

अध्याय 4

**बसों की खरीद और कुशल परिवहन
प्रणाली का कार्यान्वयन**

अध्याय 4: बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन

माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय ने 10 सितंबर 2007 को स्वतः संज्ञान लेते हुए आदेश जारी किया था जिसमें दिल्ली सरकार और निगम को अन्य बातों के साथ-साथ शहरी बेड़े को 11,000 बसों तक बढ़ाने का निर्देश दिया। रा.रा.क्षे.दि.स. के मंत्रिमंडल के निर्णय (जुलाई 2012) के अनुसार, निगम के बेड़े में हिस्सेदारी 5,500 होनी आवश्यक थी, जबकि 31 मार्च 2023 तक निगम के पास 3,937 लो फ्लोर बसें थीं। जैसा कि अध्याय 3 में चर्चा की गई है, ये लो फ्लोर बसें 10 वर्ष से अधिक पुरानी थीं और 2024-25 तक चरणबद्ध तरीके से पूरी तरह हटा दिया जाना था। यद्यपि 31 मार्च 2022 तक 5,500 बसों की आवश्यकता के प्रति 1,740 बसों की कमी थी, 31 मार्च 2022 तक ₹ 233.06 करोड़ की धनराशि की उपलब्धता के बावजूद कोई नई बसें (मार्च 2022 में दो इलेक्ट्रिक बसों और नवंबर 2022 तक 298 बसों को छोड़कर) नहीं खरीदी जा सकीं। निगम ने बसों की विशिष्टताओं के बारे में स्पष्टता की कमी और निर्णय नहीं होने के कारण फेम-I योजना के तहत ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सहायता प्राप्त करने का अवसर खो दिया। फेम-II योजना के तहत 300 इलेक्ट्रिक बसों के लिए बोलियों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण बसों की खरीद में देरी हुई, जिसके परिणामस्वरूप अनुबंध की अवधि 12 वर्ष से घटकर 10 वर्ष हो गई और दिसंबर 2022 तक ₹ 29.86 करोड़ का लिक्विडेटेड डैमेज नहीं लगाया गया। सरकार द्वारा परियोजना शुरू किए जाने के नौ साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद एएफसीएस और सीसीटीवी निगरानी प्रणाली निगम की बसों में काम नहीं कर रही थी।

इस प्रकार दिल्ली में कुशल, पर्याप्त और विश्वसनीय बस सेवा उपलब्ध कराने का निर्धारित उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ।

4.1 बसों की खरीद

निगम रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा प्रदान किए गए नीतिगत निर्णयों और धनराशि के अनुसार बसों की खरीद/परिचालन करता है। मंत्रिमंडल, रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी के परिणामस्वरूप, बसों की खरीद के लिए 2013 से निगम द्वारा किए गए प्रयासों का विवरण तालिका 4.1 में दिया गया है।

तालिका 4.1: बसों की खरीद के लिए की गई कार्रवाई

विवरण	एएमसी के साथ 1380 नॉन-एसी बसें	एएमसी के साथ 345 एसी प्रीमियम सेगमेंट	एएमसी के साथ 1380 नॉन-एसी बसें	बिना एएमसी के 1000 नॉन-एसी मानक आकार 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली सीएनजी बसें	बिना एएमसी के 1000 एलएफबी एसी	बिना एएमसी के 1000 एलएफबीएसी (पुनः निविदा)	300 इलेक्ट्रिक बसें
मंत्रिमंडल की मंजूरी	2086 दिनांक 3.10.2013			2504 दिनांक 1.9.2017	2713 दिनांक 11.7.2019	2713 दिनांक 11.7.2019	2795 दिनांक 23.12.2019
बस का प्रकार/फ्लोर की ऊंचाई	स्टैंडर्ड फ्लोर बसें (900 मिमी) सीएनजी, रखरखाव के साथ	प्रीमियम सेगमेंट 400 मिमी फ्लोर की ऊंचाई, सीएनजी, रखरखाव के साथ	एएमसी के साथ स्टैंडर्ड फ्लोर बसें (900 मिमी), सीएनजी	बिना एएमसी के मानक फ्लोर 900 मिमी नॉन-एसी सीएनजी	लो फ्लोर सीएनजी, एएमसी के बिना एसी	एएमसी के बिना एलएफबी सीएनजी एसी	एलएफ एसी
परामर्शकर्ता	कोई परामर्शकर्ता नहीं	कोई परामर्शकर्ता नहीं	सीआईआरटी पुणे	डीआईएमटीएस	डीआईएमटीएस	डीआईएमटीएस	मेसर्स ऑलमोड्स
भुगतान किया गया परामर्श शुल्क	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई शुल्क का उल्लेख नहीं है	₹19.47 लाख	₹ 13.62 लाख	₹ 24.99 लाख	₹ 21.16 लाख
अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	414	311	414	330	850	850	1460
निविदा तिथि	4.10.13	4.10.13	30.6.14	15.3.18	26.7.19	20.3.20	15.10.2019 15.6.2020 3.12.2020
प्राप्त बोलियों की संख्या	एक	शून्य	एक	एक-मेसर्स टीएमएल	दो	दो	चार
निविदा का परिणाम	सशर्त बोली के कारण रोक लगा दी गई	लागू नहीं	अनुचित रूप से उच्च मूल कीमतों और एएमसी शुल्कों के कारण रोक लगा दी गई।	उच्च न्यायालय ने स्टैंडर्ड फ्लोर बसें खरीदने पर रोक लगा दी (जून 2018)।	विसंगतियों और अनियमितताओं के कारण शीघ्र ही बंद कर दिया गया	फरवरी 2021 में 700 बसों के लिए मेसर्स जेबीएम और 300 बसों के लिए मेसर्स टाटा मोटर्स के साथ अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।	एलओए 30.3.2021 को मेसर्स जेबीएम ऑटो लिमिटेड (200 ई-बसें) और मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड (100 ई-बसें) को
निर्णय	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	एकल बोली और हाई कोर्ट के फैसले के कारण टेंडर रद्द कर दिया गया।	नई बोलियां आमंत्रित करना	रा.रा.क्षे.दि.स. के आदेश दिनांक 11.06.2021 के अनुसार खरीद प्रक्रिया को अगले आदेश तक स्थगित रखा गया।	एएमसी के साथ ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर पर जारी किया गया था।

उपर्युक्त के अलावा, बोर्ड ने 2013 से 2021 की अवधि के दौरान बसों की खरीद के लिए नौ प्रस्तावों को मंजूरी दी। तथापि, रा.रा.क्षे.दि.स. से औपचारिक मंजूरी न मिलने या रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा विनिर्देशों में बदलाव के कारण ये निविदा चरण तक नहीं पहुंच सके, जैसा कि अनुलग्नक 4.1 में बताया गया है।

इस संबंध में, अंतिम रूप न दिए जाने या देरी से अंतिम रूप दिए जाने वाली निविदाओं पर लेखापरीक्षा की अभियुक्तियां निम्न प्रकार हैं:

- निगम ने 900 मिमी, 650 मिमी और 400 मिमी या मिडी-बसों¹ के बीच अलग-अलग फ्लोर की ऊंचाई वाली बसों की खरीद के प्रस्तावों को बार-बार बदला और आवश्यकताओं को एसी से नॉन-एसी और एएमसी के साथ या एएमसी के बिना बदल दिया। यह दर्शाता है कि निगम स्वयं निश्चित नहीं था कि किस प्रकार की बस शहर के लिए उपयुक्त थी, जिसके कारण निविदा पर कार्रवाई नहीं हो सकी।
- निविदाएं जारी करने से पहले, निगम ने वाहन निर्माताओं (वीएम) से उपलब्धता पहलू का आकलन नहीं किया। निगम ने 400 मिमी फ्लोर हाइट प्रीमियम सेगमेंट एसी बसों के लिए विनिर्देश तय किए, जिसके प्रति वीएम के साथ निर्दिष्ट बसों की अनुपलब्धता के कारण कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली। नतीजतन, प्रत्येक बार निविदा विफल हो गई।
- उपर्युक्त निविदाओं की विफलता का मुख्य कारण एएमसी के साथ बसों की खरीद थी। बोलीदाताओं ने ऐसी बोलियों में बहुत ऊंची दरें उद्धृत कीं क्योंकि उन्हें निगम की लो फ्लोर सीएनजी बसों के लिए एएमसी हेतु पूर्ण भुगतान प्राप्त करने में कठिनाई का सामना करना पड़ रहा था। इसके बावजूद, निगम ने कोई ठोस निर्णय नहीं लिया कि क्या वीएम द्वारा एएमसी या किसी तीसरे पक्ष द्वारा एएमसी या वर्कशॉप कर्मचारियों द्वारा बसों का आंतरिक रखरखाव किया जाए, जिसके कारण विनिर्देशों में बार-बार बदलाव होता रहा और निविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका जैसाकि ऊपर तालिका 4.1 में विस्तार से बताया गया है।
- तीन अवसरों पर बोलियों को अंतिम रूप देने में विफलता के कारण ₹ 58.08 लाख का परामर्श शुल्क व्यर्थ हो गया।
- शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार (एमओयूडी) द्वारा निर्धारित (अप्रैल 2013) शहरी बस विनिर्देश-II (यूबीएस-II) के अनुसार, राज्य सड़क परिवहन निगम/राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा मानक आकार की बस के

¹ मिडी बसें मिनी बसों से बड़ी और पूर्ण आकार की बसों से छोटी होती हैं।

लिए अधिकतम फ्लोर हाईट 400/650/900 मिमी का पालन किया जाना है। यूबीएस-II के अनुसार, दस लाख से कम या उसके बराबर आबादी वाले शहर 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली बसें भी खरीद सकते हैं, जबकि दस लाख से अधिक आबादी वाले शहर 650 मि.मी. या 400 मि.मी. फ्लोर की ऊंचाई वाली बसें खरीद सकते हैं। संरचना में कोई भी परिवर्तन एमओयूडी के अनुमोदन के अधीन है। पिछले सात वर्षों में कई बार बसों की विनिर्देशों को बदलने के बाद, अंततः एमओयूडी से अनुमोदन के बिना मानक आकार 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली 1,000 पूरी तरह से निर्मित गैर वातानुकूलित सीएनजी बसें खरीदने का निर्णय लिया गया, जो यूबीएस-II विनिर्देशों के विरुद्ध था। इसके अलावा, माननीय उच्च न्यायालय ने भी निगम को स्टैंडर्ड फ्लोर बसें खरीदने से रोक दिया (जून 2018) क्योंकि वो दिव्यांगों के अनुकूल नहीं थी।

- वाणिज्य सचिव, भारत सरकार ने यह सूचित करते हुए कि ऑटोमोबाइल जीईएम पर बाजार दरों से 12 प्रतिशत से लेकर 20 प्रतिशत तक की अत्यधिक रियायती दरों पर उपलब्ध हैं, मुख्य सचिव, रा.रा.क्षे.दि.स. से अनुरोध किया (दिसंबर 2018) कि वे संबंधित अधिकारियों, विशेष रूप से सचिव परिवहन और राज्य सड़क परिवहन निगम के एमडी को जीईएम पर वाहन खरीदने के लिए आवश्यक निर्देश जारी करें। परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को उपर्युक्त आदेशों के अनुसार कार्रवाई करने का निर्देश दिया (21 जनवरी 2019)। हालांकि, निगम ने इस संभावना का पता नहीं लगाया और इसके लिए कोई कारण रिकॉर्ड पर उपलब्ध नहीं थे।
- फरवरी 2021 में 1000 लो फ्लोर बसों के लिए लेटर ऑफ अवार्ड (एलओए) पर जिसमें 700 बसों के लिए मेसर्स जेबीएम और 300 बसों के लिए मेसर्स टाटा मोटर्स के साथ हस्ताक्षर किए गए थे। हालांकि, एक शिकायत के आधार पर 11 जून 2021 को विभाग से प्राप्त आदेशों के अनुसार इसकी खरीद प्रक्रिया को स्थगित रखा गया था, इसके अलावा भारत सरकार ने केंद्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मामले में प्रारंभिक जांच करने का निर्णय लिया (अगस्त 2021) जिसकी स्थिति लेखापरीक्षा के दौरान रिकॉर्ड पर उपलब्ध नहीं थी।

- निगम ने कन्वर्जेंस एनर्जी सर्विसेज लिमिटेड (सीईएसएल) की ग्रैंड चैलेंज योजना के माध्यम से भारी उद्योग विभाग (डीएचआई), भारत सरकार की फेम-II योजना के तहत 1500 इलेक्ट्रिक बसों (921 फास्टर एडॉप्शन एंड मैनुफैक्चरिंग ऑफ इलेक्ट्रिक व्हीकल्स (फेम II) स्कीम और 579 नॉन फेम II) की भागीदारी के लिए सदस्यता ली। तदनुसार, 14 जुलाई 2022 को 1500 ई-बसों का ऑर्डर दिया गया, जिसमें से जनवरी 2024 तक 900 ई-बसें प्राप्त हुईं।

यद्यपि 2015-22 के दौरान बसों की खरीद हेतु प्रक्रिया कई बार शुरू की गई परन्तु 300 ई-बसों² को छोड़कर, रा.रा.क्षे.दि.स. से धन की उपलब्धता के बावजूद मार्च 2023 तक कोई अन्य आवश्यक बसें नहीं खरीदी जा सकीं। इस प्रकार, निविदाओं के प्रक्रिया में देरी ने दिल्ली को एक कुशल, पर्याप्त और विश्वसनीय बस पारगमन सेवा प्रदान करने के अनिवार्य उद्देश्य को विफल कर दिया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों की पुष्टि की और स्वीकार किया (मई 2023)।

4.2 ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सब्सिडी का लाभ उठाने का अवसर खोना

भारी उद्योग विभाग (डीएचआई) ने नवंबर 2016 में आयोजित एक बैठक में वित्तीय सहायता प्रदान करके इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहन खरीद को प्रोत्साहित करने के लिए राष्ट्रीय इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन के तहत अप्रैल 2015 में शुरू की गई फेम ((हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तेज़ी से अपनाना और निर्माण) योजना के बारे में जानकारी दी। इसके तहत, राज्य सरकारें ई-बसों की खरीद के लिए मंजूरी और धनराशि जारी करने के लिए डीएचआई से संपर्क कर सकती हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पायलट परियोजना के रूप में दिल्ली में पूरी तरह से इलेक्ट्रिक बसें शुरू करने के संबंध में निगम के बोर्ड ने निर्देश दिया

² निगम ने भारत सरकार के भारी उद्योग विभाग की फेम-II योजना के कैपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों का अनुबंध किया। इस योजना के तहत, एमएचआई ने विक्रेताओं को सब्सिडी के रूप में प्रति बस ₹ 55 लाख का योगदान दिया, जिसे डीटीसी के माध्यम से चलाया जाना था। निगम को बसों के परिचालन के लिए विक्रेताओं को ₹ 68.58 प्रति कि.मी. की दर से भुगतान करना है। इसलिए, निगम द्वारा कोई अग्रिम भुगतान नहीं किया जाना था और ₹ 233.06 करोड़ का कोष अप्रयुक्त रह गया। इन 300 ई-बसों में से, मार्च 2022 तक केवल 2 बसें प्राप्त हुईं और शेष नवंबर 2022 तक प्राप्त हुईं।

(16 मार्च 2017) कि फेम योजना के तहत सीमित निविदा जांच के माध्यम से एक पेशेवर परामर्शकर्ता को शामिल करने के प्रस्ताव के साथ-साथ 100 हाइब्रिड इलेक्ट्रिक बसों की खरीद का प्रस्ताव रखा जाए। निगम ने आगे कोई कार्रवाई नहीं की क्योंकि फेम-I योजना 31 मार्च 2017 तक वैध थी। हालाँकि, फेम-I को बाद में 31 मार्च 2018 तक या फेम-II योजना के शुरुआत होने तक, जो भी पहले हो, बढ़ा दिया गया था।

भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय, भारत सरकार ने रा.रा.क्षे.दि.स. को सूचित किया (नवंबर 2017) कि डीएचआई जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता कम करने के उद्देश्य से विद्युत गतिशीलता को बढ़ावा देने के लिए फेम योजना चला रहा था। इसके अतिरिक्त इसने 30 नवंबर 2017 से पहले इलेक्ट्रिक बसों/चार पहिया यात्री कारों और इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहनों की खरीद के लिए इच्छुक शहरों से रुचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) प्रस्तुत करने की मांग की।

विभाग से अनुमोदन के बाद, निगम ने 29 नवंबर 2017 को भारत सरकार को 100 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद का प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसके प्रति डीएचआई ने दिल्ली के लिए 40 ई-बसों की मंजूरी दी (27 दिसंबर 2017)। निगम द्वारा 28 फरवरी 2018 तक आशय पत्र (एलओआई) जारी करना आवश्यक था, ऐसा न करने पर मंजूरी रद्द कर दी जानी थी। हालाँकि, निगम ने विभाग को सूचित किया (9 जनवरी 2018) कि उसके लिए 28 फरवरी 2018 तक एलओआई देना संभव नहीं होगा और अपने पिछले अनुभव के अनुसार, वे जुलाई 2018 तक आदेश देने में सक्षम होंगे। यह भी सूचित किया कि 40 ई-बसों की खरीद के लिए परियोजना में डिपो में चार्जिंग बुनियादी ढांचे के निर्माण पर व्यय के अलावा ₹ 88 करोड़ (डीएचआई द्वारा प्रोत्साहन के रूप में ₹ 34 करोड़ और निगम को इक्विटी के रूप में रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा ₹ 54 करोड़ प्रदान किए जाएंगे) का अनुमानित व्यय शामिल होगा। निगम ने स्वीकृत परियोजना को आगे नहीं बढ़ाने का फैसला किया, हालांकि फेम योजना को समय-समय पर भारत सरकार द्वारा मार्च 2019 तक बढ़ाया गया था।

इस प्रकार, फेम-I योजना के तहत दिल्ली के लिए 40 ई-बसों की मंजूरी और 31 मार्च 2019 तक समय-समय पर योजना के विस्तार के बावजूद, निगम ने 40 ई-बसें नहीं खरीदी और फेम योजना के तहत ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सब्सिडी

(इलेक्ट्रिक बसों की लागत के लिए ₹ 34 करोड़ और चार्जिंग बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए ₹ 15 करोड़) का लाभ उठाने का अवसर खो दिया।

निगम ने कहा (मई 2023) कि उसने मार्च 2018 में विभाग को सूचित किया था कि उनके पास कोई तकनीकी जनशक्ति नहीं है और इस प्रकार उन्नत प्रौद्योगिकी आधारित इलेक्ट्रिक बसों की तकनीकी विशिष्टताओं, इलेक्ट्रिक बसों की रखरखाव में निहितार्थ, चार्जिंग बुनियादी ढांचे की स्थापना और परिचालन और इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के लिए निविदा प्रक्रिया के बारे में विशेषज्ञता/ज्ञान का अभाव है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम ने पैरा 4.1 में उल्लिखित 300 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के मामले में पूरी निविदा प्रक्रिया को पूरा करने के लिए एक पेशेवर परामर्शकर्ता³ को नियुक्त किया था। हालांकि, बोर्ड की मंजूरी के बावजूद 40 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के मामले में पेशेवर परामर्शकर्ता की नियुक्त करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया।

सिफ़ारिश 4.1: निगम को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि राज्य में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार के लिए सरकारी वित्तपोषण का लाभ उठाने के लिए एक उचित प्रणाली स्थापित की जाए।

4.3 बोलियों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण इलेक्ट्रिक बसों की खरीद में देरी - फेम योजना-II

डीएचआई ने राज्य परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) द्वारा परिचालन व्यय (ओपेक्स)⁴ मॉडल को अपनाकर ई-बसों को शामिल करने के लिए अप्रैल 2019 से शुरू होने वाले तीन साल की अवधि के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों के तेजी से अपनाने और विनिर्माण (फेम) योजना चरण-II शुरू की (मार्च 2019)। प्रस्तावित अधिकतम प्रोत्साहन ₹ 20,000/- प्रति किलोवाट था जिसमें बस की लागत की 40 प्रतिशत की सीमा शामिल थी। बसों के लिए प्रोत्साहन की राशि इंटर-सिटी, इंटर-सिटी या अंतर-राज्यीय बसों के लिए एसटीयू द्वारा आयोजित मूल उपकरण निर्माताओं

³ मैसर्स आलमंड्स ग्लोबल सिक्योरिटीज लिमिटेड

⁴ ओपेक्स (परिचालन व्यय) मॉडल: बसों का परिचालन रियायतग्राही द्वारा निर्दिष्ट अवधि के लिए सहमत प्रति किलोमीटर दर के आधार पर रियायतग्राही द्वारा किया गया था, जिसमें रियायतग्राही द्वारा बसों का परिचालन और रखरखाव शामिल था। इस प्रकार, बसों का स्वामित्व रियायतग्राही के पास रहता है।

(ओईएम) के बीच प्रतिस्पर्धी बोली के अधीन थी। एसटीयू द्वारा भारत सरकार को हित की अभिव्यक्ति (ईओआई) प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि 18 जुलाई 2019 थी।

प्रधान सचिव (परिवहन) ने निगम को ओपेक्स मॉडल पर फेम-II योजना के तहत 1,000 लो फ्लोर इलेक्ट्रिक बसों को शामिल करने के प्रस्ताव की जांच करने और पेश करने का निर्देश दिया (4 अप्रैल 2019)। निगम ने 25 अप्रैल 2019 को डीएचआई को सूचित किया कि वह फेम-II योजना के तहत 1,000 ई-बसों को शामिल करने की प्रक्रिया में है और एक विस्तृत प्रस्ताव भारत सरकार को प्रस्तुत किया जाएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि निगम ने 2 जुलाई 2019 को डीएचआई को ईओआई प्रस्तुत किया था, जिसके लिए 300 एसी ई-बसों को शामिल करने के लिए 21 अगस्त 2019 को डीएचआई द्वारा मंजूरी दे दी गई थी। डीएचआई द्वारा यह निर्धारित किया गया था कि सफल बोली दाता को आपूर्ति आदेश 15 नवंबर 2019 तक जारी किया जाना चाहिए, अन्यथा प्रस्ताव रद्द कर दिया जाएगा। आपूर्ति आदेश जारी करने की अंतिम तिथि बाद में 31 मार्च 2021 तक बढ़ा दी गई।

मंत्रिमंडल की मंजूरी प्राप्त करने, परामर्शकर्ता की नियुक्ति, निविदा प्रक्रिया तथा एलओए देने में निगम द्वारा अपनाई गई समय-सीमा का विस्तृत विवरण तालिका 4.1 में दिया गया है और आगे तालिका 4.2 में विस्तार से बताया गया है।

तालिका 4.2: 300 ई-बसों की खरीद के लिए निविदाओं का परिणाम

विवरण	ओपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए निविदा को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया		
	पहला दृष्टांत	दूसरा दृष्टांत	तीसरा दृष्टांत
आरएफपी (निविदा) फ्लोटिंग तिथि	15.10.2019	15.6.2020	3.12.2020
बोली पूर्व बैठक की तिथि	21.10.2019	23.6.2020	7.12.2020
आरएफपी में संशोधन के बाद आरएफपी को फ्रीज करने और अपलोड करने की तिथि	5.11.2019	8.7.2020	14.12.2020
तकनीकी वाणिज्यिक बोलियां खोलने की तिथि	21.11.2019	25.8.2020	28.12.2020
प्राप्त बोलियों की संख्या	चार मेसर्स जेबीएम ऑटो, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड	तीन मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स आजाद कोच	चार मेसर्स जेबीएम, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड

अध्याय 4: बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन

विवरण	ओपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए निविदा को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया		
	पहला दृष्टांत	दूसरा दृष्टांत	तीसरा दृष्टांत
तकनीकी रूप से योग्य बोलियाँ	तीन मेसर्स जेबीएम, टीएमएल, मेसर्स पीएमआई	दो मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई	चार मेसर्स जेबीएम, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड
वित्तीय बोलियाँ खोलने की तिथि	13.12.2019	1.10.2020	22.1.2021
उन बोलीदाताओं की संख्या जिनकी वित्तीय बोलियाँ खोली गईं	तीन	दो	चार
वित्तीय बोली में उद्धृत प्रति किलोमीटर दर	जेबीएम ₹ 82.60 टीएमएल ₹ 83.00 पीएमआई ₹ 98.13	पीएमआई लिमिटेड-₹ 89.72 टीएमएल ₹ 96.70	जेबीएम लिमिटेड ₹ 68.58 टीएमएल: ₹ 72.20 ओलेक्ट्रा ग्रीन : ₹ 76.10 पीएमआई ₹ 79.84
निगम द्वारा निकाली गई अनुमानित उचित दर	नासिक नगर निगम निविदा की समायोजित दरें ₹ 76.39 प्रति किमी	पश्चिम बंगाल परिवहन निगम की समायोजित दर ₹ 81.71 प्रति किमी	₹ 74.87 प्रति किमी डब्ल्यूबीटीसी की समायोजित दरें, ₹ 76.91 प्रति किमी प्रथम निविदा आमंत्रण की समायोजित दरें और ₹ 84.12/कि.मी. द्वितीय निविदा आमंत्रण की समायोजित दरें
तय की गयी कीमत	मेसर्स जेबीएम लिमिटेड - ₹ 82.51 प्रति किमी	दरों में कटौती पर सहमति नहीं पीएमआई - ₹ 89.72 प्रति किमी	कोई बातचीत नहीं हुई
निगम अध्यक्ष का प्रस्ताव.	26.12.2019 बोर्ड की मंजूरी के अधीन बातचीत की गई दरों को स्वीकार करने का प्रस्ताव।	19.11.2020 पिछली निविदा की अनुमानित दरों और तय की गई दरों की तुलना में तय की गई दरें अधिक थीं, इसलिए, फेम-II के तहत अन्य एसटीयू द्वारा जारी की गई निविदा की तुलना में वर्तमान नियमों और शर्तों पर फिर से विचार करके निविदा को बंद करने और नए आरएफपी जारी करने का प्रस्ताव रखा गया है।	23.2.2020 मेसर्स जेबीएम की एल-1 दरें ₹ 68.58 प्रति किमी आरएफपी के अनुसार काउंटर ऑफर देने की शर्त के साथ अनुमोदन के लिए प्रस्तावित है यानी मेसर्स जेबीएम को 200 बसें और मेसर्स टीएमएल को 100 इलेक्ट्रिक बसें।
निगम बोर्ड का निर्णय	बोर्ड ने 1.1.2020 को निविदा में कुछ कमियाँ देखीं और निविदा को जल्द ही बंद करने का निर्णय लिया और प्रक्रिया में पारदर्शिता तथा निष्पक्षता सुनिश्चित करने के लिए तुरंत नई बोलियाँ आमंत्रित करने का निर्देश दिया।	प्रबंधन के निर्णय से बोर्ड को अवगत नहीं कराया गया।	बोर्ड ने 01.03.2021 को स्वीकृति प्रदान की। मंत्रिमंडल ने 30.03.2021 को प्रस्ताव को मंजूरी दे दी।
इलेक्ट्रिक बसों के लिए अनुबंध प्रदान करना	निविदा 1.1.2020 को शीघ्र ही बंद कर दिया गया।	निविदा 19 नवंबर 2020 को शीघ्र ही बंद कर दिया गया।	300 एसी ई-बसों को शामिल करने के लिए एलओए 30.3.2021 को मेसर्स जेबीएम (200 ई-बसें) और मेसर्स टीएमएल (100 ई-बसें) को ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर पर जारी किया गया था जिसमें 10 वर्षों की रियायती अवधि में ₹ 1,824.28 करोड़ का खर्च शामिल है।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, अक्टूबर 2019 में जारी की गई पहली निविदा को बोर्ड द्वारा निविदा में कमियों का हवाला देते हुए और प्रक्रिया में पारदर्शिता और निष्पक्षता सुनिश्चित करने के निर्देश के साथ जल्दी ही बंद कर दिया गया था (जनवरी 2020)। निगम ने जून 2020 में फिर से निविदा जारी करने में छह महीने और मूल्य बोलियां खोलने में साढ़े तीन महीने का काफी समय लिया। आखिरकार, 19 नवंबर 2020 को मूल्य बोलियां खोलने के बाद दूसरी निविदा को भी बंद कर दिया गया, जिसमें कहा गया कि बातचीत की गई दरें अनुमानित दरों से अधिक थीं और पिछली निविदा की बातचीत की गई दरों के भी विरुद्ध थीं।

इस प्रकार, डीएचआई द्वारा फेम-II योजना शुरू करने के बाद अप्रैल 2019 में ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए प्रक्रिया शुरू करने के बावजूद, 30 मार्च 2021 को तीसरे प्रयास में ही निगम द्वारा निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा सका। यह देखा गया कि कार्य को दिए जाने में देरी के कारण, अनुबंध की अवधि को 12 वर्ष (अक्टूबर 2019 निविदा) से घटाकर 10 वर्ष (दिसंबर 2020 निविदा) करना पड़ा। एलओए की प्रक्रिया और अंतिम रूप देने में देरी के परिणामस्वरूप, 300 इलेक्ट्रिक बसों की डिलीवरी में भी देरी हुई।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार कर लिया (मई 2023) और आगे कहा कि ई बसों की पहली निविदा 01 जनवरी 2020 को शीघ्र ही बंद कर दी गई थी क्योंकि एल-1 बोलीदाताओं की उद्धृत दरें अनुचित थीं। हालांकि, पुनः निविदा में देरी और पाई गई कमियों के बारे में उत्तर में विस्तार से नहीं बताया गया।

4.4 बसों की डिलीवरी में देरी के लिए ₹ 29.86 करोड़ रुपये का जुर्माना नहीं लगाया गया

एलओए के अनुसार, तालिका 4.3 में दिए गए डिलीवरी शेड्यूल के अनुसार बसों को डिलीवरी किया जाना था।

तालिका 4.3: बसों की डिलीवरी अनुसूची

क्र.सं.	खेप सं.	मेसर्स जेबीएम द्वारा 200 बसों की डिलीवरी की निर्धारित तिथि	डिलीवरी की वास्तविक तिथि	विलंबित दिनों की संख्या	मेसर्स टीएमएल द्वारा 100 बसों की डिलीवरी की निर्धारित तिथि	डिलीवरी की वास्तविक तिथि	विलंबित दिनों की संख्या
1	प्रोटोटाइप	29.06.2021 (1 बस)	मार्च 2022	255 दिन	29.06.2021 (1 बस)	अप्रैल 2022	289 दिन
2	118 बसों की पहली खेप	29.10.2021 (59 बसें)	अप्रैल से मई 2022	165 से 201 दिन	29.10.2021 (59 बसें)	अप्रैल से जून 2022	165 से 231 दिन
3	100 बसों की दूसरी खेप	29.11.2021 (60 बसें)	मई से अगस्त 2022	170 से 257 दिन	29.11.2021 (40 बसें)	जून से अगस्त 2022	200 से 250 दिन
4	60 बसों की तीसरी खेप	29.12.2021 (60 बसें)	अगस्त से अक्टूबर 2022	226 से 295 दिन			
5	20 बसों की चौथी खेप	29.01.2022 (20 बसें)	अक्टूबर से नवंबर 2022	265 से 283 दिन			

स्रोत: विक्रेताओं के साथ एलओए।

जैसा कि उपर्युक्त डिलीवरी शेड्यूल से स्पष्ट है, इलेक्ट्रिक बसों की डिलीवरी जनवरी 2022 तक पूरी होनी थी। हालांकि, एलओए जारी होने के 12 महीने बीत जाने के बाद 31 मार्च 2022 तक केवल दो बसें प्राप्त हुईं और सभी 300 बसों की डिलीवरी 8 नवंबर 2022 तक ही पूरी हो गई।

एलओए के अनुच्छेद 13.9.1 के अनुसार, यदि ऑपरेटर निर्धारित डिलीवरी तिथि के अनुसार बसें डिलीवर करने में असमर्थ है, तो निगम के अलावा किसी अन्य कारण से या किसी अप्रत्याशित घटना के कारण, ऑपरेटर को डिलीवरी में देरी के पहले तीस दिनों के लिए ₹ 2500/- प्रति बस प्रति दिन और ₹ तीस दिन की देरी के बाद ₹ 5000/- प्रति बस प्रति दिन की दर से नुकसान का भुगतान करना होगा। हालांकि, बसों की डिलीवरी में देरी के लिए मेसर्स जेबीएम एवं मेसर्स टीएमएल के संबंध में क्रमशः ₹ 20.46 करोड़ और ₹ 9.40 करोड़ के नुकसान की गणना की गई, जिसका निगम द्वारा दिसंबर 2022 तक दावा नहीं किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि दोनों फर्मों पर ₹ 29.86 करोड़ के लिक्विडेटेड डैमेज की मांग की गई थी (फरवरी 2023)। हालांकि, दोनों फर्मों ने अभी भी इसे जमा नहीं किया है (मई 2023)।

4.5 इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट प्रणाली

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए राजस्व और सामाजिक और आर्थिक क्षेत्र (पीएसयू) से संबंधित सीएजी की प्रतिवेदन के पैरा संख्या 2.2.3.9 में रा.रा.क्षे.दि.स. बताया गया कि शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी), भारत सरकार (जीओआई) के शहरी बस विनिर्देश सुरक्षा दिशानिर्देश (यूबीएसएसजी) ने जेएनएनयूआरएम⁵ के अंतर्गत खरीदी गयी बसों में इलेक्ट्रॉनिक रूट डिसप्ले प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकटिंग मशीन (ईटीएम) का उपयोग करके स्वचालित किराया संग्रह प्रणाली (एएफसीएस), ग्लोबल पोजिशनिंग प्रणाली (जीपीएस) आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली (एवीएलएस) और क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरों की स्थापना को अनिवार्य कर दिया है। निगम ने जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) के तहत सितंबर 2009 और सितंबर 2010 के बीच 1,500 एलएफ बसें खरीदीं। इसके अलावा, अप्रैल 2013 में, शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार ने शहरी बस विनिर्देश-II (यूबीएस-II) तैयार की, जिसका अनुपालन शहरी बस सेवाओं में उपयोग की जाने वाली बसों की संबंधित श्रेणी द्वारा किया जाना है। यूबीएस-II के अनुसार, बसों को आईटीएस सक्षम बस - ऑन बस इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट प्रणाली - (ओबीआईटीएस) होनी चाहिए। इसमें यात्री सूचना प्रणाली, स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली, सुरक्षा कैमरा नेटवर्क प्रणाली, ऑन-बोर्ड पोल माउंटेड टिकटिंग मशीन आदि जैसी उप प्रणालियाँ शामिल होंगी। चूंकि एएफसीएस, जीपीएस, सीसीटीवी योजनाएं पिछले निष्पादन लेखापरीक्षा (पीए) के दौरान कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण में थीं इसलिए वर्तमान पीए के दौरान इसकी प्रगति की समीक्षा की गई। मुख्य अभियुक्तियों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

4.5.1 स्वचालित किराया संग्रहण प्रणाली (एएफसीएस) लागू नहीं की गई

निगम ने निगम बसों में एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए जनवरी 2015 में जारी दूसरी वैश्विक निविदा में एकल बोलीदाता मेसर्स ट्राइमैक्स आईटी इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड (मेसर्स ट्राइमैक्स) को कार्य सौंपा। मेसर्स

⁵ जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन

ट्रिमैक्स को 30 सितंबर 2015 को छह साल की अवधि के लिए कार्यादेश जारी किया गया। एएफसीएस की कार्यान्वयन प्रक्रिया को तीन चरणों⁶ में विभाजित किया गया था।

एएफसीएस परियोजना (प्रथम चरण) का वाणिज्यिक परिचालन दिसंबर 2017 से शुरू हुआ और मई 2018 में सभी डिपो में ईटीएम शुरू कर दिए गए। मेसर्स ट्राइमैक्स ने 24 जनवरी 2020 को उपर्युक्त एएफसीएस परियोजना को चलाने में असमर्थता दिखाई और 14 अप्रैल 2020 से सेवाएं प्रदान करना बंद कर दिया। इस प्रकार, मई 2020 से निगम की बसों में एएफसीएस का कार्यान्वयन बंद कर दिया गया।

इसी बीच, माननीय राष्ट्रीय कंपनी कानून न्यायाधिकरण (एनसीएलटी) ने मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ आदेश दिनांक 21 फरवरी 2019 के माध्यम से कॉर्पोरेट दिवालियापन समाधान प्रक्रिया (सीआईआरपी) भी शुरू की थी। निगम ने मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ न तो समय पर और न ही उचित प्रारूप में ₹ 91 करोड़ का दावा दायर किया। रिज़ॉल्यूशन प्रोफेशनल (आरपी) ने 9 जनवरी 2020 को निगम के दावे को खारिज कर दिया। माननीय एनसीएल अपीलीय न्यायाधिकरण ने 18 अगस्त 2022 के अपने फैसले में भी निगम के दावे को खारिज कर दिया। निगम ने जुलाई 2021 में नवंबर 2023 तक की अवधि के लिए पूर्व-अनुमानित क्षति के लिए ₹ 218.22 करोड़ की राशि का दावा किया। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने 14 नवंबर 2022 के आदेश के तहत मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ निगम के दावों को खारिज कर दिया।

निगम ने मेसर्स अर्नस्ट एंड यंग लिमिटेड (ई एंड वाई) को निगम की बसों में एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए ₹ 17.00 लाख की लागत पर बोली प्रबंधन परामर्शकर्ता के रूप में नियुक्त किया। दिसंबर 2022 तक, एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए प्रणाली इंटीग्रेटर के चयन के लिए निविदा प्रक्रियाधीन थी और दिसंबर 2022 तक खुली निविदा जारी करने हेतु अनुमोदन के लिए फाइल लंबित थी। मेसर्स ई एंड वाई को ₹ 8.50 लाख का भुगतान किया गया था।

⁶ चरण I: पायलट परियोजना के रूप में 200 बसों में और तत्पश्चात कुल बेड़े में ईटीएम की स्थापना, कार्यान्वयन और कमीशनिंग।

चरण II: 200 बसों में सत्यापनकर्ताओं की स्थापना और डीएमआरसी प्रणाली के साथ एएफसीएस का एकीकरण

चरण III: कुल बेड़े में सत्यापनकर्ताओं की स्थापना और कमीशनिंग।

चूंकि एएफसीएस प्रणाली मई 2020 से काम नहीं कर रही थी इसलिए निगम लागत में कमी और राजस्व की बरबादी की जांच के लिए एएफसीएस प्रणाली का स्पष्ट लाभ लेने में विफल रहा। निगम दावा दायर करने में देरी के कारण मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ ₹ 91 करोड़ का जुर्माना वसूल करने में विफल रहा, जिसे एनसीएलटी ने अगस्त 2022 में खारिज कर दिया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि परिवहन विभाग ने निगम और क्लस्टर बसों के लिए नेशनल कॉमन मोबिलिटी कार्ड आधारित एएफसीएस निविदा जारी की थी जो 28 फरवरी 2023 को खुलने वाली थी। तथ्य यह है कि एएफसीएस प्रणाली के कार्यान्वयन में अनावश्यक देरी हुई है।

सिफारिश 4.2: निगम को एएफसीएस प्रणाली को लागू करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए परिवहन विभाग के साथ मामला उठाना चाहिए।

4.5.2 बसों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली का कार्यशील न होना

केंद्रीय गृह सचिव, भारत सरकार की अध्यक्षता में 12 मार्च 2013 को हुई बैठक में यह निर्णय लिया गया कि निगम बसों में केंद्रीय नियंत्रण कक्ष से जुड़े सीसीटीवी कैमरे लगाएगा और किसी आतंकवादी घटना या दुर्घटना की स्थिति में फुटेज दिल्ली पुलिस को उपलब्ध कराएगा। इसके बारे में अगस्त 2013 में निगम को सूचित किया गया था। तदनुसार, एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में नवंबर 2014 तक सरोजिनी नगर डिपो की 100 बसों और राजघाट डिपो की 100 बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे। पायलट प्रोजेक्ट के बाद, निगम द्वारा सभी बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाने के लिए निविदा शुरू की जानी थी। नवंबर 2014 में पायलट आधार पर सीसीटीवी कैमरों की परियोजना शुरू करने के बाद निगम ने निर्णय लिया (अगस्त 2016 में) कि निगम और क्लस्टर बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाने और केवल निगम बसों में यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस) लगाने के लिए निविदा प्रक्रिया परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा शुरू की जाएगी। तदनुसार, परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. (टीडी) ने मेसर्स ईएंडवाई को निगम और क्लस्टर बसों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना हेतु बोली प्रबंधन प्रक्रिया के लिए परामर्शकर्ता के रूप में नियुक्त किया

(फरवरी 2018)। सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना के लिए नवंबर 2018, जनवरी 2019 और जुलाई 2019 में तीन बार निविदाएं जारी की गईं। तकनीकी रूप से योग्य दो बोलीदाताओं में से एल-1 बोलीदाता मेसर्स टेलीकम्युनिकेशन कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड (टीसीआईएल) को दिसंबर 2019 में निगम और क्लस्टर की 5,000 बसों (मात्रा में 10 प्रतिशत की भिन्नता के खंड के साथ) के लिए ₹ 149.98 करोड़ की लागत पर कार्य सौंपा गया जिसमें से निगम की बसों की लागत ₹ 89.64 करोड़ थी। इसके अलावा, महिला सुरक्षा के मुद्दों पर विचार करते हुए, मंत्रिपरिषद ने यह भी निर्णय लिया (दिसंबर 2019) कि सभी मौजूदा निगम और क्लस्टर बसों में इंटरनेट प्रोटोकॉल क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन (आईपीसीसीटीवी), पैनिक बटन और स्वचालित वाहन ट्रेकिंग प्रणाली स्थापित किया जाना चाहिए जो अनुबंध का भी हिस्सा होगा।

निगम की 3,697 बसों में मास्टर सर्विस एग्रीमेंट (एमएसए) के अनुसार सीसीटीवी प्रणाली की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग पूरी करने के बाद, उचित जुर्माने में कटौती के बाद मार्च 2021 में मेसर्स टीसीआईएल को ₹ 52.45 करोड़ का भुगतान जारी किया गया। गो-लाइव तिथि, यानी पांच वर्ष का अनुबंध शुरू करने की प्रभावी तिथि उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (यूएटी) आयोजित करने के बाद घोषित की जानी थी। तथापि, इस उद्देश्य के लिए विभाग द्वारा जून 2022 में ही अर्थात्, स्थापना के एक वर्ष से अधिक समय के बाद एक समिति का गठन किया गया था और यूएटी का परिचालन दिसंबर 2022 तक किया जाना बाकी था।

इसी बीच, मेसर्स टीसीआईएल ने पहली तिमाही के लिए ओएंडएम शुल्क के कारण ₹ 1.65 करोड़ के भुगतान के लिए 21 जून 2021 को एक चालान प्रस्तुत किया। हालाँकि, निगम ने सूचित किया कि यूएटी के सफल समापन के बिना भुगतान संसाधित नहीं किया जा सकता है। मेसर्स ईएंडवाई ने 11 अगस्त 2021 को ईमेल के माध्यम से सूचित किया कि उन्हें पिछली तीन तिमाहियों से भुगतान नहीं मिला है और अगस्त 2021 से काम बंद कर दिया है।

निगम द्वारा उपलब्ध करायी गयी जानकारी (दिसंबर 2022) के अनुसार, मेसर्स टीसीआईएल पैनिक बटन अलर्ट और उन पर की गई कार्रवाई के रिकॉर्ड रखने के लिए एक रियल-टाइम डैशबोर्ड और एमआईएस के लिए डैशबोर्ड विकसित

करने की प्रक्रिया में था। परिचालन और रखरखाव (ओएंडएम) भाग दिसंबर 2022 तक शुरू होना बाकी था।

इस प्रकार, सरकार द्वारा परियोजना शुरू किए जाने के नौ साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद, निगम की बसों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना दिसंबर 2022 तक अधूरी थी। हालांकि जनवरी 2021 में निगम के 3,697 बसों में सीसीटीवी प्रणाली की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग करने तथा मेसर्स टीसीआईएल को ₹ 52.45 करोड़ का भुगतान जारी करने के बाद भी विभाग द्वारा दिसंबर 2022 तक यूएटी आयोजित नहीं की गई। समय बीतने के साथ-साथ रखरखाव की कमी के कारण स्थापित सीसीटीवी प्रणालियों के खराब होने से भी इंकार नहीं किया जा सकता है जैसा कि सितंबर 2022 में आयोजित⁷ एक संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया कि सीसीटीवी प्रणाली 430 बसों में से केवल 284 में काम कर रहा थी और दो डिपो में नमूना जांच की गई 15 बसों में से किसी में भी डिपो मैनेजर को एसएमएस भेजने का काम नहीं कर रहा था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि विभाग सीसीटीवी परियोजना और एमआईएस रिपोर्ट के लिए रियल-टाइम डैशबोर्ड विकसित करने की प्रक्रिया में है तथा आवश्यक कार्रवाई करने के लिए विभाग को फरवरी 2023 में एक पत्र लिखा गया था। तथ्य यह है कि सीसीटीवी प्रणाली के परिचालन में देरी के कारण यात्रियों को सुरक्षा सुविधाएं और रियल-टाइम जानकारी प्रदान करने का उद्देश्य⁸ हासिल नहीं किया जा सका।

सिफ़ारिश 4.3: चूंकि मार्च 2013 में परिकल्पित परियोजना में अनावश्यक देरी हुई थी इसलिए निगम को यात्रियों की सुरक्षा के लिए निगम की बसों में सीसीटीवी प्रणाली और यूएटी की स्थापना के लिए तुरंत विभाग के साथ मामला उठाना चाहिए।

4.5.3 निगम के डिपो/इकाइयों/टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित नहीं होना

दिल्ली परिवहन निगम ने डिपो और कार्यालयों में विभिन्न गतिविधियों की निगरानी करने, कर्मचारियों के बीच अनुशासन स्थापित करने, शरारती तत्वों के

⁷ टीसीआईएल, डीटीसी और मिलेनियम ऑटोमेशन प्राइवेट लिमिटेड द्वारा संचालित।

⁸ आतंकवादी घटना या दुर्घटना, महिला सुरक्षा, चोरी की घटनाओं और यात्रियों के लिए अन्य खतरों को रोकना।

खिलाफ कड़ी निगरानी रखने, डिपो परिसर को बाहरी खतरों से सुरक्षित रखने आदि के लिए सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित करने का इरादा किया था (अक्टूबर 2017)। माननीय परिवहन मंत्री ने भी उत्तम नगर टर्मिनल का निरीक्षण करने के बाद, निगम को दिल्ली के सभी बस टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित करने का निर्देश दिया (नवंबर 2017) ताकि किसी भी अवांछनीय गतिविधियों की जांच/या रोकथाम की जा सके।

उपर्युक्त आवश्यकताओं के आलोक में, विभिन्न डिपो/कॉर्पोरेट कार्यालय/टर्मिनलों में स्थापित किए जाने वाले सीसीटीवी निगरानी प्रणाली की अस्थायी संख्या का आकलन पांच साल की रखरखाव अवधि के साथ छह करोड़ रूपए के अनुमानित व्यय के साथ 358 किया गया था (दिसंबर 2017)।

निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा अनुमोदन के लिए सभी डिपो/इकाईयों/टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली की स्थापना का प्रस्ताव अग्रेषित किया (मार्च 2018)। हालाँकि, विभाग ने सूचित किया (मई 2018) कि एक स्वायत्त निकाय होने के नाते निगम सीसीटीवी निगरानी के माध्यम से अपने परिसर को सुरक्षित करने और अपने स्तर पर मामले पर निर्णय लेने और अपने संसाधनों के माध्यम से इसे लागू करने के लिए बाध्य है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दिसंबर 2022 तक चार साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी मामले पर आगे कार्रवाई नहीं की गई थी।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि पर्याप्त पूंजीगत निधि की अनुपलब्धता के कारण डिपो/यूनिट/टर्मिनलों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना को रोक दिया गया था। तथ्य यह है कि डिपो में सीसीटीवी प्रणाली स्थापित नहीं करने से सुरक्षा संबंधी समस्या थी क्योंकि विभिन्न डिपो द्वारा दोपहिया वाहनों की चोरी, लॉकर, टूटी खिड़कियां और घुसपैठियों की गतिविधियों आदि के कई मामले सामने आए थे।

