

1.1 पृष्ठभूमि

जम्मू और कश्मीर सामरिक रूप से भारत की उत्तरीपश्चिमी सीमाओं के निकटस्थित है, जो कि पारंपरिक रूप में देश के शेष भाग से सीमित सतह पर पहुंच का उपभोग कर रहा है, यद्यपि हवाई सम्पर्क ने इस स्थिति को केवल आंशिक रूप से कम किया है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 1 ए के द्वारा सड़क सम्पर्क लम्बा, टेढ़ा मेढ़ा तथा मुश्किल होने के अलावा विशेष रूप से सर्दी एवं गर्मी के महीनों में खराब मौसम के दौरान अविश्वसनीय हो जाता है। सुरक्षा एवं सामाजिक-आर्थिक प्रभाव के साथ-साथ इस परिस्थिति का राज्य के जीवन के अन्य पहलुओं पर भी प्रभाव पड़ा है, विशेष रूप से कश्मीर घाटी पर।

जम्मू और कश्मीर को एवं इसके भीतर एकवैकल्पिक एवं विश्वसनीय परिवहन प्रणाली उपलब्ध कराने के तथ्य को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार ने कश्मीर घाटी को देश के बाकी हिस्सों से जोड़ने के लिए एक 345 किमी. लंबी रेलवे लाइन की परिकल्पना की, जो कि देश में जम्मू-तवी रेलशीर्ष से कश्मीर घाटी के उत्तरी छोर पर बारामूला तक रेलवे जाल को विस्तृत करेगा। यह रेल सम्पर्क उधमपुर से पीर पंजाल पर्वत श्रेणी से होते हुए काजीगुंड तथा राजधानी शहर श्रीनगर के माध्यम से कश्मीर घाटी को जोड़ेगा। (पृष्ठ 56 पर मानचित्र देखें)। जम्मू से उधमपुर तक 53 किमी. लाइन के प्रारम्भिक खण्ड को पूरा करके अप्रैल 2005 में परिचालित किया गया था।

उधमपुर से बारामूला (यू.एस.बी.आर.एल.) तक की सम्पूर्ण 292 किमी. लंबी लाइन को प्रधानमंत्री द्वारा वर्ष 2002 में राष्ट्रीय महत्व की परियोजना के रूप में घोषित किया गया था और अत्यंत कठिन क्षेत्र, मौसम की स्थिति और कुछ भागों में प्रचलित संवेदनशील सुरक्षा स्थिति को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल द्वारा बनाई जाने वाली यह एक सबसे चुनौतीपूर्ण परियोजना है। यह परियोजना तीन एजेंसियों, यथा उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एन.आर.सी.ओ.), कोकण रेलवे निगम लिमिटेड (के.आर.सी.एल.) एवं इरकॉन इन्टरनैशनल लिमिटेड (इरकॉन) के द्वारा निष्पादित की जा रही है। काजीगुंड से बारामूला तक (कश्मीर घाटी के अन्दर) 119 किमी. का खण्ड पूरा किया गया एवं तीन चरणों में परिचालित किया गया, आखिरी चरण अक्टूबर, 2009 से परिचालित किया जा रहा है। उधमपुर से काजीगुंड तक 168 किमी. के महत्वपूर्ण खण्ड पर ढाल एवं संरक्षण से संबंधित कई चुनौतियां सामने आई हैं और इसे अभी पूरा किया जाना है।

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल सम्पर्क परियोजना के उद्देश्य

- कश्मीर घाटी के लिए परिवहन जाल को इस तरह से मजबूत बनाया जाए जिससे एक कुशल परिवहन प्रणाली उपलब्ध कराई जा सके, जो प्रतिकूल मौसम की स्थिति में भी कार्य कर सके और यथेष्ट रूप से घाटी में विभिन्न गंतव्य स्थलों के लिए यात्रा समय में कमी लाए, और
- जम्मू और कश्मीर राज्य में सामाजिक-आर्थिक विकास लाए।

1.2 परियोजना की अनुमानित लागत

वर्ष 1994-95 में, जिस समय प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया था, परियोजना की अनुमानित लागत ₹1500 करोड़ थी। वर्ष 1999-2000 में परियोजना की विस्तृत रिपोर्ट तैयार की गई थी जिसमें अनुमानित लागत दोगुना होकर ₹3,077.23 करोड़ हो गई। वर्ष 2006-2007 में यह अनुमानित लागत तिगुना बढ़कर ₹9,341.44 करोड़ हो गई और वर्ष 2010 में जिस अनुमान के लिए संस्वीकृति 2012 में प्रदान की गई थी, वह पुनः बढ़कर ₹19,564.83 करोड़ तक पहुंच गई। तथापि रेल प्रशासन अभी भी इस परियोजना की अंतिम लागत के संबंध में अनिश्चित है।

1.3 परियोजना प्रबन्ध

यह परियोजना तीन मुख्य अभिकरणों यथा उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एन.आर.सी.ओ.), कोकण रेलवे निगम लिमिटेड (के.आर.सी.एल.) एवं इरकॉन इन्टरनैशनल लिमिटेड (इरकॉन) के द्वारा कार्यान्वित की जा रही है, प्रत्येक अभिकरण उधमपुर श्रीनगर बारामूला रेल सम्पर्क के अलग खण्डों के लिए उत्तरदायी है।

उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एन.आर.सी.ओ), अन्य दो अभिकरणों के कार्य की प्रगति के समन्वय एवं रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड समस्त प्रगति में समन्वय के अतिरिक्त संरेखण के चयन में तकनीकी मार्गदर्शन तथा वित्तीय मुद्दों के लिए उत्तरदायी था ।

चूंकि इस परियोजना का सामरिक आधार पर भारत सरकार द्वारा वित्तपोषण किया जा रहा है, अतः आधारीक रूप से मंत्रीमण्डलीय समिति, परियोजना के अनुमानों के प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है। वित्त मंत्रालय का उत्तरदायित्व वित्त उपलब्ध कराना है ।

संगठन संरचना

