

16

आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति
(2022-2023)

सत्रहवीं लोक सभा

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

['मेट्रो परियोजनाओं का कार्यान्वयन- एक मूल्यांकन' विषय पर आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (2021-2022) के तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई']

सोलहवां प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

दिसम्बर, 2022/ अग्रहायण, 1944 (शक)

सोलहवां प्रतिवेदन

आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति

(2022-2023)

(सत्रहवीं लोक सभा)

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

['मेट्रो परियोजनाओं का कार्यान्वयन- एक मूल्यांकन' विषय पर आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (2021-2022) के तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई']

20.12.2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

20.12.2022 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

दिसम्बर, 2022/ अग्रहायण, 1944 (शक)

सी.यू.डी. संख्या 132

मूल्य:रुपये

© 2022 लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 382 (तेरहवां संस्करण) के अंतर्गत प्रकाशित और द्वारा मुद्रित ।

विषय सूची

	पृष्ठ
समिति की संरचना	(ii)
प्राक्कथन	(iii)
अध्याय- एक प्रतिवेदन	१
अध्याय- दो टिप्पणियाँ/सिफारिशें, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है	८
अध्याय- तीन टिप्पणियाँ/सिफारिशें, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती	३५
अध्याय-चार टिप्पणियाँ/सिफारिशें, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और जिन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है	४३
अध्याय- पांच टिप्पणियाँ/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं	४६

परिशिष्ट

एक.	समिति की 16.12.2022 को हुई समिति की चौथी बैठक का कार्यवाही सारांश ।	४७
दो.	तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण।	४८

(ii)

आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (2022-2023) की संरचना

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह - सभापति
सदस्य
लोक सभा

2. एडवोकेट ए. एम. आरिफ़
3. श्री बंदी संजय कुमार
4. श्री शरीरांग आप्पा बारणे
5. श्री बैत्री बेहनन
6. श्री रामचरण बोहरा
7. श्री हिबी ईडन
8. श्री गौतम गंभीर
9. श्री सय्यद ईमत्याज जलील
10. श्री शंकर लालवानी
11. श्रीमती हेमा मालिनी
12. श्री हसनैन मसूदी
13. श्री पी. सी. मोहन
14. श्री सी. आर. पाटिल
15. श्री एस. रामालिंगम
16. श्री अदला प्रभाकर रेड्डी
17. श्रीमती अपराजिता सारंगी
18. श्री एम. वी. वी. सत्यनारायण
19. श्री सुधाकर तुकाराम भृंगारे
20. श्री सुनील कुमार सोनी
21. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर

राज्य सभा

22. श्री शुभाशीष चक्रवर्ती
23. श्री आर. गिरिराजन
24. श्रीमती जेबी माथेर हीशम
25. श्री रामचंद्र जांगड़ा
26. श्री कुमार केतकर
27. डॉ. के. लक्ष्मण
28. सुश्री कविता पाटीदार
29. श्री एस. निरंजन रेड्डी
30. डॉ. कल्पना सैनी
31. श्री संजय सिंह

सचिवालय

- | | | | |
|----|------------------------|---|---------------------|
| 1. | श्री वी.के. त्रिपाठी | - | संयुक्त सचिव |
| 2. | श्रीमती अर्चना पठानिया | - | निदेशक |
| 3. | सुश्री स्वाति परवल | - | उप सचिव |
| 4. | श्री मुकेश कुमार | - | सहायक समिति अधिकारी |

(iii)

प्राक्कथन

मैं, आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (2022-23) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्राधिकृत किए जाने पर आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय से संबंधित 'मेट्रो परियोजनाओं का कार्यान्वयन- एक मूल्यांकन' विषय पर समिति के तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई संबंधी यह सोलहवां प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) प्रस्तुत करता हूँ।

2. तेरहवां प्रतिवेदन 19 जुलाई, 2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया परंतु राज्य सभा के पटल पर 07.04.2022 को रखा गया था। प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के संबंध में सरकार से की-गई-कार्रवाई उत्तर 03 अगस्त, 2022 को प्राप्त हुए।

3. समिति ने 16 दिसम्बर, 2022 को हुई अपनी बैठक में इस प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया।

4. समिति के तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण अनुबंध-दो में दिया गया है।

5. संदर्भ की सुविधा के लिए समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों को प्रतिवेदन के मुख्य भाग में मोटे अक्षरों में मुद्रित किया गया है।

नई दिल्ली;

16 दिसम्बर, 2022
25 अग्रहायण, 1944(शक)

श्री राजीव रंजन
सिंह उर्फ ललन सिंह
सभापति,
आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति

अध्याय-एक (प्रतिवेदन)

आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (2022-23) का यह प्रतिवेदन "मेट्रो रेल परियोजनाओं का कार्यान्वयन- एक मूल्यांकन" विषय के संबंध में समिति के तेरहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित है जिसे 09 मई, 2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया।

1.2 प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सभी 21 सिफारिशों के संबंध में सरकार से की गई कार्रवाई उत्तर प्राप्त हो गए हैं। इनका श्रेणीकरण निम्नवत् किया गया है-

- (एक) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है :
सिफारिश क्रम सं. 1, 3, 4, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20 और 21
(कुल 16)
(अध्याय-दो)
- (दो) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती
सिफारिश क्रम सं. 2, 7, 8
(कुल 03)
(अध्याय-तीन)
- (तीन) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं
सिफारिश क्रम सं. 5, 18
(कुल 02)
(अध्याय-चार)
- (चार) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं
सिफारिश क्रम सं. शून्य
(कुल 00)
(अध्याय-पाँच)

1.3 समिति चाहती है कि इस प्रतिवेदन के अध्याय-एक में यथा अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों पर उत्तर उन्हें यथाशीघ्र भेज दिए जाएं और किसी भी स्थिति में इस प्रतिवेदन को प्रस्तुत करने के तीन माह के भीतर अवश्य भेज दिए जाएं।

1.4 समिति, अब अपनी कुछ सिफारिशों के संबंध में आगामी पैराग्राफों में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई पर विचार करेगी।

सिफारिश (क्रम सं. 5)

कम पूंजी गहन मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो नेटवर्क को अपनाना

1.5 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति नोट करती है कि मेट्रो परियोजनाओं में काफी पूंजी की आवश्यकता होती है जिससे आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के 2021-22 में कुल बजट अनुमान का लगभग 43 प्रतिशत है। समिति को आगे यह बताया गया है कि मेट्रो परियोजनाओं के निर्माण की प्रति किलोमीटर लागत एलिवेटेड मेट्रो के लिए 37 करोड़ रुपये से 220 करोड़ रु., भूमिगत मेट्रो के लिए 100 करोड़ से 1126 करोड़ रुपए और 84 से 122 करोड़ रु. एट ग्रेड मेट्रो के लिए है। इसके विपरीत, मेट्रोलाइट का निर्माण मेट्रो ट्रेन की 40% लागत पर किया जा सकता है, जबकि मेट्रोनियो (टायर मेट्रो) का निर्माण मेट्रो की लागत के 25% पर किया जा सकता है। मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो के लिए मानक भी मंत्रालय द्वारा क्रमशः जुलाई 2019 और नवंबर, 2020 में जारी किए गए हैं। वे एक पारंपरिक मेट्रो प्रणाली की तरह आरामदायक, सुविधाजनक, सुरक्षा, समय पालन, विश्वसनीयता और पर्यावरण-मित्रता के मामले में एक समान अनुभव और यात्रा में आसानी प्रदान करेंगे। दोनों कम सवारी वाले छोटे शहरों के लिए उपयुक्त हैं जो रेल-आधारित जन परिवहन प्रणाली के लिए इच्छुक हैं और उच्च क्षमता वाली मेट्रो रेल प्रणाली के लिए फीडर के रूप में भी उपयोग किए जा सकते हैं। वे अपनी बहुत कम पूंजी, संचालन और रखरखाव लागत के कारण अधिक व्यवहार्य और टिकाऊ हैं। इससे न केवल छोटे शहरों में भीड़ कम होगी बल्कि प्रदूषण भी कम होगा।

इसलिए, समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि रेल-आधारित जन परिवहन प्रणाली के इच्छुक छोटे शहरों में मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो, जहां भी संभव हो को बढ़ावा दें तथा प्रोत्साहित करें। उच्च क्षमता

वाले मेट्रो सिस्टम के लिए फीडर के रूप में समिति मेट्रोलाइट और मेट्रो नियो सिस्टम को अपनाने के लिए तैयार करने/प्रोत्साहित करने के लिए किए गए विशिष्ट उपायों के बारे में भी बताना चाहती है।”

1.6 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

शहरी परिवहन, जो शहरी विकास का एक अभिन्न अंग है, राज्य का विषय है। अतः, संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम सहित शहरी परिवहन अवसंरचना को आरंभ करने और विकसित करने के लिए उत्तरदायी हैं। केंद्र सरकार प्रस्ताव की व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर शहरों या शहरी समूहों में ऐसी परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता पर विचार करती है, जब कभी संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा प्रस्तुत किया जाता है। आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने पहले ही मेट्रो लाइट और मेट्रो नियो सिस्टम के लिए मानक जारी कर दिए हैं। मेट्रो रेल/मेट्रोलाइट/मेट्रो नियो का चयन डीपीआर चरण के दौरान किए गए यातायात अध्ययन के अनुसार किया जाता है। उत्तर प्रदेश सरकार और जम्मू और कश्मीर संघ राज्य क्षेत्र ने पहले ही क्रमशः गोरखपुर और श्रीनगर/जम्मू के लिए मेट्रोलाइट प्रणाली का प्रस्ताव दिया है। इसी प्रकार से, महाराष्ट्र सरकार और उत्तराखंड सरकार ने पहले ही क्रमशः नासिक और देहरादून में मेट्रो नियो प्रणाली का प्रस्ताव दिया है।”

1.7 समिति ने मंत्रालय से सिफारिश की थी कि वे रेल-आधारित मास ट्रांजिट प्रणाली के आकांक्षी छोटे शहरों में ‘मेट्रोलाइट’ और ‘मेट्रो नियो’ प्रणाली तथा जहां भी संभव हो, उच्च क्षमता वाले मेट्रो प्रणाली के फीडर के रूप में इसे लागू करने को बढ़ावा दें और उन्हें वित्तीय प्रोत्साहन दें। समिति ने मेट्रोलाइट और मेट्रो नियो प्रणाली को अपनाने/वित्तीय प्रोत्साहन हेतु किए गए विशिष्ट उपायों के बारे में सूचित किए जाने की भी इच्छा व्यक्त की।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में, अन्य बातों के साथ-साथ, कहा है कि शहरी परिवहन एक राज्य का विषय होने के कारण मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (एमआरटीएस) सहित अधिकांश शहरी परिवहन अवसंरचना परियोजनाएं संबंधित राज्यों द्वारा शुरू और विकसित की जाती हैं तथा मंत्रालय केवल उन परियोजनाओं की व्यवहार्यता को देखते हुए उन्हें वित्तपोषित करता है।

समिति यह नोट करती है कि गोरखपुर, श्रीनगर/जम्मू जैसे कुछ शहरों ने मेट्रोलाइट का प्रस्ताव दिया है जबकि नासिक और देहरादून में मेट्रो नियो सिस्टम का प्रस्ताव भी किया गया है। समिति ने यह पाया कि मंत्रालय के कुल बजट का 40 प्रतिशत से अधिक केवल मेट्रो परियोजनाओं के लिए निर्धारित किया जाता है और अन्य शहरी बुनियादी ढांचा संबंधी परियोजनाओं के लिए बहुत कम

धनराशि बचती है। समिति इससे भी अवगत है कि कई मेट्रो परियोजनाएं अपेक्षित औसत दैनिक सवारियों की तुलना में कम यात्रियों को आकर्षित कर रही हैं और कुछ घाटे में भी चल रही हैं। चूंकि, मंत्रालय विभिन्न राज्यों में मेट्रो परियोजनाओं को मंजूरी देने और वित्त पोषण के लिए जिम्मेदार है, ऐसे में प्रत्यक्ष तौर पर केवल व्यवहार्य एमआरटीएस प्रौद्योगिकी (मेट्रो/मेट्रोलाइट/मेट्रोनियो) को मंजूरी देने और वित्त पोषण करने की जिम्मेदारी मंत्रालय की है। समिति का विचार है कि मंत्रालय डीपीआर अनुमोदन चरण में और अधिक सावधानी और विवेक का प्रयोग करें और केवल उन परियोजनाओं को धनराशि उपलब्ध कराए, जो मेट्रो परियोजनाओं का प्रस्ताव देने वाले शहर की कुल आबादी और यातायात की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए सबसे व्यवहार्य एमआरटीएस प्रौद्योगिकी को अपना रहे हैं। समिति मेट्रोलाइट परियोजनाओं की स्थिति और प्राप्त मेट्रोनियो प्रस्तावों के बारे में भी जानना चाहेगी।

सिफारिश (क्रम सं.18)

कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण

1. 8 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति इस बात से अवगत है कि कार्बन क्रेडिट एक व्यापार योग्य परमिट या प्रमाण पत्र है जो धारक को एक टन कार्बन डाइऑक्साइड या किसी अन्य ग्रीनहाउस गैस के समकक्ष उत्सर्जन को क्रेडिट करने का अधिकार प्रदान करता है - यह अनिवार्य रूप से ऐसी गैसों के उत्पादकों के लिए एक ऑफसेट है। कई मेट्रो परियोजनाओं ने ग्रीन हाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन के लिए दो प्लेटफार्मों अर्थात् यूएनएफसीसीसी के अधीन स्वच्छ विकास तंत्र (सीडीएम) और उत्सर्जन में कमी को प्रदर्शित करने के लिए स्वर्ण मानक रजिस्ट्री (जीएस) के तहत पंजीकरण/आवेदन किया है। समिति को अवगत कराया गया है कि दिल्ली मेट्रो ने सीडीएम और जीएस परियोजनाओं से 4.4 मिलियन कार्बन क्रेडिट अर्जित किए हैं, कोच्चि और लखनऊ मेट्रो ने बताया है कि कार्बन क्रेडिट के लिए उनका पंजीकरण प्रक्रियाधीन है, जबकि नागपुर मेट्रो परियोजना के शुरू होने के बाद इसके लिए आवेदन करेगी, दूसरी ओर, भोपाल और इंदौर मेट्रो ने सूचित किया है कि उनके स्टेशनों और डिपो को इंडिया ग्रीन बिल्डिंग काउंसिल (आईजीबीसी) प्लेटिनम रेटिंग के लिए योजनाबद्ध/डिज़ाइन किया जा रहा है, जिससे उचित समय पर कार्बन क्रेडिट हो सके। हैदराबाद, कानपुर और आगरा मेट्रो ने कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण नहीं कराया है। अहमदाबाद, सूरत, पटना, बेंगलुरु, जयपुर और कोलकाता मेट्रो ने कार्बन क्रेडिट के संबंध में कोई जानकारी नहीं दी है। दूसरी ओर पुणे और मुंबई मेट्रो ने केवल यह सूचित किया है कि उनकी परियोजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है

और नवीकरणीय ऊर्जा से बिजली की आवश्यकताओं को पूरा करने के मुद्दे पर उन्होंने कोई उत्तर नहीं दिया है। चूंकि कई महानगर अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए काफी हद तक अक्षय ऊर्जा का उपयोग कर रहे हैं या उपयोग करने की योजना बना रहे हैं, समिति महसूस करती है कि यह सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है कि ये सभी मेट्रो रेल नेटवर्क कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकृत हों ताकि वे पर्यावरण अनुकूल होने के लिए लाभ अर्जित कर सकें। हालांकि, मंत्रालय ने सूचित किया है कि मेट्रो नेटवर्क के लिए कार्बन क्रेडिट हेतु पंजीकरण करना वांछनीय है न कि अधिदेश। शायद यही वजह है कि कई मेट्रो नेटवर्क ने अभी तक इसके लिए रजिस्ट्रेशन नहीं कराया है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय सभी मेट्रो रेल परियोजनाओं पर इसके लिए जोर डाले और यह सुनिश्चित करे कि वे कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण करें। समिति का विचार है कि मेट्रो रेल नेटवर्क के लिए कार्बन क्रेडिट हेतु पंजीकरण कराना अनिवार्य किया जा सकता है।”

1.9 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों, जिन्होंने अभी तक कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण नहीं कराया है, से पंजीकरण के आर्थिक लाभों का पता लगाने का अनुरोध किया है।”

1.10 दिल्ली मेट्रो को ग्रीन हाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन के लिए पंजीकरण से उपार्जित लाभों को देखते हुए समिति ने मंत्रालय से सभी मेट्रो रेल परियोजनाओं पर इसके लिए जोर देने और यह सुनिश्चित करने की सिफारिश की थी कि वे अनिवार्य रूप से कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण करें। उत्तर में, मंत्रालय ने कहा है कि उन्होंने मेट्रो रेल निगमों, जिन्होंने अभी तक कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण नहीं कराया है, से पंजीकरण के आर्थिक लाभों का पता लगाने का अनुरोध किया है। समिति की राय है कि मेट्रो परिचालन के लिए नोडल मंत्रालय होने के नाते मंत्रालय इस संबंध में बहुत कुछ कर सकता है। समिति का मानना है कि कम से कम भावी मेट्रो को जीएचजी उत्सर्जन के लिए पंजीकरण करने के लिए सहमत किया जा सकता है। इसलिए समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि परिचालन हो रहे मेट्रो के अलावा सभी भावी मेट्रो के लिए जीएचजी उत्सर्जन अनिवार्य किया जाए।

सिफारिश (क्रम सं. 20)

विचारों तथा अनुभवों को साझा करने के लिए एक मंच की आवश्यकता

1. 11 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति को अवगत कराया गया है कि भारत में शहरी रेल परिवहन के सभी पहलुओं में ज्ञान, अनुभव, सूचना, सर्वोत्तम पद्धतियों, नवोन्मेष के संदर्भ में अपने विचारों को साझा करने और सदस्यों के कार्यनिष्पादन में सुधार करने के लिए एक दूसरे से सीखने के लिए भारत में सभी मेट्रो रेल कंपनियों, क्षेत्रीय त्वरित पारगमन प्रणाली (आरआरटीएस)/मोनो रेल संगठन आदि हेतु एक सामान्य मंच प्रदान करने के उद्देश्य से 'इंडियन मेट्रो रेल ऑर्गनाइजेशन सोसाइटी' (आई-मेट्रो) नामक एक केंद्रीकृत संस्थागत तंत्र/प्रणाली है जिसका मुख्यालय नई दिल्ली में स्थित है। समिति को आगे यह भी सूचित किया गया कि वर्तमान में, सचिव (एमओएचयूए) की अध्यक्षता में आई मेट्रो शासी निकाय में विभिन्न मेट्रो रेल संगठनों में 15 सदस्य शामिल हैं। यह मंच सरकार और अन्य हितधारकों के साथ सदस्यों के समन्वय में भी मदद करता है। तथापि, समिति यह नोट करती है कि सबसे पुरानी मेट्रो कोलकाता और पटना मेट्रो अब तक आई-मेट्रो के सदस्य नहीं हैं।

समिति का मत है कि भारत में मेट्रो रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन और संचालन में अनुभवों को साझा करने और विचारों का आदान-प्रदान करने के लिए इस तरह के प्रभावी केंद्रीकृत संस्थागत तंत्र / प्रणाली से मेट्रो को एक दूसरे के अनुभवों से सीखने, समस्याओं पर चर्चा करने और समाधान पर पहुंचने में मदद मिल सकती है। समिति आई-मेट्रो की पहल शुरू करने के लिए मंत्रालय की सलाहना करती है। तथापि, समिति को ऐसा लगता है कि आई-मेट्रो को और अधिक मजबूत और प्रभावी प्लेटफॉर्म बनाया जा सकता है। समिति चाहती है कि आई-मेट्रो को पुनर्जीवित किया जाए और महानगरों को इस प्लेटफॉर्म पर विचारों और अनुभवों को साझा करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए और सभी मेट्रो नेटवर्क को इसके दायरे में लाया जाए।”

1.12 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन विचारों और ज्ञान के आदान-प्रदान के लिए आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म का उपयोग पहले से ही कर रहे हैं। आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों से शहरी रेल परिवहन के सभी पहलुओं में ज्ञान, अनुभव, सूचना, विचारों, सर्वोत्तम कार्य और नवाचारों को आदान-प्रदान करने और मेट्रो रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन और संचालन में सुधार करने के लिए एक-दूसरे से सीखने का अनुरोध किया है।”

1.13 विभिन्न मेट्रो नेटवर्कों के बीच अनुभवों को साझा करने और विचारों के आदान-प्रदान के लिए आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म की पहल करने के लिए मंत्रालय की सलाहना करते हुए समिति यह महसूस करती है कि इसे और अधिक मजबूत और प्रभावी प्लेटफॉर्म बनाया जा सकता है। समिति

ने आगे यह भी इच्छा व्यक्त की कि आई-मेट्रो को पुनः संचालित किया जाए और विभिन्न मेट्रो को इस प्लेटफॉर्म पर विचारों और अनुभवों को साझा करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए और सभी मेट्रो नेटवर्क को इसके दायरे में लाया जाए। समिति ने यह भी पाया कि कुछ मेट्रो अर्थात कोलकाता और पटना इस प्लेटफॉर्म से जुड़े हुए नहीं थे और उन्होंने मंत्रालय से सभी मेट्रो निगमों को आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म से जोड़ने की इच्छा व्यक्त की ।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में यह नहीं बताया है कि कोलकाता और पटना मेट्रो ने ये प्लेटफॉर्म जॉइन किया है या नहीं। अतः समिति इस संबंध में वर्तमान स्थिति और इस प्लेटफॉर्म को और अधिक सुदृढ़ बनाए जाने के लिए उठाए गए कदमों से अवगत होना चाहेगी।

अध्याय दो

सिफारिशें, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है

सिफारिश (क्रम सं.1)

एकल और व्यापक मेट्रो अधिनियम की आवश्यकता

2.1 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति पाती है कि वर्तमान में मेट्रो रेल परियोजनाएं तीन केन्द्रीय अधिनियमों अर्थात् (एक) मेट्रो रेल (निर्माण कार्य) अधिनियम, 1978; (दो) कलकत्ता मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985; (तीन) मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 द्वारा शासित होती हैं जिसका उद्देश्य (एक) महानगरों में मेट्रो रेल से संबंधित कार्यों के निर्माण और उससे जुड़े मामलों के लिए (दो) संचालन के लिए अस्थायी प्रावधान करना है और कलकत्ता मेट्रो रेल का अनुरक्षण और ऐसे संचालन और अनुरक्षण के लिए नियमित व्यवस्था करने, और (तीन) संचालन और अनुरक्षण के लंबित मामलों के लिए क्रमशः राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, महानगरीय शहर और महानगर क्षेत्र में मेट्रो रेल के कामकाज को विनियमित करने के लिए है।

मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 मेट्रो अधिनियम) में कहा गया है कि यह पहली बार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में विस्तारित है और केंद्र सरकार, अधिसूचना द्वारा, राज्य सरकार के परामर्श के बाद, इस अधिनियम को ऐसे कोलकाता अन्य के महानगर को छोड़कर महानगरीय क्षेत्र और महानगरीय शहर तक बढ़ा सकती है।

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने समिति को बताया है कि हर एक राज्य में अलग अलग ट्रामवे अधिनियम हैं और उनमें से कुछ ने वास्तव में उन अधिनियमों के अंतर्गत मेट्रो का काम शुरू किया है। उदाहरण के तौर पर, हैदराबाद मेट्रो को मूल रूप से एपी ट्रामवेज अधिनियम के तहत शुरू किया गया था। बाद में, सभी महानगरों के लिए एकरूपता हेतु, हैदराबाद मेट्रो को केन्द्रीय मेट्रो अधिनियम, अर्थात् मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 के अंतर्गत भी लाया गया था।

मेट्रो रेल (निर्माण, संचालन, अनुरक्षण और प्रशासन) विधेयक, 2021 का प्रारूप तैयार करने की प्रक्रिया में है, जो अधिनियमित होने पर, तीन मौजूदा मेट्रो अधिनियमों की जगह लेगा, अर्थात् मेट्रो रेल (निर्माण कार्य) अधिनियम, 1978, मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 और समिति को आगे यह बातया गया कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय (एमओएचयूए) कलकत्ता मेट्रो रेलवे (संचालन

और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985, इसके अलावा, मेट्रो अधिनियम पीपीपी परियोजनाओं का समर्थन नहीं करता है।

कई मेट्रो परियोजनाएं विभिन्न मॉडलों के अंतर्गत विभिन्न शहरों में योजना, विकास और संचालन चरणों में हैं- राज्य सरकारों के विशेष स्वामित्व, केन्द्र सरकार के साथ संयुक्त उद्यम, पीपीपी आधार, निजी स्वामित्व, आदि कई और शहरों में विभिन्न प्रकार के काम करने की उम्मीद है। मेट्रो परियोजनाओं- एमआरटीएस, एलआरटीएस, मेट्रोलाइट, मेट्रो नियो, आदि के शहरी परिवहन मुद्दों को निपटाने के भाग के रूप में है, समिति महसूस करती है कि एक व्यापक कानून की आवश्यकता है। समिति मौजूदा तीन मेट्रो अधिनियमों के स्थान पर, एकल कानून बनाने के लिए एमओएचयूए की पहल का स्वागत करते हुए आशा करती है कि इस तरह के व्यापक कानून जल्द से जल्द मेट्रो रेल नेटवर्क की सुचारू स्थापना और कामकाज में मदद करेंगे।”

2.2 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“मेट्रो रेल (निर्माण, संचालन, रखरखाव और प्रशासन) विधेयक के मसौदा के प्रासंगिक प्रावधानों को अंतिम रूप दिया गया है और टिप्पणियों के लिए राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्रों को परिचालित किया गया है।”

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 3)

एकीकृत महानगर परिवहन प्राधिकरण यूएमटीए की स्थापना

2.3 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति नोट करती है कि मेट्रो रेल नीति, 2017 शहरी परिवहन की योजना और प्रबंधन में एक एकीकृत दृष्टिकोण प्रदान करती है जिसमें राज्य सरकारों को एक सांविधिक निकाय के रूप में एकीकृत महानगर परिवहन प्राधिकरण (यूएमटीए) का गठन करना होता है जो व्यापक गतिशीलता की तैयारी के लिए जिम्मेदार होगा। शहर के लिए योजना, शहरी परिवहन बुनियादी ढांचे में निवेश का आयोजन, विभिन्न शहरी परिवहन एजेंसियों के बीच प्रभावी समन्वय स्थापित करना, शहरी परिवहन कोष (यूटीएफ) आदि का प्रबंधन करना होता है। समिति आगे यह भी नोट करती है कि केंद्रीय सहायता से शुरु की गई सभी मेट्रो रेल परियोजनाओं के लिए यह अनिवार्य होगा राज्य सरकारों के लिए एक वर्ष के भीतर शहर में यूएमटीए

की स्थापना और संचालन के लिए प्रतिबद्धता देना अनिवार्य है और जिन शहरों में मेट्रो परियोजनाएं पहले से ही लागू हैं, वहां एक साल के भीतर यूएमटीए का गठन किया जाना चाहिए।

समिति को अवगत कराया गया है कि यूएमटीए का गठन बेंगलुरु, कोच्चि, पुणे, चेन्नई, हैदराबाद, लखनऊ, कानपुर और आगरा शहरों में किया गया है। दूसरी ओर, पटना, भोपाल, इंदौर और नागपुर महानगरों के यूएमटीए प्रक्रियाधीन है। हालांकि, यह निराशाजनक है कि दिल्ली मेट्रो, जिसने 2002 में अपना परिचालन शुरू कर दिया था, ने अभी तक यूएमटीए का गठन नहीं किया है। गुजरात (सूरत, इंदौर महानगर), मुंबई, जयपुर और गुरुग्राम (रैपिड मेट्रो) ने भी अभी तक यूएमटीए का गठन नहीं किया है। समिति यह जानकर निराश है कि 4 साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद, 12 राज्यों में से जहां मेट्रो रेल नेटवर्क या तो शुरू हो गया है या निर्माणाधीन है, छह राज्यों अर्थात् राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली, कर्नाटक, गुजरात, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र (केवल मुंबई) और राजस्थान में यूएमटीए का गठन होना बाकी है।

इसलिए, समिति मंत्रालय को उन राज्यों में यूएमटीए की स्थापना करने और प्रोत्साहित करने की सिफारिश करती है जहां इसके समर्थित मेट्रो नेटवर्क बिना किसी और देरी के या तो चालू हैं या निर्माणाधीन हैं।”

2.4 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने संबंधित राज्य सरकारों से यूएमटीए की स्थापना हेतु यथाशीघ्र आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया है, जैसा कि मेट्रो रेल नीति, 2017 में परिकल्पित है।”

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 4)

पारगमन उन्मुख विकास पर राष्ट्रीय नीति के कार्यान्वयन की आवश्यकता

2.5 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार ने 01.05.2017 को राष्ट्रीय टीओडी नीति जारी की है, जिसका उद्देश्य 500-800 मीटर मास ट्रांजिट स्टेशनों के प्रभाव क्षेत्र के भीतर उच्च घनत्व, मिश्रित भूमि उपयोग विकास के साथ नियोजित और टिकाऊ शहरी केंद्रों को बढ़ावा देना है। इस नीति का उद्देश्य शहरों को निजी वाहन आधारित विकास से सरकारी परिवहन उन्मुख विकास में बदलने में सक्षम बनाना है। समिति नोट करती है कि ट्रांजिट परगमन उन्मुख विकास पैदल और गैर-मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) के अनुकूल बुनियादी ढांचे जैसे फुटपाथ और साइकिल ट्रैक बनाकर

ट्रांजिट स्टेशनों की पहुंच को बढ़ाता है, जिससे बड़ी संख्या में लोगों को फायदा होता है, जिससे ट्रांजिट सुविधा की सवारियों में वृद्धि होती है और प्रणाली की आर्थिक और वित्तीय व्यवहार्यता और सुधार होता है। कई शहरों ने मेट्रो रेल और बीआरटीएस जैसे एमआरटीएस विकसित करके अपने परिवहन को मजबूत किया है। समिति महसूस करती है कि राष्ट्रीय टीओडी नीति इन शहरों को इन प्रणालियों का कुशलतापूर्वक उपयोग करने के लिए ये शहर विशिष्ट मेट्रो परियोजनाओं की सवारियों में वृद्धि होगी, बल्कि इससे यातायात की भीड़, प्रदूषण, यात्रियों की यात्रा का समय और शहरवासियों को समग्र स्वास्थ्य लाभ भी कम होगा।

तथापि, समिति इस बात से अप्रसन्न है कि (एक) राज्यों/शहरों नामतः कर्नाटक, तमिलनाडु, बिहार, गुजरात और मुंबई ने अभी तक टीओडी नीति नहीं बनाई है; (दो) दिल्ली, उत्तर प्रदेश, तेलंगाना, पश्चिम बंगाल, राजस्थान, केरल, महाराष्ट्र, नागपुर और पुणे ने केवल टीओडी को अधिसूचित किया है और अब तक किसी ने भी टीओडी विकसित नहीं किया है; और (तीन) वास्तविक पारगमन उन्मुख विकास अब तक किसी भी मेट्रो के साथ नहीं हुआ है। अतः समिति मंत्रालय से राज्य सरकारों को संबंधित राज्यों में मेट्रो स्टेशनों के साथ ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट को लागू करने के लिए प्रोत्साहित करने, मनाने और प्रेरित करने की सिफारिश करती है। समिति आगे मंत्रालय से सिफारिश करती है कि वह प्रत्येक मेट्रो परियोजना को पायलट आधार पर कम से कम एक मेट्रो स्टेशन पर टीओडी लागू करने के लिए राजी करे और उसके बाद लाभ पर निर्माण करे।”

2.6 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल नीति, 2017 में यथा परिकल्पित ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी) के कार्यान्वयन के लिए संबंधित राज्य सरकारों से यथाशीघ्र आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया है।”

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 6)

एफ.ए.एम.ई.-II के तहत कोच्चि वाटर मेट्रो को शामिल करने की आवश्यकता

2.7 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति इस बात से अवगत है कि कोच्चि मेट्रो कोच्चि के आसपास के द्वीपों को जोड़ने और कोच्चि मेट्रो की सवारियों को बढ़ाने के लिए कोच्चि वाटर मेट्रो का निर्माण कर रही है, जिसके लिए वह बैटरी से चलने वाली नावें खरीद रही है। कोच्चि वाटर मेट्रो एक शहरी विद्युत परिवहन प्रणाली है, जो भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा संचालित की जा रही एफ.ए.एम.ई. योजना के उद्देश्यों के साथ पूरी तरह से संरेखित है, और अंतर्देशीय जलयानों को विभिन्न आवश्यकताओं जैसे बीमा, एफ.ए.एम.ई योजना में शामिल करने के लिए वाहनों के तहत वर्गीकृत किया जाता है, जिसे अपनाने से क्षेत्र में विद्युतीय गतिशीलता की तेजी लाएगा।

समिति महसूस करती है कि एफ.ए.एम.ई.-II योजना सब्सिडी के लाभ बैटरी से चलने वाली नावों और कोच्चि वाटर मेट्रो की चार्जिंग अवसंरचना तक बढ़ाया जा सकता है क्योंकि यह एक शहरी विद्युत परिवहन प्रणाली है, जो एफ.ए.एम.ई. योजना के उद्देश्यों के साथ पूरी तरह से संरेखित है। समिति की राय है कि पानी में चलने वाले इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए एफ.ए.एम.ई.-II योजना के लाभों का विस्तार ई-बोटों को अपनाने के लिए उत्प्रेरक के रूप में कार्य कर सकता है और इस तरह प्रदूषण फैलाने वाले डीजल जहाजों पर निर्भरता को कम कर सकता है। समिति को यह भी बताया गया है कि कोच्चि मेट्रो रेल लिमिटेड ने कोच्चि वाटर मेट्रो परिवहन को एफ.ए.एम.ई.-I योजना में शामिल करने के लिए, भारी उद्योग विभाग और भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय को आवेदन प्रस्तुत किया था और यह अभी तक अनुमोदित नहीं हुआ

समिति, कोच्चि मेट्रो के लिए जलग्रहण क्षेत्र के विस्तार में, वाटर मेट्रो के लाभों और परिवहन के प्रदूषण मुक्त साधन को ध्यान में रखते हुए एफ.ए.एम.ई.-II के तहत कोच्चि जल मेट्रो की बैटरी संचालित नौकाओं और चार्जिंग अवसंरचनाओं को शामिल करने के लिए, भारी उद्योग मंत्रालय के साथ तुरंत योजना की पुरजोर सिफारिश करती है।”

2.8 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“कोच्चि मेट्रो ने यह सूचित किया है कि सिफारिश के अनुसार कोच्चि मेट्रो को फेम-II के अंतर्गत शामिल करने के लिए भारी उद्योग मंत्रालय को अनुस्मारक-पत्र भेजा गया है।”

सिफारिश (क्रम सं. 9)
सुदृढ़ फर्स्ट एवं लास्ट माइल कनेक्टिविटी से मेट्रो की राइडरशिप बढ़ेगी

2.9 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति नोट करती है कि मेट्रो रेल नीति, 2017 में यह उपबंधित है कि मेट्रो रेल के प्रत्येक प्रस्ताव में फीडर प्रणालियों के प्रस्ताव शामिल होने चाहिए जो प्रत्येक मेट्रो स्टेशन के जलग्रहण क्षेत्र को कम से कम 5 किलोमीटर तक बढ़ाने में मदद करें। समिति को यह बताया गया है कि प्रस्तावित मेट्रो रेल परियोजनाओं के लिए किसी भी केंद्रीय सहायता का लाभ उठाने के लिए पैदल मार्ग, गैर-मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) बुनियादी ढांचे के माध्यम से अंतिम मील कनेक्टिविटी और पैरा ट्रांजिट मोड के लिए सुविधाओं को शामिल करना जरूरी आवश्यकताएं होंगी। राज्य सरकारों को केंद्रीय वित्त पोषण सहायता प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित मेट्रो रेल के लिए फीडर प्रणाली का प्रावधान करने की जरूरत है।

हालांकि, समिति चिंता व्यक्त करती है कि सभी मेट्रो नेटवर्क में ये सभी फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी सुविधाएं नहीं हैं। समिति इस बात से निराश है कि (एक) लखनऊ मेट्रो में फीडर बस प्रणाली के लिए आधारभूत संरचना नहीं है; (दो) पटना और अहमदाबाद मेट्रो में गैर मोटर चालित परिवहन बुनियादी ढांचे की सुविधा नहीं है, जबकि सूरत मेट्रो ने इसके बारे में जानकारी नहीं दी है; (तीन) पटना और अहमदाबाद महानगरों में पैरा ट्रांजिट मोड की सुविधा नहीं है; (चार) कोच्चि, पटना, अहमदाबाद और कोलकाता मेट्रो में सरकारी बाइक शेयरिंग स्टेशन नहीं हैं अथवा उनकी योजना नहीं है, जबकि पुणे और सूरत मेट्रो ने स्पष्ट उत्तर नहीं दिया है; और, (पांच) लखनऊ, अहमदाबाद और कोलकाता मेट्रो में फीडर बसों के लिए बुनियादी ढांचा नहीं है, जबकि पुणे मेट्रो ने इस पहलू पर विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।

यह खुशी की बात है कि नागपुर और जयपुर चरण-1क मेट्रो में सभी स्टेशनों पर पार्किंग की जगह है, लेकिन समिति इस बात से भी निराश है कि पटना मेट्रो ने किसी भी स्टेशन (कॉरिडोर-दो में एक स्टेशन को छोड़कर) पर पार्किंग की जगह का प्रावधान नहीं किया है। कॉरिडोर एक और दो (एक स्टेशन को छोड़कर) में मेट्रो स्टेशनों पर इस बुनियादी अवसंरचना को उपलब्ध न कराने के लिए कोई विशेष कारण प्रदान नहीं किया गया है, जिसके कारण कई यात्री मेट्रो का विकल्प नहीं चुन सकते हैं।

समिति का मत है कि फर्स्ट एंड लास्ट माइल कनेक्टिविटी की उपस्थिति एक ऐसी चीज है जो मेट्रो नेटवर्क को सही मायने में 'मास ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम' बनाती है और इसे सभी मेट्रो स्टेशनों के लिए अनिवार्य बनाया जाना चाहिए। इसके अलावा, राइडरशिप फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी की उपस्थिति के सीधे आनुपातिक है। फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी के अभाव में, अनुमानित राइडरशिप हासिल नहीं की जा सकती है। इसलिए, समिति यह अनुशंसा करती है कि मंत्रालय को सभी मेट्रो स्टेशनों के लिए पहले और अंतिम मील कनेक्टिविटी के लिए प्रावधान करना अनिवार्य कर सकता है - जहां भी संभव हो परिचालन मेट्रो के लिए और आगामी लोगों के लिए आवश्यक हो। समिति आगे सिफारिश करती है कि आगामी मेट्रो स्टेशनों के लिए तब तक कोई स्वीकृति नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि डीपीआर में फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी का प्रावधान न हो।"

2.10 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों से मेट्रो रेल नीति, 2017 और मंत्रालय द्वारा जारी स्वीकृति आदेशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार मेट्रो स्टेशनों पर प्रथम और अंतिम छोर की कनेक्टिविटी के कार्यान्वयन के लिए जल्द से जल्द सभी आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध किया है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं.10) **किराया निर्धारण समिति का गठन**

2.11 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति नोट करती है कि मेट्रो रेल कारपोरेशनों का किराया मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण (अधिनियम, 2002 की धारा 33 से 37 के अनुसार तय किया जाता है। प्रारंभिक किराया मेट्रो परियोजना द्वारा ही तय किया जाता है, उसके बाद, किराया निर्धारण समिति (एफएफसी) द्वारा तय किए जाते हैं। जिसमें एक अध्यक्ष, जो उच्च न्यायालय का न्यायाधीश रहे हैं और दो अन्य सदस्य जो केंद्र सरकार और राज्य सरकार के द्वारा नामित हो। एफएफसी की सिफारिशें मेट्रो रेल प्रशासन के लिए बाध्यकारी हैं। समिति को यह बताया गया है कि केंद्र सरकार संबंधित राज्य सरकार/मेट्रो रेल कंपनियों से अनुरोध प्राप्त होने के बाद किराया निर्धारण समिति (एफएफसी) के गठन के लिए आवश्यक कार्रवाई करती है। अब तक दिल्ली मेट्रो के लिए चार एफएफसी का गठन किया गया है (अंतिम बार 2016 में) और मुंबई मेट्रो लाइन 1 के लिए दो (आखिरी 2018 में) जबकि बैंगलोर मेट्रो के लिए एफएफसी प्रक्रियाधीन है। अन्य सभी मेट्रो के

लिए, प्रारंभिक किराया लागू है। पूर्वगामी को ध्यान में रखते हुए, समिति सुझाव देती/सिफारिश करती है कि:

(एक) एफएफसी को अधिनियम या उसके तहत बनाए गए विनियमों में निर्दिष्ट अंतराल पर गठित किया जाना चाहिए; तथा,

(दो) मेट्रो चलाने की लागत में जाने वाले सभी प्रासंगिक कारकों को वहनीयता कारक को भी ध्यान में रखते हुए, किराए के निर्धारण में ध्यान में रखा जा सकता है। अन्यथा, समिति का मानना है कि कई यात्री मेट्रो रेल नेटवर्क स्थापित करने के उद्देश्य को विफल करते हुए परिवहन के अन्य साधनों का विकल्प चुन सकते हैं।"

2.12 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"मेट्रो रेलवे (संचालन और रखरखाव) अधिनियम, 2002 की धारा 33 में कहा गया है कि "मेट्रो रेल प्रशासन मेट्रो रेलवे की प्रारंभिक शुरुआत पर किराया निर्धारण समिति की सिफारिशों के बिना इस खंड के तहत किराया तय कर सकता है।" केंद्र सरकार संबंधित राज्य सरकार/मेट्रो रेल कंपनियों से अनुरोध प्राप्त होने पर किराया निर्धारण समिति (एफएफसी) के गठन के लिए आवश्यक कार्रवाई करती है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 11)

पूरे देश में मेट्रो नेटवर्क और अन्य मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम में सिंगल कार्ड के माध्यम से किराए का भुगतान

2.13 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

"समिति सराहना करती है कि 4 मार्च 2019 को, माननीय प्रधान मंत्री ने स्वदेशी रूप से विकसित और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर मान्यता प्राप्त 'वन नेशन वन कार्ड' नेशनल कॉमन मोबिलिटी कार्ड (एनसीएमसी) और स्वचालित किराया संग्रह (एएफसी) गेट- स्वागत का शुभारंभ किया। समिति इस बात से अवगत है कि एनसीएमसी को देश भर में मेट्रो रेल और अन्य परिवहन प्रणालियों द्वारा निर्बाध यात्रा को सक्षम करने के लिए विकसित किया गया है। समिति को अवगत कराया गया है कि यह एक ओपन लूप कार्ड है, जिसका अर्थ है कि ग्राहक एक ही कार्ड का उपयोग विभिन्न माध्यमों से देश भर में यात्रा के लिए कर सकता है और खुदरा खरीदारी के लिए भी इसका उपयोग कर सकता है। समिति को यह भी बताया गया है कि वित्तीय

सेवा विभाग (डीएफएस) ने बैंकों को एनसीएमसी मानकों के अनुरूप सभी नए डेबिट कार्ड जारी करने का निर्देश दिया है, जो मानकीकृत कार्यान्वयन प्रक्रिया के कारण डिजिटल भुगतान की तेजी से तैनाती की अनुमति देने और तेजी से डिजिटल प्रवेश को सक्षम करने की उम्मीद है।

समिति को यह नोट करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि उन्होंने स्वचालित किराया संग्रहण (एएफसी) सिस्टम सॉफ्टवेयर, वैलिडेशन टर्मिनल, मेट्रो गेट, कॉमन मोबिलिटी कार्ड और बैंकिंग सिस्टम के साथ इंटरफेसिंग से युक्त एनसीएमसी इको-सिस्टम को पूरा किया, जिसे सी-डैक द्वारा एमओएचयूए के तत्वावधान में, स्वदेशी रूप से विकसित किया गया था। भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बीईएल) और एनपीसीआई के सहयोग से डीएसी और फ्रांस में ईएमवीको प्रत्यायित एजेंसी द्वारा अंतरराष्ट्रीय मानकों के लिए परीक्षण किया गया है और यदि ट्रांजिट ऑपरेटरों के पास एनसीएमसी अनुपालन प्रणाली है तो इसका उपयोग पूरे देश में पारगमन के लिए किया जा सकता है। समिति को आगे बताया गया है कि इन एनसीएमसी कार्डों को एनसीएमसी के अनुरूप हार्डवेयर प्रदान करके सभी चालू मेट्रो में स्वीकार किया जा सकता है और मेट्रो निगमों को निर्देश जारी किए गए हैं कि वे मौजूदा मेट्रो लाइनों पर पूर्ण इंटरऑपरेबिलिटी में परिवर्तन के लिए कदम उठाएं और एनसीएमसी की पूर्ण इंटरऑपरेबिलिटी सुनिश्चित करें। मेट्रो लाइनें जिन्हें परिचालन शुरू होने के दिन से ही चालू किया जाना बाकी है।

समिति का मत है कि एकल कार्ड के माध्यम से भुगतान विभिन्न शहरों में सरकारी परिवहन के विभिन्न साधनों से लोगों की परेशानी मुक्त और निर्बाध आवाजाही को सक्षम करेगा और यह लोगों को बड़े पैमाने पर परिवहन प्रणालियों की ओर आकर्षित करने में चमत्कार कर सकता है। मेट्रो नेटवर्क में सवारियों की संख्या बढ़ाने के अलावा, यह यातायात की भीड़ और वायु प्रदूषण को भी कम करेगा।

हालांकि, समिति, यह जानकर निराश है कि लगभग दो साल पहले इसकी शुरुआत के बावजूद, कोलकाता, जयपुर, लखनऊ, कानपुर, चेन्नई और गुजरात मेट्रो द्वारा अब तक एनसीएमसी अनुपालन प्रणाली स्थापित नहीं की गई है। इस गति से आगे बढ़ते हुए, पूरे देश के मेट्रो और अन्य मास पारगमन नेटवर्क में एनसीएमसी को पूरी तरह से चालू करना एक दूर की कौड़ी लगता है। समिति यह भी मानती है कि सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और राज्य सरकारों को शामिल किए बिना, पूरे देश में सभी ट्रांजिट नेटवर्क पर एनसीएमसी का संचालन संभव नहीं हो सकता है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय अन्य हितधारकों के साथ समन्वय करके, देश भर में सभी पारगमन नेटवर्कों पर और सभी मेट्रो नेटवर्कों पर तुरंत नेशनल कॉमन मोबिलिटी कार्ड के संचालन के लिए उपयुक्त कदम उठा सकता है।”

2.14 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“यह प्रस्तुत किया जाता है कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो निगमों में विशेष व्यवस्थाओं को समाप्त करने और पूर्ण अंतः क्रियाशीलता को लागू करने के निर्देश पहले ही जारी कर दिए हैं। आगामी मेट्रो के लिए, संचालन शुरू होने के साथ ही एनसीएमसी का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने के निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

इसके अलावा, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने क्रमशः राज्य सड़क परिवहन उपक्रम (एसआरटीयू) और उप-नगरीय रेलवे में चरणबद्ध और समयबद्ध तरीके से एनसीएमसी को लागू करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और रेल मंत्रालय के समक्ष मामला उठाया है।”

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्र.सं. 12)

दिल्ली मेट्रो: किराए से इतर राजस्व को बढ़ाने की आवश्यकता

2.15 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति नोट करती है कि दिल्ली मेट्रो रेल परियोजना वर्तमान में 2015-16, 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में क्रमशः 26.14, 28.00, 25.86, 25.93 और 50.65 लाख की औसतन वास्तविक दैनिक राइडरशिप (एएडीआर) के साथ 285 स्टेशनों वाले लगभग 390 किलोमीटर मेट्रो नेटवर्क का संचालन कर रही है, जिसकी तुलना में इन्हीं वर्षों में ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक औसतन दैनिक राइडरशिप क्रमशः 16.07, 18.59, 16.26, 17.03 और 38.24 लाख है। इस प्रकार, दिल्ली मेट्रो को ब्रेक ईवन प्राप्त करने के लिए आवश्यक औसतन दैनिक यात्रियों की संख्या से अधिक यात्री मिल रहे हैं। समिति आगे नोट करती है कि दिल्ली मेट्रो की वर्ष 2010-11, 2011-12, 2012-13, 2013-14, 2014-15, 2015-16, 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक दैनिक औसत आमदनी क्रमशः 1.39, 1.71, 2.35, 2.71, 3.35, 3.86, 4.39, 5.72, 7.00 और 8.58 करोड़ रु. की तुलना में वास्तविक औसत दैनिक आमदनी क्रमशः 2.57, 3.50, 4.17, 4.51, 4.99, 5.57, 5.97, 8.29, 9.82 और 10.95 करोड़ रुपये है। समिति यह भी नोट करती है कि दिल्ली मेट्रो अपने परिचालन राजस्व से जेआईसीए से लिए गए अपने ऋणों का समय पर भुगतान कर रही है। समिति नोट करती है कि हालांकि, डीएमआरसी परिचालन स्तर पर मुनाफा कमा रही है, लेकिन उसे अभी शुद्ध मुनाफा कमाना बाकी है। समिति ने डीएमआरसी के परिचालन प्रदर्शन की सराहना करते हुए, जिसमें काफी सुधार हुआ है, समिति यह नोट कर चिंतित हैं कि (i) औसत दैनिक कमाई औसत दैनिक आय से अधिक होने, (ii) 2011-12 से

2019-20 तक प्रचालनरत सभी चरणों में औसत दैनिक राइडरशिप में वृद्धि होने, (iii) 2002-03 से किराया संग्रह से आय में निरंतर वृद्धि होने (iv) जेआईसीए को ऋणों का समय पर पुनर्भुगतान होने के बावजूद डीएमआरसी को लगातार शुद्ध घाटा हो रहा है। कंपनी ने दावा किया कि वह उच्च मूल्यहास और परिशोधन खर्चों के कारण घाटे में चल रही है, जिस पर आय, ब्याज और ऋण पर मूलधन की चुकौती का बड़ा हिस्सा खर्च हो जाता है।

समिति इस विचार से सहमत है कि मेट्रो परियोजनाओं के कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन विशुद्ध रूप से आर्थिक कारकों से नहीं किया जा सकता है, क्योंकि ऐसी अवसंरचनात्मक परियोजनाओं से समाज को समग्र रूप से लाभ मिलता है जैसे कि यातायात, प्रदूषण, भीडभाड को कम करना, शहरों में लाखों लोगों को विश्वसनीय, आरामदायक, सुविधाजनक और किफायती परिवहन समाधान की सुविधा प्रदान करना। अतः, समिति का मत है कि स्वयं को वहनीय और लाभदायक बनाने के लिए गैर-किराया राजस्व अर्थात् दीर्घावधि में भूमि का वाणिज्यिक विकास और विज्ञापन राजस्व आदि को बढ़ाने की आवश्यकता है और तदनुसार समिति सिफ़ारिश करती है कि दिल्ली मेट्रो की लाभप्रदता बढ़ाने के लिए गैर-किराया राजस्व सृजन के सभी संभावित रास्ते तलाशे जाने चाहिए।”

2.16 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“डीएमआरसी ने संपत्ति विकास/संपत्ति व्यवसाय के माध्यम से गैर-किराया बॉक्स राजस्व के लिए निम्नलिखित सूचित किया है:

- आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय द्वारा जारी मेट्रो रेल नीति, 2017 द्वारा परियोजनाओं का वित्तीय विश्लेषण करते समय गैर-किराया-बॉक्स राजस्व को शामिल करना अधिदेशित किया गया है।
- संपत्ति विकास के माध्यम से गैर-किराया बॉक्स राजस्व को बढ़ाने के लिए लगातार प्रयास किए जा रहे हैं। चरण-1 के दौरान उच्च गैर-किराया बॉक्स राजस्व प्राप्त किया गया था, जिसका श्रेय आवासीय और वाणिज्यिक विकास के लिए भूमि के भूखंडों को दीर्घकालिक (स्थायी) पट्टे पर देने को दिया जा सकता है।

क) डीएमआरसी विज्ञापन द्वारा और अपने स्टेशनों पर उपलब्ध खाली जगहों और निर्मित दुकानों को पट्टे पर देकर अपने गैर-किराया बॉक्स राजस्व को बढ़ाने के लिए हर संभव प्रयास कर रहा है। आने वाले वर्षों में गैर-किराया बॉक्स राजस्व को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित गतिविधियां संचालित की जा रही हैं/योजना बनाई की जा रही हैं:-

- i. संपूर्ण डीएमआरसी नेटवर्क पर स्टेशनों के अंदर और सार्वजनिक संरचनाओं के बाहर विज्ञापन अधिकारों हेतु लाइसेंस।
- ii. मेट्रो स्टेशनों के को-ब्रांडिंग/सेमी नेमिंग अधिकार प्रदान करना।

- iii. मेट्रो ट्रेनों के अंदर और बाहर विज्ञापन अधिकारों हेतु लाइसेंस।
- iv. मेट्रो स्टेशनों पर उपलब्ध निर्मित/खाली जगहों के लिए दुकानों, कार्यालयों, कियोस्क, एटीएम आदि हेतु लाइसेंस।
- v. दूरसंचार टावरों की स्थापना हेतु और स्टेशनों और सुरंग क्षेत्र में इन-बिल्डिंग समाधानों हेतु लाइसेंस।
- vi. स्वचालित वेंडिंग मशीन (एवीएम) की स्थापना हेतु रिक्त स्थान हेतु लाइसेंस।
- vii. सुरंग भागों के अंदर दोहरी प्रदर्शन सूचना प्रणाली (डीडीआईएस) और डिजिटल विज्ञापन पैनल स्थापित करने की संभावना तलाशना।

ख) डीएमआरसी विभिन्न सरकारी संगठनों और सार्वजनिक उपक्रमों से एकल निविदा और बातचीत के आधार जैसी सरलीकृत औपचारिकताओं के माध्यम से स्टेशनों के को-ब्रांडिंग/सेमी नेमिंग अधिकार लेने हेतु संपर्क/प्रोत्साहित कर रहा है। अब तक, विभिन्न सरकारी संगठनों और सार्वजनिक उपक्रमों को सह-ब्रांडिंग के लिए छह मेट्रो स्टेशन आवंटित किए गए हैं। राज्य सरकारों के कुछ उपक्रम जैसे मेसर्स मध्य प्रदेश लघु उद्योग निगम लिमिटेड, मेसर्स पंजाब एग्री जूस लिमिटेड, मेसर्स हॉर्टिकल्चर प्रोड्यूस मार्केटिंग एंड प्रोसेसिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड और मेसर्स मदर डेयरी (राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड की एक सहायक कंपनी) ने पहले ही मेट्रो स्टेशनों पर अपने कियोस्क/खुदरा दुकानों को स्थापित करने के लिए स्थान लेने में रुचि दिखाई है और इसकी आवंटन प्रक्रिया अंतिम चरण में है।

फीडर सेवाओं के माध्यम से गैर-किराया बॉक्स राजस्व

इस संबंध में, डीएमआरसी व्यावहारिक रूप से यथासंभव अधिक से अधिक मेट्रो स्टेशनों से लास्ट कनेक्टिविटी सेवाएं बढ़ाने का प्रयास कर रहा है। ऐसा करके, डीएमआरसी का मेट्रो सवारियों की संख्या बढ़ाने का इरादा है जिससे सीधे किराया बॉक्स राजस्व में वृद्धि होगी। इसके अलावा, गैर-किराया बॉक्स राजस्व बढ़ाने के लिए बसों में विज्ञापन, एलएमसी सेवा प्रदाताओं के साथ राजस्व साझा करने जैसे राजस्व बढ़ाने के अन्य तरीकों का पता लगाया जा रहा है।”

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश क्र.सं.13

लखनऊ मेट्रो- परियोजना को समय पर पूरा किया जाना

2.17 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति समय सीमा से 36 दिन पहले लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना को पूरा करने और इस प्रकार, किसी भी लागत में वृद्धि से बचने में यूपीएमआरसी के लिए समिति की प्रशंसा को रिकॉर्ड में लाना चाहती है, जो शहरी परिवहन अवसंरचना के क्षेत्र में परियोजनाओं को पूरा करने में एक दुर्लभ उपलब्धि है। यह विशेष रूप से प्रशंसनीय है जब अधिकांश मेट्रो परियोजनाओं में देरी हो रही है और उनकी समय सीमा बढ़ा दी गई है। इस प्रकार, समिति का सुझाव है कि एमओएचयू को सभी निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए

लखनऊ परियोजना को एक 'रोल मॉडल' के रूप में पेश करना चाहिए और इस परियोजना से प्राप्त सीख को परियोजनाओं को क्रियान्वित कर रहे अन्य मेट्रो निगमों के साथ साझा किया जा सकता है।"

2.18 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"समिति के सुझाव से सभी मेट्रो को उपयुक्त रूप से अवगत करा दिया गया है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्र.सं.14) हैदराबाद मेट्रो में व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण का विषय

2.19 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति को अवगत कराया गया है कि हैदराबाद मेट्रो सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में दुनिया की सबसे बड़ी मेट्रो रेल परियोजना है और दुनिया में पहली बार इस आकार की मेट्रो परियोजना के लिए परियोजना लागत का लगभग 90% निजी क्षेत्र द्वारा वित्तपोषित किया गया है। यह परियोजना भारत सरकार की व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (वीजीएफ) योजना के माध्यम से वित्त पोषण के सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल के अंतर्गत तेलंगाना सरकार द्वारा शुरू की गई थी। वास्तविक परियोजना लागत 18,411 करोड़ रुपए थी (भारत सरकार द्वारा जारी 1,204 करोड़ रुपए वीजीएफ और एल एंड टीएमआरएचएल द्वारा 17,207 करोड़ रुपए)। समिति नोट करती है कि हैदराबाद मेट्रो रेल कॉरपोरेशन का किराया और गैर-किराया राजस्व संग्रह, स्थापना के बाद से वित्त वर्ष 2020-21 तक बढ़ रहा था, जब यह कोविड महामारी के कारण कम हो गया था। समिति आगे नोट करती है कि औसतन वास्तविक दैनिक सवारियां बहुत कम रही हैं, उदाहरण के लिए, 2019-20 में 'ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक औसत दैनिक सवारियां' जो कि 19 लाख है, उसकी तुलना में औसत दैनिक सवारियां 2.76 लाख रही हैं।

समिति यह भी नोट करती है कि हैदराबाद मेट्रो को वित्त वर्ष 2020-21 में 1,767 करोड़ रु. और अब तक 3,279 करोड़ रुपये का संचयी नुकसान हुआ है। 13,252 करोड़ रुपये का भारी कर्ज और 9.1% का उच्च ब्याज बोझ (सरकारी परियोजनाओं के लिए -2% के मुकाबले) मुख्य रूप से घाटे में योगदान दे रहे हैं। सालाना करीब 1,200 करोड़ रुपये ब्याज का बोझ आ रहा है।

समिति को यह भी अवगत कराया गया है कि कुल स्वीकृत वीजीएफ अनुदान 1,458 करोड़ रुपये में से केवल 1204 करोड़ रुपये हैदराबाद मेट्रो को जारी किए गए हैं और 254 करोड़ रुपये वीजीएफ को आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा रोक दिया गया है। इस संदर्भ में, डीईए, एमओएफ द्वारा समिति

को अवगत कराया गया है कि हैदराबाद मेट्रो द्वारा वीजीएफ दिशानिर्देशों के उल्लंघन, अर्थात् किराए में संशोधन के कारण शेष राशि जारी नहीं की गई है। हालांकि, समिति को अवगत कराया गया है कि हैदराबाद मेट्रो शुरू में एपी ट्रामवेज अधिनियम के अंतर्गत शुरू हुई थी और बाद में, यह केंद्रीय मेट्रो अधिनियम के अंतर्गत आ गई, जिसमें किराए में संशोधन की अनुमति है। तदनुसार, हैदराबाद मेट्रो ने अपने किराए में संशोधन किया। हैदराबाद मेट्रो ने शेष 254 करोड़ रुपये जारी करने के लिए डीईए, एमओएफ को एक अनुरोध प्रस्तुत किया है जो विचाराधीन है। हैदराबाद मेट्रो को हो रहे भारी नुकसान को देखते हुए, समिति चाहती है कि वीजीएफ मुद्दे को डीईए, एमओएफ द्वारा जल्द से जल्द हल किया जाए।"

2.20 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग ने सूचित किया है कि मामला विचाराधीन है और इसे शीघ्रता से निपटाया जाएगा।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-11
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्र.सं.15)

गैर-किराया राजस्व को उच्चतम सीमा तक ले जाना

2.21 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति इस बात से अवगत है कि गैर-किराया राजस्व विज्ञापन, संपत्ति विकास, नामकरण अधिकार, सह-नामकरण अधिकार, फीडर बसों, परामर्श कार्यों, बाहरी परियोजनाओं आदि जैसे स्रोतों से उत्पन्न होता है। समिति को अवगत कराया गया है कि दिल्ली मेट्रो फेज I, II और III द्वारा किराए से उत्पन्न कुल राजस्व का प्रतिशत 2005-06 में 24.16% से लेकर 2019-20 में 56.95% तक था, कोच्चि मेट्रो ने 2017-18 में अपने राजस्व का 78.14% किरायों से सृजित किया जो 2019-20 में घटकर 60.38% हो गया, गुजरात मेट्रो ने पिछले तीन वर्षों में अपने राजस्व का 97 से 100 प्रतिशत किराए से सृजित किया, हालांकि अभी तक केवल 6.5 किमी रूट का ही परिचालन चालू है, चेन्नई मेट्रो ने किराए से 74.4 से 81.6% सृजित किए, हैदराबाद मेट्रो के किराए घटक से राजस्व 2017-18 में 41% से बढ़कर 2019-20 में 62% हो गया, जबकि लखनऊ मेट्रो ने कोविड वर्ष को छोड़कर किराए से लगभग 73% सृजित किया और मुंबई मेट्रो लाइन 1 ने (कोविड वर्ष को छोड़कर) 2014-15 से अपने राजस्व का 86-89% सृजित किया जो काफी अधिक है। समिति को आगे सूचित किया गया है कि गैर-किराया राजस्व के अंतर्गत, दिल्ली मेट्रो ने संपत्ति

विकास, विज्ञापन, नामकरण अधिकार, संपत्ति व्यवसाय, फीडर बसों, परामर्श कार्यों और बाहरी परियोजनाओं से राजस्व अर्जित किया। समिति यह नोट कर क्षुब्ध है कि अधिकांश मेट्रो के लिए किराया संग्रह से उत्पन्न राजस्व का प्रतिशत काफी अधिक है और गैर-किराया बॉक्स से राजस्व बढ़ाने की आवश्यकता है।

समिति का मत है कि किराया संग्रह से राजस्व का अत्यधिक सृजन सवारियों पर नकारात्मक प्रभाव डाल सकता है और इससे मेट्रो परियोजनाओं को एक वास्तविक जन परिवहन प्रणाली बनने से रोक सकता है और इस प्रकार मेट्रो परियोजनाओं के विकास के पूरे उद्देश्य को विफल कर सकता है। इसलिए, समिति गैर-किराया बॉक्स से राजस्व को अधिकतम करने के सभी संभावित तरीकों का पता लगाने के लिए मेट्रो परियोजनाओं को सहमत करने और प्रभावित करने के लिए मंत्रालय से सिफारिश करती है। समिति यह भी चाहती है कि गैर-किराया बॉक्स के विभिन्न स्रोतों के बारे में जानकारी राजस्व सृजन मंत्रालय के आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म पर भी उपलब्ध कराया जाए ताकि क्रॉस बोर्ड लर्निंग हो। समिति इन मेट्रो से कुल राजस्व में इस तरह के राजस्व के हिस्से सहित दुनिया की प्रमुख मेट्रो द्वारा गैर-किराया बॉक्स राजस्व बढ़ाने के अनुभव से भी अवगत होना चाहती है।"

2.22 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों से गैर-किराया-बॉक्स से राजस्व को अधिक से अधिक बढ़ाने के सभी संभावित तरीकों के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के साथ-साथ आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म पर गैर-किराया बॉक्स राजस्व बढ़ाने के विभिन्न स्रोतों के बारे में जानकारी साझा करने का अनुरोध किया है।

मंत्रालय के पास दुनिया के प्रमुख मेट्रो रेलों द्वारा गैर-किराया बॉक्स राजस्व बढ़ाने से संबंधित कोई डेटा उपलब्ध नहीं है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्र.सं. 16)

मेट्रो परियोजनाओं द्वारा हरित ऊर्जा पहलें

2.23 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति नोट करती है कि कई मेट्रो नेटवर्क जैसे- नागपुर, चेन्नई, हैदराबाद, दिल्ली, लखनऊ, अहमदाबाद, सूरत, कोलकाता, पुणे, भोपाल और इंदौर ऊर्जा संरक्षण उपायों को अपना रहे हैं और सौर

ऊर्जा जैसे ऊर्जा के हरित स्रोतों का विकास कर रहे हैं। यह प्रसन्नता की बात है कि नागपुर मेट्रो ने सौर ऊर्जा के माध्यम से अपनी कुल परिचालन ऊर्जा आवश्यकताओं का 65% पूरा करने की योजना बनाई है, जबकि कोच्चि और पुणे महानगरों ने सौर ऊर्जा के माध्यम से अपनी कुल परिचालन ऊर्जा आवश्यकताओं का 60% पूरा करने की योजना बनाई है। समिति यह देखकर निराश है कि पटना, बेंगलुरु, कानपुर और आगरा मेट्रो ने अपने नेटवर्कों में सौर ऊर्जा सृजन के बारे में जानकारी नहीं दी है। इसी तरह, मुंबई मेट्रो ने लाइन 1 से 12 के सम्बन्ध में विशिष्ट उत्तर प्रदान नहीं किया है। इसमें केवल इतना कहा गया है कि मेट्रो लाइन 3 के विभिन्न कार्यालय भवनों/डिपो में लगभग 2.3 मेगावाट अक्षय ऊर्जा स्थापित है या स्थापित करने का प्रस्ताव है जो मुंबई मेट्रो की 12 लाइनों के आकार के लिए बहुत कम प्रतीत होता है।

इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय को नवीकरणीय ऊर्जा से, विशेष रूप से सौर ऊर्जा से, मेट्रो रेल नेटवर्क द्वारा, उस अधिकतम सीमा तक, जो प्रौद्योगिकी अनुमति देती है, बिजली की अनिवार्य सोर्सिंग को प्रोत्साहित करना चाहिए। समिति यह भी सुझाव देती है कि हरित ऊर्जा उपाय अर्थात् सौर ऊर्जा को अनिवार्य रूप से मेट्रो परियोजनाओं की डीपीआर का हिस्सा बनाया जाना चाहिए और मंत्रालय किसी भी मेट्रो को मंजूरी देने से पहले यह जांच कर सकता है कि इसमें हरित ऊर्जा प्रावधान हैं या नहीं। समिति इस संबंध में उठाए गए कदमों से भी अवगत होना चाहती है।"

2.24 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो से अक्षय ऊर्जा स्रोतों के अधिकतम उपयोग के लिए सभी संभव कदम उठाने का अनुरोध किया है, जैसा कि राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति, 2006 में परिकल्पित किया गया है। इस संबंध में मेट्रो से प्राप्त उत्तर निम्नानुसार हैं:-

क्रमांक	मेट्रो कंपनी	अभ्युक्ति/उत्तर
1.	बेंगलोर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	वर्तमान में, विद्युत आवश्यकताओं को राज्य सरकार के स्वामित्व वाली बेंगलोर विद्युत आपूर्ति कंपनी के माध्यम से पूरा किया जाता है। वितरण कंपनी सौर सहित गैर-पारंपरिक ऊर्जा स्रोतों से भी विद्युत खरीद रही है। ऊर्जा-दक्ष (ग्रीन) पहलों के रूप में, सीएपीईएक्स मॉडल के तहत नए शुरू किए गए रीच-4 एक्सटेंशन सेक्शन के 5 स्टेशनों पर 1.5 एमडब्ल्यूपी का सोलर रूफ टॉप फोटो वोल्टिक सिस्टम स्थापित किया गया है, जिससे

		वर्तमान ऊर्जा टैरिफ पर प्रति वर्ष लगभग 1 करोड़ रुपये की बचत होने की संभावना है।
2.	चेन्नई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	<p>1. अक्षय ऊर्जा- सौर ऊर्जा</p> <p>सीएमआरएल ने अब तक अपने कोयम्बेडु डिपो रूफ टॉप और ग्राउंड लेवल, एलिवेटेड मेट्रो स्टेशनों की छतों, अंडर ग्राउंड मेट्रो स्टेशनों, एनसिलरी बिल्डिंग आदि में 6.4 मेगावाट की सौर ऊर्जा चालू की है, जिसका औसत उत्पादन प्रति दिन 23,000 किलोवाट घंटा है। अब तक 287 लाख किलोवाट घंटा का उत्पादन किया गया है और 24,421,830 टन कार्बन डाइ ऑक्साइड उत्सर्जन को रोका गया है।</p> <p>2. ऊर्जा संरक्षण और प्रौद्योगिकी अवशोषण</p> <p>क) ट्रेन में पुनर्योजी ब्रेकिंग</p> <p>ख) ऊर्जा दक्ष उपकरण और विधियां</p> <p>ग) पीएसडी का प्रावधान</p> <p>घ) भवनों को ऊर्जा-दक्ष (ग्रीन) भवनों की रेटिंग के लिए डिज़ाइन किया गया है।</p> <p>भविष्य में ऊर्जा-दक्ष पहलों (ग्रीन पहल) के लिए कार्य का प्रस्ताव दिया है। सीएमआरएल की परियोजना के आगामी चरण 2 में सौर पैनल और रूफ टॉप सिस्टम स्थापित करने का प्रस्ताव है जैसा परियोजना के चरण 1 में किया गया है।</p> <p>ऊर्जा दक्षता प्राप्त करने के लिए ऊर्जा दक्ष उपकरण विनिर्देश को निविदा चरण में ही शामिल किया जा रहा है। सीएमआरएल चरण 2 ट्रेनों में पुनर्योजी ब्रेकिंग होगी और न्यूनतम बेंचमार्क ऊर्जा दक्षता 48</p>

		किलोवाट प्रति 1000 जीटीकेएम के साथ होगी।
3.	दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>यह उल्लेख किया गया है कि डीएमआरसी दिसंबर 2019 से अक्षय स्रोतों ऊर्जा से अपनी दिन की ऊर्जा आवश्यकताओं का 65% पूरा कर रहा है और रूफ-टॉप सौर संयंत्रों से सौर ऊर्जा का उपयोग करने के प्रयास अगस्त 2014 में ही शुरू कर दिए गए थे।</p> <p>भविष्य में सभी एलिवेटेड स्टेशनों और डिपो पर रूफ-टॉप सोलर प्लांट लगाने की योजना है।</p> <p>समिति द्वारा अक्षय, विशेष रूप से सौर ऊर्जा को अनिवार्य रूप से विद्युत के स्रोत बनाने की सिफारिश सही कदम नहीं हो सकती है, क्योंकि विद्युत ऊर्जा एक मेट्रो प्रणाली की प्रचालन लागत का लगभग 30% है और ओपन एक्सेस के माध्यम से अक्षय ऊर्जा की सोर्सिंग करते समय, मेट्रो संगठन (संगठनों) को कई नियामक मुद्दों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि विद्युत एक समवर्ती सूची विषय है और प्रत्येक राज्य विद्युत नियामक समय-समय पर दिशानिर्देश/आदेश जारी करता है, जो ऐसे विद्युत क्रय समझौतों की वित्तीय व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है।</p>
4.	कोच्चि मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>केएमआरएल द्वारा की गई ऊर्जा-दक्ष पहलें (ग्रीन पहलें) इस प्रकार हैं</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. सौर ऊर्जा उत्पादन (54% ऊर्जा तटस्थता प्राप्त की) 2. वर्षा जल संग्रहण 3. बायोडिग्रेडेबल कचरा प्रबंधन 4. वृक्षारोपण और लेखा परीक्षा 5. वर्टिकल गार्डन और मीडियन सौंदर्यीकरण 6. जैविक सब्जी की खेती
5.	मुंबई मेट्रो रेल	मेट्रो परियोजनाओं द्वारा ऊर्जा-दक्ष पहलों (ग्रीन पहलों) की दिशा में

	<p>कॉर्पोरेशन लिमिटेड</p>	<p>एमएमआरसी में निम्नलिखित पहलों की योजना बनाई जा रही है/क्रियान्वित की जा रही है।</p> <p>अर्थात्, सौर ऊर्जा:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) खुली पहुंच (ओपन एक्सेस) के माध्यम से 50 एमवीए सौर ऊर्जा (एमएमएल-3 की कुल विद्युत आवश्यकता का लगभग 35%) खरीदने की योजना। ii) प्रत्येक आरएसएस और समस्त कवर शेड/ओसीसी में ग्रिड इंटरएक्टिव नेट मीटरिंग के साथ रूफ टॉप सौर पीवी संयंत्र होगा। <p>इसके अलावा, अपनी ऊर्जा-दक्ष प्रतिबद्धताओं का अनुसरण करते हुए, एमएमआरसी ने एमएमआरसी ट्रांजिट ऑफिस बिल्डिंग में रूफटॉप माउंटेड 17.6 केडब्ल्यूपी सौर पीवी संयंत्र स्थापित किया है।</p>
6.	<p>पुणे मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड</p>	<p>पुणे मेट्रो ऊर्जा संरक्षण उपायों को लागू कर रही है और सौर ऊर्जा जैसे ऊर्जा-दक्ष (हरित) स्रोतों को अपना रही है।</p> <p>सभी पुणे मेट्रो स्टेशनों और डिपो पर रूफटॉप सौर ऊर्जा स्थापना के एकीकरण का कार्य प्रगति पर है और पुणे मेट्रो कुल 11 मेगावाटपी सौर संयंत्र स्थापित करने के लिए प्रतिबद्ध है।</p>
7.	<p>जयपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन</p>	<p>जेएमआरसी ने जेएमआरसी फेज-1ए परियोजना के तहत जेएमआरसी डिपो की रूफटॉप पर 100 किलोवाट विद्युत क्षमता वाले सौर पैनल लगाए हैं।</p>
8.	<p>हैदराबाद मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड</p>	<p>हैदराबाद मेट्रो ने अपने डिपो और स्टेशन की रूफटॉप पर 8.35 मेगावाटपी की कैप्टिव सौर क्षमता स्थापित की है। यह हैदराबाद मेट्रो की लगभग 15% ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा करता है।</p>

9.	यूपी मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	लखनऊ मेट्रो में वर्तमान में रूफ टॉप सौर ऊर्जा संयंत्रों के माध्यम से कुल 1.032 मेगावाट विद्युत का उत्पादन किया जा रहा है।
10.	गुजरात मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p><u>अहमदाबाद मेट्रो रेल परियोजना चरण-1 के लिए</u></p> <p>जीएमआरसी ने जीईआरएमआई (गुजरात एनर्जी रिसर्च एंड मैनेजमेंट इंस्टीट्यूट) को सीएपीईएक्स मॉडल के तहत (उपयोगकर्ता संयंत्र का मालिक है) दिनांक 23.02.2019 को एपरेल पार्क डिपो (आरसीसी भवन) में स्थापित 200 किलोवाट क्षमता वाले ग्रिड से जुड़े रूफटॉप सौर ऊर्जा संयंत्र से दोनों डिपो भवनों में सौर ऊर्जा दोहन क्षमता का अध्ययन करने के लिए तीसरे पक्ष के इंजीनियरिंग सलाहकार के रूप में नियुक्त किया था।</p> <p>इसके अलावा, इस वर्ष दोनों डिपो (आरसीसी भवनों) में 406 किलोवाट वाले सौर ऊर्जा संयंत्र क्षमता की स्थापना की योजना है। साथ ही, जीएमआरसी ने गुजरात सरकार से अहमदाबाद के पास उपयुक्त स्थान पर 25 मेगावाट क्षमता के ग्राउन्ड माउंटिड सौर पीवी संयंत्र के विकास के लिए लगभग 100 एकड़ जमीन आवंटित करने का अनुरोध किया है, मामले को राज्य सरकार के सामने रखा गया है।</p>
11	नागपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>नागपुर मेट्रो ने स्टेशन के रूफटॉप, डिपो भवनों, चारदीवारी, अतिरिक्त भूमि आदि पर 10,000 किलोवाटपी सौर पीवी प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया है।</p> <p>4500 किलोवाटपीक सौर पीवी प्रणाली पहले ही स्थापित किए जा चुके हैं और 6000 किलोवाटपीक के लिए निविदा की गई है।</p> <p>राज्य के नेट-मीटरिंग नियमों में प्रतिबंधों के कारण (अधिकतम 1 मेगावाट प्रति उपभोक्ता संख्या) नागपुर मेट्रो को 14 मेगावाटपीक की कुल दोहन क्षमता की स्थापना तक सीमित किया गया है।</p>

		नागपुर मेट्रो रेल परियोजना के मेट्रो स्टेशनों पर यह एकीकृत रूप टॉप, ग्रिड कनेक्टेड सौर ऊर्जा प्रणाली, मेट्रो स्टेशन सुविधाओं, संपत्ति विकास और ईवी चार्जिंग सहित 50% तक ऊर्जा आवश्यकता को पूरा करेगी।
--	--	---

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 17)

मेट्रो परियोजनाओं द्वारा रेस्को मॉडल पर सौर ऊर्जा का विकास

2.25 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति ने नोट किया कि सौर ऊर्जा विकास का रेस्को मॉडल एक शून्य-निवेश मॉडल है जिसमें उपभोक्ता केवल उत्पन्न बिजली के लिए भुगतान करता है, जबकि सौर संयंत्र का स्वामित्व रेस्को डेवलपर के पास होता है। कोई भी व्यक्ति संबंधित संचालन और रखरखाव के मुद्दों के बारे में चिंता किए बिना उत्पन्न होने वाली बिजली का आनंद ले सकता है। बदले में, उसे केवल एक पूर्व निर्धारित मासिक टैरिफ का भुगतान करना होगा जो मौजूदा ग्रिड बिजली टैरिफ से कम है। समिति को अवगत कराया गया है कि नागपुर मेट्रो सर्वाधिक हरित मेट्रो है जिसमें रेस्को पीपीपी मॉडल के तहत शुरू से ही रुफटॉप सौर ऊर्जा के एकीकरण द्वारा 65% ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा किया जा रहा है। कोच्चि मेट्रो ने भी इस मॉडल को अपनाया है।

समिति महसूस करती है कि इस मॉडल को अपनाने से मेट्रो नेटवर्क द्वारा क्षमता निर्माण के लिए मेट्रो पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ के बिना हरित ऊर्जा का उत्पादन सुनिश्चित होगा। यह जलवायु परिवर्तन के लक्ष्यों को पूरा करने के देश के प्रयासों में मदद कर सकता है। इसलिए समिति चाहती है कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय (एमओएचयूए) राज्यों को मेट्रो की छतों, डिपो और अन्य संभावित क्षेत्रों में सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए रेस्को मॉडल अपनाने के लिए प्रोत्साहित करने पर विचार करे।"

2.26 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"यह उल्लेख किया गया है कि अधिकांश महानगरों ने या तो रेस्को मॉडल को अपनाया है या मेट्रो की छतों, डिपो और अन्य संभावित क्षेत्रों में सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए इसे अपनाने के लिए आवश्यक कदम उठा रहे हैं। इस संबंध में महानगरों से प्राप्त उत्तर इस प्रकार हैं:-

क्रमांक	मेट्रो कंपनी	टिप्पणी/उत्तर
1.	बैंगलोर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	<p>1.5 मेगावाट की रूफ टॉप सोलर सिस्टम की मौजूदा स्थापित क्षमता के अलावा, चरण-2 परियोजना के 40 स्टेशनों और चरण-1 परियोजना के 2 डिपो के लिए रेस्को मॉडल के तहत निविदाएं आमंत्रित की गई हैं जो अगले दो वर्षों में चालू हो जाएंगी।</p> <p>अनुमानित सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता लगभग 20 एमडब्ल्यूपी होगी और वर्तमान ऊर्जा शुल्क के संबंध में इस पहल के कारण लगभग 14.81 करोड़ रुपये प्रति वर्ष की बचत होने की उम्मीद है।</p>
2.	चेन्नई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	<p>सीएमआरएल ने रेस्को मॉडल के तहत वर्ष 2016 से 2022 तक एलिवेटेड, भूमिगत स्टेशनों और चरण 1 और चरण 1 एक्सटेंशन कॉरिडोर के डिपो के विभिन्न स्थानों में 6.386 मेगावॉट पी का सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित किया है। अब तक, सौर उत्पादन 287 लाख केडब्ल्यूएच (अप्रैल 2016 से जून 2022 तक) है और सौर ऊर्जा का औसत उत्पादन 23,000 केडब्ल्यूएच प्रति दिन है और लगभग 24,421 टन तक सीओ 2 के उत्सर्जन कम किया गया है। इसके अलावा, सीएमआरएल ने चरण 2 कॉरिडोर में सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने की योजना बनाई है।</p>
3.	दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>डीएमआरसी ने दिसंबर 2019 से अपने रूफ-टॉप सोलर प्लांट के साथ-साथ रीवा अल्ट्रा मेगा सोलर प्रोजेक्ट से सौर ऊर्जा प्राप्त करने के लिए पहले ही रेस्को मॉडल (नो कैपिटल कॉस्ट और नो इनवेस्टमेंट ऑन प्लांट के रख-रखाव) को अपनाया है, ताकि इससे नवीकरणीय करके दिन की 65% ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।</p> <p>दिनांक 30.06.2022 तक, डीएमआरसी ने अपने स्टेशनों और डिपो पर 37 मेगावाट पी के रूफ-टॉप सौर संयंत्रों को चालू कर दिया है, और दिसंबर 2022 तक अपने परिसर में 40 मेगावाटपी और दिसंबर 2022 तक 50 मेगावाटपी हासिल करने की योजना है (नोएडा मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन के लिए डीएमआरसी द्वारा निर्मित नोएडा-ग्रेटर नोएडा लाइन</p>

		पर 10 मेगावाट पी को स्थापित करने के बाद)
4.	कोच्चि मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>केएमआरएल ने मेट्रो स्टेशन की इमारतों और डिपो भवनों की छतों पर 9.9 मेगावाट पी की संस्थापित क्षमता के लिए सौर ऊर्जा परियोजना को संस्थापित और शुरू किया है। रेस्को (नवीकरणीय ऊर्जा सेवा कंपनी) मॉडल के माध्यम से अन्य क्षेत्र। वर्तमान में संयंत्र की उपरोक्त क्षमता के साथ, केएमआरएल 54% ऊर्जा तटस्थता प्राप्त करने में सक्षम है।</p> <p>655 केडब्ल्यूपी की क्षमता वाली एक अतिरिक्त सौर ऊर्जा परियोजना का निष्पादन किया जा रहा है। एक बार परियोजना पूरी हो जाने के बाद, केएमआरएल द्वारा अपनी ऊर्जा तटस्थता को बढ़ाकर 58 प्रतिशत करने की संभावना है।</p>
5.	जयपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	जेएमआरसी सौर ऊर्जा को बढ़ावा देने के लिए सभी स्टेशनों और डिपो और इसी तरह के स्थानों पर रूफटॉप पर सोलर प्लांट लगाने की योजना बना रहा है।
6.	पुणे मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	पुणे मेट्रो ने रूफटॉप सोलर पावर मॉडल के एकीकरण के लिए रेस्को पीपीपी मॉडल को अपनाया है। वर्तमान में, पुणे मेट्रो ने रेस्को मॉडल के तहत स्टेशन की छतों और डिपो पर 5.00 मेगावाट पी सोलर प्लांट इंस्टालेशन प्रदान किया है, जिसमें से 0.5 मेगावाट पी शुरू है और शेष कार्य प्रगति पर है। इसके अलावा, रेस्को मॉडल के तहत 4 मेगावाट पी की संस्थापना के लिए एक डेवलपर के चयन की प्रक्रिया जल्द ही शुरू की जाएगी। इसके अलावा, पीएमआरपी ने 2024-25 तक अपने परिसर में 11 मेगावाट पी सौर संयंत्रों को पूरा करने का लक्ष्य रखा है।
7.	हैदराबाद मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	हैदराबाद मेट्रो ने 8.35 मेगावाट पी कैप्टिव सौर क्षमता स्थापित की है, जो ग्रिड टैरिफ के बराबर टैरिफ पर रेस्को मॉडल पर है। चूंकि हैदराबाद मेट्रो का संचालन एक निजी पार्टी, अर्थात् छूटग्राही एल एंड टीएमआरएचएल द्वारा किया जाता है, इसलिए मौजूदा नियमों के तहत

		भारतीय सौर ऊर्जा निगम (एसईसीआई) द्वारा प्रदान की जा रही सब्सिडी को विस्तारित नहीं किया जाता है।
8.	यूपी मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	लखनऊ मेट्रो में वर्तमान में रेस्को मॉडल में रूफ टॉप सौर ऊर्जा संयंत्रों के माध्यम से कुल 1.032 मेगावाट पॉवर का उत्पादन किया जा रहा है।
9.	गुजरात मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<ul style="list-style-type: none"> • गुजरात राज्य में रेस्को मॉडल की अनुमति नहीं है। • जीएमआरसी ने सीएपीईएक्स मॉडल में अपैरल पार्क डिपो में 200 केडब्ल्यू ग्रिड कनेक्टेड रूफटॉप सोलर पावर प्लांट स्थापित किया है। • इसके अलावा, ग्रिड से जुड़े सौर ऊर्जा संयंत्र की 406 किलोवाट क्षमता की पहचान की गई है और संस्थापना के लिए योजना बनाई गई है।
10.	नागपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	नागपुर मेट्रो रेल परियोजना में सभी सोलर पीवी प्लांट रेस्को (पीपीपी) मोड में स्थापित किए जा रहे हैं, जिसमें 25 साल के लिए सोलर पीवी डेवलपर के साथ पावर परचेज एग्रीमेंट (पीपीए) पर हस्ताक्षर किए गए हैं और महामेट्रो इस प्रकार उत्पन्न ऊर्जा की खरीद कर सकता है। एक पूर्व निर्धारित टैरिफ, जो स्थानीय डिस्कॉम द्वारा पेश किए गए टैरिफ से काफी सस्ता है।

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 19)

'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम'

2.27 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति इससे अवगत है कि 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' (आरबीएस) एक ऊर्जा पुनः प्राप्ति तंत्र है जो अपनी गतिज ऊर्जा को एक रूप में परिवर्तित करके एक चलती वाहन या वस्तु को धीमा कर देता है जिसे या तो तुरंत उपयोग किया जा सकता है या आवश्यकता होने तक संग्रहीत किया जा सकता है। इस तंत्र में, इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन मोटर, ऊर्जा को पुनर्माप्त करने के लिए वाहन की गति का उपयोग करता है जो अन्यथा गर्मी के रूप में ब्रेक डिस्क में विलुप्त हो जाएगा। समिति को सूचित किया गया है कि मेट्रो परियोजनाओं द्वारा 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' को अपनाने के परिणामस्वरूप विद्युत की बचत और उसका पुनः उपयोग हो रहा है। उदाहरण के लिए, एलएंडटी मेट्रो हैदराबाद द्वारा अपनाई गई 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' के परिणामस्वरूप 35% बिजली पुनः उत्पादन और पुनः उपयोग किया जा रहा है। समिति को यह भी अवगत कराया गया है कि सभी मेट्रो रेल परियोजनाएं 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग' का पालन कर रही हैं और सौर पैनलों की स्थापना कर रही हैं, जिससे बिजली की खपत में काफी कमी आ रही है और बिजली पर व्यय में बचत हो रही है। समिति यह नोट कर प्रसन्न है कि विभिन्न परिचालन और निर्माणाधीन मेट्रो रेल परियोजनाओं ने रोलिंग स्टॉक जैसे दिल्ली मेट्रो, नागपुर मेट्रो, पुणे मेट्रो, कोलकाता मेट्रो रेलवे, जयपुर मेट्रो, पटना मेट्रो, लखनऊ मेट्रो, कानपुर मेट्रो, चेन्नई मेट्रो, अहमदाबाद मेट्रो, सूरत मेट्रो, कोच्चि मेट्रो, मुंबई मेट्रो लाइन-1, मुंबई मेट्रो लाइन-3, भोपाल मेट्रो, इंदौर मेट्रो, एनसीआरटीसी आदि में 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' को अपनाया है।

समिति 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय की सराहना करती है जो ऊर्जा की बचत सुनिश्चित करती है जिससे मेट्रो परियोजनाएं अधिक ऊर्जा कुशल हो जाती हैं। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि मेट्रोलाइट परियोजनाओं सहित सभी भावी मेट्रो परियोजनाओं में 'रिजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' को अपनाया जाए।"

2.28 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"विभिन्न परिचालन और निर्माणाधीन मेट्रो रेल परियोजनाओं ने रोलिंग स्टॉक में पुनर्योजी ब्रेकिंग सिस्टम को अपनाया है। समिति की अनुशंसा को नोट किया जाता है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 20)

विचारों तथा अनुभवों को साझा करने के लिए एक मंच की आवश्यकता

2.29 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति को अवगत कराया गया है कि भारत में शहरी रेल परिवहन के सभी पहलुओं में ज्ञान, अनुभव, सूचना, सर्वोत्तम पद्धतियों, नवोन्मेष के संदर्भ में अपने विचारों को साझा करने और सदस्यों के कार्यनिष्पादन में सुधार करने के लिए एक दूसरे से सीखने के लिए भारत में सभी मेट्रो रेल कंपनियों, क्षेत्रीय त्वरित पारगमन प्रणाली (आरआरटीएस)/मोनो रेल संगठन आदि हेतु एक सामान्य मंच प्रदान करने के उद्देश्य से 'इंडियन मेट्रो रेल ऑर्गनाइजेशन सोसाइटी' (आई-मेट्रो) नामक एक केंद्रीकृत संस्थागत तंत्र/प्रणाली है जिसका मुख्यालय नई दिल्ली में स्थित है। समिति को आगे यह भी सूचित किया गया कि वर्तमान में, सचिव (एमओएचयूए) की अध्यक्षता में आई मेट्रो शासी निकाय में विभिन्न मेट्रो रेल संगठनों में 15 सदस्य शामिल हैं। यह मंच सरकार और अन्य हितधारकों के साथ सदस्यों के समन्वय में भी मदद करता है। तथापि, समिति यह नोट करती है कि सबसे पुरानी मेट्रो कोलकाता और पटना मेट्रो अब तक आई-मेट्रो के सदस्य नहीं हैं।

समिति का मत है कि भारत में मेट्रो रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन और संचालन में अनुभवों को साझा करने और विचारों का आदान-प्रदान करने के लिए इस तरह के प्रभावी केंद्रीकृत संस्थागत तंत्र / प्रणाली से मेट्रो को एक दूसरे के अनुभवों से सीखने, समस्याओं पर चर्चा करने और समाधान पर पहुंचने में मदद मिल सकती है। समिति आई-मेट्रो की पहल शुरू करने के लिए मंत्रालय की सहायता करती है। तथापि, समिति को ऐसा लगता है कि आई-मेट्रो को और अधिक मजबूत और प्रभावी प्लेटफॉर्म बनाया जा सकता है। समिति चाहती है कि आई-मेट्रो को पुनर्जीवित किया जाए और महानगरों को इस प्लेटफॉर्म पर विचारों और अनुभवों को साझा करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए और सभी मेट्रो नेटवर्क को इसके दायरे में लाया जाए।"

2.30 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन विचारों और ज्ञान के आदान-प्रदान के लिए आई-मेट्रो प्लेटफॉर्म का उपयोग पहले से ही कर रहे हैं। आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों से शहरी रेल परिवहन के सभी पहलुओं में ज्ञान, अनुभव, सूचना, विचारों, सर्वोत्तम कार्य और नवाचारों को आदान-प्रदान करने और मेट्रो रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन और संचालन में सुधार करने के लिए एक-दूसरे से सीखने का अनुरोध किया है।"

दिनांक 3 अगस्त, 2022]

समिति की टिप्पणियां

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 1.13 देखें)

सिफारिश (क्रम सं. 21)**मेट्रो परियोजनाओं के लिए एक केंद्रीय डेटाबेस की आवश्यकता**

2.31 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"नोट करती है कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय हर वर्ष मेट्रो परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध कराता है, जो 2021-22 में बजट अनुमानों का लगभग 43.1 प्रतिशत और 2022-23 के लिए 31.2 प्रतिशत था। हालांकि, समिति यह नोट कर क्षुब्ध कर है कि मंत्रालय के पास उसके द्वारा वित्त पोषित की गई विभिन्न मेट्रो परियोजनाओं का केंद्रीय डेटाबेस नहीं है। समिति महसूस करती है कि नीति बनाने के दृष्टिकोण से जारी किए गए धन की तुलना में उपयोग की गई राशि, वास्तविक प्रगति, सवारियों की संख्या, आरंभ से अंतिम छोर तक समपर्कता, किराया और गैर-किराया बॉक्स राजस्व, हरित ऊर्जा पहल आदि के बारे में जारी किए गए धन के बारे में डेटा मेट्रोरेल नेटवर्क के कामकाज के विभिन्न पहलुओं पर डेटा युक्त एक केंद्रीकृत डेटाबेस अनिवार्य है। समिति प्रसन्न है कि मंत्रालय ने भी विभिन्न मेट्रो परियोजनाओं के लिए एक केंद्रीकृत डेटाबेस की आवश्यकता पर सहमति व्यक्त की है। अतः समिति चाहती है कि मेट्रो परियोजनाओं के विभिन्न पहलुओं पर एक प्रभावी केंद्रीकृत डेटाबेस जल्द से जल्द बनाए और उसे बनाए रखा जाए। आधार इस तरह से बनाया जा सकता है कि जब कभी मेट्रो रेल नेटवर्क में कोई अपडेट होता है, तो वह केंद्रीय डेटाबेस में परिलक्षित होना चाहिए।"

2.32 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"भारत सरकार द्वारा वित्त पोषित मेट्रो परियोजनाओं सहित विभिन्न शहरी परिवहन परियोजनाओं के लिए एक केंद्रीकृत डेटाबेस आईटी प्लेटफॉर्म विकसित किया जा रहा है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥

दिनांक 3 अगस्त, 2022]

अध्याय तीन

सिफारिशें, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती

सिफारिश (क्रम सं. 2)

संसद के समक्ष वार्षिक प्रतिवेदनों को रखना

3.1 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति नोट करती है कि मेट्रो रेल (संचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002की धारा 13 में यह उपबंध है कि केंद्र सरकार मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त के वार्षिक प्रतिवेदन को संसद की प्रत्येक सभा के समक्ष इसकी प्राप्ति के बाद रखेगी। समिति नोट करती है कि कोलकाता मेट्रो, हैदराबाद मेट्रो और जयपुर मेट्रो को छोड़कर, विभिन्न परिचालन और निर्माणाधीन मेट्रो परियोजनाओं के वार्षिक प्रतिवेदन, संसद की हर एक सभा के समक्ष रखी जा रही है या रखी जाने की तैयारी में हैं। समिति इच्छा व्यक्त करती है कि वर्तमान प्रथा के अनुसार, केंद्र सरकार द्वारा वित्त पोषित सभी परिचालन और निर्माणाधीन महानगरों की वार्षिक रिपोर्ट संसद की दोनों सभाओं में बिना किसी विलंब के समय पर रखी जानी चाहिए।"

3.2 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"संसद के दोनों सदनों में वार्षिक रिपोर्टें रखने के लिए हैदराबाद मेट्रो, जयपुर मेट्रो और रेल मंत्रालय (कोलकाता मेट्रो के लिए) से प्राप्त उत्तर निम्नानुसार हैं:

क्रमांक	मेट्रो कंपनी	उत्तर
1	हैदराबाद मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	चूंकि हैदराबाद मेट्रो रेल परियोजना एक राज्य सरकार परियोजना है, इसलिए इसकी वार्षिक रिपोर्टें राज्य विधानमंडल के दोनों सदनों में रखी जा रही है।
2.	जयपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	जयपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन राज्य सरकार द्वारा वित्त पोषित है।
3	रेल मंत्रालय (कोलकाता मेट्रो)	कोलकाता मेट्रो एक कंपनी नहीं है बल्कि एक सरकारी रेलवे है, इसलिए कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत अपेक्षित वार्षिक रिपोर्ट रखना लागू नहीं है।

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं.7)

जल मार्ग से जुड़े शहरों में वाटर मेट्रो नेटवर्क की स्थापना करने की आवश्यकता

3.3 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति नोट करती है कि कोच्चि वाटर मेट्रो ग्रेटर कोच्चि में 38 घाटों का निर्माण करके 10 द्वीप गावों को जोड़ने, आधुनिक जल परिवहन अवसंरचना के विकास के लिए एक अनूठी परियोजना की परिकल्पना की गई है। वाटर मेट्रो नेटवर्क 76 किमी के मार्ग के लंबाई को कवर करता है जिसमें 38 टर्मिनलों के साथ 78 बैट्री चालित नावें होंगी, जो जेटी, बस टर्मिनलों और मेट्रो नेटवर्क के बीच अंतर-मॉडल कनेक्टिविटी प्रदान करती है। समिति पाती है कि कोच्चि के आस पास के द्वीप के गावों को जोड़ने के अलावा, मेट्रो की सवारियों में वृद्धि और पर्यावरणीय लाभ होने की उम्मीद है। समिति का मत है कि कोच्चि जैसी वाटर मेट्रो में तटीय क्षेत्रों में अंतर्देशीय जल निकायों वाले क्षेत्रों को जनपरिवहन प्रणालियों से जोड़ने की क्षमता है, जिससे आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने के साथ-साथ सामाजिक कल्याण भी सुनिश्चित होता है। इसलिए समिति ने मंत्रालय को संभावना तलाशने और जल नेटवर्क वाले क्षेत्र में ऐसे जल महानगरों के निर्माण को प्रोत्साहित करने का सुझाव दिया है जहां नदियों, नहरों आदि और उन राज्यों को प्रभावित करने के लिए जिनके पास ऐसे जल निकाय हैं।”

3.4 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

शहरी परिवहन, जो शहरी विकास का एक अभिन्न अंग है, राज्य का विषय है। इसलिए, संबंधित राज्य सरकारें जल मेट्रो परियोजनाओं सहित शहरी परिवहन की अवसंरचना को शुरू करने, विकसित करने और वित्त पोषण करने हेतु उत्तरदायी हैं। “

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-11
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

सिफारिश (क्रम सं. 8)

आवश्यक वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप की तुलना में कम वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप: राइडरशिप बढ़ाने का आवश्यकता

3.5 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी :

“समिति के लिए यह निराशाजनक है कि दिल्ली और मुंबई लाइन 1 को छोड़कर, अधिकांश परिचालन वाले महानगर जैसे कि बेंगलुरु मेट्रो, हैदराबाद मेट्रो, लखनऊ मेट्रो, चेन्नई मेट्रो, कोलकाता मेट्रो और कोच्चि मेट्रो में यात्रियों की संख्या कम है। बेंगलुरु मेट्रो की वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (एएडीआर) केवल 2016-17, 2017-18, 2018-19, 2019-20, और 2020-21 में क्रमशः 1.48, 3.40, 4.52, 4.89 और 0.96 लाख थी, जबकि औसत दैनिक राइडरशिप की आवश्यकता थी जो समान वर्षों में क्रमशः 7.65, 10.09, 12.32, 13.19, और 18.54 लाख के ब्रेक ईवन के लिए अपेक्षित है। इस प्रकार से बेंगलुरु मेट्रो लगातार ब्रेकईवन के लिए आवश्यक से कम सवारियां हैं। इसी तरह से हैदराबाद मेट्रो में

वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (ए.ए.डी.आर.) अर्थात 0.67, 1.26, 2.76, और 0.65 लाख केवल, क्रमशः 2017-18, 2018-19, 2019-20 और 2020-21 में बहुत कम है, जबकि इन सभी वर्षों के लिए 19.00 लाख का ब्रेक ईवन इसके लिए आवश्यक औसत दैनिक राइडरशिप है। लखनऊ मेट्रो की वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (ए.ए.डी.आर.) भी केवल 2019-20 और 2020-21 में क्रमशः 0.537 और 0.258 लाख थी, जबकि इन सभी वर्षों हेतु ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक औसत दैनिक राइडरशिप 0.943 लाख थी। इस प्रकार से, लखनऊ मेट्रो में भी ब्रेक ईवन के लिए पर्याप्त सवारियां नहीं हैं। समिति आगे यह नोट करती है कि कोलकाता मेट्रो की वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (ए.ए.डी.आर.) 5.40 से 5.84 लाख थी, जो केवल पूर्व-कोविड समय में ब्रेक ईवन के लिए जरूरी 15 लाख के मुकाबले थी। इस प्रकार से वास्तविक राइडरशिप ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक राइडरशिप का केवल एक तिहाई (लगभग) है। कोच्चि मेट्रो में भी 2017-18, 2018-19, 20-2019 और 2020-21 में क्रमशः 0.35, 0.35, 0.51 और 0.19 लाख की वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (ए.ए.डी.आर.) थी, जबकि ब्रेक ईवन के लिए आवश्यक औसत दैनिक राइडरशिप समान वर्षों में क्रमशः 0.59, 0.40, 0.64 और 1 लाख थी। जयपुर मेट्रो में भी ब्रेक ईवन के लिए अपेक्षित औसत दैनिक राइडरशिप की तुलना में निराशाजनक रूप से कम था। और चेन्नई मेट्रो की वास्तविक औसत दैनिक राइडरशिप (ए.ए.डी.आर.) 10,923, 23,301, 50,312, 92,000 और 45,393 क्रमशः वर्ष 2017-18, 2018-19, 2019-20 और 2020-21 में थी, जबकि ब्रेक ईवन के लिए, अपेक्षित औसत दैनिक राइडरशिप इन सभी वर्षों के लिए 92209, 108694, 204903, 253989 और 433644 है।

छह से सात साल के निरंतर संचालन के बाद भी यात्रियों को ले जाने के लिए पर्याप्त मेट्रो रेल नेटवर्क के निराशाजनक प्रदर्शन से पता चलता है कि एक) दोषपूर्ण डीपीआर, (दो) पहली और आखिरी मील कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए उचित योजना की कमी (तीन) मेट्रो रेल स्टेशनों पर पार्किंग का प्रावधान, (चार) जलग्रहण क्षेत्र आदि को बढ़ाने की आवश्यकता। समिति का मत है कि यदि मेट्रो रेल परियोजनाओं को सही मायने में बड़े पैमाने पर परिवहन माध्यम के रूप में बनाया जाना है और उन्हें स्थायी आधार पर संचालित करना है, तो यात्रियों को निजी वाहनों के उपयोग से दूर किया जाना चाहिए, उसके लिए उन्हें एक आरामदायक, सुविधाजनक, गुणवत्तापूर्ण, वहनीय और विश्वसनीयता आदि के साथ सम्मोहक प्रस्ताव उपलब्ध कराया जाना चाहिए। इसलिए समिति मंत्रालय को निम्नलिखित की सिफारिश करती है:

एक. उपरोक्त सभी महानगरों के लिए अनुमानित सवारियों की संख्या की तुलना में कम सवारियों के कारणों पर विचार-विमर्श करना;

दो. सभी मेट्रो परियोजनाओं की सवारियों की संख्या बढ़ाने के लिए ठोस कदम उठाने और सवारियों की संख्या बढ़ाने के लिए, इस संबंध में, उठाए गए कदमों से समिति को अद्यतन करना; तथा

तीन. यह सुनिश्चित करने के लिए कि मेट्रो के प्रकार (पारंपरिक या मेट्रोलाइट या मेट्रोनियो) के चयन के लिए आधार बनाने वाला राइडरशिप का अनुमान सटीक होना चाहिए और यथासंभव यथार्थवादी होना चाहिए।”

3.6 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए विभिन्न उपाय कर रहे हैं, जैसा कि उनके द्वारा नीचे दिए गए उत्तरों में बताया गया है। कोविड-19 ने पिछले दो वर्षों में मेट्रो प्रणाली के संचालन को भी बुरी तरह प्रभावित किया है। तथापि, मंत्रालय ने मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन से यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए हर संभव प्रयास करने का अनुरोध किया है।

मेट्रो कंपनियों का उतर:

क्र.सं.	मेट्रो कंपनी	टिप्पणी/उत्तर
1.	बैंगलोर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	<p>1) डीपीआर के अनुसार, 2007 में चरण 1 के लिए अनुमानित यात्रियों की संख्या प्रतिदिन 8.20 लाख यात्री,, 2011 में प्रति दिन 10.20 लाख यात्री और 2021 में प्रति दिन 16.10 लाख यात्री थी। जबकि परियोजना के चरण 1 को 2007 में पूर्णकालिक संचालन शुरू करना था, इसने रीच-1 के शुरू होने के साथ 2011 से आंशिक रूप से राजस्व सेवाओं को शुरू किया और परियोजना जून-2017 तक पूरी तरह से चालू हो गई। भूमि अधिग्रहण के मुद्दे, ट्रैफिक डायवर्जन, जल स्तर, सार्वजनिक उपयोगिता सेवाएं, पर्यावरण मंजूरी, पेड़ काटने की मंजूरी, तकनीकी समस्याएं आदि जैसे कारक जो कंपनी के नियंत्रण से बाहर हैं, के कारण परियोजना के कार्यान्वयन में देरी हुई। परिणामस्वरूप, डीपीआर में अनुमानों को प्राप्त नहीं किया जा सका।</p> <p>2017 में चरण 1 के पूर्ण कार्यान्वयन के बाद, प्रति दिन वास्तविक औसत यात्री (बोर्डिंग) वित्त वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमशः 3.40 लाख, 4.52 लाख और 4.89 लाख हो रही हैं।</p> <p>तथापि, इन वर्षों के लिए प्रचालन व्यय को कवर करने के लिए प्रतिदिन ब्रेकईवन बोर्डिंग क्रमशः 2.50 लाख, 3.46 लाख और 4.19 लाख हैं, जबकि वास्तविक बोर्डिंग प्रति दिन ऊपर बताए अनुसार अधिक हैं।</p> <p>वित्त वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान कोविड 19 से प्रदर्शन बुरी</p>

		<p>तरह प्रभावित हुआ। वित्त वर्ष 2022-23 की पहली तिमाही के परिणाम उत्साहजनक रहे हैं, पहले तीन महीनों में औसत बोर्डिंग क्रमशः 3.65 लाख, 4.07 लाख और 4.61 लाख प्रति दिन दर्ज की गई।</p> <p>2) यात्रियों की संख्या में सुधार के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं, जिससे राजस्व में सुधार होगा।</p> <ul style="list-style-type: none"> i) मोपेड, इलेक्ट्रिक बाइक और साइकिल सेवाओं के माध्यम से कनेक्टिविटी की सुविधा के लिए बीएमटीसी के साथ समन्वय में अंतिम छोर कनेक्टिविटी में सुधार हुआ है। ii) अधिकांश स्टेशनों में पार्किंग की सुविधा उपलब्ध है iii) कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के लिए कुछ महत्वपूर्ण स्टेशनों पर बस बे उपलब्ध कराए गए हैं। iv) भारतीय रेलवे स्टेशनों और राज्य बस स्टेशनों के नजदीक मेट्रो स्टेशनों पर रोड ओवर ब्रिज बनाए गए हैं। v) यात्रियों को आकर्षित करने के लिए मेट्रो ट्रेनें 99.5% से अधिक समय की पाबंदी के साथ चलाई जाती हैं vi) स्मार्ट कार्ड को टॉप-अप करने के लिए यात्रियों के लिए डिजिटल मोड पेश किया गया। तथापि, यात्री नम्मा मेट्रो मोबाइल ऐप, पेटीएम, फोनपे, अमेज़ॉन पे और बीएमआरसीएल वैबसाइट के माध्यम से कार्ड रिचार्ज कर सकते हैं। vii) यात्रियों को आकर्षित करने के लिए स्मार्ट कार्ड पर 5% और समूह टिकट पर 10% की छूट के साथ यात्रा रियायतें प्रदान की जाती हैं। viii) बंगलौर के पर्यटकों और अल्प प्रवास के आगंतुकों को आकर्षित करने और उनकी सुविधा के लिए एक दिन, तीन और पांच दिन के पास बनाए जाते हैं। <p>3) भविष्य में डीपीआर तैयार करने में सवारियों के यथोचित सटीक आकलन के संबंध में समिति की सिफारिश को ध्यान में रखा जाएगा।</p>
2.	चेन्नई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	<p>सीएमआरएल के चरण-1 स्टेशनों को 2015 से चरणों में चालू किया गया है और प्रति दिन लगभग 12,000 यात्रियों के साथ शुरू किया गया है और 2019 तक अपने 45 किलोमीटर को पूरा कर लिया है और प्रति दिन लगभग 1 लाख यात्री पहुंच गया है। चरण-1 से आगे 9 किमी तक 9 मेट्रो स्टेशनों को कवर करते हुए और वर्तमान में प्रति दिन लगभग 1.8 लाख यात्रियों तक पहुंच गया।</p> <p>तथापि, डीपीआर में मानी गई अनुमानित यात्रियों की तुलना में यह कम थी।</p> <p>इस बीच, कोविड-19 महामारी, लॉकडाउन, यात्रा पर प्रतिबंध, सामाजिक दूरी के मानदंडों आदि के कारण, वित्त वर्ष 2020-21 और वित्त वर्ष 2021-22 में यात्रियों की संख्या बुरी तरह प्रभावित हुई है। यात्रा</p>

		<p>मानदंडों/कोविड प्रोटोकॉल आदि में छूट के बाद यात्रियों की संख्या बढ़ना शुरू हो गई है और प्रति दिन लगभग 1.8 लाख औसत तक पहुंच गई है। यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए प्रथम और अंतिम छोर कनेक्टिविटी में सुधार के प्रयास किए जा रहे हैं। साथ ही यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए विभिन्न प्रचार कार्यक्रमों की योजना बनाई जा रही है।</p>
3.	कोच्चि मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>केएमआरएल द्वारा यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए किए गए उपाय इस प्रकार हैं</p> <ul style="list-style-type: none"> • गैर व्यस्त घंटों के लिए फ्लेक्सी किराया कार्यान्वयन (06:00 -08: 00 बजे और 20:00 बजे से 23:00 बजे तक।) • रियायती पास की शुरूआत: स्टूडेंट दैनिक पास, स्टूडेंट मासिक पास, कोविड यौद्धा, सप्ताहिक पास, मासिक पास। • रियायती टिकट: स्काउट, गाइड, एनएसएस के लिए 50% की छूट, मानसिक रूप से विकलांगों के लिए शून्य मूल्य टिकट और साथ में आने वाले व्यक्ति को 50% की छूट, वृद्ध व्यक्ति को शून्य मूल्य टिकट (70 वर्ष और 70 से अधिक और साथ आने वाले व्यक्ति को 50% की छूट)। • कोच्चि मेट्रो व्हाट्स ऐप बॉट: विभिन्न रचनात्मक यात्रा प्रस्ताव और वीडियो विकसित करके एंव उनको ट्रेनों और स्टेशन के अंदर दर्शाया गया। स्कूल, कॉलेज, संस्थान, कॉर्पोरेट्स का दौरा किए। साइकिल रैली का आयोजन किया। ब्रांड एंबेसडर अवधारणा लागू की गई।
4 .	जयपुर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>(i) अनुमानित यात्रियों की तुलना में कम यात्री होने का मुख्य कारण 12 किलोमीटर का छोटा प्रचालन खंड होना है। डीपीआर के अनुसार, जयपुर मेट्रो की अपेक्षित यात्री संख्या चरण-1 और चरण -2 के संचालन पर आधारित है। चरण-1 ए का वाणिज्यिक संचालन 03.06.2015 को शुरू हुआ और चरण-1 बी 23.09.2020 को देर से शुरू हुआ। वर्तमान परिदृश्य में, अनुमानित यात्री संख्या की तुलना में यात्रियों का आंकलन करना संभव नहीं है क्योंकि चरण -2 अभी पूरा नहीं हुआ है। भविष्य में विस्तार से यात्रियों की संख्या बढ़ेगी।</p> <p>(ii) जयपुर मेट्रो 99.88 प्रतिशत समयपालन के साथ जयपुर शहर में मास</p>

		<p>रैपिड ट्रांजिट सिस्टम की सुविधा प्रदान कर रही है। जयपुर के सभी मेट्रो स्टेशनों में पार्किंग की सुविधा है। जयपुर मेट्रो ने अपने यात्रियों के लिए जहां भी संभव हो, फर्स्ट/ लास्ट माइल कनेक्टिविटी के लिए फीडर सर्विस शुरू की है।</p> <p>(iii) भविष्य में अनुपालन के लिए नोट किया गया।</p>
5.	यूपी मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>i. लखनऊ मेट्रो को 06.09.2017 को 8.9 किमी के छोटे प्राथमिकता वाले खंड में चालू किया गया था। तथापि लखनऊ मेट्रो के 23 कि.मी (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर) का पूरा कॉरिडोर 09.03.2019 को चालू हो गया था।</p> <ul style="list-style-type: none"> • 09.03.2019 से कोविड-19 महामारी से पहले लखनऊ मेट्रो में प्रतिदिन औसतन 54250 यात्रियों ने यात्रा की। इस दौरान अधिकतम दैनिक यात्रियों की संख्या 71586 रही। • पहली और दूसरी कोविड वेव के दौरान लखनऊ मेट्रो का परिचालन करीब सात महीने तक बंद रहा। • कोविड-19 की पहली वेव के बाद, लखनऊ मेट्रो में प्रतिदिन औसतन 22323 यात्रियों ने यात्रा की। • कोविड-19 की दूसरी लहर के बाद दिसंबर के महीने में, लखनऊ मेट्रो में प्रतिदिन औसतन 54192 यात्रियों ने यात्रा की। • कोविड-19 के बाद, अधिकतम दैनिक यात्रियों की संख्या 69406 रही हैं। • कोविड-19 महामारी की पहली और दूसरी लहर के दौरान मेट्रो संचालन पूरी तरह से बंद रहा। अन्य महानगरों की तरह, प्रचालन फिर से शुरू होने के बाद यात्रियों की संख्या में कमी आई। तथापि, अन्य महानगरों की तुलना में लखनऊ मेट्रो में यात्रियों की संख्या में सबसे तेज वृद्धि हुई। <p>यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए उठाए गए कदमों में निम्न शामिल हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> • मेट्रो सरेखण के समानांतर कुछ सिटी बस मार्गों को जिला प्रशासन द्वारा युक्तिसंगत बनाया गया है। • जिला प्रशासन द्वारा ऑटो आदि के मार्गों को युक्तिसंगत और प्रतिबंधित/नियंत्रित करने से मेट्रो की सवारियों में वृद्धि होगी। इस संबंध में राज्य सरकार के समन्वय से कार्रवाई की जा रही है। • मेट्रो स्टेशनों पर अंतिम छोर कनेक्टिविटी मुहैया कराने के लिए टू व्हीलर और टैक्सी सर्विस के साथ संझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।

6.	गुजरात मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>वर्तमान में अहमदाबाद मेट्रो रेल चरण-1 के 32 में से केवल 06 स्टेशन चालू हैं;संचालन के तहत पहुंच शहर के एक छोर तक ही है और शहर के प्रमुख स्थान से नहीं जुड़ी है। इस कारण से यात्रियों की संख्या कम है।</p> <p>एक बार चरण-1 पूरी तरह से चालू हो जाने के बाद, यात्रियों की संख्या बढ़ने की संभावना है। चरण पूरी तरह से चालू होने के बाद यात्रियों की संख्या बढ़ाने के भी प्रयास किए जाएंगे।</p>
7.	पुणे मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन	<p>12 कि.मी. प्राथमिकता वाले खंड जो कॉरिडोर-1 (पीसीएमसी-स्वारगेट) और कॉरिडोर 2 (वनाज़-रामवाड़ी) का हिस्सा है, 6 मार्च, 2022 से चालू हैं और बाकी कॉरिडोर कार्यान्वयन के अधीन है और मार्च 2023 तक पूरी तरह से चालू होने की उम्मीद है। पुणे मेट्रो ने यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. प्रभावी जनसंपर्क के माध्यम से 'पुणे मेट्रो मोबाइल ऐप डाउनलोड करने' पर अधिक जोर दिया जाना चाहिए। मोबाइल ऐप डाउनलोड करने पर 'फर्स्ट राइड' पर 50% की छूट दी जानी चाहिए। इस ऑफर का लाभ उठाने के लिए मोबाइल ऐप को टीओएम से डाउनलोड किया जाना चाहिए। 2. पीआर-सोशल मीडिया हैंडल, प्रिंट और रेडियो (एफएम) के माध्यम से अधिक प्रचार और जागरूकता अभियान चलाया जाना चाहिए ताकि 'सेलिब्रेशन ऑन व्हील' को बढ़ावा दिया जा सके जिससे नागरिकों को ट्रेन में अनुभवात्मक समारोहों के लिए बड़ी संख्या में आने के लिए प्रेरित किया जा सके। 3. फीडर सेवाओं पर स्टेशनों पर दृश्यता में वृद्धि- स्टेशनों पर ओन-बोर्ड घोषणाएं और प्लेटफॉर्म स्तर पर कुछ स्टैंडी और बैनर भी होने चाहिये। 4. शैक्षिक संस्थानों के लिए अधिक 'मेट्रो संवाद' और 'शैक्षिक यात्राएं'। 5. ट्रेनों में ओन-बोर्ड साइकिल के उपयोग की अनुमति। 6. कॉरपोरेट्स, कारखानों, औद्योगिक क्षेत्रों और शैक्षिक संस्थानों के लिए एकीकृत कर्मचारी और स्कूल गतिशीलता शुरू की गई। 7. मेट्रो की सवारी के साथ एकीकृत सिटी टूर के लिए सप्ताह के अंत और सार्वजनिक छुट्टियों पर एमटीडीसी के साथ एकीकृत पर्यटन यात्रा करना। 8. एकीकृत हवाई अड्डा शटल सेवाएं। 9. एकीकृत कैब सेवाएं एंड टैक्सी प्रचालक (मुंबई-पुणे)।

"[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-II

दिनांक 3 अगस्त, 2022]

अध्याय चार

सिफारिशों, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं

सिफारिश क्रम सं. 5

कम पूंजी गहन मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो नेटवर्क को अपनाना

4.1 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति नोट करती है कि मेट्रो परियोजनाओं में काफी पूंजी की आवश्यकता होती है जिससे आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के 2021-22 में कुल बजट अनुमान का लगभग 43 प्रतिशत है। समिति को आगे यह बताया गया है कि मेट्रो परियोजनाओं के निर्माण की प्रति किलोमीटर लागत एलिवेटेड मेट्रो के लिए 37 करोड़ रुपये से 220 करोड़ रु., भूमिगत मेट्रो के लिए 100 करोड़ से 1126 करोड़ रुपए और 84 से 122 करोड़ रु. एट ग्रेड मेट्रो के लिए है। इसके विपरीत, मेट्रोलाइट का निर्माण मेट्रो ट्रेन की 40% लागत पर किया जा सकता है, जबकि मेट्रोनियो (टायर मेट्रो) का निर्माण मेट्रो की लागत के 25% पर किया जा सकता है। मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो के लिए मानक भी मंत्रालय द्वारा क्रमशः जुलाई 2019 और नवंबर, 2020 में जारी किए गए हैं। वे एक पारंपरिक मेट्रो प्रणाली की तरह आरामदायक, सुविधाजनक, सुरक्षा, समय पालन, विश्वसनीयता और पर्यावरण-मित्रता के मामले में एक समान अनुभव और यात्रा में आसानी प्रदान करेंगे। दोनों कम सवारी वाले छोटे शहरों के लिए उपयुक्त हैं जो रेल-आधारित जन परिवहन प्रणाली के लिए इच्छुक हैं और उच्च क्षमता वाली मेट्रो रेल प्रणाली के लिए फीडर के रूप में भी उपयोग किए जा सकते हैं। वे अपनी बहुत कम पूंजी, संचालन और रखरखाव लागत के कारण अधिक व्यवहार्य और टिकाऊ हैं। इससे न केवल छोटे शहरों में भीड़ कम होगी बल्कि प्रदूषण भी कम होगा।

इसलिए, समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि रेल-आधारित जन परिवहन प्रणाली के इच्छुक छोटे शहरों में मेट्रोलाइट और मेट्रोनियो, जहां भी संभव हो को बढ़ावा दें तथा प्रोत्साहित करें। उच्च क्षमता वाले मेट्रो सिस्टम के लिए फीडर के रूप में समिति मेट्रोलाइट और मेट्रो नियो सिस्टम को अपनाने के लिए तैयार करने/प्रोत्साहित करने के लिए किए गए विशिष्ट उपायों के बारे में भी बताना चाहती है।"

4.2 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"शहरी परिवहन, जो शहरी विकास का एक अभिन्न अंग है, राज्य का विषय है। अतः, संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम सहित शहरी परिवहन अवसंरचना को आरंभ करने और विकसित करने के लिए उत्तरदायी हैं। केंद्र सरकार प्रस्ताव की व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर शहरों या शहरी समूहों में ऐसी परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता पर विचार

करती है, जब कभी संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा प्रस्तुत किया जाता है। आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने पहले ही मेट्रो लाइट और मेट्रो नियो सिस्टम के लिए मानक जारी कर दिए हैं। मेट्रो रेल/मेट्रोलाइट/मेट्रो नियो का चयन डीपीआर चरण के दौरान किए गए यातायात अध्ययन के अनुसार किया जाता है। उत्तर प्रदेश सरकार और जम्मू और कश्मीर संघ राज्य क्षेत्र ने पहले ही क्रमशः गोरखपुर और श्रीनगर/जम्मू के लिए मेट्रोलाइट प्रणाली का प्रस्ताव दिया है। इसी प्रकार से, महाराष्ट्र सरकार और उत्तराखंड सरकार ने पहले ही क्रमशः नासिक और देहरादून में मेट्रो नियो प्रणाली का प्रस्ताव दिया है। "

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-॥
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

समिति की टिप्पणियां

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 1.7 देखें)

सिफारिश (क्रम सं.18)

कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण

4.3 समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में निम्नवत सिफारिश की थी:

"समिति इस बात से अवगत है कि कार्बन क्रेडिट एक व्यापार योग्य परमिट या प्रमाण पत्र है जो धारक को एक टन कार्बन डाइऑक्साइड या किसी अन्य ग्रीनहाउस गैस के समकक्ष उत्सर्जन को क्रेडिट करने का अधिकार प्रदान करता है - यह अनिवार्य रूप से ऐसी गैसों के उत्पादकों के लिए एक ऑफसेट है। कई मेट्रो परियोजनाओं ने ग्रीन हाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन के लिए दो प्लेटफार्मों अर्थात यूएनएफसीसीसी के अधीन स्वच्छ विकास तंत्र (सीडीएम) और उत्सर्जन में कमी को प्रदर्शित करने के लिए स्वर्ण मानक रजिस्ट्री (जीएस) के तहत पंजीकरण/आवेदन किया है। समिति को अवगत कराया गया है कि दिल्ली मेट्रो ने सीडीएम और जीएस परियोजनाओं से 4.4 मिलियन कार्बन क्रेडिट अर्जित किए हैं, कोच्चि और लखनऊ मेट्रो ने बताया है कि कार्बन क्रेडिट के लिए उनका पंजीकरण प्रक्रियाधीन है, जबकि नागपुर मेट्रो परियोजना के शुरू होने के बाद इसके लिए आवेदन करेगी, दूसरी ओर, भोपाल और इंदौर मेट्रो ने सूचित किया है कि उनके स्टेशनों और डिपो को इंडिया ग्रीन बिल्डिंग काउंसिल (आईजीबीसी) प्लेटिनम रेटिंग के लिए योजनाबद्ध/डिज़ाइन किया जा रहा है, जिससे उचित समय पर कार्बन क्रेडिट हो सके। हैदराबाद, कानपुर और आगरा मेट्रो ने कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण नहीं कराया है। अहमदाबाद, सूरत, पटना, बेंगलुरु, जयपुर और कोलकाता मेट्रो ने कार्बन क्रेडिट के संबंध में कोई जानकारी नहीं दी है। दूसरी ओर पुणे और मुंबई मेट्रो ने केवल यह सूचित किया है कि उनकी परियोजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है और नवीकरणीय ऊर्जा से बिजली की आवश्यकताओं को पूरा करने के मुद्दे पर उन्होंने

कोई उत्तर नहीं दिया है। चूंकि कई महानगर अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए काफी हद तक अक्षय ऊर्जा का उपयोग कर रहे हैं या उपयोग करने की योजना बना रहे हैं, समिति महसूस करती है कि यह सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है कि ये सभी मेट्रो रेल नेटवर्क कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकृत हों ताकि वे पर्यावरण अनुकूल होने के लिए लाभ अर्जित कर सकें। हालांकि, मंत्रालय ने सूचित किया है कि मेट्रो नेटवर्क के लिए कार्बन क्रेडिट हेतु पंजीकरण करना वांछनीय है न कि अधिदेश। शायद यही वजह है कि कई मेट्रो नेटवर्क ने अभी तक इसके लिए रजिस्ट्रेशन नहीं कराया है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय सभी मेट्रो रेल परियोजनाओं पर इसके लिए जोर डाले और यह सुनिश्चित करे कि वे कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण करें। समिति का विचार है कि मेट्रो रेल नेटवर्क के लिए कार्बन क्रेडिट हेतु पंजीकरण कराना अनिवार्य किया जा सकता है।"

4.4 मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय ने मेट्रो रेल निगमों, जिन्होंने अभी तक कार्बन क्रेडिट के लिए पंजीकरण नहीं कराया है, से पंजीकरण के आर्थिक लाभों का पता लगाने का अनुरोध किया है।"

[आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय का. ज्ञा. सं. जी-20011/2/2020-यूटी-11
दिनांक 3 अगस्त, 2022]

समिति की टिप्पणियां

(कृपया प्रतिवेदन के अध्याय एक का पैरा 1.10 देखें)

अध्याय पांच

सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं

-शून्य-

नई दिल्ली;
16 दिसंबर, 2022
25 अग्राहायण, 1944 (शक)

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन'
सभापति,
आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति

आवास और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति
शुक्रवार, 16 दिसंबर, 2022 को आयोजित आवास और शहरी मामलों की स्थायी समिति की चौथी बैठक का कार्यवृत्त

समिति की बैठक समिति कक्ष - 'D', भूतल, संसदीय सौध, नई दिल्ली में 1530 बजे से 1630 बजे तक हुई।

उपस्थित

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह - अध्यक्ष

सदस्य

लोक सभा

2. श्री सुनील कुमार सोनी
3. श्री बेनी बेहानन
4. श्री सैयद इम्तियाज जलील
5. श्री हसनैन मसूदी

राज्य सभा

6. डॉ. कल्पना सैनी
7. श्री रामचंद्र जांगड़ा
8. श्री कुमार केतकर
9. श्री आर. गिरिराजन
10. श्रीमती जेबी माथेर हिशाम
11. डॉ. के. लक्ष्मण
12. श्री एस. निरंजन रेड्डी
13. श्री संजय सिंह

सचिवालय

1. श्री वी के त्रिपाठी -संयुक्त सचिव
2. सुश्री अर्चना पठानिया -निदेशक
3. सुश्री स्वाति परवाल -उप सचिव

2. प्रारंभ में, माननीय अध्यक्ष ने आवास और शहरी मामलों की स्थायी समिति के सदस्यों का समिति की बैठक में स्वागत किया और उसके बाद, *****

3. इसके बाद समिति ने सरकार द्वारा तेरहवीं रिपोर्ट (17 वीं लोकसभा) पर की गई कार्यवाही पर आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय से संबंधित 'मेट्रो रेल परियोजनाओं का कार्यान्वयन - एक मूल्यांकन' विषय पर चर्चा किया और बिना किसी संशोधन के मसौदा रिपोर्ट को अपनाया।

इसके बाद कमेटी स्थगित हो गई।

[प्रस्तावना का पैरा 4 देखें]

आवासन और शहरी कार्य संबंधी स्थायी समिति (सत्रहवीं लोक सभा) के तेरहवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण

(एक)	सिफारिशों की कुल संख्या	21
(दो)	सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है : सिफारिश सं. 1, 3, 4, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20 और 21	16 (76.19%)
	कुल का प्रतिशत	
(तीन)	सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती सिफारिश सं. 2, 7, 8	03
	कुल का प्रतिशत	(14.28 %)
(चार)	सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में सरकार के उत्तर समिति ने स्वीकार नहीं किये हैं सिफारिश सं. 5, 18	02
	कुल का प्रतिशत	(9.52 %)
(पांच)	सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं सिफारिश सं. शून्य	शून्य
	कुल का प्रतिशत	(00.00%)