

अध्याय V : सीमा सड़क संगठन

5.1 पुलों के लिए अनुचित स्थलों का चुनाव

महानिदेशक सीमा सड़क मुख्यालय द्वारा अव-मृदा जाँच (एस एस आई) कराए बिना ही स्थलों के चुनाव के परिणामस्वरूप, बाद में कार्य को समय पूर्व बंद करना पड़ा क्योंकि मृदा स्तर को पुलों के निर्माण हेतु अनुपयुक्त पाया गया था। इसके लिए दिए विशिष्ट अनुदेशों के बावजूद एस एस आई की आवश्यकता को नजर अंदाज किया गया। इस गैर- अनुपालन के परिणामस्वरूप ₹2.53 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

भारतीय सड़क कांग्रेस (आई आर सी) ने पुल की नींव हेतु मृदा या चट्टान की उपयुक्तता का पता करने के लिए मृदा की भू-वैज्ञानिक विशिष्टता जैसे पिछली स्थल जाँच रिपोर्ट, भू-वैज्ञानिक सतह का परीक्षण, मौजूदा भू- सम्पदा की विशिष्टताएं, उप सतह की छानबीन के सत्यापन की आवश्यकता का निर्धारण किया है। सीमा सड़क संगठन (बी आर ओ) का तकनीकी अनुदेश (टी आई) सं. 3 भी यह अनुबद्ध करता है कि पुल परियोजना हेतु स्थल सर्वेक्षण एवं अव-मृदा जाँच मुख्यालय डी जी बी आर द्वारा नियोजित तरीके से की जानी चाहिए।

सीमा सड़क संगठन (बी आर ओ) की दो परियोजनाओं में हमने यह पाया कि स्थायी पुलों के निर्माण हेतु स्थल का चुनाव एस एस आई की आवश्यकता एवं आई आर सी में उल्लिखित अन्य पहलुओं को नजरअंदाज करते हुए किया गया। दोनों पुलों के निर्माण कार्य को समय पूर्व ही रोकना पड़ा क्योंकि नींव बनाने के लिए उक्त मृदा स्तर को उपयुक्त नहीं पाया गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹2.53 करोड़ का निष्फल खर्च हुआ जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

मामला- I

अधिकारी मण्डल (बी ओ ओ) की अनुशंसा के आधार पर इम्फाल बॉरक रोड़ पर 'इरंग' नदी के ऊपर स्टील सुपर स्ट्रक्चर के साथ प्रमुख स्थायी पुल के निर्माण हेतु सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एम ओ आर टी एण्ड एच) ने जुलाई 2010 में प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) एवं ₹4.41 करोड़ की वित्तीय संस्वीकृति प्रदान की। ए ए में जबकि यह अनुबद्ध किया गया था कि चूंकि एस एस आई रिपोर्ट संस्वीकृति हेतु प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं की गई थी, इसे नींव वाले स्थान पर किए जाने की आवश्यकता थी जिसके तुरंत बाद बेधन की पुष्टि भी की जानी थी।

एस एस आई की आवश्यकता के बावजूद जिसे टी आई में उजागर किया गया था तथा ए ए में विशिष्ट तरह से अनुबद्ध किया था, पुल हेतु कार्य का कार्यान्वयन विभागीय स्तर पर एस एस आई को करवाए बिना फरवरी 2011 में शुरू किया गया। कार्य के

कार्यान्वयन के दौरान हालांकि यह पाया गया कि मृदा की सख्त सतह नींव के स्तर पर मौजूद ही नहीं थी अतः ढीली मृदा के ऊपर आधार का निर्माण असुरक्षित माना गया। आधार के दोनों ओर सुरक्षित वहन क्षमता (एस बी सी) बहुत कम पाई गई थी। अतः मुख्यालय डी जी बी आर ने जुलाई 2012 में मुख्य अभियंता (पी) पुष्पक को नया स्थल खोजने की सलाह दी। अतः उस स्थल को ₹2 करोड़ (मार्च 2013) के व्यय हो जाने के उपरान्त छोड़ दिया गया।

प्रस्तावित पुल हेतु स्थल के चुनाव पूर्व एस एस आई के न किए जाने की बात लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने (अगस्त 2012) पर, सीमा सड़क कार्यदल ने कहा (सितम्बर 2012) कि नींव के तल तक खुदाई पहुँचने एवं मृदा की परत को देखने के उपरांत एस एस आई किए जाने की आवश्यकता महसूस की गई। उनका उत्तर तर्कसंगत नहीं था चूँकि न केवल डी जी बी आर द्वारा जारी टी आई में विनिर्दिष्ट एस एस आई की आवश्यकता को बताया गया था बल्कि एम ओ आर टी एच द्वारा प्रदान किए गए ए ए में भी एस एस आई पर बल दिया गया था। अतः इन अनुदेशों के गैर- अनुपालन के परिणामस्वरूप अनुपयुक्त स्थल का चुनाव हुआ जिससे ₹2 करोड़ का व्यय करने के बाद भी, अंततः स्थल का परित्याग करना पड़ा।

मामला - II

अन्य मामले में मुख्य अभियंता (पी) दन्तक ने गंगटोक चुंगथांग सड़क पर 'रिच्यूनाला' के ऊपर प्रमुख स्थायी पुल के निर्माण हेतु अनुशंसा की (जून 2007), जिसमें परियोजना के भाग के रूप में एस एस आई की आवश्यकता समाविष्ट थी। इसके अनुसार मुख्यालय डी जी बी आर ने जुलाई 2007 में ए ए एवं कार्य हेतु ₹2.55 करोड़ के व्यय की संस्वीकृति प्रदान की। सी ई (पी) स्वास्तिक¹⁴ ने दिसम्बर 2009 में मेसर्स मोहन बजाज, गंगटोक के साथ ₹2.70 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2011 तक कार्य की समाप्ति अवधि के साथ एक संविदा की। जबकि मुख्यालय डी जी बी आर द्वारा एस एस आई कराए बिना ही पुल के आरेख का अनुमोदन दे दिया गया था।

खुदाई के दौरान पुल के आधार के एक ओर की ठोस सतह बहुत ढीली एवं पत्थर के टुकड़ों के साथ पाई गई तथा इससे अधिक खुदाई किए जाने को अधिकारियों ने मौजूदा सड़क में दरार होने की संभावित आशंका का अनुभव किया। अतः आधार के स्थान को स्थानांतरित किया था, किंतु संशोधित स्थान पर भी मृदा सतह ढीली ही रही। अतः इसे स्थायी पुल के निर्माण हेतु संभव नहीं पाया गया एवं फरवरी 2013 में डी जी बी आर द्वारा संविदा का समय पूर्व समापन कर दिया गया। उस समय तक इस कार्य पर ₹53 लाख का व्यय हो चुका था।

¹⁴ कार्य जो कि सी ई (पी) दन्तक द्वारा आरम्भ किया गया था, सी ई (पी) स्वास्तिक को कार्यान्वयन हेतु स्थानांतरित हो गया था।

हमने यह पाया (जनवरी 2015) कि सी ई (पी) दन्तक द्वारा अनुशंसित एस एस आई, पुल की नींव की खुदाई पूर्व मुख्यालय डी जी बी आर द्वारा नहीं कराया गया, जिसके परिणामस्वरूप पुल की नींव बनाने हेतु उपयुक्त मृदा स्तर को प्राप्त नहीं किया जा सका, अतः ₹53 लाख के व्यय हो जाने के उपरान्त पुल के निर्माण कार्य को त्यागना पड़ा।

मामले जनवरी 2016 में मंत्रालय को भेजे गये थे; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (मार्च 2016) ।

5.2 उचित आवश्यकता के आकलन के बिना क्रेनों की खरीद

दो लेटिस क्रेनों की मांग के बदले, महानिदेशक सीमा सड़क ने विभिन्न सीमा सड़क परियोजनाओं के लिए सात क्रेनों की अधिप्राप्ति की। अधिप्राप्त की गई क्रेनों की क्षमता मांग और अनुमोदित की गई क्रेनों के दोगुने से भी अधिक थी । विशाल आकार और पर्याप्त आवश्यकता के अभाव के कारण 2012 में अधिप्राप्त की गई ₹6.81 करोड़ की लागत वाली क्रेनों का 86 प्रतिशत तक कम उपयोग हुआ ।

ग्रेब बकेट (क्रेन) के साथ लेटिस क्रेन एक ऐसा विशेष उपकरण है जिससे स्थायी पुल की नींव के लिए आर सी सी खंभों के निर्माण के लिए नदी के तल में सिंक कुओं की खुदाई की जाती है। मुख्य अभियंता (परियोजना) उदयक द्वारा 2010-11 और 2011-12 में प्रक्षेपित नौ लेटिस क्रेनों की आवश्यकता के विरुद्ध, महानिदेशक सीमा सड़क (डी जी बी आर) ने उनके वार्षिक खरीद योजना 2011-12 में सात क्रेनों की मांग को शामिल और स्वीकार कर लिया। सीमा सड़क विकास बोर्ड (बी आर डी बी) ने टाटा पी एच-320 क्रेन की तरह की विशिष्टताओं के इन 7 क्रेनों की एक मांग को अर्थात् 18 टन की भार क्षमता वाले, 23000 किलोग्राम वजन आदि को ए ए पी 2011-12 में स्वीकृति दे दी। अनुमोदन पर, डी जी बी आर ने परिवहन सहित ₹6.81 करोड़ की लागत पर मेसर्स टीटागढ़ वैगन्स लिमिटेड हुगली, को 40 टन की भार क्षमता और 46000 किलोग्राम के कार्य वजन वाले सात क्रेनों की खरीद के लिए आपूर्ति आदेश (दिसंबर 2011) दिया । लेखापरीक्षा ने देखा कि न केवल अधिप्राप्त की गई क्रेन की क्षमता आवश्यकता के दोगुने से भी अधिक थी, बल्कि विशाल आकार और कुल चौड़ाई क्षेत्र भी उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई मांग और बी आर डी बी द्वारा अनुमोदित क्रेन के आकार से 22 और 41 प्रतिशत अधिक थी।

आपूर्ति के आदेश के अनुसार पांच क्रेनों को ब्रह्मांक परियोजना और दो क्रेनों को वर्तक परियोजना के लिए भेजा जाना था। फर्म ने अक्टूबर 2012 तक क्रेनों की आपूर्ति की एवं जून 2013 तक नीचे दी गई तालिका-16 के अनुसार चार अलग-अलग परियोजनाओं को चालू किया गया ।

तालिका-16

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	मात्रा संख्या में	चालूकरण की तारीख
1	उदयक	02	04.05.12 एवं 08.10.12
2	ब्रह्मांक	02	10.05.12 एवं 01.11.12
3	वर्तक	02	11.10.12 एवं 24.06.13
4	अरुनांक	01	31.10.12
	कुल	07	

परियोजना ब्रह्मांक के लिए फर्म द्वारा आपूरित उपकरणों और उनके चालू होने पर मुख्य अभियंता (पी) ने डी जी बी आर को तुरंत सूचित किया (मई 2012) कि क्रेन अपने विशाल आकार एवं संबंधित मानकों के कारण पहाड़ी इलाकों में नहीं चल सकते और क्रेन का इष्टतम उपयोग केवल मैदानी क्षेत्रों के निर्माण कार्यों में किया जा सकता है। इसके अलावा, यह कहा गया था कि क्रेनों की आने-जाने की सीमाओं, संयोजन/विसंयोजन समय और अन्य रखरखाव कार्यों के कारण यह अपने क्षेत्र में तैनाती के लिए अनुपयुक्त बन गई। आगे मुख्य अभियंता (परियोजना) अर्थात् वर्तक और ब्रह्मांक ने डी जी बी आर (सितम्बर 2012 और अक्टूबर 2012) को यह भी बताया कि दो क्रेनों में से एक उनकी आवश्यकता के अधिशेष थे और अन्य जरूरतमंद परियोजनाओं के लिए इनका हस्तांतरण करने के लिए अनुरोध किया। इसलिए डी जी बी आर ने अन्य परियोजनाओं से क्रेन की आवश्यकता के लिए पूछा। हालांकि, कोई मांग प्राप्त नहीं हुई क्योंकि ज्यादातर सीमा सड़क परियोजनाएं समान पहाड़ी इलाकों में स्थित हैं।

लेखापरीक्षा ने क्रेनों के उपयोग के अभिलेख का विश्लेषण किया और पाया (जून/सितंबर 2015) कि डी जी बी आर द्वारा उपयोग के लिए दिए गए स्तरों के विरुद्ध तीन परियोजनाओं अर्थात् वर्तक, ब्रह्मांक और अरुनांक में उपयोग में लाए गए चार क्रेनों की उपयोगिता केवल 5.5 प्रतिशत से 7.9 प्रतिशत थी। वर्तक पर एक क्रेन इसकी प्राप्ति (सितम्बर 2012) के बाद से तीन साल के लिए अनुपयोगी पड़ी हुई थी। केवल एक परियोजना (उदयक) जहां दो क्रेनों को लगाया गया था, वहाँ दोनों क्रेनों का उपयोग, वांछित स्तर के 26.09 प्रतिशत और 49 प्रतिशत था। 7 क्रेनों की कम उपयोगिता और आवश्यकता के आकलन के बारे में एक लेखा परीक्षा आपत्ति के उत्तर में डी जी बी आर (अक्टूबर 2015) ने कहा कि क्रेन की आवश्यकता ब्रिजिंग के लक्ष्य और स्थायी ब्रिजिंग के काम में विशाल क्षमता पर विचार के आधार पर परियोजना द्वारा मूल्यांकित किया गया था। यह भी कहा गया था कि क्योंकि बी आर ओ की इकाईयाँ दूरस्थ और दूर-दराज के क्षेत्रों में स्थित हैं, इसलिए कार्य का आउटसोर्सिंग जैसे कि सिंक की खुदाई

का काम संभव नहीं था क्योंकि दूरदराज के क्षेत्रों में कंपनियों में इस तरह के भारी उपकरणों को लाना, बड़ा प्रयास और वित्तीय निहितार्थ वाला कार्य था।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आवश्यकता और औचित्य के बावजूद, इन उपकरणों का समग्र उपयोग वांछित स्तर के विरुद्ध केवल 14 प्रतिशत था। सात में से पांच क्रेनों की उपयोगिता 7.9 प्रतिशत से कम थी। आगे, तीन परियोजनाओं, जहाँ पांच क्रेनों को चालू किया गया, वहाँ उपकरणों की मांग को नहीं उठाया गया था लेकिन पहाड़ी इलाके में संचालन के लिए अपनी सीमाओं के बावजूद वह जारी किए गए थे। इस प्रकार, ₹6.81 करोड़ की लागत से खरीदे गये सात लेटिस क्रेनों, जिन्हें ब्रिजिंग लक्ष्य और संभावित स्थायी ब्रिजिंग काम की प्रत्याशा में अधिप्राप्त किया गया था, वह 86 प्रतिशत की सीमा तक अनुपयोगी रहे। इसलिए उन क्रेनों की आवश्यकता का आकलन गलत था।

मामला मंत्रालय को जनवरी 2016 में भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (मार्च 2016)।