ଅଧ୍ୟାୟ VI

ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଅଧ୍ୟାୟ VI

ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ

6. ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

6.1 ଉପକ୍ରମ

ରାଜ୍ୟରେ ଅଧିକ ପୁଞ୍ଜି ନିବେଶ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଓ ସାମାଜିକ ବିକାଶ ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟ କରିଡରରେ ପରିବହନ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଦୂର କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ସହାୟତାରେ ଦୁଇଟି ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପ (ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ସରକାର, ଜାନୁଆରୀ 2009 ରେ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ (ଡବ୍ଲୁବି) ସହ ଋଣ ଚୁକ୍ତି କରିଥିଲେ । ପ୍ରକଳ୍ପର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ 1,431.19 କୋଟି ଟଙ୍କା (322.5 ମିଲିୟନ ଆମେରିକା ଡଲାର) ଏବଂ ଡବ୍ଲୁବି ଋଣ ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଅଂଶ ଯଥାକ୍ରମେ 953.24 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ 477.95 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା । ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଅବଧି ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ (2009-14) ପାଇଁ ଥିଲା ଏବଂ ଏହାକୁ ଜୁନ୍ 2016 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ।

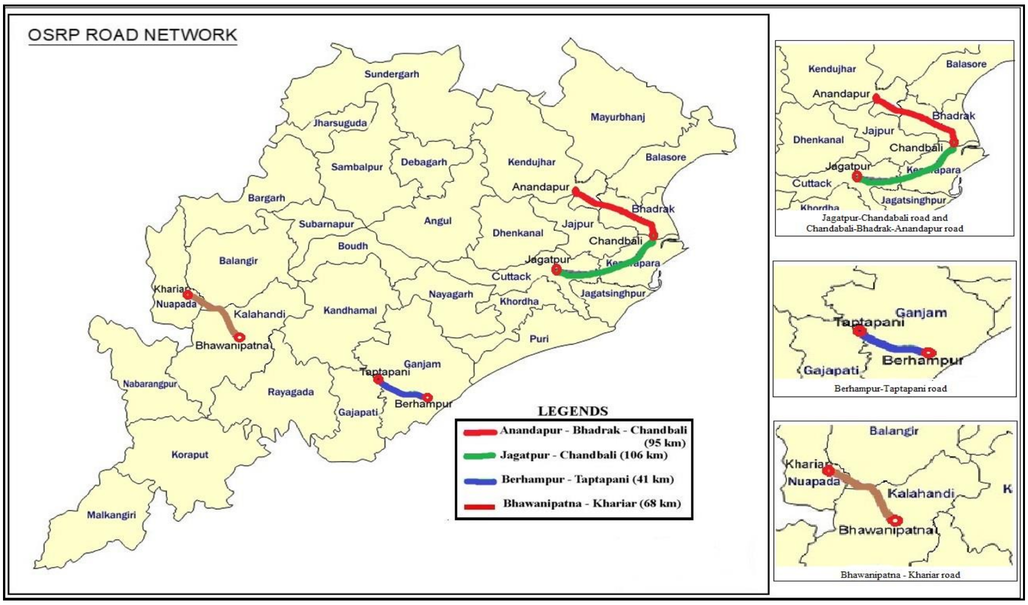
ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଦୁଇଟି ଉପାଦାନ ରହିଥିଲା ଯଥା- (କ) ରାସ୍ତା କରିଡର ଉନ୍ନତି ଉପାଦାନ ଏବଂ (ଖ) ଆନୁଷ୍ଠାନିକ ବିକାଶ ସକ୍ଷମ କରିବା ପାଇଁ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମର୍ଥନ ଉପାଦାନ ପାଇଁ ସରକାରୀ–ବେସରକାରୀ ସହଭାଗିତା (ପିପିପି) ନୀତି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧିନରେ ଛଅଟି ପୃଥକ ରାସ୍ତାର 461 କିଲୋମିଟର ମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯାଇଥିଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2008) କିନ୍ତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିସର ହ୍ରାସ ଯୋଗୁଁ ସଡ଼କ ସଂଖ୍ୟା 4 କୁ ଏବଂ ରାସ୍ତାର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 310 କିଲୋମିଟରକୁ ହ୍ରାସ ପାଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2013) । ଏହାର ମୁଖ୍ୟ କାରଣ ହେଉଛି କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାରେ ବିଳମ୍ବ, ସରକାରୀ ନୀତିରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ପାଇଁ କିଛି ରାସ୍ତା ଛାଡ଼ିବା । ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ବ୍ୟୟକୁ ରାଜ୍ୟ ବଜେଟ ମାଧ୍ୟମରେ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ନିକଟରେ ପରିଶୋଧ ପାଇଁ ଉପସ୍ଥାପନ କରାଯାଇଥିଲା ।

କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ହେତୁ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2016), ସେତେବେଳକୁ ମାତ୍ର 150 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଥିଲା ଯାହାକି 461 କିଲୋମିଟର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଲକ୍ଷ୍ୟର 33 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା । ଏହା ପରେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ବାକି ଅର୍ଥ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଥିବା ବଜେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାରୁ ପୂରଣ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା । ଏହିପରି ଓଡବ୍ଲୁଡି, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କର 953.24 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସହମତି ରାଶି ତୁଳନାରେ 419.12 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଋଣ (ଜୁନ୍ 2016 ସୁଦ୍ଧା) ବ୍ୟବହାର କରିପାରିଥିଲା ଏବଂ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କର ମୂଳ ଋଣର 56 ପ୍ରତିଶତ ବିତରଣ ହୋଇପାରିନଥିଲା ।

ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଦସ୍ତାବିଜରେ ପ୍ରକଳ୍ପର ଉନ୍ନତିକରଣ ଉପାଦାନ ପାଇଁ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ଡିଜାଇନ ମାନକ ଆଗାମି 20 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରବାହକୁ ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ ଭାରତୀୟ ମାନକ ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ନିମନ୍ତେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବିତରଣ ସହିତ ସୁସଙ୍ଗତ ଥିଲା ।

ନିମ୍ନଲିଖିତ ଚାରୋଟି ରାସ୍ତା ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି ଅଧିନରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଯଥା- i) ଭବାନୀପାଟଣା-ଖରିଆର (68 କିମି), ii) ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର (95 କିମି), iii) ବ୍ରହ୍ମପୁର-ତପ୍ତପାଣି (41 କିମି) ଏବଂ iv) ଜଗତପୁର-ଚାନ୍ଦବାଲି (106 କିମି) ।

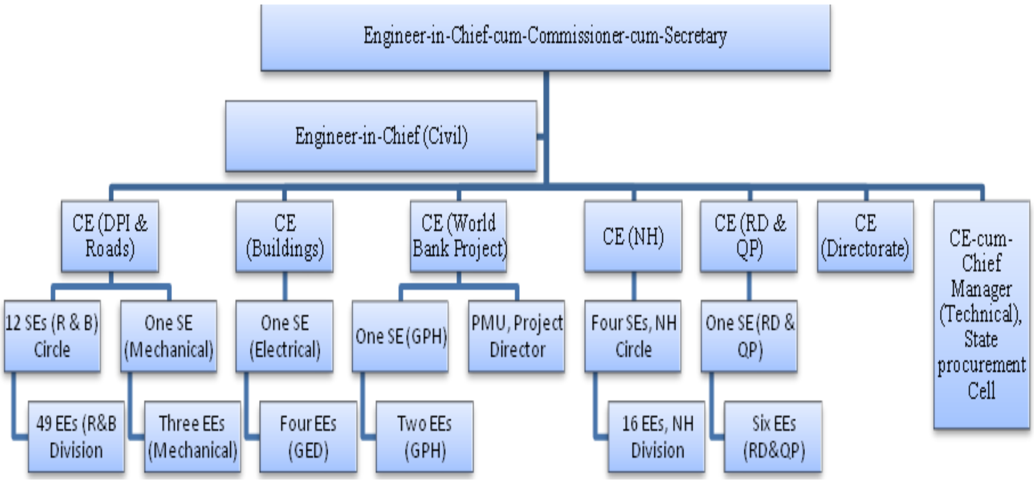
ମାନଚିତ୍ର 3: ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି ଅଧିନରେ ବିକଶିତ ରାସ୍ତାର ଅବସ୍ଥାନ ଦର୍ଶାଯାଉଥିବା ମାନଚିତ୍ର



6.1.1 ସାଂଗଠନିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓଡବ୍ଲୁଡି)ର ମୁଖ୍ୟ ହେଉଛନ୍ତି ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ ତଥା କମିଶନର-ତଥା-ସଚିବ । ଏଥିରେ ଜଣେ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଭିଲ୍), ସାତ ଜଣ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଓ 20 ଜଣ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଅଛନ୍ତି, ଯେଉଁମାନେ ନିଜ ସର୍କଲରେ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗର ପ୍ରଶାସନ ଓ ସାଧାରଣ ବୃତ୍ତିଗତ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଦାୟିତ୍ୱରେ ଅଛନ୍ତି । ବିଭାଜନ ସ୍ତରରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀମାନେ ବିଭାଗର ପ୍ରଶାସନିକ ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ମୁଖ୍ୟ ଅଟନ୍ତି । ରାଜ୍ୟରେ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଦାୟିତ୍ୱରେ 80 ଜଣ ବିଭାଜନ ଅଧିକାରୀ ଅଛନ୍ତି । ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି ପାଇଁ, ପ୍ରସ୍ତୁତି ପରିଚାଳନା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପରିଚାଳନା କରିବା ନିମନ୍ତେ 2005 ମସିହାରୁ ଓଡବ୍ଲୁଡିରେ ଏକ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ୟୁନିଟ୍ (ପିଏମ୍‌ୟୁ) ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଇଥିଲା । ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ପ୍ରକଳ୍ପ) ପିଏମ୍‌ୟୁର ମୁଖ୍ୟ ଥିଲେ ଏବଂ ଛଅ ଜଣ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ) ଏବଂ ଜଣେ ବନଖଣ୍ଡ ଅଧିକାରୀ (ଡିଏଫ୍ଓ) ତାଙ୍କୁ ସହାୟତା କରୁଥିଲେ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଚାରୋଟି ରାସ୍ତା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଛି ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନ ସଂପୃକ୍ତ ବିଭାଜନ ପ୍ରକଳ୍ପ ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଦାୟିତ୍ୱ ନେଉଛନ୍ତି ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗର ସାଙ୍ଗଠନିକ ଚାର୍ଟ



6.1.2 ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ମାନଦଣ୍ଡ

ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ସର୍ଭେ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ସମେତ ଯୋଜନା ପ୍ରକ୍ରିୟା ଦକ୍ଷ ଥିଲା କି ନାହିଁ, ପ୍ରକଳ୍ପର ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା ଠିକ୍ ଥିଲା କି ନାହିଁ, ମିତବ୍ୟୟିତା, ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ଫଳପ୍ରଦତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇ ପ୍ରକଳ୍ପର ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା କରାଯାଇଥିଲା କି ନାହିଁ, ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ତଦାରଖ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଥିଲା କି ନାହିଁ, ତାହା ଆକଳନ କରିବା ଏହି ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା।

(i) ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଏବଂ ଆଦେଶ, ଯୋଜନା ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା/ ସର୍କୁଲାର ଏବଂ ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ / ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ, ସମୟ ସମୟରେ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ (ii) ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ, ମାନକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟତା ଏବଂ ଚୁକ୍ତି ସର୍ତ୍ତାବଳୀ (iii) ଭାରତୀୟ ସଡ଼କ କଂଗ୍ରେସ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ/ ଏମ୍ଓଆର୍ଟିଏଚ୍ ଏବଂ ଏଚ୍ ସ୍ପେସିଫିକେସନ୍/ ଭାରତୀୟ ମାନକ ବ୍ୟୁରୋ/ ରାଜ୍ୟ ଦର ସୂଚୀ ଏବଂ ହାର ବିଶ୍ଳେଷଣ (iv) ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ କୋଡ୍ ଏବଂ ମାନୁଆଲ୍ (v) ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ଚୁକ୍ତିନାମା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ଚୁକ୍ତିର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ (vi) ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କର ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଦସ୍ତାବିଜ୍ (vii) ଓଏସ୍ଆର୍ପିର ଫାଇନାନ୍ସ ମାନୁଆଲ (viii) ଓଡ଼ିଶା ବଜେଟ୍ ମାନୁଆଲ 1963 ଏବଂ (ix) ଉଚ୍ଚ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନିରୀକ୍ଷଣ ନୋଟ୍ ଇତ୍ୟାଦିରୁ ଏହି ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡଗୁଡ଼ିକ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା।

6.1.3 ସମୀକ୍ଷାର ପରିସର ଏବଂ ପଦ୍ଧତି

2017-22 ଅବଧିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି 25 ଟି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ୟୁନିଟ୍ ମଧ୍ୟରୁ ଛଅଟି ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି (ଆର୍ଆଣ୍ଡ୍ବି) ବିଭାଜନ[159], ତିନୋଟି ସାଧାରଣ ବୈଦ୍ୟୁତିକ୍ ବିଭାଜନ[160] ଏବଂ ପିଏମ୍ୟୁର ଯାଞ୍ଚ ମାଧ୍ୟମରେ ମଇ ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2022 ମଧ୍ୟରେ ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ସମସ୍ତ 14 ଟି ପ୍ୟାକେଜ୍ ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା। କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ଅନୁଯାୟୀ ହୋଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଆଧାର କରି ସ୍ତରୀୟ ରାଣ୍ଡମ୍ ନମୁନା ପଦ୍ଧତି ମାଧ୍ୟମରେ ୟୁନିଟ୍ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା। ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ଅଡିଟ୍ ପଦ୍ଧତିରେ ଦସ୍ତାବିଜ ବିଶ୍ଳେଷଣ, କାର୍ଯ୍ୟ ଚୁକ୍ତିର ଯାଞ୍ଚ, ଅଡିଟ୍ ପ୍ରଶ୍ନର ଉତ୍ତର, ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ମେମୋ (ପିଓଏମ୍) ଜାରି କରିବା, ଫଟୋଗ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରମାଣ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସୀଗୁଡ଼ିକର ରିପୋର୍ଟ ଏବଂ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା। ରାସ୍ତାର ସ୍ଥିତି ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ ରାସ୍ତାର ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଆଇ) ମଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। 9 ଜୁନ୍ 2022 ରେ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗର ପ୍ରମୁଖ ଶାସନ ସଚିବଙ୍କ ସହ ଏକ ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଓଏସ୍ଆର୍ପି ଆକଳନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିବା ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ମାନଦଣ୍ଡ ବିଷୟରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିଲା। ଜିଓଓର ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗର ପ୍ରମୁଖ ସଚିବଙ୍କ ସହ 21 ମାର୍ଚ୍ଚ 2023 ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ପ୍ରସ୍ଥାନ ସମ୍ମିଳନୀରେ ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତ ଉପରେ ଆଲୋଚନା ହୋଇଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତ

6.2 ଯୋଜନା

6.2.1 ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ଅନୁମୋଦନ ନହେବା

ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଦସ୍ତାବିଜ୍ (ଅଗଷ୍ଟ 2008) ରେ ଡିସେମ୍ବର 2011 ସୁଦ୍ଧା ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଓଡବ୍ଲୁଡି ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ସଂସ୍ଥାଗତ ବିକାଶ ଅଧ୍ୟୟନର ସୁପାରଶ ଆଧାରରେ ଏହି ନୀତି ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବାର ଥିଲା। ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତିରେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିଷୟ ସହିତ ଏକ୍ସଲ ଲୋଡ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ନୀତି, ରାସ୍ତା ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଣ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ରଣନୀତି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ।

---

159 ଆର୍ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ, ଭଦ୍ରକ, କଟକ–II, କେନ୍ଦ୍ରାପଡ଼ା –II, ଗଞ୍ଜାମ –I, କଳାହାଣ୍ଡି ଏବଂ ଖରିଆର

160 ସାଧାରଣ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ବିଭାଜନ (ଜିଇଡି)– I, ଭୁବନେଶ୍ୱର, ଜିଇଡି–II, କଟକ ଏବଂ ଜିଇଡି–IV ସୁନାବେଡ଼ା

ଯାତ୍ରା ଖର୍ଚ୍ଚ ହ୍ରାସ, ଉନ୍ନତ ସୁଯୋଗ ଏବଂ ଓଡ଼ିଶାବାସୀଙ୍କ ଜୀବନଧାରଣରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବା ଏହି ନୀତିର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା । ଯଦିଓ 2008-09 ରେ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପିର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା, ତଥାପି ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷର ବ୍ୟବଧାନ ପରେ ଆସନ୍ତା ଦଶନ୍ଧି ପାଇଁ ରାଜ୍ୟର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି 'ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ନୀତି 2014' ନାମକ ଏକ ଡ୍ରାଫ୍ଟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । ରାଜ୍ୟସ୍ତରୀୟ କ୍ଷମତାପନ୍ନ କମିଟି (ଏସ୍‌ଏଲ୍‌ଇସି) ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ରର ଡ୍ରାଫ୍ଟ ନୀତିକୁ ଆଇନଗତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ନିମନ୍ତେ କ୍ୟାବିନେଟର ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ପଠାଯିବା ପୂର୍ବରୁ ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାର ମାନଙ୍କୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ଓଡବ୍ଲୁଡିକୁ ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲା (ମଇ 2014) ।

ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ, 2014 ମସିହାରେ ଡ୍ରାଫ୍ଟ ପଲିସି ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଏହା ସରକାରଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପଡ଼ିରହିଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2022) । ଏହି ନୀତି ଅନୁମୋଦନ ହୋଇନଥିବାରୁ ଜିଓଓର ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବା ପାଇଁ ସଂସ୍ଥାଗତ ବିକାଶ ସହାୟତା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଏକ୍ସଲ ଲୋଡ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ନୀତି ଏବଂ ଏକ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ସଡ଼କ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଣ୍ଠି ଗଠନ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ତେଣୁ, ଆଠ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ପ୍ରଣୟନରେ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ରର ଉନ୍ନତି ଦିଗରେ ଯୋଜନାର ଅଭାବ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ସରକାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2014) । ତେବେ, ବାସ୍ତବତା ହେଉଛି ଯେ ଆଠ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏହି ନୀତିର ଅନୁମୋଦନ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବାକି ଅଛି ।

6.2.2 ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରସ୍ତୁତ

ଓଡବ୍ଲୁଡି, ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପିର ଚାରୋଟି ରାସ୍ତା ପାଇଁ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଏବଂ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ (ଡିପିଆର୍) ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ 4.68 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଜଣେ ପରାମର୍ଶଦାତାକୁ[161] ନିଯୋଜିତ କରିଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2005) । ଅପ୍ରେଲ ରୁ ନଭେମ୍ବର 2007 ମଧ୍ୟରେ ବିସ୍ତୃତ ସର୍ଭେ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରାଯାଇ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା । ଡିପିଆର୍ ଆଧାରରେ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ ନଭେମ୍ବର 2008 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2013 ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟର ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ/ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତିରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟି ଥିଲା:

6.2.2.1 ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ସମୟରେ ଅନେକ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେଲା । ଅଡିଟରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ, ଚାରୋଟି ରାସ୍ତାରେ 1,103 ଟି ଆଇଟମ୍ ମଧ୍ୟରୁ ବିଭାଗ କେବଳ 43 ଟି ଆଇଟମ୍‌ରେ ଅର୍ଥାତ୍ 3.9 ପ୍ରତିଶତ ସଠିକ୍ ପରିମାଣ ଆକଳନ କରିପାରିଥିଲା । 225 ଟି ଆଇଟମ୍‌ର ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିବା ବେଳେ 471 ଟି ଆଇଟମ୍‌ର ପରିମାଣ ହ୍ରାସ ପାଇଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, 315 ଟି ଆଇଟମ୍‌କୁ ଡିଲିଟ୍ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିବା ବେଳେ 49 ଟି ନୂଆ ଆଇଟମ୍‌କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଆକଳନରେ ପରିକଳ୍ପିତ ମୂଳ ମୂଲ୍ୟର 80.68 ଗୁଣ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା, ଯାହା କି ***ପରିଶିଷ୍ଟ- XX*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯାହା ନିମ୍ନମାନର ଡିପିଆର୍‌ର ପ୍ରସ୍ତୁତି ହୋଇଥିବା ସୂଚାଉଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, 2007 ରେ ପରାମର୍ଶଦାତାମାନେ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ମୂଳ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ । କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ସମୟରେ, ସାଇଟ୍ ଆବଶ୍ୟକତା ଏବଂ ଯୋଜନା ଏବଂ ପ୍ରୋଫାଇଲର ସଂଶୋଧନକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି, କିଛି ଆଇଟମ୍‌କୁ ହଟାଇ ନୂତନ ଆଇଟମ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ସହିତ ଆକଳନକୁ ପୁନଃନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଚୁକ୍ତିନାମାଗୁଡ଼ିକ ଏକାଧିକ ଥର ରଦ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ସ୍ୱଷ୍ଟ ଭାବରେ ସୂଚାଇଲା ଯେ ବିଭାଗ ସାଇଟ୍‌ର ପରିସ୍ଥିତି ଆକଳନ କରିବାରେ ବିଫଳ

---

[161] କନ୍‌ସଲ୍ଟିଙ୍ଗ ଇଞ୍ଜିନିୟର୍ସ ଗ୍ରୁପ୍ ଲିମିଟେଡ୍, ଜୟପୁର

ପରିସ୍ଥିତି ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ କାର୍ଯ୍ୟର ଆଇଟମ୍‌ରେ ବ୍ୟାପକ ଭିନ୍ନତା ଦେଖାଦେଇଥିଲା । ଯଦି ଡିପିଆର ପ୍ରସ୍ତୁତି ସମୟରେ ସର୍ଭେ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଠିକ୍ ଭାବେ କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟାପକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହୋଇନଥାନ୍ତା ।

6.2.2.2 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଭାଗ-1 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 6.3.16 ଅନୁଯାୟୀ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମା ଅଧିନରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇନଥିବା କାର୍ଯ୍ୟକୁ କାର୍ଯ୍ୟର ଅତିରିକ୍ତ ଆଇଟମ୍ ଭାବେ ବିବେଚନା କରାଯିବ ଏବଂ ଏଥିରେ ନୂତନ ଏବଂ / କିମ୍ବା ବିକଳ୍ପ ଆଇଟମ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବ ।

ଅଡିଟରେ ସମସ୍ତ 14 ଟି ପ୍ୟାକେଜର ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ଯେ ଠିକାଦାରମାନେ ଆଠଟି ପ୍ୟାକେଜ୍ ବାବଦରେ କମ୍ ଦର ଦର୍ଶାଇଥିଲେ ଯାହା ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ହୋଇଥିବା ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟର (-) ତିନି ରୁ (-) 15.3 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର ଯୋଗୁଁ କାମର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ[162] ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ ଅତିରିକ୍ତ ଆଇଟମ୍ ଯୋଡ଼ାଯାଇ ଟେଣ୍ଡର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ, ବର୍ତ୍ତମାନର ଦର ସୂଚୀରେ ସପ୍ଲିମେଣ୍ଟାରୀ ଚୁକ୍ତି ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ହୋଇଥିଲା । ଫଳରେ, ବିଭାଗ ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମାର ରିହାତି/ ଛାଡ଼[163] ଲାଭ କରିପାରି ନଥିଲା ଏବଂ 2.73 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲା ଯାହାକି ***ପରିଶିଷ୍ଟ- XXI*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି । ତେଣୁ, ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର ଯୋଗୁଁ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେଲା ଏବଂ ରିହାତି/ ଛାଡ଼ ନ ମିଳିବା କାରଣରୁ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷକୁ କ୍ଷତି ହେଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ପରିମାଣ ଏବଂ ଆଇଟମ୍‌ରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ, ବାସ୍ତବ ସାଇଟ୍ ସ୍ଥିତି ଏବଂ ଡିଜାଇନ୍ କାରଣରୁ ହୋଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ ବାସ୍ତବ କଥା ହେଲା, ଯଦି ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି ସମୟରେ ସର୍ଭେ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଠିକ୍ ଭାବେ କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟାପକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଘଟିନଥାନ୍ତା ଏବଂ ରିହାତି କିମ୍ବା ଛାଡ଼ ନ ମିଳିବା ଆକାରରେ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷର କ୍ଷତିକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା ।

ଏହିପରି, ରାସ୍ତାର ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଯାଞ୍ଚର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଅଧିକାଂଶ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବ୍ୟାପକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଯୋଗୁଁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ କାମ ବିଳମ୍ବିତ ହେବା ସହ ସମୟ ଓ ବ୍ୟୟ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ ଡିପିଆରର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ବିରୋଧରେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

6.2.3 ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଯୋଜନା ଯୋଗୁଁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ

ପ୍ରକଳ୍ପର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଯୋଜନା ଯୋଗୁଁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା ଅଡିଟ୍‌ରେ ଦେଖାଗଲା:

6.2.3.1 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଭାଗ-1 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.7.4 ଅନୁଯାୟୀ ଦାୟିତ୍ୱସମ୍ପନ୍ନ ସିଭିଲ୍ ଅଫିସରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବେ ହସ୍ତାନ୍ତର ହୋଇନଥିବା ଜମିରେ କୌଣସି କାମ ଆରମ୍ଭ କରାଯିବ ନାହିଁ ।

ପିଏମ୍‌ୟୁ ଏବଂ ଭଦ୍ରକ ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ଅଗଷ୍ଟ 2011 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ ନଭେମ୍ବର 2008 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ମୁଖ୍ୟତଃ ବିଡ୍ ଦସ୍ତାବିଜରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ଉତ୍ସରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପଥରର ଅଭାବ ଏବଂ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇନଥିବାରୁ ଜାଗା ହସ୍ତାନ୍ତରରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ କାମର ଅଗ୍ରଗତି ମନ୍ଥର ଥିବାରୁ ଚୁକ୍ତି ବାତିଲ୍ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2012) । ପ୍ରଥମ ଠିକାଦାର ନଭେମ୍ବର 2012

[162] ଟେଣ୍ଡର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ କଲଭର୍ଟର ଡିଜାଇନ୍ ପରିବର୍ତ୍ତନ, ନୂତନ କଲଭର୍ଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ରାସ୍ତାର ପ୍ରସ୍ଥ ପରିବର୍ତ୍ତନ, କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ ଆକଳନରେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଚାରି ଲେନ୍‌ରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା, ଆଇଆରସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ସ୍ପେସିଫିକେସନ୍ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା, ଆକଳନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ପରିମାଣ ସାଇଟ୍ ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ଆକଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଡିପିଆର୍ ସମୟରେ ପୂର୍ବାନୁମାନ କରାଯାଇ ନଥିବା ବିସ୍ତୃତ ମାଟି ପାଣି ଜମା ହୋଇଥିବା, କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସମୟରେ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ।

[163] କାର୍ଯ୍ୟଚୁକ୍ତିର ଆଇଟମ୍ ଦରର ଅଫର ମୂଲ୍ୟରେ ହ୍ରାସ

ରେ କାମ ଛାଡ଼ିଥିଲେ । ତେଣୁ, ଜାନୁଆରୀ 2016 ସୁଦ୍ଧା କାମ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗ, ଅନ୍ୟ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ (ନଭେମ୍ବର 2013) ଏକ ବର୍ଷ ସମୟ ନେଇଥିଲା । ଏଥି ମଧ୍ୟରେ, ଏହି ରାସ୍ତାକୁ ଯାତାୟତ ଉପଯୋଗୀ କରିବା ପାଇଁ ଇଇ, ଭଦ୍ରକ (ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି) ବିଭାଜନ ପକ୍ଷରୁ 2.87 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ।

ବିଭାଗ, ଠିକ୍ ସମୟରେ ଜାଗା ଯୋଗାଇବାରେ ଓ ଡିପିଆରରେ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ଖଣିଗୁଡ଼ିକରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପଥର ଥିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିବାରୁ ଏବଂ ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଆରମ୍ଭ କରାଇବାରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ, ତୁରନ୍ତ ମରାମତି ଓ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ 2.87 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

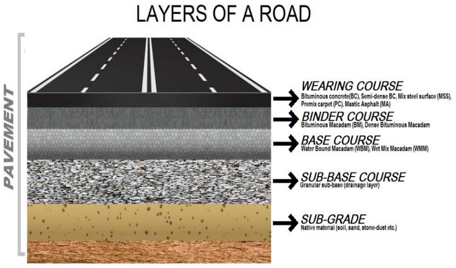
ତେଣୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ସଠିକ୍ ଯୋଜନା କରିବାରେ ବିଭାଗର ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ 2.87 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିଲା, ଯାହାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନହେବା କାରଣରୁ ମୂଳ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାମ ସମ୍ପାଦନ ହୋଇପାରିନଥିଲା ଏବଂ ଚୁକ୍ତିକୁ ରଦ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2012) । ରଦ୍ଦ ହେବା ପରେ, ବଳକା କାମ ପାଇଁ ଏକ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଲାଗିଥିଲା ଏବଂ ଏହି ସମୟରେ ଯାତାୟତ ସୁରୁଖୁରରେ ଚାଲିବା ପାଇଁ ରାସ୍ତାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଏହା ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ନିମନ୍ତେ ପୂର୍ବ ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନାର ଅଭାବକୁ ସୂଚାଇଥାଏ । ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ପିଏମ୍‌ୟୁ 2005 ମସିହାରୁ ସ୍ଥାପିତ ହୋଇଥିଲେ ହେଁ ଚୁକ୍ତି ରଦ୍ଦ ହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ।

6.2.3.2 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ୍ ଭାଗ-1 ର ପାରା 3.4.10 ଅନୁଯାୟୀ ଅତ୍ୟନ୍ତ ମିତବ୍ୟୟୀ ଉପାୟରେ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ଥିବା ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ "ଜଗତପୁର ରୁ ନିଶ୍ଚିନ୍ତକୋଇଲି[164] ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ କ୍ୟାରେଜ୍ ୱେର ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସରରେ କଟା ପଥର ବ୍ୟବହାର କରି 63,822 ଘନ ମିଟର ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍‌ବେସ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ସମୁଦାୟ 23,613 ଘନ ମିଟର ଜିଏସ୍‌ବି କାମ ହେବା ପରେ, ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ କଟା ପଥର ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବାରୁ ଜିଏସ୍‌ବିରେ ସ୍ଲାଗ୍ ବ୍ୟବହାରକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2016) । ଜିଏସ୍‌ବିରେ ସ୍ଲାଗ୍ ର ବ୍ୟବହାର ଶସ୍ତା ହୋଇଥିବାରୁ ସ୍ଲାଗ୍ ବଦଳରେ ପଥରରେ ଜିଏସ୍‌ବି ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଯୋଗୁଁ ଜିଏସ୍‌ବିର ଆଇଟମ୍ ଦର ଘନମିଟର ପିଛା 293 ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ଆବଶ୍ୟକ ସାମଗ୍ରୀର ଉପଲବ୍ଧତା ଯାଞ୍ଚ ନକରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଖରାପ ଯୋଜନାକୁ ସୂଚାଉଛି । ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ଜିଏସ୍‌ବିରେ ସ୍ଲାଗକୁ କଟା ପଥର ପରିବର୍ତ୍ତେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ଏବଂ 69 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇପାରିଥାନ୍ତା ବୋଲି ମଧ୍ୟ ଅଡିଟରେ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରାଗଲା ।

ପ୍ରତିଛବି 1



ଶସ୍ତା ସାମଗ୍ରୀ ଉପଲବ୍ଧ ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଆକଳନରେ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟର ସାମଗ୍ରୀ ଯୋଗାଇ ଦେବା ଫଳରେ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ, ମିତବ୍ୟୟିତା ଭାବରେ ଯୋଜନା ଓ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତରେ ବିଭାଗର ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ 69 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

[164] ଜଗତପୁର-ଚାନ୍ଦବାଲି ରାସ୍ତାର ଭାଗ କିଲୋମିଟର 0/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 25/000

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ଜିଏସ୍‌ବିରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ସ୍ଲାଗର ଉପଲବ୍ଧତା ଏବଂ ଉପଯୁକ୍ତତା ବିଭାଗକୁ ଜଣାନଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, କାରଣ ଆଇଆରସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରେ ଯେ ସ୍ଲାଗ୍ ହେଉଛି ଜିଏସ୍‌ବି ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏକ ସାମଗ୍ରୀ । ପୁନଶ୍ଚ, ଚୌଦ୍ୱାର ନିକଟସ୍ଥ ଏକ କାରଖାନାରେ ମଧ୍ୟ ଏହା ଉପଲବ୍ଧ ଥିଲା ।

6.2.3.3 ଆଇଆରସି 37-2001 ବିବରଣର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 4.2.1.5 ଅନୁଯାୟୀ ସବ୍-ଗ୍ରେଡ୍ ମାଟିରେ[165] ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ କ୍ୟାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିୟରିଂ ରେସିଓ (ସିବିଆର୍)[166] ରହିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଉପଶ୍ରେଣୀ ମୃତ୍ତିକାର ମୂଲ୍ୟ ଯେଉଁଠାରେ ସିବିଆର୍‌ର ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତରୁ କମ୍, ଉପଶ୍ରେଣୀ ମୃତ୍ତିକାର ସିବିଆର୍ ମୂଲ୍ୟ ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ ଭାଗ ପରି ନକ୍ସା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ଉପସ୍ତର ବ୍ୟତୀରେକ 150 ମିଲିମିଟର ଘନତ୍ୱ ସାମଗ୍ରୀ ଦ୍ୱାରା ଆଚ୍ଛାଦିତ ସ୍ତରର ସର୍ବନିମ୍ନ ସିବିଆର୍ ମୂଲ୍ୟ 10 ପ୍ରତିଶତ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଅଡିଟ୍ ଆଠଟି ରାସ୍ତାର ଡିପିଆର୍‌ରୁ ଜାଣିଲା ଯେ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ମାଟିର ସିବିଆର୍ ମୂଲ୍ୟ ଛଅ ରୁ 10 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ରହିଥିଲା । ଡିପିଆର୍ ଆଇଆରସି ଅନୁଯାୟୀ ବୋଲି କୁହାଯାଇଥିଲା, ତେଣୁ ବାଲିର କ୍ୟାପିଂ ଲେୟରର ଆବଶ୍ୟକତା ନଥିଲା । ପୁନଶ୍ଚ, ଆଇଆରସି ଅନୁଯାୟୀ ସବ୍‌ବେସ୍[167] (ଜିଏସ୍‌ବି) ବେସ୍ କୋର୍ସ[168] (ଓ୍ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍) (ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍) ଏବଂ ଉଇଣ୍ଡିଂ କୋର୍ସ[169] (ବିଟୁମିନାସ୍ ମାକାଡାମ୍) (ଡିଏମ୍) ଏବଂ ସେମି ଡେନ୍ସ ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ) (ଏସ୍‌ଡିବିସି) ର ମୋଟେଇ ଉପରୋକ୍ତ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଆଠଟି ରାସ୍ତାର ଆକଳନରେ, ଜିଏସ୍‌ବିର ଆବଶ୍ୟକ ମୋଟେଇ ବ୍ୟତୀତ 500 ମିଲିମିଟର ବାଲି ସହିତ 11.21 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ବାଲି କ୍ୟାପିଂ ଲେୟାର, ଘନମିଟର ପିଛା 286 ରୁ 700 ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ ଅନାବଶ୍ୟକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆଇଆରସି ସ୍ପେସିଫିକେସନର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ଥିଲା । ଏଥିପାଇଁ 43.51 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିଲା, ଯାହାକି ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଦର୍ଶାଗଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ସର୍ବନିମ୍ନ 10 ପ୍ରତିଶତ ସିବିଆର ମୂଲ୍ୟ ବିଶିଷ୍ଟ ମାଟିର ଅଭାବ ହେତୁ ବାଲିକୁ ବନ୍ଧରେ କ୍ୟାପିଂ ଲେୟର ଭାବେ ବ୍ୟବହାର କରିବାକୁ ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଓଡବ୍ଲୁଡି ବନ୍ଧରେ ମାଟି ସହିତ ବାଲିକୁ କ୍ୟାପିଂ ଲେୟର ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର କରିଥିଲା ।

6.2.4 ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଯୋଜନା ଅଭାବରୁ ସମୟ ଓ ଖର୍ଚ୍ଚର ବୃଦ୍ଧି ଘଟିଲା

ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଦସ୍ତାବିଜ (ପିଏଡି)ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 37 ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି, ଗଛ ସଫା କରିବା ଏବଂ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ସମେତ ପ୍ରାକ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାରେ ବିଳମ୍ବ କରୁଥିବା ସାଧାରଣ କାରଣ । ଏଭଳି ଘଟଣାକୁ ଏଡ଼ାଇବା ପାଇଁ ସିଭିଲ୍ ଓ୍ୱାର୍କ କଣ୍ଟ୍ରାକ୍ଟ ର ସମସ୍ତ ପ୍ରାକ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟର ପ୍ରାୟ 25 ପ୍ରତିଶତ କାର୍ଯ୍ୟ ଚୁକ୍ତି ପ୍ରଦାନ ପୂର୍ବରୁ ଯଥାର୍ଥ ଭାବେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଦରକାର ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ପାଞ୍ଚଟି ପ୍ୟାକେଜ୍‌ରେ ବିଭକ୍ତ ହୋଇଥିବା ଚାରୋଟି ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣକୁ ନେଇ ଗଠିତ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରଥମେ 725.44 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ନଭେମ୍ବର

165 ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ହେଉଛି ଏକ ନିର୍ମିତ ରାସ୍ତା ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ତଳେ ଥିବା ମୂଳ ସାମଗ୍ରୀ । ଏହାକୁ ଗଠନ ସ୍ତର ମଧ୍ୟ କୁହାଯାଏ ।

166 କାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିଅରିଂ ରେସିଓ (ସିବିଆର୍) ପରୀକ୍ଷା ହେଉଛି ଏକ ପ୍ରବେଶ ପରୀକ୍ଷା ଯାହା ରାସ୍ତା ଏବଂ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ଶକ୍ତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ।

167 ସବ୍‌ବେସ୍ ହେଉଛି ସବ୍ ଗ୍ରେଡରେ ରଖାଯାଇଥିବା ସମୁଦାୟ ପଦାର୍ଥର ସ୍ତର, ଯାହା ଉପରେ ବେସ୍ କୋର୍ସ ସ୍ତର ଅବସ୍ଥିତ ।

168 ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ବେସ୍ କୋର୍ସ ହେଉଛି ଏକ ଆସ୍ଫାଲ୍ଟ ରୋଡ୍‌ୱେ, ରେସ୍ ଟ୍ରାକ୍, ରାଇଡିଂ ଏରିନା କିମ୍ବା କ୍ରୀଡ଼ା କ୍ଷେତ୍ରରେ ସାମଗ୍ରୀର ଏକ ସ୍ତର । ଏହା ପୃଷ୍ଠସ୍ତର ତଳେ ଅବସ୍ଥିତ ଯେଉଁଥିରେ ଓ୍ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ ଏବଂ ବେଳେବେଳେ ଏକ ଅତିରିକ୍ତ ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ ରହିଥାଏ ।

169 ରାସ୍ତାଘାଟ, ଏୟାରଫିଲ୍ଡ ଏବଂ ଡକ୍ୟାର୍ଡ ନିର୍ମାଣର ଉପର ସ୍ତର ହେଉଛି ଓ୍ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ ।

2010 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2016 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ, ଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ନହେବା ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2011 ରୁ ଜୁନ୍ 2017 ମଧ୍ୟରେ ଚୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକ ବାତିଲ କରାଯାଇଥିଲା । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ 14 ଟି ପ୍ୟାକେଜରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପୁନଃଟେଣ୍ଡର କରାଯାଇ 963.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଅଗଷ୍ଟ 2016 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ନିମ୍ନ ସାରଣୀ 6.1 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 6.1: ରାସ୍ତା ପ୍ୟାକେଜର ବିସ୍ତୃତ ବିବରଣୀ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର. ସଂ.	ରାସ୍ତା	ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ	ମୂଳ ସମାପ୍ତି ଅବଧି	ପୁନଃଟେଣ୍ଡର ହୋଇଥିବା ପ୍ୟାକେଜ୍ ସଂଖ୍ୟା	ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାର ପ୍ରକୃତ ତାରିଖ	ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଖର୍ଚ୍ଚ	ମାସରେ ବିଳମ୍ବ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
1	ଭବାନିପାଟଣା-ଖରିଆର	105.51	ଅଗଷ୍ଟ 2011	3	ଅଗଷ୍ଟ 2016	158.29	60
2	ଚାନ୍ଦବାଲି-ଆନନ୍ଦପୁର-ଭଦ୍ରକ	216.23	ଅଗଷ୍ଟ 2011	5	ଅପ୍ରେଲ 2021	316.35	116
3	ବ୍ରହ୍ମପୁର-ତପ୍ତପାଣି	81.97	ନଭେମ୍ବର 2010	2	ଅଗଷ୍ଟ 2016	108.18	69
4	ଜଗତପୁର-କେନ୍ଦ୍ରାପଡ଼ା-ଚାନ୍ଦବାଲି	321.73	ମାର୍ଚ୍ଚ 2016	4	ମଇ 2019	380.98	38
	ମୋଟ	**725.44**		**14**		**963.80**	

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଉଛି ଯେ, ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଯୋଜନା ଅଭାବରୁ ଚୁକ୍ତି ବାତିଲ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ 238.36 କୋଟି ଟଙ୍କା (32.86 ପ୍ରତିଶତ) ଖର୍ଚ୍ଚ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିବା ବେଳେ ସମୟ ସୀମା 38 ରୁ 116 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି ପ୍ରକ୍ରିୟା, ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର, ଗଛ କାଟିବା ଇତ୍ୟାଦିରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମା ରଦ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପୁନଃଟେଣ୍ଡର କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, କାରଣ ପିଏଡିର ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ବିଭାଗ ସିଭିଲ୍ ଓ୍ୱାର୍କ କଣ୍ଟ୍ରାକ୍ଟ ର ସମସ୍ତ ପ୍ରାକ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟର ପ୍ରାୟ 25 ପ୍ରତିଶତ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ କରିବା ପୂର୍ବରୁ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିଥିଲେ, ଯାହାଫଳରେ ଏକାଧିକ ଥର ଚୁକ୍ତିକୁ ରଦ୍ଦ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ।

6.2.4.1 ୟୁଟିଲିଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତରରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ

6.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଦୁଇଟି ରାସ୍ତାର[170] ୟୁଟିଲିଟି ସେବା ସ୍ଥାନାନ୍ତର କାର୍ଯ୍ୟ ଫେବୃଆରୀ 2009 ରୁ ମଇ 2011 ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଭେମ୍ବର 2009 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2011 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ଦିଆଯାଇଥିଲା । 5.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ପରେ ମଧ୍ୟ ଜମି ନମିଳିବା, ଅନଧିକୃତ କୋଠା ଦ୍ୱାରା ଜବରଦଖଲ ଓ ଜନସାଧାରଙ୍କ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ନହେବା ଓ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ବିରୋଧ ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାର କାମ ଶେଷ କରିପାରିନଥିଲେ । ତେଣୁ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସରକୁ ବଦଳାଇ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ପାଇଁ ସଂଶୋଧିତ ଆଲାଇନମେଣ୍ଟ ସହ ମାର୍ଚ୍ଚ 2016 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 ମଧ୍ୟରେ 95 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ବାକି କାମ 4.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଛଅରୁ ସାତ ବର୍ଷ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ, ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ଅଭାବରୁ ସାତ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେବା ସହ 3.34 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଉପରେ ସରକାର କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଉତ୍ତର ଦେଲେ ନାହିଁ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ।

---

170 1) ବ୍ରହ୍ମପୁର-ତପ୍ତପାଣି ଏବଂ 2) ଜଗତପୁର-ଚାନ୍ଦବାଲି

6.2.4.2 ପରାମର୍ଶ ସେବା ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ପ୍ୟାକେଜ୍ ଗୁଡ଼ିକର ନିର୍ମାଣ ତଦାରଖ କାର୍ଯ୍ୟ ଏକ ପରାମର୍ଶଦାତା (ଏଲ୍ଇଏ ଆସୋସିଏନସ୍ ସାଉଥ ଏସିଆ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍) କୁ ନଭେମ୍ବର 2013 ରୁ ଫେବୃଆରୀ 2015 ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ମଇ 2016 ସୁଦ୍ଧା 20.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ, କାମର କାର୍ଯ୍ୟ ମନ୍ଥର ଯୋଗୁଁ ଚୁକ୍ତିରଦ୍ଦ, କାମର ପୁନଃଟେଣ୍ଡର ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ସମସ୍ତ ପ୍ୟାକେଜର ସିଭିଲ କାମ ଶେଷ ହୋଇପାରିନଥିଲା । କନସଲଟାନ୍ସି ଅବଧିକୁ ଦୁଇ ଥର ଯଥାକ୍ରମେ ଡିସେମ୍ବର 2019 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 38.21 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଜୁନ୍ 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 39.31 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୃଦ୍ଧି କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ଯାହାଫଳରେ 19.15 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ପିଏପିଙ୍କ ଥଇଥାନ, ପୁର୍ନବସତି ଏବଂ ଗଛ କାଟିବା ବିଳମ୍ବ କାରଣରୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେବା ଆନ୍ତଃବିଭାଗୀୟ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ସହିତ ଜଡ଼ିତ ଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଅନ୍ୟ ବିଭାଗ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ ରଖିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ।

ଯାହାଫଳରେ, ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ଅନୁମୋଦନ ନହେବା, ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ଭେର ଅଭାବ ଓ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର ଯୋଗୁଁ 420.65 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା, ଯାହାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା ।

6.3 ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା

6.3.1 ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ସମ୍ପର୍କରେ ଆବଣ୍ଟନ

ଓଡ଼ିଶା ବଜେଟ୍ ମାନୁଆଲ, 1963ର ନିୟମ 46 ଅନୁଯାୟୀ ବଜେଟ୍ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ଆକଳନକୁ ଯଥାସମ୍ଭବ ସଠିକ୍ କରିବା ସହିତ ଅତ୍ୟଧିକ ଆକଳନ କରି ବର୍ଷ ଶେଷରେ ବିପୁଳ ସଞ୍ଚୟ ପ୍ରଦର୍ଶନ ନକରିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ରହିବା ଆବଶ୍ୟକ । ତେଣୁ ବାସ୍ତବ ଭିତ୍ତିରେ ବଜେଟ୍ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ପିଏମ୍ୟୁର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ 2017-22 ଅବଧିରେ ଓଏସ୍ଆର୍ପିରେ ବ୍ୟୟ ପାଇଁ 531.85 କୋଟି ଟଙ୍କା ବଜେଟ ଆବଣ୍ଟନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରୁ ବିଭାଗ 474.03 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲା, ଯାହା କି ନିମ୍ନ ସାରଣୀ 6.2 ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା:

ସାରଣୀ 6.2: ବଜେଟ ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ବ୍ୟୟର ବିସ୍ତୃତ ବିବରଣୀ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ	ବଜେଟ ଆବଣ୍ଟନ	ଖର୍ଚ୍ଚ	ସମର୍ପଣ/ ପ୍ରତ୍ୟାହାର	ସମର୍ପଣ/ ପ୍ରତ୍ୟାହାର ପ୍ରତିଶତ
1	*2*	*3*	*4*	*5*
2017-18	229.35	229.35	0	-
2018-19	150.00	150.00	0	-
2019-20	75.00	64.51	10.49	13.98
2020-21	47.50	19.04	28.46	59.91
2021-22	30.00	11.13	18.87	62.90
ମୋଟ	**531.85**	**474.03**	**57.82**	

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠିଗୁଡ଼ିକର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ବ୍ୟବହାର ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ 2019-20 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷରୁ 2021-22 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଗତ ତିନି ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ 13.98 ପ୍ରତିଶତରୁ 62.90 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ବିଶେଷକରି ଗତ ଦୁଇ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରାୟ 50 ପ୍ରତିଶତ ପାଣ୍ଠି ସମର୍ପଣ / ପ୍ରତ୍ୟାହାର ହାର ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି ।

ତେଣୁ ବଜେଟ ମାନୁଆଲର ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ବାସ୍ତବ ଭିତ୍ତିରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ବଜେଟ୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇନଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ପାଣ୍ଠି ସମର୍ପଣ ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଏବଂ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣର ଅଭାବୀ ଯୋଗୁଁ ବଜେଟ୍ ଆବଣ୍ଟନ ବ୍ୟବହାର ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ଯାହା ଅନ୍ୟ ବିଭାଗର ଦାୟିତ୍ୱ ଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଉତ୍ତର ଦର୍ଶାଇଲା ଯେ ବିଭିନ୍ନ ବିଭାଗ ମଧ୍ୟରେ ସମନ୍ୱୟର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହେଲା ।

6.3.2 ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ପୁନଃଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ

ଓଏସ୍ଆର୍ପିର ପିଏଡି ଅନୁଯାୟୀ ମୋଟ ଖର୍ଚ୍ଚର 6.3 ପ୍ରତିଶତ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ପୁନଃଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି ଏବଂ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର କାମ ପାଇଁ ଆବଣ୍ଟନ କରାଯାଏ । 2008-09 ପର ଠାରୁ ଓଏସ୍ଆର୍ପିର ମୋଟ ଖର୍ଚ୍ଚ 1,400.39 କୋଟି ଟଙ୍କା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଥିଲା । ପିଏଡିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 37 ଆହୁରି ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ପୁନଃଥଇଥାନ ଏବଂ ପ୍ରଭାବିତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଥଇଥାନ, ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ଏବଂ ଗଛ ସଫା କରିବା ଭଳି ସମସ୍ତ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଚୁକ୍ତି ପ୍ରଦାନ ପୂର୍ବରୁ ପ୍ରାୟ 25 ପ୍ରତିଶତ ସିଭିଲ୍ ୱାର୍କ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍ ।

ଅଡିଟ୍ ଅବଲୋକନ କଲେ ଯେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ପୁନଃଥଇଥାନ ଓ ପୁର୍ନବସତି ଏବଂ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତର ବାବଦରେ 88.22 କୋଟି ଟଙ୍କା (1,400.39 କୋଟି ଟଙ୍କାର 6.3 ପ୍ରତିଶତ) ବ୍ୟୟ ହେବାର ଥିଲା, ଯାହା ତୁଳନାରେ ଓଡବ୍ଲୁଡି 198.44 କୋଟି ଟଙ୍କା (ମୋଟ ବ୍ୟୟର 14.17 ପ୍ରତିଶତ) ବ୍ୟୟ କରିଥିଲା । ତେଣୁ, ପିଏଡି ନିୟମରେ ବିଭ୍ରାଟ ଓ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ 110.22 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣର ମୂଲ୍ୟ ହାର ବୃଦ୍ଧି, ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରଭାବିତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି, ଅଣଧାର୍ମିକ ଗୋଷ୍ଠୀ ସମ୍ପତ୍ତି ସମ୍ବଳ ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ବିଭାଗରୁ ପ୍ରାପ୍ତ ପ୍ରଚଳିତ ଆକଳନରେ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତରରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା, କାରଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ଏହିସବୁ ବିଷୟକୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ଟେଣ୍ଡରଗୁଡ଼ିକର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କେବଳ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ବିଳମ୍ବ ନୁହେଁ ବରଂ ଜମି କ୍ରୟ ପାଇଁ ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ମଧ୍ୟ ହେଲା । ତଥାପି ଉତ୍ତରରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ପରି ଅନ୍ୟ ସମସ୍ତ କାରଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବା ସମୟରେ ବିଚାର କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ।

6.3.3 କାମର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ଯୋଗୁଁ ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ ଋଣ ପ୍ରଦାନ କରାନଯିବା

ପିଏମ୍ୟୁର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ, ସେପ୍ଟେମ୍ବର ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2008 ମଧ୍ୟରେ ତିନୋଟି କାମ[171] ଦିଆଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଠିକା ପ୍ରଦାନ ତାରିଖ ଠାରୁ ଦେଢ଼ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କ୍ରମାଗତ ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ମଧ୍ୟ ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇପାରିନଥିଲା ।

କ୍ରମାଗତ ଅସନ୍ତୋଷଜନକ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ମଇ 2011 ରୁ ଅକ୍ଟୋବର 2012 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଋଣକୁ ନିଲମ୍ବିତ ରଖିଥିଲା । ନିଲମ୍ବିତ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଓଡବ୍ଲୁଡି 48.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ଋଣ ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରିନଥିଲା । ତେଣୁ, ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାରେ ବିଫଳ ହେବା ଫଳରେ ଏହି ତିନୋଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଋଣ ବଣ୍ଟନ ବନ୍ଦ ହେବା ସହ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ 48.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଋଣ ପ୍ରଦାନ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପ୍ରଭାବିତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝ ପଡ଼ିଥିଲା ।

[171] ଭବାନୀପାଟଣାରୁ ଖରିଆର (ପ୍ୟାକେଜ ସଂଖ୍ୟା-ଓଏସ୍ଆର୍ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ୱାଇ 1-P01), ଚାନ୍ଦବାଲି, ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରୋଡ଼ (ପ୍ୟାକେଜ ସଂଖ୍ୟା-ଓଏସ୍ଆର୍ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ୱାଇ 1-P02) ଏବଂ ବ୍ରହ୍ମପୁର ରୁ ତପ୍ତପାଣି (ପ୍ୟାକେଜ ସଂଖ୍ୟା-ଓଏସ୍ଆର୍ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ୱାଇ1-P03)

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ପ୍ରତିପୂରଣର ସମନ୍ୱୟ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଦାବି କରାଯାଇଥିବା ରାଶିକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବେ ପ୍ରତିପୂରଣ କରାଯାଇଅଛି । ତେବେ ଋଣର ଦାବି ସ୍ଥିତି ଅନୁଯାୟୀ 48.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବେ ବି ବକେୟା ରହିଥିଲା ।

6.3.4 ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନର ଅଣ-ବିତରଣ

ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି ପ୍ରକଳ୍ପ ଯୋଗୁଁ ଥଇଥାନ ହେବାକୁ ପଡ଼ିଥିବା ଲୋକଙ୍କ ଜୀବିକାକୁ ସମର୍ଥନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଓଏସ୍ଆର୍‌ପିର ଫାଇନାନ୍ସ ମାନୁଆଲର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.8 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରଭାବିତ ବ୍ୟକ୍ତି (ପିଏପି)ଙ୍କୁ ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ପିଏପି ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ପ୍ୟାକେଜ୍ ମ୍ୟାନେଜର (କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ) ଙ୍କ ନାମରେ ମିଳିତ ଭାବେ ଖୋଲାଯାଇଥିବା ଏକ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଚେକ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଜମା କରାଯିବ ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ଅଡିଟ୍‌କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ସୂଚନା ଯାଞ୍ଚରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅନିୟମିତତା ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା:

- ଏଠାରେ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା 6,055 ଜଣ ପିଏପି ଥିଲେ ମଧ୍ୟ ବିଭାଗ କେବଳ 5,814 ଜଣ ପିଏପିଙ୍କ ଯୁଗ୍ମ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନ (ଆର୍‌ଜି) ବାବଦରେ 38.39 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜମା କରିଥିଲା । 241ଟି ପିଏପି ପାଇଁ ଆର୍‌ଜି ଜମା ନହେବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା ।

- 38.39 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜମା ରାଶି ମଧ୍ୟରୁ 31.24 କୋଟି ଟଙ୍କା ବଣ୍ଟନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ 3,318 ଜଣ ପିଏପିଙ୍କ ବାକି ଥିବା 7.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ଯୁଗ୍ମ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଅବ୍ୟବହୃତ ରଖାଯାଇଥିଲା ।

- ସମୁଦାୟ 5,814 ହିତାଧିକାରୀଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ 2,496 ଜଣ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଓ 3,101 ଜଣ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଆଂଶିକ ଭାବେ 31.24 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଅବଶିଷ୍ଟ 217 ଜଣ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ସେମାନଙ୍କର 2.63 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନର କୌଣସି ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯଦିଓ ଏହି ଟଙ୍କା ସେମାନଙ୍କ ଯୁଗ୍ମ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଜମା ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ରାସ୍ତା ଅପ୍ରେଲ 2021 ରେ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ।

ତେଣୁ, ପିଏପିଙ୍କ ଥଇଥାନ ଓ ଜୀବିକା ପୁନରୁଦ୍ଧାର ପାଇଁ 7.15 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଥଇଥାନ ଅନୁଦାନ ରାଶି ଏଥିପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇନଥିଲା କିନ୍ତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ସରିବା ପରେ ମଧ୍ୟ ଜୁଲାଇ 2022 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଂପୃକ୍ତ ପିଏପିଙ୍କ ଯୁଗ୍ମ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଅବ୍ୟବହୃତ ରହିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଜମା ମଞ୍ଜୁରୀ ଆଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ଯୁଗ୍ମ ଖାତାରେ ରାଶି ଜମା ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ବ୍ୟବହାର ଅନୁଯାୟୀ ଜମା ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ ବାସ୍ତବ କଥା ହେଲା ସରକାରୀ ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟବହାର କିମ୍ବା ସମର୍ପଣ ବିନା ଅବ୍ୟବହୃତ ହୋଇ ରହିଥିଲା ।

6.4 ଚୁକ୍ତିନାମାର ପରିଚାଳନା

6.4.1 ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି ହ୍ରାସ ହେତୁ 9.10 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନକୁ ଏଡାଇବା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟର ଉଦାସୀନ ଗୁଣବତ୍ତା ବିରୁଦ୍ଧରେ ପ୍ରତିରୋଧ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ, ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ (ନଭେମ୍ବର 2010 ଏବଂ ଅପ୍ରେଲ 2012) ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଥିଲା ଯେ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ବିଡିଂ ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟ ଅଧୀନରେ ଯେଉଁଠାରେ ବିଟୁମିନାସ୍ ମୋଟାପଣ 40 ମିଲିମିଟର ସହ ସମାନ କିମ୍ବା ଅଧିକ ଅଟେ, ସେହିଠାରେ ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି (ଡିଏଲ୍‌ପି) ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବା ତାରିଖ ଠାରୁ ତିନି ବର୍ଷ ହେବା ଉଚିତ୍ ।

ଅଡିଟ୍ ଦେଖିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ମାନଦଣ୍ଡ ଠାରୁ ବିଚ୍ୟୁତ ହୋଇ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ନିର୍ମିତ ଚାରୋଟି ଯାକ ରାସ୍ତାରେ 40 ମିଲିମିଟରରୁ ଅଧିକ ମୋଟାପଣ ବିଶିଷ୍ଟ ବିଟୁମିନସ୍ ଲେୟାର ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିଲେ ହେଁ କାର୍ଯ୍ୟ

ଶେଷ ହେବା ଦିନ ଠାରୁ ମାତ୍ର ଏକ ବର୍ଷ ପାଇଁ ଡିଏଲ୍‌ପି ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିଲା । ଡିଏଲ୍‌ପି ହ୍ରାସ ଯୋଗୁଁ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଗୁଣବତ୍ତା ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସୁନିଶ୍ଚିତ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଅଡିଟରେ ଏହା ମଧ ଦେଖିଲା ଯେ, ନିମ୍ନମାନର କାମ ଯୋଗୁଁ ଡିଏଲ୍‌ପିର ଅବଧି ଶେଷ ହେବାର ଠିକ୍ ପରେ, ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିବା ଅନୁଯାୟୀ ସେ ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ ମରାମତି ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ।

ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଅଧୀନରେ ଥିବା ଚାରୋଟି ରାସ୍ତା କାମ ଶେଷ ହୋଇ ଡିଏଲ୍‌ପି ମଧରେ ଥିବା ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସୁଧାରିବା ପରେ ଜୁନ୍ 2016 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା । ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ, ଡିଏଲ୍‌ପି ଅବଧି ଶେଷ ହେବାର ମାତ୍ର ଛଅ ମାସ ପରେ ଛଅ ଜଣ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ[172] ନଭେମ୍ବର 2020 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2022 ମଧ୍ୟରେ ଉନ୍ନତି କାର୍ଯ୍ୟ ଏସ୍‌ଡିବିସି ସହିତ ଭୂପୃଷ୍ଠର ନବୀକରଣ କୋଟ, ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ମରାମତି କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ରାସ୍ତାର ଥର୍ମୋ-ପ୍ଲାଷ୍ଟିକ୍ ପେଣ୍ଟିଂ ବାବଦରେ 131 ଟି ଚୁକ୍ତିନାମାରେ 9.11 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲେ ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି । ଯଦି ଚୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକରେ ତିନି ବର୍ଷର ଡିଏଲ୍‌ପି ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଖର୍ଚ୍ଚରେ ମରାମତି କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥାନ୍ତା । ତେଣୁ ଡିଏଲ୍‌ପି ହ୍ରାସ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ବିଭାଗକୁ 9.11 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଅଧୀନରେ ସମ୍ପାଦିତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଏଫ୍‌ଆଇଡିଆଇସି[173] ଚୁକ୍ତିର ଫର୍ମ ଅନୁଯାୟୀ ଥିଲା । ଯଦି ଡିଏଲ୍‌ପି ଅବଧିକୁ ତିନି ବର୍ଷ ବୃଦ୍ଧି କରିଯାଇଥାନ୍ତା ତେବେ ଠିକାଦାରମାନେ ସେମାନଙ୍କ ଅଫରରେ ଏହି ଖର୍ଚ୍ଚ ନେଇଥାନ୍ତେ । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ଡିଏଲ୍‌ପି ଅବଧି ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟି ଆଣ୍ଡ ଏଚ୍ ନିୟମର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ଏବଂ ଏହାକୁ ଗ୍ରହଣ ନକରିବା କାରଣରୁ ବିଭାଗ ଅଯଥାରେ ବିଭିନ୍ନ ମରାମତି କାର୍ଯ୍ୟରେ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲା ।

6.4.2 ଖିଲାପି ଠିକାଦାରଙ୍କଠାରୁ ପାର୍ଥକ୍ୟ ମୂଲ୍ୟ ଅନାଦାୟ

ସାଧାରଣ ଚୁକ୍ତିନାମା ସର୍ତ୍ତାବଳୀ (ଜିସିସି)ର ଧାରା 15.2 (ବି) ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦି ଠିକାଦାର କାମ ଛାଡ଼ିଦିଅନ୍ତି କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଭାବରେ ଚୁକ୍ତି ଅଧୀନରେ ତାଙ୍କର ଦାୟିତ୍ୱ ନିର୍ବାହ ନ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ପ୍ରଦର୍ଶନ କରନ୍ତି ତେବେ ନିଯୁକ୍ତିଦାତା ଚୁକ୍ତିକୁ ରଦ୍ଦ କରିବାର ଅଧିକାର ପାଇବେ । ଜିସିସିର ଧାରା 15.4 ଅନୁଯାୟୀ ଯଦି ଚୁକ୍ତିକୁ ଧାରା 15.2 ଅଧୀନରେ ରଦ୍ଦ କରାଯାଏ ତେବେ ନିଯୁକ୍ତିଦାତାଙ୍କୁ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ନିଯୁକ୍ତିଦାତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ହୋଇଥିବା କୌଣସି କ୍ଷତି ଏବଂ କାମର କୌଣସି ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ଆଦାୟ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ରେକର୍ଡରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଅଗଷ୍ଟ 2011 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ 321.74 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଦୁଇଟି କାର୍ଯ୍ୟ[174] (ଡିସେମ୍ବର 2008) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଠିକାଦାରଙ୍କ ଅନୁରୋଧ କ୍ରମେ ସମୟ ବୃଦ୍ଧି (ଇଓଟି) (ମାର୍ଚ୍ଚ 2011 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2012 ମଧ୍ୟରେ) ଆହୁରି ଦୁଇ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ (799 ଦିନ) ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଶେଷ ହେବାର ଅବଧିକୁ ନଭେମ୍ବର 2013 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା । ତେବେ କାମର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ହେତୁ ଧାରା 15.2 ଅନୁଯାୟୀ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଏହି ଚୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକୁ ନଭେମ୍ବର 2012 ରେ ରଦ୍ଦ କରିଥିଲା । ସମ୍ପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରମାନେ 86.28 କୋଟି ଟଙ୍କାର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରିଥିଲେ ଏବଂ ମାତ୍ର 10 କିଲୋମିଟର (6.13

---

172 ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଭଦ୍ରକ, କଟକ-2, କେନ୍ଦ୍ରାପଡ଼ା-2, ଗଞ୍ଜାମ-1, ଖରିଆର ଏବଂ କଳାହାଣ୍ଡି

173 ଏଫ୍‌ଆଇଡିଆଇସି ହେଉଛି ଫେଡରେସନ୍ ଇଣ୍ଟରନ୍ୟାସନାଲ୍ ଡେସ୍ ଇଙ୍ଗେନିୟର୍ସ କାଉନ୍‌ସିଲ୍ ଏକ ଫରାସୀ ଭାଷା ଶବ୍ଦ, ଯାହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ପରାମର୍ଶଦାତା ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଫେଡ୍‌ରେସନ୍ । ଏଫ୍‌ଆଇଡିଆଇସି, ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ଚୁକ୍ତିନାମା ଏବଂ ବ୍ୟବସାୟିକ ଅଭ୍ୟାସ ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟ ଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରକାଶିତ କରେ ଯାହା ବିଶ୍ୱସ୍ତରରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ

174 (i) ଭବାନୀପାଟଣାରୁ ଖରିଆର (ଏସ୍‌ଏଚ୍-16 ର କିଲୋମିଟର 2/0 ରୁ କିଲୋମିଟର 70/0) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଚଳିତ କ୍ୟାରେଜ୍ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ ଓ ସୁଦୃଢୀକରଣ (ପ୍ୟାକେଜ୍ ସଂଖ୍ୟା ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି-ଡ୍ୱାଇ1-ପି01)
(ii) ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତା (ଏସ୍‌ଏଚ୍-9 ର କିଲୋମିଟର 0/0 ରୁ କିଲୋମିଟର 45/0) ଏବଂ ଏସ୍‌ଏଚ୍-53 ର କିମି 0/0 ରୁ 50/0 କିଲୋମିଟର) ପାଇଁ ବର୍ତ୍ତମାନର କ୍ୟାରିଜ୍ ୱେକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ ଓ ସୁଦୃଢୀକରଣ (ପ୍ୟାକେଜ୍ ସଂଖ୍ୟା ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି-ସିଡ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ଡ୍ୱାଇ1-ପି02)

ପ୍ରତିଶତ) ରାସ୍ତା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିଥିଲେ । ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପୁନଃଟେଣ୍ଡର କରାଯାଇ (ଜାନୁଆରୀ 2013 ରୁ ନଭେମ୍ବର 2013 ମଧ୍ୟରେ) ଅନ୍ୟ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 367.54 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ମୂଳ ଠିକାଦାର ମାନେ 2012 ମସିହାରେ ବିବାଦ ସମାଧାନ ବୋର୍ଡ (ଡିଆର୍‌ବି) ନିକଟରେ ପାଞ୍ଚଟି[175] ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ଦାବି ଉପସ୍ଥାପନ କରିଥିଲେ । ଦୁଇଟି ଦାବିକୁ ନେଇ ଡିଆର୍‌ବି ଠିକାଦାରଙ୍କ ସପକ୍ଷରେ ରାୟ ଜାରି କରିଥିଲେ । ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତର ଧାରା 20.6 ଅନୁଯାୟୀ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଆର୍ବିଟ୍ରେସନକୁ ଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଆର୍ବିଟ୍ରେସନ୍ ଟ୍ରିବ୍ୟୁନାଲ ମଧ୍ୟ ଜିଏସ୍‌ବି କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ଉପରେ ଭିନ୍ନ ରାଶି ବାବଦରେ 6.49 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କ ସପକ୍ଷରେ ଗୋଟିଏ ଦାବି ସମ୍ପର୍କରେ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ।

ଇତି ମଧ୍ୟରେ ଠିକାଦାରମାନେ ସେମାନଙ୍କ ଦାବିର ସମାଧାନ ପାଇଁ (ଡିସେମ୍ବର 2016) ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରସ୍ଥ ହୋଇଥିଲେ । ଆପୋସ ସେଟଲମେଣ୍ଟ କମିଟି (ନଭେମ୍ବର 2017) 35.23 କୋଟି ଟଙ୍କା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଥିଲା । କିନ୍ତୁ ଜିସିସିର ଧାରା 15.4 ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ବାକି ଥିବା କାମର ପୁନଃଟେଣ୍ଡର ଯୋଗୁଁ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିବା 132.08 କୋଟି ଟଙ୍କାର[176] ପାର୍ଥକ୍ୟ ଖର୍ଚ୍ଚ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଆଦାୟ କରିନଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ବକେୟା ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା । ଖିଲାପକାରୀ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଅର୍ଥ ଆଦାୟ ନହେବା ଫଳରେ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ଉଲ୍ଲେଖଯୋଗ୍ୟ ଯେ ବିବାଦର ସମାଧାନ କରି ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷକୁ ଯେପରି କୌଣସି କ୍ଷତି ନପହଞ୍ଚେ ସେଥିପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେବାକୁ ଆଇନ ବିଭାଗ ଓଡବ୍ଲୁଡିକୁ ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲା ଏବଂ ଯଦି ଏପରି ହୁଏ, ତେବେ ଦାୟିତ୍ୱରେ ଥିବା ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିବାକୁ କହିଥିଲା । ଅବଶିଷ୍ଟ କାମର ପୁନଃଟେଣ୍ଡର ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ 132.08 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ ହୋଇନଥିବା ବେଳେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ କୌଣସି ଦାୟିତ୍ୱବୋଧ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇନଥିବା ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ସେଟଲମେଣ୍ଟ କମିଟିର ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ ଏହି ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ଜିସିସିର ଧାରା 15.4 ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ବାଲାନ୍ସ କାମର ପୁନଃଟେଣ୍ଡରରୁ ଉତ୍ପନ୍ନ ହୋଇଥିବା ପାର୍ଥକ୍ୟ ମୂଲ୍ୟ ଆଦାୟ ହୋଇନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ।

6.5 ପ୍ରକଳ୍ପ ନିଷ୍ପାଦନ

6.5.1 ଭୁଲ୍ ଭାବେ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ ଗ୍ରହଣ ଫଳରେ 38.32 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ହୋଇଥିଲା

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତା ଭାଗ-1 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଆକଳନ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ ଦରସୂଚୀ (ଏସ୍‌ଓଆର୍) ଗ୍ରହଣ କରି ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନର ଅତ୍ୟନ୍ତ ମିତବ୍ୟୟିତା ଏବଂ ସୁରକ୍ଷିତ ଉପାୟ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଉଚିତ୍ ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ, ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜକୁ ଭୁଲ ଭାବରେ ଗ୍ରହଣ କରିବା କାରଣରୁ ଆକଳନ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରମାନେ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ, ଯାହା କି ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଗଲା:

[175] ଦାବି 1 – କାର୍ଯ୍ୟର ଜିଏସ୍‌ବି ଆଇଟମ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ଉପରେ ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ପରିମାଣ
ଦାବି 2 - ଶ୍ରମ ସେସ୍ ଫେରସ୍ତ ଆଦାୟର ପ୍ରତିପୂରଣ
ଦାବି 3 - ଧାରା-1 ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନହେବା ପାଇଁ ବିଳମ୍ବ କ୍ଷତିପୂରଣ ଆଦାୟ ବିରୋଧରେ
ଦାବି 4 – ଚୁକ୍ତିନାମା ରଦ୍ଦକୁ ଚ୍ୟାଲେଞ୍ଜ
ଦାବି 5 – ବାଧାମୁକ୍ତ ଜାଗା ଉପଲବ୍ଧ ନହେବା କାରଣରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ କ୍ଷତିପୂରଣ ଦାବି ।

[176] ଦିଆଯାଇଥିବା ମୂଳ ମୂଲ୍ୟ: 321.74 କୋଟି ଟଙ୍କା, କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହ ମୂଲ୍ୟ: 86.28 କୋଟି ଟଙ୍କା, ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ 321.74 କୋଟି ଟଙ୍କା - 86.28 କୋଟି ଟଙ୍କା = 235.46 କୋଟି ଟଙ୍କା, ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟର ପୁରସ୍କାର ଦାମ 367.54 କୋଟି ଟଙ୍କା, ପାର୍ଥକ୍ୟ ମୂଲ୍ୟ 367.54 କୋଟି ଟଙ୍କା – 235.46 କୋଟି ଟଙ୍କା = 132.08 କୋଟି ଟଙ୍କା

6.5.1.1 ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତାର ଅବଶିଷ୍ଟ କାମର ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପଥର ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ବାଘୁଡ଼ି ଖଣି ଠାରୁ ଲିଡ୍ ଦୂରତା (ଫେବୃଆରୀ 2013) 67 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ବେଳେ ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ 2007-08 ରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ମୂଳ ଆକଳନରେ ସମାନ ଖଣି ପାଇଁ 43 କିଲୋମିଟରର ଲିଡ୍ ଦୂରତା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । 24 କିଲୋମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍ ଦୂରତା ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଫଳରେ ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର ପିଛା 164.86 ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଏହିପରି 1,76,896 ଘନ ମିଟର ପଥର ସାମଗ୍ରୀ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ 2.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଖଣିରେ ପଥରର ଅଭାବ ଥିବାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍‌କୁ ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା । ଉକ୍ତ ଖଣିରେ ପଥର ଅଭାବ ସମ୍ପର୍କରେ ବିଭାଗ କୌଣସି ଦସ୍ତାବିଜ୍ ପ୍ରଦାନ କରିନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ।

6.5.1.2 ରାଜ୍ୟ ଦରର ବିଶ୍ଳେଷଣ (ଏଓଆର୍)[177] ର ତ୍ରୟୋଦଶ ଅଧ୍ୟାୟ (ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ) ଟିପ୍ପଣୀ 4 ଅନୁଯାୟୀ ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ସାମଗ୍ରୀ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଖଣିରୁ ମିକସ୍ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ସାଇଟକୁ ଏବଂ ମିକ୍ସ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳକୁ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ସମୁଦାୟ ଦୂରତା ଖଣିରୁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୂରତା ଠାରୁ ଅଧିକ ହେବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ ।

11 ଟି ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପର୍କିତ ଆକଳନ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ପ୍ରକଳ୍ପ ଦ୍ୱାରା ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2008 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2016 ମଧ୍ୟରେ 1,342.14 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ (ନଭେମ୍ବର 2010 ରୁ ମଇ 2018 ମଧ୍ୟରେ) ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ 1,359.20 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅପ୍ରେଲ 2021 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ।

ଡବ୍ଲୁଏମ୍ଏମ୍, ଡିବିଏମ୍ ଏବଂ ବିସି ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକରେ 11.02 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ପଥର ଉତ୍ପାଦ, ଖଣିରୁ ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟକୁ ଏବଂ ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳକୁ ପରିବହନ କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଖଣିରୁ ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ଏବଂ ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳୀକୁ ପରିବହନ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ ଏହି ଆକଳନରେ ପଥର ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ, ଖଣିରୁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳକୁ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ 9 ରୁ 123 କିଲୋମିଟର ଦୂରତାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳକୁ ପରିବହନ ପାଇଁ ଅଯଥା ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା, 7 ରୁ 24 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଆଇଟମ୍ ଦରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ ରାଜ୍ୟ ଏଓଆର୍‌ର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ଥିଲା । ମିଶ୍ରଣ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳୀକୁ ଏହି ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ (ଘନ ମିଟର ପିଛା 71.28 ଟଙ୍କାରୁ 208.14 ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ), ଆଇଟମ୍ ଦରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକି ଆନୁମାନିକ ଖର୍ଚ୍ଚ 13.04 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXIV*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି । ଏହି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ଖର୍ଚ୍ଚ ଆଧାରରେ କାମ ପ୍ରଦାନ ଫଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବା ସହ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରମାନେ ଅଯଥା ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଆନୁମାନିକ ଦର ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ କୌଣସି ପ୍ରଭାବ ପକାଇବ ନାହିଁ କାରଣ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ ସ୍ୱୀକୃତ ଚୁକ୍ତି ମୂଲ୍ୟ ଆଧାରରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା । ତେବେ

177 ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଆଇଟମ୍ ମୂଲ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ନିମନ୍ତେ ବିଚାରକୁ ନିଆଯିବାକୁ ଥିବା ଗ୍ରହ୍ୟ ମୂଲ୍ୟ ବିହିତ କରି ଓଡ଼ିଶା ଏଓଆର୍ 2006 ପ୍ରକାଶନ କରିଥିଲେ

ବାସ୍ତବକଥା ହେଲା, ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଓ ନିଲାମକୁ ଏଭଳି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ସହ ତୁଳନା କରିବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନେ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ ।

6.5.1.3 ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ପ୍ରକଳ୍ପ ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ୟ ତିନୋଟି ରାସ୍ତା[178] ପାଇଁ 406.99 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆକଳନ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2013 ରୁ ଜୁଲାଇ 2015 ମଧ୍ୟରେ) କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2016 ମଧ୍ୟରେ 375.72 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2016 ରୁ ଜୁନ୍ 2017 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ କରିବାକୁ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଅପ୍ରେଲ 2018 ରୁ ମଇ 2019 ମଧ୍ୟରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 379.38 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉପରୋକ୍ତ ଆକଳନରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ବାଲି ପରିବହନ ପାଇଁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଲିଡ୍ 15 ରୁ 22 କିଲୋମିଟର ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା । ତେବେ ଜଗତପୁର-ଦୁହୁରିଆ ରାସ୍ତାର[179] କ୍ୱାରୀ ଚାର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ ବାଲି ପାଇଁ 10 ରୁ 14 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଲିଡ୍ ଗ୍ରହଣୀୟ ଥିଲା । ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ଉପରୋକ୍ତ ତିନୋଟି ରାସ୍ତା କାମ ପାଇଁ ପାଞ୍ଚରୁ ଆଠ କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ 10.29 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ବାଲି ପରିବହନ ଖର୍ଚ୍ଚ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା ଏବଂ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 6.08 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXV*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ନିଲାମକାରୀଙ୍କୁ ଆକଳନ ଆଇଟମ୍ ଦର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନାହିଁ । ନିଲାମକାରୀମାନେ ନିଜ ନିଜ ଆକଳନରୁ ଦର ପ୍ରଦାନ କରିଥାନ୍ତି । ତେବେ ବାସ୍ତବକଥା ହେଲା, ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଓ ନିଲାମକୁ ଏଭଳି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ସହ ତୁଳନା କରିବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନେ ଅଯଥା ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ ।

6.5.1.4 ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତାର ତିନୋଟି ପ୍ୟାକେଜ୍ ଅର୍ଥାତ୍, ଭଦ୍ରକରୁ ଆନନ୍ଦପୁର (ଅବଶିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟ), ଭଦ୍ରକରୁ ପିରାହାଟ ଓ ପିରାହାଟରୁ ଚାନ୍ଦବାଲି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିବା ଆକଳନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ମୋରମ୍[180] ପାଇଁ ଲିଡ୍ ଚେନାପାଡ଼ି/ ଢେଙ୍କାରୁ ଯଥାକ୍ରମେ 40 କିଲୋମିଟର, 55 କିଲୋମିଟର ଓ 78 କିଲୋମିଟର ଥିଲା । ତେବେ ଉପରୋକ୍ତ ରାସ୍ତାର ସୂଚକ କ୍ୱାରୀ ଚାର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ, ମୋରମ ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ କମ୍ ଲିଡ୍ ଯଥାକ୍ରମେ 17 କିଲୋମିଟର, 48 କିଲୋମିଟର ଏବଂ 71 କିଲୋମିଟର ଥିଲା । ତେଣୁ, ମୋରମ ପାଇଁ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ 266.80 ଟଙ୍କା, 552 ଟଙ୍କା ଏବଂ 706.90 ଟଙ୍କା ରହିବା କଥା, କିନ୍ତୁ ଆକଳନରେ 379.50 ଟଙ୍କା, 602.90 ଟଙ୍କା ଏବଂ 752.40 ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ଯଥାକ୍ରମେ 112.70 ଟଙ୍କା, 50.90 ଟଙ୍କା ଏବଂ 45.50 ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି 3.63 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ମୋରମ ପରିବହନ ପାଇଁ ଆକଳନକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇ 2.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରମାନ ଅଯଥା ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXVI*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ବିବରଣୀ ଦିଆଯାଇଛି ।

---

178 (i) ଜଗତପୁରରୁ ନିଶ୍ଚିନ୍ତକୋଇଲି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 2- ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ (ପ୍ୟାକେଜ୍ ନଂ-ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ପି04ଏ 1) (ii) ନିଶ୍ଚିନ୍ତକୋଇଲି ରୁ ଦୁହୁରିଆ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ କ୍ୟାରେଜ୍ ୱେର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକତରଣ (ପ୍ୟାକେଜ୍ ନଂ-ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ଆଇସିବି-ପି04ଏ2) ଏବଂ (iii) ଦୁହୁରିଆରୁ ଚାନ୍ଦ ବାଲି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 2 ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ (ପ୍ୟାକେଜ୍ ନଂ-ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି-ସିଡବ୍ଲୁ-ପି04ଏ) ।

179 ଜଗତପୁର-ଚାନ୍ଦବାଲି ରାସ୍ତାର କିଛି ଅଂଶ ।

180 ଏହା ଖଣିଜ ପଦାର୍ଥ, ଜୈବିକ ପଦାର୍ଥ, ଗ୍ରାଭେଲ, ପଥର କଣିକା ଇତ୍ୟାଦିର ମିଶ୍ରଣ ଅଟେ । ପ୍ଲିନ୍ଥଫିଲିଂ, ରାସ୍ତା ଫୁଟପାଥ, ଖାଲରେ ବ୍ୟାକ୍ ଫିଲିଂ, ଫୁଟିଂ ଗାତ ଇତ୍ୟାଦିରେ ମୋରମ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଏ ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଖଣିରେ ସାମଗ୍ରୀର ଉପଲବ୍ଧତା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରି ଆକଳନରେ ମୋରମ ପାଇଁ ହାରାହାରି ଲିଡକୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା । ନିକଟସ୍ଥ ଖଣିରେ ସାମଗ୍ରୀ ଉପଲବ୍ଧ ନହେବା ସପକ୍ଷରେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି ପ୍ରମାଣ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇନଥିଲା ।

6.5.1.5 ଏଓଆର୍ 2006 ର ତ୍ରୟୋଦଶ ଅଧ୍ୟାୟର 35 ତମ ଆଇଟମରେ, ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଛି, ଯେଉଁଥିରେ ବୁରୋ ପିଟ୍‌ରୁ[181] ପ୍ରାପ୍ତ ଅନୁମୋଦିତ ସାମଗ୍ରୀ, ସମସ୍ତ ଲିଫ୍ଟ ଏବଂ ଲିଡ୍ ସହିତ, ଏବଂ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଉପାୟରେ ଏହି ସାମଗ୍ରୀକୁ ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟରର ଲିଡ୍ ମଧ୍ୟରେ ସଂପୃକ୍ତ ସ୍ଥାନକୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି ବିଡ୍ ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟର ବୈଷୟିକ ସ୍ପେସିଫିକେସନର ଧାରା 111.3 ଅନୁଯାୟୀ ଠିକାଦାର ବୁରୋ କ୍ଷେତ୍ର ମ୍ୟାନେଜମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାନକୁ କଡ଼ାକଡ଼ି ଭାବେ ପାଳନ କରି କାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ ।.

ଏ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ଅଡିଟ୍ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରିଥିଲା:

- ପାଞ୍ଚଟି ରାସ୍ତାର ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 7.75 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ପରିମାଣର ମାଟି ପରିବହନ ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନରେ ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ (ଯାହା ଏଓଆର୍‌ରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହୋଇଛି) 10 ରୁ 68 କିଲୋମିଟର ମଧ୍ୟରେ ଲିଡ୍ ଦୂରତା ଅବଲମ୍ବନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଆକଳନରେ ଘନମିଟର ପିଛା 33.58 ରୁ 227.68 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍ ଦର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।.
- ଚୁକ୍ତିର ସର୍ତ୍ତ ଅନୁଯାୟୀ, ଠିକାଦାରମାନେ ବ୍ୟୁରୋ ପିଟ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ବ୍ୟୁରୋ କ୍ଷେତ୍ର ମ୍ୟାନେଜମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାନ୍ ପ୍ରକଳ୍ପ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ପାଖରେ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଆଗୁଆ ଦାଖଲ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଠିକାଦାରମାନେ ସେମାନଙ୍କ ଜମିରୁ ବୁରୋ ମାଟି ଉଠାଇବା ପାଇଁ ଚାଷୀଙ୍କ ସହ ହୋଇଥିବା ଚୁକ୍ତିର ନକଲ ମଧ୍ୟ ଦାଖଲ କରିବାର ଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ଠିକାଦାରମାନେ ଏଭଳି କୌଣସି ପ୍ଲାନ୍ ଦାଖଲ କରିନଥିଲେ, ଯାହାଦ୍ୱାରା ପ୍ରକଳ୍ପ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ମାଟିର ଉତ୍ସ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳୀ ମଧ୍ୟରେ ଦୂରତା ଯାଞ୍ଚ କରିବାକୁ ବଞ୍ଚିତ କରାଯାଇଥିଲା ।.

ଏହିପରି, ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ କୌଣସି ପ୍ରମାଣ ବିନା ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ 10 ରୁ 68 କିଲୋମିଟର ଲିଡ୍ ଯୋଗାଇ ଦେବା ଫଳରେ 7.75 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ମାଟି ପରିବହନ ଦିଗରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 13.91 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା ବୋଲି ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXVII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ବିବରଣୀ ଦିଆଗଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ମାଟି ପାଇଁ ଅଞ୍ଚଳ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେହି ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳକୁ ପ୍ରକୃତ ଲିଡ୍‌କୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା । ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ମାଟି ପାଇଁ ଅଞ୍ଚଳ ଚିହ୍ନଟ ସପକ୍ଷରେ ବିଭାଗ କୌଣସି ରେକର୍ଡ ପ୍ରମାଣ ପ୍ରଦାନ କରିନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇ ନଥିଲା ।

ଏହିପରି ଆକଳନରେ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜକୁ ଭୁଲ୍ ଭାବେ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଫଳରେ 38.32 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

6.5.2 ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର/ଏଓଆର୍ ଗ୍ରହଣ ନହେବା କାରଣରୁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ

ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍/ ଏଓଆର୍ ଗ୍ରହଣ ନକରିବା କାରଣରୁ ଅଡିଟରେ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିବା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ।

6.5.2.1 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ଅନୁଯାୟୀ ଯେକୌଣସି କାମ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍ ଗ୍ରହଣ କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ କୁହାଯାଇଛି । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଓଆର୍ ଅକ୍ଟୋବର

---

[181] ବୁରୋ କ୍ଷେତ୍ର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ସେହି ଅଞ୍ଚଳ ଯେଉଁଠାରୁ ସାମଗ୍ରୀ ଖନନ କରାଯାଇ ଅନ୍ୟ ଅଞ୍ଚଳରେ ଭର୍ତ୍ତି ସାମଗ୍ରୀ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ କରାଯାଏ ।

2013 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 10 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଏବଂ ତାପରେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ଏବଂ ଓଭର ହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ବାବଦରେ 7.5 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ମୋଟ 15 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଓଭର ହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଦେବାକୁ ଅନୁମତି ଦେଇଥାଏ ।

ପିଏମ୍ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2008 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2016 ମଧ୍ୟରେ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ୍ ପ୍ରକଳ୍ପଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 1610.06 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ 13ଟି ରାସ୍ତା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଆକଳନ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ନଭେମ୍ବର 2010 ରୁ ମଇ 2018 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ନଭେମ୍ବର 2008 ରୁ ନଭେମ୍ବର 2016 ମଧ୍ୟରେ 1572.78 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଜୁନ୍ 2016 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ, 13 ଟି ରାସ୍ତା କାମ ପାଇଁ ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ଓଭର ହେଡ୍ ଦର ବାବଦରେ 8 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ପାଇଁ 10 ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଅର୍ଥାତ୍ ଏହି ଦର କାର୍ଯ୍ୟ ଉପାଦାନ ଉପରେ 18.8 ପ୍ରତିଶତ ରହିଥିଲା । ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ନିଜସ୍ୱ ଏସ୍ଓଆର୍ ଏବଂ ଏଓଆର୍ ଥିବା ରାଜ୍ୟ ମାନଙ୍କ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏମ୍ଓଆର୍‌ଟି ଆଣ୍ଡ ଏଚ୍ ଡାଟା ପୁସ୍ତକ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ଡବ୍ଲୁବି ମାନଦଣ୍ଡରେ କୌଣସି ସର୍ତ୍ତ ନ ଥିଲା ।

ଉପରୋକ୍ତ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଏସ୍ଓଆର୍ ପରିବର୍ତ୍ତେ ଏମ୍ଓଆର୍‌ଟି ଆଣ୍ଡ ଏଚ୍ ଡାଟା ପୁସ୍ତକ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଫଳରେ ଓଭରହେଡ୍ ଦର ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ବାବଦରେ ଅତିରିକ୍ତ ପ୍ରତିଶତ ଦିଆଯାଇଥିଲା, ଯାହା ପ୍ରକଳ୍ପ ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିଥିଲା । ଯାହାଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 69.54 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା, ଯାହାକି ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXVIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ଅଡିଟରେ ଏହା ଦର୍ଶାଯିବା ପରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ନିଲାମଧାରୀଙ୍କ ନିଜସ୍ୱ ଆକଳନ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିବା ଟେଣ୍ଡରକୁ ତୁଳନା କରି ଅନୁମୋଦନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନିଲାମ ରାଶିର ଆନୁମାନିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଇଛି । ତେବେ ବାସ୍ତବ କଥା ହେଲା ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଓ ନିଲାମକୁ ଏପରି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ସହ ତୁଳନା କରିବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନେ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ପାଇଥିଲେ ।

6.5.2.2 ଜୁଲାଇ 2015 ରୁ ଅକ୍ଟୋବର 2017 ମଧ୍ୟରେ ପାଞ୍ଚଟି ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ କରି ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ପରିଣତ କରିବା ପାଇଁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ପ୍ରକଳ୍ପଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆକଳନ କରାଯାଇ 426.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ଜୁନ୍ 2017 ରୁ ଫେବୃଆରୀ 2019 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ 424.56 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଜାନୁଆରୀ 2018 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଏହି ସବୁ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ମୋଟ 396.15 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ଆକଳନରେ 191 ଘନମିଟର ଉତ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଏଓଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ 60/70 ମାନକ ଅନୁପ୍ରବେଶ ଗ୍ରେଡ୍ 22.50 ଟନ୍ ବିଟୁମିନର[182] ଆବଶ୍ୟକତା ଥିବା ବେଳେ 24.30 ଟନ୍ ସିଆର୍ଏମ୍‌ବି[183] ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ତଦନୁଯାୟୀ ବିସି ଦର ଘନ ମିଟର ପିଛା 247.48 ଟଙ୍କାରୁ 358.58 ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା । ଏଓଆର୍ ଠାରୁ ବିଚ୍ୟୁତ ହୋଇ ସିଆର୍ଏମ୍‌ବିର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ 35,036.70 ଘନମିଟର ବିସି କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ 1.17 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହୋଇଥିଲା ଯାହାକି ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXIX*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

---

182 ବିଟୁମେନ୍ 60/70 ହେଉଛି ବିଟୁମେନର ଏକ ମାନକ ଅନୁପ୍ରବେଶ ଗ୍ରେଡ୍ ସାଧାରଣତଃ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ପେଭିଙ୍ଗ୍ ଗ୍ରେଡ୍ ବିଟୁମେନ୍ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ।

183 କ୍ରମ୍ବ ରବର ମୋଡିଫାୟାଡ୍ ବିଟୁମେନ୍ ହେଉଛି ହାଇଡ୍ରୋ କାର୍ବନ୍ ବାଇଣ୍ଡର ଯାହା ବିଟୁମେନ୍ ଏବଂ କିଛି ଏଡିଟିଭ୍ ସହିତ କ୍ରମ୍ବ ରବରର ଭୌତିକ ଓ ରାସାୟନିକ ପାରସ୍ପରିକ କ୍ରିୟା ମାଧ୍ୟମରେ ପ୍ରାପ୍ତ ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ସ୍ପେସିଫିକେସନର ପଞ୍ଚମ ସଂଶୋଧନ ଅନୁଯାୟୀ ସିଆର୍‌ଏମ୍‌ବିର ପରିମାଣ ନେଇ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣ ନୁହେଁ କାରଣ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାରେ ଏସ୍‌ଓଆର୍‌କୁ ଗ୍ରହଣ କରାନଯିବା ଦ୍ୱାରା ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

6.5.2.3 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ଆକଳନକୁ ଅତ୍ୟନ୍ତ ମିତବ୍ୟୟିତା ଉପାୟରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । 200 ଘନମିଟର ମାଟି ବିସ୍ତାର ପାଇଁ ଏସ୍‌ଓଆର୍‌ରେ ମୋଟର ଗ୍ରେଡର[184] ଭଡ଼ା ଶୁଳ୍କ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 1,545 ଟଙ୍କା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 17: ମୋଟର ଗ୍ରେଡରର ଚିତ୍ର

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ 13 ଟି କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନରେ ଏମ୍‌ବ୍ୟାଙ୍କମେଣ୍ଟ ଏବଂ ସବ୍‌ବେସ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ମାଟିର ଗ୍ରେଡିଂ ଏବଂ ସମତଳକରଣ ଦିଗରେ 1,545 ଟଙ୍କା ଭଡ଼ା ଶୁଳ୍କ ସହିତ ମୋଟର ଗ୍ରେଡରର କ୍ଷମତା ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 100 ଘନ ମିଟର ଭାବରେ ନିଆଯାଇଥିଲା । 200 ଘନମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ 100 ଘନମିଟର ବିସ୍ତାର ପାଇଁ ଏହି ଭଡ଼ା ଶୁଳ୍କ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଦ୍ୱାରା ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ 28.75 ଲକ୍ଷ ଘନମିଟର ମାଟିର ଗ୍ରେଡିଂ ଏବଂ ସମତଳକରଣ ବାବଦରେ ଆକଳନ ଖର୍ଚ୍ଚ 2.75 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା, ଯାହା କି ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXX*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଅଛି । ଏହି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ଆଧାରରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ ଫଳରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବା ସହ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 2.75 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ନିଲାମଧାରୀମାନଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ସାମଗ୍ରୀର ଆକଳନ ଦର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ସେମାନେ ନିଜର ଆକଳନ ଆଧାରରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଜିନିଷ ତୁଳନାରେ ସେମାନଙ୍କର ଦର ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିଲେ । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ କାମର ମୋଟ ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ଟେଣ୍ଡରରେ ରଖାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ନିଲାମଧାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ଦରକୁ ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ସହିତ ତୁଳନା କରି ନିଲାମଧାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ଦର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଫଳରେ ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ମୂଲ୍ୟ ଯୋଗୁଁ ନିଲାମଧାରୀମାନେ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭବାନ ହୋଇଥିଲେ ।

6.5.3 ଅଧିକ ଦର ଗ୍ରହଣ ହେବା କାରଣରୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା

"ଭବାନୀପାଟଣା ରୁ ଖରିଆର[185] ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ ଯାନବାହନ ପଥକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" କରିବା ପାଇଁ ଆକଳନ ଓ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ବୁରୋ ଅଞ୍ଚଳରୁ ଅନୁମୋଦିତ ସାମଗ୍ରୀ ସହ ବନ୍ଧ ଓ ଉପଗ୍ରେଡ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା । ବନ୍ଧରେ 1,49,647 ଘନମିଟର ମାଟି କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ହାର ଘନମିଟର ପିଛା 160 ଟଙ୍କା ଏବଂ 2,14,827 ଘନ ମିଟର ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ହାର ଘନମିଟର ପିଛା 175 ଟଙ୍କା ଥିଲା ।

184 ଏକ୍ ଗ୍ରେଡର, ସାଧାରଣତଃ ରୋଡ୍ ଗ୍ରେଡର, ମୋଟର ଗ୍ରେଡର୍ କିମ୍ବା କେବଳ ବ୍ଲେଡ୍ ଯାହାକି ଗ୍ରେଡିଂ ସମୟରେ ଏକ ସମତଳ ପୃଷ୍ଠ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ଏକ ଲମ୍ବା ବ୍ଲେଡ୍ ସହିତ ଭାରୀ ଯନ୍ତ୍ରର ଏକ ରୂପ ।

185 ଏସ୍‌ଏଚ୍-16 ର କିଲୋମିଟର 2/0 ରୁ କିଲୋମିଟର 70/0

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଜୁଲାଇ 2013) ରେ ଉପରୋକ୍ତ ଜିନିଷଗୁଡ଼ିକର ଦର ଉପଲବ୍ଧ ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଏକ ଅନୁପୂରକଣ ଚୁକ୍ତି (ଡିସେମ୍ବର 2018 ରେ) କରାଯାଇ ଯଥାକ୍ରମେ 160 ଟଙ୍କା ଏବଂ 175 ଟଙ୍କା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଘନମିଟର ପିଛା ଯଥାକ୍ରମେ 176.60 ଟଙ୍କା ଏବଂ 224.20 ଟଙ୍କାରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ବିଲରେ ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 1,93,171 ଘନମିଟର ଖନନ ଓ 93,762 ଘନମିଟର ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ଏବଂ ମାଟି ବନ୍ଧ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 78.18 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅନୁପୂରକ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ଅଧିକ ଦର ଗ୍ରହଣ କରିବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇନଥିଲା । ଅଧିକ ଦରରେ ମାଟି ଖନନ ଫଳରେ 78.19 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ବରାଦ ହେବା ସହ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଯେହେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିମାଣ ଚୁକ୍ତିରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ପରିମାଣର 25 ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ବିଚ୍ୟୁତ୍ ପରିମାଣର ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଚୁକ୍ତି ମୂଲ୍ୟର ଏକ ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହି ଦୁଇଟି ସାମଗ୍ରୀର ୟୁନିଟ୍ ଦରକୁ ଆଡଜଷ୍ଟ କରି ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଛି । ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ, 25 ପ୍ରତିଶତ ବର୍ଦ୍ଧିତ ବ୍ୟବହୃତ ପରିମାଣ ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ଆକଳନ ବାସ୍ତବ ଭିତ୍ତିରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

6.5.4 ପରିବର୍ତ୍ତିତ ଆଇଟମର ବର୍ଦ୍ଧିତ ଦର ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା

ଭଦ୍ରକରୁ ପିରହାଟ ରାସ୍ତାର[186] କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ସମୟରେ ଟେଣ୍ଡର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦନ ଅନୁଯାୟୀ ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନର ଆବଶ୍ୟକତା ପଡ଼ିଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2017), କାରଣ ମୋରମର ଅଭାବ ଏବଂ ଅଧିକ ଆର୍ଦ୍ରତା ରହିଥିଲା । ତେଣୁ କ୍ରସର ଷ୍ଟୋନ ଧୂଳି ସହିତ 8,539.83 ଘନ ମିଟର ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ ପାଇଁ ଘନମିଟର ପିଛା 1,588.70 ଟଙ୍କା ହିସାବରେ ଏକ ଭିନ୍ନ ଆଇଟମ୍ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଏସ୍‌ଓଆର୍ (ଜିଏସ୍‌ଟି ପରବର୍ତ୍ତୀ) ହାର ଅନୁଯାୟୀ ପଥର ଧୂଳିର ମୂଳ ମୂଲ୍ୟ ଘନମିଟର ପିଛା 83.81 ଟଙ୍କା ଥିଲା, କିନ୍ତୁ ମୂଳ ମୂଲ୍ୟ ଘନମିଟର ପିଛା 340 ଟଙ୍କା ଭାବେ ନିଆଯାଇଥିଲା । ଇଞ୍ଜିନିୟର-ଇନ୍-ଚିଫ୍ (ଇଆଇସି) କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳର ନିକଟତମ ଅର୍ଥାତ୍ ପ୍ୟାକେଜ୍ ମଝିରୁ 62 କିଲୋମିଟର ଦୂରରେ ଥିବା ବାଗୁଡ଼ି ପଥର ଖଣି ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ପରାମର୍ଶ ଦେଇଥିଲେ (ଜାନୁଆରୀ 2018) । କିନ୍ତୁ, ଚଡେଇଧରା ଖଣି ଠାରୁ 100 କିଲୋମିଟର ଲିଡ୍ ଦୂରତା ନିଆଯାଇଥିଲା । ଏସ୍‌ଓଆର୍ ଏବଂ ପଥର ଧୂଳି ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ କମ୍ ଲିଡ ବିଚାରକୁ ନେଲେ, ସାମଗ୍ରୀର ମୂଲ୍ୟ ଘନମିଟର ପିଛା 1,019 ଟଙ୍କାରେ ପହଞ୍ଚିଲା, ଯାହା କି ଭେରିଏସନ୍ ଆଇଟମ୍ ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଦର ତୁଳନାରେ ଘନମିଟର ପିଛା 569.70 ଟଙ୍କା କମ୍ ଥିଲା ।

8,539.83 ଘନମିଟର ଭେରିଏସନ୍ ଆଇଟମ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଅଧିକ ଦର ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦେବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 48.65 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଜିସିସି ଅନୁଯାୟୀ ଆଇଟମ୍ ପାଇଁ ୟୁନିଟ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଛି ଯାହା କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଏସ୍‌ଓଆରରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀ ଦର ଠାରୁ ଅଧିକ ଏବଂ ଅଧିକ ଦୂରତା ପାଇ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ୟୁନିଟ୍ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ।

6.6 ତଦାରଖ ଏବଂ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ

[186] ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତାର କିଛି ଅଂଶ

ପ୍ରକଳ୍ପର ପିଏଡି ଗୁରୁତ୍ୱାରୋପ କରିଛି ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ଅଗ୍ରଗତିକୁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ତଦାରଖ ଏବଂ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ପ୍ରଭାବ, ଫଳାଫଳ ଆକଳନ କରିବା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିକଶିତ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଏହି ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ଅଡିଟରେ ପରିଲକ୍ଷିତ ତ୍ରୁଟି ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଗଲା:

6.6.1 ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅଭାବ

ପ୍ରକଳ୍ପର ଫାଇନାନ୍ସ ମାନୁଆଲର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 7.2 ଅନୁଯାୟୀ ଆର୍ଥିକ କାରବାରର ସଠିକତା ଏବଂ ବିଶ୍ୱସନୀୟତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା, ଗଣିତଗତ ଭୁଲ, ତ୍ରୁଟି, ଭୁଲ ବର୍ଗୀକରଣ ମାମଲା, ଅସ୍ୱାଭାବିକ କାରବାର ଏବଂ ବଜେଟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଇତ୍ୟାଦି ଚିହ୍ନଟ କରିବା ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରରେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପ୍ରୟୋଗ ଏବଂ ସନ୍ତୁଳନ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଫାଇନାନ୍ସ ମାନୁଆଲର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.5 ଅନୁଯାୟୀ ସଂପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ଡିଭିଜନର ଓଡବ୍ଲୁଡି ଇଞ୍ଜିନିୟରମାନେ କାର୍ଯ୍ୟର ସମୀକ୍ଷା କରିବେ । ଆହୁରି ମଧ ଠିକାଦାର ଏବଂ ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟର ମନିଟର କରିବା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ତଦାରଖ କରିବା ପିଏମ୍‌ୟୁର ଦାୟିତ୍ୱ । ପିଏମ୍‌ୟୁକୁ ଦେୟ ସ୍ମାରକପତ୍ର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କରିବା, ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟର ଠିକାଦାରଙ୍କ ଖାତା ଏବଂ ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଅଧିନରେ ଆବଶ୍ୟକ ଅନ୍ୟ ସମସ୍ତ ରେକର୍ଡର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ।

ପିଏମ୍‌ୟୁରେ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣର ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଅଭାବର କେତେକ ଉଦାହରଣ ସାମନାକୁ ଆସିଥିଲା, ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

6.6.1.1 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ପରିଶିଷ୍ଟ-II ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ (i) ଚେକ୍ ମାପ ରେଜିଷ୍ଟର ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଏବଂ (ii) କାର୍ଯ୍ୟର ମାପ ଉଚ୍ଚପଦସ୍ଥ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଅଧିନସ୍ଥ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ରେକର୍ଡ କରାଯାଇଥିବା ମାପ ଗୁଡ଼ିକର ସଠିକତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀମାନେ 2 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରୁ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟର 10 ପ୍ରତିଶତ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ମାପ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । କିନ୍ତୁ ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ, ପିଏମ୍‌ୟୁ ସମ୍ପାଦିତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଚେକ୍ ମାପ ରେଜିଷ୍ଟର ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଅଡିଟ୍‌କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ମାପ ପୁସ୍ତକରେ ଏହିପରି ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ମାପ ସମ୍ପର୍କରେ କୌଣସି ଏଣ୍ଟ୍ରି ମଧ ନଥିଲା, ଯଦିଓ ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଅନୁଯାୟୀ ଏହା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଓଡବ୍ଲୁଡି ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯାଞ୍ଚ ମାପ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିରେ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା । ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରୁଥିବାରୁ ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ।

6.6.1.2 ଭବାନୀପାଟଣା-ଖରିଆର ରାସ୍ତାର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ବିଲ୍ (ବଳକା କାମ) ଯାଞ୍ଚ (ନଭେମ୍ବର 2016) କରିବା ବେଳେ ପିଏମ୍‌ୟୁ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଥିଲା ଯେ, ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ସେହି କାମ ପାଇଁ 5.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦିଆଯାଇଥିଲା ଯାହା ସେ ସମ୍ପାଦନ କରିନଥିଲେ କିନ୍ତୁ, ପୂର୍ବ ଠିକାଦାର ଏହାକୁ ସମ୍ପାଦନ କରିଥିଲେ । ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟକୁ ସୁଧ ବହନକାରୀ ଅଗ୍ରୀମ ଭାବରେ ବିବେଚନା କରାଯିବା ସହ ବର୍ତ୍ତମାନର ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ 18 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ସୁଧ ସହ ଆଦାୟ କରିବାକୁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ଡିପିଆଇଆଣ୍ଡଆର୍ (ଜୁଲାଇ 2018) ରେ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ ।

ଅଡିଟ୍ ଦେଖିଲା ଯେ, ଏ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ସତ୍ତ୍ୱେ, ବିନା ସୁଧରେ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ଅସୁଲ କରାଯାଇଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2021) । ଅଡିଟ୍ ଆହୁରି ମଧ ଦେଖିଲା ଯେ, ଚିହ୍ନଟ ସତ୍ତ୍ୱେ (ଡିସେମ୍ବର 2016 ରେ) ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ରେ) 51 ମାସ ବିଳମ୍ବରେ ବିନା ସୁଧରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା । 4.05 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ ଯୋଗ୍ୟ ସୁଧ ହିସାବ କରାଯାଇଥିଲା (ଚିହ୍ନଟ ତାରିଖ ଠାରୁ ଯେହେତୁ ଅଡିଟରେ ଉପସ୍ଥାପିତ ରେକର୍ଡରୁ ପ୍ରକୃତ ଦେୟ ତାରିଖ ଠାବ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ) । ଫଳରେ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷକୁ 4.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର କ୍ଷତି ହେବା ସହ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ହୋଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଚୁକ୍ତିରେ କୌଣସି ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ଉପରେ ସୁଧ ଆଦାୟ କରିବାର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା । ତେବେ, ଅଧିକ ଦେୟ ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାର ଅଯଥାରେ ଉପକୃତ ହୋଇଥିଲେ ହେଁ ଏତେ ଅଧିକ ଦେୟ ପାଇଁ କୌଣସି ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

6.6.1.3 "ବ୍ରହ୍ମପୁରରୁ ତପ୍ତପାଣି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ ଯାନବାହନ ପଥକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍‌ରେ ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରିବା ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟର ଉପଯୁକ୍ତ ତଦାରଖ ଅଭାବରୁ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କ (ଅପ୍ରେଲ 2013 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2015 ମଧ୍ୟରେ) 46 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ମିଥ୍ୟା ଦାବି ଉପରେ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ତେବେ, ମଇ 2015 ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2015 ମଧ୍ୟରେ ଏହାକୁ ପୁନଃ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଉପରୋକ୍ତ କାମ ପାଇଁ ସେହି ଠିକାଦାର ପୂର୍ବରୁ ତାଙ୍କ ପାଖରେ ଥିବା ମେସିନ୍ ଗୁଡ଼ିକର ତଥ୍ୟକୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2013 ଏବଂ ଜୁନ୍ 2014 ରେ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 9.69 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସୁଧ ମୁକ୍ତ ଉପକରଣ ଅଗ୍ରୀମରୁ କିଣି ଥିବା ମେସିନର ବିବରଣୀ ସହିତ ମିଶାଇ ଆର୍ଥିକ ଦସ୍ତାବିଜରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିଥିଲେ । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013 ରୁ ଫେବୃଆରୀ 2016 ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରତିଶତ ଭିତ୍ତିରେ ଏହି ରାଶି ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଜାଲିଆତି କେବଳ ମଇ 2015 ରେ ଅର୍ଥାତ୍ ପାଖାପାଖି ଦୁଇ ବର୍ଷ ପରେ ଠାବ ହୋଇଥିଲା । ଏହା ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ଏହିପରି ଅଭ୍ୟାସ ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଦାରଖର ଅଭାବ ରହୁଛି । ଏଭଳି ଅନୁଚିତ୍ ଦେୟ ପାଇଁ ଦାୟୀ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ବିରୋଧରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନାହିଁ ।

ବାସ୍ତବ ସ୍ଥିତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜାଲିଆତି ଅଭ୍ୟାସ ପାଇଁ ଡବ୍ଲୁବି ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କୌଣସି ଡବ୍ଲୁବି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଅଂଶ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ତିନି ବର୍ଷ ପାଇଁ ବାରଣ କରିଥିଲା ।

6.6.1.4 ସେହିଭଳି "ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତା କାମ (ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟ) ପାଇଁ ବର୍ତ୍ତମାନର କ୍ୟାରେଜ ୱେକୁ ଦୁଇ ଲାଇନକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାର ଆର୍ଥିକ ଲାଭ ପାଇବା ପାଇଁ 17.37 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ମିଥ୍ୟା ଦାବି କରିଥିଲେ । ଅଭିଯୋଗକୁ ଭିତ୍ତିକରି ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କର ପ୍ରକଳ୍ପର ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଏକ ତଦନ୍ତ କମିଟି ଗଠନ କରିଥିଲେ । ତଦନ୍ତ କମିଟି ରିପୋର୍ଟରେ ଦର୍ଶାଇଥିଲା ଯେ, ସାତଟି ସ୍ଥାନରେ ଅସ୍ଥାୟୀ ଡାଇଭର୍ସନ ରାସ୍ତା କାମ ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲେ ହେଁ କାମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟକୁ ରେସିଡେଣ୍ଟ ଇଞ୍ଜିନିୟର (ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ପ୍ରମୁଖ ବୃତ୍ତିଗତ କର୍ମଚାରୀ) ସମର୍ଥନ କରି ଥିଲେ । ଉପରୋକ୍ତ କାମ ପାଇଁ ଦିଆଯାଇଥିବା 17.37 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅର୍ଥ ଆଦାୟ କରିବା ସହ ସଂପୃକ୍ତ ଠିକାଦାର ଓ ରେସିଡେଣ୍ଟ ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ତଦନ୍ତ କମିଟି ସୁପାରିଶ କରିଥିଲା । ଏହା ସୂଚାଉଛି ଯେ, ଦାବିକୁ ପ୍ରମାଣିତ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଓଡବ୍ଲୁଡି ସମ୍ପୃକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ଯାଞ୍ଚ ମାପ କରିନଥିଲା, ଯଦିଓ ଏହା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଓଡବ୍ଲୁଡି ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ଯାଞ୍ଚ ଟିପ୍ପଣୀ ଅଡିଟ୍ ପାଇଁ ଉପଲବ୍ଧ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଅତିରିକ୍ତ ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପରାମର୍ଶଦାତା ହାଇୱେ ଇଞ୍ଜିନିୟର (ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ଏକ ପ୍ରମୁଖ ବୃତ୍ତିଗତ କର୍ମଚାରୀ) ଏବଂ ଆବାସିକ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କୁ ହଟାଇ ଦେଇଥିଲେ । ଜାଲିଆତି ଦାବି କରିଥିବା ଠିକାଦାରଙ୍କ ବିରୋଧରେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇନଥିଲା ।

6.6.1.5 ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ଯୋଗୁଁ "ଭବାନୀପାଟଣା-ଖରିଆର[187] ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାର ବିଦ୍ୟମାନ ଯାନବାହନ ପଥକୁ ଦୁଇ ଲେନ୍‌ରେ ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" କାର୍ଯ୍ୟର ଚୁକ୍ତିନାମା ରଦ୍ଦ (ନଭେମ୍ବର 2012) କରାଯାଇଥିଲା । ବାକି କାମ ଅନ୍ୟ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2013) । ଦ୍ୱିତୀୟ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସର୍ଭେ ସମୟରେ ପ୍ରଥମ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟରେ ଏହା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ଯେ ଅନେକ ସ୍ଥାନରେ ଡିବିଏମ୍ କାମ ହୋଇନାହିଁ ଏବଂ ତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା ଜିଏସ୍‌ବି ଏବଂ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏମ୍‌ଏମ୍ କିଛି ସ୍ଥାନରେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଛି । ତେଣୁ, 1.32 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ପୁନଃକାମ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହା ଉଭୟ ତଦାରଖ ପରାମର୍ଶଦାତା ଏବଂ ସଂପୃକ୍ତ (ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି) ଡିଭିଜନର ଓଡବ୍ଲୁଡି ଇଞ୍ଜିନିୟରଙ୍କ ତଦାରଖରେ ବିଫଳତାକୁ ଦର୍ଶାଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ପୂର୍ବ ଠିକାଦାର ଚୁକ୍ତି ରଦ୍ଦ ହେବାର ବହୁ ପୂର୍ବରୁ କାମ କରିବା ବନ୍ଦ କରିଦେଇଥିଲେ । ପୂର୍ବ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକୃତ କାମ ଛାଡ଼ିବା ଏବଂ ବାକି କାମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ମଧ୍ୟରେ ଦେଢ଼ ବର୍ଷର ବ୍ୟବଧାନ ଥିଲା । ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଭୂପୃଷ୍ଠ ଏବଂ ବିଟୁମିନସ୍ ସ୍ତର ବିନା ଉନ୍ମୋଚିତ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ ଏବଂ ତଳ ସ୍ତରଗୁଡ଼ିକ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହେବାର ଆଶଙ୍କା ଥିଲା । ବୈଷୟିକ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ଏଭଳି ଉନ୍ମୋଚିତ ପୃଷ୍ଠରେ କୌଣସି ଟ୍ରାଫିକ୍ ଚଳାଚଳ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦେବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । କାରଣ ସେମାନେ ସେମାନଙ୍କର ସଙ୍କଳନ ହରାଇପାରନ୍ତି । ଯାହାଦ୍ୱାରା ସେମାନଙ୍କର ଶକ୍ତି ହ୍ରାସ ପାଇପାରେ । ଦୀର୍ଘ ସମୟ ଧରି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରାସ୍ତାରେ ଭାରୀ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ ଯୋଗୁଁ ରାସ୍ତାଟି ଗୁରୁତର ଭାବେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇ ଅଚଳ ହୋଇପଡ଼ିଥିଲା ଏବଂ ପୁନଃ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା । କାମ ଶେଷ କରିବା ଏବଂ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭୂପୃଷ୍ଠର କ୍ଷୟକ୍ଷତି ରୋକିବା ଦିଗରେ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ତୁରନ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇନଥିଲା । କାମ ଛାଡ଼ିବା କାରଣରୁ ହୋଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ଖିଲାପକାରୀ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

6.6.2 ରାସ୍ତାର ଗୁଣବତ୍ତାର ମିଳିତ ବସ୍ତୁଗତ ନିରୀକ୍ଷଣ

ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଅଧୀନରେ ଚାରୋଟି ପ୍ରକଳ୍ପର ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ 20 ବର୍ଷ ପାଇଁ ଏହି ରାସ୍ତାର ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥିଲା । ରାସ୍ତାର ଗୁଣବତ୍ତା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣର ଆକଳନ ପାଇଁ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ସହ ଅଡିଟ୍ ଟିମ୍ (ଅଗଷ୍ଟ 2022) ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଅଧୀନରେ ଥିବା ଚାରୋଟି ରାସ୍ତାର ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଆଇ) କରିଥିଲେ । ଜୁନ୍ 2016 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ ହୋଇଥିବା ଏହି ରାସ୍ତା ଗୁଡ଼ିକରେ କ୍ଷୟକ୍ଷତି ହୋଇଥିବାର ନିମ୍ନଲିଖିତ ଉଦାହରଣ ଅଡିଟରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ।

(କ) ଭବାନୀପାଟଣା-ଖରିଆର ରୋଡ**:** ଜୁନ୍ 2016 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2016 ମଧ୍ୟରେ କାମ ଶେଷ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ଜୁନ୍ 2017 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2017 ମଧ୍ୟରେ ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି (ଡିଏଲ୍‌ପି) କରାଯାଇଥିଲା । ସିଡି ଆପ୍ରୋଚରେ[188] କିଲୋମିଟର 6/000 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 8/000 ରେ ଦବିଥିବା ଦେଖିବାକୁ ମିଳି ଥିଲା । ସେଠାରେ ଅନେକ ଭୂପୃଷ୍ଠ ଫାଟ ସହ ଅନେକ ଖାଲ[189] ମଧ୍ୟ ରହିଥିଲା ।

2021-22 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷରେ କିଲୋମିଟର 26/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 27/000 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନବୀକରଣ କୋଟରେ ରାସ୍ତା

ଫଟୋ **18:** କିଲୋମିଟର **26/125** ରେ ଦବିଥିବା ରାସ୍ତା

---

[187] ଏସ୍‌ଏଚ୍-16 ର 2/000 କିଲୋମିଟର ରୁ 70/000 କିଲୋମିଟର

[188] କ୍ରସ୍ ଡ୍ରେନେଜ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଆପ୍ରୋଚ୍ ରୋଡ୍

[189] 15/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 26/000, କିଲୋମିଟର 38/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 43/000, କିଲୋମିଟର 46/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 48/000, କିଲୋମିଟର 51/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 52/000, କିଲୋମିଟର 63/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 66/000 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 69/000

ମରାମତି କରାଯାଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ କିଲୋମିଟର 26/125 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 27/000 ରେ ଦବିଥିବାର ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ କିଲୋମିଟର 5/000, ରୁ କିଲୋମିଟର 20/000, କିଲୋମିଟର 46/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 48/000, କିଲୋମିଟର 58/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 59/000 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 63/000 କିଲୋମିଟରରେ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ[190] ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା । କିଲୋମିଟର 27/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 30/000 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଚାରୋଟି ବ୍ରିଜ୍ ପଥ ଦବି ଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ରାସ୍ତା କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଏବଂ ଦୁର୍ବଳ ଥିଲା । କିଲୋମିଟର 41/000, କିଲୋମିଟର 54/000 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 69/000 ରେ ସୋଲ୍ଡର ଦବିଯିବା ସହିତ ଦବିଥିବା ସ୍ଥାନରେ ଜଳବନ୍ଦୀ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ।

ଫଟୋ 19: ଚାରୋଟି ସେତୁର କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଓ ଦୁର୍ବଳ ରାସ୍ତା

(ଖ) ଚାନ୍ଦବାଲି-ଭଦ୍ରକ-ଆନନ୍ଦପୁର ରାସ୍ତା:

ଜୁନ୍ 2019 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ ପାଞ୍ଚଟି ପ୍ୟାକେଜ୍‌ରେ ଗୋଟିଏ ବର୍ଷର ଡିଏଲ୍‌ପି ସହିତ (ଜୁନ୍ 2020 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2022 ମଧ୍ୟରେ) ପ୍ରତ୍ୟେକ ପ୍ୟାକେଜ୍‌ର କାମ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା । କିଲୋମିଟର 6/650 ରେ ଇଚ୍ଛାପୁର ନିକଟରେ ରାସ୍ତା ଉପରେ ଖାଲ ଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଏହି ବିସି ପୃଷ୍ଠରେ ବାମପାର୍ଶ୍ୱ ଏବଂ ଦକ୍ଷିଣପାର୍ଶ୍ୱରେ, କିଲୋମିଟର 30/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 35/000 ମଧ୍ୟରେ ଲିନିୟର ଏବଂ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ ଥିବା ବେଳେ ଏସ୍‌ଡିବିସିରେ ଖାଲ, ବକ୍ସ କଲଭର୍ଟର ଛାତ ସ୍ଲାବ୍‌ରେ ଖାଲ ଓ ଫାଟ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା ।

ଫଟୋ 20: କିଲୋମିଟର 30/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 35/000 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଲିନିୟର ଓ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ

ଫଟୋ 21: ବକ୍ସ କଲଭର୍‌ଟର ଛାତ ସ୍ଲାବ ଉପରେ ଏସ୍‌ଡିବିସିରେ ଖାଲ

(ଗ) ବ୍ରହ୍ମପୁର-ତପ୍ତପାଣି ରାସ୍ତା:

ଅଗଷ୍ଟ 2017 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଡିଏଲ୍‌ପି ସହ ଏହି କାମ ଅଗଷ୍ଟ 2016 ରେ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା । ରାସ୍ତା ପୃଷ୍ଠରେ କିଲୋମିଟର 5/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 8/000, କିଲୋମିଟର 10/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 11/000, କିଲୋମିଟର 16/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 18/000, କିଲୋମିଟର 39/000, କିଲୋମିଟର 42/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 45/000 ରୁ ଏବଂ କିଲୋମିଟର 49/000 ରେ ଖାଲ ହୋଇଥିଲା । ରାସ୍ତାରେ କିଲୋମିଟର 10/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 11/000, କିଲୋମିଟର 20/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 21/000 ଏବଂ କିଲୋମିଟର 27/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 28/000 ରେ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ ଓ ଭୂପୃଷ୍ଠ ଫାଟ

ଫଟୋ 22 : କିଲୋମିଟର 10/000 ରୁ 11/000 କିଲୋମିଟରରେ ଖାଲ ଓ ଭୂପୃଷ୍ଠ ଫାଟ

---

190 ପରସ୍ପର ସହ ଜଡିତ ଫାଟକୁ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ କୁହାଯାଏ

<table>
<tr><td>ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ।</td><td></td></tr>
<tr><td>

(ଘ) ଜଗତପୁର-ଦୁହୁରିଆ-ଚାନ୍ଦବାଲି ରାସ୍ତା:

ଜୁଲାଇ 2018 ରୁ ମଇ 2019 ମଧ୍ୟରେ କାମ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଜୁଲାଇ 2019 ରୁ ମଇ 2020 ମଧ୍ୟରେ ଡିଏଲ୍‌ପି ଥିଲା । ରାସ୍ତା ପୃଷ୍ଠରେ କିଲୋମିଟର 0/500 ରୁ କିଲୋମିଟର 1/000, କିଲୋମିଟର 37/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 49/000, କିଲୋମିଟର 54/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 55/000, କିଲୋମିଟର 57/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 58/000, କିଲୋମିଟର 62/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 63/000, କିଲୋମିଟର 66/000, କିଲୋମିଟର 67/000, କିଲୋମିଟର 69/000 ଏବଂ ବାକ୍ସ କଲଭର୍ଟ ଛାତ ର ଏସ୍‌ଡିବିସ ଉପରେ ଖାଲ ପଡ଼ିଥିଲା ।

ରାସ୍ତାର ବାମପାର୍ଶ୍ୱରେ କିଲୋମିଟର 20/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 21/000, କିଲୋମିଟର 53/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 55/000 ମଧ୍ୟରେ ରେଖା ଏବଂ କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା । କିଲୋମିଟର 57/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 58/000 ମଧ୍ୟରେ ବେସ୍ ଦବିଯାଇଥିଲା । ରାସ୍ତାର ବର୍ମ କ୍ୟାରେଜ୍ ୱେ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସ୍ତର ଠାରୁ ଅଧିକ ଥିଲା ଏବଂ ରାସ୍ତା ପୃଷ୍ଠର ପକ୍କା ବନ୍ଧ ଉପରେ ମାଟି ମାଡ଼ି ଯାଇଥିଲା । କିଲୋମିଟର 10/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 15/200, ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସିମେଣ୍ଟ କଂକ୍ରିଟ୍ ରାସ୍ତାରେ ଥିବା ଭୂପୃଷ୍ଠ ଫାଟ ଓ ଖାଲଗୁଡ଼ିକୁ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ସାହାଯ୍ୟରେ ମରାମତି କରାଯାଇଥିବା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା, ଯାହା ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସୂଚାଉଛି ।

</td><td>

ଫଟୋ 23: କିଲୋମିଟରରେ 45/200 ଗାତ ଓ ଫାଟ

ଫଟୋ 24: କିଲୋମିଟର 57/000 ରୁ କିଲୋମିଟର 58/000 ବେସ୍ ଡିପ୍ରେସନ

</td></tr>
</table>

ଉପରୋକ୍ତ ତଥ୍ୟ ଦର୍ଶାଇଲା ଯେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ସମୟରେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ରାସ୍ତାର ଗୁଣବତ୍ତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଯାହାଫଳରେ ଡିଏଲ୍‌ପିର ଅବଧି ଶେଷ ହେବାର ଠିକ୍ ପରେ ରାସ୍ତା ପୃଷ୍ଠରେ ଗାତ, କୁମ୍ଭୀର ଫାଟ, ଭୂପୃଷ୍ଠ ଫାଟ ସୃଷ୍ଟି ହେବା ସହିତ ରାସ୍ତା ଦବି ଯାଇଥିଲା, ଯଦିଓ ଏହି ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ 20 ବର୍ଷ ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥିଲା । ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ କାମ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବା ତାରିଖ ଠାରୁ ଡିଏଲ୍‌ପିକୁ ତିନି ବର୍ଷ ସମୟ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିଲା । କିନ୍ତୁ ଓଡବ୍ଲୁଡି ଡିଏଲ୍‌ପିକୁ ମାତ୍ର ଏକ ବର୍ଷ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିଲା ଯାହାକି ରାସ୍ତାର ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସୂଚାଇଥିଲା ଏବଂ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ମରାମତି ଓ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଖର୍ଚ୍ଚ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବାର ତିନି ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ବିତ୍ତୀୟ ଭାର ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ ଉପରେ ପଡ଼ିଥିଲା ଯେପରି **ଅନୁଚ୍ଛେଦ 6.4.1** ରେ ଦର୍ଶାଗଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ନିର୍ମାଣଗୁଡ଼ିକର ଗୁଣବତ୍ତା ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବେ ପରୀକ୍ଷା ଏବଂ ପ୍ରମାଣିତ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, କାରଣ ରାସ୍ତାର ଏକ ବର୍ଷର ଡିଏଲ୍‌ପି ଅବଧି ସରିବା ପରେ ରାସ୍ତାର କ୍ଷୟକ୍ଷତି ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସୂଚାଉଥିଲା ।

6.6.3 ରାଜ୍ୟସ୍ତରୀୟ କ୍ଷମତାସମ୍ପନ୍ନ କମିଟିର ସଭା ଡାକିବାରେ ଅଭାବ

ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଦସ୍ତାବିଜରେ କୁହାଯାଇଛି ଯେ ଓଡବ୍ଲୁଡି ରାଜ୍ୟସ୍ତରୀୟ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ କମିଟି (ଏସ୍‌ଏଲ୍‌ଇସି) ଗଠନ କରିବ ଏବଂ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବ ଯେ ଏସ୍‌ଏଲ୍‌ଇସି ସାମଗ୍ରୀକ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରିବ ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ

ପ୍ରଶାସନିକ ଅଧିକାର ବ୍ୟବହାର କରିବ । ସେଥିପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭରୁ ଶେଷ ହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସି ନିୟମିତ ଭାବେ ବୈଠକ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ପଡୁଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍‌ରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ, ଯଦିଓ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ, ଅପ୍ରେଲ 2009 ରେ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିଲା କିନ୍ତୁ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାର ପାଖାପାଖି ଦୁଇ ବର୍ଷ ପରେ ଫେବୃଆରୀ 2011 ରେ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସିର ପ୍ରଥମ ବୈଠକ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା । ଜୁନ୍ 2017 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସି ବୈଠକ 21 ଥର ଡକାଯାଇଥିଲା । ଅପ୍ରେଲ 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିଲେ ହେଁ ଜୁନ୍ 2017 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021 ମଧ୍ୟରେ କୌଣସି ବୈଠକ ହୋଇନଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଦୁଇ ପରବର୍ତ୍ତୀ ବୈଠକ ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟବଧାନ 11 ଦିନରୁ 344 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରହିଥିଲା ।

ତେଣୁ ବୈଠକ ଆୟୋଜନରେ ଅନୁପସ୍ଥିତି ଓ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଉପରେ ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପଡ଼ିଥିଲା, ଯାହା ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାର ଗୁଣବତ୍ତା ଉପରେ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥିଲା ଏବଂ ଓଡବ୍ଲୁଡିକୁ ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ 48.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ନିମ୍ନମାନର ରାସ୍ତା ଓ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ଘଟଣା ଇତ୍ୟାଦି ହୋଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ବନ୍ଦ ହେବା ପରେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ରାଜ୍ୟ ପାଣ୍ଠିରୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲା । ତେଣୁ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସିର କୌଣସି ବୈଠକ ଡକାଯାଇ ନଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, କାରଣ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟର ସଫଳ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପାଇଁ ପ୍ରୋଜେକ୍ଟ ଆପ୍ରାଇଜାଲ୍ ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଓ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସି ଗଠନ ର ଅର୍ଥ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ କୌଣସି ସମ୍ପର୍କ ନଥିଲା ଏବଂ ଏସ୍ଏଲ୍ଇସିର ଅନୁପସ୍ଥିତି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାର ଗୁଣବତ୍ତା ଏବଂ ତଦାରଖ ଉପରେ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥିଲା ।

6.6.4 ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖର ଅଭାବ

ପିଏଡି ଅନୁଯାୟୀ, ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ନିରୀକ୍ଷଣ ମୁଖ୍ୟତଃ ଡିଜାଇନର ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତତା ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟସମ୍ପାଦନ ତଦାରଖର ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତତା ଏବଂ ଗୁଣବତ୍ତା ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସମେତ ଗୁଣବତ୍ତା ଉପରେ ଧ୍ୟାନ ଦେବାକୁ ଥିଲା ।

ପିଏମ୍ୟୁରେ ଥିବା ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ ଓଡବ୍ଲୁଡି, ରାଉରକେଲାର ଏନ୍ଆଇଟିକୁ ଗୁଣବତ୍ତା ନିଶ୍ଚିତତା ବ୍ୟବସ୍ଥାର ସ୍ୱାଧୀନ ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ 37.39 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରେ ଏକ ବର୍ଷ (ଜୁନ୍ 2011 ରୁ ଜୁନ୍ 2021) ପାଇଁ ନିୟୋଜିତ (ଜୁନ୍ 2011) କରିଥିଲା । ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ ଏନ୍ଆଇଟିକୁ ପ୍ରାରମ୍ଭ ରିପୋର୍ଟ ବ୍ୟତୀତ ଦୁଇଟି ଗୁଣାତ୍ମକ ଅଡିଟ୍ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିବାର ଥିଲା । ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ କେବଳ ପ୍ରାରମ୍ଭ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ ହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ (ଅଗଷ୍ଟ 2012) 17.17 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏନ୍ଆଇଟିର ଆଉ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ରେକର୍ଡରେ ନଥିବା ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା । ଓଡବ୍ଲୁଡି କୌଣସି ସ୍ୱାଧୀନ ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଠାରୁ ଗୁଣାତ୍ମକ ନିଶ୍ଚିତତା ପାଇବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା । ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ନିରୀକ୍ଷଣର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଗୁଣବତ୍ତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଉପରୋକ୍ତ ଅନୁଚ୍ଛେଦରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି । ଯଦି ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ତଦାରଖ କରାଯାଇଥାନ୍ତା, ତେବେ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ହିଁ ନିମ୍ନମାନର ନିର୍ମାଣ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇପାରିଥାନ୍ତା ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, କାର୍ଯ୍ୟର ଗୁଣବତ୍ତା ଉପରେ କୌଣସି ଆପତ୍ତି ନଥିବାରୁ ଓଡବ୍ଲୁଡି କୌଣସି ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ନିରୀକ୍ଷଣକୁ ନିୟୋଜିତ କରିବାକୁ ଅନୁଭବ କରିନଥିଲେ । ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ପିଏଡି ନିୟମକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ଗୁଣବତ୍ତା ମନିଟର ନିୟୋଜିତ ନକରି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ।

6.6.5 ପ୍ରକଳ୍ପ ଫଳାଫଳର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ

ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ପ୍ରକଳ୍ପର ସମାପ୍ତି ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ 16 ଟି ସଂଶୋଧିତ ସୂଚକାଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ ଛଅଟି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ[191] ଭାବେ ହାସଲ ହୋଇଥିଲା, ଛଅଟି ଆଂଶିକ[192] ହାସଲ ହୋଇଥିଲା, ଗୋଟିଏ[193] ହାସଲ ହୋଇ ନଥିଲା ଏବଂ ତିନୋଟି[194] ଆକଳନ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଫଳାଫଳ ପ୍ରଦର୍ଶନକୁ ସାମାନ୍ୟ ଅସନ୍ତୋଷଜନକ ଏବଂ ଓଡବ୍ଲୁଡିର ସାମଗ୍ରୀକ ପ୍ରଦର୍ଶନକୁ ଅସନ୍ତୋଷଜନକ ଭାବରେ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିଥିଲା ।

ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ପିଏଡିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 50 ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟରେ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସ୍ଥିତି ଏବଂ ସେବାର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ବିଷୟରେ ସଡ଼କ ଉପଭୋକ୍ତାଙ୍କ ଧାରଣା ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଅତି କମରେ ତିନୋଟି ଉପଭୋକ୍ତା ସନ୍ତୋଷ ସର୍ଭେକ୍ଷଣ କରିବାକୁ ଥିଲା । ଯଦିଓ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ଥିବା ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକ (ଜୁନ୍ 2016 ରୁ ଅପ୍ରେଲ 2021) ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା, ଓଡବ୍ଲୁଡି ପକ୍ଷରୁ ଏଭଳି ସର୍ବେକ୍ଷଣ କରାଯାଇନଥିଲା । ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ବନ୍ଦ ହେବା ପରେ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ପାଣ୍ଠିରେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ଶେଷ ହୋଇଥିଲା । ପିଏଡିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 49 ଅନୁଯାୟୀ ପିଡିଓ ଏବଂ ଫଳାଫଳ ସୂଚକାଙ୍କର ଉପଲବ୍ଧିର ତଦାରଖ ଏବଂ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ଫଳାଫଳ ଢାଞ୍ଚା ମୁଖ୍ୟ ଉପକରଣ ଥିଲା ।

ତେବେ ପ୍ରକଳ୍ପ ସୂଚକାଙ୍କ / ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ନେଇ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ସେଭଳି କୌଣସି ମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ରେଟିଂରେ ଓଡ଼ିଶା ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପର ସାମଗ୍ରିକ ଖରାପ ପ୍ରଦର୍ଶନର ଭବିଷ୍ୟତର ବିକାଶ ମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ପାଇଁ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ସହାୟତାକୁ ପ୍ରଭାବିତ କରିପାରେ ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଯେହେତୁ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ବନ୍ଦ କରିଦେଇଥିଲା ବାକି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ରାଜ୍ୟ ପାଣ୍ଠିରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଯେଉଁଥିପାଇଁ ସୂଚକ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ଉପରେ କୌଣସି ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଉତ୍ତର ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ କାର୍ଯ୍ୟର ଗୁଣବତ୍ତା ଏବଂ ଏହାର ଫଳାଫଳ ଉପରେ ନଜର ରଖିବା ପାଇଁ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଉଦାସୀନ ମନୋଭାବ ପୋଷଣ କରିଥିଲେ ।

6.7 ଉପସଂହାର

ରାଜ୍ୟର ଟାର୍ଗେଟେଡ୍ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟ କରିଡରରେ ପରିବହନ ଦୂର କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଋଣ ସହାୟତାରେ ଓଏସ୍ଆର୍‌ପି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା । ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଯୋଜନା ପ୍ରକ୍ରିୟା ଦକ୍ଷ ଥିଲା କି ନାହିଁ, ପ୍ରକଳ୍ପର ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା ବିଜ୍ଞ ଥିଲା କି ନାହିଁ, ପ୍ରକଳ୍ପର ଟେଣ୍ଡରିଂ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା, ଅର୍ଥନୀତି, ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ଫଳପ୍ରଦତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇଥିଲା କି ନାହିଁ ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ତଦାରଖ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଏବଂ

---

[191] (i) ସୂଚନା ଅଧିକାର (ଆର୍‌ଟିଆଇ) ପିଏମ୍‌ୟୁର ଅନୁପାଳନ ଅନୁପାତ 100 ପ୍ରତିଶତ ରଖାଯାଇଥିଲା । (ii) ଜୈବ ବିବିଧତା ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ସମେତ ପରିବେଶ ପରିଚାଳନା ଯୋଜନା (ଇଏମ୍‌ପି)କୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା । (iii) ପ୍ରକଳ୍ପ ବିସ୍ଥାପିତ ପରିବାର ଏବଂ କିମ୍ବା ବ୍ୟବସାୟର ପ୍ରତିଶତ ସେମାନଙ୍କର ଆଶ୍ରୟସ୍ଥଳୀ / କିମ୍ବା ବ୍ୟବସାୟର ପୁନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବାକୁ ସକ୍ଷମ ହୋଇଥିଲେ । (iv) ପିପିପି ପାଇଁ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ଗୋଟିଏ ରାସ୍ତା ଥିଲା ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ରିହାତି (v) ଶାସନ ଏବଂ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ କାର୍ଯ୍ୟଯୋଜନା ଏବଂ ହସ୍ତାଗତ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନାରେ ମାଇଲଖୁଣ୍ଟ ପୂରଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ (vi) ସଡ଼କ ନିରାପତ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା ପ୍ରଣୟନ କରାଯାଇଥିଲା ।

[192] (i) ପ୍ରକଳ୍ପ କରିଡରରେ ଯାନବାହନର ବେଗ 36 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି (ii) ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓଡବ୍ଲୁଡି) ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ସ୍ୱଚ୍ଛତାରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିଛି (କ) କୋର ରୋଡ ନେଟୱାର୍କ (ସିଆର୍‌ଏନ୍) ପାଇଁ ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣା ବ୍ୟବସ୍ଥା (ଖ) ମୁଖ୍ୟ ବ୍ୟବସାୟ ଠିକ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇଛି (ଗ) ଓଡବ୍ଲୁଡି ସୂଚନା ଅଧିକାରୀ (ଆର୍‌ଟିଆଇ) ପ୍ରକାଶ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିଛି ଏବଂ ପ୍ରଶାସନ ଏବଂ ଏସି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରେ । ଗଣନା ଯୋଗ୍ୟତା କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା (ଜିଏଏପି) (iii) 461 କିଲୋମିଟର ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥକୁ ଉନ୍ନତ ଓ ଉନ୍ନତିକରଣ କରାଯାଇଥିଲା (iv) ରୋଡିଆସେଟ୍ ମ୍ୟାନେଜମେଣ୍ଟ ସିଷ୍ଟମ (ରାମ) ସଡ଼କ ନିରାପତ୍ତା (ଆମ୍ୟାରସ୍) ଏବଂ ପରିବେଶ ଏବଂ ସାମାଜିକ (ଇଏସ୍) ପରିଚାଳନା କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଓଡବ୍ଲୁଡି (v) ଉନ୍ନତ ସଡ଼କ ନୀତି ଏବଂ ବିଧାନ ଢାଞ୍ଚା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରାଯାଇଥିଲା ଜିଓଓ ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରହଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ଏବଂ (vi) ସ୍ଥାୟୀ ସଡ଼କ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଆର୍ଥିକ ବିକଳ୍ପ ବିକଶିତ କରାଯାଇଥିଲା ।

[193] ପ୍ରକଳ୍ପ କରିଡରରେ ଅପରେଟିଂ ଖର୍ଚ୍ଚ 15 ପ୍ରତିଶତ ହ୍ରାସ ପାଇବ

[194] (i) ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ସଡ଼କ କରିଡରର ସ୍ଥିତି ବିଷୟରେ କମ୍ପାନୀ ଗୁଡ଼ିକର ଅନୁକୂଳ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା (ii) ଆରଓଏଡି ଉପଭୋକ୍ତା ସାର୍ଟିଫିକେସନ୍ ସୂଚକାଙ୍କରେ ଉନ୍ନତି ଏବଂ (iii) ନେଟ୍ୱାର୍କ ଭିଡ଼ ସୁଚକାଙ୍କରେ ଉନ୍ନତି ।

ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଥିଲା କି ନାହିଁ ତାହା ଆକଳନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ଅଡିଟ୍ କରାଯାଇଥିଲା ।

ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ଆଠ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି ସରକାରଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ଅପେକ୍ଷାରେ ରହିଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ମାର୍ଗଦର୍ଶନ, ସମନ୍ୱୟ ଏବଂ ପ୍ରାଥମିକତାର ଅଭାବ ଦେଖାଦେଇଥିଲା । ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ବିନା ଡିପିଆର୍ ଗୁଡ଼ିକର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଯୋଗୁଁ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସରକୁ ବାରମ୍ବାର ବଦଳାଇବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହେବା ସହ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅଯଥା ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା । ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତି ଅନୁମୋଦନ ନହେବା ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ଭେ ଓ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ଯୋଗୁଁ 310.65 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା, ଯାହାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇପାରିଥାନ୍ତା । ଖରାପ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା କାରଣରୁ ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କର 48.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଋଣ ସ୍ଥଗିତ ରହିଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝ ପଡ଼ିଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ, ଥଇଥାନ ଓ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତଙ୍କ ଥଇଥାନ ଓ ଉପଯୋଗିତା ସ୍ଥାନାନ୍ତରରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ ବାରମ୍ବାର ଚୁକ୍ତି ବାତିଲ ହେବା ସହ କାମ ଶେଷ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ ଓ ସମୟ ଅତ୍ୟଧିକ ହେବା ସହିତ ରାସ୍ତାକୁ ଯାତାୟତ ଯୋଗ୍ୟ କରିବା ନିମନ୍ତେ ରାସ୍ତା ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ବିଭାଗକୁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ।

ପ୍ରକଳ୍ପର ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ମାନଦଣ୍ଡ/ ମାନକ ଏବଂ ପୋଡାଲ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ ସୁସଙ୍ଗତ ନଥିଲା । ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠିର ଠିକ୍ ସମୟରେ ଉପଯୋଗ ନହେବା ଫଳରେ 2019-22 ରେ 57.82 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆତ୍ମସମର୍ପଣ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଶେଷ କରି ଗତ ଦୁଇ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ 50 ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ପାଣ୍ଠି ଆତ୍ମସମର୍ପଣ କରିବା ଅଦୂରଦର୍ଶୀ ଅର୍ଥ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୂଚାଉଛି ।

ଅଧିକ ଲିଡ୍ ଚାର୍ଜ ଅଗ୍ରହଣୀୟ ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଏବଂ ଭୁଲ୍ ଭଡ଼ା ଶୁଳ୍କ ପ୍ରଦାନ କରି ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଅଯଥା ଫାଇଦା ମିଳିଥିଲା । ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହେବାରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ କନସଲଟାନ୍ସୀ ସେବା ରଦ୍ଦ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟବରାଦ ହୋଇଥିଲା ।

ବିଭାଗର ଅବହେଳା ଯୋଗୁଁ ପ୍ରକଳ୍ପର ତଦାରଖରେ ଅବହେଳା ଦେଖାଦେଇଥିଲା । ଏସ୍‌ଏଲ୍‌ଇସି ବୈଠକ ନିୟମିତ ଆୟୋଜନ କରାଯାଉନଥିବାରୁ ପ୍ରକଳ୍ପର ଗୁଣାତ୍ମକ ଯୋଜନା ଓ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପ୍ରଭାବିତ ହୋଇଥିଲା । ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଅଭାବରୁ ମିଥ୍ୟାଦାବୀ ନିମ୍ନମାନର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ମନ୍ଥର ଅଗ୍ରଗତି ହୋଇଥିଲା । ଯଦିଓ 20 ବର୍ଷ ପାଇଁ ଏହି ରାସ୍ତାଗୁଡ଼ିକର ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ସମ୍ପର୍ଣ୍ଣ ହେବାର ତିନି ମାସ ମଧ୍ୟରେ (ଯୁଗ୍ମ ଶାରୀରିକ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ଦେଖାଯାଇଥିବା) ରାସ୍ତା ଗୁଡ଼ିକର ଅନେକ ଫାଟ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା ଯାହା ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଦାରଖର ଅଭାବକୁ ସୂଚାଉଛି । ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ତଦାରଖ ଅଭାବରୁ ଗୁଣବତ୍ତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ବିଫଳତା ଦେଖାଦେଇଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ସରିବା ପରେ ସଡ଼କ ଉପଭୋକ୍ତା ସନ୍ତୁଷ୍ଟି ସର୍ବେକ୍ଷଣ ନହେବା ଫଳରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ଫଳାଫଳର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

6.8 ସୁପାରିଶ:

ସରକାର ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:

- ଉନ୍ନତ ମାର୍ଗଦର୍ଶନ, ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ସମନ୍ୱୟ ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପାଇଁ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ନୀତିର ତୁରନ୍ତ ଅନୁମୋଦନ ।

- ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକର ଫଳପ୍ରଦ ରୂପାୟନ ପାଇଁ ଜାଗା ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଆଧାରରେ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା । ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଦାୟିତ୍ୱରେ ଥିବା ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ମଧ୍ୟ ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିବା ।

- ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡ଼ିକ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଶେଷ କରିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରାକ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ କରିବା ।

- ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ବିଡିଂ ଡକୁମେଣ୍ଟ ଅଧିନରେ ତିନି ବର୍ଷର ତ୍ରୁଟି ଦାୟିତ୍ୱ ଅବଧି ଗ୍ରହଣ କରିବା ।

- ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟକୁ ଏଡ଼ାଇବା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଅଯଥା ଫାଇଦା ନଦେବା ପାଇଁ କଣ୍ଟ୍ରାକ୍ଟ ମ୍ୟାନେଜମେଣ୍ଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା ।

- ଜିସିସିର ଧାରା 15.4 ଅନୁଯାୟୀ ବଳକା କାମ ପୂର୍ଣ୍ଣ ଟେଣ୍ଡରରୁ ଉପୁଜୁଥିବା ଦୁଇଟି କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷେତ୍ରରେ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କ ଠାରୁ 132.08 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରାଯାଇ ଏହି ମାମଲାରେ ସଂପୃକ୍ତ ଥିବା ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯିବା ।

- ଠିକାଦାରଙ୍କ ସହ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ମିଳାମିଶା ଠାବ କରିବା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ସ୍ତରରେ ତଦନ୍ତ ଆରମ୍ଭ କରିବା ।

- ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ଦକ୍ଷ ଯୋଜନା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପାଇଁ ମନିଟରିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା ।