

अध्याय 4- परियोजना का कार्यान्वयन

4.1 विहंगावलोकन

उधमपुर श्रीनगर बारामूला रेल सम्पर्क परियोजना को वर्ष 1994-95 की पिक बुक में ₹1500 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ सम्मिलित किया गया। यह कार्य अगस्त 2007 तक पूरा किया जाना था।

इस परियोजना को लक्षित तिथि तक पूरा किए जाने को सुनिश्चित करने के लिए तीन चरणों में विभाजित किया गया और इस परियोजना के क्रियान्वयन का कार्य तीन विभिन्न एजेंसियों को निम्न प्रकार से सौंपा गया :-

मुख्य विशेषताएं	चरण I उधमपुर-कटरा	चरण II कटरा-काजीगुंड	चरण III काजीगुंड-बारामूला	कुल
लम्बाई	25 किमी.	143 किमी.	124 किमी.	292 किमी.
स्टेशनों की संख्या	2	11	15	28
बड़े पुल	9	42	63	114
छोटे पुल	29	58	739	826
पुल की अधिकतम ऊंचाई	85 मीटर	359 मीटर	13 मीटर
सबसे लम्बी सुरंग	3.15 किमी.	10.96 किमी.
सबसे बड़ा फैलाव(पुल)	154 मीटर	465 मीटर	45 मीटर
निष्पादन करने वाली एजेंसी	एन.आर.सी.ओ.	एन.आर.सी.ओ. / के.आर. सी.एल. / इस्कॉन	इस्कॉन	

प्रत्येक चरण से संबंधित प्रगति की स्थिति (जुलाई 2012) निम्न रूप से दी गई है :-

चरण	खण्ड	निष्पादित एजेंसी	अधिनिर्णित करने की तिथि	समापन की नियत तिथि	स्थिति
चरण-I	उधमपुर-कटरा	0 से 25 किमी. (कटरा) एन.आर.सी.ओ.	मार्च 1995	मार्च 2003	अधूरा
चरण-II	कटरा-काजीगुंड	25 से 30किमी. (कटरा +5) एन.आर.सी.ओ.	नवम्बर 2002	अगस्त 2007	अधूरा
		30 से 100.868किमी. (कटरा से धरम) के.आर.सी.एल.	दिसम्बर 2002		अधूरा
		100.868 से 168 किमी. (धरम से काजीगुंड) इस्कॉन	दिसम्बर 2002		अधूरा
चरण-III	काजीगुंड-बारामूला	168 से 292 किमी. इस्कॉन	फरवरी 1999	मार्च 2003	अक्टूबर 2009 में परिचालित किया गया

यूएसबीआरएल के विभिन्न चरणों की स्थिति

4.2 चरण –I– उधमपुर – कटरा

जैसा कि उपर्युक्त पैरा 4.1 में उल्लिखित है कि चरण –I का कार्य निष्पादन एन.आर.सी.ओ.को सौंपा गया था। राष्ट्रीय पनबिजली निगम (National Hydro Power Corporation)को पूरे क्षेत्र के सर्वेक्षण तथा राईट्स को भू-तकनीकी अन्वेषणों के लिए लगाया गया था और इन एजेंसियों ने क्रमशः 1997 एवं 2001 में अपनी रिपोर्टें प्रस्तुत की।

एन.आर.सी.ओ.ने उधमपुर-कटरा खण्ड पर 169 निर्माण कार्य ठेकेप्रदान किए । इसमें से 21 प्रमुख कार्य ठेके, जिनमें ₹5.00 करोड़ से अधिक की राशि केसमस्त ठेके सम्मिलित थे, जिनका ब्यौरा निम्न प्रकार से है :-

कार्य की लागत	कुल कार्यों की संख्या	चयनित कार्यों की संख्या
10 करोड़ से अधिक	07	07
5 से 10 करोड़ तक	07	07
1 करोड़ से 5 करोड़ तक	09	06
1 करोड़ से कम	146	01
कुल	169	21

चयनित एवं समीक्षा किए गए प्रमुख 21 कार्यों में से केवल एक ठेका कार्य निर्धारित सीमा के अंतर्गत पूरा किया गया। ग्यारह कार्यों को 9 से 97 महीने के समय की देरी से पूरा किया गया। चार कार्यों को समय पूर्व समाप्त किया गया और जुलाई 2012को 4 कार्य प्रगति पर थे। 21 कार्यों में से 14 कार्यों में 29 से 123 महीने का विलम्ब हुआ।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, चरण-I के अंतर्गत उधमपुर से कटरा का कार्य, जो कि मार्च 2003 तक पूरा किया जाना था, वह जुलाई 2012 तक भी पूरा किया जाना शेष है। इस खण्ड पर सुरंग 1 एवं सुरंग 3 को छोड़कर अन्य सभी सुरंगों एवं पुलों का कार्य सम्पन्न हो गया है।

उधमपुर-कटरा खण्ड सुरंग-1 एवं सुरंग-3 के कारण पूरा नहीं हुआ है ।

उधमपुर-कटरा खण्ड (जो कि वैष्णो देवी तीर्थ स्थल के लाखों धार्मिक यात्रियों को लाभ पहुंचाता)पूरा न होने का मुख्य कारण सुरंग संख्या-1 (सुरंग-1), का ध्वस्त होना तथा सुरंगसंख्या3 (सुरंग संख्या-3), में जल-भराव होनाथा।

सुरंग-1 के निर्माण के समय (₹95.13 करोड़ की लागत) लम्बी शिराओं में विकृति ध्यान में आई थी, (दिसम्बर 2002), लेकिन एन.आर.सी.ओ. शिराओं की विकृति को ठीक करने के प्रयासों में असफल रहा और अंततः सुरंग के भाग ध्वस्त हो गए (नवम्बर 2006), सुरंग पूरी तरह से अवरुद्ध हो गई। सुरंग के क्षतिग्रस्त भाग को छोड़ दिया गया और पुनःसंरक्षण पर नए सिरे से 1800 मीटर लम्बी सुरंग के निर्माण हेतु ₹91.74 करोड़ की लागत पर एक ठेका जनवरी 2010 में दिया गया, जिसमें सीमेंट एवं इस्पात की लागत सम्मिलित नहीं थी, जो कि एन.आर.सी.ओ. को उपलब्ध कराना है। सुरंग को जून 2012 तक पूरा किया जाना निर्धारित किया गया, जो कि अब मार्च 2013 तक पूरी की जानी पुनः निर्धारित की गई है।

सुरंग-3 (₹55 करोड़ की लागत वाली 2.48 किमी. लम्बी) के निर्माण का कार्य सितम्बर 2001 में शुरू किया गया और इसे अप्रैल 2008 में पूरा किया जाना था। तथापि, इस सुरंग के निर्माण के समय (जुलाई 2003) में पानी का रिसाव प्रारम्भ हो गया और दिन बीतते बीतते रिसाव ने काफी विशाल रूप लिया। एन.आर.सी.ओ. पानी के स्रोत को ढूँढने के सभी प्रयासों में असफल रहा और अंततः सुरंग परिचालन के उपाय सुझाने का कार्य ₹2.92 करोड़ की लागत पर (अगस्त 2009) राईट्स को सौंपा गया। राईट्स के द्वारा इस संबंध में ₹20.11 करोड़ की लागत पर उपचारी कार्रवाई करने का सुझाव दिया गया। अप्रैल 2012 में उपचारी कार्रवाई करने हेतु ₹5.86 करोड़ की राशि के ठेके का अधिनिर्णय अगस्त 2012 तक पूरा किया जाने के लिए दिया गया। स्टेशनों, पुलों और शेष पांच सुरंगों के पूरा होने के बावजूद, 9 वर्षों के अधिक समय होने के पश्चात भी चरण-I परिचालनात्मक नहीं है।

चरण-Iमें 25 किमी. लम्बी लाइन, 10.30 किमी. लम्बी 7 सुरंगों और 9 बड़े पुल सम्मिलित थे। इस खण्ड पर कार्य मार्च 1995 में प्रारम्भ किया गया और मार्च 2003 तक पूरा होना लक्षित था। तथापि, जुलाई 2012 को इस खण्ड का काफी कार्य पूरा हो गया था, लेकिन सुरंग-1 के ध्वस्त होने एवं सुरंग-3 में जल-भराव के कारण इस खण्ड को परिचालनात्मक नहीं बनाया जा सका। इस संबंध में विस्तृत ब्यौरा निम्न रूप से दिया गया है:-

4.2.1 सुरंग-1

उधमपुर-कटरा खण्ड पर सुरंग-1, 3111 मीटर लम्बी है। यह उधमपुर-कटरा खण्ड को प्रारम्भ करने के लिए महत्वपूर्ण मार्ग है और इसके पूरा न होने के कारण परियोजना में लगभग 10 वर्ष का विलम्ब हो गया। मैसर्स पटेल इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड को मई 2000 में ₹33.53 करोड़ की लागत पर 30 माह में पूरा करने के लिए कार्य दिया गया था।

- दिसम्बर 2002 में ₹15.38 करोड़ का खर्च हो जाने पर, जब कार्य 40 प्रतिशत तक पूरा हो चुका था तो यह ध्यान में आया कि सुरंग की शिराओं में विकृति आ गई। केन्द्रीय खनन अनुसंधान संस्थान, रुड़की से ₹0.14 करोड़ के भुगतान पर सलाह ली गई, लेकिन सुझाए गए उपाय सार्थक सिद्ध नहीं हुए और सुरंग की शिराओं में विकृति निरन्तर होती रही।
- तत्पश्चात, मैसर्स वापकोस (WAPCOS) से परामर्श किया गया और उनकी सिफारिशों पर मैसर्स एपैक्स एनकॉन प्रोजेक्ट प्राइवेट लिमिटेड को जून 2006 में ₹7.49 करोड़ की लागत पर सुधार कार्य सौंपा गया। तथापि सुरंग निरन्तर विकृत होती रही और नवम्बर 2006 में साइड तथा वृत्त-खण्ड (मेहराब) के ध्वस्त होने से सुरंग पूरी तरह से अवरूद्ध हो गई।
- अगस्त 2007, में मैसर्स जीओ-कंसलटेंट-राइट्स (राइट्स और जीओ कंसलटेंट का संयुक्त उद्यम) को स्थिति में सुधार के लिए उपाय सुझाने के परामर्श हेतु ₹4.97 करोड़ का परामर्श का ठेका दे दिया गया और फर्म ने सुरंग के मोड़ का सुझाव दिया।
- अंततः जनवरी 2010 में एन.आर.सी.ओ. ने मैसर्स जीओ-कंसलटेंट-राइट्स के सुझाव पर मौजूदा सुरंग के समांतर 1800 मीटर लम्बी सुरंग के निर्माण का कार्य मैसर्स तांतिया-सी.सी.आई.एल.(संयुक्त उद्यम) को ₹91.74 करोड़ की लागत पर सौंपा, जिसमें सीमेंट एवं इस्पात की लागत सम्मिलित नहीं थी, जो कि एन.आर.सी.ओ. को उपलब्ध कराना था।

जुलाई 2010 में लेखापरीक्षा द्वारा उधमपुर-कटरा खण्ड पर सुरंग-1 का दौरा किया गया।

लेखापरीक्षा दल ने इस सुरंग का 23 जुलाई 2010 को दौरा किया और इस सुरंग एवं इसके समांतर बनाई गई सुरंग की स्थिति उपर्युक्त तिथि को निम्न चित्रों में दी गई है :-



टाटबैगों से अवरूद्ध सुरंग-1 के मुंह का दृश्य



सुरंग-1 पोर्टल संख्या 2 पर पुर्ननिर्माण प्रगति में

यह सुरंग प्रारम्भ में जून 2012 तक पूरा करने के लिए लक्षित की गई थी और अब मार्च 2013 में पूरा करने हेतु पुनः निर्धारित की गई है। ध्वस्त हुई तथा तत्पश्चात 1800 मीटर की सुरंग के कार्य को छोड़ने पर कुल ₹95.13 करोड़ की धनराशि खर्च की गई है, जिसमें से ₹53.51 करोड़ का खर्च निष्फल रहा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि शिराओं में विकृति एवं सुरंग के ध्वस्त होने के कारण भूवैज्ञानिक थे, जिन्हें विस्तृत सर्वेक्षण एवं अन्वेषण आयोजित किए जाने पर भी प्रारम्भिक अवस्था में नहीं आंका जा सका था। यह उत्तर तथ्यतः सही नहीं है क्योंकि दोनों विशेषज्ञ एजेंसियों (मैसर्स एन.एच.पी.सी. एवं राईट्स) ने अपनी भू-तकनीकी जांच रिपोर्ट में बताया था कि सुरंग के लिए अपनाया गया संरक्षण बहुत ही कमजोर चट्टानों के मध्य से गुजरता है और सुरंग खोदने में गम्भीर कठिनाईयों की प्रत्याशा जताई थी और नरम पद्धति से सुरंग खोदने की सिफारिश की थी। फिर भी उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने आदितः अच्छे अंतर्राष्ट्रीय परामर्श के स्थान पर दिसम्बर 2002 से जून 2006 तक फुटकर प्रयासों से पहले रूडकी के केन्द्रीय खनन अनुसंधान संस्थान को कार्य पर रखने, तत्पश्चात WAPCOS को और अंततः एक अन्तर्राष्ट्रीय कम्पनी को परामर्श के लिए रखा, जिसने घोड़े के नाल के आकार के अभिकल्प की सुरंग के लिए सिफारिश की, जो कि बाद में सुरंग को मोड़ने के लिए अपनाया गया। इसके बावजूद भी एन.आर.सी.ओ. ने ठेकेदार को सुरंग-1 के विकृत होने पर भी उत्खनन का कार्य जारी रखने की अनुमति प्रदान की, जो कि ध्वस्त की जानी थी और इससे वह व्यय निष्फल होता (जून 2006)। एन.आर.सी.ओ. ने जून 2006 में सुरंग के विकृत एवं अंततः ध्वस्त होने पर भी मैसर्स सी. डॉक्टर एण्ड कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड को संवातन, रोशनी एवं बिजली आपूर्ति हेतु ₹8.96 करोड़ का ठेका दे दिया। ठेकेदार ने ₹6.79 करोड़ की राशि की सामग्री की आपूर्ति की लेकिन पहले ही सुरंग के विकृत एवं ध्वस्त होने के कारण ठेकेदार उसे खड़ा नहीं कर सके। जबकि सुरंग निर्माण के तहत सामग्री के खराब होने की सम्भावना से इन्कार नहीं किया जा सकता।

4.2.2 सुरंग-3

यह सुरंग 2480 मीटर लम्बी है। इस सुरंग से संबंधित कार्य का ठेका मैसर्स सकान्सका सीमेंटेसन को ₹24.08 करोड़ की लागत पर सितम्बर 2001 को 30 माह (मार्च 2004) के अंतर्गत पूरा करने के लिए प्रदान किया गया। निष्पादन को मानसून के दौरान 2004 एवं 2005 में लम्बे समय के लिए रोकना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि हुई। कार्यान्वयन के दौरान सुरंग के भीतर पानी का भारी प्रवाह (जुलाई 2003) 175 लीटर प्रति सैकण्ड से 1125 लीटर प्रति सैकण्ड था। कार्य को 36 माह के लिए रोकना पड़ा और अप्रैल 2008 में ₹55 करोड़ की लागत पर पूरा हुआ, जिसमें रेलवे द्वारा की गई सीमेंट एवं इस्पात की आपूर्ति की लागत सम्मिलित नहीं थी। इसमें 49 महीने की देरी के साथ ₹31 करोड़ का लागत लंघन भी सम्मिलित था। तथापि यह सुरंग पानी के जमाव के कारण आज भी जुलाई 2012 तक अनुपयोगी है।

जुलाई 2010 में लेखापरीक्षा दल द्वारा सुरंग-3 का दौरा किया गया।

हमने 23 जुलाई 2010 को इस स्थान का दौरा किया और पाया कि सुरंग में पानी का जमाव था, जैसा कि उस तिथि के दिन लिए गए चित्रों से देखा जा सकता है।



इस तथ्य के बावजूद कि निर्माण के समय पानी का भारी भराव शुरू हुआ था (जून 2003), ठेकेदार को छेदों से जल के भराव होने पर भी सुरंग का कार्य पूरा करने की अनुमति दी गई। छेदों से जल के रिसाव को सुखाने एवं अस्थायी प्रबन्ध पर ₹21.59 करोड़ की राशि व्यय की गई। लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि प्रशासन के पास मैसर्स एन.एच.पी.सी. की भू-तकनीकी रिपोर्ट (1997) के एवं राईट्स की भू-तकनीकी अन्वेषणों (2001) के अनुसार सुरंग में भारी मात्रा में पानी की उपस्थिति के संबंध में पहले से ही संकेत उपलब्ध थे। इसके साथ-साथ कार्यकारी निदेशक (खनन प्रचालन) के द्वारा भी सुरंग के निरीक्षण किए गए और राईट्स द्वारा आगे किए अध्ययन में इस क्षेत्र में दबी हुई जलग्रीवा की उपस्थिति को स्पष्ट किया गया था। जो अध्ययन सुरंग में पानी भराव के बाद किए गए उन्हें सुरंग की खुदाई करने से पहले ही करके उपचारात्मक कार्रवाई करनी चाहिए थी।

अगस्त 2009 में, राईट्स को ₹2.92 करोड़ के भुगतान पर सुरंग को परिचालित करने के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के सुझाव के लिए परामर्श ठेका दिया गया, जिसने फरवरी 2011 में अपनी अंतिम रिपोर्ट में ₹20.51 करोड़ की अनुमानित लागत पर उपचारात्मक उपाय हेतु सुझाव दिया, जिसका ठेका ₹5.86 करोड़ अप्रैल 2012 में दिया गया और जो कि अगस्त 2012 में पूरा किया जाना निर्धारित किया गया था। लेकिन जुलाई 2012 तक भी इस कार्य की प्रगति (5 प्रतिशत) संतोषजनक नहीं थी तथा सुरंग में पानी के भारी प्रवाह के कारण कार्य बाधित हुआ था।

सुरंग-1 की भांति सुरंग-3 में भी ₹8.22 करोड़ की लागत पर वायु-संचालनका ठेका(मार्च 2007)उसी ठेकेदार(M/s C. Doctor Co Pvt. Ltd.)को दे दिया, यह जानते हुए भी कि पानी के प्रवेश के कारण सुरंग को परिचालित नहीं किया जा सकता। ठेका(दिसम्बर 2010)में ₹7.69 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया। जम्मू और कश्मीर बिजली बोर्ड से वायु-संचालनव्यवस्था के कार्यान्वयन के लिए 100 किलो वॉट का संयोजन मार्च 2010 से लिया गया और नियमित रूप से वायु-संचालनतथा बिजली के लिए अतिरिक्त खर्च होता रहा जबकि अभी सुरंग को परिचालित किया जाना बाकी है।

हालांकि रेल प्रशासन नेदबी हुई जलग्रीवा की मौजूदगी के बारे में संज्ञान होने की बात स्वीकार की, लेकिन रेल प्रशासन यह बताने में असफल रहा कि समय रहते वर्ष 2001 में राईट्स के द्वारा तथ्यों को ध्यान में लाने के बाद भी, निर्माण के दौरान तक तथ्यों की उपेक्षा क्यों की गई?

4.3 चरण – II – कटरा-काजीगुंड

4.3.1 विहंगावलोकन

चरण-II में कटरा से काजीगुंड तक का कार्य,तीन एजेंसियों अर्थात एन.आर.सी.ओ.,के.आर.सी.एल. एवं इरकॉन के द्वारा किया जा रहा है।यह कार्य दिसम्बर 2002 में सौंपा गया था और अगस्त 2007 तक इसका समापन किया जाना निर्धारित किया गया।

कटरा से 5 कि०मी० लम्बा रेलमार्ग अधूरा

कटरा से काजीगुंड की ओर 5 किमी. की लम्बाई के रेलमार्ग के निर्माण के लिए एन.आर.सी.ओ. उत्तरदायी है।दो सुरंगों एवं एक मुख्य पुल में से, केवल एक सुरंग (सुरंग-8 एवं9) पूरी हुई है और दो अन्य कार्य (सुरंग-10 एवं बाणगंगा पर एक प्रमुख पुल)जुलाई 2012 तक भी प्रगति पर है।निर्माण के समय सुरंग-10 ध्वस्त हो गई और ₹10 करोड़ की लागत पर दिया गया सुधार कार्य प्रगति पर है।

के.आर.सी.एल. के हिस्से में 30 से 100.868 किमी. के अंतर्गत संरक्षण के मुद्दे पर परियोजना के आरम्भ होने से ही विवाद था। के.आर.सी.एल. का निरंतर यह विचार था कि एन.आर.सी.ओ.के द्वारा कागजी संरक्षण पर आधारित रेलमार्ग निर्माण सम्भव नहीं है क्योंकि यह महत्वपूर्ण क्षेत्रों (thrust areas)या उसके समांतर होकर गुजरता है, संरक्षण में तीव्र और उल्टे घुमाव हैं और सुरंग के पोर्टल के प्रवेश हेतु गहरे कटाव⁸ हैं। कार्य के निष्पादन के दौरान सुरंग और पुलों के निर्माण में कई समस्याओं का सामना करना पड़ा और काफी संख्या में कार्य को बीच में ही छोड़ना पड़ा तथा जुलाई 2008 में संरक्षण की समीक्षा के लम्बित होते हुए पूरे खण्ड में कार्य को आस्थगित करना पड़ा। रेलवे बोर्ड के भूतपूर्व अध्यक्ष की अध्यक्षता में

⁸गहले कटाव से निर्दिष्ट है रेलवे गठन को को बनाने के लिए स्थायी रूप से खुला उत्खनन।

उच्चाधिकार समिति और एक अन्तर्राष्ट्रीय परामर्श विशेषज्ञ फर्म के द्वारा विभिन्न अध्ययनों के बाद, कई खण्डों में संरेखण में बदलाव किया गया। जुलाई 2008 से सितम्बर 2009 तक की अवधि के असामान्य रूप से लम्बे समय तक आस्थगन से ज्यादातर ठेके(केवल चिनाब पुल और सांगनदान क्षेत्र को छोड़कर) समय से पूर्व समाप्त किए गए। समाप्त किए गए ठेकों में से चार ठेकों को उच्च मूल्य पर दिया गया, जिसकी वित्तीय विविक्षा के संबंध में आगे के पैरा में चर्चा की गई है। 61 किमी. से 87 किमी. तक के विस्तार पर कार्य के अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण (Final Location Survey) को अंतिम रूप न दिए जाने के कारण नहीं दिया जा सका।

इरकॉन के हिस्से में बनिहाल पर सुरंग-80 तथा क्षेत्र IV के कुछ भाग को छोड़कर (कृपया पैरा 4.3.3 को संदर्भित करें) धरम से काजीगुंड तक की स्थिति भी समान थी। 100 किमी. से 125 किमी. तक के विस्तार पर कार्य के ठेके को अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण (Final Location Survey) न दिए जाने के कारण नहीं दिया जा सका। 128.560 किमी. से 142 किमी. के संबंध में दिए गए ठेके को भूमि की अनुपलब्धता के कारण समाप्त करना पड़ा, सुरंग-67 से सुरंग-74 को भी संरेखण में परिवर्तन के कारण क्रियान्वयन के बाद छोड़ना पड़ा और 164 किमी. से 168 किमी. तक के हिस्से में कार्य की प्रगति में भूमि के गठन के भाग पर चित्रांकनों एवं अभिकल्प में बार-बार संशोधन किए जाने के फलस्वरूप बाधा उत्पन्न हुई।

इस प्रकार ₹4050.92 करोड़ खर्च करने एवं एन.आर.सी.ओ., के.आर.सी.एल. और इरकॉन को परियोजना का ठेका देने के लगभग 9 वर्षका पूरा समय बीत जाने पर तथा 5 वर्ष से भी अधिक समय लंघन होने के बाद भी चरण-II पर परियोजना का समापन काफी दूर है। कुछ मामलों में संरेखन तथा चित्रांकनो और अभिकल्पों में परिवर्तन तथा अन्य कठिनाईयों को ध्यान में रखते हुए इस चरण का 2017-18 की संशोधित समय सीमा में पूरा होना संदिग्ध था।

4.3.2. चरण II कटरा-धरम खण्ड



पूरी परियोजना में यह खण्ड सबसे ज्यादा जटिल होते हुए इस खण्ड में 71 किमी. का रेलमार्ग, 31 सुरंगें और 51 पुल शामिल थे, जिसमें कि संरेखण में परिवर्तन के बाद 17 सुरंगों से आच्छादित 60.45 किमी. क्षेत्र और 22 पुलों को संशोधित कर दिया गया।

के.आर.सी.एल. ने इस खण्ड से जुड़े 47 कार्य ठेके दिए जिसमें से 15 कार्य ठेकों को विस्तृत संवीक्षा के लिए चयनित किया गया जैसा कि निम्न रूप से दिया गया है:-

कार्य की लागत (₹)	कार्यों की कुल संख्या	चयनित कार्यों की संख्या
10 करोड़ से अधिक	15	10
5 से 10 करोड़	06	01
1 से 5 करोड़	14	04
1 करोड़ से कम	12
कुल	47	15

समीक्षा के लिए चयनित 15 बड़े ठेकों में से जुलाई 2012 तक एक भी ठेका पूरा नहीं हुआ; 9 ठेकों को बन्द करना पड़ा और शेष 6 ठेके प्रगति पर थे। इन कार्यों के क्रियान्वयन में 41 से 101 माह का विलम्ब हुआ।

4.3.2.1 सुरंगों की प्रगति

के.आर.सी.एल.द्वारा कटरा-धरमपुर खण्ड में 30 किमी. से 100.868 किमी. तक लगभग 60.45 किमी. की सुरंग खोदना था। सुरंग-13 से सुरंग-15 के 61 से 87 किमी. के विस्तृत भाग पर ठेका नहीं दिया जा सका क्योंकि जिस संशोधित संरेखण पर यह सुरंगें थी, उसका अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण अभी भी पूरा किया जाना था और पहुंच-मार्ग के निर्माण का कार्य प्रगति पर था। तत्पश्चात, जून 2012 में मंत्रालय ने यह निर्णय लिया कि के.आर.सी.एल. को 61 किमी. से 91 किमी. तथा 33.09 किमी. से 39 किमी. के क्षेत्र पर आगे कोई भी वित्तीय प्रतिबद्धता नहीं करनी चाहिए। खण्ड के शेष भाग में सुरंगों की खुदाई का कार्य के.आर.सी.एल. के द्वारा 12 ठेकों में निम्न रूप से विभिन्न एजेंसियों को दिया गया :-

सुरंग की कुल लम्बाई 33.65 किमी. (जिसके लिए ठेके दिए गए) में से ₹901.44 करोड़ (101.10 प्रतिशत) की मूल ठेकागत लागतके प्रति जुलाई 2012 तक ₹902.37 करोड़ (62.66 प्रतिशत) की राशि खर्च करने के पश्चात भी केवल 15.96 किमी. (47.43 प्रतिशत) सुरंग का कार्य निष्पादित किया जा सका। इस खण्ड में सुरंगों के निर्माण की विस्तृत भौतिक एवं वित्तीय प्रगति नीचे दी गई है :-

सुरंग संख्या	ठेके प्रदान करने की तिथि	एजेंसी का नाम	ठेके की राशि (₹ करोड़ में)	समापन की लक्षित तिथि	व्यय (₹ करोड़ में)
सुरंग-1	17.05.03	मैसर्स प्रोग्रेसिव कन्स्ट्रक्शन लि.	45.74	16.01.06	40.67
शेष कार्य	01.03.11	(ठेका अक्टूबर 2007 में समाप्त हुआ।) मैसर्स एपेक्स इनकॉर्पोरेटेड प्रा.लि.	61.99	01.07.13	00.32
सुरंग-1 अतिरिक्त शेष कार्य	13.05.10	मैसर्स भूमि जियो इंजी. प्रा.लि.	6.67	31.12.11	5.31
सुरंग-1 परिहार कार्य	03.02.10	मैसर्स भूमि जियो इंजी. प्रा.लि.	14.08	30.09.11	14.38
सुरंग-2	12.12.03	मैसर्स शक्ति कुमार एमसंचेती लि. (ठेका अक्टूबर 2007 में समाप्त हुआ।)	133.07	26.12.06	27.60
सुरंग-3	29.01.04	मैसर्स एन.पी.सी.सी. (ठेका जनवरी 2010 में समाप्त हुआ।)	79.01	29.07.07	72.44
शेष कार्य	15.11.10	मैसर्स यू.ए.एन. एमएएक्स इनफॉर्मा लि.	59.17	14.11.12	29.94
सुरंग-5	03.01.04	मैसर्स एन.पी.सी.सी. (ठेका जनवरी 2010 में समाप्त हुआ।)	152.29	31.12.06	72.43

शेष कार्य	18.10.10	मैसर्स एपैक्स इनकॉन प्रोजेक्ट्स प्रा.लि.	207.29	17.10.14	6.82
सुरंग-6,12	12.02.04	मैसर्स यूएन राजू-आईवीआर सीएल संयुक्त उद्यम (ढेका अगस्त 2009 में समाप्त हुआ।)	156.82	31.10.06	94.26
शेष कार्य	21.09.10	मैसर्स आई.टी.डी. सीमैन्टेशन इण्डिया लि.	189.41	20.01.14	27.66
सुरंग-13 से सुरंग 15 तक	ढेके नहीं दिये गए।				
सुरंग 38- 47	13.10.05	मैसर्स एफकॉनस इनप्ररास्ट्रक्चर्स लि. (कार्य प्रगति पर है।)	334.52	28.04.08	510.54
कुल			1440.06		902.37
सुरंग की कुल लम्बाई			33645.92 मी.	कुल लाइन का प्रतिशत	
भौतिक प्रगति			15962.59 मी.	47.43 प्रतिशत	
ढेके की कुल लागत			1440.06		
व्यय			902.37	62.66 प्रतिशत	

जुलाई 2012 तक, मैसर्स के.आर.सी.एल. को ढेके दिए जाने के नौ वर्षों के पश्चात भी कुल सुरंग की 60.45 किमी. लम्बाई की केवल 15.96 किमी. की खुदाई हुई यथा ₹902.37 करोड़ (कुल संशोधित ढेके की राशि का 62.66 प्रतिशत) की लागत पर केवल 26.40 प्रतिशत रही। छः सुरंगों के निर्माण कार्य हेतु दिए गए 6 ढेकों में से पांच को समाप्त करना पड़ा और शेष कार्यों को उच्च मूल्य पर दिया गया और संरक्षण के कारण आई परेशानियों के परिणाम स्वरूप कार्य आस्थगित करना पड़ा। कार्य को पूर्ण करने की संशोधित लक्षित तिथि सितम्बर 2011 से अक्टूबर 2014 के मध्य है।

मंत्रालय ने यह स्वीकार किया कि सुरंग निर्माण से संबंधित उपमार्गों एवं अन्य सहायक कार्यों पर विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में विचार नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप वित्तीय एवं भौतिक प्रगति में बहुत असमानता रही।

4.3.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष – सुरंगें

कटरा-धरम खण्ड में छोड़े गए कार्यों और संरक्षण की समीक्षा को शामिल करते हुए सुरंगों और ढेकों के कार्यान्वयन में विलम्ब के संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की नीचे विस्तार से चर्चा की गई है :-

कार्य	विवरण	टिप्पणियां
सुरंग 1	<p>फरवरी 2005 में सुरंग-1 के पोर्टल 2 का एक बड़ा हिस्सा सरक गया।</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 9.75 मीटर लम्बी बनावटी सुरंग आंशिक रूप से मुड़ गई और आंशिक रूप से ध्वस्त हो गई। मुख्य सुरंग भी 75 मीटर क्षतिग्रस्त हो गई। ■ जुलाई 2007 में 5 मीटर सुरंग ढह गई। ■ कटरा छोर के पोर्टल पर 378 मीटर सुरंग विकृत हो गई और उसके जीणोद्धार के लिए ₹14.08 करोड़ की लागत पर नए सिरे से ढेका प्रदान 	<p>जून, 2007 (28 माह) तक पोर्टल 2 का पुर्नवास नहीं किया जा सका। संरक्षण में परिवर्तन किया गया और सुरंग-1 के पोर्टल 2 पर ₹12.50 करोड़ का निष्फल व्यय कर छोड़ दिया गया।</p> <p>₹45.74 करोड़ की ढेकागत लागत के प्रति ढेके को मार्च 2010 में ₹40.67 करोड़ के व्ययके पश्चात समाप्त कर दिया गया। शेष कार्य के लिए ₹68.66 करोड़ की अनुमानित लागत पर पुनः ढेका किया गया, परिणामस्वरूप ₹63.59 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव पड़ा। सुरंग के एक भाग के लिए (लगभग 600 मीटर) ढेका अभी भी अधिनिर्णित किया जाना है।</p>

किया गया।

- 'सा की नीचे चित्र से देखा जा सकता है, सुरंग में पानी का भारी भराव हुआ। नियमित रूप से पानी निकालने की व्यवस्था की गई और इस संबंध में ₹3.58 करोड़ का भुगतान किया गया।



सुरंग-1 जल भराव

इसके अतिरिक्त फर्म ने नवम्बर 2007 से फरवरी 2010 की अवधि में सुरंग-1 से पानी निकालने की व्यवस्था के लिए ₹9.86 करोड़ का दावा किया। मामला मध्यस्थता (Arbitration) में है।

रेल प्रशासन ने कहा कि संशोधित संरक्षण के कारण पाई खड पुल के सेतुबन्धों की ऊंचाई एवं लम्बाई में आई कमी के कारण जो बचत हुई, उसके संबंध में लेखापरीक्षा का ₹12.5 करोड़ के निष्फल व्यय का दावा गलत था। रेलवे का यह दावा स्वीकार्य नहीं है क्योंकि के.आर.सी.एल. के द्वारा अन्वेषण के आधार पर सितम्बर 2003 में मौजूदा संरक्षण में तथ्यात्मक कठिनाईयों के संबंध बताया गया था, जिसकी उपेक्षा की गई तथा देरी से (2008 में) कार्रवाई की गई।



Tunnel T1/P1 Rectification work in progress (Photo on 21/09/2010)



सुरंग-1 में पानी निकालने की गतिविधि प्रगति पर



सुरंग-2 अप्रैल 2005 में इस सुरंग के निर्माण के समय कतरनी क्षेत्र में अत्यधिक कुचली और संतृप्त सामग्री का सामना करना पड़ा, परिणामस्वरूप उच्च दबाव से पानी का प्रवेश एवं कुचली सामग्री का भारी प्रवाह हो गया। भारत एवं विदेश से विशेषज्ञों ने भू-तकनीकी एवं भू-भौतिकी विस्तृत अन्वेषण (जांच) का सुझाव दिया। इस समस्या का निपटान मार्च 2006 में किया जा सका।

विशेषज्ञों के द्वारा सुझाई गई कार्यप्रणाली के आधार पर सुरंग का कार्य पुनः आरम्भ किया गया तथा 13 माह की अवधि के दौरान ₹15 करोड़ की लागत पर अपेक्षित 1976 मीटर की प्रगति के स्थान पर केवल

कमजोर भू-वैज्ञानिक परिस्थितियों, धीमी प्रगति और सुरंग की उच्च लागत के कारण कार्य को रोका गया तथा अक्टूबर 2007 में ठेका समाप्त कर दिया गया।

वर्ष 2009 में संरक्षण में परिवर्तन किया गया और ₹37.65 करोड़ के निष्फल व्यय पर पहले से कार्यान्वित कार्यों को छोड़ना पड़ा।

सुरंग / 2 पी / 2 में उपमार्ग के कार्य पूर्ण करने में विफलता के फलस्वरूप, जो कि पहले से दिए गए ठेके में सम्मिलित था, उसी कार्य को अन्य ठेकेदार (मैसर्स के. एस. कन्सट्रक्सन्स एवं मैसर्स जागर सिंह कन्सट्रक्सन्स) को उच्च दर पर देने के परिणामस्वरूप ₹18.11 करोड़

	<p>21.75 मीटर सुरंग का कार्य किया जा सका (अप्रैल 2006-मई 2007)।</p> <p>सुरंग-2 का पोर्टल-2 दो बार पहले मार्च 2007 तथा पुनः मई 2007 में ध्वस्त हो गया तथा अंततः उसे छोड़ना पड़ा ।</p>  <p>परित्यक्त सुरंग -2</p>	<p>का अतिरिक्त खर्च हुआ। ठेकेदार से अभी इस राशि की वसूली की जानी है।</p> <p>अंजी खड पुल के स्थान पर निर्णय के अभाव में नए संरेखण पर ठेका नहीं दिया जा सका, यह निर्णय 21 माह के विलम्ब के बाद अप्रैल 2010 में लिया गया।</p> <p>यहां तक कि अंजी पुल के स्थान के संबंध में अंतिम निर्णय होने के पश्चात भी सुरंग 2 के कार्यान्वयन का ठेका अभी भी दिया जाना शेष है (जुलाई 2012) ।</p> <p>रेल प्रशासन ने कहा कि निष्फल व्यय केवल ₹19.28 करोड़ रहा क्योंकि शेष खर्च पहुंच-मार्ग इत्यादि पर किया गया। लेकिन रेल प्रशासन के इस दावे को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि सुरंग पर किए गए ₹25.22 करोड़ के अतिरिक्त ₹12.54 करोड़ का खर्च सुरंग 2 पी 1 के लिए उपमार्ग के निर्माण पर भी किया गया,, जिसका परित्याग कर दिया गया।</p>
<p>सुरंग-3</p>	<p>सुरंग-3 का ठेका मैसर्स एन.पी.सी.सी.लि. को ₹79.01 करोड़ की लागत पर दिया गया, लेकिन जनवरी 2010 में आस्थगन की लम्बी अवधि के कारण ₹63.27 करोड़ के व्यय के पश्चात समाप्त कर दिया गया। सुरंग में पानी का भारी प्रवेश हुआ जैसा कि 22 जुलाई 2010 को नीचे दिए गए चित्र से देखा जा सकता है :-</p> 	<p>कार्य के आस्थगन के बाद ₹4.40 करोड़ की राशि का पानी की निकासी के लिए भुगतान किया गया (जुलाई 2010) और इसके अतिरिक्त फर्म ने जनवरी-दिसम्बर 2008 की अवधि के लिए ₹4.71 करोड़ की राशि का दावा किया। यह मामला मध्यस्थता (Arbitrator) में लम्बित था।</p> <p>मैसर्स एन.पी.सी.सी. का ठेका समाप्त करने के बाद ₹0.59 करोड़ की राशि का भुगतान भी एक अन्य ठेकेदार को जल निकासी के लिए किया गया।</p> <p>मध्यस्थ के अंतरिम पंचाट के आधार पर ठेकेदार को ₹6.49 करोड़ की राशि (₹85.16 करोड़ राशि के दावों के प्रति) का भुगतान किया गया।</p> <p>सुरंग के शेष कार्य के लिए ₹59.17 करोड़ की राशि का ठेका दिया गया। इस संबंध में अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव ₹52.60 करोड़ रहा।</p>
<p>सुरंग-5</p>	<p>मार्च 2005 से जनवरी 2006 की अवधि के दौरान सुरंग के विभिन्न स्थानों पर गड़ढ़े एवं ध्वस्त होने की सूचना मिली। पुनः फरवरी 2006 में पानी के साथ चट्टान का गिरना शुरू हो गया।</p>	<p>गड़ढ़ों की मरम्मत के कार्य के लिए समय समय पर ₹14.23 करोड़ खर्च किया गया।</p> <p>यद्यपि राईट्स ने फरवरी 2004 में अपनी रिपोर्ट में यह निष्कर्ष निकाला कि कटरा की तरफ का पोर्टल रियासी</p>

जुलाई 2006 में भूविज्ञानी सलाहकार, भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण के भूतपूर्व अधिकारी एवं के.आर. सी.एल. के सहायक कार्यकारी अभियंता के संयुक्त दल ने एक परिसंकट रिपोर्ट तैयार की, कि शिराओं के ठीक ऊपर कतरनी क्षेत्र सुरंग के साथ मौजूद है।



सुरंग-5 आस्थगन की अवधि के दौरान

भ्रंच (Reasi thrust)के निकट था और प्रारम्भिक रूप में एक किमी. की पहुंचरियासी भ्रंच के समानान्तर थी, तथापि ठेका भू-तकनीकी अन्वेषणों के बिना दे दिया गया, जो कि बाद में जून 2009 में किए गए।

सुरंग को शिराओं के माध्यम से दिए जाने वाले संबल के विकृत होने के कारण उसके सुधार पर के.आर.सी. एल. ने ₹8.90 करोड़ की राशि का निर्धारण किया।

संरक्षण की समीक्षा के संबंध में लम्बी अवधि तक आस्थगित रहने पर जनवरी 2010 में ₹72.43 करोड़ की लागत के कार्य के निष्पादन के पश्चात यह ठेका समाप्त कर दिया गया।

सुरंग का शेष कार्य पूरा करने के लिए ₹207.28 करोड़ का ठेका दिया गया। परिणामतः ₹127.41 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव पड़ा। ₹84.98 करोड़ की राशि के दावे के प्रति मध्यस्थ ने ₹27.36 लाख की राशि का अधिनिर्णय दिया, जिसे ठेकेदार ने रियासी के जिला न्यायालय में चुनौती दी थी।

सुरंग-6 से 12

जैसा कि उपर्युक्त दी गई तालिका सात में उल्लेख है, संरक्षण में परिवर्तन के कारण सभी सात सुरंगों के ठेकों को अगस्त 2009 में समाप्त कर दिया गया।

सुरंग-7 का पोर्टल-1, जनवरी 2006 में सुरंग के ऊपर अधिक भार के कारण ध्वस्त हो गया और अंततः अप्रैल 2006 में पोर्टल के अग्र-भाग को छोड़ दिया गया।



मई 2006 में संरक्षण में परिवर्तन किया गया और सुरंग 6 एवं सुरंग 9 वाले खंड पर पुराने संरक्षण पर किए गए कार्यको ₹15.42 करोड़ के निष्फल व्यय के बावजूद छोड़ना पड़ा। इरकॉन द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय सलाहकार मैसर्स एमबर्ज की सिफारिशों पर संरक्षण में पुनः सितम्बर 2009 में परिवर्तन किया गया, जिस पर फिर से ₹3.70 करोड़ के निष्फल व्यय का प्रतिपादन हुआ।

यह कार्य अगस्त 2009 में संरक्षण की समीक्षा के कारण समाप्त हो गया। सुरंग के शेष कार्य के लिए ₹189.41 करोड़ का ठेका दिया गया परिणामतः ₹126.86 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव पड़ा। पी.वी.सी. कोसंचालन अग्रिम, सुरंग में क्षति में सुधार, वनों/नहरों की क्षति तथा कृषि की क्षतिपूर्ति इत्यादि पर ₹10.19 करोड़ की अधिक राशि के भुगतान की वसूली अभी भी ठेकेदार से की जानी है।

रेल प्रशासन ने कहा कि उपमार्ग के बनने के पश्चात जब अधिकारियों ने इसका दौरा किया तो पाया कि संरक्षण

सुरंग-6 का पोर्टल-1, जो कि अस्थिर है ।



सुरंग-6 का पोर्टल-2, जिसे छोड़ दिया गया ।



सुरंग-7 का पोर्टल-2, जिसे छोड़ दिया गया ।

के चयन इतने कमजोर थे कि सुरंगों एवं पुलों के निर्माण की व्यवहार्यता नहीं थी। यह हमारे लेखापरीक्षा के इस दावे को मजबूती प्रदान करता है कि निर्माण के ठेके का चयन पर्याप्त सर्वेक्षण/भू-तकनीकी अन्वेषण के किए बिना नहीं दिए जाने चाहिए थे।



सुरंग-7 का पोर्टल-1, जिसे छोड़ दिया गया ।



सुरंग-8 का पोर्टल-2, जिसे छोड़ दिया गया ।

सुरंग-38 से 47

सितम्बर 2006 में, जिस समय सुरंग-42 के पोर्टल-2 पर उत्खनन कार्य चल रहा था, उस समय एक बड़ा भूस्खलन हो गया, फलस्वरूप 23 दुकानें और 25 मकान नष्ट हो गए। इन परिवारों को ₹15 लाख की लागत पर अस्थायी आवास प्रदान किए गए और इस पोर्टल को छोड़ दिया गया। रेलवे बोर्ड द्वारा श्री एम रविन्द्रा (भूतपूर्व रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष) की अध्यक्षता में नियुक्त की गई विशेषज्ञों की समिति ने यह निष्कर्ष निकाला कि पूरा क्षेत्र मलबे वाली ढलान पर था और बिना किसी भू-तकनीकी अन्वेषण के कार्य

एन. एच. पी. सी. को सुरंगों की शिराओं में संशोधन करने हेतु परामर्श सेवाओं के लिए ₹1.43 करोड़ का भुगतान किया गया।

सुरंग-42 और सुरंग-43 का संयोजन करने से सुरंग-43 के पोर्टल-1 की तरफ के भाग को ₹8.20 करोड़ के निष्फल व्यय के प्रतिपादन पर छोड़ना पड़ा।

सुरंग 39 एवं सुरंग 40/41 पर संरक्षण में परिवर्तन के कारण पहले से निष्पादित कार्य पर ₹6.44 करोड़ को

<p>किया जा रहा था।</p> <p>इस समस्या से निपटने के लिए सुरंग-42 और सुरंग-43 का संयोजन कर लाइन का पुनः संरेखण किया गया।</p> <p>6 सुरंगों की शिराओं (सुरंग-39, सुरंग-40, सुरंग-41, सुरंग-43, सुरंग-44, सुरंग-45 और सुरंग-46) में विकृति आ गई, जिससे एन.एच.पी.सी. के परामर्श के अनुरूप समय समय पर आत्म बेधन लंगरों और सीविलैक्स बोल्ट्स उपलब्ध करा कर ₹10.12 करोड़ की लागत से सुधारा गया।</p> <p>22 जुलाई 2010 को लिए गए सुरंग-43 के पोर्टल-1 का चित्र नीचे दिया गया है:-</p>  <p>टी-43 का पोर्टल पी 1 जिसे छोड़ दिया गया।</p>	<p>निष्फल व्यय करके छोड़ना पड़ा।</p> <p>जुलाई 2012 तक ₹510.54 करोड़ निर्माण लागत को (156.62 प्रतिशत) का खर्च करने के पश्चात भी सुरंग की 10223 मीटर की कुल खुदाई के स्थान पर केवल 6036.55 मीटर (59.05 प्रतिशत) की खुदाई की जा सकी।</p> <p>रेल प्रशासन ने कहा कि पुनः संरेखण के कारण ₹90 करोड़ की बचत हुई और सुरंग 43 के पी 1 भाग से सुरंग को आपातकालीन स्थिति में निकास के लिए सुरक्षा हेतु उपयोग में लाया जा सकेगा। इस दावे को इस कारण स्वीकार नहीं किया जा सकता कि यदि संरेखण को पर्याप्त अन्वेषण के पश्चात अपनाया गया होता तो प्रारम्भ में ही इस समस्या से निपटा जा सकता था। जैसा कि रेलवे बोर्ड ने अपने आदेश में कहा कि तीन किमी. लम्बाई तक सुरंग से सुरक्षित निकलने के लिए किसी निकास की आवश्यकता नहीं है जबकि सुरंग 42 एवं सुरंग 43 की सम्मिलित रूप से लम्बाई केवल 2595 मीटर अर्थात् निर्धारित निबन्धन से कम है।</p>
---	---

4.3.2.3 पुलों की प्रगति

सैक्सन में 30 किमी. से 100.868 किमी. तक, जिसका कार्य के.आर.सी.एल. के द्वारा किया जा रहा है, अंजी खड और चिनाब नदी पर दो विशेष पुलों को सम्मिलित करते हुए 46 बड़े पुलों (संरेखण में परिवर्तन के बाद संशोधित 20) का निर्माण होना है। इनमें से केवल 19 पुलों के निर्माण के चारठेकों को अगस्त 2004 से अक्टूबर 2006 की अवधि के दौरान दिया गया। अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण के पूर्ण न होने, सामान्य व्यवस्था चित्रांकन (GAD) के अनुमोदन के अभाव में तथा 61 किमी. से 91 किमी. के फैलाव के संबंध में के.आर.सी.एल. से प्रस्तावित भाग को वापिस लेने के रेलवे बोर्ड के जून 2012 को नए वित्तीय प्रतिबद्धता न करने के निर्णय के कारण 61 किमी. से 100.868 किमी. के विस्तार पर पुलों के ठेके (जुलाई 2012) नहीं दिए जा सके।

इस खण्ड में जुलाई 2012 में प्रमुख पुलों की विस्तृत स्थिति नीचे दी गई है:-

पुल नम्बर	लम्बाई (मी.)	स्थिति
34	45.70	सामान्य व्यवस्था चित्रांकन (GAD)का अनुमोदन नहीं हुआ है।
35	657	कार्य आस्थगित है।
35 भाग -2	97.80	कार्य आस्थगित है।
38	125	ठेकेदार द्वारा कार्य को रोक दिया गया।
39	477.15	अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया।
42	16.90	कार्य प्रगति पर है।
43	777.00	अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया।
44	1315.00	कार्य प्रगति पर है।
53 से 89	1567.90	कार्य का ठेका अभी तक नहीं दिया गया।

* उपर्युक्ततालिका में जिन पुलों के नम्बर नहीं दर्शाए गए हैं, वह छोटे पुल हैं या वे पुल हैं जो कि संरक्षण में परिवर्तन के पश्चात हटा दिए गए हैं।

15 पुलों के निर्माण हेतु दिए गए 4 ठेकों में से, एक ठेके (7 पुलों)को संरक्षण में परिवर्तन के कारण समाप्त करना पड़ा, एक ठेके (अंजी पुल) को लम्बे समय तक आस्थगन के कारण समाप्त करना पड़ा। 2 ठेकों (7 पुलों)का कार्य प्रगति पर है, जिसमें से 2 पुलों का कार्य चित्रांकनों की अनुपलब्धता के कारण प्रारम्भ नहीं किया जा सका, एक पुल के कार्य को सामान्य व्यवस्था चित्रांकन (GAD) के अनुमोदन के अभाव में प्रारम्भ नहीं किया जा सका, एक अन्य पुल का कार्य संरक्षण की नई संवीक्षा के कारण आस्थगित रहा और चिनाब पुल का अग्रिम कार्यडैक एवं वृत्त पुल के अभिकल्प के अनुमोदित न किए जाने के कारण रूका रहा।

इस प्रकार 20 प्रमुख पुलों में से, जो कि संरक्षण में संशोधन के कारण कार्यान्वित किए जाने थे, 2 पुलों यथा पुल संख्या 42 एवं 44 (चिनाब पुल) का कार्य प्रगति पर है। चिनाब पुल का कार्य भी सामने से कार्य की पर्याप्त उपलब्धता के अभाव में मुश्किल में है, जिसके कारण अनुमोदित अभिकल्पों एवं चित्रांकनों की अनुपलब्धता इत्यादि है। इस प्रकार ₹205.80 करोड़ का खर्च उठाने के बाद भी पुलों की प्रगति निराशाजनक है, क्योंकि सामान्य व्यवस्था चित्रांकन/अभिकल्पों को पूरा करने में देरी हुई और जिसके कारण मौजूदा संरक्षण में कठिनाईयां हैं, जिसके कारण प्रस्तावित स्थानों की समीक्षा करनी पड़ी।

4.3.2.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष – पुल

कई मामलों में, ठेकों को प्रारम्भिक आवश्यकताओं, जैसे कि स्पष्ट स्थान की उपलब्धता, सामान्य व्यवस्था चित्रांकन का अनुमोदन इत्यादि को सुनिश्चित किए बिना ही दे दिया गया, परिणामतः ठेकागत विवाद हुआ। मंत्रालय में यह स्वीकार किया कि 50 से 62 किमी. के मध्य नौपुलों के ठेकों को इस कारण समाप्त कर दिया गया क्योंकि पुलों के स्थान पर निर्माण से संबंधित जोखिम थे और अनुवीक्षण तथा संरक्षण में परिवर्तन संबंधी समस्याएं थीं। नीचे इन मामलों पर विस्तृत रूप से विचार-विनिमय किया गया है:-

पुल की संख्या	विवरण	टिप्पणियां
34 से 43 तक	पुल संख्या 35 (अंजी पुल) को छोड़कर 34 से 43 पुलों के लिए एक ठेकेदार को पैकेज के रूप में एक ठेका प्रदान किया गया। पाई खड पर पुल संख्या 34 पर सुरंग-1 तथा सुरंग-2 के बीचकार्य के संरक्षण में परिवर्तन के प्रस्ताव का आस्थगन कर दिया गया और अंततः अक्टूबर	पाई खड पर पुल संख्या 34 को छोड़ देने के परिणामस्वरूप ₹0.50 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

	<p>2008 में संरक्षण में परिवर्तन के कारण छोड़ दिया गया।</p> <p>ठेकेदार अन्य पुलों पर भी कार्य की प्रगति नहीं करा सका क्योंकि पुल संख्या 35 भाग-2, 39 41 एवं 43 के अभिकल्प, जो कि उसे नवम्बर 2006 में उपलब्ध कराए जाने थे, फरवरी/मार्च 2008 में उपलब्ध कराए गए। पुल संख्या 35 (भाग-2), 38, 40 एवं 42 पर केवल थोड़ा सा कार्य कार्यान्वित किया जा सका। अगस्त 2009 में जब ठेके को समाप्त किया गया तो उस समय वित्तीय प्रगति केवल ₹10.45 करोड़ पर (4.58 प्रतिशत) थी।</p> <p>ठेके को फरवरी 2010 में पुनः परिवर्तित किया गया और ठेकेदार ने पुल संख्या 41 तथा पुल संख्या 38 के सेतुबन्धों के चित्रांकनों को प्रस्तुत किया, लेकिन कोई एजेंसी प्रमाण की जांच के लिए उपलब्ध नहीं थी, अतः कार्य में प्रगति नहीं हो सकी।</p> <p>ठेकेदार ने वन-अनुमति के अभाव, अनुमोदित चित्रांकन के जारी न करने तथा पाई खड पर कार्य को समाप्त करने के फलस्वरूप ₹164.20 करोड़ की राशि का दावा किया। मामला विवादाधीन है।</p> <p>पुल संख्या 34, 39 और 43 पर कार्य को अभी भी कार्यान्वित किया जाना है (जुलाई 2012) क्योंकि इन पुलों के सामान्य व्यवस्था चित्रांकन (GAD) को अभी अंतिम रूप दिया जाना शेष है (जुलाई 2012)।</p>	
<p>पुल संख्या 48 से 58 तक</p>	<p>ये पुल 53.728 किमी. एवं 61.015 किमी. के मध्य स्थित हैं। इस खण्ड पर संरक्षण में पुलों के मध्य लम्बे फैलाव (विस्तार) की मौजूदगी के कारण दो बार परिवर्तन किया गया, पहला अप्रैल 2006 एवं दूसरा सितम्बर 2009 में।</p> <p>पुल संख्या 54 एवं 55 के अतिरिक्त इस खण्ड में पुनः संरक्षण के लम्बित निर्णय के कारण के. आर.सी.एल. के द्वारा इन पुलों के निर्माण कार्य</p>	<p>रेल प्रशासन ने ठेका देने में अभिकल्पों एवं चित्रांकनों के बिना तैयारी के जल्दबाजी दिखाई, जिनकी बाद में देरी से आपूर्ति की गई। लेकिन बिना किसी व्याख्या के ठेकों को समाप्त कर दिया गया, जबकि ठेकेदार की कमजोर निष्पादितता का मुख्य कारण चित्रांकनों को उपलब्ध कराने तथा ठेके के निष्पादन में ठेकेदार की निष्पादन योग्यता के संबंध में विश्वास प्रस्ताव के पुनः प्रवर्तन में रेल प्रशासन की विफलता थी। व्यवसायिकता में कमी के परिणामस्वरूप यह मामला वादकरण (मुकदमेबाजी) पर समाप्त हो गया।</p> <p>के.आर.सी.एल. के द्वारा किसी एजेंसी को प्रमाण की जांच के लिए उपलब्ध कराने में विफलता के फलस्वरूप आगे समय लंघन और ठेकेदार द्वारा निष्क्रिय रहने का दावा होगा। इसके प्रतिउत्तर में, मंत्रालय ने कहा कि प्रमाण की जांच एवं चित्रांकनों के अनुमोदन के संबंध में परिहार्य विलम्ब को रोकने के पूरे प्रयास किए जाएंगे।</p> <p>₹1.29 करोड़ की राशि के निष्फल व्यय के अतिरिक्त ठेकेदार ने कार्य के आस्थगन के फलस्वरूप साधनों के निष्क्रिय रहने और कार्य के दायरे में कमी के कारणों पर ₹10.45 करोड़ का दावा भी किया। दिल्ली के उच्च न्यायालय में ठेकेदार के द्वारा शून्य ठेके को चुनौती दी गई, वहां पर यह मामला लम्बित है। पुल संख्या 53 से 61 के कार्यों से संबंधित ठेकों को (जो कि संरक्षण में परिवर्तन के बाद किया जाना है) अभी (जुलाई 2012) ठेकागत किया जाना है। जिसके</p>

	<p>(21 अप्रैल 2006) रोक दिया गया। यहां तक कि पुल संख्या 54 एवं 55 पर भी कार्य को क्रियान्वित नहीं किया जा सका क्योंकि इन पुलों की सामान्य व्यवस्था के चित्रांकन (GAD) फरवरी 2007 में अनुमोदित हो सके थे अर्थात् ठेके की अवधि के समाप्त होने के पश्चात। कार्य के दायरे में कमी के कारण (11 पुल के स्थान पर 5 पुल) ठेका ₹1.29 करोड़ निष्फल व्यय पर कार्य के पश्चात मार्च 2007 में बन्द हो गया।</p>	<p>परिणामस्वरूप समय और लागत का लंघन होगा।</p> <p>रेल प्रशासन ने जवाब में कहा कि संरक्षण का कार्य पुनः करना होगा क्योंकि मौजूदा संरक्षण निर्माण एवं अनुरक्षण हेतु दृढ़ नहीं हैं। मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया कि न्यायालय में दावे लड़े जा रहे हैं।</p>
<p>अंजी खड पर विशेष पुल</p>	<p>इस पुल की लम्बाई 657 मीटर है और इस खण्ड पर दो महत्वपूर्ण पुलों में से एक है (दूसरा चिनाब पुल है)। इस वृत्त-चाप पुल (arc bridge) की मेहराब की नींव की स्थिरता के संबंध में विभिन्न एजेंसियों ने प्रश्न उठाए।</p> <p>के.आर.सी.एल ने मैसर्स गैमन-आर्कीरोडान को सितम्बर 2004 में निर्माण का ठेका दिया जिसमें पुल के उपयुक्त अभिकल्प एवं चित्रांकन उपलब्ध कराने का उत्तरदायित्व भी सम्मिलित था। मैसर्स डी.बी.एम (सितम्बर 2005) ने के.आर.सी.एल की ओर से भू-तकनीकी सर्वेक्षणों को आयोजित किया तथा नींव के क्षेत्र में खराब क्षेत्र का खुलासा किया। लेकिन के.आर.सी.एल ने ठेकेदार को इस मामले के बारे में अगस्त 2007 में बताया। के.आ.सी.एल के साथ हुई ठेकेदार की बातचीत में यह भी देखा गया कि ठेकेदार को भी खराब क्षेत्र की मौजूदगी की जानकारी थी, क्योंकि 19 अक्टूबर 2007 के के.आर.सी.एल को अपने प्रतिउत्तर में ठेकेदार ने संरक्षण के साथ/अंतर्गत दोषपूर्ण स्थिति के संबंध में अपने उत्तरदायित्व को नकार दिया था।</p> <p>भारत के भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण की रिपोर्ट के अनुसार (मार्च 2008) जिस मुख्य स्तम्भ पर पुल की मेहराब को रखा जाना है, वह कतरनी क्षेत्र पर स्थित है और इस खण्ड का लगभग 50 मीटर का फैलाव खड के बाएं किनारे के साथ अत्यधिक कतरनी क्षेत्र पर है।</p>	<p>रेलवे बोर्ड की 11 सितम्बर 2003 की अनुदेश संवीक्षा की बैठक के कारण के.आर.सी.एल ने जल्दबाजी में भू-तकनीकी अन्वेषणों के आयोजित किए बिना ही पुल का ठेकानिर्धारित कर दिया। इसके अतिरिक्त पुल के अभिकल्प से संबंधित मामले को भी ठेकेदार के द्वारा 18 माह की देरी से लिया गया, जबकि भू-तकनीकी रिपोर्ट में स्थान के संबंध में संदेह उठाया गया। पूर्वकथनानुसार, इसके फलस्वरूप ठेकेदार ने संरक्षण के साथ/अंतर्गत दोषपूर्ण स्थिति के संबंध में अपने उत्तरदायित्व को नकार दिया था।</p> <p>रियासी पर सड़क उपमार्ग की अनुपलब्धता के कारण (395 दिन), वन-अनुमति एवं पेड़ों को काटने की अनुमति के अभाव में (499 दिन) तथा अभिकल्प (869 दिन) एवं वृत्त-चाप के अभिकल्प में परिवर्तन इत्यादि के कारण पुल के कार्य के निष्पादन में हानि हुई।</p> <p>कार्य के आस्थगन के पश्चात ठेकेदार ने ₹2 करोड़ की राशिकी निर्माणित संरचना को तोड़ दिया। ठेकेदार इसकी पुनः संरचना करने में विफल रहा। वन-अनुमति के संबंध में भूमि को ठेकेदार को परिवर्तित करने के लिए ₹0.43 करोड़ की राशि ठेकेदार से वसूल करनी है, और इसके अतिरिक्त दोषपूर्ण पियर संख्या 19 को ध्वस्त करना पड़ा, जिसकी लागत ₹0.12 करोड़ आंकी गई। इस प्रकार ठेकेदार से ₹2.25 करोड़ की राशि अभी (जुलाई 2012) वसूल की जानी है। ₹13.78 करोड़ की राशि ठेकेदार से उसे अधिक भुगतान किए जाने पर वसूल की जानी है और ₹0.39 करोड़ की राशि, संघटन अग्रिम के संबंध में बैंक की प्रत्याभूति से आधिक्य के कारण अभी भी वसूल की जानी है।</p>

जुलाई 2008 में नींव की स्थिरता की अनिश्चितता के कारण कार्य को ₹37 करोड़ की राशि का व्यय करने के पश्चात बन्द करना पड़ा।

इस संरेखण की समीक्षा के लिए नियुक्त विशेषज्ञों की समिति भी स्थान की स्थिरता के संबंध में किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सकी और कार्य को पुनः प्रारम्भ करने से पूर्व स्थान की स्थिरता को सुनिश्चित करने हेतु कई परीक्षणों के आयोजन की सिफारिश की। आगे किए गए अन्वेषणों के आधार पर रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2010 में मूल स्थान को ही रखने का निर्णय लिया और कार्य को पुनः प्रारम्भ करने के संबंध में अनुमति प्रदान की।

के.आर.सी.एलके द्वारा आस्थगन की लम्बी अवधि के कारण ठेकाअगस्त 2010 में समाप्त कर दिया गया। शेष कार्य के लिए नए ठेकों को अभी भी इस कारण अधिनिर्णित किया जाना बाकी है (जुलाई 2012) क्योंकि इस फैलाव पर संरेखण की पुनः समीक्षा का प्रस्ताव है।



अंजी पुल स्थल का दृश्य (22.07.2010)



पियर संख्या 19 -ध्वस्त स्थिति में।

ठेकेदार ने श्रम-शक्ति/मशीनरी के निष्क्रिय रहने, लागत और वित्त-पोषण में वृद्धि इत्यादि के संबंध में ₹111.69 करोड़ का दावा किया। मध्यस्थ के द्वारा दिए गए शून्य ठेके के विरुद्ध ठेकेदार ने भारत के सर्वोच्च न्यायालय में चुनौती दी है। मामला माननीय न्यायालय में लम्बित है।

प्रतिउत्तर में, मंत्रालय का कथन है कि पुल के स्थान की उपयोगिता का निर्णय के.आर.सी.एलके द्वारा उत्तररेलवे निर्माण संगठन की सलाह से लिया जाना था, ठेकेदार को एक उपयोगी नींव का अभिकल्प बनाना था तथा वृत्त-चाप की नींव के अभिकल्प में उच्च कतरनी डोलामाइट की मौजूदगीको ध्यान में रखकर बनाया जाएगा। उनका कथन था कि विशेषज्ञ समिति की सिफारिश पर आगे अध्ययन आयोजित किए गए, जिसके आधार पर रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2010 में पुनः कार्य प्रारम्भ करने का निर्णय लिया।

लेकिन ठेकेदार की निष्पादिता मुख्य रूप से कार्य प्रारम्भ करने से पूर्व आवश्यक अन्वेषणों को आयोजित न करने के कारण बाधित हुई। नए सिरे से संवीक्षा करने पर संरेखण के चयन पर निर्णय के अभाव में शेष कार्य के कार्यान्वयन का ठेका अभी भी अधिनिर्णित किया जाना है (जुलाई 2012)।

चिनाब पुल

अंजी पुल के समान इस पुल के मुख्य वृत्त-चाप (main arch) की नींव के स्थिरीकरण पर रेलवे बोर्ड एवं ठेकेदार द्वारा नियुक्त किए गए विशेषज्ञों के द्वारा प्रश्न उठाए गए।

कार्य का ठेका दिए जाने के बाद ठेकेदार ने कहा कि क्षेत्र की स्थलाकृति कटरा अंत की सीमा पर सेतुबंध 40 की नींव आधार के भीतर पड़ रही है, जो कि अत्यधिक ढीली (highly undulating) थी और संरेखण के बीच की रेखा के ऊपरी और निम्न धारा पर दो नालों की मौजूदगी के कारण भूमि से नींव सम्पर्क खत्म हो गया था।

तकनीकी सलाहकार बोर्ड का यह विचार था कि नींव का अभिकल्प इस तरह से तैयार किया जाना चाहिए, जो सहारा देने वाले चट्टानों के पुंज में अस्थिरता/क्षणभंगुरता के बिना वृत्त-चाप को भ्रंच (thrust away from the arc) से दूर रखे।

परामर्शदाता फर्म एमवर्जने (फरवरी 2009) में यह अनुभव किया कि चिनाब पुल की ढलान की स्थिरता के संबंध में इस क्षेत्र के प्रासंगिक विशेषज्ञों के द्वारा अध्ययन किया जाना चाहिए।



चिनाब पुल की नलिका भाग-आस्थगन अवधि के दौरान का चित्र

इस पुल पर रचना/रूपरेखा आधारित टिप्पणी की अंतिमता में विलम्ब (Design Basis Note), रूपरेखा आधारित टिप्पणी के मध्य में संशोधन (ठेकेदार ने पुल के पुनः अभिकल्प बनाने में हुए व्यय पर ₹3.25 करोड़ का दावा किया), पुल के ऊपरी संरचना के अभिकल्प की अंतिमता में विलम्ब, मुख्य घाटियों की ढलान की ढलान-स्थिरता के विश्लेषण के अनुमोदन में विलम्ब और खुदाई कार्यप्रणाली, सेतुबन्ध के संरेखण में परिवर्तन, वन-अनुमति एवं भूमि-अधिग्रहण में देरी और सम्पर्क सड़क की उपलब्धता में देरी के कारण कार्य की हानि हुई।

डैक भाग के अनुमोदित अभिकल्प, नींव हेतु सुरक्षात्मक कार्य, नींव में खुदाई का काम एवं पादपीठी (bearing pedestal) की अनुपलब्धता के कारण यह कार्य एक प्रकार से रुका हुआ था। आठ वर्षों से भी अधिक समय के समाप्त होने के पश्चात भी पुल के अभिकल्प को अभी तक अंतिम रूप दिया जाना शेष है (जुलाई 2012)।

वर्ष 2011-12 से आगे की अवधि के दौरान ठेकेदार केवल ₹0.22 करोड़ की राशि का कार्य ही निष्पादित कर सका। ठेके को सम्पूर्ण करने की विस्तारित तिथि 31 मार्च 2012 से पहले ही समाप्त हो गई थी, लेकिन ठेकेदार द्वारा इसके विस्तार हेतु अभी भी आवेदन नहीं किया गया (जुलाई 2012)।

यदि ठेका दिए जाने से पूर्व पूर्ण रूप से भू-तकनीकी अध्ययन कर लिए जाते तो नींव की स्थिरता के कारण हुए कार्य के आस्थगन, कार्य के कार्यान्वयन में विलम्ब और परिणामस्वरूप केवल इस पुल के संबंध में मध्यस्थता में पड़े ₹308.16 करोड़ के दावों से बचा जा सकता था।

मंत्रालय ने यह प्रतिउत्तर दिया कि इस पूरे खण्ड पर कार्य को विभिन्न एजेंसियों के द्वारा सम्बोधित मुद्दों के समाधान हेतु आस्थगित कर दिया गया और कहा कि सामान्य चित्रांकन व्यवस्था (मेहराब भाग) को समय पर अंतिम रूप दे दिया जाएगा तथा आस्थगन

	की अवधि के दौरान ढलान की स्थिरता की पुष्टि हेतु आगे अध्ययन किए गए। मेहराब पुल के अभिकल्प को अभी तक (जुलाई 2012) अंतिम रूप दिया जाना शेष है।
--	---

4.3.2.5 ठेकेदार के दावे

आस्थागत समय के ₹57.24 करोड़ की राशि के दावे, जो कि के.आर.सी.एल के द्वारा स्वीकृत किए गए, के अतिरिक्त ठेकेदार, संसाधनों को व्यर्थ रखने, चित्रांकनों के अनुमोदन में विलम्ब, चिनाब पुल के वृत्त-चाप में संशोधन, रचना/रूपरेखा आधारित टिप्पणी में परिवर्तन, सम्पर्क सड़क की अनुपलब्धता, सुरंगों से जल की निकासी और मूल समापन अवधि से परे दरों में परिवर्तन न करने इत्यादि के कारणों पर ₹1170.71 करोड़ की राशि के दावे के साथ न्यायालय में गया। तीन मामलों में न्यायालय ने ठेकेदारके पक्ष में ₹6.84 करोड़ की राशि का अधिनिर्णय दिया।

4.3.3. चरण-II धरम से काजीगुंड-इरकॉन का भाग

धरम से काजीगुंड (100.868 से 168.000किमी.) की परियोजना के कार्यान्वयन में मार्ग की लम्बाई को निम्न रूप से सात क्षेत्रों में बांटा गया।

क्रम संख्या	क्षेत्र	शृंखला
1	O	किमी. 100.868-119.940
2	I	किमी. 119.940-128.560
3	II	किमी. 128.560-134.360
4	II	किमी. 134.360-142.000
5	IV	किमी. 142.000-152.000
6	V	किमी. 152.000-164.000
7	VI	किमी. 164.000-168.000

सुरंगों, पुलों, भूमि कार्य और स्टेशन भवनों के कार्यान्वयन के लिए क्षेत्रों के आधार पर ठेके दिए गए।

विस्तारित क्षेत्र II से VI में इरकॉन को इस परियोजना के लिए निर्धारित 100 कार्यों में से दिए गए 21 प्रमुख कार्य ठेकों को उनकी वित्तीय माट्टा के संबंध में विस्तृत लेखापरीक्षा जांच के लिए निम्न प्रकार से चयनित किया :-

कार्य की लागत(₹)	कुल कार्यों की संख्या	चयनित कार्यों की संख्या
10 करोड़ से अधिक	20	12
5 से 10 करोड़ तक	07	02
1 से 5 करोड़ तक	30	06
1 करोड़ से कम	43	01
कुल	100	21

संवीक्षा के लिए जिन 21 प्रमुख कार्यों को चयनित किया गया, इसमें से केवल 6 पूरे हुए हैं; 11 कार्यों को समाप्त कर दिया गया है और शेष 4 कार्य जुलाई 2012 तक प्रगति पर हैं। इन कार्यों में विलम्ब की सीमा 3 माह से 80 माह की है। कोई भी कार्य समापन की नियत तिथि के भीतर पूरा नहीं किया गया।

इरकॉन के द्वारा इस चरण पर किए गए कार्यान्वयन के संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्न रूप से प्रस्तुत हैं:-

4.3.3.1

भूमि प्रबन्धन

- धरम से काजीगुंड तक की लाइन के निर्माण के हेतु 386.37 हैक्टर भूमि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन के द्वारा इरकॉन को सौंपी जानी थी, जिसको सौंपने में उत्तर रेलवे निर्माण संगठन को 5 से 51 महीनेकासमय लगा। जुलाई 2012 तक 68.74 हैक्टेयर भूमि (17.79 प्रतिशत) अभी भी उत्तर रेलवे निर्माण संगठन के द्वारा इरकॉन को उपलब्ध कराई जानी है। अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण के पूरा न किए जाने के कारण संशोधित संरेखण पर कार्यान्वयन/भूमि पर वन-अनुमति के सम्पूर्ण मांगपत्र अभी भी रखे जाने शेष थे। इसके कारण आगे परियोजना के समापन में विलम्ब होगा।

4.3.3.2 कार्य प्रबन्धन

क्षेत्र-II

- क्षेत्र II(128.560 किमी. से 134.360किमी.) पर निर्माण कार्यों (सुरंगों, पुलों, भूमि-कार्य इत्यादि)के लिए ठेका(जून 2006) मैसर्स बी.टी.एस. ब्रह्मपुत्र कॉन्सोर्टियम लिमिटेड संयुक्त उद्यम को ₹157.19 करोड़ की राशि पर प्रदान किया गया। इस कार्य को 36 माह के भीतर अर्थात 18 जून 2009 तक पूरा किया जाना था, लेकिन उत्तर रेलवे निर्माण संगठन/इरकॉन के द्वारा स्पष्ट भूमि की अनुपलब्धता के कारण ठेकेदार ने कार्य लागत बढ़ जाने के कारण ठेके में दी गई दरों पर कार्य करने में असमर्थता व्यक्त की। रेल प्रशासन के द्वारा क्षतिपूर्ति के लिए मना करने पर यह ठेका मार्च 2008 में ₹0.29 करोड़ की लागतपरसमाप्त हो गया। ठेकेदार ने मशीनरी एवं उपकरणों पर आए खर्च, श्रमशक्ति, अवसंरचना विकास, निजी भूमि मालिकों को पट्टा किराये के भुगतान, आवासीय तथा कार्यालय भवनों इत्यादि पर किए गए खर्च के लिए ₹10.34 करोड़ की राशि का दावा किया और इरकॉन ₹1.87 करोड़ की राशि के भुगतान के लिए राजी हुआ, जो कि ठेकेदार को स्वीकार्य नहीं था और यह मामला अभी मध्यस्थता में लम्बित था(जुलाई 2012)।

क्षेत्र -III

- 11 पुलों, 5 सुरंगों (सुरंग-67 से सुरंग-71) और क्षेत्र III(134.360 से 142.00किमी.) में पार स्टेशनों से संबंधित कार्य मैसर्स जय प्रकाश एसोसिएट्स लिमिटेड को फरवरी 2004 में ₹168.45 करोड़ की कुल लागत पर फरवरी 2007 तक पूरा किए जाने के लिए प्रदान किया गया। लेकिन उत्तररेलवे निर्माण संगठन/इरकॉन के द्वारा स्पष्ट भूमि की अनुपलब्धता के कारण यह ठेका पूरा नहीं किया जा सका और ठेके को अप्रैल 2007 में ₹27.82 करोड़ की राशि के बराबर कार्य निष्पादित करने के बाद समाप्त कर दिया गया। ठेकेदार ने श्रमशक्ति एवं मशीनरी एवं उपकरणों के व्यर्थ रहने और अवसंरचना विकास इत्यादि पर आए खर्च हेतु ₹35.71 करोड़ की राशि का दावा कर दिया, इसके विपरीत मध्यस्थ ने ठेकेदार के ₹21.82 करोड़ की राशि के दावे के पक्ष में निर्णय दिया। इस निर्णय पर दिल्ली के उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई। इस मामले को अभी निपटाया नहीं गया है (जुलाई 2012)।
- सुरंगों और शेष अन्य सिविल कार्य के निर्माण के लिए ठेका मई 2007 को मैसर्स भूमि डैवलपर(इण्डिया) प्राइवेट लिमिटेड को ₹41.71 करोड़ की राशि पर मई 2009 तक कार्य के समापन हेतु प्रदान किया गया। मार्च 2008 में इरकॉन ने इस भाग में भू-तकनीकी अन्वेषण का आयोजन किए जाने पर ठेकेदार को सुरंग-69 और सुरंग-70 पर कार्य बन्द करने के निर्देश दिए। अंततः निष्पादित कार्य जुलाई 2008 को ₹1.99 करोड़ की राशि खर्च करने के पश्चात संरेखण की समीक्षा के लम्बित होने के कारण समाप्त कर दिया गया। ठेकेदार ने श्रमशक्ति एवं मशीनरी एवं उपकरणों के निष्क्रिय रहने पर आए खर्च हेतु ₹9.48 करोड़ की राशिका दावा दर्ज कर दिया। यह मामला मध्यस्थ के पास अभी भी लम्बित है (जुलाई 2012)।

- पुलों के शेष कार्य के लिए भी ठेका अगस्त 2007 को ₹13.23 करोड़ की लागत पर मैसर्स भूमि डैवलपर (इण्डिया) प्राइवेट लिमिटेड को फरवरी 2009 तक कार्य के समापन हेतु प्रदान किया गया। जनवरी 2008 में ठेकेदार ने यह कहा कि भूस्खलन के कारण सड़क की नाकाबन्दी के फलस्वरूप कार्य को नहीं किया जा सका। चूंकि पूरे कटरा-बनिहाल खण्ड का संरक्षण समीक्षा के अंतर्गत था, अतः सभी कार्य बन्द कर दिए गए और यह ठेका भी जुलाई 2008 में समाप्त करना पड़ा। ठेकेदार ने संसाधन इत्यादि के निष्क्रिय रहने के कारण ₹4.08 करोड़ की राशि का दावा दर्ज कर दिया। यह मामला मध्यस्थ के पास अभी भी लम्बित है (जुलाई 2012)।
- धरम से अरपिंचला तक (100.868 किमी. से 125 किमी. तक) संशोधित संरक्षण पर कार्य का ठेका अभी दिया जाना शेष है (जुलाई 2012)।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर में कहा कि सैद्धांतिक रूप से संशोधित संरक्षण पर सहमति हो गई है और संशोधित संरक्षण पर भू-तकनीकी अन्वेषण/सुरंगों को अंतिम रूप देने एवं भूमि के मांगपत्र रखनेकी प्रक्रिया चल रही है।

क्षेत्र -IV

- क्षेत्र IV के अंतर्गत (142 किमी. से 152 किमी.) सात सुरंगों (72 से 78), 19 पुलों और भूमि-कार्य सहित सिविल कार्य के निर्माण इत्यादि के लिए एक ठेका मैसर्स हिन्दुस्तान कन्सट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड को सितम्बर 2003 में ₹169.03 करोड़ की कुल लागत पर सितम्बर 2006 तक पूरा किए जाने के लिए प्रदान किया गया। यह ठेका भूमि सौंपने में विलम्ब, पुलों के अभिकल्प की आपूर्ति करने, वन-अनुभाग द्वारा कार्य को रोकने, विस्फोटकों की आपूर्ति न होने और स्थान पर सुरक्षा का प्रावधान न होने के कारण सितम्बर 2007, जून 2008 एवं जून 2009 तक बढ़ा दिया गया। मार्च 2008 में चार सुरंगों एवं सात पुलों के संरक्षण में परिवर्तन के प्रस्ताव पर कार्य के दायरे को कम कर दिया गया और ठेके की राशि ₹169.03 करोड़ से घटाकर ₹125 करोड़ कर दी गई। यह कार्य ₹156.38 करोड़ की लागत पर सम्पन्न हुआ (जुलाई 2012) जिसमें 69 माह का समय लंघन तथा ₹31.38 करोड़ की राशि का लागत लंघन सम्मिलित था। अन्य कार्यों की भांति, इस कार्य के ठेकेदार ने भी श्रमशक्ति तथा मशीनरी एवं उपकरणों के व्यर्थ रहने, वित्तीय पोषण की लागत, लाभ में कमी, दरों को संशोधित न करने और गैर मूल्यांकन/भू-वैज्ञानिक को भुगतान करने इत्यादि पर आए खर्च हेतु ₹88.47 करोड़ की राशि का दावा कर दिया। जुलाई 2012 तक दावे पर अभी फैसला किया जाना बाकी था।
- क्षेत्र II में सुरंगों तथा पुलों के ठेकों के समाप्त होने तथा क्षेत्र IV में कई कार्यों के वापिस लिए जाने के फलस्वरूप, प्रारम्भिक ₹337.48 करोड़ की लागत के ठेकों को पुनः ₹1064.36 करोड़ की लागत पर ठेका दिए जाने पर ₹726.88 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव पड़ा।

क्षेत्र -V

- क्षेत्र V में (10.960 किमी.) (152.600 किमी. से 163.960 किमी. तक) पीर पंजाल पर्वत में सुरंग 80 के कार्यान्वयन हेतु इरकॉन ने मैसर्स एच.सी.सी.एल.को 3 ठेके (₹413.96 करोड़ की लागत) और एक-एक ठेका मैसर्स भूमि डैवलपर्स (₹17.24 करोड़) मैसर्स गैमन एण्ड सियू (संयुक्त उद्यम) (₹22.59 करोड़) को प्रदान किए। मैसर्स एच.सी.सी.एल. स्थान सौंपने में विलम्ब, सुरंग में सीएच 765 पर प्रवेश के ध्वस्त होने, प्रणाली एवं पद्धति में परिवर्तन, चित्रांकनों की आपूर्ति में विलम्ब, बीओक्यू (BOQ) में वृद्धि, सुरंग में अत्यधिक रिसाव इत्यादि के कारण दिए गए कार्य को पूरा नहीं कर सका। समयावधि बढ़ाने के बावजूद जुलाई 2012 तक भी कार्य को पूरा किया जाना शेष रहा। ठेकेदार ने ₹160.30 करोड़ का दावा दर्ज किया, जिसे अभी जुलाई 2012 तक अंतिम रूप नहीं दिया गया।

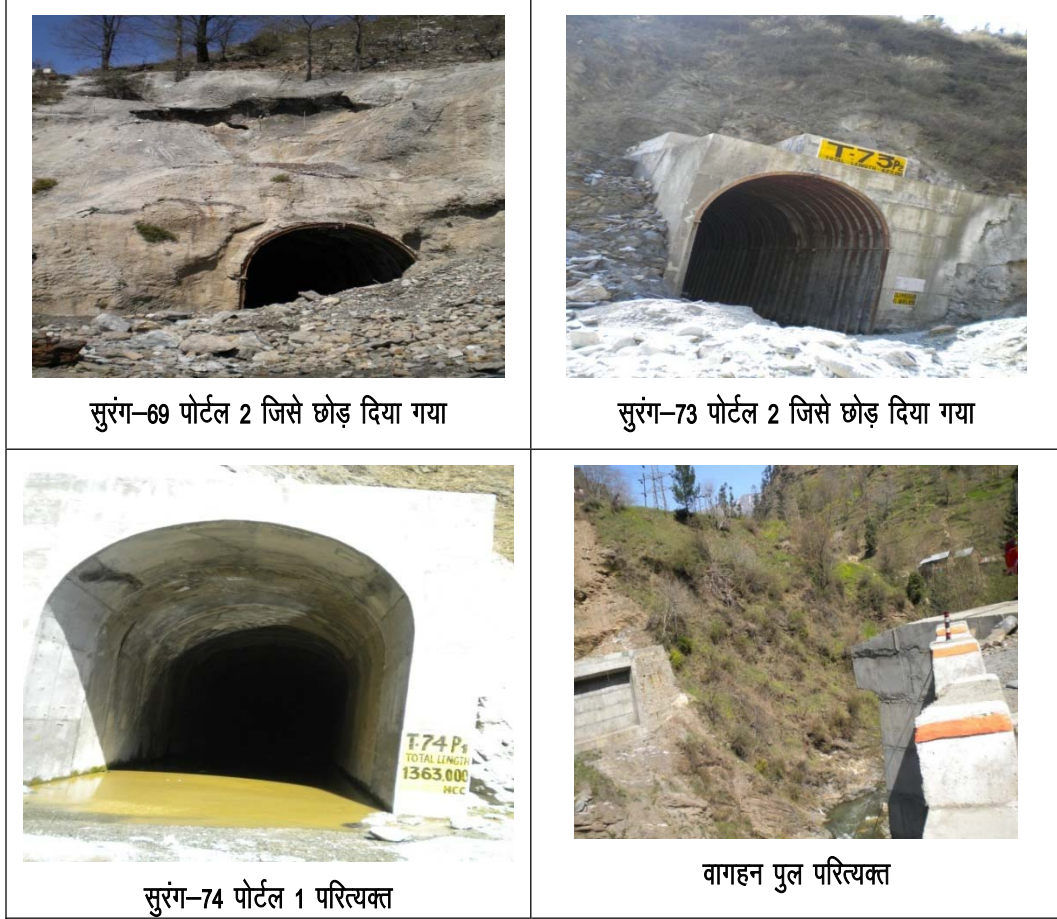
क्षेत्र -VI

- क्षेत्र VI(164 से 168 किमी.) सुरंग-80 के उत्तरी पोर्टल से प्रारम्भ होता है। भूमि कार्य सहित ढलान संरक्षण,सतह जल निकासी और नालियों एवं पानी को आगे बढ़ाने वाली नालियों से संबंधित कार्य ₹22.27 करोड़ की लागत पर चार ठेकेदारों को दिया गया। इरकॉन एवं राईट्स के द्वारा ठेकों को देने से पूर्व दीवारों को बनाए रखने के चित्रांकन में विफल होने के कारण चित्रांकनों में बार-बार परिवर्तन करना पड़ा और अंततः तीन ठेकों के कार्य पर ₹2 करोड़ की राशि का व्यय करने के पश्चात ठेकों को समाप्त करना पड़ा तथा ठेके के शेष कार्य को उच्च मूल्य (₹24.36 करोड़)पर दिया गया एवं एक ठेके(पैकेज ई 6ई) का मूल्य ₹10.80 करोड़ से संशोधित कर ₹21.91 करोड़ करना पड़ा । इस प्रकारकार्य का ठेका देने से पूर्व चित्रांकनों की अतिमता का न होना और मध्य में संशोधन के परिणामस्वरूप ₹26 करोड़ की राशि का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव पड़ा, जिसमें उच्च मूल्य पर शेष कार्य को पूरा करने हेतु देने से ₹11.67 करोड़का अतिरिक्त व्यय सम्मिलित था और इसके अतिरिक्त ठेकेदार ने श्रमशक्ति एवं मशीनरी के व्यर्थ रहने, आपूर्तिकर्ताओं को अग्रिम देने, चित्रांकनों में परिवर्तन, खुदाई की सामग्री का ढेर लगाने हेतु ऊंची कीमत पर भूमि के कय, नाली के कार्य हेतु भूमि की अनुपलब्धता इत्यादि के संबंध में ₹4.21 करोड़ की राशि का दावाकिया। जो कार्य जनवरी 2008 तक पूरा कर दिया जाना था, वह अभी जुलाई 2012 तक पूरा नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने कहा कि मध्य में चित्रांकनोंमें संशोधन आवश्यक था क्योंकि मूल संविदा में कुछ मर्दे, जो कितकनीकी रूप से अपेक्षित थी, शामिल नहीं थी परन्तु निर्माण के समय इसकी आवश्यकता समझी गई। लेकिन उनका यह दावा स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ठेके पर्याप्त भू-कार्य के बिना दिए गए। यदि पर्याप्त सर्वेक्षण आयोजित किए गए होते, तो रेल प्रशासन को कटाव की वास्तविक गहराई का ज्ञान रहता और और इस तरह ठेकों को प्रारम्भ में ही कार्य की वास्तविक गुंजाइश के साथ दिया गया होता।

के.आर.सी.एल. के मामले की तरह इरकॉन के 100.868 किमी.से 144 किमी. तक के हिस्से में संरेखण में परिवर्तन किया गया और इस खण्ड पर कार्यान्वित कार्य को₹128.14 करोड़ की राशि के निष्फल व्यय पर छोड़ना पड़ा। इस खण्ड पर जिन महत्वपूर्ण सुरंगों और पोर्टलों को छोड़ना पड़ा, उनका विवरण निम्न रूप से दिया गया है:-





फरवरी 2008 में रेलवे बोर्ड की एक अन्तर्राष्ट्रीय मान्यता प्राप्त एजेंसी को कटरा से बनिहाल खण्ड के संरक्षण की समीक्षा करने के लिए लगाने के निर्देश देने के बावजूद इस्कॉन ने 137 किमी. से 144 किमी. तक के खण्ड के पुनः संरक्षण का ठेका राईट्स को प्रदान कर दिया (जुलाई 2008)। ठेके को समाप्त करना पड़ा (फरवरी 2009) और कटरा से बनिहाल तक पूरे खण्ड का ठेका मैसर्स एमबर्ज को प्रदान किया गया (अक्टुबर 2008)। इसके परिणामस्वरूप मैसर्स राईट्स को प्रदत्त ₹1.20 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

रेल प्रशासन ने कहा कि राईट्स के द्वारा किए गए कार्य को सुरंग-74 आर के संरक्षण के निर्धारण के लिए उपयोग में लाया गया था। लेकिन उनके इस दावे को स्वीकार नहीं किया जा सकता, क्योंकि राईट्स द्वारा की गई गतिविधियों को भी मैसर्स एमबर्ज को दिए कार्य के दायरे के अंतर्गत लिया गया था और इसके लिए भुगतान भी किया गया था।

परियोजना के इस खण्ड पर विभिन्न सुरंगों एवं पुलों की स्थिति (जुलाई 2012) नीचे दी गई है:-

सुरंग संख्या	लम्बाई (मीटर)	स्थिति
सुरंग-48	10200	अभी ठेका दिया जाना है।
सुरंग-49	3410	अभी ठेका दिया जाना है।
सुरंग-50	5480	अभी ठेका दिया जाना है।
सुरंग-51	3190	अभी ठेका दिया जाना है।
सुरंग-52	700	अभी ठेका दिया जाना है।
सुरंग-74 आर	8600	ठेका दे दिया गया है।

सुरंग-77	350	पूर्ण हो गई है।
सुरंग-77 ए	760	पूर्ण हो गई है।
सुरंग-77 बी	180	कार्य आस्थगित किया गया।
सुरंग-77 सी	150	कार्य आस्थगित किया गया।
सुरंग-78	800	कार्य पूरा हो गया।
सुरंग-80	11000	प्रगति पर है।

पुल संख्या*	स्थिति
1 से 6	अभी ठेका नहीं दिया गया।
121(नई संख्या 7)	प्रगति पर है।
138	प्रगति पर है।
139	प्रगति पर है।
140	प्रगति पर है।
141	प्रगति पर है।
142	प्रगति पर है।
144	प्रगति पर है।
145 बी	प्रगति पर है।
147	कार्य पूरा हो गया है।

* जिन पुलों के नम्बर उपर्युक्त तालिका में नहीं दर्शाए गए हैं, वह छोटे पुल हैं या वे पुल हैं जो कि संरक्षण में परिवर्तन के पश्चात हटा दिए गए हैं।

4.3.4 चरण -III-काजीगुंड - बारामूला

4.3.4.1 विहंगावलोकन

चरण III में काजीगुंड से बारामूला के लिए यातायात समापन की लक्षित तिथि 31 मार्च 2003 के प्रति अक्टूबर 2008 से अक्टूबर 2009 तक तीन चरणों में खोला गया। ₹906.33 करोड़ की राशि के संस्वीकृत अनुमान (जनवरी 2012 में ₹3658.70 करोड़ संशोधित की गई) के प्रतिजुलाई 2012 तक इस चरण में ₹3071.86 करोड़ की राशि का व्यय हुआ। इस खण्ड में 119 किमी. की लाइन के साथ 63 बड़े पुल और 739 छोटे पुल सम्मिलित हैं। इस खण्ड में कोई सुरंग नहीं है। इस खण्ड के निष्पादन का ठेका इरकॉन को फरवरी 1999 में इस शर्त पर सौंपा गया कि वह मार्च 2003 तक इसे पूरा करे। इरकॉन ने लाइन और स्टेशन से संबंधित कार्य को नवम्बर 2007 से अगस्त 2009 के दौरान पूरा किया और इस लाइन को अक्टूबर 2008 से अक्टूबर 2009 की अवधि के दौरान चालू किया गया। जबकि आवासीय मकानों, विश्राम गृहों आर. पी.एफ./जी.आर.पी. बैरकों और स्टेशन तथा यार्ड के परिधीय कार्यों के विकास से संबंधित कार्य जुलाई 2012 तक पूरा किया जाना शेष था।

इस खण्ड में इस परियोजना के कार्य को विलम्ब से किए जाने के मुख्य कारण निम्नलिखित है :-

- ठेका देने से पूर्व के कार्य/सर्वेक्षण की अपर्याप्तता के कारण कार्य की सीमा में असामान्य वृद्धि हुई, ठेके को समाप्त किया गया तथा ऊंची कीमत पर कार्य पूरा करने हेतु पुनः ठेका दिया गया ;
- भूमि-अधिग्रहण में विलम्ब ;

- चित्रांकनो को तैयार एवं अनुमोदित करने में विलम्ब इत्यादि जिनके कारण कई ठेकों को समाप्त करना पड़ा । कार्य को निष्पादित करवाने हेतु ऊंची कीमत पर पुनः ठेके दिए गए ;
- पुलों के अभिकल्पों में संशोधन ;और
- इरकॉन के अभियंताओं का अपहरण एवं हत्या इत्यादि ।

4.3.4.2 कमजोर ठेका प्रबन्धन

इरकॉन ने परियोजना के इस खण्ड के संबंध में 1741 ठेके दिए। लेखापरीक्षाने वित्तीय माघा और महत्वपूर्ण कारकों को ध्यान में रखते हुए 83 ठेकों की जांच की

कार्य की लागत (₹)	कुल कार्यों की संख्या	चयनित कार्यों की संख्या
10 करोड़ से अधिक	38	9
5 से 10 करोड़ तक	21	9
1 से 5 करोड़ तक	244	55
1 करोड़ से कम	1438	10
कुल	1741	83

समीक्षा हेतु चयनित 83 ठेकों में से केवल 43 कार्य पूरे किए गए और जुलाई 2012 तक 40 ठेके समाप्त/आस्थगित कर दिए गए। इस संबंध में निष्पादन में विलम्ब 3 माह से 75 माह का रहा । कोई भी ठेका समापन की नियत तिथि के अन्दर पूरा नहीं किया गया।

4.3.4.3 पुल

इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि इस खण्ड में पुल बड़ी संख्या में है, इरकॉन ने कुल पुलों (802) को 41 (छोटे और बड़े पुल पृथक रूप से) भागों में विभाजित किया और ठेके भी विभिन्न भागों के अनुसार दिए गए।

जैसा कि ऊपर वर्णित है, लेखापरीक्षाने इस खण्ड के 83 ठेकों के नौ पुलों के भाग जिसमें 42 बड़े और 148 छोटे पुलों का निर्माण सम्मिलित है, की समीक्षा की। इन सभी पुलों के निर्माण कार्य से संबंधित ठेके विभिन्न एजेंसियों को फरवरी 2003 से अक्टूबर 2007 की अवधि के दौरान दिसम्बर 2004 से अप्रैल 2008 तक पूरा करने की नियत तिथि पर दिए गए । लेकिन जैसा कि उपर्युक्त तालिका में वर्णित है, कोई भी पुल लक्षित तिथि तक पूरा नहीं किया गया । इस विलम्ब के मुख्य कारण स्पष्ट स्थान का प्रावधान न होना, कुंओं की नींव की गहराई को नियत न करना, कार्य की सीमा में असामान्य वृद्धि, संरक्षण संबंधी समस्याएं, अभिकल्पों एवं चित्रांकनों में बार-बार संशोधन इत्यादि थे।

भाग संख्या	पुलों की संख्या	अनुबन्धीय लागत (₹करोड़)	भुगतान की गई राशि (₹करोड़)	समापन की नियत तिथि	समापन की वास्तविक तिथि	टिप्पणियां
6	9	22.05	32.67	फरवरी 2005	जुलाई 2005 में बन्द कर दिया गया।	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 वर्षों का समय लंघन हुआ । ● ₹40.55 करोड़ का लागत लंघन हुआ। कारण :-
6ए		38.45	29.93	दिसम्बर 2006	मई 2008	<ul style="list-style-type: none"> ● पुल संख्या 5ए के पी-1, पी-9 और पी-10 कुएं को ढकने से

						<p>संबंधित चित्रांकन में संशोधन किया गया और पहले से बने कुंए को ढकने के सांचे को ध्वस्तकरना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप ₹0.45 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ। इसी तरह पहले से निर्मित पी 7 एवं पी 8 के स्तम्भ का सीधा भाग चित्रांकनों के परिवर्तन के कारण ध्वस्तकरना पड़ा और ₹0.20 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।</p> <ul style="list-style-type: none"> • शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹6.77 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ। <p>विलम्ब के कारण निम्नलिखित थे:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • स्पष्ट स्थान का प्रावधान न होना। • भूमि मालिकों को मुआवजे का भुगतान न करना। • कार्य की सीमा में संशोधन। • अभिकल्पों एवं चित्रांकनो मे संशोधन। • पुल संख्या 8 में संरेखण की समस्या।
7	14	12.13	20.72	फरवरी 2005	मई 2007	<ul style="list-style-type: none"> • ₹7.59 करोड़ का लागत लंघन हुआ। <p>लागत लंघन के कारण:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • भूमि मालिकों को मुआवजे का भुगतान न करना। • कार्य की सीमा में वृद्धि।
8	17	15.53	23.78	फरवरी 2005	दिसम्बर 2006 में बन्द कर दिया गया।	<ul style="list-style-type: none"> • 3 वर्षों का समय लंघन हुआ। • ₹17.11 करोड़ का लागत लंघन हुआ।
8ए		9.16	8.86	सितम्बर 2006	मई 2008	<p>कारण :</p> <ul style="list-style-type: none"> • कमजोर योजना एवं अनुचित देख-भाल के परिणामस्वरूप पुल संख्या 44 के पी-1 की अस्त-व्यस्तता एवं ए 1 की सीमा का परित्याग करना पड़ा जिसके कारण ₹0.87 करोड़ का

निष्फल व्यय हुआ।



- शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹2.69 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ।
- स्पष्ट स्थान का प्रावधान न होना।
- भूमि मालिकों को मुआवजे का भुगतान न करना।
- कार्य की सीमा में वृद्धि।
- अभिकल्पों एवं चित्रांकनों में संशोधन।

रेल प्रशासन ने कहा कि अपेक्षित भू-तकनीकी अन्वेषण के बावजूद निर्माण के पश्चात घाट के कुएं और मिलान स्थान झुक गए। जबकि कि दूसरी ओर मैसर्स राईट्स ने यह दावा किया कि वर्तमान समस्याएं, जो कि कुओं के साथ जुड़ी हैं, से मुक्त हुआ जा सकता था, यदि निर्माण कार्य पर्याप्त निर्माण पर्यवेक्षण एवं सुझाए गए अन्वेषणों के आधार पर योजित कर लिया जाता। उन्होंने कुओं की प्लगिंग/परिव्यक्तता पर निर्णय

						से पूर्व भू-तकनीकी अन्वेषण करने की भी तरफदारी की।
9	7	7.91	21.59	फरवरी 2005	जुलाई 2008	<ul style="list-style-type: none"> • 3 वर्षों से अधिक का समय लंघन हुआ। • ₹13.68 करोड़ का लागत लंघन हुआ। <p>कारण :-</p> <ul style="list-style-type: none"> • स्पष्ट स्थान का प्रावधान न होना। • भूमि मालिकों को मुआवजे का भुगतान न करना। • कार्य की सीमा में वृद्धि। • कुओं की गहराई एवं अभिकल्पों में परिवर्तन। • ढाल में संशोधन के कारण मिलन-स्थान की ऊंचाई में वृद्धि।
15	148	7.03	25.36	दिसम्बर 2004	3/2006 में बन्द कर दिया गया।	<ul style="list-style-type: none"> • 3 वर्षों का समय लंघन हुआ। • ₹28.90 करोड़ का लागत लंघन हुआ। • शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹1.30 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ।
15ए + शेष कार्य		14.67	10.57	नवम्बर 2006	अगस्त 2008	<p>कारण :-</p> <ul style="list-style-type: none"> • भूमि मालिकों को मुआवजे का भुगतान न करना। • अभिकल्पों एवं चित्रांकनों को अंतिम रूप न देना। • पूर्व निर्मित सांचे के स्थान पर सांचे को निर्माण स्थान पर बनाने हेतु निर्माण पद्धति में परिवर्तन। <p>रेल प्रशासन ने कहा कि</p>

						समय/लागत लंघन का मुख्य कारण अतिरिक्त लघु पुल थे। इससे यह स्पष्ट होता है कि लघु पुलों के निर्माण के ठेके, कार्य की सीमा के संबंध में बिना पर्याप्त सर्वेक्षण के दिए गए जिसके परिणामस्वरूप ठेकों को समाप्त करना पड़ा और शेष कार्य को ऊंचे मूल्य पर देना पड़ा।
एफ ओ बी 3	1	2.24	शून्य	जून 2007	अगस्त 2007 में बन्द कर दिया गया।	<ul style="list-style-type: none"> 4 वर्षों का समय लंघन हुआ। ₹2.87 करोड़ का लागत लंघन हुआ।
एफ ओ बी 3आर		2.39	0.16	अप्रैल 2008	मई 2008 में समाप्त कर दिया गया।	<ul style="list-style-type: none"> कारण:- अभिकल्पों को अंतिम रूप न देना।
एफ ओ बी 3 (आर 2)		2.01	2.50	दिसम्बर 2008	अप्रैल 2011	
एफ ओ बी 3 (आर 1)		2.00	2.45	दिसम्बर 2008	जनवरी 2007	

रेल प्रशासन ने कहा कि अभिकल्पों एवं चित्रांकनों में परिवर्तन, अकल्पित सामाजिक कारकों, धार्मिक रूप से महत्वपूर्ण स्थलों जैसे कब्रिस्तान का वर्जन, उपमार्ग एवं चिनार के वृक्षों के संरक्षण इत्यादि के कारण आवश्यक था। लेकिन रेल प्रशासन का यह दावा न्यायसंगत नहीं है क्योंकि यदि ठेके दिए जाने से पूर्व ही पर्याप्त सर्वेक्षण/भूमि-कार्य की ओर ध्यान दिया जाता तो, प्रारम्भिक अवस्था में ही इन कारकों के संबंध में सावधानी से काम लिया जा सकता था।

इन ठेकों की विस्तृत समीक्षा से निम्नलिखित बातों को पता चला :-

4.3.4.4 स्टाफ क्वार्टरस

लेखापरीक्षा ने स्टाफ क्वार्टरस के 24 भागों के निर्माण के ठेकों में से एक (क्यू-2) की समीक्षा की। इस भाग में 3 स्टेशनों (बडगाम, पामपोर एवं काकापोर) के 164 स्टाफ क्वार्टरस सम्मिलित थे। इस भाग का ठेका मैसर्स वानी एण्ड कम्पनी को नवम्बर 2003 में ₹7.44 करोड़ की लागत पर फरवरी 2005 तक पूरा करने के लिए दिया गया। ठेकेदार को चित्रांकनों के विलम्ब से जारी करने एवं स्पष्ट स्थल के उपलब्ध न होने के कारण इसके पूरा होने की अवधि को फरवरी 2006 तक बढ़ा दिया गया। फरवरी 2006 तक, ₹3.78 करोड़ खर्च करने के बाद केवल 50.54 प्रतिशत कार्य ही निष्पादित हुआ था और मार्च 2006 में दोनों ओर से किसी पर भी वित्तीय प्रभाव के बिना यह ठेका बन्द कर दिया गया। इन क्वार्टरस के

शेष कार्य को चार एजेंसियों को ₹8.22 करोड़ की लागत पर, जो कि मूल ठेके की लागत से ₹4.56 करोड़ अधिक था, पर दिया गया। दो ठेकेदारों ने मार्च 2008 में बडगाम के टाइप-I और टाइप-IV के स्टाफ क्वार्टरस का निर्माण ₹4.26 करोड़ की लागत पर पूरा किया। बडगाम के टाइप-II और टाइप-III के स्टाफ क्वार्टरस और काकापोर व पमपोर के टाइप-I, टाइप-II एवं टाइप-III के स्टाफ क्वार्टरस के शेष कार्य छः एजेंसियों ने ₹6.38 करोड़ की राशि के खर्च पर अप्रैल 2009 में पूरे किये। इस प्रकार ₹7.44 करोड़ की लागत के कार्य को ₹14.42 करोड़ की लागत पर अर्थात् ₹6.96 करोड़ के अतिरिक्त परिहार्य व्यय एवं 50 माह के विलम्ब से पूरा किया जा सका। विलम्ब का मुख्य कारण ठेकों को आधारभूत आवश्यकताओं जैसे अपमार्जित भूमि का प्रावधान एवं अभिकल्पों तथा चित्रांकनों के अनुमोदन के बिना दिया जाना था।

रेल प्रशासन ने कहा कि क्यू-2 पैकेज के समाप्त होने पर ठेकों को संशोधित किया गया क्योंकि चारदीवारी एवं पूतिदूषित टैंक इत्यादि के कार्य के कारण कार्य की परिसीमा में वृद्धि हुई, जो कि सही नहीं है, क्योंकि यदि आधारभूत आवश्यकताओं जैसे अपमार्जित भूमि एवं अनुमोदित अभिकल्पों तथा चित्रांकनों को उपलब्ध कराया जाता तो समय/लागत लंघन से बचा जा सकता था।

4.3.4.5 कार्यालय भवन

कार्यालय भवन के निर्माण हेतु 6 भागों में विभाजित ठेकों में से काजीगुंड, बारामूला एवं बडगाम स्थित 3 भागों (कार्यालय भवन-6, कार्यालय भवन-7 एवं कार्यालय भवन-8) की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई। इन भागों में 11 कार्यालय भवन सम्मिलित थे। इन ठेकों के संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणी निम्न प्रकार से है :-

भाग संख्या	कार्य का विवरण	टिप्पणियां
का0भ0-6	काजीगुंड स्टेशन पर कार्यालय भवनों के निर्माण (ए.ई.एन.के कार्यालय, अधीनस्थ एवं अधिकारी विश्राम गृह, स्वास्थ्य इकाई श्रेणी-III) का ठेका अक्टूबर 2006 में मैसर्स जीआर नकवी एण्ड कम्पनी को ₹2.39 करोड़ की लागत पर जून 2007 तक (बाद में दिसम्बर 2007 तक समापन की अवधि बढ़ा दी गई) पूरा करने हेतु प्रदान किया गया। यह ठेका कम प्रगति के कारण ₹0.87 करोड़ की राशि का कार्य कार्यान्वित किए जाने पर जुलाई 2008 में बन्द	<ul style="list-style-type: none"> ● 57 माह का समय लंघन हुआ। ● शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹2.27 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ। ● यद्यपि पैकेज कार्यालय भवन 6 के अंतर्गत ठेके को कम प्रगति के कारण समाप्त कर दिया गया तथापि ठेकेदार से जोखिम एवं लागत की राशि की वसूली अभी तक नहीं की गई। <p>विलम्ब के कारण:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ● भूमि की अनुपलब्धता। ● स्वास्थ्य इकाई के लिए योजना प्रारूप में प्रावधान न किया जाना। ● कार्य की सीमा में परिवर्तन। ● निर्माण चित्रांकनों को अंतिम रूप न दिया जाना। ● अमरनाथ भूमि पर विवाद और ● विधान सभा चुनाव आदि। <p>रेल प्रशासन का कहना है कि अतिरिक्त व्यय का कारण अचानक इस्पात के मूल्य में वृद्धि, भूमि की उपलब्धता में देरी, कार्य में वृद्धि रही और इनके परिणामस्वरूप ठेके को समाप्त करना पड़ा। लेकिन यह दावा सही नहीं है क्योंकि ठेके को कम प्रगति के कारण समाप्त किया गया, जबकि नई संविदा जोखिम एवं लागत संविदा के रूप में आमंत्रित नहीं की गई और फलस्वरूप ₹2.27 करोड़ की राशि की वसूली नहीं हो पाई।</p>

	<p>कर दिया गया। शेष कार्य (पैकेज 6 आर) को पुनः ठेकागत कर अगस्त 2008 में मैसर्स कन्सट्रक्शन इंजीनियर्स को ₹3.38 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2008 तक पूरा करने की शर्त पर दिया गया : लेकिन यह कार्य अप्रैल 2012 में ₹4.97 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया।</p>	
का0भ0-7	<p>बारामूला स्टेशन पर अधीनस्थ एवं अधिकारी विश्राम गृह, वरिष्ठ अधीनस्थ कार्यालय परिसर और स्वास्थ्यइकाई श्रेणी-III का ठेका अक्टूबर 2006 में मैसर्स जीआर नकवी एण्ड कम्पनी को ₹2.61 करोड़ की लागत पर जून 2007 तक (बाद में जून 2009 तक समापन की अवधि बढ़ा दी गई) पूरा करने हेतु प्रदान किया गया। अंततः यह ठेका ₹2.65 करोड़ की राशि का कार्य करने के पश्चात (जून 2008) बन्द कर दिया गया।</p> <p>इस भाग के एक हिस्से (पैकेज 7 आर) को मैसर्स ए.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 45 माह का समय लंघन हुआ। ● ₹1.80 करोड़ की राशि का लागत लंघन हुआ। ● शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹0.66 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ। <p>विलम्ब के कारण:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ● भवन के स्थान में परिवर्तन। ● भूमि/स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता ● चित्रांकनों के अनुमोदन में विलम्ब। ● खराब मौसम तथा कानून एवं व्यवस्था। ● मौसम की खराब परिस्थितियां।

	<p>एस.जी. एण्ड कम्पनी को अक्टूबर 2008 को ₹2.23 करोड़ की लागत पर मार्च 2009 तक नियत समय पर पूरा करने हेतु प्रदान किया गया और यह कार्य मार्च 2011 में ₹1.76 करोड़ की राशि की लागत पर पूरा हुआ।</p>	
का0भ0-8	<p>बडगाम स्टेशन पर निर्माण कार्यालय अधिकारी एवं अधीनस्थ विश्राम गृह, के निर्माण का ठेका अप्रैल 2007 में मैसर्स हाई टैक इंजीनियर्स को ₹3.17 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2007 तक (बाद में मई 2008 तक समापन की अवधि बढ़ा दी गई) पूरा करने हेतु प्रदान किया गया। जब तक रेल प्रशासन ने संरचनात्मक इस्पात की छत के पुलिंदे के चित्रांकन में संशोधन किया, तब तक इस्पात के मूल्य में वृद्धि हो गई और ठेकेदार ने ठेके की दर पर इस कार्य को कार्यान्वित करने से मना कर दिया। अंततः यह ठेका जून 2008 को ₹1.00 करोड़ की लागत</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 29 माह का समय लंघन हुआ। ● ₹2.37 करोड़ की राशि का लागत लंघन हुआ। ● शेष कार्य को ऊंची दर पर देने के कारण ₹0.64 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ। विलम्ब के कारण :- ● कार्य-सीमा में परिवर्तन। ● चित्रांकनों की अनुपलब्धता और ● अमरनाथ यात्रा के भूमि विवाद के कारण कश्मीर घाटी में अशान्ति। <p>रेल प्रशासन ने कार्यालय भवन संख्या 8, 14 एवं 16 से संबंधित तथ्यों को स्वीकारा।</p>

	<p>का कार्य निष्पादित होने के पश्चात बिना किसी वित्तीय निहितार्थ के दोनों ओर से बन्द कर दिया गया।</p>	
का0भ0-14	<p>अधीनस्थ विश्राम गृह के निर्माण (पैकेज ओबी 14) का शेष कार्य मैसर्स मो. अशरफ गिलकार को सितम्बर 2008 में ₹2.37करोड़ की लागत पर फरवरी 2009 तक पूरा करने हेतु प्रदान किया गया। कार्य समापन की अवधि को दिसम्बर 2009 तक बढ़ा दिया गया। यह कार्य ₹2.84करोड़ की लागत पर मई 2010 तक पूरा किया गया।</p>	
का0भ0-16	<p>निर्माण कार्यालय एवं अधिकारी विश्राम गृह का शेष कार्य (पैकेज ओ.बी. 16) मैसर्स एम.एन. एन्टरप्राइजिस को दिसम्बर 2008 में ₹1.86करोड़ की लागत पर दिया गया और अप्रैल 2009 तक इसे पूरा किया जाना नियत किया गया। समापन अवधि को सितम्बर 2009 तक बढ़ा दिया गया। यह कार्य ₹2.14करोड़</p>	

की लागत पर पूरा किया गया।

4.3.4.6 स्टेशन भवन

स्टेशन भवनों के निर्माण से संबंधित 4 ठेकों के भाग में से एक (स्टेशन भवन-3) की लेखापरीक्षा समीक्षा की गई। इस भाग में पट्टन, सोपोर, हमारे और बारामूला चार स्टेशन शामिल थे। इन स्टेशनों पर भवनों के निर्माण से संबंधित कार्य नवम्बर 2003 में मैसर्स स्टार कन्स्ट्रक्शन को ₹3.62 करोड़ की लागत पर फरवरी 2005 तक पूरा करने हेतु प्रदान किया गया। रेल प्रशासन अनुमोदित अभिकल्पों को उपलब्ध कराने में विफल रहा और कार्य को जुलाई 2005 में केवल ₹1.5 लाख की लागत का कार्य निष्पादित होने के पश्चात बिना किसी वित्तीय निहितार्थ के दोनों ओर से बन्द कर दिया गया।

शेष कार्य (भाग स्टे0भ0-3 आर)उसी ठेकेदार को दिसम्बर 2005 में ₹6.56 करोड़ की लागत अर्थात् ₹2.94 करोड़ की वृद्धि पर मार्च 2007 तक नियत अवधि में पूरा करने के लिए प्रदान किया गया। तत्पश्चात, जुलाई 2007 में भूमि के विवाद पर हमारे स्टेशन पर भवन निर्माण के कार्य को ठेके के दायरे से भूमि-विवाद के कारण वापस ले लिया गया और ₹4 करोड़ की राशि खर्च करने के पश्चात ठेके को बन्द कर दिया गया क्योंकि ठेकेदार नियत समयावधि को नवम्बर 2007 तक बढ़ाने के बावजूद भी कार्य पूरा नहीं कर पाया था। बारामूला, सोपोर एवं पट्टन के शेष कार्य को ₹2.15 करोड़ की लागत पर अन्य तीन एजेंसियों को दिया गया और अगस्त 2008 में पूरा किया गया। हमारे का शेष कार्य (प्लेटफार्म सहित अन्य विविध कार्य) मैसर्स एम.ए.गिलकार के द्वारा ₹1.54 करोड़ की लागत पर किया गया (नवम्बर 2009)। इस भाग के भवनों के निर्माण के कार्य में कुल ₹4 करोड़ की लागत का और 42 माह के समय का लंघन हुआ।

मंत्रालय ने माना कि विलम्ब का आधारभूत कारण ठेकेदार को स्थान उपलब्ध न कराना और घाटी में राजनैतिक अशान्ति था।

4.3.4.7 स्टेशनों/यार्ड्स के विकास का कार्य

काजीगुंड-बारामूला खण्ड के स्टेशन एवं यार्ड्स के विकास के कार्य, जैसे जल की आपूर्ति, मलजल प्रणाली, तूफानी पानी की निकासी और भूमि कार्य इत्यादि के कार्यान्वयन के लिए पूरे कार्य को पांच भागों में बांटा गया। इन सभी भागों की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। इनके कार्यों के लिए ठेके पांच फर्मों को कुल ₹14.29 करोड़ की लागत पर प्रदान किये गये। चूंकि इरकॉन अनुबन्धित अवधि की समाप्ति तक भी संबंधित चित्राकनों को उपलब्ध नहीं करा सका, यह ठेका दोनों ओर किसी पर भी बिना कोई वित्तीय प्रभाव डाले बन्द कर दिया गया। लेखापरीक्षा में देखा गया कि चित्रांकन, प्रचालन क्षेत्र के नक्शों के अनुमोदन में विलम्ब के कारण उपलब्ध नहीं कराए जा सके और बाह्य विकास योजना के संबंध में भी संशोधन इत्यादि की आवश्यकता थी।

इन कार्यों के लिए अन्य 25 एजेंसियों को ₹47.05 करोड़ की लागत पर अर्थात् ₹32.76 करोड़ की वृद्धि पर कार्यान्वयन हेतु पुनः ठेकागत किया गया। जुलाई 2012 तक इनमें से 5 ठेकों को बन्द कर दिया गया और 20 ठेके पूरे किए गए थे।

इस प्रकार, इरकॉन को राईट्सजिसे यह कार्य करने का ठेका दिया गया था, के द्वारा तैयार किए गए चित्राकनों को प्राप्त करने और उत्तररेलवे से अनुमोदित करवाने में विफलता के परिणामस्वरूप जुलाई 2012 तक ₹32.76 करोड़ की राशि की लागत का एवं 74 माह का समय लंघन हुआ।

मंत्रालय ने कहा कि स्टेशन पर यात्री सुविधाओं को अंतिम रूप देने, उत्तर रेलवे द्वारा आवश्यकताओं में संशोधन, मलजल उपचार योजना/पूतिदूषित टैंक के प्रावधान के संबंध में निर्णय लेने में विलम्ब और क्षेत्र में परिवर्तन तथा इस्पात के मूल्य

में वृद्धि इत्यादि समय एवं लागत लंघन के कारण थे। समय के लम्बे विलम्ब को स्वीकारते हुए रेल प्रशासन, विलम्ब के उन कारणों को स्पष्ट करने में विफल रहा जिसके कारण अनुमोदित चित्रांकनों को उपलब्ध कराने में देरी हुई और परिणामतः ठेकों को समाप्त करने और शेष कार्य को ऊंचे मूल्य पर निष्पादित करवाना पड़ा।

जैसा कि इरकॉन के द्वारा उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल सम्पर्क परियोजना के चरण-III के कार्यान्वयन से संबंधित पूर्वगामी पैराग्राफों से देखा जासकता है कि यद्यपि यह लाइन अक्टूबर 2009 में पूर्ण एवं परिचालित हो गई थी, तथापि अभी तक विभिन्न कार्य पूरे होने बाकी हैं। कई ठेकों को बन्द कर दिया गया, कई ठेकों में परिवर्तन करना पड़ा, समय और लागत का भारी लंघन हुआ और कई कार्य अभी भी पूरे होने शेष हैं (जुलाई 2012)।