

सम्भवतः स्वतन्त्रता के पश्चात भारतीय रेल द्वारा की जाने वाली यू.एस.बी.आर.एल.परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना है। इस परियोजना के सामरिक महत्व को जम्मू और कश्मीर राज्य की स्थिति एवं सम्पूर्ण राष्ट्र के लिए अतिरंजित नहीं किया जा सकता। अब तक पूरी तरह बीहड़ और प्रतिरोधी क्षेत्र में प्रतिकूल सुरक्षा स्थिति के साथ एक नई लाइन के निर्माण-कार्य के संदर्भ में भारतीय रेल के लिए यह सबसे चुनौतीपूर्ण परियोजना है।

यह ध्यान में रखते हुए कि कठिन और असमन्वेषित तराईका क्षेत्र है, संरक्षण के चयन के महत्वपूर्ण निर्णय लेने से पूर्व इसकी कार्य उपयोगिता को स्थापित करने के लिए अपेक्षित भू अन्वेषण किए जाने चाहिए थे। संभाव्य वित्तीय लागत के वास्तविक तथा सुरंगों एवं पुलों के निर्माण में सम्मिलित विशेषज्ञ स्तर को उपलब्ध कराने हेतु तकनीकी व्यवहार्यता अध्ययन आवश्यक था। यदि परियोजना के प्राधिकारियों ने प्रारम्भिक अवस्था के दौरान जटिल प्रक्रिया आयोजित करने के साथ विशेषज्ञों की सलाहली होती, तो यह सम्भव होता कि सरल कार्यान्वयन के लिए निष्पादन क्षमता की अनिश्चितता को कम किया जा सकता था। परियोजना के अपर्याप्त अनुमान ने, निर्माण की अवधि के दौरान भू-सर्वेक्षणों को किए जाने के कारण कार्य की परिधि में प्रमुख परिवर्तन के साथ लागत एवं समय के लंघन में योगदान दिया। वर्ष 1999-2000 में परियोजना के ₹3077 करोड़ के अनुमोदित अनुमान से, वर्तमान में यह ₹19565 करोड़ अनुमानितकी गई है, जिसके परिणामस्वरूप ₹16488 करोड़का लागत लंघन हुआ है।

अपर्याप्त योजना का प्रभाव, विभिन्न गतिविधियों नामतः भूमि अधिग्रहण तथा अभिकल्प एवं चित्रांकनो को अंतिम रूप देने पर पड़ा और इसके परिणामस्वरूप कार्य के परित्याग और ठेकों को बन्द किए जाने पर दावों के उत्पन्न होने के साथ कार्य को एक वर्ष से भी अधिक समय के लिए रोकना पड़ा। अतः मंत्रालय का यह दावा कि संरक्षण की कार्य क्षमता प्रमाणित न होते हुए भी प्रयोजन यह था कि भूमि पर कुछ प्रगति दिखे, धारणीय नहीं था क्योंकि इस कार्यनीति से लागत वृद्धि के अतिरिक्त अंत में जोखिम प्रयोज्य के साथ निरंतर अनिश्चितता बनी रही।

सामान्य योजना की विफलता से उत्पन्न हानि एवं दावों के कारण हुए अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव को संक्षिप्त रूप से नीचे दिया गया है :-

क्रमांक	विवरण	राशि (₹) करोड़ में
1.	पूर्व निष्पादित परिसम्पत्तियों के कारण हानि	281.42
2.	आस्थगित अवधि के दौरान निष्क्रिय मानव-शक्ति/मशीनरी के ठेकेदार को किए गए भुगतान पर हुए खर्च के कारण हुई हानि	57.24
3.	ठेकों की समाप्ति एवं ऊंची कीमत पर शेष कार्य पूरा करने हेतु पुनः ठेका दिया गया	1122.63
4.	त्रुटिपूर्ण कार्य को परिशोधित करने पर हुआ खर्च	194.37
5.	अनुमोदन में विलम्ब/अभिकल्पों एवं चित्रांकन के मध्य में पुनरीक्षण	62.34
6.	ठेकेदारों के दावे	1514.40
7.	अधिक अदायगी/रेलवे की देय राशि की गैर वसूली	26.52
कुल		3258.92

संरक्षण का केवल इकलौता चरण काजीगुंड से बारामूला खण्ड पर ₹3071.86 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया (जुलाई 2012), जो कि विभिन्न चरणों में अक्टूबर 2008 से अक्टूबर 2009 तक परिचालित हुआ। लेकिन यह रेल सम्पर्क कश्मीर घाटी के भीतर गठितथा न कि कश्मीर के लिए, जो कि परियोजना का प्रारम्भिक उद्देश्य था। कटरा से काजीगुंड तक का महत्वपूर्ण खण्ड, जो कि मूल रूप से अगस्त 2007 में पूरा होना निर्धारित था, अब इसे पुनः निर्धारित कर 2017-18 तक किया जाना है। इस लक्ष्य को प्राप्त करना संदेहास्पद है, क्योंकि अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण को संरक्षण 117 किमी. के एक आकार के भाग को (54.59 किमी.) अभी पूरा करना शेष है और कटरा-बनिहाल खण्ड पर समग्र रूप से भौतिक प्रगति ₹4050.92 करोड़ का व्यय करने के पश्चात 12 प्रतिशतसे 14 प्रतिशत है। उधमपुर से कटरा खण्ड का समापन (मार्च 2003 में निर्धारित) जो कि कम से कम वैष्णो देवी तीर्थ स्थान में लाखों

तीर्थ-यात्रियों को लाभान्वित करता, को 17 वर्षों की समय समाप्ति तथा ₹934.39 करोड़ के निवेश के पश्चात भी सुनिश्चित नहीं किया जा सकता (जुलाई 2012)।

इस तथ्य का ध्यान में रखते हुए कि राष्ट्र को घाटी के नागरिकों को एक तीव्र एवं सस्ता परिवहन साधन उपलब्ध कराने की अपेक्षाएं हैं, इसके लिए यह महत्वपूर्ण है कि रेल प्रशासन इस परियोजना कानजदीकी से अनुवीक्षणसुनिश्चित करने हेतु पर्याप्त कदम उठाता, ताकि संशोधित समय एवं बजट के अंतर्गत इस परियोजना को पूरा कर दिया जाता । इस उद्देश्य हेतु मंत्रालय को आवश्यक कार्यकारी एवं वित्तीय शक्तियां निवेशित कर, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी की प्रधानता में ऐसे कार्यान्वयन की संरचना करने पर विचार करना चाहिए, जो कि रेलवे बोर्ड के साथ सम्पूर्ण प्रगति की निगरानी करता।

यह प्रतिवेदन रेलवे बोर्ड को (मार्च 2011) में जारी किया गया था और उनसे प्राप्त (सितम्बर 2011)प्रतिउत्तर को यथोचित निगमित किया गया है।

नई दिल्ली
दिनांक

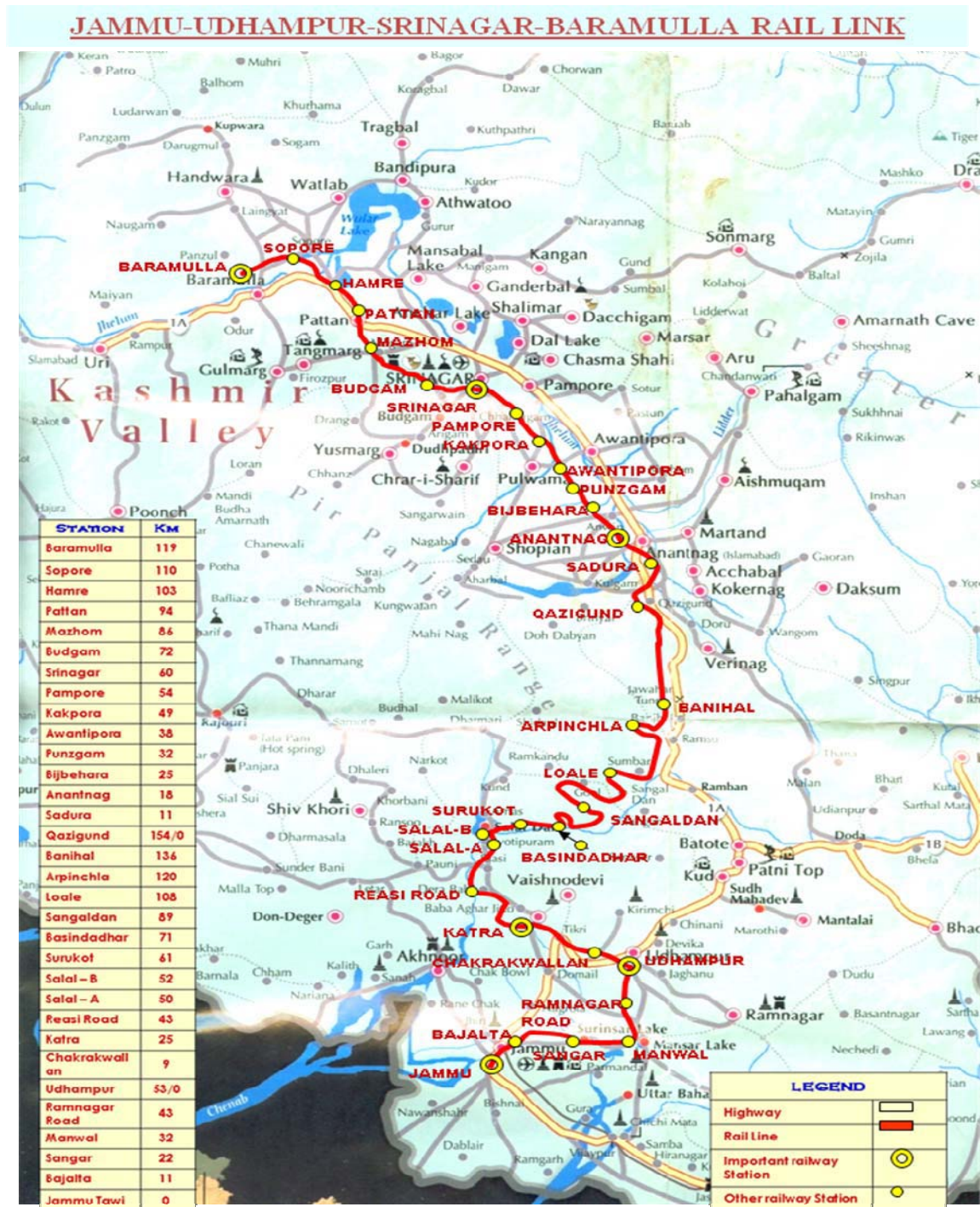
(बी. बी. पंडित)
उपनियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

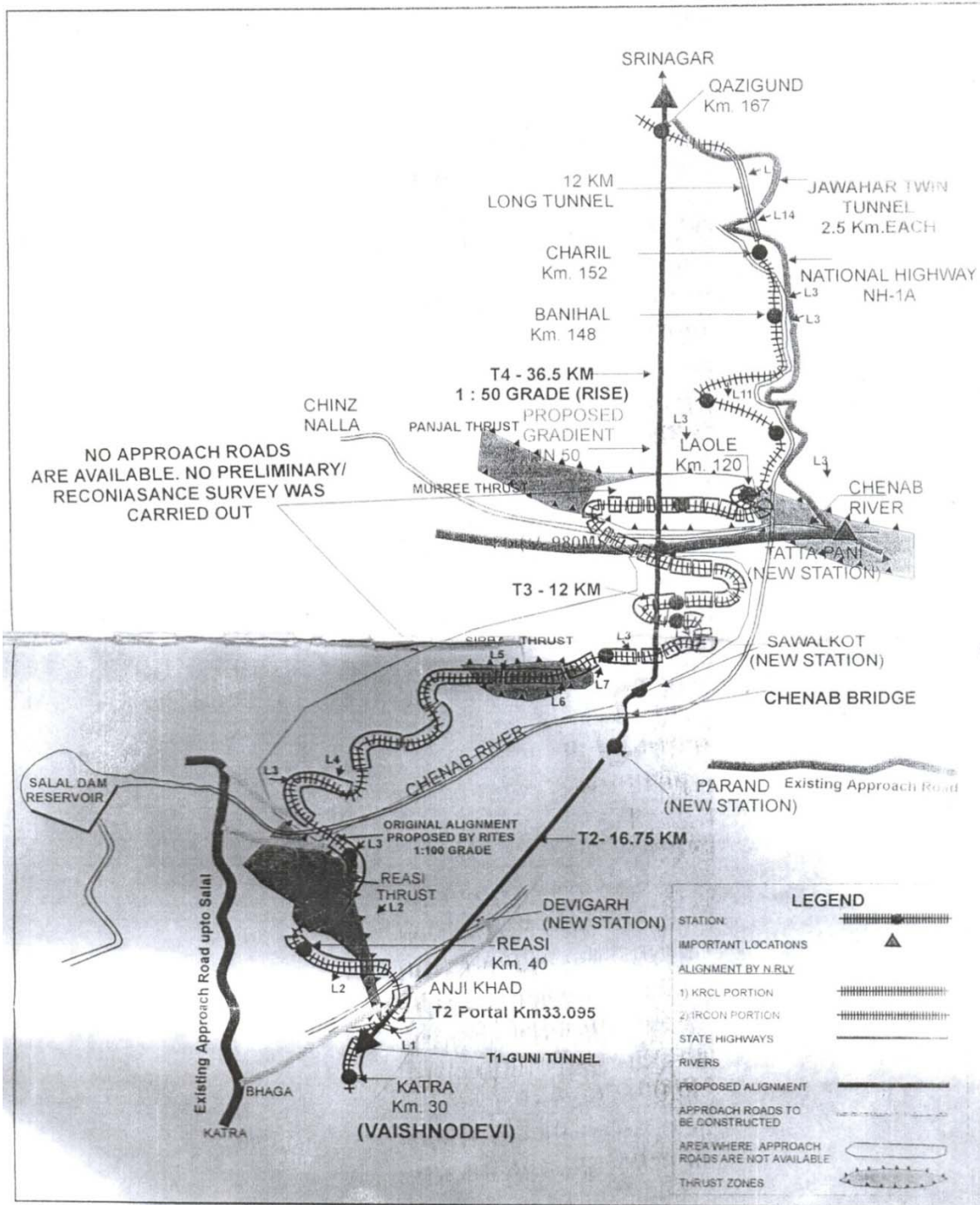
नई दिल्ली
दिनांक

(विनोद राय)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

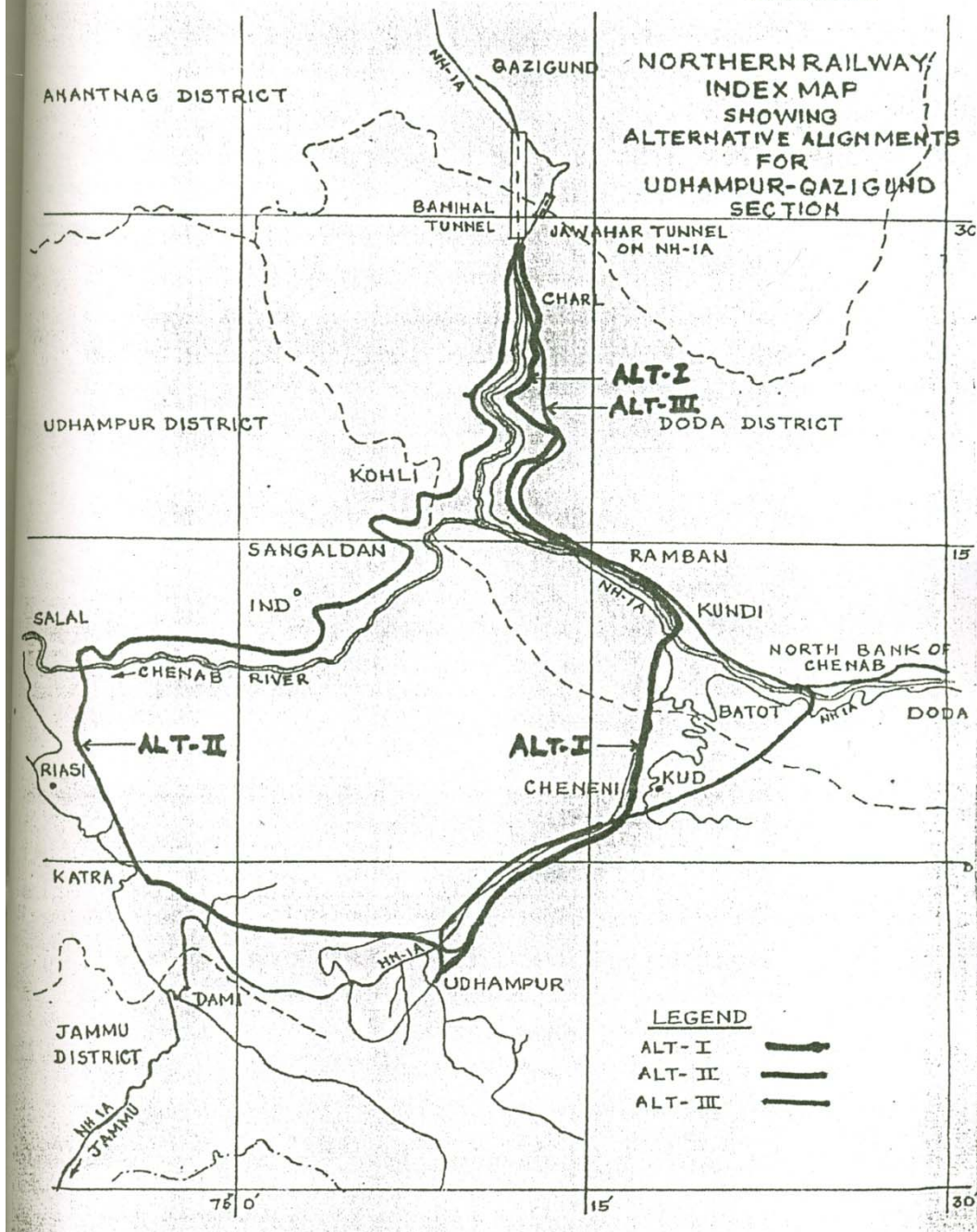
जम्मू और बारामूला को जोड़ने वाली रेलवे लाइन (सूचकांक नक्शा)



कश्मीर हिमालय का भूवैज्ञानिक नक्शा कटरा और काजीगुंड के मध्य विभिन्न भ्रंशों का चित्रण और उत्तर रेलवे द्वारा दिए गए संरेखण का अंतिम रूप तथा के.आर.सी.एल. द्वारा प्रस्तावित संरेखण (के.आर.सी.एल. की रिपोर्ट से लिया गया)।



Annexure-2.1



Report of the committee to review the alignment of Katra-Quazigund section of USBRL Project 74