

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 3183

जिसका उत्तर 18.12.2025 को दिया जाना है

ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे का निर्माण

3183. श्री अमर शरदराव काले:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वित्तीय वर्ष 2025-26 के शेष भाग के लिए ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे के निर्माण हेतु निर्धारित विशेष लक्ष्य क्या हैं;

(ख) मंत्रालय राजमार्ग परिसंपत्तियों के मौद्रीकरण तथा अगस्त 2025 के पश्चात् नई पूंजी सृजित करने के लिए इनविट तंत्र का किस प्रकार उपयोग कर रहा है;

(ग) क्या मुआवजा प्रक्रिया को सुचारू बनाकर भूमि अधिग्रहण में तेजी लाने के लिए कोई नई नीति अपनाई गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) प्रमुख गलियारों पर उपग्रह-आधारित टोल संग्रह प्रणाली (एसबीटीसी) के कार्यान्वयन में क्या प्रगति हुई है; और

(ङ) सड़क निर्माण में प्लास्टिक और फ्लाइं एश जैसी पुर्ननवीनीकृत सामग्री के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्तमान वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे सहित लगभग 10,000 किमी के राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) के निर्माण का लक्ष्य निर्धारित किया है।

(ख) इनविट तंत्र के माध्यम से राजमार्ग परिसंपत्तियों का मौद्रीकरण करते समय निम्नलिखित रणनीति अपनाई जाती है:

(i) उपयुक्त परियोजनाओं की संरचित पहचान और एक परिसंपत्ति रजिस्टर तैयार करना: एक परिसंपत्ति रजिस्टर तैयार किया जाएगा, जिसमें राजमार्ग परिसंपत्तियों की सूची शामिल होगी जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के परिसंपत्ति मौद्रीकरण कार्यक्रम में भाग लेने के इच्छुक सड़क अवसंरचना क्षेत्र की कंपनियों और निजी निवेशकों के लिए आकर्षण का केंद्र होगी;

(ii) परिसंपत्ति का तकनीकी और यातायात मूल्यांकन: परिसंपत्ति की मौजूदा गुणवत्ता, इसकी क्षमता वृद्धि आवश्यकताओं (यदि कोई हो) और इसकी राजस्व क्षमता (यातायात के संबंध में) निर्धारित करने के लिए फील्ड जांच का उपयोग करके परिसंपत्ति का 360-डिग्री मूल्यांकन किया जाएगा;

(iii) उचित परिसंपत्ति मूल्यांकन: परिसंपत्तियों के आरक्षित मूल्य को उचित रूप से निर्धारित करने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रत्येक मौद्रिकृत बंडल (इनविट के माध्यम से मौद्रिकृत) की सौंपी गई धनराशि अनिवार्य रूप से बंडल के आरक्षित मूल्य अर्थात्, आईईसीवी (प्रारंभिक अनुमानित रियायत मूल्य) से अधिक हो;

(iv) परिसंपत्ति वर्गीकरण: अलग-अलग परिसंपत्तियों के तकनीकी मूल्यांकन और यातायात अनुमान निर्धारित हो जाने पर, परिसंपत्तियों को प्रति किमी टोल राजस्व और टोल राजस्व वृद्धि दर के आधार पर विभिन्न वर्गों में वर्गीकृत किया जाएगा;

(v) परिसंपत्ति बंडलों की पहचान: पात्र परिसंपत्तियों को सूचीबद्ध (शॉर्टलिस्ट) करने के बाद, उन्हें बंडल बनाने के लिए एक साथ इकट्ठा (पूल) किया जाएगा, जो अधिक मूल्य के और संभावित निवेशकों के लिए आकर्षण का केंद्र होंगे;

(vi) मौद्रिकरण प्रक्रिया का निष्पादन और संचालन की समयसीमा/अवधि: समुचित आकार और आकर्षक बंडलों की पहचान हो जाने पर, उन्हें निवेशक बाजारों में बोली लगाने के लिए जारी किया जाएगा। मौजूदा बाजार परिस्थितियों के आधार पर एनएचएआई द्वारा वार्षिक आधार पर बंडल जारी किए जाएंगे। बोली चरण में सभी आवश्यक जानकारी के साथ प्रक्रिया की समयसीमा उपलब्ध कराई जाएगी।

(vii) अगस्त, 2025 के बाद नई पूंजी अर्जित करने के लिए इनविट के तहत मौद्रिकरण के लिए कुल 536.5 किमी लंबाई के 9 खंडों की पहचान की गई है। मौद्रिकरण से प्राप्त आय को भारत की संचित निधि में जमा किया जाता है।

(ग) सरकार ने अपने प्लेटफॉर्म, भूमि राशि पोर्टल के माध्यम से भूमि के अधिग्रहण से संबंधित अधिसूचना के विभिन्न चरणों का डिजिटलीकरण किया है। यह पोर्टल, जीआईएस आधारित भूमि अधिग्रहण मानचित्रों की प्लॉटिंग में सहायता प्रदान करता है और मुआवजे के संवितरण के लिए सार्वजनिक वित्तीय प्रबंधन प्रणाली (पीएफएमएस) के साथ एकीकृत है। इसे अब भुगतान मुआवजे की सुविधा के लिए आधार के साथ एकीकृत किया गया है।

(घ) सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) पर स्वचालित नंबर प्लेट पंजीकरण (एएनपीआर) आधारित अवरोधक-मुक्त (बैरियर-फ्री) इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रहण (ईटीसी) प्रणाली शुरू की है। अब तक 10 टोल प्लाजा खंडों पर कार्य सौंप दिए गए हैं और अन्य 6 टोल प्लाजा खंडों में बोलियां आमंत्रित की गई हैं।

सुरक्षा और गोपनीयता पर विचार करते हुए और समग्र संचालन नियंत्रण को देखते हुए उपग्रह आधारित प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण प्रणाली अभी तक शुरू नहीं की गई है।

(ड.) राजमार्ग निर्माण में प्लास्टिक और फ्लाइ एश जैसी पुनर्चक्रित सामग्री को अपनाना एक सतत् प्रक्रिया है। एनएच परियोजनाओं को आम तौर पर इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी)/हाइब्रिड वार्षिकी मॉडल (एचएएम)/निर्माण-संचालन-हस्तांतरण (बीओटी) मोड पर लागू किया जाता है, जहां संविदाकार/रियायतग्राही लागू मैनुअल, मानकों/दिशानिर्देशों/संहिताओं (कोड्स) आदि के अनुसार अपने स्वयं के डिजाइन तैयार करते हैं और फिर एनएच परियोजना में इनके वास्तविक रूप से उपयोग से पहले प्राधिकरण अभियंता (ईई)/स्वतंत्र अभियंता (आईई) द्वारा इनकी समीक्षा/अनुमोदन किया जाता है। विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में विभिन्न प्रकार की अपशिष्ट सामग्री जैसे फ्लाइ एश, प्लास्टिक अपशिष्ट और निर्माण मलबे का उपयोग उपलब्धता, उपयुक्तता और उपयोग की व्यवहार्यता के आधार पर तटबंध/विभिन्न फुटपाथ मार्गों /विभिन्न ठोस वस्तुओं आदि में किया जाता है।

इसके अलावा, भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) मानकों के अनुसार, थर्मल पावर प्लांट के 300 किमी के दायरे में और अपशिष्ट प्लास्टिक के उपयोग के लिए सभी एनएच तटबंधों, पहुंच मार्ग के कार्यों, बैकफिलिंग और सबग्रेड परतों के लिए फ्लाइ एश का उपयोग अनिवार्य है। प्रोसेस किए गए अपशिष्ट प्लास्टिक का उपयोग बाइंडर मोडिफायर के रूप में या बिटुमिनस मिश्रण में कोटिंग एग्रीगेट के लिए गुणवत्ता नियंत्रण और आईआरसी मानकों के अनुपालन के अधीन किया जाता है।
