

## कार्यकारी सार

सम्भवतः स्वतन्त्रता के पश्चात भारतीय रेल के द्वारा की गई परियोजनाओं में उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला-रेल सम्पर्क (यूएसबीआरएल) परियोजना एक बहुत ही महत्वपूर्ण और चुनौतीपूर्ण परियोजना भी है। इस परियोजना के सामरिक महत्त्व को जम्मू और कश्मीर राज्य के साथ-साथ पूरे राष्ट्र के लिए अधिक नहीं बताया जा सकता और इस परियोजना को 'राष्ट्रीय महत्त्व' की परियोजना घोषित करते समय किसी अन्य ने नहीं बल्कि स्वयम् माननीय प्रधानमंत्री ने मान्यता प्रदान की है।

इस परियोजना से यह अपेक्षा की गई कि यह जम्मू और कश्मीर राज्य के विभिन्न भागों को आपस में तथा देश के अन्य भागों से जोड़कर राज्य का सामाजिक-आर्थिक विकास करने में सहायक होगी। इस परियोजना को अनुमोदित करते समय यह विचार किया गया कि यह कश्मीर घाटी में परिवहन के जाल को मजबूत करेगी तथा एक ऐसा दक्ष परिवहन माध्यम उपलब्ध कराएगी, जो कि मौसम की विषम परिस्थितियों में भी कार्य करेगा तथा कश्मीर घाटी के अन्दर एवं बाहर गंतव्य स्थानों तक पहुंचने के यात्रा समय में काफी कमी आएगी।

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि भूमि प्रदेश काफी कठिन एवं विरोधी हैं, मौसम की परिस्थितियां काफी कठोर हैं, घाटी में सुरक्षा की स्थितियां संवेदनशील हैं तथा संभार-तंत्र समर्थन भी वास्तव में बढ़िया नहीं हैं, इसलिए परियोजना काफी चुनौतीपूर्ण है। इसके अतिरिक्त, पहली बार भारतीय रेल ने पूर्ण रूप से नई लाइन के निर्माण का कार्य एक ऐसे क्षेत्र में लिया, जिसका मानचित्रण भलीभांति नहीं बनाया गया, सड़क से सीधे उपमार्ग तक पहुंच भी नहीं थी तथा जहां पर वांछित निर्माण सामग्री, रेल की पटरी व अन्य उपकरणों का परिवहन भी मुश्किल होगा।

यह विचार करते हुए कि इसे राष्ट्रीय महत्त्व की परियोजना घोषित किए जाने से इसके लिए धन भारतीय रेल के परिचालन अधिशेष से न लेकर भारत की समेकित निधि से उपलब्ध कराया जाता है। इस परियोजना पर होने वाला प्रत्याशितवर्तमान परिव्यय ₹ 19,565 करोड़ है।

उपर्युक्त सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक ने यह निर्धारण करने के मद्दे नजर, इस परियोजना की निष्पादन लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया, कि किस सीमा तक इस परियोजना को प्रारम्भ करने के उद्देश्यों को प्राप्त किया गया था तथा क्या भारत सरकार द्वारा दी गई प्राथमिकता आधार पर इस परियोजना को निष्पादित किया गया/किया जा रहा था?

यह परियोजना वर्ष 1994-95 में ₹ 1500 करोड़ के कच्चे प्राक्कलन अनुमानित लागत के साथ 1:100 की सपाट ढाल पर आधारित संरक्षण सहित बारामूला को काजीगुंड होते हुए (292 किमी.) से उधमपुर से जोड़ने के लिए संस्वीकृत की गई थी तथा अगस्त 2007 तक इसे पूर्ण करना निर्धारित किया गया था। तथापि, परियोजना कमजोर योजना से ग्रस्त रही जिसके परिणामस्वरूप इसके कार्यान्वयन में समय एवं अधिक लागत लगने के साथ काफी विलम्ब हुआ। उधमपुर से कटरा खण्ड को मार्च, 2003 तक पूरा हो जाना चाहिए था, जो कि अभी तक पूर्ण नहीं हुआ था यथा जुलाई 2012 तक 112 माह का समय अधिक लगा, जबकि पूर्ण समापन एवं परिचालन अभी काफी दूर है। कटरा से बनिहाल के खण्ड के संबंध में निर्माण अगस्त, 2007 तक पूरा होना निर्धारित किया गया था, लेकिन जुलाई 2012 तक प्रगति 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशतके मध्य है। काजीगुंड से बारामूला खण्ड का निर्माण जो कि मार्च, 2003 तक पूरा होना था, वह पूरा हो सकता था और इसे अक्टूबर 2008 से अक्टूबर, 2009 के मध्य विभिन्न चरणों में यातायात के लिए खोला गया, यथा 67 से 79 माह के समय का लंघन रहा। अतः यह रेल सम्पर्क जुलाई 2012 तक कश्मीर के साथ जुड़ने की बजाय केवल कश्मीर के भीतर ही रहा।

इस परियोजना के निष्पादन में विलम्ब और अन्य संबंधित समस्याओं का एकमात्र अत्याधिक महत्वपूर्ण कारण, कमजोर योजना है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कटरा-काजीगुंड खण्ड के मध्य विशेष तौर पर यह भूप्रदेश कठिन है, रेलवे को संरेखन (Alignment) एवं ढाल (Gradient) संबंधी निर्णय लेने से पूर्व इस क्षेत्र का एक विस्तृत सर्वेक्षण करना चाहिए था, जो कि प्रतिवेशीवासस्थान को अधिकतम रूप से जोड़ता था। यह संरेखन हिमालय के विभिन्न भ्रंच क्षेत्रों (thrusts areas) एवं दोषपूर्ण लाइनों से गुजरता था, जो कि लाइन को भूकंप विपदाओं से क्षति पहुंचा

सकता है। तथापि, योजनाकर्ता, अब तक असमन्वेषित क्षेत्र में प्रस्तावित संरक्षण के भू-तकनीकी सर्वेक्षणों के रूप में कर्मठ प्रक्रिया (*due diligence*) करने में असफल रहे और पूर्ण रूप से हवाई नक्शों एवं उपग्रहीय कल्पना पर विश्वास किया। कार्य को प्रारम्भ करने से पूर्व अंतिम क्षेत्रीय सर्वेक्षण नहीं किया गया। इसके विपरीत भूमि की जांच के साथ-साथ संरक्षण पर निर्माण कार्य प्रारम्भ कर दिया गया और परिणामतः कठिन तराइन और भू-तकनीकी परिस्थितियों के फलस्वरूप प्रगति में अनिश्चयता बनी रही। संरक्षण की तकनीकी व्यवहार्यता के संबंध में अनिश्चयता ने भूमि आवश्यकताओं को अंतिम रूप देने, पुलों और सुरंगों के निर्माण हेतु अभिकल्पों एवं चित्रांकनों और भू-अन्वेषणों को करने से पूर्व निर्माण ठेके जिनमें से बहुत से ठेकेदारों को दिए गए थे, पर प्रभाव डाला। विभिन्न विशेषज्ञों एवं सलाहकारों की विपरीत सलाह के बावजूद, रेलवे छिद्रान्वेषी कटरा-काजीगुंड खण्ड पर 1:100 की सपाट ढाल सहित संरक्षण पर दृढ़ रहा। परिणामस्वरूप निष्पादन में कई अन्य कठिनाइयां आईं जिनकी ओर अभी ध्यान दिया जाना शेष है जिसके कारण समय एवं लागत दोनों में वृद्धि हुई। तत्पश्चात्, इन सभी कठिनाइयों के कारण रेलवे को इस खण्ड पर एक वर्ष से अधिक तक कार्य को अस्थगित करने पर मजबूर होना पड़ा, और कुछ स्थानों में मूल संरक्षण एवं ढाल पर संशोधन किया गया। फलस्वरूप मूल संरक्षण पर निष्पादित कई कार्यों का परित्याग करना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप कई ठेकों का समापन/निलम्बन हुआ, जो कि मध्यस्थता में चले गए और उसकी सम्भाव्य रूप से देयताएं रेलवे पर हैं। (वर्तमान समय में यह ₹ 1514.40 करोड़ से अधिक अनुमानित है)। चूकियह परियोजना भारत की समेकित निधि से वित्त पोषित है, इसलिए इनका वहन अंततः करदाताओं द्वारा किया जाएगा।

उधमपुर-कटरा खण्ड को मार्च 2003 में पूर्ण किया जाना निर्धारित किया गया था, लेकिन एक सुरंग (सुरंग-1) के ध्वस्त होने तथा एक अन्य सुरंग (सुरंग-3) में जल-भराव के कारण अभी पूर्ण होना शेष है। अतः इस खण्ड में अन्य सभी गतिविधियों के पूर्ण होने के बावजूद भी यह लाइन अभी परिचालन में नहीं थी, जिसके कारण वैश्यों देवी तीर्थ स्थल के लाखों तीर्थयात्री सस्ते एवं तीव्र रेल सम्पर्क से वंचित रहे। पहले से लगे नौ वर्षों के समय लंघन के पश्चात् भी और इस खण्ड पर समापन की लक्षित तिथि में संशोधन कर मार्च 2013 करने पर भी दो सुरंगों, सुरंग-1 एवं सुरंग-3 में निहित कार्य के समापन की अनिश्चयता को देखते हुए सन्देहास्पद है कि यह खण्ड संशोधित समयावधि में तैयार हो पाएगा ?

वित्तीय प्रबन्धन के मामले में परियोजना हेतु बहुत कुछ करना वांछित है। प्रारम्भिक परियोजना अनुमानित लागत के ₹ 3077 करोड़ से अब उधमपुर श्रीनगर बारामूला रेल सम्पर्क परियोजना की लागत ₹ 19565 करोड़ अनुमानित की गई थी। प्रारम्भिक विस्तृत अनुमान काफी अविश्वसनीय थे क्योंकि कार्य के क्षेत्र में 300 किमी. के पहुंच मार्ग के निर्माणको नहीं लिया गया और ये तराइन एवं संरक्षण क्षेत्र में भूविज्ञान की अपर्याप्त जांच-पड़ताल पर आधारित थे। इससे उचित लागत नियंत्रण के प्रतिष्ठापन तथा कार्यकारी एजेंसियों द्वारा किए गए व्यय, जिनकी प्रतिपूर्ति लागत पर जमा के आधार पर की जा रही है, की निगरानी में कठिनाई आई।

कार्यकारी एजेंसियों के लेखों की विस्तृत समीक्षा प्रतिपूर्तियों को प्राधिकृत करते समय रेल प्रशासन के द्वारा नहीं की गई थी। समय से अधिक लागत में समग्र वृद्धि अधिक रूप से ₹ 16,488 करोड़ (जुलाई 2012)-लागत में वृद्धि के कारण ₹ 9346 करोड़, कार्य के क्षेत्र में वृद्धि के कारण ₹ 3427 करोड़ तथा ₹ 3715 करोड़ की वृद्धि, उन मदों के लिए, जिनका विवरण विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में उपलब्ध नहीं कराया गया, की वजह से थी। परियोजना का कटरा एवं बनिहाल के मध्य का सबसे महत्वपूर्ण खण्ड, जिसे अब 2017-18 तक पूर्ण किया जाना निर्धारित किया गया है, इसकी प्रगति अभी भी 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशत (जुलाई 2012 तक) ही है और निष्पादन के दौरान जैसे-जैसे जटिलताएं सामने आएंगी तो, परियोजना की अंतिम लागत में कई गुना वृद्धि हो सकती है।