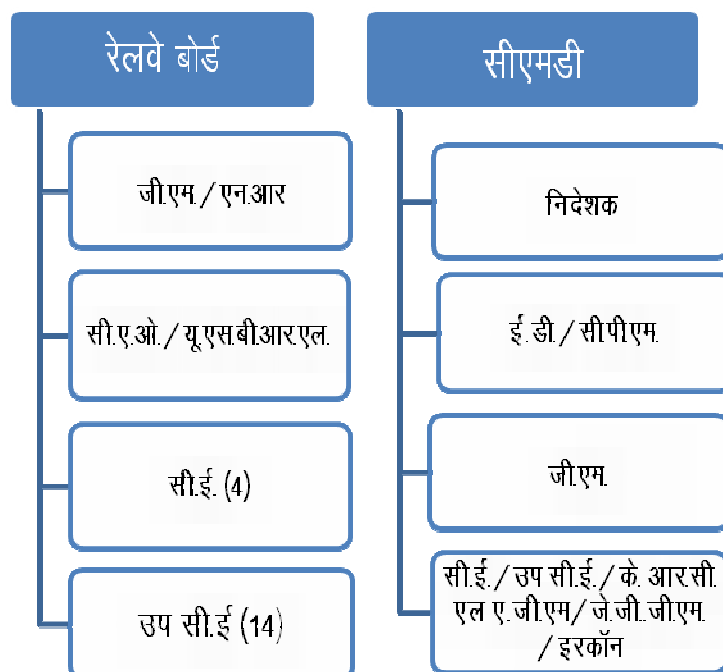


अध्याय 6 मानीटरिंग

इस परिमाण की परियोजना तब तक सफल नहीं हो सकती, जब तक कि अनुवीक्षणके लिए उचित संरचना का प्रावधान नहीं हो। जैसा कि नीचे दी गई संरचना से देखा जा सकता है कि दोनों ही अर्थात रेलवे एवं दो सार्वजनिक उपक्रमों जैसे के.आर.सी.एल.तथा इरकॉन, जिन्हें परियोजना के निष्पादन का कार्य सौंपा गया था, वहां परियोजना की गतिविधियों एवं उनकी रिपोर्टिंगप्रस्तुत करने के संबंध में स्पष्ट कर दिया गया था :-

रेलवे

इरकॉन/के.आर.सी.एल.



परियोजना के समग्र प्रभारी रेलवे बोर्ड में सदस्य (इंजीनियरिंग) हैं। मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण, उत्तर रेलवे (मु.प्रं.अ./यू.एस.बी.आर.एल.) दिन प्रतिदिन की निर्माण की गतिविधियों के लिए उत्तरदायी हैं। जैसा कि क्रियान्वित एजेंसियों के साथ हुए समझौते में परिकल्पित है कि वे मुख्य प्रशासनिक अधिकारी,यू.एस.बी.आर.एल., उत्तर रेलवे को मासिक रूप से परियोजना के निष्पादन की प्रगति पर रिपोर्ट एवं आगामी माह से संबंधित अपनी योजनाओं से अवगत कराएंगे। मुख्य प्रशासनिक अधिकारी,यू.एस.बी.आर.एल. कोअपने आंकलन के साथ इन रिपोर्टों को रेलवे बोर्ड को अग्रेषित करना होता है।यह सुस्पष्ट है कि परियोजना के प्रबन्धन के लिए परम्परागत प्रशासनिक पदानुक्रमित आधारित व्यवस्था का अनुपालन किया जा रहा था। इस सामरिक परियोजना हेतु निर्णय लेने वाली संरचना में विभिन्न स्तर सम्मिलित होते हैं और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, यू.एस.बी.आर.एल. परियोजनाके पास तकनीकी एवं वित्तीय मामलों में सीमित स्वायतता थी। अतः इस तरह की एक विशाल परियोजना को उचित निर्णय लेने के समुचित प्राधिकार के साथ एक स्वतंत्र परियोजना प्रबन्धन संरचना से लाभान्वित होना चाहिए था जिसमें परम्परागत पदानुक्रमित आधारित व्यवस्था द्वारा निर्णय लेने के बजाय रेलवे बोर्ड समग्र प्रगति की मानीटरिंग करता।

यद्यपि विशेष रूप से इस परियोजना को मानीटर करने के लिए मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/यू.एस.बी.आर.एल.कि पृथक पद की रचना की गई, तथापि मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/यू.एस.बी.आर.एल. को परियोजना से संबंधित निर्णय लेने के पर्याप्त प्राधिकार नहीं दिए गए—न तो वित्तीय और न ही प्रशासनिक। वास्तव में 2008 में संरेखण की संवीक्षा हेतु एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया गया, जिसने मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/यू.एस.बी.आर.एल. को अधिक वित्तीय शक्तियां देने की सिफारिश की थी। परिणामस्वरूप निगरानी की गुणवत्ता अप्रभावी पाई गई।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से यह तथ्य सामने आया कि के.आर.सी.एल एवं इरकॉन दोनों ही नियमित रूप से प्रगति रिपोर्टें प्रस्तुत कर रहे हैं और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी,यू.एस.बी.आर.एल., इन रिपोर्टों को निर्धारित अंतराल पर रेलवे बोर्ड को प्रेषित कर रहे थे। तथापि, उन मामलों जिन पर की गई कार्रवाई पर तुरंत निर्णय लेना अपेक्षित नहीं था, इसका भी निर्दिष्ट उद्देश्य पूरा नहीं हो सका। कुछ विशिष्ट उदाहरण जहां पर अनुवर्ती कार्रवाइयों/निर्णयों को अपेक्षित तत्परता के साथ नहीं किया गया, का विवरण निम्न रूप से दिया गया है:—

- चरण I में दिसम्बर 2002 में (उधमपुर से कटरा) सुरंग टी-1 में आकृति बिगड़ने लगी। लेकिन सुरंग की स्थिरता को सुनिश्चित करने की बजाय मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/यू.एस.बी.आर.एल. ने ठेकेदार को खुदाई का कार्य प्रारम्भ रखने की अनुमति दी, जब तक कि सुरंग विध्वंस नहीं हो गई और निष्फल व्यय (₹53.51 करोड़) के साथ कार्य का परित्याग करना पड़ा। जैसे ही सुरंग के विकृत होने का पता चला था, खुदाई के कार्य को जांच के लिए रोक देना चाहिए था।
- चरण I की टी-3 में जुलाई 2003 में पानी का भारी प्रवेश हुआ। पुनः यहां पर भी समस्या का सामना करने के स्थान पर ठेकेदार को आगे खुदाई करने की अनुमति दी गई, जिसकी मौजूदगी के तथ्य के संबंध में प्रशासन को पहले से ही पता था, ऐसा न चाहने के परिणामस्वरूप अपवृद्धि हुई क्योंकि सुरंग में निरंतर खुदाई की अनुमति प्रदान की गई।
- चरण- II पर फरवरी 2008 में कटरा से बनिहाल के कार्य को आस्थगित करने का निर्णय लिया गया। हालांकि इस निर्णय से जुलाई 2008 को अवगत कराया गया। आगे, पुनःसंरेखण तथा कार्य को प्रारम्भ करने के निर्णय भी देरी के साथ सितम्बर 2009 में लिये गये जिसके परिणामस्वरूप ठेकेदार के द्वारा आस्थगित अवधि के लिए ₹251.68 करोड़ के विभिन्न दावे किए गए। जिसमें से रेल प्रशासन ने ₹57.24 करोड़ की राशि को स्वीकार कर लिया। यद्यपि इस स्थिति में परियोजना पर हुई समय एवं लागत के लंघन के प्रभाव की मात्रा को निर्धारित नहीं किया जा सकता क्योंकि विविध कार्यों के ठेके, जो कि समाप्त हो गए, उन्हें पुनः ठेकागत किया जाना था तथापि पुनः ठेकागत छः कार्यों का अतिरिक्त वित्तीय प्रभावजुलाई 2012 तक ₹1097.34 करोड़ था।
- के.आर.सी.एल. ने मार्च 2004 में यह प्रस्तुत किया कि 52से 62 किमी. का संरेखण पुलों के खंभों के फैलाव के अस्तित्व के कारण संभव नहीं था। यह प्रस्ताव भी देरी से मई 2006 में अनुमोदित किया गया था।
- के.आर.सी.एल. ने (मई 2004) विस्तृत जांच के पश्चात यह प्रस्तुत किया कि पाई खड क्षेत्र का संरेखण रियासी के भ्रंच से होकर गुजरता था और संशोधित संरेखण का प्रस्ताव रखा। लेकिन इस प्रस्ताव को भी देरी से अक्टूबर 2008 में अनुमोदन प्राप्त हुआ जिसके फलस्वरूप ₹50.65 करोड़ का अपव्यय हुआ।
- यद्यपि सांगलदान में सुरंगों के निर्माण कार्य को अक्टूबर 2005 में दिया गया था, तथापि इस खण्ड में पुलों के निर्माण कार्य को अभी दिया जाना शेष था।
- अभिकल्प की अंतिमता न होने के फलस्वरूप सुरंग टी-77 बी एवं सी के निर्माण का ठेका विलम्ब से जून 2010 तक नहीं दिया जा सका और इस भाग पर पुनः संरेखण की समीक्षा के कारण आस्थगित है।

जैसा कि उपर्युक्त निदर्शी उदाहरणों से देखा जा सकता है, निर्णय लेने में देरी यू.एस.बी.आर.एल. परियोजना के निष्पादन में देरी के महत्वपूर्ण कारणों में से एक था।

प्रतिउत्तर मे, मंत्रालय ने स्वीकार किया कि विलम्ब बोर्ड स्तर पर रहे और कहा कि मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (परियोजना) को विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों पर अतिरिक्त शक्तियां प्रदान कर दी गई थीं।