ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନ ବିଭାଗ

ଅଧ୍ୟାୟ 2: ବିଜୁ ସେତୁ ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ

2.1 ଉପକ୍ରମ

ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ ବାସ୍ତବିକ ଭାବରେ ସଂଯୋଗ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀ ଓ ସେବା ବଜାରକୁ ପହଞ୍ଚିବାରେ ଯାନବାହନଗୁଡ଼ିକୁ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ ଏବଂ ସାମାଜିକ ସେବା ପ୍ରଦାନକୁ ବିକଶିତ କରିବାରେ ବାହକ ସାଜିଥାଏ । ଓଡ଼ିଶାରେ 2,50,086 କି.ମି. ରାସ୍ତା ବିଭିନ୍ନ ସଂସ୍ଥା/ ବିଭାଗର ମାଲିକାନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣରେ ଅଛି, ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ 39,137 କି.ମି. ରାସ୍ତା ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନ (ଆର୍‌ଡି) ବିଭାଗର ମାଲିକାନାରେ ରହିଛି । ପୁନଶ୍ଚ, ରାଜ୍ୟରେ ଅନେକ ସଂଖ୍ୟକ ରାସ୍ତା ଉପରେ ସେତୁ ନଥିବା ନଳା/ ନଦୀ ରହିଛି, ଯାହଫଳରେ ଗ୍ରାମଗୁଡ଼ିକ କେବଳ ନିତିଦିନିଆ ସଂଯୋଗୀକରଣରୁ ବଞ୍ଚିତ ହେଉନାହାନ୍ତି ବରଂ ଆର୍ଥିକ ସୁବିଧା ଏବଂ ମୌଳିକ ସେବାରୁ ବଞ୍ଚିତ ହେଉଛନ୍ତି ।

ଗ୍ରାମାଞ୍ଚଳରେ ନିତିଦିନିଆ ଗମନାଗମନ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ)ଙ୍କର ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ 2011 ଅକ୍ଟୋବରରେ ଗ୍ରାମୀଣ ରାସ୍ତା[1]ରେ ନୂତନ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ବିଜୁ ସେତୁ ଯୋଜନା (ବିଏସ୍‌ୱାଇ) ନାମରେ ଏକ ଯୋଜନା ପ୍ରଣୟନ କରିଥିଲେ । ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୋଗ କରିବା ଥିଲା ବିଏସ୍‌ୱାଇର ପ୍ରାଥମିକ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଯାହାଦ୍ୱାରା ସମଗ୍ର ରାଜ୍ୟରେ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକର ଏକ ପ୍ରଭାବୀ ବିସ୍ତାର ହୋଇପାରିବ । ପ୍ରାନ୍ତ ଚୟନ, ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ (ଡିପିଆର୍) ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଏବଂ ସେତୁ ନିର୍ମାଣରେ ଗୁଣାତ୍ମକ ପ୍ରତିଶ୍ରୁତି ଆଦିକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଏହି ଯୋଜନାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାକୁ ଏକ ବିସ୍ତୃତ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଜାରି କରିଥିଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2011) । ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାଟି ମଇ 2017 ରେ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଥିଲା ଯେ ସେତୁସ୍ଥଳ ଏପରି ହେବା ଦରକାର ଯେପରି ସେତୁର ଉପର ଏବଂ ତଳ ମୁଣ୍ଡରେ ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କୌଣସି ବିକଳ୍ପ ସେତୁ ନଥିବ ଏବଂ ଆନୁମାନିକ ଗମନାଗମନ ମାତ୍ରାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ସେତୁର ଓସାର 5.5 ମିଟରରୁ 7.5 ମିଟର ମଧ୍ୟରେ ରହିବ ।

ବିଏସ୍‌ୱାଇ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନର ସାମଗ୍ରିକ ଦାୟିତ୍ୱ ଜଣେ ସଚିବସ୍ତରୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଅଧିନରେ ଥିବା ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଉପରେ ନ୍ୟସ୍ତ । ରାଜ୍ୟରେ ଗ୍ରାମୀଣ ରାସ୍ତାର ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦାୟୀ ରହିବା ସହିତ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସ୍ତରୀୟ ଗ୍ରାମୀଣ ସଂଯୋଗୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଯଥା-ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଗ୍ରାମ୍ୟ ସଡ଼କ ଯୋଜନା (ପିଏମ୍‌ଜିଏସ୍‌ୱାଇ), ମୁଖ୍ୟମନ୍ତ୍ରୀ ସଡ଼କ ଯୋଜନା (ଏମ୍‌ଏମ୍‌ଏସ୍‌ୱାଇ) ଏବଂ ବିଜୁ ସେତୁ ଯୋଜନା (ବିଏସ୍‌ୱାଇ) ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ଦାୟୀ ରହିବେ ।

ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଅଧିନସ୍ଥ ଗ୍ରାମୀଣ କାର୍ଯ୍ୟ ସଂଗଠନ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁଓ), ବିଏସ୍‌ୱାଇ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ସଂସ୍ଥା ଏବଂ ଏହା ଜଣେ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଆଇସି)ଙ୍କ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିଥାଏ । ବିଭାଗୀୟ ମୁଖ୍ୟ ସ୍ତରରେ ତିନିଜଣ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଇ), ମଣ୍ଡଳ ସ୍ତରରେ 15 ଜଣ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ) ଏବଂ ଡିଭିଜନ ସ୍ତରରେ 65 ଜଣ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ) ଇଆଇସିଙ୍କୁ ସହାୟତା କରିଥାନ୍ତି ।

ଯୋଜନା ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ଅନୁପାଳନ ପୂର୍ବକ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ଓ ଠିକାଦାର ଚୟନ, କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତି ସହିତ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଓ ପରିଦର୍ଶନ ଓ ନିରୀକ୍ଷଣ ଆଦି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାରେ ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ମିତବ୍ୟୟିତାକୁ ଆକଳନ କରିବାକୁ ଦୁଇଟି ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ (ନଭେମ୍ବର 2020 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ଓ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ରୁ ନଭେମ୍ବର 2021) ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ, ଇଆଇସି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଏବଂ 60 ଟି ଗ୍ରାମୀଣ ଡିଭିଜନ ମଧ୍ୟରୁ 14 ଟି ଡିଭିଜନର ନଥିପତ୍ର ଗୁଡ଼ିକର ପରୀକ୍ଷା ମାଧ୍ୟମରେ ଯାଞ୍ଚ ବର୍ଷ 2017-18 ରୁ 2020-21 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟଧାରା/ କାରବାରର ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । 14 ଟି ନମୁନା ଡିଭିଜନ,

[1] ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଏବଂ ପଞ୍ଚାୟତ ସମିତିର ପ୍ରଶାସନିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଆସୁଥିବା ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ

ଷ୍ଟ୍ରାଟିଫାଏଡ୍ ରାଣ୍ଡମ୍ ସାମ୍ପଲିଂ (ଆଇଡିଆ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଟୁଲ୍) ମାଧମରେ ବଛାଯାଇଥିଲା । ଏହି 14 ଟି ନମୁନା ଡିଭିଜନରେ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା 211 ଟି ସେତୁର ନଥିପତ୍ର ଅଡିଟ୍, ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଦୁଇଟି ଅନ୍ୟ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରୁ ଏକ ସେତୁ[2] ଯାହା ଅପ୍ରେଲ 2020 ରେ ଭୁଷୁଡି ପଡିଥିଲା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଏକ ସେତୁ[3] ଯାହା ବିଷୟରେ ଫେବୃଆରୀ 2021 ରେ ଗଣମାଧ୍ୟମରେ ପ୍ରସାରିତ ହୋଇଥିଲା । ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ, ପରିସର, ନମୁନା ଓ ସମୀକ୍ଷା ପଦ୍ଧତି ବିଷୟରେ ଆଲୋଚନା କରିବା ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରବେଶ ବୈଠକ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗର ଅତିରିକ୍ତ ମୁଖ୍ୟ ଶାସନ ସଚିବ ଏବଂ ଅନ୍ୟ ବରିଷ୍ଠ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ସହିତ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା (17 ଫେବୃଆରୀ 2021) । ପ୍ରବେଶ ବୈଠକରେ ସହମତି ଅନୁଯାୟୀ ସେତୁର ମିଳିତ ଭୌତିକ ନିରୀକ୍ଷଣ (ଜେପିଆଇ) ଏବଂ ଚୟନ କରାଯାଇଥିବା 12 ଟି ସେତୁର ନନ୍‌ଡେଷ୍ଟ୍ରକ୍ଟିଭ୍ ଯାଞ୍ଚ ଅଡିଟ୍ ଉପସ୍ଥିତିରେ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉପର ବର୍ଣ୍ଣିତ ଯାଞ୍ଚ ଆଧାରିତ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦ ଗୁଡ଼ିକରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସମୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳ

2.2 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି ପରିଚାଳନା

ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଯୋଜନାର ଆରମ୍ଭ ସମୟ (2011) ରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର 300 ଟି ସେତୁ ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ଯୋଜନା କରିଥିଲେ, ଯାହାମଧ୍ୟରୁ 55 ଟି ସେତୁକୁ କୃଷି ଓ ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନ ପାଇଁ ଜାତୀୟ ବ୍ୟାଙ୍କ (ନାବାର୍ଡ) ଦ୍ୱାରା ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାର ଥିଲା । ତଥାପି, 2015-16 ପରଠାରୁ ବିଏସ୍‌ୱାଇ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ଗ୍ରାମୀଣ ଭିତ୍ତିଭୂମି ଉନ୍ନୟନ ଫଣ୍ଡ (ଆର୍‌ଆଇଡିଏଫ୍) ତରଫରୁ ଶତ ପ୍ରତିଶତ ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଉଛି । ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଯୋଜନାକୁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ସହିତ ନାବାର୍ଡର ଏକ ଋଣ ରାଜିନାମା ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ହୋଇଥିଲା । ଆର୍‌ଆଇଡିଏଫ୍‌ର ସର୍ତ୍ତ ଅନୁଯାୟୀ ଆକଳିତ ଅର୍ଥ ପ୍ରଥମେ ରାଜ୍ୟର ବଜେଟର ବ୍ୟବସ୍ଥିତ ହେବ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ହୋଇଥିବା ପ୍ରକୃତ ଖର୍ଚ୍ଚ ଆଧାରରେ ନାବାର୍ଡକୁ ଫେରସ୍ତ କରିବାକୁ ଦାବି ଉପସ୍ଥାପନ କରାଯିବ । ଅଡିଟ୍ ବଜେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଉପସ୍ଥାପିତ ଦାବିର ଯାଞ୍ଚ କରି ନିମ୍ନ ବିଷୟଗୁଡ଼ିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ:

2.2.1 ବଜେଟ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ବିନିଯୋଗ ନହେବା

ବର୍ଷ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ପାଇଁ ମୋଟ 2,570 କୋଟି ଟଙ୍କାର ବଜେଟ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାମଧ୍ୟରୁ 2,255.62 କୋଟି ଟଙ୍କା (88 ପ୍ରତିଶତ) ବିନିଯୋଗ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 314.38 କୋଟି ଟଙ୍କା ବିନଯୋଗ ନହୋଇ ପଡ଼ିରହିଥିଲା ଯାହାକି ସାରଣୀ 2.1 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.1: ବଜେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ତୁଳନାରେ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ଖର୍ଚ୍ଚ

ବର୍ଷ	ବଣ୍ଟନ	ଖର୍ଚ୍ଚ	ଅନୁପଯୋଗ (ସଞ୍ଚୟ/ ସମର୍ପଣ)	ବିନିଯୋଗର ପ୍ରତିଶତ
	(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)			
2017-18	500.00	457.51	42.49	92
2018-19	650.00	494.67	155.33	76
2019-20	560.00	550.74	9.26	98
2020-21	860.00	752.70	107.30	88
ମୋଟ	**2570.00**	**2255.62**	**314.38**	**88**

(ଉତ୍ସ: ଇଆଇସି, ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ତଥ୍ୟ)

---

2 ଆରଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ବଲାଙ୍ଗିର ଅନ୍ତର୍ଗତ ତାମିଆ ମୁଦାଲସାର ରାସ୍ତାର ସୁକତେଲ ନଦୀ ଉପରେ ଉଚ୍ଚସ୍ତରୀୟ ସେତୁ

3 ଆରଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ-II, କେନ୍ଦୁଝର ଅନ୍ତର୍ଗତ ପାଟୁଆକୁଦର-ବସନ୍ତପୁର ରାସ୍ତାର 1.500 କି.ମି ଠାରେ ବୈତରଣୀ ନଦୀ ଉପରେ ଉଚ୍ଚସ୍ତରର ସେତୁ

ବର୍ଷ 2017-18 ଠାରୁ 2020-21 ମଧ୍ୟରେ ବଜେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ବିନିଯୋଗ ଦକ୍ଷତା 76 ରୁ 98 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା । ତଥାପି ସମୟୋଚିତ ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ, ସମୟୋଚିତ ଜମି ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ, ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଇତ୍ୟାଦି କରି ଅଙ୍କନ ଓ ନକ୍ସା ବାରମ୍ବାର ସଂଶୋଧନକୁ ଏଡ଼ାଯାଇ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକର ବିଳମ୍ବତାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ବ୍ୟୟ ଦକ୍ଷତା ବୃଦ୍ଧି କରିବାର ସୁଯୋଗ ରହିଥିଲା, ଯାହାକି ସମୀକ୍ଷା ଦୃଷ୍ଟିକୁ ଆସିଥିଲା ଏବଂ ତାହା ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି:

2.2.2 *ନାବାର୍ଡ ନିକଟରେ ଫେରସ୍ତ ଦାବୀ ଉପସ୍ଥାପନ ନକରିବା*

ଏପରି ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ 2017-21 ଅବଧିରେ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ପାଇଁ 2,255.62 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ କରିବା ସ୍ଥଳେ, ଏହା ନାବାର୍ଡ ନିକଟରେ କେବଳ 1,016.05 କୋଟି ଟଙ୍କା (45 ପ୍ରତିଶତ) ର ଫେରସ୍ତ ଦାବି ଉପସ୍ଥାପନ କରିଥିଲା ଯାହା ସାରଣୀ 2.2 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.2: ବ୍ୟୟ ଏବଂ ନାବାର୍ଡ ନିକଟରେ ଉପସ୍ଥାପିତ ଦାବୀ

ବର୍ଷ	ବ୍ୟୟ	ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଉପସ୍ଥାପିତ ଦାବୀ	ଉପସ୍ଥାପିତ ହୋଇ ନଥିବା ବଳକା ଦାବୀ	ଉପସ୍ଥାପିତ ହୋଇ ନଥିବା ଦାବୀର ପ୍ରତିଶତ
	(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)			
2017-18	457.51	356.79	100.72	22.01
2018-19	494.67	233.76	260.91	52.74
2019-20	550.74	135.61	415.13	75.38
2020-21	752.70	289.89	462.81	61.49
ମୋଟ	**2255.62**	**1016.05**	**1239.57**	**54.95**

(ଉତ୍ସ: ଇଆଇସି, ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ତଥ୍ୟ)

ନାବାର୍ଡ ନିକଟରେ ଉପସ୍ଥାପନ କରା ନଯାଇଥିବା ଫେରସ୍ତ ଦାବୀ ମଧ୍ୟରେ 2017-18, 2018-19 ଏବଂ 2019-20 ବର୍ଷରେ ଖର୍ଚ୍ଚର ପ୍ରମୁଖ ଭାଗ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିବା ଫଳରେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ସମୁଦାୟ ବକେୟା ରାଶି 1,239.57 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ୟୁନିଟ୍ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ) ଗୁଡ଼ିକ ଠାରୁ ଖର୍ଚ୍ଚର ହିସାବ ନ ପାଇବା କାରଣରୁ ବଳକା ଫେରସ୍ତ ଦାବୀ ଉପସ୍ଥାପନ କରାଯାଇ ପାରିନଥିଲା ।

2.3 ଭୌତିକ ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଏବଂ ସଫଳତା

ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ, ରାଜ୍ୟ ସରକାର 2017-18 ଠାରୁ 2020-21 ମଧ୍ୟରେ 793 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାକୁ ଯୋଜନା କରିଥିଲେ । 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ବର୍ଷୱାରୀ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାକୁ ଥିବା ସେତୁର ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପ୍ରକୃତ ପକ୍ଷେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁର ସଂଖ୍ୟା ସାରଣୀ 2.3 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.3: 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଏବଂ ଏହାର ସଫଳତା

ବର୍ଷ	ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ[4]	ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁ	ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରତିଶତ
	ସଂଖ୍ୟାରେ		
2017-18	125	121	96
2018-19	211	78	37
2019-20	181	89	49
2020-21	276	185	67
ମୋଟ	**793**	**473**	**59**

(ଉତ୍ସ: ଇଆଇସି, ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ତଥ୍ୟ)

2017-21 ଅବଧିରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବା ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିବା 793 ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ ମାତ୍ର 473 ଟି ସେତୁ (59 ପ୍ରତିଶତ) ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 318 ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2013 ରେ ସ୍ୱୀକୃତି

[4] ପୂର୍ବ ବର୍ଷର ବାକି ଥିବା ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ

ପାଇଥିବା ଗୋଟିଏ ସେତୁ[5] ଟେଣ୍ଡର ସ୍ତରରେ ରହିଥିଲା ବେଳେ ଅନ୍ୟ[6] ସେତୁଟି ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା ।

ସାରଣୀରୁ ଏହା ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ 2017-18 ବର୍ଷରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟର 96 ପ୍ରତିଶତ ହାସଲ ହୋଇଥିବା ବେଳେ, ପରବର୍ତ୍ତୀ ଦୁଇ ବର୍ଷରେ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣତାର ହାର ଉଲ୍ଲେଖଯୋଗ୍ୟ ଭାବରେ 37 ଏବଂ 49 ପ୍ରତିଶତକୁ କମି ଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜମିର ଉପଲବ୍ଧତା ସଂପର୍କୀୟ ମାମଲା, ନକ୍ସାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ, ଉପଯୋଗୀ ବସ୍ତୁଗୁଡ଼ିକର ସ୍ଥାନାନ୍ତର ନହେବା ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ଯୋଗୁଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅଗ୍ରଗତି ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିବା ଏହାର କାରଣ ଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସମ୍ୟକ୍ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା 14 ଟି ଡିଭିଜନରେ, 2017-21 ରେ 211 ଟି ସେତୁର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ହାତକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିଲା । ଏହି 211 ଟି ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ, ମାତ୍ର ଅଧା (51 ପ୍ରତିଶତ) ଯଥା-107 ଟି ସେତୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଥିବା ସ୍ଥଳେ 104 ଟି ସେତୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା (49 ପ୍ରତିଶତ) ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା । ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ଏହି 107 ଟି ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ ମାତ୍ର 11 ଟି ସେତୁ ଉପଯୁକ୍ତ ସମୟ ଅବଧିରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା (10 ପ୍ରତିଶତ) ବେଳେ ଅବଶିଷ୍ଟ 96 ଟି ସେତୁ ତିନି ମାସରୁ 73 ମାସ ବିଳମ୍ବରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା । ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡ଼ାନ୍ତରେ ବିଳମ୍ବ, ପ୍ରାଥମିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣରେ ତ୍ରୁଟି ଯୋଗୁଁ ନକ୍ସାର ପରିବର୍ତ୍ତନ, ଜମି ମାମଲା ସମାଧାନରେ ବିଫଳତା ତଥା ସାମଗ୍ରିକ ଭାବରେ ଠିକାଦାର ମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମନ୍ଥର କାର୍ଯ୍ୟ ଆଦି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାକୁ ଥିବା ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ନହେବାର ମୂଳ କାରଣ ଥିଲା । ଏହିପରି ଭାବରେ, 793 ଟି ସେତୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ବିପକ୍ଷରେ 318 ଟି ସେତୁ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିବା ଫଳରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଗ୍ରାମୀଣ ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ ସର୍ବକାଳୀନ ସଂଯୋଗ ପ୍ରଦାନ କରିପାରି ନଥିଲେ ।

2.4 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଚୟନ

2.4.1 ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଅନୁପାଳନ ବିନା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଚୟନ

ପଛୁଆ ଓ ବନ୍ୟାଞ୍ଚଳକୁ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ସହିତ ସମୁଦାୟ ଲୋକସଂଖ୍ୟାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଚୟନ ପାଇଁ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା, 2011 ରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ଯୋଗାଯୋଗ ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ବା ସେତୁ ବିହୀନ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସ୍ଥାନର ଉପର ପାର୍ଶ୍ୱ ଓ ନିମ୍ନ ପାର୍ଶ୍ୱର 5 କି.ମି[7] ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କୌଣସି ସେତୁ ନ ଥିବା ସ୍ଥାନରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ଭାବନାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଏକ ସର୍ବକାଳୀନ ମୌଳିକ ଯୋଗାଯୋଗ ପ୍ରଦାନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନିଜସ୍ୱ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସୃଷ୍ଟି କରିବାକୁ ଇଆଇସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଜାରି କରିଥିଲେ (ନଭେମ୍ବର 2017) । ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ସ୍ୱଷ୍ଟ କରେ ଯେ ଅତି କମରେ 25 ମିଟର ଲମ୍ବ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଯୋଜନାରେ ନିଆଯାଇପାରିବ । ମାନନୀୟ ସାଂସଦ ଏବଂ ବିଧାୟକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସେତୁ ଓ କଲଭର୍ଟକୁ ଚୟନ ପାଇଁ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଅନୁଯାୟୀ ଉପଯୁକ୍ତ ଧ୍ୟାନ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ପ୍ରଦତ୍ତ ନଥିପତ୍ର ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ନିମ୍ନୋକ୍ତ ବିଷୟଗୁଡ଼ିକ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା:

- ସେବା ଲାଭ କରିବାକୁ ଥିବା ଲୋକ ସଂଖ୍ୟା କିମ୍ବା ବନ୍ୟା ଆଶଙ୍କିତ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ପଛୁଆ ଅଞ୍ଚଳ ଆଧାରରେ ରାଜ୍ୟରେ ଯୋଗାଯୋଗ ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ଥିବା ସ୍ଥାନକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବା ପାଇଁ ଏବଂ ସେଗୁଡ଼ିକୁ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ ନିଜସ୍ୱ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ପ୍ରାଧାନ୍ୟ ଦେବାକୁ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ସର୍ବେକ୍ଷଣ/ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିବା ସମ୍ବନ୍ଧରେ କୌଣସି ନଥିପତ୍ର ଦେଖିବାକୁ ମିଳିନଥିଲା । ଏହା

5 ନଳାବାହାର-ସାର୍ଥ ମୁହାଁ ରାସ୍ତା ପେଞ୍ଚେଓ୍ୱାରା ନଳା-ବାଲେଶ୍ୱର ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ବିଭାଜନ-I, ବାଲେଶ୍ୱର

6 ଚୁରମରା-ଚାଉଘରି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଥମ କି.ମି ଠାରେ ସୁବର୍ଣ୍ଣରେଖା ନଦୀ ଉପରେ ଉଚ୍ଚସ୍ତରୀୟ ସେତୁ

7 ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସ୍ଥାନର 5 କି.ମି ଉପର ବା ତଳରେ କୌଣସି ବିକଳ୍ପ ସେତୁ ନଥିବା ବିଷୟରେ ସଂଶୋଧିତ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା (ମଇ 2017) ରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି

ପରିବର୍ତ୍ତେ ମାନନୀୟ ବିଧାୟକ ବା ସାଂସଦମାନଙ୍କ ସୁପାରିଶ ଏବଂ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦନ କ୍ରମେ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ, ପ୍ରକଳ୍ପ ସେତୁର ଯୋଜନା ଓ ଅଧିକାର ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକର ଅନୁପାଳନ ହୋଇଥିବା ବିଷୟରେ ସମୀକ୍ଷା କୌଣସି ଆଶ୍ୱାସନା ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା । ରାଜ୍ୟରେ ସମସ୍ତ ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ ସର୍ବକାଳୀନ ଯୋଗାଯୋଗ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ସେତୁର ସାମଗ୍ରିକ ଆବଶ୍ୟକତା ଏବଂ ବନ୍ୟା ଆଶଙ୍କିତ ଏବଂ ପଛୁଆ ଅଞ୍ଚଳରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିର୍ମାଣର ଅଗ୍ରାଧିକାରକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ ବିଚାର କରାଯିବା ବିଷୟରେ ସ୍ୱଚ୍ଛତାର ଅଭାବ ଥିଲା ।

- ତିନିଟି ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡ଼ିଭିଜନରେ ପାଞ୍ଚଟି ସେତୁ ମାମଲାରେ ବିଏସ୍‌ୱାଇର ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ ପୂର୍ବକ 5 କିମି ଅଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ବିକଳ୍ପ ସେତୁ ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ପୁନଃ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ସ୍ଥାନ ନିରୂପଣ କରାଯାଇଥିଲା ***(ପରିଶିଷ୍ଟ 2.1)*** । ସଂପୃକ୍ତ ନିର୍ବାହୀଯନ୍ତ୍ରୀ ମାନେ ଦର୍ଶାଇଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2020 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) ଯେ ମାନ୍ୟବର ବିଧାୟକ ବା ମନ୍ତ୍ରୀମାନଙ୍କର ସୁପାରିଶ କ୍ରମେ ସ୍ଥାନଗୁଡ଼ିକର ନିରୂପଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା, କାରଣ ଏକ ନୂତନ ସେତୁର ସ୍ଥାନ ନିରୂପଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ରହିଥିବା ସେତୁ ଠାରୁ ସର୍ବ ନିମ୍ନ ଆବଶ୍ୟକ ଦୂରତା ବିଷୟରେ ଯୋଜନାର ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ପ୍ରାଞ୍ଜଳ ଭାବେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି । ପୁନଶ୍ଚ, ବିଦ୍ୟମାନ ସେତୁର 5 କିମି ଦୂରତା ମଧ୍ୟରେ ଏକ ନୂତନ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କରାଯିବା ଦ୍ୱାରା ବିଏସ୍‌ୱାଇର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ଯୋଗାଯୋଗକୁ ଅଗ୍ରାଧିକାର ଦେବା ବିଷୟର ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ କରୁଥିଲା ।

- 27 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସେତୁର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 8.77 ମିଟର ଏବଂ 22.35 ମିଟର ମଧ୍ୟରେ ରହିଥିଲା ଯାହାକି ବିଏସ୍‌ୱାଇର ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ବର୍ଣ୍ଣିତ 25 ମିଟର ଠାରୁ ***(ପରିଶିଷ୍ଟ 2.2)*** କମ୍ ଥିଲା । ଅର୍ଥାତ୍ ଉକ୍ତ ସେତୁଗୁଡ଼ିକ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ନଥିଲେ ବରଂ ଏଗୁଡ଼ିକ ଅନ୍ୟ ଯୋଜନା ଯଥା, ସମନ୍ୱିତ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା, ପଶ୍ଚିମ ଓଡ଼ିଶା ଉନ୍ନୟନ ପରିଷଦ କିମ୍ବା ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଗ୍ରାମ୍ୟ ସଡ଼କ ଯୋଜନା (ପିଏମ୍‌ଜିଏସ୍‌ୱାଇ) ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଇବା ବିଧେୟ ଯାହା ଯୋଜନା ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ସୁପାରିଶ କରାଯାଇଛି । ଏହିପରି ଭାବରେ, ଏହା ଛାଡ଼ିଯାଇଥିବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଯୋଗ୍ୟ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇ ପାରିବ ଏବଂ ଗ୍ରାମୀଣ ଅଞ୍ଚଳରେ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନର ଲକ୍ଷ୍ୟକୁ ପୂରଣ କରିପାରିବ । ସଂପୃକ୍ତ ନିର୍ବାହୀ ଅଧିକାରୀମାନେ ଦର୍ଶାଇଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2020 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) ଯେ 25 ମିଟରରୁ କମ୍ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଥିବା ସେତୁଗୁଡ଼ିକ ମାନ୍ୟବର ବିଧାୟକ ଓ ମନ୍ତ୍ରୀମାନଙ୍କ ସୁପାରିଶ ଆଧାରରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗୁଡ଼ିକ ଗ୍ରହଣ ଯୋଗ୍ୟ ନଥିଲା, କାରଣ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଅଧିନରେ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ସର୍ବନିମ୍ନ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଯୋଜନା, ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ସଠିକ୍ ଭାବେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ସୁପାରିଶ ଆଧାରରେ କୋହଳ କରାଯିବାର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା ।

2.5 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ସର୍ବେକ୍ଷଣ, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ନକ୍ସା

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତା (ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.3) ରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନକୁ ଦୁଇଟି ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ; ପ୍ରଥମେ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରତିବେଦନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ ଏବଂ ଦ୍ୱିତୀୟଟି ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁର, ସାଧାରଣ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ୍ ଡ୍ରଇଁ (ଜିଏଡି) ଏବଂ ବିସ୍ତୃତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପରେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.7.4 ରେ ମଧ୍ୟ ସର୍ତ୍ତ ରହିଛି ଯେ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ବିଭାଗକୁ ଠିକ୍ ଭାବରେ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇ ନଥିବା ଜମି ଉପରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ ।

ଅଡିଟ୍, 14 ଟି ବିଭାଗର 211 ଟି ମନୋନୀତ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟର ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ, ମୂଲ୍ୟ ଆକଳନ ଏବଂ ନକ୍ସା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ନଥିଗୁଡ଼ିକର ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲେ ଏବଂ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ସଠିକ୍ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଗୁଡ଼ିକ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ବୋଲି ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ମଧ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିବା ବୈଷୟିକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା କାରଣ ଯେଉଁ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଭିତ୍ତିରେ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଭାବରେ ଏହି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇଥିଲା, ତାହା ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା । ଏହିପରି ଭାବରେ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ହେତୁ ବୈଷୟିକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣଗୁଡ଼ିକ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅବଶେଷରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

2.5.1 ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ସମୟରେ ଆବଶ୍ୟକ ଜମିର ଆକଳନ ନହେବା

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ସେତୁ ପାଇଁ କିମ୍ବା ସେତୁ ନିକଟକୁ ଯିବା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା ହେତୁ 184.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ହେବା ପରେ 48 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଲା । ଅଡିଟ୍ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲା ଯେ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ସମୟରେ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଆକଳନ କରାଯାଇ ନାହିଁ କିମ୍ବା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପରେ ଏହା କରାଯାଇଥିଲା । ସେତୁ ଗୁଡ଼ିକ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିବା ହେତୁ ହୋଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚ ନିଷ୍ଫଳ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ସଂସ୍ଥାର ଅବହେଳାକୁ ସୂଚିତ କରେ ।

ସ୍ଥାୟୀ ଜମି ସମସ୍ୟା ହେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ ହେବାର କିଛି ଘଟଣା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଗଲା:

(କ) ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରୀ ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଭାବରୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିବା

କେନ୍ଦୁଝର ଜିଲ୍ଲା ଯୋଡ଼ା ବ୍ଲକ୍‌କୁ ସଂଯୋଗ କରୁଥିବା ପାଟୁଆକୁଦର ଏବଂ ବସନ୍ତପୁର ଗ୍ରାମବାସୀଙ୍କୁ ସବୁଦିନିଆ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ କେନ୍ଦୁଝର ଜିଲ୍ଲାର ପାଟୁଆକୁଦର-ବସନ୍ତପୁର ରାସ୍ତାରେ ବୈତରଣୀ ନଦୀ ଉପରେ 9.12 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ଅନୁମୋଦନ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015) ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଠିକାଦାରଙ୍କ ସହ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଅପ୍ରେଲ 2016) ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ହେବାର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ଅପ୍ରେଲ 2018 ଥିଲା । ବେସରକାରୀ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା, ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରୀ ଏବଂ ଉପଯୋଗୀ ସାମଗ୍ରୀ ଗୁଡ଼ିକର ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣ, ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ସମୟରେ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇ ନଥିଲା କାରଣ ରାଜସ୍ୱ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମି ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସବିଶେଷ ତଥ୍ୟ ଏବଂ ଅଧିଗ୍ରହଣ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଉପଲବ୍ଧ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ ପ୍ରବେଶ ପଥ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମିର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କାର୍ଯ୍ୟ ମଞ୍ଜୁର ପ୍ରାପ୍ତିର ପ୍ରାୟ ଛଅ ବର୍ଷ ପରେ ମଧ କେନ୍ଦୁଝର ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2020) । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଗତି ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ଯାହା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ତାରିଖ (ଅପ୍ରେଲ 2018)ର 29 ମାସ ପରେ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020 ରେ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା 4.07 କୋଟି ଟଙ୍କା (41 ପ୍ରତିଶତ) ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବା ପରେ କାମ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା ।

(ଖ) ଜମି ଆବଶ୍ୟକତାର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକଳନ

ବାଦିପଡ଼ା ପିଏମ୍‌ଜିଏସ୍‌ୱାଇ ରାସ୍ତାରେ ଲାନ୍ଥ ନଦୀ ଉପରେ ଏକ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ମଇ 2018 ସୁଦ୍ଧା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବା ପାଇଁ 12.95 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ସ୍ୱାକ୍ଷର ହୋଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2016) । 2,150 ମି ଏକ ରାସ୍ତା ସହିତ 306.30 ମି ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ସେତୁ କିମ୍ବା ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଘରୋଇ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ଅଛି କି ନାହିଁ ତାହାର ଆକଳନ ନକରି ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନରେ ସରକାରୀ ଜମିରେ କେବଳ ସେତୁ ନିର୍ମାଣର ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ 4.59 ଏକର ପରିମିତ ବେସରକାରୀ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା କେବଳ ଅଗଷ୍ଟ 2018 ରେ ଅର୍ଥାତ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବାର ତିନି ମାସ ପରେ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା । ଅଗଷ୍ଟ-ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ରେ ଉକ୍ତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଅବଶ୍ୟ ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା

ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇନଥିଲା । ତେବେ, ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ଇଆଇସିଙ୍କୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ 1.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019) । ତଦନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ 14.64 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ସଂଶୋଧିତ କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020) । କିନ୍ତୁ ବେସରକାରୀ ଜମିଟି ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ମିଳିତ ଭୌତିକ ନିରୀକ୍ଷଣ (ଜେପିଆଇ) ସମୟରେ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା ଯେ 7.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇ (ଡିସେମ୍ବର 2021) ସେତୁର ସଉଚ ସଂରଚନାରୁ 10 ଟି ସ୍ଥାନ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ପାଞ୍ଚଟି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା । ଇତି ମଧ୍ୟରେ, କାର୍ଯ୍ୟର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ଆଧାରରେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ସହ ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ବିଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟ ରଦ୍ଦ କରିଥିଲା (ଅପ୍ରେଲ 2021) ।

ବାଦିପଡ଼ା ପିଏମ୍‌ଜିଏସ୍‌ୱାଇ ଲାଣ୍ଟୁ ନଦୀ ସେତୁ ଉପରେ ରାସ୍ତା କାମ ଅସଂପୂର୍ଣ୍ଣ

ଏହିପରି, କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନର ଛଅ ବର୍ଷ ପୁରି ଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ସଠିକ ଭାବରେ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତକୁ ଆକଳନ କରିବାରେ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ଖିଲାପ ହେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା, ଯାହା ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ସବୁଦିନିଆ ସଡ଼କ ସଂଯୋଗରୁ ବଞ୍ଚିତ କରିଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ 7.53 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

(ଗ) ସେତୁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଜମିର ଆକଳନ ନହେବା

କଟକ ଜିଲ୍ଲାର କଟକିଆ ସାହି ବାଲି ସାହି ରାସ୍ତାର 2.4 କିମି ଠାରେ ସାପୁଆ ନାଳ ଉପରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ଜାନୁଆରୀ 2016 ସୁଦ୍ଧା ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବା ପାଇଁ 8.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2014) । କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ମଧ୍ୟରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ସେତୁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 3,200 ମିଟର ଏକ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ସର୍ବେକ୍ଷଣ ସମୟରେ ଏହା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଘରୋଇ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ନଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ (17 ଡିସେମ୍ବର 2020) ଯେ 4.94 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016 ରେ ଏହି ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବାରୁ ସେତୁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

ସାପୁଆ ନଳା ଉପରିସ୍ଥ ସେତୁର ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ନହେବା

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ ଜାନୁଆରୀ 2016 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନର ଦୁଇ ବର୍ଷ ପରେ ଘରୋଇ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା (1.86 ଏକର) ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରସ୍ତାବ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାନୁଆରୀ 2016-ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2017 ମଧ୍ୟରେ ଅର୍ଥାତ୍ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମାପ୍ତ ସମୟ (ଜାନୁଆରୀ 2016) ହେବା ପରେ ବିଭିନ୍ନ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀ, କଟକ ନିକଟରେ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦିଓ ଜିଲ୍ଲା କ୍ଷତିପୂରଣ ପରାମର୍ଶଦାତା କମିଟି (ନଭେମ୍ବର 2021) ଜମି ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ ସିଧାସଳଖ ଜମି କ୍ରୟକୁ ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ, ଡିସେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା କୌଣସି ଜମି କ୍ରୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଉପରୋକ୍ତ ବିଷୟଟି ସୂଚାଉ ଥିଲା ଯେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବେ ଆକଳନ କରିବାରେ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ତ୍ରୁଟି ଦେଖାଦେଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ 4.94 କୋଟି ଟଙ୍କା ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷରୁ ବ୍ୟୟ ସତ୍ତ୍ୱେ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକ ଏକ ସବୁଦିନିଆ ସଡ଼କ ସଂଯୋଗରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ ।

(ଘ) ବେସରକାରୀ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବାରୁ 14.44 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ବ୍ୟୟ

ବଡ଼ଚେରିଗାଁ-ଥେମେରା-ମ୍ୟାନିଙ୍ଗ୍ ରାସ୍ତାର ଆଠ କିମି ଠାରେ ତେଲ ନଦୀ ଉପରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ 15.94 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଅପ୍ରେଲ 2016) ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2018 କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ଥିଲା । ଅନୁମୋଦିତ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ 2,300 ମି ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଯଦିଓ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ସମୟରେ ବେସରକାରୀ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ ଅନୁମୋଦିତ ଅଟକଳରେ 15 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ବରାଦ କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ସେତୁଟିକୁ ପୂର୍ଣ୍ଣ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ପୋଲ ଏବଂ 810 ମି ବାମ ପାର୍ଶ୍ୱ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ବାବଦରେ 14.44 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା । ତଥାପି ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମାପ୍ତି ତାରିଖର ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଅତିକ୍ରାନ୍ତ ପରେ ମଧ୍ୟ ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ନିମନ୍ତେ ଆବଶ୍ୟକ 1.47 ଏକର ବେସରକାରୀ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇନଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ସଂପାଦିତ (1 ନଭେମ୍ବର 2021) ଜେପିଆଇରେ ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ ସଂଯୁକ୍ତ ରାସ୍ତା ଆରମ୍ଭ ହୋଇନଥିବା ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଫଟୋରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି । ଏହିପରି, ପୋଲଟିର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମାପ୍ତି ତାରିଖର ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଅତିକ୍ରାନ୍ତ ପରେ ମଧ୍ୟ ସବୁଦିନିଆ ରାସ୍ତା ସଂଯୋଗୀକରଣ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ସୁତରାଂ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପରେ 14.44 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

ତେଲ ନଦୀ ଉପରେ ନିର୍ମିତ ସେତୁକୁ ସଂଲଗ୍ନ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ନହୋଇଥିବାର ଦୃଶ୍ୟ

(ଙ) ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଯୋଗୁଁ 1.28 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ଚହପଡ଼ା କାନପୁର ରାସ୍ତାରେ ଭନରାଜ ଗ୍ରାମ ନିକଟରେ ଥିବା ଜହଲା ନଳା ଉପରେ ବିଜୁ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ 2015-16 ମସିହାରେ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ମୂଲ୍ୟ 2.10 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ହାତକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା । ତାହା ଡିସେମ୍ବର 2016 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା । 32.94 ମି ଦୈର୍ଘ୍ୟ ବିଶିଷ୍ଟ ସେତୁ ଏବଂ ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ 1,200 ମି ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତାର ନିର୍ମାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିବରଣୀରେ ବ୍ୟବସ୍ଥିତ ଥିଲା ।

1.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଉକ୍ତ ସେତୁଟି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ବେଳେ ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିବା ହେତୁ ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ଵର ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2020) । ସର୍ବେକ୍ଷଣ ସମୟରେ (ଜୁନ୍ 2015) ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିମନ୍ତେ ଘରୋଇ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଆକଳନ କରାଯାଇନଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2019) ଏବଂ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ନହେବାରୁ ରାସ୍ତାର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 400 ମି କୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ମିଳିତ ଭୌତିକ ନିରୀକ୍ଷଣ (18 ଡିସେମ୍ବର 2020) ସମୟରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ଵ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ସିଧାରେ ରହିଥିବା ଜହଲା ଗ୍ରାମର ଦାଶ ସାହିର ବିଦ୍ୟମାନ କଚ୍ଚା ଘର ଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାନଗଲେ, ମଲ୍ଲୀପୁର-ଜହଲା ଆରଡି ରାସ୍ତାକୁ ସଂଯୋଗ କରିବା ପାଇଁ ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ଵ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାର କୌଣସି ସୁଯୋଗ ନଥିଲା ।

ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁ ଅଂଶ

ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ଵ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା

ଏହିପରି, ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ତାରିଖ ଠାରୁ ଚାରି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପରେ ମଧ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ ଗ୍ରାମଗୁଡ଼ିକ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ ନହେବା କାରଣରୁ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା 1.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ହୋଇଥିଲା ।

(ଚ) ବେସରକାରୀ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇ ନପାରିବାରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା ଏବଂ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା 0.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ହୋଇଥିଲା

ମସାଣିବନ୍ଧ ଠାରୁ ଭମରାମାଲ ଛକ ରାସ୍ତାରେ ଦ୍ୱିତୀୟ କିମିରେ ସ୍ଥାନୀୟ ନଳା ଉପରେ 2.23 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2019) କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାର ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ସମୟ ମାର୍ଚ୍ଚ 2020 ରଖାଯାଇଥିଲା । ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନ ମଧ୍ୟରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ (53.85 ମି) ଏବଂ ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ଵରେ 1,000 ମି ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିଲା । ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ, ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିମନ୍ତେ କେବଳ ସରକାରୀ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିଲା । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ କେସିଙ୍ଗା ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ଡିଭିଜନ, କେସିଙ୍ଗା ତହସିଲଦାରଙ୍କ ସହିତ ଯୋଗାଯୋଗ କରିଥିଲେ (30 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020) ଏବଂ ସେତୁର ପାୟର୍ସ, ଆବ୍ୟୁଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ଏବଂ

ଜମି ଅନୁପଲବ୍ଧତା ହେତୁ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ନ ହେବା

ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିମନ୍ତେ 0.83 ଏକର[8] ବେସରକାରୀ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତା ବିଷୟ ଉତ୍ଥାପନ କରିଥିଲେ । ଯଦିଓ ସେତୁ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମିର ସୀମା ଧାର୍ଯ୍ୟ ରାଜସ୍ୱ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2020), ଜମିଟି ଏସ୍‌ଟି ବର୍ଗ ଅଧିନରେ ଥିବାରୁ ତାହା ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇପାରି ନଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2021) । ଅଡିଟ୍‌ରେ ଦେଖାଗଲା ଯେ 0.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ପରେ (31.55 ପ୍ରତିଶତ) ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ତାରିଖ ଠାରୁ 20 ମାସ ପରେ ମଧ କାର୍ଯ୍ୟଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅବସ୍ଥାରେ ପଡ଼ି ରହିଥିଲା ।

ଜେପିଆଇ (24 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ କେବଳ ତିନୋଟି ସ୍ପାନ୍ (ପାଞ୍ଚଟି ମଧ୍ୟରୁ), ବାମପାର୍ଶ୍ୱ ଆବ୍ୟୁଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ଏବଂ ତିନୋଟି ପାୟର୍ସ କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା । ଆବଶ୍ୟକ ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇପାରି ନଥିବାରୁ ଉଭୟ ଦକ୍ଷିଣ ଏବଂ ବାମ ଆବ୍ୟୁଟ୍‌ମେଣ୍ଟକୁ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇପାରିଲା ନଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଆହୁରି ମଧ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଫେବୃଆରୀ 2021 ଠାରୁ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ସ୍ଥଗିତ ଥିବା ହେତୁ ସେଠାରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପାଦନ ହେଉନଥିଲା ।

ଏହିପରି ଭାବରେ, ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା କାରଣରୁ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା 0.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ହୋଇଥିଲା । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ସମୟର 20 ମାସ ପରେ ମଧ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହିତାଧିକାରୀମାନେ ସଡ଼କ ସଂଯୋଗ ସୁବିଧାରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ, କେତେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିମନ୍ତେ ଆବଶ୍ୟକ ଜମିର ସୀମା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ପାଇଁ ରାଜସ୍ୱ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ପତ୍ର ଲେଖାଯାଇଥିବା ବେଳେ, ଅନ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଜମିର ମାଲିକମାନଙ୍କ ସହିତ ବୁଝାମଣା ପ୍ରକ୍ରିୟା ଚାଲୁ ରହିଥିଲା । ତେବେ, ଏହି ବିଷୟରେ ଅଦ୍ୟତନ ସ୍ଥିତି ଅଡିଟ୍‌କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇନଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ, ସେତୁର ନିର୍ମିତ ଅଂଶ ସମୟ ଅତିକ୍ରମ ସହିତ ନଷ୍ଟ ହୋଇପାରେ ।

2.5.2 ସାଇଟ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନରେ ତ୍ରୁଟି ହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟର ଡିଜାଇନ୍ ଏବଂ ପରିସରର ପରିବର୍ତ୍ତନ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.3 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣର ଆବଶ୍ୟକତା, ସାଧାରଣ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ଡ୍ରଇଁ, ଇତ୍ୟାଦି ବିଚାରକୁ ନେଇ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ପରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ବିଏସ୍‌ୱାଇ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା (ଅକ୍ଟୋବର 2011 ଏବଂ ମଇ 2017) ମଧ ଆବଶ୍ୟକ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ଡିଜାଇନ୍ ପରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ବିଷୟ ସ୍ପଷ୍ଟ କରିଥିଲା ।

14 ଟି ଡିଭିଜନରେ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ 211 ଟି ବିଜୁ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପରେ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ ନଥିବା ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ । ଏକ ଡିପିଆର୍ ପରିବର୍ତ୍ତେ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ଆକଳନ, ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ପ୍ରାଥମିକ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଆଧାରରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ ଅନେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ଅସଙ୍ଗତି ରହିଥିଲା, ଯାହା ବିଭାଗର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନାକୁ ସୂଚାଉଥିଲା । ଏହାଫଳରେ, ଭୁଲ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି/ ଡିଜାଇନ୍ ଓ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରର ବାରମ୍ବାର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ, ସର୍ବ ଶେଷରେ ସାମଗ୍ରିକ ଭାବରେ ସମୟସୀମା ଓ ଖର୍ଚ୍ଚସୀମା ଅତିକ୍ରମ ହୋଇଥିଲା ।

[8] ବାମ ପାର୍ଶ୍ୱ ପ୍ରବେଶ ପାଇଁ 0.14 ଏକର ଏବଂ ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ ପାୟର, ଆବ୍ୟୁଟମେଣ୍ଟ ଓ ପ୍ରବେଶ ପଥ ପାଇଁ 0.69 ଏକର

ସର୍ବେକ୍ଷଣରେ ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଡିପିଆର ପ୍ରସ୍ତୁତ ନହେବା କାରଣରୁ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଯୋଜନାରେ ସେତୁଗୁଡ଼ିକ ଠିକ୍ ସମୟରେ ସମାପ୍ତ ହେବା ଉପରେ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥିଲା । ଏଥିରୁ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ହେଲା ଯେ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ନିଆଯାଇଥିବା 211 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ 96 ଟି ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ତିନିରୁ 73 ମାସ ବିଳମ୍ବରେ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 104 ଟି ସେତୁ ଦୁଇରୁ 85 ମାସ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା କାରଣ ଆବଶ୍ୟକ ଜମିର ଭୁଲ/ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକଳନ, ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗ ଏବଂ ଭାରତୀୟ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଜଳପଥ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ (ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ) ଠାରୁ ଆପେକ୍ଷିତ ମଞ୍ଜୁରୀ, ବ୍ୟବହାର୍ଯ୍ୟ ସାମଗ୍ରୀର ସ୍ଥାନାନ୍ତର, ଡିଜାଇନ୍/ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ, ଇତ୍ୟାଦି, ପୂର୍ବରୁ ବିସ୍ତୃତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଡିପିଆର୍ ମାଧ୍ୟମରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଚିହ୍ନଟ କିମ୍ବା ନଥିଭୁକ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

104 ଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ 12 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରେ 24.74 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ଘଟିଥିଲା ଯାହା **ସାରଣୀ 2.4** ରେ ଦର୍ଶାଗଲା ।

ସାରଣୀ 2.4: ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧିର ଡିଭିଜନ-ୱାରୀ ବିବରଣୀ

ଡିଭିଜନର ନାମ	କାର୍ଯ୍ୟର ନାମ	ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)	ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)	ସମାପ୍ତିର ସମୟ ସୀମା	ଡିସେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ସ୍ଥିତି	ଡିସେମ୍ବରୁ 2021 ସୁଦ୍ଧା ବ୍ୟୟର ପରିମାଣ (ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)	ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ (ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)
ବାଲେଶ୍ୱର-1	3	1872.98	1026.91	ମାର୍ଚ୍ଚ 2014 ରୁ ନଭେମ୍ବର 2020	ଚାଲୁରହିଛି	1249.66	846.07
କଟକ -II	1	695.86	678.43	ଡିସେମ୍ବର 2018	ଚାଲୁରହିଛି	663.41	17.43
ଧର୍ମଗଡ଼	2	3009.38	2482.54	ଜାନୁଆରୀ 2017 ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2018	ଚାଲୁରହିଛି	2338.83	526.84
ଜଳେଶ୍ୱର	3	2039.85	1173.77	ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2020	ଚାଲୁରହିଛି	621.92	866.08
କରଞ୍ଜିଆ	2	1307.49	1134.42	ଅପ୍ରେଲ 2020 ଏବଂ ମଇ 2020	ଚାଲୁରହିଛି	608	173.07
କେସିଙ୍ଗା	1	496.17	478.63	ଅକ୍ଟୋବର 2017	ଚାଲୁରହିଛି	235.16	17.54
ମୋଟ	**12**	**9421.73**	**6974.70**			**5716.98**	**2447.03**

(ଉତ୍ସ: ସଂପୃକ୍ତ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଫାଇଲରୁ ପ୍ରସ୍ତୁତ)

(କ) ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣରେ ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଡିପିଆର୍ ଅଭାବରୁ ଡିଜାଇନରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ନିଷ୍ପାଦନରେ ବିଳମ୍ବ

ବିଜୁ ସେତୁ ଯୋଜନା ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 4 ଅନୁଯାୟୀ ସଂପୃକ୍ତ କ୍ଷେତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟକର୍ତ୍ତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବ ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ସର୍ବେକ୍ଷଣ, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ଡିଜାଇନ ପ୍ରସ୍ତୁତ ପରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯିବ ।

ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ, 211 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ 25 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ 56.62 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ପରେ ମଧ୍ୟ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣରେ ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଡିପିଆର୍ ଅଭାବରୁ ଡିଜାଇନ୍ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା *(**ପରିଶିଷ୍ଟ** 2.3)*।

କେସ୍ ଅଧ୍ୟୟନ 1

ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ହେତୁ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ବ୍ୟୟ ଓ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ

ବାଲେଶ୍ୱର ଜିଲ୍ଲା ବଡ଼ଧାନାଡ଼ି-କୋଇଲିସାହି ରାସ୍ତାରେ ଜଳକା ନଦୀ ଉପରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ନିମନ୍ତେ 3.50 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ (ଡିସେମ୍ବର 2016) ଜୁନ୍ 2018 ସୁଦ୍ଧା ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବା ନିମନ୍ତେ ସର୍ତ୍ତ ରଖାଯାଇଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ବାରମ୍ବାର କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ 33 ମାସ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିବା ସହ ମାତ୍ର 1.96 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

(କ) ସେତୁର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 65.25 ରୁ 74.762 ମି, (ଖ) ମୂଳଦୁଆର ପ୍ରକାର (ରାଫ୍ଟ ରୁ ୱେଲ୍ ରୁ ପାଇଲ୍), (ଗ) ସ୍ପାନ ସଂଖ୍ୟା (6 ଟି ରୁ 2 ଟି ରୁ 3 ଟି), (ଘ) ସ୍ପାନର ଆକାର (10.77 ମି/ 30.63 ମି/ 19.35 ମି/ 24.13 ମି), ଇତ୍ୟାଦିର ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ଜୁନ୍ 2013 ଓ ମଇ 2020 ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପର ସାଧାରଣ ଆଲାଇନମେଣ୍ଟ୍ ନକ୍ସାର ବାରମ୍ବାର ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିବା ବିଷୟ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ । କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରର ଏହି ବାରମ୍ବାର ପରିବର୍ତ୍ତନ ସହିତ ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ମଧ ଫେବୃଆରୀ 2021 ସୁଦ୍ଧା 2.32 କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ (ନଭେମ୍ବର 2013) 7.12 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା ।

ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ଜେପିଆଇ (29 ଜାନୁଆରୀ 2021) ସମୟରେ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ରାସ୍ତାର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଆବ୍ୟୁଟମେଣ୍ଟ ଓ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଘରୋଇ ଜମି ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । କିନ୍ତୁ ତାହା ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇନଥିଲା, ଯଦିଓ ଅଧିଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଫେବୃଆରୀ 2018 ରେ ବସ୍ତା ତହସିଲଦାରଙ୍କ ନିକଟରେ ଇଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏହିପରି ଭାବରେ, ଜିଏଡିର ବାରମ୍ବାର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେବା ସହିତ ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା ହେତୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ତାରିଖ ଠାରୁ 33 ମାସ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ । ଫଳସ୍ୱରୁପ, ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା 1.96 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍କ୍ରିୟ ରହିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସାଧନ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ପରିବର୍ତ୍ତିତ ଜିଏଡି ଆଧାରରେ ଆକଳନ ଗୁଡ଼ିକର ସଂଶୋଧନ ହେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରେ 3.47 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା ।

2.5.3 ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇର ନିୟମାବଳୀକୁ ଅଣଦେଖା କରି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ପରିକଳ୍ପନା

ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ ଅଧିନିୟମ 1985 ର ଧାରା 14 (1) (ଜି) ଅନୁଯାୟୀ, ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ, ପରିବହନ ଓ ଜାହାଜ ଚଳାଚଳ ପାଇଁ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଜଳପଥ ଗୁଡ଼ିକର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଓ ବିକାଶ ପାଇଁ କ୍ଷମତା ପ୍ରାପ୍ତ ।

ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ, କୋଷ୍ଟ କେନାଲ ଏବଂ ସୁବର୍ଣ୍ଣରେଖା ନଦୀ ପ୍ରଣାଳୀକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ (ଏନ୍ଡବ୍ଲୁ) ଭାବରେ ଘୋଷଣା କରିଥିଲେ (ଅପ୍ରେଲ 2009) ଏବଂ ସେତୁ ବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ନିର୍ମାଣର ଭୂସମାନ୍ତର ଓ ଭୂଲମ୍ବ ମଞ୍ଜୁରୀରେ ଏହାର ସହମତି ପାଇବା ପରେ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଗୁଡ଼ିକରେ ସମସ୍ତ ସେତୁ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇପାରିବ ବୋଲି କହିଥିଲେ ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ ଦୁଇଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଏନ୍ଡବ୍ଲୁ ଉପରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ନିମନ୍ତେ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ନିୟମାବଳୀର ଅନୁପାଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି:

- କୋଷ୍ଟ କେନାଲରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ[9] ପାଇଁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 କୁ ସମାପ୍ତି ତାରିଖ ଭାବେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ ଅପ୍ରେଲ 2016 ରେ 3.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା । କିନ୍ତୁ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ସହମତି ନଥିବାରୁ 0.29 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ପରେ ଇଆଇସି, ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ ବନ୍ଦ କରାଗଲା (ମଇ 2018) । ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଅନୁମୋଦନ ସମୟରେ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ ସହମତି ନିଆଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ଉକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପର ସହମତି ପାଇଁ ବିଳମ୍ବରେ ଯଥା ଜାନୁଆରୀ 2019 ରେ ଆବେଦନ କରାଯାଇଥିଲା । ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇର ଅନୁମୋଦନ ଅଗଷ୍ଟ 2019 ରେ ପ୍ରାପ୍ତ ହେଲା । ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ଅନୁମୋଦନ (ଅଗଷ୍ଟ 2019) ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରକଳ୍ପର ସଂଶୋଧିତ ମୂଲ୍ୟ 11.50 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା (ମଇ 2020) । ଏହିପରି ଭାବରେ, ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ଠାରୁ ବିଳମ୍ବରେ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରାପ୍ତ ହେତୁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ପରିସମାପ୍ତି ତାରିଖ ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 ର ଚାରି ବର୍ଷ ପରେ ଡିସେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ କରାଯାଇପାରି ନଥିଲା ।

- ସୁବର୍ଣ୍ଣରେଖା ନଦୀ ଉପରେ 23.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ[10] ନିମନ୍ତେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ଜୁଲାଇ 2021 କୁ ସମାପ୍ତି ତାରିଖ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଚୁକ୍ତିନାମା ସାକ୍ଷର ଓ ସେତୁଟି ଜାତୀୟ ଜଳପଥ-96 ଉପର ଦେଇ ଯାଉଛି ବୋଲି ନିଶ୍ଚିତ ହେଲା ପରେ ଇଆଇସି, ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ ଠାରୁ ଅନୁମତି ଲୋଡ଼ିଥିଲେ (15 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019) । ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇ ନ ଥିବାରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ନକରିବା ପାଇଁ ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନକୁ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (28 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019) ଥିବାରୁ, କୌଣସି ଅର୍ଥ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇନଥିଲା । ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ପାଖରୁ ମଞ୍ଜୁରୀ ମିଳି ନଥିବା ବେଳେ ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟ ବନ୍ଦ କରିଥିଲା (10 ଡିସେମ୍ବର 2019) ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ପାଇଁ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ।

  ଫଳସ୍ୱରୁପ ପ୍ରାରମ୍ଭରୁ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ମାନଦଣ୍ଡ ପାଳନ ନକରିବା ହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟାରମ୍ଭରେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା 27 ମାସ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଗ୍ରାମ୍ୟ ଜନସାଧାରଣ ପରିକଳ୍ପନା ଅଧିନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ନିଶ୍ଚିତ ନିତିଦିନିଆ ରାସ୍ତାରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ ।

ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ବ୍ୟକ୍ତି କହିଥିଲେ ଯେ, ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଅଧିନରେ କୋଷ୍ଟ କେନାଲର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଏବଂ ସୁବର୍ଣ୍ଣରେଖା ନଦୀର ପ୍ରସାରଣ ବିଷୟରେ ସେମାନେ ଅବଗତ ନଥିଲେ । ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ହେଲା ନାହିଁ, ଯେହେତୁ ଇଆଇସି ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତାବ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇର ନିୟମ ମାନିବାକୁ ସମସ୍ତ ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ବିଭାଜନଗୁଡ଼ିକୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2014) ।

2.6 ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ

ସିଭିଲ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ଗୁଡ଼ିକର ନିର୍ମାଣକୁ ମିତବ୍ୟୟୀ କରିବା ନିମନ୍ତେ, ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i), ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ସମୟରେ ମିତବ୍ୟୟିତା ଅବଲମ୍ବନ କରାଯିବା ବିଷୟ ବ୍ୟବସ୍ଥିତ କରେ । ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିବା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳନ ଗୁଡ଼ିକ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ଭିତ୍ତିରେ ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ପରୀକ୍ଷଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେଥିରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ବିଷୟଗୁଡ଼ିକ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ଉପସ୍ଥାପନ କରାଗଲା ।

---

[9] ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ଜଳେଶ୍ୱର ଅନ୍ତର୍ଗତ କୁଲ୍ଲାଛଡ଼ା-ବଡ଼ତଳପଦା ରାସ୍ତାରେ 2.0 କି.ମି ଠାରେ କୋଷ୍ଟ କେନାଲ ନଳା ଉପରେ ସେତୁ

[10] ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ଜଳେଶ୍ୱର ଅନ୍ତର୍ଗତ, ଚୁରମରା-ଚଉଘରି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଥମ କିମିଠାରେ ସୁବର୍ଣ୍ଣ ରେଖା ନଦୀ ଉପରେ ସେତୁ

2.6.1 ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଖନନ ପରିବର୍ତ୍ତେ ମାନୁଆଲ ଖନନ ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ

ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କର ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରସ୍ତୁତ ଆନାଲିସିସ୍ ଅଫ୍ ରେଟ୍(ଏଓଆର୍) 2006 ରେ ଖନନ, ଲଦିବା ଓ ପରିବହନରେ ମିତବ୍ୟୟିତା ହାସଲ ନିମନ୍ତେ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ପଦ୍ଧତି ବିଷୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରେ।

ଅଧିକ ବ୍ୟୟ ତଥା ସମୟ ଅପଚୟ ହେଉଥିବାରୁ ମାନୁଆଲ ଖନନ ଗ୍ରହଣ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ । 211 ଟି ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ 82 ଟି ସେତୁରେ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଖନନ ପରିବର୍ତ୍ତେ ମାନୁଆଲ ଖନନକୁ ସଂପୃକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକର ଆକଳନରେ ସାମିଲ୍ କରାଯାଇଥିବା ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୁପ ଉପରୋକ୍ତ 82 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକରେ ଆକଳନ କରାଯାଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚ ଠାରୁ 4.82 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ପ୍ରକୃତପକ୍ଷେ, ମାନୁଆଲ୍ ପଦ୍ଧତିରେ ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ସପକ୍ଷରେ ମଷ୍ଟର ରୋଲ ଇତ୍ୟାଦି ଡିଭିଜନ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିବାର କୌଣସି ଦସ୍ତାବିଜ ଭିତ୍ତିକ ପ୍ରମାଣ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବା ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ । ଏହିପରି ଭାବରେ ମାନୁଆଲ ଭିତ୍ତିରେ ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ବିଷୟରେ ଅଡିଟ୍ ନିଶ୍ଚିତ ହୋଇପାରି ନଥିଲେ, ଯେହେତୁ ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ପଦ୍ଧତିରେ ସମ୍ପାଦନ ହୋଇଥିଲେ ମଧ, ମାନୁଆଲ ଖନନ ପାଇଁ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଉଚ୍ଚ ହାରରେ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

2.6.2 ପଥର ଓ ଷ୍ଟୀଲ୍ ପରିବହନରେ ଅତ୍ୟଧିକ ପରିବହନ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଧାରା 3.4.16(a)(vii)ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ ମୂଲ୍ୟ ଆକଳନ ପାଇଁ ଅନୁମୋଦିତ ଖଣି ପରିବହନକୁ ନ୍ୟାୟୋଚିତ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ସଂପୃକ୍ତ କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ରେ ସବୁଠାରୁ ମିତବ୍ୟୟୀ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆକଳନ କରିବା ବିଷୟ ଉଲ୍ଲେଖ ରହିଛି ।

ପୂର୍ବରୁ ସମାପ୍ତ ଓ ପରିଚାଳିତ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକରେ ନିକଟସ୍ଥ ଖଣିରୁ ପଥର ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ 19 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ 0.51 ଲକ୍ଷ କ୍ୟୁବିକ୍ ମିଟର ନିକଟସ୍ଥ ଖଣିରୁ ଯୋଗାଇ ଦିଆ ନଯାଇ ପ୍ରକଳ୍ପଠାରୁ ଦୂରରେ ଥିବା ଖଣିରୁ ପଥର ଯୋଗାଇଥିବା ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ । ସୁତରାଂ ଦୂର ସ୍ଥାନରୁ ପଥର ଯୋଗାଇବା ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକଳ୍ପର ସାମଗ୍ରିକ ମୂଲ୍ୟ 1.87 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ହେଲା ।

ସେହିପରି ଭାବରେ, କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ନିକଟରେ ଉତ୍ତମ ମାନର ଷ୍ଟୀଲ୍ ଉପଲବ୍ଧ ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଦୂର ସ୍ଥାନ (ରାଉରକେଲା/ ଭୁବନେଶ୍ୱର) ରୁ 29 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିମନ୍ତେ ଷ୍ଟୀଲ୍ ସଂଗ୍ରହ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ମାଣ ଆକଳନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା । ଏହାଦ୍ୱାରା 29 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର 77,096.67 କୁଇଣ୍ଟାଲ ଷ୍ଟୀଲ ପରିବହନ ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରେ 1.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ, ଡିଭିଜନ ଗୁଡ଼ିକ କୌଣସି ପ୍ରାମାଣିକ ଦସ୍ତାବିଜ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିନଥିଲେ ଯାହା ଦ୍ୱାରା ପ୍ରମାଣିତ ହୋଇପାରିବ ଯେ ପଥର ଗୁଡ଼ିକ ନିକଟରୁ ନୁହଁ ବରଂ ଦୂର ସ୍ଥାନରୁ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା । ସେହିଭଳି ଷ୍ଟୀଲ କ୍ଷେତ୍ରରେ ମଧ ଦୂର ସ୍ଥାନରୁ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିବାର କୌଣସି ପ୍ରାମାଣିକ ଦସ୍ତାବିଜ୍ ଡିଭିଜନମାନଙ୍କ ପାଖରେ ନଥିଲା ।

ଉଭୟ ପଥର ଓ ଷ୍ଟୀଲ୍ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଇଇ ମାନେ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ଯେ ନିକଟ ଖଣି/ ସ୍ଥାନରେ ଯଥେଷ୍ଟ ପରିମାଣର ପଥର ଓ ଷ୍ଟୀଲ୍ ଉପଲବ୍ଧ ନହେବାରୁ ଦୂର ସ୍ଥାନରେ ଉପଲବ୍ଧ ଖଣିଜ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା ।

ନିକଟବର୍ତ୍ତୀ ଖଣି/ ସ୍ଥାନରେ ଯଥେଷ୍ଟ ସାମଗ୍ରୀ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବା ମତାମତ ସପକ୍ଷରେ କୌଣସି ପ୍ରାମାଣିକ ତଥ୍ୟ ନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣ ଯୋଗ୍ୟ ନଥିଲା ।

2.6.3 ପ୍ରକଳ୍ପ ସ୍ଥଳରୁ ଖନନ କରାଯାଇଥିବା ମାଟିଗୁଡ଼ିକର ବ୍ୟବହାର ଜନିତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନହେବା

ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଗ୍ରାମୀଣ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରାଳୟ (ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଡି) ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରାମାଞ୍ଚଳ ସଡକ ନିମନ୍ତେ, ଧାରା 301.3.4 ଅନୁଯାୟୀ, ନିକଟସ୍ଥ ରାସ୍ତା କିମ୍ବା ସମାନ ଚୁକ୍ତି ଅଧିନରେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଖନନ ସାମଗ୍ରୀକୁ ଅଗ୍ରାଧିକାର ଭିତ୍ତିରେ ଉକ୍ତ ଉତ୍ସରୁ ବନ୍ଧଗୁଡିକ ପାଇଁ ସାମଗ୍ରୀଗୁଡିକ ସଂଗ୍ରହ କରାଯିବ ।

40ଟି ନମୁନା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ କାର୍ଯ୍ୟ ଉପାଦାନ ମଧରେ ଭିତ୍ତିପ୍ରସ୍ତର ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ ରହିଥିଲା । ସମାନ କାର୍ଯ୍ୟରେ ସଡକ ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳରୁ ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ଦୂରରେ ଅବସ୍ଥିତ କ୍ଷେତ୍ରରୁ ଖନନ କରି ସାମଗ୍ରୀଗୁଡିକ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା । ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ମୂଲ୍ୟ ଆକଳନରେ, ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକରେ ଖନନ ହୋଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀର ଉପଯୋଗ କରାଯାଇନଥିଲା । ତେଣୁ, ମୂଲ୍ୟ ଆକଳନ ମିତବ୍ୟୟି ହୋଇନଥିଲା । 40ଟି ନମୁନା ପ୍ରକଳ୍ପରେ 1.71 ଲକ୍ଷ କ୍ୟୁମି ସାମଗ୍ରୀ ଖନନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏଥି ସହିତ ଉକ୍ତ ରାସ୍ତା ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 3.50 ଲକ୍ଷ କ୍ୟୁମି ପରିମାଣର ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ଦୂରରୁ ଅଣାଯାଇଥିଲା ।

ଯଦି ସେହି କାର୍ଯ୍ୟରେ 1.71 ଲକ୍ଷ କ୍ୟୁମି ଖନନ ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ ଅନ୍ୟ ସ୍ଥାନରୁ ଅଣାଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ବାବଦକୁ 2.15 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ସଞ୍ଚୟ ହୋଇପାରିଥାନ୍ତା ।

ଉତ୍ତରରେ, ଇଇ ମାନେ ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ ଯେ ଖନନ କରାଯାଇଥିବା ମାଟି ସଡକ ବନ୍ଧ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ କାରଣ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନରେ ସେଥିପାଇଁ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା ।

ମିତବ୍ୟୟିତା ହାସଲ ପାଇଁ 40 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇନଥିବା ବିଷୟ ଉତ୍ତରରୁ ସୂଚିତ ହେଉଥିଲା ।

2.7 ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟା ଏବଂ ବିଡର ଚୟନ

2.7.1 ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡ଼ାନ୍ତରେ ବିଳମ୍ବ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ପାରା 3.5.18(iv) ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ଟେଣ୍ଡରର ବୈଧତା ସମୟ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ଶେଷ ତାରିଖ ଠାରୁ ତିନି ମାସରୁ ଅଧିକ ହେବା ଉଚିତ ନୁହେଁ । ପୁନଶ୍ଚ, ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.5.18 (vii) ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଅଛି ଯେ ଯଦି ଚୁକ୍ତିନାମା ସବୁ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ହୋଇଛି, ତେବେ ଡିଭିଜନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟରେ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ହେବା ଦିନ ଠାରୁ 15 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯିବା ଉଚିତ ।

275.46 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର 30 ଟି ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ, 90 ଦିନର ବୈଧ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡାନ୍ତ ହୋଇ ନଥିବାରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡାନ୍ତକରଣରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟ ଠାରୁ 25 ରୁ 275 ଦିନ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

ସେହିପରି, 294.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର 47 ଟି କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ 15 ଦିନ ପରେ 10 ରୁ 142 ଦିନ ବିଳମ୍ବରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ସଂପାଦିତ ହୋଇଥିଲା । ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ଯେ ଦୀର୍ଘ ବୁଝାମଣା ସମୟ, ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସୁରକ୍ଷା ଜମା ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ପରଫର୍ମାନ୍ସ ସୁରକ୍ଷା ବାବଦକୁ ବ୍ୟାଙ୍କ ଗ୍ୟାରେଣ୍ଟି ଦାଖଲରେ ବିଳମ୍ବ, ବର୍ଷା ଋତୁ ଆରମ୍ଭ, ମୋଡାଲ ଆଚରଣ ସଂହିତା ଲାଗୁ, ଇତ୍ୟାଦି ବିଳମ୍ବର କାରଣ ଥିଲା ।

ଟେଣ୍ଡର ଗୁଡ଼ିକର ଚୂଡ଼ାନ୍ତକରଣ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭରେ ବିଳମ୍ବ ହେଲା ଏବଂ ଏହି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ସମାପ୍ତିରେ ସାମଗ୍ରିକ ଭାବରେ ବିଳମ୍ବ ହେଲା ।

2.7.2 ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ନ କରି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରିବା

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ପରିଶିଷ୍ଟ VII ର ନିୟମ 6 ଅନୁଯାୟୀ ପିଡବ୍ଲୁଡି ଅଧିକାରୀମାନଙ୍କୁ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ନ କରି କାର୍ଯ୍ୟ କରିବାକୁ ବିଭିନ୍ନ ଆର୍ଥିକ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା । ଟେଣ୍ଡର ନକରି ଏକ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କୁ 10,000 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ମଞ୍ଜୁର ପୂର୍ବରୁ ଅନେକ ଗୁଡ଼ିଏ ବୈଷୟିକ-ସମ୍ଭାବନା ସର୍ବେକ୍ଷଣ, ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ଡିଭିଜନ ନିଜେ କିମ୍ବା ଏକ ଆଉଟସୋର୍ସିଂ ସଂସ୍ଥା ମାଧ୍ୟମରେ କରାଯାଇଥାଏ । ଅଡିଟ୍‌ରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯେ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ବିନା 10 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଇଇ ମାନେ 0.32 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର 62 ଟି ସର୍ଭେ କାର୍ଯ୍ୟ[11] ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଏହି ଆଧାରରେ ଇଇ ମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ପ୍ରତି ସର୍ବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ 0.17 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରୁ 3.80 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଭିନ୍ନ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହା 10,000 ଟଙ୍କାର ଆର୍ଥିକ ସୀମାର ବିରୁଦ୍ଧାଚରଣ କରିଥିଲା । ନିୟମ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ବ୍ୟତୀତ, ପ୍ରତିଯୋଗିତାମୂଳକ ବିଡିଂ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ମଧ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ କାରଣ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ବିନା କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ଯେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ଡିପିଆର୍ ଦାଖଲ କରିବା ଜରୁରୀ ଥିବା ହେତୁ ଟେଣ୍ଡର ବିନା ସର୍ଭେ କାର୍ଯ୍ୟ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଛି ।

ଯେହେତୁ ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ କୌଣସି ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାହୋଇ ନଥିଲା, ଜବାବ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନଥିଲା ।

2.8 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ସମାପ୍ତିରେ ସମୟାନୁବର୍ତ୍ତିତା

2.8.1 ବିଜୁ ସେତୁ ଯୋଜନା (ବିଏସ୍‌ୱାଇ) ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାରେ ବିଳମ୍ବ

2017-21 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ବିଏସ୍‌ୱାଇ ଯୋଜନା ମାଧ୍ୟମରେ ହାତକୁ ନିଆଯାଇଥିବା 793 ଟି ସେତୁ କାମ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 473 ଟି କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା । ଅବଶିଷ୍ଟ 320 ଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ ଗୋଟିଏ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ[12] ଥିଲା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଏକ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର[13] କରାଯାଇଥିଲା । ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ 14 ଟି ଡିଭିଜନ୍ ମଧ୍ୟରୁ ଅଡିଟ୍ 211 ଟି ସେତୁ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଜୁଲାଇ 2012 ଓ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା । ସେଥିମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 107 ଟି ସେତୁ (51 ପ୍ରତିଶତ) ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 104 ଟି ସେତୁର (49 ପ୍ରତିଶତ) ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା ।

ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା 107 ସେତୁ ପାଇଁ 404.66 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ କରାଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ପାଇଁ 410.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ସେଥିମଧ୍ୟରୁ 11ଟି ସେତୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା । ଅବଶିଷ୍ଟ 96 ଟି ସେତୁ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସମାପ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ତାରିଖ ଠାରୁ ତିନି ରୁ 73 ମାସ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । 675.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟର ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିବା 104 ଟି ସେତୁ 304.64 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ପରେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ସୁଦ୍ଧା ନିର୍ମାଣାଧିନ ଅବସ୍ଥାରେ ରହିଥିଲା । ଏହି 104 ସେତୁ ନିର୍ମାଣରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ତାରିଖ ଠାରୁ ଦୁଇ ମାସରୁ 85 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

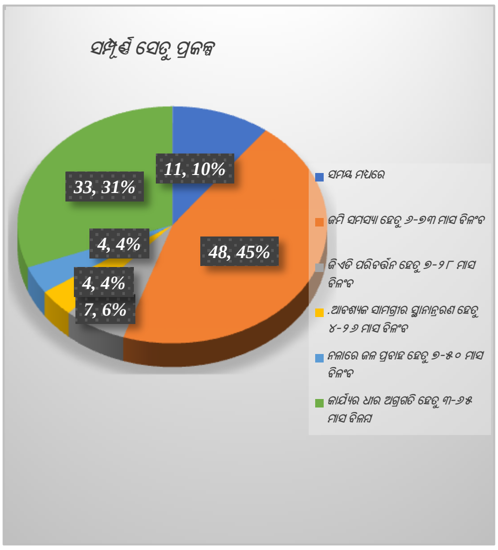
---

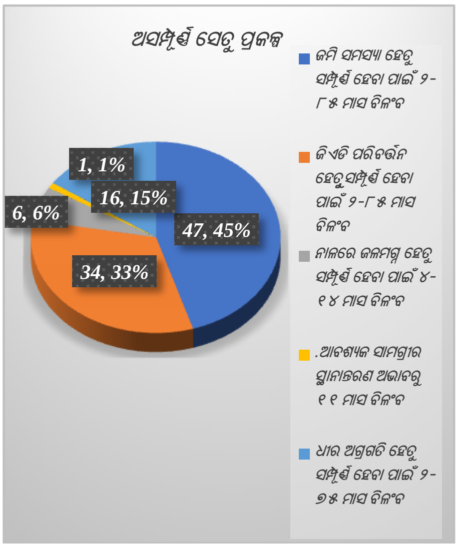
[11] ହାଇଡ୍ରୋଲୋଜି ସର୍ଭେ, ଜିଓ- ଟେକ୍‌ନିକାଲ ସର୍ଭେ ଏବଂ ଉପ-ମୃତ୍ତିକା ଅନୁସନ୍ଧାନ

[12] ନଳାବାହାର ଉପରେ ପେଞ୍ଚୱାରା ନଳା- ସର୍ତ୍ତମୁହାଣ ରାସ୍ତା, ଆରଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ-I, ବାଲେଶ୍ୱର ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟା ଚାଲୁଅଛି

[13] ସୁବର୍ଣ୍ଣରେଖା ନଦୀ ଉପରେ ଚୁରମରା-ଚଉଘରି ରାସ୍ତା, ଆରଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ଜଳେଶ୍ୱର ଠାରୁ ଏକ କି.ମି ପୋଲ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତର

କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବହରେ ବିଳମ୍ବ ମୁଖ୍ୟତଃ ଜମିର ଆବଶ୍ୟକତାର ଭୁଲ୍/ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ମୂଲ୍ୟାୟନ, ଆଇନଗତ ମଞ୍ଜୁରୀ ନ ମିଳିବା (ବନ ବିଭାଗ, ଆଇଡବ୍ଲୁଏଆଇ ଇତ୍ୟାଦିରୁ), ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣରେ ତ୍ରୁଟି ହେତୁ ନକ୍ସାରେ ବାରମ୍ବାର ପରିବର୍ତ୍ତନ, ଡିପିଆର୍ ନକରିବା, ଆବଶ୍ୟକ ସାମଗ୍ରୀର ସ୍ଥାନାନ୍ତର ସମ୍ପର୍କିତ ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ପୂର୍ବାନୁମାନ ନ କରିବା ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ହୋଇଥିଲା ।





ପ୍ରାଥମିକତା ଭିତ୍ତିରେ ସମସ୍ତ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁଗୁଡ଼ିକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିବାକୁ ଚେଷ୍ଟା କରାଯାଇଥିବା କଥା ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ମାନେ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ।

2.8.2 *ଜଳମଗ୍ନ ହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ*

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.3 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣର ଆବଶ୍ୟକତା, ବିସ୍ତୃତ ଆଲଇନମେଣ୍ଟ ନକ୍ସା, ବିଧିଗତ ମଞ୍ଜୁରୀ ସମ୍ପର୍କିତ ବିଭାଗ ଗୁଡ଼ିକ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ, ଇତ୍ୟାଦି ବିଚାରକୁ ନେଇ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପରେ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରାପ୍ତ ହେବା ଉଚିତ୍ ।

ଅଡିଟ୍ ସୂଚନା ଅନୁସାରେ 211 ଟି ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ ଛଅଟି କ୍ଷେତ୍ରରେ, ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ହେଉଥିବା ଜଳସେଚନ କେନାଲ ଗୁଡ଼ିକରେ ଜଳ ପ୍ରବାହିତ ହେତୁ 5.21 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ପରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା ***(ପରିଶିଷ୍ଟ 2.4)*** । ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ (ଅକ୍ଟୋବର 2016 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020) ଠାରୁ 16 ରୁ 62 ମାସ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା । ଜଳ ସଂପଦ ବିଭାଗର ସ୍ଥାନୀୟ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ସହ ସମନ୍ୱୟର ଅଭାବ ହେତୁ କେନାଲ ଗୁଡ଼ିକରେ ଅସମୟରେ ଜଳ ପ୍ରବାହ ବନ୍ଦ ରଖିବା କିମ୍ବା ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନାକୁ ସୁଗମ କରିବା ପାଇଁ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ବିଷୟରେ ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ଯେ ଫସଲ ଋତୁରେ କେନାଲ ଗୁଡ଼ିକରେ ଜଳ ପ୍ରବାହ ବନ୍ଦ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ ।

ସଂପୃକ୍ତ ଇଇ ମାନେ ସ୍ଥାନୀୟ ଜଳସେଚନ ବିଭାଗ ସହିତ ଠିକ୍ ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ନିମନ୍ତେ ଜଳମଗ୍ନ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ବିଷୟରେ ସମନ୍ୱୟ ରକ୍ଷା ନିମନ୍ତେ କୌଣସି ଯୋଗାଯୋଗ କରିନଥିବା ହେତୁ ଉତ୍ତର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନଥିଲା ।

କେସ୍ ଅଧ୍ୟୟନ 2

ନୂତନ ଭାବେ ନିର୍ମିତ ସେତୁ ବାବଦରେ 7.58 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ବଲାଙ୍ଗୀର ଜିଲ୍ଲା ଅଧିନସ୍ଥ ତାମିଆ ମୁଦାଲସର ରାସ୍ତାରେ ସୁକତେଲ ନଦୀ ଉପରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାମ ଫେବୃଆରୀ 2014 ରେ ହାତକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ତାହା 7.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015)। ସେତୁର ସ୍ପାନ୍-4 ଗାର୍ଡରରେ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିବା ଫାଟ ଗୁଡ଼ିକ ବଷୟରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ) ଇଆଇସିଙ୍କୁ ସୂଚନା ଦେଇଥିଲେ (ଫେବୃୟାରୀ 2020)। ଆହୁରି ମଧ, ସେତୁ ବିଶେଷଜ୍ଞ ମାନଙ୍କ ମଧରୁ ଜଣେ, ସ୍ପାନ୍-4 ରେ ଅପରୂପଣ ଫାଟ ଏବଂ ଗଠନ ମୂଳକ କଠିନତାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରି (ମାର୍ଚ୍ଚ 2020) ଏହାକୁ ସେତୁ ଛାତରେ ଅତି ନିମ୍ନମାନ ଏବଂ ଛିଦ୍ରପୂର୍ଣ୍ଣ କଂକ୍ରିଟର ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଦାୟୀ କରିଥିଲେ। ବିଶେଷଜ୍ଞ, ସ୍ପାନ-4 ରେ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିବା ନିମ୍ନ ମାନର କଠିନତାକୁ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ରୂପେ ଭାଙ୍ଗିବା ଏବଂ ତାହାର ପୁର୍ନଗଠନ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲେ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଇଆଇସି ମଧ ସ୍ପାନ୍-4 ର ଅନନ୍ୟ-ଗଠନରେ ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଯୋଗୁଁ ଫାଟ ଏବଂ ଡିଫେକ୍ସନକୁ ଦାୟୀ କରିଛନ୍ତି। କାର୍ଯ୍ୟ ଅବକ୍ଷିପ୍ତ କରିବା ସମୟରେ ସେତୁଟି ଭୁଷୁଡ଼ି ପଡ଼ିବା (ଅପ୍ରେଲ 2020) ଯୋଗୁଁ ଦୁଇ ଜଣ ମୃତାହତ ହୋଇଥିଲେ।

ସେତୁର ଯୁଗ୍ମ ଭୌତିକ ନିରୀକ୍ଷଣ ସମୟରେ ସ୍ପାନ-4ର ସୁପର ଷ୍ଟ୍ରକ୍ଚର ଭୁଷୁଡ଼ି ପଡ଼ିବା ଏବଂ ଏହା ଉପରେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଗ୍ରାମୀଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୋଗ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗାଇବାରେ ପରିଣାମୀ ବିଫଳତା ବିଷୟ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ।

ଆହୁରି ମଧ, ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଅପ୍ରେଲ 2013 ରେ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା, କାରଣ ଆଇଆରସି ୧୪ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ସାତଟି ବୋରୱେଲର ଆବଶ୍ୟକତା ବିପକ୍ଷରେ ମାତ୍ର ଚାରୋଟି ବୋରୱେଲର ମୃତ୍ତିକା ଅନୁସନ୍ଧାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଅଧିକନ୍ତୁ, ଏହି ସେତୁକୁ ଚାରି ରୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିବା ହେତୁ ଡିଭିଜନ/ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଫାଟ ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ କୌଣସି ପ୍ରତିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଏଥିପାଇଁ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ହୋଇଥିବା 7.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ପ୍ରତିପାଦିତ ହୋଇଥିଲା। ସ୍ପାନ-4 ର ପୁର୍ନଗଠନ ପାଇଁ ନୂତନ ଭାବରେ ଜୁଲାଇ-ଅଗଷ୍ଟ 2021 ରେ ଟେଣ୍ଡର କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ପ୍ରକ୍ରିୟା ମୁଖ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଆରଡବ୍ଲୁ ସର୍କଲ ବଲାଙ୍ଗୀର ଅଧୀନରେ ଚାଲିଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2021)।

2.9 ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିଚାଳନା

2.9.1 ଜିଏସ୍‌ଟି ବାବଦରେ ଅତ୍ୟଧିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରଦାନ

17.74 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ତିନୋଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ[15] ସମ୍ପର୍କିତ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନର ଯାଞ୍ଚରୁ ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ ନଅଟି ସାମଗ୍ରୀ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆନାଲିସିସ୍ ଅଫ୍ ରେଟ୍ (ଏଓଆର୍)

---

14 ଆଇଆର୍‌ସି ଏସ୍‌ପି 54-2000 ସେତୁ ନିର୍ମିତ ମାନୁଆଲର ଧାରା 6.1.2

15 ବୁରୋମୁଣ୍ଡା ଠାରୁ ହଲବୀପଦର ରାସ୍ତାର ପ୍ରଥମ କିମି ଠାରେ ଘେନସାହି ନଳା ଉପରେ ଏଚ୍‌ଏଲ୍ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ, ଜରାସିଙ୍ଗାଠାରୁ ପିଡବୁଡ଼ି ଛକ ରାସ୍ତାରେ ପ୍ରଥମ କିମି ଠାରେ ସୋନଗଡ଼ ନଦୀ ଉପରେ ଏଚ୍‌ଏଲ୍ ସେତୁର ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ସର୍ଗିପାଲି ଠାରୁ ତାମ୍ବିପଦର ରାସ୍ତାର ପ୍ରଥମ କିମି ଠାରେ ଗରଖାଡ଼ି ନଳା ଉପରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ

2006 ରେ ଜିଏସ୍‌ଟି ହାର 5 ରୁ 24 ପ୍ରତିଶତ ହିସାବରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଜିଏସ୍‌ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ କାର୍ଯ୍ୟର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟରେ ଆହୁରି 12 ପ୍ରତିଶତ ଜିଏସ୍‌ଟି ଯୋଗ କରାଯାଇଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, ଏହି ସାମଗ୍ରୀ ଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ଜିଏସ୍‌ଟିର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏବଂ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 0.38 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନିଚିତ୍ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ଇଇ ଅତିରିକ୍ତି ରାଶି ଅସୁଲ କରାଯିବା ବିଷୟ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ବୋଲି ଆଶ୍ୱାସନା ଦେଇଥିଲେ ।

2.9.2 କଠିନ ପଥରର ପୁନରୁଦ୍ଧାର ନହେବା ହେତୁ ଅଧିକ ଦେୟ

ଏଓଆର୍, 2006 ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟର ମୁଳଦୁଆରେ କଠିନ ପଥରର ଖନନ ଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟରୁ ସଂଗୃହୀତ ପଥର ସେହି କାର୍ଯ୍ୟର ପଥର ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ କାର୍ଯ୍ୟ ଭାଗରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେବ ।

14 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ, ଖନନ ହୋଇଥିବା 8,840.12 କ୍ୟୁମି କଠିନ ପଥରର ମୂଲ୍ୟ 0.20 କୋଟି ଟଙ୍କା କଣ୍ଟ୍ରାକ୍ଟର ଠାରୁ ***(ପରିଶିଷ୍ଟ 2.5)*** ଆଦାୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀମାନେ ଅଧିକ ଦେୟ ଆଦାୟ କରାଯିବା ବିଷୟ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର-ନଭେମ୍ବର 2021) ।

2.9.3 ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନ ତୁଳନାରେ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ଅଧିକ ସାମଗ୍ରୀ ମୂଲ୍ୟ ଲାଗୁ କରାଯିବା ହେତୁ ଅଧିକ ଦେୟ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ୍ (ଭଲ୍ୟୁମ୍-I) ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.26 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରେ ଯେ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନରେ ଯେକୌଣସି ପରିବର୍ତ୍ତନ ତୁରନ୍ତ ଠିକ୍ କରାଯିବା ଉଚିତ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ସଂଶୋଧନ ପାଇଁ ଉଚ୍ଚ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନଜରକୁ ଆଣିବା ଉଚିତ ।

ନଭେମ୍ବର 2018 ରେ 17.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ଚୁକ୍ତି ମୂଲ୍ୟର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଏକ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ[16] ଜିଏଡି ସଂଶୋଧନ ହେତୁ 8.41 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବା ପରେ ମଧ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମାପ୍ତି ତାରିଖ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) ଠାରୁ ଆଠ ମାସ ଧରି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅବସ୍ଥାରେ ଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନରେ ଅନୁମୋଦିତ ମୂଲ୍ୟ ତୁଳନାରେ ଚୁକ୍ତିନାମାର ବିଲ୍ ଅଫ୍ କ୍ୱାଣ୍ଟିଟି (ବିଓକ୍ୟୁ) ରେ 33 ଟି ସାମଗ୍ରୀ ଉପରେ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟକୁ 0.86 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିଥିଲା । ଏଥିମଧ୍ୟରୁ ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 0.45 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇସାରିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ଇଇ ଦର୍ଶାଇଥିଲେ ଯେ ସଂଶୋଧିତ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ବିଓକ୍ୟୁ ହାର ନିଆଯାଇଥିଲା ଯାହା ଡିଭିଜନରେ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା ।

ନଥିରେ ଉପଲବ୍ଧ ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା ।

2.9.4 7.06 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ନହେବା

ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 2 ବି (i) ଅନୁଯାୟୀ, ଚୁକ୍ତିନାମା ବାତିଲ୍ ହେଲେ ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ ମୂଲ୍ୟର 20 ପ୍ରତିଶତ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଜୋରିମାନା ଆକାରରେ ଆଦାୟ ହେବ ।

ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 55.12 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର ଆଠଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ବାତିଲ ପ୍ରସ୍ତାବଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ହେତୁ ଅନୁମୋଦନ/ ସୁପାରିଶ କରାଯାଇଥିଲା । 28.13 କୋଟି

[16] ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ଟିଟିଲାଗଡ଼ର ଏମ୍‌ଡିଆର୍-40 ଠାରୁ ଲିମପଡ଼ା ଠାରେ ନଦୀ ଉପରେ ଏଚ୍ଏଲ୍ ସେତୁ

ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେଲା ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ 26.59 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଲା ଯାହା ଉପରେ 20 ପ୍ରତିଶତ ହିସାବରେ 5.32 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜରିମାନା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯିବାର ଥିଲା ***(ପରିଶିଷ୍ଟ 2.6)*** । ତେବେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଏହି ରାଶି ଦାବୀ କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଆଦାୟ କରାଯାଇନଥିଲା ।

ଇଇ ବ୍ୟକ୍ତ କରିଥିଲେ ଯେ, ଧାରା 2(ବି)(i) ଅନୁଯାୟୀ ଇଆଇସି ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କ୍ରମେ ଚୁକ୍ତିନାମା ବାତିଲ୍ କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ଜରିମାନା ଆଦାୟ ବିଷୟରେ ଉତ୍ତରରେ କୌଣସି ଉଲ୍ଲେଖ ନଥିଲା । ଦୋଷୀ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଜରିମାନା ଆଦାୟ ନକରିଥିବାରୁ ଆର୍‌ଡି, ବିଭାଗ, ଅଧିକାରୀମାନଙ୍କୁ ଉତ୍ତର ଦାୟୀ କରିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ଜରିମାନା ରାଶି ଆଦାୟ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଉଚିତ ।

2.10 ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖ

2.10.1 ଏସ୍‌କ୍ୟୁଏମ୍ ଦ୍ୱାରା ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖର ଅଭାବ

ବିଏସ୍‌ୱାଇ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 7, ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଦ୍ୱିସ୍ତରୀୟ ଗୁଣବତ୍ତା ନିଶ୍ଚିତତା ବିଷୟ ଅନୁସରଣ କରାଯିବାକୁ ଥିବା ଦୁଇକୁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରେ । ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ୍‌ର କ୍ଷେତ୍ର ଅଧିକାରୀମାନେ ପ୍ରଥମ ସ୍ତରୀୟ ହେଉଥିବା ବେଳେ ସ୍ୱାଧୀନ ରାଜ୍ୟ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖ (ଏସ୍‌କ୍ୟୁଏମ୍) ଦ୍ୱିତୀୟ ସ୍ତରରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି । 2011 ର ବିଏସ୍‌ୱାଇ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଅନୁଯାୟୀ, ଏସ୍‌କ୍ୟୁଏମ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଅବସରପ୍ରାପ୍ତ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ଯନ୍ତ୍ରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଗଠିତ ହେବ, ଯେଉଁମାନେ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ପଦବୀର ନିମ୍ନରେ ହୋଇନଥିବେ । ପୁନଶ୍ଚ, ଇଆଇସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଯେ ଗୋଟିଏ ଆରଡବ୍ଲୁ ମଣ୍ଡଳର ଏସ୍‌ଇ ଅନ୍ୟ ଏକ ମଣ୍ଡଳର ଏସ୍‌କ୍ୟୁଏମ୍ ଭାବରେ ମାସରେ ପାଞ୍ଚ ଦିନ ହିସାବରେ ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ଗୁଣବତ୍ତା ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ, କାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କର ରିପୋର୍ଟ ରାଜ୍ୟ ଗୁଣବତ୍ତା ସଂଯୋଜକ (ଏସ୍‌କ୍ୟୁସି) ଙ୍କୁ ଦାଖଲ କରିବେ ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ, ବିଭାଗୀୟ ଏସ୍‌ଇମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କେବଳ ଚାରୋଟି ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ[17] ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି, ଏସ୍‌କ୍ୟୁଏମ୍, 105 (96.33 ପ୍ରତିଶତ) ସେତୁ-କାର୍ଯ୍ୟର ଯାଞ୍ଚ କରିନଥିଲା ଯେଉଁଥିପାଇଁ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟର ଗୁଣବତ୍ତା ନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ଦ୍ୱିସ୍ତରୀୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାମ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ।

2.10.2 ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖ (ଟିପିକ୍ୟୁଏମ୍) ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଯାଞ୍ଚ ନହେବା

ଆର୍‌ଡି ବିଭାଗ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2015) ଯେ ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖ (ଟିପିକ୍ୟୁଏମ୍) 2 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ତଦୁର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ମୂଲ୍ୟର ସମସ୍ତ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଯାଞ୍ଚ କରିବ । ଏହି ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ, 166 ବିଏସ୍‌ୱାଇ ସେତୁ ଟିପିକ୍ୟୁଏମ୍ ଦ୍ୱାରା ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ଯୋଗ୍ୟ ଥିଲା । ତେବେ 2017-21 ମଧ୍ୟରେ ଟିପିକ୍ୟୁଏମ୍ ଦ୍ୱାରା କେବଳ 33 ଟି ସେତୁ (20 ପ୍ରତିଶତ) ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା । ଏଥି ମଧ୍ୟରୁ 17 ଟି 'ସନ୍ତୋଷଜନକ' 12 ଟି 'ସନ୍ତୋଷଜନକ ଉନ୍ନତି ଆବଶ୍ୟକ' ସନ୍ତୋଷଜନକ ଏବଂ ଚାରୋଟି 'ଅସନ୍ତୋଷ ଜନକ' ଭାବରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି, ଟିପିକ୍ୟୁଏମ୍ ସ୍ଥାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ସତ୍ତ୍ୱେ 80 ପ୍ରତିଶତ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟର ଯାଞ୍ଚ କରିନଥିଲା ।

---

[17] ଗୌସୁଲନଳା ଉପରେ ଏଚ୍‌ଏଲ୍ ସେତୁ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ଜଳେଶ୍ୱର); 16.01.2020, ସୋନୋ ନଦୀ ଉପରେ ଏଚ୍‌ଏଲ୍ ସେତୁ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ବାଲେଶ୍ୱର-I); 14.01.2020, କଂଶାବାଶ ସେତୁ ଉପରେ ଏଚ୍‌ଏଲ୍ ସେତୁ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ବାଲେଶ୍ୱର -II); 23.02.2021 ଏବଂ ରେବା ନଳା ଉପରେ ସେତୁ (ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ବାଲେଶ୍ୱର-II); 23.02.2021

2.10.3 ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଅବିନାଶୀ ପରୀକ୍ଷା (ଏନ୍‌ଡିଟି)

ଭାରତୀୟ ମାନକ (ଆଇଏସ୍ 456: 2000), ଅନୁଯାୟୀ, ଅଲଟ୍ରାସୋନିକ୍ ପଲ୍ସ ଭେଲୋସିଟି (ୟୁପିଭି)[18] ଏବଂ ରିବାଉଣ୍ଡ ହାମର[19] (ଆର୍‌ଏଚ୍) ପରି ପଦ୍ଧତି ଗ୍ରହଣ କରୁଥିବା ଅବିନାଶୀ ପରୀକ୍ଷା କଂକ୍ରିଟ୍ ଗୁଣର ଆକଳନ ପାଇବା ପାଇଁ କରାଯାଇଥାଏ । କଂକ୍ରିଟ୍ ଶକ୍ତି ଏବଂ ଗୁଣର ଆକଳନ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ଅବିନାଶୀ ପରୀକ୍ଷା ଆବଶ୍ୟକ । ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀର (17 ଫେବୃଆରୀ 2021) ସହମତ ଅନୁସାରେ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟରେ କଂକ୍ରିଟ ଗୁଣବତ୍ତା ଆକଳନ କରିବାକୁ ଏନ୍‌ଡିଟି ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଏବଂ ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ ଦ୍ୱାରା ମିଳିତ ଭାବରେ ପାଞ୍ଚଟି ସେତୁର 61ଟି ସ୍ଥାନରେ ୟୁପିଭି ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । 61 ଟି ସ୍ଥାନ ମଧ୍ୟରୁ 38 ଟି ସ୍ଥାନରେ (62 ପ୍ରତିଶତ) ଉତ୍କୃଷ୍ଟ/ ଭଲ ଏବଂ 23 ଟି ସ୍ଥାନରେ (38 ପ୍ରତିଶତ) ପରୀକ୍ଷା ନିକୃଷ୍ଟ/ ସନ୍ଦେହଜନକ ଥିଲା ।

12 ଟି ସେତୁର 248 ସ୍ଥାନରେ ଡିଭିଜନଗୁଡ଼ିକର ସହଯୋଗରେ ଅଡିଟ ଦ୍ୱାରା ଆର୍‌ଏଚ୍ ପରୀକ୍ଷା ମଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । 248 ସ୍ଥାନ ମଧ୍ୟରୁ, 187 ସ୍ଥାନରେ (75 ପ୍ରତିଶତ) ସଂକୋଚନ ଶକ୍ତି ଆବଶ୍ୟକତା ମୁତାବକ ଥିବା ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଏବଂ 61 ସ୍ଥାନରେ (25 ପ୍ରତିଶତ) ସଂକୋଚନ ଶକ୍ତି ଆବଶ୍ୟକତା ଠାରୁ କମ୍ ଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏକ ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ ଆର୍‌ଡବ୍ଲୁ ଡିଭିଜନ, ବଲାଙ୍ଗୀର ଅନ୍ତର୍ଗତ ରିନାବାଚାନ୍ ଠାରୁ ବୁଦ୍ଧିସିନ୍ଦୋଲ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଥମ କିମି ରେ ଦାନ୍ତିଆ ନଳା ଉପରେ ଥିବା ସେତୁର ସମସ୍ତ 10 ଟି ସ୍ଥାନରେ, ୟୁପିଭି ପରୀକ୍ଷଣ ଫଳାଫଳ ନିକୃଷ୍ଟ/ ସନ୍ଦେହଜନକ ଥିଲା । ସେହିପରି, ସମାନ ସେତୁର 10 ଟି ସ୍ଥାନ ମଧ୍ୟରୁ ଚାରୋଟି ସ୍ଥାନରେ ସଂକୋଚନ ଶକ୍ତି ଆର୍‌ଏଚ୍ ପରୀକ୍ଷା ପରେ ଆବଶ୍ୟକତା ଠାରୁ କମ୍ ଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ।

2.10.4 ମାପର ଯାଞ୍ଚ ନହେବା

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଭଲ୍ୟୁମ୍-II (ପରିଶିଷ୍ଟ-II-D), ଅନୁଯାୟୀ, ଡିଭିଜନ ସ୍ତରୀୟ ଅଧିକାରୀ (ଇଇ) 2 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରୁ ଉର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟର ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ମହଙ୍ଗା ବସ୍ତୁର (ସେମାନଙ୍କ ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟ ଅନୁଯାୟୀ ବିଚାର କରାଯାଏ) ମାପର 10 ପ୍ରତିଶତ ଯାଞ୍ଚ/ ମାପ କରିବେ । 2 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କ୍ଷେତ୍ରରେ, କନିଷ୍ଠ ଯନ୍ତ୍ରୀ/ ଉପ ସହକାରୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମାପ କରାଯାଇଥିବା ଆଇଟମଗୁଡ଼ିକ ଉପ ଡିଭିଜନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯାଞ୍ଚ କରାଯିବା ଉଚିତ, ଯାହା 50 ପ୍ରତିଶତର କମ୍ ହୋଇନଥିବା । ଉଭୟ ଚାଲୁ ଏବଂ ଚୂଡାନ୍ତ ବିଲ୍ ଏହି ଯାଞ୍ଚ ପରିସରଭୁକ୍ତ ହେବା ଉଚିତ ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ 21 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, 18 କୋଟି ଟଙ୍କାର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ବିପକ୍ଷରେ 1.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ/ ଦାମୀ ଜିନିଷର ମାପର ଯାଞ୍ଚ ଇଇ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇନଥିଲା । ସେହିପରି ଭାବରେ, ଦୁଇଟି କାର୍ଯ୍ୟ ବିପକ୍ଷରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 0.82 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଚାଲୁ ଓ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ବିଲର କ୍ଷେତ୍ରରେ (ଗୋଟିଏ ଡିଭିଜନର ଉପ ଡିଭିଜନ ଅଧିକାରୀ) 50 ପ୍ରତିଶତ ଯାଞ୍ଚ କରିନଥିଲେ । ମାପ ଯାଞ୍ଚର ଅଭାବ ହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହର ସତ୍ୟତା ଏବଂ ଆନୁଷଙ୍ଗିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନର ଯଥାର୍ଥତା ଉପରେ ଅଡିଟ୍ ନିଶ୍ଚିତତା ପ୍ରାପ୍ତ ହେବାରେ ଅସମର୍ଥ ହୋଇଥିଲେ ।।

2.10.5 ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଯାଞ୍ଚ ନହେବା

ଇଆଇସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ (ଜୁଲାଇ 2020) ଯେ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଉଚ୍ଚ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ମରାମତି ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଏଡ଼ାଇବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଇଇ ସମସ୍ତ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ବର୍ଷକୁ ଦୁଇଥର ଅର୍ଥାତ୍

---

[18] ଫାଟଗୁଡିକର ଉପସ୍ଥିତି ଚିହ୍ନଟ, ଶୂନ୍ୟତା ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅପୂର୍ଣ୍ଣତା ସହିତ କଂକ୍ରିଟ୍‌ର ସମାନତା/ ଗୁଣବତ୍ତା ଆକଳନ ପାଇଁ ଅଲଟ୍ରାସୋନିକ୍ ପଲ୍ସ ଭେଲୋସିଟୀ ପରୀକ୍ଷା ପରିଚାଳନା କରାଯାଏ

[19] ଆବଶ୍ୟକତାର ମାନ ସହିତ କଂକ୍ରିଟ୍‌ର ବିସ୍ତୃତ ଶକ୍ତି/ ସମାନତା ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ରିବାଉଣ୍ଡ ହାମର ପରୀକ୍ଷା ପରିଚାଳନା କରାଯାଏ

ମୌସୁମୀ ପୂର୍ବ ଏବଂ ପରେ ନିୟମିତ ଭାବରେ ଯାଞ୍ଚ କରିବେ । ତ୍ରୁଟିଜନିତ ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି ଶେଷ ହେବା ପୂର୍ବରୁ କିନ୍ତୁ ଗମନାଗମନ ପାଇଁ ସେତୁ ଖୋଲିବା ପରେ ଛଅ ମାସରୁ ଅଧିକ ଅତିକ୍ରମ ପୂର୍ବରୁ ଆଇଆରସି ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଅନୁଯାୟୀ ମୁଖ୍ୟ ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶନାମାରେ ମଧ କୁହାଯାଇଥିଲା । 2017-21 ଅବଧିରେ 436.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ 107 ଟି ସେତୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ 107 ଟି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା କୌଣସି ସେତୁର ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇ ନଥିଲା । କିଛି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁର ଜେପିଆଇ ସମୟରେ ଅଡିଟ୍ ଭୌତିକ ତ୍ରୁଟି ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲେ ଯାହା ନିମ୍ନ ଫଟୋଗ୍ରାଫରୁ ଦେଖାଯାଇପାରିବ ।

ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ ପ୍ରବେଶ ପଥ(ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱ)ଜାମଜୋରିନାଲା ଘାସିଆନ୍ -ଚେଲଖାଇ ରୋଡ, ଗ୍ରାମ୍ୟ ନିର୍ମାଣ ବିଭାଜନ, ପାଟଣାଗଡ଼ ମାଟି ଧସିଛି

ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚ ଅଭାବରେ, ଡିଭିଜନ ଏବଂ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକର ନିରାପତ୍ତା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଦିଗ ଉପରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ନଜର ରଖାଯାଇଥିବା ବିଷୟରେ ଅଡିଟ୍ ନିଶ୍ଚିତ ହେବାରେ ଅସମର୍ଥ ହୋଇଥିଲେ ।

ଉତ୍ତରରେ, ଇଇ କହିଥିଲେ ଯେ ସେତୁ ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇପାରି ନଥିଲା, କିନ୍ତୁ ତାହା କରିବା ପାଇଁ ନିଶ୍ଚିତତା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ।

2.11 ଉପସଂହାର ଏବଂ ସୁପାରିଶ

2.11.1 ଉପସଂହାର

ରାଜ୍ୟରେ ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ସଂଯୋଗକୁ ସଜାଡ଼ିବା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବା ନିମନ୍ତେ ସାମଗ୍ରିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଅଭାବରୁ ବିଏସ୍ୱାଇ ଅଧିନରେ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଯୋଜନା କରିବାରେ ଉଲ୍ଲେଖନୀୟ ତ୍ରୁଟି ରହିଥିଲା । ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ମନୋନୀତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ବିଶେଷକରି ବନ୍ୟା ପ୍ରବଣ ଏବଂ ପଛୁଆ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ପ୍ରାଥମିକତା ପାଇଁ ମାନଦଣ୍ଡର ଅନୁପସ୍ଥିତି ଥିଲା ।

ଯୋଜନା ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ବିଏସ୍ୱାଇ ଅଧିନରେ ନିର୍ମାଣ ହେବାକୁ ଥିବା ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ସର୍ବନିମ୍ନ ଲମ୍ବ ଏବଂ ପ୍ରସ୍ଥ ଭଳି ପ୍ରକଳ୍ପ ସ୍ଥଳ ଚୟନ ସମ୍ପର୍କିତ ବିଷୟଗୁଡ଼ିକର ଅନୁପାଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା । 2017-21 ଅବଧିରେ ନିଆଯାଇଥିବା ସମସ୍ତ 793 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ କେବଳ ସର୍ବେକ୍ଷଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେପରି କୌଣସି ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଡିପିଆର ଅଭାବରୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଆବଶ୍ୟକତାର ଭୁଲ/ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ମୂଲ୍ୟାୟନ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଅଭାବରୁ ନକ୍ସାର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପରିବର୍ତ୍ତନ, ହାସଲ କରିବାକୁ ଥିବା ଆବଶ୍ୟକ ଆଇନଗତ ମଞ୍ଜୁରୀ ତାଲିକା, ଅନ୍ୟ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବିଭାଗ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ, ଇତ୍ୟାଦି ଭଳି କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହର ସମ୍ଭାବ୍ୟ ଆଶଙ୍କା ଫଳପ୍ରଦ ଭାବରେ ହ୍ରାସ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାରେ ବିଳମ୍ବ ହେବାର ଅନେକ ମାମଲା ରହିଥିଲା ।

2017-21 ମଧ୍ୟରେ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ନିଆଯାଇଥିବା 793 ଟି ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 473 ଟି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ବେଳେ 318 ଟି ସେତୁ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା । ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ନିଆଯାଇଥିବା 14 ଟି ଡିଭିଜନ୍‌ର 211 ଟି ସେତୁ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 107 ଟି ସେତୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 104 ଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଲା । 107 ଟି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 11 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ

ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ 96 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ତିନି ରୁ 73 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା । 104 ଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ତାରିଖ ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଦୁଇ ରୁ 85 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇସାରିଥିଲା । ଠିକ୍ ସମୟରେ ଜମି/ ଏନକାଉମ୍ବ୍ରାନ୍ସ ମୁକ୍ତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା, କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ ନକ୍ସା ପରିବର୍ତ୍ତନ, ଉପଯୋଗୀ ସାମଗ୍ରୀର ସ୍ଥାନାନ୍ତର, ଜଳମଗ୍ନ ନାଳ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ପ୍ରକଳ୍ପ ବିଳମ୍ବର କାରଣ ଥିଲା ।

ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଖନନ ହାର ପରିବର୍ତ୍ତେ ମାନୁଆଲ ଖନନ ହାର ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀ ପାଇଁ ଅତ୍ୟଧିକ ଦୂରତା ହିସାବ ହେତୁ ଆକଳନରେ ଅତ୍ୟଧିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଥିଲା । ଏଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନର ଆଶଙ୍କା ବହନ କରୁଥିଲା ।

ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ମିଳିତ ଭୌତିକ ଯାଞ୍ଚ ସୂଚାଉଥିଲା ଯେ ସଂଯୋଗ ହୋଇନଥିବା ପାୟର, ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ସଂଯୋଗ ରାସ୍ତାର ଅଭାବ ହେତୁ ବର୍ତ୍ତମାନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟୟ ଫଳପ୍ରଦ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

ଦ୍ୱିସ୍ତରୀୟ ଗୁଣବତ୍ତା ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ପ୍ରକ୍ରିୟା ସମ୍ପାଦନ କରୁଥିବା ରାଜ୍ୟ ଗୁଣବତ୍ତା ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚକ 96.33 ପ୍ରତିଶତ ସମାପ୍ତ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ଯାଞ୍ଚ କରି ନଥିବାରୁ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ତଦାରଖ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ନଥିଲା । ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚକମାନେ ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ 166 ଟି ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିପକ୍ଷରେ କେବଳ 33 ଟି ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ (20 ପ୍ରତିଶତ) ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ନିରୀକ୍ଷଣ , ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହେବା ପୂର୍ବରୁ କିନ୍ତୁ ସମାପ୍ତ ହେବର ଛଅ ମାସ ଅତିକ୍ରମ ନକରିବା ପୂର୍ବରୁ ପରେ ସେତୁଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

2.11.2 ସୁପାରିଶ

ସରକାର ନିମ୍ନ ସୁପାରିଶ ଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:

- ବିଏସ୍ୱାଇ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଏବଂ ରାଜ୍ୟରେ ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକୁ ଯୋଡ଼ିବା ଲକ୍ଷ୍ୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ଏକ ତାଲିକା ପ୍ରସ୍ତୁତି ।
- ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଠିକ୍ ଭାବରେ ଅନୁସରଣ, ଯାହା ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଠିକ୍ ସମୟରେ ସମାପ୍ତି ପାଇଁ ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ଦେବା ପୂର୍ବରୁ ଜମି ବ୍ୟବସ୍ଥା, ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ଆବଶ୍ୟକ କରେ ।
- ପ୍ରକୃତ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ଏବଂ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଭିତ୍ତିରେ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ପରେ ହିଁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିବା ।
- ସେତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକରେ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଗୁଣବତ୍ତାକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା ।