

# अध्याय-6

## निष्कर्ष



## अध्याय 6

### निष्कर्ष

डीएमआरसी द्वारा कार्यान्वित दिल्ली मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम भारत में व्यापक शहरी परिवहन के क्षेत्र में एक ऐतिहासिक कदम है और इसने संपूर्ण देश में व्यापक परिवहन क्षेत्र में क्रांति ला दी है। डीएमआरसी द्वारा दिल्ली मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम परियोजना चरण-I में 65 किमी संकल्पित (सितंबर 1996) की गई थी और नवंबर 2006 में पूरी की गई थी। इसके बाद चरण-II (2006-2011 के दौरान 124.93 किलोमीटर), चरण-III (2011-19 के दौरान 160.75 किलोमीटर) और चरण-IV में 103.93 किलोमीटर की दूरी जो कार्यान्वयन के अधीन है और दिसंबर 2024 तक पूर्ण होने के लिए निर्धारित है।

नवंबर 2018 से मार्च 2020 के दौरान दिल्ली मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम चरण-III की निष्पादन लेखापरीक्षा यह जांच करने के उद्देश्य से की गई कि क्या (i) कारिडोरों की आर्थिक व्यवहार्यता और सबसे उपयुक्त प्रौद्योगिकी के चयन को सुनिश्चित करने के लिए तर्कसंगत तरीके से योजना बनाई गई थी; (ii) परियोजना निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन के संदर्भ में कार्यान्वयन उचित सावधानी, मितव्ययिता के साथ और समय पर तथा पारदर्शी तरीके से किया गया था; और (iii) परियोजना की निगरानी के लिए एक समुचित तंत्र मौजूद था, और (iv) परिचालन और रख-रखाव दक्ष थे, और चरण-III के वाणिज्यिक परिचालन के बाद नियोजित लाभ प्राप्त किए गए थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर के आधार पर कारिडोरों की सिफारिश और अनुमोदन में विसंगतियां थी क्योंकि 8 प्रतिशत वित्तीय आंतरिक दर का बेंचमार्क का पालन नहीं किया गया। विस्तृत परियोजना रिपोर्टें, शहरी परिवहन के कार्यकारी समूह की सिफारिशों और राइट्स के परिवहन के चयन के तरीकों का अध्ययन के उल्लंघन में तैयार की गई थीं चरण-III परियोजनाओं की संस्वीकृति के उपरांत ट्रेन संचालन को नौ कारों से छह कारों में परिवर्तित किया गया था। इस प्रकार, भविष्य में बढ़ी हुई यात्री-संख्या के लिए अतिरिक्त कारों को जोड़ने की संभावना को समाप्त कर दिया। इसके अतिरिक्त, प्रौद्योगिकी के चयन के मामले में अपेक्षाकृत कम कठोरता वाली पटरियों की अधिप्राप्ति देखी गई जिसके परिणामस्वरूप रख-रखाव लागत में वृद्धि, स्टेशनों की उच्च अनुमानित मांग और आकार के आंकलन के कारण उच्च क्षमता वाले ट्रेक्शन ट्रांसफार्मर तथा सहायक मुख्य ट्रांसफार्मर खरीदे

गए। पूरी ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर के बजाय आधी ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर स्थापित किए गए जिसके परिणामस्वरूप उच्च क्षमता वाले विद्युत उपकरण स्थापित किए गए और परिणामस्वरूप उच्च ऊर्जा लागत आई।

परियोजना निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन से संबंधित लेखापरीक्षा के निष्कर्ष, वैज्ञानिक तरीके से परियोजनाओं की लागत का अनुमान नहीं लगाया गया, त्रिलोकपुरी में परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की पहचान से संबंधित सामाजिक प्रभाव निर्धारण अध्ययन में कमी थी जिसके कारण पूरी लाइन के संचालन में पांच साल से अधिक की देरी हुई। लाइन-8 के संबंध में (जनकपुरी पश्चिम - कालिंदी कुंज), सदर बाजार तथा शंकर विहार स्टेशनों और टर्मिनल 1सी से टर्मिनल 1डी तक अतिरिक्त भूमिगत मार्ग का निर्माण डीपीआर में किसी प्रावधान के बिना और भारत सरकार और जीएनसीटीडी के अनुमोदन के बिना किया गया था। हौज खास इंटरचेंज स्टेशन के दोषपूर्ण डिजाइन के कारण यात्रियों को असुविधा हुई। इसके अतिरिक्त, डीएमआरसी ने पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने, जल लेखापरीक्षा करने और निकाले गए/ उपभोग किए गए जल के रिकॉर्ड का रख-रखाव करने सहित विभिन्न पर्यावरण अपेक्षाओं का पालन नहीं किया।

लेखापरीक्षा के निष्कर्ष में निर्धारित तिथियों के अनुसार कॉरिडोर को पूरा करने में 2 महीनों से 46 महीनों तक का विलम्ब था। परियोजना प्रबंधन पर बोर्ड की उप-समिति ने परियोजनाओं की प्रगति की निगरानी के लिए नियमित अंतराल पर बैठक नहीं की और कार्य तेज करने के उपाय सुझाए। इसके अतिरिक्त, गुणवत्ता प्रबंधन योजनाएं निष्पादन एजेंसियों द्वारा परियोजनाओं में एकरूपता के बिना तैयार की गई थीं। खपत की जा रही ऊर्जा सहित चल स्टॉक हीटिंग, वेंटिलेशन और एयर कंडीशनिंग सिस्टम के वास्तविक समय निष्पादन का वास्तविक परिस्थितियों में विश्लेषण नहीं किया गया है, जिससे ऊर्जा बचत नीतियों को लागू करने में सहायता मिली होती।

डीएमआरसी ने संस्वीकृति पत्रों के अनुसार लाइन-वार परिचालन लाभ/ हानि विवरण तैयार नहीं किए, जिसके कारण सम्बंधित राज्य सरकारों से हानि, यदि कोई, दावा करने में असमर्थ था। विभिन्न कॉरिडोर की वास्तविक यात्री-संख्या अनुमानों की तुलना में 15.12 प्रतिशत से 87.63 प्रतिशत कम थी। डीएमआरसी न केवल अंतिम छोर को जोड़ने वाली कनेक्टिविटी सेवाएं प्रदान करने में विफल रहा, बल्कि मल्टी

मॉडल इंटीग्रेशन सुविधाओं से संबंधी सिफारिशों का भी पालन नहीं किया गया। चरण-III के लिए अनुमानित आय के प्रति संपत्ति विकास से ₹1,847.87 करोड़ तथा संपत्ति व्यवसाय से ₹1,841.49 करोड़ की कमी थी।

इस प्रकार, डीएमआरसी द्वारा चरण-III दिल्ली मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम के कार्यान्वयन की निष्पादन लेखापरीक्षा में दर्शाया गया कि परिवहन के अन्य साधनों का पता लगाए बिना अव्यवहार्य कॉरिडोर के कार्यान्वयन, अनुमानों की तुलना में कम यात्री-संख्या और गैर-किराया से प्राप्त राजस्व में कमी के कारण डीएमआरसी के लिए परिचालन हानि हो सकती है और ₹45,468.89 करोड़ का व्यय करने के उपरांत भी सरकारी कोष पर अतिरिक्त भार पड़ेगा।

कमियों और ऐसी त्रुटियों के निहितार्थ के आधार पर, एमआरटीएस के निष्पादन तथा प्रणालियों में आगामी सुधार हेतु 22 लेखापरीक्षा सिफारिशों का प्रस्ताव किया गया है।

नई दिल्ली  
दिनांक: 29 अक्टूबर 2021

  
(आर जी विश्वनाथन)  
उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक: 2 नवम्बर 2021

  
(गिरीश चंद्र मुर्मू)  
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

