

बैंगलोर मेट्रो रेल निगम लिमिटेड द्वारा**बैंगलोर मेट्रो रेल परियोजना के प्रथम एवं द्वितीय चरण के कार्यान्वयन पर सीएजी की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत**

बैंगलोर मेट्रो रेल निगम लिमिटेड द्वारा बैंगलोर मेट्रो रेल परियोजना के प्रथम एवं द्वितीय चरण के कार्यान्वयन पर भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (सीएजी) की 2026 की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट नं 7 आज संसद में पेश की गई।

बीएमआरसीएल भारत सरकार एवं कर्नाटक सरकार का 50:50 का संयुक्त उद्यम है। चरण 1 का वाणिज्यिक परिचालन अक्टूबर 2011 से चरणबद्ध तरीके से शुरू हुआ एवं जून 2017 में 42.30 किलोमीटर की कुल लंबाई के लिए पूरी तरह से चालू हो गया। चरण 2 का वाणिज्यिक परिचालन जनवरी 2021 से मार्च 2023 के दौरान 27.36 किलोमीटर की लंबाई के लिए आंशिक रूप से शुरू किया गया था एवं शेष नेटवर्क की लंबाई दिसंबर 2026 तक पूर्ण करने की योजना है। यह निष्पादन लेखापरीक्षा चरण 1 एवं चरण 2 (चरण 2क एवं 2ख को छोड़कर) की योजना, कार्यान्वयन, अनुवीक्षण एवं परिचालन को आच्छादित करते हुए बीएमआरसीएल द्वारा परियोजना की शुरुआत से लेकर मार्च 2021 तक आयोजित की गई थी। चयनित अनुबंधों की भौतिक एवं वित्तीय प्रगति की समीक्षा 31 मार्च 2023 तक की गई।

लेखापरीक्षा के मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

नियोजन एवं प्रौद्योगिकी का चयन

सार्वजनिक परिवहन नेटवर्क का सर्वोत्तम उपयोग करने के लिए शहरी क्षेत्रों की योजना बनाने, डिजाइन करने एवं उन्हें रूपांतरित करने हेतु व्यापक गतिशीलता योजना (सीएमपी), पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी)/भूमि उपयोग नीति (एलयूपी) के अभाव में चरण 2 के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई थी। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि चरण 2 को 2021 तक लागू नहीं किया जा सका एवं चरण 1 के लिए 2021 में प्राप्त वास्तविक पीएचपीडीटी 6,429 एवं 8,852 के बीच रहा जो अनुमानों से काफी कम (15,000 से कम) था। उपरोक्त के बावजूद, ऐसा कोई अध्ययन नहीं था जिससे यह पता चल सके कि हैवी मेट्रो में निवेश को उचित ठहराने के लिए यात्री संख्या में कैसे सुधार किया जा सकता है।

चरण 1 एवं चरण 2 के लिए, वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर (एफआईआरआर) एवं आर्थिक आंतरिक प्रतिफल दर (ईआईआरआर) की गणना यात्री संख्या के आंकड़ों के आधार पर की गई थी, जो कि अधिक अनुमानित प्रतीत हुए क्योंकि परिकल्पित यात्री संख्या प्राप्त नहीं की जा सकी। इसके अलावा, कम यात्री संख्या के कारणों को समझने के लिए कोई विस्तृत अध्ययन नहीं किया गया था।

भूमि प्रबंधन

मेट्रो कॉरिडोर के लिए भूमि की आवश्यकता का आकलन चरण 1 एवं चरण 2 मेट्रो परियोजनाओं की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में ठीक से नहीं किया गया था। बीएमआरसीएल ने चरण 1 के लिए 62.67 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण किया था, जबकि अनुमानित भूमि 45.24 हेक्टेयर थी और चरण 2 के लिए, अनुमानित 165.09 हेक्टेयर भूमि की आवश्यकता के सापेक्ष में 145.16 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण किया। 165.09 हेक्टेयर ज़मीन में से 55 हेक्टेयर ज़मीन संपत्ति विकास के लिए प्रस्तावित थी, जिसका अधिग्रहण मार्च 2023 तक नहीं किया गया था। इसके अलावा, भूमि के अनुचित मूल्यांकन एवं अधिग्रहण में विलंब के परिणामस्वरूप 31 मार्च 2023 तक भूमि अधिग्रहण की लागत में ₹6,603.39 करोड़ की वृद्धि हुई (चरण 1: ₹835.81 करोड़ एवं चरण 2: ₹5,767.58 करोड़)।

बीएमआरसीएल ने कृषि योग्य भूमि के लिए या तो गैर-कृषि योग्य भूमि दरें अपनाई या कृषि भूमि में कुछ ऐसे गुण जोड़े जो परिवर्तित भूमि पर लागू होते थे। इसके परिणामस्वरूप भूस्वामियों को भूमि मुआवजे के रूप में ₹294.72 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान किया गया।

ज़मीन अधिग्रहण के लिए तय 270 दिनों की समय-सीमा के बाद भी फ़ाइनल नोटिफ़िकेशन जारी करने में देरी के कारण, बीएमआरसीएल ने 12 प्रतिशत की दर से ब्याज के तौर पर ₹186.86 करोड़ का अतिरिक्त मुआवज़ा दिया।

बीएमआरसीएल ने उन प्रॉपर्टीज़ के लिए, जिनमें सामने की ओर खुला क्षेत्र, दो सड़कें, जल निकासी/ हाई टेंशन लाइन आदि सम्मिलित थीं, कर्नाटक सरकार द्वारा तय 5 प्रतिशत से ज़्यादा दर अपनाई एवं इसके परिणामस्वरूप, फ़ेज़ 2 के मामले में ज़मीन मालिकों को ₹31.35 करोड़ का अतिरिक्त मुआवज़ा दिया गया।

परियोजना क्रियान्वयन एवं अनुबंध प्रबंधन

बीएमआरसीएल के पास कोई क्रय नियमावली नहीं थी। इसके अलावा, लागत अनुमान तैयार करने में एकरूपता नहीं थी और परियोजना की अवधि, पैकेज का आकार, निविदा दस्तावेजों की बिक्री के लिए अनुमत समय अवधि एवं संविदाकारों को अग्रिम राशि जारी करने के नियमन तथा अग्रिम राशि पर ब्याज दरों के निर्धारण के लिए कोई प्रतिष्ठित दिशानिर्देश नहीं थे।

बीएमआरसीएल ने नौ सिविल अनुबंधों के लागत अनुमानों में ₹1,098.28 करोड़ के कर शामिल किए, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना लागत में ₹1,222.40 करोड़ की वृद्धि हुई।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 13 अनुबंधों में भूमि सौंपने में 12 से लेकर 1,305 दिनों तक का विलंब हुआ (अनुमत 90 दिनों से अधिक)।

वित्तीय प्रबंधन एवं नवोन्मेषी वित्तपोषण

2013-14 से 2021-22 की अवधि के दौरान लगातार नकदी घाटा होने के कारण बाहरी ऋण चुकौती दायित्वों को पूरा करने के लिए पर्याप्त रेवेन्यू नहीं होने की वजह से, 31 मार्च 2023 तक परियोजना के लिए लिये गए ऋण चुकौती के लिए बीएमआरसीएल पूरी तरह से कर्नाटक सरकार पर निर्भर है।

वास्तविक किराया राजस्व (एफबीआर) पर वास्तविक नॉन-एफबीआर 8.85 से 49.54 प्रतिशत की सीमा में था, लेकिन अनुमानित एफबीआर पर कम से कम 10 प्रतिशत के अनुमान से तुलना करने पर, बीएमआरसीएल ने 1.39 एवं 8.62 प्रतिशत के बीच नॉन-एफबीआर हासिल किया।

चरण 1 के मामले में, चिन्हित आठ भू-खंडों में से, जिनका कुल क्षेत्रफल 42.60 एकड़ था, केवल एक संपत्ति (14 एकड़) का विकास किया गया था। इसके अलावा, चरण 2 के अंतर्गत कोरिडोर की वित्तीय व्यवहार्यता पर विचार किया गया, जिसमें 2016-17 से 2041-42 के वर्षों के दौरान अतिरिक्त 55 हेक्टेयर भूमि में संपत्ति विकास से ₹21,282 करोड़ की आय का अनुमान लगाया गया। हालांकि, मार्च 2023 तक 55 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण अभी बाकी है।

बीएमआरसीएल ने मेट्रो स्टेशनों में संपत्ति विकास के लिए 2.46 लाख वर्ग फुट का निर्मित क्षेत्र विकसित किया था, जिसमें से 2.23 लाख वर्ग फुट का निर्मित क्षेत्र वर्षों से खाली पड़ा था, जिससे 2019-22 की अवधि के दौरान ₹38.53 करोड़ का नॉन-एफबीआर (पट्टा किराया) अर्जित करने का अवसर खो गया। इसके अलावा, संपत्ति विकास के लिए चिन्हित स्टेशनों/क्षेत्रों में खाली स्थानों का मुद्रीकरण करने के लिए कोई मार्गदर्शक परिसंपत्ति प्रबंधन नीति नहीं थी।

परिचालन एवं अनुरक्षण

2016-17 से 2022-23 की अवधि के दौरान, चरण 1 एवं चरण 2 दोनों के लिए अर्जित वास्तविक किराया राजस्व (एफबीआर) ₹1,758.13 करोड़ (22.72 प्रतिशत) था, जबकि अनुमानित एफबीआर ₹7,736.70 करोड़ था।

मेट्रो का बेंगलुरु महानगरीय परिवहन निगम के साथ एकीकरण न होना, अंतिम मील कनेक्टिविटी का अभाव, पर्याप्त पार्किंग सुविधा का अभाव आदि वजहों से, बीएमआरसीएल वर्ष 2023 तक भी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2007 के लिए अनुमानित यात्री संख्या एवं पीएचपीडीटी का लक्ष्य हासिल नहीं कर सका।

मेट्रो तक पहुंचने वाले परिवहन साधनों का संगठन खराब था एवं आंतरिक आवासीय क्षेत्रों से उनकी कनेक्टिविटी का अभाव था। इसके अलावा, बेंगलुरु महानगरीय परिवहन निगम (बीएमटीसी) की बसों में यात्री संख्या 2014-15 में प्रतिदिन 51.30 लाख से घटकर 2022-23 में प्रतिदिन 27.49 लाख हो गई। मेट्रो की शुरुआत के बाद भी, बीएमटीसी बसों एवं मेट्रो की संयुक्त यात्री संख्या पहले की बीएमटीसी बसों की यात्री संख्या से कम है, जो यह दर्शाता है कि मेट्रो पर्याप्त निजी वाहन उपयोगकर्ताओं को आकर्षित करने में सक्षम नहीं रही है जिससे सार्वजनिक परिवहन की यात्री संख्या में समग्र वृद्धि हो सके।