

अध्याय-5

स्वच्छ परिवहन-शमनकारी और प्रोत्साहन रणनीतियां

5. स्वच्छ परिवहन-शमनकारी और प्रोत्साहन रणनीतियाँ

स्वच्छ परिवहन की दिशा में रा.रा.क्षे.दि.स. की रोकथाम और प्रवर्तन रणनीतियों पर पिछले अध्याय में चर्चा की गई थी। सरकार ऐसी रणनीतियों को भी लागू करती है जो कम उत्सर्जन वाले परिवहन साधनों को बढ़ावा दें और अपने सकारात्मक कार्यों के माध्यम से वाहनों से होने वाले उत्सर्जन को कम करें।

दिल्ली में ट्रैफिक जाम तथा प्रदूषण स्तरों को देखते हुए इलैक्ट्रिक वाहनों (ई.वा.) पर केन्द्रित एक सतत पर्यावरण अनुकूल परिवहन अवसंरचना प्रणाली आवश्यक है। इलैक्ट्रिक वाहन जो शून्य टेलपाइप उत्सर्जन छोड़ते हैं, उन्हें पेट्रोल/सीएनजी/डीजल/ एलपीजी पर चलने वाले वाहनों के व्यवहार्य विकल्प के रूप में देखा जाता है। इसलिए ई.वा. को अपनाना बड़े शहरों में व्यापक वायु गुणवत्ता के सुधार हेतु एक महत्वपूर्ण रणनीति होती है।

दिल्ली से गुजरने वाले यातायात के प्रवाह को कम करके प्रदूषकों के उत्सर्जन में कमी हासिल की जा सकती है। यातायात के मुक्त प्रवाह में रुकावट के परिणामस्वरूप ट्रैफिक जाम हो जाता है जिससे वाहन निश्चल हो जाते हैं और टेल-पाइप उत्सर्जक की उच्च सांद्रता निकलती है। अवरोधों को हटाकर यातायात के मुक्त प्रवाह को सुगम बनाने से वाहनों से होने वाले उत्सर्जन में भी कमी आएगी। इन प्रयासों में दिल्ली में डीजल चालित बसों और/या भारी माल वाहनों के प्रवेश पर प्रतिबंध, सड़कों पर वाहनों की नियमित पार्किंग, सड़कों से खराब बसों को तुरंत हटाना आदि शामिल हो सकते हैं।

वायु गुणवत्ता पर वाहनों के उत्सर्जन के प्रतिकूल प्रभावों के बारे में लोगों में जागरूकता पैदा करने से भी दिल्ली में वाहनों के उत्सर्जन को कम करने के लिए रणनीतियों के प्रभावी कार्यान्वयन में और निजी वाहनों के कम उपयोग को प्रोत्साहित करने और परिवहन के पर्यावरण के अनुकूल साधनों को बढ़ावा देने में भी मदद मिलती है।

लेखापरीक्षा ने सरकार द्वारा अपनायी गई इन प्रोत्साहन रणनीतियों की पर्याप्तता और प्रभावशीलता की जांच की। संबंधित टिप्पणियों की चर्चा बाद के पैराग्राफों में की गई है।

5.1 इलैक्ट्रिक वाहन

ई.वा. अपनाने को प्रोत्साहित करने के लिये प.वि. ने “दिल्ली इलैक्ट्रिक वाहन नीति 2020” (ई.वा.नीति) को अधिसूचित किया (अगस्त 2020)। ई.वा. नीति ने बैटरी इलैक्ट्रिक वाहनों (बै.इ.वा.) को अपनाने का लक्ष्य रखा ताकि ये वर्ष 2024 तक सभी नए वाहनों के पंजीकरण में 25 प्रतिशत का योगदान दें। परिवहन

विभाग को दिल्ली राज्य ई.वा. नीति के कार्यान्वयन के लिए नोडल विभाग के रूप में नामित किया गया था।

नीति को विभिन्न कार्यक्षेत्रों के माध्यम से कार्यान्वित किया जाना था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:



- वित्तीय प्रोत्साहनों में क्रय प्रोत्साहन, ऋणों पर ब्याज की आर्थिक सहायता, सड़क कर तथा पंजीकरण शुल्क की छूट शामिल थी।
- चार्जिंग अवसंरचना में चार्जिंग स्टेशनों के व्यापक नेटवर्क की स्थापना तथा विनिमययोग्य बैटरी स्टेशन शामिल थे।
- अदक्ष अथवा प्रदूषित वाहनों पर अतिरिक्त करों, उपकर, शुल्क इत्यादि के उद्ग्रहण के जरिए एकल, अव्यपगत 'राज्य ई.वा. निधि' को निर्मित करना।
- ई.वा. के फायदों के बारे में जागरूकता फैलाने के लिये राज्य इलैक्ट्रिक वाहन बोर्ड, इलैक्ट्रिक वाहन सैल की स्थापना तथा गहन सार्वजनिक पंहुच कार्यक्रम के विकास पर ध्यान केन्द्रित करना था।

प.वि. ने दिल्ली इलैक्ट्रिक वाहन नीति, 2020 के तहत दिल्ली में बैटरी चालित वाहनों की खरीद के प्रोत्साहन के लिए पंजीकरण शुल्क और सड़क कर के उद्ग्रहण से छूट को अधिसूचित किया (अक्टूबर 2020)।

प.वि. ने <https://ev.delhi.gov.in> नाम से एक इलैक्ट्रिक वाहन पोर्टल भी शुरू किया जिस पर दिल्ली में स्वीकृत ई.वा. मॉडलों, डीलरों और चार्जिंग स्टेशनों की सूची अपलोड की गई। रा.रा.क्षे. दिल्ली में इलैक्ट्रिक वाहनों के लिये 346 मॉडल, 133 डीलर तथा 72 चार्जिंग स्टेशन थे। हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया

(सितंबर 2021) कि 'डीलरों तथा स्वीकृत मॉडलों' से संबंधित विवरणों को अंततः मार्च 2021 में अपडेट किया गया तथा चार्जिंग स्टेशनों को अक्टूबर 2020 में अपडेट किया गया।

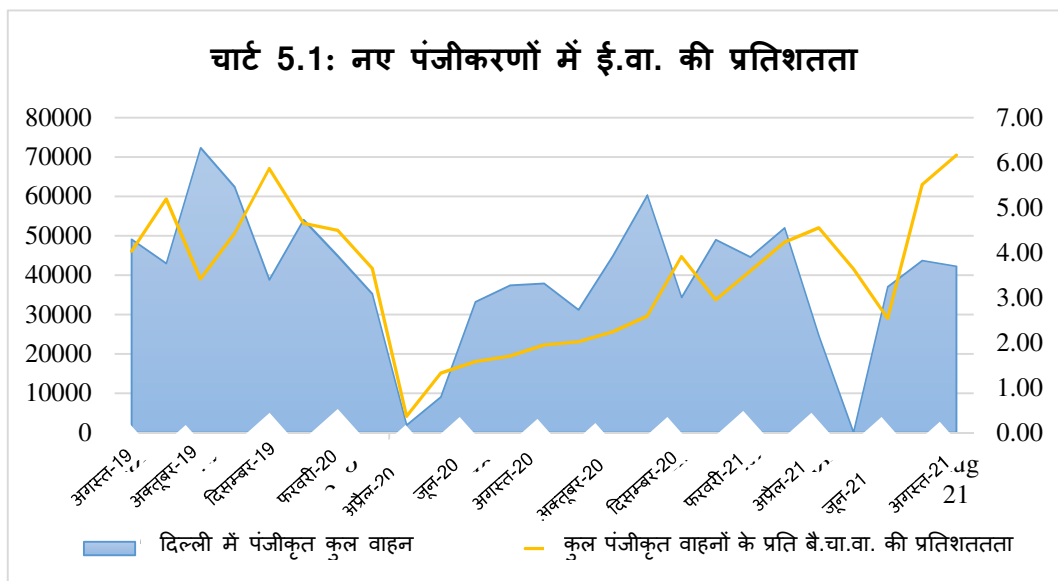
यह इंगित करता है कि ई.वा. नीति को अधिसूचित करने के लगभग एक वर्ष के दौरान या तो कोई चार्जिंग स्टेशन स्थापित नहीं किया गया था या यदि स्थापित किया भी गया तो उनका विवरण पोर्टल पर अपडेट नहीं किया गया था। किसी भी तरह से यह ई.वा. नीति के कार्यान्वयन में गंभीरता की कमी को दर्शाता है।

लेखापरीक्षा में ई.वा. नीति के कार्यान्वयन के संबंध में निम्नलिखित अन्य मुद्दे पाये गये।

5.1.1 इलैक्ट्रिक वाहनों के पंजीकरण में मामूली वृद्धि

लेखापरीक्षा ने अगस्त 2019 से अगस्त 2021 की अवधि के दौरान अर्थात् ई.वा. नीति की शुरुआत के एक वर्ष पहले और एक वर्ष बाद ई.वा. के पंजीकरण से संबंधित आंकड़ों की जांच की, जैसा कि चार्ट 5.1 में दर्शाया गया है।

नए वाहन पंजीकरण में ई.वा. की हिस्सेदारी दिसंबर 2019 में अर्थात् ई.वा. नीति की अधिसूचना से पहले, मामूली 5.87 प्रतिशत थी जो उस स्तर को केवल अगस्त 2021 में मामूली रूप से पार कर लिया। पूर्ण संख्या में, ई.वा. का अधिकतम पंजीकरण (2763) नवंबर 2019 में दर्ज किया गया था जिसे ई.वा. नीति की घोषणा के एक वर्ष बाद भी पार किया जाना बाकी है। सितंबर 2021 तक दिल्ली में केवल 1.17 लाख ई.वा. को पंजीकृत किया गया। इस प्रकार अभी तक ई.वा. नीति का वाहनों की कुल संख्या में ई.वा. के अनुपात में वृद्धि पर कोई मुख्य प्रभाव नहीं पड़ा है।



स्रोत: वाहन डैशबोर्ड

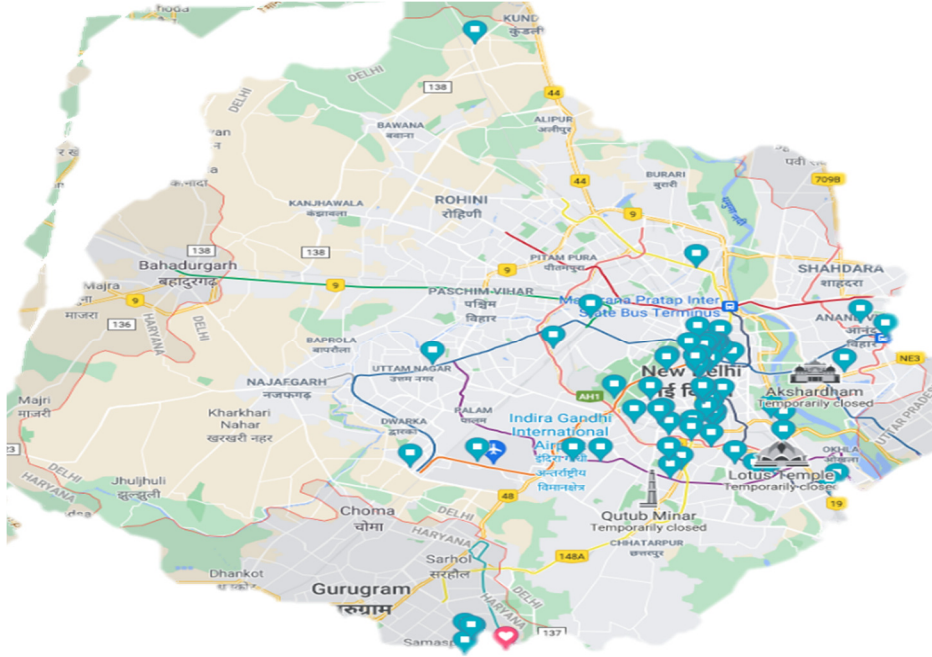
प.वि. ने कहा (सितंबर 2021) कि दिल्ली ई.वा. नीति का उद्देश्य 2024 तक लक्ष्य प्राप्त करने के लिए इलैक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देना है और दिल्ली में वाहनों के कुल योगदान में इलैक्ट्रिक वाहनों की हिस्सेदारी बढ़ गई है। लेखापरीक्षा प्रत्युत्तर से सहमत नहीं है क्योंकि नए पंजीकरणों में ई.वा. की हिस्सेदारी में वृद्धि नहीं हुई है।

5.1.2 चार्जिंग अवसंरचना

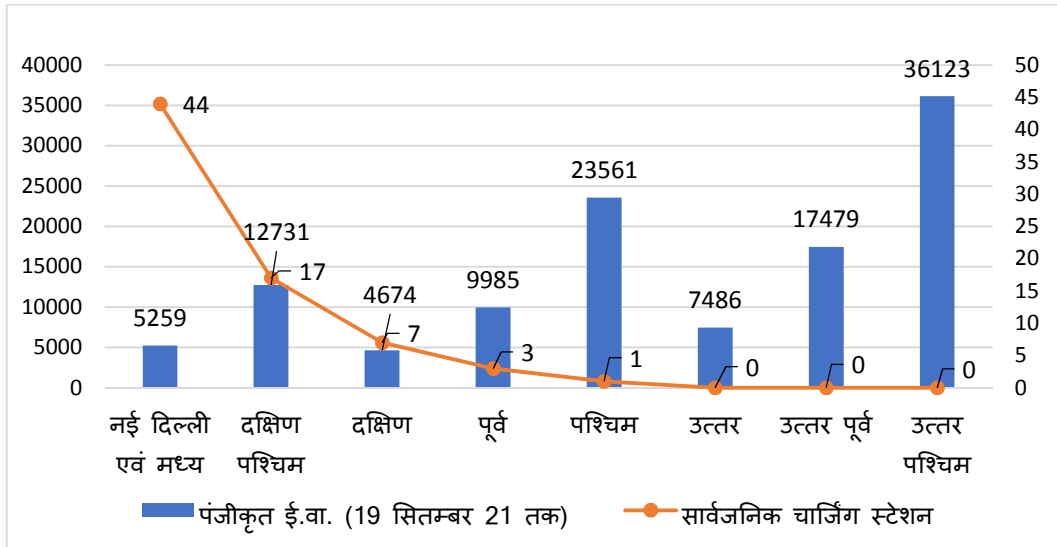
ई.वा. नीति में ई.वा. नीति के एक मुख्य उद्देश्य के रूप में दिल्ली में कहीं से भी 3 कि.मी. की यात्रा के भीतर सुलभ सार्वजनिक चार्जिंग सुविधाएँ प्रदान करना निर्धारित किया।

दिल्ली में चार्जिंग स्टेशनों की स्थिति तथा क्षेत्र-वार विवरण क्रमशः चित्र 5.1 तथा चार्ट 5.2 में दर्शाया गया है।

चित्र 5.1: पूरी दिल्ली में चार्जिंग स्टेशन



चार्ट 5.2: दिल्ली में क्षेत्र-वार सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन तथा पंजीकृत इलैक्ट्रिक वाहन



स्रोत: वाहन डैशबोर्ड

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कुल 72 सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों में से 61 प्रतिशत स्टेशन अर्थात 44 स्टेशन केवल नई दिल्ली और केन्द्रीय क्षेत्र में स्थित थे जबकि 24 प्रतिशत दक्षिण पश्चिम क्षेत्र में, 10 प्रतिशत दक्षिण क्षेत्र में, चार प्रतिशत पूर्वी क्षेत्र में और एक प्रतिशत पश्चिम क्षेत्र में थे। इसके अलावा बाकी क्षेत्रों जैसे उत्तर क्षेत्र, उत्तर पश्चिम क्षेत्र और उत्तर पूर्व क्षेत्र में कोई सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन नहीं था। यद्यपि यहाँ दिल्ली में पंजीकृत ई.वा. का 52 प्रतिशत था।

इस प्रकार दिल्ली में सीमित चार्जिंग अवसंरचना उपलब्ध थी तथा ये समान रूप से वितरित नहीं थी।

प.वि. ने तथ्य को स्वीकारते हुए कहा (सितम्बर 2021) कि दिल्ली ट्रांस्को लिमिटेड ने पूरी दिल्ली में 100 और चार्जिंग स्टेशनों का प्रस्ताव रखा है।

प.वि. को दिल्ली में सार्वजनिक सुलभ स्थानों में इलैक्ट्रिक वाहनों के लिये पर्याप्त संख्या में तीव्र चार्जिंग स्टेशनों की उपलब्धता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

5.1.3 ई.वा. बोर्ड, ई.वा. सैल और ई.वा. फंड का गठन

ई.वा. नीति में इसके प्रभावी कार्यान्वयन के लिए एक ई.वा. बोर्ड के गठन, दिन-प्रतिदिन के कार्यान्वयन के लिए एक समर्पित ई.वा. सैल और नीति में दिए गए प्रोत्साहनों के निधिकरण के लिए एक राज्य ई.वा. फंड की परिकल्पना की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ई.वा. बोर्ड और ई.वा. सैल का गठन नहीं किया गया था। इसके अलावा, 2020-21 के बजट अनुमानों में राज्य इलैक्ट्रिक वाहन फंड के लिए ₹ 50.00 करोड़ की राशि आवंटित की गई थी हालांकि, 2020-21 के संशोधित अनुमानों में, आवंटन को काफी हद तक घटाकर ₹ 3.74 करोड़ कर दिया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि कम किए गए आवंटन का भी 2020-21 के दौरान उपयोग नहीं किया गया था। इस प्रकार ई.वा. बोर्ड, ई.वा. सैल तथा ई.वा. फंड तीनों में से किसी को भी स्थापित नहीं किया गया।

प.वि. ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2021) कि परिवहन विभाग में ई.वा. बोर्ड और ई.वा. सैल स्थापना प्रक्रियाधीन थी और ई.वा. सैल के लिए भर्ती नियमों को अंतिम रूप दिया जा रहा था। प.वि. ने यह भी कहा कि ई.वा. पोर्टल को नियमित अंतराल पर अपडेट किया जाएगा ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि स्वीकृत मॉडलों और चार्जिंग स्टेशनों की नवीनतम स्थिति पोर्टल पर सार्वजनिक उपयोग के लिए उपलब्ध हो।

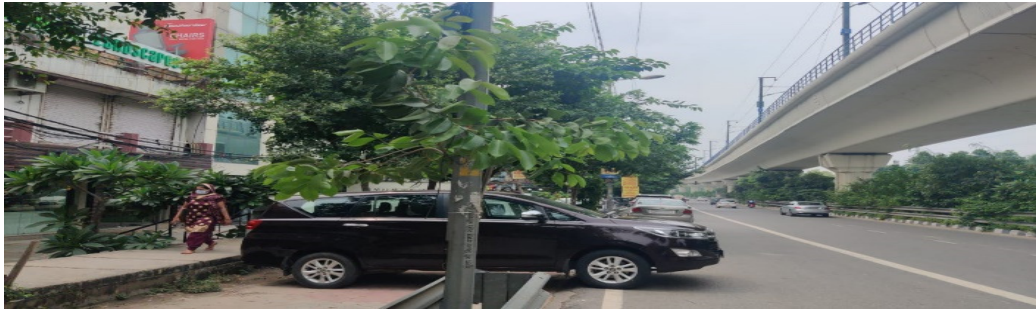
5.2 गैर-मोटर चालित परिवहन

दिल्ली के लिए मास्टर प्लान -2021 में गैर-मोटर चालित परिवहन का प्रावधान निर्धारित है जिसमें अलग-अलग साइकिल/एनएमटी ट्रैक और साइकिल शेयरिंग/रेंटल सिस्टम का प्रावधान भी शामिल है। इन प्रावधानों के कार्यान्वयन के लिए सड़क स्वामित्व वाली एजेंसियां और संबंधित स्थानीय निकाय जिम्मेदार हैं। दिल्ली में पार्किंग स्थल रख-रखाव और प्रबंधन नियम 2019, एमपीडी 2021 के अनुसार पार्किंग क्षेत्र प्रबंधन योजना की तैयारी को निर्धारित करता है। यह अन्य बातों के साथ-साथ पैदल चलने वालों /साइकिल चालकों के लिए सड़क के स्थानों के उपयोग को उपयोगकर्ताओं की सामान्य सुविधा के लिए उच्च प्राथमिकता को निर्धारित करता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि गैर-मोटर चालित वाहन (गैर.मो.चा.वा.) लेन केवल नई दिल्ली नगरपालिका परिषद (न.दि.न.प.) क्षेत्र में और महरौली गुडगांव रोड़ पर उपलब्ध थी। हालांकि, महरौली गुडगांव रोड़ पर साइकिल ट्रैक अतिक्रमण और बाधाओं से भरे हुए थे जैसा कि चित्र 5.1 में दर्शाया गया है।

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि न.दि.न.प., रा.रा.क्षे.दिल्ली के 1483 वर्ग कि. मी. क्षेत्र में से केवल 42.7 वर्ग कि.मी. (अर्थात 3 प्रतिशत से कम) को कवर करता है, सड़क-स्वामित्व वाली एजेंसियों द्वारा गैर-मोटर चालित परिवहन के प्रावधान पूरी तरह से अपर्याप्त थे।

चित्र 5.1: महरौली गुडगांव रोड़ के एनएमटी पर दिखता हुआ अतिक्रमण



सुल्तानपुर के पास (एमजी रोड)



छत्तरपुर के पास (एमजी रोड)



घिटीरनी के पास (एमजी रोड)

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने पाया कि प.वि. ने 2014-2021 के दौरान प्रत्येक वर्ष 'पैदल चलने वालों और गैर-मोटर चालित वाहनों के प्रोत्साहन' के लिए बजट आवंटित किया था। हालांकि इसने कभी भी इसका उपयोग नहीं किया।

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

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसंबर 2021)।

5.3 ट्रैफिक जाम प्रबंधन

ट्रैफिक के मुक्त प्रवाह में बाधा का परिणाम ट्रैफिक जाम होता है जिसके कारण वायु में प्रदूषण का अधिक उत्सर्जन होता है। इस संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

5.3.1. निर्दिष्ट वाहनों के चलने को प्रतिबंधित करने के लिए ग्रेडेड रिस्पांस एक्शन प्लान (जीआरएपी) के अनुपालन का अभाव

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में वायु गुणवत्ता के संबंध में सर्वोच्च न्यायालय के आदेश (दिसंबर 2016) के अनुसार, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने रा.रा.क्षे.दिल्ली और रा.रा.क्षे. के शहरों में ईपीसीए द्वारा कार्यान्वयन के लिए एक ग्रेडेड रिस्पांस एक्शन प्लान (जीआरएपी)⁵⁴ अधिसूचित किया था (जनवरी 2017)।

जीआरएपी ने विस्तारित अवधि के लिए जारी उच्च प्रदूषण स्तर की घटनाओं के दौरान लागू किए जाने वाले विभिन्न कदम निर्धारित किए। वाहनों के संबंध में जीआरएपी ने दिल्ली में न्यूनतम छूट के साथ ऑड-ईवन योजना⁵⁵ के कार्यान्वयन को निर्धारित किया तथा ट्रकों⁵⁶ के प्रवेश को भी तब प्रतिबंधित किया जब कभी पीएम_{2.5} अथवा सांद्रता मान 48 घंटे या अधिक के लिए क्रमशः 300 मिलिग्राम/मी³ या 500 मिलिग्राम/मी³ से अधिक बने रहे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि जनवरी 2017 से मार्च 2020 की अवधि के दौरान 95 अवसर थे, जहां इन प्रतिबंधों को लागू किया जाना था। हालांकि यह देखा गया कि प.वि. ने कथित अवधि के दौरान क्रमशः पांच और आठ अवसरों पर ऑड-ईवन योजना को लागू करने और ट्रकों के प्रवेश को प्रतिबंधित करने की अधिसूचना जारी की थी।

इसके अलावा सभी पांच अवसरों पर दोपहिया वाहनों को ऑड-ईवन योजना की सीमा और दायरे से छूट दी गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि प.वि./रा.रा.क्षे.दि.स. ने ऐसी छूटों की अनुमति से पूर्व ऑड-ईवन योजना के दौरान 75.56 लाख⁵⁷

⁵⁴ विभिन्न वायु गुणवत्ता सूचकांक (ए.क्यू.आई.) श्रेणियों नामतः सामान्य, खराब, बहुत खराब, गम्भीर तथा गम्भीर + अथवा आपातकालीन के अंतर्गत लागू किया जाना।

⁵⁵ एक निषेधात्मक उपाय जिसमें ऑड अंकों (1,3,5,7,9) के साथ समाप्त होने वाली पंजीकरण संख्या वाले चार पहिया वाहन (मोटर कार आदि) को महीने की सम तिथियों पर गैर-परिवहन प्रतिबंधित किया गया था और महीने की ऑड तिथियों पर ईवन अंकों (0,2,4,6,8) के साथ समाप्त होने वाली पंजीकरण संख्या वाले चार पहिया वाहनों का परिवहन प्रतिबंधित था।

⁵⁶ आवश्यक वस्तुओं को ले जाने वाले वाहनों को छोड़कर

⁵⁷ 31 मार्च 2019 तक दिल्ली में पंजीकृत

दोपहिया वाहनों (कुल पंजीकृत वाहनों का 66 प्रतिशत) को प्रदत्त छूट के प्रभाव का आंकलन करने के लिए किसी भी विशेषज्ञ की राय नहीं ली।

इस प्रकार उच्च एपिसोडिक प्रदूषण के अधिकांश अवसरों पर जिसमें प.वि. को जीआरएपी के अनुसार नियंत्रण के उपायों को करने की अनुमति दी गई थी, पर, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा आवश्यक कार्रवाई नहीं की गई जिससे जीआरएपी के उद्देश्य विफल रहे।

प.वि. ने कहा (अक्टूबर 2021) कि लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को अनुपालन के लिए नोट किया गया है, हालांकि, ऑड-ईवन योजना को लागू करने के लिए, सार्वजनिक परिवहन की अपर्याप्तता एक बाधा थी।

5.3.2. प्रवेश बिंदुओं पर आईएसबीटी का विकास

31 मार्च 2018 को समाप्त वर्ष के लिये नि.म.ले.प. के प्रतिवेदन में इंगित किया गया था कि डीजल चालित अंतर-राज्यीय बसों को दिल्ली की सीमा पर ही रोकने के लिए दिल्ली के दक्षिण-पश्चिम और उत्तर में प्रवेश बिंदुओं पर दो आईएसबीटी स्थापित करने के लिए सर्वोच्च न्यायालय द्वारा रा.रा.क्षे.दि.स. को दिये गये निर्देशों (1998) का अनुपालन नहीं किया गया था।

रा.रा.क्षे.दि.स. ने सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के 23 वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बावजूद द्वारका और नरेला में इन दो नए आईएसबीटी की स्थापना नहीं की।

प्रवेश बिंदुओं पर आईएसबीटी के अभाव में डीजल संचालित अंतर-राज्यीय बसें मौजूदा आईएसबीटी (सराय काले खां और कश्मीरी गेट) तक पहुंचने के लिए शहर को पार कर रहीं थीं।

प.वि. ने कहा (नवंबर 2021) कि दो नए आईएसबीटी के विकास के प्रस्तावों पर काम किया जा रहा था और यह निर्णय लिया गया है कि लो.नि.वि. द्वारा द्वारका आईएसबीटी विकसित किया जाएगा।

5.3.3. दिल्ली को अन्य राज्यों के लिए ट्रांस-शिपमेंट जोन बनने से रोकने के लिए प्रयास

दिल्ली में चल रहे वाहनों से उत्पन्न प्रदूषण स्तर की जांच के लिये 13 मई 2014 को उप-राज्यपाल के निर्देशों के अनुसार मुख्य सचिव, रा.रा.क्षे.दि.स. की अध्यक्षता में वायु एवं जल प्रदूषण पर एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति (उ.अ.प्रा.स.) की स्थापना की गई। लेखापरीक्षा में देखा गया कि उ.अ.प्रा.स. ने दिल्ली में वायु प्रदूषण को कम करने के लिए निम्नलिखित कार्यों का निर्णय लिया था (मई-जुलाई 2014)।

5.3.3.1. प्रवेश बिंदुओं पर ट्रांसपोर्ट नगरों का विकास

उच्च अधिकार प्राप्त समिति ने निर्देश दिया कि प.वि. दिल्ली की परिधि से परे माल वाहनों के प्रवेश को रोकने के लिए प्रवेश बिंदुओं पर ट्रांसपोर्ट नगरों के विकास और माल ढुलाई प्रबंधन नीति तैयार करने के संबंध में कार्रवाई करने के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड (रा.रा.क्षे.यो.बो.) के साथ समन्वय करे।

हालांकि, प.वि. ने यह कहते हुए कोई कार्रवाई नहीं की कि ट्रांसपोर्ट नगरों का विकास रा.रा.क्षे.यो.बो. से संबंधित है, जबकि माल ढुलाई प्रबंधन नीति सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.), रेल मंत्रालय और राज्य परिवहन विभाग के अधिकार क्षेत्र में थी।

ईपीसीए द्वारा रा.रा.क्षे. के लिए तैयार की गई विस्तृत कार्य योजना (वि.का.यो.) में प.वि. को फरवरी 2018 तक ट्रकों पर निर्भरता कम करने के लिए रेल-आधारित माल ढुलाई में सुधार की योजना प्रस्तुत करने की आवश्यकता थी, जिसमें प.वि. को रा.रा.क्षे.यो.बो और रेल मंत्रालय के साथ समन्वय करने की आवश्यकता थी।

हालांकि, प.वि. ने ट्रकों पर निर्भरता कम करने के लिए ट्रांसपोर्ट नगरों की स्थापना तथा माल ढुलाई प्रबंधन नीति बनाने हेतु अन्य संबंधित एजेंसियों के साथ समन्वय करने के लिए कोई पहल नहीं की थी।

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसंबर 2021)।

5.3.3.2. अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) को दिल्ली से बाहर स्थानांतरित करना

अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) किसी मुख्य बंदरगाह से दूर आंतरिक इलाकों में स्थापित कंटेनर स्टोरेज सुविधा है। तुगलकाबाद/पटपड़गंज में अवस्थित आईसीडी ने ट्रैफिक, जो दिल्ली के लिये निर्दिष्ट नहीं है, में मुख्य योगदान किया है। उच्च अधिकार प्राप्त समिति ने अनुशंसा की कि प.वि./पर्या.वि. को आईसीडी से दूसरे राज्यों में ट्रकों की आवाजाही से बचने के लिये तुगलकाबाद तथा पटपड़गंज आईसीडी को दिल्ली से बाहर स्थानांतरित करने हेतु कार्रवाई करनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इस संबंध में प.वि. ने जून/ जुलाई 2014 में आईसीडी तुगलकाबाद, पर्या.वि. और वित्त मंत्रालय, भारत सरकार को पत्र जारी किए जिसके बाद पिछले सात वर्षों से कोई और कार्रवाई नहीं की। इसी प्रकार, पर्या. वि. ने एक बार इस मामले पर दिल्ली यातायात पुलिस के विचार/इनपुट मांगे (जनवरी 2015), हालांकि, इस संबंध में आगे कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई थी। इस प्रकार, पर्या.वि. और प.वि. ने मामले में सक्रिय कार्रवाई करने से खुद को दूर कर लिया।

पर्या.वि. ने तथ्यों की पुष्टि की (सितम्बर 2021) और कहा कि दिल्ली यातायात पुलिस से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी और उसके बाद लोक निर्माण विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा महरौली बदरपुर सड़क की भीड़-भाड़ कम करने के लिए आईसीडी को स्थानांतरित करने का कार्य शुरू किया गया था।

इस प्रकार, विभागों के दुलमुल रवैये ने भीड़-भाड़ कम करने से संबंधित महत्वपूर्ण मुद्दों को ठंडे बस्ते में डाल दिया और दिल्ली में वाहनों से होने वाले वायु प्रदूषण को कम करने के लिए उच्च अधिकार प्राप्त समिति के निर्देशों को लागू नहीं किया गया।

पर्या. वि. और प.वि. ने आश्वासन दिया (अक्टूबर 2021) कि संबंधित विभागों के साथ समन्वय करके आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

5.4. पार्किंग प्रबंधन

मार्च 2021 तक दिल्ली में 1.30 करोड़ से अधिक वाहन पंजीकृत थे और इतनी अधिक संख्या में वाहन, सड़कों पर वाहनों के यातायात को बढ़ाते हैं, वे सड़क किनारे/फुटपाथ पर अनाधिकृत/अधिक पार्किंग के कारण प्रभावी रास्ते की चौड़ाई तथा ट्रैफिक की स्पीड को भी कम करते हैं। बेतरतीब ढंग से पार्क किए गए वाहनों के कारण होने वाली भीड़भाड़ से होने वाले वाहनों के उत्सर्जन को कम करने के लिए एक व्यापक पार्किंग नीति अनिवार्य है।

एनजीटी ने भी सरकार को यह सुनिश्चित करने का निर्देश⁵⁸ दिया था कि विशेष रूप से मुख्य सड़कों या पक्की सड़कों पर पार्किंग को प्रतिबंधित करके वाहनों के ठहराव और ट्रैफिक जाम से बचा जाए।

पार्किंग नीति उपलब्ध स्थानों के इष्टतम उपयोग को सरल बनाती है। वि.का.यो. (अप्रैल 2017) के बिंदु 2.5.1, के अनुसार रा.रा.क्षे.दि.स., स्थानीय निकाय और दिल्ली यातायात पुलिस को दिल्ली में कार्यान्वयन के लिए पार्किंग नीति और प्रवर्तन उपायों को तैयार करने और अंतिम रूप देने के लिए जिम्मेदार बनाया गया था। वि.का.यो. में आगे वर्णन था कि नीति में प्रवर्तन रणनीतियां, पार्किंग मूल्य निर्धारण नीति और पार्किंग प्रबंधन रणनीतियां शामिल होंगी और इसके कार्यान्वयन के लिए तीन महीने की समय-सीमा (अर्थात जुलाई 2017 तक) प्रदान की गई थी।

⁵⁸ 4 दिसम्बर 2014 और 19 जनवरी 2015 को वर्धमान कौशिक बनाम भारतीय संघ तथा अन्य के मामलों में,

हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि वि.का.यो. के इन प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का विवरण बाद के पैराग्राफों में दिया गया है।

5.4.1. पार्किंग नियमों के कार्यान्वयन में निष्क्रियता

यद्यपि पार्किंग नियमों को जुलाई 2017 तक अंतिम रूप दिया जाना था, सरकार ने सितंबर 2019 में 'दिल्ली प्रबंधन और पार्किंग स्थल नियम (पार्किंग नियम)' अधिसूचित किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि पार्किंग नियमों की अधिसूचना के बाद इन नियमों को लागू करने के लिए आगे कोई कार्रवाई नहीं की गई थी जैसा कि नीचे वर्णित है।

5.4.2. शीर्ष निगरानी समिति की बैठकें नहीं होना

दिल्ली पार्किंग स्थलों का रखरखाव और प्रबंधन नियमावली-2019 में निर्धारित किया गया था कि मंत्री (परिवहन) रा.रा.क्षे.दि.स. की अध्यक्षता में एक शीर्ष समिति होगी और विभिन्न विभागों/एजेंसियों के 15 सदस्य होंगे। इस समिति को नीति के उचित कार्यान्वयन की समीक्षा करनी थी तथा समिति की हर तीन महीने में एक बार बैठक होनी थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि जून 2021 तक शीर्ष निगरानी समिति की कोई बैठक नहीं हुई थी।

प.वि. ने कहा (नवंबर 2021) कि पार्किंग प्रबंधन के लिये आयुक्त (परिवहन) स्तर पर हितधारकों के साथ बैठकें हुई थीं। हालांकि लेखापरीक्षा को जवाब के समर्थन में कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं करवाए गए।

5.4.3. बेस पार्किंग शुल्क और पार्किंग योजना को अंतिम रूप नहीं दिया जाना

बेस पार्किंग शुल्क समिति की सिफारिशों के आधार पर शीर्ष निगरानी समिति को बेस पार्किंग शुल्क भी तय करना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि बेस पार्किंग शुल्क समिति ने अक्टूबर 2019 में अपनी सिफारिशें प्रस्तुत की थी फिर भी शीर्ष निगरानी समिति द्वारा इन पर कार्रवाई नहीं की गई थी।

पार्किंग योजनाओं को भी अधिसूचना जारी होने की तारीख से चार महीने के भीतर तैयार करना आवश्यक था। हालांकि, रिकार्ड में कोई पार्किंग योजना नहीं थी।

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसंबर 2021)।

5.4.4. परिवहन परमिट की स्वीकृति/नवीनीकरण पार्किंग स्थान के प्रमाण के साथ जुड़ा नहीं होना

पार्किंग नियमावली 2019 के नियम 9 में निर्धारित है कि परिवहन वाहनों के परमिट इस संबंध में अधिसूचना जारी करने के तीन महीने के पश्चात से नागरिक एजेंसियों के अधिकृत ठेकेदार से कम से कम एक वर्ष की अवधि के लिए पार्किंग स्थान का प्रमाण प्रस्तुत करने पर ही स्वीकृत या नवीनीकृत किए जाएंगे। हालांकि इसे कार्यान्वित नहीं किया था।

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2021)।

5.4.5. पार्किंग शुल्कों का उपयोग

शहरी विकास विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा जारी अधिसूचना⁵⁹ (जुलाई 2006) के अनुपालन में प.वि., रा.रा.क्षे.दि.स. नए वाहनों के पंजीकरण के समय एकमुश्त पार्किंग शुल्क और फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने के समय वाणिज्यिक वाहनों से वार्षिक प्रभार एकत्र करता है और इसे दिल्ली नगर निगमों को भेजता है।

प.वि. ने एकत्रित राशि का पांच प्रतिशत अपने पास रखने के बाद तीन नगर निगमों जैसे दक्षिणी दिल्ली नगर निगम (द.दि.न.नि.), पूर्वी दिल्ली नगर निगम (पू.दि.न.नि.) और उत्तरी दिल्ली नगर निगम (उ.दि.न.नि.) को शेष राशि भेज दी। इस राशि का उपयोग नगर निगम द्वारा विशेष रूप से दिल्ली में आधुनिक पार्किंग व्यवस्था के निर्माण के लिए उपयोग किया जाना था।

प.वि. ने 2014-15 से 2020-21 की अवधि के दौरान ₹ 673.60 करोड़ एकत्र किए, जिसमें से ₹ 639.92 करोड़ दिल्ली के तीन नगर निगमों को प्रेषित किए गए थे और शेष ₹ 33.68 करोड़ प.वि. ने अपने पास रखा था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि प.वि. के पास इसे तीन नगर निगमों को नियमित रूप से प्रेषण के बावजूद दिल्ली में पार्किंग सुविधाओं के निर्माण के उद्देश्य के लिए आम जनता से एकत्रित धन के उपयोग का कोई विवरण नहीं था। निधियों के उपयोग के संबंध में प.वि. और तीन नगर निगमों के बीच का कोई पत्राचार रिकार्ड में नहीं था जो प.वि. और दिल्ली के नगर निगमों के बीच समन्वय की कमी दर्शाता है जिसके अभाव में दिल्ली में पार्किंग सुविधाओं के निर्माण के लिए निधियों का वास्तविक उपयोग सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

⁵⁹ नगर निगमों द्वारा निर्धारित दरों पर पार्किंग शुल्क लगाने के लिए दिल्ली स्ट्रीट शुल्क (वाहन निधि) विनियम 2006

पू.दि.न.नि. ने सूचित किया (सितंबर 2021) कि उसने 2014-21 के दौरान आधुनिक पार्किंग व्यवस्था के निर्माण के लिए प.वि. से ₹122.55 करोड़ एकत्र किए और इसने जनवरी 2015 में आधुनिक पार्किंग सुविधा के साथ बहुस्तरीय कार पार्किंग और वाणिज्यिक परिसर के निर्माण के लिए केवल ₹27.58⁶⁰ करोड़ आवंटित किए थे। इसने आगे कहा कि कोई अन्य निर्माण कार्य प्रगति में नहीं है।

इस प्रकार, रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार द्वारा नए वाहनों के पंजीकरण के समय पार्किंग शुल्क एकत्र करने तथा वाणिज्यिक वाहनों से फिटनेस के समय पर वार्षिक प्रभार एकत्र करने के बावजूद इसमें न तो नगर निगमों द्वारा बनाई गई पार्किंग सुविधाओं का विवरण था और न ही यह नगर निगमों के साथ की गई अनुवर्ती कार्रवाई को दर्शाने के लिए कोई दस्तावेज उपलब्ध करा सका। इसके अलावा, पू.दि.न.नि. ने प्राप्त कुल धनराशि का केवल 23 प्रतिशत पार्किंग सुविधाओं के निर्माण पर खर्च किया है। द.दि.न.नि. और उ.दि.न.नि. ने निधियों के उपयोग पर समान विवरण प्रदान नहीं किए।

यद्यपि रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा पार्किंग नियमों को अधिसूचित किया गया रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा बेस पार्किंग शुल्क नियत करना, पार्किंग योजनाएँ तैयार करना तथा पार्किंग स्थान के प्रमाण से परिवहन परमिटों को लिंक करने की कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई। इसने पार्किंग नियमों की अधिसूचना को अप्रभावी बना दिया तथा स्ट्रीट पार्किंग के कारण सड़क पर भीड़-भाड़ का जोखिम खड़ा हो गया।

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसंबर 2021)।

5.5. सड़कों पर रुकी बसों को हटाना

दिल्ली की सड़कों पर जाम की समस्या अक्सर सड़कों पर खराब पड़ी बसों के कारण होती है जो उन्हें सड़कों से हटाने में देरी के कारण और बढ़ जाती है।

5.5.1. दि.प.नि. की बसें

दि.प.नि. ने सूचित किया कि दि.प.नि. की खराब पड़ी बसों को सड़कों से हटाने के लिए एक कार्यप्रणाली स्थापित की गई थी और सितंबर 2017 में सभी संबंधितों को परिचालित की गई थी। डिपो प्रबंधकों को यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार बनाया गया है कि खराब बसों के लिए प्रतिक्रिया प्राप्ति समय त्वरित है और किसी भी मामले में 30 मिनट से अधिक समय नहीं लगना चाहिए।

⁶⁰ कृष्णा नगर बाजार क्षेत्र में पार्किंग स्ट्रीट के विकास के लिए ₹ चार लाख के अलावा

लेखापरीक्षा ने 2014-2021 की अवधि के लिए 35 दि.प.नि. डिपो में से 26⁶¹ डिपो पर बसों के संबंध में इसे स्थान से हटाने के लिए प्रतिक्रिया समय की तुलना में सड़कों पर खराब हुई बसों के आंकड़ों का विश्लेषण किया। यह देखा गया था कि सड़कों पर बसों के खराब होने के कुल 3.57 लाख मामले थे अर्थात् दैनिक औसत आधार पर बसों के खराब होने के 139 मामलों थे। इन 3.57 लाख मामलों में से 70 प्रतिशत मामलों (2.51 लाख) में बसों को हटाने में 30 मिनट से ज्यादा का समय लगा।

आगे आंकड़ों के विश्लेषण से पता चला कि इन 2.51 लाख मामलों में से 54 प्रतिशत मामलों में प्रतिक्रिया समय 31 मिनट से दो घंटे के बीच, 29 प्रतिशत मामलों में दो घंटे से लेकर चार घंटे के बीच और 17 प्रतिशत मामलों में चार घंटे से अधिक लगा।

यह दर्शाता है कि सड़कों से खराब बसों को शीघ्र हटाने को सुनिश्चित करने के लिए प्रतिक्रिया प्राप्ति तंत्र कुशल नहीं था। सड़कों पर खराब बसों के कारण न केवल जनता परिवहन सुविधाओं से वंचित रहती है बल्कि सड़कों पर भी इसके कारण जाम होता है।

दि.प.नि. ने सूचित किया (मार्च 2021) कि चार घंटे से अधिक के प्रतिक्रिया समय में किसी भी तरह की देरी के लिए रखरखाव ठेकेदार पर प्रत्येक बार महीने के दौरान प्रति बस प्रति दिन औसत टिकट कमाई के 50 प्रतिशत के बराबर जुर्माना लगाया जाता है।

उत्तर इंगित करता है कि खराब हुई बसों को चार घंटे से कम समय में सड़कों से न हटाने के लिए कोई दंडात्मक प्रावधान नहीं था।

5.5.2. क्लस्टर बसें

मई 2017 से पहले, खराब हुई बसों पर संबंधित रियायतग्राहियों द्वारा क्लस्टर वार रियायत समझौतों के संदर्भ में उनके दायित्व के अनुसार कार्य किया जाता था। अप्रैल 2015 से मार्च 2017 के दौरान बसों के खराब होने के 71 प्रतिशत मामलों (581 में से 415) में प्रतिक्रिया समय 30 मिनट से अधिक था।

जून 2017 के बाद, डीआईएमटीएस ने दिल्ली पुलिस के ट्रैफिक कंट्रोल रूम द्वारा ट्रैफिक अलर्ट के साथ सड़कों पर खराब हुई क्लस्टर बसों को देखने के लिए

⁶¹ नौ डिपो के संबंध में आंकड़ों को उचित रूप में प्रस्तुत नहीं किया गया था और इसलिए इसका विश्लेषण नहीं किया जा सका - (i) वजीरपुर डिपो (एनआर) (ii) कंझावला डिपो (ईआर) (iii) एसएनडी (एसआर) (iv) एसएनपीडी (एसआर), (v) एसबीपीएलडी (एनआर), (vi) रोहिणी-I (एनआर) (vii) रोहिणी-II (एनआर) (viii) नरेला (एनआर) और (ix) नंदनगरी डिपो

एकीकृत आपातकालीन तंत्र प्रतिक्रिया कार्यप्रणाली की एक प्रणाली विकसित की, जिसमें शीघ्र बहाली के लिए 10 स्थानों पर रिकवरी वैन तैनात की जानी थी।

हालांकि प.वि. द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के विश्लेषण से पता चला कि अप्रैल 2017 से 17 दिसंबर 2020⁶² के दौरान प्रतिक्रिया समय में सुधार नहीं हुआ क्योंकि बसों के खराब होने के 79 प्रतिशत (981 में से 774) मामलों में प्रतिक्रिया समय 30 मिनट से अधिक था।

इसके अतिरिक्त आंकड़ों के विश्लेषण से पता चला कि इन 1189 बसों के खराब होने के मामलों (2014-17 के दौरान 415 और 2017-21 के दौरान 774) में से 97 प्रतिशत मामलों में प्रतिक्रिया प्राप्त समय 31 मिनट से दो घंटे के बीच, दो प्रतिशत मामलों में दो घंटे से चार घंटे और एक प्रतिशत मामलों में चार घंटे से अधिक था।

अतः रुकी हुई बसों को सड़क से हटाने के लिए प्रतिक्रिया समय अधिक रहा। इसके कारण वाहनों का लंबी अवधि के लिए भीड़-भाड़ और निश्चलता होती है जो अधिक उत्सर्जन का कारण है।

प.वि. ने कहा (नवम्बर 2021) कि प्रतिक्रिया प्राप्त समय में सुधार करने के लिए, हाल ही में निकटतम बस डिपो द्वारा रुकी हुई बसों को हटाने का निर्देश दिया गया था। इसके अतिरिक्त रुकी हुई बसों को समय पर हटाने की सुविधा के लिए एक डाटा सेंटर खोला गया है जहां बसों के वास्तविक समय ट्रैक किया जाता है।

5.6. एक ही नाम पर वाहनों के पंजीकरण की संख्या पर प्रतिबंध

एनजीटी ने रा.रा.क्षे.दि.स. को रा.रा.क्षे. दिल्ली में चलने वाले सभी प्रकार के वाहनों की संख्या पर एक कैप लगाने का निर्देश दिया था (दिसंबर 2017) तदनुसार, रा.रा.क्षे.दि.स. को एक ही व्यक्ति, निकाय, कंपनी, समाज या ट्रस्ट द्वारा दूसरे वाहन की खरीद पर उच्च पंजीकरण शुल्क और सड़क कर लगाने की नीति तैयार करनी थी।

हालांकि, सरकार ने अभी तक एनजीटी के निर्देशों पर कार्रवाई नहीं की क्योंकि संबंधित विवरण जैसे एक ही नाम पर दूसरा वाहन रखने वाले व्यक्ति, निकाय कंपनी, सोसाइटी या ट्रस्ट का रखरखाव नहीं किया गया था।

परिवहन विभाग ने कहा (सितंबर 2021) कि वाहनों के पंजीकरण पर प्रतिबंध के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की जा सकी क्योंकि मो.वा.अ. 1988 के अंतर्गत वाहनों की कैपिंग/सीमित पंजीकरण करना प.वि., रा.रा.क्षे.दि.स. के अधिकार से परे था।

⁶² इस तिथि तक जानकारी प्रदान की गई थी।

उत्तर को इस परिप्रेक्ष्य से देखा जा सकता है कि प.वि. इस मुद्दे को पर्यावरण वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफसीसी) या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) भा.स. को भेजने या दिल्ली में वाहनों के उत्सर्जन को कम करने एवं सड़क पर वाहनों को सीमित करने के लिए एनजीटी के निर्देशों के अनुपालन को प्रदर्शित करने हेतु किए गए किसी भी अध्ययन या आकलन को प्रस्तुत करने में विफल रहा।

5.7. जन जागरूकता

5.7.1 अपर्याप्त अभियान

उ.अ.प्रा.स. ने प.वि. को वायु/वाहन प्रदूषण को कम करने के लिए जन जागरूकता अभियान चलाने का निर्देश दिया (जून-जुलाई 2014)। पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय, भारत सरकार ने भी अनुशंसा की थी (फरवरी 2015) कि प.वि. तथा पर्या.वि. जनता को यह सूचित करने के लिए जन जागरूकता अभियान चलाएं कि वाहनों की प्रदूषण जांच, उचित संचालन और रखरखाव ईंधन की खपत को कम करता है एवं वाहनों के जीवन और आस-पास की वायु गुणवत्ता में सुधार करता है। दि.प्र.नि.स. ने प.वि. को प्रदूषणकारी वाहनों के खिलाफ व्यापक जागरूकता अभियान शुरू करने का भी निर्देश दिया था (फरवरी 2016)।

हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि प.वि. ने 2015-16 से 2019-20 के दौरान केवल 11 दिनों में प्रिंट मीडिया में विज्ञापन/सार्वजनिक नोटिस जारी किए थे।

इस प्रकार, वाहनों के प्रदूषण के प्रतिकूल प्रभावों और इसके शमन के संबंध में जन जागरूकता अभियान अपर्याप्त था।

प.वि. ने लेखापरीक्षा के इस तर्क पर सहमति व्यक्त की (नवंबर 2021) कि इच्छित लाभ प्राप्त करने के लिए लगातार जन जागरूकता अभियान समय की मांग है।

5.7.2 कार मुक्त दिवस

प्रत्येक वर्ष 22 सितंबर को या उसके आसपास संपूर्ण विश्व के शहर विश्व कार-मुक्त दिवस मनाते हैं जिसमें मोटर चालकों को एक दिन के लिए अपनी कारों का उपयोग नहीं करने और या तो सार्वजनिक परिवहन या गैर-मोटर चालित परिवहन जैसे साइकिल का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करते हैं। यह कार्यक्रम, कार-मुक्त होने के कई लाभों पर प्रकाश डालता है, जिसमें वायु प्रदूषण में कमी, सुरक्षित वातावरण में पैदल चलने और साइकिल चलाने को बढ़ावा देना शामिल है।

इसी तरह, रा.रा.क्षे.दि.स. ने 22 अक्टूबर 2015 को ऐतिहासिक लाल किले और इंडिया गेट के बीच सड़कों के खंड पर कार-मुक्त दिवस का आयोजन किया, जिसके बाद 22 नवंबर 2015 को द्वारका में एक और कार-मुक्त दिवस का आयोजन किया गया। इसके बाद, रा.रा.क्षे.दि.स. ने दिल्ली में प्रत्येक माह के 22 तारीख को कार-मुक्त दिवस आयोजन करने का निर्णय लिया (दिसंबर 2015)।

विज्ञान एवं पर्यावरण केन्द्र (वि.प.के.) ने पहले कार-मुक्त अभियान के लिए समर्पित पूरे खंड की निगरानी की और पिछले दिन की तुलना में पीएम_{2.5} के स्तर में 60 प्रतिशत की गिरावट पाई, जो न तो छुट्टी का दिन था और न ही कार-मुक्त दिवस था।

हालांकि, यह देखा गया कि कार-मुक्त दिवस केवल मार्च 2016 तक आयोजित किए गए थे और उसके बाद बंद कर दिए गए थे। इस तथ्य के बावजूद कि वा.गु.सू. आंकड़े के प्रारंभिक विश्लेषण ने अभियान के सकारात्मक प्रभाव का संकेत दिया, अभियान को बिना किसी प्रभावी मूल्यांकन के बंद कर दिया गया था।

प.वि. ने कहा (नवंबर 2021) कि वर्तमान में कार मुक्त दिवस आयोजित करने की कोई योजना नहीं है।

5.7.3 ट्रैफिक सिग्नल पर काउंटडाउन टाइमर

ट्रैफिक सिग्नलों पर लगाए गए काउंटडाउन टाइमर ड्राइवर्स को एक सूचित निर्णय लेने में सहायता करते हैं, कि क्या वाहन इग्निशन को बंद किया जा सकता है, जो अंततः ट्रैफिक सिग्नलों पर इंजन के निष्क्रिय होने पर उत्सर्जन को कम करने में मदद करता है।

दिल्ली पुलिस द्वारा प्रदान की गई जानकारी के अनुसार, मार्च 2020 तक, संपूर्ण दिल्ली में इन ट्रैफिक सिग्नलों पर कुल 1029 ट्रैफिक सिग्नल और 1018 काउंटडाउन टाइमर लगाए गए थे। भौतिक निरीक्षण के माध्यम से संपूर्ण दिल्ली में विभिन्न टी.पॉइंट/क्रॉसिंग को कवर करने वाले सिग्नल के 115 ट्रैफिक सिग्नल एवं काउंटडाउन टाइमर (कुल का 11 प्रतिशत) की लेखापरीक्षा नमूना जांच की गई (सितंबर-अक्टूबर 2020)। यह पाया गया कि टाइमर्स को सात सिग्नलों पर अधिष्ठापित नहीं किया गया तथा अधिष्ठापित किये भी गये तब भी वे 39 सिग्नलों पर कार्य नहीं कर रहे थे। इस प्रकार 40 प्रतिशत काउंटडाउन टाइमर्स

गैर-कार्यात्मक थे। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि निष्क्रिय प्रतीक्षा समय को ध्यान में रखते हुए ट्रैफिक सिग्नलों पर वाहन के इंजनों को बंद करने के लिए कोई विशेष एडवाइजरी मौजूद नहीं है।

ट्रैफिक सिग्नलों का अनुचित संचालन, काउंटडाउन टाईमर और सिग्नलों पर एडवाइजरी की अनुपस्थिति के कारण ड्राइवरों के लिए प्रतीक्षा समय के बारे में जानकारी का अभाव होता है, जिसके परिणामस्वरूप ईंधन के संरक्षण और वाहनों की परिहार्य निष्क्रियता को रोकने के लिए इंजन को बंद/चालू करने में दुविधा होती है। दिल्ली यातायात पुलिस का जवाब प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2021)।

प.वि. ने लेखापरीक्षा बिंदु पर सहमति व्यक्त की (नवम्बर 2021) और एक कुशल यातायात प्रणाली की आवश्यकता पर बल दिया और यह भी सूचित किया कि वह इस उद्देश्य के लिए गूगल (आर एण्ड डी) के सहयोग से प्रक्रियारत है।

5.8. निष्कर्ष

इलैक्ट्रिक वाहनों को अपनाने से वाहनों से उत्सर्जन को कम करने में काफी मदद मिलेगी। पर्याप्त चार्जिंग सुविधाओं के अभाव के कारण नए पंजीकरणों में इलैक्ट्रिक वाहनों की हिस्सेदारी कम हो सकती है। सरकार द्वारा सड़कों के किनारे अलग-अलग लेन के माध्यम से गैर-मोटर चालित परिवहन को बढ़ावा देने के लिए नियमित और ठोस प्रयासों की कमी थी।

दिल्ली की सड़कों पर वाहनों के यातायात को कम करने के लिए विभिन्न कदम उठाए जा सकते हैं, विशेष रूप से वे जो डीजल ईंधन पर चल रहे हैं और/ या दिल्ली के लिए नियत नहीं है। जीआरएपी ने उच्च प्रदूषण स्तरों की कड़ी के दौरान ऑड-ईवन योजना के कार्यान्वयन को अनिवार्य किया और ट्रकों के प्रवेश को प्रतिबंधित किया। हालांकि ऐसे अधिकांश अवसरों पर रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा अपेक्षित कार्रवाई नहीं की गई थी। यहां तक कि जब ऑड-ईवन योजना लागू की गई थी, दोपहिया वाहनों को छूट दी गई थी, जिससे योजना का उद्देश्य विफल हो गया था।

अंतर्राज्यीय बसों के लिए दिल्ली की यात्रा की आवश्यकता से बचने के उद्देश्य से, इस संबंध में सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के 23 से अधिक वर्षों के बाद भी अभी तक द्वारका और नरेला में दो नए आईएसबीटी स्थापित नहीं किए गए (जुलाई 2021)।

रा.रा.क्षे.दि.स. की उच्चाधिकार प्राप्त समिति ने दिल्ली को अन्य राज्यों के लिए ट्रांस-शिपमेंट जोन बनने से रोकने के कदमों पर विचार-विमर्श किया। हालाँकि, इन विचार-विमर्शों के अनुरूप वास्तविक प्रयास नहीं किया गया।

यातायात के सुचारु प्रवाह को सुनिश्चित करने से वाहनों के चलने का समय और निश्चल समय कम हो जाएगा जिससे वाहनों के उत्सर्जन को और कम किया जा सकता है। दिल्ली में, सड़क पर वाहनों की अनाधिकृत पार्किंग, खराब हुई बसों को हटाने में देरी आदि से वाहनों के यातायात का प्रवाह बाधित पाया गया।

एनजीटी ने दिल्ली में वाहनों के चलने पर एक सीमांकन/परिसीमा का भी सुझाव दिया था जिस पर रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा कोई मूल्यांकन नहीं किया गया था। इस प्रकार, दिल्ली की सड़कों पर वाहनों के भार को कम करने के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा केवल कुछ आधे-अधूरे प्रयास जैसे ऑड-ईवन योजना किए गए थे।

वाहनों से होने वाले प्रदूषण के प्रतिकूल प्रभावों और इसके शमन के संबंध में जन जागरूकता अभियान अपर्याप्त था। महत्वपूर्ण सकारात्मक प्रभाव देखे जाने के बावजूद बिना किसी औचित्य के कार-मुक्त दिवसों जैसी अच्छी पहलों को बंद कर दिया गया।

ट्रैफिक सिग्नलों की उचित कार्यप्रणाली, काउंटडाउन टाइमर्स और सिग्नलों पर एडवाइजरी चालकों को एक सोचा-समझा निर्णय लेने में मदद करती है और दिल्ली में वाहनों के उत्सर्जन को कम करने का एक रास्ता है। हालाँकि, कई ट्रैफिक सिग्नलों पर टाइमर नहीं लगाए गए थे या काम नहीं कर रहे थे।

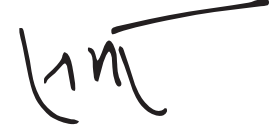
5.9. अनुशंसाएँ

अनुशंसा #16: सरकार को इलैक्ट्रिक वाहनों के अपनाने को प्रोत्साहित करने हेतु निरंतर और गंभीर पहल करने की आवश्यकता है, विशेष रूप से अधिक और तीव्र सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन स्थापित करना और ई.वा. पोर्टल को नियमित रूप से अपडेट करना।

अनुशंसा #17: द्वारका और नरेला में आईएसबीटी को प्राथमिकता के आधार पर स्थापित किया जा सकता है ताकि अंतर्राज्यीय बसों को दिल्ली को पार करने की आवश्यकता से बचा जा सके। अंतर्देशीय कंटेनर डिपो को दिल्ली से बाहर स्थानांतरित करने में तेजी लाने की आवश्यकता है।

अनुशंसा #18: कार मुक्त दिवस, वाहन मुक्त ग्रीन जोन, पार्किंग शुल्क में वृद्धि, पैदल यात्री और साइकिल लेन को, सुलभ तथा प्रदूषण मुक्त सार्वजनिक परिवहन के साथ, अधिक बार लागू करने और कार्यान्वयन की आवश्यकता है। स्वच्छ ऊर्जा योजना को जनता द्वारा उपयुक्त रूप से अपनाने के लिए बढ़ावा दिया जाना चाहिए।

नई दिल्ली
दिनांक: 18 अगस्त 2022



(समर कांत ठाकुर)
प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), दिल्ली

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक: 26 अगस्त 2022



(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

