ଅଧ୍ୟାୟ V

"ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର-ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ ନିର୍ମାଣ" ଉପରେ ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଅଧ୍ୟାୟ V

ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ

5. “ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର-ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ ନିର୍ମାଣ” ଉପରେ ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

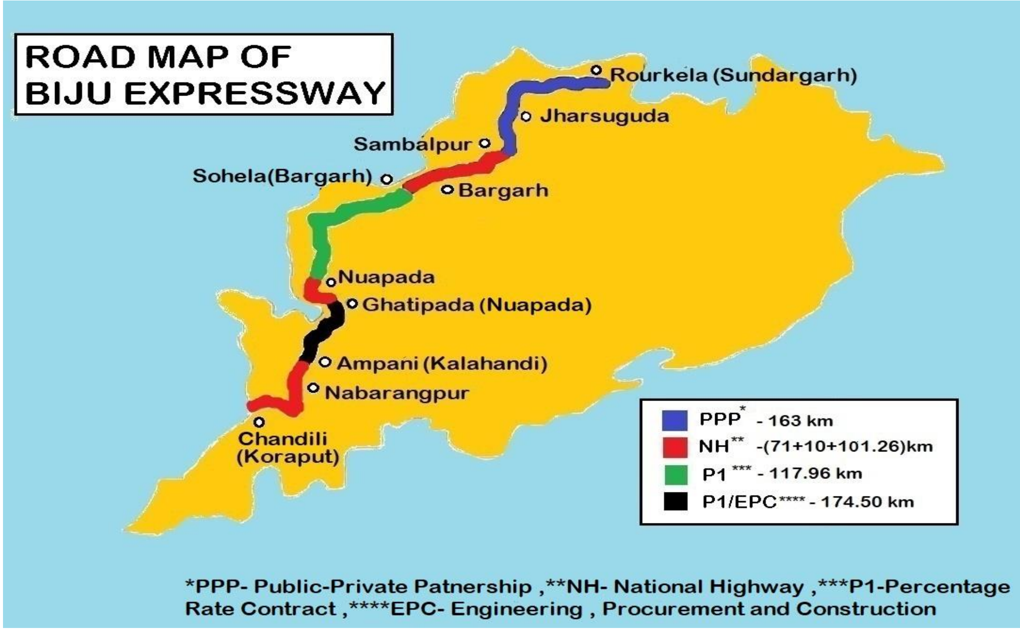
5.1 ଉପକ୍ରମ

ଓଡ଼ିଶାରେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ, ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ଏବଂ ଜିଲ୍ଲା ସଡ଼କ ମିଶି ସମୁଦାୟ 30,637.90 କିଲୋମିଟରର ଏକ ସଡ଼କ ନେଟ୍‌ୱାର୍କ ଅଛି । ଏହି ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ଟ୍ରାଫିକର ବହୁଳ ଅଂଶ ବହନ କରେ ଏବଂ ଅର୍ଥନୈତିକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ମୁଖ୍ୟ ବାହକ ଅଟେ । ଏହି ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକର ନିର୍ମାଣ, ଉନ୍ନତି ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଦାୟିତ୍ୱ ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ବହନ କରେ । ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଓଡ଼ିଶାର ରାସ୍ତା ବିକାଶ ପାଇଁ ଏକ ସଚେତନ ଉଦ୍ୟମ କରିଅଛି । କୋରାପୁଟ, ବଲାଙ୍ଗୀର, କଳାହାଣ୍ଡି (କେବିକେ) ଜିଲ୍ଲା ତଥା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସୀମାନ୍ତବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡ଼ିକର ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ବାଣିଜ୍ୟିକ କେନ୍ଦ୍ର/ସହରଗୁଡ଼ିକର ବିଛିନ୍ନତାକୁ ହ୍ରାସ କରିବା ପାଇଁ ରାଉରକେଲାରୁ ଛତିଶଗଡ଼ର ଜଗଦଲପୁର ସହିତ ରାଜ୍ୟର ଆଠଟି ଜିଲ୍ଲା[125]କୁ ସଂଯୋଗ କରୁଥିବା ଏକ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ କରାଯାଇ ଏକ ଆର୍ଥିକ କରିଡର ବିକାଶ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ରାଜ୍ୟ କ୍ୟାବିନେଟ୍ ଅନୁମୋଦନ ପରେ (ଅଗଷ୍ଟ 2015), 637.72 କିଲୋମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ ଏକ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର ଅର୍ଥାତ୍ “ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ” (ବିଇଡବ୍ଲୁ) ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ପ୍ରକାଶ ପାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015) ।

5.1.1 ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରସ୍ତାବ ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନର ସ୍ଥିତି

ଏକ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ(ସିଇ), ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଏବଂ ସଚିବ, ନିର୍ମାଣ ବିଭାଗ ଓଡ଼ିଶାଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2014) ।

ମାନଚିତ୍ର ସଂଖ୍ୟା 1: ନିଷ୍ପାଦନ ପଦ୍ଧତି ସହିତ ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେର ମାର୍ଗ ମାନଚିତ୍ର



---

125 (i) ସୁନ୍ଦରଗଡ଼, (ii) ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, (iii) ସମ୍ବଲପୁର, (iv) ବରଗଡ଼, (v) ନୂଆପଡ଼ା, (vi) କଳାହାଣ୍ଡି, (vii) ନବରଙ୍ଗପୁର ଏବଂ (viii) କୋରାପୁଟ

ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ (ବିଇଡବ୍ଲୁ) କୁ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 1 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2014 ରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଇଡବ୍ଲୁ ରାସ୍ତାର ବିସ୍ତାର, ନିଷ୍ପାଦନ ପଦ୍ଧତି ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନର ସ୍ଥିତିର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.1** ରେ ଦର୍ଶାଗଲା :

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.1: ରାସ୍ତାର ବିସ୍ତାର, ଦୈର୍ଘ୍ୟ, ନିଷ୍ପାଦନ ପ୍ରକାର ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନର ସ୍ଥିତିର ବିବରଣୀ

କ୍ର. ସଂ.	ରାସ୍ତାର ବିସ୍ତାର	ଦୈର୍ଘ୍ୟ (କିମିରେ)	ଯୋଜନା/ ନିଷ୍ପାଦନ ପ୍ରକାର	ରାସ୍ତାର ପ୍ରକୃତି	ବର୍ତ୍ତମାନର ସ୍ଥିତି
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
1	ରାଉରକେଲା - ସମ୍ବଲପୁର	163	ଭିଆବିଲିଟି ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି (ଭିଜିଏଫ୍) ସହିତ ସରକାରୀ ଘରୋଇ ସହଭାଗିତା (ପିପିପି)	ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	ସମାପ୍ତ
2	ସମ୍ବଲପୁର ରୁ ସୋହେଲା	71	ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପ୍ରାଧିକରଣ (ଏନ୍‌ଏଚ୍‌ଏଆଇ)	ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	ସମାପ୍ତ
3	ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ା	117.96	କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ସଡ଼କ ଭିତ୍ତିଭୂମି ପାଣ୍ଠି (ସିଆର୍‌ଆଇଏଫ୍)/ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା (ଏସ୍‌ପି) ପ୍ରତିଶତ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ[126]	ଦୁଇ ଏବଂ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଅଛି
4	ନୂଆପଡ଼ା ରୁ ଘାଟିପଡ଼ା	10	ଏନ୍‌ଏଚ୍‌ଏଆଇ	ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	ସମାପ୍ତ
5	ଘାଟିପଡ଼ା ରୁ ଆମପାଣି	174.50	ସିଆର୍‌ଆଇଏଫ୍/ନାବାର୍ଡ/ଏସ୍‌ପି ପ୍ରତିଶତ ଚୁକ୍ତିନାମା[127]/ଇପିସି ଚୁକ୍ତିନାମା	ଦୁଇ ଏବଂ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଅଛି
6	ଆମପାଣି ରୁ ଜଗଦଲପୁର	101.26	ଏନ୍‌ଏଚ୍‌ଏଆଇ	ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା	କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଅଛି
	ମୋଟ	**637.72**			

(ଉତ୍ସ: ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ତଥ୍ୟ)

ସମୁଦାୟ ରାସ୍ତାରୁ 182.26 କିମି[128] ଦୈର୍ଘ୍ୟ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତିକରଣ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପ୍ରାଧିକରଣ (ଏନ୍‌ଏଚ୍‌ଆଇ)[129]/ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍‌ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମ୍ପାଦିତ ହୋଇଥିଲା । ବିଦ୍ୟମାନ ଥିବା ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତାକୁ (163 କିମି ବିଶିଷ୍ଟ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର) ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ଉନ୍ନତିକରଣ ସକାଶେ ଜଣେ କନ୍‌ସେସନେୟାର[130] କୁ 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ତିନି ବର୍ଷ ନିର୍ମାଣ ଅବଧି ସହିତ 22 ବର୍ଷ ପାଇଁ ରିହାତି ଦିଆଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2013) । ନୂଆପଡ଼ା ରୁ ଘାଟିପଡ଼ା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ ସୋହେଲା ଠାରୁ ଆମପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅବଶିଷ୍ଟ 292.46 କିମି ବିଇଡବ୍ଲୁ ରାସ୍ତାକୁ 2020 ସୁଦ୍ଧା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନାରେ ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅନୁସାରେ 3,630 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ 2015-16 ରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ । ସୋହେଲା ଠାରୁ ଆମପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇ ଏବଂ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ବିଭାଗ 1,191.05 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) । ରାଜ୍ୟ ସରକାର, ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ସହିତ ବିଇଡବ୍ଲୁକୁ ବ୍ୟାପକ ଭାବରେ ବିକଶିତ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲେ ଏବଂ ପରେ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନରେ ପରିଣତ କରିବାକୁ ଉଦ୍ୟମ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ରାସ୍ତା ଏବଂ ସେତୁର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ, ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟତାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଇତ୍ୟାଦି ସମସ୍ୟାର ସମ୍ମୁଖୀନ ହୋଇଥିଲେ ଯାହା ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

[126] ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳିତ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ପ୍ରତିଶତ ଆଧାରରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ

[127] ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, କ୍ରୟ ଓ ନିର୍ମାଣ (ଇପିସି) ଚୁକ୍ତିନାମା

[128] ସମ୍ବଲପୁର ରୁ ସୋହେଲା (ଏନ୍‌ଏଚ୍-53) ରାସ୍ତାର 71 କିମି ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା, ନୂଆପଡ଼ାରୁ ଘାଟିପଡ଼ା (ଏନ୍‌ଏଚ୍-353) ରାସ୍ତାର 10 କିମି ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ଏବଂ ଆମପାଣିରୁ ବୋରିଗୁମ୍ମା (ଏନ୍‌ଏଚ୍-26)-ବୋରିଗୁମ୍ମା-ଜଗଦଲପୁର-(ଏନ୍‌ଏଚ୍-63) ରାସ୍ତାର 101.26 କିମି ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତା

[129] ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପ୍ରାଧିକରଣ/ ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରାଳୟ

[130] ଏଲ୍‌ଆଣ୍ଡଟି ସମ୍ବଲପୁର-ରାଉରକେଲା ଟୋଲ ରାସ୍ତା ଲିମିଟେଡ୍

5.1.2 ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ମାନଦଣ୍ଡ

(i) ସର୍ଭେ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ସହିତ ଯୋଜନା ପ୍ରକ୍ରିୟା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଥିଲା କି ନଥିଲା; (ii) ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା ଦୂରଦର୍ଶୀ ଥିଲା, ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟା ସ୍ୱଚ୍ଛ ଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ ଦକ୍ଷ ଥିଲା; ଏବଂ (iii) ଗୁଣାତ୍ମକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଶୈଳୀ ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ପଦ୍ଧତି ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଥିଲା କି ନଥିଲା ଆକଳନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଏହି ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡର ମୁଖ୍ୟ ଉତ୍ସଗୁଡ଼ିକ ହେଲା (i) ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ, ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ/ ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ବିଭିନ୍ନ ସମୟର ସର୍କୁଲାର ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ; (ii) ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ, ମାନକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟତା ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା ସର୍ତ୍ତ; (iii) ଇଣ୍ଡିଆନ୍ ରୋଡ୍ କଂଗ୍ରେସ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ/ଏମ୍ଓଆର୍ଟିଏଚ୍ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ/ ଭାରତୀୟ ମାନକ ବ୍ୟୁରୋ/ରାଜ୍ୟର ଦର ସୂଚୀ ଏବଂ ଦରର ବିଶ୍ଳେଷଣ; (iv) ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା ଏବଂ (v) ରିହାତି ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ/ ପିପିପି ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ।

5.1.3 ସାଙ୍ଗଠନିକ ଗଠନ, ସମୀକ୍ଷାର ପରିସର ଏବଂ ପଦ୍ଧତି

ସରକାରଙ୍କ କମିଶନର ତଥା ସଚିବ, ନିର୍ମାଣ ବିଭାଗର ମୁଖ୍ୟ ଅଟନ୍ତି । ବିଭାଗର କ୍ଷେତ୍ର ଗଠନରେ ଜଣେ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଭିଲ୍), ସାତୋଟି ସିଇ, 20 ଜଣ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍ଇ) ଅଛନ୍ତି ଯେଉଁମାନେ ନିଜ ସର୍କଲ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ସାଧାରଣ କାର୍ଯ୍ୟର ପ୍ରଶାସନ ଏବଂ ସାଧାରଣ ବୃତ୍ତିଗତ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଟନ୍ତି । ବିଭାଜନ ସ୍ତରରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ) ହେଉଛନ୍ତି ବିଭାଗର ପ୍ରଶାସନିକ ୟୁନିଟ୍ର କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ମୁଖ୍ୟ । ରାଜ୍ୟରେ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଜନ ଦାୟିତ୍ୱରେ 76 ଜଣ ଇଇ ଅଛନ୍ତି ।

2016-17 ରୁ 2020-21 ଅବଧିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ବିଇଡବ୍ଲୁ ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟରେ ଜଡ଼ିତ ଥିବା ସାତଟି ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି ବିଭାଜନରେ ନଥିପତ୍ରର ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରି ଅଗଷ୍ଟ ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା ପରିଚାଳନା କରାଯାଇଥିଲା । ଏଗୁଡ଼ିକ ମଧ୍ୟରୁ ତିନୋଟି ଆର୍ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ[131] ଅଣ ପିପିପି କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ଜଡ଼ିତ ଥିଲେ ଏବଂ ଚାରିଟି ଆର୍ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ[132] କେବଳ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ଜଡ଼ିତ ଥିଲେ । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ଉତ୍ତରାଞ୍ଚଳ ଆର୍ଆଣ୍ଡବି ମଣ୍ଡଳ, ସମ୍ବଲପୁର ଏବଂ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଭିଲ) ଭୁବନେଶ୍ୱରଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟକୁ ଟେଣ୍ଡର ଚୂଡ଼ାନ୍ତକରଣ, ଚୁକ୍ତିନାମା ଏବଂ ଏଥିରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ବିଷୟରେ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ପଦ୍ଧତିରେ ଦସ୍ତାବିଜ୍ ବିଶ୍ଳେଷଣ, କାର୍ଯ୍ୟ ଚୁକ୍ତିନାମା ଯାଞ୍ଚ, ସମୀକ୍ଷା ପ୍ରଶ୍ନର ପ୍ରତିକ୍ରିୟା, ପ୍ରାଥମିକ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ମେମୋ (ପିଓଏମ୍) ଜାରି, ଫଟୋଗ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରମାଣ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡ଼ିକର ରିପୋର୍ଟ ଏବଂ ରେକର୍ଡର ପରୀକ୍ଷା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକର ଅବସ୍ଥା ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଆଇ) ମଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଇଡବ୍ଲୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିବା ସମୀକ୍ଷା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ମାନଦଣ୍ଡକୁ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରିବା ପାଇଁ କମିଶନର ତଥା ସଚିବ, ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ସହିତ ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀ କରାଯାଇଥିଲା (24 ଅଗଷ୍ଟ 2021) । 23 ମଇ 2022 ରେ କରାଯାଇଥିବା ପ୍ରସ୍ଥାନ ସମ୍ମିଳନୀରେ ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତ ଗୁଡ଼ିକର ଫଳାଫଳ ଉପରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ରିପୋର୍ଟରେ ସରକାରଙ୍କ ଉତ୍ତରଗୁଡ଼ିକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଛି ।

131 ବରଗଡ଼, କଳାହାଣ୍ଡି ଏବଂ ଖରିଆର

132 ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର-I ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

5.2 ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ

5.2.1 ଯୋଜନା ପ୍ରକ୍ରିୟା

ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ଯତ୍ନର ସହିତ ଏବଂ କୌଣସି ଅସୁବିଧା ବିନା ଯୋଜନା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ଏକାନ୍ତ ଆବଶ୍ୟକ । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ଏକ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ସଫଳ ସମାପ୍ତି ପାଇଁ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟ ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକତା ବର୍ଣ୍ଣନା କରିବା ଉପଯୋଗୀ ହେବ ।

ଅର୍ଥନୈତିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ସକ୍ଷମ ଏବଂ 14.6 ପ୍ରତିଶତର ଇକ୍ୱିଟି ଇଣ୍ଟରନାଲ୍ ରେଟ୍ ଅଫ୍ ରିଟର୍ଣ୍ଣ (ଆଇଆରଆର) ସହିତ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ରିପୋର୍ଟ[133]କୁ ଆଧାର କରି ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାକୁ ପିପିପି ମୋଡ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ନେଇ ଭିତ୍ତିଭୂମି[134] ସଶକ୍ତିକରଣ କମିଟି ଏହାର ବୈଠକରେ ମଞ୍ଜୁରୀ ଦେଇଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2008) । କମିଟି ରିପୋର୍ଟର ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଯଦି ଇକ୍ୱିଟି ଆଇଆରଆର 18 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହୋଇଥିବ, ପିପିପି ମୋଡ ଅଧିନରେ ଏକ ବିଡ୍ ଗ୍ରହଣୀୟ ହେବ ଏବଂ ଯଦି ଇକ୍ୱିଟି ଆଇଆରଆର 18 ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ହୁଏ, ତେବେ ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଇପିସି ମୋଡରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ । ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଗଠିତ ଶ୍ରୀ ଚତୁର୍ବେଦୀ କମିଟି ରିପୋର୍ଟ(2009) ର ସୁପାରିଶରୁ ଉପରୋକ୍ତ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ନିୟମ ଅନୁସରଣ କରାଯାଇଥିଲା ।

ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ, ପରାମର୍ଶଦାତା ମୋଟ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ରଖି ଏକ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ରିପୋର୍ଟ (ଜୁନ୍ 2012) ଦାଖଲ କରିଥିଲେ ଯେଉଁଠାରେ ପରାମର୍ଶଦାତା 21.66 ପ୍ରତିଶତ ଇକ୍ୱିଟି ଆଇଆର୍ଆର୍ ଦର୍ଶାଇ ଇପିସି ମୋଡ ପାଇଁ ସୁପାରିଶ କରିଥିଲେ । କିନ୍ତୁ, ଜୁନ୍ 2008 ର ସଶକ୍ତିକରଣ କମିଟି ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟର ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରୀୟ କ୍ଲିୟରାନ୍ସ ଅଥରିଟୀ[135] ଦ୍ୱାରା ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅନୁମୋଦନ ହୋଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ।

ହ୍ରାସ ଦୂରତା[136] 00 ରୁ 163 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତା(ଏସ୍ଏଚ୍-10) ର ଭିତ୍ତିଭୂମି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ନିର୍ମାଣ, ପରିଚାଳନା ଏବଂ ହସ୍ତାନ୍ତର (ବିଓଟି) ଆଧାରରେ ତିନି ବର୍ଷର ନିର୍ମାଣ ଅବଧି ସହିତ 22 ବର୍ଷ ପାଇଁ ନଭେମ୍ବର 2013 ରେ ଏକ କନ୍‌ସେସନେୟାରକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । 40 ପ୍ରତିଶତର ସର୍ବାଧିକ ଗ୍ରହଣ ଯୋଗ୍ୟ ଭିଜିଏଫ୍ ସହିତ 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଏହି ବିଡ୍ ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଅଂଶ 258.51 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଅଂଶଧନ 206.79 କୋଟି ଟଙ୍କା ସହିତ ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ 36 ପ୍ରତିଶତ ଭିଜିଏଫ୍ ଅର୍ଥାତ୍ 465.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ ସହିତ ବିଡର/ କନସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ର ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଆଇନଗତ ପ୍ରାଧିକରଣ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଏହି ପ୍ରସ୍ତାବକୁ ସମୀକ୍ଷା ଏବଂ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ଇକ୍ୱିଟି ଆଇଆର୍ଆର୍ 18 ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହା ପିପିପି ମୋଡ ବଦଳରେ ଇପିସି ମୋଡ ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ।

---

133 ମେସର୍ସ ପ୍ରାଇସ୍ ୱାଟରହାଉସ୍ କୋପର୍ସ(ପିଡବ୍ଲୁସି) ପରାମର୍ଶଦାତା ଥିଲେ । ବର୍ଷ 2008 ରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ 3.47 କୋଟି ଟଙ୍କା ସହିତ ବିଭାଗ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କୁ ନିୟୋଜିତ କରିଥିଲା ।

134 ମୁଖ୍ୟ ଶାସନ ସଚିବ, ଉନ୍ନୟନ କମିଶନର ତଥା ଅତିରିକ୍ତ ମୁଖ୍ୟ ଶାସନ ସଚିବ ଏବଂ ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ଓ ନଗର ଉନ୍ନୟନ, ରାଜସ୍ୱ ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ, ଶକ୍ତି ଏବଂ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗର ମୁଖ୍ୟମାନଙ୍କୁ ନେଇ ସଶକ୍ତିକରଣ କମିଟି ଗଠିତ । ଏହି କମିଟି ପ୍ରକଳ୍ପର ସେଲ୍‌ଫ ଅନୁମୋଦନ କରିବା, ମଞ୍ଜୁର କରିବା, ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ଅନୁମତି ଦେବା ଏବଂ ଭିଏବିଲିଟି ଗ୍ୟାପ୍ ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସୁପାରିଶ କରିବାର ଥିଲା ।

135 ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଲିୟରାନ୍ସ ପାଇଁ ଗଠିତ ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରୀୟ କ୍ଲିୟରାନ୍ସ ଅଥରିଟୀର ଅଧକ୍ଷ ହେଉଛନ୍ତି ଓଡ଼ିଶାର ମୁଖ୍ୟମନ୍ତ୍ରୀ

136 ହ୍ରାସ ଦୂରତାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଆରମ୍ଭ ପଏଣ୍ଟରୁ ସେହି ମାତ୍ରା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାର ଦୈର୍ଘ୍ୟରେ ହ୍ରାସ

5.2.1.1 ବର୍ଦ୍ଧିତ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ପାଇଁ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ

➢ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଚୁକ୍ତିନାମା (ସିଏ) ର ଧାରା 11.2 ଏବଂ 11.4 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ୟୁଟିଲିଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତର, ବୃକ୍ଷ ଗୁଡ଼ିକୁ ଲେଭେଲିଙ୍ଗ କରିବା ଏବଂ ପରିବେଶର ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ସରକାର ବହନ କରିବେ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲେ ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟକୁ ଦରସୂଚୀ (ଏସ୍‌ଓଆର୍) 2011 ଅନୁସାରେ ଆକଳନ କରି ପରାମର୍ଶଦାତା ଡିପିଆର୍ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ ଯେଉଁଥିରେ ସାମାଜିକ ତଥା ୟୁଟିଲିଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତର ପାଇଁ 176.18 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ପରିବେଶ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ 10.25 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା। 2012-13 ରେ ଟେଣ୍ଡର ମୂଲ୍ୟକୁ 1292.56 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପହଞ୍ଚାଇବା ପାଇଁ ସାମାଜିକ ଏବଂ ୟୁଟିଲିଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତର ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ପରିବେଶ ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ ପାଞ୍ଚ ପ୍ରତିଶତ ଯୋଗକରି ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା। କନ୍‌ସେସନେୟାର ଚୁକ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାର ଥିଲା। ତେଣୁ, ପାଞ୍ଚ ପ୍ରତିଶତ ଦରବୃଦ୍ଧି (176.18 କୋଟି ଟଙ୍କା + 10.25 କୋଟି ଟଙ୍କା+ ପାଞ୍ଚ ପ୍ରତିଶତ) କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରୁ 195.75 କୋଟି ଟଙ୍କା ହ୍ରାସ କରାଯିବାର ଥିଲା। କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କ ଦାୟିତ୍ୱରୁ ବାଦ୍ ପଡ଼ିଥିବା କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ଖର୍ଚ୍ଚ ହ୍ରାସ କରା ନଯିବା ଯୋଗୁଁ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା।

918.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପ୍ରକୃତ ବିଡ୍ ମୂଲ୍ୟ ପରିବର୍ତ୍ତେ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟକୁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ରଖାଯାଇଥିଲା। ଯେହେତୁ କନ୍‌ସେସନେୟାର 36 ପ୍ରତିଶତ ଭିଜିଏଫ୍ ଦାବି କରିଥିଲେ, ଭିଜିଏଫ୍, 465.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିବର୍ତ୍ତେ 330.63 କୋଟି ଟଙ୍କା ହେବାର ଥିଲା। ତେଣୁ, ଉପରୋକ୍ତ ଉପାଦାନ ଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାରକୁ ନ ନେଇ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିବା ଯୋଗୁଁ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ 134.67 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଭିଜିଏଫ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା।

ବର୍ଦ୍ଧିତ ଅଟକଳ ଯୋଗୁଁ ଛଅ ବର୍ଷର ଅଧିକ ରିହାତି ଅବଧି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। କନସେସନେୟାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଅନୁଯାୟୀ ଜନସାଧାରଣଙ୍କଠାରୁ କନସେସନେୟାର 4,876.38 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ଅସୁଲ କରିବେ ଯେଉଁଥିରେ 2,322.19 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଲାଭ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ।

ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସିଭିଲ୍ ନିର୍ମାଣ ମୂଲ୍ୟ, କଣ୍ଟିଜେନ୍ସି, ସାଧୀନ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ମୂଲ୍ୟ, ଦରବୃଦ୍ଧି ଓ ଆର୍ଥିକ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ସମୟ ପାଇଁ ସୁଧ ପରିମାଣକୁ ମିଶାଇ ଏକ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ମୋଟ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଥାଏ। କିନ୍ତୁ ୟୁଟିଲିଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତର ଏବଂ ପରିବେଶ ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ କନସେସନେୟାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଅର୍ଥ ବିଷୟରେ ଉତ୍ତର ନୀରବ ଥିଲା।

➢ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତା ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହାର ଅଟକଳ ରାଜ୍ୟର ଦର ସୂଚୀ (ଏସ୍‌ଓଆର୍) ଏବଂ ଦରର ବିଶ୍ଳେଷଣ (ଏଓଆର୍) ଆଧାରରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍।

ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଶ୍ରମ, ସାମଗ୍ରୀ ଏବଂ ଯନ୍ତ୍ରପାତିର ଭଡ଼ା ଦେୟ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍ ଗ୍ରହଣ କରିବା ସହିତ ପରାମର୍ଶଦାତା ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟତା ଅନୁଯାୟୀ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ। ପରାମର୍ଶଦାତା, ଓଭର ହେଡ୍ ଚାର୍ଜକୁ ଆଠ ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭକୁ 10 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଲାଗୁ କରିଥିଲେ। ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍ ଅନୁସାରେ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ମୋଟ 10 ପ୍ରତିଶତ ହେବା ପରିବର୍ତ୍ତେ, ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଉପରେ ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ[137], ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 18.8 ପ୍ରତିଶତ, ସଂରଚନା କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ବିବିଧ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଯଥାକ୍ରମେ 37.50 ପ୍ରତିଶତ ଓ 43 ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହିପରି, ଅତିରିକ୍ତ

[137] ପ୍ରକଳ୍ପର ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟର ପ୍ରତିଶତ (ଦ୍ରବ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ)

ମୋଟ ପ୍ରତିଶତର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିବାରୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରେ 94.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ହେଲା ଯାହାର ସବିଶେଷ ବିବରଣୀ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.2** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.2: ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ଏବଂ ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟର ବିବରଣୀ

କ୍ର. ସଂ.	କାର୍ଯ୍ୟର ବିବରଣୀ	ସମୁଦାୟ ମୂଲ୍ୟ (କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)	ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି (ଏମ୍ଓଆର୍ଟିଏଚ୍)	ଗ୍ରାହ୍ୟ ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ (ରାଜ୍ୟ ଏସ୍ଓଆର୍)	ଅତିରିକ୍ତ ପ୍ରତିଶତ	ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ (କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ	668.75	18.8	10	8.8	58.85
2	ଗଠନ କାର୍ଯ୍ୟ	114.15	37.5	10	27.5	31.39
3	ବିବିଧ କାର୍ଯ୍ୟ	14.17	43	10	33	4.68
ମୋଟ						**94.92**

(ଉତ୍ସ: ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହୀତ ସୂଚନା)

ସେହିପରି, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅନିୟମିତତା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଗଲା:

➢ ଏସ୍ଓଆର୍ 2012 ଅନୁଯାୟୀ, ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 200 ଘନ ମିଟର ମାଟି ବିଛେଇବା ପାଇଁ ମୋଟର ଗ୍ରେଡର[138]ର ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି ଦେୟ 1,545 ଟଙ୍କା ଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ସଡ଼କ ବନ୍ଧ ପାଇଁ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 100 ଘନ ମିଟର ଏବଂ ସବ୍-ଗ୍ରେଡରେ ମାଟି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଦୁଇ ଘଣ୍ଟାରେ 50 ଘନ ମିଟର ଆଉଟପୁଟ୍ ଭାବରେ ନିଆଯାଇଥିଲା । ମୋଟରର ଗ୍ରେଡରର କମ୍ ଆଉଟପୁଟ୍ କୁ ଗ୍ରହଣ କରି ପ୍ରତି ଘନମିଟରକୁ 9.85 ଟଙ୍କା ଏବଂ 64.92 ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇ ବନ୍ଧରେ 20.94 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଏବଂ ସବ୍ ଗ୍ରେଡ/ ସୋଲଡରରେ 21.23 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ମାଟି ବିଛାଇବା ପାଇଁ 2014 ରୁ 2018 ମଧ୍ୟରେ ଏହି ମୂଲ୍ୟକୁ 15.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ।

➢ ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ ଓ ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର ମାଟିକୁ 138 ଟଙ୍କା ହାରରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ବେଳେ ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର ଫ୍ଲାଏ ଆଶ୍‌କୁ 291 ଟଙ୍କା ହାରରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ପରାମର୍ଶଦାତା କୌଣସି କାରଣ ନଦର୍ଶାଇ ସବ୍ ଗ୍ରେଡ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ମାଟି ପରିବର୍ତ୍ତେ 4.19 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଫ୍ଲାଏ ଆଶ୍ ବ୍ୟବହାର କରିଥିବାରୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ 6.41 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ।

➢ ବିସ୍ତୃତ ଆକଳନରେ ବିଟୁମେନର ଦର ମାଟ୍ରିକ ଟନ ପ୍ରତି 45,737.02 ଟଙ୍କା ଥିବାବେଳେ ଏଓଆର ରେ, ବିଟୁମେନର ଦର ମାଟ୍ରିକ ଟନ ପ୍ରତି 52,670.15 ଟଙ୍କା ଥିଲା । 1.30 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଡେନ୍‌ସ ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ (ଡିବିଏମ୍) ଏବଂ 1.19 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍(ବିସି) ପାଇଁ 26,841.13 ମାଟ୍ରିକ ଟନ ବିଟୁମେନ ବ୍ୟବହାର କରାଯିବା ଫଳରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ 18.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା ।

➢ ଏଓଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ ଟର୍ଫିଙ୍ଗକୁ ବର୍ଗମିଟର ପିଛା 19 ଟଙ୍କା ହିସାବ କରିବାକୁ ଥିଲା । କିନ୍ତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ହିସାବ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି କାରଣ ନ ଦର୍ଶାଇ ପ୍ରତି ବର୍ଗମିଟରକୁ 112 ଟଙ୍କା ଭବରେ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ 7.81 ଲକ୍ଷ ବର୍ଗମିଟର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ 7.26 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଲା ।

➢ ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣରେ ଖନନ ହୋଇଥିବା 6.84 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ମାଟିର ଉପଯୋଗ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଆକଳିତ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ 4.58[139] କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା ।

ଏହିପରି, ପ୍ରକଳ୍ପର ମୋଟ ସିଭିଲ୍ ନିର୍ମାଣ ମୂଲ୍ୟ 178.40 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକି **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.2** ଏବଂ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.3** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

[138] ସୁଗମ ଏବଂ ସମତଳ ପୃଷ୍ଠ ସୃଷ୍ଟି ପାଇଁ ମୋରମ ଏବଂ ମାଟି ବିସ୍ତାରକ

[139] 6.84 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର (138 ଟଙ୍କା ହେଉଛି ଘ. ମି ପ୍ରତି ମାଟିର ମୂଲ୍ୟ -71 ଟଙ୍କା ହେଉଛି ଘ.ମି ପ୍ରତି ବ୍ୟବହାର ହୋଇଥିବା ଖନନ ମାଟିର ମୂଲ୍ୟ) = 4.58 କୋଟି ଟଙ୍କା

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.3: ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହାର ଠାରୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟର ବିବରଣୀ

କ୍ର. ସଂ.	କାର୍ଯ୍ୟର ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ବିବରଣୀ	ପରିମାଣ	ନିଆଯାଇଥିବା ଦର (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଦର (ଟଙ୍କାରେ)	ୟୁନିଟ୍ ପିଛା ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମୋଟ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ (କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
1	ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣରେ ମାଟି ବିଛାଇବା	20.94 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର	18.35	8.50	9.85	2.06
2	ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ସୋଲଡରରେ ମାଟି ବିଛାଇବା	21.23 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର	73.42	8.50	64.92	13.78
3	ମାଟି ପରିବର୍ତ୍ତେ ଫ୍ଲାଏ ଆଶ୍‌ର ବ୍ୟବହାର	4.19 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର	291	138	153	6.41
4	ଡିବିଏମ୍/ ବିସି	26,841.13 MT	52,670.15	45,737.02	6,933.13	18.61
5	ଟର୍ଫିଙ୍ଗ୍	7.81 lakh sqm	112	19	93	7.26
6	ଖନନ ହୋଇଥିବା ମାଟିର ବ୍ୟବହାର ନକରାଯିବା	6.84 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର	138	71	67	4.58
	ମୋଟ					**52.70**
	ସମୁଦାୟ ସାରଣୀ 4.2 ଏବଂ4.3					**147.62**
	ନିର୍ମାଣ ଖର୍ଚ୍ଚ ଉପରେ 7.5 ପ୍ରତିଶତ କଣ୍ଟିଜେନ୍ସି					11.07
	ମୋଟ					**158.69**
	ଏକ ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଖର୍ଚ୍ଚ					1.59
	ମୋଟ					**160.28**
	6 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି					9.62
	ମୋଟ					**169.90**
	ପୁନଶ୍ଚ 5 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଡ଼ିବା ପରେ					8.50
	ସର୍ବ ମୋଟ					**178.40**

(ଉତ୍ସ: ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହିତ ସୂଚନା)

ଉପରୋକ୍ତ ବର୍ଣ୍ଣନା ଅନୁସାରେ, ସମୁଦାୟ ବିଡିଂ ମୂଲ୍ୟ 374.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି, 918.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପ୍ରକୃତ ବିଡିଂ ମୂଲ୍ୟ ତୁଳନାରେ, ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟକୁ 1292.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୋଲି ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା । ଯେହେତୁ କନସେସନେୟାର 36 ପ୍ରତିଶତ ଭିଜିଏଫ୍ ଦାବି କରିଛି, କିନ୍ତୁ ଭିଜିଏଫ୍‌ର ପରିମାଣ 465.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିବର୍ତ୍ତେ 330.63 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ରଖାଯିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା । ତେଣୁ, ଉପରୋକ୍ତ ଉପାଦାନ ଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାର ନକରି ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି କରାଯାଇଥିବା ଯୋଗୁଁ କନସେସେୟାରକୁ ଭିଜିଏଫ୍ ମାଧ୍ୟମରେ 134.67[140] କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ମାଧମରେ 20 ପ୍ରତିଶତ ଭିଜିଏଫ୍ ପାଇବା ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରସ୍ତାବ ଅର୍ଥନୀତି ବିଭାଗର ପିପିପିଏସି କୁ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାପାଇଁ ଭୂପୃଷ୍ଠ ପରିବହନ ମନ୍ତ୍ରାଳୟ ତଥ୍ୟ ପୁସ୍ତକ ଅନୁଯାୟୀ ପରାମର୍ଶ ଦାତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏହି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ହୋଇଥିବାରୁ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍ / ଏଓଆର୍ ଅନୁସାରେ କରାଯିବା ଉଚିତା ଥିଲା ।

[140] ମୋଟ ଭିଜିଏଫ୍ ଅନୁମୋଦନ 465.30 କୋଟି ଟଙ୍କା – ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଭିଜିଏଫ୍ 330.63 କୋଟି ଟଙ୍କା = 134.67 କୋଟି ଟଙ୍କା

5.2.1.2 ଅତିରିକ୍ତ ରିହାତି ସମୟର ବ୍ୟବସ୍ଥା

ଏହି ରିହାତି, ଅବଧି ପ୍ରକଳ୍ପର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ପ୍ରାପ୍ତ ହେବାକୁ ଥିବା ମୋଟ ଫେରସ୍ତ ଉପରେ ଆଧାରିତ ଥିଲା । 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ 22 ବର୍ଷର ରିହାତି ଅବଧି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦି ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ 918.41 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥାନ୍ତା ତେବେ ରିହାତି ଅବଧି ଆନୁପାତିକ ଭାବରେ 16 ବର୍ଷକୁ ହ୍ରାସ ହୋଇଥାନ୍ତା । ଏହିପରି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ହେତୁ ରିହାତି ଅବଧି ଛଅ ବର୍ଷ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ବିଭାଗକୁ ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା କନସେସନେୟାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଅନୁଯାୟୀ କନ୍‌ସେସନେୟାର ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ଠାରୁ 4,876.38 କୋଟି ଟଙ୍କା ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ କରିବ ଅର୍ଥାତ୍ ଛଅ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ କନସେସନେୟାର 2,322.19 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ଉଠାଇବେ ।

ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ପିପିପି ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଆଇନଗତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ସମୀକ୍ଷା କରି ଏହି ପ୍ରସ୍ତାବକୁ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । ସଶକ୍ତିକରଣ କମିଟିର ସୁପାରିଶ ଅନୁଯାୟୀ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ରିହାତି ଅବଧି, କାରବାର ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ ପ୍ରଦର୍ଶନ ପରିଷଦ (ଟିପିସି) ଉପରେ ଆଧାର ନକରି ଉନ୍ନତ ଆର୍ଥିକ ରିଟର୍ଣ୍ଣକୁ ଆଧାର କରି ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ରିହାତି ସମୟର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିଷୟରେ ଉତ୍ତର ନୀରବ ରହିଲା ।

5.2.1.3 କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଭିଜିଏଫ୍ ର ଅଯଥା ଲାଭ

ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ପରାମର୍ଶଦାତା 2011 ମୂଲ୍ୟ ସ୍ତରରେ ବିସ୍ତୃତ ମୂଲ୍ୟ ଆକଳନ ଆଧାରରେ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ । ବର୍ଷ 2035 ରେ ପ୍ୟାସେଞ୍ଜର କାର୍ ୟୁନିଟ୍ (ପିସିୟୁ) 60,000 ରୁ ଅଧିକ ହେବ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଉଥିବା ପରାମର୍ଶଦାତା ଗଣନା କରିଥିଲେ । ତେଣୁ, 2013 ରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ରିହାତି ଅବଧି 22 ବର୍ଷ କରିବା ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତା ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲେ । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ 22 ବର୍ଷର ରିହାତି ଅବଧି ସହିତ 2013 ରେ ଏମ୍‌ଓୟୁ ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ହୋଇଥିଲା ।

ପରାମର୍ଶଦାତା ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲେ ଯେ ସରକାରୀ ସହାୟତା ବିନା ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ ବାଣ୍ଟିବା ପାଇଁ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଆଗ୍ରହ ପ୍ରକାଶ କରିପାରନ୍ତି । ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କର ଏଭଳି ସୁପାରିଶ ସତ୍ତ୍ୱେ କେଉଁ ଆଧାରରେ ସରକାରୀ ସହାୟତା ସହିତ ବିଡ୍ ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଥିଲା ଅର୍ଥାତ୍ ଭିଜିଏଫ୍‌ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ ବଣ୍ଟନ ବିନା, ତାହା ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ଅଡିଟ୍‌କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସ୍ମାରକ ପତ୍ର (ଜାନୁଆରୀ ଏବଂ ଫେବୃଆରୀ 2022) ରେ ପିପିପି ମୋଡ ଚୁକ୍ତିନାମା ସହିତ ସଂପୃକ୍ତ ସମସ୍ତ ରେକର୍ଡ ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ ସତ୍ତ୍ୱେ, ଡିପିଆର ବ୍ୟତୀତ ସରକାରଙ୍କ ବିଚାର ବିମର୍ଶ ସହ ସଂପୃକ୍ତ ରେକର୍ଡ ପ୍ରଦାନ କରିନଥିଲେ । ଏହିପରି ମୂଳ ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକର ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ ଅଡିଟ୍ କନ୍‌ସେସନେୟାର ପାଇଁ ଭିଜିଏଫ୍ ଅନୁଦାନର ଯଥାର୍ଥତାକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିପାରିଲା ନାହିଁ ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ପିପିପି ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ର ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଆଇନଗତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ସମୀକ୍ଷା କରି ଏହି ପ୍ରସ୍ତାବ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । ଇପିସି ମୋଡ ଚୁକ୍ତି ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ସୁପାରିଶକୁ ଗ୍ରହଣ ନକରିବାର କାରଣ ଅଡିଟ୍‌କୁ ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇନଥିବାରୁ ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା ।

5.2.1.4 କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଗଠନମୂଳକ ଭାବରେ ସଠିକ୍ ହେବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଥ୍ୟ ଉପରେ ଆଧାର କରି ଆକଳନଗୁଡ଼ିକ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ପୁନଶ୍ଚ, ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i) ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ମଞ୍ଜୁର ପାଇଁ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ନିକଟରେ

ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ଆକଳନରେ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ ଅଧିପ୍ରମାଣ କରିବା ଉଚିତ୍ ଯେ ସେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ସେହି ସ୍ଥାନ ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ ଦର ଖସଡ଼ା ବ୍ୟବହାର କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ସର୍ବାଧିକ ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ନିରାପଦ ଉପାୟରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛନ୍ତି । କନ୍‌ସେସନେୟାର ଚୁକ୍ତିନାମା (ସିଏ) ର ଧାରା 16 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ଯଦି କାର୍ଯ୍ୟ (ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟରେ କୌଣସି ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ (ସିଓଏସ୍) ଅନୁମତି ଦିଆଯାଏ, ତେବେ ଏହାର ମୂଲ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ପୁନଶ୍ଚ, ଧାରା 16.3.2 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ଯଦି କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ କୌଣସି ସିଓଏସ୍, ମୋଟ ମୂଲ୍ୟର 0.25 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ଥାଏ, ତେବେ ଏହାକୁ କନ୍‌ସେସନେୟାର ବହନ କରିବେ । କୌଣସି ଅତିରିକ୍ତ ପରିମାଣ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତିପୂରଣ କରାଯିବାର ଥିଲା ।

ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ନିର୍ମାଣ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ 24 ଟି ନୂତନ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗ, ନଭେମ୍ବର 2016 ରେ ସିଓଏସ୍ ଅଧୀନରେ 137.57 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟରେ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା କରି ଥିଲେ । ଯଦି ବିଭାଗ ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିଥାନ୍ତା, ତେବେ ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ମୂଳ ପରିସରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ଏବଂ ସରକାର କେବଳ 36 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 49.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ଭିଜିଏଫ୍ ଦେୟ ଆକାରରେ ଦେଇ 88.04 କୋଟି ଟଙ୍କା ସଞ୍ଚୟ କରିପାରିଥାନ୍ତେ ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଣ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଏବଂ ବିଶେଷତଃ ଯେଉଁଠାରେ ପ୍ରସ୍ତାବଗୁଡ଼ିକ ଦକ୍ଷ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବୈଷୟିକ ଭାବରେ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥାଏ, ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତା ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ । ଯେହେତୁ ଏହା ଏକ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ଥିଲା, କନ୍‌ସେସନେୟାର ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବେ ଏବଂ ସିଏରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ମାନକ ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବେ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଉଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ ଯେ ଅଡିଟ୍ ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଦେୟ ସମୟରେ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । ଏହି ଉତ୍ତର ତଥ୍ୟ ଉପରେ ଆଧାରିତ ନଥିଲା, କାରଣ ସରକାରଙ୍କୁ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିବାକୁ 3.67 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ ସରକାର ଜଣେ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କୁ ନିଯୁକ୍ତ କରିଥିଲେ । ଡିପିଆର୍ ଅନୁମୋଦନ ପୂର୍ବରୁ ସରକାର ଡିପିଆର୍‌ରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବାକୁ ଥିବା ଆଇଟମଗୁଡ଼ିକର ସଠିକ୍ ସର୍ଭେ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ଯାହାଦ୍ୱାରା ସମସ୍ତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ ହୋଇଥାନ୍ତା ।

5.2.1.5 କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ

କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ (ସିଓଏସ୍) ଅଧୀନରେ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ଚାରି ଲେନ୍ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାର 00 କିମିରୁ 163 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାର 18.270 କିମି ଏବଂ 28.534 କିମି ଠାରେ ଥିବା ଦୁଇଟି ରେଳ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ (ଆର୍‌ଓବି) ର ଆକଳନ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ, ରାଜ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣ ଦର (ଏଓଆର୍) ଅନୁଯାୟୀ ଷ୍ଟ୍ରକ୍‌ଚରାଲ୍ ଷ୍ଟୀଲ୍‌ର ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି 73,498 ଟଙ୍କା ଥିଲା ବେଳେ, ଷ୍ଟିଲ୍ ଗ୍ରୀଡର ପାଇଁ ଷ୍ଟ୍ରକଚରାଲ୍ ଷ୍ଟୀଲ ଯୋଗାଇବା ସମୟରେ ସାଧୀନ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଆଇଇ) ମାଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି 1,32,541.40 ଟଙ୍କା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିଲେ । ଏହିପରି, ଦୁଇଟି ଆରଓବିରେ ବ୍ୟବହୃତ 494.56 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ବସ୍ତୁ ପାଇଁ ଦରକୁ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି 59,043 ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଦ୍ୱାରା କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ 2.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 9 - ରେଳ ଓଭର ବ୍ରିଜ

ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍ ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

5.2.2 ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟର ନିଷ୍ପାଦନ

5.2.2.1 ଫ୍ଲାଏଓଭର ବ୍ରିଜ୍ ନିର୍ମାଣ ନହେବା

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଥ୍ୟ ଉପରେ ଆଧାର କରି କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ।

ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ଏବଂ ଏନ୍ଏଚ୍-49, ଆର୍‌ଡି 53 କିଲୋମିଟର (ପ୍ରସନ୍ନ ପଣ୍ଡା ଛକ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା) ଠାରେ ଅତିକ୍ରମ କରିଅଛି । ଭାରି ଟ୍ରାଫିକକୁ ପାର ହେବା ପାଇଁ ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକର ସୁଗମ ପ୍ରବାହ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ସୁପାରିଶ ଅନୁଯାୟୀ ଉପରୋକ୍ତ ସ୍ଥାନରେ ଏକ ଫ୍ଲାଏ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ବର୍ଷ 2016 ରେ ସିଓଓସ୍ ଅଧୀନରେ ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ ପୋଲର ମୂଲ୍ୟ 26.59 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୋଲି ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଉପଯୋଗିତାଗୁଡ଼ିକର ସ୍ଥାନାନ୍ତର ନହେବା କାରଣରୁ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଉକ୍ତ ପୋଲ ନିର୍ମାଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) । କାର୍ଯ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ, ସାଧୀନ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଆଇଇ)[141] 37.58 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । ଏହିପରି, ମୂଳ ଆକଳନରେ ଫ୍ଲାଏ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍‌ର ନିର୍ମାଣ କରାନ ଯିବା ଫଳରେ କେବଳ 10.99 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆର୍ଥିକ ଭାର ହୋଇନଥିଲା ବରଂ ଜନସାଧାରଣ ମୁକ୍ତ ଭାବରେ ଗାଡ଼ି ଚଳାଚଳରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ ।

ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । କିନ୍ତୁ, ସତ୍ୟତା ଏହା ଯେ ଉପଯୋଗିତାକୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ସ୍ଥାନାନ୍ତର କରିବାରେ ବିଭାଗୀୟ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

5.2.2.2 ସୀମା ପ୍ରାଚୀର ଭଙ୍ଗା ନଯିବା ଯୋଗୁଁ ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତାର ନିର୍ମାଣ ନ ହେବା

ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ, ସିଓଏସ୍ ଅଧୀନରେ ଆର୍‌ଡି 38.67 କିଲୋମିଟରଠାରେ 1.36 କିଲୋମିଟରର ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଠେଲକୋଲି ଉଚ୍ଚ ବିଦ୍ୟାଳୟର ସୀମା ପ୍ରାଚୀର ଭଙ୍ଗାଯିବାର ଥିଲା ଯାହା ପାଇଁ ସ୍କୁଲ୍ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ସୀମା ପ୍ରାଚୀର ଏବଂ ଜମି ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ 1.25 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ମେଇ

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 10 - ଠେଲକୋଲି ଉଚ୍ଚ ବିଦ୍ୟାଳୟର ସୀମା ପ୍ରାଚୀର

141 ତଦାରଖ, ଗୁଣାତ୍ମକ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ନିୟୋଜିତ ଆଉଟ୍‌ସୋର୍ସିଂ ପରାମର୍ଶଦାତା

2013) । ବିଭାଗୀୟ ଯନ୍ତ୍ରୀମାନଙ୍କ ସହିତ କ୍ଷେତ୍ରର ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଆଇ) (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ରେ ଦେଖାଗଲା ଯେ ଜିଲ୍ଲା ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ବିଦ୍ୟାଳୟର ସୀମା ପ୍ରାଚୀର ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଭଙ୍ଗାଯାଇନଥିଲା । ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇନଥିବା ଏବଂ ସଂରଚନା ଭଙ୍ଗାଯାଇ ନଥିବାରୁ ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଏହିପରି ଲୋକଙ୍କୁ ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତା ଯୋଗାଇବାରେ ବିଭାଗ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ ଯଦିଓ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇସାରିଛି ଏବଂ ଟୋଲ୍ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଉଛି ।

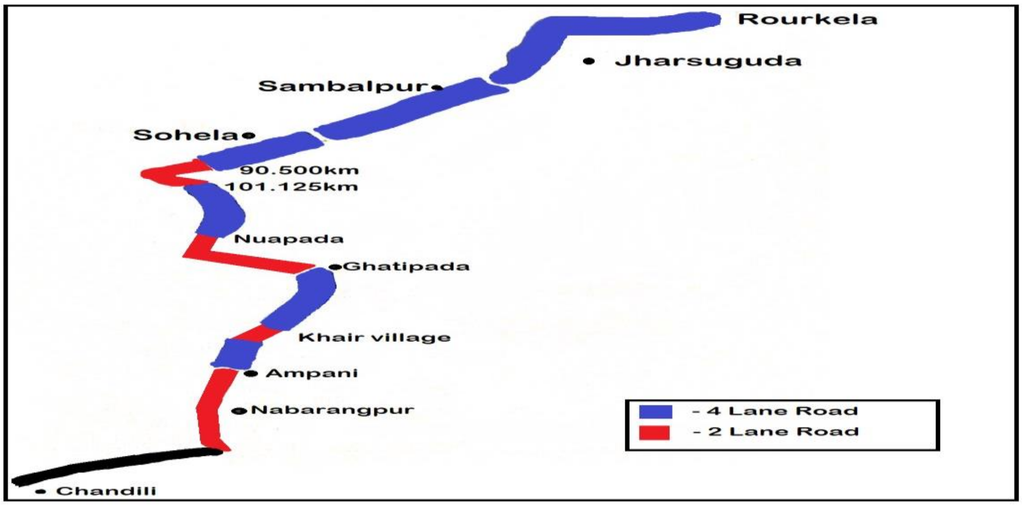
ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । କିନ୍ତୁ, ସତ୍ୟତା ଏହା ଯେ ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ।

5.3 ଅଣ-ପିପିପି ମୋଡ ଅଧୀନରେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ

5.3.1 ଅଣ-ପିପିପି ମୋଡ ଅଧୀନରେ ଯୋଜନା

5.3.1.1 ସୋହେଲା ଠାରୁ ଆମ୍‌ପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେର ଯୋଜନା

ଏକ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର (ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସୱେ) ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଅଗଷ୍ଟ 2014 ରେ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଇ), ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଏବଂ ସରକାରଙ୍କ ସଚିବ, ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶାଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ପଠାଯାଇଥିଲା । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର ବିଇଡବ୍ଲୁକୁ ନୀତିଗତ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2014) ।



ମାନଚିତ୍ର ସଂଖ୍ୟା.3

292.46 କିଲୋମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ ସୋହେଲା ଠାରୁ ଆମ୍‌ପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍‌ୱେ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ 2020 ସୁଦ୍ଧା ଏହା ଶେଷ କରିବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିଲା । ଯଦିଓ, ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ଭାବରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇ ଥିଲା, ବିଭାଗ ଅଗଷ୍ଟ 2014 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2018 ମଧ୍ୟରେ ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ଏବଂ ଘାଟିପଡ଼ା ରୁ ଆମ୍‌ପାଣିକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାକୁ ଜୁଲାଇ 2015 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019 ମଧ୍ୟରେ ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରିଥିଲେ । ଡିସେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଖଇର ଗ୍ରାମ ନିକଟରେ ଦୁଇ କିଲୋମିଟର ଲମ୍ବ ରାସ୍ତା ଏବଂ ଇନ୍ଦ୍ର ନଦୀ ଉପରେ ଅବସ୍ଥିତ ପୋଲର ସଂଯୋଗୀକରଣ ରାସ୍ତାକୁ ଛାଡ଼ି ଘାଟିପଡ଼ା ଠାରୁ ଆମ୍‌ପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା 403.74 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ପ୍ରାୟ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ।

ଘାଟିପଡ଼ା ଠାରୁ ଆମ୍‌ପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 174.50 କିଲୋମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ସମାପ୍ତ ହେବା ପୂର୍ବରୁ, ଏହାକୁ ଜୁଲାଇ 2021 ରୁ ଅକ୍ଟୋବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ଏକ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ଭାବରେ ଉନ୍ନତିକରଣ ପାଇଁ 501.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ଅଟକଳରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ ହେବା ପାଇଁ) କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଭାଗ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଖଣ୍ଡ ଖଣ୍ଡ କରି କାର୍ଯ୍ୟାରମ୍ଭ କରିଥିଲେ, ଯଦିଓ ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଏହି ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ଭାବରେ ଉନ୍ନତିକରଣ ପାଇଁ ବିସ୍ତୃତ ପଦ୍ଧତିରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯାହାଫଳରେ ଏହାର ଯୋଜନା ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ତ୍ରୁଟି ରହିଯାଇଥିଲା ଯାହାକି ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି ।

5.3.1.2 ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ଯୋଗୁଁ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ଅଗଷ୍ଟ 2014 ରେ 3.75 ମିଟରରୁ 7 ମିଟରର ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ୍ ଚଉଡ଼ା ସହ ସିନାପାଲୀ-ଧରମଗଡ଼ ରାସ୍ତା[142] ଏବଂ ଘାଟିପଡ଼ା-ଆମପାଣି[143] ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 19.98 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଜୁଲାଇ 2015 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହ ସମୟରେ ଇଆଇସି ତଥା ସଚିବ, ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ, ଏବଂ ସିଇ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା) ରାସ୍ତାର ସାଇଟ୍ ପରିଦର୍ଶନ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2014 ରେ ବିଇଡବ୍ଲୁର ରିତିମତ ଅନୁମୋଦନ ପରେ) ଏବଂ ରାସ୍ତାର ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟକୁ 7 ମିଟରରୁ 7.25 ମିଟରକୁ ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ବାମକୁ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ଏକ ମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିବାକୁ ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲେ ଯାହାଦ୍ୱାରା ଏହି ରାସ୍ତାଟି ବିଇଡବ୍ଲୁର ଏକ ଅଂଶ ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର ହୋଇପାରିବ । ଇଆଇସି ତଥା ସଚିବଙ୍କ ପରାମର୍ଶ ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାର ନିର୍ମାଣ ଆର୍‌ଡି 14.35 ରୁ ଆର୍‌ଡି 24 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ପରିବର୍ତ୍ତନ ସହିତ ପୁନଃ ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଗଷ୍ଟ 2017 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 21.91 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ଜୁଲାଇ 2021 ରେ, ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଘାଟିପଡ଼ା-ଆମ୍‌ପାଣି ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 104.650 ରୁ 140 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଇଡବ୍ଲୁ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍‌କୁ ଉନ୍ନତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଇପିସି ମୋଡ ଅଧୀନରେ ନିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜାନୁଆରୀ 2023 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିଲା । ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଡିସେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ 9.65 କିଲୋମିଟରର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରାସ୍ତାକୁ ବିଇଡବ୍ଲୁ ଅଧୀନରେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରୁ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତାକୁ ଉନ୍ନତି କରାଯାଇ ନଥିଲା କାରଣ ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତାଟି ନୂତନ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତାର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ସହ ସମାନ ନଥିଲା । ଇପିସି ଚୁକ୍ତିନାମାର ଆକଳନରେ ଦୁଇ ରୁ ଚାଲି ଲେନ୍ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତି ପାଇଁ ଉପରୋକ୍ତ ଅଂଶ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ବୈଷୟିକ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଯାଞ୍ଚ ପରେ ମଧ ଏହି ରାସ୍ତାର ସଠିକ ଯୋଜନା କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଇଆଇସି ତଥା ସଚିବଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ସତ୍ତ୍ୱେ ରାସ୍ତାର ପରିକଳ୍ପନା ସଠିକ୍ ଭାବରେ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ରାସ୍ତାଟି ପ୍ରଶସ୍ତ ହେବା ସମୟରେ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା । ଏହିପରି, ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ଖରାପ୍ ଯୋଜନା ହେତୁ 21.91 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

ଘାଟିପଡ଼ାରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ଚାରି ଲେନ୍ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ବିଭାଗ ଏହି ରାସ୍ତାକୁ ଦୁଇ ଲେନ ରାସ୍ତା ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟାରମ୍ଭ କରିଥିଲେ (2014-2018) । ଏପରିକି, ଏହି ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ଏହାକୁ 2021ରେ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ଭାବରେ ପୁନଃନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକି ଯୋଜନାରେ ଦୂରଦୃଷ୍ଟିର ଅଭାବ ଥିବା ସୂଚାଇଲା । ପୁନଶ୍ଚ, ଏହି ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ଯୋଜନା ର ଅଭାବ ହେତୁ, 21.91 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

142 ଆର୍‌ଡି 0.00 ରୁ 2.00 କିମି

143 ଆର୍‌ଡି 16 ରୁ 24 କିମି

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଏହି ରାସ୍ତାଟି ଏକ ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ଥିଲା ଯାହାର ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଓସାର ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ କ୍ରଷ୍ଟ ନଥିଲା ଏବଂ ଏହାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତ କରିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ପରିବର୍ତ୍ତନ ନକରି ବିଦ୍ୟମାନ କ୍ରଷ୍ଟର ଉନ୍ନତି ପାଇଁ କେବଳ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିଲା । ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ସମୟରେ, ଦୂରଦୃଷ୍ଟି ବିନା ସେହି ସମୟରେ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଅନୁଯାୟୀ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟକୁ ବିବେଚନା କରାଯାଇଥିଲା ।

ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତି ପାଇଁ ବିଭାଗ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପୂର୍ବାନୁମାନ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା ।

5.3.1.3 ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ହେତୁ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i) ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ସର୍ବୋତ୍ତମ ମିତବ୍ୟୟିତାରେ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଏଥିରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ମଞ୍ଜୁର ପାଇଁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ନିକଟରେ ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ଆକଳନରେ, ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଉଚିତ୍ ଯେ ସେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ସେହି ସ୍ଥାନ ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ ବ୍ୟବହାର କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟକୁ ମିତବ୍ୟୟୀ ଓ ନିରାପଦ ଉପାୟରେ ସମ୍ପାଦନ କରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛନ୍ତି ।

ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ଯଥା ଘାଟିପଡ଼ା ରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତା ଅଧିନ ଧର୍ମଗଡ଼-ଆମପାଣି ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 28.86 ରୁ ଆର୍‌ଡି 41.31 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ତଥା ଆର୍‌ଡ଼ି 32.35 କିମି ଠାରେ ଅବସ୍ଥିତ ମୁଦ୍ରା ନଦୀ ଉପରେ (ବାମ ପାର୍ଶ୍ୱ)[144] 130 ମିଟର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ବିଶିଷ୍ଟ ଏକ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଅଗଷ୍ଟ 2016 ରେ ସିଇ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 29.14 କୋଟି ଟଙ୍କାର (ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ମୂଲ୍ୟ 3.47 କୋଟିଟଙ୍କା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ) ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 25.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅର୍ଥାତ୍ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ପରିମାଣ ଠାରୁ 11.05 ପ୍ରତିଶତ କମ୍‌ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଅପ୍ରେଲ 2021 ସୁଦ୍ଧା ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 28.38 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 11-ମୁଦ୍ରା ନଦୀ ଉପରେ ନିର୍ମାଣ ପୋଲ

ବିଚ୍ୟୁତି ବିବୃତ୍ତିର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବାରୁ ରାସ୍ତାର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନଥିଲା ଓ ଠିକାଦାର ବ୍ରିଜ୍ ନିର୍ମାଣ କରିନଥିଲେ । ଆବଣ୍ଟିତ ରାଶି ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟରେ ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ / ଅତିରିକ୍ତ ପରିମାଣ ସହ କେବଳ ଦୁଇ ଲେନ୍‌ରୁ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲା ଯେ ଏହା ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ସଂଶୋଧିତ ଯୋଜନା (ଜାନୁଆରୀ 2017) ଅନୁଯାୟୀ ଅଟେ, ଯେଉଁଥିରେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ବାଦ୍ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଅଲଗା ଭାବରେ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଥିଲା । ସଂଶୋଧିତ ଯୋଜନାରେ, 672 ମିଟର ସଂଯୋଗୀକରଣ ରାସ୍ତା ସହିତ ସେତୁର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 130 ମିଟରରୁ 188 ମିଟରକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ରେ 8.96 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ସିଇ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା) ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟକୁ 9.85 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟଠାରୁ 9.99 ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ ଥିଲା ଏବଂ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2021) । ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଆକଳନ ପୂର୍ବରୁ ଯଦି ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ

[144] ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଘାଟିପଡ଼ା ଠାରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତା ମୁଦ୍ରା ନଦୀର ବାମ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଏବଂ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଆମପାଣି ଠାରୁ ଘାଟିପଡ଼ା ରାସ୍ତା ନଦୀର ଡାହାଣ ପାର୍ଶ୍ୱରେ

କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ ସେତୁଟି 188 ମିଟର ଲମ୍ବ ସହ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥାନ୍ତା ଏବଂ ସଂଯୋଗୀକରଣ ରାସ୍ତା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା । ତେଣୁ, ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟରେ ମୂଳ କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ଯାହା ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ 11.05 ପ୍ରତିଶତ କମ୍ ଥିଲା । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ 7.96 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ସଂଯୋଗୀକରଣ ରାସ୍ତା ସହିତ ଏହି ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ହୋଇପାରିଥାନ୍ତା । ଏହିପରି, ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ପାଇଁ ଏକ ପୃଥକ ଚୁକ୍ତିନାମା ମାଧ୍ୟମରେ ବ୍ରିଜ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାଦ୍ୱାରା ଜିଏସଟି ସହିତ ଅତିରିକ୍ତ 2.12 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ସଂଯୋଗୀକରଣ ରାସ୍ତା ସହିତ ଏହି ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପରେ ପାଖାପାଖି 500 ମିଟର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ର ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣରେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା 86 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଘରୋଇ ଜମି ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ ଜମି କିଣିବା ପରେ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବାର ଥିଲା ଏବଂ ସେହି ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ ଅଗ୍ରଗତି ହୋଇଥିଲା । କେତେକ ଜମି ବିବାଦ କାରଣରୁ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ଉଚ୍ଚ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ଏବଂ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରୁ ବାଦ୍ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ତେବେ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପୂର୍ବରୁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା । ତେଣୁ, ସେତୁରେ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନକରି ମୂଳ ଟେଣ୍ଡର ହାର ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ।

5.3.1.4 ସଂରଚନା ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ ଅନିୟମିତ ଦେୟ

ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ଜିଲ୍ଲା କ୍ଷତି ପୂରଣ ପରାମର୍ଶଦାତା କମିଟି, 6 ମଇ 2016 ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ବୈଠକରେ ସରଧାପାଲି ଗାଁର ସଂରଚନା ସହ ତିନୋଟି ପ୍ଲଟକୁ[145] 1.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟରେ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିଥିଲେ । ତଦନୁସାରେ, ଏସ୍ଇ, ବରଗଡ଼ (ଆର୍ ଆଣ୍ଡ ବି) ବିଭାଜନ, ଦୁଇ ଜଣ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ 15 ଜୁଲାଇ 2016 ରେ 1.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ଯେଉଁଥିରେ 1.13 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସଂରଚନା ମୂଲ୍ୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ନିୟୋଜିତ ବିଭାଗୀୟ ଅମିନ[146], ଫେବୃଆରୀ 2016 ରେ ସଂରଚନା ସହିତ ପ୍ଲଟ୍ ଗୁଡ଼ିକୁ ଭୁଲ୍ ଭାବରେ ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲେ । କ୍ଷେତ୍ର ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପସ୍ଥିତିରେ ନୂତନ ଭାବେ ପୁନଃ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେହି ପ୍ଲଟଗୁଡ଼ିକରେ ସଂରଚନାଗୁଡ଼ିକ ଉପସ୍ଥିତ ନଥିବା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା । ତେଣୁ, ଏସ୍ଇ, ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ (ଜାନୁଆରୀ 2017) । ନଭେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏହି ରାଶି ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇନଥିଲା । ଏହିପରି, ଅମିନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜମିର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟର ଭୁଲ ଚିହ୍ନଟ ହେତୁ 1.13 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଭୁଲ୍ ତଥ୍ୟ ଦାଖଲ ପାଇଁ ଜମି ମାଲିକଙ୍କ ସହ ଅମିନଙ୍କ ସମ୍ପର୍କକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ନପାରେ ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସରଧା ପାଲି ଗ୍ରାମରେ ବିଇଡବ୍ଲୁର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ 5 ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଅଧିଗ୍ରହଣ କରି ସର୍ଭିସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ତିନୋଟି ପ୍ଲଟ୍ ଏହି 5 ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ଜମି ଅଧିନରେ ଆସିବ । ସେହି ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରି ଅଧିକ ପରିମାଣ ପାଣି ବ୍ୟବସ୍ଥିତ ହେବ । ବିଇଡବ୍ଲୁ ପାଇଁ ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇଥିବା ପ୍ଲଟଗୁଡ଼ିକରେ ବିଦ୍ୟମାନ ନଥିବା ସଂରଚନା ପାଇଁ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବାରୁ ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା । ଦାୟୀ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ବିରୋଧରେ ସରକାର ମଧ୍ୟ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ ।

5.3.1.5 ଆଇଆରସି ସଂହିତାକୁ ଅବମାନନା କରି କରାଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟ

ଭାରତୀୟ ରୋଡ୍ କଂଗ୍ରେସ (ଆଇଆର୍‌ସି) ସମସ୍ତ ପ୍ରକାର ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରେ । ଆଇଆର୍‌ସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣକୁ ଅବମାନନା କରାଯିବା ଫଳରେ 89.78 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.4** ରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଅଛି ।

---

145 ସରଧାପାଲି ଗାଁର ପ୍ଲଟ୍ ସଂଖ୍ୟା 563, 565 ଏବଂ 566

146 ଆମିନ ହେଉଛନ୍ତି ଏକ ଗ ଶ୍ରେଣୀ ସରକାରୀ କର୍ମଚାରୀ ଯିଏକି ଜମି ଏବଂ ସଂରଚନାର ମାପ ଏବଂ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଟନ୍ତି ।

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.4: ଆଇଆର୍‌ସି ସଂହିତାର ଅବମାନନା ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବରଣୀ

କ୍ର.ସଂ.	ଅସଙ୍ଗତିର ପ୍ରକୃତି	ଅସଙ୍ଗତି ଉପରେ ପ୍ରଭାବ
1	ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ[147] ପାଞ୍ଚ ଏବଂ ସିବିଆର୍[148] ଆଠ ଥିବା ସଡ଼କ ପାଇଁ ଆଇଆର୍‌ସି- 37-2012, 150 ଏମ୍‌ଏମ୍ ଜିଏସ୍‌ବିର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛି ।	ସିବିଆର୍ ଆଠ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ପାଞ୍ଚ ଥିବା 15 ଟି କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳରେ 150 ମିଲି ମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ 200 ଏମ୍‌ଏମ୍ ଜିଏସ୍‌ବି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାଫଳରେ 2.09 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ଯୋଗାଣ ପାଇଁ 36.08 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।
	ସେହିପରି ସିବିଆର୍ ଆଠ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ପାଞ୍ଚ ପାଇଁ ଆଇଆର୍‌ସି ଅନୁଯାୟୀ ବିଏମ୍‌ର ମୋଟେଇ 50 ମିମି ହେବାର ଥିଲା ।	ଘାଟିପଡ଼ା-ସିନାପାଲି-ଧରମଗଡ଼-ଆମପାଣି ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 0.0 ରୁ 2 କିମି ଏବଂ ଆର୍‌ଡି 14 ରୁ 24 କିମି ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହୃତ 5,805.60 ଘନ ମିଟର ବିଏମ୍‌ରେ, 50 ମିମି ପରିବର୍ତ୍ତେ 75 ମିମି ବିଏମ୍‌ର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା ଯାହଫଳରେ ଅତିରିକ୍ତ 1,935.20 ଘନ ମିଟର ବିଏମ୍ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ 1.35 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।
2	ଆଇଆର୍‌ସିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 7.1 ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରେ ଯେ ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍, ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍ ବେସ୍ (ଜିଏସ୍‌ବି), ଗ୍ରାନୁଲାର ବେସ୍ (ଜିବି), ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ (ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍) ଆକାରରେ ଏବଂ ବିନୁମିନିୟସ ମାକାଡାମ୍ ଏବଂ ସେମି ଘନ ବିଟୁମିନିୟସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ଆକାରରେ ବିଟୁମିନସ୍ ସରଫେସିଙ୍ଗର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରା ଯିବ । ଆଇଆର୍‌ସିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 5.1 ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରେ ଯେ ଆଡ଼ିବନ୍ଧର ଉପର 500 ମିଲିମିଟର ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍, ମନୋନୀତ ମାଟି କିମ୍ବା ଷ୍ଟାବିଲାଇଜଡ୍ ମାଟିରେ ନିର୍ମାଣ ହେବ । ତେଣୁ, ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍, ମାଟିରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯିବାର ଥିଲା ।	ଚାରୋଟି କାର୍ଯ୍ୟରେ ସବ୍-ଗ୍ରେଡରେ ମାଟି ବଦଳରେ 1.01 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ବାଲି ଏବଂ ମୋରମ ଆଡମିକ୍ସଚର ପାଇଁ 4.76 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଅବାଞ୍ଛିତ ଥିଲା ଏବଂ 3.22 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।
3	ଆଇଆର୍‌ସି ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଜିଏସ୍‌ବିର ଆବଶ୍ୟକ, 7 ମିଟର ପ୍ରସ୍ଥର ରାସ୍ତା ଠାରୁ ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ	16 ଟି କାର୍ଯ୍ୟର ନିର୍ମାଣରେ ଆବଶ୍ୟକ 7.9 ମିଟର ପ୍ରସ୍ଥର ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବର୍ତ୍ତେ 10.68 ମିଟରରୁ 13.95 ମିଟର ପ୍ରସ୍ଥ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜିଏସ୍‌ବି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲା ।

147 ମିଲିୟନ୍ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଏକ୍ସେଲ

148 ରାସ୍ତାର କାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିଅରିଂ ରେସିଓ

କ୍ର.ସଂ.	ଅସଙ୍ଗତିର ପ୍ରକୃତି	ଅସଙ୍ଗତି ଉପରେ ପ୍ରଭାବ
	0.45 ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ହେବ । ଏହିପରି ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଜିଏସ୍‌ବିର ଆବଶ୍ୟକ ପ୍ରସ୍ଥ ହେଉଛି 7.9 ମିଟର ।	ଫଳରେ 2.55 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ଜିଏସ୍‌ବିର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସକାଶେ 44.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।
4	ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 60.00 କିଲୋମିଟର ରୁ ଆର୍‌ଡି 80.50 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରଶକ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ 6,741 ଘନ ମିଟର କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 50 ମିଲିମିଟର ବିଏମ୍ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ବୈଷୟିକ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ।	ମାପ ବହିର ଯାଞ୍ଚରୁ ଏହା ପ୍ରକାଶିତ ହେଲା ଯେ 16,251.30 ଘନ ମିଟର ବିଏମ୍ ପାଇଁ ଠିକାଦାର 50 ମିମି ରୁ 175 ମିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଏମ୍‌ର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଥିଲେ । ଯାହାଦ୍ୱାରା 5,342.82 ଟଙ୍କା ହାରରେ 9,510.3 ଘନ ମିଟର ବିଏମ୍ ପାଇଁ 5.08 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । କୌଣସି କାରଣ ଲିପିବଦ୍ଧ ନ କରି ସିଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିଚ୍ୟୁତିକୁ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସମୀକ୍ଷା ମନ୍ତବ୍ୟକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

5.3.1.6 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାକୁ ଅବମାନନା କରି ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i) ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ସର୍ବୋତ୍ତମ ମିତବ୍ୟୟିତାରେ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ଏସ୍‌ଓଆର୍‌ଏବଂ ଏଓଆର୍ ଉପରେ ଆଧାରିତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଏସ୍‌ଓଆର୍/ ଏଓଆର୍‌କୁ ଅବମାନନା କରି 52.52 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.5** ରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଗଲା ।

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.5: ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାକୁ ଅବମାନନା ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବରଣୀ

କ୍ର.ସଂ.	ଅବମାନନାର ପ୍ରକାର	ଅବମାନନାର ପ୍ରଭାବ
1	ଏସ୍‌ଓଆର୍ ସମସ୍ତ ପ୍ରକାରର ସାମଗ୍ରୀର ପରିବହନ ପାଇଁ ଦୁଇ ପ୍ରକାରର ହାର ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ ଯଥା ଘନ ମିଟର (ଘନଫଳ ଆକାରରେ) ଏବଂ ଅନ୍ୟଟି ହେଲା ମାଟି, ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ଏବଂ ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନରେ (ଓଜନରେ) । ବିଭାଗ, ମାଟି ଓ ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟକୁ ମେଟ୍ରିକ ଟନ୍ ଆକାରରେ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ କିନ୍ତୁ ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟକୁ ଘନ ମିଟର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । 10 ପ୍ରତିଶତ ଲୋଡିଂ ଏବଂ ଅନ୍‌ଲୋଡିଂ ମୂଲ୍ୟକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ପ୍ରତି ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି କିମି ଦର ଜିଏସ୍‌ଟି ଲାଗୁ ହେବା ପୂର୍ବରୁ /ଜିଏସ୍‌ଟି ଲାଗୁ ପରେ ଯଥାକ୍ରମେ 2.75 ଟଙ୍କା/ 2.39 ଟଙ୍କା ଥିଲା ।	ବିଇଡବ୍ଲୁ ଅଧୀନରେ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିବା 30 ଟି ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ 11.98 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ପରିମାଣର ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ପାଇଁ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ହାରରେ 21.19 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିବହନ ଖର୍ଚ୍ଚ ପରିବର୍ତ୍ତେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 57.76 କୋଟି ଟଙ୍କା (ଘନ ମିଟରରେ) ଦିଆଯାଇଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 36.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ହେଲା । ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ଉତ୍ତର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।
2	ଏସ୍‌ଓଆର୍, ମୋଟର ଗ୍ରେଡର ଭଡ଼ା ଦେୟ 200 ଘନ ମିଟର ମାଟି ବିଛାଇବା ପାଇଁ ପ୍ରିଜିଏସ୍‌ଟି/ ପୋଷ୍ଟ ଜିଏସ୍‌ଟି	ବିଇଡବ୍ଲୁ ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା 11 ଟି କାର୍ଯ୍ୟର ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍ ନିର୍ମାଣରେ

କ୍ର.ସଂ.	ଅବମାନନାର ପ୍ରକାର	ଅବମାନନାର ପ୍ରଭାବ
	ଅବଧି ପାଇଁ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି ଯଥାକ୍ରମେ 1,545/ 1,343.48 ଟଙ୍କା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛି ।	15.18 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ମାଟି ବିଛାଇବା ପାଇଁ ମୋଟର ଗ୍ରେଡର ବ୍ୟବହାର କରି 200 ଘନ ମିଟର ବଦଳରେ 100 ଘନ ମିଟର ମାଟି ବିଛାଇବା ଭଡ଼ା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିବାରୁ ବିଭାଗକୁ 1.07 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ବହନ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା । ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ଉତ୍ତର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।
3	ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଲିଡ୍ ଦୂରତା ସର୍ବନିମ୍ନ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଇଇ ମଧ୍ୟ ଏହା ଅଧିପ୍ରମାଣ କରିଛନ୍ତି ଯେ ସର୍ବୋତ୍ତମ ମିତବ୍ୟୟିତାରେ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ସେ ସନ୍ତୁଷ୍ଟ ଅଛନ୍ତି ।	ଜିଏସ୍‌ବି, ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, ବିଏମ୍ ଏବଂ ଏସ୍‌ଡିବିସିର କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 9.51 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ପଥର ଉତ୍ପାଦ ପାଇଁ 10 ରୁ 60 କିଲୋମିଟର ଦୂରରେ ପଥର ଉତ୍ପାଦର ଉପଲବ୍ଧତା ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ 32 ରୁ 80 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଲିଡ୍ ଦୂରତା ସହିତ ଆଠଟି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ 7 ରୁ 48 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅତିରିକ୍ତ ଦୂରତା ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଦ୍ୱାରା 11.86 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ଉତ୍ତର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇନଥିଲା ।
4	ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣରେ ଆଡ଼ି ବନ୍ଧ, ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍, ଜିଏସ୍‌ବି, ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, ବିଏମ୍ ଏବଂ ଏସ୍‌ଡିବିସି ନିର୍ମାଣ ଜଡ଼ିତ ଥିଲା । ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ସାମଗ୍ରୀର ପରିମାଣର ଗଣନା, ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ହେବାକୁ ଥିବା ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟର କ୍ରସ୍ ବିଭାଗକୁ ନେଇ କରାଯାଇଥିଲା । ଜିଏସ୍‌ବି, ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, ବିଏମ୍ ଓ ଏସ୍‌ଡିବିସି ପାଇଁ ମାଟିର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ହ୍ରାସ କରି ଆଡ଼ିବନ୍ଧ ଓ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ମାଟିର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ହିସାବ କରାଯିବାର ଥିଲା ।	ଛଅଟି ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣରେ 27.33 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ 3.87 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଜିଏସ୍‌ବି, ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, ବିଏମ୍ ଓ ଏସ୍‌ଡିବିସି ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ, ଆବଶ୍ୟକ ପରିମାଣର ମାଟି ହିସାବ କରିବା ପାଇଁ ସମୁଦାୟ ପରିମାଣରୁ 3.87 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ହ୍ରାସ କରାଯିବାର ଥିଲା । ମାତ୍ର 3.87 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ମାଟି ହ୍ରାସ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 3.01 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ହେଲା । ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ଏସ୍‌ଇ ଦର୍ଶାଇଲେ ଯେ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ବିଲ୍ ସମୟରେ ସଡ଼କ କ୍ରଷ୍ଟକୁ କଟାଯିବ । ତଥାପି ଅସୁଲି ନିଶ୍ଚିତ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍: ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍, **ଜିଏସ୍‌ବି:** ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍-ବେସ୍, **ବିଏମ୍:** ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ୍, **ଏସ୍‌ଡିବିସି:** ସେମି ଡେନ୍ସ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍

5.3.2. ଅଣ ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅଧୀନରେ ହୋଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟ

5.3.2.1 ମେଡିଆନର ଅବାଞ୍ଛିତ ଚଉଡ଼ା ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ

ଆଇଆର୍‌ସି: ଏସ୍‌ପି: 84-2014 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.5.1, ଚାରି ଲେନ୍ ପାଇଁ ମାନୁଆଲ୍ ଅଫ୍ ସ୍ପେସିଫିକେସନ୍ ଏବଂ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ନିର୍ମିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ମେଡିଆନ୍‌ର ଚଉଡ଼ା 2.5 ମିଟର ହେବ । ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ 117.96 କିଲୋମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଡିସେମ୍ବର 2015 ରୁ ନଭେମ୍ବର 2018 ମଧ୍ୟରେ 14 ଟି ଚୁକ୍ତି କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଡିସେମ୍ବର 2017 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2019 ମଧ୍ୟରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାର ଥିଲା । ସମସ୍ତ ରାସ୍ତା ଚୁକ୍ତିରେ, ଡିପିଆର୍‌ରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ରାସ୍ତାର ମେଡିଆନ୍[149] 0.6 ମିଟରରୁ 2.5 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା । ରାସ୍ତା ଚୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକର ପାଞ୍ଚଟି ପ୍ୟାକେଜରେ, ମୂଳ ଡିଜାଇନ୍ ଅନୁଯାୟୀ ମେଡିଆନ୍ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ନଅଟି ପ୍ୟାକେଜ୍‌ରେ 3.5 ରୁ 6.0 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ମେଡିଆନ୍ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା । ମେଡିଆନ୍‌ର ଚଉଡ଼ା ବୃଦ୍ଧି ହେତୁ, ମାଟିର ପରିମାଣ 9.16 ଲକ୍ଷ ରୁ 20.30 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟରକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇ 15.13 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଅବାଞ୍ଛିତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଜମି ଉପଲବ୍ଧତାକୁ ନିର୍ଭର କରି ବିଭିନ୍ନ ଅବଧିରେ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା । ଜମି ଉପଲବ୍ଧତା ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ୟାକେଜରେ ମେଡିଆନକୁ 0.6 ମିଟରରୁ 1.5 ମିଟର ମଧ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ କୁହାଯାଇଥିଲା ଯେ ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇଥିବା ବେସରକାରୀ ଜମିର ଅନଧିକାର ଦଖଲକୁ ରୋକିବା ପାଇଁ ଅଧିକ ଚଉଡ଼ା ସହିତ ମେଡିଆନ୍ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ଅଧିକ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଏବଂ ଅନଧିକାର ଦଖଲକୁ ରୋକିବା ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଚଉଡ଼ା ସହ ମେଡିଆନ୍ ନିର୍ମାଣର କୌଣସି ଯଥାର୍ଥତା ନଥିଲା ।

5.3.2.2 ରାସ୍ତାର ଉଚ୍ଚତାରେ ଅବାଞ୍ଛିତ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ

ଘାଟିପଡ଼ା ଠାରୁ ଆମପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 33.77 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ମାଟିର ବ୍ୟବହାର ସହିତ 518 ଟି କ୍ରସ୍ ଡ୍ରେନେଜ୍ (ସିଡି) କାମ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି 11 ଟି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ ବ୍ୟବହୃତ ମାଟିର ପରିମାଣ 53.62 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟରକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା । ପୂର୍ଣ୍ଣ ଜଳଭଣ୍ଡାର ସ୍ତର (ଏଫ୍‌ଆର୍‌ଏଲ୍), କ୍ରସ୍ ଡ୍ରେନେଜ୍ (ସିଡି) କାର୍ଯ୍ୟର ଉଚ୍ଚତା ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ଏହି ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିବା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା । ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ, ପରାମର୍ଶଦାତା ସର୍ଭେ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ହାଇଡ୍ରୋଲୋଜି କାର୍ଯ୍ୟ କରି ଏହି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ । ତେଣୁ ଏଫ୍‌ଆର୍‌ଏଲ୍ ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ରାସ୍ତାର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେବାର କୌଣସି ଯଥାର୍ଥତା ନାହିଁ । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ଆବଶ୍ୟକତା ନ ଥାଇ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକର ସିଡି କାର୍ଯ୍ୟର ଉଚ୍ଚତା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ କୌଣସି ଯଥାର୍ଥତା ନାହିଁ । ତେଣୁ, ଡିପିଆର୍ ପରିମାଣକୁ ଅଣ ଦେଖାକରି 19.85 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ମାଟିର ଯୋଗାଣ ଅଯୌକ୍ତିକ ଥିଲା ଏବଂ ଏହା ଯୋଗୁଁ 25.99 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଉତ୍ତର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

5.4 ରାସ୍ତା ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ

- **ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅଧିନରେ ନିର୍ମିତ ରାସ୍ତା ପ୍ରକଳ୍ପ:** ବିଦ୍ୟମାନ 163 କିମି ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାଉରକେଲାରୁ ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାକୁ ପିପିପି ଅଧିନରେ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ଉନ୍ନତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଜୁଲାଇ 2014 ରେ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା । ତିନି ବର୍ଷର ନିର୍ମାଣ ସମୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି 22 ବର୍ଷର ରିହାତି ଅବଧି ଜୁଲାଇ 2017 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହେବାର ଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ଜମି

149 ମେଡିଆନର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଏକ ବୃହତ ରାସ୍ତାର ଦୁଇ ପାର୍ଶ୍ୱ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ସଂକୀର୍ଣ୍ଣ ଭୂମି କିମ୍ବା କଂକ୍ରିଟ୍, ଯାହା ବିପରୀତ ଦିଗରୁ ଚଳାଚଳ କରୁଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ ପୃଥକ କରେ

ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ନଅ ମାସ ବିଳମ୍ବ ହୋଇ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରେ ସମାପ୍ତ ହେଲା ଯାହାଫଳରେ ଉତ୍ତର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର-ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ୱେ ନିର୍ମାଣର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମୟରେ ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

- **ଅଣ-ପିପିପି ମୋଡ ଅଧିନରେ ନିର୍ମିତ ରାସ୍ତା ପ୍ରକଳ୍ପ:** 292.46 କିମି ବିଶିଷ୍ଟ ସୋହେଲାରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ୱେ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ 2020 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦିଓ ସମଗ୍ର ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ଭାବରେ ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା, ବିଭାଗ, ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ଏବଂ ଘାଟିପଡ଼ାରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତାକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ଭାବରେ ଅଗଷ୍ଟ 2014 ଏବଂ ଅଗଷ୍ଟ 2018 ମଧ୍ୟରେ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇ ଜୁଲାଇ 2015 ଏବଂ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019 ମଧ୍ୟରେ ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଖଇର ଗ୍ରାମ ନିକଟରେ ଦୁଇ କିମିର ରାସ୍ତା ଏବଂ ଇନ୍ଦ୍ର ନଦୀ ଉପରେ ଥିବା ବ୍ରିଜ୍‌କୁ ଆପ୍ରୋଚ୍ ରାସ୍ତା ବ୍ୟତୀତ ଡିସେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଘାଟିପଡ଼ାରୁ ଆମପାଣି ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ମୋଟାମୋଟି ଭାବେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଯାଇଥିଲା ।

ଘାଟିପଡ଼ାରୁ ଆମପାଣି ରାସ୍ତାର 174.50 କିମି ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ବିଭାଗ, ଜୁଲାଇ 2021 ଏଵଁ ଅକ୍ଟୋବର 2021 ମଧ୍ୟରେ, ଜାନୁଆରୀ ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2023 ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରି ଉକ୍ତ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ କରିବା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଉକ୍ତ ରାସ୍ତାଟି ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତିକରଣ କରିବା ପାଇଁ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ବିଭାଗ, ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଖଣ୍ଡ ଖଣ୍ଡ କରି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ । ରାସ୍ତାର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା, ବ୍ରିଜ୍ କାର୍ଯ୍ୟର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ, କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ବ୍ରିଜ୍ ନକ୍ସା ଚୂଡ଼ାନ୍ତିକରଣରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପଟି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

5.5 ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟା

5.5.1 ନକଲି ସିକ୍ୟୁରିଟି ଗ୍ରହଣ କରିବା ଯୋଗୁଁ ସରକାରୀ ଦେୟ ଆଦାୟ ନହେବା

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.5.20 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ କରିବା ସମୟରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଠିକାଦାର ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟର ଏକ ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଜିତ ଟଙ୍କା ଭାବରେ ଜମା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ସମୟରେ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସିକ୍ୟୁରିଟି ଭାବରେ ଏକ ପ୍ରତିଶତ ଜମା କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ବିସ୍ତୃତ ଟେଣ୍ଡର କଲ୍ ନୋଟିସ୍ (ଡିଟିସିଏନ୍) ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 12 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ଟେଣ୍ଡର ଦିଆଯାଇଥିବା ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ କମ୍ ବିଡ୍ ମୂଲ୍ୟ ଦର୍ଶାଇଥିବା ସଫଳ ବିଡରଙ୍କୁ ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସିକ୍ୟୁରିଟି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଏହା ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟ ଅର୍ଥାତ୍ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନର ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ ବିଯୁକ୍ତ କୋଟ୍ କରାଯାଇଥିବା ମୂଲ୍ୟର ସଠିକ୍ ପରିମାଣ ହେବ । ଏହି ସିକ୍ୟୁରିଟି ଡିପୋଜିଟ୍ ଡିମାଣ୍ଡ ଡ୍ରାଫ୍ଟ/ ଅବଧି ଜମା ରସିଦ ଆକାରରେ ସଂପୃକ୍ତ ବିଭାଗର ଇଇ ନାମରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଉଚିତ୍ । ଚୁକ୍ତିନାମାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2(b)(i) ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ କାର୍ଯ୍ୟ ନିଷ୍ପାଦନରେ ବିଫଳ ହେଲେ ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟର 20 ପ୍ରତିଶତ ଜୋରିମାନା ଆକାରରେ ଠିକାଦାରଙ୍କଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯିବ ।

ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ବିଇଡବ୍ଲୁ ଅଧିନରେ ଥିବା ତିନିଟି କାର୍ଯ୍ୟ[150] 2018-19 ବର୍ଷ ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହେବା ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 118.24 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ 2016-17 ଅବଧିରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ସୁଦ୍ଧା ଠିକାଦାର 37.88 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରିଥିଲେ । କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ସମୟରେ ସିଇ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା) ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜମା ହୋଇଥିବା ସିକ୍ୟୁରିଟିର ସତ୍ୟତା ଯାଞ୍ଚ

---

[150] (i) ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି. 80/00 ରୁ 101/125 କିମି, (ii) ଆର୍‌ଡି. 101/125 ରୁ 117/955 କିମି ଏବଂ (iii) ସିନାପାଲି ଘାଟିପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 69.950 ରୁ 92.674 କିମି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ

କରିବାକୁ ଇଇକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ । ଯାଞ୍ଚରେ, ଏହା ଜଣାଗଲା ଯେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ସିକ୍ୟୁରିଟି ନକଲି ଥିଲା ଯାହା ଉପରେ ଭିଜିଲାନ୍ସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଚାଲିଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଅନିୟମିତତାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ସରକାର ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 2 (b)(i) ଅନୁଯାୟୀ ନଭେମ୍ବର 2017 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ମଧ୍ୟରେ ହୋଇଥିବା ଚୁକ୍ତିନାମାକୁ ବାତିଲ କରିବାକୁ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଯଦିଓ ଚୁକ୍ତିନାମା ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା, ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 2 (b) (i) ଅନୁଯାୟୀ ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ ମୂଲ୍ୟର 20 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 16.07 କୋଟି ଟଙ୍କା ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ଜଣାଗଲା ଯେ 80.36 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ମଇ ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2019 ମଧ୍ୟରେ ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଅପ୍ରେଲ ରୁ ମଇ 2018 ମଧ୍ୟରେ 94.64 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି, କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ ପୂର୍ବରୁ ବିଡରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ସିକ୍ୟୁରିଟିର ସତ୍ୟତା ଯାଞ୍ଚ କରିବାରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ,ବରଗଡ଼ ଏବଂ ଖରିଆର (ରାସ୍ତା ଏବଂ କୋଠାବାଡ଼ି)ଙ୍କ ବିଫଳତା ହେତୁ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମାର ରଦ୍ଦ ହେତୁ 14.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଦର୍ଶାଇଲେ ଯେ ରଦ୍ଦ ହୋଇଥିବା ଚୁକ୍ତିନାମାର ଅସୁଲି ପ୍ରସ୍ତାବ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଉଚ୍ଚ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ସୁପାରିଶ କରାଯାଇଛି । ଅନୁମୋଦନ ପରେ ଏହି ରାଶି ଆଦାୟ ହୋଇ ସରକାରୀ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଜମା ହେବ । ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ବିଷୟରେ ଉତ୍ତର ନୀରବ ରହିଲା ।

5.5.2 ପିଚୁର ବିଭିନ୍ନ ଦର ଗ୍ରହଣ ହେତୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10(i) ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଛି ଯେ, ଆକଳନଗୁଡ଼ିକ ସର୍ବୋତ୍ତମ ମିତବ୍ୟୟୀ ପଦ୍ଧତିରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ତେଣୁ ବର୍ତ୍ତମାନର ଏସ୍ଓଆର୍ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀର ମୂଲ୍ୟ, ବର୍ତ୍ତମାନର ବଜାର ଦର ଅନୁଯାୟୀ ନିଆଯିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଡିସେମ୍ବର 2014 ରେ ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର[151] ଦୁଇଟି ପ୍ୟାକେଜ୍ର ଆକଳନ କରି ସିଇ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଫେବୃଆରୀ 2015 ରେ ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି ପ୍ୟାକେଜ୍[152]କୁ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015 ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିବା ଏକକ ଟେଣ୍ଡର କମିଟି ବୈଠକରେ ସମସ୍ତ ଚାରୋଟି ପ୍ୟାକେଜ୍ର ଟେଣ୍ଡର ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ତିନି ଜଣ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଡିସେମ୍ବର 2015 ରୁ ଜାନୁଆରୀ 2016 ମଧ୍ୟରେ ଚୁକ୍ତିନାମା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ।

କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ଆକଳନ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଡିସେମ୍ବର 2014 ରେ ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦିତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପିଚୁର ମୂଲ୍ୟ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି 45,168.32 ଟଙ୍କା ଏବଂ ଫେବୃଆରୀ 2015 ରେ ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦିତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି 36,394.88 ଟଙ୍କା[153] ନିଆଯାଇଥିଲା । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015 ରେ ହୋଇଥିବା ଟେଣ୍ଡର କମିଟି ବୈଠକରେ କାର୍ଯ୍ୟର ଟେଣ୍ଡର ପାଇଁ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ହାରରେ ପ୍ରତି ଏମ୍ଟି ପିଛା 8,773.44 ଟଙ୍କା ପୃଥକ ଥିଲା । ଦରର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେବାର କାରଣ କୌଣସି ରେକର୍ଡରେ ନଥିଲା । ଡିସେମ୍ବର 2014 ରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକରେ 18,477 ଘନ ମିଟର ଡିବିଏମ୍ ଏବଂ 9,895 ଘନ ମିଟର ବିସି ବାବଦରେ 2,978 ଏମ୍ଟି ପିଚୁର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା । ପିଚୁର ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ଦର ଗ୍ରହଣ ହେତୁ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 2.61 କୋଟି ଟଙ୍କା (8,773.44 ଟଙ୍କା x 2,978 ଏମ୍ଟି)ର ଅଯଥା ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

---

151 ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ ରାସ୍ତାର 0 ରୁ 16.65 କି.ମି ରାସ୍ତାର ଏବଂ ଆର୍‌ଡି 18 ରୁ 30 କିମି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ

152 ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 30 ରୁ 47 କି.ମି ଏବଂ ଆର୍‌ଡି. 49 ରୁ 60 କିମି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ

153 ସୋହେଲା ରୁ ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 30 ରୁ 47.70 କି.ମି ଏବଂ ଆର୍‌ଡି 49 ରୁ 60 କିମି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ଦୃଢ଼ୀକରଣ

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଟେଣ୍ଡରରେ ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଥିବା ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟକୁ ଆଧାର କରି ଟେଣ୍ଡରଗୁଡ଼ିକ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଯେହେତୁ ଏହା ପ୍ରତିଯୋଗିତାମୂଳକ ଶତକଡ଼ା ଟେଣ୍ଡର, ତେଣୁ ପିଚୁର ମୂଲ୍ୟ, ଖର୍ଚ୍ଚର ଚୂଡ଼ାନ୍ତକରଣ ଉପରେ କମ୍ ପ୍ରଭାବ ପକାଇ ଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଯେହେତୁ ଏହା ଶତକଡ଼ା ଟେଣ୍ଡର, ମୂଲ୍ୟର କୌଣସି ବୃଦ୍ଧି ହେଲେ ଏହା ସିଧାସଳଖ ଠିକାଦାରକୁ ଲାଭ ଦେଇଥାଏ । ଏହିପରି, ପିଚୁର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରମାନେ ଅଯଥା ଲାଭ ପାଇଥିଲେ ।.

5.6 ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ତ୍ରୁଟି

5.6.1 ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ

ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ (ଏଲ୍ଏ) ଅଧିନିୟମ, 1894 ର ଧାରା 23(1) 1-A ଏବଂ 23(2) ଅନୁଯାୟୀ, ଜମିର ବଜାର ମୂଲ୍ୟ ସହିତ ବାର୍ଷିକ 12 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ସେହି ଜମିର ବଜାର ମୂଲ୍ୟର 30 ପ୍ରତିଶତ କ୍ଷତିପୂରଣ ଏବଂ 20 ପ୍ରତିଶତ ସ୍ଥାପନା ଖର୍ଚ୍ଚ ଜିଲ୍ଲାପାଳଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ଚାର୍ଜ କରାଯିବ ।

- ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାର ପଞ୍ଝୁପଡ଼ା ଗ୍ରାମରେ 42.41 ଏକର ଜମିର ଅଧିଗ୍ରହଣ ବାବଦରେ 3.29 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀ[154], ଝାରସୁଗୁଡ଼ାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2011) ଏବଂ ସୋଲାଟିୟମ୍, ସୁଧ ଏବଂ ସ୍ଥାପନା ମୂଲ୍ୟ ଯୋଗ କରିବା ପରେ ସମୁଦାୟ ଜମିର ମୂଲ୍ୟ 5.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ହୋଇଥାନ୍ତା । ଯଦିଓ ବିଭାଗ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ପରିମାଣକୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ପାଖରେ ଜମା କରିଥିଲା, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟା ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ (ଜାନୁଆରୀ 2014) । ଯାହାଫଳରେ, ସଂଶୋଧିତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ, 2013 ଅନୁଯାୟୀ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀ ଜମିର ପୁନଃ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଜମିର ମୂଲ୍ୟ 35.89 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2014) । ଫଳସ୍ୱରୁପ, 30.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଅକ୍ଟୋବର 2021 ସୁଦ୍ଧା 27.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ 41.167 ଏକର ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ବିଭାଗର, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ତଦାରଖର ବିଫଳତା ହେତୁ କେବଳ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ଓ 30.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇ ନଥିଲା ବରଂ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତିରେ ମଧ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍ ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ନୋଟ୍ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

- ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ନଅଟି ଗ୍ରାମ[155]ରେ 81.43 ଏକର ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଇଇ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2011) । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ, 2007 ଅନୁଯାୟୀ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ 2013 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ, ଇଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏହା ଦେଖାଗଲା (ଅପ୍ରେଲ 2015) ଯେ ମୋଟ 2.85 ଏକରର 43 ଟି ପ୍ଲଟ୍ ଏବଂ 19 ଟି ସଂରଚନା ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ସମୟରେ ଭୁଲ୍ ବଶତଃ ଛାଡ଼ି ଦିଆଯାଇଥିଲା । ତଥାପି ବିଭାଗ, ଜାନୁଆରୀ 2015 ରୁ ଫେବୃଆରୀ 2016 ମଧ୍ୟରେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ

---

154 ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଏବଂ ପୁନଃସ୍ଥାପନର ନ୍ୟାୟଯୁକ୍ତ କ୍ଷତିପୂରଣ ଏବଂ ସ୍ୱଚ୍ଛତା ଅଧିକାର ଅଧିନିୟମ,2013 ପ୍ରଣୟନ ପୂର୍ବରୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଆଇନ୍, 1894 (1894 ର ଅଧିନିୟମ-1), ର ଧାରା 'c' ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରତ୍ୟେକ ଜିଲ୍ଲା ପାଇଁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀ ନିଯୁକ୍ତ ହେବେ ।

155 1. ଉମେକେଲା, 2. ଖେରୱାଲା, 3. ବୃନ୍ଦାମାଳ, 4. ଗଡ଼ମାଳ, 5. ବେହେରାପାଟ, 6. ପାଞ୍ଝପଡ଼ା, 7. ସାଲେଟେକରା, 8. ଦୁର୍ଲଗା ଏବଂ 9. ଟାଙ୍ଗରପାଲି

ଅଧିନିୟମ, 2007 ଅନୁଯାୟୀ 30 ପ୍ରତିଶତ ସୋଲାଟିୟମ୍ ପରିବର୍ତ୍ତେ ସଂଶୋଧିତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ, 2013 ଅନୁଯାୟୀ ଶତ ପ୍ରତିଶତ ସୋଲାଟିୟମ୍ ସହିତ 11.64 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସିଧାସଳଖ ଜମି ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ ଜମି ଓ ସଂରଚନା କ୍ରୟ କରିଥିଲେ । ଫଳରେ 3.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ଯାହା ସଠିକ୍ ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ ହୋଇଥିଲେ ଏଡ଼ାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ସଂଶୋଧିତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ଯେହେତୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟା ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିବାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ ଦିଆଯାଇଥିଲା ।

5.6.2 ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ ଦେୟ

ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ, 2007 ଏବଂ ଜାରି ହୋଇଥିବା ସ୍ପଷ୍ଟୀକରଣ (ଜାନୁଆରୀ 2009) ଅନୁଯାୟୀ, ହିତାଧିକାରୀ ଏକ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଜମି ମୂଲ୍ୟ ସହିତ 30 ପ୍ରତିଶତ ସୋଲାଟିୟମ୍ ଏବଂ 12 ପ୍ରତିଶତ ଅତିରିକ୍ତ କ୍ଷତିପୂରଣ ପାଇବାକୁ ହକ୍‌ଦାର ହେବେ । ଅତିରିକ୍ତ କ୍ଷତିପୂରଣର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ସମୟରେ, ଅତିରିକ୍ତ ବଜାର ମୂଲ୍ୟର ଦିନକୁ ଦିନ ହିସାବ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ।

ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏକ ବର୍ଷରୁ 547 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦେୟ ଦେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ବିଭାଜନ, ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାର 13 ଟି ଗାଁ ସହ ଜଡ଼ିତ 53 ଟି ସଂରଚନା ପାଇଁ 15.18 ରୁ 18 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ସମୁଦାୟ ପରିମାଣ 2.21 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ କ୍ଷତିପୂରଣ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଆଲାଇନମେଣ୍ଟ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଅତିରିକ୍ତ କ୍ଷତିପୂରଣ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ପ୍ରକୃତରେ କ୍ଷତିପୂରଣର ଶୀଘ୍ର ସମାଧାନ ପାଇଁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଉପରେ ନିରୀକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସରଣ କରିବାରେ ବିଭାଗ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ।

5.7 ପ୍ରକଳ୍ପର ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା

ବିଭାଗ, ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପରେ 955.77 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ କରିଥିଲା (ଜୁନ୍ 2021) ଏବଂ ଆଇଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସୁପାରିଶ ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ଦାବି ଦେୟ ପାଇଁ 41.50 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆର୍ଥିକ ଭାର ହୋଇଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ଆର୍ଥିକ ଅନିୟମିତତା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି:

5.7.1 ଅଗ୍ରୀମ ଅସୁଲି ନହେବା

ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର କନ୍‌ସେସନେୟାର ରାଜିନାମା (ସିଏ)ର ଧାରା 16.3.1 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ସିଓଏସ୍ ମୂଲ୍ୟର 20 ପ୍ରତିଶତ ଅଗ୍ରୀମ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ, ଡିସେମ୍ବର 2016 ରେ ବିଭାଗ 27.51 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଗ୍ରୀମ, କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା 13.27 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅସୁଲି ହୋଇ ନଥିଲା । ଏଥିସହ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 71.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କୁ 82.98 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା 11.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଅଟେ ।

ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ଯେହେତୁ ଜିଏସ୍‌ଟି ଲାଗୁ ହେବା ପୂର୍ବରୁ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ତେଣୁ, ଜିଏସ୍‌ଟି ବିନା ଆର୍‌ଏ ବିଲ୍ ଦେବା ଲାଗି ଆଇଇ ସୁପାରିଶ କରିଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ବିଭାଗ ଜିଏସ୍‌ଟି ବାବଦରେ 1.65 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା ଯାହା ଅଗ୍ରାହ୍ୟ ଜିଏସ୍‌ଟି ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନକୁ ସୂଚାଇଲା ।

ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଅନୁରୋଧକୁ ଆଧାର କରି ସିଏ ର ନିୟମାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ 27.51 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଗ୍ରୀମ ପ୍ରଦାନ

କରାଯାଇଥିଲା, ସେଥିମଧ୍ୟରୁ 14.82 କୋଟି ଟଙ୍କା ସମାୟୋଜନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ ରାଶି 12.69 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅସୁଲ ହେବାର ଥିଲା । 11.61 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ଏବଂ 1.65 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜିଏସ୍‌ଟି ଦେୟ ଉପରେ ଉତ୍ତର ନୀରବ ରହିଲା ।

5.7.2 ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନରେ ହ୍ରାସ ପାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ ଅନାଦାୟ ରହିବା

ସିଏ ର ଧାରା 16.6.1 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଯଦି ସିଓଏସ୍ ରେ ନକରାତ୍ମକ ହେତୁ କୌଣସି ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରନ୍ତି ନାହିଁ ତେବେ ସିଓଏସ୍ ରେ ହ୍ରାସ ହେଉଥିବା ରାଶିର 80 ପ୍ରତିଶତ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଜମା କରିବେ ।

ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ସମୁଦାୟ ମୂଲ୍ୟ ହେଉଛି 1,292.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ କନ୍‌ସେସନେୟାର 1,274.36 କୋଟି ଟଙ୍କାର କାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଆଇଇ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ତେଣୁ, ସିଓଏସ୍‌ରେ 18.20 କୋଟି ଟଙ୍କା ହ୍ରାସ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହାର 80 ପ୍ରତିଶତ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଜମା କରିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା । ତେବେ ଏହି ରାଶି ଆଦାୟ ପାଇଁ ବିଭାଗ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇନଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ।

ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । କିନ୍ତୁ, ପ୍ରକୃତରେ ଚାରି ବର୍ଷର ଅବଧି ପରେ ମଧ୍ୟ ଏହି ରାଶି ଆଦାୟ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ।

5.7.3 ଅଗ୍ରାହ୍ୟ ଜିଏସ୍‌ଟି ଦେୟ

ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ ଅପ୍ରେଲ 2017ରେ ଆମପାଣି-ଧରମଗଡ଼ ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 11.81 ରୁ ଆର୍‌ଡି 28.87 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 49.50 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଥିଲା । ଡିସେମ୍ବର 2017 ରେ ଜିଏସ୍‌ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥାଇ 41.05 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଧାର୍ଯ୍ୟ ସର୍ତ୍ତକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି, ଏସ୍‌ଇ, 61 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଭେଦାତ୍ମକ ଜିଏସ୍‌ଟି ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ଯାହା ଅଗ୍ରାହ୍ୟ ଥିଲା । ସେହିଭଳି, ସାଧାରଣ ରାଜିନାମା ହାର ସହିତ ଡିସେମ୍ବର 2016 ରେ ଆମପାଣି-ଧରମଗଡ଼ ରାସ୍ତାର ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଏସ୍‌ଇ, 71 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଭେଦାତ୍ମକ ଟିକସ ଦେଇଥିଲେ ।

ଏହିପରି, ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ଆଦେଶକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରିବା ସହିତ ସାମଗ୍ରୀର ହ୍ରାସ ହାରକୁ ପୁନଃ ନିର୍ଣ୍ଣୟ ନକରି ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 1.32 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଗ୍ରାହ୍ୟ ଜିଏସ୍‌ଟି ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଏହି ଆକଳନର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜିଏସ୍‌ଟି ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ପୂର୍ବରୁ ହୋଇଥିଲା କିନ୍ତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରାୟତଃ ଜିଏସ୍‌ଟି ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ପରେ ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ, ଜିଏସ୍‌ଟି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ଭେଦାତ୍ମକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କିମ୍ବା ଦେୟ ଅସୁଲି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ଅନ୍ତିମ ଦେୟ ସମୟରେ ଅନ୍ତିମ ହିସାବ ଦିଆଯିବ ଏବଂ ଭେଦାତ୍ମକ ମୂଲ୍ୟର ସମାଯୋଜନା କିମ୍ବା ଅସୁଲି ହେବ । ତେବେ ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, କାରଣ 22 ନଭେମ୍ବର 2017 ରେ (ଜିଏସ୍‌ଟି ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ପରେ) ଜାରି ହୋଇଥିବା ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ପତ୍ରରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ଜିଏସ୍‌ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ବିଡ୍ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା ।

5.7.4 ରେଳ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ ପାଇଁ ହୋଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ ଅସୁଲ ନହେବା

ରେଳ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ଜାନୁଆରୀ 2008) ଅନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଏବଂ ରେଳ ବିଭାଗର ପାରସ୍ପରିକ ବୁଝାମଣା ସହିତ ରେଲୱେ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ (ଆରଓବି) ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯିବ । ଜାଗାର ମୂଲ୍ୟ ବ୍ୟତୀତ କାର୍ଯ୍ୟ ନିଷ୍ପାଦନ ମୂଲ୍ୟ ଉଭୟ ପକ୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ବାଣ୍ଟିବାର ଥିଲା ।

ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅନ୍ତର୍ଗତ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ 17.20 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଚୁକ୍ତିନାମା ଅଧିନରେ ତିନୋଟି ଆର୍‌ଓବି ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ସିଓଏସ୍ ହେବାରୁ ଆର୍‌ଓବି ଗୁଡ଼ିକର ଲମ୍ବ ବୃଦ୍ଧି ହେତୁ 22.31 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଜାନୁଆରୀ 2008 ର ବିଜ୍ଞପ୍ତିକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ରେଳ ବିଭାଗ ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର ମଧ୍ୟରେ ପାରସ୍ପରିକ ବୁଝାମଣା ବିନା କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲା । ନିର୍ମାଣ ମୂଲ୍ୟର 50 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 19.76 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଭାଗ ପାଇଁ ବିଭାଗ, କୌଣସି ପତ୍ର ବିନିମୟ କରିନଥିଲା ଫଳରେ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର ଉପରେ ଅଯଥା ଭାର ପଡ଼ିଥିଲା ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

5.7.5 ରାସ୍ତା କଡ଼ରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରା ନଯିବା

ଅଡିଟରେ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ବିଭାଗ, ଜାନୁଆରୀ 2016 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ମଧ୍ୟରେ ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗକୁ, ତିନୋଟି ବିଭାଜନ[156]ର ରାସ୍ତା କଡ଼ରେ ବୃକ୍ଷ ରୋପଣ ବାବଦରେ 20.42 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜମା କରିଥିଲେ । ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରାଯାଇ ନଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଜମା ହୋଇଥିବା ଅର୍ଥର ଅସୁଲି ପାଇଁ ବିଭାଗ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ନଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2021) ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗରୁ ଉପଯୋଗ ପ୍ରମାଣ ପତ୍ର ପାଇବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିଲା । ତେବେ ରାସ୍ତା କଡ଼ରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କିମ୍ବା ଜମା ହୋଇଥିବା ରାଶିର ଅସୁଲ ପାଇଁ ବିଭାଗ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ନ ଥିବାରୁ ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ । .

5.8 ବିଇଡବ୍ଲୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଗୁଣବତ୍ତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସଂକ୍ରିୟା ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା

5.8.1 ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ଗୁଣାତ୍ମକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଅଭାବ

ମିତବ୍ୟୟିତା, ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ପ୍ରଭାବକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଓ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ଏକ ପ୍ରାକ୍-ଆବଶ୍ୟକତା ଅଟେ । ଏହା ବ୍ୟତୀତ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀମାନଙ୍କୁ ପ୍ରବଞ୍ଚନାତ୍ମକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପରେ ଲିପ୍ତ ରହିବାରୁ ବାରଣ କରିଥାଏ । ପିପିପି ମୋଡ୍ ଅଧୀନରେ ଚୁକ୍ତିନାମାଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ରେ ବିଡ଼ମ୍ବନା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି:

5.8.1.2 ଗୁଣାତ୍ମକ ସୁନିଶ୍ଚିତତାର ଅଭାବ

କନ୍‌ସେସନେୟାର ରାଜିନାମାର ଧାରା 23.1 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଛି ଯେ ସିଏ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାର 90 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ସରକାର ଏକ ପରାମର୍ଶଦାତା ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଫାର୍ମକୁ ଆଇଇ ଭାବରେ ନିଯୁକ୍ତ କରିବେ ଏବଂ ଏହା ତିନିବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ଜାରି ରଖିବ । ସିଏର ଧାରା 13.2 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଛି ଯେ ଆଇଇ ଗୋଟିଏ ମାସରେ ଅତି କମରେ ଥରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ରାଜପଥ ଯାଞ୍ଚ କରିବ ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିସରର ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ଥିବା ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଅଭାବର ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିବ । ସିଏ ର ଧାରା 13.3.1 ଅନୁଯାୟୀ, କନସେସନେୟାର, ଆଇଇ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହୋଇଥିବା ନମୁନା ସହ ଆଇଆର୍‌ସି ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ହୋଇଥିବା ମାନ ଅନୁଯାୟୀ ପରୀକ୍ଷଣ କରିବ ଯାହାର ମାତ୍ର 10 ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ହେବ ନାହିଁ । ଏହି ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ କରାଯାଇଥିବା

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 12-ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 38.240 କିମି ଠାରେ ଥିବା ଖାଲ

[156] ଆର୍‌ଆଣ୍ଡ ବି ବିଭାଜନ, ବରଗଡ଼, ଖରିଆର ଏବଂ କଳାହାଣ୍ଡି

କୌଣସି ପରୀକ୍ଷଣର ଫଳାଫଳ ଯଦି ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ତ୍ରୁଟି କିମ୍ବା ଅଭାବ ଥିବା ଦର୍ଶାଏ, ତେବେ କନସେସ୍‌ନେୟାର ପ୍ରତିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ବାହାର କରିବେ ଏବଂ ଆଇଇଙ୍କୁ ଏହି ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏକ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରଦାନ କରିବେ ।

ଅଡିଟ୍‌ରେ ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଯଦିଓ କନସେସ ନେୟାର ନଭେମ୍ବର 2013 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ, ତେବେ ଆଇଇ ଏକ ବର୍ଷ ତିନି ମାସ ପରେ ଫେବୃଆରୀ 2015 ରେ ନିଯୁକ୍ତ ହୋଇଥିଲେ । ଏହି ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଆଇଇଙ୍କ ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ କୌଣସି ବିଭାଗୀୟ ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସେପରି କୌଣସି ପରୀକ୍ଷଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ରାସ୍ତାର ଜେପିଆଇରେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ଦେଖାଗଲା ଯେ, ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାର କରମଡିହି ସରକାରୀ ଉଚ୍ଚ ବିଦ୍ୟାଳୟ ନିକଟରେ ଫ୍ଲାଇଓଭର ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଅନେକ ଗୁଡ଼ିଏ ଖାଲ ଓ ପାଣି ଜମା ହୋଇରହିଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଡିପିଆର ଅନୁଯାୟୀ ମାଟି ବନ୍ଧର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ସମସ୍ତ ରାସ୍ତାକଡ଼ ତୃଣ ଦ୍ୱାରା ଆଚ୍ଛାଦିତ ଥିଲା । ସେହିପରି, ଆଇଇ ଦ୍ୱାରା ଫେବୃଆରୀ 2016 ରୁ ଜୁଲାଇ 2016 ତିନି ମାସ ପାଇଁ ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ପରୀକ୍ଷଣ ରିପୋର୍ଟରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ କରାଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର 4,708 ଟି ପରୀକ୍ଷଣ ମଧ୍ୟରୁ 1,261 ପରୀକ୍ଷଣ (27 ପ୍ରତିଶତ)ର ଫଳାଫଳ, କାର୍ଯ୍ୟରେ ତ୍ରୁଟି ଥିବା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, କନ୍‌ସେସନେୟାର ଦ୍ୱାରା ତ୍ରୁଟି ସଂଶୋଧନର କୌଣସି ରିପୋର୍ଟ ବିଭାଗକୁ ଦାଖଲ କରାଯାଇ ନାହିଁ ଯାହା ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ଗୁଣାତ୍ମକ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନାରେ ବିଭାଗର ବିଫଳତାକୁ ଦର୍ଶାଇଲା ।

ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍ ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । କିନ୍ତୁ, ପ୍ରକୃତ କଥା ହେଉଛି ଯେ ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟ କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ପାଇଁ ଅସୁବିଧା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା ।

5.8.1.3 ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରଦାନ କରା ନଯିବା

(i) ମାନକ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟର ନିର୍ମାଣ ନହେବା

ସିଏ ର ଧାରା 20.1 ରୁ 20.4 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଛି ଯେ (i) ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରକଳ୍ପ ରାଜପଥରେ କନ୍‌ସେସନେୟାର ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଲାଗୁ କରିବ ଏବଂ ତାହା ରାଜ୍ୟ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ତତ୍ତ୍ୱାବଧାନ ଏବଂ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ରହିବ. (ii) ପ୍ରତ୍ୟେକ ଟୋଲ ପ୍ଲାଜାରେ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟ ନିର୍ମାଣ ହେବ ଏବଂ ଗୋଟିଏ 25 ବର୍ଗ ମିଟରର କୋଠା ସରକାରଙ୍କୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଅଧିକନ୍ତୁ, (iii) କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାର ନିଜ ଖର୍ଚ୍ଚରେ ଦିବାରାତ୍ର ପେଟ୍ରୋଲିଂ କରିବା ପାଇଁ ଗାଡ଼ି ଚାଳକ ସହ ଗୋଟିଏ ଗାଡ଼ି ପ୍ରଦାନ କରିବେ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟରେ ରାଜପଥ ଟ୍ରାଫିକ୍ ମ୍ୟାନେଜମେଣ୍ଟ୍ ସିଷ୍ଟମ ପାଇଁ 30 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଆର୍‌ଡି 17.025 କି.ମି ଏବଂ 71.853 କି.ମିରେ ଥିବା ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟ କୋଠାଗୁଡ଼ିକ ସିଏ ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା 25 ବର୍ଗ ମିଟର ତୁଳନାରେ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଗ ମିଟରର ଭିତ୍ତିଭୂମି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହାଛଡ଼ା ଦିବାରାତ୍ର ପେଟ୍ରୋଲିଂ ପାଇଁ କୌଣସି ଗାଡ଼ି ନଥିଲା । ଏଥିରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ସିଏ ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ଟ୍ରାଫିକ୍ ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହ ଜଡ଼ିତ ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଏବଂ ସର୍ତ୍ତ ଗୁଡ଼ିକର ଅନୁପାଳନ ଉପରେ ବିଭାଗ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ । ଏହାଦ୍ୱାରା କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ ଲାଭ ହୋଇଥିଲା ।

ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

(ii) ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟର ନିର୍ମାଣ ନହେବା

ସିଏର ଧାରା 21.1 ଏବଂ 21.2 ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ସମୟରେ ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତା ପାଇଁ ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ କନ୍‌ସେସନେୟାର ଗୋଟିଏ ମେଡିକାଲ୍ ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟ ନିର୍ମାଣ କରିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ଗୋଟିଏ ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସ ଯୋଗାଇ ଦେବେ । ରାଜ୍ୟ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ବିଭାଗର ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ କନ୍‌ସସନେୟାର ଉକ୍ତ କୋଠା ନିର୍ମାଣ କରିବେ ଏବଂ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଟୋଲ ପ୍ଲାଜାରେ ଦୁଇଟି ଆବାସିକ କୋଠା ନିର୍ମାଣ କରିବେ ।

ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ଆର୍‌ଡି 17.025 କି.ମି ଏବଂ 71.853 କି.ମିର ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଦେଖାଗଲା ଯେ ପ୍ଲାଜାର ପ୍ରବେଶ ପଥରେ ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତା ପୋଷ୍ଟ ଲେଖା ଯାଇ ଛୋଟ କୋଠରୀଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଛି । କିନ୍ତୁ, ସେଠାରେ ପ୍ରାଥମିକ ଚିକିତ୍ସା ସାମଗ୍ରୀ କିମ୍ବା ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତା ପରିଚାଳକ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲେ । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତା କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପାଇଁ କୌଣସି ଆବାସିକ କୋଠା ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଯାହାକି ସିଏ ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ, ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସଠିକ୍ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନାର ଅବହେଳା ହେତୁ କୌଣସି ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ସହାୟତା କେନ୍ଦ୍ର କନ୍‌ସେସନେୟାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇନଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ଅସୁବିଧା ସମୟରେ ଚିକିତ୍ସା ସହାୟତାରୁ ବଞ୍ଚିତ ହେଉଥିଲେ ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

(iii) ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ ଫାଷ୍ଟ୍ୟାଗ୍‌ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ନହେବା

ଆଇଆର୍‌ସି: ଏସ୍‌ପି-84-2014 ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 10.4.10 ଅନୁଯାୟୀ, ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ, କନ୍‌ସେସନେୟାର, ନିଜ ଖର୍ଚ୍ଚରେ ଚାରି ଟୋଲ୍ ଲେନରେ ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ୍ ଟୋଲ୍ କଲେକ୍ସନ୍ (ଇଟିସି) ର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା ଉଚିତ୍ । ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାମାନଙ୍କରେ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସମସ୍ୟାକୁ ହ୍ରାସ କରିବା ପାଇଁ ଭାରତ ସରକର ଜାନୁଆରୀ 2020 ରେ ସମସ୍ତ ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ ଫାଷ୍ଟ୍ୟାଗ୍ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କରିଥିଲେ ଯାହାଦ୍ୱାରା ବିନା ଅବରୋଧରେ ନିରନ୍ତର ଟ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରବାହ ହୋଇପାରିବ । ଆଇଆର୍‌ସି ରେ ଏଭଳି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ କନ୍‌ସସନେୟାର ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ୍ ଟୋଲ୍ କଲେକ୍ସନ ସିଷ୍ଟମ (ଫାଷ୍ଟ୍ୟାଗ୍) ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିନଥିଲେ, ଫଳସ୍ୱରୁପ, ଟିକସଦାତାମାନେ ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ ନିରନ୍ତର ଟ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରବାହରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ ଯାହା ରାସ୍ତାକୁ ପିପିପି ମୋଡ ଅନ୍ତର୍ଗତ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ଉନ୍ନତିକରଣର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟକୁ ପରାଜିତ କରିଥିଲା ।

ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ସମସ୍ତ ତିନୋଟି ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାରେ କୌଣସି ଫାଷ୍ଟ୍ୟାଗ୍ ସିଷ୍ଟମର ପ୍ରଚଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2021) । କିନ୍ତୁ, ଫାଷ୍ଟ୍ୟାଗ୍ ସଂସ୍ଥାପନ ପାଇଁ, କନ୍‌ସେସନେୟାର ସିଓଏସ୍ ଅଧୀନରେ 1.45 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦାବି କରିଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2021) ଯାହା ଅବାଞ୍ଛିତ ଥିଲା ।
ବାସ୍ତବିକ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

5.8.1.4 ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟର ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ନହେବା

ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତ ଅନୁଯାୟୀ, ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପର ସମାପନ ତାରିଖ ମଧ୍ୟରେ ସିଓଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ସିଓଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ସିଓଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ଗୁଡ଼ିକର ସମାପନ ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କ ସହିତ କୌଣସି ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ସଭା ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇନଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶରେ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ କୌଣସି ଧାରା ନ ଥିବାରୁ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାର କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ କରିନଥିଲେ । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ଆଇଇ, ବିଭାଗକୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ର ମାସିକ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିଥିଲା । ଏହି ରିପୋର୍ଟରେ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଥିବା 54ଟି ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ/ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ରାସ୍ତାର ମରାମତି ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ସୁପାରିଶ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । କିନ୍ତୁ, ରାସ୍ତାର ମରାମତି ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା 168.02 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଭିଜିଏଫ୍ ପଇଠ ହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଏହି ପ୍ୟାଚ୍ ଗୁଡ଼ିକୁ କନ୍‌ସେସନେୟାର ମରାମତି

କରିନଥିଲେ । ଏହିପରି, ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଥାଇ ସୁଦ୍ଧା କନ୍‌ସେସନେୟାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟ କରି ନଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ବିଭାଜନ, ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ଯାହାଫଳରେ ତାଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 13-ସମ୍ବଲପୁର-ରାଉରକେଲା ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି **22.6** କି.ମି

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 14-ଆର୍‌ଡି **73.300** ଠାରେ ବିସିରେ ଥିବା ଫାଟ

ଶ୍ୟାମ ମେଟାଲିକ୍ସ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା ଠାରେ ଥିବା ଓଭର ବ୍ରିଜର ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାର ଦ୍ୱାରା ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ନହେବା କାରଣରୁ ରାସ୍ତାରେ ଫାଟ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ର ଆଇଇ ଦ୍ୱାରା ମାସିକ ରିପୋର୍ଟରେ ସୂଚିତ ହୋଇଥିବା ତ୍ରୁଟିଗୁଡ଼ିକ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରହିଥିଲା । ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବାର ତିନି ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ରାସ୍ତାରେ ଅନେକଗୁଡ଼ିଏ ରୁଟିଙ୍ଗ୍, ଫାଟ ଏବଂ ଖାଲ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଖରାପ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଦର୍ଶାଉଅଛି । ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଅବହେଳା ପାଇଁ ବିଭାଗ କନ୍‌ସେସନେୟାର ବିରୁଦ୍ଧରେ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ନଥିଲେ ।

ଏସ୍‌ଇ ଦର୍ଶାଇଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ଯେ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କ ତରଫରୁ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଆଇଇ ନିଯୁକ୍ତ ହୋଇଛନ୍ତି ଏବଂ ନୋଡାଲ୍ ଅଫିସର ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ୱେ ଉପରେ ନଜର ରଖିଛନ୍ତି ଏବଂ ଧାରା 25.3.2 ଅନୁଯାୟୀ ଭିଜିଏଫ୍ ଦିଆଯାଇଛି । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ଯେହେତୁ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସିଏ ଅଧୀନରେ ଥିବା ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତା ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରାଯାଇନଥିଲା ଯାହା ଫଟୋଗ୍ରାଫରେ ଦେଖାଯାଇଅଛି । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଆଇଇଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରାପ୍ତ ହେବା ପରେ ବିଭାଗ, କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କୁ, ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇନଥିଲେ । ଏହା ଦର୍ଶାଇଲା ଯେ କାର୍ଯ୍ୟର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣର ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନାରେ ତ୍ରୁଟି ଥିଲା ।

5.8.2 ସୋହେଲା-ଆମପାଣି ରାସ୍ତାର ତଦାରଖ ଏବଂ ଗୁଣାତ୍ମକ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା

ଓଡ଼ିଶା ସରକାର, ପ୍ରାଧିକରଣ ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ[157] ଦ୍ୱାରା ଇପିସି ଚୁକ୍ତିନାମାର ତଦାରଖ ପାଇଁ ସ୍ଥିର କରିଥିଲେ ଏବଂ ଶତକଡ଼ା ହାର ଚୁକ୍ତିନାମାର[158] (P1) କାର୍ଯ୍ୟ ତଦାରଖ, ପରାମର୍ଶଦାତା ଓ ବିଭାଗୀୟ ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ମାଧ୍ୟମରେ କରିବା ପାଇଁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେଇଥିଲେ । P1 ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ବିଇଡବ୍ଲୁ ର ତଦାରଖ ଏବଂ ଗୁଣାତ୍ମକ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ପାଇଁ ଅକ୍ଟୋବର 2016 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2018 ମଧ୍ୟରେ ଜଣେ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କୁ ତିନିଟି ପ୍ୟାକେଜରେ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.6** ରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 5.6: ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ନିୟୋଜନ ଦର୍ଶାଇଥିବା ବିବରଣୀ

କ୍ର.ସଂ.	ପର୍ଯ୍ୟାୟ	କାର୍ଯ୍ୟର ବିବରଣୀ	କାର୍ଯ୍ୟର ଆରମ୍ଭ/ଶେଷ ତାରିଖ	ଦେୟ ପ୍ରଦାନ (କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)
1	ପ୍ୟାକେଜ୍-I	ବିଜୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସ ୱେ ଅଧୀନରେ ଥିବା ବ୍ରିଜ୍, ମାଇନର ବ୍ରିଜ୍ ଏବଂ ଦୁଇ ଲେନ୍ ଲମ୍ବ ବିଶିଷ୍ଟ 235.91 କିଲୋମିଟରର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ	14.10.2016 / 13.10.2021	8.13

[157] କାର୍ଯ୍ୟର ଡିଜାଇନ୍, ମାପ ଏବଂ ଗୁଣାତ୍ମକ ପରୀକ୍ଷା ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟର ତଦାରଖ କରିବା ଏବଂ ଦେୟ ପାଇଁ ବିଲ୍ ଦାଖଲ କରିବାକୁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରାଧୀକୃତ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏଇ) ନିଯୁକ୍ତ ହୋଇଥାନ୍ତି । କାର୍ଯ୍ୟରେ କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ପାଇଁ ସେ ଦାୟୀ ରୁହନ୍ତି ।

[158] ଶତକଡ଼ା ଚୁକ୍ତି ଯେଉଁଠାରେ ଠିକାଦାର କାର୍ଯ୍ୟର ସାମଗ୍ରିକ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ଅଧିକ କିମ୍ବା କମ୍ ଶତକଡ଼ା ଉଦ୍ଧୃତ କରିବେ ।

		ଉନ୍ନତିକରଣ ସହିତ ସୋହେଲା ଠାରୁ ନୂଆପଡ଼ା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 0/000 ରୁ 117/955 କି.ମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ଉନ୍ନତିକରଣର ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତା		
2	ପ୍ୟାକେଜ୍-II	ନୂଆପଡ଼ା ଜିଲ୍ଲାର ସିନାପାଲି-ଘାଟିପଡ଼ା ରାସ୍ତାର 49/090 ରୁ 92/674 କିଲୋମିଟର (43.58 କିଲୋମିଟର) ଏବଂ କଳାହାଣ୍ଡି ଜିଲ୍ଲାରେ ଆମପାଣି-ଧର୍ମଗଡ଼ ରାସ୍ତାର 0/000 ରୁ 11/812 ଓ 28/855 ରୁ 41/305 କିଲୋମିଟର (24.262 କିଲୋମିଟର) ର ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତା	15.07.2017 / 14.04.2019	3.02
3	ପ୍ୟାକେଜ୍-III	ସିନାପାଲି-ଘାଟିପଡ଼ା ରାସ୍ତାର 00/000 ରୁ 49/090 କିଲୋମିଟର (49.09 କିଲୋମିଟର) ସହ ଇନ୍ଦ୍ର ବ୍ରିଜ୍, ଧର୍ମଗଡ଼-ସିନାପାଲି ରାସ୍ତାର 0/00 ରୁ 16/05 କିଲୋମିଟର (16.05 କିଲୋମିଟର) ଓ 25/00 ରୁ 41/90 କିଲୋମିଟର (16.90 କିଲୋମିଟର) ସହ ତେଲ ବ୍ରିଜର ତଦାରଖ ଏବଂ କଳାହାଣ୍ଡି ଜିଲ୍ଲାର ଆମପାଣି-ଧର୍ମଗଡ଼ ରାସ୍ତାର 11/81 ରୁ 28/86 କିଲୋମିଟର (17.05 କିଲୋମିଟର) ର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ପାଇଁ ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତା	02.08.2018 / 01.07.2020	3.41

(ଉତ୍ସ: ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହୀତ ସୂଚନା)

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 15-ଘାଟିପଡ଼ା-ଆମପାଣି ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି **137.64** କିମି ଠାରେ କରାଯାଇଥିବା ପ୍ୟାଚ୍ କାର୍ଯ୍ୟ

ପ୍ୟାକେଜ୍-I ରେ, 117.96 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ପାଇଁ ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱର ଅବଧି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିନାମା କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦିଓ ଚୁକ୍ତିନାମା ସମାପ୍ତି ସମୟ ଅକ୍ଟୋବର 2021 ଥିଲା, ପରାମର୍ଶଦାତା ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ନକରି ବିଭିନ୍ନ ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟକୁ ବିଭିନ୍ନ ଏଜେନ୍ସୀ ଦ୍ୱାରା ନିଷ୍ପାଦିତ କରାଯାଉଥିବା ଆଳ ଦେଖାଇ ଅକ୍ଟୋବର 2020 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଛାଡ଼ି ଦେଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ଠାରୁ ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟର 10 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଜୋରିମାନାର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଅସୁଲ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି ପ୍ୟାକେଜରେ କେବଳ 167 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ଅବଧି ପାଇଁ ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତା ନିୟୋଜିତ ହୋଇଥିଲେ । ଦ୍ୱିତୀୟ ପ୍ୟାକେଜରେ, ଯଦିଓ ପରାମର୍ଶ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା କିନ୍ତୁ ଅଧିକାଂଶ ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, 18 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତାର କାର୍ଯ୍ୟ, ମୁଦ୍ରା ନଦୀ ଏବଂ ତେଲ ନଦୀ ଉପରେ ଦୁଇଟି ସେତୁ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତା କୌଣସି ପରାମର୍ଶ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିନଥିଲେ । ପରାମର୍ଶଦାତା ନିଯୁକ୍ତ ନହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ବିଭାଗୀୟ ଇଞ୍ଜିନିୟରମାନଙ୍କ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ତତ୍ତ୍ୱାବଧାନରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିଲା । ତେଣୁ, P1 ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ କାର୍ଯ୍ୟର ତଦାରଖ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ନିଯୁକ୍ତି ଅବାଞ୍ଛିତ ଥିଲା ଏବଂ ସେଥିପାଇଁ 14.56 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ନଭେମ୍ବର ଓ ଡିସେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ରାସ୍ତା ଗୁଡ଼ିକର ତିନୋଟି ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ ସମୟରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡ଼ିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ।

- ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 0.0 ରୁ 11.81 କିଲୋମିଟର (ଆର୍‌ଡି 104.65 ରୁ 140 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନୂତନ ଚାରି ଲେନ୍ ରାସ୍ତା) ର ଏକ ପ୍ୟାଚ୍‌ରେ ଯଦିଓ ରାସ୍ତାର ସର୍ବ ସମୟ ଅବଧି 15 ବର୍ଷ ଥିଲା ଏହାର ପିଚୁ କାର୍ଯ୍ୟ ନିକୃଷ୍ଟ ମାନର ହୋଇଥିବାରୁ ସେହି ଅଂଶରେ ଠିକାଦାର ପିଚୁ କାମ କରିଥିଲା ଯାହା ସୂଚାଇଲା ଯେ ବିଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା କରିନଥିଲେ ।

➢ ଯଦିଓ ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ସର୍ବ ସମୟ ଅବଧି 15 ବର୍ଷ ଥିଲା, ଆରଡି 60 କିମିରୁ ଆରଡି 80 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ଶୋଚନୀୟ ଅବସ୍ଥାରେ ଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଗ୍ରେଡିଏଣ୍ଟ ସଠିକ୍ ନଥିବାରୁ ରାସ୍ତାଟି ସଠିକ୍ ଢାଲୁ ସହିତ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ତେଣୁ, ପ୍ରକଳ୍ପର ଉପଯୁକ୍ତ ତଦାରଖ ସନ୍ଦେହପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 16-ସୋହେଲା-ନୂଆପଡ଼ା ରାସ୍ତାର ଆରଡି **65** କିମ

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ । ବାସ୍ତବରେ ବିଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟର ସଠିକ୍ ତଦାରଖ ଏବଂ ମନିଟରିଂ କରିନଥିଲା ଯେଉଁଥିପାଇଁ ନିର୍ମାଣ ହେବାର 10 ରୁ 35 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ରାସ୍ତାର ଅବସ୍ଥା ଖରାପ ହୋଇଯାଇଥିଲା ।

5.8.3 ନକ୍ସା ପ୍ରାପ୍ତିରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ସେତୁ କାମ ଅସମାପ୍ତ ରହିବା

ତିନୋଟି ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଜୁନ୍ 2019 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ସମାପ୍ତ ପାଇଁ 37.30 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଡିସେମ୍ବର 2017 ରୁ ଜୁନ୍ 2020 ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଡିସେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ନକ୍ସାର କିଛି ଅଂଶ ପ୍ରାପ୍ତ ହେବା ପରେ ସେତୁ କାମ ପାଇଁ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 24.04 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଠିକାଦାରମାନେ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିନଥିଲେ କିମ୍ବା ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଅବଧି ବାହାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଇଓଟି ଦରଖାସ୍ତ କରିନଥିଲେ । ଏସ୍ଇ, କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ଅଗ୍ରଗତିକୁ ତ୍ୱରାନ୍ୱିତ କରିବାକୁ ଖିଲାପି ଏଜେନ୍ସୀମାନଙ୍କୁ କୌଣସି କାରଣ ଦର୍ଶାଅ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିନଥିଲେ । ସେତୁ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଏକ ରୁ 31 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅସାଧାରଣ ଭାବରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ, ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରରେ ତଦାରଖରେ ବିଫଳତା ହେତୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2020 ସୁଦ୍ଧା ବିଇଡବ୍ଲୁ ସମାପ୍ତି ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଅଡିଟ୍‌ର ମତାମତକୁ ନୋଟ୍ କରାଗଲା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବ ।

5.9 ଉପସଂହାର

ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ବିଇଡବ୍ଲୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଏକ ବିସ୍ତୃତ ଆଧାରରେ ରୂପାୟନ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଖଣ୍ଡବିଖଣ୍ଡିତ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଏହି ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକୁ ବିଇଡବ୍ଲୁ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଚେଷ୍ଟା କରିଥିଲେ । ଏହି କାରଣରୁ, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ରାସ୍ତା ଏବଂ ବ୍ରିଜ୍ ଗୁଡ଼ିକର, ଆଲାଇନମେଣ୍ଟ, ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଇତ୍ୟାଦି ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ରାଜ୍ୟ ସରକାର, ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ସୁପାରିଶକୁ ବିଚାରକୁ ନ ନେଇ ବର୍ତ୍ତମାନର 21.66 ପ୍ରତିଶତ ଇକ୍ୱିଟି ଆଇଆରଆର ହିସାବରେ ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁରର ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ, ଇପିସି ମୋଡ୍ ପରିବର୍ତ୍ତେ ପିପିପି ମୋଡରେ ଭିଜିଏଫ୍ ସହିତ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି, ଉପଯୋଗିତା ଗୁଡ଼ିକର ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ନ କରିବା ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ଅନୁମତି ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ ଅଧିକ 134.67 କୋଟି ଟଙ୍କା ଭିଜିଏଫ୍ ଆକାରରେ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯଦି ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ 918.41 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ହ୍ରାସ ପାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ ରିହାତି ଅବଧି ଆନୁପାତିକ ଭାବରେ 16 ବର୍ଷକୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥାନ୍ତା । ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ଏବଂ ଛଅ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରିହାତି ଅବଧିର ପରବର୍ତ୍ତୀ ବୃଦ୍ଧି ହେତୁ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାର ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ଠାରୁ 4,876.38 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ କରିବା ସହ ରିହାତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ମୂଲ୍ୟ ଅନୁଯାୟୀ 2,322.19 କୋଟି ଟଙ୍କା ଲାଭ ପାଇବେ । ଯଦି ବିଭାଗ ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିଥାନ୍ତା, ତେବେ 24 ଟି

କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ, ମୂଳ ପରିସରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥାନ୍ତା ଏବଂ 137.57 କୋଟି ଟଙ୍କାର 36 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 49.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଭିଜିଏଫ୍ ଆକାରରେ ଦିଆଯାଇଥାନ୍ତା ଯାହାଫଳରେ 88.04 କୋଟି ଟଙ୍କା ସଞ୍ଚୟ ହୋଇଥାନ୍ତା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ନକରିବା ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧିତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଅଧିନିୟମ, 2013 ଅନୁଯାୟୀ ଜମିର ପୁନଃ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ହେବାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ ବାବଦରେ 30.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦିଆଯାଇଥିଲା । ରାସ୍ତା ସମାପ୍ତ ହେବାର ମାତ୍ର ତିନି ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ରାସ୍ତାରେ ଅନେକଗୁଡ଼ିଏ ପ୍ୟାଚ୍, ଫାଟ ଏବଂ ଖାଲ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ଯାହା ଖରାପ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ସୂଚାଇଲା । ତେବେ, ବିଭାଗ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାର ଦ୍ୱାରା ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ନକରିବା ବିରୋଧରେ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରି ନଥିଲେ ।

ସିନାପାଲି-ଧରମଗଡ଼ ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 0.0 ରୁ 2.00 କିଲୋମିଟର ଏବଂ ଆର୍‌ଡି 16 ରୁ 24 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତାର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଠିକ୍ ଭାବରେ ଯୋଜନା କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ଉନ୍ନତି କରାଯାଇପାରି ନଥିଲା ଯାହାଫଳରେ 21.91 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା । ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ସୀମାଙ୍କନ ଏବଂ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସହ ଭୂମିର ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ୍ ଯୋଗୁଁ ଏସ୍‌ଇ, (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି) ବରଗଡ଼ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଭୁଲ ଭାବରେ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ପୂର୍ବରୁ ବିଡରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ ହୋଇଥିବା ସିକ୍ୟୁରିଟିଗୁଡ଼ିକର ସତ୍ୟତା ଯାଞ୍ଚ କରିବାରେ ବିଭାଗର ବିଫଳତା ହେତୁ ଚୁକ୍ତିନାମା ରଦ୍ଦ ହୋଇଥିଲା ଯାହାଫଳରେ 14.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

5.10 ସୁପାରିଶ

ନିମ୍ନଲିଖିତ ସୁପାରିଶଗୁଡ଼ିକୁ ସରକାର ଗ୍ରହଣ କରିପାରନ୍ତି-

- ଅଭିଳଷିତ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ କରିବା ଏବଂ ଅସଂଗଠିତ କାର୍ଯ୍ୟ ନିଷ୍ପାଦନକୁ ଏଡ଼ାଇବା ପାଇଁ ଭିତ୍ତିଭୂମି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଯୋଜନା କରିପାରନ୍ତି ।
- ଅଡିଟ୍‌ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ମତେ ପରିବର୍ଦ୍ଧିତ ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ରାଉରକେଲା-ସମ୍ବଲପୁର ରାସ୍ତାରେ ଥିବା ତିନିଗୋଟି ଟୋଲ୍ ପ୍ଲାଜାର ଟୋଲ୍ ସଂଗ୍ରହ ଅବଧି ହ୍ରାସ କରିବା ସମ୍ଭାବନାକୁ ପୁନଃ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିପାରନ୍ତି ।
- ସଫଳ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସିକ୍ୟୁରିଟି ବାବଦରେ ଜମା ହେଉଥିବା ଡିମାଣ୍ଡ ଡ୍ରାଫ୍ଟ/ ଟର୍ମ ଜମା ରସିଦ ଗୁଡ଼ିକର ସତ୍ୟାସତ୍ୟ ନିଶ୍ଚିତ କରିପାରନ୍ତି ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିପାରନ୍ତି ।
- ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ନକଲି ସିକ୍ୟୁରିଟି ଗ୍ରହଣ କରିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଯାହାଙ୍କ ପାଇଁ ସରକାରୀ ଦେୟ ଅସୁଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା, ତାଙ୍କ ଉପରେ ଉତ୍ତର ଦାୟିତ୍ୱ ସ୍ଥିରୀକୃତ କରିପାରନ୍ତି ।
- ନିମ୍ନଲିଖିତ ପରିମାଣ ଅସୁଲ ପାଇଁ ସରକାର ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:
    - ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି ହେତୁ କନ୍‌ସେସ୍‌ନେୟାରଙ୍କୁ ଭିଜିଏଫ୍ ବାବଦରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 134.67 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ।
    - ଅବଶିଷ୍ଟ ଅଗ୍ରୀମ ପରିମାଣ 12.69 କୋଟି ଟଙ୍କା ।
    - କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନରେ ହ୍ରାସ ପାଇଁ 14.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ।
    - ତିନିଗୋଟି ରେଳ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 50 ପ୍ରତିଶତ ଭାଗ ଅର୍ଥାତ୍ 19.76 କୋଟି ଟଙ୍କା ।