बाहर से आने वाले जल निकासी चैनल हवाई अड्डे की आंतरिक जल निकासी प्रणाली के साथ एकीकृत किए जाएंगे।

### जल पर्यावरण (Water Environment)

व्यवसायिक जल आपूर्ति चरण के दौरान अनुमानित जल की आवश्यकता 17267.5 केएलडी है। आपूर्ति और निर्माण चरण के दौरान परियोजना के लिए पानी जेवर वितरक और ग्रेटर नोएडा में स्थित कसना एसटीपी से लिया जाएगा। पानी की कमी के मामले में, सांविधिक अधिकारियों से अनुमति लेने के बाद भूजल का उपयोग किया जाएगा।

चूंकि प्रस्तावित हवाई अड्डे में ईंधन भंडारण क्षेत्र होगा, ईंधन रिसाव और भंडारण से बिखराव हो सकता है। ये या तो भूजल में विलय कर सकते हैं या storm water तूफान के पानी को दूषित कर सकते हैं जो पास के जल स्रोतों को भी प्रदूषित कर सकता है।

### शमन के उपाय (Mitigation Measures)

- अपशिष्ट जल निकास स्थान पर उचित तेल और ग्रीज इंटरसेप्टर (Proper oil – grease interceptors) स्थापित किए जाएंगे।
- परियोजना स्थल पर एसटीपी (STP) स्थापित किया जाएगा। एमबीबीआर (MBBR) प्रौद्योगिकी का उपयोग कर प्रस्तावित एसटीपी में अपशिष्ट जल का शोधन किया जाएगा।
- भूजल पुनरस्थापित करने के लिए वर्षा जल संचयन (Rainwater harvesting) किया जाएगा।

### परिस्थितिकी (Ecology)

परिचालन हवाई अड्डे (operational airport) में पक्षियों के टकराने के कारण, विमान सुरक्षा को खतरे की संभावना हो सकती है। कृत्रिम प्रकाश और चमक पक्षियों के अभिविन्यास को प्रभावित कर सकती है। अगर पक्षी, गतिविधि के लिए प्रकाश या प्रकाश की अनुपस्थिति पर भरोसा करते हैं। प्रकाश कीड़ों को आकर्षित करता है, जो बदले में, चमगादड़ और पक्षियों और उनके शिकारियों को आकर्षित करता है।

### शमन के उपाय: (Mitigation Measures)

- उचित भू-दृश्य निर्माण, अपशिष्ट प्रबंधन उपायों, शोर और चमकदार बंदूको का उपयोग पक्षियों की आबादी को बरकरार रखने में मदद कर सकता है।
- पेड़ के नुकसान की भरपाई करने और आसपास के गांवों में भूमि गैर-वन प्रयोजनों के विचलन से अधिक आवास बनाने और गड़बड़ी को कम करने के लिए सामाजिक वानिकी।
- छोटे पेड़ों और झाड़ियों और हेज मोटार्ड को प्रतिस्थापित करके ऊंचाई प्रतिबंधों के परिणामस्वरूप परिपक्व वृक्षों के नुकसान को कम करना।
- हरितपट्टी विकास के लिए संयंत्र, षट्क के दिशानिर्देशों से चुने जाएंगे और इसमें स्थानिक पेड़ भी होंगे।
- हरियाली बढ़ाने के लिए हवाई अड्डे में उचित भू-दृश्य निर्माण किया जाएगा।
- सारस और मोर पक्षी (दोनों फौना) के लिए संरक्षण योजना लागू की जाएगी

### सामाजिक-आर्थिक स्थिति पर प्रभाव (Impact on Socio-economic Status)

परियोजना से, माध्यमिक और तृतीयक क्षेत्र सेवाओं/व्यवसायों के साथ, कौशल नौकरियों (Skilled jobs) के लिए प्रोत्साहन के साथ रोजगार के अवसरों में वृद्धि होगी।

इस क्षेत्र में आधारभूत संरचना के विकास, माध्यमिक और तृतीयक क्षेत्र के व्यवसायों के विकास और स्थानीय जनसंख्या के जीवन स्तर के मानकों में वृद्धि के कारण, सामाजिक-आर्थिक स्थिति पर सकारात्मक प्रभाव होगा।

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
<b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	

### **पर्यावरण निगरानी योजना (Environment Monitoring Plan)**

जेवर हवाई अड्डे के प्रस्तावित विकास के निर्माण और संचालन चरणों के दौरान, शमन उपायों और पर्यावरण प्रबंधन योजना के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, यह आवश्यक है कि निर्माण और संचालन चरणों के दौरान एक प्रभावी पर्यावरण निगरानी योजना तैयार की जाए और उसका पालन किया जाए।

निगरानी मानकों के, निर्धारित सीमा से अधिक होने के मामले में उपयुक्त शमन उपायों को लिया जाएगा। निर्माण चरण के दौरान पर्यावरण निगरानी की लागत रुपये अनुमानित 18, 36,000 और ऑपरेशन चरण के दौरान रु 30, 60,000 है। निगरानी गतिविधियों में हवाई अड्डे पर मौसम संबंधी डेटा संग्रह, विमान स्रोतों के लिए उत्सर्जन सूची का संकलन, हवाई अड्डे परिसर के भीतर ऑनलाइन एकीकृत शोर मीटर द्वारा निरंतर शोर स्तर की निगरानी शामिल होगी।

### **जोखिम आकलन और आपदा प्रबंधन योजना ( Risk Assessment & Disaster Management Plan)**

जोखिम विश्लेषण, हवाई अड्डे के उपकरण/ सुविधाओं और कर्मियों जो प्रस्तावित हवाई अड्डे पर खतरों के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं से अवगत हो सकते हैं, की जोखिमों की पहचान और मात्रा के साथ संबंधित है

नीचे दिए गए अनुभागों में, विभिन्न खतरों की पहचान, हवाई अड्डे के निर्माण और संचालन के दौरान संभावित जोखिम, अधिकतम संभावित दुर्घटना विश्लेषण और परिणाम विश्लेषण या तो गुणात्मक या मात्रात्मक रूप से संबोधित किए जाते हैं। विभिन्न खतरों के जोखिम मूल्यांकन के आधार पर आपदा प्रबंधन योजना तैयार की गई है।

### **जोखिम को पहचानना (Hazard Identification)**

खतरे के कारणों और प्रकारों की पहचान जोखिम मूल्यांकन के लिए योजना बनाने का प्राथमिक कार्य है। ईंधन / रसायनों की प्रकृति और प्रक्रिया का तरीका खतरे का कारण हो सकता है। कुछ खतरे नीचे सूचीबद्ध हैं:

- अवरोहण और लैंडिंग खतरे (Descent and Landing Hazard)
- मानव त्रुटि (Human Error)
- मौसम त्रुटि (Weather Error)
- तकनीकी असफलता और (Mechanical Failure)
- अन्य खतरे

### **परियोजना लाभ (Project Benefits)**

परियोजना निम्नलिखित लाभ लाएगी

- हवाई अड्डे के निर्माण के कारण अर्थव्यवस्था और सरकार के लिए लाभ
- रोजगार के अवसर
- परिवहन के सबसे तेज तरीके तक आसान पहुंच, यात्रा के समय को कम कर देगी और पहले से ही संतृप्त आईजीआई हवाई अड्डे पर लोड को कम कर देगी

### **पर्यावरण प्रबंधन योजना (Environment Management Plan)**

अनुभवी और योग्य कर्मियों की एक टीम, जो एक वरिष्ठ स्तर के कार्यकारी, अधिमानतः एक पर्यावरण अभियंता, को सूचित करेगी, उसके द्वारा एक अलग पर्यावरण प्रबंधन कक्ष बनाये जाने का प्रस्ताव है। योग्य और प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा उनकी सहायता की जाएगी। टीम में पर्यावरण और सुरक्षा विशेषज्ञ शामिल होंगे। अपनाए जाने वाले कुछ वृद्धि उपायों को नीचे दिया गया है।

<b>ड्राफ्ट ईआईए रिपोर्ट</b> <b>ग्रीनफील्ड जेवर इंटरनेशनल एयरपोर्ट' के विकास के लिए चरण I और II, जिला- गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश</b>	<b>कार्यकारी सारांश</b>
---	-------------------------

### **वर्षा जल संचयन: (Rainwater Harvesting)**

एक वर्षा जल संचयन प्रणाली में विभिन्न चरणों का समावेश होता है दृ पानी का पुनः उपयोग या रिचार्ज करने के लिए पाइपों या नालियों, निस्पंदन, और भंडारण के माध्यम से वर्षा जल परिवहन। जेवर हवाई अड्डे के लिए दो स्रोतों के माध्यम से वर्षा जल संचयन का प्रस्ताव है, जैसे छत द्वारा और भूतल प गिरे पानी द्वारा। छत के ऊपर पानी पाइपलाइनों के माध्यम से भूमिगत टैंक में एकत्र किया जाएगा। सतही पानी तालाबों में एकत्र किया जाएगा और पुनर्नवीनीकरण किया जाएगा।

### **ठोस अपशिष्ट प्रबंधन: (Solid Waste Management)**

वाणिज्यिक कचरा, दोहरे अपशिष्ट संग्रह प्रणाली का उपयोग करके एकत्र किया जाएगा गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए नीले डिब्बे और बायो-डीग्रेडेबल कचरे के लिए हरे रंग के डिब्बे। बागवानी और सड़क व्यापक अपशिष्ट को लैंडस्केपिंग क्षेत्र के लिए खाद में परिवर्तित कर दिया जाएगा, और केवल नगर ठोस अपशिष्ट को अलगाव के बाद पास की नगर पालिका लैंडफिल साइट पर ले जाया जाएगा।

### **जैविक अपशिष्ट (Organic Waste Converters)**

कन्वर्टर्स बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए उपलब्ध कराए जाएंगे। निष्क्रिय और पुनर्नवीनीकरण अपशिष्ट निकटतम (Municipal Solid Waste-MSWO) सुविधा के लिए भेजा जाएगा।

**सीईआर:** पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के 1 मई, 2018 के ओएम के अनुसार, 1000 करोड़ रुपये से अधिक की पूंजीगत लागत की ग्रीनफील्ड परियोजनाओं को, कॉर्पोरेट पर्यावरण उत्तरदायित्व के लिए अपनी परियोजना लागत का अधिकतम 0.5: खर्च करने की आवश्यकता है।

### **जेवर हवाई अड्डे के लिए सीईआर गतिविधि प्रस्तावित:**

जेवर हवाई अड्डे के लिए, कॉर्पोरेट पर्यावरण उत्तरदायित्व (सीईआर) (Corporate Environmental Responsibility) के कार्यान्वयन के लिए पूंजीगत निवेश लागत का अधिकतम 0.5: खर्च किया जाएगा। स्थानीय जनसंख्या के परामर्श की प्रक्रिया को देखते हुए, यह देखा गया कि सीईआर गतिविधि निम्नलिखित समुदाय के लिए फायदेमंद होगी –

- नगर निगम ठोस अपशिष्ट प्रबंधन: (Municipal Solid Waste Management) प्रभावित आबादी के साथ केंद्रित समूह चर्चा (एफजीडी) के दौरान, उचित ठोस अपशिष्ट निपटान प्रणाली की कमी सामने लाई गई थी। स्थानीय आबादी आम तौर पर अपने गांव की सीमाओं के किनारे, 'पोखर' (छोटे तालाब), या साइट्स जिन्हें वे जोहण कहते हैं, में अपने कचरे को फेंकते हैं। अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली को, समुदाय के सदस्यों को शामिल करके, विकसित किया जा सकता है।
- स्वास्थ्य सुविधाएं: ( Health Facilities) (FDG) के दौरान प्राथमिक स्वास्थ्य देखभाल केंद्रों और एक अच्छे अस्पताल की आवश्यकता भी उठाई गई थी। अधिकांश आबादी को चिकित्सा सुविधाओं के लिए जेवर नगर पालिका जाना होता है। स्वास्थ्य केंद्र स्थापित करने, अतिरिक्त बुनियादी ढांचे प्रदान करके और स्वास्थ्य शिविर आयोजित करके क्षेत्र में मौजूदा पीएचसी और उप-केंद्रों को मजबूत करने जैसी गतिविधियां योजनाबद्ध की जाएंगी।