

# अध्याय-1

## परिचय



## अध्याय 1

### परिचय

#### 1.1 डीएमआरसी के बारे में

दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड (डीएमआरसी) को दिल्ली में मेट्रो रेल के कार्यान्वयन और उसके बाद के परिचालन के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत 03 मई 1995 को पंजीकृत किया गया था। डीएमआरसी भारत सरकार (जीओआई) और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली (जीएनसीटीडी) सरकार के बीच 50:50 की सामान भागीदारी वाला एक संयुक्त उद्यम है। डीएमआरसी आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय (एमओएचयूए), तत्कालीन शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी) के प्रशासनिक नियंत्रण में है।

#### 1.2 संगठन की स्थापना

डीएमआरसी के निदेशक मंडल में 31 मार्च 2020 तक 13 निदेशक शामिल हैं। डीएमआरसी के अध्यक्ष भारत सरकार द्वारा नामित हैं, जबकि प्रबंध निदेशक दिल्ली सरकार द्वारा नामित हैं और डीएमआरसी के मुख्य कार्यकारी अधिकारी हैं। प्रबंध निदेशक को सात कार्यात्मक निदेशकों अर्थात् निदेशक (परियोजना और योजना), निदेशक (निर्माण), निदेशक (वित्त), निदेशक (परिचालन), निदेशक (विद्युत), निदेशक (चल स्टॉक) और निदेशक (व्यवसाय विकास) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। डीएमआरसी के निदेशक मंडल में भारत सरकार के नामित चार गैर-कार्यकारी निदेशकों के अलावा दिल्ली सरकार के नामित चार गैर-कार्यकारी निदेशक भी हैं, जिनके पद खाली हैं।

#### 1.3 दिल्ली के लिए मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम की आवश्यकता

दिल्ली में अंतर-शहर यातायात की संख्या और पूर्ण एकीकृत मल्टी मॉडल मास रैपिड पैसेंजर सिस्टम की तत्काल आवश्यकता को देखते हुए, दिल्ली सरकार ने 1990-1991 में राइट्स<sup>1</sup> को 'एकीकृत मल्टी मॉडल मास रैपिड सिस्टम' के लिए साध्यता का अध्ययन करने का कार्य सौंपा गया था। तदनुसार, दिल्ली मेट्रो के चरण-1 की संकल्पना (सितंबर 1996) की गई और 65 किमी लंबाई के साथ पूरी (नवंबर 2006)

<sup>1</sup> राइट्स लिमिटेड तत्कालीन रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा

की गई। इसके बाद चरण-II (2006-2011 के दौरान 124.93 किमी), चरण-III (2011-2019 के दौरान 160.75 किमी) और चरण-IV में 103.93 कि. मी. को सम्मिलित किया गया, जो प्रगति पर है। डीएमआरसी की पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा 2007-2008 के दौरान चरण-I के पूरा होने पर की गई थी और 2008 की निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 17 को भारत की संसद और दिल्ली की विधान सभा के समक्ष रखा गया था। मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (एमआरटीएस) परियोजना के चरण-II के तहत, 2012-13 में एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन की लेखापरीक्षा की गई थी और सीएजी की 2013 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 13 में शामिल किया गया था। चरण-I की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) (1995) के अनुसार, यात्री-संख्या 31.85 लाख आंकी गई थी जिसे बाद में 2003 में घटाकर 22.60 लाख कर दिया गया था। इसके प्रति, नवंबर 2007 में वास्तविक यात्री-संख्या 6.62 लाख थी जो मूल अनुमान का 21 प्रतिशत और संशोधित अनुमानों का 29 प्रतिशत थी। चरण-II के तहत, एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन की अनुमानित यात्री-संख्या 42,500 थी जिसके प्रति वास्तविक यात्री-संख्या 17,794 अर्थात् अनुमानित यात्री-संख्या का 42 प्रतिशत थी। वर्ष 2019-20 में डीएमआरसी के पूरे नेटवर्क (चरण-I, II और III) की कुल यात्री-संख्या 53.47 लाख आंकी गई थी। इसके प्रति डीएमआरसी की वास्तविक यात्री-संख्या केवल 27.79 लाख (2019-20) थी, जो अनुमानित यात्री-संख्या का केवल 51.97 प्रतिशत थी। विशेष रूप से चरण-III के मामले में, 2016 में 18.56 लाख (2019-20 में 20.89 लाख) की अनुमानित यात्री-संख्या के प्रति प्रारम्भिक संस्वीकृति चार कॉरिडोर से, 2019-20 में वास्तविक यात्री-संख्या केवल 4.38 लाख थी, जो डीपीआर के अनुसार अनुमानित यात्री-संख्या की तुलना में 79.02 प्रतिशत कम है। इसी प्रकार, एनसीआर/ अन्य कॉरिडोर विस्तार के मामले में, इन कॉरिडोर पर वास्तविक यात्री-संख्या डीपीआर के अनुसार अनुमानित यात्री-संख्या से 15.12 प्रतिशत से 87.63 प्रतिशत कम थी, जैसा कि उल्लिखित तालिका 1.1 में उल्लेख किया गया है। इस प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा ने दिल्ली एमआरटीएस चरण-III के निष्पादन की समीक्षा की।

## तालिका-1.1

2019-20 में अनुमानित, वास्तविक यात्री-संख्या और कमी दर्शाने वाला विवरण  
(क) प्रारंभिक चरण-III कॉरिडोर

क्र.सं.	कॉरिडोर का नाम	डीपीआर के अनुसार अनुमानित दैनिक यात्री-संख्या	वास्तविक दैनिक यात्री-संख्या	प्रतिशत की कमी
1.	जहांगीरपुरी-बादली (लाइन-2 विस्तार)/ लाल लाइन	52,081	27,600	47.01
2.	मुकुंदपुर (मजलिस पार्क) - मौजपुर (लाइन-7)/ पिंक लाइन	11,44,467	1,76,876	84.55
3.	जनकपुरी पश्चिम-कालिंदी कुंज (लाइन-8)/ मेजेंटा लाइन	6,50,188	1,71,262	73.66
4.	केंद्रीय सचिवालय-कश्मीरी गेट (लाइन-6 विस्तार)/ वायलेट लाइन	2,42,688	62,578	74.21
	<b>कुल</b>	<b>20,89,424</b>	<b>4,38,316</b>	<b>79.02</b>

## (ख) एनसीआर/अन्य विस्तार

क्र.सं.	कॉरिडोर का नाम	डीपीआर के अनुसार अनुमानित दैनिक यात्री-संख्या	वास्तविक दैनिक यात्री-संख्या	प्रतिशत की कमी
1.	बदरपुर-फरीदाबाद (लाइन-6 विस्तार)/ वायलेट लाइन	2,98,080	60,648	82.10
2.	फरीदाबाद-बल्लभगढ़ (लाइन-6 विस्तार)/ वायलेट लाइन	40,793		
3.	मुंडका-बहादुरगढ़ (लाइन-5 विस्तार)/ हरी लाइन	1,27,776	22,968	82.02
4.	द्वारका-नजफगढ़ (लाइन-9 विस्तार)/ ग्रे लाइन	97,070	12,012	87.63
5.	दिलशाद गार्डन-नया बस अड्डा (गाजियाबाद) (लाइन-1 विस्तार)/ लाल लाइन	1,72,679	43,617	74.74

क्र.सं.	कॉरिडोर का नाम	डीपीआर के अनुसार अनुमानित दैनिक यात्री-संख्या	वास्तविक दैनिक यात्री-संख्या	प्रतिशत की कमी
6.	मौजपुर-शिव विहार (लाइन-7 विस्तार)/ पिंक लाइन	18,724	6,168	67.06
7.	नोएडा सिटी सेंटर-नोएडा इलेक्ट्रॉनिक सेंटर (लाइन-3 विस्तार)/ नीली लाइन	93,312	67,978	27.15
8.	कालिंदी कुंज-बॉटनिकल गार्डन (लाइन-8 विस्तार)/ मेजेंटा लाइन	51,917	44,068	15.12

#### 1.4 मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम का चरण-III

दिल्ली मेट्रो के चरण-III की संकल्पना दिल्ली के आकार और आबादी के प्रसार के लिए मेट्रो कवरेज का अपेक्षित स्तर प्रदान करने के लिए की गई थी। योजना चरण-III कॉरिडोर के माध्यम से मौजूदा चरण-I<sup>2</sup> और चरण-II<sup>3</sup> कॉरिडोरपर अतिरिक्त अभिप्रेरित यात्री-संख्या उत्पन्न करने और पूर्ण रूप से मेट्रो नेटवर्क द्वारा प्रदान किए गए कवरेज को अधिकतम करने के लिए भी थी। चरण-III के प्रस्तावित कॉरिडोर का मुख्य उद्देश्य यात्रियों को एक कॉरिडोर से दूसरे कॉरिडोर में जाने के लिए अधिक इंटरचेंज स्टेशन प्रदान करके सुचारु संयोजकता के साथ एक मेट्रो नेटवर्क देना था। भारत सरकार की स्वीकृति के अनुसार (26 सितंबर 2011), चरण-III के प्रारंभिक चार कॉरिडोर<sup>4</sup> को 103.05 किमी की लंबाई के लिए अनुमोदित किया गया था संस्वीकृत लागत ₹35,242 करोड़ (जिसे बाद में, भारत सरकार द्वारा स्वीकृती के उपरान्त नौ और खंड/ कोरिडारों ₹48,565.12 करोड़ की संस्वीकृत लागत के साथ 160.76 कि. मी. तक बढ़ा दी गई थी)। इसके प्रति, डीएमआरसी ने चरण-III के कॉरिडोर के तहत 160.75 किमी (107.27 एलिवेटेड तथा 53.48 किमी भूमिगत खंड) का निर्माण किया, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

<sup>2</sup> चरण-I में तीन कॉरिडोर (लाइन-1, लाइन-2 और लाइन-3) शामिल हैं जिनकी लंबाई 65 किमी है

<sup>3</sup> चरण-II (125 किमी) जिसमें तीन नए कॉरिडोर (लाइन-5, लाइन-6, एयरपोर्ट लाइन) और मौजूदा लाइनों के सात विस्तार शामिल हैं।

<sup>4</sup> दो नए कॉरिडोर यानी लाइन-7 और लाइन-8 और मौजूदा लाइनों के दो विस्तार यानी लाइन-2 विस्तार और लाइन-6 विस्तार को सम्मिलित कर

## तालिका-1.2

## दिल्ली एमआरटीएस परियोजना के चरण-III के कॉरिडोर

क्र. सं.	कॉरिडोर	संस्वीकृति की तिथि	संस्वीकृति पत्र के अनुसार लंबाई (किमी में)	डीवेट सहित संस्वीकृत लागत (₹ करोड़ में)	31.03.2020 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)
1	केंद्रीय सचिवालय से कश्मीरी गेट (लाइन 6 एक्सटेंशन)*	26.09.2011	9.37	36,702@	38,836.90
2	जहांगीर पुरी से बादली (लाइन 2 एक्सटेंशन)*		4.49		
3	मुकुंदपुर (मजलिस पार्क) से मौजपुर तक (लाइन-7)*		55.69		
4	जनकपुरी पश्चिम से कालिंदी कुंज (लाइन-8)*		33.49		
5	बदरपुर-फरीदाबाद विस्तार (लाइन-6)	13.09.2011	13.88	2,494	
6	मौजपुर से शिव विहार (लाइन 7 एक्सटेंशन)	11.09.2012	2.72	302.78#	
7	कालिंदी कुंज- बॉटनिकल गार्डन (लाइन 8 एक्सटेंशन)	20.12.2017	3.96	997	
8	द्वारका-नजफगढ़ (लाइन-9)	11.09.2012	5.5	1,099.61	1,053.32
9	मुंडका-बहादुरगढ़ (लाइन 5 एक्सटेंशन)	11.09.2012	11.18	2,076.52	1,778.36
10	एस्कॉर्ट्स मुजेसर (फरीदाबाद) -बल्लभगढ़ (लाइन 6 एक्सटेंशन)	27.03.2017	3.21	580.00	444.60
11	नजफगढ़ से ढांसा बस स्टैंड (लाइन 9 एक्सटेंशन)	09.05.2017	1.18	565.00	472.01
12	नोएडा सिटी सेंटर-नोएडा सेक्टर 62 (लाइन 3 एक्सटेंशन)	15.06.2018	6.68	1,967.00	1,489.66

क्र. सं.	कॉरिडोर	संस्वीकृति की तिथि	संस्वीकृति पत्र के अनुसार लंबाई (किमी में)	डीवेट सहित संस्वीकृत लागत (₹ करोड़ में)	31.03.2020 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)
13	दिलशाद गार्डन-नया बस अड्डा, गाजियाबाद (लाइन 2 एक्सटेंशन)	14.02.2019	9.41	1,781.21	1,394.01
कुल			160.76	48,565.12	45,468.89

\*प्रारम्भिक संस्वीकृत 103.05 किमी की लंबाई वाले चरण-III कॉरिडोर

@इसमें भारतीय सरकार द्वारा जारी स्वीकृति पत्र 26 सितंबर 2011 के अनुसार राज्य करों के लिए ₹1,460 करोड़ शामिल हैं।

# इसमें भारतीय सरकार द्वारा जारी संस्वीकृति पत्र 11 सितंबर 2012 के अनुसार राज्य करों के लिए ₹21 करोड़ शामिल हैं।

### 1.5 चरण-III के लिए संस्वीकृत की गई एजेंसीवार निधियां (एनसीआर विस्तार सहित)

चरण-III के लिए ₹48,565.12 करोड़ की कुल संस्वीकृत निधियां और ₹45,468.89 करोड़ के कुल व्यय का ब्यौरा नीचे दर्शाया गया है:

#### तालिका-1.3

31 मार्च 2020 को चरण-III के लिए आवंटित और व्यय हुई निधियां

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	निधि का स्रोत	संस्वीकृत* कुल निधियां	कुल प्राप्त निधियां	व्यय किया गया
1	जेआईसीए <sup>5</sup> ऋण (भारत सरकार के माध्यम से)	19,656.00	19,556.32	18,593.82
2	भारत सरकार	9,123.57	9,123.57	8,883.68
3	दिल्ली सरकार	8,407.38	8,407.38	8,830.39
4	हरियाणा शहरी विकास प्राधिकरण(हुडा)	2,830.16	2,830.16	2,704.76
5	दिल्ली विकास प्राधिकरण(डीडीए)	1,554.00	1,554.00	1,554.00
6	उत्तर प्रदेश सरकार (जीओयूपी)	63.27	0.00	63.27
7	नोएडा	1,966.40	1,741.80	1,719.92

<sup>5</sup> जापान अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी

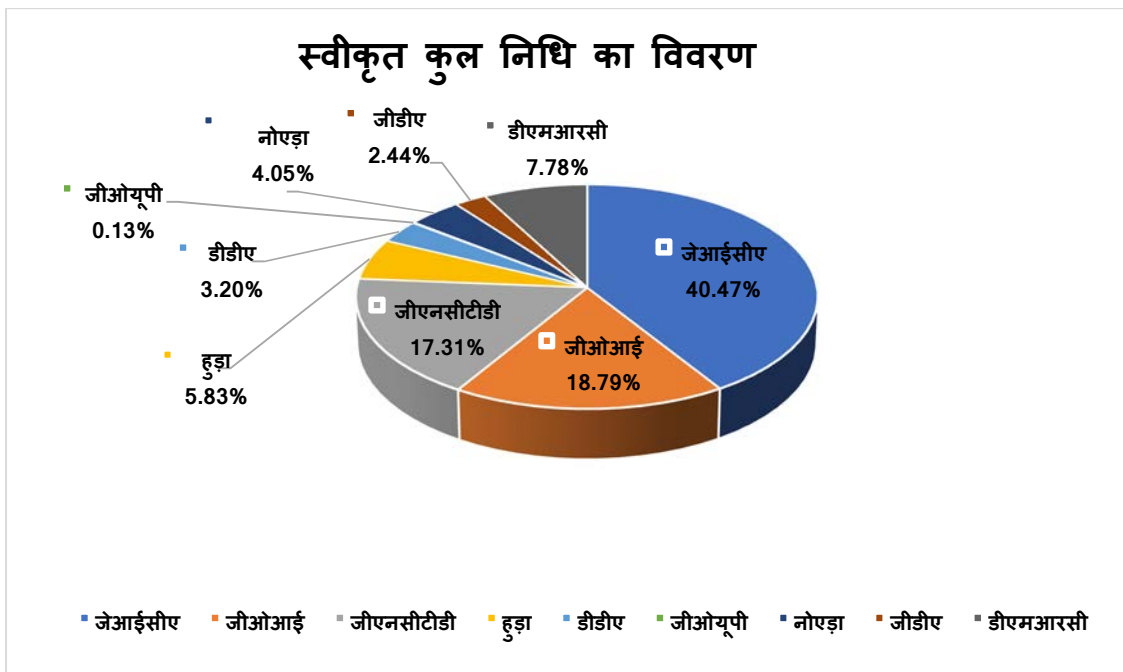


क्र. सं.	निधि का स्रोत	संस्वीकृत* कुल निधियां	कुल प्राप्त निधियां	व्यय किया गया
8	गाजियाबाद विकास प्राधिकरण (जीडीए)	1,184.34	1,033.36	1,122.05
9	डीएमआरसी	3,780.00	544.51	1,997.00^
कुल		48,565.12	44,791.10	45,468.89

(\* ) भारत सरकार के अनुमोदन अनुसार संस्वीकृत लागत का भाग

(^ ) 31 मार्च 2020 तक प्राप्त निधियों के प्रति अतिरिक्त व्यय परिचालन एवं रखरखाव आदि की अस्थायी निधियों में से किया गया है।

चार्ट 1.1



## 1.6 लेखापरीक्षा उद्देश्य

दिल्ली मेट्रो के चरण-III के कार्यान्वयन पर निष्पादन लेखापरीक्षा को नवंबर 2018 से मार्च 2020 के बीच किया गया था। लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह सत्यापित करना था कि क्या:

- (i) आर्थिक व्यवहार्यता और सर्वाधिक उपयुक्त प्रौद्योगिकियों के चयन को सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी योजना बनाई गई थी;
- (ii) परियोजना निष्पादन तथा अनुबंध प्रबंधन के संदर्भ में कार्यान्वयन उचित देखभाल, मितव्ययता, समय पर तथा पारदर्शी तरीके से किया गया था

- (iii) परियोजना की निगरानी के लिए एक पर्याप्त तंत्र मौजूद था, ताकि निर्धारित विनिर्देशों के साथ निष्पादित कार्यों को समय पर पूरा किया जा सके और अनुरूपता सुनिश्चित की जा सके; और
- (iv) इस चरण का परिचालन और रखरखाव प्रभावी था, और क्या चरण-III के वाणिज्यिक परिचालन के बाद नियोजित व्यवहार्यता प्राप्त किए गए थे।

### 1.7 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

निष्पादन लेखापरीक्षा में योजना, कार्यान्वयन, निगरानी और परिचालन और पूर्ण हुए कॉरिडोर के रखरखाव और अप्रैल 2011 से इसके आरंभ होने से मार्च 2020 तक की अवधि के लिए चरण-III परियोजना की गतिविधियों का परिणाम शामिल था।

### 1.8 लेखापरीक्षा मानदंड

डीएमआरसी के निष्पादन का निर्धारण करने के मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे:

- i. निदेशक मंडल और अन्य उपसमितियों की कार्यसूची और बैठकों के कार्यवृत्त;
- ii. शक्तियों की अनुसूची;
- iii. विस्तृत परियोजना रिपोर्ट;
- iv. लागू सामान्य वित्तीय नियम;
- v. केंद्रीय सतर्कता आयोग द्वारा जारी दिशा-निर्देश;
- vi. प्रशासनिक मंत्रालय द्वारा जारी निर्देश और दिशानिर्देश;
- vii. डीएमआरसी की नीतियां, मानक, निर्देश और दिशानिर्देश;
- viii. डीएमआरसी और प्रशासनिक मंत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट;
- ix. अनुबंधों की सामान्य शर्तें और अनुबंधों की विशेष शर्तें;
- x. राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति, 2006; और
- xi. डीएमआरसी द्वारा जारी वार्षिक संकल्प रिपोर्ट

## 1.9 लेखापरीक्षा कार्य प्रणाली

लेखापरीक्षा कार्य प्रणाली में बोर्ड, सशक्त समिति<sup>6</sup> सशक्त मंत्रियों के समूह और बोर्ड स्तर से नीचे की उप-समितियों की कार्यसूची और बैठकों के कार्यवृत्त की समीक्षा और जांच शामिल थी। डीएमआरसी को स्पष्टीकरण, सूचना और अभिलेखों के लिए प्रश्नावली, लेखापरीक्षा पूछताछ और लेखापरीक्षा माँग भी जारी की गई थी। अपनाए गए अन्य तरीकों में डीएमआरसी के अधिकारियों के साथ बातचीत, परियोजना स्थलों का भौतिक निरीक्षण और फोटोग्राफिक साक्ष्य संग्रह शामिल हैं।

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली (आईआईटी दिल्ली) को 26 सितंबर 2019 को तकनीकी सलाहकार के रूप में नियुक्त किया गया था ताकि डीएमआरसी द्वारा चरण-III के कार्यान्वयन के दौरान निष्पादित सिविल कार्यों, रेल पथ सिग्नलिंग और टेलीकॉम, चल स्टॉक, हीटिंग, वेंटिलेशन और एयरकंडीशनिंग और इलेक्ट्रिकल कार्यों के तकनीकी पहलुओं की समीक्षा की जा सके। उनकी टिप्पणियों और सुझावों को इस रिपोर्ट में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

## 1.10 नमूना चयन

स्तरीय यादृच्छिक नमूना पद्धति का उपयोग करके कुल 93 अनुबंधों का चयन किया गया था। चयनित अनुबंधों का ब्यौरा **अनुलग्नक-1** में दिया गया है। अनुबंधों की संख्या के संदर्भ में लेखापरीक्षा कवरेज 36 प्रतिशत<sup>7</sup> था और चरण-III परियोजना के मौद्रिक मूल्य के मामले में 53 प्रतिशत<sup>8</sup> था। इसके अलावा चार अन्य संबंधित अनुबंधों<sup>9</sup> की भी चयन कर लेखापरीक्षा की गई। अनुबंध सीएस<sup>10</sup>-03 और सीसी<sup>11</sup>-11 चयनित अनुबंधों से संबंधित थी। हालांकि, बेहतर समझने के लिए निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान दो अन्य अनुबंधों, सीसी-86 आर और सीसी-95 की लेखापरीक्षा की गई।

<sup>6</sup> अधिकार प्राप्त समिति की अध्यक्षता कैबिनेट सचिव करते हैं, अन्य सदस्य सचिव, एमओएचयूए, सचिव, वित्त मंत्रालय, सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच), सचिव, पर्यावरण, मंत्रालय वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफ और सीसी), सदस्य सचिव, योजना आयोग, सदस्य, रेलवे बोर्ड, मुख्य सचिव, जीएनसीटीडी और प्रबंध निदेशक, डीएमआरसी हैं।

<sup>7</sup> ₹5 करोड़ से अधिक की 259 अनुबंधों में से 93 अनुबंध

<sup>8</sup> ₹48,565.12 करोड़ में से ₹25,616 करोड़

<sup>9</sup> सीएस-03, सीसी-11, सीसी-86 आर और सीसी-95

<sup>10</sup> सीएस चरण- III के सिग्नलिंग कार्य से संबंधित अनुबंध का प्रतिनिधित्व करता है

<sup>11</sup> सीसी चरण- III के निर्माण कार्यों से संबंधित अनुबंध का प्रतिनिधित्व करता है

### 1.11 लेखापरीक्षा प्रक्रिया

लेखापरीक्षा रिपोर्ट का मसौदा डीएमआरसी को दो चरणों में, पहला वित्तीय और सामान्य टिप्पणियों के साथ (15 मई 2020) और दूसरा तकनीकी टिप्पणियों के साथ (23 जुलाई 2020) में जारी किया गया था; जिसकी प्रतिक्रियाएं डीएमआरसी से क्रमशः जुलाई 2020 और अगस्त 2020 में प्राप्त हुई थीं। मसौदा रिपोर्ट पर डीएमआरसी की प्रतिक्रियाओं पर विधिवत् विचार किया गया है और इस रिपोर्ट में प्रासंगिक भागों को उपयुक्त रूप में शामिल किया गया है।

डीएमआरसी के साथ निष्पादन लेखापरीक्षा शुरू होने से पहले एंन्ट्री कांफ्रेंस 12 नवंबर 2018 को आयोजित की गई थी। इसके अनुसरण में, वित्तीय और सामान्य टिप्पणियों पर चर्चा के लिए 27/28 जुलाई, 2020 को डीएमआरसी के साथ एक एक्जिट कांफ्रेंस आयोजित की गई थी। इसके बाद तकनीकी टिप्पणियों पर चर्चा के लिए 18 सितंबर 2020 को एक और एक्जिट कांफ्रेंस की गई। लेखापरीक्षा रिपोर्ट का मसौदा 2 नवंबर 2020 को डीएमआरसी को एक प्रति संलग्न करते हुए मंत्रालय/जीएनसीटीडी को जारी किया गया था और इसके बाद 11 जनवरी 2021 को सचिव एमओएचयू के साथ एक एक्जिट कांफ्रेंस हुई जिसमें सचिव, एमओएचयू द्वारा यह सुझाव दिया गया था कि डीएमआरसी को कुछ लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर प्रतिक्रिया देने के लिए एक और अवसर प्रदान किया जाए जिसे मंत्रालय ने तकनीकी रूप से न्यायोचित माना। तदनुसार, 18 जनवरी 2021 को डीएमआरसी के साथ एक अनुवर्ती एक्जिट कांफ्रेंस आयोजित की गई थी। एमओएचयू के प्रत्युत्तर (01 जनवरी 2021) और जीएनसीटीडी के प्रत्युत्तर (29 जनवरी 2021) के साथ एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान व्यक्त किए गए विचारों पर भी रिपोर्ट को अंतिम रूप देते समय विधिवत् विचार किया गया है।

### 1.12 रिपोर्ट की संरचना

रिपोर्ट के अध्याय 1 में डीएमआरसी की पृष्ठभूमि की जानकारी, एमआरटीएस परियोजना की आवश्यकता, लेखापरीक्षा उद्देश्य, लेखापरीक्षा क्षेत्र, लेखापरीक्षा मानदंड, लेखापरीक्षा कार्य प्रणाली, नमूना चयन आदि दिए गए हैं। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को विस्तृत रूप से चार अध्यायों में वर्गीकृत किया गया है जिसमें चार लेखापरीक्षा उद्देश्यों पर लेखापरीक्षा के निष्कर्ष हैं।

नीति, योजना और प्रौद्योगिकी के चयन पर अध्याय 2 में पहले लेखापरीक्षा उद्देश्य पर लेखापरीक्षा के निष्कर्ष शामिल हैं और योजना बनाने में अक्षमताएं सामने आती हैं जिससे आर्थिक व्यवहार्यता और उचित प्रौद्योगिकी के चयन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में निर्धारित वित्तपोषण पैटर्न का अननुपालन, वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर की गणना में विसंगतियां और कॉरिडोर को व्यवहार्य यातायात अनुमान बनाने के लिए, शहरी परिवहन के कार्य समूह की सिफारिशों का उल्लंघन करते हुए डीपीआर तैयार करने के साथ-साथ डीपीआर तैयार करने में अनियमितता, निदेशक मंडल द्वारा संशोधित डीपीआर का अनुमोदन न करना, अव्यवहार्य कॉरिडोर का निष्पादन, सामान्य वित्तीय नियमों का उल्लंघन, लागत व्यवहार्यता विश्लेषण के बिना चालक रहित ट्रेन परिचालन की शुरुआत, चल स्टॉक और पटरियों में विसंगतियां, संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली में विसंगतियां, और उच्च क्षमता के ट्रांसफार्मर की स्थापना शामिल हैं।

अनुबंध और परियोजना प्रबंधन पर अध्याय 3 में, दूसरे लेखापरीक्षा उद्देश्य पर लेखापरीक्षा के निष्कर्षों को बताया गया है जो परियोजना निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन में विसंगतियों को इंगित करते हैं। विसंगतियों में नामांकन के आधार पर सामान्य सलाहकार की नियुक्ति, अनुबंध प्रावधानों के अतिरिक्त विशेष अग्रिम के अनुदान, लाइन-7 पर सुचारु संयोजकता को प्रभावित करने वाले त्रिलोकपुरी खंड के निष्पादन में देरी, हौजखास मेट्रो स्टेशन का त्रुटि पूर्ण डिजाइन, भारत सरकार और दिल्ली सरकार के अनुमोदन के बिना दो मेट्रो स्टेशनों का निर्माण और पर्यावरणीय अपेक्षाओं का अननुपालन शामिल है।

परियोजना निगरानी पर अध्याय 4 तीसरे लेखापरीक्षा उद्देश्य को दर्शाता है और परियोजना निगरानी के लिए तंत्र में अपर्याप्तता पर प्रकाश डालता है। इस अध्याय के तहत लेखापरीक्षा निष्कर्षों में एमआरटीएस के चरण-III के विभिन्न कॉरिडोर को पूरा करने में महत्वपूर्ण देरी, सिविल संरचना की खराब गुणवत्ता, समान परियोजना गुणवत्ता प्रबंधन योजना का अभाव, वास्तविक समय निगरानी का न होना, क्षमता नियंत्रण और ऊर्जा बचत रणनीतियों, हीटिंग वेंटिलेशन और एयरकंडीशनिंग की वास्तविक समय निगरानी की कमी और पटरियों की देख रेख की स्वचालित निगरानी का अभाव शामिल है।

परिचालन और रखरखाव और राजस्व प्रबंधन पर अध्याय 5 में चौथे लेखापरीक्षा उद्देश्य पर लेखापरीक्षा के निष्कर्ष शामिल हैं, जो परिचालन और रखरखाव में कमियों को उजागर करता है जिसका परिणाम वाणिज्यिक परिचालन के बाद नियोजित लाभों की प्राप्ति में कमी है। इनमें 2019-20 में वास्तव में हासिल किए जा रहे प्रारंभिक चरण-III कॉरिडोर के कुल अनुमानित यात्री-संख्या का केवल 21 प्रतिशत के साथ अनुमानित यात्री-संख्या को पूरा करने में डीएमआरसी की विफलता, लाइन-वार परिचालन व्यवहार्यता/ हानि का संकलन न होना, अंतिम छोर संयोजकता सेवाएं प्रदान करने में डीएमआरसी का अप्रभावी प्रदर्शन, बढ़ते परिचालन अनुपात के साथ डीएमआरसी का अक्षम परिचालन निष्पादन, और मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के सभी घटकों का गैर-कार्यान्वयन शामिल है।

चार लेखापरीक्षा उद्देश्यों पर प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर रिपोर्ट का समग्र निष्कर्ष अध्याय 6 में सामने लाया गया है। प्रत्येक लेखापरीक्षा उद्देश्य के लिए प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर लेखापरीक्षा सिफारिशों को भी शामिल किया गया है।

### 1.13 आभार

तकनीकी सलाहकार (आईआईटी दिल्ली) द्वारा प्रदान की गई सहायता और इस लेखापरीक्षा के परिचालन के दौरान डीएमआरसी, आवासन एवं शहरी कार्य मंत्रालय, दिल्ली सरकार द्वारा प्रदान किए गए सहयोग की सराहना की जाती है और आभार व्यक्त किया जाता है।