भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 6421

जिसका उत्तर 02.04.2026 को दिया जाना है

टोल मुद्रीकरण

†6421. श्रीमती प्रतिमा मण्डल:

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

(क) सरकार किस प्रकार परिसंपत्ति पुनर्चक्रण मॉडल के अंतर्गत आक्रामक टोल मुद्रीकरण को न्यायोचित ठहराती है और लंबे समय तक प्रयोक्ताओं पर बोझ को रोकने के लिए क्या सुरक्षा उपाय किए जा रहे हैं;

(ख) क्या राष्ट्रीय राजमार्गों को अत्यधिक गर्मी, बाढ़ और भूस्खलन का सामना करने के लिए पुनः डिजाइन किया जा रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और जलवायु-जोखिम आकलन को शामिल करने वाली नई परियोजनाओं का प्रतिशत कितना है; और

(ग) ऐसे क्या आँकड़े हैं जो यह दर्शाते हैं कि हाल ही में हुए राजमार्ग विस्तार से भारतीय उद्योग के माल ढुलाई में लगने वाले समय और संभार तंत्र लागत में कमी आई है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) राष्ट्रीय मुद्रीकरण पाइपलाइन (एनएमपी) अवसंरचना विकास के लिए सार्वजनिक परिसंपत्तियों के मूल्य को अनलॉक करने के लिए भारत सरकार की एक रणनीतिक पहल है।

ये मॉडल परिसंपत्तियों के स्वामित्व को हस्तांतरित किए बिना नए अवसंरचना विकास के लिए निधि उत्पन्न करने के लिए डिज़ाइन किए गए हैं। सड़क प्रयोक्ता की सुरक्षा के लिए रियायत समझौतों में सुरक्षा उपाय बनाए गए हैं, जिसमें विनियमित प्रयोक्ता शुल्क दरें, परिभाषित रियायत अवधि और रखरखाव और संचालन के लिए निष्पादन मानक शामिल हैं। वर्तमान में, शुल्क प्लाजा पर प्रयोक्ता शुल्क राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रह) नियम, 2008 के प्रावधानों के अनुसार लगाया जाता है। संपत्ति मुद्रीकरण अनुबंधों सहित अनुबंध के तरीके की परवाह किए बिना, पूरे देश में प्रयोक्ता शुल्क की गणना के लिए एक समान कार्यप्रणाली का पालन किया जाता है।

(ख) सभी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं को भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) कोड के अनुसार डिजाइन किया गया है, जिसमें पहले से ही बहुत अधिक गर्मी, बाढ़, भूस्खलन और भूकंपीय जोखिम जैसी जलवायु परिस्थितियों से निपटने के प्रावधान शामिल हैं। तदनुसार, सभी नई परियोजनाओं में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) चरण की तैयारी के दौरान पर्यावरणीय प्रभाव आकलन के साथ-साथ जलवायु और आपदा जोखिम संबंधी विचारों को शामिल किया गया है। प्रमुख तकनीकी पहल में शामिल हैं:

(i) 45-50 डिग्री सेल्सियस से अधिक के चरम परिवेश के तापमान के तहत विरूपण और रटिंग को रोकने के लिए उच्च यातायात गलियारों के लिए पॉलीमर संशोधित बिटुमेन (पीएमबी) और क्रम्ब रबर संशोधित बिटुमेन (सीआरएमबी) के उपयोग को अनिवार्य कर दिया गया है।

(ii) पुलों और पुलियों के लिए डिजाईन डिस्चार्ज गणना में अब बढ़ी हुई वर्षा की तीव्रता को भी ध्यान में रखा जाता है। बाढ़-प्रवण क्षेत्रों में सभी मौसमों में संपर्कता सुनिश्चित करने के लिए पुलों के लिए मजबूत जल निकासी प्रणालियों और उच्च ऊर्ध्वाधर निकासी (फ्रीबोर्ड) का उपयोग किया जा रहा है।

(iii) पहाड़ी क्षेत्रों में, विशेष ढलान स्थिरीकरण तकनीकों जैसे हाइड्रो-सीडिंग, रॉक बोल्टिंग और मृदा कील का उपयोग किया जाता है। इसके अलावा, कमजोर हिस्सों में पूर्व चेतावनी प्रणालियों और ढलानों की वास्तविक समय निगरानी का परीक्षण किया जा रहा है।

(iv) इसके अलावा, डीपीआर तैयारी प्रक्रिया में अनिवार्य रूप से मल्टी मॉडल रिस्क(बहु-खतरा जोखिम) मॉडलिंग, जल विज्ञान अध्ययन और व्यापक जल निकासी योजना शामिल है।

(ग) भारत में लॉजिस्टिक्स लागत का आकलन उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग (डीपीआईआईटी) द्वारा नेशनल काउंसिल ऑफ एप्लाइड इकोनॉमिक रिसर्च (एनसीएईआर) के सहयोग से किया गया था। इस अध्ययन के अनुसार, भारत में लॉजिस्टिक्स लागत सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) का लगभग 8% अनुमानित है, जो विकसित अर्थव्यवस्थाओं के बराबर है।

इसके अलावा, हाई-स्पीड कॉरिडोर, राष्ट्रीय राजमार्गों का विस्तार और पहुंच नियंत्रित राजमार्गों ने भारतीय उद्योग के लिए माल ढुलाई में काफी सुधार किया है और लॉजिस्टिक्स लागत को कम किया है। इसके अलावा, राष्ट्रीय राजमार्गों पर शुल्क प्लाजा पर सभी लेन को 15/16 फरवरी, 2021 की मध्यरात्रि से फास्टैग लेन घोषित किया गया था, जिससे निर्बाध आवाजाही, प्रतीक्षा समय में कमी और भीड़भाड़ में कमी आई। 2024-25 के दौरान आयोजित राष्ट्रीय इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह (एनईटीसी) कार्यक्रम के प्रभाव मूल्यांकन के अनुसार, इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह (ईटीसी) के तहत एक वाहन को शुल्क प्लाजा पार करने में लगने वाला औसत समय पहले की मैनुअल टोलिंग प्रणाली के तहत 12.23 मिनट की तुलना में लगभग 40 सेकंड है, जो यातायात प्रवाह में महत्वपूर्ण सुधार और भीड़भाड़ में कमी का संकेत देता है।

*****