अध्याय VII: आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

दिल्ली मैट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

7.1 मैट्रो स्टेशन के निर्माण पर परिहार्य व्यय

डीएमआरसी यह प्रावधान शामिल करते हुये दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ कोई करार/एमओयू करने में विफल रहा कि एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन पर किये गये अतिरिक्त व्यय की डीडीए द्वारा पूर्ति की जायेगी। इसके परिणामस्वरूप 15 नवंबर 2017 तक डीएमआरसी द्वारा ₹48.16 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, जिसकी आगे और बढ़ने की संभावना थी। डीपीआर में नियोजित कार्य के कार्यक्षेत्र में विस्तृत परिवर्तन और ₹48.16 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के बावजूद, डीएमआरसी प्रबंधन ने ऐसे मामलों में अपेक्षित निदेशक मंडल का अनुमोदन नहीं लिया।

दिल्ली मैट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएमआरसी) ने दिल्ली मास रेपिड ट्रांसिट प्रणाली (दिल्ली भाग) के चरण-III के मुंडका-बहादुरगढ़ कॉरिडोर पर, टीकरी बॉर्डर और चार एलीवेटेड स्टेशनों अर्थात मुंडका इंडस्ट्रीयल एरिया (एमआईए), घेवरा, टीकरी कला और टीकरी बॉर्डर पर मेट्रो साइडिंग के साथ, मुंडका से टीकरी बॉर्डर से एलीवेटेड पुल के निर्माण हेतु मैसर्स कोरसन कोरवियम कंस्ट्रक्शन एस.ए.-सदभाव इंजीनियरिंग लिमिटेड जेवी (ठेकेदार) को स्वीकृति पत्र जारी किया (अगस्त 2013)। बाद में, डीएमआरसी को चरण-III में नियोजित एमआईए मैट्रो स्टेशन को शिफ्ट करने और उसे नेशनल हाईवे-10, अर्बन एक्सटेंशन रोड़-II (यूईआर-II) के जंक्शन और बस रेपिड ट्रांसिट (बीआरटी) कॉरिडोर में बस स्टॉप पर प्रस्तावित मैट्रो लाईन पर भविष्य में बनने वाले डीएमआरसी स्टेशन (डीएमआरसी के कार्यक्षेत्र में शामिल नहीं) के साथ एकीकृत करने के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) से प्रस्ताव प्राप्त हुआ (अक्टूबर 2013)। प्रस्ताव के अनुसार डीएमआरसी/बीआरटी उपभोक्ताओं को एक सर्विस से दूसरी में जाने के लिये कम से कम चलना पड़ेगा।

बेहतर यात्री सुविधाओं, लागत प्रभावकारिता और दो स्टेशनों के एकीकरण के लिये अपेक्षित अग्रिम योजना को ध्यान में रखते हुये, डीएमआरसी भविष्य में बनने वाले मैट्रो स्टेशनों को समायोजित करने वाले एकीकृत स्टेशन को चरण-III के एमआईए स्टेशन में परिवर्तित करने और यूईआर-II सड़क कॉरिडोर को समायोजित करने के लिये स्पान को परिवर्तित करने के लिये सहमत हुआ (मई 2014), बशर्ते डीडीए अतिरिक्त लागत वहन करने के लिये सहमत हो। डीएमआरसी ने एकीकृत एमआईए स्टेशन का विस्तृत डिजाइन और रूपरेखा तैयार की और (जून 2014) विवरण को अंतिम रूप देने के लिये डीडीए/राइट्स के साथ बैठक की साथ

ही स्टेशन फुटप्रिंट, प्रवेश/निकास संरचना तथा वर्टिकल एलीवेशन दर्शाते हुए स्टेशन की जनरल अरेंजमेंट ड्राइंग भी प्रस्तुत की। दिनांक 16 जुलाई 2014 को हुई बैठक में डीएमआरसी से चर्चा करने के बाद डीडीए ने भूमि, जिस पर माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा स्टे प्रदान किया गया है, को छोड़कर, इंटीग्रेटिड एमआईए स्टेशन का कार्य आरम्भ करने की सहमति प्रदान की (जुलाई 2014) तथा उस पर होने वाले व्यय का विवरण और व्यय में डीडीए के शेयर की जानकारी भी मांगी।

डीएमआरसी ने ₹11.55 करोड़ के मूल अनुमान की तुलना में, रूफिंग और प्रणाली कार्यों को छोडकर, एकीकृत स्टेशन की कुल लागत ₹67.74 करोड़ लगभग की निकाली। डीएमआरसी ने डीडीए से अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव के प्रति ₹56.19 करोड़ की तत्कालिक राशि जारी करने का अनुरोध किया। डीएमआरसी ने यह भी कहा कि एकीकृत स्टेशन और उसके पहुंच मार्ग को पूर्ण करने के बाद अतिरिक्त लागत की सटीक राशि उचित समय में सूचित की जायेगी।

डीडीए ने डीएमआरसी द्वारा मांगी गई राशि देने से इस आधार पर इंकार कर दिया कि दो स्टेशनों और अन्य कार्यों की लागत यदि 500 मीटर की दूरी पर किये जाते हैं, केवल ₹68.55 करोड़ होगी और इसलिये एकीकृत एमआईए स्टेशन निर्माण से डीएमआरसी को ₹0.81 करोड़ की बचत होगी (₹68.55 करोड़ – ₹67.74 करोड़)। एमआईए पर एकीकृत स्टेशन पर डीएमआरसी द्वारा किये गये अतिरिक्त व्यय को जारी करने के लिये जुलाई 2015, मार्च 2016, मार्च 2017 और अप्रैल 2017 में किये गये डीएमआरसी के अनुरोध की प्रतिक्रिया में, डीडीए ने डीएमआरसी द्वारा मांगी गई राशि के लिये कोई जिम्मेदारी नहीं ली (नवंबर 2017)। डीडीए ने कहा कि दोनों मेट्रो स्टेशनों के एकीकरण की सिफारिश डीडीए की मांग के कारण नहीं की गई थी, बल्कि यूनीफाइड ट्रैफिक एंड ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर (प्लानिंग एंड इंजीनियरिंग) केन्द्र (यूटीटीआई पीईसी) के निर्देशों के आधार पर, जो माननीय लेफ्टिनेंट गवर्नर, दिल्ली की अध्यक्षता के अंतर्गत राष्ट्रीय राजधानी के मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट एकीकरण के लिये नियंत्रक निकाय है, थी।

एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन को पूर्ण करने की निर्धारित तिथि 27 जनवरी 2018 थी, कार्य प्रगति पर है और डीएमआरसी ने ₹59.71 करोड़ की राशि के व्यय से 80 *प्रतिशत* कार्य पूर्ण कर लिया है जो स्टेशन पर व्यय की जाने वाली कुल राशि के 72 *प्रतिशत* के बराबर था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन डीएमआरसी की वास्तविक योजना का भाग नहीं था, बल्कि डीडीए के अनुरोध पर निष्पादित किया गया था। तथापि डीडीए के साथ यह निर्धारित करते हुये कि एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन पर व्यय की गई अतिरिक्त राशि का वहन डीडीए करेगा कोई भी करार/समझौता ज्ञापन (एमओयू) नहीं किया गया था।

- एकीकृत मैट्रो स्टेशन का निर्माण डीएमआरसी के निदेशक मंडल का अनुमोदन प्राप्त किये बिना और पर्याप्त भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना शुरू किया गया। एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन की भूमि के एक भाग का अभी भी (15 नवंबर 2017) डीडीए द्वारा अधिग्रहण नहीं किया गया था।

- डीडीए द्वारा एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशनों के निर्माण पर अतिरिक्त लागत वहन करने से मना करने के बावजूद भी डीडीए के साथ मुद्दे का समाधान निकाले बिना, डीएमआरसी ने निर्माण कार्य जारी रखा। इस प्रकार डीडीए के साथ कोई भी करार/एमओयू न होने पर, डीएमआरसी ने 15 नवंबर 2017 तक ₹48.16 करोड़[1] का परिहार्य व्यय किया (प्राप्त की गई भौतिक और वित्तीय प्रगति क्रमश: 80 *प्रतिशत* और 72 *प्रतिशत* थी)। इसके अतिरिक्त, डीएमआरसी को ₹48.16 करोड़ की अतिरिक्त निधि हेतु वित्तीय लागत भी वहन करनी होगी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर/अगस्त 2017 और नवंबर 2017) कहा:

(क) क्योकि एमआईए स्टेशन का प्रावधान ठेकेगत प्रावधान से परे था, डीएमआरसी के प्रबंध निदेशक ने वर्तमान कार्यक्षेत्र से परे अतिरिक्त लागत वहन करने के लिये डीडीए की स्वीकृति को ध्यान में रखते हुये, ठेके में अंतर को अनुमोदित किया था।

(ख) एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन के निर्माण का निर्णय यूईआर-II पर बीआरटी और भविष्य में बनने वाली मैट्रो लाइन सहित यातायात के विभिन्न साधनों के एकीकरण हेतु डीडीए के साथ परामर्श से लिया गया था। प्रबंधन ने कहा कि लागत शेयर करने के मुद्दे पर डीडीए से बातचीत की जा रही थी और परस्पर सहमति से इसे तय कर लिया जायेगा।

[1] ***₹59.71 करोड़ घटा ₹11.55 करोड़ मूल रूप से नियोजित एमआईए स्टेशन के निर्माण की लागत।***

(ग) भविष्य में बनने वाली लाइन के लिये ट्रैक बेड को छोडकर, एकीकृत एमआईए स्टेशन की पूर्ण सुविधा, चरण-III कॉरिडोर, जो शीघ्र पूर्ण होना अपेक्षित है, के शुरू होने पर प्रयोग में लाई जायेगी। प्रबंधन ने आगे कहा कि डीडीए और डीएमआरसी दोनो सरकारी संस्थान होने के कारण, कोई अलग से करार करना आवश्यक नहीं समझा गया।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

(i) प्रबंध निदेशक को प्रत्यायोजित शक्तियां के संबंध में, 12 जनवरी 1998 को आयोजित अपनी 13वीं बैठक में डीएमआरसी के निदेशक मण्डल के अनुमोदन के अनुसार, निम्नलिखित मामलों के संबंध में प्रत्यायोजन बोर्ड के अनुमोदन के अधीन था:

- दिल्ली एमआरटीएस परियोजना के कार्यक्षेत्र में डीपीआर में कोई महत्वपूर्ण परिर्वतन;
- डीपीआर में विचार न किये गये ₹10 करोड़ से अधिक के व्यय का कोई मद।

बोर्ड द्वारा यह निर्णय भी किया गया, कि उपरोक्त उल्लिखित मामलों में प्रबंधक निदेशक द्वारा, उसको प्रदान की गई शक्तियों का प्रयोग करने के निर्णय को उसकी अगली बैठक में प्रबंधक निदेशक द्वारा बताया जाना चाहिये।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि, दिल्ली मास रैपिड ट्रांसिट प्रणाली परियोजना के चरण–III के मुडंका बहादुरगढ़ कॉरिडोर की डीपीआर के कार्यक्षेत्र में महत्वपूर्ण परिवर्तन, जिसके कारण ₹48.16 करोड़ का अतिरिक्त व्यय (15 नवंबर 2017 तक) होना था, के बावजूद प्रबधं निदेशक, डीएमआरसी द्वारा लिया गया निर्णय अनुमोदन हेतु डीएमआरसी के निदेशक मण्डल के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया था।

(ii) तथ्य रह जाता है कि डीडीए के साथ करार/एमओयू न होने से, डीएमआरसी ने 15 नवंबर 2017 तक ₹48.16 करोड़[2] का परिहार्य व्यय किया। आगे इसके और बढ़ने की संभावना है, क्योंकि अभी तक (15 नवंबर 2017) भौतिक प्रगति, 80 *प्रतिशत* और वित्तीय प्रगति 72 *प्रतिशत* तक ही प्राप्त की गई

[2] ***₹59.71 करोड़ घटा ₹11.55 करोड़ मूल रूप से नियोजित एमआई स्टेशन के निर्माण की लागत।***

थी। उपरोक्त व्यय के अतिरिक्त, इन निधियों की वित्तीय लागत भी डीएमआरसी को वहन करनी होगी।

इस प्रकार, एकीकृत एमआईए मैट्रो स्टेशन पर अतिरिक्त व्यय वहन करने हेतु उचित प्रावधान शामिल करते हुए दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ करार/एमओयू करने में विफलता, के कारण 15 नवंबर 2017 तक डीएमआरसी द्वारा ₹48.16 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया। डीएमआरसी प्रबंधन ने डीपीआर में नियोजित कार्य क्षेत्र में महत्वपूर्ण परिवर्तन होने और उस पर हुए ₹48.16 करोड़ के अतिरिक्त व्यय को ध्यान में रखते हुये ऐसे मामलों में वांछित निदेशक मंडल का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।