

अध्याय V: सीमा सड़क संगठन

5.1 एक बहुउद्देशीय हॉल के निर्माण के लिए धन का अनधिकृत उपयोग।

महानिदेशक सीमा सड़क ने दो भंडारण आवास के निर्माण के लिए ₹ 0.90 करोड़ मूल्य के दो कार्य संस्वीकृत किए। ये फण्ड वास्तव में 1556 वर्गमीटर के एक क्षेत्र का एक बहुउद्देशीय हॉल बनाने के लिए उपयोग किये गये जिससे भंडारण आवास बनाने का उद्देश्य ही खत्म हो गया।

सीमा सड़क विनियमन के नियम 566 (सी) के अनुसार धनराशि को उन अधिकृत वस्तुओं के कार्यों पर ही खर्च किया जाना चाहिए जिसके लिए आबंटित किया गया है। परन्तु मुख्य अभियंता (परियोजना) बीकन (सीई)ने ₹ 0.93 करोड़ की धनराशि का उपयोग जिस कार्य के लिए धन आबंटित किया गया था न करके इसे अन्य उद्देश्य के लिए किया।

सीमा सड़क विकास बोर्ड (बी आर डी बी) नई दिल्ली ने अगस्त 2008 में श्रीनगर में मुख्यालय मुख्य अभियंता (परियोजना) बीकन (सी ई) परिसर में ₹ 0.88 करोड़ की अनुमानित लागत के इनडोर खेल और सेमिनारों के लिए 489 वर्ग मीटर क्षेत्र के एक बहुउद्देशीय हॉल के निर्माण के लिए मंजूरी दी। अप्रैल 2009 में, सी ई के तहत एक कार्य बल⁶² ने 1500 वर्गमीटर क्षेत्र का बहुउद्देशीय हॉल डिजाइन करने के लिए एक परामर्श फर्म को नियुक्त किया। मार्च 2009 और जुलाई 2010 में महानिदेशक सीमा सड़क (डी जी बी आर) ने क्रमशः ₹ 0.42 करोड़ और ₹ 0.48 करोड़ की अनुमानित लागत पर सीई के अधीन दो कार्य बलों⁶³ प्रत्येक के लिए 505.30 वर्गमीटर क्षेत्र के दो भण्डारण आवास मंजूर किए। भण्डारण आवास के निर्माण की योजना मुख्यालय में सी ई परिसर में बहुउद्देशीय हॉल के बगल में की गई। समापन रिपोर्ट के पार्ट 'ए' और 'बी' के अनुसार सभी तीनों कार्यों को ₹ 1.88 करोड़⁶⁴ के व्यय के साथ जून 2010 और जनवरी 2011 के बीच कार्य बलों के द्वारा पूरा किया गया।

तीनों कार्यों से संबंधित दस्तावेजों की लेखापरीक्षा जांच (अगस्त 2012) में पाया गया कि सीमा सड़क विनियमों⁶⁵ का उल्लंघन करके तीनों कार्यों को मिलाकर 1556 वर्गमीटर क्षेत्र का एक बड़ा बहुउद्देशीय हॉल का निर्माण कर दिया गया।

मुख्यालय 32 बी आर टी एफ (अक्टूबर 2012) लेखापरीक्षा निष्कर्षों से सहमत हुए और कहा कि भण्डारण आवास के निर्माण के लिए निर्धारित ₹ 0.93 करोड़⁶⁶ की कुल धनराशि वास्तव में अगस्त 2008 में बी आर डी बी द्वारा मंजूर 489 वर्गमीटर के क्षेत्र के एक बहुउद्देशीय हॉल की तुलना में बड़े क्षेत्र के एक बहुउद्देशीय हॉल को पूरा करने के लिए इस्तेमाल की गई। बड़े बहुउद्देशीय हॉल के निर्माण को अत्यधिक ठण्ड और उग्रवाद के आधार पर उचित ठहराया गया। इसके अलावा, मुख्यालय डी जी बी आर ने भी तथ्यों को स्वीकार किया और कहा (जुलाई 2014) कि सभी तीनों उद्देश्यों को इस विचार प्रक्रिया के साथ एक बड़े बहुउद्देशीय हॉल के निर्माण के लिए मिला लिया गया था कि एक बड़ा

⁶² 32 सीमा सड़क कार्य बल

⁶³ 32 बी आर टी एफ और 760 बी आर टी एफ

⁶⁴ ₹ 0.95 करोड़ (बहुउद्देशीय हॉल) + ₹ 0.47 करोड़ (32 बी आर टी एफ के लिए भण्डारण आवास) + ₹ 0.46 करोड़ (760 बी आर टी एफ के लिए भण्डारण आवास)

⁶⁵ सीमा सड़क विनियमन की धारा 3 के नियम 566 (सी)- धनराशि केवल उन अधिकृत वस्तुओं के कार्यों पर खर्च की जाती है जिसके लिए वे आबंटित की जाती हैं।

⁶⁶ ₹ 0.47 करोड़ (32 बी आर टी एफ के लिए भण्डारण आवास) + ₹ 0.46 करोड़ (760 बी आर टी एफ के लिए भण्डारण आवास)

बहुउद्देशीय हॉल अधिक भण्डारण प्रदान कर सकता है और सैनिकों द्वारा इनडोर खेल और मनोरंजक गतिविधियों के लिए भी इसका उपयोग किया जा सकेगा। इसके अलावा, दस्तावेजों से यह भी पता चलता है कि परामर्श एंजेसी को अप्रैल 2009 में 1500 वर्गमीटर के एक क्षेत्र में बहुउद्देशीय हॉल की डिजाइनिंग के लिए कार्य दिया गया था जबकि शेष कार्य का बाद में निर्माण किया जाना था। इसके अलावा भण्डारण के साथ ही साथ एक ही हॉल में मनोरंजक गतिविधियों को यदि साथ में किया गया तो ये उतने पेशेवर ढंग से नहीं हो पायेंगे जितने अलग-अलग हो सकते हैं।

उत्तर यह पुष्टि करता है कि यद्यपि निर्माण से संबंधित दस्तावेज तीन अलग-अलग भवनों के निर्माण को दर्शाते हैं, सीई (पी) बीकन और टी एफ द्वारा यह पूर्व निर्धारित था कि सिर्फ 1556 वर्गमीटर क्षेत्र पर केवल एक बहुउद्देशीय हॉल का निर्माण किया जाना था और इसके लिये भण्डारण आवासों को आवंटित ₹ 0.93 करोड़ की राशि को अनधिकृत रूप से एक बहुउद्देशीय हॉल के निर्माण के लिए उपयोग किया। यह तथ्यों की गलत प्रस्तुति और दो कार्य बलों⁶⁷ के लिए अनुमानित भंडारण आवास की आवश्यकता का पूरा न होना दर्शाता है।

मई 2014 में मंत्रालय को मामला भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2014)।

5.2 अवमृदा की जाँच के बिना पुल का निर्माण जिसके परिणामस्वरूप ₹0.75 करोड़ की हानि।

भारतीय सड़क कांग्रेस (आई.आर.सी.) की संहिताओं के विपरीत एक सीमा सड़क कार्य दल द्वारा बिना अवमृदा की जाँच के पुल का निर्माण किया गया, जिसके फलस्वरूप ₹0.75 करोड़ की हानि हुई। यह कार्य सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की संस्वीकृति प्रदान किए जाने से पहले शुरू किया गया था।

सीमा सड़क संगठन की तकनीकी अनुदेशों (टी.आई.) संख्या 22 यह निर्देशित करते हैं, कि मानसून नुकसान की तुरन्त मरम्मत (आई.आर.एम.डी.) कार्यों के अलावा कोई भी कार्य सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी.एफ.ए.) की संस्वीकृति के बिना शुरू नहीं करना चाहिए।

अप्रैल 2008 में, मुख्य अभियंता, परियोजना पुष्पक (सी.ई.) ने जीरीबन बैरक सड़क राष्ट्रीय राजमार्ग-53 पर पहले से विद्यमान 90 फुट बैली पुल से 20 मीटर धारा से ऊपर के स्थान पर 194.450 किलोमीटर के उपगम के साथ 30 मीटर चौड़ा प्रमुख स्थाई पुल, बाक्स गिरडर सर्वोत्तम संरचना के साथ निर्माण की सिफारिश की। सी.ई., परियोजना पुष्पक ने उपरोक्त निर्माण के लिए अनुमानित लागत (ए.ई.) मामलों के विवरण (एस.ओ.सी.) के साथ मुख्यालय, (एच.क्यू.) को महानिदेशक सीमा सड़क (डी.जी.बी.आर.) से आवश्यक संस्वीकृति प्राप्त करने हेतु (दिसम्बर 2008) प्रस्तुत किया।

सी.ई., परियोजना पुष्पक के एस.ओ.सी के आधार पर, मुख्यालय डी.जी.बी.आर. (जुलाई 2009) ने एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी.पी.आर.) एवं कार्य की अनुमानित लागत भारत सरकार, राजमार्ग और सड़क परिवहन मंत्रालय (एम.ओ.आर.टी एण्ड एच) को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किया। डी.जी.बी.आर. ने यह प्रस्तावित किया कि अवमृदा की जाँच आवश्यक नहीं थी क्योंकि प्रस्तावित पुल स्थल अच्छी तरह से परिभाषित और मुलायम रॉकी स्तर पर था। एम ओ आर टी एच इस प्रस्ताव से सहमत नहीं था और उसने डी.जी.बी.आर (अगस्त 2009) को सलाह दी कि विभिन्न सम्बन्धित आई.आर.सी⁶⁸ संहिताओं में निर्धारित डिजाइन आवश्यकता के अनुसार पुल का डिजाइन बनाया जाए। एम.ओ.आर.टी एण्ड एच ने ₹ 331.98 लाख का कार्य करने के लिए (जुलाई 2010) प्रशासनिक

⁶⁷ 32 बी आर टी एक एफ 760 बी आर टी एफ

⁶⁸ इंडियन रोड कांग्रेस।

अनुमति, तकनीकी अनुमति एवं वित्तीय स्वीकृति इस शर्त पर प्रदान की, कि निर्माण के दौरान प्रत्येक नींव स्थान पर अवमृदा जाँच करनी होगी जिसके बाद में बोरिंग से पुष्टि भी करनी होगी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा ने यह प्रकट किया (फरवरी 2012) कि जुलाई 2010 में कार्य की संस्वीकृति दी गई परन्तु सीमा सड़क कार्य दल (बी.आर.टी.एफ.) ने अवमृदा जाँच किए बिना तथा सी.एफ. ए. द्वारा संस्वीकृति प्राप्त करने से पहले ही फरवरी 2009 में पुल का कार्य शुरू कर दिया। मार्च 2010 में पहाड़ के ऊपरी हिस्से में भूस्खलन हुआ और निर्माण कार्य रूक गया। जुलाई 2012 में आयोजित तकनीकी बोर्ड अधिकारियों द्वारा भूस्खलन संभावित क्षेत्र होने के कारण इस स्थल को असुरक्षित घोषित कर दिया। मुख्यालय डी.जी.बी.आर द्वारा एम.ओ.आर. टी. एच. को दी गई रिपोर्ट कि स्थल स्पष्ट परिभाषित एवं मुलायम रॉकी स्तर पर था इस तथ्य का तकनीकी बोर्ड अधिकारियों की जाँच खण्डन करती है। इसके कारण मार्च 2010 तक ₹ 0.75 करोड़ खर्च हुए जो निष्फल हो गये थे।

लेखापरीक्षा में (अप्रैल 2012) उजागर करने पर, बी.आर.टी.एफ. ने (जुलाई 2012) यह तथ्य स्वीकार किया कि पहले ही फरवरी 2009 में पुल का कार्य शुरू कर दिया जिसकी संस्वीकृति एम.ओ.आर.टी.एण्ड एच. ने जुलाई 2010 में दी। बी.आर.टी.एफ ने यह भी माना कि गठन/नींव के निष्पादन पर किया गया ₹0.75 करोड़ का खर्च एक नुकसान था क्योंकि नए पुल के लिए स्थल एक अलग स्थान से बदल दिया गया था चूँकि मौजूदा स्थान असुरक्षित बन गया था।

तकनीकी बोर्ड अधिकारियों के सह जाँच न्यायालय (सी.ओ.आई) का (अप्रैल 2013) का मत था कि पुराने स्थान पर प्रस्तावित पुल का निर्माण सुरक्षित नहीं था इसलिए मौजूदा बैली पुल पर स्थाई पुल के निर्माण का प्रस्ताव रखा। तथापि, बोर्ड ने नये निर्माण कार्य से पहले अवमृदा जाँच करने की सिफारिश की। अगस्त 2014 तक पुल के निर्माण के लिए संशोधित डी.पी.आर अभी तक सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाना था। इससे यह स्पष्ट है कि पुल का गठन/नींव का निष्पादन कार्य करने से पहले अत्यावश्यक अवमृदा जाँच नहीं की गई थी। अवमृदा की जाँच की प्रासंगिकता सर्वोपरि थी जैसा कि जुलाई 2010 में एम.ओ.आर.टी.एच द्वारा सलाह दी गई थी एवं नये स्थल पर पुल निर्माण के लिए पुनः तकनीकी बोर्ड ने इसकी अप्रैल 2013 में सिफारिश की थी ।

इस प्रकार मामला यह प्रकट करता है कि;

- तकनीकी बोर्ड के अधिकारी का निष्कर्ष कि पुल का स्थान/स्थल भूस्खलन संभावित क्षेत्र था वह डी.जी.बी.आर के अभिकथन कि स्थल अच्छी तरह से परिभाषित एवं मुलायम रॉकी स्तर पर था और इसलिए अवमृदा जाँच की जरूरत नहीं है, का विरोधाभास करता है।
- यदि अवमृदा की जाँच कर ली जाती तो ₹0.75 करोड़ लोकधन की हानि से बचा जा सकता था।

मई 2014 में मंत्रालय को मामला भेजा गया; उनका जबाव प्रतीक्षित है (अक्टूबर 2014)।