

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सारांश

स्वच्छ वायु मानव स्वास्थ्य और कल्याण के लिए एक बुनियादी आवश्यकता है। रा.रा.क्षे. दिल्ली 1483 वर्ग कि.मी. के क्षेत्रफल के साथ दो करोड़ से अधिक की आबादी को संभालता है, जो इसे विश्व के सबसे घनी आबादी वाले शहरों में से एक बनाता है। ऐसी उच्च जनसंख्या घनत्व से वाहनों, निर्माण गतिविधियों और ऊर्जा की मांग में वृद्धि होती है, जिसकी वजह से वायु गुणवत्ता प्रभावित होती है। वाहनों से होने वाला उत्सर्जन प्रदूषण का प्रमुख स्रोत था जिसकी उत्पत्ति दिल्ली में होती है और इस प्रकार, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार (रा.रा.क्षे.दि.स.) द्वारा संभावित रूप से नियंत्रणीय है। इसलिए, इस निष्पादन लेखापरीक्षा ने वाहनों के उत्सर्जन को यह आकलन करने के लिए लक्षित किया कि क्या रा.रा.क्षे.दि.स. ने दिल्ली में वायु गुणवत्ता को प्रभावित करने वाले वाहनों के उत्सर्जन को रोकने और कम करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए हैं। निष्पादन लेखापरीक्षा के प्रमुख निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं -

वायु गुणवत्ता निगरानी प्रणाली

निरंतर परिवेशी वायु गुणवत्ता निगरानी स्टेशनों (नि.प.वा.गु.नि.स्टे.) की अवस्थिति केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा निर्धारित आवश्यकताओं को पूरा नहीं करती हैं, जो वायु गुणवत्ता सूचकांक मूल्यों को गैर-भरोसेमंद बनाते हुए उनके द्वारा उत्पन्न आंकड़ों में संभावित अशुद्धियों को दर्शाता है।

(पैराग्राफ 2.1)

उचित वायु गुणवत्ता निगरानी के लिए दि.प्र.नि.स. के पास एक दिन में कम से कम 16 घंटे के लिए वायु में प्रदूषकों की सांद्रता का अपेक्षित आंकड़ा उपलब्ध नहीं था। दि.प्र.नि.स. दिल्ली की परिवेशी वायु में सीसा के स्तर को भी नहीं माप रहा था।

(पैराग्राफ 2.2)

रा.रा.क्षे.दि.स. के पास प्रदूषकों के स्रोतों के बारे में कोई वास्तविक-समय की सूचना नहीं थी क्योंकि उसने इस संबंध में कोई अध्ययन नहीं किया था।

(पैराग्राफ 2.3)

दिल्ली की सड़कों पर चलने वाले वाहनों के प्रकार और संख्या तथा उनके उत्सर्जन भार के आकलन के संबंध में किसी भी जानकारी के अभाव में रा.रा.क्षे.दि.स. स्रोत-वार रणनीति तैयार करने के लिए प्रदूषकों की महत्वपूर्ण

सांद्रता उत्पन्न कर रहे विभिन्न प्रकार के वाहनों से उत्सर्जन की पहचान करने की स्थिति में नहीं थी।

(पैराग्राफ 2.4)

रा.रा.क्षे.दि.स. ने न तो ईंधन स्टेशनों (प्रमुख स्रोत) पर बेंजीन के स्तर की निगरानी की और न ही बेंजीन उत्सर्जन को कम करने के लिए इंधन स्टेशनों पर वाष्प निकासी प्रणाली की स्थापना पर अनुवर्ती कार्रवाई की, यद्यपि 24 नि.प.वा.गु.नि.स्टे. में से 10 में बेंजीन का स्तर अनुमत सीमा से अधिक बना रहा।

(पैराग्राफ 2.5)

सार्वजनिक परिवहन प्रणाली

सार्वजनिक परिवहन को अपनाने से प्रति यात्री-किलोमीटर यात्रा वाहनों से होने वाले उत्सर्जन में कमी आती है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि सार्वजनिक परिवहन बसों की कमी थी क्योंकि 9,000 बसों की पुनः निर्धारित आवश्यकता के प्रति केवल 6,750 बसें उपलब्ध थीं। सार्वजनिक बस परिवहन प्रणाली को भी बड़ी संख्या में बसों के ऑफ-रोड रहने, बस मार्गों की कम कवरेज और बस मार्गों को युक्तिसंगत न बनाने का सामना करना पड़ा।

(पैराग्राफ 3.1)

यद्यपि वर्ष 2011 से दिल्ली की जनसंख्या में 17 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि हुई, परन्तु पंजीकृत ग्रामीण सेवा वाहनों की संख्या मई 2011 से 6,153 ही बनी हुई है जो अंतिम बिंदु कनेक्टिविटी उपलब्ध कराता है। यहां तक कि ये ग्रामीण सेवा वाहन भी 10 वर्ष पुराने थे, जिसमें ईंधन दक्षता खराब हो सकती है और प्रदूषण पैदा करने की उच्च क्षमता हो सकती है।

(पैराग्राफ 3.2)

सार्वजनिक परिवहन बसों की कमी के बावजूद, रा.रा.क्षे.दि.स. ने पिछले सात वर्षों से बजट प्रावधान रखने के बाद भी इसके विकल्प जैसे 'मोनोरेल एवं लाइट रेल ट्रांजिट' और 'इलैक्ट्रॉनिक ट्रॉली बसों' के कार्यान्वयन के लिए कोई कदम नहीं उठाया।

(पैराग्राफ 3.3)

स्वच्छ परिवहन-रोकथाम और प्रवर्तन रणनीतियाँ

सार्वजनिक परिवहन बसों की महीने में दो बार उत्सर्जन जांच नहीं की जा रही थी जो राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण के निर्देशों के अनुसार आवश्यक थी। इसी तरह 6,153 ग्रामीण सेवा वाहनों में से केवल 3476 वाहनों की ही जांच हुई, वह भी अप्रैल 2019 से मार्च 2020 के दौरान केवल एक बार जबकि उस अवधि के दौरान चार बार आवश्यक थी।

(पैराग्राफ 4.1.3)

वाहनों को प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र (प्र.नि.प्र.प.) जारी करने में कई अनियमितताएं मिली, जैसे-

- 10 अगस्त 2015 से 31 अगस्त 2020 के दौरान प्रदूषण जांच केन्द्र (प्र.जां.के.) पर 22.14 लाख डीजल वाहनों की जांच की गई लेकिन 24 प्रतिशत वाहनों के संबंध में जांच मूल्य दर्ज नहीं किए गए थे।
- 4,007 मामलों में, भले ही जांच मूल्य अनुमत सीमा से अधिक थे पर इन डीजल वाहनों को 'पास' घोषित किया गया और प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये।
- 10 अगस्त 2015 से 31 अगस्त 2020 तक के प्र.नि. डाटाबेस के अनुसार 65.36 लाख पेट्रोल/सीएनजी/एलपीजी वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये। हालांकि, 1.08 लाख वाहनों को अनुमति सीमा से अधिक कार्बन मोनोऑक्साइड/हाईड्रोकार्बन उत्सर्जित करने के बावजूद 'पास' घोषित किए गये और प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये।
- 7,643 मामलों में, एक से अधिक वाहनों को एक ही केन्द्र पर एक ही समय में उत्सर्जन सीमा के लिए जांच की गयी, दिखाया गया था।
- एक ही जांच केन्द्र पर 76,865 मामले देखे गए जिनमें प्र.नि.प्र.प. जारी करने के साथ-साथ वाहनों की जांच में केवल एक मिनट व्यतीत हुआ जो व्यवहारिक रूप से संभव नहीं हो सकता।
- प्र.नि.प्र.प. का वाहन डाटाबेस के साथ लिंक के अभाव में प्र.जां.के. मैनुअल रूप से वाहन की बीएस श्रेणी का चयन करता है जिससे उत्सर्जन मानकों के साथ-साथ प्र.नि.प्र.प. की वैधता में भी हेरफेर की गुंजाइश बची रहती है।

(पैराग्राफ 4.1.4)

प्र.जां.के. में गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित करने के लिए सरकार या तीसरे पक्ष के लेखापरीक्षा द्वारा प्र.जां.के. का कोई निरीक्षण नहीं किया गया था। यहाँ तक कि

वे प्र.जां.के जिसने ऐसे वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किया, जिनमें बाद में दृश्यमान धुआं निकलता हुआ पाया गया। इसके अतिरिक्त सरकार के पास नियमित रूप से प्रदूषण जांच उपकरणों के कैलिब्रेशन को सुनिश्चित करने के लिए कोई तंत्र भी नहीं था।

(पैराग्राफ 4.1.5)

रिमोट सेंसिंग डिवाइस द्वारा वाहन प्रदूषण की जांच हेतु आधुनिक तकनीक भी नहीं अपनाया गया था यद्यपि वर्ष 2009 से ही उस पर विचार किया जा रहा था और सर्वोच्च न्यायालय ने भी बार-बार उस पर जोर दिया।

(पैराग्राफ 4.2)

दिल्ली में प्रति वर्ष 4.1 लाख वाहन की कुल क्षमता का केवल 12 प्रतिशत ही स्वचालित फिटनेस जांच केन्द्र है जबकि 2020-21 के दौरान फिटनेस जांच का 95 प्रतिशत मैनुअल जांच केन्द्र में कराया गया जहाँ वाहन का केवल दृश्य निरीक्षण किया जा रहा था तथा वाणिज्यिक वाहन को 'फिट' घोषित किया जा रहा था जो निरीक्षण अधिकारी की इच्छा पर थी।

(पैराग्राफ 4.3.1)

2014-15 से 2018-19 के दौरान, जांच के लिए अपेक्षित वाहनों जो फिटनेस टेस्ट के लिए नहीं आए, की प्रतिशतता में भारी वृद्धि हुई, और 2018-19 में 64 प्रतिशत वाहन फिटनेस जांच हेतु नहीं आए।

(पैराग्राफ 4.3.2)

झुलझुली में स्वचालित वाहन निरीक्षण इकाई (वा.नि.ई.) का अत्यंत कम उपयोग किया गया था, जिसमें प्रतिदिन 167 वाहनों की क्षमता के प्रति 2020-21 के दौरान औसतन प्रतिदिन केवल 24 वाहनों की जांच की जा रही थी। इसके अतिरिक्त, 60 प्रतिशत फिटनेस प्रमाणपत्र वाहनों को उत्सर्जन जांच से गुजारे बिना जारी किए गए।

(पैराग्राफ 4.3.3)

90 प्रतिशत से अधिक फिटनेस जांच वा.नि.इ. बुराड़ी में संचालित की गई थी जो कि एकमात्र दृश्य निरीक्षण के आधार पर की गई थी। कोई भी मौलिक जांच संचालित नहीं किया गया जो कि फिटनेस जांच को असंगत बनाता।

(पैराग्राफ 4.3.4)

परिवहन विभाग ने सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों का उल्लंघन करते हुए 31 मार्च 2017 के बाद बेचे गए 382 नए बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों को पंजीकृत किया और 1,672 बीएस-IV अनुपालन वाले वाहन अप्रैल 2020 में पंजीकृत किए गए जो 2 जनवरी 2020 से 20 अप्रैल 2020 के बीच बेचे गए।

(पैराग्राफ 4.5)

वर्ष 2018-19 से 2020-21 के दौरान 47.51 लाख जीवन समाप्त वाहनों में से केवल 2.98 लाख वाहनों को ही अपंजीकृत किया गया।

(पैराग्राफ 4.6.1)

मार्च 2021 तक जब्त किए गए 347 जीवन समाप्त वाहनों में से किसी को भी स्क्रेप नहीं किया गया। जब्त वाहनों को रखने के लिए जब्तीकरण स्थल की क्षमता भी केवल 4000 वाहनों की थी जबकि 41 लाख से अधिक वाहनों को जब्त और स्क्रेप किया जाना था।

(पैराग्राफ 4.6.2)

परिवहन विभाग की प्रवर्तन शाखा के पास मोटर वाहन नियमों के विभिन्न प्रावधानों और अन्य आदेश/निर्देशों को प्रभावी ढंग से लागू करने के लिए ना तो पर्याप्त कर्मचारी थे और ना ही प्र.नि. उपकरण लगे वाहन थे।

(पैराग्राफ 4.7)

स्वच्छ परिवहन-शमनकारी और प्रोत्साहन रणनीतियाँ

इलैक्ट्रिक वाहनों को अपनाने हेतु प्रोत्साहित करने के लिए वित्तीय एवं अन्य प्रोत्साहनों को उपलब्ध कराने के बावजूद, दिल्ली में पंजीकृत इलैक्ट्रिक वाहनों की संख्या में नगण्य वृद्धि हुई। इसके अतिरिक्त चार्जिंग सुविधाओं की उपलब्धता सीमित थी एवं समान रूप से वितरित भी नहीं थी।

(पैराग्राफ 5.1)

सरकार द्वारा दिल्ली में गैर-मोटर चालित परिवहन को बढ़ावा देने और सुविधा प्रदान करने के लिए ठोस प्रयासों का अभाव था।

(पैराग्राफ 5.2)

ग्रेडेड रिस्पांस एक्शन प्लान, जिसमें ऑड-ईवन स्कीम और दिल्ली में ट्रकों के प्रवेश को प्रतिबंधित करना शामिल है, का लक्ष्य प्रदूषण को कम करना है जब प्रदूषण का उच्च स्तर विस्तारित अवधि के लिए बना रहता है, जब प्रदूषण का स्तर अधिक था तब अधिकांश अवसरों पर सरकार द्वारा इसे लागू नहीं किया

गया। अंतर्राज्यीय डीजल चालित बसों को दिल्ली की सीमा पर ही बनाए रखने के लिए दिल्ली के प्रवेश स्थलों पर आईएसबीटी विकसित करके वायु प्रदूषण को कम करने के लिए भी सरकार कदम उठाने में विफल रही, जिससे दिल्ली को दूसरे राज्यों के लिए ट्रांस शिपमेंट जोन बनने से रोका जा सके और अंतर्देशीय कंटेनर डिपो को बाहरी दिल्ली में स्थानांतरित किया जा सके।

(पैराग्राफ 5.3)

सरकार ने “दिल्ली प्रबंधन एवं पार्किंग स्थल नियमावली 2019” को लागू करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की, जिसका उद्देश्य बेतरतीब ढंग से पार्क किए गए वाहनों के कारण वाहनों के ठहराव और ट्रैफिक जाम से बचना था। इसने वाहनों को पार्किंग की जगह की उपलब्धता के साथ परिवहन परमिट देने/नवीनीकरण को भी नहीं जोड़ा, जैसा कि नियमों के तहत परिकल्पित है।

(पैराग्राफ 5.4)

खराबी के कारण खड़ी हुई सार्वजनिक परिवहन बसों को सड़कों से हटाने में अनुचित देरी हुई जिससे यातायात में भीड़-भाड़ हुई और इस तरह की भीड़-भाड़ से वाहनों से अधिक उत्सर्जन हुआ।

(पैराग्राफ 5.5)