

CHENNAI AIRPORT

ISO 9001: 2000 CERTIFIED

WELCOME  
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

चेन्नै हवाई



भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

जनवरी 2011



## प्राक्कथन

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने चेन्नै विमानपत्तन के प्रथम चरण के विस्तार कार्य जो 2015 तक 30 मिलियन मूलभूत यात्रियों को सम्भालने के लिए होगा, को अपने हाथ में लिया है। हमने एएआई को एक परामर्श के रूप में प्रदान करने हेतु पारगमन के प्रबंधन एवं यात्रियों पर प्रभाव का एक अध्ययन किया।

हमने अपना क्षेत्रीय कार्य वर्ष 2010 की दूसरी तिमाही में एएआई के साथ एन्ट्री कान्फ्रेंस करके अपने अध्ययन के कार्यक्षेत्र एवं उद्देश्यों की पुष्टि करके शुरू किया। रिपोर्ट पर एएआई की प्रतिक्रिया प्राप्त करने हेतु उनके प्रबंधन के साथ चर्चा की गई। हमने सभी पणधारियों जैसे एयरलाइन्स, नियोजन एवं विकास से संबद्ध राज्य सरकार के प्राधिकारियों, अग्नि शमन सेवाएं, सीमा शुल्क विभाग, आप्रवासन एवं सुरक्षा के साथ चर्चा की। हम उनकी रचनात्मक प्रतिक्रिया एवं सहयोग के लिए कृतज्ञता प्रकट करते हैं।

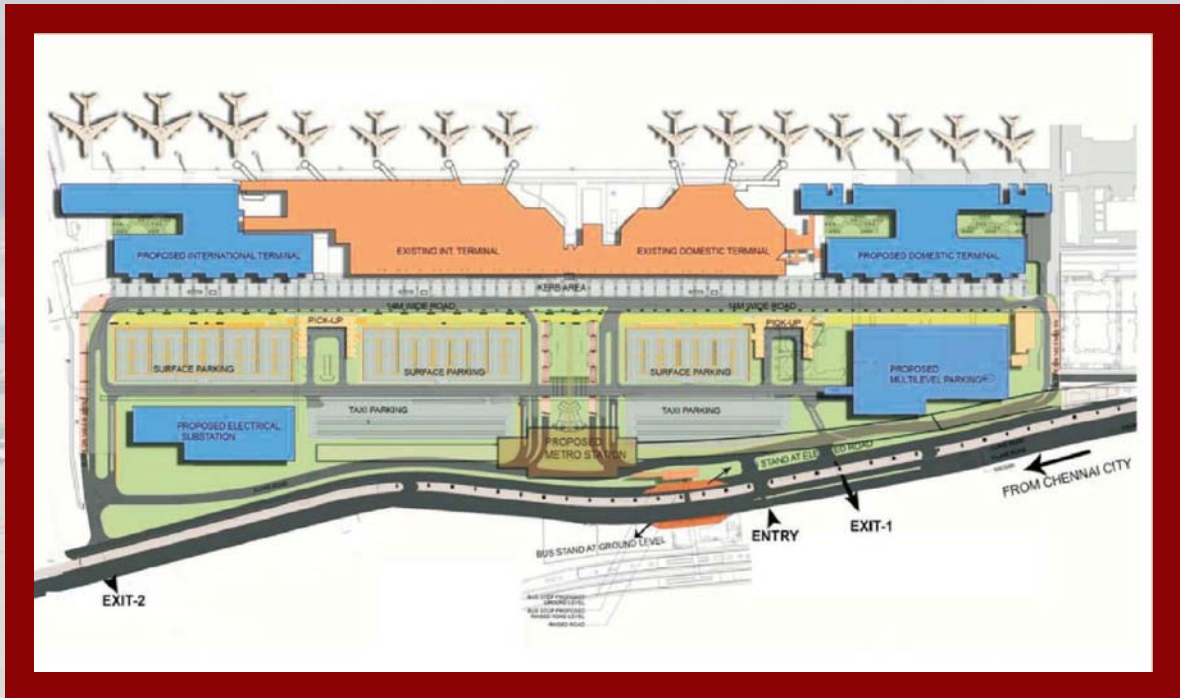
हम हमारे परामर्श पर एएआई प्रबंधन की रचनात्मक प्रतिक्रिया पर भी सुखद आभार व्यक्त करते हैं एवं विमानपत्तन में रचनात्मक सुधारों की कामना करते हैं।



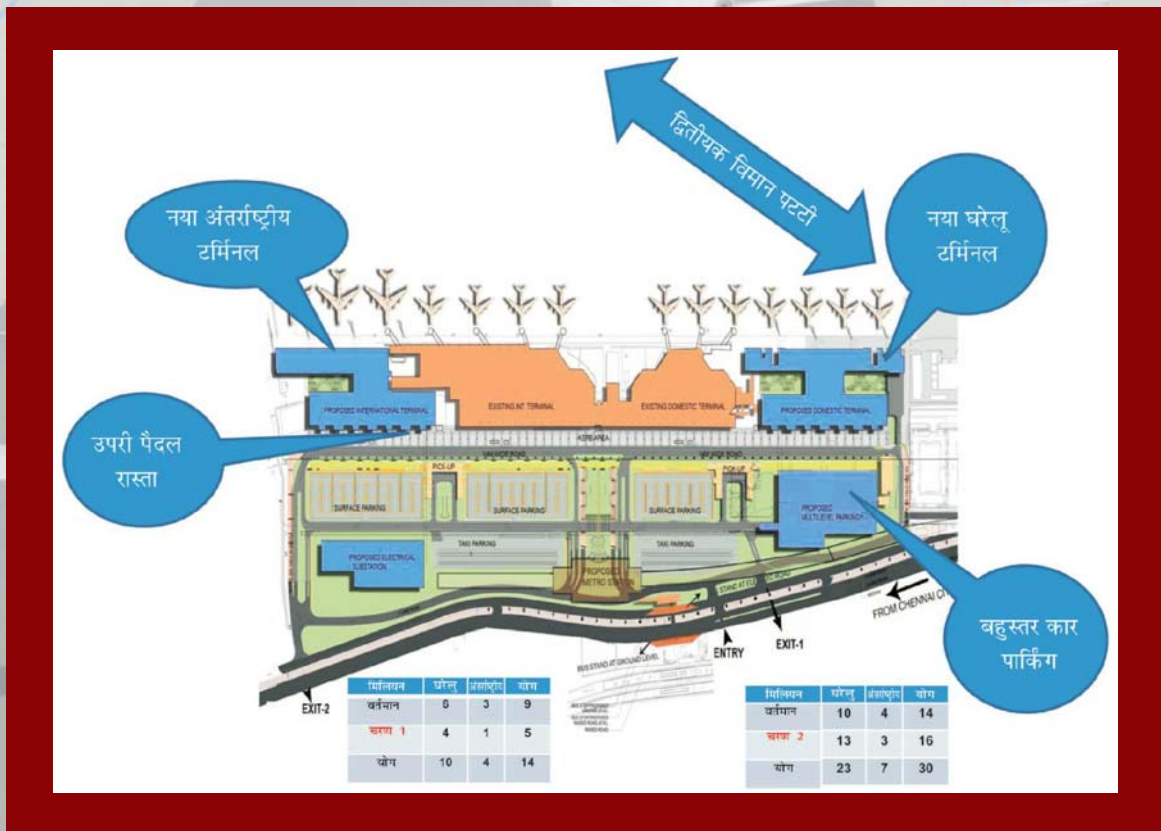
1	प्रस्तावना	2
2	परिवर्तन	2
3	कार्यक्षेत्र	2
4	अध्ययन के उद्देश्य	2
5	अभिरुचीकृति	2
6	नि क ई-शहर की तरफ	4
7	नि क ई-वायु क्षेत्र	10
8	मुख्य जोखिम तत्व	12
9	चेनौ और र	12
10	संचार	14



परियोजना



परियोजना के घटक





## "चेन्नै विमानपत्तन का विस्तार-यात्रियों पर प्रभाव" पर अध्ययन

### 1. प्रस्तावना

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने ₹ 1,808 करोड़\* की लागत से जनवरी 2011 तक पूरी की जाने वाली प्रतिवर्ष 6 मिलियन यात्रियों की क्षमता का 14.5 मिलियन प्रतिवर्ष तक विस्तार करने हेतु चेन्नै विमानपत्तन विस्तार परियोजना को शुरू किया (सितम्बर 2008)। मंत्रालय द्वारा अनुमोदित (अगस्त 2008) चेन्नै विमानपत्तन के आधुनिकीकरण एवं विस्तार परियोजना के प्रमुख घटक निम्नलिखित हैं:

विवरण	परियोजना लागत (करोड़ ₹ में)	प्रारम्भ करने की तिथि (महीनों में)	प्रारम्भ करने की तिथि	समापन की मूलभूत निर्धारित तिथि
घरेलू टर्मिनल का विकास, मौजूदा अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल का विस्तार एवं टर्मिनलों का सुखावरण	1273	26	नवम्बर 2008	जनवरी 2011
सहायक रन-वे का विस्तार, टैक्सी ट्रैक, अंचल का निर्माण, दृश्य प्रकाश एवं संबद्ध सिविल तथा विद्युतीय कार्य हेतु प्रावधान	535	18	अक्तूबर 2008	अप्रैल 2010
अड़यार नदी पर आरसीसी/प्री-स्ट्रैस्ड कंक्रीट पुल का निर्माण		15	जून 2009	सितम्बर 2010
योग	1808			

समापन को जून 2011 तक पुनर्निर्धारित किया गया है।

### 2. परिवर्तन

चालू पारगमन अवधि के दौरान शहर/एयर साईड में तत्काल मौजूद सुविधाओं में निम्नलिखित परिवर्तन किए गए थे।

#### शहर की तरफ:

- प्रवेश एवं निकास बिन्दुओं में कमी
- बस स्टाप का स्थानान्तरण
- कार में सवार होने/से उतरने के बिन्दु में परिवर्तन
- पार्किंग में महत्वपूर्ण कमी तथा कम पार्किंग वाले स्थलों का छितराव
- अन्तर्राष्ट्रीय प्रस्थान के अतिरिक्त सभी निकास गलियारों का मिलान
- अन्तर्राष्ट्रीय आगमन का घरेलू हेतु रूपान्तरण एवं समर्पित अग्नि शमन सेवा लेन को हटाना

\*फरवरी 2010 में ₹ 2015 करोड़ संशोधित, एनएलसीपी के अतिरिक्त इसमें बहुस्तरीय कार पार्क जो कि डीपीआर का भाग था, भी सम्मिलित था, लेकिन फरवरी 2010 में स्थगित कर दिया था जो कि पी पी पी के अंतर्गत बी ओ ओ टी माडल में किया जाना था।

### एयरसाईड

सहायक रनवे को बन्द करना  
सप्ताह में दो दिन के लिए ढाई घण्टे की अवधि हेतु अनुस्क्षण के लिए मुख्य रनवे की अनुपलब्धता

### 3. कार्यक्षेत्र

इस अध्ययन में चेन्नै विमानपत्तन के विस्तार के चरण -I परियोजना, वर्तमान में जो निर्माणाधीन है, के पारगमन प्रबंधों की जांच की गई है।

### 4. अध्ययन के उद्देश्य

अध्ययन का मुख्य उद्देश्य विस्तार के प्रथम चरण के दौरान पारगमन प्रबंधों की पर्याप्तता की समीक्षा करना था। हमने क्षमता प्राक्कलनों, आन्तरिक सामंजस्य एवं आगामी उपयोगिता की सीमित समीक्षा की है।

### 5. अभिस्वीकृति

लेखापरीक्षा विभिन्न स्तरों पर एएआई प्रबंधन एवं अन्य पणधारियों जैसे एयरलाइन संचालकों, चेन्नै मेट्रो रेल लिमिटेड (सीएमआरएल), चेन्नै महानगर विकास प्राधिकरण (सीएमडीए), चेन्नै शहरी यातायात पुलिस, तमिलनाडु अग्नि एवं बचाव सेवाएं (टीएनएफआरएस) विभागों आदि द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करता है।

हम अध्ययन के दौरान विकलांगों के लिए हॉटलाइन एवं पहिए वाली कुर्सी की सुविधा का प्रावधान करने, आने वाले यात्रियों हेतु सीधा प्रस्थान खोलने, टर्मिनल गलियारों को खाली करवाने जैसे मुद्दों पर एएआई की प्रतिक्रिया की प्रशंसा करते हैं।

हम यह भी नोट करते हैं कि उन्होंने अन्य मुद्दों जैसे अधिक भीड़, द्वितीयक विमान पट्टी, यातायात/पार्किंग सुविधाओं पर कदम उठाने का आश्वासन दिया है।





## 6. नि क ई-शहर की तरफ

### 6.1 निर्माण का क्रम

परियोजना में विद्यमान टर्मिनल के दोनों तरफ दो नए ढांचे बनाकर एवं विद्यमान तथा प्रस्तावित टर्मिनलों के सामने एक ऊपरी गलियारा बनाकर फर्श का स्थान चार गुणा बढ़ाने की योजना थी। एक बहुस्तरीय कार पार्किंग (एमएलसीपी) का बाद में निर्माण करना था।

टर्मिनलों एवं गलियारे के निर्माण के परिणामस्वरूप पार्किंग के लिए सीमित स्थान शेष रहा एवं यात्रियों को भारी समस्याएं हुईं। यदि एएआई पहले पार्किंग बनाता और फिर उपरी गलियारा बनाता तो इससे असुविधा में कमी होती। परियोजना घटकों में इस प्रकार के क्रम दिल्ली विमानपत्तन में सफलतापूर्वक लागू किया गया था।

एएआई ने बताया (नवम्बर 2010) कि यात्रियों की सुविधा को उचित रूप से ध्यान में रखते हुए परियोजना खुद दो चरणों में शुरू की गई थी। तथापि यह पर्याप्त नजर नहीं आता एवं विमानपत्तन संचालन प्रबंधन हमारे विचार से सहमत था। यह व्यंग्यात्मक है कि एमएलसीपी टर्मिनलों के समापन के पश्चात् भी विलम्बित होने की सम्भावना है क्योंकि कार्य अभी प्रदान करना बाकी है (दिसम्बर 2010)।

### 6.2 पारगमन योजना

एक व्यस्त विमानपत्तन, जिसने अपनी नियत क्षमता को पहले ही पार कर लिया था विमानपत्तन के विभिन्न प्रयोक्ताओं की असुविधा को कम करने के लिए विस्तार हेतु एक सुनियोजित पारगमन योजना एक पूर्व आवश्यकता है। डीपीआर में किसी पारगमन योजना का ध्यान नहीं रखा गया है। यद्यपि एएआई ने बताया कि उनके पास पारगमन पद्धति थी, लेखापरीक्षा ऐसी किसी पद्धति का कोई सूचक नहीं देख सकी जिसे व्यवहार में लाया गया हो एवं एएआई केवल समस्याओं के प्रति प्रतिक्रियाशील था।

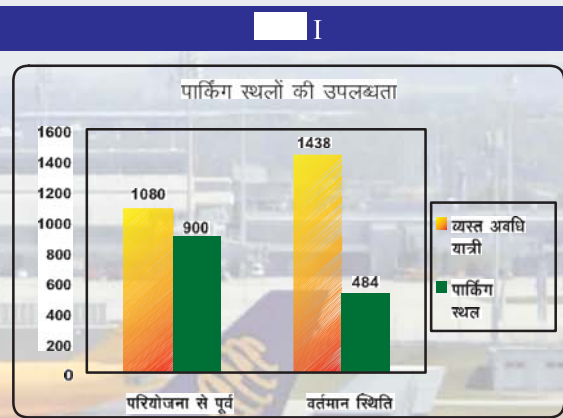
#### सिफारिश:

शे 1 गतिविधियों हेतु एक पारगमन योजना शीघ्र तैयार की जानी चाहिए। भविष्य में, डीपीआर में कार्यशील विमानपत्तनों पर निर्माण के लिए पारगमन योजना भी होनी चाहिए।

## 6.3 शहर की तरफ किए गए परिवर्तनों का प्रभाव

### 6.3.1 पार्किंग

विमानपत्तन विस्तार के चरण I में एमएलसीपी सम्मिलित है। तत्पश्चात् उसे बूट नमूने पर पीपीपी के रूप में लेने का प्रस्ताव किया गया (फरवरी 2010), जिसे अभी तक (दिसम्बर 2010) प्रदान किया जाना है। चालू विस्तार परियोजना, जो सार्वजनिक यातायात तक पहुंचने में कठिनाई उत्पन्न करती है, के कारण यात्री एवं स्टाफ अपने निजी वाहन प्रयोग करने के लिए बाध्य हैं। जबकि बढ़ी हुई पार्किंग एक आवश्यकता है, इन टर्मिनलों पर व्यस्त अवधि में वृद्धि के बावजूद, इसे प्रबल रूप से कम कर दिया गया, जैसाकि ग्राफ से देखा जा सकता है।



इसके अतिरिक्त कम पार्किंग क्षेत्र की समस्या कार पार्किंग स्थलों को बिना उपयुक्त संकेतकों के विभिन्न छ: स्थानों पर छितराने से और बिगड़ गई।

इसके अतिरिक्त चालक एवं कर्मचारी आईसीएओ के खंड 6.18 के अनुबंध 9 के उल्लंघन में विशिष्ट पार्किंग क्षेत्र के अभाव से असन्तुष्ट हैं।

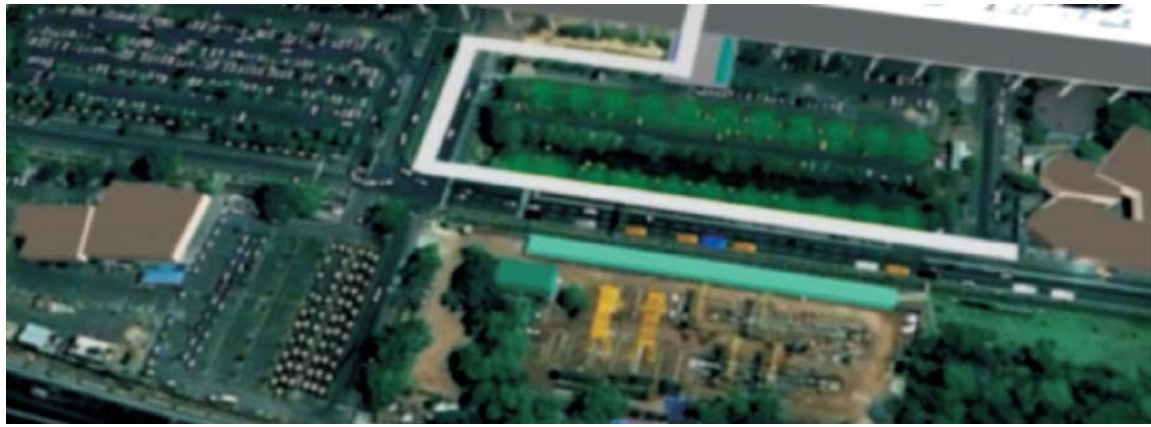
#### सिफारिश:

एएआई को चालकों एवं अपने कर्मचारियों हेतु तुरन्त एक विशिष्ट पार्किंग क्षेत्र स्थापित करना चाहिए एवं पार्किंग से टर्मिनल तक उनके लिए परिवहन प्रदान करना चाहिए।





### आटो अलाइटिंग क्षेत्र



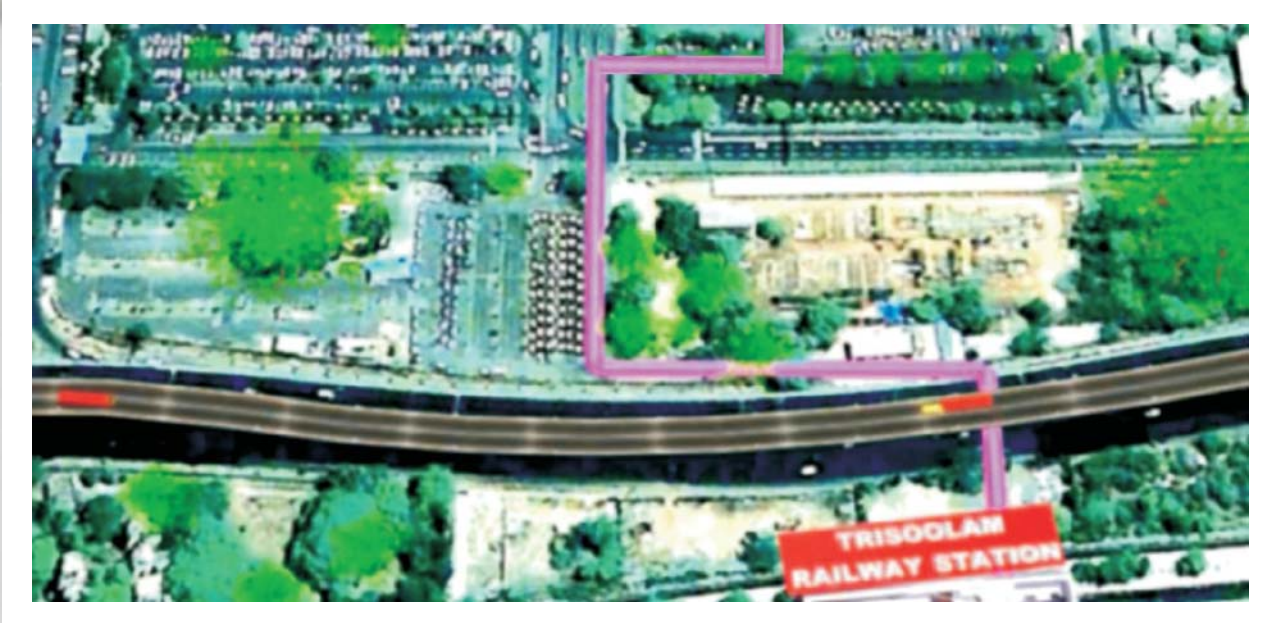
### आटो अलाइटिंग क्षेत्र से मुफ्त शटल सेवा



### राष्ट्रीय राजमार्ग पर आटो स्टैन्ड



### रेलवे स्टेशन से रास्ता







### 6.3.2 सार्वजनिक परिवहन हतोत्साहित किया गया

विमानपत्तन विस्तार ने पार्किंग सुविधाओं को प्रचण्ड रूप से कम किया था। इन परिस्थितियों में एएआई को सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को प्रोत्साहित करना चाहिए था।

इसके स्थान पर वास्तविक स्थिति निम्नवत थी

- (i) आटो स्टेण्ड की समाप्ति और प्रवेश/निकास से एक किलोमीटर (लगभग) आटो अलाइटिंग पाइंट के प्रावधान ने यात्रियों को मौसम दशाओं के प्रभाव पर छोड़ दिया और सामान के साथ टर्मिनल तक पहुँचने के लिए आटो का उपयोग या अपने गंतव्य तक पहुँचने के लिए आटो उपयोग करने के लिए भी यात्रियों को मुश्किल में डाल दिया। आटो स्टेण्ड या प्रीपेड आटो सेवा नहीं है।
- (ii) विमानपत्तन से निकटतम बस स्टाप 1.5 किलोमीटर की दूरी पर था। यांत्रिक प्रणालियों के प्रावधान से यात्रियों की सहायता करने की आईसीओआई की सिफारिशों के उल्लंघन में पैदल दूरी तय करने के लिए यात्री बाध्य थे।
- (iii) चेन्नई विमानपत्तन सौभाग्यशाली है क्योंकि यह उपनगरीय रेल लाइन के निकट है। विमान पत्तन के लिए सुरंगपथ के साथ एक स्टेशन का निर्माण किया गया था। यह ठेकेदार के प्रीकास्टिंग यार्ड द्वारा अवरुद्ध हो गया था जिससे मूल प्रयोजन विफल हो गया।

उपर्युक्त मुद्दे अपने क्षेत्रीय कार्य के दौरान एएआई के साथ हमने उठाए थे।

#### अच्छी प्रथा

एएआई ने आटो यात्रियों के प्रस्थान के लिए मुफ्त परिवहन प्रदान किया (जून 2010) और पुराने बस शैल्टर को पुनः स्थापित किया (अगस्त 2010)।

एएआई न सुरंग पथ तक पहुँच कम करने आर रेलव स्टेशन स शटल सेवा चलाने पर विचार करने का भी वादा किया (नवम्बर 2010)।

#### सिफारिश:

एएआई अस्थाई पार्किंग के रूप में खाली रक्षा भूमि का उपयोग करने की सम्भावना का पता लगाए और विमानपत्तन के अन्दर समर्पित बस खण्ड आरंभ करे।

### राष्ट्रीय राजमार्ग पर बस स्टैण्ड



### रिक्त रक्षा भूमि





भीड़ वाला उतरने का स्थान



भीड़ वाला उतरने का स्थान



आकाश की ओर-छज्जा रहित





### 6.3.3 भीड भरा बोर्डिंग तथा अलाइटिंग पाइंट

अन्तर्राष्ट्रीय आगमन, घरेलू आगमन तथा घरेलू प्रस्थान के लिए सामूहिक अलाइटिंग एवं बोर्डिंग क्षेत्रों ने क्षेत्र को खचाखच कर दिया जिसके कारण तीव्र यातायात रुक गया।

#### अच्छी प्रथा:

लेखापरीक्षा सुझाव के आधार पर एएआई ने अतिथि क्षेत्र को नगर दिशा की ओर पीछे हटाकर कारीडोर को बढ़ा दिया।

एएआई ने बोर्डिंग/अलाइटिंग पाइंटों से/को उनके रास्ते पर यात्रियों के बचाव के लिए एक छतरी भी स्थापित की है।

एएआई एक और निकास खोलने के लिए सहमत हो गया है।

#### सिफारिश

एएआई बेहतर संस्तुत प्रथाओं/आईसीएओ मानकों के अनुसार सभी रक्षा तथा सुरक्षा साधनों को लागू करे और दुर्घटना, जो हाल ही में हुई (अप्रैल 2010), की पुनरावृत्ति से बचने के लिए शीघ्र ही सुरक्षित दूरी बनाए।

#### सिफारिश

घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों के व्यस्ततम यातायात के अन्तर के उत्तोलन के लिए घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों को मिलाने के लिए एएआई दो निकासों पर विचार करे।

### 6.3.4 ईंधन बाजार

यह देखना आश्चर्यजनक है कि विमानपत्तन परिसरों के अन्दर उपयोग हेतु विमानपत्तन में कोई ईंधन बाजार नहीं है या विस्तार के भाग के रूप में इसकी योजना भी नहीं की जा रही है। सभी एयरलाइन वाहन/कोच यात्रियों के लिए उपलब्ध सामूहिक सीमित निकास मार्गों का उपयोग कर वायु क्षेत्र से बाहर निकाले जाते हैं जो यातायात को अतिरिक्त रूप से रोक देता है। इसके अतिरिक्त तेल कम्पनियों के बीच समन्वय समस्याओं के कारण, एविएशन फ्यूलिंग स्टेशनों (एएफएस) के लिए ईंधन की आपूर्ति टैंकर ट्रकों को उपयोग कर की जाती है यद्यपि शोधनशाला से एएफएस तक पाइपलाइन है।

#### सिफारिश

एएआई शीघ्रतिशीघ्र नगर की ओर ईंधन बाजार सुविधा प्रदान करे। तेल विपणन कम्पनियों को भीड़ को कम करने के लिए विमानपत्तन में उपलब्ध वर्तमान सामूहिक विमानन ईंधन पाइपलाइन के उपयोग को प्रोत्साहित करना चाहिए।

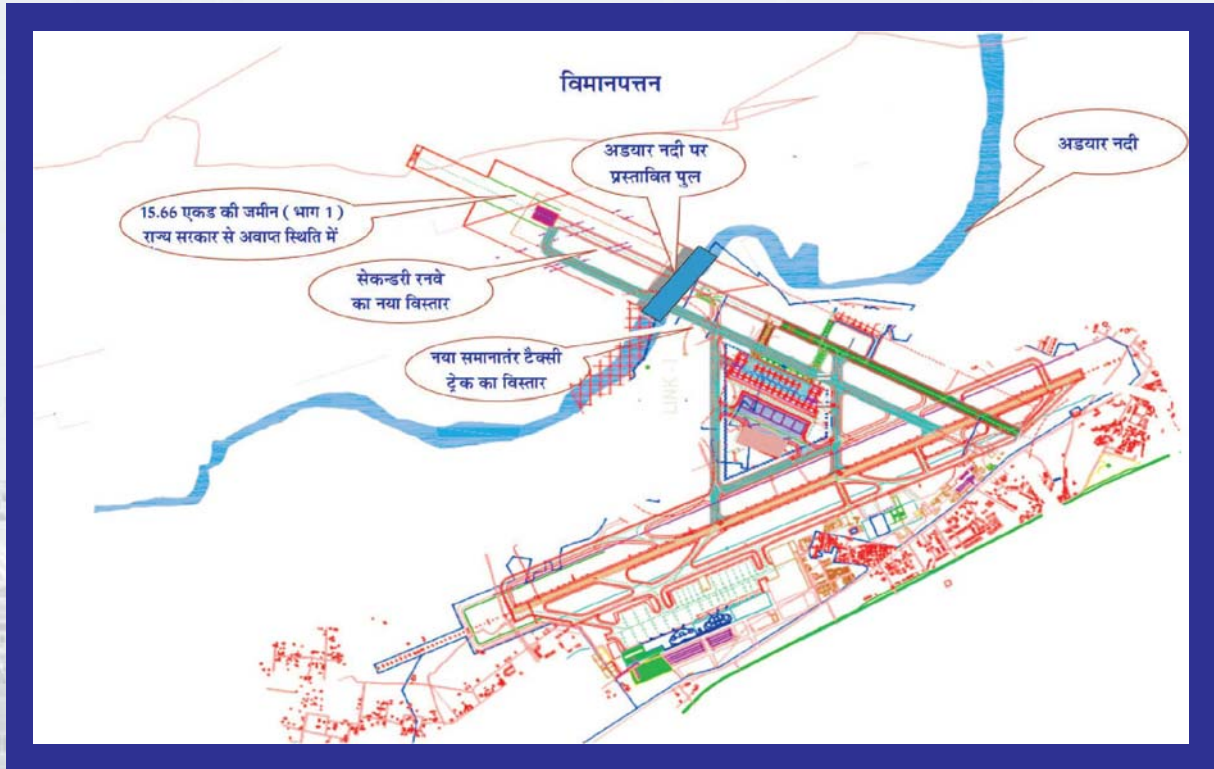
#### अब बनाया गया आंशिक छज्जा



### 6.3.5 अपर्याप्त सुरक्षा साधन

निर्माण के दौरान नगर की ओर स्थान की सीमित उपलब्धता के कारण एएआई टर्मिनल के चारों ओर समर्पित फायर लेन प्रदान करने में समर्थ नहीं है। निर्माण के कारण छोटा रास्ता अवरुद्ध हो गया है। अग्नि शमन इंजनों की वर्तमान योजनागत पहुँच यातायात तथा एलेवेटेड कारीडोर के निर्माण कार्य द्वारा गम्भीर रूप से बाधा डालने की सम्भावना है। नेशनल बिल्डिंग कोड सं. 6.4.8.3 के उल्लंघन में टर्मिनल कारीडोरों में फायर स्प्रिंकलर प्रतिस्थापित नहीं किए गए हैं। इसके अलावा किसी सम्भाव्य घटना से बचने के लिए कार्य क्षेत्र से सुरक्षित दूरियां नहीं बनाई गई हैं।





निर्माणाधीन समानान्तर टैक्सी ट्रेक





## 7 निष्कर्ष - वायु क्षेत्र

### 7.1 सहायक मार्ग

दोनों मार्गों को प्रचालित करने और बड़े आकार के वायुयानों को स्थान देने के उद्देश्य से 2205 मीटर से 3235 मीटर तक सहायक मार्ग (12/30) का विस्तार अप्रैल 2010 तक पूर्णता की निर्धारित तारीख के साथ अक्टूबर 2008 में आरंभ किया गया था। लक्ष्य तारीख दिसम्बर 2010 तक पुनः निर्धारित की गई थी। इसके अलावा पहुँच चिमनी में बहुमंजिला भवन, जल टंकी आदि जैसी बाधाएं हटाई नहीं गई हैं। एएआई ने बताया (नवम्बर 2010) कि पहुँच प्रकाश व्यवस्था के लिए अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण शीघ्र करने के लिए राज्य सरकार को अनुरोध किया गया है।

### 7.2 विलम्ब का प्रभाव

सहायक मार्ग कार्यों की पूर्णता में विलम्ब ने विमानपत्तन के प्रचालनों पर निम्नलिखित प्रभाव डाला है।

मुख्य मार्ग योजनागत अनुसूचना कार्य के लिए 1400 बजे से 1630 बजे के बीच द्वाइं घंटे के लिए सप्ताह में दो दिन (मंगलवार तथा शनिवार) बन्द रहा। इसके कारण पुनः खोलने से पहले तथा बाद के समय में चेन्नई विमानपत्तन पर भीड़-भाड़ तथा यात्रियों को परिणामी असुविधा हुई।

निकटवर्ती विमानपत्तनों, यथा बेंगलूर तथा हैदराबाद ने भी क्रमशः शनिवार तथा मंगलवार को मार्गों के अनुसूचना की योजना बनाई है जिसने समस्या को और बुरा कर दिया। अनुसूचना कार्य के लिए मुख्य मार्ग की बन्दी के दौरान लगभग 54 प्रतिशत उड़ानें 11 मिनट से 60 मिनटों के बीच विलम्ब के बाद उतरें, परिणामस्वरूप विमानों के मँडराने के कारण ₹ 0.62 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इससे एयरलाइन प्रचालन अपनी कुछ उड़ानों को रद्द करने और अनुसूचना दिनों को कुछ अन्य को विपथित करने को बाध्य हुए। इसी प्रकार चेन्नई विमानपत्तन पर व्यस्त समय भीड़भाड़ के कारण 37 प्रतिशत उड़ानें 11 मिनट से 60 मिनटों के विलम्ब के बाद पहुँची। इस विलम्ब से समीक्षा अवधि के दौरान 99,470 यात्री प्रभावित हुए और एयरलाइन प्रचालकों को ₹ 2.21 करोड़ की हानि हुई।

#### अच्छी प्रथा

हमने सुझाव दिया कि वर्तमान में उपलब्ध सहायक मार्ग की लम्बाई को शीघ्र ही उपयोग में लाया जाए। एएआई इसे लागू करने के लिए सहमत हो गया।

#### सिफारिश:

एएआई रन-वे के रख-रखाव का कार्य इस प्रकार शुरू कर सकता है जिससे रख-रखाव के कार्य दिवस, मुख्य विमानपत्तनों जैसे बेंगलूर तथा हैदराबाद के रख-रखाव के कार्य दिवसों से अलग हो।

### 7.3 एयरलाइनों से सम्पर्क

एएआई द्वारा एयरलाइनों के साथ परियोजना अनुसूची/व्यौरों की कोई भागीदारी नहीं की गई। इससे विस्तार के सम्भावित उपयोग पर प्रभाव पड़ेगा।

#### सिफारिश

एएआई सम्भावित उपयोग सुनिश्चित करने के लिए सभी पणधारियों के साथ सतत आधार पर विस्तार योजना की प्रगति सूचित करे।

### 7.4 आन्तरिक असंगतियां

आईएटीए उत्कृ ट सेवा के लिए 'ए' से सेवा के अस्वीकार्य स्तर के लिए 'एफ' तक सेवा मानक के छः स्तर परिभाषित करता है। एएआई ने डीपीआर तक अपनी पहुँच में आईएटीए/मन्त्रालय द्वारा यथा निर्धारित सभी क्षेत्रों के लिए सेवा का 'उत्कृ ट' स्तर (एलओएस) प्रदान करने का आश्वासन दिया है। तथापि यह देखा गया कि मन्त्रालय/आईएटीए द्वारा निर्धारित प्रतिमानों का उल्लंघन करते हुये ए.ए.आई ने घरेलु तथा अन्तर्रा द्रीय टर्मिनलों में चैक-इन पंक्ति क्षेत्र तथा सुरक्षा धारित क्षेत्र के सन्दर्भ में डी पी आर में वैसा नियोजन नहीं किया था।

#### निर्माणाधीन मार्ग विस्तार





अडयार नदी पर निर्माणाधीन पुल



अडयार नदी पर निर्माणाधीन पुल-एक अन्य दृश्य



रक्षा भूमि



मैट्रो स्टेशन





## 8 प्रमुख जोखिम तत्व

### 8.1 एडयार पुल की पूर्णता

चौड़े आकार के विमानों की पूर्ति और दोनों मार्गों के प्रचालन के लिए सहायक मार्ग (12/30) को 2205 मीटर से 3235 मीटर तक बढ़ाना आवश्यक है। बढ़ाया गया मार्ग एडयार नदी को पार करता है। इसलिए नदी के ऊपर पुल का निर्माण अपरिहार्य था जो सितम्बर 2010 तक पूर्णता की लक्ष्य तारीख के साथ जून 2009 में आरंभ किया गया था। लक्ष्य तारीख दिसम्बर 2010 तक बढ़ाई गई थी। परन्तु पुल दिसम्बर 2010 तक पूरा नहीं बन सका।

### 8.2 मेट्रो रेल निर्माण समकालिक नहीं किया गया

वर्तमान विमानपत्तन विस्तार के साथ-साथ मेट्रो स्टेशन के निर्माण के लेखापरीक्षा सुझाव से सीएमआरएल सहमत हो गया। तथापि एएआई ने माना कि मेट्रो स्टेशन के निर्माण के लिए स्थल केवल अप्रैल 2011 के बाद सौंपा जा सकता है क्योंकि पहचाने गए क्षेत्र का वर्तमान में उपयोग किया जाता है। विस्तार परियोजना की पूर्णता के बाद मेट्रो स्टेशन का निर्माण यात्रियों को लम्बे समय तक असुविधा में डालेगा।

#### सिफारिश

एएआई यात्रियों को हो रही असुविधाओं का परिहार करने के लिए सभी नगर ओर के सिविल कार्यों को पूरा करने में समर्थ बनाने के लिए मेट्रो स्टेशन के सिविल कार्य आरंभ करने के लिए सीएमआरएल को कार्यस्थल उपलब्ध कराए।

### 8.3 एमएलसीपी की पूर्णता

अपने डीपीआर में एक एमएलसीपी के प्रस्ताव के साथ बोर्ड ने 11 महीनों की अवधि के अन्दर बूट माडल का निर्माण आरंभ करने का निर्णय लिया (फरवरी 2010)। कार्य अभी सौंपा जाना है (दिसम्बर 2010)। इसलिए एमएलसीपी की नए टर्मिनलों के साथ-साथ पूर्ण किए जाने की सम्भावना नहीं है।

#### सिफारिश

एएआई सुनिश्चित करे कि एमएलसीपी शीघ्र ही पूर्ण हो।

### 8.4 रक्षा भूमि का हस्तान्तरण

मंत्रालय के पक्ष में राज्य सरकार द्वारा हस्तान्तरित की जाने वाली बराबर मूल्य की भूमि के स्थान पर 21 एकड़ भूमि का हस्तान्तर करने के लिए रक्षा मंत्रालय से सैद्धान्तिक अनुमोदन के साथ परियोजना आरंभ की गई। भूमि का हस्तान्तरण अभी होना है

(दिसम्बर 2010), रक्षा भूमि पर प्रस्तावित परियोजना की प्रमुख सुविधाओं के टर्मिनल के चालू होने में परिणामी विलम्ब के साथ विलम्बित होने की सम्भावना है।

#### सिफारिश

एएआई समय पर परियोजना पूर्ण करने के लिए रक्षा भूमि को शीघ्र अधिकार में लेना सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकार तथा भारत सरकार के साथ कदम उठाए।

## 9 चेन्नै विमानपत्तन का और विस्तार

### 9.1 हरित क्षेत्र -परियोजना प्राक्कलनों तथा अनुमानों की वैधता

विमानपत्तन विस्तार में चरण-1 में 14.35 मिलियन यात्रियों तथा चरण-2 में 30.13 मिलियन यात्रियों का प्रहस्तन तथा उसके बाद हरित क्षेत्र विमानपत्तन परिकल्पित किया गया। विमानपत्तन में विस्तार सुविधाओं की योजना बनाते समय डीपीआर में 2007-12 अवधि के लिए घरेलू के लिए 20 प्रतिशत तथा अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि निर्धारित की गई थी। वास्तविक यात्री यातायात डाटा से पता चला कि अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में अन्तर नाममात्र थे जबकि घरेलू क्षेत्र में व्यापक अन्तर देखे गए थे। इसके अलावा घरेलू क्षेत्र, जहाँ मितव्ययिता ने अन्यथा पूर्ति दर्शाई थी, में 2009-10 के दौरान भी विमान आवागमन में 8 प्रतिशत तक कमी हुई थी। लेखापरीक्षा द्वारा यातायात प्रक्षेपणों को अभिपु ट नहीं किया जा सका और इसलिए कोई अन्य स्वतंत्र वैधीकरण उपलब्ध नहीं है कि क्या चरण 2 की आवश्यकता पूरी होगी या वर्तमान परिदृश्य में एक हरित क्षेत्र विमानपत्तन भी आवश्यक है। एएआई ने बताया (नवम्बर 2010) कि वर्तमान टर्मिनल का चरण 2 विस्तार अपनी प्रचालन आवश्यकताओं द्वारा प्रवर्तित होगा और सूचित किया कि हरित क्षेत्र विमानपत्तन के निर्माण के बाद भी यह हो सकता था। इसी बीच एएआई ने हरित क्षेत्र विमानपत्तन के लिए नवीन व्यवहार्यता अध्ययन आरंभ किया (जुलाई 2010) और परिणाम प्रतीक्षित है।

यह स्पष्ट है कि एएआई चरण 2 आरंभ करने से पूर्व हरित क्षेत्र विमानपत्तन का निर्माण कर सकता है यदि चाहे।

#### सिफारिश

हरित क्षेत्र विमानपत्तन का विकास करने और इसके समय निर्धारण का निर्णय आर्थिक लिहाज पर वैध किया जाना चाहिए। इसमें वर्तमान विमानपत्तन में किए गए निवेश और योजित भावी निवेशों, यदि चरण 2 बेंगलुरु तथा हैदराबाद अनुभव का परिहार करने के लिए कार्यान्वित किया जाता है, की रक्षा के लिए पर्याप्त सुरक्षा शामिल होनी चाहिए।

### 9.2 बेमेल डिजाइन, यदि चरण 2 समाप्त किया जाता है

विस्तार के चरण 1 को दोनों चरणों की पूर्णता पर 30 मिलियन यात्रियों को सम्भालने की मूल योजना के साथ अन्तिम रूप दिया गया था। सृजित कुछ आधारभूत ढांचे/जनपयोगी सेवाएं उपड़ टतम होंगी यदि चरण 2 छोड़ दिया जाता है।





## Chennai Metro Rail Limited

Dr. T.V. SOMANATHAN, I.A.S.,  
MANAGING DIRECTOR

D.O. Letter No. 118/CMRL/2008 dated 19.7.2010

Dear Thiru Srinivasan,

Sub: Chennai Metro Rail Limited- Meeting on Traffic Handling aspects of Chennai Airport Expansion-reg.

I thank you for the valuable suggestions made during the meeting with us on 14.07.2010, regarding the traffic handling aspects at the Chennai Airport's expansion works and the metro connectivity. Minutes of the meeting are enclosed herewith. Incidentally, it is learnt informally from AAI that their contractor may demand an exorbitant price for any additional variation. In that context, we are examining the possibility of a single tender covering both viaduct & station within the airport premises, with cost sharing.

*Best regards,*

Yours sincerely,

(T.V. SOMANATHAN)

*2/10*

Encl: As above

To

Thiru K.Srinivasan,  
Principal Director,  
O/o The Principal Director of Commercial Audit,  
Indian Audit and Accounts Department,  
Indian Oil Bhavan – I floor,  
139, Mahatma Gandhi Road,  
Chennai – 600 034.

*2/10*

### वेबसाइट



### मीडिया प्रबंधन







## 10 संचार

### 10.1 पणधारियों से अन्तरक्रिया

विमानपत्तन विभिन्न पणधारियों के साथ अनिवार्य रूप से एक सार्वजनिक जनपयोगी सेवा है। इसलिए किसी भी विमानपत्तन विस्तार परियोजना को विभिन्न पणधारियों की भागीदारी तथा सहयोग प्राप्त करना होगा, यदि इसको सफलतापूर्वक पूर्ण तथा उपयोग किया जाना है। हमने निम्नलिखित पणधारियों और विस्तारित विमानपत्तन का उपयोग या सेवाएं प्रदान करने के लिए पणधारियों की तैयारी की स्थिति के संचार की समीक्षा की।

एयरलाइन प्रचालक

सीआईएसएफ

सीमा शुल्क

आप्रवासन

सीएमआरएल

सीएमडीए

चेन्नै नगर यातायात पुलिस

टीएनएफआरएस विभाग

उपर्युक्त एजेंसियों की अन्तरक्रिया से पता चला कि एएआई योजना के लाभों तथा उनके संसाधनों के बेहतर उपयोग से उन्हें वंचित कर अन्य पणधारियों के साथ यातायात डाटा तथा संविचरणा विकासों की भागीदारी नहीं कर रहा था।

#### अच्छी प्रथा

हम इस तथ्य की प्रशंसा करते हैं कि विमानपत्तन के लिए मेट्रो रेल से सम्बद्धता की योजना बनाई जा रही है जो अन्तर्राष्ट्रीय श्रेणी के किसी विमानपत्तन के लिए आवश्यक सुविधाओं में से एक है।

हम आभार मानेंगे यदि मेट्रो सम्बद्धता को नगर प्रवेश सुविधाएं प्रदान करने के लिए उठाया जा सके। यह वर्तमान आधारभूत ढांचे के अन्दर उच्च यात्री भार को सम्भालने के लिए विमानपत्तन को योग्य बना सकता है।

#### सिफारिश

हम सशक्त रूप से सिफारिश करते हैं कि एएआई मेट्रो अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों के अनुरूप नगर प्रवेश जैसे अन्य एकीकरण प्रबंधों पर विचार करने के इस अवसर का लाभ उठाए।

### 10.2 मीडिया प्रबंधन

संचार का एक महत्वपूर्ण पहलू यात्रारत जनता के साथ सूचना की भागीदारी होगा। इस संबंध में यह अधिक स्पष्ट है कि मीडिया, समाचार पत्र तथा टेलीविजन दोनों, महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। हमारे विचार में विमानपत्तन तथा विस्तार परियोजना गत कुछ महीनों से बहुत प्रतिकूल कवरेज प्राप्त कर रहे थे। हमें सुव्यवस्थित प्रमाण स्थापित करने के लिए एएआई से पर्याप्त संचार प्रयास नहीं मिले। एएआई ने बताया (नवम्बर 2010) कि क्षेत्रीय कार्यकारी निदेशक तथा विमानपत्तन निदेशक को महत्वपूर्ण गलत मीडिया रिपोर्टों पर प्रतिउत्तर जारी करने के लिए प्राधिकृत किया गया है और विमानपत्तन पर अधिक अद्यतन जानकारी प्रस्तुत करने के लिए चेन्नै विमानपत्तन के लिए एक स्वतंत्र वेबसाइट अनुमोदित की गई है।

हमने यह भी पाया कि वर्तमान एएआई की वेबसाइट, जो सूचना भागीदारी में सहायता कर सकती है, न तो अद्यतन की गई है और न ही उसमें चेन्नै विमानपत्तन के पूर्ण व्यौरे शामिल हैं। जब इसे एएआई के परियोजना अधिकारियों के साथ उठाया गया तब वे साइट को अद्यतन करने के लिए सहमत हो गए जो हुआ नहीं है।

#### सिफारिश

हम सख्त सिफारिश करते हैं कि एएआई अपने लोक संबंधों को सुदृढ़ करे और संचार कार्य को सम्मिलित करे तथा अग्रलक्षी रीति में सही सूचना देने के द्वारा आम आशंकाओं को दूर करने का प्रयास करे। यात्रियों के लाभ के लिए वेबसाइट पर परिवर्ती प्रबंध भी दर्ज करे।

(के श्रीनिवासन)

प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखा परीक्षा  
तथा पदेन सदस्य लेखा परीक्षा बोर्ड, चेन्नै

प्रतिहस्ताक्षरित

(सुनील वर्मा)

उपनिर्वाहक महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक)  
एवं अध्यक्ष, लेखा परीक्षा बोर्ड

