ଅଧ୍ୟାୟ VII

ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତ

ଅଧ୍ୟାୟ VII

7. ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତ

ସରକାରଙ୍କ ବିଭିନ୍ନ ବିଭାଗ, କ୍ଷେତ୍ରିୟ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଗୁଡ଼ିକରେ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ ସମ୍ବଳ ପରିଚାଳନା କ୍ଷେତ୍ରରେ ତ୍ରୁଟିର ଅନେକ ଦୃଷ୍ଟାନ୍ତ ଆସିଥିଲା । ଏଗୁଡ଼ିକ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି ।

ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ (ପରିବହନ) ବିଭାଗ

7.1 ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନରୁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କରର ଅନାଦାୟ

ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ 3,081 ଖିଲାପକାରୀ ଗାଡ଼ି ମାଲିକ ମାନଙ୍କ ଠାରୁ 4.64 କୋଟି ଟଙ୍କାର ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନା 9.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ ।

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର (ଓଏମ୍‌ଭିଟି) ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 3, 3A, 4 (1) ଏବଂ 10 ଅନୁଯାୟୀ, ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟର ଯାନ ଠାରୁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ସମୂହ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣା ନାମା[195] ରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇ କୌଣସି ସମୟ ପାଇଁ କର ଛାଡ଼ ନିମନ୍ତେ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲେ, ସଂଶୋଧିତ ଅଧିନିୟମର (21 ନଭେମ୍ବର 2017) କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁସୂଚୀ-I ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନ ନିମନ୍ତେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହାରରେ କର ଅଗ୍ରୀମ ରୂପେ ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଅଧିନିୟମର ଧାରା 13(1) ସହିତ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ନିୟମାବଳୀ, 1976 ର ନିୟମ 9(2) ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦି ସେହି ଯାନ ନିମନ୍ତେ ଯଥୋଚିତ କର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟର 15 ଦିନ ପରଠାରୁ ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପଇଠ ହୋଇନଥାଏ, ତେବେ ସେହି ଗାଡ଼ିର ପଞ୍ଜିକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଗାଡ଼ିକୁ ଅଧୀକାର ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ରଖିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି, ଧାର୍ଯ୍ୟ କର ସହିତ କରର ଦୁଇଗୁଣା ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ରହିବେ । ପୁନଶ୍ଚ, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧୀକାରୀଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (ଫେବୃଆରୀ 1966) ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦେବାର ଅନୁଗ୍ରହ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହେବା ଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧରେ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ (ଆର୍‌ଟିଓ) ଦାବୀ ପତ୍ର ପଠାଇବା ଆବଶ୍ୟକ । କର ଖିଲାପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, କର ପଇଠ କରିବା ପାଇଁ ଦାବୀ ପତ୍ର ଜାରି କରାଯିବା ତାରିଖ ଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧରେ କର ଅସୁଲି ସାର୍ଟିଫିକେଟ୍ (ଟିଆର୍‌ସି) ମାମଲା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ।

ଅଡିଟ୍, 35 ଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରୁ 26 ଟି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ବାହାନ[196] ଡାଟାବେସ୍ ସହ 2019-21 ଅବଧି ସମ୍ବନ୍ଧିତ କର ନଥିପତ୍ରର ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2020 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) । ଏବଂ ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ, 16ଟି[197] ଆର୍‌ଟିଓ ସମ୍ପର୍କିତ ମୋଟ 1,63,800 ଟି ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 3,081 ଟି ଯାନର ମାଲିକ, 2019-21 ଅବଧି ନିମନ୍ତେ ମୋଟର ଯାନ କର ଓ ଅତିରିକ୍ତ କର ପଇଠ କରିନଥିଲେ । ଆର୍‌ଟିଓରେ ପରିଚାଳିତ ଚଳାଚଳ ରହିତ ରେଜିଷ୍ଟର ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଦେଖାଗଲା ଯେ ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 10(1) ଅନୁଯାୟୀ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇ କର ଛାଡ଼ ନିମନ୍ତେ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲେ । ଯେହେତୁ ସେହି ମାମଲା ଗୁଡ଼ିକରେ ବିଳମ୍ବର ଅବଧି ଦୁଇମାସରୁ ଅଧିକ ଥିଲା,

---

195 ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 10(1) ଅନୁଯାୟୀ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ଗାଡ଼ି ମାଲିକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ଏକ ପ୍ରତିଶ୍ରୁତି ଏବଂ ଅସ୍ଥାୟୀ ସମୟ ପାଇଁ ଯାନବାହାନ ଚଳାଚଳ ନକରିବା ଏବଂ ଉକ୍ତ ସମୟ ପାଇଁ ଟିକସ ନଦେବା ପାଇଁ ତାଙ୍କ ଠାରୁ ପ୍ରାପ୍ତ ଅନୁମତି

196 ବାହାନ ହେଉଛି ଏକ ଆପ୍ଲିକେସନ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଯାହା ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଯାନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରେ

197 ବରଗଡ଼, ବାଲେଶ୍ୱର, ବଲାଙ୍ଗୀର, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, ଗଜପତି, ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କଳାହାଣ୍ଡି, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନୂଆପଡ଼ା, ରାୟଗଡ଼ା, ସମ୍ବଲପୁର, ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ ଓ ତାଳଚେର

ଧାର୍ଯ୍ୟ କରର ଦୁଇ ଗୁଣ ଜୋରିମାନା ମଧ୍ୟ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ଥିଲା । 3,081 ଯାନର ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 7.1** ରେ ଦର୍ଶାଗଲା ।

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 7.1: ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନଗୁଡ଼ିକଠାରୁ ଅନାଦାୟ ଥିବା ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ବିବରଣୀ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆରଟିଓ ସଂଖ୍ୟା	ଯାନର ପ୍ରକାର	ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	ଅନାଦାୟ କର	ସର୍ବାଧିକ ଜୋରିମାନା ଦେୟ	ମୋଟ
1	16	ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନ	3,081	4.64	9.28	13.92

(ଉତ୍ସ- ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂକଳିତ ତଥ୍ୟ)

ଯଦିଓ ବାହାନ ସଫ୍ଟୱ୍ୟାରରେ, ଆର୍‌ଟିଓ ମାନଙ୍କୁ ଯେକୌଣସି ସମୟରେ କର ଖିଲାପ କାରୀଙ୍କ ତାଲିକା ସୃଷ୍ଟି କରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଛି, ସଂପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓ ମାନେ କର ଆଦାୟ ପାଇଁ ଦାବୀ ପତ୍ର ଜାରି କରିନଥିଲେ କିମ୍ବା କର ଖିଲାପକାରୀ ଗାଡ଼ି ମାଲିକମାନଙ୍କଠାରୁ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ । ଏହାଫଳରେ 4.64 କୋଟି ଟଙ୍କାର ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନାଦାୟ ରହିଥିଲା । ଜୋରିମାନା ବାବଦରେ 9.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXI*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ଆର୍‌ଟିଓ ମାନେ ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2020 / ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ କର ଓ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରିବା ପାଇଁ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ବିରୋଧରେ ଦାବିପତ୍ର/ ଟିଆର୍‌ସି ଜାରି କରି ଅସୁଲ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯିବ । ଏହି ମାମଲା ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2022/ ଡିସେମ୍ବର 2022) । ସେମାନଙ୍କ ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଛି (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

ଅଡିଟ୍ ରିପୋର୍ଟ (ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷେତ୍ର) 2019-20 ରେ ଏକ ସମାନ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ତାହା ଉପରେ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ/ ଜ୍ଞାପନ କରିନାହାଁନ୍ତି ।

7.2 ମୋଟର ଯାନ କରର ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ

4,373 ଗାଡ଼ି ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ ପୁରୁଣା ହାରରେ କର ଆଦାୟ କରାଯିବାରୁ 1.16 କୋଟି ଟଙ୍କାର ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଓ 23.26 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର (ଓଏମ୍‌ଭିଟି) ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 4-A ଓ ଏହାର ବ୍ୟାଖ୍ୟା-I ଅନୁସାରେ, ମୋଟର ସାଇକେଲ୍ /ମୋପେଡ୍ ଇତ୍ୟାଦି ଏବଂ ଜିପ୍ ସହିତ ମୋଟର କାର, ଯାହା ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ଏବଂ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବ ଏବଂ 21 ନଭେମ୍ବର 2017 ତାରିଖରେ କିମ୍ବା ତାପରେ ପଞ୍ଜିକରଣ କରାଯାଇଥିବ, ଉକ୍ତ ଯାନର ପ୍ରଥମ ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖରେ ପ୍ରଚଳିତ ଥିବା ମୂଲ୍ୟ ଅନୁସାରେ ଅଧିନିୟମର ଅନୁସୂଚୀ-III ରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଅନୁଯାୟୀ ଏକକାଳୀନ କର (ଓଟିଟି) ଆଦାୟ କରାଯିବ । 21 ନଭେମ୍ବର 2017 ର ଗେଜେଟ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଓ 27 ଜୁଲାଇ 2018 ର ସଂଶୋଧିତ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଅନୁସାରେ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଗାଡ଼ିଗୁଡ଼ିକର ବିକ୍ରୟମୂଲ୍ୟ ପାଞ୍ଚ ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 6 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ, 5 ରୁ 10 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ 8 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ, 10 ରୁ 20 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ 10 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଓ 20 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ବା ତଦୁର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ଗାଡ଼ିଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ 12 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ କର ଆଦାୟ କରାଯିବ, ଯାହା ପୂର୍ବରୁ ସମସ୍ତ ଗାଡ଼ିରୁ ସମାନ ହିସାବରେ ପାଞ୍ଚ ପ୍ରତିଶତ ଆଦାୟ କରାଯାଉଥିଲା । ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 13 ଓ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ନିୟମାବଳୀ 1976 ର ନିୟମ 9 ଅନୁସାରେ, କର ପ୍ରଦାନରେ ବିଫଳତା ପାଇଁ ସର୍ବାଧିକ, ବାକି ଥିବା ଟିକସର 20 ପ୍ରତିଶତ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯିବ ।

ବର୍ଷ 2017 ରୁ 2021 ମଧ୍ୟରେ ନୂତନ ଭାବେ ପଞ୍ଜିକୃତ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନ ଯଥା କାର, ମୋଟର ସାଇକେଲ୍/ ମୋପେଡ୍ ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ କର ପ୍ରଦାନ ସମ୍ପର୍କୀୟ ବାହାନ ଡାଟାବେସ୍ ଏବଂ ସମୁଦାୟ 35 ଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରୁ 25[198] ଟି (ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଅଧିନରେ ଥିବା ଦୁଇଟି ଅତିରିକ୍ତ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ), ପଞ୍ଜିକରଣ ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକ ସମୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2020 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) । ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନ କଲା ଯେ 22 ନଭେମ୍ବର 2017 ଏବଂ 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ମଧ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକରଣ ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିଥିବା ଏବଂ 21 ନଭେମ୍ବର 2017 ପରେ କର ପ୍ରଦାନ କରିଥିବା 12,28,276 ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 4,373 ଯାନ, 21 ନଭେମ୍ବର 2017 ପୂର୍ବ ପ୍ରଚଳିତ ଦରରେ କର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ପଞ୍ଜିକରଣ ଅନୁମୋଦନ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ସଂଗୃହିତ କର ଯାଞ୍ଚ କରିନଥିଲେ ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ତାରିଖ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କର ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ ହୋଇଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିନଥିଲେ । ବାହାନ ଡାଟାବେସରେ ଇନ୍‌ପୁଟ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଅଭାବର ସମ୍ଭାବନାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ନପାରେ । ଏହାଦ୍ୱାରା, 1.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୋଟର ଯାନ କର ଓ 23.26 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯାଇ ପାରିଲା ନାହିଁ । ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ ଅନୁଯାୟୀ ବିସ୍ତୃତ ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXII*** ରେ ଦିଆଯାଇଅଛି ।

ସମୀକ୍ଷାରେ ଏହା ସୂଚିତ କରାଯିବା ପରେ, ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ଦର୍ଶାଇଲେ ଯେ ବାହାନର ଅଡିଟ୍ ପୁନରୁଦ୍ଧାର ମଡ୍ୟୁଲରେ କର ଭିନ୍ନକ ପ୍ରବେଶ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଦାବିପତ୍ର ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023 ସୁଦ୍ଧା) କରାଯାଇଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ଉକ୍ତ ରିପୋର୍ଟ କେବଳ ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଅନୁସାରେ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓରେ ତଥ୍ୟକୁ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିବା ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ବିଭାଗ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଉକ୍ତ ବିଷୟରେ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା (ମଇ 2022/ଜାନୁଆରୀ 2023) ଉତ୍ତର ପ୍ରତିକ୍ଷୀତ ଅଛି (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

ଜଙ୍ଗଲ, ପରିବେଶ ଏବଂ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ବିଭାଗ

7.3 ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ଅଣନିକାଶ

349.70 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ନିକାଶ ନହେବା କାରଣରୁ ସରକାରୀ ରାଜସ୍ୱ ଅବରୋଧ

ଜଙ୍ଗଲ, ପରିବେଶ ଓ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ବିଭାଗ (ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି), ଓଡ଼ିଶା ସରକାର, 2018 ରେ ସୁପର ସାଇକ୍ଲୋନିକ୍ ତିତ୍‌ଲି ସମୟରେ ଗଜପତି ଜିଲ୍ଲାର ପାରଳାଖେମୁଣ୍ଡି ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗରେ ଉପୁଡ଼ି ଯାଇଥିବା/ ଅଧା ଭାଙ୍ଗି ଯାଇଥିବା/ ଉପର ଭାଙ୍ଗି ଯାଇଥିବା ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ (ଆର୍‌ଏସ୍) ବୃକ୍ଷର ଅମଳ ଏବଂ ମାର୍କେଟିଂ ପାଇଁ ଓଡ଼ିଶା ବନ ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଏଫ୍‌ଡିସି ଲିଃ)କୁ ଏକ ଅଫର (ଡିସେମ୍ବର 2018) ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ଯାହା ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ଅମଳ ଏବଂ ମାର୍କେଟିଂ ପାଇଁ ଓଏଫ୍‌ଡିସି ଲିମିଟେଡ୍‌ର ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ ମଣ୍ଡଳୀ ପ୍ରସ୍ତାବ ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ (22 ଡିସେମ୍ବର 2018) । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଭାରତ ସରକାର (ଜିଓଆଇ) ରପ୍ତାନି ନୀତିରେ କୋହଳ କରିବାକୁ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ପ୍ରକାଶ କରିଥିଲେ, ଯାହା ସାଇକ୍ଲୋନ୍ କାରଣରୁ ପଡ଼ିଯାଇଥିବା 810.19 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ଲଗ୍ ଫର୍ମରେ ରପ୍ତାନି କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲେ ଏବଂ ଉକ୍ତ ପରିମାଣର ରପ୍ତାନି ପାଇଁ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ପ୍ରକାଶ ପାଇବା ତାରିଖ ଠାରୁ 12 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରକାର ଭିତ୍ତିରେ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ (ନଭେମ୍ବର 2022) ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମୟ ସୀମା 6 ଅକ୍ଟୋବର 2023 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ।

198 ଆର୍‌ଟିଓ, ଅନୁଗୁଳ, ବାଲେଶ୍ୱର, ବଡ଼ବିଲ, ବରଗଡ଼, ଭୁବନେଶ୍ୱର I ସହ ଏଆର୍‌ଟିଓ ଖୋର୍ଦ୍ଧା, ଭୁବନେଶ୍ୱର II, ଚଣ୍ଡିଖୋଲ, କଟକ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଗଜପତି, ଜଗତସିଂହପୁର, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦ୍ରାପଡ଼ା, କେଉଁଝର, ମୟୁରଭଞ୍ଜ ସହ ଏଆର୍‌ଟିଓ ରାଇରଙ୍ଗପୁର, ନବରଙ୍ଗପୁର, ନୂଆପଡ଼ା, ଫୁଲବାଣୀ, ପୁରୀ, ରାୟଗଡ଼ା, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର, ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ ଏବଂ ତାଳଚେର ।

ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜାନୁଆରୀ 2022) ରେ ଅତିରିକ୍ତ ମୁଖ୍ୟ ଶାସନ ସଚିବ, ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗର ଅଧକ୍ଷତାରେ, ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ନିକାଶ ପାଇଁ ବିଶ୍ୱ ଗ୍ଲୋବାଲ ଇ-ଟେଣ୍ଡର/ ଇ-ନିଲାମ ବିକ୍ରୟ ତଥା ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟାର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଦିଗକୁ ସୁଗମ କରିବା ପାଇଁ ଆଠ ଜଣ ସଦସ୍ୟ ଥିବା ଏକ କମିଟି ଗଠନ କରିଥିଲେ । ବ୍ରହ୍ମପୁରର ଆଞ୍ଚଳିକ ମୁଖ୍ୟ ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣକାରୀ (ଆର୍‌ସିସିଏଫ୍)ଙ୍କ ଅଧକ୍ଷତାରେ (i) ବ୍ରହ୍ମପୁରରେ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଗୋଦାମର ପ୍ରାଙ୍ଗଣ ଭିତରେ ଫ୍ୟାସନ୍/ ପୁନଃମାପ / ଗ୍ରେଡିଂ/ ଲଟ୍ ଗଠନର ତଦାରଖ (ii) ଆନ୍ଧ୍ରପ୍ରଦେଶ ଜଙ୍ଗଲ ବିକାଶ ନିଗମ (ଏପିଏଫ୍‌ଡିସିସି) ଲିମିଟେଡ୍ ଦ୍ୱାରା ଅନୁସରଣ କରାଯାଉଥିବା ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ ବିଷୟରେ ଜ୍ଞାନ ଆହରଣ ପାଇଁ ଆନ୍ଧ୍ରପ୍ରଦେଶ ପରିଦର୍ଶନ ପାଇଁ ଏକ ବୈଷୟିକ କମିଟି ମଧ ଗଠନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଡିଭିଜନାଲ ବନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ (ଡିଏଫ୍‌ଓ) ପାରଳାଖେମୁଣ୍ଡିରେ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ଉଦ୍ଧାର ମାମଲା ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରେ (ଫେବୃଆରୀ 2022) ପ୍ରକାଶ କରିଛନ୍ତି ଯେ ଡିଭିଜନାଲ ମ୍ୟାନେଜର, ବ୍ରହ୍ମପୁର(ସି) ଡିଭିଜନ ପାରଳାଖେମୁଣ୍ଡି ଜଙ୍ଗଲରୁ 810.19 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ଉଦ୍ଧାର ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ଚିହ୍ନଟ କରିଛି ଯାହା ବ୍ରହ୍ମପୁରର କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଗୋଦାମରେ 2018 ରୁ ନିକାଶ ନହୋଇ ପଡ଼ିରହିଥିଲା । ଏଥିମଧରୁ 503.24 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍, 232.59 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍, 23.63 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ଏବଂ 50.73 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ଯଥାକ୍ରମେ ଗ୍ରେଡ୍ 'ଏ', 'ବି', ସି' ଏବଂ 'ଅଣଗ୍ରେଡ୍' ଗୁଣବତ୍ତା ଥିଲା । ବୈଷୟିକ କମିଟି ସେମାନଙ୍କ ରିପୋର୍ଟରେ (ଫେବୃଆରୀ 2022) ଭାରତୀୟ ଟଙ୍କା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନର ବିଭିନ୍ନ ଗୁଣ ପାଇଁ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ପ୍ରତି ହାରାହାରି ହାର ଦାଖଲ କରିଥିଲେ । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ଗ୍ରେଡ୍ 'ଏ','ବି',ଏବଂ 'ସି' ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନର ମୂଲ୍ୟ 347.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ଯାହା ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ 7.1** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ-7.1: ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ ସବିଶେଷ ମୂଲ୍ୟର ଗଣନ

ଗ୍ରେଡ୍	ପରିମାଣ ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନରେ	ହାରାହାରି ମୂଲ୍ୟର ଶେଷତମ ବର୍ଷ	ପ୍ରତି ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ହାରାହାରି ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)
ଏ	503.24	2020-21	57,18,824	287.80
ବି	232.59	2018-19	24,48,280	56.94
ସି	23.63	2017-18	13,44,588	3.18
ମୋଟ	**759.46**			**347.92**

ସେହିଭଳି, ଅବଶିଷ୍ଟ ମୂଲ୍ୟ 50.73 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ ଅଣଗ୍ରେଡ୍ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସୁପାରିଶ କରାଯାଇଥିବା (ଡିସେମ୍ବର 2004) ଦର ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରତି କିଲୋଗ୍ରାମ ପିଛା 350 ଟଙ୍କା ହାରରେ 1.78 କୋଟି ଟଙ୍କା[199] ଥିଲା । ଯଦିଓ, ଘୂର୍ଣ୍ଣିବଳୟ ପ୍ରଭାବିତ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ଉଦ୍ଧାର କାର୍ଯ୍ୟ ବହୁ ସମୟ ଅତିବାହିତ ହୋଇସାରିଛି, ବିଭାଗ ଏଗୁଡ଼ିକର ନିକାଶ ପାଇଁ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇନଥିଲେ । ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠର ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟୀ ସଂରକ୍ଷଣ କେବଳ ଯେ ଗୁଣବତ୍ତାରେ ଖରାପ ହେବାର ଆଶଙ୍କା ନଥିଲା, ବରଂ ସଙ୍କୋଚନ ହେତୁ ପରିମାଣ ଉପରେ ମଧ ଆଶଙ୍କା ଥିଲା ।

ଏହିପରି, ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ନିକାଶର ଅତ୍ୟଧିକ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ 349.70 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ଅବରୋଧ ହୋଇଥିଲା । ଏଥିରୁ ଚନ୍ଦନ କାଠ ନିକାଶରେ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଫଳପ୍ରଦ ଏବଂ ସମୟାନୁବର୍ତ୍ତୀ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନର ଅଭାବ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହାକୁ ସୂଚାଇ ଦିଆଯିବା ପରେ ଡିଭିଜନାଲ ଫରେଷ୍ଟ ଅଫିସର (ଡିଏଫ୍‌ଓ) ଦର୍ଶାଇଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2022) ଯେ ଦକ୍ଷ ଅଧିକାରୀ, ଯେପରିକି ଅନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ବାଣିଜ୍ୟରେ ବିଲୁପ୍ତ ପ୍ରାୟ ପ୍ରଜାତିର ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ (ସାଇଟସ୍), ବୈଦେଶିକ ବାଣିଜ୍ୟର ଡାଇରେକ୍ଟର ଜେନେରାଲ (ଡିଜିଏଫ୍‌ଟି) ଏବଂ ସରକାର ଇତ୍ୟାଦିଙ୍କ ଅନୁମତି ପରେ ଅଧିକ ରାଜସ୍ୱ ପାଇବା ପାଇଁ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠକୁ ନିକାଶ କରାଯିବ । ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଭାରତ ସରକାର ପୂର୍ବରୁ ସର୍ତ୍ତ ଅନୁଯାୟୀ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ତାରିଖ ଠାରୁ 12 ମାସ ମଧରେ ରପ୍ତାନୀ ପାଇଁ ମୋଡାଲିଟି

199 50,733 କିଲୋଗ୍ରାମ x 350 ଟଙ୍କା = 1,77,56,550 ଟଙ୍କା

ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ସହିତ ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ନିକାଶ ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦେଇସାରିଥିଲା, ଯାହା ବିଭାଗ ଆଜି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଲାଭ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା । ଉଦ୍ଧାର ହୋଇଥିବା ରକ୍ତ ଚନ୍ଦନ କାଠ ନଭେମ୍ବର 2022 ସୁଦ୍ଧା ନିକାଶ ନହେବା ଫଳରେ ଗୁଣବତ୍ତା, ପରିମାଣର ଅବନତି ଘଟିଲା ଏବଂ ସରକାରୀ ରାଜସ୍ୱର ଅବରୋଧ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହି ମାମଲା ସରକାରଙ୍କ ନଜରକୁ ଅଣାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2022) । ଉତ୍ତର ଅପେକ୍ଷିତ ରହିଛି (ଫେବୃଆରୀ 2024 ସୁଦ୍ଧା) ।

7.4 ନିଟ୍ ବର୍ତ୍ତମାନ ମୂଲ୍ୟର ବିଳମ୍ବିତ ଦେୟ ଉପରେ ସୁଧର ଅନାଦାୟ

ଉପଭୋକ୍ତା ଏଜେନ୍ସୀ ବିଳମ୍ବରେ ନେଟ୍ ଓ ବର୍ତ୍ତମାନ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରଦତ୍ତ କରିଥିବାରୁ 95.69 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ସୁଧ ଅନାଦାୟ ରହିଥିଲା ।

ଜଙ୍ଗଲ (ସଂରକ୍ଷଣ) ଅଧିନିୟମ, 1980 ର ଧାରା 2 ଅନୁଯାୟୀ ଅକ୍ଟୋବର 2002 ରେ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ମାନ୍ୟବର ଉଚ୍ଚତମ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କ୍ରମେ ଜଙ୍ଗଲ ସୁରକ୍ଷା, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସଂରକ୍ଷଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏବଂ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପାଇଁ ଉପଭୋକ୍ତା ଏଜେନ୍ସୀମାନଙ୍କ ଠାରୁ ନିଟ୍ ବର୍ତ୍ତମାନ ମୂଲ୍ୟ (ଏନ୍‌ପିଭି) ଅଣ ଜଙ୍ଗଲ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ କରାଯିବା ଜନିତ ଉପଭୋକ୍ତା ଏଜେନ୍ସୀ (ୟୁଏ) ମାନଙ୍କ ଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯିବ । ସମସ୍ତ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏନ୍‌ପିଭି ହେଉଛି ଅସୁଲ ଯୋଗ୍ୟ, ଯେଉଁଠାରେ 29 ଅକ୍ଟୋବର 2002 ରେ କିମ୍ବା ପରେ ଡାଇଭର୍ସନ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେହି ମାମଲା ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ମଧ 29 ଅକ୍ଟୋବର 2002 ପୂର୍ବରୁ ନୀତିଗତ (ପ୍ରଥମ ପଯ୍ୟାୟ) କ୍ଲିଅରାନ୍ସ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଚୂଡାନ୍ତ (ଦ୍ୱିତୀୟ ପଯ୍ୟାୟ) ଅନୁମୋଦନ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଦିଆଯାଇଥିଲା ।

ଅଧିକନ୍ତୁ, ମାନ୍ୟବର ଉଚ୍ଚତମ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଗଠିତ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ କ୍ଷମତାପନ୍ନ କମିଟି (ସିଇସି) ଅନୁଦେଶ ଦେଇଛି (ମଇ 2010) ଯେ, ଯେଉଁ ଲିଜ୍‌ଧାରୀ ମାନେ ଯେଉଁମାନେ, ବିଭାଗୀୟ ବନ ଅଧିକାରୀ (ଡିଏଫ୍‌ଓ) ଦ୍ୱାରା ଚାହିଦା ଉତ୍ଥାପନ ହେବାର 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଏନ୍‌ପିଭି ଦେବେ ନାହିଁ, ସେମାନେ ସୁଧ ସହିତ ଏନ୍‌ପିଭି ଦେୟ ନହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଖଣି ଖନନ ଜାରି ରଖିବାକୁ ଦିଆଯିବ ନାହିଁ । ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ପରିବେଶ ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ମଇ 2013) ଏନ୍‌ପିଭିର ବିଳମ୍ବିତ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ବାର୍ଷିକ ନଅ ପ୍ରତିଶତ ସୁଧ ହାର ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ।

ଡିଏଫ୍‌ଓ, ସମ୍ବଲପୁର ଜଙ୍ଗଲ ଜମି ଡାଇଭର୍ସନ ରେକର୍ଡର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ (ଡିସେମ୍ବର 2021) ସମ୍ବଲପୁର ଏବଂ ଝାରସୁଗୁଡ଼ା ବନ ବିଭାଗରେ ଯଥାକ୍ରମେ 192.626 ହେକ୍ଟର ଏବଂ 845.561 ହେକ୍ଟର ଜଙ୍ଗଲ ଜମି ଏକ ଓପନକାଷ୍ଟ କୋଇଲା ଖଣି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ମେସର୍ସ ନେଭିଲ୍ ଲିଗ୍ନାଇଟ୍ କର୍ପୋରେସନ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏନ୍‌ଏଲ୍‌ସି ଇଣ୍ଡିଆ ଲିଃ) ସପକ୍ଷରେ ପଠାଯାଇଥିଲା । ପରିବେଶ, ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ମନ୍ତ୍ରାଳୟ (ଏମ୍‌ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସି) ଦ୍ୱାରା 03 ଜୁଲାଇ 2018 ରେ ନୀତିଗତ (ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟ) ଅନୁମୋଦନ ଏବଂ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ (ଦ୍ୱିତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟାୟ) ଅନୁମୋଦନ 28 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଡିଏଫ୍‌ଓଗୁଡ଼ିକ (13 ଅଗଷ୍ଟ ରୁ 03 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ମଧ୍ୟରେ) ୟୁଏକୁ ପ୍ରତି ହେକ୍ଟର ପିଛା 6,26,000 ଟଙ୍କାର ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ 64,99,05,062[200] ଟଙ୍କା ଏନ୍‌ପିଭି ଦେୟ ପାଇଁ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିଥିଲେ ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ, ଏନ୍‌ପିଭି ଦେୟ ପାଇଁ 30 ଦିନର ସମୟ ସୀମା ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଚାହିଦା ତାରିଖ ଠାରୁ 56 ଦିନ ଏବଂ 76 ଦିନ ବିଳମ୍ବ ପରେ ୟୁଏ ଏନ୍‌ପିଭି ରାଶି 28 ନଭେମ୍ବର 2018 ରେ ଜମା କରିଛି । କିନ୍ତୁ, ଏନ୍‌ପିଭିର ବିଳମ୍ବ ଦେୟ ପାଇଁ ନଅ ପ୍ରତିଶତ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାରରେ 95.69[201] ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ସୁଧ, ସଂପୃକ୍ତ ଡିଏଫ୍‌ଓ

---

[200] ସମ୍ବଲପୁର ଡିଏଫ୍‌ଓଙ୍କ ବିଷୟରେ (192.626 ହେକ୍ଟର X 6,26,000 ଟଙ୍କା = 12,05,83,876 ଟଙ୍କା) ଏବଂ ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା ପାଇଁ (845.561 ହେକ୍ଟର X 6,26,000 ଟଙ୍କା = 52,93,21,186 ଟଙ୍କା)

[201] (12,05,83,876 ଟଙ୍କା x 9 / 100) / 365 x 76 = 22,59,709 ଟଙ୍କା + (52,93,21,186 ଟଙ୍କା x 9 / 100) / 365 x 56 = 73,08,983 ଟଙ୍କା

ଦ୍ୱାରା ଦାବି କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଏହା ୟୁଏ ଦ୍ୱାରା ଜମା କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ଉକ୍ତ ପରିମାଣ ଏନ୍‌ପିଭି ଉପରେ ସୁଧ ୟୁଏ ଠାରୁ ଆଜି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ (ଅକ୍ଟୋବର 2022) ସୁଦ୍ଧା ଅନାଦାୟ ଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଏହା ସୂଚିତ କରାଯିବା ପରେ, ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2022) ଯେ, ଆଇଏ 2009 ର ନମ୍ବର 2746-2748 ଅଧିନରେ ଥିବା ଲିଜ୍ ପାଇଁ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (ମଇ 2010) ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଏବଂ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ନୁହେଁ । ସମସ୍ତ ଲିଜ୍ ପାଇଁ ସୁପ୍ରିମ୍‌କୋର୍ଟଙ୍କ ଆଦେଶ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହୋଇଥିବାରୁ ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, ଯେଉଁଠାରେ ଜଙ୍ଗଲ ଜମି ବଦଳାଇବା ପାଇଁ ଏନ୍‌ପିଭି ବିଳମ୍ବରେ ଜମା କରାଯାଇଥିଲା ।

7.5 ଗଡ଼ିକାଠ ଓ ଖୁଣ୍ଟଗୁଡିକର ଅଣନିକାଶ

ଗଡ଼ିକାଠ, ଖୁଣ୍ଟ ଓ ଜାଳେଣି କାଠର ନିକାଶ ପାଇଁ ଠିକ୍ ସମୟରେ ବନଖଣ୍ଡ ଅଧିକାରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପଦକ୍ଷେପ ନେବାରେ ବିଫଳ ହେବା ଫଳରେ 88.37 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ଅଟକି ରହିଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ), ଜଙ୍ଗଲ, ପରିବେଶ ଓ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ବିଭାଗ ପ୍ରଧାନ ମୁଖ୍ୟ ବନସଂରକ୍ଷକ (ପିସିସିଏଫ୍) ଏବଂ ବନ ସୈନ୍ୟ ମୁଖ୍ୟ (ଏଚ୍‌ଓଏଫ୍‌ଏଫ୍)ଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (ଅଗଷ୍ଟ 2005) ଦେଇଥିଲେ ଯେ, ଅନୁସନ୍ଧାନହୀନ (ୟୁଡି) ଜଙ୍ଗଲ ଅପରାଧ ମାମଲାରେ ଜବତ ହୋଇଥିବା ଗଡ଼ିକାଠ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବନଜାତ ଦ୍ରବ୍ୟକୁ ଜବତ ହେବାର ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ସର୍ବସାଧାରଣ ନିଲାମ କିମ୍ବା ଓଡ଼ିଶା ବନ ଉନ୍ନୟନ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଏଫ୍‌ଡିସି) ଙ୍କୁ ନିକାଶ କରିବା କଥା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ସେଗୁଡ଼ିକର ଗୁଣାତ୍ମକ ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ଜନିତ ରାଜସ୍ୱହାନୀକୁ ରୋକାଯାଇ ପାରିବ । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ରେ ସରକାର ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ 2020-21 ପାଇଁ ଗଡ଼ିକାଠ ଉପରେ ରୟାଲିଟି ଦର ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଥିଲେ ।

30 ଟି ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗ[202] ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକର ପରୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ (2019-20 ରୁ 2021-22) ପ୍ରକାଶ କରିଛି ଯେ 2015-21 ମଧ୍ୟରେ 1,676 ଟି ଅଚିହ୍ନା (ୟୁଡି) ଜଙ୍ଗଲ ଅପରାଧ ମାମଲାରେ ଜବତ ହୋଇଥିବା 24,324.70 ଘନଫୁଟ (ସିଫ୍ଟ) ଗଡ଼ିକାଠ (ଲଗ୍ ଆଣ୍ଡ ଆକାର), 6,667 ଟି ଖୁଣ୍ଟ ଓ 1,304.33 କୁଇଣ୍ଟାଲ ଜାଳେଣି କାଠ ନିକାଶ ନ ହୋଇ ପଡ଼ିରହିଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଅନୁଧାନ କରିଛି ଯେ, ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଦର ଅନୁଯାୟୀ ଉପରୋକ୍ତ ସାମଗ୍ରୀର ମୂଲ୍ୟ 88.37 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଥିଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXXIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି । ତେଣୁ, ରେଞ୍ଜ ଅଧିକାରୀ (ଆର୍‌ଓ) ଓ ବନଖଣ୍ଡ ଅଧିକାରୀ (ଡିଏଫ୍‌ଓ) ଙ୍କ ସମେତ ବିଭାଗୀୟ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ, ସରକାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ପାଳନ ନକରିବା ଫଳରେ 88.37 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାଜସ୍ୱ ଅଟକି ରହିଥିଲା ।

ଏହି ମାମଲା, ନଭେମ୍ବର 2022 ରେ ସରକାରଙ୍କ ଦୃଷ୍ଟି ଆକର୍ଷଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷିତ ରହିଛି (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ଓ ନଗର ଉନ୍ନୟନ ବିଭାଗ

7.6 ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ ନିର୍ମାଣରେ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

29 ଟି ମାଂସ ଦୋକାନର ଆବଣ୍ଟନ ନହେବା ଯୋଗୁଁ 1.78 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହେବା ସହ 55.02 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ହାନୀ ହୋଇଥିଲା ।

ପଶୁମାନଙ୍କ ପ୍ରତି ନିଷ୍ଠୁରତା ନିବାରଣ (କଂସେଇ ଖାନା) ନିୟମାବଳୀ, 2001 ର ନିୟମ 3 ଅନୁସାରେ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି, ପୌରାଞ୍ଚଳରେ ସଂପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରାପ୍ତ ଏକ କଂସେଇ ଖାନା ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ସ୍ଥାନରେ

[202] ବୌଦ୍ଧ, ବଲାଙ୍ଗୀର, କେଉଁଝର, ଦେବଗଡ଼, ଅନୁଗୁଳ, ବୋଣାଇ, କଟକ, ପାରଳାଖେମୁଣ୍ଡି, ରାୟଗଡ଼ା, ରାଉରକେଲା, ଫୁଲବାଣୀ, ଆଠଗଡ଼, ସୁନ୍ଦରଗଡ଼, ରାଇରଙ୍ଗପୁର, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା, ବାରିପଦା, ବାଲିଗୁଡ଼ି, ଘୁମସୁର(ଉତ୍ତର), ଢେଙ୍କାନାଳ, ଘୁମସୁର(ଦକ୍ଷିଣ), ବରଗଡ଼, ସୁବର୍ଣ୍ଣପୁର, ବାମରା(ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ), ବାଲେଶ୍ୱର(ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ), ସୁନାବେଡ଼ା (ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ), ବ୍ରହ୍ମପୁର, କେଉଁଝର(ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ), ପୁରୀ(ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ) ଏବଂ ସାତକୋଶିଆ (ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ) ।

ପ୍ରାଣୀକୁ ହତ୍ୟା କରିପାରିବେ ନାହିଁ । ଆହୁରି ମଧ, ଓଡ଼ିଶା ମହାନଗର ନିଗମ ଅଧିନିୟମ, 2003 ର ଧାରା 562 ଅନୁସାରେ ନିଗମ ଅଞ୍ଚଳର ରାସ୍ତାକଡ଼ରେ କୌଣସି ପ୍ରାଣୀକୁ ହତ୍ୟା କରିବା ଉପରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନିଷେଧାଦେଶ ରହିବ । ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିବା ପୂର୍ବରୁ, ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ଭାବ୍ୟତାକୁ ଆଧାର କରି ଏକ ବିସ୍ତୃତ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଆର୍ଥିକ ମଞ୍ଜୁର ଆଦେଶ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2016) ଅନୁଯାୟୀ ଭୁବନେଶ୍ୱର ମହାନଗର ନିଗମ (ବିଏମ୍‌ସି), ମାର୍କେଟ କମ୍ପ୍ଲେକ୍ସ ଦୋକାନ ବଣ୍ଟନ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ସ୍ୱଚ୍ଛତା ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଉଚିତ୍ ଯାହା ଦ୍ୱାରା ସଠିକ୍ ହିତାଧିକାରୀଙ୍କୁ ଦୋକାନ ଗୃହ ମିଳିପାରିବ । ସମ୍ପତ୍ତି ଆବଣ୍ଟନର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ନଭେମ୍ବର 2015) ଅନୁଯାୟୀ ଭୁବନେଶ୍ୱର ଉନ୍ନୟନ ପ୍ରାଧିକରଣ ସମ୍ପତ୍ତି (ପରିଚାଳନା ଏବଂ ବଣ୍ଟନ) ନିୟମାବଳୀ, 2015 ପୁସ୍ତିକା ଅନୁସାରେ ଆବେଦନ କରିଥିବା ଏବଂ ସଫଳ ଭାବେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିବା ଯୋଗ୍ୟ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ଲଟେରୀ କିମ୍ବା ନିଲାମ ମାଧ୍ୟମରେ ସମସ୍ତ ସମ୍ପତ୍ତି ଆବଣ୍ଟନ କରାଯିବାର ଥିଲା ।

ବିଏମ୍‌ସିର ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚ (ଜାନୁଆରୀ 2021) ରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ମୁଖ୍ୟ ଶାସନ ସଚିବ, ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ)ଙ୍କ ଅଧକ୍ଷତାରେ ଖାଦ୍ୟ ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ ଶିଳ୍ପଗୁଡ଼ିକର ସମୀକ୍ଷା ବୈଠକରେ (12 ଅଗଷ୍ଟ 2014), 30 ଟି ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନିଆଯାଇଥିଲା । ଉପକରଣ ସହିତ 30 ଟି ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 3.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ମଇ 2016) । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ 2.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟରେ ମାଂସ ଦୋକାନଗୁଡ଼ିକର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2016) ଏବଂ ଏହା ନଭେମ୍ବର 2017 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହେବାର ଥିଲା । ଜମିର ଅଭାବ ହେତୁ 29 ଟି ଦୋକାନର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ 1.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2018) । ମାଂସ ଦୋକାନ ବଣ୍ଟନ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାକୁ, ଡିସେମ୍ବର 2017 ରେ ସିଟି ଇଞ୍ଜିନିୟର, ଡେପୁଟି କମିଶନର (ଡିସି), ରାଜସ୍ୱଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ । ଯଦିଓ ମାଂସ ଦୋକାନ ଆବଣ୍ଟନ ଆବେଦନ ପାଇଁ ସ୍ଥାନୀୟ ଖବର କାଗଜରେ ପ୍ରକାଶନ କରାଯାଇଥିଲା, ମାତ୍ର କୌଣସି ଆବେଦନକାରୀ ଆବେଦନ କରିନଥିଲେ । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ, ବିଏମ୍‌ସି ଏକ ସର୍ଭେ (ଜୁଲାଇ 2018) କରି 16 ମାଂସ ବିକ୍ରେତାଙ୍କ ନାମ ଥିବା ଏକ ତାଲିକା ପ୍ରକାଶ କରିଥିଲା । ଏହି ତାଲିକା ବିରୁଦ୍ଧରେ ମାଂସ ବିକ୍ରେତା ଆସୋସିଏସନ ଆପତ୍ତି ଉଠାଇ ବିଏମ୍‌ସିରେ 300 ମାଂସ ବିକ୍ରେତା ଥିବାରୁ ଆଗକୁ ଆହୁରି 271 ମାଂସ ଦୋକାନ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଦାବି କରିଥିଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2018) । ଏହା ବିଏମ୍‌ସି ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିବା ସୂଚାଇଲା । 29 ଟି ଦୋକାନକୁ ବାଣିଜ୍ୟ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ ଏବଂ 29 ଟି ଦୋକାନକୁ ବିକ୍ରେତାଙ୍କୁ ବଣ୍ଟନ କରିବା ପାଇଁ ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ବିଏମ୍‌ସି କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ ।

i) କଂସେଇଖାନା ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ କେବଳ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରାପ୍ତ କଂସେଇ ଖାନାରେ ଏକ ପଶୁକୁ ହତ୍ୟା କରାଯାଇପାରିବ ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ମହାନଗର ନିଗମ ଅଧିନିୟମ, ରାସ୍ତା କଡ଼ରେ କୌଣସି ପଶୁକୁ ହତ୍ୟା କରିବା ଉପରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନିଷେଧାଦେଶ ଜାରି କରିଛି । ଏଠାରେ 300 ମାଂସ ବିକ୍ରେତା ଥିବା ସ୍ଥଳେ, ମାତ୍ର 29 ଟି ଦୋକାନ ବଣ୍ଟନ ପାଇଁ ଉପଲବ୍ଧ ଥିଲା ।

ii) ବିଏମ୍‌ସିର ସହକାରୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ସହିତ ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (12 ଜାନୁଆରୀ 2021 ଏବଂ 24 ନଭେମ୍ବର 2021) ସମୟରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ 29 ଟି ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ ମଧ୍ୟରୁ ୟୁନିଟ୍-IV ରେ 17 ଟି ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ ସମସ୍ତ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ସହିତ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ ଦେଖାଗଲା ଯେ ଯଦିଓ ଘାଟିକିଆରେ 12 ଟି ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା, ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସହମତି ହୋଇଥିବା ଉପକରଣ ଏବଂ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଯୋଗାଣ ହୋଇ ନଥିଲା ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା.25 -ୟୁନିଟ୍-IV ମାର୍କେଟରେ ଥିବା ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା,26 -ଘାଟିକିଆରେ ଥିବା ଆଧୁନିକ ମାଂସ ଦୋକାନ

ତେଣୁ, ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ଏବଂ ହିତାଧିକାରୀ ତାଲିକା ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କରିବାରେ ବିଏମ୍‌ସିର ବିଫଳତା ହେତୁ 29 ଟି ମାଂସ ଦୋକାନ ବଣ୍ଟନ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, 1.78 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହେବା ସହ ପୌରାଞ୍ଚଳରେ ବେଆଇନ୍ ପଶୁ ହତ୍ୟା ପାଇଁ ରାସ୍ତା ଖୋଲିଥିଲା । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ନଭେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଭଡ଼ା ବାବଦରେ ମଧ୍ୟ ବିଏମ୍‌ସିକୁ 55.02 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ହାନୀ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହି ମାମଲା, ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ରେ ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା । ସେମାନଙ୍କର ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

7.7 ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ

ସାତଟି ପୌରାଞ୍ଚଳରେ ଜଳ ଯୋଗାଣରେ ବ୍ୟବହୃତ ଡକ୍ଟାଇଲ୍ ଆଇରନ୍ ପାଇପର ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 1.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ଅନୁସାରେ ଅଟକଳ ଦାଖଲ ସମୟରେ, ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ, କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନ ଅନୁମୋଦିତ ସୂଚୀ (ଏସ୍‌ଓଆର୍) ବ୍ୟବହାର କରି ଏବଂ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତାରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇଥିବା ଦର୍ଶାଇ ଏକ ସାର୍ଟିଫିକେଟ୍ ସଂଲଗ୍ନ କରିବା ଉଚିତ୍ । ଠିକା ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 31(a) ଅନୁସାରେ ଟେଣ୍ଡର ଦାଖଲ ପରେ କୌଣସି ମୂଲ୍ୟ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ଇସ୍ପାତ୍, ସିମେଣ୍ଟ, ବିଟୁମେନ୍ ଏବଂ ପାଇପ୍ ମୂଲ୍ୟରେ ବୃଦ୍ଧି ହେଲେ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣକାରୀ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଅନୁମୋଦନରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ) ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟର ପରିଶୋଧ କରିବେ ଏବଂ ସିମେଣ୍ଟ, ଇସ୍ପାତ୍ , ବିଟୁମେନ୍ ଏବଂ ପାଇପ ମୂଲ୍ୟରେ ହ୍ରାସ ହେଲେ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ସଂପୃକ୍ତ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟ ଆଦାୟ କରିବେ ।

ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ନଗର ଉନ୍ନୟନ ବିଭାଗ (ଏଚ୍‌ଆଣ୍ଡୟୁଡି) ଅଧିନସ୍ଥ ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ(ପିଏଚ୍)ବିଭାଜନ ସଂଖ୍ୟା-II, କଟକର ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚ (ନଭେମ୍ବର 2021) ରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଚାରୋଟି ପୌରାଞ୍ଚଳ[203]ରେ ଜଳଯୋଗାଣ ହୋଇନଥିବା ଅଞ୍ଚଳରେ[204] ଜଳଯୋଗାଣ ପାଇଁ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା ନିମନ୍ତେ ସାତଟି କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳକୁ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ), ପିଏଚ୍ ସର୍କଲ, କଟକ, 11.78 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ କରିଥିଲେ (ଜୁଲାଇ ଏବଂ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2017 ମଧ୍ୟରେ) । ଯେହେତୁ ନମନୀୟ ଲୌହ (ଡିଆଇ) କେ7 ପାଇପ୍ ଏକ ଅଣ-ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଆଇଟମ୍, ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ପିଏଚ୍ ଓଡ଼ିଶା 100 ମିମି, 150 ମିମି ଏବଂ 200 ମିମି (Ø)[205] ଡିଆଇ କେ7 ପାଇପଗୁଡ଼ିକର ଦର ମିଟର ପ୍ରତି ଯଥାକ୍ରମେ 928 ଟଙ୍କା, 1,325 ଟଙ୍କା ଏବଂ 1,661 ଟଙ୍କା ଅନୁମୋଦିତ କରିଥିଲେ (ଜୁଲାଇ 2017) । ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତି ସମୟରେ, ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ, 7.5 ପ୍ରତିଶତ ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ, ଏବଂ 7.5 ପ୍ରତିଶତ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ଓ ମୌଳିକ ମୂଲ୍ୟ[206] ଉପରେ ଏକ ପ୍ରତିଶତ ଶ୍ରମ ସେସ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି 100

[203] i)ଯାଜପୁର ନଗର ନିଗମ, ii)ବ୍ୟାସନଗର ନଗର ନିଗମ, iii) ଜଗତସିଂହପୁର ନଗର ନିଗମ, iv) ପାରାଦୀପ ନଗର ନିଗମ

[204] ଯେଉଁ ଅଞ୍ଚଳରେ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପାଇପଲାଇନ୍ ବିଛାଯାଇନଥିଲା

[205] ବ୍ୟାସ

[206] ମୌଳିକ ମୂଲ୍ୟ ହେଉଛି ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ପିଏଚ୍‌ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ଓଭରହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ

ମିମି, 150 ମିମି ଏବଂ 200 ମିମି(Ø) ପାଇପର ମିଟର ପ୍ରତି ମୂଲ୍ୟ ଯଥାକ୍ରମେ 1,077.87 ଟଙ୍କା, 1,538.99 ଟଙ୍କା ଏବଂ 1,937.38 ଟଙ୍କା ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । 11.20 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଡିସେମ୍ବର 2017 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ମଧ୍ୟରେ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ମଇ 2018 ରୁ ଜୁଲାଇ 2018 ମଧ୍ୟରେ ସମାପ୍ତ ହେବାର ଥିଲା । ଠିକାଦାର ମାନଙ୍କୁ 10.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଚାଲୁ ରହିଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ।

ପୁନଶ୍ଚ, ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ ଓଡ଼ିଶା, ଦ୍ରବ୍ୟ ଏବଂ ସେବା କର (ଜିଏସ୍‌ଟି) ଲାଗୁ ହେବା ପରେ, 100 ମିମି, 150 ମିମି ଏବଂ 200 ମିମି(Ø) ଡିଆଇ (କେ7) ପାଇପ୍‌କୁ ମିଟର ପ୍ରତି ଯଥାକ୍ରମେ 786.40 ଟଙ୍କା, 1,122.90 ଟଙ୍କା ଏବଂ 1,413.60 ଟଙ୍କା ହିସାବରେ ପୁନଃ ସଂଶୋଧିତ କରି ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ପିଏଚ୍) ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2017) । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ, ଡିଆଇ (କେ7) ପାଇପଗୁଡ଼ିକର ମୂଲ୍ୟ ଓଭର ହେଡ୍ ଚାର୍ଜ /ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ଏବଂ ଶ୍ରମ ସେସ୍‌କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ମିଟର ପିଛା 913.40 ଟଙ୍କା, 1,304.75 ଟଙ୍କା ଏବଂ 1,641.90 ଟଙ୍କାରେ ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିଲା । ଯେହେତୁ ଡିଆଇ(କେ7) ପାଇପଗୁଡ଼ିକର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ପାଇଥିଲା, ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ), ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ (ପିଏଚ୍) ବିଭାଜନ ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 31(a) ଅନୁଯାୟୀ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟ ଅସୁଲ କରିବାର ଥିଲା । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ), ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ପାଇପର ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟ ଆଦାୟ ନକରି ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । 100 ମିଲିମିଟର (Ø) ପାଇପ୍ 41,075.50 ମିଟର, 150 ମିଲିମିଟର(Ø) ପାଇପ୍ 14,563 ମିଟର ଏବଂ 200 ମିଲିମିଟର (Ø) ପାଇପ୍ 1,816 ମିଟର ବିଛାଇବା ପାଇଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 1.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଦେୟ ଏବଂ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXXIV*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଦର୍ଶାଇଲେ (ନଭେମ୍ବର 2021) ଯେ ଅଣ-ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଆଇଟମଗୁଡ଼ିକର ସର୍ବନିମ୍ନ ବଜାର ଦରକୁ ବିଚାର କରି ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଯନ୍ତ୍ରୀ(ପିଏଚ୍)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପାଇପଗୁଡ଼ିକର ଦର ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା । ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଜିଏସ୍‌ଟି ଲାଗୁ ହେବା ପରେ ପାଇପର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ପାଇଥିବା ଯୋଗୁଁ ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 31(a) ଅନୁଯାୟୀ ଡିଆଇ ପାଇପର ଭିନ୍ନତା ମୂଲ୍ୟ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଅସୁଲ କରାଯିବାର ଥିଲା ।

ଏହି ମାମଲା, ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ରେ ଏହି ମାମଲା ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା । ସେମାନଙ୍କର ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

7.8 ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ

ବାଲୁଗାଁରୁ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାକୁ ଭୂତଳ ଜଳଭଣ୍ଡାର ସ୍ଥାନାନ୍ତର ଯୋଗୁଁ ଅଧିକ ପାଇପ ଲାଇନ୍ ବିଛାଯାଇଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ 5.16 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତବିଭାଗ ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ କୌଣସି ପ୍ରସ୍ତାବର ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦନ ପାଇବା ସମୟରେ ନିଶ୍ଚିତ ହେବା ଉଚିତ୍ ଯେ ପ୍ରସ୍ତାବଟି ଗଠନମୂଳକ ଭାବରେ ସୁଦୃଢ଼ ଅଟେ ଏବଂ ଅଟକଳକୁ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯିବ ଯାହା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଥ୍ୟ ଆଧାରିତ ଏବଂ ଉପଯୁକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମଞ୍ଜୁର ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଥିବ । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.6.3 ଧାର୍ଯ୍ୟ କରେ ଯେ ଯେତେବେଳେ ସର୍ବସାଧାରଣ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଜମି ଆବଶ୍ୟକ ହୁଏ, ସର୍ବସାଧାରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଦାୟିତ୍ୱରେ ଥିବା ଅଧିକାରୀ ପ୍ରଥମେ ଉକ୍ତ ଜିଲ୍ଲାର ଜିଲ୍ଲାପାଳଙ୍କ ସହିତ ପରାମର୍ଶ କରିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ତାଙ୍କ ଠାରୁ ପୂର୍ଣ୍ଣ ସମ୍ଭାବ୍ୟ ସୂଚନା ଯଥା ଏକର ପ୍ରତି ଜମିର ସମ୍ଭାବ୍ୟ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରାପ୍ତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.7.4 ମଧ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରେ ଯେ ଜଣେ ଦାୟିତ୍ୱ ପ୍ରାପ୍ତ ସରକାରୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର ହୋଇ ନଥିବା ଜମିରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ ।

ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ), ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ(ପିଏଚ୍) ବିଭାଜନ, ଭୁବନେଶ୍ୱରଙ୍କ ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ସାଳିଆ ଜଳଭଣ୍ଡାରରୁ ବାଲୁଗାଁ ଏବଂ ବାଣପୁର ବିଜ୍ଞାପିତ ଅଞ୍ଚଳ ପରିଷଦ (ଏନ୍‌ଏସି) କୁ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପାଇଁ 40.86 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ(ଏଏ) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) । ଟ୍ରିଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ବାଣପୁର ଓ ବାଲୁଗାଁ ଭୂତଳ ଜଳ ଭଣ୍ଡାର(ୟୁଜିଆର୍)କୁ 16.31 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ରାଇଜିଙ୍ଗ୍ ମେନ୍[207]ର ଏକ ବିତରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳ, ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଇ), ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ(ପିଏଚ୍)(ସହରୀ), ଓଡ଼ିଶାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 41.06 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା (ମଇ 2013) । ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟରେ, ବାଲୁଗାଁ ଏବଂ ବାଣପୁରରେ ଦୁଇଟି ଭୂତଳ ଜଳଭଣ୍ଡାର(ୟୁଜିଆର୍) ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ଏନ୍‌ଏସି କୁ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପାଇଁ 20.473 କିଲୋମିଟର ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା ଯେଉଁଥିରେ ଟ୍ରିଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ଭୂତଳ ଜଳଭଣ୍ଡାର (ୟୁଜିଆର୍) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏବଂ ମୁଖ୍ୟ ବଣ୍ଟନ କେନ୍ଦ୍ରରୁ ବାଲୁଗାଁ ଏବଂ ବାଣପୁର ଭୂତଳ ଜଳଭଣ୍ଡାର(ୟୁଜିଆର୍) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ । ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ(ଡିପିଆର୍) ଅନୁଯାୟୀ, ବାଣପୁର ଏବଂ ବାଲୁଗାଁରେ ୟୁଜିଆର୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସ୍ଥାନଗୁଡ଼ିକ ଉପଯୁକ୍ତ ଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟର ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ(ଏଏ) ଏବଂ ଡିପିଆର୍ ରେ ଉପରୋକ୍ତ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ 50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନିମନ୍ତେ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଟ୍ରିଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ବାଣପୁର ଓ ବାଲୁଗାଁ ୟୁଜିଆର୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାଇଜିଙ୍ଗ୍ ମେନ୍ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା କାର୍ଯ୍ୟ ଅଧାରୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା । କୌଣସି କାରଣ ଦର୍ଶାନଯାଇ, ପ୍ରସ୍ତାବିତ ୟୁଜିଆର୍‌କୁ ବାଲୁଗାଁରେ ନକରି ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାଠାରେ କରିବାକୁ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ(ସିଏ), ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ(ପିଏଚ୍) (ସହରୀ), ଓଡ଼ିଶା ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) । ବାଲୁଗାଁରେ ୟୁଜିଆର୍ ସ୍ଥାପନ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ, 20.473[208]କିଲୋମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ 28.142[209] କିଲୋମିଟର ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା କାର୍ଯ୍ୟ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକା ଠାରେ ୟୁଜିଆର୍ ସ୍ଥାପନ କରାଯାଇଥିଲା । ସିଇ, ପିଏଚ୍(ସହରୀ)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଉକ୍ତ ସଂଶୋଧିତ କାର୍ଯ୍ୟକୁ 17.04 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2017) ଯେଉଁଥିରେ ଟ୍ରିଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାଣ୍ଟରୁ ବାଣପୁର ଏବଂ ବାଲୁଗାଁ ୟୁଜିଆର୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାଇଜିଙ୍ଗ୍ ମେନ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଅପ୍ରେଲ 2018 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 16.64 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2017) ଯାହା ଟେଣ୍ଡର ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟରୁ 2.36 ପ୍ରତିଶତ କମ୍ ଥିଲା । ବାଣପୁର ଏବଂ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାରେ ୟୁଜିଆର୍ ନିର୍ମାଣ ସହିତ 28.142 କିଲୋମିଟର ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଯାଇ 17.11 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଟି ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ 2.78 ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ ଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଟ୍ରିଟ୍‌ମେଣ୍ଟ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ଠାରୁ ୟୁଜିଆର୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 20.473 କିଲୋମିଟର ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା ପରିବର୍ତ୍ତେ, ଅଧୀକ୍ଷକ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ) ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସ୍ଥାନ ବାଲୁଗାଁ ବଦଳରେ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 28.142 କିଲୋମିଟର ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଇଥିଲେ । ଏହାଦ୍ୱାରା 7.669 କିଲୋମିଟର ଅଧିକ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ବିଛାଯାଇଥିଲା ଯାହାଫଳରେ 3.36 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଲା । ପୁନଶ୍ଚ, ବାଲୁଗାଁ ରୁ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାକୁ ୟୁଜିଆର୍ ସ୍ଥାନାନ୍ତର ହେତୁ, ବିଭାଗକୁ ଚିଲିକା ଠାରୁ ବାଲୁଗାଁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏକ ପାଇପଲାଇନ୍ ବିଛାଇବାକୁ ପଡ଼ିଲା ଯାହା ଏଡ଼ାଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା । ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା, ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକା ଠାରୁ ବାଲୁଗାଁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନୂତନ ପାଇପଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗକୁ ବାରମ୍ବାର ଅନୁରୋଧ ପରେ, ବିଭାଗ 1.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର ପାଇପଲାଇନ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପର୍କିତ ଆକଳନ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ।

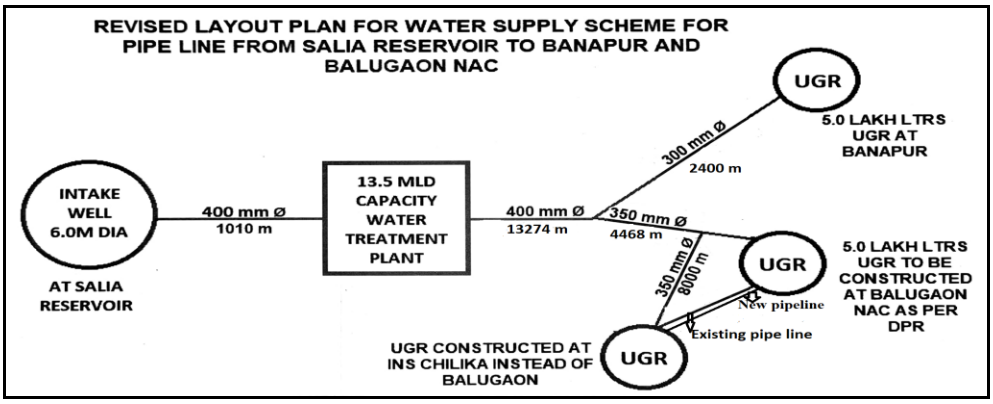
---

207 ରାଇଜିଂ ମେନ୍ ହେଉଛି ପମ୍ପରୁ ଷ୍ଟୋରେଜ୍ ଟ୍ୟାଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜଳ ପରିବହନ କରୁଥିବା ପାଇପଲାଇନ୍

208 20.473 କିଲୋମିଟର ପାଇପଲାଇନ୍=13.177 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ 400 ମିମି, 1.325 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ 350 ମିମି ପାଇପଲାଇନ୍ ଏବଂ 5.971 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ 300 ମିମି ବ୍ୟାସ ବିଶିଷ୍ଟ ଏମ୍‌ଏସ୍ ପାଇପ୍

209 28.142 କିଲୋମିଟର ପାଇପଲାଇନ୍ = 13.274 କିଲୋମିଟର 400 ମିମି, 12.468 କିଲୋମିଟର 350 ମିମି ଏବଂ 2.400 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ 300 ମିମି ବ୍ୟାସ ବିଶିଷ୍ଟ ଏମ୍‌ଏସ୍ ପାଇପ୍

ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ ସମୟରେ (ଅକ୍ଟୋବର, 2021) ଜଣାଗଲା ଯେ ପୁରୁଣା ଏନ୍‌ଏଚ୍-5 କଡଦେଇ ଏକ ନୂତନ ପାଇପଲାଇନ୍ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକା ଠାରୁ ବାଲୁଗାଁ ଏନ୍‌ଏସି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଛାଯାଇଥିଲା । ସଂଶୋଧିତ ରାଇଜିଂ ମେନର ଚିତ୍ର ନିମ୍ନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:



ତେଣୁ, ବୈଧ କାରଣ ବିନା କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଥିବା ସମୟରେ ପାଇପଲାଇନ୍ ବିଛାଇବା କାର୍ଯ୍ୟର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ 5.16 କୋଟି (3.36 କୋଟି ଟଙ୍କା+1.80 କୋଟି ଟଙ୍କା)ର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ, ଏସ୍‌ଇ ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଜାନୁଆରୀ 2022) ଯେ ଜଳଭଣ୍ଡାର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପ୍ରଥମେ ମନୋନୀତ ଜମି ଧାନ କ୍ଷେତ ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା ଯାହା ବର୍ଷା ଋତୁରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଜଳମଗ୍ନ ହୋଇଯିବ । ଜଳମଗ୍ନତା ହେତୁ, ଜଳଭଣ୍ଡାର ନିର୍ମାଣ ସମ୍ଭବ ନଥିଲା ଏବଂ ଭୂତଳ ଜଳ ସ୍ତର ଟେବୁଲ୍ ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରରେ ଥିବା ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା । ଜଳଭଣ୍ଡାର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଚୟନ ହୋଇଥିବା ସ୍ଥାନକୁ ରାସ୍ତା ନଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଜଳଭଣ୍ଡାର ନିର୍ମାଣ ପାଇ ଉକ୍ତ ସ୍ଥାନ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଥିଲା । ଯେହେତୁ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକା ନିକଟରେ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ଥିଲା, ୟୁଜିଆର୍ କୁ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା ।

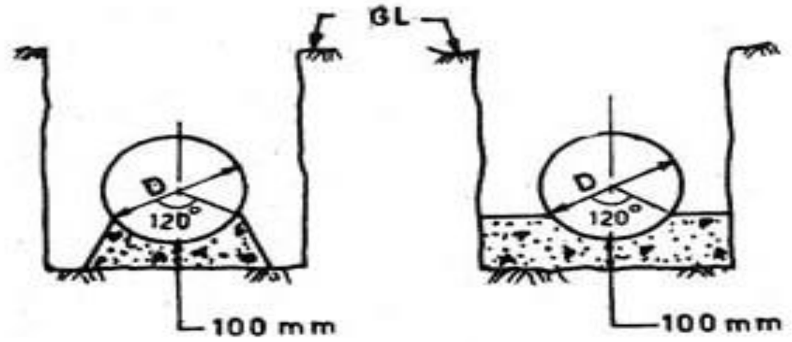
ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା, କାରଣ ସଂଶୋଧିତ ଅଟକଳରେ ବାଲୁଗାଁ ରୁ ଆଇଏନ୍‌ଏସ୍ ଚିଲିକାକୁ ୟୁଜିଆର୍ ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣର କାରଣ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇନଥିଲା । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଓ ଅନୁସନ୍ଧାନ ପରେ ୟୁଜିଆର୍ ପାଇଁ ବାଲୁଗାଁରେ ଉପଯୁକ୍ତ ସ୍ଥାନ ଥିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରାଯିବା (ମଇ 2013) ଏବଂ ତଦନୁଯାୟୀ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳକୁ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର କରିବା ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଏହି ଉତ୍ତର ପ୍ରତିବାଦ କରିଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ବାଲୁଗାଁରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ନହେବା ପାଇଁ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ କୌଣସି ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟାରୀ ପ୍ରମାଣ ପ୍ରଦାନ କରିପାରି ନଥିଲେ । ଆହୁରି ମଧ, ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ ଯେ ବାଲୁଗାଁ ଏନ୍‌ଏସି କୁ ଜଳ ଯୋଗାଣ ବିଦ୍ୟମାନ ଥିବା ପାଇପଲାଇନ୍ ପାର୍ଶ୍ୱ ଧାନ ବିଲ ଦେଇ ବିଛାଯାଇଥିଲା । ଏହା ଅଡିଟ୍ ଏବଂ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) ସମୟରେ ନିଶ୍ଚିତ ହୋଇସାରିଥିଲା । ଏହି ତ୍ରୁଟି ଯୋଗୁଁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ସଂପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

7.9 ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ଜଳ ସମ୍ପଦ ବିଭାଗ (ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍) ବିନା ଅନୁମତିରେ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍ ନିର୍ମାଣ, ଯାହାଫଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଯୋଗୁଁ 91 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଅପବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ସୁଚିତ କରିଛି ଯେ ଅଟକଳ ସର୍ବାଧିକ ମିତବ୍ୟୟୀ ଆଧାରରେ ତିଆରି ହେବା ଉଚିତ୍ । ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା କୋଡର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.62 ରେ ସୁଚିତ କରିଛି ଯେ ସମୟ ଏବଂ ଯତ୍ନଶୀଳ କ୍ଷେତ୍ର ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ପାଇଁ ଉପ-ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଧ୍ୟାନ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରେ, ତାଙ୍କ ସବ୍‌ଡିଭିଜନରେ ହେବାକୁ ଥିବା ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ

ସହିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଆଇଏସ୍ 5822:1994[210] ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 4.2.1 ଅନୁଯାୟୀ, ଯେଉଁଠାରେ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନ ସମୟରେ ପଥର କିମ୍ବା ବୋଲ୍ଡର ସମ୍ମୁଖୀନ ହୁଏ, ସେହି ଖାଲଟି ଅତି କମରେ 100 ମିଲିମିଟର ଗଭୀରତାରେ ଛେଦନ ହେବ ଯେଉଁଥିରେ ବ୍ୟାକ କଭର ତଳଭାଗ ଅଛି । ପାଇପ୍ ରଖିବାକୁ ହେବ ଏବଂ ଏହା ଏକ ଗଭୀରତାରେ ଭରିବାକୁ ପଡ଼ିବ, ପତଳା ସିମେଣ୍ଟ କଂକ୍ରିଟ୍ ସହିତ, କିମ୍ବା ସଙ୍କୋଚନୀୟ ପଦାର୍ଥ ସହିତ (ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଗଭୀରତାର ବାଲି ପାରି) ଭରିବାକୁ ହେବ । ନିମ୍ନରେ ଦେଖାଯାଇଥିବା ପରି ଏକ ବକ୍ର ଆସନ ଦେବାକୁ ।



*ଉତ୍ସ: ଆଇଏସ୍ **5822:1994**, ଜଳ ଯୋଗାଣ ପାଇଁ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ୱେଲ୍ଡ ଷ୍ଟିଲ୍ ପାଇପ୍ ପକାଇବା ପାଇଁ ଅଭ୍ୟାସ ସଂକେତ ।*

ଭୂତଳ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ସରକାରୀ ଜମି ଉପରେ ରାଇଟ୍-ଅଫ୍-ୱେ (ଆର୍‌ଓଡବ୍ଲୁ) ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଏକକ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ (ଫେବୃଆରୀ 2014) ରାଜସ୍ୱ ଏବଂ ବିପର୍ଯ୍ୟୟ ପରିଚାଳନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଦକ୍ଷ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ନିକଟରେ ଆବେଦନ କରିବେ । ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରଶାସନିକ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା କ୍ଷମତା ପ୍ରାପ୍ତ ଅଧିକାରୀମାନେ କରିବେ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରୀ ଜମି ସେଟଲମେଣ୍ଟ ଆକ୍ଟ, 1962 ଅନୁଯାୟୀ ସରକାରୀ ଜମିକୁ ବିଦେଶୀକରଣ ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିବାକୁ ନିଯୁକ୍ତ ଅଧିକାରୀ ଭାବରେ ଘୋଷିତ ହେବେ ।

ୱାଟର କର୍ପୋରେସନ୍ ଅଫ୍ ଇଣ୍ଡିଆ (ୱାଟ୍‌କୋ), କଟକ ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ, ଓଡ଼ିଶାର ଇଞ୍ଜିନିୟର-ଇନ୍-ଚିଫ୍ (ଇଆଇସି), ଜନସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ (ପିଏଚ୍)-ସହରୀ ପାନୀୟ ଜଳ ଯୋଗାଣ ପ୍ରକଳ୍ପ "କଟକ ଟାଉନ୍ (ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟ-I B) କୁ ଜଳ ଯୋଗାଣ ର ଉନ୍ନତିକରଣ" କୁ 22.06 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2016) । କାର୍ଯ୍ୟକୁ (ଜୁଲାଇ 2018 ସୁଦ୍ଧା) ଶେଷ ହେବା ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ 22.06 କୋଟି ଟଙ୍କା ସହିତ ଏକ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ (ଜୁଲାଇ 2016) କାମ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଏହି ଆକଳନକୁ 33.35 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପୁନଃ ସଂଶୋଧିତ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2021) ଏବଂ 30.20 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2022 ସୁଦ୍ଧା) ।

ସାଇଟ୍‌ର ଅବସ୍ଥାକୁ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରି ଅଡିଟ୍ ଦେଖିଲେ ଯେ, ଏଚ୍‌ଆଣ୍ଡୟୁଡି ବିଭାଗ (ନଭେମ୍ବର 2017) ଯେ 5.55 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ଅର୍ନ୍ତମୁଖ କୂପ ଠାରୁ ଜଳ ବିଶୋଧନ କାରଖାନା (ଡବ୍ଲୁଟିପି) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏମ୍‌ଏସ୍ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଆରସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍[211] ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଜମି ଜଳ ସମ୍ପଦ ବିଭାଗ (ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍) ଅଧିନରେ ଥିଲା । ତଥାପି ଏଚ୍‌ଆଣ୍ଡୟୁଡି ବିଭାଗ ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍ ରୁ ଅନୁମତି ପାଇନଥିଲା । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ), ପିଏଚ୍ ଡିଭିଜନ ନଂ-1, କଟକ, ଚହଟା ନିକଟରେ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ଅନ୍ତର୍ମୁଖ କୂପ ସ୍ଥାନରୁ 1300 ମିଲିମିଟର ବ୍ୟାସ ଏମ୍‌ଏସ୍ (ମିଲ୍ଡ ଷ୍ଟିଲ୍) ପାଇପ ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍ ରୁ ଅନୁମତି ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିଥିଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2018) ଚହଟା କ୍ଷେତ୍ରର ମହାନଦୀ ସେତୁ ପାର୍ଶ୍ୱକୁ କଟକ ବିକାଶ ପ୍ରାଧିକରଣ (ସିଡିଏ) ର କ୍ଷେତ୍ର-12 ର ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଥିବା ବେଳେ (ଅଗଷ୍ଟ 2019), ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିଲା ଯେ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଭୂତଳ ଭାଗରେ ରଖାଯିବ,

210 ଜଳ ଯୋଗାଣ ପାଇଁ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ୱେଲ୍ଡ ଷ୍ଟିଲ୍ ପାଇପ୍ ବିଛାଇବା ପାଇଁ କୋଡର ବ୍ୟବହାର

211 ଆର୍‌ସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ ହେଉଛି ଏକ ସଙ୍କୋଚନ ଉପାଦନ ଯାହାକି ସ୍ତମ୍ଭ, ପ୍ରତିମୂର୍ତ୍ତି ଇତ୍ୟାଦି ସମର୍ଥିତ ଉପାଦାନକୁ ଭୂମି ତଳେ ପାଦ ରଖିବା ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥାଏ ।

ଜମିର ଅତି ପ୍ରାନ୍ତରେ ବନ୍ୟା ସୁରକ୍ଷା ବନ୍ଧ-କମ୍-ରିଙ୍ଗ୍ ରାସ୍ତାର ଆଙ୍ଗୁଠି ଠାରୁ ଯଥେଷ୍ଟ ଦୂରରେ, ତେଣୁ ହାଇଡ୍ରୋଲିକ୍ ଗ୍ରେଡିଏଣ୍ଟ(ଏଚ୍‌ଜି) ଲାଇନ୍[212] ଗ୍ରାମାଞ୍ଚଳରେ ବିଚଳିତ ହେବ ନାହିଁ । ଅଧିକ୍ଷକ ଇଞ୍ଜିନିୟର, ପିଏଚ୍ ସର୍କଲ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ (ଜୁଲାଇ 2019), ଇଆଇସି, ପିଏଚ୍, ଓଡ଼ିଶାରେ 27.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦାଖଲ କରିଛନ୍ତି କାରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସରରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ଆର୍‌ସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍ ବିରୁଦ୍ଧରେ କଂକ୍ରିଟ୍ ବ୍ଲକ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଜଳ ସମ୍ପଦ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଅବସ୍ଥାପିତ ଅବସ୍ଥା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଅଣ୍ଡରଗ୍ରାଉଣ୍ଡ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ, ଇଇ, ପିଏଚ୍ ଡିଭିଜନ ନମ୍ବର-1, କଟକ (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଏଜେନ୍ସୀ ସହିତ 2.62 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଏକ ସପ୍ଲିମେଣ୍ଟାରୀ ଚୁକ୍ତି କରିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ଉପରୋକ୍ତ 1.02 କୋଟି ଟଙ୍କା ପାଇଁ ଆରସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ ନିର୍ମାଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଜାନୁଆରୀ 2020 ସୁଦ୍ଧା, 91 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର ଏମ୍‌ଏସ୍ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ଏଜେନ୍ସୀ ଆରସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍ ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲା, ଯାହା ଅବାଞ୍ଛିତ ଥିଲା ଏବଂ ବ୍ୟୟବହୁଳ ହୋଇଥିଲା ।

ଜେନେରାଲ୍ ମ୍ୟାନେଜର (ଜିଏମ୍),ୱାଟ୍‌କୋ, କଟକ (ଫେବୃଆରୀ 2022) କହିଛନ୍ତି ଯେ ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍ ପାଇଁ 109 ଟି କଂକ୍ରିଟ୍ ବ୍ଲକ୍ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଛି ଯାହାକି ନୂତନ ବ୍ଲକ୍ ନିର୍ମାଣ ବିନା ଆରସିସି ବ୍ଲକ୍ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ । ଯେହେତୁ ଜିଏମ୍ ଆର୍‌ସିସି ପେଡେଷ୍ଟାଲ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ସପ୍ଲିମେଣ୍ଟାରୀ ଚୁକ୍ତିନାମା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଛି, ଭୂତଳ ପାଇପ୍ ଲାଇନ୍ ଲଗାଯିବାକୁ ଥିବା ଡିଓଡବ୍ଲୁଆର୍ ର ସର୍ତ୍ତ ସତ୍ତ୍ୱେ ।

ଜାନୁଆରୀ 2023 ରେ ଏହି ମାମଲା ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା, ଉତ୍ତର ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଛି (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

ଇସ୍ପାତ୍ ଓ ଖଣି ବିଭାଗ

7.10 ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଏବଂ ପରିଣାମୀ ସୁଧ ଆଦାୟ ନହେବା

କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନଥିବା ଖଣି ଗୁଡ଼ିକ ଠାରୁ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଏବଂ ପରିଣାମୀ ସୁଧ ଦାବି କରିବାରେ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ 2.06 କୋଟି ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

ଖଣି ଓ ଖଣିଜ ପଦାର୍ଥ (ବିକାଶ ଓ ନିୟମାବଳୀ) ଅଧିନିୟମ, 1957ର ଧାରା 9(A) ଅନୁଯାୟୀ ତୃତୀୟ ସୂଚୀରେ, ସମୟାନୁସାରେ କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଦରରେ, ସରକାରଙ୍କୁ ପ୍ରତିବର୍ଷ, ଲିଜ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ସମସ୍ତ ଖଣି ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଖଣି ଲିଜ୍‌ଧାରୀ ମାନେ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ[213] ପ୍ରଦାନ କରିବେ । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଖଣିଜ ରିହାତି ନିୟମ, 1960 ର ଧାରା 64(A) ଅନୁଯାୟୀ, ନିୟମାନୁଯାୟୀ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା କୌଣସି ପ୍ରକାର ଭଡ଼ା ଦେୟ ତାରିଖରୁ 60 ଦିନ ବିତିଯାଇଥାଏ ତେବେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ପ୍ରତିବର୍ଷ 24 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସୁଧ ଆଦାୟ କରିପାରନ୍ତି ।

ଖଣି ଉପନିର୍ଦ୍ଦେଶକ, ସମ୍ବଲପୁରଙ୍କ ଖଣି ଲିଜ୍ ରେକର୍ଡର (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଅନୁଧାନରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ମହାନଦୀ କୋଲ୍‌ଫିଲ୍ଡ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏମ୍‌ସିଏଲ୍) ଚାରିଟି[214] ଖଣି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ (ମଇ 1973) । ଏହି ଖଣିଗୁଡ଼ିକରୁ କୋଇଲା ଉତ୍ପାଦନ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସମସ୍ତ ଚାରଟିଯାକ ଖଣି ବିଭିନ୍ନ ତାରିଖ[215] 24 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 1999 ରୁ 11 ଅଗଷ୍ଟ 2015 ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନଥିଲା । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍, ଏହି

212 ଏକ ପାଇପ୍ ଲାଇନରୁ ଉଠୁଥିବା ଭୂଲମ୍ବ ଖୋଲା ପାଇପ୍ ଗୁଡ଼ିକର ଏକ କ୍ରମରେ ଜଳର ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଉଚ୍ଚତା ସହିତ ଏକ ରେଖା ଯୋଗ କରେ, ଯେଉଁଥିରେ ଜଳ ଚାପରେ ପ୍ରବାହିତ ହୁଏ ।

213 ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଅର୍ଥ ଏହି ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଖଣି ଲିଜ୍ ପ୍ରଦାନ କରିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଏକ ବର୍ଷରେ ସର୍ବନିମ୍ନ ପରିମାଣର ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥାଏ ଯାହା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଆଂଶିକ ଭାବେ ପରିଚାଳନା କରନ୍ତି କି ନାହିଁ ତାହା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ ।

214 ଓରିଏଣ୍ଟ କୋଇଲା ଖଣି, ନୂଆ ଗଣ୍ଡଘୋରା କୋଇଲା ଖଣି, ଗଣ୍ଡଘୋରା କୋଇଲା ଖଣି ଏବଂ ଇବ୍ ନଦୀ କୋଇଲା ଖଣି ।

215 ଓରିଏଣ୍ଟ କୋଇଲା ଖଣି (26 ନଭେମ୍ବର 2014), ନୂଆ ଗଣ୍ଡଘୋରା କୋଇଲା ଖଣି (11 ଅଗଷ୍ଟ 2015), ଗଣ୍ଡଘୋରା କୋଇଲା ଖଣି (30 ନଭେମ୍ବର 2013) ଏବଂ ଇବ୍ ନଦୀ କୋଇଲା ଖଣି (24 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 1999) ।

ଅଣକାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ଖଣିଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଉତ୍ପାଦନ ବନ୍ଦ ହେବା ତାରିଖ ପରଠାରୁ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଉଚିତ୍ । କିନ୍ତୁ, ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖରୁ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଭଡ଼ା ଆଦାୟ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଉପ-ଖଣି ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ କେବଳ ଜାନୁଆରୀ 2020 ଠାରୁ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଆଦାୟ ପାଇଁ ଦାବି ଉପସ୍ଥାପନ କରିଥିଲେ । ଲିଜ୍ ଧାରୀଙ୍କ ଠାରୁ ସୁଧ ସହିତ ଡେଡ୍ ରେଣ୍ଟ ଦେୟ ପରିମାଣ ମୋଟ 2.06 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରିବାର ଥିଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXV*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି ।

ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଏହା ସୂଚିତ କରାଗଲା ପରେ ଉପଖଣି ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ ଡିସେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସୁଧ ହିସାବ କରି 2.04 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ପାଇଁ ଖଣି ଲିଜ୍ଧାରୀମାନଙ୍କୁ ଦାବି ଜାରି କରିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2022) । ଦାବି ହୋଇଥିବା ରାଜସ୍ୱ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅସୁଲ ହୋଇପାରି ନାହିଁ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ।

7.11 କୋଇଲା ବିକ୍ରୟରେ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶିର ଅନାଦାୟ ଓ ରୟାଲିଟିର କମ୍ ଆଦାୟ

ଓସିପିଏଲ୍ ଠାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ଆଦାୟରେ ବିଫଳତା ଓ କୋଇଲା ବିକ୍ରୟରେ ରୟାଲିଟିର ଭୁଲ୍ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଯୋଗୁଁ 19.88 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସରକାରୀ ଦେୟର ଅଣ/ କମ୍ ଆଦାୟ ।

କ. ଅତିରିକ୍ତ ରାଶିର ଅନାଦାୟ

ଖଣି ଓ ଖଣିଜ ପଦାର୍ଥ (ବିକାଶ ଏବଂ ନିୟମାବଳୀ) ସଂଶୋଧନ ଅଧିନିୟମ, 2021 ର ଧାରା 8 (5) ଅନୁସାରେ ଯେକୌଣସି ଲିଜ୍ଧାରୀ, ଯେଉଁଠାରେ କୋଇଲା କ୍ୟାପ୍‌ଟିଭ୍ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ଖଣି ସହିତ ସଂଯୁକ୍ତ କାରାଖାନାର ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିବା ପରେ, ଏକ ବର୍ଷରେ ଉତ୍ପାଦିତ କୋଇଲାର ପଚାଶ ପ୍ରତିଶତ, କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଧାର୍ଯ୍ୟ ମତେ ଏବଂ ଷଷ୍ଠ ଅନୁସୂଚୀରେ ଉଲ୍ଲେଖିତ ମତେ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ପଇଠ କରି ବିକ୍ରି କରିପାରିବେ । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ଲିଖିତ ଆକାରରେ ସରକାରୀ ଗେଜେଟ୍ ମାଧ୍ୟମରେ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଜାରି କରି ସରକାର ଉଦ୍ୟୋଗ ଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା କୋଇଲାର ବିକ୍ରି ପରିମାଣକୁ ବଢ଼ାଇ ପାରିବେ । ଏହି ଅଧିନିୟମର ଷଷ୍ଠ ଅନୁସୂଚୀ ଅନୁଯାୟୀ, ଲିଜ୍ଧାରୀ, ରୟାଲିଟି ସହ ରୟାଲିଟି ପରିମାଣର ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ପଇଠ କରିବେ । ଏହି ସଂଶୋଧନ 28 ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ଠାରୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉପଖଣି ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ (ଡିଡିଏମ୍), ରାଉରକେଲା ଓ ସମ୍ବଲପୁରର ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ, କୋଇଲା ମନ୍ତ୍ରାଳୟ, ଭାରତ ସରକାର , ରାଉରକେଲା ଖଣି ବିଭାଜନରେ ମନୋହରପୁର କୋଇଲା ବ୍ଲକକୁ ମେସର୍ସ ଓଡ଼ିଶା କୋଲ ଓ ପାୱାର ଲିମିଟେଡ୍(ଓସିପିଏଲ)କୁ ଅଗଷ୍ଟ 2015 ରେ ଏବଂ ତଲାବିରା II ଏବଂ III କୋଇଲା ଖଣିକୁ ନେଭେଲି ଲିଗ୍ନାଇଟ୍ କର୍ପୋରେସନ (ଏନ୍ଏଲ୍ସି)କୁ ମଇ 2016 ରେ ଆବଣ୍ଟିତ କରିଥିଲେ । ମହୋହରପୁର କୋଇଲା ବ୍ଲକ କୋଇଲାକୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଉଦ୍ୟୋଗ ଯଥା ଓଡ଼ିଶା ପାୱାର ଜେନେରେସନ୍ କର୍ପୋରେସନ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓପିଜିସି) ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟବହାର କରାଯିବାର ଥିଲା । ତଲାବିରା II and III କୋଇଲା ବ୍ଲକର କୋଇଲାକୁ କ୍ୟାପ୍‌ଟିଭ୍ ଉଦେଶ୍ୟରେ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ମନୋହରପୁର କୋଇଲା ବ୍ଲକ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେବାକୁ ଥିବା ଓପିଜିସି ପାୱାର ପ୍ଲାଣ୍ଟ ପରିଚାଳନାରେ ବିଳମ୍ବ ଯୋଗୁଁ ଓ ତଳାବିରୀ II and III କୋଇଲା ବ୍ଲକର ଅତିରିକ୍ତ ବଳକା କୋଇଲା ଯୋଗୁଁ ଓଡ଼ିଶା ସରକାର ଓସିପିଏଲ୍ (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଏବଂ ଏନ୍ଏଲ୍ସି (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020) କୁ ମହାନଦୀ କୋଲଫିଲ୍ଡକୁ ଅତ୍ୟଧିକ ଉତ୍ପାଦନ କୋଇଲା ବିକ୍ରି ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020) ।

ସମୀକ୍ଷାରୁ ଅବଲୋକନ କରାଗଲା ଯେ, ଲିଜଧାରୀ ଯଥା ଓସିପିଏଲ୍ ଏବଂ ଏନ୍ଏଲ୍ସି, 28 ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ରୁ 30 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ଏମ୍ସିଏଲ୍କୁ 26,70,020 ମେଟ୍ରିକ୍ ଟନ୍ କୋଇଲା ବିକ୍ରି କରିଥିଲେ । ଏହିପରି ବିକ୍ରୟ ପାଇଁ ସେମାନଙ୍କୁ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ବାବଦରେ 48.40 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେବାର ଥିଲା ।

ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ରେ ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଏହା ସୂଚିତ ହେବା ପରେ, ଏନ୍ଏଲ୍ସି ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ବାବଦରେ 33.77 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜମା କରିଥିଲା (ଜୁନ୍ 2022) । କିନ୍ତୁ, ଉପଖଣି ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ, ରାଉରକେଲା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXVI*** ରେ

ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ମତେ 14.63 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ଅସୁଲ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇନଥିଲେ । ଉଭୟ ଲିଜ୍‌ଧାରୀ ଅକ୍ଟୋବର 2021 ଠାରୁ ନିୟମିତ ଭାବରେ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରି ଆସୁଛନ୍ତି ।

ଖ. ରୟାଲିଟିର ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ

ମନୋହରପୁର କୋଇଲା ବ୍ଲକରୁ କୋଇଲା ଉତ୍ପାଦନ ଅକ୍ଟୋବର 2019 ରୁ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ସମସ୍ୟା ଯୋଗୁଁ ଆବଶ୍ୟକ ରେଳ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ନିର୍ମାଣରେ ବିଳମ୍ବ ହେତୁ, ଓପିଜିସିର ଓ୍ୱାପାଲ ପ୍ଲାଣ୍ଟକୁ ଏହି ବ୍ଲକ / ଖଣିରୁ କୋଇଲା ବିକ୍ରି କରାଯାଇ ପାରିନଥିଲା । ଓଡ଼ିଶା ସରକାର ଉତ୍ପାଦିତ/ ଅତିରିକ୍ତ କୋଇଲାକୁ ମହାନଦୀ କୋଲଫିଲ୍ଡସ ଲିମିଟେଡକୁ ବିକ୍ରି କରିବା ପାଇଁ ଓପିସିଏଲ୍‌କୁ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2019) । ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଠାରୁ ଆବଶ୍ୟକ ଅନୁମତି ପାଇବା ପରେ ଓପିସିଏଲ୍ ମନୋହରପୁର କୋଇଲା ବ୍ଲକରୁ ଉତ୍ପାଦିତ/ ଅତିରିକ୍ତ କୋଇଲା ବିକ୍ରୟ ପାଇଁ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ସହିତ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମାକୁ ସାକ୍ଷର କରିଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2019) । ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ କୋଲ ଇଣ୍ଡିଆ ଲିମିଟେଡ୍ ଦ୍ୱାରା ସମୟ ଅନୁସାରେ ସୂଚିତ ଅନୁସାରେ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ[216] ଓସିପିଏଲ୍‌ରୁ କୋଇଲା କ୍ରୟ କରିବ ଏବଂ ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ[217] ଗ୍ରାହକଙ୍କୁ ସେହି କୋଇଲା ବିକ୍ରୟ କରିବ । ଓସିପିଏଲ୍ କୋଇଲା ଉପରେ ରୟାଲିଟି, ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ଠାରୁ ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ ଏବଂ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ଗ୍ରାହକ ଠାରୁ ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ ରୟାଲିଟି ସଂଗ୍ରହ କରିବାର ଥିଲା । ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ଠାରୁ ସଂଗୃହିତ ରୟାଲିଟିକୁ ଓପିସିଏଲ୍ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ନିକଟରେ ଜମା କରିବାର ଥିଲା ଏବଂ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ପ୍ରଭେଦ ରୟାଲିଟି ଜମା କରିବାର ଥିଲା । ଯେହେତୁ ଓସିପିଏଲ୍, ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ଠାରୁ ବିକ୍ରୟ ସମୟରେ ରୟାଲିଟି ଚାର୍ଜ କରିସାରିଥିଲା । କୋଇଲା ମନ୍ତ୍ରାଳୟର ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ମେଇ 2012) ଅନୁଯାୟୀ, କୋଇଲା ଉପରେ ରୟାଲଟିର ଟିକସ ଆଦାୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଦେୟକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ ଇନ୍‌ଭଏସରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ହାର କୋଇଲା ମୂଲ୍ୟର 14 ପ୍ରତିଶତ ଆଡ୍-ଭଲୋରେମ୍ ଥିଲା ।

ପୁନଶ୍ଚ ଏମ୍‌ଏମ୍‌ଡିଆର୍ ସଂଶୋଧନ ଅଧିନିୟମ 2015 ର ଧାରା 9C (4) ଅନୁଯାୟୀ, ଖଣି ଲିଜ୍‌ଧାରୀ ଜାତୀୟ ଖଣିଜ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଟ୍ରଷ୍ଟ (ଏନ୍‌ଏମ୍‌ଇଟି) କୁ ରୟାଲିଟିର ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ ସମାନ ରାଶି ପ୍ରଦାନ କରିବେ । ଓଡ଼ିଶା ଜିଲ୍ଲା ମିନେରାଲ୍ ଫାଉଣ୍ଡେସନ୍ ନିୟମ, 2015 ର ନିୟମ 9(2) (b) ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦି ନିଲାମ ମାଧ୍ୟମରେ ଲିଜ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ତେବେ ପ୍ରମୁଖ ଖଣି ଲିଜ୍‌ଧାରୀମାନେ ରୟାଲଟି ସହିତ 10 ପ୍ରତିଶତ ଡିଏମ୍‌ଏଫ୍ ଆଭିମୁଖ୍ୟରେ ଅବଦାନ ଭାବରେ ରୟାଲିଟି ଦେବେ । ଡିଡିଏମ୍, ରାଉରକେଲା ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଡିସେମ୍ବର 2019 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଏମ୍‌ସିଏଲ୍, ଓସିପିଏଲ୍ ଠାରୁ ପ୍ରାପ୍ତ 22,45,782 ଏମ୍‌ଟି କୋଇଲାକୁ ଗ୍ରାହକଙ୍କୁ ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ ବିକ୍ରି କରିଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ବିକ୍ରି ହୋଇଥିବା କୋଇଲା ପରିମାଣ ଉପରେ ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ ଭେଦାତ୍ମକ ରୟାଲିଟି ଜମା କରିନଥିଲା । ଏମ୍‌ସିଏଲ୍ ଦ୍ୱାରା ଅଣ-ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟରେ ବିକ୍ରି ହୋଇଥିବା ଉପରୋକ୍ତ କୋଇଲା ଉପରେ ଭେଦାତ୍ମକ ରୟାଲିଟି ଏବଂ ଜିଲ୍ଲା ଖଣିଜ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ ପାଣ୍ଠି ଏବଂ ଜାତୀୟ ଖଣିଜ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଟ୍ରଷ୍ଟ ପ୍ରତି ଅବଦାନର ମୂଲ୍ୟ 5.25 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXVII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି ।

ଏହିପରି କୋଇଲା ବିକ୍ରୟ ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି ଅସୁଲ କରିବାରେ ବିଫଳତା ଏବଂ ରୟାଲିଟିର କମ୍ ଆଦାୟ ଯୋଗୁଁ 19.88 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସରକାରୀ ଦେୟ ଅସୁଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା ।

ନଭେମ୍ବର 2022 ରେ ଏହି ମାମଲା ସରକାରଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା । ସେମାନଙ୍କର ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2024) ।

---

216 ବିଦ୍ୟୁତ୍ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ବିକ୍ରି ହୋଇଥିବା କୋଇଲା ହାର

217 ଅଣଶକ୍ତି କ୍ଷେତ୍ରକୁ ବିକ୍ରୟ ଉପରେ ଚାର୍ଜ ହୋଇଥିବା କୋଇଲା ଦ୍ୱାରା ଅଣଶକ୍ତି ମୂଲ୍ୟ ବିଦ୍ୟୁତ୍ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ ଅଧିକ ଅଟେ ।

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ

7.12 ବିଦେଶୀ କମ୍ପାନୀକୁ ଅନିୟମିତ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ

ବିଦେଶୀ କମ୍ପାନୀକୁ ପଇଠ କରାଯାଇଥିବା ଦେୟ ଉତ୍ସରୁ ଆୟକର ନ କାଟିବା ଦ୍ୱାରା ଓଡ଼ିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମକୁ 23.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅନିୟମିତ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ।

ଆୟକର ଅଧିନିୟମ 1961 ର ଧାରା 195 ଅନୁଯାୟୀ ବିଦେଶୀ କମ୍ପାନୀକୁ ଯେକୌଣସି ଦେୟ ପଇଠ କରିବା ସମୟରେ ଦେୟ ପ୍ରଦାନକାରୀ ବ୍ୟକ୍ତି ଦେୟର ରାଶିର 20 ପ୍ରତିଶତ ଆୟକର ବାବଦରେ କାଟି ରଖିବେ ।

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ଦସ୍ତାବିଜ ଯାଞ୍ଚରୁ ଦେଖାଗଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2021) ଯେ, ଓଡ଼ିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ତାର ବିଜ୍ଞାପନ ବିଷୟ ବସ୍ତୁଗୁଡ଼ିକୁ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡ୍‌ଭାଇଜର ଇଣ୍ଟରନେଟ୍ ୱେବ୍ ପୋର୍ଟାଲରେ ହୋଷ୍ଟିଂ କରିବା ନିମିତ୍ତ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜର, ସିଙ୍ଗାପୁର ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ ନାମକ ଏକ ବିଦେଶୀ କମ୍ପାନୀ ସହିତ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଜୁଲାଇ 2018) ସ୍ୱାକ୍ଷର କରିଥିଲେ । ଉକ୍ତ ଚୁକ୍ତିନାମାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 5 (a) ଅନୁଯାୟୀ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜର ମାସିକ ଭିତ୍ତିରେ ବିଭାଗକୁ ଇନ୍‌ଭଏସ୍ ପଠାଇବ ଏବଂ ବିଭାଗ କମ୍ପାନୀକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାକୁ ଥିବା ରାଶିକୁ ଆୟକର ବାବଦରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଆଇନ୍ ଅନୁଯାୟୀ ଆବଶ୍ୟକ ରାଶି କାଟି ସ୍ଥାନୀୟ ଟିକସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ପଇଠ କରିବେ ।

ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜର ତାହାର ଇଣ୍ଟରନେଟ୍ ୱେବ ପୋର୍ଟାଲରେ ଓଡ଼ିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ଅଗଷ୍ଟ 2018 ରୁ ଜାନୁଆରୀ 2019 ଛଅ ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିଥିଲା ଏବଂ ମାସିକ ଭିତ୍ତିରେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ରୁ ଫେବୃଆରୀ 2019) 94 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଇନ୍‌ଭଏସ୍ ଜାରି କରିଥିଲା । ଯେହେତୁ ସରକାରୀ ଟ୍ରେଜେରୀରୁ ବିଦେଶୀ କମ୍ପାନୀକୁ କୌଣସି ଦେୟ ସମ୍ଭବ ନଥିଲା, ଉକ୍ତ ଦେୟ ମଞ୍ଜୁର (ନଭେମ୍ବର 2019) କରିବା ସମୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ (ଓଟିଡିସି) ଙ୍କୁ ଉକ୍ତ ଦେୟକୁ ବିଭାଗ ତରଫରୁ ପଇଠ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲା । ଆୟକର ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ, ଓଟିଡିସିକୁ ଉକ୍ତ ଦେୟ ପଇଠ କରିବା ସମୟରେ ସମୁଦାୟ ବିଲ୍ 94.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର 20 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 18.80 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କାଟି ଉକ୍ତ ରାଶିକୁ ଆୟକର ବିଭାଗକୁ ପଇଠ କରିବାର ଥିଲା ଏବଂ ବଳକା 75.20 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାକୁ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରିବାର ଥିଲା । ତଥାପି ଓଟିଡିସି ଟିଡିଏସ୍ ବାବଦରେ ରାଶିକୁ ନ କାଟି ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜରଙ୍କୁ ସମୁଦାୟ 94 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ (ଜାନୁଆରୀ 2020) କରିଦେଇଥିଲା ।

ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ, ଓଟିଡିସି (ଫେବୃଆରୀ 2020) ରେ 1.18 କୋଟି ଟଙ୍କାର କ୍ଷତିପୂରଣ ନିମିତ୍ତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ନିକଟରେ ପ୍ରସ୍ତାବ ରଖିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜରରେ ଦେୟ ବାବଦରେ 94 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଓ ଟିଡିଏସ୍ ବାବଦରେ ଦେୟ ରାଶିର 20 ପ୍ରତିଶତ ହିସାବରେ 23.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା[218] ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା । ବିଭାଗ ମଧ୍ୟ ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଗୁଡ଼ିକ ବିଶ୍ଳେଷଣ ନକରି ଓଟିଡିସିକୁ ମଇ 2020 ରେ ସମୁଦାୟ 1.18 କୋଟି ଟଙ୍କା ପଇଠ କରିଥିଲା ।

ଏହିପରି ଆୟକର ଅଧିନିୟମ ଓ ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ମୋଟ ରାଶିରୁ ଟିଡିଏସ୍ କାଟ୍ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜରଙ୍କୁ 18.80 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅନିୟମିତ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ଓଟିଡିସିକୁ ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ବାବଦରେ 23.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହାକି ବିଭାଗ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏକ ବଡ଼ ବିଫଳତା ।

ଅଡିଟ୍ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2022) ଯେ, ଟ୍ରିପ୍ ଆଡଭାଇଜରଙ୍କୁ ଆୟକର ବାବଦରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ଅର୍ଥକୁ ଫେରସ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଅନୁଗ୍ରହ କରାଯାଇଛି ।

---

[218] (94,00,000/80 ଟଙ୍କା x 100) x 20 ପ୍ରତିଶତ = 23,50,000 ଟଙ୍କା

ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ

7.13 ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ ଲାଭ

ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, କ୍ରୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ଚୁକ୍ତି କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-H ର ବ୍ୟତିକ୍ରମ କରି ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାଫଳରେ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 11.29 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା

ସଡ଼କ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟର ପରିପତ୍ର, ତା: 28.11.2018 ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, କ୍ରୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ (ଇପିସି) ଚୁକ୍ତିନାମାର କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-H ରେ୍ ରାସ୍ତାର ମାଟି କାର୍ଯ୍ୟ, ସବ୍‌ବେସ୍ (ଜିଏସ୍‌ବି), ବେସ୍ କୋର୍ସ (ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍) ଏବଂ ଉପରି ସ୍ତରର କାର୍ଯ୍ୟ ନିଷ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଯଥାନୁପାତ ଦେୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଅଛି ।

ତିନୋଟି ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଜନ[219] ର ନଥିପତ୍ର ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅନିୟମିତତା ଦର୍ଶାଇଲା ।

i) ଏନ୍‌ଏଚ୍ 53 ର ବିଦ୍ୟମାନ ଏକ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାକୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା 246.100 ରୁ 292.164 ଏବଂ 307.934 ରୁ 314.130 କିଲୋମିଟର ସର୍ବମୋଟ 51.146 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ସହିତ ଆନୁସଙ୍ଗିକ କାର୍ଯ୍ୟ ଯଥା ପୋଲ, କଲଭର୍ଟ ଇତ୍ୟାଦି ସହ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ସମ୍ପ୍ରସାରଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଜୁଲାଇ 2017 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ କରିବା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ 152.92 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2015) । ଜୁଲାଇ 2019 ସୁଦ୍ଧା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 130.06 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ ସହ 41.437 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ବଳକା 9.709 କିଲୋମିଟର କାର୍ଯ୍ୟ 15.67 ହେକ୍ଟର ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇନଥିବା ଯୋଗୁଁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ସୁଦ୍ଧା ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଚୁକ୍ତିନାମାର କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-H ଅନୁଯାୟୀ 51.146 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଯଥାନୁପାତ ଦେୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିଲା । ତେଣୁ, 41.437 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 76.93 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିମ୍ନଲିଖିତ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 7.2** ଅନୁସାରେ ପ୍ରାପ୍ୟ ଥିଲା :

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 7.2: ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଯଥାନୁପାତ ଦେୟର ସବିଶେଷ ବିବରଣୀ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ	ପ୍ରକଳ୍ପର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟ (ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ)	152.92
ଖ	ବିୟୋଗ (-) ଅନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ (21.46 ପ୍ରତିଶତ) (ସେବା ରାସ୍ତା, ଖସଡ଼ା ରାସ୍ତା, ଟୋଲ ପ୍ଲାଜା, ରାସ୍ତାକଡ଼ ନାଳ, ଧରି ରଖିବା କାନ୍ଥ ଇତ୍ୟାଦି)	32.32
ଗ	ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟର ନିଟ୍ ମୂଲ୍ୟ (A-B)	120.60
ଘ	ବିୟୋଗ (-) ରାସ୍ତାର ଆନୁସଙ୍ଗିକ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ (21.35 ପ୍ରତିଶତ) (କଲଭର୍ଟର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ମରାମତି, ନୂତନ କଲଭର୍ଟ ଏବଂ ଛୋଟ ପୋଲ)	25.64
ଙ	ସମୁଦାୟ 51.146 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତାର ଯଥାନୁପାତ ମୂଲ୍ୟ (C-D)	94.96
ଚ	ନିର୍ମିତ ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ (41.437 କିଲୋମିଟର) (94.46 କୋଟି / 51.146*41.437)	76.93
ଛ	ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରଦତ୍ତ ରାଶି	80.28
ଜ	ରାସ୍ତା କାମ ପାଇଁ ପ୍ରଦତ୍ତ ଯୋଗ୍ୟ ରାଶି	76.93
ଝ	ଅଧିକ ରାଶି ପ୍ରଦାନ	3.35

(ଉତ୍ସ: ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହିତ ତଥ୍ୟ)

[219] i) ଏନ୍‌ଏଚ୍ ବିଭାଜନ, ପାଲଲହଡ଼ା ii) ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ ଏବଂ iii) ଏନ୍‌ଏଚ୍ ବିଭାଜନ, ବ୍ରହ୍ମପୁର

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରେ ସୂଚିତ ହେଉଛି ଯେ, କଲଭର୍ଟ, ଛୋଟ ପୋଲ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଆନୁସଙ୍ଗିକ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ 41.437 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ ପ୍ରାପ୍ୟ ରାଶି 76.93 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 80.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ଅର୍ଥାତ୍ 3.35 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହୋଇନପାରିବାରୁ ଚୁକ୍ତିନାମାଟି ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ, ଓଡ଼ିଶାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରାକ୍ ସମାପ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା (ମଇ 2019) । ସମ୍ପାଦନ ଅମାନତ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା (ମଇ 2019) । ତେଣୁ, ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟର ଅସୁଲ ସମ୍ଭାବନା କ୍ଷୀଣ ଥିଲା ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମଇ 2022) ଯେ ଚୁକ୍ତିନାମା ସହିତ ଯୋଡ଼ି ହୋଇଥିବା କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-H ରେ ଦୁଇଟି ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଏବଂ ସାଧୀନ ଉପ ଆଇଟମ୍ ଥିଲା ଯେପରିକି 48.636 କିଲୋମିଟର ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ଏବଂ 2.51 କିଲୋମିଟର ନୂତନ ଦୁଇ ଲେନ୍ ପୁନଃ ସ୍ଥିରୀକରଣ ବାହ୍ୟପଥ ନିର୍ମାଣ । ଏହିପରି ମୋଟ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିମାଣ 48.636 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ 80.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ହିସାବରେ 41.437 କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟଟି ପ୍ରାକ୍ ସମାପ୍ତ କରାଯାଇ ଥିବାରୁ, ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟ ମୂଲ୍ୟର 10 ପ୍ରତିଶତ ଠିକାଦାର ପାଇବା ପାଇ ଯୋଗ୍ୟ ଥିଲେ । କିନ୍ତୁ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, 3.34 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସମାପ୍ତି ରାଶିକୁ ଦାବି ନ କରିବାକୁ ଠିକା ସଂସ୍ଥା ଏକ ଅଣ୍ଡରଟେକିଂ ଦାଖଲ କରିଥିଲା ।

ଉତ୍ତରଟି ସମର୍ଥନୀୟ ନଥିଲା କାରଣ, 51.146 କିଲୋମିଟରରୁ 41.437 କିଲୋମିଟର ପାଇଁ ଯଥାନୁପାତ ଆଧାରରେ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ ହେବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା । ଚୁକ୍ତିନାମାର କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-H ରେ ପ୍ରଦତ୍ତ ଯଥାନୁପାତ ଅନୁସାରେ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇନଥିବା ଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 3.35 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା । ଯେଉଁଠାରେ, ସମାପ୍ତି ରାଶିକୁ ଅଙ୍ଗୀକାର ଦାବି ଦାଖଲ କରିବାର ପ୍ରସଙ୍ଗ ଅଲଗା ଥିଲା ସେଠାରେ ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଦେୟ ଦେଇ ବୁଝାବଣା/ ବ୍ୟବସ୍ଥିତ ହେବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ ।

ii) 199.36 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିବା ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ ଜିଲ୍ଲାର ବାଙ୍କିବାହାଲରୁ କାନିକା ରେଳ ସାଇଡିଙ୍ଗ୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାକୁ ଚାରି ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ରାସ୍ତାର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ନଅ ମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ କ୍ୟାରିଏଜ୍‌ୱେ ରାସ୍ତା (ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ) ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା । ଏହା ପରିଲକ୍ଷିତ ହେଲା ଯେ ଠିକାଦାର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ 8.75 ମିଟର ଓସାର ବିଶିଷ୍ଟ କ୍ୟାରେଜ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲେ, ଯାହାଫଳରେ ରାସ୍ତାର ଓସାର 0.25 ମିଟର କମିଥିଲା । ନିର୍ମିତ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଯଥାନୁପାତ ଦେୟ 84.33 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ 168.12 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା କିନ୍ତୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ ପୂର୍ବରୁ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ କାର୍ଯ୍ୟ ମାପ କରିନଥିବାରୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 4.67 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ ହେଲା । ଏହିପରି ତଦାରଖରେ ଅବହେଳା ପାଇଁ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଉପରେ କୌଣସି ଉତ୍ତରଦାୟୀତ୍ୱ ସ୍ଥିର କରାଯାଇ ନଥିଲା (ମଇ 2021) କିମ୍ବା ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 13 ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହ୍ରାସ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମଇ 2022) ଯେ 'I କର୍ବ' ର ଧାର ଠାରୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧର ଧାର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନଅ ମିଟର କ୍ୟାରିଏଜ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ନକ୍ସା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ ନିର୍ମାଣ ସମୟରେ ମଧ୍ୟମ କର୍ବର ନକ୍ସାକୁ 'I କର୍ବ' ରୁ 'L କର୍ବ' କୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା । ପ୍ରକୃତ ମାପ 'L କର୍ବ'ର ଭିତର ଧାରରୁ ହେବା ଉଚିତ ଯାହାକି ପକ୍କା ବନ୍ଧ ଧାରରୁ ନଅ ମିଟର ଅଟେ ।

ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ପେଭମେଣ୍ଟ ନକ୍ସା ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟରେ ପରିସର ଅନୁସାରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ପାର୍ଶ୍ୱରେ କର୍ବକୁ ବାଦ ଦେଇ ନଅ ମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ କ୍ୟାରିଏଜ ରାସ୍ତା କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବାର ଥିଲା ଏବଂ କ୍ୟାରିଏଜ ରାସ୍ତାର ମାପକୁ ପ୍ରାଧିକରଣ ଇଞ୍ଜିନିୟର 8.75 ମିଟର ପାଇଁ ପ୍ରମାଣିତ କରିଥିଲେ ।

iii) ଏନ୍ ଏଚ୍ 59 ର ବିଦ୍ୟମାନ ଏକ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ 118.400 କିମିରୁ 173.400 କିମି (55କିମି) ରାସ୍ତାକୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଅପ୍ରେଲ 2018 ରେ ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ

ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ 237.60 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2015) । ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ, ଏନ୍‌ଏଚ୍, ଉକ୍ତ ରାସ୍ତାର 118.370 କିମିରୁ 173.370 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 55କିମି ପରିବର୍ତ୍ତେ 55.850 କିମି ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) । 850 ମିଟର ଲମ୍ବ ରାସ୍ତାକୁ କୌଣସି ଯଥାର୍ଥତା ବିନା ନିଖୋଜ ଲିଙ୍କ ଭାବରେ ବିବେଚନା କରାଯାଇଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଉକ୍ତ ରାସ୍ତାର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଦୁଇଗୋଟି ରାସ୍ତା କାମ[220] କୌଣସି ଫାଙ୍କ ବିନା ସମାପ୍ତ ହୋଇସାରିଥିଲା, ତେଣୁ 850 ମିଟର ଅଧିକ ଲମ୍ବ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ମଞ୍ଜୁରି ମୋଟାମୋଟି ଭୁଲ ଥିଲା କାରଣ ଅଧିକ ଲମ୍ବ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ବାସ୍ତବରେ ସମ୍ଭବ ନଥିଲା । ତଦନୁସାରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 2.87 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଅନୁଚିତ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା ।

ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମଇ 2022) ଯେ ଯଦିଓ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ 118.400 କିଲୋମିଟରରୁ 173.400 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଉନ୍ନତିକରଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ, ପ୍ରକୃତରେ କାର୍ଯ୍ୟ 118.370 ରୁ ଆରମ୍ଭ ହୋଇ 174.220 କିମିରେ ଶେଷ ହୋଇଛି (ମୋଟ 55.850 କିଲୋମିଟର) ।

ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ, 118.370 କିଲୋମିଟରରୁ 173.370 କିଲୋମିଟର (55 କିଲୋମିଟର) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଂଶୋଧିତ କାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁମୋଦିତ କରିଥିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) ଏବଂ ଏହି ରାସ୍ତାର ଉଭୟ ପାଶ୍ୱରେ ଥିବା ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି କାର୍ଯ୍ୟ କୌଣସି ଫାଙ୍କ ବିନା ସମାପ୍ତ ହୋଇ ସାରିଥିଲା । ତେଣୁ ପ୍ରକୃତ 55 କିମି ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପରିବର୍ତ୍ତେ 850 ମିଟର ଅତିରିକ୍ତ ରାସ୍ତା ସହ 118.370 କିମିରୁ 174.220 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ମୋଟାମୋଟି ଭାବେ ଭୁଲ ଥିଲା ।

ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଅର୍ଥ ଅସୁଲ ଏବଂ ସେହି ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରିଥିବା ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ସରକାର ଉତ୍ତରଦାୟିତ୍ୱ ସ୍ଥିର କରିବା ଉଚିତ୍ ।

7.14 ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ

ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, କ୍ରୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 13କୁ ବ୍ୟତିକ୍ରମ କରି ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବାରୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 1.43 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଅନୁଚିତ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା ।

ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, କ୍ରୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ (ଇପିସି) ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 13.1.2 ଏବଂ 13.1.3 ଅନୁଯାୟୀ, କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର (ସିଓଏସ) ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେଲେ ଠିକାଦାରମାନେ , ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ବିବରଣୀ ସହିତ ସମର୍ଥିତ ସିଓଏସ ପ୍ରସ୍ତାବ ଏବଂ ଚୁକ୍ତି ମୂଲ୍ୟରେ ହ୍ରାସ/ବୃଦ୍ଧି ପରିମାଣ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କୁ ଦାଖଲ କରିବାର ଥିଲା ।

ଭୁବନେଶ୍ୱର ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡି ବିଭାଜନ ସଂଖ୍ୟା -II ରେ ନଥି ଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ପରିଲକ୍ଷିତ ହେଲା ଯେ ବାଳକାଟି-ବାଲିଅନ୍ତା ରାସ୍ତାର 12 କିଲୋମିଟର ଠାରେ କୁଶଭଦ୍ରା ନଦୀ ଉପରେ ଉଚ୍ଚ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଆକଳନକୁ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା), ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ 25.15 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2013) । ଅନୁମୋଦିତ ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ଉକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟରେ 400 ମିଟର ଲମ୍ବ ଉଚ୍ଚ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିଲା । ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଟେଣ୍ଡର ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ 380 ମିଟର ଲମ୍ବ ବିଶିଷ୍ଟ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା । ସେତୁର ଦୈର୍ଘ୍ୟରେ ହ୍ରାସ ସତ୍ତ୍ୱେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ କରିନଥିଲେ । ନଭେମ୍ବର 2016 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ 28.50 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ ସହିତ ଇପିସି ପ୍ରଣାଳୀରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2014) । ମଇ 2018 ସୁଦ୍ଧା 28.50 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ସହିତ ଠିକାଦାର

220 ଦୁଇଟି ଚୁକ୍ତିନାମା ସାକ୍ଷରିତ ହେଲା (i) 68.260 କିମି ଠାରୁ 118.370 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଦ୍ୟମାନ ଏକ ଲେନ୍ ରାସ୍ତାକୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ଦୁଇ ଲେନ୍‌ରେ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢୀକରଣ ଏବଂ ii) ଇପିସି ମୋଡରେ ଏନ୍‌ଏଚ୍-59 ର 173.370 କିମି ଠାରୁ 229.400 କିମି

କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ କରିଥିଲା । ତେଣୁ,ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 13 ଅନୁଯାୟୀ ଟେଣ୍ଡର ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ କିମ୍ବା ଚୁକ୍ତିନାମା ପରେ ସଂଶୋଧିତ କାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁସାରେ ସେତୁର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ନ ହେବା ଯୋଗୁଁ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ ସହିତ 1.43 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମଇ 2022) ଯେ କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହ ସମୟରେ, ସ୍ପାନ ସଂଖ୍ୟା 10 ରୁ 11 କୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଆପ୍ରୋଚ ରାସ୍ତାର ଲମ୍ବ 189 ମିଟରରୁ 300 ମିଟରକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ଯଦ୍ୱାରା ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ହେଲା ।

ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ଟେଣ୍ଡର ସମୟରେ ସେତୁର ଲମ୍ବକୁ 400 ମିଟରରୁ 380 ମିଟରକୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥିବାରୁ ଆକଳନ ଗୁଡିକ ପୁନଃ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ ହେବା ଉଚିତ ଥିଲା । ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ଅସୁଲ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ଏହିପରି ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ବିରୋଧରେ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

7.15 ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ଢ଼ୀଲାପଣ ହେତୁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ଢ଼ୀଲାପଣ ଯୋଗୁଁ 9.54 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i) ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ/ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ନିକଟରେ ଅଟକଳ ମଞ୍ଜୁର ପାଇଁ ଉପସ୍ଥାପନ କରିବା ସମୟରେ, ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ[221],ପ୍ରମାଣିତ କରିବେ ଯେ ସେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ମଞ୍ଜୁର ମୂଲ୍ୟ ସୁଚୀ ବ୍ୟବହାର କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହ କରିବାରେ ସବୁଠାରୁ ମିତବ୍ୟୟୀ ଏବଂ ନିରାପଦ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛନ୍ତି । ପୁନଶ୍ଚ, ଓପିଡବ୍ଲ୍ୟୁଡି ସଂହିତା ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ମଧ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇବାବେଳେ ଏହା ନିଶ୍ଚିତ ହେବା ଉଚିତ ଯେ ପ୍ରସ୍ତାବଟି ଗଠନମୂଳକ ଭାବେ ଠିକ୍ ଅଟେ ଏବଂ ଆକଳନ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯାଇଅଛି ଏବଂ ଏହା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଥ୍ୟ ଉପରେ ଆଧାର କରାଯାଇ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ ହେବ । କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଏବଂ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର ପୂର୍ବରୁ, ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଏବଂ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ କରିଥିଲେ ବୋଲି ପ୍ରମାଣିତ କରିବେ ।

- **ରେଳ ଓଭରବ୍ରିଜ୍ ନିର୍ମାଣ**

"ହାଓଡ଼ା-ମାଡ୍ରାସ ମେନ ଲାଇନ୍ ଉପରେ ରେତଙ୍ଗ ଓ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଷ୍ଟେସନ୍ ମଧ୍ୟରେ ଜଟଣୀ ନିକଟସ୍ଥ କୁଦିଆରୀରେ 454.939 କିଲୋମିଟରଠାରେ ରେଳ ଓଭର ବ୍ରିଜ୍ ନିର୍ମାଣ" କାର୍ଯ୍ୟକୁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଓ ରାସ୍ତା) ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2014) । କାର୍ଯ୍ୟର ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ, ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଏବଂ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କର ସାର୍ଟିଫିକେଟ୍ ଉପରେ ଆଧାରିତ ଥିଲା ଯେ, ସେମାନେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ କରିଥିଲେ ଏବଂ ସର୍ବେକ୍ଷଣ, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ଯୋଜନା ଏବଂ ନକ୍ସା ଉପରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସନ୍ତୁଷ୍ଟ ହୋଇଥିଲେ । ଜୁଲାଇ 2017 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ 38.35 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଏକ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ[222] ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2015) । ମୂଳ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟକୁ, 37.24 ମିଟର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ବିଶିଷ୍ଟ 4 ସ୍ପାନ୍ ଏବଂ 37.24 ମିଟର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ବିଶିଷ୍ଟ 9 ସ୍ପାନ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ପଟେ ସିତାରାମ ଛକ (ଜଙ୍କସନ) ଏବଂ ପିପିଲି ପଟେ କୁଦିଆରୀ ଛକରେ ଆରଓବିର ଲେଣ୍ଡିଙ୍ଗ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇ ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସ୍ଥାନୀୟ ଜନସାଧାରଣ ବହୁଳ ଟ୍ରାଫିକ୍ ହେତୁ ସୀତାରାମ ଛକରୁ ଆର୍ଓବି ର ଲେଣ୍ଡିଙ୍ଗକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତର କରିବାକୁ ଦାବି କରିଥିଲେ । ପୁନଶ୍ଚ ଉପମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ/ ନିର୍ମାଣ-I, ପୂର୍ବତଟ ରେଳପଥ, ଅଗଷ୍ଟ 2015 ଏବଂ ନଭେମ୍ବର 2015 ରେ

---

[221] ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.25 ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ବିଭାଗୀୟ ମୁଖ୍ୟ ଭାବରେ ପରିଗଣିତ ହୁଅନ୍ତି

[222] ମେସର୍ସ ପଣ୍ଡା ଇନ୍‌ଫ୍ରା ପ୍ରୋଜେକ୍ଟସ୍ (ଇଣ୍ଡିଆ) ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍

ଆର୍‌ଓବି ର ରେଳପଥ ଅଂଶର 51.48 ମିଟର ସ୍ପାନକୁ ବିଚାର କରିବାକୁ ବିଭାଗକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ । ଏହାଦ୍ୱାରା ନକ୍ସା ଏବଂ ଅଟକଳରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଆବଶ୍ୟକ ହେଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, କାର୍ଯ୍ୟର ଅଗ୍ରଗତି ବିଳମ୍ବ ହେଲା । ଅଗଷ୍ଟ 2018 ରେ, କାର୍ଯ୍ୟର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଅଗ୍ରଗତି ହେତୁ, 10.80 କୋଟି ଟଙ୍କା (28 ପ୍ରତିଶତ) ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରିବା ପରେ ବିଭାଗ, ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମାକୁ ବାତିଲ କରିଦେଲା, ଯାହାଫଳରେ 27.55 କୋଟି ଟଙ୍କା (38.35 କୋଟି ଟଙ୍କା – 10.80 କୋଟି ଟଙ୍କା)ର କାର୍ଯ୍ୟ ବଳକା ରହିଲା ।

ଅଧିକ ପରିମାଣ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ (ସଂପ୍ରସାରଣ ସହିତ), 63.11 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ (129 ପ୍ରତିଶତ ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି) ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2018) । ତେଣୁ, କାର୍ଯ୍ୟର ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ 35.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ହେଲା । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପାଇଁ 71.94 କୋଟି ଟଙ୍କା (64.23 କୋଟି ଟଙ୍କା + 12 ପ୍ରତିଶତ ଦ୍ରବ୍ୟ ଓ ସେବା କର)ରେ ଏକ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2019) ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ବର୍ତ୍ତମାନ ଚାଲୁଅଛି । ଟେଣ୍ଡର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ କାର୍ଯ୍ୟରେ ଏବଂ ଆକଳନରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନକୁ ଆଧାର କରି ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଯୋଗୁ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ ଏବଂ ଜିଏସ୍‌ଟି ସହ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ 71.94 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଲା । ଅଡିଟ୍ କିନ୍ତୁ, ଚୁକ୍ତିନାମାର ମୂଳ ମୂଲ୍ୟର ସହମତ ହାରରେ ସଂଶୋଧିତ ପରିମାଣ ସହିତ ବର୍ତ୍ତମାନର ଡିଜାଇନ୍‌କୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ବର୍ଦ୍ଧିତ ମୂଲ୍ୟର ମୂଲ୍ୟାୟନ କରିଥିଲା । ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ, ସହିତ ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟକୁ ଅଡିଟ୍ 64.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟାୟନ କଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XXXVIII*** ରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଅଛି । ତେଣୁ, ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ବିନା, ଯାନବାହନ ଗହଳି ସଂଯୋଗ ସ୍ଥଳରେ ଆର୍‌ଓବିର ଲେଣ୍ଡିଙ୍ଗକୁ ପୂର୍ବାନୁମାନ କରିବାରେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ / ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଢିଲାପଣ ଯୋଗୁଁ 7.66 କୋଟି ଟଙ୍କା (71.94 କୋଟି ଟଙ୍କା – 64.28 କୋଟି ଟଙ୍କା) ର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ସରକାରଙ୍କ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ (ମଇ 2022) ଯେ ସୀତାରାମ ଛକରେ ଆର୍‌ଓବି ଲେଣ୍ଡିଙ୍ଗ୍ ହେତୁ ଯାନବାହନ ଧକ୍କା ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ରହିଛି । ଜନସାଧାରଣ ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସମସ୍ୟାର ନିରାପତ୍ତାକୁ ବିଚାର କରି, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଆର୍‌ଓବିକୁ ସଂପ୍ରସାରଣ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ କ୍ଷମତା ପ୍ରାପ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ ହୋଇଥିଲା । ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନରେ ଆଲାଇନ୍‌ମେଣ୍ଟ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ରେଳ ବିଭାଗ ଅଂଶର ସ୍ପାନ୍‌ର ଲମ୍ବ ମଧ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା ।
ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ସୀତାରାମ ଛକରେ ଆର୍‌ଓବି ଲ୍ୟାଣ୍ଡିଙ୍ଗ ହେତୁ ଯାନବାହନ ଧକ୍କା ହେବାର ସମ୍ଭାବନାକୁ ନିର୍ବାହୀଯନ୍ତ୍ରୀ / ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ ବିଚାର କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ । ନିର୍ମାଣ ସ୍ଥାନର ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନର ଅଭାବରୁ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ଭାର ହେଲା ।

- **ଦୁଇଟି ଉଚ୍ଚ ସେତୁ [223] ନିର୍ମାଣ**

ଯାଜପୁର ଜିଲ୍ଲାର ଧର୍ମଶାଳା ଠାରୁ ଜବାଟ ବନ୍ଧ ରାସ୍ତାର ଆର୍‌ଡି 5.080 କିଲୋମିଟର ଏବଂ 11.050 କିଲୋମିଟର ଠାରେ ଦୁଇଟି ଉଚ୍ଚ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ, ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ), ରାସ୍ତା ଏବଂ କୋଠାବାଡ଼ି ମଣ୍ଡଳ, କଟକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 7.20 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ଅକ୍ଟୋବର 2017 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ କରିବାକୁ 6.82 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ନଭେମ୍ବର 2016 ରେ ଏକ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ମୃତ୍ତିକା ସର୍ବେକ୍ଷଣ ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ, ମୃତ୍ତିକା ସ୍ତରକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ, ଗଠନମୂଳକ ସୁଦୃଢ଼ତାକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ପାଇଲ ଭାର କ୍ଷମତା ସ୍ଥିର କରାଯାଇଅଛି ଏବଂ ଏହା ସାଧାରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ନକ୍ସା (ଜିଏଡି) ରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯିବ । ଉପରୋକ୍ତ ରିପୋର୍ଟରେ ଏହା ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ପାଇଲ୍ ନିର୍ମାଣ ସମୟରେ, କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀମାନେ ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷା କରି ଜିଏଡି ଅନୁଯାୟୀ ପାଇଲ ଭାର କ୍ଷମତାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବେ ।

[223] ଉଚ୍ଚ ସେତୁ ହେଉଛି ଏକ ସେତୁ, ଯାହା ଚ୍ୟାନେଲର ସର୍ବୋଚ୍ଚ ବନ୍ୟା ସ୍ତରରୁ ରାସ୍ତାକୁ ବହନ କରେ ।

କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ (ନଭେମ୍ବର 2017) ସମୟରେ, ଏସ୍ଇ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲେ ଯେ ଉଭୟ ସେତୁରେ ଥିବା 68 ଟି ପାଇଲ୍ ମଧ୍ୟରୁ 50 ଟି ପାଇଲ୍, ଠିକାଦାର ଦ୍ୱାରା ପାଇଲ୍ ଭାର ପରୀକ୍ଷା କରାନଯାଇ ନିର୍ମାଣ ହୋଇସାରିଛି, ଯାହା ଇଇ/ଏସ୍ଇଙ୍କ ଉପସ୍ଥିତିରେ କରିବା ଧାର୍ଯ୍ୟ ଥିଲା । ନିରାପଦ ଭାର ପରୀକ୍ଷା[224] ବିନା ପାଇଲ୍ ଗୁଡ଼ିକୁ ନିର୍ମାଣ କରାଯିବା, ସେତୁକୁ ଦୁର୍ବଳ କରିଦେବ ଏବଂ ପରେ ଭୁଷୁଡ଼ିବାର ସମ୍ଭାବନା ଅଛି ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 27- 5.080 କିମି ଠାରେ ସେତୁ

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 28- 11.050 କିମି ଠାରେ ସେତୁ

ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ କରିବାରେ ଇଇଙ୍କ ବିଫଳତା ହେତୁ, ଏସ୍ଇର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କ୍ରମେ ପାଇଲ୍ ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ ବିଳମ୍ବିତ ଭାବରେ କରାଯାଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2018) ଏବଂ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଆର୍‌ଡି 5.080 କିଲୋମିଟର ଏବଂ ଆର୍‌ଡି 11.050 କିଲୋମିଟରରେ ଥିବା ସେତୁ ପାଇଁ ଯଥାକ୍ରମେ ମୂଳ ଜିଏଡିରେ ପ୍ରଦତ୍ତ 230 ଏବଂ 280 ଟନ୍ ନିରାପତ୍ତା ଭାର ଆବଶ୍ୟକ ସ୍ଥଳରେ ନିରାପତ୍ତା ଭାର 162.70 ଏବଂ 130 ଟନ୍ ଥିଲା । ତଦନୁଯାୟୀ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିଜାଇନ୍) ପାଇଲ୍ ନିର୍ମାଣରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ସହ 11.050 କିଲୋମିଟର ଠାରେ ଥିବା ଉଚ୍ଚ ସେତୁର ପାଇଲ୍ ସଂଖ୍ୟାକୁ 32 ରୁ 56 କୁ ଏବଂ 5.080 କିଲୋମିଟର ଠାରେ ଥିବା ଉଚ୍ଚ ସେତୁର ପାଇଲ ସଂଖ୍ୟାକୁ 36 ରୁ 40 କୁ ବୃଦ୍ଧି କରିଥିଲେ (ଜୁଲାଇ/ଅଗଷ୍ଟ 2018) ।

ଇତି ମଧ୍ୟରେ, କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବାର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାର ସମୟ ବୃଦ୍ଧି ଆବେଦନ ନକରିବାକୁ ଚୟନ କରିଥିଲେ । ଠିକାଦାର 1.55 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରିବା ପରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ବନ୍ଦ ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିଥିଲେ (ନଭେମ୍ବର 2018) । ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ), ପାଣିକୋଇଲି (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି) ବିଭାଜନ, ପାଣିକୋଇଲି ଉଭୟ ସେତୁର ଚୁକ୍ତିନାମା ବାତିଲ ପ୍ରସ୍ତାବ ଅଧିକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ, କଟକ (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି) ମଣ୍ଡଳଙ୍କୁ ଦେଇଥିଲେ (ଅପ୍ରେଲ 2019) ଯାହା ଜୁଲାଇ 2019 ରେ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିଲା । ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ 5.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା । ତେଣୁ, ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ ନକରି 50 ଟି ପାଇଲ୍ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ସହିତ ଗଠନ ମୂଳକ ନକ୍ସାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ସହିତ ପାଇଲ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୁପ, ଚୁକ୍ତିନାମା ମଧ୍ୟ ଭାଗରେ ବନ୍ଦ ହେଲା ।

ଉଭୟ କାର୍ଯ୍ୟର ବଳକା ଅଂଶ ପାଇଁ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନକୁ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ 7.32 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର/ ନଭେମ୍ବର 2020) ଏବଂ ନଭେମ୍ବର 2021/ ଜୁନ୍ 2022 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ ଦୁଇ ଜଣ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 7.29 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା (ଫେବୃଆରୀ/ ଜୁଲାଇ 2021) । କାର୍ଯ୍ୟ ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ଏବଂ ଟେଣ୍ଡର ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟର ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ ଆଧାରରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବାରୁ ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ/ ରିହାତି ଦ୍ରବ୍ୟ ଓ ସେବା କର[225] ସହିତ 8.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ଯଦି ସଂଶୋଧିତ ଡିଜାଇନ୍ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମାପ୍ତ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହୋଇଥାନ୍ତା ଏବଂ ପ୍ରଥମ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ସହମତ ହାରରେ ସଂଶୋଧିତ ପରିମାଣ ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲେ ସଂଶୋଧିତ ଡିଜାଇନ୍ ଅନୁସାରେ ବଳକା କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ 6.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ହୋଇଥାନ୍ତା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ -XXXIX*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଅଛି ।

---

224 ସଂରଚନା/ ସେତୁର ନିରାପଦ ଭାର ଧାରଣ କ୍ଷମତା ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବା ପାଇଁ ନିରାପଦ ଲୋଡ୍ ପରୀକ୍ଷା ଏକ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଅଟେ ।

225 5.080 କିମିରେ ଉଚ୍ଚ ସେତୁ (- 5.11ପ୍ରତିଶତ ଟେଣ୍ଡର ରିହାତି) ଏବଂ 11.050 କିମିରେ ଉଚ୍ଚ ସେତୁ (+ 4.99 ପ୍ରତିଶତ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ)/ 12 ପ୍ରତିଶତ ଦ୍ରବ୍ୟ ଓ ସେବାକର

ଅଡିଟ୍ ପରିଲକ୍ଷିତ କଲା ଯେ ପାଇଲ୍ ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ ନକରିବା ଯନ୍ତ୍ରୀମାନଙ୍କର ଅବହେଳାକୁ ସୂଚାଉଛି ଯାହାପାଇଁ ଦାୟିତ୍ୱବୋଧତା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ଯଦି ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମୟପୋଯୋଗୀ ତଦାରଖ ହୋଇନଥାନ୍ତା, ସେତୁ ଦ୍ୱୟ ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ ବିନା ନିର୍ମାଣ ହୋଇଯାଇଥାନ୍ତା, ଫଳସ୍ୱରୁପ ସେତୁଗୁଡ଼ିକ ଦୁର୍ବଳ ହୋଇଯାଇଥାନ୍ତା । ଏହିପରି ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ/ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପାଇଲ ଗୁଡ଼ିକର ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ ନକରିବା ଦ୍ୱାରା ଏବଂ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଅବଧି ସହିତ ଡିଜାଇନ୍ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ନକରାଯିବା ହେତୁ 1.88 କୋଟି ଟଙ୍କା (8.16 କୋଟି ଟଙ୍କା – 6.28 କୋଟି ଟଙ୍କା)ର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ ମୂଳ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବାର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ଠାରୁ ଉକ୍ତ ସେତୁ ନିର୍ମାଣରେ ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ମଇ 2022) ଯେ ପାଇଲ୍ ସଂଖ୍ୟା 68 ରୁ 96 କୁ ବୃଦ୍ଧି ସହିତ ନକ୍ସାକୁ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଉଭୟ ସେତୁରେ ପାଇଲ୍ ବୃଦ୍ଧି ହେତୁ ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ପାଇଲ୍ ଭାର କ୍ଷମତା ଉପରେ ଆଧାରିତ ମୂଳ ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ କେବଳ 68 ଟି ପାଇଲ୍ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଥାନ୍ତା । କିନ୍ତୁ, ପାଇଲ୍ ଗୁଡ଼ିକର ନିରାପତ୍ତା ଭାର ପରୀକ୍ଷଣ କରିବାରେ ଇଇଙ୍କର ବିଫଳତା ହେତୁ ପାଇଲ୍ ସଂଖ୍ୟା 68 ରୁ 96 କୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ଯାହାଦ୍ୱାରା ନୂତନ ଟେଣ୍ଡର ଦ୍ୱାରା ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ହେବାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଲା ।

ତେଣୁ, ଜିଏଡିରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ମାଣ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ପାଇଲ୍ ଭାର ପରୀକ୍ଷଣର ସଠିକ୍ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ହୋଇଥିଲେ, ଆର୍‌ଓବି ଏବଂ ଉକ୍ତ ସେତୁ ଦ୍ୱୟର ପୁନଃ ଟେଣ୍ଡର ଦ୍ୱାରା ଅତିରିକ୍ତ 9.54 କୋଟି ଟଙ୍କା (7.66 କୋଟି ଟଙ୍କା + 1.88 କୋଟି ଟଙ୍କା) ବ୍ୟୟକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା । ଏହିପରି ଗୁରୁତର ତ୍ରୁଟି ସତ୍ତ୍ୱେ ସଂପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ କୌଣସି ପ୍ରକାରେ ଦାୟୀ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

7.16 କ୍ରଷ୍ଟ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ଏକ ବହୁଳ ଯାନ ବାହନ ଚଳାଚଳ/ ଆକ୍ସଲ୍ ଲୋଡ୍ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଯୋଗୁଁ 16 ମାସ ମଧ୍ୟରେ କ୍ରଷ୍ଟ ବିଫଳତା ହେଲା ଏବଂ ପୁନଃ ଆଚ୍ଛାଦନର ଆବଶ୍ୟକତା ଯୋଗୁଁ 3.14 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଭାରତୀୟ ରୋଡ଼ କଂଗ୍ରେସ (ଆଇଆର୍‌ସି-37:2001/2012) ମାଟିର ଶକ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାର ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ଘନତାକୁ କାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିୟରିଂ ଅନୁପାତ (ସିବିଆର୍)[226] ଆକାରରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଏବଂ ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନ ଚଳାଚଳ ଆଧାରରେ ସ୍ଥିର ହୋଇଥାଏ, ଯାହା ମିଲିୟନ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଆକ୍ସଲ୍ (ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ) ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯାଇଥାଏ । 5 ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ରୁ ଅଧିକ ପରିବହନ ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥିବା ରାସ୍ତା ନିମନ୍ତେ ଡେନ୍ସ ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡମ (ଡିବିଏମ୍) ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ ଏବଂ 10 ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ରୁ ଅଧିକ ପରିବହନ ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥିବା ରାସ୍ତା ନିମନ୍ତେ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ (ବିସି)ର ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ଆଇଆର୍‌ସି ସୁପାରିଶ କରେ । ଆଇଆର୍‌ସି 82-1982 ସୁପାରିଶ କରେ ଯେ ପିଚୁ ଆବରଣରେ ଏକ ସାଧାରଣ ତ୍ରୁଟି ହେଉଛି ଫାଟ[227] ସୃଷ୍ଟି । ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପିଚୁ ସ୍ତର ନହେବା କିମ୍ବା ଭାରୀ ଯାନ ଦ୍ୱାରା ଅତ୍ୟଧିକ ଭାର ଏବଂ ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ କିମ୍ବା ପେଭେମେଣ୍ଟର ତଳ ଭାଗର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଅବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ଏହି ଫାଟ ସୃଷ୍ଟି ହୁଏ । କ୍ରଷ୍ଟ ବିଫଳତାକୁ ଏଡ଼ାଇବା ପାଇଁ ଯତ୍ନର ସହିତ ସିବିଆର୍ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ଅନୁଯାୟୀ ପିଚୁ ରାସ୍ତାର ମୋଟେଇ ସ୍ଥିର କରାଯିବା ଉଚିତ୍ । ପୁନଶ୍ଚ, ଆଇଆର୍‌ସି 82-1982 ର ପରିଚ୍ଛେଦ 6.5 ସୁପାରିଶ କରିଛି ଯେ 450 ରୁ ଉର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନବାହାନ ଚଳାଚଳ କରୁଥିବା ରାସ୍ତାକୁ ତିନି ବର୍ଷ ପରେ ପୃଷ୍ଠ ଆବରଣ ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟାୟ କ୍ରମେ ନବୀକରଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

226 ସିବିଆର୍ ପରୀକ୍ଷା ହେଉଛି ଏକ ଅନୁପ୍ରବେଶ ପରୀକ୍ଷଣ ଯାହାକି ରାସ୍ତା ଏବଂ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ଶକ୍ତି ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ । ଏହି ପରୀକ୍ଷଣର ଫଳାଫଳଗୁଡ଼ିକ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ଏବଂ ଏହାର ଉପାଦାନ ସ୍ତରଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବା ପାଇଁ ବକ୍ରଗୁଡ଼ିକ ସହିତ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ । ନମନୀୟ ରାସ୍ତା ଚଟାଣର ଡିଜାଇନ୍ ପାଇଁ ଏହା ହେଉଛି ବହୁଳ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିବା ପଦ୍ଧତି

227 ଆଇଆର୍‌ସି 82-1982: ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାରେ ଥିବା ଫାଟଗୁଡ଼ିକ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଯେପରିକି i) କେଶ ରେଖା ଫାଟ, ii) ଆଲିଗେଟର ଫାଟ, iii) ଦ୍ରାଘିମା ଫାଟ, iv) ଧାର ଫାଟ, ଏବଂ v) ସଙ୍କୋଚନ ଫାଟ ଏବଂ ପ୍ରତିଫଳିତ ଫାଟ

ରାସ୍ତା ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ (ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍) ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2002) ଅନୁଯାୟୀ ଏକ ରାସ୍ତାର ନବୀକରଣ ଅନ୍ତତଃ ପକ୍ଷେ ତିନି ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରହିବ ଏବଂ 1500 ରୁ ଉର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ (ସିଭିପିଡି) କରୁଥିବା ଅତ୍ୟଧିକ ଗହଳି ରାସ୍ତା ଉପରେ 25 ମିଲିମିଟର ଏସ୍‌ଡିବିସି / ବିସିର ଆବରଣ ଦିଆଯାଇପାରିବ । ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍(ବିସି) କେବଳ ବିଦ୍ୟମାନ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ଆଚ୍ଛାଦିତ ପୃଷ୍ଠରେ ବିଛାଯାଇ ପାରିବ ।

ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ), ରାଉରକେଲା (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡି) ବିଭାଜନଙ୍କ ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା), କୋଇଡା-ଡେଙ୍ଗୁଲା-ଟେନସା-ବରସୁଆଁ-କଲେଇପୋଷ ରାସ୍ତାର 15 କିଲୋମିଟର ଠାରୁ 24.025 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତିକରଣ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ 21.59 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ବୈଷୟିକ ମଂଜୁର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ (ମଇ 2014) । ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିଷୟଗୁଡିକ ଉଦିଷ୍ଟ କରିଛି ଯେ ଏହି ରାସ୍ତାର ମାଟିର ସିବିଆର୍ ମୂଲ୍ୟ ଦୁଇରୁ ଚାରି ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ଯାନ ବାହାନ ଚଳାଚଳ 38 ଏମଏସଏ ଥିଲା । ଆଇଆର୍‌ସି 37-2001/2012 ଅନୁଯାୟୀ ଆବଶ୍ୟକ 805[228] ମିଲିମିଟର କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇ ସ୍ଥଳେ ଇଇ, 650[229] ମିଲିମିଟର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଥିଲେ । ଫଳସ୍ୱରୂପ, ଏହିପରି ଏକ 10 ଏମଏସଏ ରୁ ଅଧିକ ଅତ୍ୟଧିକ ଯାନ ବାହନ ଗହଳି ରାସ୍ତାର କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇ 155[230] ମିଲିମିଟର କମ୍ ହୋଇଥିବା ଯୋଗୁଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ନଥିଲା । ଏପ୍ରିଲ 2016 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ କରିବାକୁ , ଏହିପରି ଅଯଥେଷ୍ଟ କ୍ରଷ୍ଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ ଅନୁରୂପ ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ ନଅ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ ଅର୍ଥାତ୍ କାର୍ଯ୍ୟଟିକୁ 23.53 କୋଟି ଟଙ୍କା ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟରେ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା (ଏପ୍ରିଲ 2015) । ଉପରୋକ୍ତ ଆକଳନକୁ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 23.62 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ସଂଶୋଧିତ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2016) ଯେଉଁଥିରେ ପିଚୁ ସ୍ତର ଯଥାକ୍ରମେ 4871.80 ଘନ ଫୁଟ 75 ମିଲିମିଟର ବିଏମ୍ ଏବଂ 2356.34 ଘନଫୁଟ 40 ମିଲିମିଟର ଏସଡିବିସି କୁ ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟଟି ନଭେମ୍ବର 2016 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଂପ୍ରସାରଣ ସହିତ 23.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟରେ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଆଇଆର୍‌ସି /ଏମଓଆରଟିଏଚ୍ ଅନୁଯାୟୀ ବିସି ପରିବର୍ତ୍ତେ ଏସଡିବିସି ର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକଳନ ହେତୁ ରାସ୍ତାଟି ଯାତାୟାତ ଉପଯୋଗୀ ନଥିଲା । ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ ଏହି ରାସ୍ତାଟି 10 ବର୍ଷ ଯାନ ବାହନ ଚଳାଚଳ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । କିନ୍ତୁ ନିମ୍ନ ମାନର ନିର୍ମାଣ ଯୋଗୁଁ , 16 ମାସରୁ କମ୍ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରେ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେ ସମୟରେ, ସଡକ ପୃଷ୍ଠରେ ଫାଟ ଏବଂ ଖାଲ ଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ, କେଉଁଝର (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡି) ମଣ୍ଡଳ, କେଉଁଝର, ଉପରୋକ୍ତ ରାସ୍ତାର ସାମୟିକ ମରାମତି ପାଇଁ 1,794.33 ମିଟର ପାଇଁ 50 ମିମି ବିସି ଏବଂ 4936 ବର୍ଗ ମିଟର ପାଇଁ 25 ମିମି ମୋଟେଇ ମାଷ୍ଟିକ୍ ଆସ୍‌ଫାଲ୍ଟ ଆଚ୍ଛାଦିତ କରିବା କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 3.29 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପୁନଃ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) । ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତି ପାଇଁ 3.14 କୋଟି ଟଙ୍କା ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ହୋଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018) । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019 ସୁଦ୍ଧା 3.14 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ସହିତ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ପୁନଶ୍ଚ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଅଟକଳକୁ ମଞ୍ଜୁର ଦେବା ସମୟରେ ମୁଖ୍ୟଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା), ଏହି ରାସ୍ତାର ଆକ୍ସଲ୍ ଲୋଡ୍ କିମ୍ବା ନିର୍ବାହ ଯନ୍ତ୍ରୀ ଆଇଆର୍‌ସି -37-2001/2012 ଅନୁଯାୟୀ ଉପଯୁକ୍ତ ଡିଜାଇନ୍ ସ୍ତର[231], ରାସ୍ତାର ସିବିଆର୍ ଓ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଏମଏସଏ ଅନୁସାରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିନଥିଲେ, ଫଳସ୍ୱରୂପ ରାସ୍ତାର କ୍ରଷ୍ଟ ନଷ୍ଟ ହୋଇଗଲା । ତେଣୁ ବହୁଳ ଯାନବାହନ / ଆକ୍ସଲ ଲୋଡ[232] ରାସ୍ତା ନିମନ୍ତେ ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ-

---

228 330 ମିମି ଜିଏସ୍‌ବି, 250 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, 130 ମିମି ଡିବିଏମ୍, 185 ମିମି ବିଏମ୍ ଏବଂ 40 ମିମି ବିସି ସହ ସମାନ

229 300 ମିମି ଜିଏସ୍‌ବି, 250 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍, 75 ମିମି ବିଏମ୍ ଏବଂ 25 ମିମି ଏସ୍‌ଡିବିସି

230 30 ମିମି ଜିଏସ୍‌ବି, 110 ମିମି ବିଏସ୍ ଏବଂ ବିସି ପରିବର୍ତ୍ତେ ନିମ୍ନମାନର ଏସ୍‌ଡିବିସି (ଏହା ମଧ୍ୟ 15 ମିମି କମ୍) ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ

231 ଡିଜାଇନ୍ ପ୍ଲେଟ୍ ହେଉଛି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣର ସର୍ବବୃହତ୍ ଉପାଦାନ ଯେଉଁଥିରେ ସବ୍-ବେସ୍, ବେସ୍ ଏବଂ ପିଚୁ ସ୍ତର ପରି ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରର ଡିଜାଇନ୍ ଥାଏ

232 ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅକ୍ସଲ ସହିତ ସଂଯୁକ୍ତ ସମସ୍ତ ଚକ ପାଇଁ ରାସ୍ତାରେ ସମୁଦାୟ ଓଜନ ହେଉଛି ଆକ୍ସଲ ଲୋଡ

ବେସ ଓ ବିଟୁମିନସ୍ ସ୍ତର ପାଇଁ କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇର ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ 16 ମାସ ମଧ୍ୟରେ କ୍ରଷ୍ଟ ବିଫଳତା ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 3.14 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ସାମୟିକ ମରାମତି କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକି ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ଥିଲା ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ ଯେ (ମଇ 2022) ଯେ ବିପୁଳ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ପୁଞ୍ଜି ବିନିଯୋଗକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ଏବଂ ଖଣି ଯାତାୟାତରେ ଅପ୍ରତ୍ୟାଶିତ ଅଭିବୃଦ୍ଧିକୁ ହିସାବ କରିବା ପାଇଁ ରାସ୍ତା ସ୍ତରର ନମନୀୟ ଅଂଶ (ବିଏମ୍ ଏବଂ ଏସଡିବିସି) କୁ ଏକ ପର୍ଯ୍ୟାୟ କ୍ରମିକ ଭିତ୍ତିରେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମାପ୍ତ ହେବା ଦିନ ଠାରୁ ତିନି ବର୍ଷ ପାଇଁ ପରିକଳ୍ପନା କରାଯାଇଥିଲା ।

ଉତ୍ତରଟି ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା, କାରଣ ଆଇଆର୍‌ସି ର ସ୍ପଷ୍ଟ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ସତ୍ତ୍ୱେ, ବିଭାଗ ଆଇଆର୍‌ସି ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତା ସ୍ତରର ମୋଟେଇ ନିର୍ମାଣ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା । ଏହି ବିଫଳତା ହେତୁ, ଯେଉଁ ରାସ୍ତାଟି ଡିପିଆର୍ ଅନୁଯାୟୀ 10 ବର୍ଷ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା କଥା, ଏହା 16 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକି ପାରିଲା ନାହିଁ । 38 ଏମଏସଏ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପାଇଁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍ ବେସ ଓ ବିଟୁମିନସ୍ ସ୍ତର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ରାସ୍ତାର କ୍ରଷ୍ଟ ନଷ୍ଟ ହେଲା ଏବଂ ଏହାର ସମାପ୍ତ ହେବାର 16 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ସାମୟିକ ମରାମତି ଏବଂ ନବୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 3.14 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଲା । ଏହି ଗୁରୁତର ତ୍ରୁଟି ସତ୍ତ୍ୱେ ସଂପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ବିରୋଧରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

7.17 ଫମ୍ପା ଅଂଶ ବିୟୋଗ କରାନଯିବା ଯୋଗୁଁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ

ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସ କାନ୍ଥରେ ଫମ୍ପା ଅଂଶ ବିୟୋଗ କରାନଯିବାରୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 81 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ପରିଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ଅନୁଯାୟୀ, ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ମିତବ୍ୟୟୀ ଭାବରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଉଚିତ୍ । ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନରେ ଯୋଡ଼ାଯାଇଥିବା ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସଗୁଡ଼ିକ[233] ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ଗଣନା ସିଟ୍ ଅନୁଯାୟୀ ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସଗୁଡ଼ିକରେ ଫମ୍ପା ଅଂଶ 30 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା । ଆଇଆର୍‌ସି 56-2011, ଅନୁଯାୟୀ ଗାବିଅନ୍ ଏବଂ ମେଟ୍ରେସ୍ 30 ପ୍ରତିଶତ ଫମ୍ପା ସହିତ ଗଡ଼ାଣି କ୍ଷୟ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ଏବଂ ସଂରଚନାଗୁଡ଼ିକ ମୁକ୍ତ ଭାବେ ଜଳ ନିଷ୍କାସନରେ ତଟ ଦୃଢ଼ତା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ । ଆଇଆର୍‌ସି-ଏସ୍‌ପି-116-2018 ମଧ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି ଯେ ଭର୍ତ୍ତି ହୋଇଥିବା ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସର ଫମ୍ପା ଅଂଶ ପ୍ରାୟ 30 ରୁ 40 ପ୍ରତିଶତ ହେବ ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 29-ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟରେ ସୁରକ୍ଷିତ କାନ୍ଥ ପାଇଁ ଗାବିଅନ୍

ଜାତୀୟ ରାଜପଥ(ଏନ୍‌ଏଚ୍) ବିଭାଜନ, ସମ୍ବଲପୁରର ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା (ନଭେମ୍ବର 2019) ଯେ, 'ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟରେ ରାଜପଥ-157 ରେ କଳିଙ୍ଗା ଘାଟି ଖାଦ ପାର୍ଶ୍ୱ 83.00 କିମି ଠାରୁ 93.00 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତର ସୁରକ୍ଷା କାର୍ଯ୍ୟ' ପାଇଁ 11.56 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2016) । ଜୁଲାଇ 2017 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟଟିର ସମାପ୍ତି ପାଇଁ ଟେଣ୍ଡର ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ 13.08 କୋଟି ଟଙ୍କା ଠାରୁ 11.61 ପ୍ରତିଶତ କମ୍‌ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ନଭେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା, 11.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇସାରିଥିଲା ।

---

233 ଗାବିଅନ୍ ଜାଲ ବାକ୍ସ କିମ୍ବା କ୍ରେଟ୍, ବ୍ୟାକ୍ ଫିଲ୍‌ରେ ସଂରଚନାକୁ ସ୍ଥିରତା ଏବଂ ଦୃଢ଼ତା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ । ଜିଆଇ ତାର ଜାଲ ମଧ୍ୟ ସଂରଚନାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିଥାଏ ଯାହାକି ଅତିରିକ୍ତ ସ୍ଥିରତା ପ୍ରଦାନ କରେ । ଏହି ପ୍ରକାରର ସଂରଚନାକୁ ମୃତ୍ତିକା ସଶକ୍ତିକରଣ କାନ୍ଥ କୁହାଯାଏ

ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ, ପୋଲିଭିନାଇଲ୍ କ୍ଲୋରାଇଡ୍ (ପିଭିସି) ରେ 200 ମିମି ହାର୍ଡ ଗ୍ରାନାଇଟ୍ ପଥରର ପ୍ୟାକ୍ ସହିତ 13,965 ଘନ ମିଟର ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସକୁ 6 ମି x 1 ମି x 1 ମି ଉଚ୍ଚ ଜିଙ୍କ୍ ଗାଲ୍ଭାନାଇଜଡ୍ ଷ୍ଟିଲ୍ ତାର ବାକ୍ସରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯିବାର ଥିଲା । କିନ୍ତୁ, ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ ପ୍ୟାକ୍ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ପ୍ରକୃତ ପରିମାଣର ପଥରକୁ ପହଞ୍ଚିବା ପାଇଁ ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସରେ ଥିବା ପଥରଗୁଡ଼ିକର ସମୁଦାୟ ପରିମାଣରୁ 30 ପ୍ରତିଶତ ଫମ୍ପା ଅଂଶ ବିୟୋଗ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଧାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ପୁନଶ୍ଚ, ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ, ବ୍ୟତିକ୍ରମ ବିବରଣୀ (ଜାନୁଆରୀ 2018) ଅନୁଯାୟୀ ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିମାଣ 13,965 ଘନ ମିଟର ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସ ନିର୍ମାଣ ପରିମାଣ, 7,603 ଘନ ମିଟରକୁ ହ୍ରାସ ହୋଇ 2.51 କୋଟି ଟଙ୍କା ହେଲା । ଖାଦ ପାର୍ଶ୍ୱ କାନ୍ଥର ନିର୍ମାଣ ନ ହେବା ଯୋଗୁଁ ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସ କାନ୍ଥର ହ୍ରାସ ଘଟିଲା । ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନ ଏବଂ ଆଇଆର୍‌ସି ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଯୋଡ଼ାଯାଇଥିବା ବୈଷୟିକ ନୋଟକୁ ଅବମାନନା କରି, ଜୁଲାଇ 2019 ସୁଦ୍ଧା, ଫମ୍ପା ଅଂଶ ହ୍ରାସ ନକରି ନିର୍ମିତ 6,841.95 ଘମି ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସ ପାଇଁ ଠିକା ସଂସ୍ଥାକୁ 2.26 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହିପରି, 2,052.59 ଘନ ମିଟର ଅର୍ଥାତ୍ 6,841.95 ଘନ ମିଟର ଗାବିଅନ୍ କାନ୍ଥର 30 ପ୍ରତିଶତ ଫମ୍ପା ଅଂଶ ହ୍ରାସ ନକରି ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 81 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ ଆଇଆର୍‌ସି-ଏସ୍‌ପି-116-2018 ର ଧାରା 6.6 ଅନୁଯାୟୀ ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସ ସଂରଚନା 30 ପ୍ରତିଶତ ଫମ୍ପାଅଂଶ ବିଚାରକୁ ନେଇ ଏବଂ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ଏବଂ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଡାଟା ବୁକ୍ ଅନୁସାରେ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । ଡାଟା ବୁକ୍ ଅନୁଯାୟୀ 6 ଘମି ପରିମାଣ ପାଇଁ 200 ମିମି ପଥର ଖଣ୍ଡ ସହିତ 1.2 ଘମି ପରିମାଣ ପାଇଁ ସର୍ବନିମ୍ନ 25 ମିମି ପଥର ଖଣ୍ଡକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ବିଶ୍ଳେଷଣ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା । କଥିତ ଆଇଟମ୍ ଗୁଡିକ ପାଇଁ ଡାଟା ବୁକରେ ମୂଲ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣରେ ଫମ୍ପା ଅଂଶ ବିୟୋଗର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନାହିଁ ।

ସରକାରଙ୍କ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା ଯେହେତୁ, ଆଇଆର୍‌ସି-ଏସ୍‌ପି-116-2018 ଅନୁଯାୟୀ ଭର୍ତ୍ତି ହୋଇଥିବା ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସର ଫମ୍ପା ଅଂଶ ପ୍ରାୟ 30 ରୁ 40 ପ୍ରତିଶତ ହେବ । ପୁନଶ୍ଚ, ଆଇଆର୍‌ସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଫମ୍ପା ଅଂଶକୁ ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସଗୁଡ଼ିକୁ ଛୋଟ ଆକାରର ପଥରରେ ଭରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ତେବେ, ଅଡିଟ୍ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ ସର୍ବନିମ୍ନ ଆକାର 25 ମିମି ବିଶିଷ୍ଟ ପଥର ଖଣ୍ଡ ଦ୍ୱାରା ଫମ୍ପା ଅଂଶ ଭରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା କିମ୍ବା 25 ମିମି ପଥର ଖଣ୍ଡ ଦ୍ୱାରା ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସର ଫମ୍ପା ଅଂଶ ଭରିବା ପାଇଁ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍/ଆଇଆର୍‌ସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣର ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ଅଲଗା ମାପର ବ୍ୟବସ୍ଥା କିମ୍ବା ଦେୟ ହୋଇନଥିଲା । ତେଣୁ, ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ କେବଳ 200 ମିମି ପଥର ଖଣ୍ଡକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ଗାବିଅନ୍ ବକ୍ସଗୁଡ଼ିକର ସଂରଚନା ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇଥିବାରୁ ଇଇ ଗାବିଅନ୍ ବାକ୍ସରେ ଥିବା ଶୂନ୍ୟତା/ ଫମ୍ପା ଅଂଶ କାଟିବା ଉଚିତ୍ ଥିଲା ।

7.18 ଅଧିକ ପିଚୁ ଓ ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍‌ବେସ୍ ସ୍ତରର ଅତ୍ୟଧିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ଆଇଆର୍‌ସି ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅବମାନନା କରି ପିଚୁ ଓ ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍‌ବେସ୍ ସ୍ତର ପାଇଁ ଅତ୍ୟଧିକ ମୋଟେଇ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଦ୍ୱାରା 4.35 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତାର ପାରା 3.4.10 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ, ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟୀତା ଭାବରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଉଚିତ୍ । ଭାରତୀୟ ରୋଡ଼ କଂଗ୍ରେସ (ଆଇଆର୍‌ସି-37:2001/2012) ଅନୁସାରେ ମାଟିର ଶକ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାର ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ଘନତାକୁ କାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିୟରିଂ ଅନୁପାତ (ସିବିଆର୍)[234] ଆକାରରେ ଏବଂ ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନ ଚଳାଚଳ ଆଧାରରେ ସ୍ଥିର ହୋଇଥାଏ, ଯାହା ମିଲିୟନ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଆକ୍ସଲ୍ ଭାବରେ (ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ) ଗଣନା କରାଯାଇଥାଏ । ଆଶା କରାଯାଉଥିବା

234 ସିବିଆର୍ ପରୀକ୍ଷା ହେଉଛି ଏକ ଅନୁପ୍ରବେଶ ପରୀକ୍ଷଣ ଯାହାକି ରାସ୍ତା ଏବଂ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ସବ୍‌ଗ୍ରେଡ୍ ଶକ୍ତି ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ । ଏହି ପରୀକ୍ଷଣଗୁଡ଼ିକର ଫଳାଫଳଗୁଡ଼ିକ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ଏବଂ ଏହାର ଉପାଦାନ ସ୍ତରଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବା ପାଇଁ ବକ୍ରଗୁଡ଼ିକ ସହିତ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ । ନମନୀୟ ରାସ୍ତା ଚଟାଣର ଡିଜାଇନ୍ ପାଇଁ ଏହା ହେଉଛି ବହୁଳ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିବା ପଦ୍ଧତି

ଯାନ ବାହନ ଚଳାଚଳ ସଂଖ୍ୟା ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାର ଭାର ଧାରଣ କ୍ଷମତାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରି ରାସ୍ତାର ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ମୋଟେଇ ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥାଏ । ଆଇଆର୍‌ସି -37-2001 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 4.2.3.1 ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ ସଂଖ୍ୟାକୁ ନିର୍ଭର କରି ପିଚୁ ସ୍ତରକୁ ଏକ ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ[235] କିମ୍ବା ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ[236] ଯୁକ୍ତ ଏକ ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ ଅନୁସାରେ କରାଯାଇଥାଏ । ପାଞ୍ଚ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ରୁ ଅଧିକ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପରିବହନ ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥିବା ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଘନ ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ୍ (ଡିବିଏମ୍) ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ ସୁପାରିଶ କରାଯାଏ । ଉପରୋକ୍ତ ଆଇଆର୍‌ସି ଅନୁଯାୟୀ, ଡିବିଏମ୍ ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ ପୂର୍ବରୁ 75 ମିଲିମିଟର ମୋଟା ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ୍ (ବିଏମ୍) ବିଛା ଯାଇପାରେ ଏବଂ ବିଏମ୍ ସ୍ତରର ଯୋଗ ହେତୁ ଡିବିଏମ୍ ସ୍ତର 55.85 ମିମିକୁ ହ୍ରାସ ପାଇପାରେ ।

ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ, ସମ୍ବଲପୁର (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି) ବିଭାଜନ, ସଂଖ୍ୟା- I ଏବଂ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ, କଳାହାଣ୍ଡି (ରାସ୍ତା ଓ କୋଠାବାଡ଼ି) ବିଭାଜନଙ୍କ ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର/ ଡିସେମ୍ବର 2021) ଯେ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ନକ୍ସା, ଯୋଜନା ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା), କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ସଡ଼କ ପାଣ୍ଠି[237] (ସିଆର୍‌ଏଫ୍) ଅଧୀନରେ ଫେବୃଆରୀ ଏବଂ ଅଗଷ୍ଟ 2019 ମଧ୍ୟରେ 76.76 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଦୁଇ ଗୋଟି ରାସ୍ତା ପ୍ରକଳ୍ପକୁ (ସାରଣୀ 7.3 ରେ ନାମ ଗୁଡ଼ିକ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି) ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ଓ ଡିସେମ୍ବର 2022 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି କରିବା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟ ଗୁଡ଼ିକୁ 65.26 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଯଥାକ୍ରମେ ଜାନୁଆରୀ 2020 ଏବଂ ଜୁନ୍ 2021 ରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଡିସେମ୍ବର 2021 ସୁଦ୍ଧା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 49.85 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ପୁନଶ୍ଚ, ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଆଇଆର୍‌ସି-(ଆଇଆର୍‌ସି-37-2001/2012) ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅଣଦେଖା କରି ଅଧିକ କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ 7.3** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣିତ ହୋଇଅଛି:

ସାରଣୀ 7.3: ରାସ୍ତା ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣରେ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ସଂରଚନା

କ୍ର.ସଂ.	ପ୍ରକଳ୍ପର ନାମ	ଦୈର୍ଘ୍ୟ	ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ସଂରଚନା		ଅଧିକ
			ଆଇଆର୍‌ସି ଅନୁଯାୟୀ	କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଅନୁଯାୟୀ	
1.	ତାଲପାଲି-ହିରାଲୋଇ-ବାଲମ-ବରଘାଟ-ଗୋଧିବିପ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ (ଏମ୍‌ଡିଆର୍)	1.30 କିମି ରୁ 38.00 କିମି (ସିବିଆର୍ :8 ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ : 5)	ଜିଏସ୍‌ବି 150 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ 250 ମିମି ଡିବିଏମ୍ 50 ମିମି ବିସି 25 ମିମି ମୋଟ 475 ମିମି	ଜିଏସ୍‌ବି 200 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ 250 ମିମି ଡିବିଏମ୍ 50 ମିମି ବିସି 30 ମିମି ମୋଟ 530 ମିମି	ଜିଏସ୍‌ବି 50 ମିମି ବିସି 05 ମିମି ମୋଟ 55 ମିମି
2.	ମାଡିଙ୍ଗ-ପଟ୍ଟିକୁଡ଼ି-ଦେପୁର ରାସ୍ତାକୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହ ଦୁଇ ଲେନ୍‌କୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ	0 କିମି ରୁ 18.953 କିମି (ସିବିଆର୍ :5 ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ: 17)	ଜିଏସ୍‌ବି 300 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ 250 ମିମି ବିଏମ୍ 75 ମିମି ଡିବିଏମ୍ 34.15 ମିମି ବିସି 40 ମିମି ମୋଟ 699.15 ମିମି	ଜିଏସ୍‌ବି 300 ମିମି ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ 250 ମିମି ବିଏମ୍ 100 ମିମି ଡିବିଏମ୍ 50 ମିମି ବିସି 40 ମିମି ମୋଟ 740 ମିମି	ବିଏମ୍ 25 ମିମି ଡିବିଏମ୍ 15.85 ମିମି ମୋଟ 40.85 ମିମି

ଉତ୍ସ: ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହିତ ସୂଚନା

[235] ଅଧିକ ସାଧାରଣ ୱେରିଙ୍ଗ୍ କୋର୍ସ ଗୁଡ଼ିକ ହେଲା ସର୍‌ଫେସ୍ ଡ୍ରେସିଙ୍ଗ, ଖୋଲା ଶ୍ରେଣୀ ପ୍ରିମିକ୍ସ କାର୍ପେଟ୍, ମିଶ୍ରିତ ସିଲ୍ ସର୍‌ଫେସିଙ୍ଗ୍, ସେମି ଡେନ୍ସ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ଏବଂ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍

[236] ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସ ହେଉଛି ବିଟୁମିନିୟସ୍ ମାକାଡାମ୍ ଏବଂ ଡେନ୍‌ସ ବିଟୁମିନିୟସ୍ ମାକାଡାମ୍

[237] ସିଆର୍‌ଏଫ୍ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଅନୁଦାନ 100 ପ୍ରତିଶତ

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ ସୂଚିତ ହେଉଅଛି ଯେ ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର କ୍ରଷ୍ଟରେ ଅଧିକ ମୋଟେଇ ଯୋଗୁ 1.48 କୋଟି ଟଙ୍କା[238] ଓ 2.87 କୋଟି ଟଙ୍କା[239] ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଲା ।

ସରକାରଙ୍କ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଦର୍ଶାଇଲେ (ମଇ 2022) ଯେ, ରାସ୍ତାରେ ଦତ୍ତକ ଗ୍ରହଣ କରିଥିବା ସିବିଆର୍ ମୂଲ୍ୟ ଆଠ ପ୍ରତିଶତ ନୁହେଁ ଛଅ ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା । ତେଣୁ, ରାସ୍ତା ପାଇଁ ସିବିଆର୍ ଛଅ ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ପାଞ୍ଚ କ୍ରଷ୍ଟ ସରଂଚନା 535 ମିମି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ଯେହେତୁ ଉପରୋକ୍ତ ରାସ୍ତାର ଆକଳନ ମଞ୍ଜୁର ସିବିଆର୍ ଆଠ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ପାଞ୍ଚ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବୈଷୟିକ ଭାବରେ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିଲା । ପୁନଶ୍ଚ, ସରକାର ଦର୍ଶାଇଛନ୍ତି ଯେ, ବିଟୁମିନସ୍ ପୃଷ୍ଠର ବ୍ୟବହାରଜନିତ କ୍ଷୟ ଯୋଗୁଁ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରଗାଢତା ବଢ଼ିଥାଏ, 90 ଏମ୍‌ଏମ୍ ଡିବିଏମ୍ ଯୋଗାଇବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଉପରୋକ୍ତ ଷ୍ଟ୍ରେଚ୍‌ରେ ଡିଏମ୍‌ର 100 ଏମ୍‌ଏମ୍ ପୂର୍ବରୁ ଥିବା ଡିବିଏମ୍ 50 ଏମ୍‌ଏମ୍ ଯୋଗାଇବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ ଯେହେତୁ ଡିବିଏମ୍ 55.85 ମିମି ହ୍ରାସ କରିବାକୁ ଡିବିଏମ୍ ବାଇଣ୍ଡର କୋର୍ସର ପରିବର୍ତ୍ତନ ଆଇଆର୍‌ସି ପ୍ରଦାନ କରେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଆଇଆର୍‌ସି ଆନୁଯାୟୀ, ସିବିଆର୍ ପାଞ୍ଚ ଏବଂ ଏମ୍‌ଏମ୍‌ଏ 17 ଥିବା ରାସ୍ତା ପାଇଁ 90 ମିମି ଡିବିଏମ୍‌ର ଘନତା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ।

7.19 ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା

ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥରରେ ମୂଳଦୁଆ ଖନନ ପାଇଁ ଆଇଟମ୍ ମୂଲ୍ୟ ହିସାବ ପାଇଁ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ବିଶ୍ଳେଷଣର ଗ୍ରହଣ ଯୋଗୁଁ ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ 5.83 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଲା, ଯାହାଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 4.64 କୋଟି ଟଙ୍କା ଲାଭ ହେଲା । ସେଥିମଧ୍ୟରୁ ଅଡିଟ୍ ସମୟରେ ଠିକାଦାରଙ୍କଠାରୁ 1.23 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅସୁଲ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତି ବେଳେ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତା ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଉଚିତ୍ ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନର ମୂଲ୍ୟ ସୂଚୀ (ଏସ୍‌ଓଆର୍) ଆନାଲିସିସ୍ ଅଫ୍ ରେଟ୍ (ଏଓଆର୍) ଉପରେ ଆଧାରିତ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଏଓଆର୍‌ରେ, ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥରର, ମୂଳଦୁଆ ଖନନ କିମ୍ବା ଗ୍ରାନାଇଟ୍ କିମ୍ବା ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ପଥର ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ କୌଣସି କଠିନ ପଥର ଖନନ ଦ୍ୱାରା 1.5 ମିଟର ଗଭୀରତା ଠାରୁ ଅଧିକ ନଥିବା ଶଯ୍ୟାକୁ ସଜାଇବା ଏବଂ ମାଟି ଜମା କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିପାଇଁ 50 ମିଟରର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଦୂରତା ମଧ୍ୟରେ ଖନନ ଏବଂ ପରିବହନ ପାଇଁ 3.74 ମଣିଷ ମୁଲିଆ[240] ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଏକ କ୍ୟୁମି ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥର ଖନନ ପାଇଁ ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର ପିଛା 1,169.20 ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ମୁଳଦୁଆ ଖନନ ପାଇଁ 20 ପ୍ରତିଶତ, ଓଭର ହେଡ୍ ଚାର୍ଜ ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଲାଭ ଉପରେ 7.5 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ସେଥିରେ ଏକ ପ୍ରତିଶତ ଶ୍ରମ ସେସ୍ ଥିଲା । 1.5 ମିଟର ଲିଫ୍ଟରୁ[241] ଅଧିକ ଖନନ ପାଇଁ ଏଓଆର୍ ରେ 100 କ୍ୟୁମି ପ୍ରତି 4.1 ଶ୍ରମିକଙ୍କ ଅତିରିକ୍ତ ଶ୍ରମ ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଥିଲା ।

---

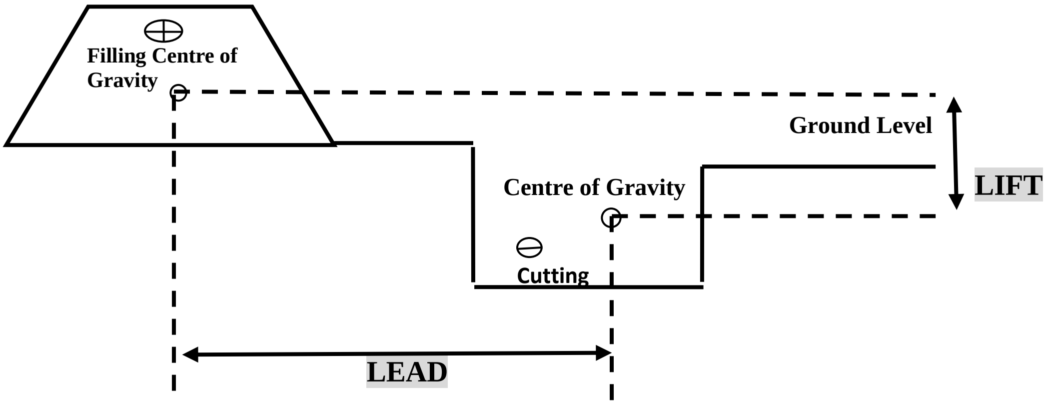
238 50 ମିମି ପାଇଁ ଅଧିକ ଜିଏସ୍‌ବି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା: (6,287.39 ଘନ ମିଟର x 1,725.30 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର) = 1,08,47,633 ଟଙ୍କା + 5 ମିମି ଅଧିକ ବିସି ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା (953.10 ଘନ ମିଟର x 6,871.90 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର)=65,50,266 ଟଙ୍କା=1,73,97,899 ଟଙ୍କା – 14.99 ପ୍ରତିଶତ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ=1,47,89,954 ଟଙ୍କା

239 15.85 ମିମି ପାଇଁ ଅଧିକ ଡିବିଏମ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା: (1612.58 ଘନମିଟର x 12,952 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଘନମିଟର) = 2,08,86,136 ଟଙ୍କା + 25 ମିମି ଅଧିକ ବିଏମ୍ ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (2,645.24 ଘନମିଟର x 4,865.20 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଘନମିଟର)=1,28,69,622 ଟଙ୍କା=3,37,55,758 ଟଙ୍କା–14.99 ପ୍ରତିଶତ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ=2,86,95,770 ଟଙ୍କା

240 ପୁରୁଷ ଶ୍ରମିକକୁ ଏଓଆରରେ ପୁରୁଷ ମୂଲିଆ କୁହାଯାଏ ।

241 ଲିଫ୍ଟର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଭୂତଳ ସ୍ତର ସହିତ ଅପସାରମ ପାଇଁ ଭୂଲମ୍ବ ଦୂରତା

ପ୍ରତିଛବି ସଂଖ୍ୟା 2 – ମୃତ୍ତିକା କାର୍ଯ୍ୟର ଖନନ ପାଇଁ କ୍ରସ୍ ବିଭାଗ ଦେଖାଉଥିବା ଚିତ୍ର



ଭୁବନେଶ୍ୱର ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ଡିଭିଜନ ସଂଖ୍ୟା II ର କାର୍ଯ୍ୟ ଅଟକଳ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଫେବୃଆରୀ 2021) ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ "ଜୁଡିସିଆଲ୍ କୋର୍ଟ କମ୍ପ୍ଲେକ୍ସର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ" ମୁଖ୍ୟ ଇଞ୍ଜିନିୟର (ବିଲ୍ଡିଂ)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 79.77 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ମଇ 2018 ରେ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ହୋଇଥିଲା । ନଭେମ୍ବର 2020 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବା ପାଇଁ ନଭେମ୍ବର 2018 ରେ ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ 6.32 ପ୍ରତିଶତ କମ୍ ହୋଇ 74.73 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟ ଠିକ୍ ସମୟରେ ଶେଷ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ଏବଂ 32.89 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ (ଜୁଲାଇ 2022) ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିଲା । ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥର ଖନନ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିଷୟ ମଧ୍ୟରେ 50 ମିଟରର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଦୂରତା ମଧ୍ୟରେ ଏବଂ 4664.01 ଘନ ମିଟର ପାଇଁ 1.5 ମିଟର ଉଠାଇବା ପାଇଁ 1169.20 ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର 4664.01 ଘନ ମିଟର ପାଇଁ ଗୋଟିର ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ ସହିତ 2237.40 ପ୍ରତି ଦୁଇଟି ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ, 4198.65 ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି 3305.60 ରେ ଏବଂ ତିନୋଟି ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ 629.80 ଘନ ମିଟର ପାଇଁ 4373.80 ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି ।

ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ ପାଇଁ ଆଇଟମ୍ ହାର ଗଣନା କରିବା ବେଳେ, ଏଓଆର୍‌କୁ ବିଚ୍ୟୁତ୍ କରି ଇଇ 4.1 ଶ୍ରମିକଙ୍କୁ 100 ଘନ ମିଟର ବଦଳରେ ଗୋଟିଏ ଘନ ମିଟର ହିସାବରେ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ । କାର୍ଯ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ, ପ୍ରଥମ ମଧ୍ୟବର୍ତ୍ତୀ କାଳିନ ବିଚ୍ଛିନ୍ନତା ରିପୋର୍ଟ (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଅନୁଯାୟୀ ପରିମାଣ 8,396.40 ଘନ ମିଟର, 10,495.50 ଘନ ମିଟର, 10,495.50 ଘନ ମିଟର ଏବଂ 7,871.63 ଘନ ମିଟର ଯଥାକ୍ରମେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ପରିମାଣର ବୃଦ୍ଧି ସାଧାରଣ ମାଟି ଏବଂ କଠିନ ପଥର ଖନନ ପରିମାଣ ହ୍ରାସ ହେତୁ ହୋଇଥିଲା ।

ପୁନଶ୍ଚ, ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟର ଆଇଟମ୍ ଗୁଡ଼ିକର ଅଟକଳର ପରୀକ୍ଷଣ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଛି ଯେ ଆଇଟମ୍ ହାରର ବିଶ୍ଳେଷଣରେ, ଡିଭିଜନ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ ପାଇଁ 100 ଘନ ମିଟର ବଦଳରେ ଗୋଟିଏ ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି 4.1 ଶ୍ରମିକଙ୍କ ମୂଲ୍ୟକୁ ଭୁଲ୍ ଭାବରେ ଯୋଡ଼ିଛି । ପ୍ରତ୍ୟେକ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ ପାଇଁ ଶ୍ରମ ଦେୟର ଅବାଞ୍ଛିତ ଅତିରିକ୍ତ ଯୋଗାଣ ହେତୁ ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟରେ 5.83 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଲା । ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ ଏବଂ ଜିଏସ୍‌ଟିକୁ ମିଶାଇ 4.64 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ (ଜୁଲାଇ 2022) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି, ଯାହା ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ 7.4** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ 7.4: ଆଇଟମ୍ ହାରରେ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଗଣନା ହେତୁ ଅତିରିକ୍ତ ମୂଲ୍ୟ

କ୍ର. ସଂ.	ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥରର ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ	କେତେ ପରିମାଣର ଖନନ କରାଯାଇଛି (ଘନ ମିଟରରେ)	ଅତିରିକ୍ତ ଲିଫ୍ଟ	ଏଓଆର୍ ହାର (ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି) (ଟଙ୍କାରେ)	ଦର ଲାଗୁ ହୋଇଛି (ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି) (ଟଙ୍କାରେ)	ଭେଦାତ୍ମକ ଅତିରିକ୍ତ ହାର ପ୍ରୟୋଗ (ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି) (ସ୍ତମ୍ଭ ଏଫ୍-ଇ) (ଟଙ୍କାରେ)	ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ) (ସ୍ତମ୍ଭ **8 = 4 x 7**)
A	***B***	***C***	***D***	***E***	***F***	***G***	***H***
1	1.5 ମିଟର ଗଭୀରତା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	7,742.67	-	1,169.20	1,169.20	-	-
2	1.5 ରୁ 3 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	7,733.94	1	1,179.88	2,237.40	1,057.52	81,78,778
3	3 ରୁ 4.5 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	7,733.94	2	1,190.57	3,305.60	2,115.03	1,63,57,532
4	4.5 ରୁ 6 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	6,206.73	3	1,201.25	4,373.80	3,172.55	1,96,91,139
	ମୋଟ	**29,417.28**					**4,42,27,449**
	ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରମିୟମ ସହିତ	6.32 ପ୍ରତିଶତ କମ୍					4,14,32,275
	ମୋଟ **12** ପ୍ରତିଶତ ଜିଏସ୍‌ଟି ସହିତ						**4,64,04,148**

ଅଡିଟ୍ ମନ୍ତବ୍ୟ ଗୁଡ଼ିକ ସ୍ୱୀକାର କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2023) ଯେ, ଲାଟେରାଇଟ୍ ପଥର କିମ୍ବା କୌଣସି ଟାଣ ପଥର (ଗ୍ରାନାଇଟ୍ କିମ୍ବା ବିଚ୍ଛିନ୍ନ ପଥର ବ୍ୟତୀତ) ଭିତ୍ତିରେ ଖନନ ପାଇଁ ୟୁନିଟ୍ ହାରରେ ଭୁଲ୍ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଏସ୍ଇ, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ (ଆର୍ଆଣ୍ଡବି) ସର୍କଲ, ଭୁବନେଶ୍ୱର (ଅପ୍ରେଲ 2021) ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ବୈଷୟିକ କମିଟି ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଛି । ତଦନୁସାରେ, ଠିକାଦାରଙ୍କ ଠାରୁ ଅତିରିକ୍ତ ରାଶି 3.23 କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ 1.23 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଦେୟ 10ତମ ରୁ 19ତମ ଆର୍ଏ ବିଲ୍‌ରୁ ଅସୁଲ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ବାକି ଆର୍ଏ ବିଲ୍‌ରୁ ବଳକା ରାଶି ଅସୁଲ କରାଯିବ । ତେବେ, ସରକାର ଅଧିକ ଦେୟ ପରିମାଣର ଅସୁଲ ଏବଂ ଦେୟ ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ ସମୟରେ ବିଭାଗ ଅଧିକ ସଜାଗ ରହିବାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

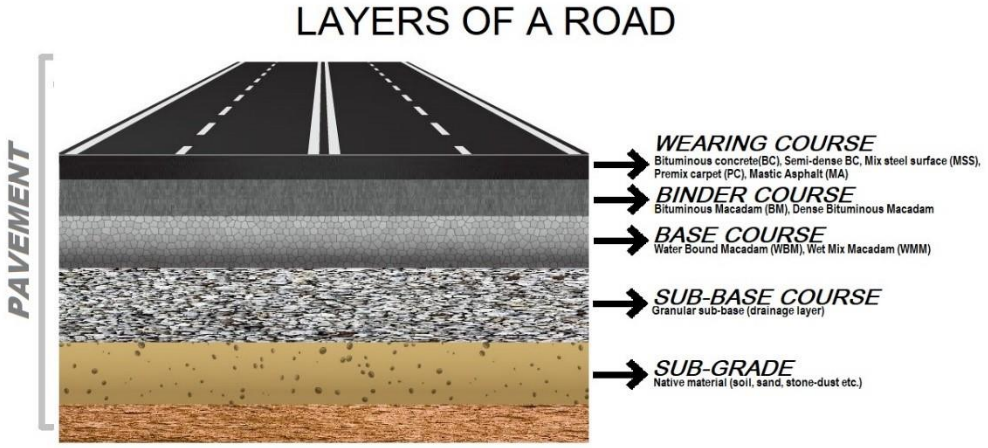
7.20 ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ଏକ ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତିରେ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଢିଲାପଣ ହେତୁ 3.54 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10(i) ଏକ ସାର୍ଟିଫିକେଟ୍ ଆବଶ୍ୟକ କରେ ଯେ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ସେହି ସ୍ଥାନ ପରିଦର୍ଶନ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଅନୁମୋଦିତ ସୂଚୀ (ଏସ୍ଓଆର୍) ବ୍ୟବହାର କରି ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତା ରୀତିରେ ସୁରକ୍ଷିତ ଉପାୟ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ । ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ନୂତନ ସଡ଼କ ଡିଜାଇନ୍ କରିବା ସହିତ ବିଦ୍ୟମାନ ସଡ଼କ-ଗୁଡ଼ିକର ଉନ୍ନତି ପାଇଁ ଭାରତୀୟ ସଡ଼କ କଂଗ୍ରେସ (ଆଇଆର୍ସି) ର ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ଅନୁସରଣ କରେ । ଆଇଆର୍ସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ଅନୁଯାୟୀ, ଏକ ରାସ୍ତାର ଚଟାଣ ମୋଟେଇ ମାଟିର ଭାର ଧାରଣ କ୍ଷମତା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ । କାଲିଫର୍ଣ୍ଣିଆ ବିୟରିଂ ଅନୁପାତ (ସିବିଆର୍) ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରକାଶିତ ଏବଂ ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନଗୁଡ଼ିକର ଆନୁମାନିକ ସଂଖ୍ୟା ଉପରେ ମଧ ନିର୍ଭର କରେ, ଯାହା ରାସ୍ତା ବ୍ୟବହାର କରିବ, ମିଲିୟନ୍ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଏକ୍ସେଲ୍ (ଏମ୍ଏସ୍ଏ) ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯାଇଛି । ଅବସ୍ଥିତ ପକ୍କା ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଦୃଢ଼ ପଦକ୍ଷେପ କିମ୍ବା ଓଭରଲେଜ୍ ଡିଜାଇନ୍ ପାଇଁ ଆଇଆର୍ସି-2001/2012 ବେଙ୍କେଲମାନ୍ ବିମ୍, ଡିଫ୍ଲେକ୍ସନ୍ ଟେକ୍ନିକ୍ (ବିବିଡିଟି) ପାଇଁ ଆଇଆର୍ସି-81-1997 ଅନୁସରଣ କରିବାକୁ କିମ୍ବା ଓଜନ ଡିଫ୍ଲେକ୍ସନ ଦ୍ୱାରା ପକ୍କା ସ୍ତରର ଗୁଣଗୁଡ଼ିକର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଉପରେ

ଆଧାର କରି ବା ଆଇଆର୍‌ସି 115-2014 ଅନୁଯାୟୀ ଫଲିଙ୍ଗ୍‌ୱେଟ୍ ଡିଫ୍ଲେକ୍ଟୋମିଟର (ଏଫ୍‌ଡବ୍ଲୁଡି[242]) ଅଧିକ ଉପଯୁକ୍ତ ପଦ୍ଧତି ଅନୁସରଣ କରିବାକୁ ପରାମର୍ଶ ଦିଆଯାଇଛି ।

ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ ଆରଆଣ୍ଡବି ଡିଭିଜନରେ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟର (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ଆକଳନ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଛି ଯେ ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ସଂଯୋଗ ସ୍କିମ୍ ଅଧୀନରେ ଗୋପାଳପୁର-ଛତିଶଗଡ଼ ସୀମାର ରାସ୍ତାକୁ 4,700 କିମି ରୁ 28,860 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ଯୋଜନା 2017-18 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ ପାଇଁ ଭାରତ ସରକାର (ଜିଓଆଇ) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରେ 53.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ପାଇଁ ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ଜୁଲାଇ 2020 ସୁଦ୍ଧା କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ କରିବାକୁ ଜଣେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଜାନୁଆରୀ 2019 ରେ 39.18 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ରାସ୍ତାର ଟ୍ରାଫିକ୍ ସର୍ଭେ କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2017) ଏବଂ ଆଇଆର୍‌ସି 37-2012 ଅନୁଯାୟୀ କ୍ରଷ୍ଟର ଡିଜାଇନ୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଯେପରି ଡିଜାଇନ୍ ଟ୍ରାଫିକକୁ 20 ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ ଏବଂ ସିବିଆର୍ 6 ଭାବରେ ବିଚାର କରି ଯାହାପାଇଁ ଆଇଆର୍‌ସି ରାସ୍ତା ଚଟାଣର ମୋଟେଇ 260 ମିମି ଗ୍ରାନୁଲାର୍ ସବ୍‌ବେସ୍ (ଜିଏସ୍‌ବି) 250 ମିଲିମିଟର, ଓଦା ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍ (ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍) 90 ମିମି ସାନ୍ଦ୍ରତା ବିଟୁମିନେସ୍ ମାକାଡାମ୍ (ଡିବିଏମ୍) ଏବଂ 40 ମିଲି ମିଟର ବିଟୁମିନେସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ (ବିସି) ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରିଛି । ଏହି ରାସ୍ତାଟି ଏକ ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତା ହୋଇଥିବାରୁ ଡିଭିଜନ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଅଂଶରେ 260 ମିଲି ମିଟର ଜିଏସ୍‌ବି ଏବଂ 250 ମିଲିମିଟର ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା ଏବଂ ବିଦ୍ୟମାନ ଯାନବାହାନ ରାସ୍ତାରେ କେବଳ 100 ମିଲିମିଟର ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ବିଦ୍ୟମାନ କ୍ରଷ୍ଟ ମୋଟେଇ 310 ମିଲିମିଟର ଭାବରେ ବିଚାର କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2017), ଯାହା ବିବିଡିଟି କିମ୍ବା ଏଫ୍‌ଡବ୍ଲୁଡି ପରୀକ୍ଷାରେ ବିଦ୍ୟମାନ କ୍ରଷ୍ଟର ସଂରଚନା ଶକ୍ତିର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା ।



କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହ ସମୟରେ (2019), ବିଦ୍ୟମାନ ପରିବହନ ପଥ ଥିବାର ଦେଖାଗଲା, ରାସ୍ତାରେ ବହୁ ଭାରୀ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ ହେତୁ ଅନେକ ଗୁଡ଼ିଏ ଖାଲ ଏବଂ ରାସ୍ତାର ଜିଏସ୍‌ବି ଏବଂ ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ସ୍ତର ସହିତ ପ୍ରାୟତଃ ରାସ୍ତାର ଉପରିଭାଗ ଛାଡ଼ି ଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ 5.050 କିଲୋମିଟର (4.700 କିଲୋମିଟରରୁ 9.750 କିଲୋମିଟର), ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଡିପିଆର୍‌ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହାର ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଉଛି 3.54 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଜାନୁଆରୀ 2020 ରେ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା । ସେହି ସମାନ କାମ ନିମନ୍ତେ କଠିନ ପକ୍କା ରାସ୍ତା[243] ସହିତ 146.51 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନୂତନ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇ "ଡୁଡୁକା-ଗୋପାଳପୁର -ଟୋପାରିଆ ରାସ୍ତା 6.206 କିଲୋମିଟରରୁ 28.564 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ

242 ଫଲିଂ ୱେଟ୍ ଡିଫ୍ଲେକ୍ଟୋମିଟର ଆଇଆରସି 115-2014 ଅନୁଯାୟୀ, ଫଲିଂ ୱେଟ୍ ଡିଫ୍ଲେକ୍ଟୋମିଟର (ଏଫ୍‌ଡବ୍ଲୁଡି) ହେଉଛି ଏକ ଇମ୍ପୁଲ୍ସ ଲୋଡିଂ ଉପକରଣ ଯେଉଁଥିରେ ରାସ୍ତା ଚଟାଣର ଏକ କ୍ଷଣସ୍ଥାୟୀ ଭାର ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଏ ଏବଂ ରାସ୍ତା ଚଟାଣର ଅବକ୍ଷୟ ଆକାର ମାପ କରାଯାଏ ।

243 କଠିନ ପକ୍କା ରାସ୍ତା ହେଉଛି ଏକ ସିମେଣ୍ଟ କଂକ୍ରିଟ୍ ରାସ୍ତା ।

ରାସ୍ତା" ନାମରେ ନାମିତ କରାଗଲା (ଜାନୁଆରୀ 2021) ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପର ନିର୍ମାଣ ଅବଧି 24 ମାସ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରି ଜିଏସ୍‌ଟିକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ 102.65 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2021) ।

ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ଅଡିଟ୍ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅନିୟମିତତା ଉପରେ ନଜର ରଖିଛି:

- ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଢିଲାପଣ ହେତୁ ବର୍ତ୍ତମାନ ରାସ୍ତାର ପ୍ରକୃତ ଭୂତଳ ଘନତାକୁ ବିଚାର ନକରି ମୂଳ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନ ରାସ୍ତାରେ କୌଣସି ପରୀକ୍ଷା ନକରି ମୋଟେଇକୁ 310 ମିଲି ମିଟର ପ୍ରମାଣିତ କରାଯାଇଥିଲା ।
- କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହ ସମୟରେ ରାସ୍ତା ପୃଷ୍ଠ ବିଫଳ ହୋଇଥିବାରୁ ଏକ ନୂତନ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଜନଗଣନା କରାଯାଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2019) ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ବନ୍ଦ ହୋଇଗଲା (ଡିସେମ୍ବର 2019) ।
- ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିପିଆଇ ଆଣ୍ଡ ରାସ୍ତା) ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, (ଜାନୁଆରୀ 2020) ଏଫ୍‌ଡବ୍ଲୁଡି ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏକ ସିମେଣ୍ଟ କଂକ୍ରିଟ୍ (ସିସି) ରାସ୍ତା ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇ ସଂଶୋଧିତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜିଏସ୍‌ବି ଏବଂ ଡ୍ରାଏ ଲିନ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ (ଡିଏଲ୍‌ସି)[244] ସମଗ୍ର ରାସ୍ତା ଖଣ୍ଡରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ରାସ୍ତାର ବିସ୍ତାର ମୂଳ ଚୁକ୍ତିନାମା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ର ପୂର୍ବବନ୍ଧନ ନକରି ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ (ଜୁଲାଇ 2021) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।
- ଅଡିଟ୍ ଟିମ୍ ଏବଂ ବିଭାଗୀୟ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ ସମୟରେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) ଦେଖାଗଲା ଯେ ସେଠାରେ କୌଣସି ବିଦ୍ୟମାନ ଟାଣ ଆବରଣ ନାହିଁ ଏବଂ ରାସ୍ତାଟି ଖରାପ ଅବସ୍ଥାରେ ଅଛି ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା.30: ଗୋପାଳପୁର-ଛତିଶଗଡ଼ ବୋର୍ଡର ରାସ୍ତା

- 4.800 କିଲୋମିଟରରୁ 6.206 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏକ ସଡ଼କ ଅଂଶ ଯେଉଁଠାରେ ଆନ୍ତରାଜ୍ୟ ସଂଯୋଗୀକରଣ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା, ଏହି ଅଂଶ ଏକ କୋଇଲା ଧାରଣ କ୍ଷେତ୍ର ଅଧିନରେ ଥିବାରୁ ମହାନଦୀ କୋଇଲା ଲିମିଟେଡ୍ (ଏମ୍‌ସିଏଲ୍) ଦ୍ୱାରା ନିଆଯାଇଥିଲା । ଚାରି ଲାଇନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ନୂତନ ବାଇପାସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ହୋଇଥିଲା ଯାହା 4.700 କିଲୋମିଟରରୁ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 6.700 କିଲୋମିଟରକୁ ସଂଯୋଗ କରିଥିଲା ।

ତେଣୁ, ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତାର ପ୍ରକୃତ ଭୂତଳ ଘନତା ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ବିଚାର ନକରି ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତି ଯୋଗୁଁ 3.54 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟବହୁଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

ସରକାର ଜଣାଇଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2023) ଯେ, ଦିନ ରାତି ରାସ୍ତାରେ ଖଣିଜ ବହନ କରୁଥିବା ଭାରୀ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ ହେତୁ ବିଦ୍ୟମାନ ରାସ୍ତା ଖଣ୍ଡିଆଖାବରା ହୋଇଯାଇଥିଲା / ବହୁ ସଂଖ୍ୟାରେ ଖାଲ ସହିତ ବଡ଼ ଖାଲ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା । ପୁନଶ୍ଚ, ସରକାରୀ ଦର୍ଶାଇଛନ୍ତି ଯେ, ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ, (ଡିପିଆଇ ଆଣ୍ଡ ରୋଡ୍) ରାସ୍ତା ଯାଞ୍ଚ କରିଛନ୍ତି (ଜାନୁଆରୀ 2020) ଏବଂ ନୂତନ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଜନଗଣନାର ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ମୂଳ ଆକଳନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଭୂତଳ ଉପରେ ନଜର ରଖିଛନ୍ତି ଏବଂ ରାସ୍ତା କ୍ରଷ୍ଟ ବିଫଳତା ହେତୁ ପକ୍କା ରାସ୍ତାର କାର୍ଯ୍ୟ ବନ୍ଦ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଛନ୍ତି । ନୂତନ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଜନଗଣନାକୁ ବିଚାର କରି ସୁନ୍ଦରଗଡ଼, ଆର୍‌ଆଣ୍ଡ ବି ବିଭାଗ ଇପିସି ମୋଡରେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ରାସ୍ତା ବଦଳରେ ଚାରି ଲେନ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ପକ୍କା ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ

244 ଡ୍ରାଏ ଲିନ୍ କଂକ୍ରିଟ୍: ଡ୍ରାଏ ଲିନ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ (ଡିଏଲ୍‌ସି) ଏକ କଂକ୍ରିଟ୍ ସବ୍‌ବେସ୍ କୋର୍ସ ଭାବରେ କାମ କରେ ଯାହା ଉପରେ ପକ୍କା ଗୁଣାତ୍ମକ କଂକ୍ରିଟ୍ ସ୍ଲାବ୍ ରହିଥାଏ ।

ଦେଇଥିଲେ ଏବଂ ଏହାର କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ମୂଳ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ ପୂର୍ବରୁ ଏଫ୍‌ଡବ୍ଲୁଡି ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା, ଏହି କାରଣରୁ ରାସ୍ତାଟି ବଡ଼ବଡ଼ ଖାଲ୍ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇ ଭାଙ୍ଗିଯାଇଥିଲା । ଯାହାଦ୍ୱାରା ବିଟୁମିନେସ୍ ପକ୍କା ରାସ୍ତାର ବ୍ୟୟବରାଦ ହୋଇଥିଲା ।

7.21 ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅଧିକ ଦେୟ

ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିସରର ନକରାତ୍ମକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ ନହେବା କାରଣରୁ 3.71 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2019[245]) ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଫର୍ମାଟ୍, ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ଯନ୍ତ୍ରାଂଶ କ୍ରୟ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ (ଇପିସି) ଚୁକ୍ତିନାମା ଫର୍ମାଟର ଧାରା 3.13 ଅନୁଯାୟୀ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ କାର୍ଯ୍ୟାରମ୍ଭ (ତାରିଖର ପରିବର୍ତ୍ତନ), ହେବାର ଛଅ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିପାରିବେ । କାର୍ଯ୍ୟ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସରର ପରିବର୍ତ୍ତନକୁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ କିମ୍ବା ମୂଲ୍ୟରେ ହ୍ରାସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନିକଟରେ ଦାଖଲ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ବ୍ରହ୍ମପୁରର ଗଞ୍ଜାମ (ଆର୍ ଆଣ୍ଡ ବି) ଡିଭିଜନ ନମ୍ବର 1 ରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆକଳନ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଛି ଯେ, ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ (ଏସ୍‌ଏଚ୍‌ଡିପି) ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟ "ବ୍ରହ୍ମପୁର-ତମାନା-ଚିକିଟି-ସୁରଙ୍ଗି-ମାନ୍ଦାର୍ଦ୍ଦୀ ରୋଡର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ" 0.0 ରୁ 01.0 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏବଂ 2.0 କିଲୋମିଟରରୁ 32.0 କିଲୋମିଟର ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ମଇ 2014 ରେ 43 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହା ମଇ 2016 ସୁଦ୍ଧା ଶେଷ ହେବାକୁ ଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଏବଂ ଅନ୍ତିମ ବିଲ୍ 37.74 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2020) ।

କାର୍ଯ୍ୟର ସବିଶେଷ ଆକଳନରୁ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଛି ଯେ, ମୂଳ ପରିସର ଅନୁଯାୟୀ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 19.300 କିଲୋମିଟରରୁ 21.200 କିଲୋମିଟର ଏବଂ 300 ମିଟର ବକ୍ଷ ପ୍ରାଚୀରରେ[246] 2,600 ମିଟର ଡ୍ରେନ୍ (ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱ) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଅଡିଟ୍ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଛି ଯେ, କାର୍ଯ୍ୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର 1.9 କିଲୋମିଟର[247] ହ୍ରାସ ପାଇଛି । ତେଣୁ ସେଠାରେ ଡ୍ରେନର ଲମ୍ବ 2,600 ମିଟର ଏବଂ ସୁରକ୍ଷା କାର୍ଯ୍ୟ 300 ମିଟରରେ ହ୍ରାସ ହେବା ଉଚିତ୍ । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ, 76 କ୍ରସ ଡ୍ରେନେଜ୍ (ସିଡି)ର ଦୈର୍ଘ୍ୟ 657.45 ମିଟର ମଧ୍ୟ ଏହି ରାସ୍ତାରୁ କଟାଯାଇ ନାହିଁ କାରଣ ଏହି ସିଡି ଗୁଡ଼ିକ ପୃଥକ ଭାବରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ।

ବିଭାଗୀୟ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ସହିତ ଅଡିଟ୍ ଦଳଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ରାସ୍ତାର ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଭି) ସମୟରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) 20.900 ରୁ 21.850 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତାର ତିନି ପ୍ରାନ୍ତର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ କୌଣସି ଗାବିୟନ୍ ପ୍ରାଚୀର ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇନଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଳ ପରିସରର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ ସାରଣୀ **7.5** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 7.5: କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନକରିବାର ବିବରଣୀ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ଦ୍ରବ୍ୟ	କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଳ ପରିସର	କାର୍ଯ୍ୟର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟ	କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ	ମୋଟ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ (ମିଟରରେ)	ମୂଲ୍ୟ
ଗାବିୟନ କାନ୍ଥ	1.150 କିମି	2.32	**20.900** ରୁ **21.200** କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ= **0.300** କିମି (ଏଲ୍‌ଏଚ୍‌ଏସ୍[248])	1,150 ମି	2.32

245 ବିଜ୍ଞପ୍ତି ସଂଖ୍ୟା ଆର୍/ ଏନ୍‌ଏଚ୍ -37010/4/2010-ଇଏପି (ପ୍ରିଣ୍ଟିଙ୍ଗ୍) ଭଲ୍ୟୁମ୍. IV ତାରିଖ 05 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019

246 ରାସ୍ତାର ତଳ ମୁଣ୍ଡରେ ଥିବା ଏକ କାନ୍ଥ ପାହାଡ଼ ମୁହଁରେ ପୃଥିବୀର ପ୍ରାକୃତିକ ଭାବରେ ଘଟୁଥିବା ସମର୍ଥନ ଏବଂ ଧରି ରଖିବା ପାଇଁ ବକ୍ଷ ପ୍ରାଚୀର ଭାବରେ ଜଣାଶୁଣା

247 19.300 ରୁ 21.200 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା

248 ବାମ ପାର୍ଶ୍ୱ ରାସ୍ତା

ଦ୍ରବ୍ୟ	କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟର ମୂଳ ପରିସର	କାର୍ଯ୍ୟର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟ	କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ	ମୋଟ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ (ମିଟରରେ)	ମୂଲ୍ୟ
			21.200 ରୁ **21.850** କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ = **0.650** କିମି (ଏଲ୍ଏଚ୍ଏସ୍) **21.300** ରୁ **21.500** କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ = **0.200** କିମି (ଆର୍ଏଚ୍ଏସ୍[249])		
ବକ୍ସ କାନ୍ଥ	0.800 କିମି	0.37	20.900 ରୁ 21.200 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ = 0.300 କିମି (ଆର୍ଏଚ୍ଏସ୍)	300 ମି	0.13
ନାଳ	7.820 କିମି	2.03	19.300 ରୁ 20.100 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ = 1.600 କିମି 20.200 ରୁ 20.700 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ = 1.000 କିମି	2,600 ମି	0.67
ସିଡି କାର୍ଯ୍ୟ	657.45 ମି	0.59	ସଡ଼କ ଦୈର୍ଘ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟରୁ ଅଣରିହାତି	657.45 ମି	0.59
	ମୋଟ	**5.31**			**3.71**

ଯଦିଓ ଠିକାଦାର 1,150 ମିଟର ଗାବିୟନ୍ ପ୍ରାଚୀର, 2,600 ମିଟର ଡ୍ରେନ୍ ଏବଂ 300 ମିଟର ସୁରକ୍ଷା ପ୍ରାଚୀର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିନାହାଁନ୍ତି, କାର୍ଯ୍ୟର ପରିସର ପରିବର୍ତ୍ତନ 3.12 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ କରାଯାଇନାହିଁ ଏବଂ 657.45 ମିଟର ସିଡି ଗୁଡ଼ିକର ଦୈର୍ଘ୍ୟ (ମୋଟ 59 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା) ସମୁଦାୟ ସଡ଼କ ଦୈର୍ଘ୍ୟରୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇନଥିଲା, ଯାହାଫଳରେ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 3.71 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ସାରଣୀରେ ପ୍ରଦତ୍ତ ହୋଇଛି ।

ସରକାର ଜଣାଇଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2023) ଯେ, ଇପିସି ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ ସମଗ୍ର ପ୍ରକଳ୍ପର ଦୈର୍ଘ୍ୟକୁ ଏକକ ୟୁନିଟ୍ ଭାବରେ ବିଚାର କରି ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଡିଜାଇନ୍ ଏବଂ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଦାୟିତ୍ୱ ଗୁଡ଼ିକ ଇପିସି ଚୁକ୍ତିନାମା ଏବଂ ବିସ୍ତୃତ ପରିମାଣ, ବିଭିନ୍ନ ଷ୍ଟ୍ରେଚ୍ ପାଇଁ ବିସ୍ତୃତ ଭୂତଳ ଘନତା ପ୍ରକଳ୍ପରୁ ଦୈର୍ଘ୍ୟକୁ ଚୁକ୍ତିନାମା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସମୟରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧିନରେ ସିଡି ସଂରଚନା ଏବଂ ସେମାନଙ୍କର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଇତ୍ୟାଦି ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଜଣାନଥିଲା । ତେଣୁ, ସମଗ୍ର ପ୍ରକଳ୍ପର ଦୈର୍ଘ୍ୟକୁ ନେଇ ପେମେଣ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ରାସ୍ତାର ଦୈର୍ଘ୍ୟକୁ କମ୍ ଗ୍ରହଣୀୟ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇନଥିଲା କାରଣ ମଞ୍ଜୁର ଆକଳନ ରାସ୍ତାର ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରାନ୍ତରରେ ସିଡି କାର୍ଯ୍ୟର ସବିଶେଷ ତଥ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା । ଉକ୍ତ ଅଂଶରେ ଡ୍ରେନ୍ ଏବଂ ସୁରକ୍ଷା ପ୍ରାଚୀରର ଦୈର୍ଘ୍ୟର ଅଣରିହାତି, ଗାବିୟନ୍ ବକ୍ସ କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ସିଡିର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଅଧିକ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କଲା ।

7.22 ମଧ ଭାଗରେ କାର୍ଯ୍ୟ ତ୍ୟାଗ ହେତୁ ନିରର୍ଥକ ଖର୍ଚ୍ଚ

କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସର୍ଭେ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ଏକ ସେତୁ ପାଇଁ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିଜାଇନ୍ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଦ୍ୱାରା ରାସ୍ତା ଏବଂ ସେତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିତ୍ୟାଗ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ 1.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିରର୍ଥକ ବ୍ୟୟବରାଦ ହେଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 (i) ଭାଗ-I ଅନୁଯାୟୀ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀ[250] ଯେତେବେଳେ ଅଧୀକ୍ଷକ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍ଇ) / ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଇ) ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇଁ ଆକଳନ ଦାଖଲ କରିବେ, ସେ ପ୍ରମାଣ କରିବା ଉଚିତ୍ ଯେ, ସେ ସ୍ୱୟଂ କାର୍ଯ୍ୟସ୍ଥଳ ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ସଂପାଦନରେ ଅତ୍ୟନ୍ତ ମିତବ୍ୟୟିତା ଓ ସୁରକ୍ଷିତ ସହ ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଛି । ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ, କୌଣସି ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇବା ବେଳେ ଏହା ନିଶ୍ଚିତ ହେବା ଉଚିତ୍ ଯେ ପ୍ରସ୍ତାବଟି ଗଠନମୂଳକ ଅଟେ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ତଥ୍ୟ ଉପରେ ଆଧାରିତ ହୋଇ ଆକଳନ

249 ଦକ୍ଷିଣ ପାର୍ଶ୍ୱ

250 ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡ ଭଲ୍ୟୁମ୍ I ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.25 ଅନୁସାରେ ଏକ ଡିଭିଜନର ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ ବିଭାଜନୀୟ ଅଧିକାରୀ ଭାବରେ ବିବେଚିତ ହେବେ ।

ଗୁଡ଼ିକ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ଗଣନା କରାଯାଇଛି । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.7.4 ରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ ଦାୟିତ୍ୱ ସମ୍ପନ୍ନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯଥାବିଧି ଅନୁସାରେ ଅନ୍ତରଣ ହୋଇନଥିଲେ ଜମିର କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ ।

ପୁରୀ, ଆର୍ ଆଣ୍ଡ ବି ଡିଭିଜନର କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ)ଙ୍କ ନଥିପତ୍ର ଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ରୁ ଏହା ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ, ଖଣ୍ଡିଆ ବନ୍ଧରୁ ଏନ୍ଏଚ୍ ବାଇପାସ୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 0.00 କିଲୋମିଟରରୁ 3.500 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ପାଇଁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ (ଡିଜାଇନ୍, ଯୋଜନା, ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ସଡ଼କ) ଦ୍ୱାରା ବୈଷୟିକ ଭାବରେ 8.87 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ଅକ୍ଟୋବର 2016 ରେ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ (ଡିସେମ୍ବର 2016) ଯୋଗାଯୋଗ ସଂସ୍ଥାକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା 8.32 କୋଟି ଟଙ୍କା ଟେଣ୍ଡରରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ 6.20 ପ୍ରତିଶତ କମ୍ । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଟି ଯଥାକ୍ରମେ 23 ଡିସେମ୍ବର 2016 ରୁ ଆରମ୍ଭ ହୋଇ 22 ଫେବୃଆରୀ 2018 ରେ ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା ।

ଅଡିଟ୍ ଅବଲୋକନ କଲା ଯେ ଇଇ ଏବଂ ଏସ୍ଇ (ଆର୍ଆଣ୍ଡବି) ସର୍କଲ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଆକଳନରେ ଏହା ପ୍ରମାଣିତ ହୋଇଛି ଯେ ସେମାନେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016) ସ୍ଥଳ ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟର ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସନ୍ତୁଷ୍ଟ ଅଛନ୍ତି । ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟ (ଡିସେମ୍ବର 2016) ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା । ସହକାରୀ କାର୍ଯ୍ୟ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏଇଇ) ସଡ଼କ, ସବ୍‌ଡିଭିଜନ ନମ୍ବର II, ପୁରୀ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ (ଅପ୍ରେଲ 2018) କରି ବିବୃତି କରିଛନ୍ତି ଯେ, ମୂଷାନାଳ ଉପରେ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ସେତୁ ଭିତ୍ତିପ୍ରସ୍ତର ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ନଦୀ ଶଯ୍ୟା ଖନନ ସମୟରେ କାଦୁଅ ମାଟି ସହିତ ବହୁଳ କାଦୁଅ ଏକ ମିଟର ଗଭୀରତା ପରେ ବାହାରକୁ ଆଣି ଖାଲ ଭରିଦେଇଥିଲେ, ଯାହାଦ୍ୱାରା ପରବର୍ତ୍ତୀ ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ । ବିଭାଗ, ରାଫ୍ଟ ଫାଉଣ୍ଡେସନ ସହିତ ବକ୍ସ ସେଲବ୍ରିଜ୍ (ବିସିବି) [251]ର ପରିସରକୁ ଏକ ପାଇଲ୍ ଫାଉଣ୍ଡେସନ ସହିତ ହାଇଲେବଲ୍ ବ୍ରିଜ୍ (ଏଚ୍ଏଲ୍ ବ୍ରିଜ)[252]କୁ ବଦଳାଇଲା । ରାସ୍ତାର ଅବଶିଷ୍ଟ ଅଂଶ ପାଇଁ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ନହେବା ଏବଂ ବିସିବିର ଡିଜାଇନ୍ ଏଚ୍ଏଲ୍ ବ୍ରିଜରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ହେତୁ ଏଜେନ୍ସି ଏହି କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଆଗକୁ ବଢ଼ାଇବାକୁ ରାଜି ହୋଇନଥିଲା । ଏହିପରି ଯେଉଁଠାରେ ଜମି ଉପଲବ୍ଧ ଥିଲା ସେଠାରେ କେବଳ 514 ମିଟରର ଏକ ସଡ଼କ ଅଂଶ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପରେ, ଏଜେନ୍ସି (ଅଗଷ୍ଟ 2019) ଚୁକ୍ତିନାମା ବନ୍ଦ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲା । 1.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପରେ ଇଞ୍ଜିନିୟର୍-ଇନ୍ ଚିଫ୍ (ସିଭିଲ୍) ଙ୍କ ନେତୃତ୍ୱରେ ଟେଣ୍ଡର କମିଟିର ଅନୁମୋଦନ କ୍ରମେ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଅକ୍ଟୋବର 2021) ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା ।

ବିସିବି ଅଧୀକ୍ଷକ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଆର୍ ଆଣ୍ଡ ବି), ପୁରୀ ଅଡିଟକୁ ଜଣାଇଲେ ଯେ, ବୈଷୟିକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନଥିବାରୁ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ବନ୍ଦ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଲା ଏବଂ ଏହାକୁ ପାଇଲ୍ ଫାଉଣ୍ଡେସନ ସହିତ ଏଚ୍ଏଲ୍ ବ୍ରିଜ୍ ଭାବରେ ପୁନଃ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ବର୍ଦ୍ଧିତ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ସହିତ ରାସ୍ତା ଅଂଶ ପାଇଁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଆବଶ୍ୟକ ।

ଆହୁରି ମଧ, ରାସ୍ତାର ମିଳିତ ସରଜମିନ୍ ତଦନ୍ତ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ସମୟରେ ଅଡିଟ୍ ଦେଖିଲା ଯେ, 7 ମିଟର ଓସାର ସହିତ ଶେଷ ପଏଣ୍ଟ (ଏନ୍ଏଚ୍ ପାର୍ଶ୍ୱ) ଠାରୁ କେବଳ 514 ମିଟର ରାସ୍ତା ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଛି, ବାକି ରାସ୍ତା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ଆରମ୍ଭରୁ ମୂଷାନାଳ ଉପରେ ଏଚ୍ଏଲ୍ ବ୍ରିଜ୍ ମଧ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇନଥିଲା ।

---

251 ଏକ ବକ୍ସ ସେଲ୍ ବ୍ରିଜ୍ ହେଉଛି ଏକ ଟନେଲ୍ ଭଳି ସଂରଚନା ଯାହାକି ଗୋଟିଏ ପାର୍ଶ୍ୱରୁ ଅନ୍ୟ ପାର୍ଶ୍ୱକୁ ଡ୍ରେନେଜ୍ ପାଇଁ ରାସ୍ତା କିମ୍ବା ରେଲୱେ ଟ୍ରାକ୍ ତଳେ ତିଆରି ହୋଇଥାଏ ।

252 ଏକ ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରୀୟ ବ୍ରିଜ୍ ହେଉଛି ଏକ ସେତୁ ଯାହା ଏକ ଚ୍ୟାନେଲର ସର୍ବୋଚ୍ଚ ବନ୍ୟା ସ୍ତର (ଏଚ୍ଏଫ୍ଏଲ୍) କିମ୍ବା ଉଚ୍ଚ ଜୁଆର ସ୍ତରରୁ ଉପଯୁକ୍ତ ଭୂଲମ୍ବ କ୍ଲିଅରାନ୍ସ ସହିତ ସଡ଼କପଥ ବହନ କରେ ।

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା 31: ଖଣ୍ଡିଆ ବନ୍ଧରୁ ଏନ୍ଏଚ୍ ବାଇ ପାସ୍ (ଏନ୍ଏଚ୍-316) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ଓ ପୋଲର ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଂଶ

ଫଟୋ ସଂଖ୍ୟା.32: ଖଣ୍ଡିଆ ବନ୍ଧରୁ ଏନ୍ଏଚ୍ ବାଇ ପାସ୍ (ଏନ୍ଏଚ୍-316) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିବା ଅଂଶ

ଏହିପରି, ରାସ୍ତାର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ବିସି ବ୍ରୀଜ୍‌ର (ଯାହା ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଏଚ୍ଏଲ୍ ବ୍ରୀଜରେ ପରିବର୍ତ୍ତିତ ହେଲା) ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିଜାଇନ୍ ଗ୍ରହଣ ଫଳରେ ସମୁଦାୟ ସଡ଼କ ଦୈର୍ଘ୍ୟ 2,304 ମିଟର[253]ରୁ ମାତ୍ର 514 ମିଟର ରାସ୍ତା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବା ପରେ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ପରିତ୍ୟାଗ କଲେ । ଏହିପରି ଦୁଇ ଲେନ୍ (7 ମିଟର ସହିତ) ରାସ୍ତା ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କରି ଏନ୍ଏଚ୍ 316 ରୁ ପୁରୀ ସହର ସହିତ ସିଧାସଳଖ ଲିଙ୍କ୍ ହେବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ । ଫଳସ୍ୱରୂପ, 1.41 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିରର୍ଥକ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ।

ସରକାର ଜଣାଇଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2023) ଯେ, ଡ୍ରେନେଜ ଜଳ ନିଷ୍କାସନରୁ ଜମା ହୋଇଥିବା ମୃତ୍ତିକା ଉପସ୍ଥିତି ଯୋଗୁଁ ରାଫ୍ଟ ଫାଉଣ୍ଡେସନ ସହିତ ଡିଜାଇନ୍ ହୋଇଥିବା ବକ୍ସ ସେଲ୍ ବ୍ରୀଜ୍, ଉଚ୍ଚ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରହଣୀୟ ହୋଇନଥିଲା । ତେଣୁ, ଉଚ୍ଚ ସ୍ତରୀୟ ସେତୁ ନିର୍ମାଣ ସହିତ ରାଫ୍ଟ ଫାଉଣ୍ଡେସନରୁ ପାଇଲ୍ ଫାଉଣ୍ଡେସନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସେତୁର ଡିଜାଇନ୍ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିବାକୁ ପଡ଼ିଲା । ସରକାର ଆହୁରି ମଧ୍ୟ କହିଛନ୍ତି ଯେ, ବର୍ତ୍ତମାନ ରାସ୍ତାର କିଛି ଭାଗରେ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ପାଇଁ ଘରୋଇ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ରହିଥିଲା ଏବଂ ବଳକା କାମ ପାଇଁ ଟେଣ୍ଡର ନିମନ୍ତ୍ରଣ କାମ ମଧ୍ୟ ଚାଲିଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ସେତୁର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଡିଜାଇନ୍ ଏବଂ ଘରୋଇ ଜମିର ଅଧିଗ୍ରହଣକୁ ନ ଦର୍ଶାଇବାରୁ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ପରିତ୍ୟାଗ କରାଗଲା ।

7.23 ବର୍ଦ୍ଧିତ ଆକଳନ ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ

ଜିଏସ୍‌ବିର ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟର ଭୁଲ୍ ଗ୍ରହଣ ସାମଗ୍ରିକ ପରିବହନ ଉପରେ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟର ଆକଳନକୁ ବଢ଼ାଇଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 6.26 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅନୁଚିତ୍ ଫାଇଦା ହେଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା କୋଡରେ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ସୂଚିତ କରିଛି ଯେ, ଅଟକଳ ସର୍ବାଧିକ ମିତବ୍ୟୟୀ ଆଧାରରେ ତିଆରି ହେବା ଉଚିତ୍ । ଏଥିପାଇଁ ଡିଭିଜନାଲ୍ ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ପ୍ରମାଣ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ଯେ, ସେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ଏହି ସାଇଟ୍ ପରିଦର୍ଶନ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ଦର ସୂଚୀ (ଏସ୍ଓଆର୍) କୁ ବ୍ୟବହାର କରି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାର ସବୁଠାରୁ ମିତବ୍ୟୟିତା ଏବଂ ନିରାପଦ ଉପାୟ ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି । ଏସ୍ଓଆର୍‌ର ଅଧ୍ୟାୟ III ଲୋଡିଂ ଏବଂ ଅନ୍‌ଲୋଡଂ ସହିତ ଭଲ୍ୟୁମେଟ୍ରିକ୍ ଭିତ୍ତିରେ ପଦାର୍ଥ ପରିବହନ ପାଇଁ ହାର ପ୍ରଦାନ କରେ । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଏସ୍ଓଆର୍‌ର ଅଧ୍ୟାୟ IV ସଂଯନ୍ତ୍ର ଏବଂ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ମୃତ୍ତିକା ପରିବହନ ଗ୍ରାନୁଲାର୍ ସବ୍‌ବେସ୍ (ଜିଏସ୍‌ବି)[254] ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍ (ଡବ୍ଲୁଏମ୍ଏମ୍)[255] ହଟ୍ ମିକ୍ସ ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ ସେବା ଚୁକ୍ତିନାମାର ବ୍ୟବହାର ତିନୋଟି ପ୍ରଣାଳୀରେ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ, ଯଥା-ଭଲ୍ୟୁମେଟ୍ରିକ, ଓଜନ ଏବଂ ସମୟ

[253] ଇଇ, ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ଡିଭିଜନ୍, ପୁରୀ, ଅତିରିକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ରାସ୍ତା), ଭୁବନେଶ୍ୱରଙ୍କୁ ଜଣାଇଲେ (ଅଗଷ୍ଟ 2021) ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ ସତ୍ୱରେ ରାସ୍ତାର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବରେ 0.00 କିଲୋମିଟର ରୁ 2.304 କିଲୋମିଟର ପରିବର୍ତ୍ତେ 0.00 କିଲୋମିଟର ରୁ 3.50 କିଲୋମିଟର ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

[254] ଗ୍ରାନୁଲାର୍ ସବ୍‌ବେସ୍: ରେଖା, ଗ୍ରେଡ୍ ଏବଂ କ୍ରସ୍-ସେକ୍ସନ୍ ଅନୁସାରେ ଆବଶ୍ୟକ ଅନୁଯାୟୀ ସବ୍‌ବେସ୍ ଏବଂ ଉପର ସବ୍‌ବେସ୍ (ସବ୍‌ବେସ୍ କୁହାଯାଏ) ଭାବରେ ଉତ୍ତମ ଗ୍ରେଡ୍ ମ୍ୟାଟେରିଆଲ୍‌କୁ ଏକ କିମ୍ବା ଅଧିକ ସ୍ତରରେ ବିଛାଯିବ ।

[255] ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍: ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡେମ୍‌ରେ ଜଳ ସହିତ ପରିଷ୍କାର, ଚୂର୍ଣ୍ଣ, ଗ୍ରେଡ୍, ଗ୍ରେଡ ଏଗ୍ରିଗେଟ୍ ଏବଂ ଗ୍ରାନୁଲାର୍ ସାମଗ୍ରୀ ବିସ୍ତାର ଏବଂ କମ୍ପାକ୍ଟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ,

ଭିତ୍ତିରେ। ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟ ଅନୁଯାୟୀ, ଭଲ୍ୟୁମେଟ୍ରିକ୍ ଭିତ୍ତିରେ ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ହାର 5.5 ଘନ ମିଟର ଉତ୍ପାଦନ କରୁଥିବା ଟ୍ରିପର ଟ୍ରକ୍ କିମି ପିଛା 20.87 ଟଙ୍କା ଅର୍ଥାତ୍ କିମି ପିଛା 3.79 ଟଙ୍କା ହାରରେ ହୋଇଥିବା ଚାର୍ଜ ଲୋଡିଂ ଏବଂ ଅନ୍‌ଲୋଡିଂ ଉପରେ 10 ପ୍ରତିଶତ ଯୋଡ଼ିବା ପରେ ଗୋଟିଏ ଘନ ମିଟର ପାଇଁ ମୂଲ୍ୟ କିମି ପିଛା 4.17 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ।

ପାଞ୍ଚଟି[256] ଆର୍ ଆଣ୍ଡ ବି ଡିଭିଜନରେ ହୋଇଥିବା ଆକଳନ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଛି ଯେ ରାସ୍ତାର ଉନ୍ନତି, ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ପାଇଁ 13 ଟି କାର୍ଯ୍ୟ, ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 257.88 କୋଟି ଟଙ୍କା ବୈଷୟିକ ଭାବରେ ଅନୁମୋଦିତ କରିଥିଲେ। ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଅପ୍ରେଲ 2017 ରୁ ଜୁନ୍ 2021 ମଧ୍ୟରେ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 234.14 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଫେବୃଆରୀ 2018 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2022 ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବା ପାଇଁ ସମୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ଚାଲିଥିଲା କିମ୍ବା ଶେଷ ହୋଇଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 230.30 କୋଟି ଟଙ୍କା (ଅଗଷ୍ଟ 2022) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ମଧ୍ୟରେ 1.39 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ସହିତ ଜିଏସ୍‌ବି ଜଡ଼ିତ ଥିଲା ଯେଉଁଥିପାଇଁ 1.78 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ଖାଲି ପଥର ସାମଗ୍ରୀ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା। ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, 10.37 ଲକ୍ଷ କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିବହନ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା।

ଏସ୍‌ଓଆର୍‌ର ଅଧ୍ୟାୟ IV ଅନୁଯାୟୀ ଜିଏସ୍‌ବି ପାଇଁ ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ ଭଲ୍ୟୁମେଟ୍ରିକ୍ ଆଧାରରେ ହିସାବ କରାଯିବା ଉଚିତ୍। ତେଣୁ, 10 ରୁ 121 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୂରତାକୁ ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରତି ଘନ ମିଟର ପିଛା 41.70 ଟଙ୍କାରୁ 504.57 ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ ରହିବା ଉଚିତ୍, ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ହିସାବ ଅନୁଯାୟୀ, ଜିଏସ୍‌ବି ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ। ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ ଏବଂ 1.78 ଲକ୍ଷ ଘନ ମିଟର ପଥର ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ, ମୋଟ ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ 4.31 କୋଟି ଟଙ୍କା ହେବା ଉଚିତ୍। ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ହିସାବ କରାଯାଇଥିବା ଜିଏସ୍‌ବି ପାଇଁ ଅବଶ୍ୟ ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ଏସ୍‌ଓଆରର ଅଧ୍ୟାୟ III ଅନୁଯାୟୀ ଡିଭିଜନ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଭଲୁମେଟ୍ରିକ୍ ଭିତ୍ତିରେ ସାମଗ୍ରୀର ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟକୁ 10 ରୁ 121 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସୀମାରେ 193.67 ଟଙ୍କାରୁ 987.29 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଭରଣ କରିଛନ୍ତି। ଏସ୍‌ଓଆରର ଅଧ୍ୟାୟ IV ଅନୁଯାୟୀ, 41.70 ଟଙ୍କାରୁ 504.57 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତି ହାର ଗ୍ରହଣ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଆକଳନରେ ଏହିପରି ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ଉପରେ ପରିବହନ ଶୁଳ୍କର ଭୁଲ୍ ଆକଳନକୁ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲା। ଯାହାଦ୍ୱାରା, ଆକଳନରେ ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ ବଢ଼ି ଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଟେଣ୍ଡରରେ ରଖାଯାଇଥିବା ଅଧିକ ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଅଧିକ ନିଲାମ ଏବଂ ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ[257] ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି 6.26 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଯଥା ଲାଭ କରିଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XL*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି।

ସରକାର ପ୍ରକାଶ କରିଛନ୍ତି (ମାର୍ଚ୍ଚ 2023) ଯେ, ଏସ୍‌ଓଆରର ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ଏବଂ ଯନ୍ତ୍ରପାତିର ନିଯୁକ୍ତି ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରେ ଯେଉଁଠାରେ ବିଭିନ୍ନ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ୟୁନିଟ୍ ଏବଂ ହାରର ଉତ୍ପାଦନ ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି। ପ୍ଲାଣ୍ଟ ଅଧ୍ୟାୟରୁ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ମିଶ୍ରିତ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ଏହି ଅଧ୍ୟାୟଟି ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ। ଯେଉଁଠାରେ ଆଇଟମ୍ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ସମଗ୍ର ସାମଗ୍ରୀ ଡବ୍ଲୁଏମ୍‌ଏମ୍ ପ୍ଲାଣ୍ଟ/ ଏଚ୍‌ଏମ୍ ପ୍ଲାଣ୍ଟରେ ମିଶ୍ରିତ ହୋଇ ରଖିବା ପାଇଁ ପରିବହନ କରାଯାଇଥାଏ। ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ସରକାର ଦର୍ଶାଇଛନ୍ତି ଯେ, ଜିଏସ୍‌ବି ଆଇଟମ୍ ପାଇଁ ଦୁଇ ପ୍ରକାର ପଦ୍ଧତି ଯଥା- ପ୍ଲାଣ୍ଟ ମିଶ୍ରିତ ପଦ୍ଧତି ଏବଂ ସ୍ଥାନ ପଦ୍ଧତିରେ ମିଶ୍ରଣ। ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ତଥ୍ୟାବଳୀର ଅଧ୍ୟାୟ IV ରେ ଉଭୟ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ମିଶ୍ରିତ ପଦ୍ଧତି ଏବଂ ସ୍ଥାନ ପଦ୍ଧତିରେ ମିଶ୍ରଣ ପାଇଁ ବିଶ୍ଳେଷଣ ପ୍ରଦାନ କରେ। ଏସ୍‌ଓଆରର ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟ କେବଳ ପ୍ଲାଣ୍ଟ ମିଶ୍ରଣ ପଦ୍ଧତି ପାଇଁ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଦ୍ୱାରା ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ହାର ବର୍ଗୀକୃତ କରୁନଥିବାରୁ ଏହାର ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ। ଏହିପରି ଜିଏସ୍‌ବି ପରିବହନ ପାଇଁ ଏସ୍‌ଓଆରର ଚତୁର୍ଥ ଅଧ୍ୟାୟ ପରିବହନ ମୂଲ୍ୟ ଗ୍ରହଣ ନକରିବା, ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ଟେଣ୍ଡରରେ ରଖାଯାଇଥିବା ଅଧିକ ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଫଳସ୍ୱରୂପ ଅଧିକ ନିଲାମ ଏବଂ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ପ୍ରଦାନ ଦ୍ୱାରା ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 6.26 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅଯଥା ଲାଭ ମିଳିଥିଲା।

---

256 ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କଳାହାଣ୍ଡି, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

257 ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଏକ ପ୍ରକଳ୍ପର ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ ଏକ ବିଡର କୋଟ କରୁଥିବା ଅର୍ଥ କେତେ ଅଧିକ/ କମ୍ ଅଟେ।

7.24 ରାସ୍ତାର ଅଧିକ ଚଉଡ଼ା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

ଆଇଆର୍‌ସି ବ୍ୟବସ୍ଥାରୁ ବିଚ୍ୟୁତ୍ ହୋଇ ପକ୍କା ବନ୍ଧର ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ଦ୍ୱାରା 7.30 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତା(ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ବେଳେ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତା ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଉଚିତ୍ । ଆଇଆର୍‌ସି-73-1980[258]ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 7.2 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ ସାଧାରଣରେ ସଡ଼କ ବନ୍ଧରେ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାର ସାତ ମିଟର ଓସାର ରାସ୍ତା ପ୍ରତିଦିନ 10,000 ପାସେଞ୍ଜର କାର ୟୁନିଟ୍ (ପିସିୟୁ) ଟ୍ରାଫିକ୍ ସେବା ଯୋଗାଇ ଦେଇ ପାରିବ ଏବଂ ମଧ୍ୟବର୍ତ୍ତୀ ଚଉଡ଼ା ରାସ୍ତା ଅର୍ଥାତ୍ 5.5 ମିଟର କ୍ୟାରେଜ୍ ୱେ ସହିତ ସାଧାରଣ ମାଟି କାନ୍ଧରେ 5,000 ପିସିୟୁ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସେବା ଯୋଗାଇ ଦେବ । ଆଇଆର୍‌ସି-ଏସ୍‌ପି-73-2007 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.14(b) ଅନୁଯାୟୀ କ୍ୟାରେଜ୍‌ୱେର ଯେକୌଣସି ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ 1.5 ମିଟର ଚଉଡ଼ା ପକ୍କା ବନ୍ଧ ହେବ ଯେତେବେଳେ ଦୈନିକ ହାରାହାରି ଟ୍ରାଫିକ୍ ସମତଳ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ 10,000 ପାସେଞ୍ଜର କାର ୟୁନିଟ୍ କିମ୍ବା ରୋଲିଂ ଭୂଭାଗ ପାଇଁ 8,000 ପାସେଞ୍ଜର କାର୍ ୟୁନିଟ୍ ବାର ମାସର ଏକ ହିସାବ ବର୍ଷରେ ହାରାହାରି ହିସାବ ଆଧାରରେ ହେବ ।

ଦୁଇଟି[259] ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନର ଆକଳନ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ସିଇ) (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା)[260] ଦୁଇଟି ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ[261] (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016 ଏବଂ ଅଗଷ୍ଟ 2019) ପାଇଁ ବୈଷୟିକ ଭାବେ 48.66 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ଗୁଡ଼ିକ ଠିକାଦାର ମାନଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିଲା (ଜୁନ୍ 2017 ଏବଂ ମଇ 2020) ଓ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2018 ଏବଂ ଜୁନ୍ 2021 ରଖାଯାଇଥିଲା । ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ଦୁଇ ପାର୍ଶ୍ୱରେ 1.5 ମିଟର ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ସାତ ମିଟର ଓସାରର ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ସଡ଼କ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା । କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁରହିବା ସହିତ ଏଥିପାଇଁ 50.29 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2022) ।

ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ, ଏହି ଦୁଇଟି ବିଭାଜନ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016 ଏବଂ ଡିସେମ୍ବର 2018) ଉପରୋକ୍ତ ସଡ଼କ ଗୁଡ଼ିକର ପିସିୟୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ପାଇଁ ସାପ୍ତାହିକ ଟ୍ରାଫିକ୍ ସାନ୍ଦ୍ରତା ତଥ୍ୟ ଆକଳନ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଏହି ସଡ଼କ ଗୁଡ଼ିକର ପିସିୟୁ ଦୈନିକ 2,394[262] ଏବଂ 4,699[263] ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା । ଯେହେତୁ ପିସିୟୁ ଗୁଡ଼ିକ ଆଇଆର୍‌ସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟତା ଠାରୁ କମ୍ ହୋଇଥିଲା, ଏହି ସଡ଼କ ଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଓ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ ପାଇଁ ସାତ ମିଟର ଓସାରିଆ ସଡ଼କକୁ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ଦେଇ ଦୁଇ ଲେନ୍ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଗ୍ୟ ନଥିଲା । ତେଣୁ ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଡିପିଆଇ ଏବଂ ରାସ୍ତା)ଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ବୈଷୟିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ଠିକ୍ ନଥିଲା ଏବଂ ଆଇଆର୍‌ସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀରୁ ବିଚ୍ୟୁତ୍ ହୋଇ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ସହିତ ଦୁଇ ଲେନ୍ କ୍ୟାରେଜ୍‌ୱେ କରିବା ଅନାବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ପକ୍କା

258 ଡିଜାଇନ୍ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ, ଆଇଆରସି 73-1980 ର ପାରା 7.2 ଆଧାରରେ ବିଭିନ୍ନ ରାସ୍ତାର କ୍ଷମତା (ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ପ୍ୟାସେଞ୍ଜର କାର୍ ୟୁନିଟ୍) ଗଣନା କରାଯାଏ

259 ରାସ୍ତା ଏବଂ ଗୃହ, କେନ୍ଦୁଝର ଏବଂ ମୟୁରଭଞ୍ଜ

260 ନକ୍ସା, ଯୋଜନା ଏବଂ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଏବଂ ରାସ୍ତା

261 1) କେନ୍ଦୁଝର ଜିଲ୍ଲା (କେନ୍ଦୁଝର ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ) ରେ ଜିଲ୍ଲା ଖଣିଜ ପାଣ୍ଠିରେ 18/000 ରୁ 28/000 କିମିର ରଙ୍ଗଡିହି-ଫୁଲଝର-ବଳଭଦ୍ରପୁର-ଜଗଦଳା ଡ୍ୟାମ୍ ରାସ୍ତାର (ଓଡିଆର୍) ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ 2) ଦାନ୍ତିମୁହାଣ-ଚିତ୍ରଡ଼ା ରାସ୍ତା (ଏମ୍‌ଡିଆର୍) 0/000 କିମି ରୁ 12/000 କିମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତାରେ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସୁଦୃଢ଼ୀକରଣ (ମୟୁରଭଞ୍ଜ ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ)

262 ଦାନ୍ତିମୁହାଣ-ଚିତ୍ରୋଡ଼ା ରାସ୍ତା 0/000 କିମିରୁ 12/000 କିମି ର୍ପ୍ୟନ୍ତ

263 ରଙ୍ଗଡିହି-ଫୁଲଝର-ବଳଭଦ୍ରପୁର-ଜଗଦଳା ଡ୍ୟାମ୍ ରାସ୍ତା (ଓଡିଆର୍) କେନ୍ଦୁଝର ଜିଲ୍ଲାରେ ଜିଲ୍ଲା ଖଣିଜ ପାଣ୍ଠିରେ 18/000 ରୁ 28/000 କିମି

ବନ୍ଧର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ଏଥିରେ 31,306.20 ଘନ ମିଟର ଗ୍ରାନୁଲାର ସବ୍-ବେସ୍, ୱେଟ୍ ମିକ୍ସ ମାକାଡାମ୍, ଡେନ୍ସ ଗ୍ରେଡେଡ୍ ବିଟୁମିନସ୍ ମାକାଡାମ୍ ଏବଂ ବିଟୁମିନସ୍ କଂକ୍ରିଟ୍ ଅଧିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଫଳରେ ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରିମିୟମ୍ ସହିତ 7.30 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅତିରିକ୍ତ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ଯାହାର ସବିଶେଷ ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XLI*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସରକାର ଦାନ୍ତିଆମୁହାଣୀ-ଚିଟ୍ରୋଡ଼ା ରାସ୍ତା ସମ୍ପର୍କରେ କହିଲେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2022) ଯେ, ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ (ଡିପିଆର୍) ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ସମୟରେ ରାସ୍ତାର ଅବସ୍ଥା ଅତ୍ୟନ୍ତ ଖରାପ ଥିଲା ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନର 10,000 ପିସିୟୁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବା ଟ୍ରାଫିକ୍ ସାନ୍ଦ୍ରତାକୁ ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ 10 ମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇ ଲେନ୍ କ୍ୟାରେଜ୍ ୱେର ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ରଙ୍ଗଡିହ-ଫୁଲଝର-ବଳଭଦ୍ରପୁର-ଜଗଦଳା ଡ୍ୟାମ୍ ରାସ୍ତା ସମ୍ପର୍କରେ ସରକାର କହିଲେ ଯେ ଏହି ରାସ୍ତା ଖଣି ପ୍ରଭାବିତ ଅଞ୍ଚଳ ଦେଇ ଯାଇଛି ଏବଂ ରାସ୍ତାର ପାଚେରୀକୁ ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରିବା ଏବଂ ମୁଖ୍ୟ ଲେନରୁ ଦୂରରେ ବାତ୍ୟା ଜଳ ନିଷ୍କାସନ କରିବା ପାଇଁ ପକ୍କା ବନ୍ଧର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅପରିହାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇପଡ଼ିଲା ।

ଉତ୍ତର ଗୁଡ଼ିକ ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ଆଇଆର୍‌ସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀରେ ଯେକୌଣସି ପାର୍ଶ୍ୱରେ 1.5 ମିଟର ଚଉଡ଼ାର ପକ୍କା ବନ୍ଧର ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଛି ଯେତେବେଳେ ଦୈନିକ ହାରାହାରି ଯାତାୟତ ସମତଳ ଅଞ୍ଚଳରେ 10,000 ପିସିୟୁ ଠାରୁ ଅଧିକ ହେବ ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତରେ 15 ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ[264] ଗଣନା କରାଯାଇ ଓ ଭୂତ୍ୱକ[265] ଡିଜାଇନକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ଓ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଅଭିବୃଦ୍ଧିକୁ ପୂର୍ବରୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା । ତେବେ ଏସବୁ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରାସ୍ତାର ପିସିୟୁ ଗୁଡ଼ିକ ବହୁତ ତଳକୁ ଅର୍ଥାତ୍ 2,394 (23.94 ପ୍ରତିଶତ) ଓ 4,699 (46.99 ପ୍ରତିଶତ) ମଧ୍ୟରେ ରହିଥିଲା । ତେଣୁ, ଉପରୋକ୍ତ ରାସ୍ତା ଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଦୁଇ ଲେନ୍ ବିଶିଷ୍ଟ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣରେ ପକ୍କା ବନ୍ଧ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଯାଚିତ ଥିଲା ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ 7.30 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ବରାଦକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦିଆଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା ।

7.25 ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ

କମ୍ ମୂଲ୍ୟର ସ୍ଲାଗ୍ ଉପଲବ୍ଧ ହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଉଚ୍ଚ ମୂଲ୍ୟର ସବ୍-ବେସ୍ ସାମଗ୍ରୀର ଉପଯୋଗ ଦ୍ୱାରା ସଡ଼କ ଚଟାଣ ନିର୍ମାଣରେ 2.76 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ ହେଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ, ଅଟକଳ ପ୍ରସ୍ତୁତି କରିବା ବେଳେ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତା ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଉଚିତ୍ । ଆଇଆର୍‌ସି 37-2012 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 7.2.1.1 ଉଲ୍ଲେଖ କରିଛି ଯେ, ସବ୍‌ବେସ୍[266] ସାମଗ୍ରୀ ପ୍ରାକୃତିକ ବାଲି, ମୋରମ୍, ଗ୍ରାଭେଲ୍, ଲାଟେରାଇଟ୍, କଙ୍କର, ଇଟା ଧାତୁ, ଆଉ ଗୁଣ୍ଡ ପଥର, ଚୂର୍ଣ୍ଣିତ ପଥର ଏବଂ ପୁନରୁଦ୍ଧାର ହୋଇଥିବା କଂକ୍ରିଟ୍ ଗୁଣ୍ଡ/ ପୁନରୁଦ୍ଧାର ହୋଇଥିବା ଚଟାଣର ଆସ୍‌ଫଳଟ୍ କିମ୍ବା ସେମାନଙ୍କର ମିଶ୍ରଣକୁ ନେଇ ଗଠିତ ହୋଇପାରେ, ଯାହା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଗ୍ରେଡିଂ ଓ ବସ୍ତୁଗତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିବ ।

ସୁପରିଟେଣ୍ଡେଣ୍ଟ ଇଞ୍ଜିନିୟର (ଏସ୍‌ଇ), ରାଉରକେଲା (ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି) ଡିଭିଜନ୍‌ର ଆକଳନର ଯାଞ୍ଚ, ଦରର ବିଶ୍ଳେଷଣ ଓ ଆର୍‌ଏ ବିଲ୍ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ତିନୋଟି ରାସ୍ତା[267] କାମ ଡିସେମ୍ବର 2016 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2019 ମଧ୍ୟରେ 66.82 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ରାସ୍ତା କାମଗୁଡ଼ିକ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରୁ ଡିସେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ ଶେଷ ହେବାର ଥିଲା । ଏହି ତିନୋଟି ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ମଧ୍ୟରୁ ଗୋଟିଏ

264 ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟର ଡିଜାଇନିଂ ପାଇଁ ମିଲିୟନ୍ ଷ୍ଟାଣ୍ଡାର୍ଡ ଏକ୍ସଲ (ଏମ୍‌ଏସ୍‌ଏ) ର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥାଏ । ଏହା ବ୍ୟବସାୟିକ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବିଷୟରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରେ ଯାହା ସଡ଼କର ଡିଜାଇନ୍ ସମୟ ଶେଷରେ ସଡ଼କକୁ ଦଖଲ କରେ ।

265 କ୍ରଷ୍ଟ ଅର୍ଥ ରାସ୍ତାର ପୃଷ୍ଠ

266 ସବ୍-ବେସ୍ ହେଉଛି ସାମଗ୍ରିକ ସାମଗ୍ରୀ ଯାହା ପେଭ୍‌ମେଣ୍ଟ ତଳେ ରହିଥାଏ ଏବଂ ଏହା ସାଧାରଣତଃ ଚୂନା ହୋଇଥିବା ସାମଗ୍ରୀକୁ ନେଇ ଗଠିତ ହୋଇଥାଏ

267 (i) ଆର୍‌ଡି 0.000 ରୁ 8.000 କି.ମି. ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କୋଇଡ଼ା ବାଇପାସ୍ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ (ii) ଆର୍‌ଡି 14.800 ରୁ 27.450 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟୁନିଆପାଲ୍ଲୀ-ବାଲିଆ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କରିବା ଏବଂ (iii) ଆର୍‌ଡି 0.000 to 12.050 କି.ମି. ଟୁନିଆପାଲ୍ଲୀ-ବାଲିଆ ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ କରିବା ।

କାର୍ଯ୍ୟ[268] 11.54 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ଅଟକଳରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) ଶେଷ ହୋଇଅଛି, ଅବଶିଷ୍ଟ ଦୁଇଟି ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁ ରହିଅଛି ଏବଂ ଠିକାଦାର ମାନଙ୍କୁ 85.24 କୋଟି ଟଙ୍କା (ଡିସେମ୍ବର 2022 ସୁଦ୍ଧା) ଆରଏ ବିଲରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଅଛି ।

ଅଧିକନ୍ତୁ, ଏହା ମଧ୍ୟ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ 60 ରୁ 133 କିଲୋମିଟର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଲିଡ୍[269] ଥିବା ଗ୍ରାନୁଲାର୍ ସବ୍-ବେସ୍ (ଜିଏସ୍‌ବି) (ପଥର ଉତ୍ପାଦ)କୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ଏହି ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିପାଇଁ ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି 1,853.82 ଟଙ୍କାରୁ 2,252.58 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦେୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । 29,592.50 ଘନ ମିଟର ଜିଏସ୍‌ବି କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ପାଇଁ, ତିନୋଟି ରାସ୍ତାର ସବ୍-ବେସ୍ ପାଇଁ, ଠିକାଦାରମାନଙ୍କୁ 6.20 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2022 ସୁଦ୍ଧା) ।

ଅଡିଟରୁ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ରାଉରକେଲା ଇସ୍ପାତ୍ କାରଖାନା ପରିସରରେ ସବ୍-ବେସ୍ ପାଇଁ ସ୍ଲାଗ୍[270] ଏକ ଶସ୍ତା ବିକଳ୍ପ, ଯାହା ବିନା ମୂଲ୍ୟରେ ଉପଲବ୍ଧ ଥିଲା ଏବଂ ସମାନ କାର୍ଯ୍ୟରେ[271] ସେହି ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଏହା ପୂର୍ବରୁ ସବ୍-ବେସ୍ ସାମଗ୍ରୀ ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା । ସ୍ଲାଗ୍ ପାଇଁ ଲିଡ୍ ଦୂରତା 52 ରୁ 124 କିଲୋମିଟର ଥିଲା । ସ୍ଲାଗ୍ ବ୍ୟବହାର କରି ସବ୍-ବେସ୍ ଆଇଟମ୍ ରେଟ୍ ବିଶ୍ଳେଷଣରେ ସ୍ଲାଗର ଅନୁପାତ 90 ପ୍ରତିଶତ ଓ କ୍ୱାରୀ ଧୂଳି 10 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଅନୁପାତକୁ ବିଚାରକୁ ନେଲେ, ସ୍ଲାଗ୍ ବ୍ୟବହାର କରି ସବ୍-ବେସ୍ ମୂଲ୍ୟ ଘନ ମିଟର ପ୍ରତି 825.93 ଟଙ୍କାରୁ 1,377.04 ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରେ ରହିଥାଆନ୍ତା । ସ୍ଲାଗର ଉପଲବ୍ଧତା ଓ ମିତବ୍ୟୟୀ ମୂଲ୍ୟ ସତ୍ତ୍ୱେ ନିର୍ବାହୀ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଇଇ), ରାଉରକେଲା (ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି) ବିଭାଗ, ସବ୍-ବେସରେ ସ୍ଲାଗର ବ୍ୟବହାରକୁ ଅଟକଳରେ ବିଚାରକୁ ନନେଇ, ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତା ଏବଂ ଆଇଆର୍‌ସି-37 ରୁ ବିଚ୍ୟୁତ ହୋଇ ଜିଏସ୍‌ବିକୁ ବାଛିଥିଲେ । ଏହିପରି ସ୍ୱଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟର ସ୍ଲାଗ୍ ସହିତ ସ୍ୱଳ୍ପ ଲିଡ୍ ଖର୍ଚ୍ଚ ଆକଳନକୁ ନ ନେଇ ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟର ଜିଏସ୍‌ବି ସହ ଅତିରିକ୍ତ ଲିଡ୍ ଖର୍ଚ୍ଚ ନେଇଥିଲେ ଫଳରେ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 2.76 କୋଟି ଟଙ୍କା ପରିହାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟୟ କରାଯାଇଛି (ଡିସେମ୍ବର 2022 ସୁଦ୍ଧା) । ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XLII*** ରେ ସବିଶେଷ ବିବରଣୀ ରହିଛି ।

ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଫେବୃଆରୀ 2023) ଯେ, ଏନ୍‌ଆଇଟି, ରାଉରକେଲାକୁ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣରେ ସବ୍-ଗ୍ରେଡର ସ୍ଲାଗ୍ ଭଳି ସାମଗ୍ରୀର ବ୍ୟବହାର ଯୋଗ୍ୟତା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିଲା । ଏନ୍‌ଆଇଟି, ରାଉରକେଲା ରିପୋର୍ଟ ମିଳିଲା ନାହିଁ, ଯେଉଁଥିପାଇଁ ସ୍ଲାଗକୁ ସବ୍-ବେସ ଭାବେ ବ୍ୟବହାର କରି ପରବର୍ତ୍ତୀ କାର୍ଯ୍ୟପାଇଁ ବିଚାରକୁ ନିଆଗଲା ନାହିଁ । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ କୌଣସି ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଯାଞ୍ଚର ଆବଶ୍ୟକତା ନଥିଲା, ଆଇଆର୍‌ସି-37 ଅନୁଯାୟୀ, ସ୍ଲାଗ୍ ସଡ଼କର ସବ୍-ବେସରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏକ ସ୍ୱୀକୃତ ସାମଗ୍ରୀ ଥିଲା ଏବଂ ପଥର ଉତ୍ପାଦ ତୁଳନାରେ ଏହା ଶସ୍ତା ଥିଲା, ଏହା ସହିତ ଏହା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସଡ଼କ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିଲା ।

7.26 ବର୍ଦ୍ଧିତ ଦରରେ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ଯୋଗୁଁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ ଅନୁଚିତ୍ ଲାଭ

ବର୍ଦ୍ଧିତ ଅଟକଳରେ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 18.94 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅହେତୁକ ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ (ଓପିଡବ୍ଲୁଡି) ସଂହିତା ଭାଗ-I, ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.4.10 ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରେ ଯେ, ଅଟକଳ କରିବା ବେଳେ ଅଧିକତମ ମିତବ୍ୟୟିତା ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଉଚିତ୍ । ଓପିଡବ୍ଲୁଡି ସଂହିତାର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 3.2.7 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ ରହିଛି ଯେ ପ୍ରତି କାମ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଏକ ସଠିକ୍ ବିସ୍ତୃତ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପୂର୍ବରୁ ଆକଳନର ବୈଷୟିକ ଅନୁମୋଦନ ପାଇବା ଆବଶ୍ୟକ ।

---

268 ଟୁନିଆପାଲ୍ଲୀ-ବାଲିଆ ରାସ୍ତା ଆର୍‌ଡି 14.800 ରୁ 27.450 କିମି ରାସ୍ତାକୁ ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣ

269 ଲିଡ୍ ହେଉଛି ଖନନର କେନ୍ଦ୍ରରୁ ଜମା କେନ୍ଦ୍ର ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ଭୂସମାନ୍ତର ଦୂରତା ।

270 ସ୍ଲାଗ୍ ହେଉଛି ଏକ ଗ୍ଲାସ୍ ପରି ଉପ-ଉତ୍ପାଦ ଯାହାକି କଞ୍ଚା ଓରରୁ ଧାତୁ ଅଲଗା ହେବା ପରେ ବାକି ରହୁଥିବା ଅଂଶ ।

271 ଚୁକ୍ତି ସଂଖ୍ୟା 2017-18 ର 29P1 ପଟ୍ଟାମୁଣ୍ଡାଇ ରୁ କୋଇଡା ରାସ୍ତାର 0.000 ରୁ 8.000 କିମି

ଆର୍‌ଆଣ୍ଡବି ବିଭାଜନ ସଂଖ୍ୟା-V, ଭୁବନେଶ୍ୱରର ଆକଳନ ଓ ଟେଣ୍ଡର ଫାଇଲର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାଗଲା ଯେ, ସାଧାରଣ ପ୍ରଶାସନ (ଜିଏ) ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ) ଏକ ଅଧିକ ଉଚ୍ଚ ବହୁମୁଖୀ ଅଫିସ୍ ବିଲ୍ଡିଂ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଯାହା ଭୁବନେଶ୍ୱର (ଖାରବେଳ ଭବନ) ଠାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନର 24 କ୍ୟାଲେଣ୍ଡର ମାସ ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବ । ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ବିଲ୍ଡିଂ), 30,000 ବର୍ଗମିଟର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବର୍ଗମିଟର ପ୍ରତି 35,000 ଟଙ୍କାର ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଏଥିସହିତ ଜାଗାର ବିକାଶ, ଯୋଜନା, ବାହ୍ୟ ବିବୃତି କରିବା, ଜଳ ଯୋଗାଣ, ପରିମଳ ଏବଂ ଡିଜେଲ ଜେନ୍‌ସେଟ୍ ପାଇଁ 22 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟବରାଦ କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ଆକଳନ ଅନୁସାରେ 127.00 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) । ଠିକାଦାରମାନେ ଟେଣ୍ଡରରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଥିବା ଉଚ୍ଚ ଅଟାଳିକାର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ସେମାନଙ୍କର ଟେଣ୍ଡର ଦାଖଲ କରିଥିଲେ (ଡିସେମ୍ବର 2013) । ଟେଣ୍ଡର କମିଟି ଦ୍ୱାରା ଆର୍ଥିକ ବିଡ ଖୋଲା ଯାଇ ମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯାଇଥିଲା (11 ଫେବୃଆରୀ 2014) । ସର୍ବନିମ୍ନ ନିଲାମଧାରୀ 123.94 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଲାମୀ ମୂଲ୍ୟ ଦାଖଲ କରିଥିଲେ (20 ଫେବୃଆରୀ 2014) ଯାହା ଟେଣ୍ଡର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା 127 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଠାରୁ 2.41 ପ୍ରତିଶତ କମ୍ ଥିଲା ।

ତେବେ, ଏହା ଜଣାଗଲା ଯେ, ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ପରେ ଉପରୋକ୍ତ କୋଠା ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟର ସିଭିଲ୍ କାର୍ଯ୍ୟର ରେଟ୍ ସିଇ ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧିତ କରାଯାଇ (14 ଫେବୃଆରୀ 2014) ପ୍ରତି ବର୍ଗମିଟର ପିଛା 30,000 ଟଙ୍କା କରାଯାଇ ଥିଲା । ତେଣୁ, 30,000 ବର୍ଗମିଟର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 90 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା 15 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ମିଶାଇ ମୋଟ 105 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ କରାଯାଇଥିଲା । ତେବେ କାର୍ଯ୍ୟର ସଂଶୋଧିତ ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ପାଇଁ କୌଣସି ଶୁଦ୍ଧିପତ୍ର ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ ପରେ ନିଲାମଧାରଙ୍କୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ।

ଇତିମଧ୍ୟରେ, 26 ଫେବୃଆରୀ 2014ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ଟେଣ୍ଡର କମିଟି ବୈଠକରେ ସର୍ବନିମ୍ନ ବିଡରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିବା ବିଡ୍ ମୂଲ୍ୟକୁ କାର୍ଯ୍ୟର ପରିବର୍ତ୍ତିତ ମୂଲ୍ୟ (105 କୋଟି ଟଙ୍କା) ସହିତ ତୁଳନା କରି ବିଡ୍ ମୂଲ୍ୟର ମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ସ୍ୱୀକୃତି ରାଶି 123.94 କୋଟି ଟଙ୍କା ସଂଶୋଧିତ ବ୍ୟୟ 105 କୋଟି ଟଙ୍କା ତୁଳନାରେ 18.04 ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ ବୋଲି ଆକଳନ କରାଯାଇଥିଲା । ନୂତନ ଟେଣ୍ଡର ମାଧ୍ୟମରେ କିମ୍ବା ଶୁଦ୍ଧିପତ୍ର ମାଧ୍ୟମରେ ଟେଣ୍ଡର ରାଶି ହ୍ରାସ ନକରିବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇନଥିଲା । ତେଣୁ, ସଂଶୋଧିତ କମି ଥିବା ଦର ଲାଗୁ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ଟେଣ୍ଡରର ମୂଳ ଅଧିକ ଆକଳନକୁ ଆଧାର କରି ଚୁକ୍ତିନାମା କରାଯାଇଥିଲା । ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 ସୁଦ୍ଧା କାମ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2015) କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଏହା ପରେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019) ଶେଷ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 2.88 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସେବା ଟିକସ ସମେତ 126.82 କୋଟି ଟଙ୍କା (ଅପ୍ରେଲ 2019) ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏଣୁ, ସିଇର ଢିଲାପଣ ବାସ୍ତବ ଭିତ୍ତିରେ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ହାରକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ଆର୍ଥିକ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଓପିଡବ୍ଲୁଡି କୋଡର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପୂର୍ବରୁ ବ୍ୟୟ ଅଟକଳରେ ସଂଶୋଧନ ପରେ ନୂତନ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ଠିକାଦାରଙ୍କୁ 18.94 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅହେତୁକ ଲାଭ ମିଳିଥିଲା ।

ଏହାକୁ ଦର୍ଶାଇବା ପରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜାନୁଆରୀ 2023) ଯେ, ବିଭାଗୀୟ ଅଟକଳ ମୂଲ୍ୟ କେବଳ ସୂଚକ ଏବଂ ଟେଣ୍ଡର ଗ୍ରହଣ ପାଇଁ ଯଥେଷ୍ଟ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତରେ ପହଞ୍ଚିବା ପାଇଁ ବିଡର ମାନଙ୍କ ଅଫରକୁ ତୁଳନା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ଆନୁମାନିକ ବ୍ୟୟ ପ୍ରସ୍ତାବ ଉପରେ କୌଣସି ପ୍ରଭାବ ପଡ଼ିନଥିଲା । ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନଥିଲା କାରଣ ବିଭାଗୀୟ ଅଟକଳ ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଟେଣ୍ଡରରେ ରଖାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିପାଇଁ ନିଲାମଧାରୀ ମାନେ ପ୍ରିମିୟମ କିମ୍ବା ରିହାତି ଅନୁଯାୟୀ ସେମାନଙ୍କ ଦର ଉଲ୍ଲେଖ କରିବାର ସୁଯୋଗ ପାଇଥିଲେ ।

ଅର୍ଥ ବିଭାଗ

7.27 ସମୀକ୍ଷା ପ୍ରତି ପ୍ରତିକ୍ରିୟା

ସମୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରତି ଠିକ୍ ସମୟରେ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ହେଉଛି ଉତ୍ତମ ଶାସନର ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗୁଣ କାରଣ ଏହା ନିଶ୍ଚିତ କରେ ଯେ ସରକାର ଏହାର ତତ୍ତ୍ୱାବଧାନ ଭୂମିକାକୁ ଗମ୍ଭୀରତାର ସହ ନେଇଛନ୍ତି ।

ପ୍ରଧାନ ମହାଲେଖାକାର (ଅଡିଟ୍-II), ଓଡ଼ିଶା ପର୍ଯ୍ୟାୟକ୍ରମେ ସରକାରୀ ବିଭାଗ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ କ୍ଷେତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାଳୟଗୁଡ଼ିକର ଯାଞ୍ଚ କରିଥାନ୍ତି ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ନିୟମାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ କାରବାରର ନମୁନା ପରୀକ୍ଷା ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହିସାବ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ରେକର୍ଡ ଗୁଡ଼ିକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଯାଞ୍ଚ କରିଥାନ୍ତି । ଏହି ନିରୀକ୍ଷଣଗୁଡ଼ିକୁ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ମୁଖ୍ୟ ତଥା ପରବର୍ତ୍ତୀ ଉଚ୍ଚ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନିକଟକୁ ନିରୀକ୍ଷଣ ରିପୋର୍ଟ (ଆଇଆର୍) ଜରିଆରେ ପଠାଯାଇଥାଏ । ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ବିଚ୍ୟୁତିଗୁଡ଼ିକ ତୁରନ୍ତ ସଂଶୋଧନ କରିବେ ଏବଂ ପ୍ରଧାନ ମହାଲେଖାକାରଙ୍କୁ ଅନୁପାଳନ ପଠାଇବେ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଏ । ଅଡିଟ୍ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ବିଭାଗଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା ଅନୁପାଳନର ତଦାରଖ ପାଇଁ ବିଚାରାଧୀନ ଆଇଆର୍ ଗୁଡ଼ିକର ଅର୍ଦ୍ଧ ବାର୍ଷିକ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରତ୍ୟେକ ବିଭାଗୀୟ ସଚିବଙ୍କ ନିକଟକୁ ପଠାଯାଏ । ଉପରୋକ୍ତ ସ୍ଥାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟଶୈଳୀ ବ୍ୟତୀତ, ପ୍ରଶାସନିକ ବିଭାଗର ପ୍ରତିନିଧି, ପ୍ରଧାନ ମହାଲେଖାକାର (ଅଡିଟ୍-II) ଏବଂ ଅର୍ଥ ବିଭାଗର ପ୍ରତିନିଧିଙ୍କୁ ନେଇ ଗଠିତ ଅଡିଟ୍ କମିଟି ସଭା ଦ୍ୱାରା ବିଚାରାଧୀନ ନିରୀକ୍ଷଣ ରିପୋର୍ଟ (ଆଇଆର୍) ଓ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକ ମଧ ବିସ୍ତୃତ ବିଚାର ଏବଂ ଦସ୍ତାବିଜ୍ ଯାଞ୍ଚ ପରେ ସମାଧାନ ହୋଇଥାଏ ।

ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 15 ଟି ବିଭାଗ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଜାରି ହୋଇଥିବା ଆଇଆର ଗୁଡ଼ିକର ସମୀକ୍ଷା ଦର୍ଶାଇଲା ଯେ ଜୁନ୍ 2022 ସୁଦ୍ଧା, 3,796 ଆଇଆର୍ ସମ୍ପର୍କିତ 18,309 ଅନୁଚ୍ଛେଦ ମୀମାଂସା ହୋଇନଥିଲା । ଏଥିମଧ୍ୟରୁ, 1,584 ଟି ଆଇଆର୍ ସମ୍ପର୍କିତ 5,787 ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦ 10 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି ମୀମାଂସା ନହୋଇ ପଡ଼ିରହିଥିଲା । ଏପରିକି ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପଠାଯାଇଥିବା 358 ଆଇଆର୍ ଏକ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ଦିଆଯିବାକୁ ଥିବା ପ୍ରଥମ ଉତ୍ତର କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମୁଖ୍ୟଙ୍କ ଠାରୁ ମଧ ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା, ଯଦିଓ ଏହା ଆପେକ୍ସ କମିଟି ସଭା ଓ ବିଭାଗୀୟ ତଦାରଖ କମିଟି ସଭା ମାଧ୍ୟମରେ ଅନୁସରଣ କରାଯାଇଥିଲା । ମୀମାଂସା ନହୋଇ ପଡ଼ି ରହିଥିବା ଆଇଆଇ ଏବଂ ଅନୁଚ୍ଛେଦ ଗୁଡ଼ିକର ବର୍ଷୱାରୀ ସ୍ଥିତି ***ପରିଶିଷ୍ଟ-XLIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି ।

ଏହି ଆଇଆର ଗୁଡ଼ିକରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ଗୁରୁତର ଅନିୟମିତତା ଜୁନ୍ 2022 (***ପରିଶିଷ୍ଟ-XLIV***) ସୁଦ୍ଧା ମୀମାଂସା ହୋଇନଥିଲା । ଏହି ଅନିୟମିତତା ସହିତ ଜଡ଼ିତ ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପରିମାଣ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା 7.6** ରେ ବର୍ଗୀକୃତ ହୋଇଛି:

ସାରଣୀ ସଂଖ୍ୟା.7.6: ଅନିୟମିତତାର ବର୍ଗ, ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପରିମାଣ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର. ସଂ.	ଅନିୟମିତତାର ବର୍ଗ	ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ
1	ନିୟମ ଓ ବିନିୟମର ଅନୁପାଳନ ନହେବା	97	2,045.42
2	ଔଚିତ୍ୟ ବିରୋଧରେ ଅଡିଟ୍/ ଅଯୌକ୍ତିକ ଖର୍ଚ୍ଚ	26	137.32
3	ଲଗାତାର/ ବିସ୍ତାରିତ ଅନିୟମିତତା	42	669.47
4	ତଦାରଖ/ ଶାସନର ବିଫଳତା	2	4.23

(ଉତ୍ସ: ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହିତ ସୂଚନା)

ଅଡିଟ୍ ବର୍ଷକୁ ବର୍ଷ ବାରମ୍ବାର ଘଟୁଥିବା ବିଷୟ ଉପରେ ଆପତ୍ତି କରିଛି ଏବଂ ଏହାର ପୁନରାବୃତ୍ତି ରୋକିବା ପାଇଁ

ପ୍ରତିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆରମ୍ଭ କରିବା ନିମନ୍ତେ ଭାରତର ମହା ଲେଖାନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ଅଡିଟ୍ ରିପୋର୍ଟ ମାଧ୍ୟମରେ ଜଣାଇଅଛି । ଅଡିଟ୍‌ରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଗଲା ଯେ ପ୍ରତିକାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଅନିୟମିତତା ଜାରି ରହିଛି । ଏହିପରି କ୍ରମାଗତ ଅନିୟମିତତା ମଧ୍ୟରୁ କିଛି ଅନିୟମିତତା ***ପରିଶିଷ୍ଟ - XLV*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଅଛି ।

ଭୁବନେଶ୍ୱର

ତାରିଖ : 02 May 2024

(ବିଶ୍ୱନାଥ ସିଂହ ଜାଡୋନ୍)

ମହାଲେଖାକାର (ଲେଖାପରୀକ୍ଷା-II), ଓଡିଶା

ପ୍ରତିହସ୍ତାକ୍ଷରିତ

ନୂଆ ଦିଲ୍ଲୀ

ତାରିଖ : 06 May 2024

(ଗିରୀଶ ଚନ୍ଦ୍ର ମୁର୍ମୁ)

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକ