SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ପ୍ରତିବେଦନ
"ଓଡିଶାରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ"
ଏବଂ
"ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା"
ଉପରେ 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ରେ ସମାପ୍ତ ବର୍ଷ ପାଇଁ
ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଓଡିଶା ସରକାର

ପ୍ରତିବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 2 ବର୍ଷ 2026

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ପ୍ରତିବେଦନ

"ଓଡିଶାରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ"

ଏବଂ

"ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା"

ଉପରେ **31** ମାର୍ଚ୍ଚ **2024** ରେ ସମାପ୍ତ ବର୍ଷ ପାଇଁ

ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଓଡିଶା ସରକାର

ପ୍ରତିବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 2 ବର୍ଷ 2026

ସୂଚୀପତ୍ର

ବର୍ଣ୍ଣନା	ସନ୍ଦର୍ଭ	
	ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା	ପୃଷ୍ଠା ସଂଖ୍ୟା
ମୁଖବନ୍ଧ	-	iii
ବିହଙ୍ଗାବଲୋକନ	-	v-ix
ଅଧ୍ୟାୟ I: "ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ" ଉପରେ ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା		
ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ		
ଉପକ୍ରମ	1.1	1-4
ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା	1.2	5-12
ଯୋଜନା ଏବଂ ରଣନୀତି	1.3	13-25
ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ	1.4	25-34
ପରିବେଶ-ପର୍ଯ୍ୟଟନ	1.5	34-36
ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ବ୍ୟବସ୍ଥା	1.6	36-38
ଉପସଂହାର	1.7	38
ସୁପାରିଶଗୁଡିକ	1.8	38-39
ଅଧ୍ୟାୟ II: ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ଉପରେ ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା		
ବାଣିଜ୍ୟ ଏବଂ ପରିବହନ ବିଭାଗ		
ଉପକ୍ରମ ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ଢ଼ାଞ୍ଚା	2.1	41-46
ଲାଇସେନ୍ସ ଏବଂ ପରମିଟ୍‌ର ବିନିୟମନ ଏବଂ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ	2.2	46-61
ଟିକସର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, କରଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ	2.3	61-70
ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା	2.4	70-80
ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ	2.5	80-84
ସୁପାରିଶଗୁଡିକ	2.6	84-85

ପରିଶିଷ୍ଟ

ପରିଶିଷ୍ଟ ସଂଖ୍ୟା	ବର୍ଣ୍ଣନା	ସନ୍ଦର୍ଭ	
		ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା	ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା
I	ୟୁସି ଦାଖଲ ନକରିବା	1.2.2	87
II	ବାର୍ଷିକ ଲିଜ୍ ଭଡା	1.2.6	88
III	ଡଙ୍ଗା ଚାଳକଙ୍କଠାରୁ ବାର୍ଷିକ ବକେୟା ରୟାଲଟି	1.2.6	89
IV	ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ଅନିୟମିତତା	1.3.3.2	90
V	ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିବରଣୀ	1.5.1	91-92
VI	ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚର ବିବରଣୀ	1.5.2	93
VII	ପାନ୍ଥନିବାସରେ ଅଗ୍ନି ନିର୍ବାପନ ଯାଞ୍ଚ ନହେବା	1.6.3	94

ପରିଶିଷ୍ଟ ସଂଖ୍ୟା	ବର୍ଣ୍ଣନା	ସନ୍ଦର୍ଭ	
		ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା	ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା
VIII	2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡିକରେ ଯାନବାହନ ବିକ୍ରୟ ଉପରେ କମ୍ କିମ୍ବା ଅଧିକ ଥର ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.2.2.1	95
IX	ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡିକରେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟାଟେରୀ ଚାଳିତ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଟିକସ ଏବଂ/ କିମ୍ବା ଫି ଆଦାୟ କରୁଥିବା ବିବରଣୀ	2.2.2.2	95
X	ଭାରତ ସିରିଜ୍ ସହିତ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଟିକସର ଅଧିକ/ କମ୍ ସଂଗ୍ରହ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.2.2.3	96
XI	ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ଭିଏଲ୍‌ଟି ଡିଭାଇସ୍ ଲାଗି ନଥିବା ନୂତନ ଯାନଗୁଡିକୁ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.2.6	96
XII	ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାର ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.1	97
XIII	ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପରମିଟ୍ ସହିତ ଜାରି ହୋଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.1	98-99
XIV	ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ପରମିଟ୍ ସହିତ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସ/ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.1	100
XV	ଠିକା ଯାନ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.1	101
XVI	ଦ୍ରୁତତା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ନକରି ଯାନ ଚଲାଇବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ ଯୋଗୁଁ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ସମ୍ପର୍କରେ ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.2	102-106
XVII	ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍‌ଗୁଡିକୁ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ ଭାବରେ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ବିବୃତ୍ତି	2.3.1.3	107
XVIII	ପଞ୍ଜୀକରଣ ନମ୍ବର ସଂରକ୍ଷଣ ଉପରେ ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଫି	2.3.2	108
XIX	ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଏକକାଳୀନ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ	2.3.3	109
XX	ଓମନି ବସ୍‌ରୁ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ	2.3.4	110
XXI	ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନବାହନର ପଞ୍ଜୀକରଣ ଉପରେ ଶୁଳ୍କର କମ୍ ଆଦାୟ	2.3.5	111
XXII	ଯାନବାହନର ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନବୀକରଣ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଗ୍ରୀନ ଟ୍ୟାକ୍ସ ଆଦାୟ ନହେବା	2.3.7	111
XXIII	ଟିକସ ପଇଠ ନକରିବା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ସମୟରେ ଯାନବାହନ ଜବତ ନକରିବା	2.4.1.3	112
XXIV	ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ କମ୍ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ	2.4.1.4	112
ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ଶବ୍ଦକୋଷ			113-114

ମୁଖବନ୍ଧ

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାଲେଖାସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ଏହି ପ୍ରତିବେଦନ ଭାରତୀୟ ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା 151 ଏବଂ ସିଏଜିଙ୍କ ଡିପିସି ଆଇନ, 1971 ଅନୁଯାୟୀ ଓଡିଶା ରାଜ୍ୟର ରାଜ୍ୟପାଳଙ୍କ ନିକଟରେ ଉପସ୍ଥାପନ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଛି ।

ଏହି ପ୍ରତିବେଦନରେ "ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ" ଏବଂ "ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା"ର ହୋଇଥିବା ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷାର ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଫଳାଫଳ ରହିଛି ।

ରାଜ୍ୟର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ବ୍ଲୁ ଇକୋନମି ଅଧିନରେ ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । ଏହା ସହିତ, ସମୀକ୍ଷା ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ମଧ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିଥିଲା ।

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଛି ।

ଅନୁବାଦିତ ପ୍ରତିବେଦନରେ ସନ୍ଦେହ ଜାତ ହେଲେ ଇଂରାଜୀ ପ୍ରତିବେଦନ ବିଶ୍ୱାସଯୋଗ୍ୟ ବିବେଚିତ ହେବ ।

ବିହଙ୍ଗାବଲୋକନ

ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକ (ସିଏଜି)ଙ୍କ ଏହି ପ୍ରତିବେଦନରେ ଦୁଇଟି ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା (ଏସ୍‌ଏସ୍‌ସିଏ), ଯଥା, "ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ" ଏବଂ "ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା" ସହିତ ଜଡିତ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ।

ପ୍ରତିବେଦନର ପ୍ରାଥମିକ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା ଯେ ରାଜ୍ୟ ବିଧାନସଭାରେ ସମୀକ୍ଷାର ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଫଳାଫଳଗୁଡିକୁ ଦୃଷ୍ଟିକୁ ଆଣିବା। ସମୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀଙ୍କୁ ସମୟୋଚିତ ସଂଶୋଧନମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ କରିବ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଏ। ଏହା ସଙ୍ଗଠନଗୁଡିକର ଉନ୍ନତ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ନୀତି ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାରେ ସାହାଯ୍ୟ କରିବ, ଯାହା ଫଳରେ ଉତ୍ତମ ଶାସନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଯୋଗଦାନ ହୋଇପାରିବ।

ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ହେଉଛି ସମୀକ୍ଷା ହୋଇଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକର ଖର୍ଚ୍ଚ, ପ୍ରାପ୍ତି, ସମ୍ପତ୍ତି ଏବଂ ଦାୟିତ୍ୱ ସମ୍ପର୍କିତ କାରବାରର ପରୀକ୍ଷା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଜଣାପଡିଥାଏ ଯେ ପ୍ରଜୁଜ୍ୟ ନିୟମ, ଆଇନ, ନିୟମାବଳୀ, ବିଭିନ୍ନ ଆଦେଶ ଏବଂ ସକ୍ଷମ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ପାଳନ କରାଯାଉଛି କି ନାହିଁ।

ଏହି ପ୍ରତିବେଦନରେ ସଂଶୋଧନମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଏବଂ ନାଗରିକମାନଙ୍କୁ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବାରେ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀଙ୍କୁ ସହାୟତା କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଉପଯୁକ୍ତ ସୁପାରିଶଗୁଡିକ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଛି। ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣଗୁଡିକ ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି।

ଅଧ୍ୟାୟ – I

"ଓଡିଶାରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ"ର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ବଙ୍ଗୋପ ସାଗରର ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳରେ ଓଡିଶାର 574.71 କିଲୋମିଟର ଲମ୍ବ ଉପକୂଳ ଅବସ୍ଥିତ, ଯାହାକି ବାଲେଶ୍ୱର, ଭଦ୍ରକ, ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଏବଂ ପୁରୀ ଭଳି ସାତଟି ଉପକୂଳ ଜିଲ୍ଲାକୁ ବ୍ୟାପିଛି। ରାଜ୍ୟର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ବ୍ଲୁ ଇକୋନମି ଅଧିନରେ ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ପାଇଁ ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା। 2019-20 ରୁ 2023-24 ଅବଧିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ଏହି ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ନିମ୍ନଲିଖିତ ପ୍ରମୁଖ ସିଦ୍ଧାନ୍ତଗୁଡିକ ପ୍ରକାଶ କରିଛି:

"ନୂତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି" ଅଧିନରେ ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠିର ବ୍ୟବହାର ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଡିଓଟି ପାଇଁ ବଜେଟ୍ ଯୋଜନା ଆବଣ୍ଟନ 2,278.04 କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ 103.35 କୋଟି ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା। ବୈଧାନିକ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଅନୁମତି ନମିଳିବା, ପ୍ରଶାସନିକ ଅନୁମୋଦନ ଏବଂ ଜମିର ଉପଲବ୍ଧତା ନହେବା ଯୋଗୁଁ, 2014-15 ରୁ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ନଅଟି କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ସଂସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା 898.48 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଜମା କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ପାଣ୍ଠିର ଏକ ପ୍ରମୁଖ ଅଂଶ ଅର୍ଥାତ 806.44 କୋଟି ଟଙ୍କା (89.76 ପ୍ରତିଶତ) ଓଟିଡିସି ଏବଂ ଏସ୍‌ଟିଡିସିର ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ପଡିରହିଥିଲା।

ପରିବହନ, ବାସସ୍ଥାନ ଏବଂ ଖାଦ୍ୟ ଭଳି ବିଭିନ୍ନ ସେବା ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ଓଟିଡିସି ସରକାରଙ୍କଠାରୁ 10.72 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ବେସରକାରୀ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକଠାରୁ 72 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ବକେୟା ପାଇନାହିଁ। ଏହି ବକେୟା 11.44

କୋଟି ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରୁ, 23 ପ୍ରତିଶତ ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ବକେୟା ଥିଲା। 2020-21 ରୁ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ସାତଟି ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ ଆୟୋଜନ କରିବାରେ ଡିଓଟିକୁ 207.68 କୋଟି ଟଙ୍କାର କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା।

ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳରେ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଦଶଟି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ / ଯାତ୍ରୀନିବାସ ମଧ୍ୟରୁ ଚାରୋଟିର 2019-24 ବର୍ଷରେ 10.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆୟ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ବିରୁଦ୍ଧରେ 11.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ 1.42 କୋଟି ଟଙ୍କା କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା। ଏହା ବାଣିଜ୍ୟିକ ସତର୍କତାର ଅଭାବ ଏବଂ ଦୁର୍ବଳ ପରିଚାଳନାକୁ ସୂଚିତ କରେ।

ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ପରିଚାଳନାରେ ଡିଓଟି ଏବଂ ଓଟିଡିସି ଉଭୟଙ୍କ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବା ପାଇଁ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମିରେ ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ପ୍ରୋତ୍ସାହନର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ, ଯାହା ଫଳରେ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 1.25 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଅବରୋଧ ହେଲା ଏବଂ ପ୍ରତିବର୍ଷ 45.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ସମ୍ଭାବ୍ୟ ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ବିଭାଗ ଏହାର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତିକୁ ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା। ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ୍ୟ ଡିଓଟି ଏସ୍‌ଡିଜି 1.0 ସୂଚକାଙ୍କ ଉପରେ ପ୍ରଗତି ହାସଲ କରିପାରିଲା ନାହିଁ। ଯଦିଓ, ଓଡିଶା ସରକାର ରାଜ୍ୟରେ 358 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ର ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲା, ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ ପୂର୍ବ ଅନୁମତି ନପାଇବା ଯୋଗୁଁ ଡିଓଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିପାରି ନଥିଲା। ପୁରୀରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ, ଦେଉଳି-ଧଉଳିରେ ଶ୍ରୀଜଗନ୍ନାଥ ଧାମ-ରାମଚଣ୍ଡି-ପ୍ରାଚୀ ନଦୀ ସହିତ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ପ୍ରାୟୋଜିତ ଯୋଜନା, ତୀର୍ଥଯାପନ କାୟାକଳନ ଏବଂ ଆଧାତ୍ମିକ, ବୃଦ୍ଧି ଅଭିଯାନ (ପ୍ରସାଦ) ରାଜ୍ୟରେ 6.49 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ସମାପ୍ତ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ବରକୁଳ, ସାତପଡା, ତାମ୍ପରା ଏବଂ ଗୋପାଳପୁରରେ 41.60 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ସାଂସ୍କୃତିକ ଏବଂ ଐତିହ୍ୟ ସ୍ଥଳୀଗୁଡିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା, ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧିକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା, ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଏବଂ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ କରିବା ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ର ପ୍ରାୟୋଜିତ ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପୂରଣ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

ଓଡିଶା ଶିଳ୍ପ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ (ଇଡକୋ) ସହିତ ସମନ୍ୱୟର ଅଭାବ ଏବଂ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ସମୟସୀମା ପାଳନ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପ୍ରେରଣା ନମିଳିବା ଯୋଗୁଁ, ଭୁବନେଶ୍ୱରର ବିନ୍ଦୁସାଗରରେ ଭାସମାନ ମ୍ୟୁଜିକାଲ୍ ଫାଉଣ୍ଟେନର ପ୍ରକଳ୍ପ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଲା। ବିନ୍ଦୁସାଗର ହ୍ରଦକୁ ବିକାଶ କରି ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନଅ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପରେ ଏବଂ 8.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ସେହିପରି, ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାର ଶାମୁକା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସମାନ କାରଣ ଯୋଗୁଁ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ, ଯାହା ଫଳରେ 11.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା। 3.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ତିନୋଟି ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ୍ ବେଳାଭୂମି ବିକାଶର ଲକ୍ଷ୍ୟ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା।

ସରକାରୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଅଧିନିୟମ, 1980 ର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ରାମଚଣ୍ଡୀରେ ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମି, ପୁରୀ-କୋଣାର୍କ ମେରାଇନ୍ ଡ୍ରାଇଭ୍ ପାର୍ଶ୍ୱବର୍ତ୍ତୀ ରାସ୍ତା ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ, ତାଳସାରୀରେ ପାନ୍ଥଶାଳା ଭଳି ନିର୍ମାଣ ଅଭୟାରଣ୍ୟ/ ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନ/ ପିଆର୍‌ଏଫ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ଆସୁଥିବା ସ୍ଥାୟୀ/ ଅର୍ଦ୍ଧ-ସ୍ଥାୟୀ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ପାଇଁ 28.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

ପାନ୍ଥନିବାସଗୁଡିକ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିଲେ ଏବଂ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ ନକରିବା ଯୋଗୁଁ ଜନସାଧାରଙ୍କ ଜୀବନ ଏବଂ ସମ୍ପତ୍ତି ବିପଦରେ ଥିଲା।

ଶ୍ରୀଜଗନ୍ନାଥ ମନ୍ଦିର, ରଥଯାତ୍ରା ମହୋତ୍ସବ ଏବଂ ପୁରୀ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି ଭଳି ଆକର୍ଷଣୀୟ ସ୍ଥାନ ଯୋଗୁଁ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଦୁଇଟି ଉପକୂଳ ଜିଲ୍ଲା ଯଥା ପୁରୀ ଏବଂ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ରାଜ୍ୟର 48 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରୁଥିଲା। ରାଜ୍ୟର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସାଂସ୍କୃତିକ, ପରିବେଶଗତ ଏବଂ ଐତିହ୍ୟ ସ୍ଥଳର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମ୍ଭାବନାକୁ

ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବରେ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିବା ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ, ଡିଓଟି ପାଇଁ ଓଡିଶାର ଅନ୍ୟ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିକଶିତ କରିବା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଟେ।

ସୁପାରିଶଗୁଡିକ

ସରକାର କରିପାରନ୍ତି:

- *କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସି, ଏଏସ୍ଆଇ ଇତ୍ୟାଦି କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ସମସ୍ତ ଅନୁମତି ସହିତ ଏକ ଉପଯୁକ୍ତ କ୍ଷେତ୍ର ସର୍ଭେ ପରେ ହିଁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ହାତକୁ ନିଆଯିବା ପାଇଁ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟପ୍ରଣାଳୀ ମାନକ (ଏସ୍ଓପି) ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା।*

- *ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଜାତିସଙ୍ଘ ଏଜେଣ୍ଡା 2030 ଅନୁଯାୟୀ ଏସ୍‌ଡିଜିଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ଏବଂ ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପଦକ୍ଷେପଗୁଡିକୁ ଉତ୍ତମ ଭାବରେ ପରିଚାଳନା କରିବା ପାଇଁ ଏକ ସୁପରିଭାଷିତ ମାଇଲଖୁଣ୍ଟ ସହିତ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା।*

- *ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠିର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ସମୟାନୁସାରେ ବ୍ୟବହାର ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଏବଂ ସରକାରୀ ଆକାଉଣ୍ଟ ବାହାରେ ପାଣ୍ଠି ରଖିବାରୁ ରକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ଆର୍ଥିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା।*

- *ରାଜ୍ୟକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ଅଧିକ ଆକର୍ଷଣୀୟ କରିବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ ସ୍ଥାୟୀ ଏବଂ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ଭାବରେ ବିକଶିତ କରିବା ପାଇଁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବା।*

- *ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସି ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକୁ କଡାକଡି ପାଳନ କରିବା।*

ଅଧ୍ୟାୟ - II

"ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା"ର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଯାନବାହନ ଉପରେ ଟିକସ ହେଉଛି ରାଜ୍ୟର ଚତୁର୍ଥ ବୃହତ ରାଜସ୍ୱ ଉତ୍ସ। ଏହା ରାଜ୍ୟର ମୋଟ ଟିକସ ରାଜସ୍ୱର ପ୍ରାୟ ଚାରିରୁ ଛଅ ପ୍ରତିଶତ ଅବଦାନ ରଖେ। ଓଡିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ) ଓଡିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ (ଓଏମ୍‌ଭିଟି) ଆଇନ, 1975 ପ୍ରଣୟନ କରିଛନ୍ତି ଯେଉଁଥିରେ ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା ଟିକସ ବିଷୟରେ ବିସ୍ତୃତ ସୂଚନା ଦେଇଥାଏ। ଏମ୍‌ଭି ଆଇନ, 1988 ଅନୁଯାୟୀ ପରିକଳ୍ପିତ ପ୍ରମୁଖ ନିୟାମକ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡିକ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଏ ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟ ଆଇନ ଅନୁଯାୟୀ ପରିକଳ୍ପିତ କର କ୍ଷମତାଗୁଡିକ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ (ଆର୍‌ଟିଓ) ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଏ, ଯେଉଁମାନେ ଆର୍‌ଟିଏ ଭାବରେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି ଏବଂ ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାର ଅଧୀନରେ ଗଠିତ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ (ଏସ୍‌ଟିଏ) ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି। ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ପାଇଁ ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା। 2019-20 ରୁ 2023-24 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସମୟକୁ ନେଇ କରାଯାଇଥିବା ଏସ୍ଏସ୍‌ସିଏ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପ୍ରମୁଖ ସିଦ୍ଧାନ୍ତଗୁଡିକ ପ୍ରକାଶ କରୁଛି:

ଏଗ୍ରୀଗେଟରର ସେବା ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ମୂଳ ଭଡା ସହିତ ମୁକାବିଲା କରିବା ପାଇଁ ନିୟାମକ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଏଗ୍ରିଗେଟରମାନେ ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିଲେ ଏବଂ ନିଜ ସୁବିଧା ଅନୁସାରେ ନିଜେ ଭଡା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରୁଥିଲେ। ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ମୂଳ ମୂଲ୍ୟ ସ୍ଥିର ନହେବା ଫଳରେ ଯାନବାହନ ବିକ୍ରୟ ଉପରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ଏବଂ ସଂଗ୍ରହରେ ଅସମାନତା ଦେଖା ଦେଇଥିଲା।

ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ବାହନରେ ବୈଧ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର (ଏଫ୍‌ସି) ନିଶ୍ଚିତ ନକରି ବିଭାଗ ଯାନଗୁଡ଼ିକରୁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲା। ଏହା ଫଳରେ 9,760 ଯାନରୁ 73.18 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଯାଞ୍ଚ ଶୁଳ୍କ ମଧ୍ୟ ଆଦାୟ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ଯାନବାହନ ଲୋକେସନ୍ ଟ୍ରାକିଂ ଡିଭାଇସ୍ ବିନା ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନଗୁଡିକର ପଞ୍ଜିକରଣ ମହିଳା ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ସହିତ ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି କରିଥିଲା।

ବିଭାଗ କେବଳ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ 17.61 ଲକ୍ଷ ଯାନରେ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ସ୍ଥିର କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇନାହିଁ, ବରଂ 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 1.52 ଲକ୍ଷ ଯାନ ବିନା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପିରେ ପଞ୍ଜିକୃତ କରିଥିଲା।

ଜିଆଇଏସ୍ ଆଧାରିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା ପ୍ରଣାଳୀ/ ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଏବଂ ସମନ୍ୱିତ କମ୍ପ୍ୟୁଟର ସିଷ୍ଟମ (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍) ରେ ତ୍ରୁଟି ହେତୁ ଯାନବାହନଗୁଡିକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ମାନୁଆଲ୍ ହସ୍ତକ୍ଷେପ କରାଯାଇଥିଲା।

ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନରେ ବିଚ୍ୟୁତି ଯୋଗୁଁ 90.68 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ମୋଟରଯାନ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନା କମ୍/ ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା। ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ପରମିଟ୍ ବଦଳରେ ସାଧାରଣ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଫଳରେ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ବାବଦରେ 14.59 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା।

ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିବା ଟିକସ ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା ବିପୁଳ ବକେୟା ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ ପାଇଁ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ନଥିଲା। ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିବା 530 କୋଟି ଟଙ୍କା ବିରୁଦ୍ଧରେ, କେବଳ 9.71 କୋଟି ଟଙ୍କା ବକେୟା ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା।

ଆର୍‌ଟିଓ କିମ୍ବା ଆଇନ ଅଦାଲତ କିମ୍ବା ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ପାଖରେ ଇ-ଚାଲାଣଗୁଡିକ ବିଚାରାଧୀନ ଥିଲା ଯାହା 39.55 ଲକ୍ଷ ଚାଲାଣ ଥିଲା ଏବଂ ଏହାର ପରିମାଣ 1,136.62 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା। ଯାନଗୁଡିକ ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ନଦେଇ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ହେବା ତାରିଖରୁ ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା।

ଯଦିଓ ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଅନେକ ଅପରାଧ ଜଣେ ଅପରାଧୀ ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିଲା, ତଥାପି ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଗୋଟିଏ କିମ୍ବା ଦୁଇଟି ଅପରାଧରେ ବୁକ୍ କରିଥିଲେ, ଯାହା ଫଳରେ 640.87 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ ହୋଇନଥିଲା।

2015 ର ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ନୀତି ଅନୁଯାୟୀ, 2020 ସୁଦ୍ଧା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା 50 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁହାର 20 ପ୍ରତିଶତ ହ୍ରାସ କରିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ଥିଲା (2015 ମୂଳ ବର୍ଷ ଭାବରେ) କିନ୍ତୁ 2015 ମୂଳ ବର୍ଷ ତୁଳନାରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଏବଂ ଆହତ (2020 ବ୍ୟତୀତ) ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁହାର ବୃଦ୍ଧି ପାଇଲା ଏବଂ ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିବା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା, ମୃତ୍ୟୁହାର ଏବଂ ଆହତ ହ୍ରାସ କରିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ସୁପାରିଶଗୁଡିକ

ସରକାର ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:

- *ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଲାଇସେନ୍ସ ନପାଇ ଅନିୟନ୍ତ୍ରିତ ଭାବରେ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନବାହନ ପରିଚାଳନା କରୁଥିବା ମୋଟରଯାନ ସଂଗ୍ରହକଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବା;*

- *ପଞ୍ଜିକରଣ, ମୂଲ୍ୟାୟନ, ଟିକସ ଏବଂ ଫି ଆଦାୟ ଏବଂ ସାରଥି ମାଧ୍ୟମରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଇନପୁଟ୍ ବୈଧତା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ବ୍ୟବସାୟିକ ନିୟମ ଚିତ୍ରିତ କରିବା ଏବଂ ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ନିୟନ୍ତ୍ରଣକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରି ବାହନର ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀତାକୁ ଉନ୍ନତ କରିବା;*

- *ଯାନବାହନର ଫିଟନେସ୍ ଯାଞ୍ଚ କରିବା ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କ ପାଇଁ ପରୀକ୍ଷା ଟ୍ରାକର ଉନ୍ନତିକୁ ପ୍ରାଥମିକତା ଦେବା ପାଇଁ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର ସ୍ଥାପନ କରିବା;*

- *ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ବ୍ୟବହାର କରୁଥିବା ମହିଳା ଏବଂ କନ୍ୟା ସନ୍ତାନମାନଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଯାନରେ ଯାନବାହନ ସ୍ଥାନ ଟ୍ରାକିଂ ଡିଭାଇସ୍ ସ୍ଥାପନକୁ କଡାକଡି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା;*

- *ସମସ୍ତ ଯାନରେ (ପୁରୁଣା ଏବଂ ନୂତନ) ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ୍ (ଏଚ୍ଏସ୍ଆରପି) ଲଗାଇବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା;*

- *ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଏକ ଦକ୍ଷ ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ନିୟମ ପାଇଁ ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଏବଂ ସମନ୍ୱିତ କମ୍ପ୍ୟୁଟର ସିଷ୍ଟମ (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍)ରେ ଥିବା ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକୁ ସଂଶୋଧନ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା;*

- *ବକେୟା ରାଜସ୍ୱ ସମୟସୀମା ମଧ୍ୟରେ ଆଦାୟ ପାଇଁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନକାରୀଙ୍କୁ ଠାବ କରିବା ପାଇଁ ଯାନବାହନ ମାଲିକ ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରକଙ୍କ ଠିକଣା (ଆଧାର) ଏବଂ ମୋବାଇଲ୍ ନମ୍ବରକୁ ଅପଡେଟ୍ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା;*

- *ବୁକ୍ ହୋଇଥିବା ଅପରାଧ ପାଇଁ ବର୍ଦ୍ଧିତ ଫି ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଭାବରେ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଏବଂ ମାନୁଆଲ୍ ହସ୍ତକ୍ଷେପ ଦ୍ୱାରା ଅଣ / ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ବୈଧତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସହିତ ଇ-ଚାଲାଣ ସଫ୍ଟୱେୟାର ପୁନଃଡିଜାଇନ୍ କରିବା; ଏବଂ*

- *ନାଗରିକ କୈନ୍ଦ୍ରିକ ସେବାର ସମୟସୀମା ବିତରଣ ପାଇଁ ତଦାରଖ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବା ଏବଂ ଦୋଷୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ସ୍ଥିର କରିବା।*

ଅଧ୍ୟାୟ I

"ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ"ର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

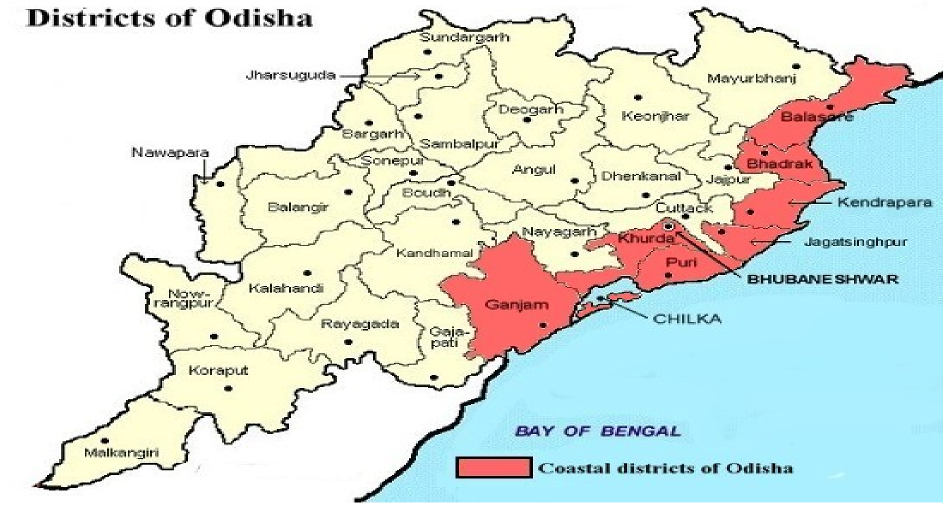
ଅଧ୍ୟାୟ I

"ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ"ର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

1.1 ଉପକ୍ରମ

ଓଡିଶାରେ ଏହାର ସମୃଦ୍ଧ ସାଂସ୍କୃତିକ ଇତିହାସ, ରଣନୈତିକ ଭୌଗୋଳିକ ସ୍ଥିତି, ବିବିଧ ଭୂଗୋଳ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପ୍ରାକୃତିକ ସମ୍ପଦ ଥିବା କାରଣରୁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅପ୍ରତ୍ୟାଶିତ ସମ୍ଭାବନା ରହିଛି । ବିଭିନ୍ନ ମନ୍ଦିର, ପର୍ବପର୍ବାଣୀ, କାର୍ନିଭାଲ୍, ସ୍ଥାନୀୟ ହସ୍ତଶିଳ୍ପ ଇତ୍ୟାଦି ବ୍ୟତୀତ, ଓଡିଶାର ଉପକୂଳ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ପ୍ରସିଦ୍ଧ ଆକର୍ଷଣ। ଏହି ଜୋନ୍ ଗୁଡିକରେ ଉପକୂଳ ଅର୍ଥନୀତି ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶରେ ଅବଦାନ ରଖିପାରୁଥିବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ମାନଦଣ୍ଡ ହେଉଛି ଭୂ-ଆକୃତି, ସାମୁଦ୍ରିକ ଜୀବନ ଏବଂ ଉପକୂଳୀୟ ପରିସଂସ୍ଥାର ସ୍ଥାନୀୟ ପରିବେଶ। ଓଡିଶାର ବଙ୍ଗୋପସାଗରର ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳରେ 574.71 କିଲୋମିଟର ଲମ୍ବ ଉପକୂଳ ରହିଛି, ଯାହା ସାତଟି ଜିଲ୍ଲା ବାଲେଶ୍ୱର, ଭଦ୍ରକ, ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଏବଂ ପୁରୀରେ ବିସ୍ତୃତ।

ଚିତ୍ର 1 – ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳର ମାନଚିତ୍ର



1.1.1 ବ୍ଲୁ ଇକୋନମି ଅଧିନରେ ନିରନ୍ତର ପର୍ଯ୍ୟଟନ

ସଂଯୁକ୍ତ ରାଷ୍ଟ୍ର ବିଶ୍ୱ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସଂଗଠନ ଗାଇଡବୁକ୍ (2015) ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ "ଏହା ଏକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଯାହା ଏହାର ବର୍ତ୍ତମାନ ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତର ଆର୍ଥିକ, ସାମାଜିକ ଏବଂ ପରିବେଶଗତ ପ୍ରଭାବକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହିସାବରେ ନେଇଥାଏ, ପରିଦର୍ଶକ, ଶିଳ୍ପ, ପରିବେଶ ଏବଂ ଆବାହାକ ସମ୍ପ୍ରଦାୟର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ପୂରଣ କରିଥାଏ" ବୋଲି ବର୍ଣ୍ଣନା କରେ ଏବଂ ବିକାଶଶୀଳ ଦେଶଗୁଡିକରେ ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ପାଞ୍ଚଟି ପ୍ରମୁଖ ସ୍ତମ୍ଭ ଯଥା, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଶାସନ, ବାଣିଜ୍ୟ ନିବେଶ, ନିଯୁକ୍ତି, କ୍ଷମତା ନିର୍ମାଣ, ଦାରିଦ୍ର୍ୟ ହ୍ରାସ, ପ୍ରାକୃତିକ ଏବଂ ସାଂସ୍କୃତିକ ପରିବେଶର ସ୍ଥାୟୀତ୍ୱ ଇତ୍ୟାଦି ଉପରେ ଧ୍ୟାନ ଦିଏ। ବ୍ଲୁ ଇକୋନମି ଅଧିନରେ ସ୍ଥାୟୀତ୍ୱ ମଧ୍ୟ ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ କ୍ଷେତ୍ର, ଯାହାକୁ "ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ସମୁଦ୍ର ସମ୍ପଦର ସ୍ଥାୟୀ ବ୍ୟବହାର, ଉନ୍ନତ ଜୀବନ ଜୀବିକା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ଯେତେବେଳେ ସାଗର ସବୁଜିମାକୁ ସଂରକ୍ଷଣ କରେ" ଭାବରେ ପରିଭାଷିତ କରାଯାଇଛି।

ଯେତେବେଳେ ଅନେକ ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ (ଏସ୍‌ଡିଜି) ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ର ଉପରେ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥାଏ, ତିନୋଟି ଏସ୍‌ଡିଜି[1], ଯଥା, ଏସ୍‌ଡିଜି 8, ଏସ୍‌ଡିଜି 12 ଏବଂ ଏସ୍‌ଡିଜି 14 ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଉପକୂଳ ଏବଂ ସାମୁଦ୍ରିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରେ। ଓଡିଶା ସରକାର ଏହାର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ (ଡିଓଟି) ମାଧ୍ୟମରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର

[1] ଏସ୍‌ଡିଜି 8-ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧି, ଏସ୍‌ଡିଜି 12-ସ୍ଥାୟୀ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ଉତ୍ପାଦନ ଏବଂ ଏସ୍‌ଡିଜି 14-ମହାସାଗର ସଂରକ୍ଷଣ

ବିକାଶ ଏବଂ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପାଇଁ ଏବଂ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ଏକ ସ୍ଥାୟୀ ଶିଳ୍ପରେ ପରିଣତ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛନ୍ତି ।

ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ଯୋଜନା ଏବଂ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ରଣନୀତି; ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ; ଏବଂ ବିଦ୍ୟମାନ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ଏହାର ପ୍ରଭାବର ଯଥେଷ୍ଟତା ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ଯୋଜନା ଏବଂ ପରିଚାଳନା କରାଯାଇଥିଲା ।

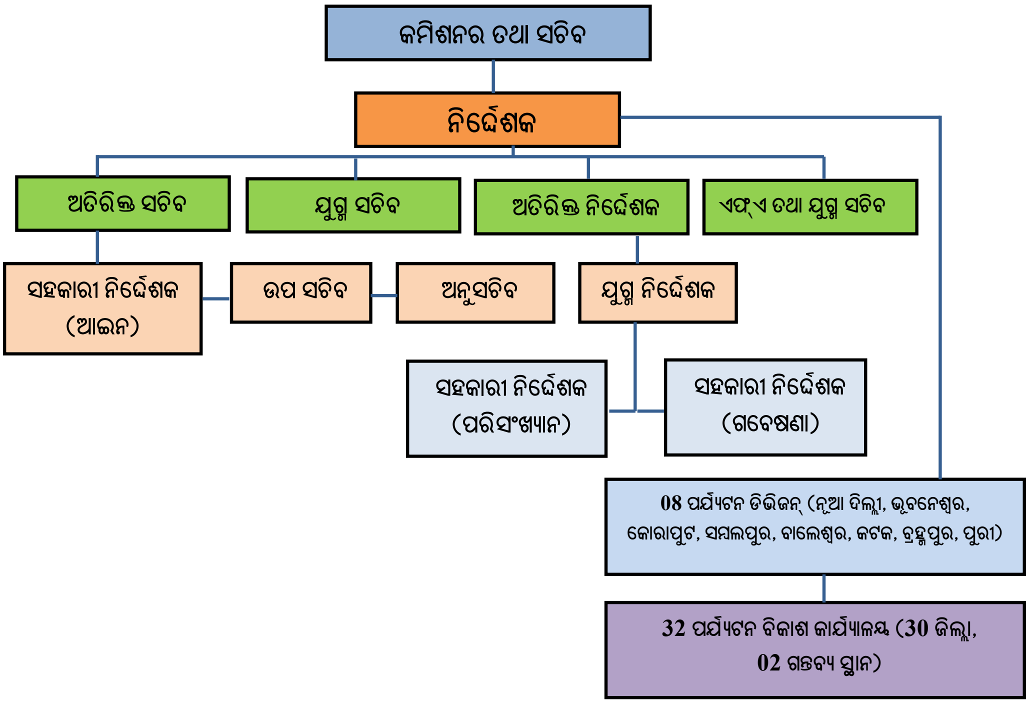
1.1.2 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ସାଙ୍ଗଠନିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ନୋଡାଲ୍ ବିଭାଗ, ଯାହାର ନେତୃତ୍ୱ କମିଶନର ତଥା ସଚିବ କରନ୍ତି । ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାଳୟ ବିଭାଗର ମିଶ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ଏକ ଅଂଶ, ଯେଉଁଥିରେ 32 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ରହିଅଛି । ରାଜ୍ୟର ପ୍ରତ୍ୟେକ 30 ଟି ଜିଲ୍ଲାରେ[2] ଜଣେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅଧିକାରୀ କିମ୍ବା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ନେତୃତ୍ୱରେ ଏକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ରହିଛି । 30 ଟି ଜିଲ୍ଲା ମଧ୍ୟରୁ, ସାତଟି ଜିଲ୍ଲା[3] ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପଡିଥାଏ ଏବଂ ତେଣୁ ସ୍ଥାୟୀ ଉପକୂଳ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ଏଗୁଡିକର ପ୍ରାସଙ୍ଗିକତା ରହିଛି ।

ତଳେ ଦିଆଯାଇଥିବା **ଚାର୍ଟ 1** ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ସାଙ୍ଗଠନିକ ସଂରଚନାକୁ ଦର୍ଶାଉଅଛି ।

ଚାର୍ଟ 1: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ସଙ୍ଗଠନ

ସାଙ୍ଗଠନିକ ଚାର୍ଟ



ଓଡିଶାକୁ ଭାରତର ପ୍ରମୁଖ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳ ଭାବରେ ବିକଶିତ ଏବଂ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବାର ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ସହିତ ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଟିଡିସି) ନାମକ ଏକ ସରକାରୀ ଉଦ୍ୟୋଗ, ବିଭାଗର ପ୍ରଶାସନିକ

[2] ପୁରୀ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା, ନୟାଗଡ, କଟକ, ଯାଜପୁର, ଜଗତସିଂହପୁର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା, ବାଲେଶ୍ୱର, ଭଦ୍ରକ, ମୟୂରଭଞ୍ଜ (ବାରିପଦା), କେନ୍ଦୁଝର, ସୁନ୍ଦରଗଡ (ରାଉରକେଲା), ସମ୍ବଲପୁର, ବରଗଡ, ଝାରସୁଗୁଡା, ଦେବଗଡ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଅନୁଗୁଳ, ବଲାଙ୍ଗୀର, ସୋନପୁର, କଳାହାଣ୍ଡି (ଭବାନୀପାଟନା), ନୂଆପଡା, କୋରାପୁଟ, ରାୟଗଡା, ମାଲକାନଗିରି, ନବରଙ୍ଗପୁର, କନ୍ଧମାଳ (ଫୁଲବାଣୀ), ବୌଦ୍ଧ, ଗଞ୍ଜାମ (ବ୍ରହ୍ମପୁର), ଗଜପତି (ପାରଳାଖେମୁଣ୍ଡି)

[3] ବାଲେଶ୍ୱର, ଭଦ୍ରକ, ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଏବଂ ପୁରୀ

ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଛି। ଓଟିଡିସିର ବାର୍ଷିକ ରିପୋର୍ଟ 2023-24 ଅନୁଯାୟୀ, ଏହା 14 ଟି ଆବାସ ସୁବିଧା (ପାନ୍ଥନିବାସ/ ଯାତ୍ରୀନିବାସ/ ଅରଣ୍ୟନିବାସ) ଏବଂ ତିନୋଟି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ (ଭୁବନେଶ୍ୱର, ପୁରୀ ଏବଂ ସମ୍ବଲପୁରରେ ନିମନ୍ତ୍ରଣ) ପରିଚାଳନା କରୁଛି। ଏଥିମଧ୍ୟରୁ, ରାଜ୍ୟର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ଦଶଟି ଆବାସ ସୁବିଧା ଏବଂ ଦୁଇଟି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ ଅବସ୍ଥିତ।

1.1.3 ସମୀକ୍ଷା ପରିସର ଏବଂ ପଦ୍ଧତି

ଅଗଷ୍ଟ 2024 ରୁ ଫେବୃୟାରୀ 2025 ମଧ୍ୟରେ କରାଯାଇଥିବା ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ସାତଟି ଉପକୂଳ ଜିଲ୍ଲାକୁ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା 2019-20 ରୁ 2023-24 ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷର ଅବଧିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ, ନିମ୍ନଲିଖିତ ରେକର୍ଡଗୁଡ଼ିକ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା:

(i) ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲା ପର୍ଯ୍ୟଟନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ (ଡିଟିଓ)ର ରେକର୍ଡ।

(ii) ବିଭିନ୍ନ ଏଜେନ୍ସି[4] ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉଥିବା ଭାରତ ସରକାର (ଜିଓଆଇ) ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ଦୁଇଟି କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଯୋଜନା- ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଏବଂ ପ୍ରସାଦ ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡ।

(iii) ଚିଲିକା ବିକାଶ ପ୍ରାଧିକରଣ (ସିଡିଏ)।

(iv) ଜଙ୍ଗଲ, ପରିବେଶ ଏବଂ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ (ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି) ବିଭାଗ ଅଧୀନରେ ଓଡିଶା ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳ ପରିଚାଳନା ପ୍ରାଧିକରଣ (ଓସିଜେଡ୍‌ଏମ୍‌ଏ)।

(v) ଓଡିଶା ଶିଳ୍ପ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ (ଇଡ୍‌କୋ)।

(vi) ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡ :

- ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଆୟୋଜିତ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ସ[5],
- ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଆୟୋଜିତ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ[6] କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ।

ଡିସେମ୍ବର 2024 ରୁ ଫେବୃୟାରୀ 2025 ମଧ୍ୟରେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ବିଭାଗୀୟ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ସହିତ ପାଞ୍ଚଟି ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି ଏବଂ 86 ଟି ମନୋନୀତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳର ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ (ଜେପିଭି) ମଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା।

1.1.4 ସମୀକ୍ଷା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ

ଏସ୍‌ଏସ୍‌ସିଏର ସମୀକ୍ଷା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟଗୁଡିକ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବାର ଥିଲା ଯେ:

---

4 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ (ଡିଓଟି) ଅଧୀନରେ ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଟିଡିସି), ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ମନ୍ଦିର ପ୍ରଶାସନ, ପୁରୀ (ଏସ୍‌ଜେଟିଏ), ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ସଂସ୍ଥା ଯେପରିକି ଓଡିଶା ସେତୁ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓବିସିସି), ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ପ୍ରୋଜେକ୍ଟସ୍ (ଇଣ୍ଡିଆ) ଲିମିଟେଡ୍ (ଇପିଆଇଏଲ୍), ସାତ ଜଣ ଜିଲ୍ଲାପାଳ ଏବଂ ମନୋନୀତ ବ୍ଲକ ଉନ୍ନୟନ ଅଧିକାରୀ (ବିଡିଓ), ଓଡିଶା ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଅଧୀନରେ ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ), ବ୍ରହ୍ମପୁର ଉନ୍ନୟନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ (ବିଇଡିଏ), ଓଡିଶା ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓସିସି ଲିମିଟେଡ୍), ଜାତୀୟ ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏନ୍‌ବିସିସି ଲିମିଟେଡ୍)।

5 ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରତିବର୍ଷ ରାଜ୍ୟର ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ତାରକା ହୋଟେଲ ଏବଂ ରିସର୍ଟ ଭଳି ସୁବିଧା ସହିତ ଏକ ଋତୁକାଳୀନ ତମ୍ବୁ କ୍ୟାମ୍ପିଂ ଇଭେଣ୍ଟ 'ଇକୋ ରିଟ୍ରିଟ୍ ଓଡିଶା' ଆୟୋଜନ କରେ।

6 ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ହେଉଛି "ପ୍ରାକୃତିକ ଅଞ୍ଚଳକୁ ଦାୟିତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଯାତ୍ରା ଯାହା ପରିବେଶ ସଂରକ୍ଷଣ କରେ ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ କଲ୍ୟାଣରେ ଉନ୍ନତି ଆଣେ"। ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କିମ୍ବା "ଓଡିଶାରେ ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ପରିଚାଳିତ ପ୍ରକୃତି ପର୍ଯ୍ୟଟନ"ର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ରାଜ୍ୟର ଜଙ୍ଗଲ ଉପରେ ନିର୍ଭରଶୀଳ ସମ୍ପ୍ରଦାୟଗୁଡିକୁ ବିକଳ୍ପ ଜୀବିକା ପ୍ରଦାନ କରି ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ସଂରକ୍ଷଣକୁ ସମର୍ଥନ କରିବା।

- ବଜେଟ୍ ଏକ ବାସ୍ତବବାଦୀ ଏବଂ ବସ୍ତୁନିଷ୍ଠ ଉପାୟରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ହୋଇଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଖର୍ଚ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା;

- ଓଡିଶାରେ ଉପକୂଳ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ଯୋଜନା ଏବଂ ରଣନୀତି ଏସ୍‌ଡିଜି ସହିତ ସମନ୍ୱିତ ଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଥିଲା;

- ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପ/ ଯୋଜନାଗୁଡିକ ଆର୍ଥିକ, ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ସର୍ବୋତ୍ତମ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା; ଏବଂ

- ସରକାରୀ ପଦକ୍ଷେପ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକ/ ବିକ୍ରେତା ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅଂଶୀଦାର/ ଉପକୂଳ ସମ୍ପ୍ରଦାୟର ଆୟ ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ଜୀବିକା ଉନ୍ନତିରେ ସାହାଯ୍ୟ କରିଥିଲା।

1.1.5 ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡ

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣଗୁଡିକୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ମାନଦଣ୍ଡ ବିରୁଦ୍ଧରେ ମାନକ କରାଯାଇଥିଲା:

- ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2002, ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2022, ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2012;
- ଓଡିଶା ଶିଳ୍ପ ସୁବିଧା ଅଧିନିୟମ, 2004, ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଅଧିକାର ଅଧିନିୟମ, 2012, କମ୍ପାନୀ ଅଧିନିୟମ, 2013 ଏବଂ ସୀମିତ ଦାୟିତ୍ୱ ସହଭାଗୀତା ଅଧିନିୟମ, 2008;
- ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ (ସୁରକ୍ଷା) ଅଧିନିୟମ (ଡବ୍ଲୁପିଏ), 1972, ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଅଧିନିୟମ, 1980;
- ଆର୍ଥିକ ଦାୟିତ୍ୱ ଏବଂ ବଜେଟ୍ ପରିଚାଳନା (ଏଫ୍‌ଆର୍‌ବିଏମ୍) ଅଧିନିୟମ, 2005;
- ଉପକୂଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କ୍ଷେତ୍ର ବିଜ୍ଞପ୍ତି 2019;
- ଭାରତ ସରକାର ଏବଂ ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମୟ ସମୟରେ ଜାରି ହୋଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ, ନିର୍ଦ୍ଦେଶ, ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଇତ୍ୟାଦି;
- 2030 ମସିହାରେ ଓଡିଶାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ପାଇଁ ପରିକଳ୍ପନା;
- ମିଳିତ ଜାତିସଂଘ ସଙ୍ଗଠନର ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ (ଏସ୍‌ଡିଜି);
- ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ଆର୍ଥିକ ନିୟମାବଳୀ 2023, ଓଡିଶା ଟ୍ରେଜେରୀ କୋଡ୍ 1959 ଏବଂ ଅର୍ଥ ବିଭାଗ ବିଜ୍ଞପ୍ତି; ଏବଂ
- ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବାର୍ଷିକ ରିପୋର୍ଟ; ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ବୁଲେଟିନ୍।

1.1.6 ପ୍ରାପ୍ତି ସ୍ୱୀକାର

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର କମିଶନର ତଥା ସଚିବଙ୍କ ସହିତ ଏକ ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀ 11 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2024 ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ପ୍ରଶ୍ନ/ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣର ଉତ୍ତର ଦେବା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ରେକର୍ଡ ଯୋଗାଇ ଦେବାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଏବଂ ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି, ଜିଲ୍ଲାର ଜିଲ୍ଲାପାଳମାନେ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ସହଯୋଗ କରିଥିଲେ। ବିହାର ବିଧାନସଭାର ସାଧାରଣ ନିର୍ବାଚନ ପାଇଁ ନିର୍ବାଚନ ଡ୍ୟୁଟିରେ ଯାଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର କମିଶନର ତଥା ସଚିବଙ୍କ ଅନୁପସ୍ଥିତି ଯୋଗୁଁ ପ୍ରସ୍ଥାନ ସମ୍ମିଳନୀ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.2 ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା

1.2.1 ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚର ସ୍ଥିତି

2019 ରୁ 2024 ମଧ୍ୟରେ ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ/ ଯୋଜନା ସମ୍ପର୍କରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ବାର୍ଷିକ ବଜେଟ୍ ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ 1.1** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି।

ସାରଣୀ 1.1: 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ବର୍ଷ	ଆବଣ୍ଟନ	ଖର୍ଚ୍ଚ	ଫେରସ୍ତ	ଫେରସ୍ତର ପ୍ରତିଶତ
2019-20	194.09	192.67	1.42	0.73
2020-21	353.02	353.02	0.00	0.00
2021-22	482.99	482.99	0.00	0.00
2022-23	535.44	525.45	9.99	1.87
2023-24	712.50	620.56	91.94	12.90
ମୋଟ	**2,278.04**	**2,174.69**	**103.35**	

ଉତ୍ସ: ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ, ଏହା ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ 712.50 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆବଣ୍ଟନ ବିରୁଦ୍ଧରେ 620.56 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 91.94 କୋଟି ଟଙ୍କା (12.90 ପ୍ରତିଶତ) ବଳକା ରହିଥିଲା ଯାହା "ନୂତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି" (56.94 କୋଟି ଟଙ୍କା) ଏବଂ "କଳିଙ୍ଗ ଶାନ୍ତି ଏବଂ ବିବାଦ ସମାଧାନ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ" (35.00 କୋଟି ଟଙ୍କା) ଅନ୍ତର୍ଗତ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠିର ବ୍ୟବହାର ନକରିବା ଯୋଗୁଁ ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା।

ଡିଓଟି କହିଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ ପୁଞ୍ଜି ନିବେଶ ସବସିଡି (ସିଆଇଏସ୍) ଭାବରେ ବଣ୍ଟନ ପାଇଁ "ନୂତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି" ଅଧିନରେ ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇ ନଥିଲା କାରଣ ସିଆଇଏସ୍ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବଗୁଡିକର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଏବଂ ଚୂଡାନ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଗଠିତ ଆନ୍ତଃ-ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ କମିଟି ସାଧାରଣ ନିର୍ବାଚନ ଏବଂ ଆଦର୍ଶ ଆଚରଣ ସଂହିତା (ଏମ୍‌ସିସି) ଲାଗୁ ହେବା ଯୋଗୁଁ ନୂତନ ପ୍ରସ୍ତାବଗୁଡିକର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିପାରି ନଥିଲା। ତଥାପି, କଳିଙ୍ଗ ଶାନ୍ତି ଏବଂ ବିବାଦ ସମାଧାନ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ ପାଇଁ ଆବଣ୍ଟିତ 35.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ ବିଷୟରେ ସରକାର ନୀରବ ରହିଥିଲେ।

ଏହି ଉତ୍ତରଟି ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ ନିର୍ବାଚନ ଏବଂ ଏମ୍‌ସିସିର ପ୍ରଭାବ କେବଳ ଗୋଟିଏ କିମ୍ବା ଦୁଇ ମାସ ପାଇଁ ଥିଲା, ତେଣୁ ପାଣ୍ଠିର ବ୍ୟବହାର ନକରିବା କିମ୍ବା ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ନକରିବାର ଏକମାତ୍ର କାରଣ ହୋଇପାରିବ ନାହି।

1.2.2 ଉପଯୋଗ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଦାଖଲ ନକରିବା

ଓଡିଶା ସର୍ବସାଧାରଣ ଆର୍ଥିକ ନିୟମ (ଓଜିଏଫ୍‌ଆର୍)ର ନିୟମ 173 ଅନୁଯାୟୀ ଅନୁଦାନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଯେଉଁଠାରେ ସର୍ତ୍ତ ସଂଲଗ୍ନ ଥାଏ, ଅନୁଦାନପ୍ରାପ୍ତ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ଉପଯୋଗ ପ୍ରମାଣପତ୍ର (ୟୁସି) ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା ଉଚିତ ଯାହା ଦ୍ୱାରା ପରବର୍ତ୍ତୀ ବର୍ଷର 01 ଜୁନ୍ ସୁଦ୍ଧା ପ୍ରଶାସନିକ ବିଭାଗରେ ପହଞ୍ଚିପାରିବ।

ଡିଓଟିର ୟୁସି ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ 2014-23 ମଧ୍ୟରେ ଓଡିଶାରେ ବିଭିନ୍ନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ନଅଟି ଏଜେନ୍ସିକୁ[7] 1,019 ପ୍ରକଳ୍ପ/ ଉପାଦାନ ପାଇଁ 1,160.40 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, 1,094.49 କୋଟି ଟଙ୍କା (ମୋଟ ମଞ୍ଜୁର ପାଣ୍ଠିର 94.36 ପ୍ରତିଶତ) ମୂଲ୍ୟର 948 ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ୟୁସି ଦାଖଲ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ 14 ରୁ 98 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ I*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି। ୟୁସି ଦାଖଲ ନକରିବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ନଥିଲା। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଏହି ନଅଟି ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା 948 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ/ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା 1.2.3 ରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିବା ପରି 898.48 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଦୀର୍ଘ ସମୟ ଧରି ସେମାନଙ୍କ ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଜମା ହୋଇ ରହିଥିଲା।

ଡିଓଟି କହିଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ, ଅଧିକାଂଶ ୟୁସି ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ କରାଯାଇ ନାହିଁ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କୁ ତାହା ଦାଖଲ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଛି।

ତଥାପି, ୟୁସି ଦାଖଲ ନକରିବା ଏହି ସତ୍ୟକୁ ସ୍ପଷ୍ଟ କରେ ଯେ ବିଭାଗ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ତଦାରଖ କରିନଥିଲା ଏବଂ ୟୁସି ଦାଖଲ ପାଇଁ ସମୟୋଚିତ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ୟୁସି ନଥିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ, ପାଣ୍ଠିର ଅନ୍ୟତ୍ର ବ୍ୟବହାର କିମ୍ବା ଅପବ୍ୟବହାରର ଆଶଙ୍କାକୁ ଏଡାଇ ଦିଆଯାଇପାରିବ ନାହିଁ।

1.2.3 ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଣ୍ଠି/ ସରକାରୀ ଟଙ୍କାର ଅପ୍ରାଧିକୃତ ଜମା

ଓଡିଶା ବଜେଟ୍ ମାନୁଆଲ୍ ଏବଂ ଓଡିଶା ଟ୍ରେଜେରୀ କୋଡ୍, ଖଣ୍ଡ I ର ସହାୟକ ନିୟମ 242 ର ନିୟମ 141(3) ରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଥିଲା ଯେ ତୁରନ୍ତ ଦେୟ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ନଥିଲେ ଟ୍ରେଜେରୀରୁ ଟଙ୍କା ଉଠାଯିବା ଉଚିତ ନୁହେଁ। ଏହା ସହିତ, ଓଜିଏଫ୍ଆର୍, ଖଣ୍ଡ I ର ନିୟମ 6 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ ଯଦି ଅନ୍ୟଥା ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇନଥାଏ, ତେବେ ଅର୍ଥ ବିଭାଗର ସମ୍ମତି ବିନା ଅନ୍ୟତ୍ର ନିବେଶ କିମ୍ବା ଜମା ପାଇଁ ସରକାରୀ ଆକାଉଣ୍ଟରୁ ଟଙ୍କା କଢ଼ାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଅର୍ଥ ବିଭାଗ ଏକ ପରିପତ୍ର ଜାରି (ନଭେମ୍ବର 2014) କରିଥିଲା ଏବଂ ପୁନର୍ବାର କହିଥିଲା ଯେ ଯଦି ଟଙ୍କା ଅପ୍ରାଧିକୃତ ଜମାର ଏପରି କୌଣସି ଉଦାହରଣ ନଜର ଆସେ, ତେବେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଡିଡିଓ ଶୃଙ୍ଖଳାଗତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ପାଇଁ ଦାୟୀ ରହିବେ। ବିଭାଗୀୟ ମୁଖ୍ୟ ଏବଂ ଜିଲ୍ଲାପାଳମାନଙ୍କୁ ତଦନ୍ତ କରିବାକୁ ଏବଂ ନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଯେ ପାଣ୍ଠି କେବଳ ପ୍ରକୃତ ଖର୍ଚ୍ଚ ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତରିତ କରାଯାଏ, ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ରଖିବା ପାଇଁ ନୁହେଁ।

ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ପାଣ୍ଠି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇନାହିଁ, କିମ୍ବା ପ୍ରକଳ୍ପ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ ବଳକା ପାଣ୍ଠି ଡିଓଟିକୁ ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇନାହିଁ। ବରଂ, ଏହି ପାଣ୍ଠିଗୁଡିକୁ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସିର ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ରଖାଯାଇଥିଲା। ନଅଟି କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା ପାଣ୍ଠି ଜମାକରିବାର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନ **ସାରଣୀ 1.2** ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି:

[7] ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉନ୍ନୟନ ନିଗମ (ଓଟିଡିସି), ଭୁବନେଶ୍ୱର ପୌର ନିଗମ (ବିଏମ୍‌ସି), ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ପ୍ରକଳ୍ପ (ଇଣ୍ଡିଆ) ଲିମିଟେଡ୍ (ଇପିଆଇଏଲ୍), ଶିଳ୍ପ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ (ଆଇଡିସିଓ), ଆଇଏନ୍‌ଟିଏସିଏଚ୍, ଜାତୀୟ ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ନିଗମ (ଏନ୍‌ବିସିସି), ଉତ୍କଳିକା, ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଏବଂ ଗରିଜଣ ଜିଲ୍ଲାପାଳ (ଭଦ୍ରକ, ଗଞ୍ଜାମ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଏବଂ ପୁରୀ)

ସାରଣୀ 1.2 – ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ପାଣ୍ଠି ଜମାର ବିବରଣୀ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସିର ନାମ	ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟର ପ୍ରକାର	ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟିତ	ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଛି କିନ୍ତୁ ୟୁସି ଦାଖଲ କରାଯାଇ ନାହିଁ	ରଖାଯାଇଥିବା ମୋଟ୍ ପାଣ୍ଠି
1	ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉନ୍ନୟନ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଟିଡିସି)	ସ୍ଥିର ଜମା	774.87	18.43	756.44
2	ଶାମୁକା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉନ୍ନୟନ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏସ୍‌ଟିଡିସି)	ସ୍ଥିର ଜମା	50	0.00	50.00
3	ଜିଲ୍ଲାପାଳ, ପୁରୀ	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	12.43	0.00	12.43
4	ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ମନ୍ଦିର ପ୍ରଶାସନ, ପୁରୀ	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	0.76	0.10	0.66
5	ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ଇଣ୍ଡିଆ ଲିମିଟେଡ୍	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	35.42	20.43	14.99
6	ଜିଲ୍ଲାପାଳ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	2.51	0.00	2.51
7	ଜିଲ୍ଲାପାଳ, ଭଦ୍ରକ	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	0.65	0.00	0.65
8	ଜାତୀୟ ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏନ୍‌ବିସିସି)	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	29.55	0.00	29.55
9	ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା	ସଞ୍ଚୟ ଖାତା	31.25	0.00	31.25
	ମୋଟ		**937.44**	**38.96**	**898.48**
				ଜମା ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଅର୍ଜିତ ସୁଧ	**59.25**

ଉତ୍ସ: କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକର ସୂଚନାରୁ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂକଳନ କରାଯାଇଛି

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ, ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ 2014-15 ରୁ 2023-24 ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ନଅଟି କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ 898.48 କୋଟି ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଣ୍ଠି ଜମା କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ପାଣ୍ଠିର ଏକ ପ୍ରମୁଖ ଅଂଶ ଅର୍ଥାତ, 806.44 କୋଟି ଟଙ୍କା (89.76 ପ୍ରତିଶତ) ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପାଇଁ ଓଟିଡିସି ଏବଂ ଏସ୍‌ଟିଡିସିର ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ଜମା ହୋଇଥିଲା। କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ 59.25 କୋଟି ଟଙ୍କାର ସୁଧ ପାଇଥିଲେ, ଯାହାକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶର କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ବିଭାଗକୁ ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ଡିଓଟି ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ସରକାରୀ ଟଙ୍କା ଅପ୍ରାଧିକୃତ ଭାବରେ ରଖିବାର ସମୀକ୍ଷା କରିନଥିଲା କିମ୍ବା ଏହିପରି ଟଙ୍କା ରଖିବା ପାଇଁ ଦାୟୀ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଆରମ୍ଭ କରିନଥିଲା। ତେଣୁ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ତଦାରଖ କରିବାରେ ଡିଓଟିର ବିଫଳତା ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିବା ଅବ୍ୟବହୃତ ପାଣ୍ଠି ଅବରୋଧ ହୋଇଥିଲା।

1.2.4 ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା ସମ୍ପର୍କରେ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା

ଏଫ୍‌ଆର୍‌ବିଏମ୍ ଅଧିନିୟମ 2005 ର ଧାରା 4 ରେ ଥିବା ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନା ନୀତିଗୁଡିକ ସରକାରୀ ସମ୍ବଳଗୁଡିକୁ ଏପରି ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର କରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରେ ଯାହା ଟଙ୍କାର ସର୍ବୋତ୍ତମ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରେ ଏବଂ ଯେଉଁଠାରେ ସାର୍ବଜନୀନ ସମ୍ପତ୍ତିକୁ ସର୍ବୋତ୍ତମ ସମ୍ଭାବ୍ୟ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଏ।

ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସାରା ପାର୍କ, ବେଳାଭୂମି, ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟପୂର୍ଣ୍ଣ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ମନୋରଞ୍ଜନ ସ୍ଥଳ ଭଳି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଆକର୍ଷଣୀୟ ସ୍ଥାନଗୁଡିକୁ ଅଧିଗ୍ରହଣ, ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ବିକାଶ କରିବା ସମେତ ବାଣିଜ୍ୟିକ ଭିତ୍ତିରେ ବିଦ୍ୟମାନ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ବାସସ୍ଥାନ ଏବଂ ପରିବହନ ସେବା ପରିଚାଳନା କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟି ଅଧୀନରେ ଓଟିଡିସି କାର୍ଯ୍ୟ କରେ।

- ଓଟିଡିସିର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ 22 ଟି ୟୁନିଟ୍ (ପାନ୍ଥନିବାସ/ ଯାତ୍ରୀନିବାସ/ ଅରଣ୍ୟନିବାସ/ ପରିବହନ ୟୁନିଟ୍ ଇତ୍ୟାଦି) 706 ଟି ସରକାରୀ[8] ଏବଂ 839 ଟି ଘରୋଇ[9] ପକ୍ଷଙ୍କୁ ପରିବହନ, ବିମାନ ଟିକଟ, ହୋଟେଲ ବୁକିଂ, ଖାଦ୍ୟ, ବାସସ୍ଥାନ ଇତ୍ୟାଦି ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି। ତଥାପି, ଏହି ୟୁନିଟ୍‌ଗୁଡିକ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ସରକାରଙ୍କଠାରୁ 10.72 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ବେସରକାରୀ ପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ 0.72 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରିନଥିଲେ। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଏହି ବକେୟା 11.44 କୋଟି ଟଙ୍କାର 23 ପ୍ରତିଶତ ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି ବକେୟା ରହିଥିଲା। ଦୀର୍ଘ ଦିନର ପ୍ରାପ୍ୟ ଆଦାୟ ନକରିବା ଓଟିଡିସି ସ୍ତରରେ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନାକୁ ସୂଚିତ କରେ।

- ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳରେ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେଉଥିବା ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ/ ରହଣିସ୍ଥଳର ବାଣିଜ୍ୟିକ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ 2019, 2024 ମଧ୍ୟରେ, ଚାରୋଟି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ/ ଯାତ୍ରୀନିବାସର[10] ଆୟ 10.28 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା, ଯାହା ବିରୁଦ୍ଧରେ 11.70 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା, ଫଳରେ ମୋଟ 1.42 କୋଟି ଟଙ୍କା କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା। ଏହା ବାଣିଜ୍ୟିକ ସତର୍କତାର ଅଭାବ ଏବଂ ଦୁର୍ବଳ ପରିଚାଳନାକୁ ସୂଚିତ କରେ ଯାହା ଜିପିଭି ସମୟରେ ମଧ ଦେଖାଯାଇଥିଲା। ଏହି ଚାରୋଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧାର ଜେପିଭି ସମୟରେ ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ:

- କୋଣାର୍କର ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗା ବିଚ୍ କାଫେରେ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରବେଶ ଏବଂ ପାର୍କିଂ ସୁବିଧା ନଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଉପଯୁକ୍ତ ରୋଷେଇ ଘର ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଏକ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଛାଉଣୀରେ ରୋଷେଇ କରାଯାଉଥିଲା।

- କୋଣାର୍କର ଗୀତାଞ୍ଜଳି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟରେ, ବିକ୍ରେତାଙ୍କ ଜବରଦଖଲ ଏବଂ ଭଗ୍ନାବଶେଷ ଯୋଗୁଁ ୟୁନିଟ୍ ପ୍ରବେଶକୁ ଅବରୋଧ କରାଯାଇଥିଲା।

- ପୁରୀର ନିମନ୍ତ୍ରଣ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ ଏକ ରଣନୈତିକ/ ବାଣିଜ୍ୟିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ସ୍ଥାନରେ ଅବସ୍ଥିତ ଥିଲା, ଯଥା, ପୁରୀର ପାନ୍ଥନିବାସ ପରିସରରେ, ଯେଉଁଠାରେ ଏହାର ଏକ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ ଥିଲା।

ଫଟୋଚିତ୍ର 1: ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗା ବିଚ୍ କାଫେରେ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରବେଶ ଏବଂ ପାର୍କିଂ ସୁବିଧା ନଥିଲା

ଫଟୋଚିତ୍ର 2: ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗା ବିଚ୍ କାଫେ, ଭଙ୍ଗା ଛାତ ଥିବା ଏକ ଛାଉଣୀରେ ରୋଷଇ କାର୍ଯ୍ୟ

8 ଡିଓଟି, ଗୋପବନ୍ଧୁ ଏକାଡେମୀ, କ୍ରୀଡା ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ, ଆଇପିଆଇସିଓଏଲ୍ ଏବଂ ଇତ୍ୟାଦି।

9 ନ୍ୟୁ ଇଣ୍ଡିଆ ଇନସୁରାନ୍ସ, ତାପସ ଆଇଜିଏଚ୍, ଆପୋଲୋ ହସ୍ପିଟାଲ, ଭୁବନେଶ୍ୱର, ଅନୁ ଗେଷ୍ଟ ହାଉସ୍ ଏବଂ ଇତ୍ୟାଦି।

10 ନିମନ୍ତ୍ରଣ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, ପୁରୀ; ଯାତ୍ରୀନିବାସ, କୋଣାର୍କ; ଗୀତାଞ୍ଜଳୀ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, କୋଣାର୍କ ଏବଂ ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗା ବିଚ୍ କ୍ୟାଫେ, କୋଣାର୍କ।

ଫଟୋଚିତ୍ର 3: ଗୀତାଞ୍ଜଳି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, କୋଣାର୍କ ଜବରଦଖଲ ଏବଂ ପୋଡି ଯାଇଥିବା ଭଗ୍ନାବଶେଷ ଯୋଗୁଁ ପ୍ରବେଶ ଅବରୋଧ

ଫଟୋଚିତ୍ର 4: ପୁରୀ କ୍ୟାମ୍ପସର ପାନ୍ଥନିବାସର ଏକ କୋଣରେ ପୁରୀର ନିମନ୍ତ୍ରଣ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟର ଖରାପ ସ୍ଥାନ

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ଉତ୍ତରରେ, ଓଟିଡିସି କହିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2024) ଯେ, ଅଧିକାଂଶ ଋଣ ସରକାରୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକରୁ ବକେୟା ଥିଲା ଏବଂ ଓଟିଡିସି ଶୀଘ୍ର ଏହାକୁ ଆଦାୟ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରୟାସ କରୁଛି। ଏହା ସହିତ, ଓଟିଡିସି କହିଥିଲା (ଅଗଷ୍ଟ 2025) ଯେ, ଓଭରହେଡ୍ ଖର୍ଚ୍ଚ ହ୍ରାସ କରିବା ପାଇଁ ନିମନ୍ତ୍ରଣରେ ନିୟୋଜିତ ଅତିରିକ୍ତ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ପୂର୍ବରୁ ନିଯୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅଧିକ ବ୍ୟବସାୟିକ କାରବାର ପାଇଁ, ଏହି ହୋଟେଲ/ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟଗୁଡିକରେ ନୂତନ ସେବା ପ୍ରଚଳନ କରାଯାଇଥିଲା ଯେପରିକି ଆପ୍ ମାଧ୍ୟମରେ ଅନଲାଇନ୍ ବିତରଣ ସେବା (ସ୍ୱିଗୀ/ ଜୋମାଟୋ)।

ତେଣୁ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧାଗୁଡିକର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ପରିଚାଳନା ଯୋଗୁଁ କେବଳ ଆର୍ଥିକ ପ୍ରଦର୍ଶନ ଦୁର୍ବଳ ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ହୋଇନଥିଲା ବରଂ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳଗୁଡିକରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ପ୍ରୋତ୍ସାହନ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ମଧ୍ୟ ସଫଳ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

1.2.5 ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ସ ଆୟୋଜନରେ କ୍ଷତି

ଭାରତର ସବୁଠାରୁ ପସନ୍ଦଯୋଗ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳ ଭାବରେ ଓଡିଶାକୁ ବିକଶିତ କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟି ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖିଥିଲା। ଏହାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି, ଡିଓଟି 2019-20 ବର୍ଷରେ ଓଡିଶାରେ 2019-24 ବର୍ଷରେ ସାତଟି ସ୍ଥାନରେ[11] ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ସ "ଏକ ଗ୍ଲାମ୍ପିଂ (ଗ୍ଲାମରସ୍ କ୍ୟାମ୍ପିଂ) ପ୍ରକଳ୍ପ" ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲା। ଏହା ବିଳାସପୂର୍ଣ୍ଣ ତମ୍ବୁଯୁକ୍ତ କୁଟୀରରେ ରହିବା ଏବଂ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, ସମ୍ମିଳନୀ ସୁବିଧା, ଭୂମି/ ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ଇତ୍ୟାଦି ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା। ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏହା ଥିଲା ଯେ ଏକ 3-ତାରକା ବର୍ଗର ହୋଟେଲ ଏବଂ ରିସର୍ଟ ସହିତ ସମକକ୍ଷ ଭିତ୍ତିଭୂମି ଏବଂ ସୁବିଧା, ସେବା ଏବଂ ଉତ୍ପାଦ ପ୍ରଦାନ କରିବା।

2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ସରେ ହୋଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚ ଏବଂ ସଂଗୃହିତ ରାଜସ୍ୱର ବିବରଣୀ **ସାରଣୀ 1.3** ରେ ଦିଆଯାଇଛି:

[11] 2019-20 ରେ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରେ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 2023-24 ରେ ଏହା ସାତଟି ସ୍ଥାନକୁ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଥିଲା। ଏହି ସାତଟି ସ୍ଥାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରେ ଯେ: 1. ରାମଚଣ୍ଡୀ, କୋଣାର୍କ, 2. ବାଲିପୁଟ, ସାତକୋସିଆ, 3. ଭିତରକନିକା, 4. ଦାରିଙ୍ଗିବାଡି, କନ୍ଧମାଳ, 5. ହୀରାକୁଦ, ସମ୍ବଲପୁର, 6. ପାଟ୍ଟୀ, ସୋନପୁର, ଗୋପାଳପୁର ଏବଂ 7. ପୁଟସିଲ, କୋରାପୁଟ।

ସାରଣୀ 1.3: 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ସରେ ହୋଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚ ଏବଂ ସଂଗୃହୀତ ରାଜସ୍ୱ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ବର୍ଷ	ରିଟ୍ରିଟ ସଂଖ୍ୟା	ହୋଇଥିବା ମୋଟ ଖର୍ଚ୍ଚ	ମୋଟ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ	ରାଜସ୍ୱ ଉପରେ ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚ (କ୍ଷତି)	ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ (ପ୍ରତି ରିଟ୍ରିଟ୍ କ୍ଷତି)
2019-20	1	17.34	3.85	13.49	13.49
2020-21	5	28.05	5.13	22.92	4.58
2021-22	5	38.43	4.43	34.00	6.80
2022-23	7	67.03	5.75	61.28	8.75
2023-24	7	83.39	7.40	75.99	10.85
ମୋଟ		**234.24**	**26.56**	**207.68**	

ଉତ୍ସ: ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଇ ଦିଏ ଯେ ପ୍ରତ୍ୟାହାର ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁଁ ଏହି ୟୁନିଟଗୁଡିକର ମୋଟ ଖର୍ଚ୍ଚ 17.34 କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ 83.39 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ 2019 ରୁ 2024 ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ କେବଳ 3.85 କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ 7.40 କୋଟି ଟଙ୍କାକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା। ପ୍ରତି ରିଟ୍ରିଟ୍ ଖର୍ଚ୍ଚ ଏବଂ ରାଜସ୍ୱର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ ପ୍ରତି ରିଟ୍ରିଟ୍ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ / କ୍ଷତି 4.58 କୋଟି ଟଙ୍କା (2020-21) ରୁ 10.85 କୋଟି ଟଙ୍କା (2023-24) କୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା, ଯାହା 2020-21 ଏବଂ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ 137 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା। ଏହା ଏହି ରିଟ୍ରିଟ୍ ଆୟୋଜନରେ ବାଣିଜ୍ୟିକ ବିଜ୍ଞତାର ପ୍ରୟୋଗ ନକରିବା ସୂଚାଇଥିଲା।

2022-23 ଏବଂ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ସାତୋଟି ରିଟ୍ରିଟ୍‌ରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ବାସସ୍ଥାନ ହାର ଯଥାକ୍ରମେ 14 ରୁ 57 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ 23 ରୁ 62 ପ୍ରତିଶତ ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା। କମ୍ ଲୋକ ବାସ କରିବାର କାରଣଗୁଡିକ ମଧ୍ୟରେ ମାର୍କେଟିଂ ପଦକ୍ଷେପର ଅଭାବ, ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ଗୁଣାତ୍ମକ ଖାଦ୍ୟ ଯୋଗାଣ ନକରିବା ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ବିଦ୍ୟୁତ ହ୍ରାସ/ ବିଭ୍ରାଟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ। 2019-2022[12] ମଧ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ବାସ କରିବା ରେକର୍ଡ ବଜାୟ ରଖି ନଥିଲା।

ଯଦିଓ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ ଇଭେଣ୍ଟ ଆୟୋଜନ ଏକ ପ୍ରଶଂସନୀୟ ପଦକ୍ଷେପ, ଯେପରିକି ଏହା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରେ ଏବଂ ନିଯୁକ୍ତି ସୁଯୋଗ ଆଣିଥାଏ, ନିବେଶର ଲାଭ ଏବଂ ବାଣିଜ୍ୟିକ ସ୍ଥାୟିତ୍ୱକୁ ବିଚାର କରି ଏଗୁଡିକ ଆୟୋଜନ କରାଯିବା ଉଚିତ ଥିଲା।

1.2.6 ପାନ୍ଥଶାଳାର ଲିଜଧାରୀଙ୍କଠାରୁ ଲିଜ୍ ଭଡା/ ରୟାଲଟି ଆଦାୟ ନକରିବା

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି (ଓଟିପି) ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2022 ରେ) ଏବଂ ଏଥିରେ ବିଭିନ୍ନ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ/ ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ, ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଏବଂ ପ୍ରଚାର, ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପ୍ରଦାନ ଇତ୍ୟାଦି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା। ଓଟିପି, 2022 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 11(J) ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ, ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିବେଶକମାନଙ୍କୁ ଷ୍ଟାର ହୋଟେଲ, ସମ୍ମିଳନୀ କକ୍ଷ, ଐତିହ୍ୟ ହୋଟେଲ ଏବଂ ଇକୋ କ୍ୟାମ୍ପ ଭଳି ଉଚ୍ଚମାନର ବାସସ୍ଥାନ ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ଉତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରୟାସ କରାଯିବା ଉଚିତ। ନୀତିର ଲକ୍ଷ୍ୟ ଥିଲା ଆର୍ଥିକ ଏବଂ ଅଣ-ଆର୍ଥିକ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ, ଏକକ-ୱିଣ୍ଡୋ କ୍ଲିୟରାନ୍ସ ଏବଂ ମାର୍କେଟିଂ ସମର୍ଥନ ସମେତ ଯଥେଷ୍ଟ ସମର୍ଥନ ପ୍ରଦାନ କରି ଏହାକୁ ଉତ୍ସାହିତ କରିବା। ଏହା ସହିତ, ଏହା ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ମାଲିକାନା ଥିବା ସମ୍ପତ୍ତିର ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣରେ ଘରୋଇ ଅଂଶୀଦାରମାନଙ୍କୁ ସାମିଲ କରିବାକୁ ମଧ୍ୟ ଚେଷ୍ଟା କରିଥିଲା। ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ସମୀକ୍ଷା ନିମ୍ନଲିଖିତ ବିଷୟଗୁଡିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା:

[12] 2019-2022 ପାଇଁ ଅଧିଗ୍ରହଣ ବିବରଣୀ ଠିକାଦାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳନା କରାଯାଇଥିଲା।

- **ପାନ୍ଥଶାଳାରୁ ବାର୍ଷିକ ଲିଜ୍ ଭଡା ଆଦାୟ ନହେବା:** ପାନ୍ଥଶାଳା/ ପାନ୍ଥନିବାସ ହେଉଛି ଡିଓଟିର ଅତିଥି ଭବନ ଯାହାକୁ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଘରୋଇ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ ଲିଜ୍ ଦିଆଯାଇଥିଲା। 2013 ରୁ 2023 ମଧ୍ୟରେ ନିଲାମ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଅନୁସରଣ କରି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ନଅଟି ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ପାନ୍ଥଶାଳାର ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଡିଓଟି ନଅଟି ଏଜେନ୍ସିକୁ ଲିଜ୍ ଆଧାରରେ ନିୟୋଜିତ କରିଥିଲା, ପ୍ରତ୍ୟେକ ଏଜେନ୍ସିକୁ ତିରିଶ ବର୍ଷ ପାଇଁ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇଥିଲା। ସମ୍ପତ୍ତିର ଲିଜ୍ ପାଇଁ ନିଲାମ କରିବା ସମୟରେ ନିଲାମ ଡକାଳିମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ସର୍ବୋତ୍ତମ ବିଡ଼ର ଆଧାରରେ ନିଲାମ ଚୂଡାନ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା। ବାର୍ଷିକ ଲିଜ୍ ଭଡା (ଏଏଲ୍ଆର) ପୂର୍ବରୁ ବିଡ଼ରର 10 ପ୍ରତିଶତ ଭାବରେ ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଚୁକ୍ତିନାମା ସାକ୍ଷରିତ ତାରିଖରେ ଦେୟ ଥିଲା ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ବର୍ଷଗୁଡିକ ପାଇଁ ଏହାକୁ ପ୍ରତିବର୍ଷ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖରେ ଆଗୁଆ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବା କଥା। ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖରୁ 15 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଏଏଲ୍ଆର୍ ପୈଠ କରିବାରେ ବିଫଳ ହେଲେ, ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ ଲିଜ୍ ସମାପ୍ତ କରିବାର ଅଧିକାର ବ୍ୟତୀତ ବିଳମ୍ବ ଅବଧି ପାଇଁ ପ୍ରତିବର୍ଷ 18 ପ୍ରତିଶତ ସୁଧ ଆଦାୟ କରାଯିବା କଥା।

  ଡିଓଟିରେ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାକୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ ଏଏଲ୍ଆର୍ ଆଧାରରେ ନଅଟି ଏଜେନ୍ସିକୁ ଲିଜ୍ ଦିଆଯାଇଥିବା ନଅଟି ଲିଜ୍ ସମ୍ପତ୍ତି ମଧ୍ୟରୁ, ଚାରୋଟି ଏଜେନ୍ସି ସମ୍ପର୍କିତ 2.75 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଏଏଲ୍ଆର୍ 2020 ରୁ 2025 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବକେୟା ଥିଲା ଏବଂ ଦୁଇ ବର୍ଷରୁ ଚାରି ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ II*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦିଆଯାଇଛି।

ଡିଓଟି ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ, ଲିଜଧାରୀଙ୍କୁ ଯଥାଶୀଘ୍ର ବକେୟା ରାଶି ଜମା କରିବାକୁ କୁହାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ସତ୍ୟ ଏହା ଯେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପରବର୍ତ୍ତୀ ପଦକ୍ଷେପ ଅଭାବରୁ, ଲିଜ୍ ବକେୟା ଅସୁଲ ନହୋଇ ରହିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ହେଲା।

- **ଡଙ୍ଗା ଚାଳକ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକଠାରୁ ରୟାଲଟି ଆଦାୟ ନକରିବା:** ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିବା ଭିତ୍ତିଭୂମି ଏବଂ ଉପକରଣ ବିରୁଦ୍ଧରେ ବାର୍ଷିକ ରୟାଲଟି ଦେୟ ଉପରେ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମାରେ 10 ବର୍ଷ ପାଇଁ ତିନୋଟି[13] ଡଙ୍ଗା ଅପରେଟର ଏଜେନ୍ସି ସହିତ ଚାରୋଟି ସ୍ଥାନରେ ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିନାମା ସାକ୍ଷର (ଅଗଷ୍ଟ 2019 ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2019) ହୋଇଥିଲା। ଚୁକ୍ତିନାମାର ଧାରା 3.2 ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରତ୍ୟେକ ଡଙ୍ଗା ଚାଳକ ଏଜେନ୍ସି ତ୍ରୈମାସିକ ଭାବରେ ବାର୍ଷିକ ରୟାଲଟି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଥିଲା। ରୟାଲଟି ବାର୍ଷିକ 10 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯିବାର ଥିଲା ଯାହା ଚକ୍ରବୃଦ୍ଧି ଆଧାରରେ କରାଯିବ।

ଡିଓଟିରେ ରୟାଲଟି ଆଦାୟ ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ ବାର୍ଷିକ 1.46 କୋଟି ଟଙ୍କା ରୟାଲଟି ଦେୟ ସତ୍ତ୍ୱେ, 2019-24 ପାଇଁ କେବଳ 4.87 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024 ସୁଦ୍ଧା)। ବଳକା 1.42 କୋଟି ଟଙ୍କା ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ପ୍ରାପ୍ତ ନହୋଇ ରହିଥିଲା ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ III*** ରେ ଦିଆଯାଇଛି। ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ବାର୍ଷିକ ରୟାଲଟି ଦାବି କରାଯାଇନଥିଲା କିମ୍ବା ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ଓଟିଡିସି ପାଇଁ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା।

1.2.7 ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନହେବା ଫଳରେ ରାଜସ୍ୱ ଅନାଦାୟ

ବେଳାଭୂମି ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗ ଏହାର ପଦକ୍ଷେପର ଅଂଶ ସ୍ୱରୂପ ରାଜ୍ୟର ପ୍ରମୁଖ ବେଳାଭୂମିରେ ବେଳାଭୂମି କୁଟୀରକୁ[14] ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି (ମଇ 2021) ନେଇଥିଲା। ବେଳାଭୂମି

[13] (i) ଗୋପାଳପୁରରେ ମେସର୍ସ ଦୁନ୍ନିମା ଇଞ୍ଜିନିୟର୍ସ ଏବଂ ଡାଇଭର୍ସ ଏଣ୍ଟରପ୍ରାଜେସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଗଞ୍ଜାମ) (ii) ତାମ୍ପରାରେ ଅମରାବତୀ ବୋଟିଂ କ୍ଲବ (ଗଞ୍ଜାମ) ଏବଂ ବରକୁଳ (ଖୋର୍ଦ୍ଧା) (iii) ଓଡିଆ ଅଲାପୁରରେ ମେସର୍ସ ସସ୍ତି ଚିଲିକା ରିସର୍ଟ (ଗଞ୍ଜାମ)।

[14] ଏକ ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ହେଉଛି ଏକ ସରଳ, ପ୍ରାୟତଃ ଅସ୍ଥାୟୀ, ଏକ ବେଳାଭୂମିରେ କିମ୍ବା ନିକଟରେ ଅବସ୍ଥିତ ଗଠନ, ସାଧାରଣତଃ ଏକ ଛୋଟ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ କିମ୍ବା ସମୁଦ୍ର ଦୃଶ୍ୟ ସହିତ ବାର ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ଯାହା ବେଳାଭୂମିକୁ ଯାଉଥିବା ଲୋକମାନଙ୍କୁ ଖାଦ୍ୟ ଏବଂ ପାନୀୟ ପରିବେଷଣ କରେ।

କୁଟୀରଗୁଡିକୁ ପରିଚାଳନା ଓଟିଡିସି ମାଧ୍ୟମରେ କିମ୍ବା ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ନିଯୋଜିତ ଘରୋଇ ଏଜେନ୍ସି ମାଧ୍ୟମରେ କରାଯିବାର ଥିଲା। ଏହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ, ଓଟିଡିସି/ ଡିଓଟି ତିନି ବର୍ଷ ପାଇଁ ମନୋନୀତ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକୁ ଆବଣ୍ଟିତ କରିବା ପାଇଁ ବେଳାଭୂମିରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଜମି ଚିହ୍ନଟ କରିବା ଏବଂ ବିଦ୍ୟୁତ, ପାଣି, କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ସୁବିଧା ଇତ୍ୟାଦି ସାଧାରଣ ଭିତ୍ତିଭୂମି ଯୋଗାଇବା ମଧ୍ୟ ଥିଲା।

ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ନିଜ ଖର୍ଚ୍ଚରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ଅନୁସାରେ ଓଟିଡିସି ନିଜ ଖର୍ଚ୍ଚରେ କୁଟୀର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଥିଲା। ଏହି ବେଳାଭୂମି କୁଟୀରଗୁଡିକର ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିବା ଚୟନିତ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକୁ ବାର୍ଷିକ ଲାଇସେନ୍ସ ଫି 2.90 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (ତାଳସାରି ଉଦୟପୁର, ଚାନ୍ଦିପୁର ଏବଂ ପାରାଦୀପରେ), 2.65 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (ପାଟିସୋନାପୁର ପାଇଁ) ଏବଂ ଗୋପାଳପୁର ପାଇଁ 3.40 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ହାରରେ ଦେବାକୁ ପଡିଥିଲା। ଆବଣ୍ଟନ ପ୍ରକ୍ରିୟା ସମାପ୍ତ ହେବାର ଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2021) ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2021 ରୁ କୁଟୀରଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହେବାର ଥିଲା।

ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳର ପାଞ୍ଚଟି[15] ସ୍ଥାନରେ ଓଟିଡିସି ମାଧ୍ୟମରେ 15 ଟି ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଜାରି (ମଇ 2021) କରିଥିଲା ଏବଂ ଏହି କୁଟୀରଗୁଡିକର ମୌଳିକ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ପାଇଁ ଓଟିଡିସିକୁ 2.71 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2021)। ପ୍ରସ୍ତାବିତ କୁଟୀରଗୁଡିକର ପରିଚାଳନା ଏଜେନ୍ସି ଚୟନ ପାଇଁ ଓଟିଡିସିର ବିଜ୍ଞାପନର ଜବାବରେ, ଆବେଦନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରଥମ ବର୍ଷ ପାଇଁ ନଭେମ୍ବର 2021 ମଧ୍ୟରେ 15 ଟି ମନୋନୀତ ଏଜେନ୍ସି 45.15 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ବ୍ୟବହାରକାରୀ ଫି ଜମା (ନଭେମ୍ବର 2021) କରିଥିଲେ।

ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ (ଡିସେମ୍ବର 2024 ରୁ ଜାନୁଆରୀ 2025) ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଏହି 15 ଟି ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ମଧ୍ୟରୁ, କେବଳ ଦୁଇଟି କୁଟୀରର ଭିତ୍ତିଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା କିନ୍ତୁ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଦୁଇଟି ଏଜେନ୍ସିରୁ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ଅଭାବରୁ ଏଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇନଥିଲା। ଅନ୍ୟ ଆଠଟି ମାମଲାରେ, କାର୍ଯ୍ୟ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜାରି ରହିଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2024) ଯେତେବେଳେ ବାକି ପାଞ୍ଚଟି ମାମଲାରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନଥିଲା। ତେଣୁ, ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ କାର୍ଯ୍ୟ ମାସ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) ଠାରୁ ତିନି ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ଏବଂ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଆବଣ୍ଟିତ 2.71 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟରୁ 1.25 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବା ପରେ ମଧ୍ୟ, ଭିତ୍ତିଭୂମି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନହେବା ଏବଂ ଲାଇସେନ୍ସଧାରୀଙ୍କ ଅଣ-ଜବାବଦାୟକତା ଯୋଗୁଁ ଓଟିଡିସି କୌଣସି ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିପାରି ନଥିଲା।

ଏହା ଫଳରେ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କ ଠାରୁ ଲାଇସେନ୍ସ ଫି ଆକାରରେ ବେଳାଭୂମି କୁଟୀରଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ (ଅକ୍ଟୋବର 2021-ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯୋଗୁଁ ପ୍ରତିବର୍ଷ 1.25 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଅବରୋଧ ହୋଇ ରହିଥିଲା ଏବଂ 45.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ସମ୍ଭାବ୍ୟ ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

ତେଣୁ, ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ପରିଚାଳନାରେ ଡିଓଟି ଏବଂ ଓଟିଡିସି ଉଭୟଙ୍କ ବିଫଳତା ଯୋଗୁଁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବା ପାଇଁ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମିରେ ବେଳାଭୂମି କୁଟୀର ପ୍ରୋତ୍ସାହନର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସଫଳ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

[15] (i) ତଳସାରି-ଉଦୟପୁର ବେଳାଭୂମି, ବାଲେଶ୍ୱର, (ii) ପାରାଦୀପ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି, ଜଗତସିଂହପୁର, (iii) ଚାନ୍ଦିପୁର, ବାଲେଶ୍ୱର, (iv) ପାଟି ସୋନପୁର, ଗଞ୍ଜାମ, (v) ଗୋପାଳପୁର ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି, ଗଞ୍ଜାମ

1.3 ଯୋଜନା ଏବଂ ରଣନୀତି

1.3.1 ଯୋଜନା

ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏବଂ ପରିକଳ୍ପିତ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା ଏକ ଜରୁରୀ ଏବଂ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପର୍ଯ୍ୟାୟ। ଏହା ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ଜଡିତ ବିପଦ କାରକଗୁଡିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ମଧ୍ୟ ସାହାଯ୍ୟ କରେ।

ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ-ଅନୁକୂଳ ହେବା, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଏବଂ ପରିବେଶ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ଦ୍ୱନ୍ଦ୍ୱକୁ ସମାଧାନ କରିବା। ଅପରିଚାଳିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରାୟତଃ ଭିଡ ଏବଂ ଅପଚୟ ସୃଷ୍ଟି କରେ, ଯାହା ପ୍ରଦୂଷଣର କାରଣ ହୋଇଥାଏ। ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ଏକ ପରିବେଶ ଯୋଜନା ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଅତ୍ୟନ୍ତ ଜରୁରୀ।

1.3.1.1 ଏସ୍‌ଡିଜି ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତିର ଅନୁପସ୍ଥିତି

ଏସ୍‌ଡିଜି ପାଇଁ ମିଳିତ ଜାତିସଂଘ ଏଜେଣ୍ଡା 2030 ହାସଲ କରିବା ପାଇଁ ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ପ୍ରତିବଦ୍ଧତା ଅନୁଯାୟୀ, ଯୋଜନା ଏବଂ ଅଭିସରଣ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଓଡିଶା ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସୂଚକ ଫ୍ରେମୱାର୍କ (ଓଏସ୍‌ଆଇଏଫ୍-1.0) ପ୍ରଚଳନ (ଅଗଷ୍ଟ 2019) କରାଯାଇଥିଲା। ଉପରୋକ୍ତ ଢାଞ୍ଚାରେ ଥିବା 367 ସୂଚକ ମଧ୍ୟରୁ, ଡିଓଟି ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ପରିବେଶ ଓ ଜଳବାୟୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ବିଭାଗ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତିନୋଟି ଏସ୍‌ଡିଜି ପାଇଁ ପ୍ରମୁଖ ବିଭାଗ ଥିଲେ:

- **ଏସ୍‌ଡିଜି 8.9:** *ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍କୃତି ଏବଂ ଉତ୍ପାଦକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରୁଥିବା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ନୀତି ପ୍ରଣୟନ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା।*

- **ଏସ୍‌ଡିଜି 12.b:** *ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କରୁଥିବା ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍କୃତି ଏବଂ ଉତ୍ପାଦଗୁଡିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରୁଥିବା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଇଁ ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶର ପ୍ରଭାବକୁ ତଦାରଖ କରିବା ପାଇଁ ଉପକରଣଗୁଡିକ ବିକଶିତ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା।*

- **ଏସ୍‌ଡିଜି 14.7:** *ପର୍ଯ୍ୟଟନର ସ୍ଥାୟୀ ପରିଚାଳନା ମାଧ୍ୟମରେ ସାମୁଦ୍ରିକ ସମ୍ପଦର ସ୍ଥାୟୀ ବ୍ୟବହାରରୁ କ୍ଷୁଦ୍ର ଦ୍ୱୀପ ବିକାଶଶୀଳ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ସର୍ବନିମ୍ନ ବିକସିତ ଦେଶଗୁଡିକୁ ଆର୍ଥିକ ଲାଭ ବୃଦ୍ଧି କରିବା।*

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାର ନଭେମ୍ବର 2022 ରେ ଏକ ସଂଶୋଧିତ ଓଟିପି ଘୋଷଣା କରିଥିଲା ଯାହାର ମୁଖ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ଅର୍ଥନୈତିକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଂଶ କରିବା, ଜାତୀୟ ଏବଂ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ସ୍ତରରେ ଓଡିଶାର ବ୍ରାଣ୍ଡ ପ୍ରତିଛବିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉତ୍ପାଦ ବିକାଶ/ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା, ଐତିହ୍ୟ, ପ୍ରାକୃତିକ ପରିବେଶ ସଂରକ୍ଷଣ କରିବା ଏବଂ ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାରଙ୍କ ପାଇଁ ଲାଭଦାୟକ ଫଳାଫଳ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା। ତଥାପି, ବିଭାଗ ସଂଶୋଧିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି (2022) କିମ୍ବା ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକାଶିତ (ଡିସେମ୍ବର 2022) ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ରୋଡ୍ ମ୍ୟାପ୍, 2030 ରେ ରାଜ୍ୟର ଏସ୍‌ଡିଜି ସୂଚକ ଫ୍ରେମୱାର୍କ (2019) ସହିତ ପ୍ରମୁଖ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସୂଚକଗୁଡିକୁ ମ୍ୟାପ୍ କରିନଥିଲା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା 2030 ସୁଦ୍ଧା ଉପରୋକ୍ତ ଚିହ୍ନଟ ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ପାଇଁ ଯୋଜନାବଦ୍ଧ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇପାରିବ।

ଯୋଜନା ଏବଂ ସଂଯୋଜନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକାଶିତ (2019) ଓଡିଶା ଏସ୍‌ଡିଜି ସୂଚକ ଫ୍ରେମୱାର୍କ 1.0 ଅନୁଯାୟୀ, ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଏସ୍‌ଡିଜି ହାସଲର ସ୍ଥିତି ସମୀକ୍ଷା ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲା। ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଏସ୍‌ଡିଜି ହାସଲରେ ଥିବା ବ୍ୟବଧାନଗୁଡିକ ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 1.4** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି:

ସାରଣୀ 1.4: ଏସ୍‌ଡିଜି ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲର ବିଶ୍ଳେଷଣ

ଏସ୍‌ଡିଜି (ଲକ୍ଷ୍ୟ)	ଓଏସ୍‌ଆଇଏଫ୍ ସୂଚକ	ରାଜ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ର ଯୋଜନା	ଏସ୍‌ଡିଜି ହାସଲ କରିବାର ବ୍ୟବଧାନ
8.9: ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍କୃତି ଏବଂ ଉତ୍ପାଦକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରୁଥିବା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ନୀତି ପ୍ରଣୟନ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା	**8.9.1**: ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟାରେ ପ୍ରତିଶତ ପରିବର୍ତ୍ତନ (ଘରୋଇ ଏବଂ ବିଦେଶୀ)	(i) ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ୍ ଏବଂ ମୁଦ୍ରିତ ଗଣମାଧ୍ୟମ ମାଧ୍ୟମରେ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ, ପ୍ରଚାର, (ii) ଅନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ଏବଂ ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବାଣିଜ୍ୟ ମେଳା ଏବଂ ପ୍ରଦର୍ଶନୀରେ ଅଂଶଗ୍ରହଣ, (iii) କୋଣାର୍କ ମହୋତ୍ସବ, ମୁକ୍ତେଶ୍ୱର ନୃତ୍ୟ ମହୋତ୍ସବ ପରି ରାଜ୍ୟ ସ୍ତରୀୟ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଆୟୋଜନ କରିବା ଇତ୍ୟାଦି, (iv) ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳଗୁଡିକର ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ, (v) ଦକ୍ଷତା ବିକାଶ ତାଲିମ।	ପ୍ରୋତ୍ସାହନ, ପ୍ରଚାର, ପ୍ରଦର୍ଶନୀ ଇତ୍ୟାଦି କରାଯାଉଥିଲା। ତଥାପି, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳଗୁଡିକର ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଫଳତା ମାତ୍ର 58 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା କାରଣ 2019-24 ଅବଧିରେ, ମୋଟ 313 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ 134 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ 47 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରଗତିଶୀଳ ଥିଲା।
	8.9.2: ମୋଟ ଜିଡିପି ଏବଂ ଏହାର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାରରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ସିଧାସଳଖ ଅବଦାନ		ଡିଓଟିର 2019-20 ରୁ 2023-24 ବର୍ଷ ପାଇଁ ବାର୍ଷିକ ରିପୋର୍ଟ ଅନୁଯାୟୀ, ଜିଏସ୍‌ଡିପିରେ ରାଜ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରର ଅବଦାନ କୌଣସି ଅଭିବୃଦ୍ଧି ଦେଖାଇ ନାହିଁ କାରଣ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ରାଜସ୍ୱ ପ୍ରବାହ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 2019 ବର୍ଷର ସଂଖ୍ୟା ଅତିକ୍ରମ କରିନାହିଁ, ଯେପରିକି **ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା 1.3.2.1** ରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି, ଯେତେବେଳେ ରାଜ୍ୟର ଜିଏସ୍‌ଡିପି 2016-17 ବର୍ଷ ତୁଳନାରେ 117 ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତଥ୍ୟ ମଧ୍ୟ ଡିଓଟି ପାଖରେ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା।
12.b: ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କରୁଥିବା, ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍କୃତି ଏବଂ ଉତ୍ପାଦଗୁଡିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରୁଥିବା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଇଁ ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶର ପ୍ରଭାବକୁ ତଦାରଖ କରିବା ପାଇଁ ଉପକରଣଗୁଡିକ ବିକଶିତ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା	**12.b.1:** ସହମତ ତଦାରଖ ଏବଂ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଉପକରଣ ସହିତ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ରଣନୀତି କିମ୍ବା ନୀତି ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନାର ସଂଖ୍ୟା।	(i) ନୂତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି (ii) ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ବିକାଶ ଏବଂ ପରିଚାଳନା (iii) ପର୍ଯ୍ୟଟନର ପ୍ରଚାର **କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଯୋଜନା** (iv) ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତୀର୍ଥଯାତ୍ରା ପୁନରୁଦ୍ଧାର ଏବଂ ଆଧ୍ୟାତ୍ମିକ ବୃଦ୍ଧି ଅଭିଯାନ (ପିଆରଏସ୍‌ଏଡି) କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଅଂଶପୁଞ୍ଜି -10 କୋଟି ଟଙ୍କା ରାଜ୍ୟ ଅଂଶପୁଞ୍ଜି– 0.50 କୋଟି ଟଙ୍କା	ପରବର୍ତ୍ତୀ **ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସଂଖ୍ୟା 1.3.3.3 (i)** ରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିବା ପରି, ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ବିରୁଦ୍ଧରେ ସଫଳତା ମାତ୍ର 14 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ନୂତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଗ୍ୟାପ୍ ପାଣ୍ଠି ଅଧିନରେ ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟନ କରାଯାଇଥିଲା (2023-24), କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନାଗୁଡିକୁ ସଠିକ ଭାବରେ ତଦାରଖ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମାପ୍ତ ହୋଇ ନଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଏହି ସୂଚକର ପ୍ରଗତି ପ୍ରଭାବିତ ହୋଇଥିଲା।
14.7 2030 ସୁଦ୍ଧା, ମତ୍ସ୍ୟଚାଷ, ଜଳକୃଷି ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ସ୍ଥାୟୀ ପରିଚାଳନା ସମେତ ସାମୁଦ୍ରିକ ସମ୍ପଦର ସ୍ଥାୟୀ ବ୍ୟବହାରରୁ କ୍ଷୁଦ୍ର ଦ୍ୱୀପ ବିକାଶଶୀଳ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ସର୍ବନିମ୍ନ ବିକଶିତ ଦେଶଗୁଡିକୁ ଆର୍ଥିକ ଲାଭ ବୃଦ୍ଧି କରିବା।	ଜାତୀୟ/ ରାଜ୍ୟ ସୂଚକ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିକଶିତ ହୋଇନାହିଁ।	କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯୋଜନା ପରିକଳ୍ପନା କରାଯାଇ ନଥିଲା।	ଓଡିଶାରେ ଏହି ଏସ୍‌ଡିଜି ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ପାଇଁ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ନାହିଁ।

ଉତ୍ସ: ବିଭାଗୀୟ ରେକର୍ଡ ଆଧାରରେ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂକଳନ କରାଯାଇଛି

ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ଯୋଜନା ଏବଂ ସଂଯୋଜନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିବା ସୂଚକାଙ୍କ ଉପରେ ମଧ୍ୟ, ଡିଓଟି ଉଲ୍ଲେଖନୀୟ ଅଗ୍ରଗତି କରିନାହିଁ ଯଥା, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳଗୁଡ଼ିକର ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶରେ ସଫଳତା 58 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ମାତ୍ର 14 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା। ବିଭାଗ ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଏସ୍‌ଡିଜିଗୁଡ଼ିକୁ ପରବର୍ତ୍ତୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତିରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯିବ।

ତଥାପି, ସତ୍ୟ ଏହା ଯେ ବିଭାଗ ଏହାର ନୀତିକୁ ଏସ୍‌ଡିଜି ଲକ୍ଷ୍ୟ ସହିତ ସମନ୍ୱିତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ ଏହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ହାସଲ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ରୋଡ୍ ମ୍ୟାପ୍ ଏବଂ ସମୟସୀମା ନାହିଁ।

1.3.1.2 ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବା

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଓଡ଼ିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ ପାଇଁ 545.35 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟରେ ଛଅଟି ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନ୍[16] ଆରମ୍ଭ (2019-2022) କରିଥିଲା। ଏହି ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ପାଇଁ ଡିପିଆର ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ପାଇଁ 2019 ରୁ 2022 ମଧ୍ୟରେ ଛଅଟି ଏଜେନ୍ସିକୁ 80.83 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଛଅଟି ଡିପିଆର୍ ମଧ୍ୟରୁ, "ପୁରୀର ବକୁଳବନ ସତ୍ୟବାଦୀର ବିକାଶ" ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଗୋଟିଏ ଡିପିଆର୍ ସମାପ୍ତ ହୋଇନାହିଁ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025)। ବାକି ପାଞ୍ଚଟି ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନ୍ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଯଦିଓ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା ଡିପିଆର୍ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା, ତଥାପି ସମ୍ପୃକ୍ତ ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡ଼ିକର ଅନୁମୋଦନ ନହେବା କାରଣରୁ ତିନିରୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପରେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନଥିଲା। ଉପକୂଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କ୍ଷେତ୍ର (ସିଆରଜେଡ୍) ନିୟମ, ରାମସାର (ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି) ସ୍ଥାନ ଏବଂ ଭାରତୀୟ ପ୍ରତ୍ନତତ୍ତ୍ୱ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରିତ ଅଞ୍ଚଳ ଅଧୀନରେ ଆସୁଥିବା ସ୍ଥାନଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ ପୂର୍ବ ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇ ନଥିବାରୁ ଏହି ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ ବୋଲି ଦେଖାଯାଇଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷାରେ ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁମୋଦନ ନକରି ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ସ୍ଥଳରେ ପ୍ରାଚୀନ ସ୍ମାରକୀ ଏବଂ ପ୍ରତ୍ନତାତ୍ତ୍ୱିକ ସ୍ଥଳ ଏବଂ ଅବଶେଷ (ଏଏମ୍ଏସ୍ଏଆର) ଅଧିନିୟମ 1958 ଏବଂ ସିଆରଜେଡ ମାନଦଣ୍ଡର ପ୍ରଯୁଜ୍ୟତାକୁ ବିଚାର ନକରି ଡିପିଆର ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ଏବଂ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନର ଅଭାବ ଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ସେମାନେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ଛଅଟି ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିପାରିଲେ ନାହିଁ।

ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୁହାଯାଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡ଼ିକଠାରୁ ଅନୁମତି ପାଇବା ପରେ, ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ। ତଥାପି, ସତ୍ୟ ଏହା ଯେ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି ମଞ୍ଜୁର କରିବା ପୂର୍ବରୁ ପୂର୍ବ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ 80.83 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା। ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବା ଯୋଗୁଁ, ଉପକୂଳ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ବିଭାଗର ମିଶନ କଳ୍ପନା ଅନୁଯାୟୀ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.3.1.3 ରଜ୍ଜୁମାର୍ଗ ପ୍ରକଳ୍ପର ଡିପିଆର ପ୍ରସ୍ତୁତିରେ ଅଯଥା ଖର୍ଚ୍ଚ

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଆଧାରରେ, ଡିଓଟି (ଅପ୍ରେଲ 2018) ଓଡ଼ିଶା ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓସିସିଏଲ୍)କୁ ଧଉଳି, ଭୀମକୁଣ୍ଡ, କପିଳାସ ଏବଂ ବରୁଣେଇରେ ଚାରୋଟି ରଜ୍ଜୁମାର୍ଗ ପ୍ରକଳ୍ପ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ ଏକ ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନ ଏବଂ ଡିପିଆର୍ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲା। ଡିପିଆରର ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନ/ ପ୍ରସ୍ତୁତି ପାଇଁ

[16] (i) ଖଣ୍ଡଗିରି-ଉଦୟଗିରିର ବିକାଶ, (ii) ଭିତରକନିକା ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନରେ ବିକାଶ, (iii) ଚିଲିକା ହ୍ରଦର ରମ୍ଭା କ୍ଲଷ୍ଟର ଏବଂ ସାତପଡ଼ା ସିପକୁଦା କ୍ଲଷ୍ଟରରେ ବିକାଶ, (iv) ପୁରୀ-କୋଣାର୍କ ସାମୁଦ୍ରିକ ବେଳାଭୂମି ପାଇଁ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପ, (v) ଧଉଳିର ସମନ୍ୱିତ ବିକାଶ ଏବଂ (vi) ବକୁଳବନ ସତ୍ୟବାଦୀ, ପୁରୀର ବିକାଶ

ଓସିସିଏଲ୍ ଠାରୁ ପ୍ରାପ୍ତ ଆକଳନ ଆଧାରରେ, ଡିଓଟି 0.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା। ଏହା ସହିତ, "ଭୁବନେଶ୍ୱର ନିକଟ ଧଉଳିରେ ଯାତ୍ରୀ ରଜ୍ଜୁମାର୍ଗ ନିର୍ମାଣ" କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଡିଓଟି 16.95 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା। ଏହି ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିବା ପରିମାଣ ମଧ୍ୟରୁ, ଡିଓଟି ଓସିସିଏଲ୍‌କୁ 0.37 କୋଟି ଟଙ୍କା (03 ନଭେମ୍ବର 2018) ଏବଂ 4.00 କୋଟି ଟଙ୍କା (19 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019) ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା।

ଯଦିଓ ଋରୋଟି ଡିପିଆର 0.37 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଡିଓଟି ନିକଟରେ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2018), ଡିପିଆର ଚୂଡ଼ାନ୍ତ ହେବାର ଗୋଟିଏ ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ୍ୟ ଓସିସିଏଲ୍ ରଜ୍ଜୁମାର୍ଗ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ କରିନଥିଲା। ଡିଓଟି ଶେଷରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆଦେଶକୁ ବାତିଲ କରିଦେଲା (ଜୁଲାଇ 2020) ଏବଂ ଓସିସିଏଲ୍‌କୁ 4.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ (ଅଗଷ୍ଟ 2021) କଲା। ତଥାପି, ଋରି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ପରେ ମଧ୍ୟ ଓସିସିଏଲ୍ ଦ୍ୱାରା ଏହି ରାଶି ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ତେଣୁ, ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବା ପାଇଁ ରଜ୍ଜୁମାର୍ଗ ପ୍ରକଳ୍ପ ହାତକୁ ନେବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ କେବଳ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ, ବରଂ 4.00 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଛଅ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025 ସୁଦ୍ଧା) ଅଟକି ରହିଥିଲା ଏବଂ 0.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

1.3.2 ପର୍ଯ୍ୟଟନର ଅଭିବୃଦ୍ଧି

ରାଜ୍ୟର ସାମଗ୍ରୀକ ସ୍ଥାୟୀ ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧି, ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମ୍ଭାବନାର ସର୍ବୋତ୍ତମ ଉପଯୋଗ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ।

1.3.2.1 ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ

ଡିଓଟିର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା ଓଡିଶାକୁ ଏକକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳ ଭାବରେ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ଯାହା ଦ୍ୱାରା ରାଜ୍ୟରେ ବିଦେଶୀ ଏବଂ ଘରୋଇ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇପାରିବ। 2019-2023 ମଧ୍ୟରେ, ରାଜ୍ୟ ଘରୋଇ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଆଗମନ (ଡିଟିଏ) କ୍ଷେତ୍ରରେ ଜାତୀୟ ସ୍ତରରେ 20 ତମ ସ୍ଥାନରେ ଏବଂ ବିଦେଶୀ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଆଗମନ (ଏଫ୍‌ଟିଏ) କ୍ଷେତ୍ରରେ 22 ତମ ସ୍ଥାନରେ ଥିଲା। 2019-23 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟରେ ବର୍ଷ-ୱାରୀ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ ଏବଂ ଟଙ୍କା[17] ପ୍ରବାହର ବିବରଣୀ **ସାରଣୀ 1.5** ରେ ଦିଆଯାଇଛି।

ସାରଣୀ 1.5: ବର୍ଷ-ୱାରୀ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଆଗମନ ଏବଂ ଓଡିଶାରେ ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ବର୍ଷ	ଡିଟିଏ ସଂଖ୍ୟା (ଲକ୍ଷରେ)	ଏଫ୍‌ଟିଏ ସଂଖ୍ୟା (ଲକ୍ଷରେ)	ମୋଟ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା (ଲକ୍ଷରେ)	ଡିଟିଏରୁ ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ	ଡିଟିଏରୁ ଟଙ୍କା ପ୍ରବାହର ପ୍ରତିଶତ	ଏଫ୍‌ଟିଏରୁ ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ	ଏଫ୍‌ଟିଏରୁ ଟଙ୍କା ପ୍ରବାହର ପ୍ରତିଶତ	ରାଜ୍ୟକୁ ମୋଟ ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ
2019	153.07	1.15	154.22	15,240.67	--	479.87	--	15,720.54
2020	46.22	0.1	46.32	4,602.05	30.20	42.54	8.86	4,644.59
2021	37.42	0.02	37.44	3,725.85	24.45	9.46	1.97	3,737.31
2022	78.67	0.22	78.9	7,833.48	51.40	92.2	19.21	7,925.68
2023	97.25	0.45	97.7	9,682.64	63.53	188.29	39.24	9,870.93
ମୋଟ	**412.65**	**1.94**	**41.46**	**41,089.69**		**812.36**		**41,899.05**

ଉତ୍ସ: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ବାର୍ଷିକ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ବୁଲେଟିନ୍

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଇ ଦିଏ ଯେ କୋଭିଡ୍ ମହାମାରୀ ଯୋଗୁଁ 2020 ମସିହାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ ଏବଂ ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ ଦ୍ରୁତ ଭାବରେ ହ୍ରାସ ପାଇଥିଲା। ଯଦିଓ ଏହା 2021-23 ସମୟରେ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବା ଧାରାକୁ

[17] 'ଟଙ୍କାର ପ୍ରବାହ' ରାଜ୍ୟକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ସୂଚିତ କରେ ଯେଉଁଥିରେ ଘରୋଇ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକର ଆୟ ଏବଂ ସରକାରଙ୍କ ଟିକସ ଇତ୍ୟାଦି ରାଜସ୍ୱ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ।

ଫେରିଥିଲା, ତଥାପି କୋଭିଡ୍ ପୂର୍ବରୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ସମୀକ୍ଷା ତାରିଖ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହାସଲ କରାଯାଇ ପାରିଲା ନାହିଁ। କୋଭିଡ୍ ସମୟ (2020 ଏବଂ 2021) କୁ ବାଦ ଦେଲେ, 2019[18] ତୁଳନାରେ 2022 ଏବଂ 2023 ମଧ୍ୟରେ ଘରୋଇ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ (ଡିଟିଏ) ପାଇଁ ପାଣ୍ଠିର ପ୍ରବାହ 51.40 ରୁ 63.33 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ବିଦେଶୀ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ (ଏଫ୍‌ଟିଏ) ପାଇଁ 19.21 ରୁ 39.24 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା।

ବିଦେଶୀ ଏବଂ ଘରୋଇ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ ଏବଂ ରାଜସ୍ୱରେ ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରଦର୍ଶନ ଏହି ତଥ୍ୟକୁ ସୂଚିତ କରୁଛି ଯେ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା।

ଏହା ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନର ଏକ ପ୍ରମୁଖ ଅଂଶ କେବଳ ଦୁଇଟି ଜିଲ୍ଲାରେ କେନ୍ଦ୍ରିତ ଥିଲା। ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ମନ୍ଦିର, ରଥଯାତ୍ରା ମହୋତ୍ସବ ଏବଂ ପୁରୀ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି ଭଳି ଆକର୍ଷଣୀୟ ସ୍ଥାନ ଯୋଗୁଁ ପୁରୀ ଏବଂ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଦୁଇଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲା 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟର 48 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାରେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିବା 313 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ୍ୟରୁ 150 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅର୍ଥାତ୍ 48 ପ୍ରତିଶତ କେବଳ ପୁରୀ ଏବଂ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଜିଲ୍ଲାରେ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିଲା। ତଥାପି, ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସାଂସ୍କୃତିକ, ପରିବେଶଗତ ଏବଂ ଐତିହ୍ୟ ସ୍ଥଳଗୁଡିକର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମ୍ଭାବନାକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବରେ ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିବା ପାଇଁ, ଡିଓଟି ପାଇଁ ଓଡିଶାର ଅନ୍ୟ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିକଶିତ କରିବା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ।

ବିଭାଗ ଉତ୍ତରରେ କହିଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ, 2021-22 ରୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ତଥାପି, ଏହା ସତ୍ୟ ଯେ କୋଭିଡ୍ ପୂର୍ବ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ଆଗମନ ସଂଖ୍ୟା ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.3.2.2 ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପରିସଂଖ୍ୟାନର ଭୁଲ ସଙ୍କଳନ

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ନୀତି ପ୍ରଣୟନ ଏବଂ ଯୋଜନା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମଗୁଡିକର ସଠିକ୍ ପରିକଳ୍ପନା କରିବାରେ ଏବଂ ଅଦ୍ୟତନ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଭୂମିକା ଗ୍ରହଣ କରିବାରେ ସାହାଯ୍ୟ କରେ। ଏହି ପରିସଂଖ୍ୟାନ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିଆଯାଇଥିବା ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପର ନିରନ୍ତର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ସଂଶୋଧନ ପ୍ରକ୍ରିୟା, ଯଦି କୌଣସି ଥାଏ, ତାହା କରିବାରେ ମଧ୍ୟ ସାହାଯ୍ୟ କରେ।

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସର୍ଭେ ପଦ୍ଧତି (ଟିଏସ୍‌ଏମ୍), 2019 ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରତ୍ୟେକ ରାଜ୍ୟ / କେନ୍ଦ୍ର ଶାସିତ ପ୍ରଦେଶ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ୟୁନିଟ୍ (ପିଏମ୍‌ୟୁ) ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିବା ଜାତୀୟ ଉତ୍ପାଦକତା ପରିଷଦ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ ରଖି ସମସ୍ତ ଜିଲ୍ଲାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସର୍ଭେ କରିବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାର ଦ୍ୱାରା ତାଲିକାଭୁକ୍ତ ଏକ ଉପଯୁକ୍ତ ସର୍ଭେ ଏଜେନ୍ସିକୁ ନିୟୋଜିତ କରିବା ଉଚିତ। ମନ୍ଦିର, ମେଳା, ପର୍ବପର୍ବାଣୀ, ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନ, ବଣଭୋଜି ସ୍ଥାନ ଇତ୍ୟାଦି ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ଯାତାୟାତର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଜିଲ୍ଲାରେ ସର୍ଭେ ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା ସର୍ଭେ କରାଯିବାର ଥିଲା। ଏହି ସର୍ଭେ ପ୍ରତି ମାସରେ ସାତ ଦିନ ପାଇଁ କରାଯିବାର ଥିଲା। ଏହି ସର୍ଭେ ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ରାଜ୍ୟ/ କେନ୍ଦ୍ର ଶାସିତ ପ୍ରଦେଶକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯୋଗାଇ ଦିଆଯିବାର ଥିଲା।

ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ବିଷୟଗୁଡିକ ପ୍ରକାଶ ପାଇଥିଲା:

- ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ, ଓଡିଶାକୁ ଜାରି (ଅଗଷ୍ଟ 2019) କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ସତ୍ତ୍ୱେ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସର୍ଭେ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ସର୍ଭେ ଏଜେନ୍ସିକୁ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇ ନଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025 ସୁଦ୍ଧା)।

[18] ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମାଧ୍ୟମରେ ରାଜ୍ୟରେ ଅର୍ଥ ପ୍ରବାହରେ ଅଭାବ ହିସାବ ପାଇଁ 2019 ବର୍ଷକୁ ଏକ ମାନଦଣ୍ଡ ବର୍ଷ ଭାବରେ ବିବେଚନା କରାଯାଇଛି।

- ଓଡିଶାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ପ୍ରଚଳିତ ଢ଼ାଞ୍ଚା ଅନୁଯାୟୀ, ସମଗ୍ର ରାଜ୍ୟ ପାଇଁ 16 ଜଣ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ତଦନ୍ତକାରୀ/ ସହାୟକ (ଏସ୍ଆଇ)ଙ୍କ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ କ୍ଷମତା ସତ୍ତ୍ୱେ, ବିଭିନ୍ନ ଦିଗରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରିବା ଏବଂ ଏହାକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ନିକଟରେ ଦାଖଲ କରିବା ପାଇଁ କେବଳ ନଅ ଜଣ ସହାୟକ ନିୟୋଜିତ ହୋଇଥିଲେ। ଏହି ନଅ ଜଣଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ, ରାଜ୍ୟର ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାରେ କେବଳ ଦୁଇଜଣ ସହାୟକଙ୍କୁ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇଥିଲା।

- ଟିଏସ୍ଏମ୍ 2019 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ଅନୁସାରେ, ସର୍ଭେ ପାଇଁ ତିନୋଟି ଉତ୍ସ ଯଥା, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଆକର୍ଷଣ, ପ୍ରସ୍ଥାନ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ଆବାସ ୟୁନିଟରୁ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରାଯିବାର ଥିଲା। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ସହାୟକମାନେ (ସର୍ଭେ ଏଜେନ୍ସି ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ) ଆବଶ୍ୟକ ତିନୋଟି ଉତ୍ସ ପରିବର୍ତ୍ତେ କେବଳ ଆବାସ ୟୁନିଟଗୁଡିକରୁ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରିଥିଲେ, ଯାହା ଫଳରେ, ଓଡିଶାର ସଂଗୃହିତ ଏବଂ ରିପୋର୍ଟ କରାଯାଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତଥ୍ୟ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ନିର୍ଭରଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ।

- ସଂକଳିତ ତଥ୍ୟର ସଠିକତା ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ, ସମୀକ୍ଷା ଦୁଇଟି ମୁଖ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳୀକୁ ଚୟନ କରିଥିଲା, ଯଥା, "ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାର କୋଣାର୍କରେ ସୂର୍ଯ୍ୟ ମନ୍ଦିର" ଏବଂ "ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଜିଲ୍ଲାର ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ନନ୍ଦନକାନନ ପ୍ରାଣୀ ଉଦ୍ୟାନ"। ସମୀକ୍ଷା କୋଣାର୍କର ସୂର୍ଯ୍ୟ ମନ୍ଦିର ସମ୍ପର୍କିତ ଟିକେଟ୍ ବିକ୍ରୟ ତଥ୍ୟ, ଭାରତୀୟ ପ୍ରତ୍ନତତ୍ତ୍ୱ ସର୍ବେକ୍ଷଣରୁ ଏବଂ ନନ୍ଦନକାନନ ପ୍ରାଣୀ ଉଦ୍ୟାନର ବାର୍ଷିକ ରିପୋର୍ଟରୁ ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରିଥିଲା ଏବଂ ଏହାକୁ 2021 ଏବଂ 2022 ବର୍ଷ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ପରିସଂଖ୍ୟାନ ବୁଲେଟିନ୍‌ରେ ଥିବା ତଥ୍ୟ ସହିତ ତୁଳନା କରିଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିଥିଲା ଯେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ନିମ୍ନଲିଖିତ ସାରଣୀରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ତଥ୍ୟ ରିପୋର୍ଟ କରିଥିଲା:

ସାରଣୀ 1.6: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ରିପୋର୍ଟ କରାଯାଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ତଥ୍ୟରେ ବିସଙ୍ଗତି

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଆକର୍ଷଣ	ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ରିପୋର୍ଟ କରାଯାଇଥିବା ଅନୁସାରେ		ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଥିବା ଅନୁସାରେ		ପାର୍ଥକ୍ୟ	
	2021	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
କୋଣାର୍କରେ ସୂର୍ଯ୍ୟ ମନ୍ଦିର	7,30,090	15,88,326	ଉପଲବ୍ଧ ନାହିଁ	16,52,243	ଉପଲବ୍ଧ ନାହିଁ	63,917
ନନ୍ଦନକାନନ ପ୍ରାଣୀ ଉଦ୍ୟାନ	15,06,939	31,43,209	15,61,933	32,32,442	54,994	89,233

ଉତ୍ସ: ବିଭାଗୀୟ ରେକର୍ଡ ଆଧାରରେ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ସଂକଳନ କରାଯାଇଛି

ସାରଣୀରୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ହେଉଛି ଯେ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ 2021 ଏବଂ 2022 ବର୍ଷ ପାଇଁ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ବୁଲେଟିନ୍‌ରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ତଥ୍ୟକୁ କମ୍ ରିପୋର୍ଟ କରିଥିଲା।

- ଏହା ସହିତ, ସମୀକ୍ଷା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା ଯେ ଜାନୁଆରୀ 2020 ରୁ ମଇ 2024 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ମାସିକ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରଦାନରେ 18 ଦିନରୁ ତିନି ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା।

ତେଣୁ, ସର୍ଭେ ଏଜେନ୍ସିର ଅନୁପସ୍ଥିତି ଏବଂ ସହାୟକଙ୍କ ଅଭାବ ରାଜ୍ୟବାପୀ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପରିସଂଖ୍ୟାନର ବ୍ୟାପକ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହକୁ ବାଧା ସୃଷ୍ଟି କରିଥିଲା।

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ମୋଟ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟାରେ କମ୍ ରିପୋର୍ଟିଂକୁ ଗ୍ରହଣ କରି କହିଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ଯେ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏପରି ଭୁଲକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି।

1.3.3 ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ସ୍ଥିତି

ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଗଠନ ବିକାଶ ସହିତ ଜଡିତ ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ 571.04 କୋଟି ଟଙ୍କାର 313 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିଲା । ଏଥିମଧ୍ୟରୁ,

- କେବଳ 131 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ (41.85 ପ୍ରତିଶତ) ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା,
- 144.73 କୋଟି ଟଙ୍କାର 47 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ (15.01 ପ୍ରତିଶତ) ପ୍ରଗତିରେ ଥିଲା, ଏବଂ
- 299.52 କୋଟି ଟଙ୍କାର 134 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ (42.18 ପ୍ରତିଶତ) ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ ।

ଏହି 134 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ମଞ୍ଜୁରୀ ତାରିଖଠାରୁ 2019-20 ରୁ 2023-24 (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025) ମଧ୍ୟରେ ଦୁଇରୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । 313 ଟି ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ, 84 ଟି ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ମାମଲା ଦର୍ଶାଇଛି ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବାର କାରଣଗୁଡିକ ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନାର ଅଭାବ, ଜମିର ଚିହ୍ନଟ/ ସୀମା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ନକରିବା, ଏଫ୍ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ, ଉପକୂଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କ୍ଷେତ୍ର ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଜାତୀୟ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ବୋର୍ଡ ଇତ୍ୟାଦି କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ନପାଇବା ସହିତ ଜଡିତ, ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି:

1.3.3.1 ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଯୋଜନା ନଥିବାରୁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବା

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରି, ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ପାଇଁ ନିଯୁକ୍ତି ସୁଯୋଗ ସୃଷ୍ଟି କରି ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ଅନନ୍ୟ ସାଂସ୍କୃତିକ ଐତିହ୍ୟ ଏବଂ ପ୍ରାକୃତିକ ଆକର୍ଷଣକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରି ରାଜ୍ୟର ଅର୍ଥନୀତିକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିକଶିତ କରିବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖିଥିଲା । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ଲକ୍ଷ୍ୟ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଭିତ୍ତିଭୂମି ନିର୍ମାଣ, ଆକର୍ଷଣୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉତ୍ପାଦ ବିକାଶ ଏବଂ ସ୍ଥାୟୀ ଏବଂ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ।

ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ସହିତ ଜଡିତ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ 571.04 କୋଟି ଟଙ୍କାର 313 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିଲା । ଏଥିମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 131 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ (41.85 ପ୍ରତିଶତ) ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଛି, 144.73 କୋଟି ଟଙ୍କାର 47 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ (15.01 ପ୍ରତିଶତ) କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠିତ ହେଉଛି ଏବଂ 299.52 କୋଟି ଟଙ୍କାର 134 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ[19] (42.18 ପ୍ରତିଶତ) ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇନାହିଁ । ଏହି 134 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ମଞ୍ଜୁରୀ ତାରିଖଠାରୁ 2019-20 ରୁ 2023-24 (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025) ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଦୁଇରୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । ଏହି 134 ଟି ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ମଞ୍ଜୁରୀ ତାରିଖଠାରୁ 2019-20 ରୁ 2023-24 (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025) ମଧ୍ୟରେ ଦୁଇରୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା । 313 ଟି ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ, 84 ଟି ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ମାମଲା ଦର୍ଶାଇଛି ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବାର କାରଣଗୁଡିକ ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନାର ଅଭାବ, ଜମିର ଚିହ୍ନଟ/ ସୀମା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ନକରିବା, ଏଫ୍ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ, ଉପକୂଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କ୍ଷେତ୍ର ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଜାତୀୟ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ବୋର୍ଡ ଇତ୍ୟାଦି କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ନପାଇବା ସହିତ ଜଡିତ, ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି ।

[19] ପୁରୀର ପାନ୍ଥନିବାସ ପାଇଁ 1.00 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଗୋଟିଏ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ବାଦ ଦିଆଯାଇଥିଲା

1.3.3.2 ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନର ଅଭାବରୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇ ରହିଲା

ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ମନୋନୀତ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକର ଡିଓଟି, ଓଟିଡିସି ଏବଂ ଡିଟିଓଗୁଡିକରେ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା 2019-23 ମଧ୍ୟରେ ପାଞ୍ଚଟି ଜିଲ୍ଲାରେ[20] 9.75 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟରେ ସାତୋଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ[21] ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ମଧ୍ୟରୁ ପାଞ୍ଚଟି ପାଇଁ ଓଟିଡିସିକୁ ଏବଂ ଦୁଇଟି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ପୁରୀର ଜିଲ୍ଲାପାଳଙ୍କୁ ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜମି ଜବରଦଖଲ, ସ୍ଥାନୀୟ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ଜମି ଚୂଡାନ୍ତ ନହେବା, ସିଆର୍‌ଜେଡ୍‌ର ମଞ୍ଜୁରୀ ନହେବା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ IV*** ଭାବରେ ସଂଲଗ୍ନ କରାଯାଇଛି। ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଯଥା: ଡିଓଟି, ସ୍ଥାନୀୟ ପ୍ରଶାସନ, ଇଡକୋ ଏବଂ ଜିଲ୍ଲାପାଳ ଏହି ସମସ୍ୟାଗୁଡିକର ସମାଧାନ କରିନଥିଲେ ଯାହା ଫଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

ଏହା ସହିତ, ଏହା ମଧ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ଏବଂ ସ୍ଥାନଗୁଡିକର ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନ ନକରି ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି ତଦାରଖ, ଯାହା ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବାର ମୂଳ ହେତୁ କିମ୍ବା କାରଣକୁ ସୂଚାଉଥିଲା ଏବଂ କେବଳ ପାଣ୍ଠିକୁ ଅବରୋଧ କରିନଥିଲା, ବରଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଏବଂ ବିକାଶକୁ ମଧ୍ୟ ପ୍ରତିବନ୍ଧିତ କରିଥିଲା। ତେଣୁ ଅନୁମୋଦନ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଉପଯୁକ୍ତ ସତର୍କତାର ଅଭାବ ସିଧାସଳଖ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ ହାତକୁ ନେବା ପଛରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପୂରଣ କରିବାରେ ବିଫଳତାକୁ ପରିଣତ କଲା।

1.3.3.3 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିକାଶରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସର୍ଭେ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

(i) ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ: ଭାରତ ସରକାର (ଜିଓଆଇ) ତୀର୍ଥଯାପନ କାୟାକଳ୍ପ ଏବଂ ଆଧାତ୍ମିକ, ବୃଦ୍ଧି ଅଭିଯାନ (ପିଆର୍‌ଏଏସ୍‌ଡି) ଯୋଜନା ଅଧିନରେ "ପୁରୀରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ, ଦେଉଳି-ଧଉଳିରେ ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ଧାମ-ରାମଚଣ୍ଡୀ-ପ୍ରାଚୀ ନଦୀ" ପ୍ରକଳ୍ପକୁ 50.00 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ ଏବଂ ଏହାର ଅଂଶ ଭାବରେ ସାତଟି ଉପାଦାନକୁ[22] ଅନୁମୋଦନ କରିଥିଲେ। ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ମଞ୍ଜୁରୀ ଆଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଭାରତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ (ଆଇଟିଡିସି) ମାଧ୍ୟମରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା, ସର୍ତ୍ତ ଥିଲା ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ମଞ୍ଜୁରୀ ଆଦେଶ ଜାରି ହେବାର ତାରିଖରୁ ସର୍ବାଧିକ 24 ମାସ ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରାଯିବ। ବିଳମ୍ବ ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ଯେକୌଣସି ଖର୍ଚ୍ଚ ବୃଦ୍ଧି ହେଲେ, ରାଜ୍ୟ ତାହା ବହନ କରିବ, ଏବଂ ଭାରତ ସରକାର କୌଣସି ପରିଶୋଧ କରିବ ନାହିଁ।

ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ ଭାରତ ସରକାର ଡିଓଟି, ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କୁ ମୋଟ 78.54 କୋଟି ଟଙ୍କା (ନଭେମ୍ବର 2017) ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ ବଦଳରେ 10.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ। ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟି ଡିସେମ୍ବର 2017 ରେ 10.50 କୋଟି ଟଙ୍କା[23] (0.50 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ଅଂଶ ସହିତ) ଆଇଟିଡିସିକୁ ଜାରି କରିଥିଲା। ଆଇଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ଦାଖଲ

---

[20] ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଏବଂ ପୁରୀ

[21] **ଓଟିଡିସ :**(i) ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଜିଲ୍ଲାର ଲକ୍ଷ୍ମୀସାଗରରେ ଐତିହ୍ୟ ଦ୍ୱାର ନିର୍ମାଣ- 35.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, (ii) କେନ୍ଦ୍ରାପଡାର ରାମଚଣ୍ଡିରେ ରାସ୍ତା କଡ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକର ନବୀକରଣ ଏବଂ ଉନ୍ନତିକରଣ- 93.96 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, (iii) ଜଗତସିଂହପୁରର ପାରାଦୀପରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ - 3.29 କୋଟି ଟଙ୍କା, (iv) ଗଞ୍ଜାମର ଟିକିଟି ଅନ୍ତରାଇପୁର ଗ୍ରାମରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କମ୍ପ୍ଲେକ୍ସ ନିର୍ମାଣ- 30.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (v) ଗଞ୍ଜାମ ଜିଲ୍ଲାର ସୋରଡା, ଖୁଣ୍ଟେଶ୍ୱରୀରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ - 50.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, **ଜିଲ୍ଲାପାଳ ପୁରୀ :**(vi) ଦିଗବାରେଣୀ ଛକରୁ ପୁରୀର ଲାଇଟ୍ ହାଉସ୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମିରେ ବେଳାଭୂମି ବିକ୍ରେତାଙ୍କ ସ୍ଥାୟିତ୍ୱକାଳୀନ ପୁନର୍ବାସ ପାଇଁ ଭେଣ୍ଡିଂ ଜୋନ୍ ସ୍ଥାପନ - 3.41 କୋଟି ଟଙ୍କା, (vii) ପୁରୀ ବେଳାଭୂମିରେ ଦିବ୍ୟାଙ୍ଗଙ୍କ ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ସୁବିଧା - 96.56 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା।

[22] (i) ପୁରୀରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର, (ii) ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ବିଶ୍ରାମସ୍ଥଳୀ ଏବଂ ଆମ୍ଫିଥେଟର, (iii) ପୁରୀର ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ଧାମରେ ବେଳାଭୂମି ବିକାଶ, (iv) ରାମଚଣ୍ଡୀ ମନ୍ଦିର, (v) ମା ମଙ୍ଗଳା ମନ୍ଦିର, (vi) ପ୍ରାଚୀ ନଦୀକୂଳ, ଧଉଳି ଏବଂ (vii) ଗୁଣ୍ଡିଚ଼ା ମନ୍ଦିର, ପୁରୀ।

[23] ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଅଂଶ - 10.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ଅଂଶ - 50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା

କରାଯାଇଥିବା ଉପଯୋଗ ପ୍ରମାଣପତ୍ର (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧୀନରେ ତିନୋଟି ଉପାଦାନ[24] ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଆଇଟିଡିସି ମୋଟ ସାତୋଟି ଉପାଦାନ ପାଇଁ 7.72 କୋଟି ଟଙ୍କା[25] (ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନା ପାଇଁ ଅନୁମୋଦିତ ମୋଟ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ପାଣ୍ଠିର 14 ପ୍ରତିଶତ) ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲା ଏବଂ ବାକି 2.27 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା। ତଥାପି, ଆବଣ୍ଟିତ ଜମି ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ଅନୁମତିର ଅଭାବ ପରି କାରଣ ଯୋଗୁଁ ଆଇଟିଡିସି ପ୍ରକଳ୍ପର ଅବଶିଷ୍ଟ ଅଂଶଗୁଡିକୁ ସମାପ୍ତ କରିପାରିଲା ନାହିଁ। ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଏମ୍‌ଓଟି, ଭାରତ ସରକାର ସୂଚିତ କରିଥିଲା (ଜୁନ୍ 2021) ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପର ତିନୋଟି ଉପାଦାନ ସମାପ୍ତ ହେବା ସହିତ, ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ 'ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ' ବୋଲି ଘୋଷଣା କରାଯାଇଛି ଏବଂ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ କେବଳ ଏହି ତିନୋଟି ସମାପ୍ତ ଉପାଦାନ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି ମଞ୍ଜୁର କରିବ। ତେଣୁ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଉପାଦାନଗୁଡିକ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିବା ପାଣ୍ଠି ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ ବହନ କରିବାକୁ ପଡିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଏହି ଚାରୋଟି ଉପାଦାନ[26] ସମାପ୍ତ ନହେବାର କାରଣଗୁଡିକୁ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା, ଯାହା ପ୍ରକାଶ କରିଥିଲା ଯେ:

କ) ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ବିଶ୍ରାମସ୍ଥଳୀ ଏବଂ ଆମ୍ଫିଥିଏଟରର ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟ ନଭେମ୍ବର 2019 ରେ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଏକ ରାଜ୍ୟ ପ୍ରକଳ୍ପ, "ମୌଳିକ ସୁବିଧା ବୃଦ୍ଧି ଏବଂ ଐତିହ୍ୟ ଏବଂ ସ୍ଥାପତ୍ୟ ବିକାଶ (ଅବଢ଼ା) ଯୋଜନା" ଅଧୀନରେ ପୁରୀର ପୁନଃବିକାଶ ଯୋଗୁଁ ଏହାକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତରିତ କରାଯାଇଥିଲା। ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣ କେବଳ କାର୍ଯ୍ୟରେ ବିଳମ୍ବ କରିନଥିଲା ବରଂ ସ୍ଥାନ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଯୋଗୁଁ ଭଙ୍ଗା ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 3.86 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

ଖ) ଓଡିଶା ଉପକୂଳ କ୍ଷେତ୍ର ପରିଚାଳନା ପ୍ରାଧିକରଣ (ଓସିଜେଡଏମ୍‌ଏ) ଏବଂ ପୁରୀ କୋଣାର୍କ ଉନ୍ନୟନ ପ୍ରାଧିକରଣର ମଞ୍ଜୁରୀ ଅଭାବରୁ ଅବଶିଷ୍ଟ ତିନୋଟି ଉପାଦାନ ଯଥା: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର, ଜଗନ୍ନାଥ ଧାମରେ ବେଳାଭୂମି ବିକାଶ ଏବଂ ରାମଚଣ୍ଡୀ ମନ୍ଦିରର କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହୋଇପାରି ନଥିଲା। ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇବା ଆଇଟିଡିସିର ଦାୟିତ୍ୱ ଥିଲା, କିନ୍ତୁ ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥାନ ଚୟନ ଏବଂ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଓସିଜେଡ୍‌ଏମ୍‌ଏକୁ ଜମି କାଗଜପତ୍ର ଦାଖଲ ନକରିବା ଯୋଗୁଁ ଏହା ବିଳମ୍ବିତ ହୋଇଥିଲା।

ତେଣୁ, ପ୍ରକଳ୍ପର ସାତଟି ଅନୁମୋଦିତ ଉପାଦାନ ମଧ୍ୟରୁ, 6.49 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ସତ୍ତ୍ୱେ ଚାରୋଟି ଉପାଦାନ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ଭାରତ ସରକାର ପ୍ରସାଦ ଯୋଜନାକୁ ବନ୍ଦ କରିଦେଇଥିଲେ ଏବଂ କେନ୍ଦ୍ରର 40.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଂଶ ମଧ୍ୟ ରାଜ୍ୟକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ତେଣୁ, ଉପଯୁକ୍ତ ସର୍ଭେ ବିନା ସ୍ଥାନ ଚୟନ ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମାପ୍ତିରେ ଡିଓଟି ଏବଂ ଆଇଟିଡିସି ଉଭୟଙ୍କ ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଯୋଗୁଁ 6.49 କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା।

(ii) ଆକ୍ୱାରିୟମ୍ ତଥା ସାମୁଦ୍ରିକ ସଂରକ୍ଷଣ ଶିକ୍ଷା ପରିସର, ପୁରୀ: ପୁରୀରେ ଏକ ଆକ୍ୱାରିୟମ ତଥା ସାମୁଦ୍ରିକ ସଂରକ୍ଷଣ ଶିକ୍ଷା ପରିସର ବିକଶିତ କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା (ଫେବୃୟାରୀ 2013) ଏକ ପଞ୍ଜିକୃତ ସମିତି, "ପରିବେଶ ଶିକ୍ଷା କେନ୍ଦ୍ର" (ଭାରତ ସରକାର ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ଏକ ଜାତୀୟ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ) ସହିତ ଏକ ବୁଝାମଣାପତ୍ର (ଏମ୍‌ଓୟୁ) ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ହୋଇଥିଲା। ଡିଓଟି କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ସିଇଇକୁ 50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା (ଫେବୃୟାରୀ 2013) କିନ୍ତୁ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଏମ୍‌ଓୟୁର ଚୁକ୍ତି ଅନୁସାରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିନଥିଲା। ସାତ ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ନହେବା ଯୋଗୁଁ, ଡିଓଟି (ନଭେମ୍ବର 2020) ଏକ ସମାପ୍ତି ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିଥିଲା ଏବଂ ପରିବେଶ ଶିକ୍ଷା କେନ୍ଦ୍ରକୁ 18 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ସୁଧ ଏବଂ 10 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ସହିତ ଦେୟ ରାଶି ଫେରସ୍ତ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲା। ସିସିଇ ଜଣାଇଥିଲେ (ଜାନୁଆରୀ 2021) ଯେ ସେମାନଙ୍କୁ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିବା ଯୋଜନାରେ ସେହି ସ୍ଥାନରେ ଏକ ଖୋଲା ସ୍ୱେରେଜ୍ ଡ୍ରେନ୍ ଦର୍ଶାଯାଇ

24 (i) ମା ମଙ୍ଗଳା ମନ୍ଦିର, (ii) ପ୍ରାଚୀ ନଦୀକୂଳ, ଧଉଳି ଏବଂ (iii) ଗୁଣ୍ଡିଚା ମନ୍ଦିର, ପୁରୀ।

25 ତିନୋଟି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଉପାଦାନ ପାଇଁ 1.23 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଚାରୋଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଉପାଦାନ ପାଇଁ 6.49 କୋଟି ଟଙ୍କା।

26 (i) ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର, (ii) ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ବିଶ୍ରାମସ୍ଥଳୀ ଏବଂ ଆମ୍ଫିଥିଏଟର, (iii) ଜଗନ୍ନାଥ ଧାମରେ ବେଳାଭୂମିର ବିକାଶ ଏବଂ (iv) ରାମଚଣ୍ଡୀ ମନ୍ଦିର।

ନଥିଲା ଏବଂ ତେଣୁ, ଜମି ଆକାରରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ସମୟସୀମା, ଚିତ୍ର ଏବଂ ଡିଜାଇନରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଥିଲା। ସେମାନେ ଏହା ମଧ୍ୟ କହିଥିଲେ ଯେ ସ୍ଥାପତ୍ୟ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତି, ସଂଶୋଧିତ ଚିତ୍ରାଙ୍କନ ସେଟ୍, ଡିଜାଇନ୍, ଯାତ୍ରା ଏବଂ ବୈଠକ ଇତ୍ୟାଦି ପ୍ରାରମ୍ଭିକ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ 61.44 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ବାକି 11.44 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (61.44 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା – 50.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା)ର ପରିପୂରଣ ଦାବି କରିଥିଲେ। ଅଗ୍ରୀମ ରାଶି, ସୁଧ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ରାଶି ଆଦାୟ ପାଇଁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଆଉ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ରେକର୍ଡରେ ମିଳି ନଥିଲା।

ତେଣୁ, ଡିଓଟି ପକ୍ଷରୁ ସଠିକ୍ ସର୍ଭେ କରିବା ଏବଂ ସଠିକ୍ ସର୍ଭେ ସହିତ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ଜମି ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ବିଫଳ ହେବା ଫଳରେ 50.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 12 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି ପ୍ରକଳ୍ପର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

ଡିଟିଓ ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2024) ଯେ ପରିବେଶ ଶିକ୍ଷା କେନ୍ଦ୍ରକୁ ରାଶି ଫେରସ୍ତ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିଲା।

(iii) ଭାସମାନ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ, ଭୁବନେଶ୍ୱର: ଅନ୍ୟ ଏକ ମାମଲାରେ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ "ଭୁବନେଶ୍ୱରର ବିନ୍ଦୁସାଗରରେ ଭାସମାନ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ ସ୍ଥାପନ" ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା (ଫେବୃୟାରୀ 2016) ଏବଂ 2016-19 ମଧ୍ୟରେ ଇଡ୍‌କୋକୁ ଛଅଟି ଉପାଦାନ-ଓ୍ୱାରୀ କିସ୍ତିରେ[27] 8.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା। ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଭାସମାନ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ ଏବଂ ମଲ୍ଟିମିଡିଆ ଲେଜର ଶୋ ସ୍ଥାପନ, ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ପାଇଁ ସେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ଇତ୍ୟାଦି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା, ଯାହା ଜୁଲାଇ 2019 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହେବାକୁ ଥିଲା (ଯାହା ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଜୁନ୍ 2023 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା)। ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ବାରମ୍ବାର ଅନୁରୋଧ[28] ସତ୍ତ୍ୱେ, ନଅ ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ ଭିଡିଓ କାର୍ଯ୍ୟ ସଂସ୍ଥାପନ ନହେବା, କଷ୍ଟମାଇଜ୍ କରାଯାଇଥିବା କାହାଣୀ, ଲେଜର ଶୋ'ର ତ୍ରୁଟି (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025 ଅନୁଯାୟୀ) ଯୋଗୁଁ ଇଡକୋ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ହସ୍ତାନ୍ତର କରିନଥିଲା।

ଜେପିଭି ସମୟରେ (ଡିସେମ୍ବର 2024) ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ମଧ ସମାନ କଥା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ପାଇଁ ସେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ମଲ୍ଟିମିଡିଆ ଲେଜର ଶୋ ପାଇଁ ସ୍ପିକର ଏବଂ ଆନୁଷଙ୍ଗିକ ସାମଗ୍ରୀ ସ୍ଥାପନ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଥିଲା।

ତେଣୁ, ଇଡ୍‌କୋ ସହିତ ସମନ୍ୱୟର ଅଭାବ ଏବଂ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ସମୟସୀମା ପାଳନ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନା ଯୋଗୁଁ, ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା। ବିନ୍ଦୁସାଗର ହ୍ରଦକୁ ବିକାଶ କରି ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନଅ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପରେ ଏବଂ 8.16 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ସତ୍ତ୍ୱେ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.3.4 ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳରେ ବାଣିଜ୍ୟ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଏବଂ ଜଳକ୍ରୀଡା ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ ନହେବା

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2022 ଏବଂ ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2002 ଅନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ବାଣିଜ୍ୟ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଏବଂ ଜଳକ୍ରୀଡା ବିକଶିତ କରିବାକୁ ଡିଓଟି ପ୍ରତିବଦ୍ଧ ଥିଲା।

[27] (i) ଫେବୃୟାରୀ 2016 ରେ ଭାସମାନ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ 3.34 କୋଟି ଟଙ୍କା (ii) ମଇ 2017 ରେ ଭାସମାନ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ 3.81 କୋଟି ଟଙ୍କା (iii) ଜାନୁଆରୀ 2017 ରେ ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ପାଇଁ ସେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 0.39 କୋଟି ଟଙ୍କା (iv) ଜୁନ୍ 2017 ରେ ପରିଦର୍ଶକଙ୍କ ପାଇଁ ସେଡ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 0.58 କୋଟି ଟଙ୍କା (v) ଜାନୁଆରୀ 2019 ରେ ପ୍ରଦର୍ଶନ ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଦୁଇଟି ସ୍ପିକର୍ ଏବଂ ଉପକରଣ ସ୍ଥାପନ ପାଇଁ 0.04 କୋଟି ଟଙ୍କା

[28] 31 ଡିସେମ୍ବର 2022; 20 ମାର୍ଚ୍ଚ 2023; 06 ଜୁନ୍ 2023

ଓଟିଡିସିରେ ଥିବା ସମ୍ପର୍କିତ ଫାଇଲଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି "ରାମଚଣ୍ଡୀ, ଚିଲିକା ଏବଂ ଦେଓମାଳିରେ ବାଣିଜ୍ୟ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଇଁ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସହାୟତା" ପାଇଁ 10 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ରାମଚଣ୍ଡୀ, ଚିଲିକା ଏବଂ ହୀରାକୁଦରେ ନୌକ୍ରୀଡା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପାଇଁ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସହାୟତା ପାଇଁ 10 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା (ଫେବୃୟାରୀ 2023)। ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ପାଇଁ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ, ଲକ୍ଷ୍ୟ, ସମାପ୍ତିର ସମୟସୀମା, ସଫଳତା ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ମାନଦଣ୍ଡ ଇତ୍ୟାଦି ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସ୍ଥାନଗୁଡିକରେ ବାଣିଜ୍ୟ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ଏବଂ ଜଳକ୍ରୀଡା ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସୃଷ୍ଟି କରାଯାଇ ନଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଦୁଇ ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ୍ୟ, ଓଟିଡିସି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ପାଇଁ କୌଣସି ଡିପିଆର କିମ୍ବା ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିନଥିଲା। ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିବା ପାଣ୍ଠି ଓଟିଡିସି ପାଖରେ ପଡି ରହିଥିଲା ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇନଥିବା ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ରାଜ୍ୟରେ ବାଣିଜ୍ୟ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ଏବଂ ଜଳକ୍ରୀଡା ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସଫଳ ହୋଇନଥିଲା।

ଓଟିଡିସି ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲା ଯେ ଡିଓଟିରୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ପାଇବା ପରେ ଏହା ଉପରୋକ୍ତ ପାଣ୍ଠି ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବ ଏବଂ ଉକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବ।

1.3.5 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଆଇନର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ

ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ସୁରକ୍ଷା ଆଇନ 1972 ର ଧାରା 29 ଅନୁଯାୟୀ, ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଅଭୟାରଣ୍ୟ ଏବଂ ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନ ଭିତରେ ପ୍ରକଳ୍ପ ବିକାଶ ପାଇଁ ଜମିର ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ଜାତୀୟ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ବୋର୍ଡ (ଏନ୍‌ବିଡବ୍ଲ୍ୟୁ)ର ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଅଣ-ବନୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପାଇଁ ଜଙ୍ଗଲ ଜମିର ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ବନ ସଂରକ୍ଷଣ (ଏଫ୍‌ସି) ଅଧିନିୟମ, 1980 ଅନୁଯାୟୀ ଏମ୍‌ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସିର ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା।

ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ନିମ୍ନଲିଖିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳଗୁଡିକରେ ଉପରୋକ୍ତ ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ସମୀକ୍ଷା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା:

ଫଟୋଚିତ୍ର 5: ପୁରୀର ରାମଚଣ୍ଡୀରେ ବିହାର ଭୂମି

- **ରାମଚଣ୍ଡୀରେ ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମି:** ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାର ରାମଚଣ୍ଡୀଠାରେ ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମି ପାଇଁ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶର ଚାରୋଟି କାର୍ଯ୍ୟ[29] ପାଇଁ ଡିଓଟି ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ପ୍ରଜେକ୍ଟସ୍ (ଇଣ୍ଡିଆ) ଲିମିଟେଡ୍ (ଇପିଆଇଏଲ୍)କୁ 22.90 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (2021-23) କରିଥିଲା। ଇପିଆଇଏଲ୍ 2021-22 ରେ କାର୍ଯ୍ୟଟିକୁ ସମାପ୍ତ କରିଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ବିହାର ଭୂମିର ବିକାଶ ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ଏକ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଅଭୟାରଣ୍ୟ ଅଞ୍ଚଳ ଭିତରେ କରାଯାଇଥିଲା କିନ୍ତୁ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପୂର୍ବରୁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ସୁରକ୍ଷା ଅଧିନିୟମ 1972 ଏବଂ ବନ ସଂରକ୍ଷଣ ଅଧିନିୟମ, 1980 ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରୀ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା। ଏହା ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାକୁ ଥିଲା। ତଥାପି, କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ ଏବଂ ଡିଓଟିର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ସତ୍ତ୍ୱେ, ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ହାତକୁ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା। ବିହାର ଭୂମିର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏବଂ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଡିଓଟି (ଫେବୃୟାରୀ 2023) ଓଟିଡିସିକୁ 3.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା କିନ୍ତୁ

[29] (i) ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମିର ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ, (ii) ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମି ପାଇଁ ବନ୍ଧ ସୁରକ୍ଷା ନିର୍ମାଣ, (iii) ବେଳାଭୂମି ସମ୍ମୁଖ ବିହାର ଭୂମି ପାଇଁ ବନ୍ଧ ସୁରକ୍ଷା ନିର୍ମାଣ, (iv) ରାମଚଣ୍ଡୀ ମନ୍ଦିରର ପାର୍ଶ୍ୱ ବିକାଶ।

ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ଖୋଲା ଯାଇ ନଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025 ସୁଦ୍ଧା)। ସମୀକ୍ଷାରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି ମଧ୍ୟ ପ୍ରଚଳିତ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଘଂନ କରି ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସି ଏବଂ ଏନ୍‌ବିଡବ୍ଲ୍ୟୁଠାରୁ ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଅନୁମତି ପାଇବା ପାଇଁ କୌଣସି ପ୍ରୟାସ କରି ନଥିଲା।

- **ଉପକୂଳ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ପଥର ପ୍ୟାକିଂ କାର୍ଯ୍ୟ[30]:** ଉପରୋକ୍ତ ଚାରୋଟି କାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟତୀତ, ଡିଓଟି ସମାନ ଉପକୂଳରେ ଆଉ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଇପିଆଇଏଲ୍‌କୁ 11.59 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା (ଫେବୃୟାରୀ 2022) ଅର୍ଥାତ୍, ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାର "ଲଟସ୍ ରିସର୍ଟ/ ରାମଚଣ୍ଡୀ, କୋଣାର୍କରେ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ ନିକଟରେ ଉପକୂଳ ଏବଂ ବେଳାଭୂମିର ସଂରକ୍ଷଣ/ ସୁରକ୍ଷା ସମ୍ପ୍ରସାରଣ"। ଜୁଲାଇ 2024 ରେ, ଜଳ ସମ୍ପଦ ବିଭାଗ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଆର୍‌ଡି), ଓଡିଶା ସରକାର ଜଣାଇଲା ଯେ ନ୍ୟାସନାଲ୍ ଇନଷ୍ଟିଚ୍ୟୁଟ୍ ଅଫ୍ ଓସେନ୍ ଟେକ୍ନୋଲୋଜି (ଏନ୍‌ଆଇଓଟି) ଚେନ୍ନାଇ ଦ୍ୱାରା ଇକୋ-ରେଟ୍ରିଟ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ଏକ ପରିବେଶଗତ ଅଧ୍ୟୟନ ଚାଲିଛି ଏବଂ କାମ ବନ୍ଦ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲା। କାର୍ଯ୍ୟଟି ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନହୋଇ ବନ୍ଦ ହୋଇଗଲା, ଏବଂ 5.05 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇ ସାରିଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025)। ତେଣୁ, କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପୂର୍ବରୁ ଡିଓଟି ଏବଂ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଆର୍‌ଡି ମଧ୍ୟରେ ସମନ୍ୱୟ ନଥିବାରୁ 5.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଅବରୋଧ ହୋଇଯାଇ ଥିଲା ଏବଂ ଇପିଆଇଏଲ୍ ସହିତ 6.54 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅବ୍ୟବହୃତ ପାଣ୍ଠି ରହିଯାଇ ଥିଲା।

- **ପୁରୀ-କୋଣାର୍କ ମାରିନ୍ ଡ୍ରାଇଭରୁ ଆପ୍ରୋଚ୍ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ:** ପୁରୀ-କୋଣାର୍କ ମାରିନ୍ ଡ୍ରାଇଭ୍ ରାସ୍ତାରୁ ପୁରୀର ବେଲେଶ୍ୱର ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରାସ୍ତା ପ୍ରଶସ୍ତୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଡିଓଟି (ଜାନୁଆରୀ 2024) ପୁରୀର ଜିଲ୍ଲାପାଳଙ୍କୁ 4.83 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା। ଜିଲ୍ଲାପାଳ (16 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024) ଏହି କାର୍ଯ୍ୟଟି ନିମାପଡାର ଆର୍‌ଡବ୍ଲ୍ୟୁଡି ଅଧୀକ୍ଷଣ ଯନ୍ତ୍ରୀ (ଏସ୍‌ଇ)ଙ୍କୁ ନ୍ୟସ୍ତ କରିଥିଲେ। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରାସ୍ତାଟି ବାଲୁଖଣ୍ଡ-କୋଣାର୍କ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଅଭୟାରଣ୍ୟ ଭିତରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଉଥିଲା, ଯାହା ପାଇଁ ଡିଓଟି ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ସୁରକ୍ଷା ଆଇନ 1972 ଅନୁଯାୟୀ ଆବଶ୍ୟକ ଅନୁମତି ନେଇ ନଥିଲା। ଏଫ୍ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ ମଧ୍ୟ ଏହି ଉଲ୍ଲଘଂନକୁ ଚିହ୍ନଟ କରି ନଥିଲା କିମ୍ବା କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରି ନଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଆଧାରରେ, ପୁରୀର ବନଖଣ୍ଡ ବଅଧିକାରୀ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍) ନିର୍ମାଣ କ୍ଷେତ୍ର ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ ଏବଂ 88.74 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ପରେ କାମ ବନ୍ଦ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହିପରି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରୀ ଅଭାବରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ବନ୍ଦ ହେବା, 88.74 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଏସ୍‌ଇ, ଆର୍‌ଡବ୍ଲ୍ୟୁଡି, ନିମାପଡା ଦ୍ୱାରା 3.94 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅବରୋଧ ହୋଇଥିଲା।

- **ତଳସାରୀରେ ପାନ୍ଥଶାଳା:** ବନ ବିଭାଗର ଡିଆଇଜି (ସି) କ୍ଷେତ୍ର ପରିଦର୍ଶନ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) ସମୟରେ ଆଲୋକପାତ କରିଥିଲେ ଯେ ଡିଓଟି (1984 ରୁ 2015 ସମୟ ମଧ୍ୟରେ) ଉଦୟପୁର ସଂରକ୍ଷିତ ଜଙ୍ଗଲ ଅଞ୍ଚଳର ତଳସାରୀରେ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସିର ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନ ବିନା ପାନ୍ଥଶାଳାର କୋଠା ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ସମସ୍ତ କୋଠା ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍‌ରୁ[31] ପ୍ରାୟ 100 ମିଟର ଦୂରରେ ଏବଂ ବେଳାଭୂମି ସଂଲଗ୍ନ ବାଲି ପାହାଡ ଉପରେ ଅବସ୍ଥିତ ଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ କାଜୁଆରିନା ଏବଂ

ଫଟୋଚିତ୍ର 6: ତଳସାରୀରେ ପାନ୍ଥଶାଳା

---

30 ବନ୍ଧକୁ ସ୍ଥିର ଏବଂ ସମାନ ଢ଼ାଲ ସହିତ ପଥର ପ୍ୟାକିଂ

31 2011 ର ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2 ଅନୁଯାୟୀ, ହାଇ ଟାଇଡ୍ ଲାଇନ୍ (ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍) ହେଉଛି ସେହି ଭୂମିରେ ଥିବା ଲାଇନ୍ ଯେଉଁଠାରେ ଜୁଆର ସମୟରେ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ଜଳ ସ୍ତର ପହଞ୍ଚିଥାଏ। ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସିର ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନ ସହିତ ହୋଟେଲ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍ ଠାରୁ 200 ମିଟରରୁ ଅଧିକ ଦୂରତା ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ ଅଟେ। (ସିଆର୍‌ଜେଡ୍-2011 ର ପରିଶିଷ୍ଟ III ଅନୁଯାୟୀ)

ୟୁକାଲିପଟାସ୍‌ର ଘନ ବୃକ୍ଷଲତା ଥିଲା, ଯାହା ଏକ ପରିବେଶ ସମ୍ବେଦନଶୀଳ କ୍ଷେତ୍ର ଥିଲା ଏବଂ ଯେଉଁଠାରେ 2011ର ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତିର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2 ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ପର୍ଯ୍ୟଟନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ[32] ନଥିଲା। ବାଲେଶ୍ୱର (ଡବ୍ଲୁୟଏଲ୍)ର ଡିଏଫ୍‌ଓଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କ୍ରମେ, ପାନ୍ଥଶାଳା ନିର୍ମାଣ (1984 ରୁ 2015) ପରେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଉପରୋକ୍ତ ଜଙ୍ଗଲ ଜମିର 20.84 ହେକ୍ଟର ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ (ଡିସେମ୍ବର 2017) ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାର ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବ ପରେ ଏମ୍ ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସି, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଠାରୁ ଅନୁମତି ପାଇଁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପ୍ରସ୍ତାବ (ଅପ୍ରେଲ 2021) ପଠାଇଥିଲା। ଭାରତ ସରକାର ଅକ୍ଟୋବର 2021 ରେ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ଦେଇଥିଲେ ଏବଂ ଏଫ୍‌ସି ଅଧିନିୟମ, 1980, ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କଠାରୁ ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଏବଂ ଅନୁମତି ମାନଦଣ୍ଡର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ଦେଖିଥିଲେ ଏବଂ ଏଫ୍‌ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କଠାରୁ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ଲୋଡିଥିଲେ। ଭାରତ ସରକାରଙ୍କୁ କୌଣସି ଉତ୍ତର ପଠାଯାଇ ନଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2024)। ତେଣୁ, ଡିଓଟି ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ପୂର୍ବ ଅନୁମତି ବିନା ଅନଧିକୃତ ପାନ୍ଥଶାଳା କୋଠା ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲା।

ଫଟୋଚିତ୍ର 7: ଉଦୟପୁର ପିଆର୍‌ଏଫ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ସର୍ଭିସ ରୋଡ୍ ଏବଂ ପଥର ବନ୍ଧ

ଉପରୋକ୍ତ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନଗୁଡିକ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ସୂଚାଇ ଦେଉଥିଲା ଯେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ପାଇଁ ଡିଓଟି ପାଖରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା ଏବଂ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ଆରମ୍ଭ କରିବା ଏବଂ ପାଣ୍ଠି ବଣ୍ଟନ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ପାଇ ନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ରାଜ୍ୟ ବନ ବିଭାଗ ମଧ୍ୟ ଏହିପରି ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ଏବଂ ଅଭୟାରଣ୍ୟ/ ପିଆର୍‌ଏଫ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ବେଆଇନ ନିର୍ମାଣରୁ ଜଙ୍ଗଲ ଜମିକୁ ସୁରକ୍ଷା ଦେବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ପରିବେଶ ଉପରେ ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥିଲା। ଉପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ବିନା ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ବିନା ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ ମଞ୍ଜୁରୀ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକୁ ପାଣ୍ଠି ବଣ୍ଟନ କରିବା ଫଳରେ ଜଙ୍ଗଲ ଅଞ୍ଚଳରେ ଅନଧିକୃତ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପାଇଁ 28.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

1.4 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ

ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ଏବଂ ସୁବିଧା ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ, ଡିଓଟି ରାଜ୍ୟର ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଓଟିଡିସି, ଜିଲ୍ଲାର ଜିଲ୍ଲାପାଳ, ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଇଡ୍‌କୋ, ଜାତୀୟ କୋଠା ନିର୍ମାଣ ନିଗମ (ଏନ୍‌ବିସିସି), ଇପିଆଇଏଲ୍, ଏସ୍‌ଜେଟିଏ, ବିଡିଓ ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ପୂର୍ତ୍ତ ବିଭାଗ ଭଳି ବିଭିନ୍ନ ଏଜେନ୍ସି ମାଧ୍ୟମରେ ଅନେକ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ/ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଥିଲା।

1.4.1 କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ପାଣ୍ଠି ସହିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀତା

ରାଜ୍ୟର ପ୍ରମୁଖ ସ୍ଥାନଗୁଡିକରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ବିକାଶ ଏବଂ ଉନ୍ନତି ଉପରେ ଧ୍ୟାନ ଦେଇ, ବିଶେଷକରି ଐତିହ୍ୟ ଏବଂ ତୀର୍ଥସ୍ଥଳଗୁଡିକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରି, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଦ୍ୱାରା "ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ" ଯୋଜନା ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା।

ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ଦେଖାଯାଇଥିବା ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକୁ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡିକରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି।

---

[32] ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତି 1991, 2011 ଏବଂ 2019 ଲାଗୁ ହୁଏ।

1.4.1.1 ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ସ୍ଥାନୀୟ ଅର୍ଥନୀତିରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ଅବଦାନକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା, ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଓ ଆତିଥ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଯୁବକ ଯୁବତୀଙ୍କ ଦକ୍ଷତା ବୃଦ୍ଧି କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଭାରତ ସରକାର ଏକ 'ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ' ଯୋଜନା ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ। ଏହି ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟକୁ 100 ପ୍ରତିଶତ ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ଯୋଗାଇ ଦିଆଯିବାର ଥିଲା। ଏହି ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ, ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଅଞ୍ଚଳ ଅଧୀନରେ ଚାରୋଟି ସ୍ଥାନ (ଗୋପାଳପୁର, ତାମ୍ପରା, ବରକୁଳ ଏବଂ ସାତପଡ଼ା)କୁ ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା। ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ବିଭିନ୍ନ ଉପାଦାନ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ, ଭାରତ ସରକାର ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ 70.82 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲେ। ଏଥିମଧ୍ୟରୁ, ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2023 ମଧ୍ୟରେ ଭାରତ ସରକାର ଚାରିଟି କିସ୍ତିରେ 67.28 କୋଟି ଟଙ୍କା[33] ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ। ଏଥିମଧ୍ୟରୁ 59.48 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ 7.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ନହୋଇ ପଡିରହିଥିଲା[34] (ଅଗଷ୍ଟ 2024 ସୁଦ୍ଧା)।

ଚାରୋଟି ସ୍ଥାନରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବା ଯୋଜନାର ବିସ୍ତୃତ ଯାଞ୍ଚ ଉପରେ ଆଧାରିତ ସମୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳଗୁଡିକ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପ୍ରକାରେ ଥିଲା:

ବରକୁଳ: ବରକୁଳ ଚିଲିକା ହ୍ରଦ କୂଳରେ ଅବସ୍ଥିତ ରାଜ୍ୟର ପ୍ରମୁଖ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳ ମଧ୍ୟରୁ ଗୋଟିଏ, ଯାହା ବର୍ଷସାରା ସଂଖ୍ୟାଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିଥାଏ। ଭାରତ ସରକାର ବିଭିନ୍ନ ଉପାଦାନ ଯେପରିକି ଏକ ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ, ଭାସମାନ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, କ୍ରୁଜ୍ ଡଙ୍ଗା ପରିଚାଳନା, କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା, ସୌର ଷ୍ଟ୍ରିଟ୍ ଲାଇଟିଂ, ଏସ୍‌ଟିପି ଏବଂ ଗଲ୍ଫ କାର୍ଟ ଇତ୍ୟାଦି ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ 16.51 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (ଅଗଷ୍ଟ 2019) କରିଥିଲେ। ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଡିଓଟି ଓଟିଡିସିକୁ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏଜେନ୍ସି ଭାବରେ ନିୟୋଜିତ କରିଥିଲା ଏବଂ ଜୁଲାଇ 2024 ସୁଦ୍ଧା 10.13 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

ଚିଲିକା ହ୍ରଦରେ ଏକ ଭାସମାନ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟର ଯୋଗାଣ, ସ୍ଥାପନ ଏବଂ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ, ଓଟିଡିସି (ଡିସେମ୍ବର 2019) ଟେଣ୍ଡର ପ୍ରକ୍ରିୟା ମାଧ୍ୟମରେ ମେସର୍ସ ସମୁଦ୍ର ସିପ୍‌ୟାର୍ଡସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏଜେନ୍ସି)କୁ ଟର୍ନକି ଆଧାରରେ ଚୁକ୍ତିନାମା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା। କାର୍ଯ୍ୟର ଚୁକ୍ତିନାମା ମୂଲ୍ୟ 6.40 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2020 ସୁଦ୍ଧା ସମାପ୍ତ ହେବାର ଯୋଜନା ଥିଲା। ଅଗ୍ରିମ ପରିମାଣର 50 ପ୍ରତିଶତ ବ୍ୟାଙ୍କ ଗ୍ୟାରେଣ୍ଟି ବିରୁଦ୍ଧରେ 2.56 କୋଟି ଟଙ୍କାର (ମାର୍ଚ୍ଚ 2020) ଅଗ୍ରୀମ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ଚାରି ବର୍ଷ ବିତିଯିବା ସତ୍ତ୍ୱେ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025), ଏଜେନ୍ସି ଭାସମାନ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ ପ୍ରଦାନ କରିନଥିଲା। ଏହି ସମୟରେ, ବ୍ୟାଙ୍କ ଗ୍ୟାରେଣ୍ଟିର ମିଆଦ ମଧ୍ୟ ନଭେମ୍ବର 2022 ରେ ଶେଷ ହୋଇଯାଇଥିଲା, ଏବଂ ଏଜେନ୍ସି ଦ୍ୱାରା ନବୀକରଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଓଟିଡିସି ମଧ୍ୟ ଏଥିପାଇଁ ଚେଷ୍ଟା କରିନଥିଲା।

କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନର ପ୍ରାୟ ଚାରି ବର୍ଷର ବ୍ୟବଧାନ ପରେ, ଜୁଲାଇ 2024 ରେ, ଓଟିଡିସି ଭାସମାନ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟର ଯୋଗାଣ ଏବଂ ସଂସ୍ଥାପନ ନକରିବା ପାଇଁ ଏଜେନ୍ସିକୁ ଏକ କାରଣ ଦର୍ଶାଅ ନୋଟିସ୍ (ଏସ୍‌ସିଏନ୍) ଜାରି କରିଥିଲା। ତଥାପି, ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା ଏବଂ ଓଟିଡିସି ଏଜେନ୍ସିକୁ ଅଗ୍ରିମ ଭାବରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 2.56 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆର୍ଥିକ କ୍ଷତି ସହିଥିଲା। ଡିଓଟି କିମ୍ବା ଓଟିଡିସି ସାଧାରଣ ପାଣ୍ଠିର ପୁନରୁଦ୍ଧାର ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟ ସମାପ୍ତି ପାଇଁ ଏଜେନ୍ସି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏସ୍‌ସିଏନ୍ ଜାରି କରିବା ବ୍ୟତୀତ କୌଣସି କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ।

---

[33] (i) ପ୍ରଥମ କିସ୍ତି: ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2016 – 15.30 କୋଟି ଟଙ୍କା, (ii) ଦ୍ୱିତୀୟ କିସ୍ତି: ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 – 22.31 କୋଟି ଟଙ୍କା, (iii) ତୃତୀୟ କିସ୍ତି: ଅପ୍ରେଲ 2020 - 15.35 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଅଗଷ୍ଟ 2021 – 3.69 କୋଟି ଟଙ୍କା, (iv) ଚତୁର୍ଥ କିସ୍ତି: ମାର୍ଚ୍ଚ 2022 – 6.91 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ମାଚ 2023 – 3.71 କୋଟି ଟଙ୍କା

[34] ଭାରତ ସରକାରଙ୍କୁ କେବଳ 3.29 କୋଟି ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା। ଜାନୁଆରୀ 2025 ରେ ପୁନର୍ବାର ବାକି ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା।

ବରକୁଳରେ ଜେପିଭି (ଡିସେମ୍ବର 2024) ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା 5.06 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ (2018-20 ମଧ୍ୟରେ) କିଣାଯାଇଥିବା ଉପକରଣଗୁଡିକ ବରକୁଳର ପାନ୍ଥନିବାସର ଭଣ୍ଡାର ଘରଗୁଡିକରେ ନିଷ୍କ୍ରିୟ/ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ/ ଅଣକାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇ ପଡିରହିଥିଲା।

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ୍ ସଂଖ୍ୟା 1: ବରକୁଳରେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଉପକରଣ

ଜାନୁଆରୀ 2020 ରେ 1.92 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ କିଣାଯାଇଥିବା ସଙ୍ଗୀତିକ ପୋଖରୀ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇନଥିଲା ଏବଂ ସାଉଣ୍ଡ ସିଷ୍ଟମର ସ୍କ୍ରିପ୍ଟ ଚୂଡାନ୍ତ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଏହା ଅକାମୀ ପଡିରହିଥିଲା।

ତେଣୁ, ଭାସମାନ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ ସ୍ଥାପନ ନହେବା ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସୁବିଧା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନହେବା ଫଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକମାନେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଲାଭରୁ ବଞ୍ଚିତ ହେଲେ ଏବଂ 5.06 କୋଟି ଟଙ୍କା ପାଣ୍ଠିର ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚ ମଧ୍ୟ ହୋଇଥିଲା।

ସାତପଡା: ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ଓଟିଡିସି ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାର ସାତପଡାରେ ଥିବା ଯାତ୍ରୀନିବାସ ପାଇଁ 2017-20 ମଧ୍ୟରେ 5.73 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲା। ଏହି ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ, ଓଟିଡିସି ରାସ୍ତା, ପର୍ଯ୍ୟଟକ ସ୍ୱାଗତ କେନ୍ଦ୍ର, ଗାଜେବୋ ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲା ଏବଂ ସୌର ଷ୍ଟ୍ରିଟ୍ ଲାଇଟ୍, କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ଇତ୍ୟାଦି ସ୍ଥାପନ କରିଥିଲା।

ଡିଓଟି ଯାତ୍ରୀନିବାସକୁ ଏକ ଘରୋଇ ସଂସ୍ଥା ଅର୍ଥାତ୍ ମେସର୍ସ ଶୈଳବାଳା ଇନଫ୍ରାଷ୍ଟ୍ରାକ୍ଚରକୁ ସମ୍ପତ୍ତିର ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ 30 ବର୍ଷ ପାଇଁ ଲିଜ୍ ଅବଧି ପାଇଁ ଲିଜ୍ (ଜୁଲାଇ 2023) ଦେଇଥିଲା। ଏଜେନ୍ସି ସହ ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ଲିଜ୍ ତଥା ଉନ୍ନୟନ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଏଲ୍ଡିଏ) ଅନୁଯାୟୀ, ଡିଓଟି ସହିତ ପରାମର୍ଶ କରି ଉନ୍ନୟନ ପାଇଁ ଉନ୍ନୟନ ଧାରଣା, ଡିଜାଇନ୍ ଏବଂ ପରିକଳ୍ପନା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା।

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ୍ ସଂଖ୍ୟା 2: ଯାତ୍ରୀନିବାସ, ସାତପଡା

ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ଡିଓଟି (ନଭେମ୍ବର 2024) ପୁରୀର ସହକାରୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ (ଏଡି) (ପର୍ଯ୍ୟଟନ)ଙ୍କୁ ଜଣାଇଥିଲା ଯେ ଲିଜ୍ଧାରୀ ଯାତ୍ରୀନିବାସର କିଛି କ୍ଷୟକ୍ଷତି ଅଂଶ ଭାଙ୍ଗି ଦେଇଛନ୍ତି ଏବଂ ଏପରି ଭଙ୍ଗା ପାଇଁ ଡିଓଟିଠାରୁ କୌଣସି ଅନୁମତି ନେଇ ନଥିଲେ। ଏଲ୍ଡିଏ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ସମ୍ପର୍କରେ ତଦନ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ପୁରୀର ଏଡି (ପର୍ଯ୍ୟଟନ)କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ଏଡିର କୌଣସି ଯାଞ୍ଚ ରିପୋର୍ଟ କିମ୍ବା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ରେକର୍ଡରେ ମିଳି ନଥିଲା। ଜେପିଭି (ଜାନୁଆରୀ 2025) ସମୟରେ, ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଲିଜ୍ଧାରୀ ଡିଓଟିର ଅନୁମତି ବିନା ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ନିର୍ମିତ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଭାଙ୍ଗି ଦେଇଥିଲେ ଯାହା ଫଳରେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା 5.73 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅପବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା।

ଫଟୋଚିତ୍ର 8: ସାତପଡାରେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଭିତ୍ତିଭୂମି

ତାମ୍ପରା: ଗଞ୍ଜାମ ଜିଲ୍ଲାରେ, ତାମ୍ପରା ହ୍ରଦ ସବୁଠାରୁ ପ୍ରମୁଖ ମଧୁର ଜଳ ହ୍ରଦ ମଧ୍ୟରୁ ଗୋଟିଏ ଏବଂ ଏହାକୁ ରାମସାର ସ୍ଥଳ[35] ଭାବରେ ନାମିତ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) କରାଯାଇଛି। ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି (ସଂରକ୍ଷଣ ଏବଂ ପରିଚାଳନା) ନିୟମ, 2017 ଅନୁଯାୟୀ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମିରେ ସ୍ଥାୟୀ ପ୍ରକୃତିର ଯେକୌଣସି ନିର୍ମାଣ ଉପରେ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଲଗାଯାଇଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଅଣ-ଜଙ୍ଗଲ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଯେକୌଣସି ଜଙ୍ଗଲ ଜମି ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସିର ପୂର୍ବ ଅନୁମୋଦନ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା।

ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ତାମ୍ପରାରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅଭ୍ୟର୍ଥନା କେନ୍ଦ୍ର ବ୍ଲକ, କାଫେଟେରିଆ, ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, ସୁରକ୍ଷା କକ୍ଷ, ପଲ୍ଲୀଦୃଶ୍ୟ ଇତ୍ୟାଦି ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଡିଓଟି ଇପିଆଇଏଲ୍କୁ 10.07 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (ମେଇ

[35] ରାମସାର ସ୍ଥଳ ହେଉଛି ଏକ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ଯାହାକୁ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ଗୁରୁତ୍ୱ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ନାମିତ କରାଯାଇଛି, ମୁଖ୍ୟତଃ ଏହାର ପରିବେଶଗତ ମୂଲ୍ୟ ପାଇଁ, ଯେପରିକି ଜଳପକ୍ଷୀଙ୍କ ବାସସ୍ଥାନକୁ ସମର୍ଥନ କରିବା କିମ୍ବା ବିରଳ ଏବଂ ଅନନ୍ୟ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ପ୍ରକାରର ଧାରଣ କରିବା। ଏହି ସ୍ଥାନଗୁଡିକ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ଉପରେ ରାମସାର ସମ୍ମିଳନୀର ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଅନୁଯାୟୀ ସୁରକ୍ଷିତ, ଏହା 1971 ମସିହାରେ ଇରାନର ରାମସାରରେ ୟୁଏନ୍ଇଏସ୍ସିଓର ତତ୍ତ୍ୱାବଧାନରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ଏକ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ଚୁକ୍ତିନାମା।

2022) କରିଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଡିଓଟି ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ତାମ୍ପରା ହ୍ରଦରେ 12 ମାସ ସମାପ୍ତି ସହିତ "25 ଟି ଇକୋ କଟେଜ୍‌ର ବିକାଶ" କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଇପିଆଇଏଲ୍‌କୁ 12.85 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (ଫେବୃୟାରୀ 2022) କରିଥିଲା।

ଉଭୟ କାର୍ଯ୍ୟ ଇପିଆଇଏଲ୍ ଦ୍ୱାରା ସମ୍ପାଦିତ ହେଉଥିବା ସମୟରେ, ଗଞ୍ଜାମର ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଜମିର ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ସୀମା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2023) ସମୟରେ, ଏହା ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିବା ଜମି "କିସମ-ଗ୍ରାମ୍ୟ ଜଙ୍ଗଲ"ର ଜମି ବର୍ଗରେ ପଡେ ଯାହା ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଅଧିନିୟମ, 1980 ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ କରେ ଏବଂ ଏମ୍‌ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସି ଠାରୁ ଅନୁମତି ଆବଶ୍ୟକ କରେ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ ଜାତୀୟ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ପ୍ରାଧିକରଣ (ଏନ୍‌ଡବ୍ଲୁଏଚ୍) ଠାରୁ ଅନୁମତି ମଧ୍ୟ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା କାରଣ କୌଣସି ସ୍ଥାୟୀ ଗଠନ ଅନୁମତି ନଥିଲା। ତଥାପି, ଜଙ୍ଗଲ/ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମିରେ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ଆରମ୍ଭ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଡିଓଟି ଏମ୍‌ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସି କିମ୍ବା ଏନ୍‌ଡବ୍ଲୁଏଚ୍ ଠାରୁ ପୂର୍ବ ମଞ୍ଜୁରୀ ନେଇ ନଥିଲା। ଏହି ସମୟରେ, ଓଡିଶା ବନ୍ୟଜନ୍ତୁ ସମିତି ଦ୍ୱାରା ଦାୟର କରାଯାଇଥିବା ଏକ ମାମଲାର ଆଧାରରେ, ଜାତୀୟ ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ରିବ୍ୟୁନାଲଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଆଧାରରେ, ଗଞ୍ଜାମର ଜିଲ୍ଲାପାଳ ଏବଂ ଜିଲ୍ଲା ମାଜିଷ୍ଟ୍ରେଟ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ 'ବନ୍ଦ ଆଦେଶ' ଜାରି (ଅଗଷ୍ଟ 2023) କରିଥିଲେ। ସେତେବେଳକୁ, ଇପିଆଇଏଲ୍ (ଜୁଲାଇ 2024) ଦ୍ୱାରା ରିପୋର୍ଟ କରାଯାଇଥିବା ଅନୁଯାୟୀ ଯଥାକ୍ରମେ 7.79 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ 9.37 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ପରେ ଇପିଆଇଏଲ୍ କାର୍ଯ୍ୟର ଏକ ବଡ ଅଂଶ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିସାରିଥିଲା।

ଗଞ୍ଜାମର ଜିଲ୍ଲାପାଳ ମଧ୍ୟ ଜଙ୍ଗଲ/ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ଅଞ୍ଚଳରେ ପୂର୍ବରୁ ନିର୍ମିତ ଇକୋ-କଟେଜ୍ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅଭ୍ୟର୍ଥନା କେନ୍ଦ୍ର ବ୍ଲକ, କାଫେଟେରିଆ ଏବଂ ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟକୁ ଭାଙ୍ଗିବା ପାଇଁ ଡିଓଟିକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଜାରି (ଅଗଷ୍ଟ 2024) କରିଥିଲେ।

ଜେପିଭି ସମୟରେ ସମୀକ୍ଷା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା (ଜାନୁଆରୀ 2025) ଯେ ନିର୍ମିତ ଇକୋ-କଟେଜ୍ ଏବଂ ଅଭ୍ୟର୍ଥନା କକ୍ଷ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଭଙ୍ଗାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରକଳ୍ପଟି ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା ଯେପରି ନିମ୍ନରେ ଥିବା ଫଟୋଚିତ୍ରରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ଫଟୋଚିତ୍ର 9: ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ତାମ୍ପରା ହ୍ରଦରେ ଇକୋ-କଟେଜ୍ ନିର୍ମାଣ

ଫଟୋଚିତ୍ର 10: ସ୍ୱଦେଶ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ତାମ୍ପରା ହ୍ରଦରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅଭ୍ୟର୍ଥନା କକ୍ଷ ନିର୍ମାଣ

ତେଣୁ, ଦୁର୍ବଳ ଯୋଜନା ଏବଂ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ, ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ନିଷିଦ୍ଧ ଅଞ୍ଚଳରେ ସ୍ଥାୟୀ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ପରିଶେଷରେ 17.16 କୋଟି ଟଙ୍କା[36]ର ଅପଚୟ ହୋଇଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଅବଶିଷ୍ଟ 5.76 କୋଟି ଟଙ୍କା ଇପିଆଇଏଲ୍ ପାଖରେ ରହିଥିଲା ଏବଂ ବିଭାଗକୁ ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2024)।

[36] ସ୍ୱଦେଶ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ 9.37 କୋଟି ଟଙ୍କାର ପାଣ୍ଠି ଏବଂ 7.79 କୋଟି ଟଙ୍କା ରାଜ୍ୟ ପାଣ୍ଠି

ଫଟୋଚିତ୍ର 11: ଗୋପାଳପୁର ଇକୋ ରିଟ୍ରିଟ୍ ହବ୍

ଗୋପାଳପୁର: ଗୋପାଳପୁରରେ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ ହବ୍‌ର ବିକାଶ (ଅକ୍ଟୋବର 2021) ବ୍ରହ୍ମପୁର ଉନ୍ନୟନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଦ୍ୱାରା 13.64 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା। ତଥାପି, ବହୁ ସମୟ ବିତିଯିବା ପରେ ମଧ (ଅପ୍ରେଲ 2022 ସୁଦ୍ଧା), ବ୍ରହ୍ମପୁର ଡିଟିଓ କର୍ମଚାରୀ ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ମାଲିକାନା ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ମନା କରିଦେଇଥିଲେ। ଲିଜ୍ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଶେଷ ନହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜଣେ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ନିଯୁକ୍ତି ଦେବାକୁ ଡିଟିଓ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଉପଲବ୍ଧ ରେକର୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ, ଇକୋ ରିଟ୍ରିଟ୍ ହବ୍‌କୁ ହାତକୁ ନେବା ଏବଂ ଏହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ପାଇଁ ଡିଟିଓ ଦ୍ୱାରା ଆଉ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା। ତେଣୁ, 13.64 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ସତ୍ତ୍ୱେ, ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ତିନି ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ଇକୋ ରିଟ୍ରିଟ୍ ହବ୍ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ ।

ତେଣୁ, ବରକୁଳ, ସାତପଡା, ତାମ୍ପରା ଏବଂ ଗୋପାଳପୁରରେ 41.60 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ସତ୍ତ୍ୱେ, ସାଂସ୍କୃତିକ ଏବଂ ଐତିହ୍ୟ ମୂଲ୍ୟବୋଧକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା, ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧିକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା, ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଏବଂ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ କରିବା ପାଇଁ ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପୂରଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.4.2 ରାଜ୍ୟ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ

1.4.2.1 ଶାମୁକା ପ୍ରକଳ୍ପରେ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାରେ ଅବସ୍ଥିତ ଶାମୁକାକୁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ର (ଏସ୍‌ଟିଏ) ଭାବରେ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଛି। ଓଡିଶା ସରକାର (ଅକ୍ଟୋବର 2015) ଏକ ମିଳିତ ଉଦ୍ୟୋଗ କମ୍ପାନୀ, ଶାମୁକା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍ (ଏସ୍‌ଟିଡିଏ)କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ଷ୍ଟାର ହୋଟେଲ, ରିସର୍ଟ. ଇକୋ ପାର୍କ, ପ୍ରଦର୍ଶନୀ ପରିସର, ସ୍ପା ଇତ୍ୟାଦି ବିକାଶ କରି ଏସ୍‌ଟିଏକୁ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ମାନର ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳ ଭାବରେ ବିକଶିତ କରିଥିଲା। ଓଟିଡିସି ଏବଂ ଓଡିଶା ଶିଳ୍ପ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ (ଇଡକୋ)ର 50:50 ଭିତ୍ତିରେ ଅଂଶଧନ ସହିତ ଏସ୍‌ଟିଡିସି ଗଠନ କରାଯାଇଥିଲା। ଉଭୟ କମ୍ପାନୀକୁ ଏସ୍‌ଟିଡିସିର ଅଂଶଧନରେ ନିବେଶ ପାଇଁ ପ୍ରତ୍ୟେକଙ୍କୁ 5.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ଦେବାକୁ ପଡିଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଡିଓଟି, ଶାମୁକା ବେଳାଭୂମି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧିନରେ ଏକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବାସସ୍ଥାନ ପରିସର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଏସ୍‌ଟିଡିସିକୁ 50.00 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ (2020-21) କରିଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ, ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ, ଇଡକୋ ଦ୍ୱାରା 972.64 ଏକର ଜମି ଏସ୍‌ଟିଡିସିକୁ ଆହୁରି ସବ୍-ଲିଜ୍ ପାଇଁ 84 ବର୍ଷ ପାଇଁ ଡିଓଟିକୁ ଲିଜ୍ ଦିଆଯାଇଥିଲା (ଅପ୍ରେଲ 2018)। 2019-20 ମଧ୍ୟରେ, ଏସ୍‌ଟିଏର ବିକାଶ ପାଇଁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା:

ସାରଣୀ 1.7: ଶାମୁକାର ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ପାଇଁ ହୋଇଥିବା ଖର୍ଚ୍ଚ

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଖର୍ଚ୍ଚର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ	ମଞ୍ଜୁରୀର ପରିମାଣ ଏବଂ ତାରିଖ	ଦ୍ୱାରା ଖର୍ଚ୍ଚ	ମୋଟ ଖର୍ଚ୍ଚ
1.	ପରିବେଶ ପ୍ରଭାବ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ଏବଂ ପରିବେଶଗତ ମଞ୍ଜୁରୀ ହାସଲ କରିବା	5.90 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (17.08.2019)	ଡିଓଟି	5.90
2.	ସୀମା ପ୍ରାଚୀର*, ବିଶ୍ରାମ ସ୍ଥଳ, ଆପ୍ରୋଚ୍ ରୋଡ୍ ଇତ୍ୟାଦିର ବାକି ଅଂଶ ନିର୍ମାଣ	996.42 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (06.11.2019)	ଡିଓଟି	536.50
3.	ସଂଶୋଧିତ ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନର ପ୍ରସ୍ତୁତି	649.50 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (30.11.2019)	ଏସ୍‌ଟିଡିସି	649.50
ମୋଟ		**1,651.82**		**1,191.90**

***2011-12 ମଧ୍ୟରେ ସୀମା ପ୍ରାଚୀର ପାଇଁ 2.05 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରହିଥିଲା।**

ଉତ୍ସ: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗର ରେକର୍ଡ

ଫଟୋଚିତ୍ର 12 : ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ବିମାନବନ୍ଦରର ସୀମା ପ୍ରାଚୀର

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଡିଓଟି/ ଏସ୍‌ଟିଡିସି ଏସ୍‌ଟିଏ ସହିତ ଜଡିତ ବିଭିନ୍ନ ଉପାଦାନ ପାଇଁ 11.92 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥିଲେ। ତଥାପି, ଏସ୍‌ଟିଏ ଉପରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲିଥିବା ସମୟରେ, ଇଡକୋ 27 ଡିସେମ୍ବର 2019 ରେ 972.64 ଏକର ଜମିର ଲିଜ୍ ଚୁକ୍ତିନାମାକୁ ବାତିଲ କରିଦେଇଥିଲା। ଏହା ଦେଖାଗଲା ଯେ ଶାମୁକାଠାରେ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପରେ 11.92 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଖର୍ଚ୍ଚ ଫଳପ୍ରଦ ହୋଇନଥିଲା କାରଣ ପ୍ରକଳ୍ପଟି ମଝିରେ ବନ୍ଦ ହୋଇଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପୁରୀରେ ଶ୍ରୀ ଜଗନ୍ନାଥ ଅନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ବିମାନବନ୍ଦର ପାଇଁ ଉକ୍ତ ଜମି ପୁନଃବିକଶିତ କରାଯାଇଥିଲା।

ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଆବଣ୍ଟିତ ଜମିର ଲିଜ୍ ଡିଡ୍ ବାତିଲ ହେବା ପରେ ମଧ୍ୟ (ଡିସେମ୍ବର 2019), ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା 50.00 କୋଟି ଟଙ୍କା (2020-21) ପାଣ୍ଠି ଏସ୍‌ଟିଡିସିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଖର୍ଚ୍ଚ ନହୋଇ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ରହିଥିଲା ।

ତେଣୁ, ସରକାରୀ ବିଭାଗ ଏବଂ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ମଧ୍ୟରେ ଦୁର୍ବଳ ସମନ୍ୱୟ ଯୋଗୁଁ, 11.92 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଖର୍ଚ୍ଚ ନିଷ୍ଫଳ ହୋଇଗଲା ଏବଂ ଶାମୁକାର ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ର ବିକାଶର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.4.2.2 ଓଡିଶାରେ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ବେଳାଭୂମିର ବିକାଶ ନହେବା

ଡେନମାର୍କର କୋପେନହେଗେନରେ ଅବସ୍ଥିତ ଫାଉଣ୍ଡେସନ୍ ଫର୍ ଏନଭର୍ଣ୍ଣମେଣ୍ଟାଲ ଏଜୁକେସନ୍ (ଏଫ୍‌ଇଇ) ଦ୍ୱାରା ବେଳାଭୂମିକୁ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ମାନ୍ୟତା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥାଏ। ଏହି ମାନ୍ୟତା ସେତେବେଳେ ମିଳିପାରିବ ଯେତେବେଳେ ଏଫ୍‌ଇଇ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ପରିଷ୍କାର ପରିଚ୍ଛନ୍ନତା, ପର୍ଯ୍ୟଟକ-ଅନୁକୂଳ ସୁବିଧା, ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ପ୍ରଦର୍ଶନ ଏବଂ ପରିବେଶ-ଅନୁକୂଳ ପରିବେଶ ଉପରେ 33 ଟି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ସମ୍ପୃକ୍ତ ବେଳାଭୂମି ଦ୍ୱାରା ପୂରଣ କରାଯାଏ। ବେଳାଭୂମି ଅଞ୍ଚଳକୁ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଭୂମି କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନିୟମ ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ କୋଠା ନିୟମାବଳୀ ମଧ୍ୟ ପାଳନ କରିବାକୁ ପଡେ।

ଫଟୋଚିତ୍ର 13: ଚକ୍ରତୀର୍ଥ ବେଳାଭୂମିରେ ଅଣ-କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ଏସ୍‌ଟିପି

ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଡିଓଟି 2020-21 ମଧ୍ୟରେ ପୁରୀର ନୀଳାଦ୍ରି, ମୁହାଣ ଏବଂ ପୀର ଜାହାନିଆରେ ତିନୋଟି ବେଳାଭୂମିର ବିକାଶ ପାଇଁ ବନଖଣ୍ଡ ଅଧିକାରୀ (ଡିଏଫ୍‌ଓ), ପୁରୀ (ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ)କୁ 3.83 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା। ସମୀକ୍ଷାରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠି ମଧ୍ୟରୁ, କେବଳ ନୀଳାଦ୍ରି ବେଳାଭୂମି (ଚକ୍ରତୀର୍ଥ ବେଳାଭୂମି ଭାବରେ ପୁନଃ ନାମକରଣ କରାଯାଇଛି)ର ବିକାଶ ପାଇଁ 3.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ପ୍ରମାଣପତ୍ରର ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ ବେଳାଭୂମିର ବିକାଶ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଏହାକୁ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ବେଳାଭୂମି ଭାବରେ ପ୍ରମାଣିତ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଅନ୍ୟ ଦୁଇଟି ବେଳାଭୂମି ଯଥା: ମୁହାଣ ଏବଂ ପୀର ଜାହାନିଆରେ କୌଣସି ଉନ୍ନୟନ କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବାରୁ, ଏହି ତିନୋଟି ବେଳାଭୂମି ମଧ୍ୟରୁ କୌଣସିଟି ଏଫ୍‌ଇଇରୁ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ହାସଲ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025) କରିପାରିଲା ନାହିଁ।

ଜାନୁଆରୀ 2025 ରେ ନୀଳାଦ୍ରି ବେଳାଭୂମି (ଚକ୍ରତୀର୍ଥ ବେଳାଭୂମି)ର ଜେପିଭି ସମୟରେ, ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା:

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା 3 ଚକ୍ରତୀର୍ଥ ବେଳାଭୂମି

- 1.07 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରେ କିଣାଯାଇଥିବା ସାଇନେଜ୍ ଲଗାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ 53.36 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରେ କରାଯାଇଥିବା ବାଡ କାମ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥିବା ଦେଖାଯାଇଥିଲା। ପରିକଳ୍ପନା ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ପ୍ରବେଶ ଦ୍ୱାର ଏବଂ ହୋର୍ଡିଂ ଲଗାଯାଇ ନଥିଲା।

- 8.71 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରେ କିଣାଯାଇଥିବା ଏବଂ ବେଳାଭୂମିରେ ସ୍ଥାପିତ ଜିମ୍ ଏବଂ ଖେଳ ଉପକରଣଗୁଡିକ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଅଭାବରୁ କଳଙ୍କି ଲାଗିଯାଇଥିଲା।

- ଚକ୍ରତୀର୍ଥ ବେଳାଭୂମିର ବିକାଶ ପାଇଁ 2021-23 ମଧ୍ୟରେ 27.75 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମୂଲ୍ୟର କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ପ୍ଲାଣ୍ଟ, ଡଷ୍ଟବିନ୍, ସିସିଟିଭି, ସାର୍ବଜନୀନ ଅଭିଭାଷଣ ପ୍ରଣାଳୀ କିଣାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଜେପିଭି ସମୟରେ ସେଗୁଡିକ ନିରୁଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଥିଲା।

ତେଣୁ, ମନୋନୀତ ବେଳାଭୂମିଗୁଡିକୁ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ ବିକଶିତ କରିବା ଯୋଜନାର ଅନୁପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଯୋଗୁଁ, 2020-25 ମଧ୍ୟରେ 3.78 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ସତ୍ତ୍ୱେ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା।

1.4.2.3 ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର/ ସାର୍ବଜନୀନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ରର ବ୍ୟବହାର ନହେବା ଯୋଗୁଁ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଖର୍ଚ୍ଚ

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2016 ଅନୁଯାୟୀ, ଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ରହିବା ସୁବିଧା ବୃଦ୍ଧି କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ, ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସି) ନିର୍ମାଣ କରାଯିବାର ଥିଲା ଏବଂ ଯେଉଁଠାରେ ସମ୍ଭବ, ସେଗୁଡିକୁ ମହିଳା ସ୍ୱୟଂ ସହାୟକ ଗୋଷ୍ଠୀ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍‌ଏଚ୍‌ଜି)ମାନଙ୍କୁ ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯିବାକୁ ଥିଲା।

ଫଟୋଚିତ୍ର 14: ନିଷ୍କ୍ରିୟ ପିସିସି

ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଓଟିଡିସି ରାଜ୍ୟର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକର ପ୍ରମୁଖ ରାସ୍ତାଗୁଡିକ ପାଇଁ 2016-24 ମଧ୍ୟରେ ଗୋଟିଏ ବିଦ୍ୟମାନ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସିର ପୁନରୁଦ୍ଧାର କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ 5.86 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଦୁଇଟି[37] ରାସ୍ତାପାର୍ଶ୍ୱ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସି) ଏବଂ ଛଅଟି[38] ସାର୍ବଜନୀନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର (ପିସିସି) ନିର୍ମାଣ କରିଥିଲା, ଯାହାପାଇଁ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ସେଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍‌ଏଚ୍‌ଜିଗୁଡିକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇ ନଥିଲା (ଫେବୃଆରୀ 2025) ଏବଂ ଏହା ଏକ ରୁ ଆଠ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ହୋଇ ପଡିରହିଥିଲା।

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା 4: ନିଷ୍କ୍ରିୟ ପିସିସି

ଡିଓଟି ଏବଂ ଓଟିଡିସି ଉଭୟ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିବା ସୁବିଧାଗୁଡିକୁ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍‌ଏଚ୍‌ଜିଗୁଡିକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ନଥିଲେ ଯାହା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଅତ୍ୟାବଶ୍ୟକ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବା ଏବଂ ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍‌ଏଚ୍‌ଜିଗୁଡିକ ପାଇଁ ଆୟ ସୃଷ୍ଟି କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା। ସୁବିଧାଗୁଡିକର ବ୍ୟବହାର ନକରିବା ଫଳରେ 2016-24 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ 5.86 କୋଟି ଟଙ୍କାର ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା।

---

[37] ଗଞ୍ଜାମରେ ଗିରିଶୋଳା ଏବଂ କେନ୍ଦ୍ରାପଡାରେ କୁଜଙ୍ଗ
[38] ସାଖିଗୋପାଳ, ଲକ୍ଷ୍ମଣ ଇହୁଦୀ ମନ୍ଦିର, ନୀଳକଣ୍ଠେଶ୍ୱର ମନ୍ଦିର, ରାଧାଗୋବିନ୍ଦ ଇହୁଦୀ ମନ୍ଦିର, କେନ୍ଦ୍ରାପଡା; ଘଟେଶ୍ୱର ମନ୍ଦିର, ଗଞ୍ଜାମ ଏବଂ ସିଆଲି ବେଳାଭୂମି ଜଗତସିଂହପୁର

1.4.3 ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପରେ ଅଭାବ

ଓଟିଡିସି 2019-24 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପାଇଁ ତିନୋଟି ସ୍ଥାନରେ (ତାମ୍ପରା, ଗୋପାଳପୁର ଏବଂ ବରକୁଳ) ଦୁଇଟି ଜଳକ୍ରୀଡା ଏଜେଣ୍ଟ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍‌ଏ)କୁ କୌତୁକ ଷ୍ଟେସନ୍, ଜଳ ଜୋର୍ବିଂ, ଫର୍ମୁଲା-3, ବ୍ୟାଣ୍ଡ ୱାଗନ୍ ଇତ୍ୟାଦି 116 ଟି ଜଳକ୍ରୀଡା ଉପକରଣ ବଣ୍ଟନ କରିଥିଲା । ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିବା ଉପକରଣର ସ୍ଥିତି ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବା ପାଇଁ ସମୀକ୍ଷା (ଡିସେମ୍ବର 2024 ରୁ ଫେବୃୟାରୀ 2025) ଜେପିଭି କରିଥିଲା ଏବଂ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 116 ଉପକରଣ ମଧ୍ୟରୁ 78 ଟି କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ କିମ୍ବା ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା ।

ଫଟୋଚିତ୍ର 15: ଜଳକ୍ରୀଡା ଉପକରଣ ଦର୍ଶାଇଥିବା ଚିତ୍ର

କୌତୁକ ଷ୍ଟେସନ୍ ଟ୍ରାମ୍ପୋଲିନ୍ | *ଜଳ ଜୋର୍ବିଂ ବଲ୍* | *ଫର୍ମୁଲା 3 ବୋଟ୍* | *ବ୍ୟାଣ୍ଡ ୱାଗନ୍*

ସୁରକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡର କମ୍ ଅନୁପାଳନ: ଜଳକ୍ରୀଡା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ 2018 ଅନୁଯାୟୀ ଡଙ୍ଗା ଚାଳନା କିମ୍ବା ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ପରିଚାଳକ ସମସ୍ତ ଜୀବନ ରକ୍ଷାକାରୀ ଉପକରଣ ଯେପରିକି ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସଂଖ୍ୟକ ଲାଇଫ୍ ଜ୍ୟାକେଟ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ ଉପଲବ୍ଧ କରାଇବେ ।

ପୁରୀ ବେଳାଭୂମିରେ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ଲାଇସେନ୍ସପ୍ରାପ୍ତ ଘରୋଇ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ଜେପିଭି (ଜାନୁଆରୀ 2025) ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ନିମ୍ନଲିଖିତ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ କରିଥିଲା:

- ଚାରୋଟି[39] ଏଜେନ୍ସି ପାଖରେ ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁଯାୟୀ ଯୋଗାଯୋଗ ଉପକରଣ, ନିରୀକ୍ଷଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ପ୍ରାଥମିକ ଚିକିତ୍ସା ବାକ୍ସ, ଅଗ୍ନି ନିର୍ବାପକ ବ୍ୟବସ୍ଥା/ ନିର୍ବାପକ ଯନ୍ତ୍ର ଭଳି ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ ନଥିଲା ।

- ଯଦିଓ ପୁରୀ ବେଳାଭୂମିରେ ଓଡିଶା ଅଗ୍ନିଶମ ସେବା ଦ୍ୱାରା 98 ଜଣ ଲାଇଫଗାର୍ଡ ନିୟୋଜିତ ହୋଇଥିଲେ, ସେମାନଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ କାହାରି ନିକଟରେ ନ୍ୟାସନାଲ ଇନଷ୍ଟିଚ୍ୟୁଟ୍ ଅଫ୍ ୱାଟର ସ୍ପୋର୍ଟସ୍ / ନ୍ୟାସନାଲ ସେଫ୍ଟି କାଉନସିଲ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଜୀବନ ରକ୍ଷାକାରୀ କୌଶଳର ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନଥିଲା ।

- ଡିଓଟି, ପୁରୀ ଦ୍ୱାରା ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥିବା 10.46 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଜୀବନ ରକ୍ଷାକାରୀ ଉପକରଣ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇ ନଥିଲା ବରଂ ଜୁନ୍ 2024 ଠାରୁ ଅଗ୍ନିଶମ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟରେ ପଡିରହିଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଡିଓଟି, ପୁରୀ ଜୁଲାଇ 2023 ପରଠାରୁ ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ କିଣିବା ପାଇଁ 46.20 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିନଥିଲା ।

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକର ପରିଚାଳନା: ଓଟିଡିସି ଚିଲିକା ହ୍ରଦର ତିନୋଟି ସ୍ଥାନ ବରକୁଳ, ସାତପଡା ଏବଂ ରମ୍ଭାରେ ମୋଟ 431 ଜଣ (ନାବିକଦଳ ସଦସ୍ୟଙ୍କ ସମେତ) ବସିବା କ୍ଷମତା ବିଶିଷ୍ଟ 17 ଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଡଙ୍ଗା ପରିଚାଳନା କରୁଥିଲା । ସମୀକ୍ଷାରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକ 1986 ରୁ 2019 ମଧ୍ୟରେ କିଣାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେଗୁଡିକ ମଧ୍ୟରୁ ନଅଟି 15 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ପୁରୁଣା ଥିଲା । ଏହାସହିତ, ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକରେ କୌଣସି ଲାଇଫ୍ ବୟ ଏବଂ ଅଗ୍ନି ନିର୍ବାପକ ଯନ୍ତ୍ର ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା ଏବଂ 832 ଟି ଲାଇଫ୍ ଜ୍ୟାକେଟ୍ ଆବଶ୍ୟକତା ସତ୍ତ୍ୱେ କେବଳ 97 ଟି ଲାଇଫ୍ ଜ୍ୟାକେଟ୍ (11.25 ପ୍ରତିଶତ) ବ୍ୟବହାରଯୋଗ୍ୟ ଅବସ୍ଥାରେ ଥିଲା ।

---

[39] 1- ମେସର୍ସ ପୁରୀ ସିଫାରର୍ସ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍, 2-ମେସର୍ସ ଚେତରାଜ ମେରିନା ଆଣ୍ଡ ଥ୍ରିଲସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍, 3- ମେସର୍ସ ଆମ୍ଫିଟ୍ରିଟ୍ ସବ୍ ସି ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ ଏବଂ 4- ମେସର୍ସ ସ୍କାଇଡାଇଭ୍ ଆଡଭେଞ୍ଚରସ୍

ଜଳକ୍ରୀଡା/ ଡଙ୍ଗାରେ ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅଭାବ ଦୁଃସାହସିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବାଛିଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ବିପଦକୁ ବହୁ ପରିମାଣରେ ବୃଦ୍ଧି କରେ ଏବଂ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଉପରେ ଏହାର ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପଡେ।

1.4.4 ପିପିଲି ଏବଂ ରଘୁରାଜପୁରରେ ସ୍ୱଦେଶୀ ଗ୍ରାମୀଣ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିକାଶ ନହେବା

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି 2016 ଏବଂ 2022 ଅନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ ହସ୍ତଶିଳ୍ପ ଏବଂ ହସ୍ତତନ୍ତ, ଗ୍ରାମୀଣ ଜୀବନ, ସାମାଜିକ ଅଭ୍ୟାସ ଏବଂ ସଂସ୍କୃତି ଦୃଷ୍ଟିକୋଣରୁ ସମୃଦ୍ଧ ଗ୍ରାମଗୁଡିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବାର ଥିଲା। ଭାରତ ସରକାର ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ଏହି ଗ୍ରାମଗୁଡିକରେ ଗ୍ରାମୀଣ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବାର ଥିଲା। ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ପିପିଲି ଏବଂ ରଘୁରାଜପୁର ଗ୍ରାମକୁ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ପାରମ୍ପରିକ ହସ୍ତଶିଳ୍ପ ପାଇଁ ପ୍ରସିଦ୍ଧ ଭାବରେ ସ୍ୱୀକୃତି ଦେଇଛି, ଯାହା ଜାତୀୟ ଏବଂ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରେ।

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା 5: ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧାକେନ୍ଦ୍ର, ପିପିଲି

ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ନମୁନା ଯାଞ୍ଚରୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ବିଷୟଗୁଡିକ ଜଣାପଡିଥିଲା:

ଫଟୋଚିତ୍ର 16: ପୁରୀରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧାକେନ୍ଦ୍ରର ବିକାଶ ନହେବା

- "ଭାରତ ସରକାର-ୟୁଏନ୍‌ଡିପି ଅନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ଗ୍ରାମୀଣ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିକାଶ" ଅଧୀନରେ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା ମଇ 2015[40] ରେ ପିପିଲିଠାରେ ନିର୍ମିତ ଏକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର ତଥା କ୍ରାଫ୍ଟ ଏବଂ ଅଭ୍ୟର୍ଥନା କେନ୍ଦ୍ର କୋଠା ଏବଂ ଏକ କାରିଗର ବିଶ୍ରାମାଗାର ଇତ୍ୟାଦି ଅବ୍ୟବହୃତ ହୋଇ ପଡି ରହିଥିଲା। ଆଠ ବର୍ଷ ପରେ, ଏହାକୁ (ମଇ 2023) ପିପିଲିର ବ୍ଲକ ଉନ୍ନୟନ ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ୟୁନିଟ୍ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ, ପରିଚାଳନା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା ଅଧୀନରେ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା। ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ, ପିପିଲିର ବିଡିଓ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ପତ୍ତିର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ, ଦେଖାଶୁଣା ଏବଂ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଦାୟୀ ଥିଲେ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କଠାରୁ ଉପଭୋକ୍ତା ଦେୟ ଆଦାୟ କରିବାକୁ ତାଙ୍କୁ ଅଧିକାର ଦିଆଯାଇଥିଲା। ଏହି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ, ଡିଓଟି (ଅପ୍ରେଲ 2023) ଓଟିଡିସିକୁ ପିପିଲିର ବିଡିଓଙ୍କ ସହ ପରାମର୍ଶ କରି କେନ୍ଦ୍ରର ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି କାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ମରାମତି ପାଇଁ ଆକଳନ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲା। ଓଟିଡିସି (ଜୁଲାଇ 2023)ରେ 8.24 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ବିଦ୍ୟମାନ ସମ୍ପତ୍ତିର ଉନ୍ନତି ଏବଂ ପଲ୍ଲୀଦୃଶ୍ୟ, ସୀମା ପ୍ରାଚୀର, ଚଲାପଥ ଇତ୍ୟାଦି ସହିତ ମୂଲ୍ୟ ଯୋଡିବା ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଥିଲା। ଡିଓଟି ଫେବୃୟାରୀ 2024 ରେ ଓଟିଡିସିକୁ ଏହି ରାଶି ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା।

ଏହା ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ 12.94 ଏକର ଜମି ମଧ୍ୟରୁ 6.5 ଏକର ଜମି ପଶୁପାଳନ ଏବଂ ପଶୁଚିକିତ୍ସା ସେବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଅଧିକୃତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ତେଣୁ, ଏହି ଜମି ବିବାଦ ଯୋଗୁଁ ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି କାର୍ଯ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ଜେପିଭି (ଫେବୃୟାରୀ 2025) ସମୟରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ ବିଦ୍ୟମାନ ଉପଯୋଗୀତାଗୁଡିକର ମରାମତି କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ଗ୍ରାମୀଣ କାରିଗରମାନଙ୍କୁ ସମର୍ଥନ କରିବା ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇ ନଥିଲା।

- ସେହିପରି, ରଘୁରାଜପୁରରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ରାସ୍ତା, ପାର୍କିଂ ଜୋନ୍, ଷ୍ଟ୍ରିଟ୍ ଆର୍ଟସ୍, ଲାଇଭ୍ ୱାର୍କସପ୍ ଏରିଆ, ଆଲୋକୀକରଣ, କମ୍ୟୁନିଟି କମ୍ପ୍ଲେକ୍ସ ଇତ୍ୟାଦିର ବିକାଶ ପାଇଁ ଡିଓଟି ଓଟିଡିସିକୁ 9.24 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (ଫେବୃୟାରୀ 2023) କରିଥିଲା। ତଥାପି, ଓଟିଡିସି ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ (ଅଗଷ୍ଟ 2025) ଉନ୍ନୟନ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟବହାର କରିନଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଗ୍ରାମୀଣ କାରିଗର ଏବଂ ସମ୍ପ୍ରଦାୟକୁ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ଏବଂ ପରୋକ୍ଷ ନିଯୁକ୍ତି ପ୍ରଦାନ କରିବାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା। ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିବା ପାଣ୍ଠି ଓଟିଡିସିର ବ୍ୟାଙ୍କ ଆକାଉଣ୍ଟରେ ପଡିରହିଥିଲା।

[40] ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଟି 2011-12 ରେ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ମଇ 2015 ରେ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା।

ଏହା ସହିତ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ଉଭୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷର ଫେବୃୟାରୀ ମାସରେ ପାଣ୍ଠି ମଞ୍ଜୁର ଏବଂ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ସୂଚିତ କରେ ଯେ ବିଭାଗ ଆବଣ୍ଟିତ ପାଣ୍ଠିର ଚ୍ୟୁତି ରୋକିବା ପାଇଁ ବାର୍ଷିକ ବଜେଟର ଅବ୍ୟବହୃତ ପାଣ୍ଠିକୁ ଜମା କରିଥିଲା।

1.5 ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ

ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମିତି (ଟିଆଇଇଏସ୍) ଅନୁଯାୟୀ, ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ "ପ୍ରାକୃତିକ କ୍ଷେତ୍ରଗୁଡିକୁ ଦାୟିତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଯାତ୍ରା ଭାବରେ ପରିଭାଷିତ କରାଯାଇଛି ଯାହା ପରିବେଶ ସଂରକ୍ଷଣ କରେ, ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ମଙ୍ଗଳ ବଜାୟ ରଖେ ଏବଂ ବ୍ୟାଖ୍ୟା ଏବଂ ଶିକ୍ଷା ସହ ଜଡିତ କରେ"। ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ ପକ୍ଷରୁ କୁହାଯାଇଛି ଯେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କିମ୍ବା "ଓଡିଶାରେ ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ପରିଚାଳିତ ପ୍ରକୃତି ପର୍ଯ୍ୟଟନ"ର ଲକ୍ଷ୍ୟ ରାଜ୍ୟର ଜଙ୍ଗଲ ଉପରେ ନିର୍ଭରଶୀଳ ସମ୍ପ୍ରଦାୟଗୁଡିକୁ ବିକଳ୍ପ ଜୀବିକା ପ୍ରଦାନ କରି ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ସଂରକ୍ଷଣକୁ ସମର୍ଥନ କରିବା। ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ମଧ୍ୟରେ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ସାମଗ୍ରୀ ସହିତ ଏବଂ ପ୍ରଦୂଷଣ ବିନା ସୁବିଧା ସୃଷ୍ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ। ଏହା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମ୍ଭାବନାକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ସହିତ ସ୍ଥାନୀୟ ସାମଗ୍ରୀ, ସ୍ଥାନୀୟ କଳା ଏବଂ ହସ୍ତଶିଳ୍ପ ଇତ୍ୟାଦିର ବ୍ୟବହାରକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବ। ରାଜ୍ୟରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ ପାଇଁ ଓଡିଶା ସରକାର ବନ ବିଭାଗକୁ ନୋଡାଲ୍ ଏଜେନ୍ସି ଭାବରେ ଘୋଷଣା କରିଥିଲେ।

1.5.1 ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଆଇନର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ

ସାତଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାରେ, ଏଫ୍ଇଆଣ୍ଡସିସି ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା 21 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳୀ ବିକଶିତ କରାଯାଇଥିଲା। ମୁଖ୍ୟ ସଚିବ, ଓଡିଶା ସରକାର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲେ (ଫେବୃୟାରୀ 2016) ଯେ ସଂରକ୍ଷିତ ଜଙ୍ଗଲ ଅଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବାସସ୍ଥାନ ସୃଷ୍ଟି ପାଇଁ କେବଳ ଅସ୍ଥାୟୀ ଗଠନ/ ତମ୍ବୁକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯିବ। ପରିବେଶ ବିକାଶ ସମିତି (ଇଡିସି) ଏବଂ ବନ ସୁରକ୍ଷା ସମିତି (ଭିଏସ୍ଏସ୍)[41] ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସୁବିଧା ପରିଚାଳନାରେ ସାମିଲ ହେବେ, ଯାହାଦ୍ୱାରା ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟକୁ ବିକଳ୍ପ ନିଯୁକ୍ତି ମିଳିପାରିବ।

ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକର ମୋଟ ନଅଟି ଡିଏଫ୍ଓ ମଧ୍ୟରୁ ଆଠଟିରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ବର୍ଷରେ ପ୍ରମୁଖ ମୁଖ୍ୟ ବନ ସଂରକ୍ଷକ, ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ପିସିସିଏଫ୍ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍)ଙ୍କ ଅଧୀନରେ 20 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ର କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିଲା। ଡିସେମ୍ବର 2024 ରୁ ଫେବୃୟାରୀ 2025 ମଧ୍ୟରେ 20 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ର ମଧ୍ୟରୁ 18 ଟିରେ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଜେପିଭି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା:

- 2019-24 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ 18 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ରରେ ନିର୍ମିତ 141 ଟି କୁଟୀର ମଧ୍ୟରୁ, ଆଠଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ରରେ[42] 79 ଟି କୁଟୀର ସ୍ଥାୟୀ ପ୍ରକୃତିର ଥିଲା ଏବଂ ଲୁହା, କଂକ୍ରିଟ୍, ଇଟା ଏବଂ ସିମେଣ୍ଟ ଭଳି ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର କରି ନିର୍ମିତ ହୋଇଥିଲା। ଅନ୍ୟ ଦଶଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ରରେ, 62 ଟି କୁଟୀର ଅର୍ଦ୍ଧ-ସ୍ଥାୟୀ ପ୍ରକୃତିର ଥିଲା, ଯାହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି କୁଟୀରଗୁଡିକର ଭୂପୃଷ୍ଠ ଏବଂ ସ୍ନାନାଗାର ସ୍ଥାୟୀ ଥିଲା। ଅଭୟାରଣ୍ୟ/ ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନ/ ପିଆର୍ଏଫ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ଏପରି ସ୍ଥାୟୀ/ ଅର୍ଦ୍ଧ-ସ୍ଥାୟୀ ଗଠନ ନିର୍ମାଣ ମୁଖ୍ୟ ସଚିବ, ଓଡିଶା ସରକାର (ଫେବୃୟାରୀ 2016)ଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ବନ ସଂରକ୍ଷଣ ଆଇନ, 1980 ର ଧାରା 2(ii) ଅନୁଯାୟୀ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଭାବରେ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସିର ଅନୁମୋଦନ ମଧ୍ୟ ରାଜ୍ୟ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲା।

---

41 ଭିଏସ୍ଏସ୍ ଏବଂ ଇଡିସି ହେଉଛି ଓଡିଶାର ସମ୍ପ୍ରଦାୟ-ଭିତ୍ତିକ ସଙ୍ଗଠନ ଯେଉଁମାନେ ମିଳିତ ବନ ପରିଚାଳନା (ଜେଏଫ୍ଏମ୍) କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ମାଧ୍ୟମରେ ଜଙ୍ଗଲ ପରିଚାଳନା କରନ୍ତି। ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ଅଂଶଗ୍ରହଣ ମାଧ୍ୟମରେ ଜଙ୍ଗଲ ସୁରକ୍ଷା ଏବଂ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଜଙ୍ଗଲ ସୀମାନ୍ତ ଗ୍ରାମଗୁଡିକରେ ଭିଏସ୍ଏସ୍ ଗଠନ କରାଯାଏ, ଯେତେବେଳେ ସଂରକ୍ଷିତ ଅଞ୍ଚଳ ପାଇଁ ଇଡିସି ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଏ।

42 ଚାନ୍ଦିପୁର, ଚେରାମାରିଆ, ଡାଙ୍ଗମାଳ, ଗୁପ୍ତି, ଗୋଡିବାରୀ, ବରହମପୁରା, ମଙ୍ଗଳାଯୋଡି ଏବଂ ଅସ୍ତରଙ୍ଗ

- 18 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ର ମଧ୍ୟରୁ ନଅଟିର ପରିଚାଳନାରେ କୌଣସି ଇଡିସି/ ଭିଏସ୍ଏସ୍ ନିୟୋଜିତ ନଥିଲେ ଏବଂ ଏଗୁଡିକୁ ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟମାନେ ନିଯୁକ୍ତିର ବିକଳ୍ପ ପନ୍ଥାରୁ ବଞ୍ଚିତ ହୋଇଥିଲେ।

- ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ପରିବେଶ ବିଭାଗ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2018) ଅନୁଯାୟୀ, ମଜୁରୀ ପ୍ରଦାନ (35 ପ୍ରତିଶତ), ପୁନରାବୃତ୍ତି ଖର୍ଚ୍ଚ (35 ପ୍ରତିଶତ), ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ (10 ପ୍ରତିଶତ), ସରକାରୀ ରାଜସ୍ୱ (10 ପ୍ରତିଶତ), ଭିଏସ୍ଏସ୍/ ଇଡିସି (10 ପ୍ରତିଶତ) ଏବଂ କର୍ପସ ପାଣ୍ଠି (10 ପ୍ରତିଶତ) ଭାବରେ ମାନକ ଅଂଶୀଦାରୀ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ 2019-24 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ 18 ଟି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ରରେ ବାର୍ଷିକ ହାରାହାରି ଅଧିଗ୍ରହଣ ହାର 1.68 ପ୍ରତିଶତରୁ 58.72 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ V*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି। ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକରେ କମ୍ ଲୋକସଂଖ୍ୟା ଯୋଗୁଁ ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ କମ୍ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଏହା ଫଳରେ ମଜୁରୀ, ଶ୍ରମ ଏବଂ ଇଡିସି/ ଭିଏସ୍ଏସ୍ ଅଂଶ ପ୍ରଭାବିତ ହୋଇଥିଲା। ଏହା ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ ଏହି ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପଦକ୍ଷେପଗୁଡିକ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବାଣିଜ୍ୟିକ ରଣନୀତିର ସମୀକ୍ଷା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଏବଂ ଅଧିକ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବା ପାଇଁ ସେବାର ଗୁଣବତ୍ତା ବୃଦ୍ଧି, ବିଜ୍ଞାପନ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଚାର/ ପ୍ରସାର ବୃଦ୍ଧି ଇତ୍ୟାଦି କାର୍ଯ୍ୟ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ।

- ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଜାରି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ (ଡିସେମ୍ବର 2017) ଅନୁଯାୟୀ ସମସ୍ତ ପରିବେଶ ପରିସରରେ ଉପଯୁକ୍ତ କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବାକୁ ଥିଲା। ଜେପିଭି ସମୟରେ (ଡିସେମ୍ବର 2024 ରୁ ଫେବୃୟାରୀ 2025), ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ, କୌଣସି ପରିବେଶ ପରିସରରେ ଆବର୍ଜନା ନିଷ୍କାସନ ପାଇଁ କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ପ୍ରଣାଳୀ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନଥିଲା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଆବର୍ଜନା ଏବଂ ଅପଚୟର ପ୍ରଭାବକୁ ପାରିପାର୍ଶ୍ୱିକ ପରିବେଶ ଉପରେ ହ୍ରାସ କରାଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା।

- ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ 2011 ଅନୁଯାୟୀ, ହାଇ ଟାଇଡ୍ ଲାଇନ୍ (ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍) ଠାରୁ 200 ମିଟର ମଧ୍ୟରେ କୌଣସି ନିର୍ମାଣ କରାଯିବା ଉଚିତ ନୁହେଁ। ଜେପିଭି ସମୟରେ (ଫେବୃୟାରୀ 2025), ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଥିଲା ଯେ ରାଜନଗରର ହବାଳିଖଟି ପ୍ରକୃତି ଶିବିରର ସ୍ଥାୟୀ କୁଟୀରଗୁଡିକ ଭିତରକନିକା ଜାତୀୟ ଉଦ୍ୟାନ ଅଞ୍ଚଳ ଭିତରେ ଏବଂ ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍‌ଠାରୁ ଚାରିରୁ ପାଞ୍ଚ ମିଟର ମଧ୍ୟରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ମାନଦଣ୍ଡର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରିଥିଲା।

ଫଟୋଚିତ୍ର 17: ହବାଳିଖଟି ପ୍ରକୃତି ଶିବିରରେ କୁଟୀରଗୁଡିକ ବେଳାଭୂମିର ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍/ ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ ଅଞ୍ଚଳରେ ନିର୍ମିତ

1.5.2 ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପରେ ନିଷ୍ଫଳ ବ୍ୟୟ

"ରାଜ୍ୟରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶ" ପାଇଁ ଡିଓଟି (ଡିସେମ୍ବର 2020) ପିସିସିଏଫ୍ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍)କୁ 15.18 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର କରିଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ 13 ଟି ବନ ବିଭାଗରେ 15 ଟି ସ୍ଥାନରେ ପ୍ରକୃତି ଶିବିର ନିର୍ମାଣ, ସଫାରି ଯାନ, ହେଲମେଟ୍ ସହିତ ସାଇକେଲ, ଭାସମାନ ଜେଟି ଏବଂ ଡଙ୍ଗା କ୍ରୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା। ଏଥିରେ ଚାରୋଟି ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାର ପାଞ୍ଚଟି ଡିଭିଜନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ। ଆବଣ୍ଟିତ 15.18 କୋଟି ଟଙ୍କା ପାଣ୍ଠି ମଧ୍ୟରୁ, 9.75 କୋଟି ଟଙ୍କା ପ୍ରକୃତି ଶିବିର ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପରିବର୍ତ୍ତେ, ପିସିସିଏଫ୍ (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍) ଏହି ପରିମାଣକୁ ଡଙ୍ଗା ଚାଳନା ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ଏବଂ ଡଙ୍ଗା/ ଜେଟି କ୍ରୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରିଥିଲା (ଜୁଲାଇ 2021 ରେ)। ଏହି ପାଣ୍ଠିର ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଡିଓଟି ଠାରୁ କୌଣସି ଅନୁମୋଦନ ମିଳି ନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଏହି ଅନଧିକୃତ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଫଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ

ଶୌଚାଳୟ, ଛାତ୍ରାବାସ, ପାନୀୟ ଜଳ ଇତ୍ୟାଦି ସମସ୍ତ ନାଗରିକ ସୁବିଧା ସହିତ ସଜିତ 15 ଟି ପ୍ରକୃତି ଶିବିର ନିର୍ମାଣର ମୂଳ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ଘୁମୁସୁର (ଉତ୍ତର) ଏବଂ ବାଲେଶ୍ୱର ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀଠାରେ ଦୁଇଟି ଡିଭିଜନର ଜେପିଭି (ଅକ୍ଟୋବର 2024- ଫେବୃୟାରୀ 2025) ସମୟରେ, ଯେଉଁଠାରେ ଡଙ୍ଗା, ଜେଟି, ସଫାରୀ ଯାନ ଏବଂ ସାଇକେଲ ଭଳି କିଣାଯାଇଥିବା ଉପକରଣଗୁଡିକୁ ପିସିସିଏଫ୍ (ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ) ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଆବଣ୍ଟିତ କରାଯାଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷାରେ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଯେ 75.61 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଉପକରଣଗୁଡିକ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ବ୍ୟବହାର ହେଉନଥିଲା କିମ୍ବା ଅଣ-କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ଅବସ୍ଥାରେ ଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ VI*** ରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି।

ତେଣୁ, ଓଡିଶାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକରେ ଯଥେଷ୍ଟ ସମ୍ଭାବନା ଥିଲେ ମଧ୍ୟ, ବର୍ତ୍ତମାନ ସେଗୁଡିକ ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ପାଇଁ ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି କିମ୍ବା ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ସାମିଲ ହେବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଛି। ସେମାନେ କମ୍ ହାରର ବାସସ୍ଥାନ ବ୍ୟାପୃତ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ପୀଡିତ ଥିଲେ, ସେଗୁଡିକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଠିକ୍ ଭାବେ ହେଉନଥିଲା ଏବଂ ତେଣୁ ବହୁତ କମ୍ ରାଜସ୍ୱ ଅର୍ଜନ ହୋଇଥିଲା।

1.6 ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ବ୍ୟବସ୍ଥା

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ଦକ୍ଷ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏକ ପୂର୍ବ ଆବଶ୍ୟକତା ଥିଲା। ଜିଲ୍ଲା କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷମାନଙ୍କୁ ସେମାନଙ୍କ ଜିଲ୍ଲା/ ଅଞ୍ଚଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସୃଷ୍ଟି କରାଯାଇଥିବା ସୁବିଧାଗୁଡିକର ଉପଯୁକ୍ତ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ସହିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପର ଶୀଘ୍ର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାକୁ କୁହାଯାଇଥିଲା। ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନାରେ ଦେଖାଯାଇଥିବା ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି।

1.6.1 ରାଜ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପରିଷଦ ଗଠନରେ ବିଳମ୍ବ

ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି (ଓଟିପି) 2022 ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 16.1 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ବିକାଶକୁ ମାର୍ଗଦର୍ଶନ ଏବଂ ତଦାରଖ କରିବା ପାଇଁ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ସଂସ୍ଥା ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ରାଜ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପରିଷଦ (ଏସ୍‌ଟିପିସି) ରହିବ। ଏସ୍‌ଟିପିସିରେ ମୁଖ୍ୟ ସଚିବ ଅଧ୍ୟକ୍ଷ ଭାବରେ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସଚିବ ସଦସ୍ୟ-ସଂଯୋଜକ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସଦସ୍ୟ[43] ରହିବେ। ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତିର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ସମୀକ୍ଷା ଏବଂ ତଦାରଖ କରିବା ଏବଂ ନୀତି ଢାଞ୍ଚାରେ ଆବଶ୍ୟକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶ ଦେବା ପାଇଁ ଏସ୍‌ଟିପିସି ବର୍ଷକୁ ଅତି କମ୍‌ରେ ଥରେ ବୈଠକ କରିବାର ଥିଲା।

ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ (ଅଗଷ୍ଟ 2024)ରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ ଡିଓଟି ଓଟିପି 2022 (ନଭେମ୍ବର 2022)ର ବିଜ୍ଞପ୍ତି ତାରିଖରୁ $1^1/_2$ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବ ପରେ ଏସ୍‌ଟିପିସି ଗଠନ ପାଇଁ ଏକ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ଜୁଲାଇ 2024) ଜାରି କରିଥିଲା କିନ୍ତୁ ପରିଷଦ ଗଠନର ଛଅ ମାସ ପରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2025) ମଧ୍ୟ ଏହାର କୌଣସି ବୈଠକ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇନଥିଲା। ତେଣୁ, ଏସ୍‌ଟିପିସି ଗଠନରେ ବିଳମ୍ବ ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ବୈଠକ ନହେବା ଫଳରେ, ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନ ଗଠନ ନହେବା, ଡିପିଆର୍ ଚୂଡାନ୍ତ ହେବା, ଏସ୍‌ଡିଜିଗୁଡିକ ସଂଯୋଗ ନକରିବା ଇତ୍ୟାଦି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମସ୍ୟାଗୁଡିକର ଅପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଏବଂ ବିଳମ୍ବିତ ସମୀକ୍ଷା ହୋଇଥିଲା। ଏସ୍‌ଟିପିସି ବୈଠକର ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଦୂର କରିବା, ଆନ୍ତଃ-ବିଭାଗୀୟ କିମ୍ବା ଆନ୍ତଃ-ଏଜେନ୍ସି ସମନ୍ୱୟ ମାମଲା ଇତ୍ୟାଦି ପ୍ରସଙ୍ଗଗୁଡିକର ମଧ୍ୟ ସମାଧାନ କରାଯାଇ ପାରିଲା ନାହିଁ।

[43] ଉନ୍ନୟନ କମିଶନର, ଅର୍ଥ, ଜଙ୍ଗଲ ଓ ପରିବେଶ, ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ, ହସ୍ତତନ୍ତ, ବୟନ ଓ ହସ୍ତଶିଳ୍ପର ସଚିବମାନେ, ଓଡିଶା ଅଧୀନରେ ଆସୁଥିବା ରେଳ ବିଭାଗର ମହାପ୍ରବନ୍ଧକ, ଏଫ୍‌ଆଇସିସିଆଇ, ସିଆଇଆଇ, ଭାରତୀୟ ବିମାନବନ୍ଦର ପ୍ରାଧିକରଣ, ଏଏସ୍‌ଆଇ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିର୍ଦ୍ଦେଶକଙ୍କ ବରିଷ୍ଠ ପ୍ରତିନିଧିମାନେ

1.6.2 ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥଳୀରେ ସୁରକ୍ଷା ତଦାରଖ ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପୋଲିସ ସେଲ୍‌ର ଅଣ-କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମତା

ଭିଡିଓ ଲିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା 6: କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ଏବଂ ଅଣ-କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପୋଲିସ କିଓସ୍କ

ଫଟୋଚିତ୍ର 18: ଗଞ୍ଜାମର ଗୋପାଳପୁର ବେଳାଭୂମିରେ ପୋଲିସ କିଓସ୍କ ଅଣ-କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଥିଲା ଯେ ପର୍ଯ୍ୟଟକମାନଙ୍କୁ ଏକ ନିରାପଦ ଏବଂ ସଠିକ ପରିବେଶ ଯୋଗାଇ ଦେବା ଯାହା ଦ୍ୱାରା ସେମାନଙ୍କ ଗସ୍ତ ସୁଖଦ ଏବଂ ସ୍ମରଣୀୟ ହୋଇପାରିବ। ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଗୃହ ବିଭାଗ ଓଡିଶା ସରକାରକୁ ଜଣାଇଥିଲା ଯେ ଗତ କିଛି ବର୍ଷ ଧରି ଓଡିଶାକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି ଏବଂ ଓଡିଶାରେ ସମାଜ ବିରୋଧୀ ଏବଂ ଦୁର୍ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପ୍ରତି ଦୁର୍ବ୍ୟବହାର, ଖରାପ ବ୍ୟବହାର, ଶାରୀରିକ ଆକ୍ରମଣ ଏବଂ ଦୁର୍ବ୍ୟବହାରର ଘଟଣା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି, ଯାହା ବିବ୍ରତକର। ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାକୁ ବିଭାଗ ସମସ୍ତ ଜିଲ୍ଲାପାଳ ଏବଂ ପୋଲିସ ଅଧିକ୍ଷକଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ (ଜୁନ୍ 2019) କରିଥିଲା।

ତଦନୁସାରେ, ଗୃହ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାର ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକର ଆଠଟି ଥାନାରେ[44] ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପୋଲିସ ସେଲ୍ (କେଆଓଏସ୍‌କେ) ସ୍ଥାପନ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ପାଇଁ (ମଇ 2015) 72 ଟି ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ପଦବୀ (ସବ-ଇନସପେକ୍ଟର-08, ସହକାରୀ ସବ-ଇନସପେକ୍ଟର-08, ହାବିଲଦାର-08 ଏବଂ କନେଷ୍ଟବଳ-48) ସୃଷ୍ଟି କରିଥିଲା। ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ ପୋଲିସ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦିଗ୍‌ବିନ୍ୟାସ ତାଲିମ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ପାଇଁ ଓଟିଡିସିକୁ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019) 8.51 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା ଏବଂ 18.00 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଦୁଇଟି ଅଲ୍-ଟେରେନ୍ ଯାନ (ଏଟିଭି) ମଧ୍ୟ ଆବଣ୍ଟିତ କରିଥିଲା। ଆଠଟି ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପୋଲିସ ସେଲ୍ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଓଡିଶା ରାଜ୍ୟ ପୋଲିସ ଗୃହନିର୍ମାଣ ଏବଂ କଲ୍ୟାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍‌କୁ 2.10 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଞ୍ଜୁର (ଜୁନ୍ 2019) କରାଯାଇଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିଲା ଯେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା, ଆଠଟି ପୋଲିସ ସେଲ୍ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ଦୁଇଟି ସେଲ୍ ଗୃହ ବିଭାଗକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଉପଯୁକ୍ତ ସ୍ଥାନ ଚିହ୍ନଟ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଅନ୍ୟ ଛଅଟି ସେଲ୍ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଏହି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ, ତାଲିମପ୍ରାପ୍ତ ପୋଲିସ ଅଧିକାରୀମାନେ ଅବସର ନେଇସାରିଥିଲେ କିମ୍ବା ଏହି ଆଠଟି ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରୁ ବଦଳି ହୋଇଯାଇଥିଲେ। ତେଣୁ, ତାଲିମ ଏବଂ ଯାନବାହନ କ୍ରୟ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିବା 16.52 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଫଳପ୍ରଦ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ। ଏହିପରି, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପୋଲିସ ସେଲ୍‌ଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନକରିବା ଫଳରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସୁରକ୍ଷାର ମୁଖ୍ୟ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପୂରଣ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.6.3 ପାନ୍ଥନିବାସରେ ଅଗ୍ନି ନିରୀକ୍ଷଣ ନହେବା

ହୋଟେଲ, ଲଜିଂ ଏବଂ ଗେଷ୍ଟ ହାଉସର ମାଲିକ ଏବଂ ବାସିନ୍ଦାଙ୍କ ପାଇଁ ଓଡିଶା ଅଗ୍ନିଶମ ନିବାରଣ ଏବଂ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ନିୟମ, 2017 ର ନିୟମ 9, 13 ଏବଂ 14 ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ବିଜ୍ଞପ୍ତି, 1997 ଅନୁଯାୟୀ ଅଗ୍ନିଶମ ନିବାରଣ ଏବଂ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସତର୍କତା ଏବଂ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରିବା ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଅଟେ।

ଓଟିଡିସିରେ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା ଯେ ଅଗ୍ନିଶମ ସେବା ମହାନିର୍ଦ୍ଦେଶକ, ଓଡିଶା 2019-24 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାଗୁଡିକରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିବା 20 ଟି ପାନ୍ଥନିବାସକୁ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରି ନଥିଲେ। କୋଠାଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ଦେଖାଯାଇଥିବା ଅଭାବ ଏବଂ ତ୍ରୁଟି,

---

[44] 1. ବେଳାଭୂମି, ପୁରୀ, 2. ସାତପଡାରେ ବ୍ରହ୍ମଗିରୀ, 3. ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗାରେ କୋଣାର୍କ, 4. ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ନନ୍ଦନକାନନ, 5. ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ଧଉଳୀ, 6. ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ଶ୍ରୀ ଲିଙ୍ଗରାଜ, 7. ଗୋପାଳପୁର ଏବଂ 8. ଚାନ୍ଦିପୁର

ଯେପରିକି କୋଠା ଯୋଜନାର ଅନୁମୋଦନ ନହେବା, ପ୍ରଶସ୍ତ ରାସ୍ତାର ଅଭାବ, ପାର୍କିଂ କ୍ଷେତ୍ରର ବ୍ୟବସ୍ଥା ନହେବା, ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଖୋଲା ସ୍ଥାନ, ଅଗ୍ନି ନିର୍ବାପକ ଉପକରଣର ଅଭାବ ଇତ୍ୟାଦି କାରଣରୁ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଏହାର ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ VII*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି।

ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ପାନ୍ଥନିବାସଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟାତ୍ମକତା ଏବଂ ଅଗ୍ନି ଓ ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥାର ପାଳନ ନକରିବା ଦ୍ୱାରା ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ଜୀବନ ଏବଂ ସମ୍ପତ୍ତି ବିପଦରେ ପଡିଥାଏ ଏବଂ ଡିଓଟି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରାଥମିକତା ଭିତ୍ତିରେ ପ୍ରତିକାରାତ୍ମକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଆବଶ୍ୟକ।

1.7 ଉପସଂହାର

ରାଜ୍ୟ ଏହାର ବିଦେଶୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ଜନବହୁଳ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମି ପାଇଁ ଜଣାଶୁଣା, କିନ୍ତୁ ରାଜ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଓଡିଶା ନିରନ୍ତର ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସୂଚକ ଢ଼ାଞ୍ଚା ସହିତ ସମନ୍ୱିତ ନଥିଲା। ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍କୃତି ଏବଂ ଉତ୍ପାଦଗୁଡିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରି ନିରନ୍ତର ପର୍ଯ୍ୟଟନକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟକୁ ଏସ୍‌ଡିଜି ସହିତ ସମନ୍ୱିତ ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାକୁ ପଡିବ। ସମ୍ଭାବ୍ୟତା ଅଧ୍ୟୟନ ରିପୋର୍ଟର ଅଭାବ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଯୋଜନା ଯୋଗୁଁ ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ମାଷ୍ଟର ପ୍ଲାନଗୁଡିକୁ ଅନୁମୋଦନ କରିପାରି ନଥିଲେ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ରାଜ୍ୟକୁ ଆସୁଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ସଠିକ୍ ସଂଖ୍ୟା ବିଷୟରେ ଡିଓଟିର କୌଣସି ଧାରଣା ନଥିଲା। ଭୁଲ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପରିସଂଖ୍ୟାନ ମଧ୍ୟ ରାଜ୍ୟରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶର ବ୍ୟାପକ ଯୋଜନାକୁ ପ୍ରଭାବିତ କରିଥିଲା।

ପାଣ୍ଠି ଉପଲବ୍ଧତା ସତ୍ତ୍ୱେ ଦୁର୍ବଳ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ଯୋଗୁଁ ଓଟିଡିସି ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ଅତ୍ୟଧିକ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା। କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ପାଖରେ ବିପୁଳ ପରିମାଣର ପାଣ୍ଠି ରଖିବା ଡିଓଟିର ଅବିବେଚନାମୂଳକ ଆର୍ଥିକ ପରିଚାଳନାକୁ ଦର୍ଶାଉଥିଲା। କମ ଅଧିବାସ ହାର ଯୋଗୁଁ ବାର୍ଷିକ ଇକୋ-ରିଟ୍ରିଟ୍ ଆୟୋଜନ କରିବା ସମ୍ଭବ ନଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ଜଙ୍ଗଲ ସଂରକ୍ଷଣ ଅଧିନିୟମର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ସହିତ ରାଜ୍ୟ ରାଜକୋଷ ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝ ପଡୁଥିଲା।

ଭିତ୍ତିଭୂମି କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ କିମ୍ବା ଅନୁମୋଦିତ ଉପାଦାନଗୁଡିକର ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣତା ଯୋଗୁଁ ପ୍ରସାଦ ଏବଂ ସ୍ୱଦେଶ ଦର୍ଶନ ଯୋଜନା ଭଳି କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ଫଳପ୍ରଦ ହୋଇନଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଜମି ସମସ୍ୟା ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ବିଭାଗ/ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟରୁ ବୈଧାନିକ ମଞ୍ଜୁରୀ ଅଭାବରୁ ବ୍ଲୁ ଫ୍ଲାଗ ବେଳାଭୂମି, ଜଳକ୍ରୀଡା କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ, ବାଣିଜ୍ୟିକ ଶୋଭାଯାତ୍ରା ଏବଂ ନୌକା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭଳି ରାଜ୍ୟ ପାଣ୍ଠିରେ ପରିଚାଳିତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ମଧ୍ୟ ପ୍ରଭାବିତ ହୋଇଥିଲା। ଏହି ଯୋଜନାଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ନହେବା ଫଳରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଅର୍ଥନୀତିରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ଅବଦାନ ବୃଦ୍ଧି, ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟ ପାଇଁ ଆତ୍ମନିଯୁକ୍ତି ସମେତ ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ଜାତୀୟ ଏବଂ ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ସ୍ତରରେ ଓଡିଶାର ବ୍ରାଣ୍ଡ ପ୍ରତିଛବିକୁ ଉନ୍ନତ କରିବା ପାଇଁ ଡିଓଟିର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସଫଳ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

1.8 ସୁପାରିଶଗୁଡିକ

ସରକାର ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:

- କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଏମ୍‌ଓଇଏଫ୍‌ଆଣ୍ଡସିସି, ଏଏସ୍‌ଆଇ ଇତ୍ୟାଦି କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ସମସ୍ତ ଅନୁମତି ସହ ଉପଯୁକ୍ତ କ୍ଷେତ୍ର ସର୍ଭେ ପରେ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ହାତକୁ ନିଆଯିବା ପାଇଁ ଏକ ମାନକ କାର୍ଯ୍ୟପଦ୍ଧତି (ଏସ୍‌ଓପି) ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା।

- ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଜାତିସଙ୍ଘ ଏଜେଣ୍ଡା 2030 ଅନୁଯାୟୀ ଏସ୍‌ଡିଜିଗୁଡିକ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ଏବଂ ସ୍ଥାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପଦକ୍ଷେପଗୁଡିକୁ ଉତ୍ତମ ଭାବରେ ପରିଚାଳନା କରିବା ପାଇଁ ଏକ ସୁପରିଭାଷିତ ମାଇଲଖୁଣ୍ଟ ସହିତ ଏକ କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା।

- ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ ପାଣ୍ଠିର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ସମୟାନୁସାରେ ବ୍ୟବହାର ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଏବଂ ସରକାରୀ ଆକାଉଣ୍ଟ ବାହାରେ ପାଣ୍ଠି ରଖିବାରୁ ରକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ଆର୍ଥିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା।
- ରାଜ୍ୟକୁ ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ଅଧିକ ଆକର୍ଷଣୀୟ କରିବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ ସ୍ଥାୟୀ ଏବଂ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ଭାବରେ ବିକଶିତ କରିବା ନିଶ୍ଚିତ କରିବା।
- ଜଙ୍ଗଲ ଏବଂ ବନ୍ୟପ୍ରାଣୀ ଅଞ୍ଚଳରେ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି ଏବଂ ଏମ୍ଓଇଏଫ୍ଆଣ୍ଡସିସି ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକୁ କଡାକଡି ପାଳନ କରିବା।

ଅଧ୍ୟାୟ II

"ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା"ର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

ଅଧ୍ୟାୟ II

ଓଡିଶାରେ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାର ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

2.1 ଉପକ୍ରମ ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ଢ଼ାଞ୍ଚା

2.1.1 ଉପକ୍ରମ

ଭାରତୀୟ ସମ୍ବିଧାନର ଅନୁସୂଚୀ 7 ଅନୁଯାୟୀ "ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଭାବେ ଚାଳିତ ଯାନଗୁଡିକ ଯେଉଁଥିରେ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ନୀତି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ" ସମବର୍ତ୍ତୀ ତାଲିକା (ତାଲିକା III ଅନ୍ତର୍ଗତ ପ୍ରବେଶ ସଂଖ୍ୟା 35) ଅଧିନରେ ଅଛି। ତଦନୁସାରେ, ମୋଟର ଯାନ (ଏମ୍‌ଭି) ସମ୍ପର୍କିତ ନିୟମ, ନିୟମାବଳୀ ଏବଂ ସେଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଉପରେ କେନ୍ଦ୍ର ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ଉଭୟଙ୍କର ଅଧିକାର ରହିଛି। ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ, 1988 (ଏମ୍‌ଭି ଅଧିନିୟମ) ସଂସଦ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଣୟନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିଷୟ ସହିତ ମୋଟର ଯାନର ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କୁ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ, ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନର କଣ୍ଡକ୍ଟରମାନଙ୍କୁ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ, ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନର ପଞ୍ଜୀକରଣ ଇତ୍ୟାଦି ସମ୍ପର୍କରେ ଢ଼ାଞ୍ଚା ପ୍ରଦାନ କରେ। ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ (ଜିଓଆଇ) ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ଏବଂ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟର ଯାନ (ସିଏମ୍ ଭି) ନିୟମ, 1989 ର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବ୍ୟାପକ ନୀତି ପ୍ରଣୟନ ପାଇଁ ଦାୟୀ। ମୋଟର ଯାନ ଆଇନର ଧାରା 68 ଆଞ୍ଚଳିକ ସ୍ତରରେ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ (ଆର୍‌ଟିଏ) ପାଇଁ ଏକ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ (ଏସ୍‌ଟିଏ) ଗଠନ କରିବାକୁ ମଧ୍ୟ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ କରିଥିଲା।

ଓଡିଶା ସରକାର (ଜିଓଓ) ଓଡିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ (ଓଏମ୍‌ଭିଟି) ଅଧିନିୟମ, 1975 ପ୍ରଣୟନ କରିଛନ୍ତି ଯେଉଁଥିରେ ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା ଟିକସ ବିଷୟରେ ବିସ୍ତୃତ ସୂଚନା ଦିଆଯାଇଛି। ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ଅନୁଯାୟୀ ପରିକଳ୍ପିତ ପ୍ରମୁଖ ନିୟାମକ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡିକ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଏ ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପରିକଳ୍ପିତ କର କ୍ଷମତାଗୁଡିକ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ (ଆର୍‌ଟିଓ) ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଏ, ଯେଉଁମାନେ ଆର୍‌ଟିଏ ଭାବେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି ଏବଂ ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ ବିଭାଗ, ଓଡିଶା ସରକାର ଅଧିନରେ ଗଠିତ ଏସ୍‌ଟିଏ ଅଧିନରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି।

ଯାନବାହନ ଉପରେ ଟିକସ ରାଜ୍ୟର ଚତୁର୍ଥ ବୃହତ ରାଜସ୍ୱ ଉତ୍ସ। ଏହା ଗତ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ (1018-23) ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟର ମୋଟ୍ ଟିକସ ରାଜସ୍ୱର ପ୍ରାୟ ଚାରି ରୁ ଛଅ ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା। ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988, ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ 1975 ଏବଂ ଏହା ଅଧିନରେ ପ୍ରଣୀତ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ଏବଂ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ବିଭାଗ ଦାୟୀ ଅଟେ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଲାଇସେନ୍ସ, ପଞ୍ଜୀକରଣ, ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର, ପରମିଟ୍, ଅପିଲ ଏବଂ ଅପରାଧର ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ଫିସ୍ ମଧ୍ୟ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ, 1989 ଏବଂ ଓଡିଶା ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ, 1993 (ଓଏମ୍‌ଭି) ଅଧିନରେ ଗଠିତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଆଦାୟ ଏବଂ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଏ। ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ[45] ଏବଂ କିଛି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏକକାଳୀନ ଟିକସ (ଓଟିଟି) ଆକାରରେ ଆଦାୟ କରାଯାଏ, ଯେତେବେଳେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ପରିବହନ ଯାନରୁ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ[46] ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ ମାସିକ/

45 ପରିବହନ ଯାନ ଅର୍ଥ ଏକ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନ, ଏକ ମାଲ ପରିବହନ, ଏକ ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ କିମ୍ବା ଏକ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ। ପରିବହନ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଯାନଗୁଡିକ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ଅଟେ।

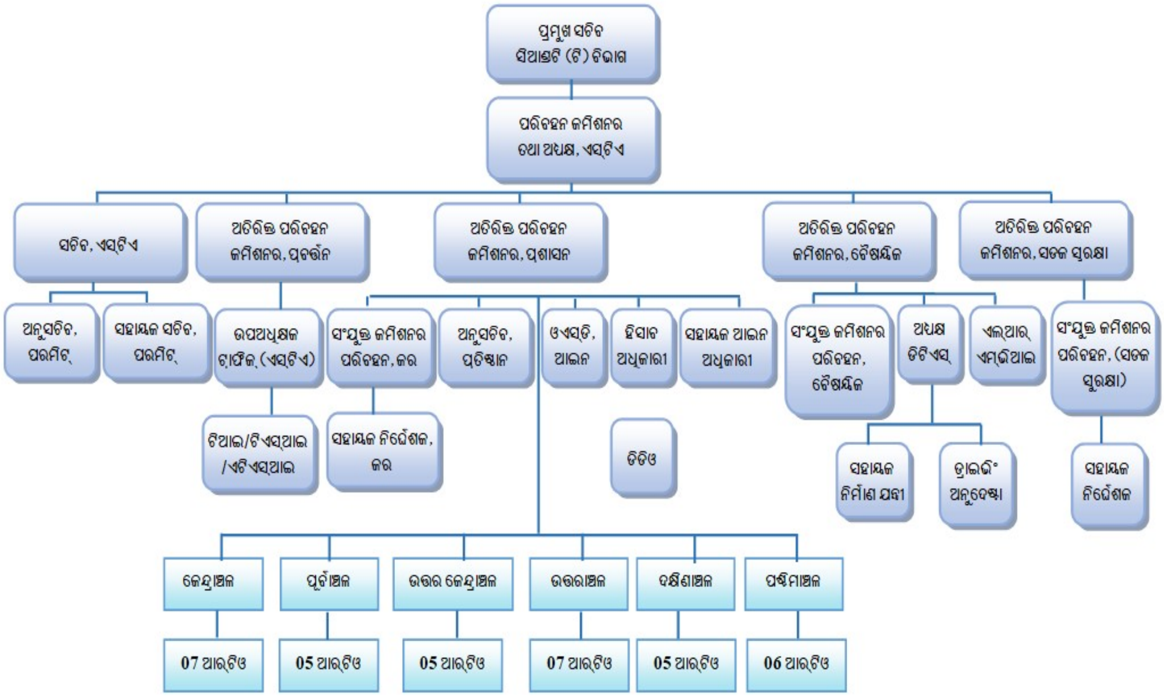
46 ଅଧିନିୟମର ସୂଚୀ-I ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନ ଏବଂ ମାଲ ପରିବହନ ଉପରେ ଟିକସ ସହିତ ଓଏମ୍ ଭିଟି ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 3କ ଅନୁଯାୟୀ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯାଏ।

ତ୍ରୈମାସିକ/ ବାର୍ଷିକ ଆଦାୟ କରାଯାଏ। ଦିନକୁ ଦିନ ରାସ୍ତାରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବାରୁ, ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ଏକ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ବିଷୟ ହୋଇଗଲାଣି। ପରିବହନ ବିଭାଗ ମଧ୍ୟ ରାଜ୍ୟ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପରିଷଦ ମାଧ୍ୟମରେ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଏବଂ ଏହାର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ତଦାରଖ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା ପ୍ରଣୟନ କରିବା ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଟେ।

2.1.2 ସାଙ୍ଗଠନିକ ଢ଼ାଞ୍ଚା

ପରିବହନ ବିଭାଗର ମୁଖ୍ୟ ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ପ୍ରମୁଖ ସଚିବ ଅଟନ୍ତି। ତାଙ୍କୁ ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣର ପରିବହନ କମିଶନର ତଥା ଅଧକ୍ଷ (କମିଶନର) ସହାୟତା କରନ୍ତି ଏବଂ ସିଏ ରାଜ୍ୟରେ ଆର୍‌ଟିଏଗୁଡିକର ସାମଗ୍ରିକ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ଦାୟୀ। ଅତିରିକ୍ତ ପରିବହନ କମିଶନର, ପ୍ରଶାସନ, ବୈଷୟିକ ଏବଂ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ, ପରିବହନ କମିଶନରଙ୍କୁ ତାଙ୍କ କର୍ତ୍ତବ୍ୟ ପାଳନ କରିବାରେ ସହାୟତା କରନ୍ତି। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଏହି ଅଧିକାରୀମାନେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ, କଣ୍ଡକ୍ଟର ଲାଇସେନ୍ସ, ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ, ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ରର ନବୀକରଣ, ପରିବହନ ଯାହର ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ରର ନବୀକରଣ, ନିଲମ୍ବନ ଏବଂ ବାତିଲକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ମାମଲା ସମ୍ପର୍କରେ ଅପିଲ ପ୍ରାଧିକରଣ ଭାବେ ମଧ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି। ଆର୍ ଟିଓ / ଅତିରିକ୍ତ ଆର୍ ଟିଓ ହେଉଛନ୍ତି ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ ସେବା ପ୍ରଦାନର ଶେଷ ସୀମା ଏବଂ ଦକ୍ଷ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଏବଂ ନାଗରିକମାନଙ୍କୁ ସୁଗମ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିବା।

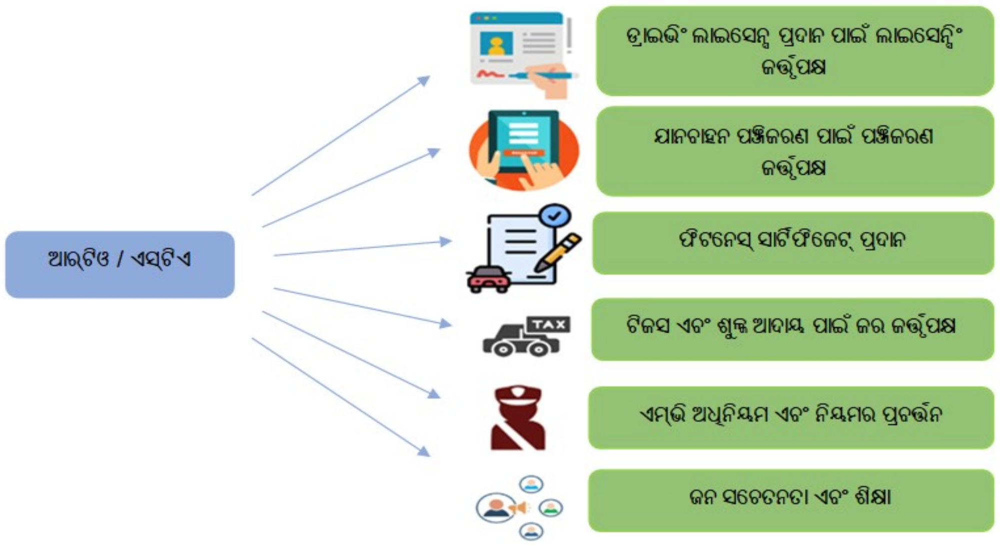
ପରିବହନ ବିଭାଗର ସାଙ୍ଗଠନିକ ଢ଼ାଞ୍ଚା, ଓଡିଶା ସରକାର ନିମ୍ନରେ ଥିବା ଅର୍ଗାନୋଗ୍ରାମରେ ଦିଆଯାଇଛି:



2.1.3 ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଏର ପ୍ରମୁଖ କାର୍ଯ୍ୟ

ଏମ୍‌ଭି ଅଧିନିୟମ, 1988 ଏବଂ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ, 1975 ରାଜ୍ୟରେ ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଏର ଭୂମିକା ଏବଂ ଦାୟିତ୍ୱକୁ ପରିଭାଷିତ କରେ। ଏହି ପ୍ରତିଷ୍ଠାନଗୁଡିକର ପ୍ରମୁଖ କାର୍ଯ୍ୟ, **ଚିତ୍ର 1.1** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି।

ଚିତ୍ର 1.1 : ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଏର କାର୍ଯ୍ୟ



ଉତ୍ସ: ପରିବହନ ବିଭାଗର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ରିପୋର୍ଟ

2.1.3.1 ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ

ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକ ଓଏମ୍‌ଭି ନିୟମର ନିୟମ 3 ଅନୁଯାୟୀ 'ଲାଇସେନ୍ସିଂ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ' ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି ଏବଂ ଚାରି ପ୍ରକାରର ଲାଇସେନ୍ସ ଜାରି କରନ୍ତି, ଯଥା: ଶିକ୍ଷାର୍ଥୀ ଲାଇସେନ୍ସ[47] (ଏଲ୍‌ଏଲ୍), ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ[48] (ଡିଏଲ୍), କଣ୍ଡକ୍ଟର ଲାଇସେନ୍ସ[49] ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭିଂ ସ୍କୁଲ ଲାଇସେନ୍ସ[50]।

2.1.3.2 ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଏବଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର

ଆରଟିଓଗୁଡିକ ଓଏମ୍‌ଭି ନିୟମର ନିୟମ 9 ଅନୁଯାୟୀ 'ପଞ୍ଜିକରଣ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ' ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି ଏବଂ ମୋଟର କାର୍, ମୋଟରସାଇକେଲ, ବାଣିଜ୍ୟିକ ଯାନ ଇତ୍ୟାଦି ସମେତ ଯାନଗୁଡିକର ପଞ୍ଜିକରଣ, ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ଦାୟୀ ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଯାନଟି ଓଏମ୍‌ଭି ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ତା' ଅଧିନରେ ଥିବା ନିୟମର ସମସ୍ତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିପାରିବ।

2.1.3.3 ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ

ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ଚୁକ୍ତିନାମାର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଯାନଗୁଡିକୁ ସର୍ବଭାରତୀୟ ଅନୁମତି ଏବଂ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଓ ମାଲ ପରିବହନ ପାଇଁ ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଏସ୍‌ଟିଏ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ଅଟନ୍ତି। ଆର୍‌ଟିଏଗୁଡିକ ସେମାନଙ୍କ କ୍ଷେତ୍ରାଧିକାର ମଧ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଅଧିକୃତ।

2.1.3.4 କର ଏବଂ ଫି ସଂଗ୍ରହ

ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନ ପାଇଁ 'କର ଅଧିକାରୀ' ଭାବେ ମଧ କାର୍ଯ୍ୟ କରନ୍ତି ଏବଂ ଆଇନ, ନିୟମ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନ

---

[47] ଜଣେ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଶିକ୍ଷାର୍ଥୀ ଭାବେ ମୋଟର ଯାନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ଲର୍ଣ୍ଣର୍ସ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ।

[48] ଶିକ୍ଷାର୍ଥୀଙ୍କ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ମୋଟର ଯାନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ।

[49] ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରେ କଣ୍ଡକ୍ଟର ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିମାନଙ୍କୁ କଣ୍ଡକ୍ଟର ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ।

[50] ମୋଟରଯାନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ତାଲିମ ଦେବାକୁ ଚାହୁଁଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିମାନଙ୍କୁ ଡ୍ରାଇଭିଂ ସ୍କୁଲ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ।

ପଞ୍ଜିକରଣ, ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସେବା ସହିତ ଜଡିତ କର ଏବଂ ଫି ଆଦାୟ, ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଏବଂ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ଦାୟୀ।

2.1.3.5 ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ

ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ଏହା ଅଧିନରେ ପ୍ରଣୀତ ନିୟମର ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ପ୍ରାଥମିକ ଭୂମିକା ଗ୍ରହଣ କରନ୍ତି ଏବଂ ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ଦଣ୍ଡ ଲାଗୁ କରିବା ପାଇଁ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ଅଟନ୍ତି। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ରାଜ୍ୟ ସରକାର ସହରାଞ୍ଚଳ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍ଥା (ୟୁଏଲ୍ ବି)ରେ ପୋଲିସ ସବ୍-ଇନ୍ସପେକ୍ଟର ପଦବୀ ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରେ ନିଯୁକ୍ତ ସହକାରୀ ସବ-ଇନ୍ସପେକ୍ଟର ପଦବୀରୁ ଅଧିକ ଅଧିକାରୀମାନଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ କରାଯାଇଥିବା ଅପରାଧକୁ ବୃଦ୍ଧି[51] କରିବା ପାଇଁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି।

2.1.4 ସମୀକ୍ଷା ଢ଼ାଞ୍ଚା

2.1.4.1 ଆର୍ଥିକ ବ୍ୟୟ

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସେବା ପାଇଁ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଟିକସ, ଫି ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଟିକସ ପରିବହନ ବିଭାଗର ମୋଟ ରାଜସ୍ୱରେ ଯୋଗଦାନ କରେ। ପ୍ରଶାସନିକ ଖର୍ଚ୍ଚ, କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ଦରମା ଏବଂ ଭତ୍ତା, ଭିତ୍ତିଭୂମି ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ଇତ୍ୟାଦି ବିଭାଗର ଖର୍ଚ୍ଚ ସଂସ୍ଥାପିତ କରେ।

ଗତ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହିତ ରାଜସ୍ୱ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.1** ରେ ସୂଚିତ କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.1: ପରିବହନ ବିଭାଗର ରାଜସ୍ୱ ଏବଂ ବ୍ୟୟ

(ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)

ବର୍ଷ	ରାଜସ୍ୱ ସଂଗ୍ରହ			ବଜେଟ୍ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ	
	କର	ଅଣ-କର	ମୋଟ	ବଜେଟ୍ ଅଟକଳ	ଖର୍ଚ୍ଚ
2019-20	1,532.25	359.42	1,891.67	46.00	45.00
2020-21	1,273.74	260.89	1,534.63	69.00	61.00
2021-22	1,321.63	351.32	1,672.95	66.00	66.00
2022-23	1,714.70	406.44	2,121.14	139.00	95.00
2023-24	2,023.08	444.93	2,468.01	230.00	230.00
ମୋଟ	**7,865.40**	**1,823.00**	**9,688.40**	**550.00**	**497.00**

ଉତ୍ସ: ଏସ୍‌ଟିଏ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା

ପୂର୍ବ ବର୍ଷ ତୁଳନାରେ 2023-24 ବର୍ଷରେ ବ୍ୟୟ ବୃଦ୍ଧିର କାରଣ ହେଉଛି ନୂତନ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର (ଏଟିଏସ୍), ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର (ଏଡିଟିଏସ୍), ଓଡିଶା ପବ୍ଲିକ୍ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟ ଏବଂ ଇଣ୍ଟିଗ୍ରେଟେଡ୍ କମ୍ପ୍ୟୁଟର୍ ସିଷ୍ଟମ (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍) ମାଧ୍ୟମରେ ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ, ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନ କ୍ରେତାଙ୍କୁ ସବସିଡି ପ୍ରଦାନ ଇତ୍ୟାଦି ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ।

---

51 ଅପରାଧର ରଫାଦଫା ହେଉଛି ସେହି ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ବୁଝାଏ ଯେଉଁଠାରେ ଅପରାଧକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ବିଚାର ଦେଇ ଗତି କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଟଙ୍କା ଦେଇ ମାମଲା ସମାଧାନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଏ।

2.1.4.2 ସମୀକ୍ଷା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ

ସମୀକ୍ଷା ଏହି ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସହିତ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ:

ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆରଟିଓମାନେ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ, ନବୀକରଣ ଏବଂ ବାତିଲକୁ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଭାବରେ ପରିଚାଳନା କରିଥିଲେ;

ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ପରମିଟ୍ ଏବଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ ଉପରେ ବିନିୟମନ ଏବଂ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ କରାଯାଇଥିଲା;

ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକ ଦକ୍ଷତାର ସହିତ ରାଜସ୍ୱ (ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ମୋଟରଯାନ କର, ଜୋରିମାନା, ଦଣ୍ଡ ଇତ୍ୟାଦି) ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, ଆଦାୟ, ସଂଗ୍ରହ ଏବଂ ପ୍ରତ୍ୟାହାର କରିଥିଲେ ଏବଂ ବକେୟା ଉପରେ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ;

ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନକୁ ରୋକିବା ପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଅନୁସରଣ ସହିତ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମର ଅନୁପାଳନ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଭାବେ ପରିଚାଳନା କରାଯାଇଥିଲା; ଏବଂ

ସ୍ୱଚ୍ଛ ଏବଂ ଦକ୍ଷ ଉପାୟରେ ସାଧାରଣ ସେବା ପ୍ରଦାନ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଆରଟିଓଗୁଡିକୁ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ମାନବସମ୍ବଳ, ଉପକରଣ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମ୍ବଳ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଛି।

2.1.4.3 ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡ

ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡଗୁଡିକ ଏହି ଉତ୍ସରୁ ନିଆଯାଇଥିଲା:

- ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975;
- ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ନିୟମ, 1976;
- ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ,1988;
- କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1989;
- ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1993;
- ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ନୀତି, 2015;
- ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା କାର୍ଯ୍ୟ ଯୋଜନା, 2021;
- ଓଡିଶାର ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସ୍କ୍ରାପିଂ ନୀତି, 2022;
- ମୋଟର ଯାନବାହନ ସମଷ୍ଟିକାରୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ 2020;
- ଓଡିଶା ସାଧାରଣ ଆର୍ଥିକ ନିୟମ; ଏବଂ
- ସମୟ ସମୟରେ ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାର ଏବଂ ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି ହୋଇଥିବା ବିଜ୍ଞପ୍ତି/ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ/ ପରିପତ୍ର।

2.1.4.4 ସମୀକ୍ଷା ପରିସର ଏବଂ ପଦ୍ଧତି

ଏହି ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ଜୁନ୍ ଏବଂ ଅକ୍ଟୋବର 2024 ମଧ୍ୟରେ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଅପ୍ରେଲ 2019 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷର ଅବଧିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା। 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ପରିବହନ ଏବଂ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା, ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ସଂଗୃହୀତ ରାଜସ୍ୱ ଏବଂ ବାହନ[52] ଏବଂ ସାରଥୀ[53] ମାଧ୍ୟମରେ କରାଯାଇଥିବା କାରବାର ସଂଖ୍ୟା ଉପରେ ଆଧାର କରି 35 ଟି ଆର୍‌ଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ, ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ[54] (26 ପ୍ରତିଶତ) ସ୍ତରୀକୃତ ଅନିୟମିତ ଚୟନ ପଦ୍ଧତି ଅନୁଯାୟୀ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପଦ୍ଧତିରେ ପରିବହନ ବିଭାଗ ଏବଂ ଏସ୍‌ଟିଏ, ଓଡିଶାର ଦୁଇଟି ଶୀର୍ଷ ୟୁନିଟରେ ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡର ଯାଞ୍ଚ ପାଇଁ ସାମିଲ ଥିଲା। ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକର ଅଧିକାଂଶ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ବାହନ, ସାରଥୀ ଏବଂ ଇ-ଚାଲାଣ[55] ବ୍ୟବସ୍ଥା ମାଧ୍ୟମରେ ଡିଜିଟାଲ୍ ହୋଇଯାଇଛି। ତେଣୁ, ସେବା ପ୍ରଦାନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ (ଯେପରିକି ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ, ଯାନବାହନର ପଞ୍ଜିକରଣ, ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ଇତ୍ୟାଦି), ଫି ଆଦାୟ ଦାୟିତ୍ୱ ସହିତ ସମ୍ପର୍କିତ ତଥ୍ୟ ଏବଂ ଆବେଦନଗୁଡିକର ବିଶ୍ଳେଷଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଫ୍ରଣ୍ଟ ଏଣ୍ଡ ତଥ୍ୟ ସହିତ ଯାଞ୍ଚ ପରତାଳ କରାଯାଇଥିଲା। ଚୟନିତ କ୍ଷେତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାଳୟଗୁଡିକରେ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଟେଷ୍ଟ ଟ୍ରାକ୍ ଏବଂ ପରୀକ୍ଷା କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକର ମିଳିତ କ୍ଷେତ୍ର ଯାଞ୍ଚ ମଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା।

କମିଶନରଙ୍କ ସହିତ 29 ଅଗଷ୍ଟ 2024 ରେ ଏକ ପ୍ରବେଶ ସମ୍ମିଳନୀ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ସମୀକ୍ଷାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ, ମାନଦଣ୍ଡ, ପରିସର ଏବଂ ପଦ୍ଧତି ବିଷୟରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଥିଲା। ପ୍ରସ୍ଥାନ ସମ୍ମିଳନୀ 22 ମଇ 2025 ରେ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଉପରେ ସରକାରଙ୍କ ମତାମତ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପ୍ରତିବେଦନରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା।

2.1.5 ପ୍ରାପ୍ତି ସ୍ୱୀକାର

ବିଷୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା ପରିଚାଳନାରେ ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସହଯୋଗ ଏବଂ ସହାୟତାକୁ ସମୀକ୍ଷା ସ୍ୱୀକାର କରେ।

2.2 ଲାଇସେନ୍ସ ଏବଂ ପରମିଟ୍‌ର ବିନିୟମନ ଏବଂ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ

2.2.1 ବିନା ଲାଇସେନ୍ସରେ ମୋଟର ଯାନବାହନ ଏଗ୍ରିଗେଟର ପରିଚାଳନା

ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ (ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍) ରାଜ୍ୟ ସରକାର ପରିବହନ ଏଗ୍ରିଗେଟରଙ୍କୁ[56] ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଏବଂ ଏପରି ଏଗ୍ରିଗେଟରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ବ୍ୟବସାୟକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଏକ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଢାଞ୍ଚା ଜାରି କରିଥିଲା। ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ (ନଭେମ୍ବର 2020) ରେ ମୋଟର ଯାହବାହନ ଏଗ୍ରିଗେଟରର ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ 2020 କୁ ଅଧିସୂଚିତ କରିଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଉଲ୍ଲେଖ

[52] ବାହନ ହେଉଛି ଏକ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଯାହା ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଯାନବାହ ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରେ।

[53] ସାରଥି ହେଉଛି ଏକ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଯାହା ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରେ।

[54] ଭୁବନେଶ୍ୱର-I, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, କଟକ, ଗଞ୍ଜାମ, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ରାଉରକେଲା ଏବଂ ତାଳଚେର।

[55] ଇ-ଚାଲାଣ ହେଉଛି ଏକ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଯାହା ପରିହନ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପୋଲିସଙ୍କ ପାଇଂ ଏକ ବ୍ୟାପକ ସମାଧାନ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ବିକଶିତ ହୋଇଛି।

[56] 'ଏଗ୍ରିଗେଟର'କୁ ପରିବହନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଜଣେ ଯାତ୍ରୀ ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କ ସହ ସଂଯୋଗ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ଡିଜିଟାଲ୍ ମଧ୍ୟସ୍ଥି କିମ୍ବା ବଜାର ଭାବରେ ପରିଭାଷିତ କରାଯାଏ।

କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଗୋଟିଏ ଏଗ୍ରିଗେଟରକୁ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରିବା ସମୟରେ, କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ଏହି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀକୁ ରାଜ୍ୟ ଅନୁସରଣ କରିପାରିବ। ତଦନୁସାରେ, ପରିବହନ ବିଭାଗ ମୋଟର ଯାନ ଏଗ୍ରିଗେଟରର କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା ପାଇଁ 'ଓଡିଶାର ଦାବି ମାତ୍ରେ ପରିବହନ ପ୍ରଯୁକ୍ତି ଏଗ୍ରିଗେଟର ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ, 2023' ଜାରି (ଅପ୍ରେଲ 2023) କରିଥିଲା।

ଉପରୋକ୍ତ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀର ଧାରା 2(1) ଅନୁଯାୟୀ, କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରଣ କରିନଥିଲେ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଏଗ୍ରିଗେଟର ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଇବେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ଅନୁମତି ଦେବେ ନାହିଁ ଯଦି ସେ ତାଙ୍କ ପାଇଁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ଏକ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରଣ କରନ୍ତି, ଧାରା 4(3) ଅନୁଯାୟୀ ଆବେଦନକାରୀ କୌଣସି ଯାନର ମାଲିକ ହେବେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ଲିଜ୍ ନେବେ ନାହିଁ, କୌଣସି ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ନିଯୁକ୍ତି ଦେବେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ନିଜକୁ ଏଗ୍ରିଗେଟର ଭାବରେ ପ୍ରତିନିଧିତ୍ୱ କରିବେ ନାହିଁ।

ରାଜ୍ୟରେ ଏଗ୍ରିଗେଟର ସେବା ପରିଚାଳନା ସମ୍ପର୍କରେ ଏସ୍‌ଟିଏ, ଓଡିଶାର ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିବାରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ ଅପ୍ରେଲ 2023 ରେ ଏହି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଜାରି ହେବା ପରେ, ମଇ 2023 ରୁ ଜାନୁଆରୀ 2024 ମଧ୍ୟରେ ଚାରୋଟି ଏଜେନ୍ସି[57] ରାଜ୍ୟରେ ଏଗ୍ରିଗେଟର ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଲାଇସେନ୍ସ ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିଥିଲେ କିନ୍ତୁ ରେକର୍ଡରେ କୌଣସି କାରଣ ନଥାଇ ଏହି ଆବେଦନଗୁଡିକ ବିଭାଗ ନିକଟରେ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ (ଜୁନ୍ 2024) ବିଚାରାଧୀନ ଥିଲା। କୌଣସି ଏଗ୍ରିଗେଟରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ଲାଇସେନ୍ସ/ ଅନୁମୋଦନ ଦିଆଯାଇ ନଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ସମୀକ୍ଷା ସେମାନଙ୍କର ଅନଲାଇନ୍ ସେବା ଆବେଦନରୁ ଦେଖିଲା ଯେ ଜୁଲାଇ 2024 ସୁଦ୍ଧା ତିନି ଜଣ ଆବେଦନକାରୀ ଏଗ୍ରିଗେଟର[58] ବିଭାଗରୁ କୌଣସି ଅନୁମୋଦନ/ ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା ସେମାନଙ୍କର ସେବା ଜାରି ରଖିଥିଲେ, ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ ଦୁଇଟି ଏଗ୍ରିଗେଟର[59] ଅଗଷ୍ଟ 2016 ଠାରୁ ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିଲେ। ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଲାଇସେନ୍ସ ନଥିବା ହେତୁ, ଡ୍ରାଇଭର, ଯାନବାହନର ସୁରକ୍ଷା ଏବଂ ଭଡା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡିକର ଅନୁପାଳନ ତଦାରଖ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ ଏବଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ କରିବାରେ କୌଣସି ବିଚ୍ୟୁତି ପାଇଁ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ସରକାର ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଦୁଇଟି ଏଜେନ୍ସି[60] ସପକ୍ଷରେ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ଅନଧିକୃତ ଯାନବାହନ ପରିଚାଳନା ସମ୍ପର୍କରେ, ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I ଦ୍ୱାରା ଏଗ୍ରିଗେଟରମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଦୁଇଟି ଏଫ୍‌ଆଇଆର୍ ରୁଜୁ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏଗ୍ରିଗେଟର ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିବା ଏଜେନ୍ସିଗୁଡିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ 1,496 ଟି ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଦୃଷ୍ଟିଗୋଚର ହେବା ପରେ ଚାରି ଜଣ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ ଦୁଇଜଣ ଏଗ୍ରିଗେଟରଙ୍କୁ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବାର ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ଏଫ୍‌ଆଇଆର୍ ଏବଂ ଚାଲାଣ ସତ୍ତ୍ୱେ ବାକି ଏଗ୍ରିଗେଟରମାନେ ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା କାର୍ଯ୍ୟ ଜାରି ରଖିଛନ୍ତି। ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅନୁପାଳନ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଏସ୍ ଟିଏକୁ ଏକ ଦୃଢ଼ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ପଡିବ।

2.2.2 ବାହନରେ ବ୍ୟବସାୟ ନିୟମର ବିଶଦ ବର୍ଣ୍ଣନା

ବାହନ ହେଉଛି ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଏକ ପ୍ରୟାସ ଯାହା ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ସମ୍ପର୍କିତ ସେବାର ବିଭିନ୍ନ ଦିଗକୁ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ଡିଜିଟାଇଜେସନ୍ ଉପରେ ଧ୍ୟାନ କେନ୍ଦ୍ରୀତ କରେ। ଏହା ଏକ ସମନ୍ୱିତ ପ୍ଲାଟଫର୍ମ ଯାହାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ସ୍ୱଚ୍ଛତା ଆଣି ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ ଏବଂ

57 ମେସର୍ସ ଆନି ଟେକ୍ନୋଲୋଜିଜ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଏଲ୍‌ଏ), ମେସର୍ସ ଉବେର ଇଣ୍ଡିଆ ସିଷ୍ଟମସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍, ମେସର୍ସ ରୋପେନ୍ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟେସନ୍ ସର୍ଭିସ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଆର୍‌ଏପିଆଇଡିଓ) ଏବଂ ମେସର୍ସ ଏସ୍ ବିବିଆର୍ ଟେକ୍ନୋଲୋଜିଜ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍

58 ମେସର୍ସ ଆନି ଟେକ୍ନୋଲୋଜିଜ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଏଲ୍‌ଏ), ମେସର୍ସ ଉବେର ଇଣ୍ଡିଆ ସିଷ୍ଟମସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍, ଏବଂ ରୋପେନ୍ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟେସନ୍ ସର୍ଭିସ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଆର୍‌ଏପିଆଇଡିଓ)

59 ମେସର୍ସ ଆନି ଟେକ୍ନୋଲୋଜିଜ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଓଏଲ୍‌ଏ) ଏବଂ ମେସର୍ସ ଉବେର ଇଣ୍ଡିଆ ସିଷ୍ଟମସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍

60 ମେସର୍ସ ଉବେର ଇଣ୍ଡିଆ ସିଷ୍ଟମସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ ଏବଂ ରୋପେନ୍ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟେସନ୍ ସର୍ଭିସ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍ (ଆର୍‌ଏପିଆଇଡିଓ)

ସୁବ୍ୟବସ୍ଥିତ କରିବା। ମାନୁଆଲ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଏବଂ ହସ୍ତକ୍ଷେପର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ନିୟମ ଏବଂ ପ୍ରକ୍ରିୟାଗୁଡିକୁ ଚିହ୍ନଟ ଏବଂ ବାହନରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା।

ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ବାହନରେ ଥିବା ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅଭାବଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ କରିଥିଲା:

2.2.2.1 ଯାନବାହନ ବିକ୍ରୟ ଉପରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ

ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 4କ ରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଅଛି ଯେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନବାହନ ପାଇଁ ଆଇନର ସୂଚୀ III ରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ (ଓଟିଟି) ଆଦାୟ ଏବଂ ପୈଠ କରାଯିବ। ଏପରି ଯାନଗୁଡିକ[61] ଉପରେ ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା ଟିକସ ହାର ସେଗୁଡିକର ମୂଲ୍ୟର ଛଅରୁ ଦଶ ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା।

ଧାରା 4(କ), 2017 ରେ ପୁନଃ ସଂଶୋଧନ ସ୍ପଷ୍ଟ କରିଛି ଯେ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକାରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା କ୍ରୟ ତାରିଖରେ ପ୍ରଚଳିତ ଏପରି ଯାନର ମୂଲ୍ୟ (ଡିଲରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା କର ଏବଂ ଶୁଳ୍କ ସମେତ) ଉପରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଗଣନା କରାଯିବା ଉଚିତ।

ମନୋନୀତ ହୋଇଥିବା ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓର ବାହନ ତଥ୍ୟର ସମୀକ୍ଷା ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ବର୍ଗ ଅଧିନରେ ଆସୁଥିବା 14.25 ଲକ୍ଷ ଯାନ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା 14.25 ଲକ୍ଷ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 2,164 ଟି ଯାନ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାର ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ 10 ଲକ୍ଷରୁ ଅଧିକ ଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିଥିଲେ ଯେ 191 ଟି ମାମଲାରେ (8.8 ପ୍ରତିଶତ) ଯାନର ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ବାହନରେ ଅପଲୋଡ୍ ହୋଇଥିବା ଡିଲରଙ୍କ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକାରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ମୂଲ୍ୟଠାରୁ ଅଧିକ ଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ 14.26 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଅତିରିକ୍ତ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା। ସେହିପରି, 69 ଟି ମାମଲାରେ (3.2 ପ୍ରତିଶତ) ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ପାଇଁ ବିବେଚିତ ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ଡିଲରଙ୍କ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ଅପେକ୍ଷା କମ୍ ଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ 1.71 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ VIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଦିଆଯାଇଛି। ତେଣୁ, ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ପାଇଁ ବାହନରେ ଡିଲର ମୂଲ୍ୟ ତାରିକାରୁ ଗାଡିଗୁଡିକର ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ଅର୍ଥାତ ମୂଲ୍ୟ ସଠିକ୍ ଭାବେ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଆର୍‌ଟିଓଙ୍କୁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ସ୍ପଷ୍ଟୀକରଣ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଅନୁଯାୟୀ, ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ହୋମୋଲୋଗେସନ୍[62] ଏବଂ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ମଧ୍ୟରେ ସର୍ବାଧିକ ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ଆଦାୟ କରାଯିବ।

ଏହି ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ କାରଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ସ୍ପଷ୍ଟୀକରଣ ଓଏମ୍‌ଭିଟି (ସଂଶୋଧନ) ଅଧିନିୟମ 2017 ର ଧାରା 2 ରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ ସମନ୍ୱୟ ରଖି ନଥିଲା ଯାହା ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 4କ କୁ ସଂଶୋଧନ କରିଥିଲା, ଯାହା ଅନୁସାରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସକୁ ପ୍ରଥମ ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖରେ ପ୍ରଚଳିତ ଏପରି ଯାନର ମୂଲ୍ୟ ଆଧାରରେ ଗଣନା କରାଯିବା କଥା। ଅଧିନିୟମରେ କୌଣସି ବିକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟ/ ମୂଲ୍ୟ ବିଚାର କରିବାର କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନାହିଁ।

---

[61] ନୂତନ ମୋଟରସାଇକେଲ/ ମୋଟର ଯାନ

[62] ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ପରିପତ୍ର ସଂଖ୍ୟା RT-11036/82/2017-MVL ତାରିଖ 01 ମଇ 2019 ଅନୁଯାୟୀ, ବାହନ ସିଷ୍ଟମ ଏନ୍‌ଆଇସି ମାଧ୍ୟମରେ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଉଥିବା ହୋମୋଲୋଗେସନ୍ ସିଷ୍ଟମ ସହିତ ସଂଯୁକ୍ତ, ଯେଉଁଠାରେ ଘରୋଇ ଯାନ ନିର୍ମାତା ଦେଶରେ ବିକ୍ରି ହେଉଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ଯାନର ବିବରଣୀ ପ୍ରଦାନ କରନ୍ତି ଏବଂ ସେହି ବିବରଣୀଗୁଡିକୁ ନାଗରିକମାନଙ୍କୁ ଯାନ ବିକ୍ରୟ କରୁଥିବା ଡିଲରମାନେ ବ୍ୟବହାର କରନ୍ତି।

2.2.2.2 ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନବାହନ ଉପରେ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ

ଜୀବାଶ୍ମ ଇନ୍ଧନ ବ୍ୟବହାର ହ୍ରାସ ଏବଂ ନିର୍ଗମନ ଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣକୁ ରୋକିବାର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ବିଚାର କରି, ଓଡିଶା ସରକାର ଶକ୍ତି ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ସହିତ ସଙ୍ଗତ ଭାବେ ଓଡିଶା ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନ ନୀତି (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଛି, ଯାହାର ଲକ୍ଷ୍ୟ 2025 ଶେଷ ସୁଦ୍ଧା 20 ପ୍ରତିଶତ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନ (ଇଭି) ଗ୍ରହଣ କରିବା। ସରକାର ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ଇଭି ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ଫି ଛାଡକୁ ମଧ୍ୟ ଅନୁମତି ଦେଇଥିଲେ ଏବଂ ଅପ୍ରେଲ 2023 ମଧ୍ୟରେ ନୀତି ସଂଶୋଧନ କରି ଆହୁରି ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ରାଜ୍ୟରେ (29 ଅକ୍ଟୋବର 2021 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ମଧ୍ୟରେ) 91,899 ଟି ଇଭି ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା। 653 ଟି ଇଭିରୁ 73.75 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ମୋଟରଯାନ କର ଏବଂ 1.22 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ପଞ୍ଜିକରଣ ଫି ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍ ଟିଓରେ 379 ଟି ଇଭିରୁ 44.09 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଫି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା (ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ IX*** ରେ ଦିଆଯାଇଛି)। ଯେହେତୁ ଇଭି ଗୁଡିକୁ ସେମାନଙ୍କର ପଞ୍ଜିକରଣ ପାଇଁ ଟିକସ ଏବଂ ଫି ପ୍ରଦାନରୁ ମୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା, କିଛି ଯାନ ପାଇଁ ଟିକସ ଏବଂ ଫି ଆଦାୟ ଠିକ୍ ନଥିଲା। ଏହା ଦର୍ଶାଉଥିଲା ଯେ ବାହନରେ ଟିକସ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ସମୟରେ ଆର୍ ଟିଓମାନେ ସଠିକ୍ ଭାବେ ଛାଡ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ଏବଂ ସରକାରୀ ନିର୍ଦ୍ଦେଶଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ। ଛାଡ ପାଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକ ଉପରେ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ ମଧ୍ୟ ସୂଚାଇଥିଲା ଯେ ସଂଶୋଧିତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ଗାଡିକୁ ସଠିକ୍ ଭାବେ କଷ୍ଟମାଇଜ୍ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନରୁ ଟିକସ ଛାଡ ପାଇଁ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ବାହନ ସଫ୍ଟୱେୟାର କଷ୍ଟମାଇଜେସନ୍ ସମୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଅସାବଧାନତାବଶତଃ କର ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା। ତେଣୁ, ନୂତନ ଯାନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଅନୁମୋଦନ ସମୟରେ ଅଧିକ ସତର୍କ ରହିବାକୁ ଆର୍ ଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି। ଏହା ମଧ୍ୟ କୁହାଯାଇଥିଲା ଯେ କିଛି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ ର ଧାରା 11 ଅନୁଯାୟୀ ଆବେଦନ ଗ୍ରହଣ ପରେ ଇଭି ମାଲିକମାନଙ୍କୁ ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରାଯାଇଛି।

ସତ୍ୟତା ଏହା ଯେ, କର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ସମୟରେ ବାହନରେ ଛାଡକୁ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ନିଆଯାଇ ନଥିଲା। ଭୁଲ ଭାବେ ଆଦାୟ ହୋଇଥିବା ଟିକସ ଏବଂ ଫିସ୍ କେବଳ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ସୀମିତ ରଖିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ସମସ୍ତ ଇଭି ମାଲିକଙ୍କୁ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଫେରସ୍ତ କରାଯିବା ଉଚିତ ଥିଲା।

2.2.2.3 ବିଏଚ୍ ସିରିଜ୍ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ କର

କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1989 (ସଂଶୋଧିତ)ର ନିୟମ 51(ଖ) ଏବଂ କମିଶନରଙ୍କ 14 ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ତାରିଖର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ବିଏଚ୍ ସିରିଜ୍[63] ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ସମ୍ପର୍କରେ ମୋଟରଯାନ କର ଜିଏସ୍‌ଟି ବାଦ୍ ଦେଇ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ଆଧାରରେ ଗଣନା କରାଯିବ, ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ସମୟରେ ରାଜ୍ୟ କିମ୍ବା କେନ୍ଦ୍ରଶାସିତ ଅଞ୍ଚଳ ଦ୍ୱାରା ଆଦାୟ କରାଯିବ, ଏବଂ ଦୁଇ ବର୍ଷ କିମ୍ବା ଯଥାସମ୍ଭବ ଦୁଇ ଗୁଣିତରେ ଆଦାୟ କରାଯିବ।

ସମୀକ୍ଷା 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ବିଏଚ୍ ସିରିଜରେ ପଞ୍ଜିକୃତ 12,286 ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 118 ଟି ଯାନ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା ଏବଂ ଜିଏସ୍‌ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବା ଯୋଗୁଁ 69 ଟି ମାମଲାରେ 11.36 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା (58 ପ୍ରତିଶତ) ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିକ ସଂଗ୍ରହ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ X*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି। ଏହା ସୂଚିତ କରେ ଯେ କର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ସମୟରେ ସିଷ୍ଟମରେ ଅପଲୋଡ୍ ହୋଇଥିବା ଡିଲରର ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ସମ୍ପର୍କରେ ବାହନରେ ସ୍ଥାନ ପାଇଥିବା ତଥ୍ୟର ସଠିକତା ଯାଞ୍ଚ କରିବାରେ ଆର୍‌ଟିଓ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ।

[63] ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଜିଏସ୍‌ଆର୍ 594 (E) ତାରିଖ 26 ଅଗଷ୍ଟ 2021 ଅନୁଯାୟୀ ବିଏଚ୍ ସିରିଜରେ ମୋଟରଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏନ୍ଆଇସି ବିଏଚ୍ ସିରିଜ୍ ମାର୍କ ପଞ୍ଜିକରଣ ପାଇଁ ସଫ୍ଟୱେୟାର ବିକଶିତ କରିବା ସମୟରେ ଟିକସ ଗଣନା ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ କଷ୍ଟମାଇଜ୍ କରିନଥିଲା। ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ସ୍ତରରେ ବାହନ ସଫ୍ଟୱେୟାର ମୋଟ ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ଏବଂ ଜିଏସ୍ଟି ସମେତ ଟିକସ ଗଣନା କରୁଥିଲା। ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ, ଏନ୍ଆଇସି ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ସଂଶୋଧନ କରିଥିଲା ଏବଂ ବର୍ତ୍ତମାନ ଜିଏସ୍ଟି ବାଦ ଦେଇ ଟିକସ ଗଣନା କରାଯାଉଛି। ଆର୍ଟିଓଗୁଡିକୁ ପୈଠ କରାଯାଇଥିବା ଏକକାଳୀନ ଟିକସର ସମାୟୋଜନ ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିଥିବା ବିଏଚ୍ ସିରିଜ୍ ଗାଡିର ମାଲିକମାନଙ୍କୁ ମଧ୍ୟ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ କଷ୍ଟମାଇଜେସନ୍ କେବେଠାରୁ କରାଯାଇଥିଲା କିମ୍ବା କେଉଁ ସମୟରୁ ଟିକସ ସଠିକ୍ ଭାବେ ଗଣନା କରାଯାଇଥିଲା ତାହା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଜିଏସ୍ଟି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବା ଯୋଗୁଁ 2024 ମାର୍ଚ୍ଚ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜାରି ରହିଥିବା ମୋଟରଯାନ କରର ଅତ୍ୟଧିକ ସଂଗ୍ରହର ଉଦାହରଣ ସମୀକ୍ଷାରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ତେଣୁ, ଆର୍ଟିଓଗୁଡିକ ଟିକସ ମୂଲ୍ୟାୟନ ସମୟରେ ବାହନରେ ସ୍ଥାନ ଦେଇଥିବା ମୂଲ୍ୟ ତାଲିକା ତଥ୍ୟର ସଠିକତା ଯାଞ୍ଚ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ।

2.2.2.4 ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକର ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ରର ନବୀକରଣ

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 56 ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦି କୌଣସି ପରିବହନ ଯାନ ଏକ ସକ୍ଷମ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର (ଏଫ୍ସି) ନଥାଏ, ତେବେ ଏହାକୁ ବୈଧ ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯିବ ନାହିଁ। କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମାବଳୀର ନିୟମ 62 ଏବଂ 81 ଅନୁଯାୟୀ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଯାଞ୍ଚ ଫି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଆଠ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପୁରୁଣା ଯାନ ପାଇଁ ପ୍ରତି ଦୁଇ ବର୍ଷରେ ଏବଂ ଆଠ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ପୁରୁଣା ଯାନ ପାଇଁ ପ୍ରତିବର୍ଷ ଏହି ପ୍ରକାରର ଏଫ୍ସି ନବୀକରଣ କରାଯିବ। ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 4(4)(କ) ଅନୁଯାୟୀ କର ଦେୟ କରିବା ସମୟରେ ଯାନଟିର ଏକ ବୈଧ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ରହିବା ନିହାତି ଆବଶ୍ୟକ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ 1.65 ଲକ୍ଷ ଯାନରୁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ସାରା ରାଜ୍ୟରେ ବୈଧ ଏଫ୍ସି ନଥିବା 20,256 ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା। 2019-24 ବର୍ଷରେ 84,348 ଟି ଯାନ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା, ସେଥିମଧ୍ୟରୁ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍ଟିଓରେ ଟିକସ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖରେ 9,760 ଟି ଯାନ ବୈଧ ଏଫ୍ସି ବିନା ଥିଲା। ଏହା ସୂଚାଉଥିଲା ଯେ ଉପରୋକ୍ତ ଆଇନର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି ଟିକସ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖରେ ସେହି ଯାନଗୁଡିକ ବିନା ଏଫ୍ସିରେ ଚାଲିଥିଲା। ଯେକୌଣସି ସମୟରେ ପରିବହନ ଯାନ ମାଲିକ ଅନଲାଇନ୍ ଟିକସ ପୈଠ କରିବାକୁ ଚେଷ୍ଟା କରନ୍ତି, ସେତେବେଳେ ବାହନରେ ସତର୍କ କରାଇବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା, ଯେତେବେଳେ ଏଫ୍ସି ନମିଳିବା ଯୋଗୁଁ ସେହି ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣକୁ ଅବୈଧ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଉଥିଲା। ଯେଉଁ ଯାନଗୁଡିକର ଫିଟନେସ୍ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ବୋଲି ଜଣାପଡି ନଥିଲା, ସେଗୁଡିକର ଚଳାଇବା ରାସ୍ତାରେ ଥିବା ଅନ୍ୟ ଲୋକଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ଏକ ସମ୍ଭାବ୍ୟ ବିପଦ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଯଦି ଆର୍ଟିଓମାନେ ଏଫ୍ସିଗୁଡିକର ସମୟାନୁସାରେ ନବୀକରଣ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିଥାନ୍ତେ, ତେବେ ଯାଞ୍ଚ ଫି ଆକାରରେ 73.18 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ ହୋଇପାରିଥାନ୍ତା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଫିଟନେସ୍ ନଥିବା ଯାନକୁ କେବଳ ଟିକସ ଦେୟ ଉପରେ ଆଧାର କରି ବ୍ୟବହାର କରିବା ଅନୁମାନ ଠିକ୍ ନୁହେଁ, ଯେତେ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଗାଡିଟି ରାସ୍ତାରେ ଚାଲୁଥିବା ନଦେଖାଯାଇଛି। ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଏମ୍ଓଆର୍ଟିଏଚ୍ର ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ (04 ଅକ୍ଟୋବର 2024) ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଏମ୍ଓଆର୍ଟିଏଚ୍ ବିଚାରକୁ ନେଇଥିଲା ଯେ ବୈଧ ଫିଟନେସ୍ ନଥିବା ଯାନକୁ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଭାବେ ବିବେଚନା କରାଯିବ।

ଉତ୍ତରଟି ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ ବାହନ ତଥ୍ୟରେ ଏହି ଯାନଗୁଡିକର ସ୍ଥିତିକୁ ସକ୍ରିୟ ଯାନ ଭାବେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେଗୁଡିକର ପଞ୍ଜିକରଣ ଅବୈଧ ବିବେଚିତ ହୋଇନଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଚଳାଚଳ ପାଇଁ ଅନୁମତି ପାଇବା ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ କର/ ପରମିଟ୍ ଫି ପ୍ରଦାନ କରିବା ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବେ ଏହି ଯାନଗୁଡିକର

ଚଳାଚଳକୁ ସୂଚିତ କରେ। ତେଣୁ, ବାହନକୁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖରେ ବୈଧ ଏଫ୍‌ସି ନଥିବା ଯାନଗୁଡିକ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ କର/ ପରମିଟ୍ ଫି ପ୍ରଦାନ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ପ୍ରତିବନ୍ଧିତ କରିବା ପାଇଁ ଇନପୁଟ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାକୁ ପଡିବ। ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀର ଉଲ୍ଲେଖ ଅପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଥିଲା କାରଣ ଯଦି କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଥାଏ, ତେବେ ତାହା ସମୀକ୍ଷା ଅବଧିର ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟ ସହିତ ଜଡିତ ଥିଲା।

2.2.3 ଯାନବାହନ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର ପ୍ରତିଷ୍ଠାରେ ବିଳମ୍ବ

ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ମାଧ୍ୟମର ଦ୍ରୁତ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁଁ, ଯାନବାହନ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା କ୍ଷମତା ଏବଂ ସେବାରେ ଉନ୍ନତି ଜରୁରୀ ହୋଇପଡେ। ଏକ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଯାନବାହନ ଯାଞ୍ଚ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରି ଯାନବାହନ ନିର୍ଗମନ ହ୍ରାସ ଏବଂ ରାସ୍ତା ଉପଯୁକ୍ତତାରେ ଉନ୍ନତି ହାସଲ କରାଯାଇପାରେ। ତଦନୁସାରେ, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ସହାୟତାରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ରାଜ୍ୟ/ କେନ୍ଦ୍ରଶାସିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ଗୋଟିଏ ମଡେଲ ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ପ୍ରମାଣୀକରଣ କେନ୍ଦ୍ର (ଆଇଆଣ୍ଡସି) ସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ପ୍ରସ୍ତାବ (ଜୁନ୍ 2014) ଦେଇଥିଲା। ତଦନୁସାରେ, ପ୍ରଦୂଷଣ ହ୍ରାସ ଏବଂ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ରୋକିବା ପାଇଁ ଯାନବାହନର ପରୀକ୍ଷା ଏବଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ସାତଟି ସ୍ଥାନରେ[64] ଆଠଟି ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର (ଏଟିଏସ୍) ସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ଓଡିଶା ସରକାର ନିଷ୍ପତ୍ତି (ଜାନୁଆରୀ 2016) ନେଇଥିଲେ। ଏଟିଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାର ପ୍ରାଥମିକ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା ଯାନବାହନର ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଏବଂ ସୁଗମ କରିବା। ଯାନବାହନଗୁଡିକର ଫିଟନେସ୍ ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ବିଭିନ୍ନ ପରୀକ୍ଷାକୁ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ କରିବା ପାଇଁ ଏଟିଏସ୍ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଉପକରଣ ବ୍ୟବହାର କରେ। ମାନୁଆଲ୍ ପରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ନିରୀକ୍ଷକମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କେବଳ ଦୃଶ୍ୟମାନ ନିରୀକ୍ଷଣ କରାଯାଉଥିଲା।

ଯୋଜନାବଦ୍ଧ ଆଠଟି ଏଟିଏସ୍ ମଧ୍ୟରୁ, ଆର୍‌ଟିଓ ଅଧୀନରେ ଗୋଟିଏ, କଟକରେ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ହୋଇଥିଲା (ଅକ୍ଟୋବର 2021), ତିନୋଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ[65] ଏଟିଏସ୍ ପାଇଁ ଜମି ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଦୁଇଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ[66] ଏଟିଏସ୍‌ର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଜାରି ରହିଥିଲା ଏବଂ ବାକି ଦୁଇଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ[67] ଏଟିଏସ୍ ପ୍ରକଳ୍ପ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହାତକୁ ନିଆଯାଇ ନାହିଁ। ମୋଟ ଆଠଟି ଏଟିଏସ୍ ମଧ୍ୟରୁ, ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ପାଞ୍ଚଟି ଏଟିଏସ୍[68] ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବାର ଥିଲା। ଏଟିଏସ୍ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ନହେବା ଯୋଗୁଁ, ନଅଟି ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ ଆଠଟି ଆର୍‌ଟିଓ[69] ଅଧୀନରେ ଯାନବାହନର ପରୀକ୍ଷଣ ମାନୁଆଲ୍ ଭାବେ କରାଯାଉଥିଲା (ନଭେମ୍ବର 2024) ଯାହା ଯାନବାହନ ପରୀକ୍ଷଣର ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟକୁ ପ୍ରତିହତ କରିଥିଲା।

ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରତ୍ୟେକ ଏଟିଏସ୍ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତିଦିନ 160 ଟି ପରିବହନ ଯାନର ଦୃଶ୍ୟମାନ ନିରୀକ୍ଷଣ ବ୍ୟତୀତ ପ୍ରତି ଯାନରେ 11 ଟି ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ[70] କରାଯିବାର ଥିଲା। ଉପରୋକ୍ତ ଲକ୍ଷ୍ୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ, କମିଶନର ଏଟିଏସ୍, କଟକରେ ପ୍ରତିଦିନ 124 ଟି ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ ପ୍ରତି ଯାନ ନଅଟି ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ[71] ସ୍ଥିର (ନଭେମ୍ବର 2022) କରିଥିଲେ। ଦୁଇଟି ପରୀକ୍ଷା ଯଥା:

---

[64] ଅନୁଗୁଳ, ଭୁବନେଶ୍ୱର, ବ୍ରହ୍ମପୁର (ଗଞ୍ଜାମ), କଟକ, କେନ୍ଦୁଝର, ରାଉରକେଲା (ସୁନ୍ଦରଗଡ) ଏବଂ ସମ୍ବଲପୁର। ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ଦୁଇଟି ଏଟିଏସ୍ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନିଆଯାଇଥିଲା।

[65] ଭୁବନେଶ୍ୱର-I, ବ୍ରହ୍ମପୁର (ଗଞ୍ଜାମ) ଏବଂ କେନ୍ଦୁଝର

[66] ଭୁବନେଶ୍ୱର -II ଏବଂ ରାଉରକେଲା

[67] କଳାହାଣ୍ଡି ଏବଂ ମୟୁରଭଞ୍ଜ

[68] କଟକ, ଭୁବନେଶ୍ୱର, ବ୍ରହ୍ମପୁର (ଗଞ୍ଜାମ), କେନ୍ଦୁଝର ଏବଂ ରାଉରକେଲା

[69] ରାଉରକେଲା, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I, ଭୁବନେଶ୍ୱର -II, ଗଞ୍ଜାମ, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର, ମୟୁରଭଞ୍ଜ ଏବଂ ତାଳଚେର

[70] 1. ବ୍ରେକ୍ ଟେଷ୍ଟ, 2. ଏକ୍ସେଲ ୱେଟ୍ ଟେଷ୍ଟ, 3. ସସ୍‌ପେନସନ୍ ଟେଷ୍ଟ, 4. ସାଇଡ୍ ସ୍ଲିପ୍ ଟେଷ୍ଟ, 5. ଜୋଏଣ୍ଟ ପ୍ଲେ ଟେଷ୍ଟ, 6. ଷ୍ଟିଅରିଂ ଗିଅର ଟେଷ୍ଟ, 7. ହେଡଲାଇଟ୍ ଟେଷ୍ଟ, 8. ଓପାସିମିଟର ଟେଷ୍ଟ, 9. ଏକଜଷ୍ଟ ଗ୍ୟାସ୍ ଆନାଲାଇଜ୍ ଟେଷ୍ଟ, 10. ସ୍ପିଡୋମିଟର ଟେଷ୍ଟ ଏବଂ 11. ସାଉଣ୍ଡ ଲେବଲ୍ ଟେଷ୍ଟ।

[71] 1. ବ୍ରେକ୍ ଟେଷ୍ଟ, 2. ଏକ୍ସେଲ ୱେଟ୍ ଟେଷ୍ଟ, 3. ସସ୍‌ପେନସନ୍ ଟେଷ୍ଟ, 4. ସାଇଡ୍ ସ୍ଲିପ୍ ଟେଷ୍ଟ, 5. ଜୋଏଣ୍ଟ ପ୍ଲେ ଟେଷ୍ଟ, 6. ହେଡଲାଇଟ୍ ଟେଷ୍ଟ, 7. ସ୍ପିଡୋମିଟର ଟେଷ୍ଟ, 8. ଏକଜଷ୍ଟ ଗ୍ୟାସ୍ ଆନାଲାଇଜ୍ ଟେଷ୍ଟ ଏବଂ 9. ସାଉଣ୍ଡ ଲେବଲ୍ ଟେଷ୍ଟ।

ଷ୍ଟିଅରିଂ ଗିଅର ପରୀକ୍ଷା ଏବଂ ଓପାସିମିଟର ପରୀକ୍ଷା[72] କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଷ୍ଟିଅରିଂ ଗିଅର ପରୀକ୍ଷା ହେଉଛି ନିର୍ଭରଯୋଗ୍ୟତା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଯାନବାହନ ସୁରକ୍ଷା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତାର ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ପରୀକ୍ଷା।

ତେଣୁ, ଯୋଜନାବଦ୍ଧ ସଂଖ୍ୟାରେ ଏଟିଏସ୍ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ନହେବା, ପ୍ରତିଦିନ ପରୀକ୍ଷଣ ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପରୀକ୍ଷିତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ହ୍ରାସ କରିବା ହେତୁ, କଠୋର ଯାନବାହନ ସୁରକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡ ଲାଗୁ କରି ନିର୍ଗମନ ହ୍ରାସ କରିବା ଏବଂ ଯାନବାହନ ସୁରକ୍ଷାକୁ ଉନ୍ନତ କରି ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହ୍ରାସ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ସ୍ଥାୟୀ ଏଟିଏସ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା ନିର୍ମାଣ କରିବାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ହାସଲ ହୋଇପାରି ନଥିଲା, ଯେପରି **ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.4.4** ରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ସରକାର ଏବଂ ଜଣେ ଅସଫଳ ବିଡରଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ ଓଡିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ (ଅପ୍ରେଲ 2024) ଆଇନଗତ ବିବାଦ ଯୋଗୁଁ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା। ତଥାପି, ମାମଲାର ସମାଧାନ ପରେ, ସଫଳ ବିଡରଙ୍କୁ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା (ଡିସେମ୍ବର 2024) ଏବଂ ଏଟିଏସ୍‌ର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଅଛି। ତଥାପି, 2016 ରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେଇଥିବା ଆଠଟି ଏଟିଏସ୍ ମଧ୍ୟରୁ ବାକି ସାତଟି ଏଟିଏସ୍ ସ୍ଥାପନରେ ସାତ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବ, ଅର୍ଥାତ୍, ଆଇନଗତ ବିବାଦ ପୂର୍ବରୁ ଏବଂ ପ୍ରତିଦିନ ପରୀକ୍ଷା ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପରୀକ୍ଷଣ କରିବାକୁ ଥିବା ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ହ୍ରାସ କରିବାର କାରଣ ବିଷୟରେ ଉତ୍ତରଟି ନୀରବ ଥିଲା।

2.2.4 ପରିବହନ ଯାନର ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷାରେ ତ୍ରୁଟି

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ଧାରା 56(1) ଅନୁଯାୟୀ, ଏକ ପରିବହନ ଯାନକୁ ବୈଧ ଭାବେ ପଞ୍ଜିକୃତ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯିବ ନାହିଁ, ଯଦି ଏହା କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ବିବରଣୀ ଏବଂ ସୂଚନା ସମ୍ବଳିତ ଫର୍ମରେ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବହନ ନକରେ, ଯାହା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି ହୋଇଥିବ। କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମର ନିୟମ 62 ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଯାଞ୍ଚକାରୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କରାଯିବାକୁ ଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯାଞ୍ଚଗୁଡ଼ିକୁ ପରିଭାଷିତ କରେ। ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ନିୟମ 1993 ର ନିୟମ 22 ଅନୁଯାୟୀ, ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଜଣେ ଆଇଏମ୍‌ଭି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କିମ୍ବା ନବୀକରଣ କରାଯିବ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 5.73 ଲକ୍ଷ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା। ଚୟନିତ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡ଼ିକରେ ଯାନବାହନର ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ଏବଂ ଏଫ୍‌ସି ପ୍ରଦାନ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡ଼ିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା।

- ଆର୍‌ଟିଓ କଟକ ବ୍ୟତୀତ, ମନୋନୀତ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଆର୍‌ଟିଓରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପରୀକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ଭୂମି କିମ୍ବା ସ୍ଥାନ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା। ପରୀକ୍ଷଣଗୁଡ଼ିକ ଖୋଲା ପଡିଆ, ରାସ୍ତାପାର୍ଶ୍ୱ, କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ପରିସର କିମ୍ବା ଏପରି ସ୍ଥାନରେ କରାଯାଇଥିଲା ଯେଉଁଠାରେ ଗତି, ବ୍ରେକ୍, ସସପେନସନ୍ ଇତ୍ୟାଦିର ଉପଯୁକ୍ତ ପରୀକ୍ଷା ସମ୍ଭବ ନଥିଲା।
- ମାନୁଆଲ୍ ଆଧାରରେ ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିବା ଫଳାଫଳଗୁଡ଼ିକୁ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବାହନ ସିଷ୍ଟମରେ ଅନଲାଇନରେ ଅପଲୋଡ୍ କରାଯାଇଥିଲା। ଉପରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ଆଠଟି ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ଆର୍‌ଟିଓରେ ପରୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳର ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ଅପଲୋଡ୍ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ସୁବିଧା ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବାରୁ, ପରୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳଗୁଡ଼ିକୁ ବାସ୍ତବ ସମୟ ଆଧାରରେ ବାହନରେ ଅପଲୋଡ୍ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ। ଏହା ସହିତ, ପରୀକ୍ଷାରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଉପାଦାନର ଫଳାଫଳ ଉପରେ ମାନୁଆଲ

[72] ଦହନ ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ନିର୍ଗମନ ଅନୁପାଳନ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନରେ ସାହାଯ୍ୟ କରି ନିଷ୍କାସନ ଗ୍ୟାସଗୁଡ଼ିକରେ ଧୂଆଁ କିମ୍ବା କଣିକା ପଦାର୍ଥର ଘନତ୍ୱ ମାପିବା ପାଇଁ ଓପାସିମିଟର ପରୀକ୍ଷା କରାଯାଏ

ରେକର୍ଡର ଅନୁପସ୍ଥିତି ଯୋଗୁଁ ସମୀକ୍ଷାରେ କରାଯାଇଥିବା ପରୀକ୍ଷାର ପ୍ରଭାବ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ।

- ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଗାଡିର ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷାର ବିଭିନ୍ନ ଉପାଦାନ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ସମୟ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସ୍ଲଟ୍ ସମୟ ସ୍ଥିର କରିବାର ଆଧାର ରେକର୍ଡରେ ମିଳିନଥିଲା।
- ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ସ୍ଲଟ୍ ଏବଂ ଏହି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରତି ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ନିଆଯାଇଥିବା ସମୟର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.2** ରେ ଦିଆଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.2: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତିଦିନ କରାଯାଇଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ଏବଂ ପରୀକ୍ଷଣ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ସ୍ଲଟ୍ ସଂଖ୍ୟା/ ପ୍ରତି ସପ୍ତାହରେ ଆବେଦନ	ଦିନ ପ୍ରତି ସ୍ଲଟ୍ ସଂଖ୍ୟା (ସପ୍ତାହରେ ଛଅ କାର୍ଯ୍ୟ ଦିବସ)	ଦିନ ପ୍ରତି ସ୍ଲଟ୍‌ର ସମୟ (ଘଣ୍ଟାରେ)	ପ୍ରତି ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ହାରାହାରି ସମୟ ମିନିଟରେ ଦିଆଯାଇଛି (ଆନୁମାନିକ)
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I ଏବଂ	672	112	3	2
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	235	39	2	3
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	420	70	2	2
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	790	132	5	2
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	364	61	3	3
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	175	29	2	4
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର ଏବଂ	420	70	4	3
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲ	246	41	2.30	3
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ ଏବଂ	182	30	1.30	3
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ରାଇରଙ୍ଗପୁର	121	20	2	6
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	436	73	3	2
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	239	40	3.30	5

ଉତ୍ସ: ବାହନ ତଥ୍ୟରୁ ସଂକଳିତ

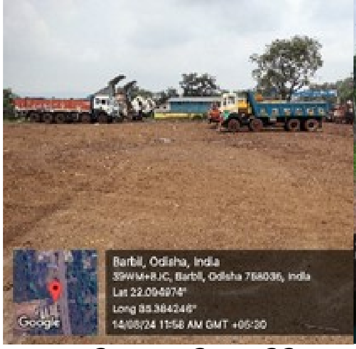
ଉପରୋକ୍ତରୁ ଏହା ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ ସମସ୍ତ ଯାଞ୍ଚକାରୀ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ସ୍ଲଟ୍ ବଣ୍ଟନରେ କୌଣସି ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତତା ନଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଏଫ୍‌ସି ଜାରି କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଗାଡିର ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ହାରାହାରି ଦୁଇରୁ ଛଅ ମିନିଟ୍ ସମୟ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ବାହନ ତଥ୍ୟ ଅନୁଯାୟୀ, ଜଣେ ଯାଞ୍ଚକାରୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରତି ଗାଡି ପାଇଁ 20 ଟି ପରୀକ୍ଷା କରିବା, ତାହା ମଧ୍ୟ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟ ସହିତ (ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ଉପଲବ୍ଧତା ବିନା) ମାନବିକ ସ୍ତରରେ ସମ୍ଭବ ନୁହେଁ ଏବଂ ଏହା କରାଯାଉଥିବା ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷାର ଗୁଣବତ୍ତା ଉପରେ ସନ୍ଦେହ ସୃଷ୍ଟି କରିଥିଲା।

ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା ଭିତ୍ତିଭୂମିର ମିଳିତ ଭୌତିକ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ପରୀକ୍ଷା ସ୍ଥଳଗୁଡିକର ଭୌତିକ ଅବସ୍ଥା ଉପଯୁକ୍ତ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ନଥିଲା। ଉପଯୁକ୍ତ ସୁବିଧା ନଥିବା ପରୀକ୍ଷା ଟ୍ରାକର କିଛି ଫଟୋଚିତ୍ର ଯେପରିକି (i) ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା, ଆର୍‌ଟିଏ, କେନ୍ଦୁଝର ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ କଳାହାଣ୍ଡିର ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱରେ କରାଯାଇଥିବା ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା (ଫଟୋଚିତ୍ର 1, 3 ଏବଂ 5), (ii) ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର ଅଧିନରେ ଥିବା ଅତିରିକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲରେ ଖୋଲା ପଡିଆ (ଫଟୋଚିତ୍ର 4), (iii) ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେରରେ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ପରିସର ମଧ୍ୟରେ (ଫଟୋଚିତ୍ର 2) ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷା ଟ୍ରାକରେ (ଫଟୋଚିତ୍ର 6), ଯେପରି ନିମ୍ନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ଫଟୋଚିତ୍ର-1: ରାଉରକେଲାର ଆର୍‌ଟିଓରେ ରାସ୍ତା କଡରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା

ଫଟୋଚିତ୍ର-2: ତାଳଚେର ଆର୍‌ଟିଓ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ପରିସରରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା

ଫଟୋଚିତ୍ର-3: କେନ୍ଦୁଝରର ଆର୍‌ଟିଓରେ ଡିଏଲ୍ ଟେଷ୍ଟିଂ ଟ୍ରାକର ନିକଟତର ରାସ୍ତାରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା



ଫଟୋଚିତ୍ର-4: ବଡବିଲର ଅତିରିକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓର ଖୋଲା ପଡିଆରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା

ଫଟୋଚିତ୍ର-5: କଳାହାଣ୍ଡି ଆର୍‌ଟିଓରେ ଡିଏଲ୍ ଟେଷ୍ଟିଂ ଟ୍ରାକର ନିକଟତର ରାସ୍ତାରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା

ଫଟୋଚିତ୍ର-6: ଭୁବନେଶ୍ୱର ଆର୍‌ଟିଓର ଡ୍ରାଇଭିଂ ଟେଷ୍ଟିଂ ଟ୍ରାକରେ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା

ଉପଯୁକ୍ତ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସହିତ ଯାନବାହନ ଫିଟନେସ୍ ପରୀକ୍ଷା କରାନଯିବାରେ ପରିବହନ ବିଭାଗର ତ୍ରୁଟି ଏକ ବିଫଳତା ଏବଂ ସାର୍ବଜନୀନ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ଏହାକୁ ସମାଧାନ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ସମୀକ୍ଷାର ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି। ତଦନୁସାରେ, ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଯାନବାହନଗୁଡିକର ଉପଯୁକ୍ତ ଯାଞ୍ଚ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି।

2.2.5 ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ତ୍ରୁଟି

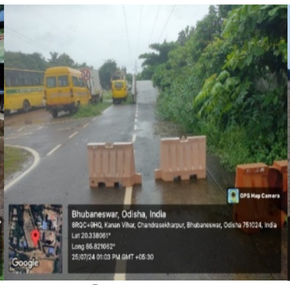
ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ଧାରା 3(1) ଅନୁଯାୟୀ, କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି କୌଣସି ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ ମୋଟରଯାନ ଚଲାଇବେ ନାହିଁ, ଯଦି ତାଙ୍କ ପାଖରେ ମୋଟରଯାନ ଚଲାଇବା ପାଇଁ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନାହିଁ ଏବଂ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି ପରିବହନ ଯାନ ଚଲାଇବେ ନାହିଁ, ଯଦି ତାଙ୍କ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ତାଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଭାବେ ଏପରି କରିବାର ଅଧିକାର ଦେଇନଥାଏ। ଅଧିନିୟମର ଧାରା 4(1) ଏବଂ (2) ଅନୁଯାୟୀ 18 ବର୍ଷରୁ କମ୍ ବୟସର କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି କୌଣସି ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ ମୋଟରଯାନ ଚଲାଇପାରିବେ ନାହିଁ, କେବଳ ୫୦ କ୍ୟୁବିକ୍ କ୍ଷମତା (ସିସି)ରୁ ଅଧିକ ଇଞ୍ଜିନ୍ କ୍ଷମତା ବିଶିଷ୍ଟ ମୋଟରସାଇକେଲ୍, ଯାହାକୁ 16 ବର୍ଷ ବୟସ ପରେ ଜଣେ ବ୍ୟକ୍ତି ଚଲାଇପାରିବେ। ପରିବହନ ଯାନ ଚଲାଇବା ପାଇଁ ସର୍ବନିମ୍ନ ବୟସ ସୀମା 20 ବର୍ଷ। ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଟ୍ରାକରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷା ଯୋଗ୍ୟତା ହାସଲ କରିବା ପରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ଡିଏଲ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ।

ସାରଥି[73] ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 9.86 ଲକ୍ଷ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ ପାଇଁ 6.67 ଲକ୍ଷ ଡିଏଲ୍ ଜାରି ହୋଇଥିଲା। ଡିଏଲ୍ ଜାରି କରିବା ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା:

- 29,154 ଟି ମାମଲାରେ, ଯେଉଁ ଯାନଗୁଡିକ ପାଇଁ ଡିଏଲ୍ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିଲା, ସେଗୁଡିକ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ କରାଯାଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକ ଠାରୁ ଭିନ୍ନ ଥିଲା। ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ, ଯଦି ଆବେଦନକାରୀ ଚାରି ଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ ଡିଏଲ୍ ପାଇଁ ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ, ତେବେ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ତାହାର ବିପରୀତ ମଧ୍ୟ ହୋଇଥିଲା।
- ସାରଥିରେ ଉପଯୁକ୍ତ ବୈଧତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଅଭାବରୁ 158 ଜଣ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଗର ଯାନବାହନ ଚଲାଇବା ପାଇଁ 318 ଟି ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ସୂଚାଇଥିଲା ଯେ ଏହି ବ୍ୟକ୍ତିମାନଙ୍କର ଏକାଧିକ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ଥିଲା।

ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷା ଭିତ୍ତିଭୂମିର ମିଳିତ ଭୌତିକ ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ, ଛଅଟି[74] କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକର ଭୌତିକ ଅବସ୍ଥା ସଠିକ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ନଥିଲା। ଉପଯୁକ୍ତ ସୁବିଧା ବିନା ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକର କିଛି ଫଟୋଚିତ୍ର ଯେପରିକି (i) ଭୁବନେଶ୍ୱର ଆର୍‌ଟିଓ ଅଧୀନରେ ଥିବା ଟ୍ରାକ୍ ଅସମାନ, ଜଳମଗ୍ନ ଏବଂ ଘାସ ଦ୍ୱାରା ଆଚ୍ଛାଦିତ (ଫଟୋଚିତ୍ର 7 ଏବଂ 8), (ii) କଳାହାଣ୍ଡି ଆର୍‌ଟିଓରେ ଟ୍ରାକ୍ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥିଲା (ଫଟୋଚିତ୍ର 9), (iii) କେନ୍ଦୁଝର ଆର୍‌ଟିଓରେ ଟ୍ରାକ୍ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଯେତେବେଳେ ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲରେ (ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର ଅଧୀନରେ) ଏକ ଖୋଲା କ୍ଷେତ୍ର ଟ୍ରାକ୍ ଥିଲା (ଫଟୋଚିତ୍ର 10 ଏବଂ 11), (iv) କଟକ ଆର୍‌ଟିଓରେ ପରୀକ୍ଷା ଟ୍ରାକ୍ ଅସମାନ ଥିଲା ଏବଂ ଘାସ ଦ୍ୱାରା ଆଚ୍ଛାଦିତ ହୋଇଥିଲା (ଫଟୋଚିତ୍ର 12 ଏବଂ 13) ଏବଂ (v) ତାଳଚେର ଆର୍‌ଟିଓରେ ଟ୍ରାକରେ ଦିଗ ଚିହ୍ନ ନଥିଲା (ଫଟୋଚିତ୍ର 14), ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ଫଟୋଚିତ୍ର-7: ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ଜଳମଗ୍ନ, ଅସମାନ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍


ଫଟୋଚିତ୍ର-8: ଭୁବନେଶ୍ୱରରେ ନିମ୍ନସ୍ତର ଘାସ ଦ୍ୱାରା ଆଚ୍ଛାଦିତ

ଫଟୋଚିତ୍ର-9: କଳାହାଣ୍ଡିରେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍ (ଭବାନୀପାଟଣା)

ଫଟୋଚିତ୍ର-10: କେନ୍ଦୁଝରରେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍

ଫଟୋଚିତ୍ର-11: ବଡବିଲ (କେନ୍ଦୁଝର)ରେ ଖୋଲା ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍

ଫଟୋଚିତ୍ର-12: କଟକରେ ଅସମାନ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍

ଫଟୋଚିତ୍ର-13: କଟକରେ ବ୍ୟବହାର ହେଉନଥିବା ଢାଲୁ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍

ଫଟୋଚିତ୍ର-14 : ତାଳଚେର ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକରେ କୌଣସି ଦିଗ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଚିହ୍ନ ନାହିଁ

---

73 ସାରଥି ହେଉଛି ଏକ ସଫ୍ଟୱେୟାର ପ୍ୟାକେଜ୍ ଯାହା 2011 ମସିହାରେ ଜାତୀୟ ସୂଚନା ବିଜ୍ଞାନ କେନ୍ଦ୍ର ଏବଂ ସଡକ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ, କଣ୍ଡକ୍ଟର ଲାଇସେନ୍ସ, ଡ୍ରାଇଭିଂ ସ୍କୁଲ ଲାଇସେନ୍ସ ଏବଂ ଫି'ର ଏକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କମ୍ପ୍ୟୁଟରାଇଜଡ୍ ଡାଟାବେସ୍ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଚଳନ କରାଯାଇଥିଲା।

74 ଭୁବନେଶ୍ୱର-I ଏବଂ II, କଟକ, ତାଳଚେର, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର

ଉପଯୁକ୍ତ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍‌ରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଦକ୍ଷତା ପରୀକ୍ଷା କରାଯିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ପରିବହନ ବିଭାଗର ତ୍ରୁଟି ଏକ ଗୁରୁତର ବିଫଳତା ଏବଂ ଏହା ଉପରେ ତୁରନ୍ତ ଧ୍ୟାନ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ପରୀକ୍ଷଣ ଫଳାଫଳ ଏଣ୍ଟ୍ରି କରିବା ସମୟରେ ଆଇଏମ୍‌ଭିମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ଯାନ ଶ୍ରେଣୀର ଭୁଲ ଏଣ୍ଟ୍ରି କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ପରୀକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିବା ଯାନର ପ୍ରକାର ଏବଂ କରାଯାଇଥିବା ପରୀକ୍ଷଣ ଭିନ୍ନ ଥିଲା। ତଥାପି, ଭବିଷ୍ୟତରେ ସଠିକ୍ ଗାଡି ନମ୍ବର ରେକର୍ଡ କରିବାକୁ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି।

ଗୋଟିଏ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କୁ ଏକାଧିକ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ କରିବା ସମ୍ପର୍କରେ ସରକାରଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ କୌଣସି ଉତ୍ତର ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା। ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍ ସମ୍ପର୍କରେ କୁହାଯାଇଥିଲା ଯେ ସଂଶୋଧନମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି, ଏବଂ ତାଳଚେର ଏବଂ କଳାହାଣ୍ଡି (ଭବାନୀପାଟଣା) ଟ୍ରାକ୍ ପାଇଁ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଡ୍ରାଇଭିଂ ପରୀକ୍ଷଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ମଧ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି। କେନ୍ଦୁଝର (ବଡବିଲ), ଭୁବନେଶ୍ୱର ଏବଂ କଟକରେ ନୂତନ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକ୍ ନିର୍ମାଣାଧିନ ଥିଲା।

2.2.6 ଯାନବାହନର ସ୍ଥାନ ଟ୍ରାକିଂ ଉପକରଣ ବିନା ପରିବହନ ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ

କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ 1989 ର ନିୟମ 125 H କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ (ବିଂଶତମ ସଂଶୋଧନ) ନିୟମ 2016 (01 ଅପ୍ରେଲ 2018 ରୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ) ମାଧ୍ୟମରେ ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଛି, ଯାହା ଦୁଇ ଚକିଆ, ଇ-ରିକ୍ସା, ତିନି ଚକିଆ ଏବଂ ପରିବହନ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ସମସ୍ତ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନରେ ଯାନବାହନର ସ୍ଥାନ ଟ୍ରାକିଂ (ଭିଏଲ୍‌ଟି) ଉପକରଣ ଏବଂ ଜରୁରୀକାଳୀନ ବଟନ୍ ଲଗାଇବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛି, ଯାହା ପାଇଁ କୌଣସି ଅନୁମତି ଆବଶ୍ୟକ ନାହିଁ। ନିର୍ଭୟା ଢ଼ାଞ୍ଚା[75] ଅଧିନରେ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ପୁନରାବୃତ୍ତି କରିଛି ଯେ ସାର୍ବଜନୀନ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ଯାନରେ ଯାତ୍ରା କରିବା ସମୟରେ ମହିଳା ଏବଂ ଝିଅ ପିଲାମାନଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ବୃଦ୍ଧି କରିବା ଏବଂ ଜରୁରୀକାଳୀନ ପରିସ୍ଥିତିରେ ସତର୍କତା ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ, ସମସ୍ତ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନରେ ଭିଏଲ୍‌ଟି ଉପକରଣ ଏବଂ ଜରୁରୀକାଳୀନ ବଟନ୍ ଲଗାଇବାକୁ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ କରାଯାଇଥିଲା। ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ, ପରିବହନ ବିଭାଗ (ଜୁଲାଇ 2023 ଏବଂ ଡିସେମ୍ବର 2023) ଏବଂ ପରିବହନ କମିଶନର (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2023) ସମସ୍ତ ଯାନରେ[76] ଭିଏଲ୍ ଟି ଉପକରଣ ଏବଂ ଆତଙ୍କ ବଟନ୍ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଭାବେ ଫିଟ୍ କରିବା ପାଇଁ ସାର୍ବଜନୀନ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିଥିଲେ। ଓଡିଶା ସରକାରଙ୍କ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ଡିସେମ୍ବର 2023) ଅନୁଯାୟୀ, ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯାନଗୁଡିକ:

- 01 ଜାନୁଆରୀ 2024 କିମ୍ବା ତା'ପରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକୁ ପଞ୍ଜିକରଣ ସମୟରେ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିବାକୁ ପଡିବ, ନଚେତ୍ ଯାନଗୁଡିକ ପଞ୍ଜିକୃତ ହେବ ନାହିଁ।

- 31 ଡିସେମ୍ବର 2023 କିମ୍ବା ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକୁ 30 ଜୁନ୍ 2024 ସୁଦ୍ଧା ଏହି ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିବାକୁ ପଡିବ।

---

[75] ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍‌ର ସଂଖ୍ୟା RT-16011/1/2018-T ତାରିଖ 15 ଜାନୁଆରୀ 2020 ଅନୁଯାୟୀ, "ନିର୍ଭୟା ଢ଼ାଞ୍ଚା ଅଧିନରେ ରାଜ୍ୟ / କେନ୍ଦ୍ରଶାସିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ଏଆଇଏସ୍ 140 ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ଅନୁଯାୟୀ ସୁରକ୍ଷା ଏବଂ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟସ୍ତରୀ ଯାନବାହନ ଟ୍ରାକିଂ ପ୍ଲାଟଫର୍ମର ବିକାଶ, କଷ୍ଟମାଇଜେସନ୍, ନିୟୋଜନ ଏବଂ ପରିଚାଳନା" କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା।

[76] ବସ୍, ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍, ବିଳାସପୂର୍ଣ୍ଣ କ୍ୟାବ, ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ, ମୋଟର କ୍ୟାବ, ଓମନି ବସ୍, ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ, ଜାତୀୟ ପରମିଟରେ ପରିଚାଳିତ ମାଲବାହୀ ପରିବହନ, ବିପଜ୍ଜନକ ଏବଂ ବିସ୍ଫୋରକ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ କରୁଥିବା ଯାନବାହନ ଏବଂ ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସ

ଜାନୁଆରୀ 2024 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବାହନ ତଥ୍ୟ ଏବଂ ବାହନ 4.0 ରିପୋର୍ଟର ଯାଞ୍ଚ ପରେ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ବିଭିନ୍ନ ଆର୍‌ଟିଓରେ 5,057 ଟି ଯାନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରୁ ସାରା ରାଜ୍ୟରେ କେବଳ 3,811 ଟି ଯାନରେ ଭିଏଲ୍‌ଟି ଉପକରଣ ଲାଗିଥିଲା। ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ ଆଠଟିରେ ପଞ୍ଜିକୃତ 2,741 ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 554 ଟି[77] ସମେତ ଭିଏଲ୍‌ଟି ଉପକରଣ ବିନା ବାକି 1,246 ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ ଠିକ୍ ନଥିଲା। ଏହାର ବିବରଣୀ ***ପରିଶିଷ୍ଟ XI*** ଭାବେ ସଂଲଗ୍ନ କରାଯାଇଛି।

ତେଣୁ, ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଭିଏଲ୍‌ଟି ଉପକରଣ ବିନା ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ କରିବା ଦ୍ୱାରା ମହିଳା ଏବଂ କନ୍ୟା ସନ୍ତାନମାନଙ୍କ ଯାତ୍ରା ସମୟରେ ସୁରକ୍ଷା ବୃଦ୍ଧି କରିବା, ଦ୍ରୁତ ଗତିରେ ଯାଉଥିବା ଯାନବହନ ଏବଂ ହିଟ୍ ଆଣ୍ଡ୍ ରନ୍ ମାମଲାରେ ଜଡିତ ଯାନବାହନଗୁଡିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବା ଇତ୍ୟାଦି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଓଡିଶା ରାଜ୍ୟରେ ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସଗୁଡ଼ିକୁ ଭିଏଲ୍‌ଟି ଉପକରଣ ଫିଟମେଣ୍ଟରୁ ବାଦ ଦିଆଯାଇଛି। ଅନ୍ୟ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନବାହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଭିଏଲ୍‌ଟିଡି ଗୁଡିକର ଫିଟମେଣ୍ଟ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଛି।

ଏହି ଉତ୍ତର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ, କମିଶନର ତଥା ଅଧକ୍ଷ, ଏସ୍‌ଟିଏ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2023) ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ସାର୍ବଜନୀନ ନୋଟିସ୍ ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରସାରିତ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯାନର ତାଲିକାରୁ ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସଗୁଡିକୁ ବାଦ ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା।

2.2.7 ବାହନରେ ପଞ୍ଜିକରଣ ସମୟରେ ଯାନବାହନର ବର୍ଗୀକରଣରେ ତ୍ରୁଟି

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ଧାରା 39 ରେ କୁହାଯାଇଛି ଯେ କୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତି କୌଣସି ମୋଟରଯାନ ଚଲାଇବେ ନାହିଁ, ଏବଂ କୌଣସି ମୋଟରଯାନର ମାଲିକ କୌଣସି ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ସ୍ଥାନରେ ଗାଡି ଚଲାଇବେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ଗାଡି ଚଲାଇବାକୁ ଅନୁମତି ଦେବେ ନାହିଁ, ଯଦି ଗାଡିଟି ବୈଧ ଭାବେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇନଥାଏ। ଅଧିନିୟମର ଧାରା 41(4) ଅନୁଯାୟୀ, ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବାକୁ ଥିବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିବରଣୀ ସହିତ, ଏହା ଡିଜାଇନ୍ ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ବ୍ୟବହାରକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ମୋଟରଯାନର ପ୍ରକାର ମଧ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରିବ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଛି ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 15.20 ଲକ୍ଷ ଯାନ ସମେତ ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଗର[78] 33.50 ଲକ୍ଷ ଯାନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ:

- ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ଅଧିନରେ 316 ଟି ମାମଲାରେ, ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 2.3** ରେ ସୂଚିତ ହୋଇଥିବା ଆସନ କ୍ଷମତା ଅନୁସାରେ, ଯାନଗୁଡିକୁ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମରେ ପରିଭାଷିତ ଉପଯୁକ୍ତ ଶ୍ରେଣୀ ଅଧିନରେ ପଞ୍ଜିକୃତ କରାଯାଇ ନଥିଲା:

---

[77] ଭୁବନେଶ୍ୱର I-75, ଭୁବନେଶ୍ୱର II-4, କଟକ-183, ଗଞ୍ଜାମ-82, କଳାହାଣ୍ଡି-4, କେନ୍ଦୁଝର-95, ମୟୁରଭଞ୍ଜ -109 ଏବଂ ରାଉରକେଲା -2 ।

[78] ମୋଟରସାଇକେଲ, ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ, ଠିକା ଯାନ, ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ, ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ।

ସାରଣୀ 2.3: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନର ଭୁଲ ବର୍ଗୀକରଣ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ବାହନରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନର ଶ୍ରେଣୀ	ବସିବା କ୍ଷମତା ଅନୁସାରେ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମରେ ପରିଭାଷିତ ଯାନର ଶ୍ରେଣୀ	ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିବା ଯାନ ସଂଖ୍ୟା
1	ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ୍	ମୋଟର କ୍ୟାବ୍[79]	70
2	ଓମନି ବସ୍	ମୋଟର କ୍ୟାବ୍	08
3	ମୋଟର କ୍ୟାବ୍	ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ୍[80]	178
4	ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ୍	ଓମନି ବସ୍[81]	56
5	ମୋଟର କ୍ୟାବ୍	ଓମନି ବସ୍	04
ମୋଟ			**316**

ଉତ୍ସ: ବାହନରୁ ଉଦ୍ଧୃତ

- ଏହା ସହିତ, 167 ଟି ମାମଲାରେ[82] ଯାନର ଲଦା ଏବଂ ଅଲଦା ଓଜନ ଏବଂ 4,368 ଟି ମାମଲାରେ[83] ଲଦା ଓଜନକୁ ପ୍ରକୃତ ଓଜନ ପରିବର୍ତ୍ତେ ଶୂନ୍ୟ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା।

ଉପରୋକ୍ତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ଯାନବାହନ ଶ୍ରେଣୀର ଭୁଲ ମ୍ୟାପିଂ ଏବଂ ବାହନରେ ଇନପୁଟ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣର ଅଭାବକୁ ସୂଚିତ କରିଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ଯାନଗୁଡିକ ଉପଯୁକ୍ତ ଶ୍ରେଣୀ ଅଧିନରେ ଏବଂ ସଠିକ୍ ଲଦା/ଅଲଦା ଓଜନ ସହିତ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇନଥିଲା। ତେଣୁ, ଏହି ତଥ୍ୟକୁ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଏବଂ ଅବିଶ୍ୱସନୀୟ କରିଦେଇଛି, ଏହା ସହିତ ବାହନରେ ଯାନବାହନ ନିର୍ମାତାମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାନବାହନ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟକରଣ ତଥ୍ୟ ସହିତ ମେଳ କରି ଯାନର ସଠିକ ଶ୍ରେଣୀ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କର ବିଫଳତାକୁ ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରିଛି।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍‌ର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନ ଶ୍ରେଣୀ ସଂଶୋଧନ ପାଇଁ ତଥ୍ୟ ଗୁଣବତ୍ତା ସଂଶୋଧନ ଅଭିଯାନ ପ୍ରକ୍ରିୟାଧୀନ ଅଛି।

2.2.8 ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ ଲଗାଇବା

କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର 06 ଡିସେମ୍ବର 2018 ଠାରୁ ମୋଟର ଯାନ (ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ) ନିର୍ଦ୍ଦେଶ, 2018 କୁ ଅଧିସୂଚିତ କରିଥିଲେ। ଏହି ଅନୁଯାୟୀ, ମୋଟରଯାନର ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ (ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି) କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ, 1989 ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାନଦଣ୍ଡ ଅନୁଯାୟୀ ହେବ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ, 1989 କୁ ସଂଶୋଧନ କରି (ଡିସେମ୍ବର 2018) ସୂଚିତ କରିଛି ଯେ ତୃତୀୟ ପଞ୍ଜିକରଣ ଚିହ୍ନ ସହିତ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି, ଯାନବାହନ ନିର୍ମାତାମାନେ ସେମାନଙ୍କ ଡିଲରମାନଙ୍କୁ ଯୋଗାଇବେ, ଯେଉଁମାନେ ଏପରି ପ୍ଲେଟରେ ପଞ୍ଜିକରଣ ଚିହ୍ନ ଲଗାଇବେ ଏବଂ 01 ଅପ୍ରେଲ 2019 କିମ୍ବା ତା'ପରେ ନିର୍ମିତ ଅଟୋମୋବାଇଲରେ ସେଗୁଡିକୁ ଲଗାଇବେ। 01 ଅପ୍ରେଲ 2019 ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ ପୁରୁଣା ଯାନଗୁଡିକରେ ମୂଳ ଉପକରଣ ନିର୍ମାତା (ଓଇଏମ୍) କିମ୍ବା ସେମାନଙ୍କର ଅଧିକୃତ ଡିଲରମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ତୃତୀୟ ପଞ୍ଜିକରଣ ଚିହ୍ନ ସହିତ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଇବା ପାଇଁ ଏସ୍‌ଟିଏ, ଓଡିଶା ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (ମଇ 2022) ଜାରି

[79] ମୋଟର କ୍ୟାବ କହିଲେ ଯାହା ଭଡା କିମ୍ବା ପୁରସ୍କାର ପାଇଁ ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ଛାଡି ଛଅ ଜଣରୁ ଅଧିକ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ମାନ୍ୟତାପ୍ରାପ୍ତ ଯେକୌଣସି ମୋଟର ଯାନ।

[80] ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ୍ ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଛଅ ଜଣରୁ ଅଧିକ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ମାନ୍ୟତା ପାଇଥିବା ଯେକୌଣସି ମୋଟରଯାନ, କିନ୍ତୁ ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ବାଦ୍ ଦେଇ, ଭଡା କିମ୍ବା ଅର୍ଥ ଲାଳସାରେ ବାର ଜଣରୁ ଅଧିକ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ମାନ୍ୟତାପ୍ରାପ୍ତ।

[81] ଓମନିବସ୍ ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ଛାଡି ଛଅ ଜଣରୁ ଅଧିକ ଲୋକଙ୍କୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ମାନ୍ୟତା ପାଇଥିବା ଯେକୌଣସି ମୋଟରଯାନ।

[82] ଭୁବନେଶ୍ୱର-62, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II-29, କଟକ-21, କଳାହାଣ୍ଡି-31, କେନ୍ଦୁଝର-14, ମୟୂରଭଞ୍ଜ-8 ଏବଂ ରାଉରକେଲା-2

[83] ଭୁବନେଶ୍ୱର-789, ଭୁବନେଶ୍ୱର II-1,348, କଟକ-240, ଗଞ୍ଜାମ-207, କଳାହାଣ୍ଡି-414, କେନ୍ଦୁଝର-558, ମୟୂରଭଞ୍ଜ-168, ରାଉରକେଲା-410 ଏବଂ ତାଳଚେର-234

କରିଥିଲେ। ରାଜ୍ୟରେ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଇବା ପାଇଁ ଶେଷ ତାରିଖ 31 ଡିସେମ୍ବର 2022 ଥିଲା, ଯାହାକୁ ଆହୁରି ଫେବୃୟାରୀ 2023 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା।

2019-24 ଅବଧି ପାଇଁ ବାହନ ତଥ୍ୟ ସହିତ ଏସ୍‌ଟିଏରେ ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା:

- ରାଜ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ ଉତ୍ପାଦର ଯାନବାହନ ପାଇଁ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଯୋଗାଣ କରୁଥିବା ଓଗରୋଟି ବିକ୍ରେତାଙ୍କ ସମ୍ପର୍କରେ, ସରକାର ନିଶ୍ଚିତ କରିନଥିଲେ ଯେ ଏଗୁଡିକ ଓଇଏମ୍ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦିତ କି ନାହିଁ କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ଏପରି କୌଣସି ପ୍ରାଧିକରଣ ବିବରଣୀ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା।

- 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ପୂର୍ବରୁ 53.26 ଲକ୍ଷ ଯାନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା ଯେଉଁଠାରେ ଫେବୃୟାରୀ 2023 ସୁଦ୍ଧା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଇବାକୁ ଥିଲା କିନ୍ତୁ ବିଭାଗ ଏହି ଲକ୍ଷ୍ୟ ପୂରଣ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା। ବାହନ ତଥ୍ୟ ଅନୁଯାୟୀ, 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ ଏହି 53.26 ଲକ୍ଷ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ, ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 2.4** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ପରି 17.61 ଲକ୍ଷ ଯାନକୁ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲାଗିବାକୁ ବାକି ଅଛି।

ସାରଣୀ 2.4: 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ଲାଗିଥିବା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍ ପି ସହିତ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନର ସ୍ଥିତି

	31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	2019-2024 ଅବଧିରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା
ରାଜ୍ୟରେ ମୋଟ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	53,26,058	33,46,098	86,72,156
ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲାଗିଥିବା ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	35,64,622	31,93,332	67,57,954
ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲାଗିଥିବା ନଥିବା ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	17,61,436	1,52,766	19,14,202

ଉତ୍ସ: ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣ

ସାରଣୀ 2.4 ରୁ ଏହା ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ରାଜ୍ୟରେ 86.72 ଲକ୍ଷ ସକ୍ରିୟ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ, କେବଳ 67.58 ଲକ୍ଷ ଯାନ (78 ପ୍ରତିଶତ) ପାଇଁ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଯାଇଥିଲା, ଏବଂ 19.14 ଲକ୍ଷ ଯାନ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଯାଇ ନଥିଲା। ଏହା ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଯେ ଏହି 19.14 ଲକ୍ଷ ଯାନବାହନ ମଧ୍ୟରେ 17.16 ଲକ୍ଷ ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା ଯାହା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପିଗୁଡିକର ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଲଗାଇବା ଆଦେଶ ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା, 01 ଅପ୍ରେଲ 2019 ପରେ 1.52 ଲକ୍ଷ ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଗୁଡିକ ଲଗାଇବା ପରେ ହିଁ ଡିଲରମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିତରଣ କରାଯିବା ଉଚିତ ଥିଲା।

- ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଇ ନଥିବା ନିୟମ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନକାରୀ ଯାନ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଇ-ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯିବାକୁ ଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଏହା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ଧାରା 192 ଅନୁଯାୟୀ 5,000 ଟଙ୍କା କିମ୍ବା 10,000 ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ମଧ୍ୟ ଲାଗୁ କରିବ, ଯେପରି ପରିସ୍ଥିତି ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ। ତଥାପି, 2.92 ଲକ୍ଷ ମାମଲାରେ, ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ନଥିବା ଯାନଗୁଡିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଇ-ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯଦିଓ ସମାନ ଯାନଗୁଡିକ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା।

- ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପିର ଗୁଣବତ୍ତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ନିୟମାବଳୀର ଅନୁପସ୍ଥିତି ସୂଚାଇ ଦେଉଥିବା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପିର ନିମ୍ନମାନର ଗୁଣବତ୍ତା ସମ୍ପର୍କରେ ବିଭିନ୍ନ ମହଲରୁ ଅଭିଯୋଗ ସତ୍ତ୍ୱେ ଯୋଗାଣ ହେଉଥିବା ପ୍ଲେଟର ଗୁଣବତ୍ତା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ନିୟମିତ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଭିଯାନ କରାଯାଉଛି, ଏବଂ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ବିନା ଯାନବାହନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ 39,698 ଟି ମାମଲା ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ

ବିରୁଦ୍ଧରେ ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା। ନୂତନ ଯାନରେ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଫିଟ୍ ନହେବା ପାଇଁ 568 ଟି ବ୍ୟବହାରକାରୀ ପ୍ରମାଣପତ୍ରକୁ ବ୍ଲକ୍ କରାଯାଇଥିଲା।

ଏହି ଉତ୍ତର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ ବିଭାଗ କେବଳ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ପୂର୍ବରୁ ପଞ୍ଜିକୃତ 17.61 ଲକ୍ଷ ଯାନରେ ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ସ୍ଥିର କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ବରଂ 31 ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 1.52 ଲକ୍ଷ ଯାନ ବିନା ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ପଞ୍ଜିକୃତ କରିଥିଲା। ପଞ୍ଜିକରଣ ନିୟମ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନର ସମାଧାନ ସ୍ୱରୂପ ଅଳ୍ପ ସଂଖ୍ୟକ ଅପରାଧକାରୀ ଯାନଗୁଡିକୁ ଚାଲାଣ ଜାରି କରିବା ଏବଂ ବ୍ୟବହାରକାରୀ ପ୍ରମାଣପତ୍ରକୁ ଅବରୋଧ କରିବା ସମ୍ଭବ ନୁହେଁ।

2.2.9 ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପାଇଁ ଜିଆଇଏସ୍-ଆଧାରିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ଅନୁମତି ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ତ୍ରୁଟି

ଓଡିଶାରେ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନର ପରମିଟ୍ ପାଇଁ ଜିଆଇଏସ୍ ଆଧାରିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା ଆବେଦନରେ ସାରା ରାଜ୍ୟରେ ଭଲ ଦୃଶ୍ୟକରଣ ଏବଂ ଏପରି ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା/ ନିରୀକ୍ଷଣରେ ସାହାଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ଜିଆଇଏସ୍ ପରିବେଶରେ ସମସ୍ତ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକର ପରମିଟ୍ ମ୍ୟାପିଂ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା କେବଳ ରାଜ୍ୟବ୍ୟାପୀ ଉତ୍ତମ ସଂଯୋଗୀକରଣ ପାଇଁ ଏକ ବୈଜ୍ଞାନିକ ପରିବହନ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାରେ ସହଜ କରେ ନାହିଁ ବରଂ ଇଣ୍ଟରନେଟ୍ / ମୋବାଇଲ୍ ଡିଭାଇସ୍ ମାଧ୍ୟମରେ ରୁଟ୍ ବଣ୍ଟନ, ସେବାର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତତା ଏବଂ ସମୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣରେ ଉତ୍ତମ ଶାସନ ମଧ୍ୟ ଆଣିଥାଏ। 'ଜିଆଇଏସ୍ ଆଧାରିତ ଯୋଜନା ଏବଂ ଅନୁମତି ପରିଚାଳନା ପ୍ରଣାଳୀ'ର ନାମକରଣ (ଡିସେମ୍ବର 2020) ଏସ୍‌ଟିଏ ଦ୍ୱାରା କିଛି ମୂଲ୍ୟ ସଂଯୋଜନ ସହିତ 'ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଏବଂ ଏକୀକରଣ କମ୍ପ୍ୟୁଟର ସିଷ୍ଟମ (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍)' ରେ ପରିବର୍ତ୍ତିତ କରାଯାଇଥିଲା।

ରାଜ୍ୟରେ ଉପରୋକ୍ତ ଆବେଦନର ବିକାଶ ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଏସ୍‌ଟିଏ ଓଡିଶା ସ୍ପେସ୍ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସେଣ୍ଟର (ଓଆର୍‌ଏସ୍‌ଏସି) ସହିତ 5.27 କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା (ଜୁଲାଇ 2015) କରିଥିଲା, ଏବଂ ଏହାର କାର୍ଯ୍ୟ ଶେଷ ହେବାର ତାରିଖ ଅକ୍ଟୋବର 2016 ସୁଦ୍ଧା ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଉପରୋକ୍ତ ଆବେଦନର ଅଧିକ ମୂଲ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ, ଏସ୍‌ଟିଏ ଦ୍ୱାରା 66.33 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ସଫ୍ଟୱେୟାର କ୍ରୟକୁ ମଧ୍ୟ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2020)। ଦେଢ଼ ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ବିଳମ୍ବ ପରେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ରେ ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ସେବେଠାରୁ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇଆସୁଛି।

ସମୀକ୍ଷା 2019-24 ଅବଧି ସହିତ ଜଡିତ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲା ଏବଂ ଏସ୍‌ଟିଏରେ ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା। ଏହି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା:

- ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ କୌଣସି ମାନକ ଫର୍ମାଟ୍ ବିନା ଆବେଦନ ତଥ୍ୟ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲା। 6,244 ଟି ପରମିଟ୍ ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ 1,537 ଟିରେ, ଆବେଦନ ଦାଖଲ ତାରିଖ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖଠାରୁ ପରେ ଥିଲା। ଏହି ସିଷ୍ଟମରେ ଇନପୁଟ୍ ନିୟନ୍ତ୍ରଣର ଅଭାବକୁ ସୂଚାଇବା ସହିତ ତଥ୍ୟକୁ ଅନାବଶ୍ୟକ କରିଦେଇଥିଲା।

- ପ୍ରସଙ୍ଗ ସୂଚନା ଅଖଣ୍ଡତାର ଅନୁପସ୍ଥିତି ମଧ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା କାରଣ 601 ଟି ମାମଲାରେ, ଯାନବାହନ ମାଲିକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଆବେଦନଗୁଡିକର ଆବେଦନ ନମ୍ବର ପରମିଟ୍ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲରେ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଏହା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ ପରମିଟ୍ ଜାରି କରିଥିଲା। 60 ମାମଲାରେ, ଆବେଦନ ନମ୍ବରଗୁଡିକୁ ପରମିଟ୍ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲରେ କ୍ୟାପଚର କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଆବେଦନ ବିବରଣୀ ଆବେଦନ ଟେବୁଲରେ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, 24 ଟି ମାମଲାରେ ପରମିଟ୍ ନମ୍ବରଗୁଡିକୁ ପରମିଟ୍ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲରେ ଲେଖାଯାଇ ନଥିଲା। ଏଗୁଡିକ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍‌ରେ ମାନୁଆଲ୍ ହସ୍ତକ୍ଷେପ ଏବଂ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପ୍ରକ୍ରିୟାର ଅନୁପସ୍ଥିତିକୁ ସୂଚିତ କରିଥିଲା।

- ପରମିଟ୍ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲରେ 35 ଟି ମାମଲାରେ 'ଅନୁମୋଦିତ ମାର୍ଗ', 198 ଟି ମାମଲାରେ 'ଯାନର ମାଲିକ', 2,644 ଟି ମାମଲାରେ 'ସେହି ଅନୁମୋଦିତ ମାର୍ଗରେ ବାରମ୍ବାର ସେବା' ଭଳି ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ବିବରଣୀର ଅଭାବ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି ବିବରଣୀର ଅଭାବ ପରମିଟ୍‌ଗୁଡିକୁ ଅସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କରିଦେଇଥିଲା।

- ପରମିଟ୍‌ଗୁଡିକରେ ସମୟ ସାରଣୀ ରହିଥାଏ ଯାହା ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ ରାସ୍ତାର ଯାନ ଦ୍ୱାରା ନିଆଯିବାକୁ ଥିବା ମୋଟ ସମୟ (ଯାତ୍ରା ସମୟ, ରହଣୀ ସଂଖ୍ୟା ଏବଂ ପ୍ରତ୍ୟେକ ରହଣୀ ପାଇଁ ସମୟ ସହିତ) ସୂଚିତ କରିଥାଏ। 43 ଟି ମାମଲାରେ ସମୟ ସାରଣୀ ବିନା ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେତେବେଳେ 129 ଟି ରାସ୍ତା ସହିତ ଜଡିତ 302 ଟି ମାମଲାରେ ସମୟ ସାରଣୀ ସହିତ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା କିନ୍ତୁ ସମାନ ରାସ୍ତା ପାଇଁ ଭିନ୍ନ ଦୂରତା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା।

  ସେହିପରି, 543 ଟି କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ ରହଣୀ ସ୍ଥଳ ମଧ୍ୟରେ ଦୂରତାର ଯୋଗଫଳ ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ ରାସ୍ତାର ମୋଟ ଦୂରତାଠାରୁ ଭିନ୍ନ ଥିଲା। ଏହି 543 ଟି ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ 32 ଟି ମାମଲାରେ, ଗୋଟିଏ ଦିନରେ 10,000 କିଲୋମିଟରରୁ ଅଧିକ ଦୂରତା ଅତିକ୍ରମ କରିବା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା, ଯେତେବେଳେ 23 ଟି ମାମଲାରେ ଅତିକ୍ରମ କରାଯାଇଥିବା ଦୂରତାକୁ 'ବାତିଲ' ବୋଲି ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ସିଷ୍ଟମ ଦ୍ୱାରା ସମୟ ଆଧାରରେ ଦୂରତାର ଭୁଲ ଗଣନା ଯୋଗୁଁ ହୋଇଥିଲା।

  ଏହି ବିସଙ୍ଗତି ଏବଂ ତଥ୍ୟ ଅସଙ୍ଗତି ସିଷ୍ଟମରେ ଯଥାକ୍ରମେ ଇନପୁଟ୍ ଏବଂ ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ତ୍ରୁଟିକୁ ସୂଚିତ କରେ।

ପରମିଟ୍ ତଥ୍ୟରେ ଉପରୋକ୍ତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ଏହା ମଧ୍ୟ ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିବା ସମୟରେ ବିବରଣୀର ସଠିକତା ଯାଞ୍ଚ କରିନଥିଲେ।

ସରକାର ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ପରମିଟ୍‌ର ନବୀକରଣ ଏବଂ ପରିବର୍ତ୍ତନ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଜାରି ପରମିଟ୍ ପୂର୍ବ ପରମିଟ୍‌ର ମିଆଦ ଶେଷ ହେବା ତାରିଖରୁ ଦର୍ଶାଯାଉଥିଲା ଯାହା ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖ ପୂର୍ବରୁ ଥିଲା। ଏହା ମଧ୍ୟ ସ୍ୱୀକାର କରିଥିଲେ ଯେ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା ପ୍ରଣାଳୀ (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ, ପରମିଟ୍ ମାନୁଆଲ୍ ଭାବରେ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏପରି ମାନୁଆଲ୍ ଅପଡେଟ୍ ମାମଲାରେ, ଡାଟାବେସ୍‌ରେ କୌଣସି ଆବେଦନ ନମ୍ବର ଉପଲବ୍ଧ ନଥିଲା। ଏହା ସହିତ, କିଛି ପରମିଟ୍‌ରେ ସମୟ ସାରଣୀ ଉପଲବ୍ଧ ନଥିବା କିଛି ଯାନ୍ତ୍ରିକ ତ୍ରୁଟି ଯୋଗୁଁ ହୋଇଥିଲା ବୋଲି କୁହାଯାଇଥିଲା। ଉତ୍ତରରେ ଏହା ମଧ୍ୟ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ ଦୁଇଟି ବସ୍ ରହଣୀ ସ୍ଥାନ ମଧ୍ୟରେ ଦୂରତା ପାର୍ଥକ୍ୟ ଆର୍କ ଜିଆଇଏସ୍ ଆପ୍ଲିକେସନ୍‌ର ଅନୁପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ଯୋଗୁଁ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ପାଇଁ ଆର୍କ ଜିଆଇଏସ୍ ସଫ୍ଟୱେୟାରକୁ ଅପଗ୍ରେଡ୍ ଏବଂ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସହିତ ସଂଯୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଗ୍ରହଣ କରିବା ସମୟରେ, ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ସିଷ୍ଟମ ତଥ୍ୟରେ ମାନୁଆଲ୍ ହସ୍ତକ୍ଷେପର କୌଣସି କାରଣ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ ଏପରି ଅଭ୍ୟାସକୁ ରୋକିବା ପାଇଁ କୌଣସି ସଂଶୋଧନମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ପ୍ରତିଶ୍ରୁତି ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା।

2.3. ଟିକସର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, କରଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ

2.3.1 ପରମିଟ୍ ପାଇଁ ଟିକସର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, କରଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 66(1) ଅନୁଯାୟୀ, କୌଣସି ମୋଟରଯାନର ମାଲିକ କୌଣସି ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ ପରିବହନ ଯାନ ଭାବରେ ଯାନ ବ୍ୟବହାର କିମ୍ବା ଅନୁମତି ଦେବେ ନାହିଁ, ଯଦିଓ ଏପରି ଯାନ ପ୍ରକୃତରେ କୌଣସି ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ କରୁଥିବ କିମ୍ବା ନହେଉ, ତେବେ ଆର୍‌ଟିଏ/ ଏସ୍‌ଟିଏ/ ସେହି

ସ୍ଥାନରେ ଯାନ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ତାଙ୍କୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରୁଥିବା କୌଣସି ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା କିମ୍ବା ପ୍ରତିସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ପରମିଟ୍‌ର ସର୍ତ୍ତାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ ନୁହେଁ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଧାରା 81 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ନିୟମିତ ପରମିଟ୍‌ର ବୈଧତା ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ଏବଂ ପରମିଟ୍‌ର ମିଆଦ ଶେଷ ହେବାର 15 ଦିନ ପୂର୍ବରୁ ଆବେଦନ କଲେ ଏହାକୁ ନବୀକରଣ କରାଯାଇପାରିବ। ଅଧିନିୟମର ଧାରା 192 କ ଅନୁଯାୟୀ, ବୈଧ ପରମିଟ୍ ବିନା ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ କରିବା ପାଇଁ 10,000 ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଏବଂ/ଅଥବା ଏକ ବର୍ଷ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜେଲଦଣ୍ଡ ହୋଇପାରେ।

2.3.1.1 ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନରେ ବିଚ୍ୟୁତି ହେତୁ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ/ଅଣ ଆଦାୟ

2019-24 ଅବଧିର ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓରେ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ ତଥ୍ୟ ସହିତ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ପରମିଟ୍ ଏବଂ ଏହାର କର ବିବରଣୀ ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡଗୁଡିକର ଯାଞ୍ଚରୁ, ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 2.5** ରେ ସୂଚିତ ହୋଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକରୁ 90.66 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର କର, ଅତିରିକ୍ତ କର, ଭେଦାତ୍ମକ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ସ୍ୱଳ୍ପ/ ଅଣ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା:

ସାରଣୀ 2.5: ମୋଟରଯାନ କରର ସ୍ୱଳ୍ପ/ ଅନାଦେୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ବର୍ଣ୍ଣନା	ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ମୋଟ ମାମଲା	ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ/ ଅଣ-ଆଦାୟର ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ/ ଅଣ-ଆଦାୟ ହୋଇଥିବା ପରିମାଣ	ଜୋରିମାନା	ମୋଟ	ପରିଶିଷ୍ଟ
1.	ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାର ଗ୍ରହଣ ନକରିବା ଫଳରେ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା	896	41	22.87	45.74	68.59	**XII**
2.	ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକରୁ ଭେଦାତ୍ମକ ଟିକସ ଆଦାୟ ନକରିବା	1,632	23	0.62	1.24	1.86	**XIII**
3.	ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ	117	4	1.13	2.26	3.39	**XIV**
4.	ଠିକା ଯାନ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ	225	7	5.61	11.21	16.82	**XV**
	ମୋଟ	**2,870**	**75**	**30.23**	**60.45**	**90.66**	

ଉତ୍ସ: ବାହନ ଡାଟାବେସ୍ ଏବଂ ବାହନ ପୋର୍ଟାଲରୁ ତଥ୍ୟ ଉଦ୍ଧୃତ ହୋଇଥିଲା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରେ ସଂକଳିତ ସୂଚନାରୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ହୋଇଛି ଯେ, 2,870 ଟି ମାମଲାର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପରମିଟ୍‌ର 75 ଟି ମାମଲାରେ, 30.23 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ଟିକସ ଆଦାୟ / ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ କରାଯାଇନଥିଲା ଏବଂ ଏହା ଉପରେ 60.45 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ସର୍ବାଧିକ ଜୋରିମାନା ପରିମାଣ ମଧ୍ୟ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ଏହା ମଧ୍ୟ ଦେଖିଲା ଯେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା 896 ଟି ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ, ଦୁଇଟି ଆର୍‌ଟିଓ[84] ଅଧୀନରେ 239 ଟି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଅନୁମତି ବିନା ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା। ସେହି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକ ଅନଧିକୃତ ଭାବେ ଏବଂ ପରମିଟ୍ ଶୁଳ୍କ ପ୍ରଦାନ ନକରି ଚାଲୁଥିଲା। ପରମିଟ୍ ବିବରଣୀ ଯଥା ମାର୍ଗ, ଦୂରତା ଇତ୍ୟାଦି ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ, ସମୀକ୍ଷା ପରମିଟ୍ ଶୁଳ୍କ ପ୍ରଦାନ ନକରିବାର ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ଗଣନା କରିପାରିଲା ନାହିଁ।

ତେଣୁ, ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମ ପାଳନ କରିବାରେ ଏବଂ ଟିକସର ସଠିକ୍ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, କରଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ। ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅନଧିକୃତ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳକୁ ମଧ୍ୟ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ଭାବରେ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ। .

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ବର୍ତ୍ତମାନ ବସ୍ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ସଫ୍ଟୱେୟାର (ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍), ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ସଫ୍ଟୱେୟାର (ବାହନ) ଭିନ୍ନ ଅଟେ। ଏହି ସଫ୍ଟୱେୟାରଗୁଡିକୁ ଏକୀକୃତ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଏପରି ପ୍ରଘଟ ରୋକାଯାଇ ପାରିବ।

ତେଣୁ, ସତ୍ୟାସତ୍ୟ ଏହା ଯେ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପରମିଟ୍ ସିଷ୍ଟମକୁ ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ସିଷ୍ଟମ ସହିତ ସମନ୍ୱିତ ନକରିବା ଫଳରେ ଯାନବାହନରୁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ମୂଲ୍ୟାୟନ, କର ବସାଣ ଏବଂ ଟିକସ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା।

2.3.1.2 ଦୂରତାର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତୀକରଣ ବିନା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନଗୁଡିକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଯୋଗୁଁ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ନିୟମ 1993 ର ନିୟମ 2(d) ଅନୁଯାୟୀ, ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଏକ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଯାହାର ମାର୍ଗ ଅଧୀନରେ ହାରାହାରି 25 କିଲୋମିଟର ଦୂରତାରେ ଥରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଅଟକାଇବା, ଉଠାଇବା ଏବଂ ବସାଇବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ଅଛି, କିନ୍ତୁ ରାସ୍ତାରେ ଜିଲ୍ଲା, ସବ୍-ଡିଭିଜନ, ତହସିଲ, ବ୍ଲକ ମୁଖ୍ୟାଳୟ ଏବଂ ଏହାର ଆରମ୍ଭ ଏବଂ ଶେଷ ସ୍ଥାନ ବ୍ୟତୀତ ହୋଇଥିବ।

ନିୟମ 2(f)(i) ଅନୁଯାୟୀ ସାଧାରଣ ସେବା ପରିବହନ ପାଇଁ ଏପରି ଅଟକିବାର ହାରାହାରି ଦୂରତା ପାଞ୍ଚ କିଲୋମିଟର ହେବା ଉଚିତ। ସାଧାରଣ ଏବଂ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ସେବା ପାଇଁ ଟିକସ/ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ହାର ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975 ରେ ସଂଲଗ୍ନ ଟିକସ ସୂଚୀ-1 ର ଧାରା 4କ ଅନୁଯାୟୀ ଏବଂ ନଭେମ୍ବର 2017 ଏବଂ ଜୁଲାଇ 2018 ରେ ଯଥାକ୍ରମେ ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଥିଲା। ସାଧାରଣ ଏବଂ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ସେବା ମଧ୍ୟରେ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ[85]ର ପାର୍ଥକ୍ୟ 319 ଟଙ୍କାରୁ 600 ଟଙ୍କା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା।

2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ବାହନ ତଥ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣ ସହିତ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଏକ୍ସପ୍ରେସ୍ ସେବା ପରମିଟ୍ ପରିବର୍ତ୍ତେ 30 ଟି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନକୁ ସାଧାରଣ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯଦିଓ ଏହି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପାଇଁ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉଠାଇବାର ହାରାହାରି ଦୂରତା ପ୍ରତ୍ୟେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ 25 କିଲୋମିଟରରୁ ଅଧିକ ଥିଲା। ତେଣୁ, 30 ଟି ମାମଲାରେ ସାଧାରଣ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ଏବଂ ଯୋଗ୍ୟ ହାର ଅପେକ୍ଷା କମ୍ ହାରରେ ଟିକସ ଆଦାୟ କରିବା ଫଳରେ 14.59 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଆକାରରେ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XVI*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ସଠିକ୍ ଦୂରତା ଗଣନା ସହିତ ଉନ୍ନତ ପରମିଟ୍ ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଇଁ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ସହିତ ଜିଆଇଏସ୍ ସଫ୍ଟୱେୟାର

---
84 ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି (152 ଟି ମାମଲା) ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା (87 ଟି ମାମଲା)

85 ଯାନରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ସିଟ୍ ପାଇଁ ଅନୁମୋଦିତ ଦୂରତା ଆଧାରରେ ବାର୍ଷିକ ଦେୟ ଦେବାକୁ ପଡିଥାଏ।

ଅପଗ୍ରେଡ୍ ଏବଂ ସମନ୍ୱିତ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି। ଜିଆଇଏସ୍ ସମନ୍ୱୟ ଏବଂ ଉନ୍ନତିକରଣ ପରେ, ସମସ୍ତ ପରମିଟ୍‌ର ଦୂରତା ସଂଶୋଧନ କରାଯିବ।

ତଥାପି, ସତ୍ୟାସତ୍ୟ ଏହା ଯେ ଆର୍ ଟିଓମାନେ ଦୂରତା ବିଚାର ନକରି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପାଇଁ ଭୁଲ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରୁଥିବା ସିଷ୍ଟମର ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ, ଯାହା ଫଳରେ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା।

2.3.1.3 ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଭୁଲ ବର୍ଗର ପରମିଟ୍

ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଗର ପରମିଟ୍ ଯେପରିକି ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ, ଠିକା ଯାନ, ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ପାଇଁ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପରମିଟ୍, ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ, ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍, ଜାତୀୟ ପରମିଟ୍ ଇତ୍ୟାଦି ବାହନ ମାଧ୍ୟମରେ ଅନଲାଇନରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ। ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଗର ପରମିଟ୍ ପାଇଁ ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ହାରରେ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯାଉଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ନିୟମ, 1976 ର ନିୟମ 9(2) ସହିତ ସଂଲଗ୍ନ ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 13(1) ଅନୁଯାୟୀ, ଯାନବାହନ ଉପରେ ଟିକସ ପୈଠ କରିବାରେ ଖିଲାପ ପାଇଁ 200 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଜୋରିମାନା ମଧ୍ୟ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଅଟେ।

ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ସମୀକ୍ଷା 3,465 ଟି ମାମଲାରେ ବାହନରୁ ପ୍ରାପ୍ତ ପରମିଟ୍ ତଥ୍ୟ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିଲା ଯେ ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ (ଇଆଇବି) ବର୍ଗ ଅଧୀନରେ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ, ଇଆଇବି ପାଇଁ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ କମ୍ ହାରରେ ମୋଟରଯାନ କର ଦେୟରେ ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ 210 ଟି ଯାନ ପାଇଁ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ (ପିଏସ୍‌ଭି) ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ପ୍ରତି ସିଟ୍ ପାଇଁ ବାର୍ଷିକ ଦେୟ ଟିକସ ଗଣନା କରିଥିଲା ଏବଂ 1.58 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ XVII*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି।

ଏହା ସହିତ, ବାହନ ତଥ୍ୟରେ ଏହା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ 19 ଟି ମାମଲାରେ 'ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍' ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା 'ପରମିଟ୍ ପ୍ରକାର'କୁ 'ଠିକା ଯାନ' କିମ୍ବା 'ପିଏସ୍‌ଭି' ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯେତେବେଳେ 'ସେବା ପ୍ରକାର'କୁ 'ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ସେବା' ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା। ସେହିପରି, 32 ଟି ମାମଲାରେ 'ସେବା ପ୍ରକାର'କୁ 'ବିଳାସପୂର୍ଣ୍ଣ', 'ଡିଲକ୍ସ' କିମ୍ବା 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ସେବା ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଅଯୌକ୍ତିକ, କାରଣ ଏହି ପ୍ରକାରର ସେବା 'ଇଆଇବି', 'ଠିକା ଯାନ' କିମ୍ବା 'ପିଏସ୍‌ଭି' ଅନୁମତି ପାଇଁ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ନୁହେଁ। ବାହନରେ ଇନପୁଟ୍ ବୈଧତାର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ, ଭୁଲ ବର୍ଗରେ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଅଯୋଗ୍ୟ ସେବାଗୁଡିକୁ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଥିଲା, ଫଳସ୍ୱରୂପ ଟିକସର ମୂଲ୍ୟାୟନ, କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ ଉପରେ ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପଡିଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ବାହନରେ ଯାନବାହନ ଶ୍ରେଣୀର ଭୁଲ ଏଣ୍ଟ୍ରି ଯୋଗୁଁ, ଭୁଲ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା। ସମସ୍ତ ଆର୍ ଟିଓଗୁଡିକୁ ବର୍ଗୀକରଣ ସଂଶୋଧନ କରିବାକୁ ଏବଂ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି ଏବଂ ତା'ପରେ ଜୋରିମାନା ସହିତ ଭେଦାତ୍ମକ କର ଆଦାୟ ପାଇଁ ଟିଆର୍ ମାମଲା ଦାଖଲ କରିବାକୁ କୁହାଯାଇଛି।

2.3.2 ଅଧିସୂଚିତ ନମ୍ବର ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବରର ସଂରକ୍ଷଣ ଉପରେ କମ୍ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1993 ର ନିୟମ 14(4) ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ ପଞ୍ଜିକରଣ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1989 ର ନିୟମ 81 ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଶୁଳ୍କ ବ୍ୟତୀତ, ଏକ ମୋଟରଯାନ ମାଲିକ କିମ୍ବା ମୋଟରଯାନ କଣିବାକୁ ଚାହୁଁଥିବା ଯେକୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର ସଂରକ୍ଷଣ ପାଇଁ ଅନଲାଇନରେ ଆବେଦନ କରି ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ 5,000 ଟଙ୍କା ଏବଂ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ମୋଟରଯାନ ପାଇଁ 10,000 ଟଙ୍କା ଦେଇ ଏକ ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର ସଂରକ୍ଷଣ କରିପାରିବେ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସଂରକ୍ଷିତ 1.11 ଲକ୍ଷ ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର ମଧ୍ୟରୁ 109 ଟି ମାମଲାରେ 5.45 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ସଂରକ୍ଷଣ ଶୁଳ୍କ କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା। ଏଥିରେ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ମୋଟରଯାନ ପାଇଁ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ ସାତଟିରେ 3.45 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର 69 ଟି ମାମଲା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XVIII*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି। ତେଣୁ, ବାହନରେ ଉପଯୁକ୍ତ ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ବୈଧତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣର ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ, ଅର୍ଥାତ୍, ଯାନର ପ୍ରକାର ଅନୁସାରେ ସଂରକ୍ଷଣ ଶୁଳ୍କ ଗ୍ରହଣ କରିବା, ସିଷ୍ଟମ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଯାନ ଯଥା, କାର ଇତ୍ୟାଦିକୁ ନମ୍ବର ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ ସଂରକ୍ଷଣ ଶୁଳ୍କ ଗ୍ରହଣ କରିଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ସ୍ୱୀକାର କରିବା ସମୟରେ, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ବିକଶିତ ସଫ୍ଟୱେୟାର ମ୍ୟାପିଂରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ହେତୁ, ଏପରି ବିସଙ୍ଗତି ଘଟିଥିଲା ଯାହାକୁ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇସାରିଛି। ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିବା ଫି ଆଦାୟ ପାଇଁ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ ଜାରି କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ଉଲ୍ଲେଖ କରିଥିଲା ଯେ କୌଣସି ଆଦାୟ/ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇ ନଥିଲା (ଜୁନ୍ 2025 ସୁଦ୍ଧା)।

2.3.3 ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକ ଉପରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 4କ ଅନୁଯାୟୀ, ଅଧିନିୟମର ସୂଚୀ III ରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ (ଓଟିଟି) ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ଏବଂ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନର ବିକ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ଲାଗୁ କରାଯିବ। ଯାନର ପଞ୍ଜିକରଣ ସମୟରେ ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ଥିଲା। ପଞ୍ଜିକରଣ, କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଟିକସର ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଥିଲା। କୌଣସି କମ୍ କର ଧାର୍ଯ୍ୟ କିମ୍ବା କମ୍ ଏକକାଳୀନ ଦେୟ, ଏକ ମାସର ଅନୁଗ୍ରହ ସମୟ ସମାପ୍ତ ହେବା ପରେ, ପ୍ରତ୍ୟେକ ମାସ କିମ୍ବା ଏହାର କିଛି ଅଂଶ ପାଇଁ ଖିଲାପକାରୀ ଯାନ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ପ୍ରାପ୍ୟ ଏକକାଳୀନ ଟିକସର 10 ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରିବ, ଯାହା ଓଡ଼ିଶା ମୋଟରଯାନ କର ନିୟମ 1976 ର ନିୟମ 9(2) ଅନୁଯାୟୀ ବାର୍ଷିକ ଟିକସର ସର୍ବାଧିକ ଦୁଇଗୁଣ ହୋଇପାରେ।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-24 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ 29.37 ଲକ୍ଷ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 13.20 ଲକ୍ଷ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ମନୋନୀତ ଆର୍ ଟିଓ ସମ୍ପର୍କିତ ତଥ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଥିଲା ଯେ 175 ଟି ମାମଲାରେ ଟିକସ ଦେୟ ଏବଂ ଆଦାୟ ହୋଇଥିବା ଟିକସରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 154 ଟି ଯାନରୁ 17.14 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଏବଂ 3.43 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XIX*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି। ଏହା ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ ବାହନ ସିଷ୍ଟମ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ହୋଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଏକକାଳୀନ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଦେୟ ପାଇଁ ସୁଯୋଗ ଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ସିଷ୍ଟମ ଦ୍ୱାରା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଏକକାଳୀନ ଟିକସର ସଠିକତା ଉପରେ ନଜର ରଖିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକୁ ଗାଡି ମାଲିକମାନଙ୍କୁ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିବାକୁ ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ମଧ୍ୟରେ ଟିକସ/ ଜୋରିମାନା ପୈଠ କରିବାରେ ଖିଲାପକାରୀ ଗାଡି ମାଲିକମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି।

ତଥାପି, ସରକାରଙ୍କ ଉତ୍ତରରେ ବାହନର ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଏହାର ସଂଶୋଧନର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ସ୍ୱୀକାର କରାଯାଇ ନଥିଲା।

2.3.4 ଓମନିବସ୍‌ରୁ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 3, 3କ ଏବଂ 4 ଅନୁଯାୟୀ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟରଯାନ ଉପରେ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଲାଗୁ ହେବ। ଏପରି ଟିକସ ପଞ୍ଜିକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଯାନର ମାଲିକାନା କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ଏବଂ ପଦ୍ଧତି ମଧ୍ୟରେ କର ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ଆଗୁଆ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ। ଯେଉଁଠାରେ ଏପରି କର ଦେୟ ତାରିଖ କିମ୍ବା ପରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ, ପଞ୍ଜିକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଯାନର ମାଲିକ କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି, ଆଇନର ଧାରା 13(1) ରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ, ସଂଶୋଧିତ ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ନିୟମାବଳୀର ନିୟମ 9(2) ସହିତ ପଠିତ, ବିଳମ୍ବର ସମୟ ଉପରେ ନିର୍ଭର କରି ଦେୟ କରର ଦୁଇଗୁଣ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ରହିବେ। ଅଧିନିୟମରେ ସଂଲଗ୍ନ କର ସୂଚୀ I ର ଧାରା 3 ରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାର ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନବାହନ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଆଦାୟ କରାଯିବା କଥା।

2019-24 ଅବଧି ପାଇଁ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ବାହନ ତଥ୍ୟ ଏବଂ ରେକର୍ଡ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ, ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ଛାଡି 25 ରୁ ଅଧିକ ଲୋକଙ୍କ ବସିବା କ୍ଷମତା ଥିବା ଓମନିବସ୍ ବର୍ଗର 41 ଟି ଯାନ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଓମନିବସ୍ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନଗୁଡିକ ପାଇଁ ପ୍ରଯୁଜ୍ୟ କମ୍ ହାରରେ କର ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ଫଳରେ ପାଞ୍ଚଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 18.66 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଟିକସ କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା। ଟିକସ ବ୍ୟତୀତ, 37.33 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ମଧ୍ୟ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଥିଲା ଯାହା ମୋଟ୍‌ରେ 55.99 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XX*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି।

ତେଣୁ, ଯଦିଓ ବାହନରେ ଟିକସ ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଥିଲା, ତଥାପି ଏଥିରେ ଟିକସର ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଗଣନାର ସମସ୍ୟା ଥିଲା, ଯାହା ବ୍ୟବବସାୟ ନିୟମର ଭୁଲ ମ୍ୟାପିଂକୁ ସୂଚିତ କରେ, ଯାହା ଭୁଲ ମୂଲ୍ୟାୟନ ଏବଂ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟର କାରଣ ହୋଇଥିଲା। ଏସ୍‌ଟିଏ କିମ୍ବା ସମ୍ପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ସ୍ୱଳ୍ପ କର ଉପରେ ନଜର ପକାଇ ନଥିଲେ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ତାରିଖ ମଧ୍ୟରେ ଟିକସ/ ଜୋରିମାନା ପୈଠ କରିବାରେ ଖିଲାପ କରିଥିବା ଯାନ ମାଲିକମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ସରକାରଙ୍କ ଉତ୍ତରରେ ବାହନର ତ୍ରୁଟି ଏବଂ ଏହାର ସଂଶୋଧନର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ସ୍ୱୀକାର କରାଯାଇ ନଥିଲା।

2.3.5 ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନର ଭୁଲ ବର୍ଗୀକରଣ ଯୋଗୁଁ ମୋଟରଯାନ ପଞ୍ଜିକରଣ ଫି କମ୍ କର ଧାର୍ଯ୍ୟ

କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ 1989 ର ନିୟମ 81 ରେ ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଗର ଯାନବାହନର ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଜାରି କିମ୍ବା ନବୀକରଣ ପାଇଁ ପଞ୍ଜିକରଣ ଶୁଳ୍କର ହାର ସ୍ଥିର କରାଯାଇଛି। ଡିସେମ୍ବର 2016 ରେ ଜାରି ହୋଇଥିବା ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନ (ସିଇଭି)[86]ଗୁଡିକୁ 'ଅନ୍ୟ ଯେକୌଣସି ଯାନ' ଅଧୀନରେ ବର୍ଗୀକୃତ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ 3,000 ଟଙ୍କା ପଞ୍ଜିକରଣ ଶୁଳ୍କ ଲାଗୁ ହେବାର ଥିଲା।

ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟରେ 15,239 ଟି ସିଇଭି ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରୁ 7,054 ଟି ସିଇଭି ନଅଟି ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା।

[86] 'ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନ' ଅର୍ଥ ରବର ଟାୟାର (ବାୟୁଗତ ଟାୟାର ସମେତ), ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ କିମ୍ବା କଂକ୍ରିଟ୍ ପମ୍ପ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାହ ଯାହା ମୁଖ୍ୟତଃ ମାଟି ସ୍ଥାନାନ୍ତରଣ କରିବା, ଖନନ ଲୋଡିଂ, ପରିବହନ, ଡ୍ରିଲିଂ, ପ୍ରସାରଣ କରିବା, କମ୍ପାକ୍ଟିଂ କିମ୍ବା ଖୋଳାଖୋଳି କରିବା ପାଇଁ ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଛି, ମାଟି, ପଥର, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସାମଗ୍ରୀ, ଖଣି, ଶିଳ୍ପ ପ୍ରକଳ୍ପ, ଜଳସେଚନ ଏବଂ ସାଧାରଣ ନିର୍ମାଣରେ ରାଜପଥ ବାହାରେ କାର୍ଯ୍ୟ, କିନ୍ତୁ 'ଚାଲୁ କିମ୍ବା ବନ୍ଦ' କିମ୍ବା 'ଚାଲୁ ଏବଂ ବନ୍ଦ' ରାଜପଥ କ୍ଷମତା ସହିତ ପରିବର୍ତ୍ତିତ ଏବଂ ନିର୍ମିତ।

ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଏହି 7,054 ଟି ସିଇଭି ମଧ୍ୟରୁ, 1,775 ଟି ସିଇଭି "ଅନ୍ୟ ଯେକୌଣସି ଯାନ" ବର୍ଗରେ ନରହି ହାଲୁକା/ ମଧ୍ୟମ/ ଭାରୀ ମୋଟରଯାନ ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଫଳରେ ପଞ୍ଜିକରଣ ଶୁଳ୍କ ପାଇଁ 34.67 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XXI*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ବିକଶିତ ସଫ୍ଟୱେୟାରରେ ଭୁଲ ମ୍ୟାପିଂ ଯୋଗୁଁ ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନ ଉପରେ ପଞ୍ଜିକରଣ ଫି ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ସଫ୍ଟୱେୟାରକୁ ପୂର୍ବରୁ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ତାରିଖ ମଧ୍ୟରେ ଟିକସ/ ଜୋରିମାନା ପୈଠ କରିବାରେ ଖିଲାପୀ ଯାନ ମାଲିକମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ କର ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି।

ତଥାପି, ଉତ୍ତରରେ ସଫ୍ଟୱେୟାରରେ କରାଯାଇଥିବା ସଂଶୋଧନର ସମର୍ଥନରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ପରିଚାଳନା ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟେସନ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଆର୍‌ଟିଓରେ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା ବିଷୟରେ ସୂଚନା ମଧ୍ୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

2.3.6 ଯାହବାହନରୁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ନକରିବା

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 3, 3କ, 4(1) ଏବଂ 10 ଅନୁଯାୟୀ, ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟରଯାନ ଉପରେ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ, ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନ ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାରରେ[87] ଆଗୁଆ ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ପଡିବ, ଯଦି 'ଅଫ୍-ରୋଡ୍ ଅଣ୍ଡରଟେକିଂ'[88] ଅଧିନରେ ଆସୁଥିବା ଅବଧି ପାଇଁ ଏପରି ଟିକସ ଦେୟରୁ ମୁକ୍ତ କରାଯାଏ। ଆଇନର ଧାରା 13(1) ଏବଂ ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ନିୟମ, 1976 ର ନିୟମ 9(2) ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦି ଦେୟ ତାରିଖରୁ 15 ଦିନର ଅନୁଗ୍ରହ ସମୟ ଶେଷ ହେବା ପରେ ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ କର ପୈଠ କରାଯାଏ ନାହିଁ, ତେବେ ପଞ୍ଜିକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଏହାର ଅଧିକାର କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି, ବକେୟା ଟିକସ ପ୍ରଦାନ ସହିତ ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ବାଧ୍ୟ ହେବେ ଯାହା ବକେୟା ଟିକସର ଦୁଇଗୁଣ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇପାରେ। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଏସ୍‌ଟିଏ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ, ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଟିକସ ଦେୟ ପାଇଁ ଅନୁଗ୍ରହ ସମୟ ଶେଷ ହେବାର 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ ଜାରି କରିବାକୁ ବାଧ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା। ଖିଲାପୀ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଦେୟ ପାଇଁ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ ପ୍ରଦାନ ତାରିଖରୁ ଅତିକ୍ରମ କରି 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ପ୍ରମାଣପତ୍ର (ଟିଆର୍‌ସି) ଉପସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ପଡିବ।

ସମୀକ୍ଷା 2023-24 ଅବଧି ପାଇଁ ନଅଟି ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓରେ ବାହନ ତଥ୍ୟ ଏବଂ କର ରେକର୍ଡ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିଥିଲା ଯେ 4.84 ଲକ୍ଷ ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ 4,726 ଟିରେ, ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଯାନ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ କର, ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ସମ୍ବନ୍ଧିତ ଜୋରିମାନା ପରିମାଣ ଆଦାୟ କରାଯାଇନାହିଁ। ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା **ସାରଣୀ 2.6** ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି:

[87] ସଂଶୋଧିତ (21 ନଭେମ୍ବର 2017) ଆଇନର କର ସୂଚୀ-I ଅନୁଯାୟୀ

[88] ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 10(1) ଅନୁଯାୟୀ ଗାଡି ମାଲିକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆର୍‌ଟିଓଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଏକ ପ୍ରତିଶ୍ରୁତି ଏବଂ ଅସ୍ଥାୟୀ ଅବଧି ପାଇଁ ଗାଡି ନଚଳାଇବା ଏବଂ ଉକ୍ତ ଅବଧି ପାଇଁ କର ନଦେବା ପାଇଁ ତାଙ୍କଠାରୁ ପ୍ରାପ୍ତ ପୂର୍ବ ଅନୁମତି।

ସାରଣୀ 2.6: 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ମୋଟରଯାନ କର, ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ନହେବା

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଯାନଗୁଡିକର ପ୍ରକାର	ମୋଟ୍ ମାମଲା	ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	କର	ଅତିରିକ୍ତ କର	ମୋଟ	ଜୋରିମାନା	ମୋଟ
1.	ସାମଗ୍ରୀ ଯାନ[89]	2,38,647	2,863	334.12	140.82	474.94	949.88	1,424.82
2.	ସୂଚୀ 1 ର ବର୍ଣ୍ଣନା (1 ରୁ 5)[90] ଅନୁଯାୟୀ କର ଦେବାକୁ ଥିବା ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଯାନଗୁଡିକ	63,668	950	56.02	ଉପଲବ୍ଧ ନାହିଁ	56.02	112.04	168.06
3.	ଠିକା ଯାନ	1,77,774	835	19.10	25.70	44.80	89.60	134.40
4.	ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍	3,143	62	1.74	ଉପଲବ୍ଧ ନାହିଁ	1.74	3.48	5.22
5.	ଘରୋଇ ସେବା	1,057	16	2.66	ଉପଲବ୍ଧ ନାହିଁ	2.66	5.31	7.97
	ମୋଟ	**4,84,289**	**4,726**	**413.64**	**166.52**	**580.16**	**1,160.31**	**1,740.49**

ଉତ୍ସ: ବାହନରୁ ଉଦ୍ଧୃତ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଏମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା

ଏଠାରେ ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ଯେ ଯଦିଓ ବାହନ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଯେକୌଣସି ସମୟରେ ଟିକସ ଖିଲାପକାରୀ ତାଲିକା ସୃଷ୍ଟି କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଏ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ୍ ଜାରି କରିନଥିଲେ କିମ୍ବା ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ ଖିଲାପୀ ଯାନ ମାଲିକଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିଆର୍‌ସି ଆରମ୍ଭ କରିନଥିଲେ। ଏହା ଫଳରେ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କଠାରୁ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ବାବଦକୁ 5.80 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ 11.60 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ତାରିଖ ମଧ୍ୟରେ ଟିକସ/ ଜୋରିମାନା ପୈଠ କରିବାରେ ଖିଲାପ କରିଥିବା ଯାନ ମାଲିକମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରିବାକୁ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା।

2.3.7 ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଏବଂ ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜିକରଣ ନବୀକରଣ ନହେବା କାରଣରୁ ଗ୍ରିନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ଆଦାୟ ନହେବା

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 4ଘ ଅନୁଯାୟୀ, ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖରୁ 15 ବର୍ଷ ଅବଧି ପୂରଣ କରିଥିବା ସମସ୍ତ ଯାନ ଉପରେ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନବୀକରଣ (ପରିବହନ ଯାନ କ୍ଷେତ୍ରରେ) ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନବୀକରଣ (ପରିବହନ ଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଯାନ କ୍ଷେତ୍ରରେ) ସମୟରେ 'ଗ୍ରିନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ' ନାମକ ଏକ ସରଚାର୍ଜ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ଥିଲା। ପରିବହନ ଏବଂ ପରିବହନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଯାନ ପାଇଁ 'ଗ୍ରୀନ ଟ୍ୟାକ୍ସ'ର ହାର ଯଥାକ୍ରମେ 4,000 ଟଙ୍କା ଏବଂ 1,000 ଟଙ୍କା ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିଲା।

ବାହନ ତଥ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ରାଜ୍ୟରେ ପଞ୍ଜିକୃତ 22.34 ଲକ୍ଷ ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ 8.53 ଲକ୍ଷ ଯାନ ପଞ୍ଜିକରଣର ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହୋଇଯାଇଥିଲା କାରଣ ଏହି ଯାନଗୁଡିକ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା 15 ବର୍ଷ ବୟସ ହୋଇଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ବାହନ ତଥ୍ୟାବଳୀରେ ଏହି ଯାନଗୁଡିକର ପଞ୍ଜିକରଣ ବାତିଲ କରାଯାଇ ନଥିଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, 7,548 ଟି ମାମଲାରେ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ 47,004 ଟି ମାମଲାରେ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ ପାଇଁ ଚଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା। ଏହା ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ ଏହି ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହୋଇଥିବା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ସହିତ ଯାନଗୁଡିକ ରାସ୍ତାରେ ଚାଲୁଥିଲା, ଯାହା ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 56 ଏବଂ ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟରଯାନ ନିୟମ, 1989 ର ନିୟମ 52(3) ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରୁଥିଲା। ଏହି 8.53 ଲକ୍ଷ ଯାନବାହନ (7.16 ଲକ୍ଷ

[89] ବାଣିଜ୍ୟ ସମୟରେ କେବଳ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ଅନୁକୂଳିତ ଯାନବାହନ।

[90] ଓଏମ୍‌ଭିଟିର ସୂଚୀ-I ର ପୂର୍ବୋକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ କର ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ଥିବା ମୋଟରଯାନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ଯାନଗୁଡିକ

ଅଣ-ପରିବହନ ଏବଂ 1.37 ଲକ୍ଷ ପରିବହନ ଯାନ)ରୁ 126.60 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ମଧ୍ୟ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଥିଲା। ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ, ଏପରି 4.52 ଲକ୍ଷ ଯାନବାହନ ସମ୍ପର୍କରେ 66.45 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ବାକି ଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XXII*** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ, କେବଳ 15 ବର୍ଷ ପୁରୁଣା ଯାନବାହନର ଫିଟନେସ୍ ନବୀକରଣ କିମ୍ବା ପଞ୍ଜିକରଣ ନବୀକରଣ ସମୟରେ ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ଆଦାୟ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। ବୈଧ ଫିଟନେସ୍ କିମ୍ବା ବୈଧ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଗାଡି ଚଲାଇବା ଅପରାଧରେ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଗାଡିକୁ ଅଟକ ରଖିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯେ ବୈଧ ଫିଟନେସ୍ କିମ୍ବା ପଞ୍ଜିକରଣ ବିନା ରାସ୍ତାରେ ଚଳାଚଳ କରୁଥିବା ଯାନଗୁଡିକ କେବଳ ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ପୈଠ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ ତାହା ନୁହେଁ, ବରଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ପାଇଁ ନବୀକରଣ ଫି ସମ୍ପର୍କରେ ମଧ୍ୟ ଖିଲାପ କରିଥିଲେ।

2.3.8 ବକେୟା ରାଜସ୍ୱର ପ୍ରଭାବହୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 14 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ ଥିଲା ଯେ ଯେକୌଣସି ଦେୟ ଏବଂ ପରିଶୋଧିତ ହୋଇନଥିବା ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ଆକାରରେ ଆଦାୟ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶିତ ଯେକୌଣସି ଅର୍ଥକୁ ସର୍ବସାଧାରଣ ଦାବିର ବକେୟା ଭାବରେ ଆଦାୟ କରାଯାଇପାରିବ। ଉପରୋକ୍ତ ଅଧିନିୟମର ସୂଚୀ ଅନୁଯାୟୀ, ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ସ୍ଥାବର/ ଅସ୍ଥାବର ସମ୍ପତ୍ତିକୁ କୋରଖ ଏବଂ ବିକ୍ରୟ କରି କିମ୍ବା ଖିଲାପକାରୀଙ୍କୁ ଗିରଫ ଏବଂ ଅଟକ ରଖି ସରକାରୀ ଦେୟ ଆଦାୟ କରାଯାଇପାରିବ।

ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ରାଜସ୍ୱର ଏକତ୍ରୀକୃତ ବକେୟା 530 କୋଟି ଟଙ୍କା ଆଦାୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସହିତ, ଓଡିଶା ସରକାର ବିଜ୍ଞପ୍ତି ତାରିଖ (27 ଡିସେମ୍ବର 2023) ଠାରୁ ଏକ ବର୍ଷ ପାଇଁ 'ମୋଟରଯାନ ଟିକସ/ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ବକେୟା ଏକକାଳୀନ ସମାଧାନ' କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ରିହାତି ଥିଲା ଯେଉଁମାନେ ସେମାନଙ୍କର ବକେୟା ପରିଶୋଧ କରିବାକୁ ଆଗେଇ ଆସିବେ। ଏହି ଲକ୍ଷ୍ୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ, ଅଗଷ୍ଟ 2024 ସୁଦ୍ଧା କେବଳ 9.71 କୋଟି ଟଙ୍କା (1.83 ପ୍ରତିଶତ) ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା।

ମନୋନୀତ ପାଞ୍ଚଟି ଆର୍‌ଟିଓ[91]ରେ ଅସୁଲି ରେଜିଷ୍ଟର ଏବଂ ଟିକସ ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରି ଆଠ ମାସ (ଜାନୁଆରୀରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2024) ମଧ୍ୟରେ ଏହି ମନ୍ଥର ପ୍ରଗତି ପାଇଁ ସମୀକ୍ଷା ଏହାର କାରଣ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲା ଏବଂ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ କରିଥିଲା:

- ଅନୁରକ୍ଷିତ ରେକର୍ଡଗୁଡିକରେ ପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ସୂଚନା ନଥିଲା ଯେପରିକି, ଟିଆର୍‌ସି ଦାଖଲ ତାରିଖ, ନୋଟିସ୍/ ୱାରେଣ୍ଟ ଜାରି ତାରିଖ, ଅସୁଲି ସ୍ଥିତି, ପରବର୍ତ୍ତୀ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଇତ୍ୟାଦି ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ପରିମାଣ ସହିତ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ସଠିକ୍ ସଂଖ୍ୟା;
- ବାହନରେ ଟିକସ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ତାଲିକା ସୃଷ୍ଟି କରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ସତ୍ତ୍ୱେ, ଖିଲାପକାରୀଙ୍କୁ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଏବଂ ଆଦାୟ ପ୍ରକ୍ରିୟା ତଦାରଖ କରାଯାଇ ନଥିଲା;
- ପୂର୍ବ ମାମଲାଗୁଡିକୁ ମିଶ୍ରଣ କିମ୍ବା ବନ୍ଦ ନକରି ସମାନ ଗାଡି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏକାଧିକ ଟିଆର୍‌ସି ଦାଖଲ କରିବା, ଅନୁସରଣ ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ବିଳମ୍ବ କରିଥିଲା;
- ଅଧିକାଂଶ ଟିଆର୍‌ସିରେ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ଠିକଣା ଖୋଜା ଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ ଯାହା ଫଳରେ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସଗୁଡିକ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ଜାରି କରାଯାଇପାରିଲା ନାହିଁ, ଏବଂ

[91] ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, କେନ୍ଦୁଝର, ରାଉରକେଲା, କଳାହାଣ୍ଡି ଏବଂ ତାଳଚେର

- କୌଣସି ଟିଆର୍‌ସିରେ, ଆବଶ୍ୟକ ସ୍ଥଳେ ସ୍ଥାବର/ ଅସ୍ଥାବର ସମ୍ପତ୍ତି ଜବତ କିମ୍ବା କାରାଦଣ୍ଡ ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ଉପରୋକ୍ତ କାରଣଗୁଡିକରୁ, ଏହା ଅନୁମାନ କରାଯାଇପାରେ ଯେ ସତନ୍ତ୍ର ଅଭିଯାନ ସତ୍ତ୍ୱେ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟର କମ୍ ପ୍ରତିଶତ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟରେ ବିଭାଗର ଉଦାସୀନ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଥିଲା। ଏହା ବକେୟା ଆଦାୟ ପାଇଁ କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନର ଅନୁପସ୍ଥିତିକୁ ମଧ୍ୟ ସ୍ପଷ୍ଟ କରିଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ଓଏମ୍‌ଭିଟି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ କର ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ କରିବା ସହିତ ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ସୂଚନାକୁ ଅପଡେଟ୍ କରିବା ଏବଂ ଟିଆର୍‌ସି ସମ୍ପର୍କିତ ରେକର୍ଡର ଅଭାବକୁ ସଂଶୋଧନ କରିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଜାରି କରାଯାଇଛି।

2.4 ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଏବଂ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା

2.4.1 ଇ-ଚାଲାଣ ଆବେଦନ

ଇ-ଚାଲାଣ ହେଉଛି ଏକ ଅତ୍ୟାଧୁନିକ ସଫ୍ଟୱେୟାର ଯାହା ଆଣ୍ଡ୍ରଏଡ୍ ଆଧାରିତ ମୋବାଇଲ୍ ଆପ୍ ଏବଂ ୱେବ୍ ଇଣ୍ଟରଫେସ୍ ସହିତ ଗଠିତ, ଯାହା ପରିବହନ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପୋଲିସଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ବ୍ୟାପକ ସମାଧାନ ପ୍ରଦାନ କରିବା ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ବିକଶିତ ହୋଇଛି। ଏହି ଆପ୍ ତଥା ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ବାହନ ଏବଂ ସାରଥୀ ପୋର୍ଟାଲ୍ ସହିତ ସମନ୍ୱିତ ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ପଦ୍ଧତିର ସମସ୍ତ ପ୍ରମୁଖ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ସହିତ ବ୍ୟବହାର-ଅନୁକୂଳ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟଗୁଡିକ ପ୍ରଦାନ କରେ। ଇ-ଚାଲାଣ ହେଉଛି ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାରଙ୍କ[92] ପାଇଁ ଡିଜିଟାଲ୍ ଇଣ୍ଟରଫେସ୍ ସହିତ ଏକ ଏଣ୍ଡ-ଟୁ-ଏଣ୍ଡ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ସିଷ୍ଟମ। କମିଶନର ଅକ୍ଟୋବର 2018 ରେ ସୂଚିତ କରିଥିଲେ ଯେ ମାନୁଆଲ୍ ଯାନବାହନ ଯାଞ୍ଚ ରିପୋର୍ଟ ବନ୍ଦ କରାଯିବା ଉଚିତ ଏବଂ ଡିସେମ୍ବର 2018 ରୁ ଇ-ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯିବା ଉଚିତ। ପରିବହନ ବିଭାଗ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019) ଜାରି କରି ରାଜ୍ୟର ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ[93]ଙ୍କୁ ମୋଟରଯାନ ଆଇନର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା[94] ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଲାଗୁ କରିବାକୁ ଅଧିକାର ଦେଇଥିଲା।

2.4.1.1 ଇ-ଚାଲାଣର ନିକାଶ ନହେବା

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ଅଧ୍ୟାୟ-XIII ର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସ୍ଥିର କରାଯାଇଛି। ସ୍ଥାୟୀ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଅନୁଯାୟୀ, ଚାଲାଣ ଜାରି ହେବାର 15 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଫଇସଲା ହୋଇନଥିବା ଅପରାଧ ମାମଲାଗୁଡିକୁ ଆଇନ ଅଦାଲତକୁ ପଠାଯିବା ଉଚିତ।

2019-24 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟରେ ନାମିତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବୁକ୍ ହୋଇଥିବା ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ବିଚାରାଧିନ ଥିବା ଅପରାଧ ମାମଲା ଏବଂ ଇ-ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା **ସାରଣୀ 2.7** ରେ ସୂଚିତ କରାଯାଇଛି:

[92] ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀ, ନାଗରିକ, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ, ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ, ଏନ୍‌ଆଇସି ପ୍ରଶାସନ ଏବଂ ସଡକ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ

[93] ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ସହରାଞ୍ଚଳ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍ଥାର ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରେ ନିଯୁକ୍ତ ସବ-ଇନ୍ସପେକ୍ଟର ପଦବୀ ଏବଂ ତା'ଠାରୁ ଅଧିକ ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ଜିଲ୍ଲା ଏବଂ ସମସ୍ତ ଟ୍ରାଫିକ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନର ସହରାଞ୍ଚଳ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍ଥାର ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରେ ନିଯୁକ୍ତ ସହକାରୀ ସବ-ଇନ୍ସପେକ୍ଟର ପଦବୀ ଏବଂ ତା'ଠାରୁ ଅଧିକ ପୋଲିସ ଅଧିକାରୀମାନେ ଇ-ଚାଲାଣ ମାଧ୍ୟମରେ ଉକ୍ତ ଅଧିନିୟମର ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ କରାଯାଇଥିବା ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ କ୍ଷେତ୍ରାଧିକାର ମଧ୍ୟରେ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଦଣ୍ଡନୀୟ ଅପରାଧଗୁଡିକର ତଦନ୍ତ କରିବେ।

[94] ଧାରା 177, 179, ଧାରା (i) ଏବଂ ଧାରା 183(1) ଅନୁଯାୟୀ, ଧାରା 184 (କେବଳ ବ୍ୟାଖ୍ୟା (c) ରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇଥିବା ପରି ଗାଡି ଚଲାଇବା ସମୟରେ ହ୍ୟାଣ୍ଡହେଲ୍ଡ ଯୋଗାଯୋଗ ଉପକରଣ ବ୍ୟବହାର ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ), ଧାରା 194B (1) ଏବଂ (2), ଧାରା 194C, 194D , 194E ଏବଂ 194F ଅନୁଯାୟୀ ।

ସାରଣୀ 2.7: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଇ-ଚାଲାଣର ସ୍ଥିତି

(ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା ଲକ୍ଷରେ ଏବଂ ଟଙ୍କାର ପରିମାଣ କୋଟିରେ)

ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ଇ-ଚାଲାଣ	ବର୍ଷ	ଜାରି ହୋଇଥିବା ମୋଟ ଇ-ଚାଲାଣ	ନିକାଶ ହୋଇଥିବା		ବାକିଥିବା		ବାକିଥିବା ପ୍ରତିଶତ
			ଇ-ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ	ଇ-ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ	
ପରିବହନ ବିଭାଗ (ଆର୍‌ଟିଓ)	2019-20	3.62	3.38	93.61	0.24	13.93	6.63
	2020-21	2.17	1.00	50.38	1.17	53.73	53.92
	2021-22	2.96	1.07	59.90	1.89	100.10	63.85
	2022-23	5.61	1.52	85.9	4.09	248.80	72.91
	2023-24	7.42	1.37	79.92	6.05	397.6	81.54
ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ମୋଟ ଇ-ଚାଲାଣ		**21.78**	**8.34**	**369.71**	**13.44**	**814.10**	**61.71**
ଆରକ୍ଷୀ ବିଭାଗ	2019-20	1.24	0.84	7.81	0.40	4.53	32.26
	2020-21	6.35	2.56	25.75	3.79	41.25	59.69
	2021-22	8.44	2.25	26.87	6.19	69.97	73.34
	2022-23	9.50	2.20	28.26	7.30	92.82	76.84
	2023-24	10.04	1.61	20.35	8.43	113.97	83.96
ଆରକ୍ଷୀ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ମୋଟ ଇ-ଚାଲାଣ		**35.57**	**9.46**	**109.00**	**26.11**	**322.54**	**73.40**
ମୋଟ	2019-20	4.86	4.22	101.42	0.64	18.46	13.17
	2020-21	8.52	3.56	76.13	4.96	94.98	58.22
	2021-22	11.40	3.32	86.77	8.08	170.02	70.88
	2022-23	15.11	3.72	114.16	11.4	341.64	75.38
	2023-24	17.46	2.98	100.27	14.5	511.52	82.93
2019-20 ରୁ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ମୋଟ ଇ-ଚାଲାଣ		**57.35**	**17.80**	**478.75**	**39.60**	**1,136.62**	**68.96**

ଉତ୍ସ: ଇ-ଚାଲାଣ ତଥ୍ୟରୁ ଉଦ୍ଧୃତ

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ, ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ଶେଷ ସୁଦ୍ଧା 68.96 ପ୍ରତିଶତ (ଆର୍‌ଟିଓ-61.71 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ-73.40 ପ୍ରତିଶତ) ଇ-ଚାଲାଣ ଫଇସଲା ପାଇଁ ବାକି ଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷାରେ ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ 09 ଜୁଲାଇ 2024 ସୁଦ୍ଧା ବିଚାରାଧିନ 39.55 ଲକ୍ଷ ଇ-ଚାଲାଣ ମଧ୍ୟରୁ, 409.44 କୋଟି ଟଙ୍କାର 12.50 ଲକ୍ଷ ଇ-ଚାଲାଣ ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା 88.03 କୋଟି ଟଙ୍କାର 7.12 ଲକ୍ଷ ଇ-ଚାଲାଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ। ବାକି 27.06 ଲକ୍ଷ ଇ-ଚାଲାଣ ମଧ୍ୟରୁ, 26.59 ଲକ୍ଷ[95] ବିଭିନ୍ନ ଜାରିକରୁଥିବା କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ସ୍ତରରେ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା, ଯାହାର ପରିମାଣ 708.06 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା। ଚାଲାଣ ଜାରି ହେବାର 15 ଦିନ ପରେ ଏହି ବିଚାରାଧିନ ଚାଲାଣଗୁଡିକୁ ଫଇସଲା ପାଇଁ ଆଇନ ଅଦାଲତକୁ ପଠାଯାଇ ନଥିଲା। ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ପରେ ନ୍ୟାୟାଳୟକୁ ଚାଲାଣ ପଠାଇବାରେ ବିଳମ୍ବ ଗୋଟିଏ ଦିନରୁ 1,808 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା ଇ-ଚାଲାଣର ସମାଧାନ ସମ୍ପର୍କରେ ପ୍ରଭାବହୀନ ଏବଂ ଦୁର୍ବଳ ତଦାରଖକୁ ସୂଚିତ କରେ।

ଏହା ମଧ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ବିଭିନ୍ନ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଚାଲାଣ ଜାରି କରିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା[96] 181, 190(1)(a), 192, 194(A), 196, 199A (2)

---

[95] ପୋଲିସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା 229.89 କୋଟି ଟଙ୍କାର 18.67 ଲକ୍ଷ ଚାଲାଣ ସମେତ

[96] ଧାରା 181-ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା ଗାଡି ଚଳନା, ଧାରା 190(1)(କ)-ଅସୁରକ୍ଷିତ ଅବସ୍ଥାରେ ଥିବା ଗାଡି ବ୍ୟବହାର, ଧାରା 192-ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଗାଡି ବ୍ୟବହାର, ଧାରା 194(କ)-ପରିବହନ ଯାନରେ ଅଧିକ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ, ଧାରା 196-ବୀମା ବିନା ଗାଡି ଚଳନା, ଧାରା 199କ (2)-ନାବାଳକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅପରାଧ ଏବଂ ଧାରା 201-ଟ୍ରାଫିକ୍‌ର ମୁକ୍ତ ପ୍ରବାହରେ ବାଧା।

ଏବଂ 201 ଅନୁଯାୟୀ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ) 79,806 ଚଲାଣ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ, ଯାହା ପାଇଁ ସେମାନଙ୍କୁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଓଡିଶା ହାଇକୋର୍ଟଙ୍କ 15 ଜାନୁଆରୀ 2014 ତାରିଖ ଡବ୍ଲୁପି(ସି) 23200/2013 ରେ ପାସ୍ ହୋଇଥିବା ଆଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, ବିଚାର ପାଇଁ ଏସ୍‌ଡିଜେଏମ୍/ ଜେଏମ୍‌ଏଫ୍‌ସି[97]ର ସମ୍ପୃକ୍ତ କୋର୍ଟଗୁଡିକରେ ପବ୍ଲିକ ପ୍ରସିକ୍ୟୁସନ୍ ରିପୋର୍ଟ (ପିଆର୍) ଦାଖଲ କରାଯାଇଛି। ସମସ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ସମୟସୀମା ମଧ୍ୟରେ ପିଆର୍ ଦାଖଲ ପାଇଁ ହାଇକୋର୍ଟଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ପାଳନ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ଅଧିକାଂଶ ଆର୍‌ଟିଓ ସୂଚନା ଦେଇଥିଲେ ଯେ କୋର୍ଟଗୁଡିକ ପିଆର୍ ଗ୍ରହଣ କରୁନଥିଲେ, ଯାହା ଫଳରେ ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ପିଆର୍ ଜମା ହୋଇଗଲା। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ପରିବହନ ବିଭାଗ ଖିଲାପୀ ମାଲିକମାନଙ୍କୁ ଏସ୍‌ଏମ୍‌ଏସ୍ ପଠାଇ ଏବଂ ବାରମ୍ବାର ଅପରାଧ କରୁଥିବା ଯାନଗୁଡିକୁ ଅଟକ ରଖି ଇ-ଚଲାଣଗୁଡିକର ସମାଧାନ ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛି। ଏହା ସହିତ, ବର୍ଷ ବର୍ଷ ଧରି ସମାଧାନ ପାଇଁ ପଡି ରହିଥିବା ଇ-ଚଲାଣଗୁଡିକର ଏକକାଳୀନ ସମାଧାନ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ସରକାରୀ ସ୍ତରରେ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା।

2.4.1.2 ଅପରାଧର ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ବୁକିଂ

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 129 ଏବଂ ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ ନିୟମର ନିୟମ 172 ଅନୁଯାୟୀ, 'ପ୍ରତ୍ୟେକ ବ୍ୟକ୍ତି ଯେକୌଣସି ଶ୍ରେଣୀ କିମ୍ବା ପ୍ରକାରର ମୋଟରସାଇକେଲ ଚଲାଉଥିବା କିମ୍ବା ବସିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି, ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ ସୁରକ୍ଷାମୂଳକ ଆଇଏସ୍‌ଆଇ ଚିହ୍ନିତ ହେଡଗିଅର ପିନ୍ଧିବେ'। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଧାରା 194B (1) ଏବଂ ଧାରା 194(D) ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ଯେ 'ଯେଉଁ ବ୍ୟକ୍ତି ସୁରକ୍ଷା ବେଲ୍ଟ ପିନ୍ଧି ନଥାଇ ମୋଟର ଯାନ ଚଲାନ୍ତି କିମ୍ବା ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ପନ୍ଧି ନଥିବା ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ବହନ କରନ୍ତି, ତାଙ୍କୁ 1,000 ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା କରାଯିବ ଏବଂ ଯେକେହି ଉପରୋକ୍ତ ଧାରା କିମ୍ବା ନିୟମ କିମ୍ବା ନିୟମାବଳୀ ଉଲ୍ଲଘଂନ କରି ମୋଟରସାଇକେଲ ଚଲାନ୍ତି କିମ୍ବା ମୋଟରସାଇକେଲ ଚଲାଇବାକୁ ଦିଅନ୍ତି, ତାଙ୍କୁ 1,000 ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯିବ ଏବଂ ତାଙ୍କୁ ତିନି ମାସ ପାଇଁ ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରଣ କରିବା ପାଇଁ ଅଯୋଗ୍ୟ ଘୋଷଣା କରାଯିବ'।

2019-24 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷ ପାଇଁ ବାହନ ଏବଂ ଇ-ଚଲାଣ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 'ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ବିନା' ଗାଡି ଚଲାଇବା ପାଇଁ 2,988 ଟି ମାମଲା[98] ରୁଜୁ କରାଯାଇଛି ଏବଂ 29.88 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା[99]ର ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯାଇଛି ଯେହେତୁ ଯାନଗୁଡିକୁ ଦୁଇ ଚକିଆ ଗାଡି ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ କରାଯାଇଛି ଏବଂ 4,786 ଟି ମାମଲା[100] 'ହେଲମେଟ୍ ପିନ୍ଧି ନଥିବା' ପାଇଁ ରୁଜୁ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ମୋଟ 47.86 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା[101]ର ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯାଇଛି ଯେହେତୁ ଯାନଗୁଡିକୁ ତିନି/ ଚାରି ଚକିଆ ଯାନ ଭାବରେ ପଞ୍ଜିକୃତ କରାଯାଇଛି।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ପରବର୍ତ୍ତୀ କାର୍ଯ୍ୟପନ୍ଥା ପାଇଁ ସମୀକ୍ଷା ଏପରି ଇ-ଚଲାଣର ବିବରଣୀ ପ୍ରଦାନ କରିପାରେ। ତଥାପି, ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ, ପୂର୍ବରୁ ଏସ୍‌ଟିଏକୁ ସମୀକ୍ଷାଦ୍ୱାରା ବିଶ୍ଳେଷଣ (ନଭେମ୍ବର 2024) କରାଯାଇଥିବା ତଥ୍ୟ ସହିତ ଜଣାଇ ଦିଆଯାଇଥିଲା। ତ୍ରୁଟିପୂର୍ଣ୍ଣ ଇ-ଚଲାଣ ବାତିଲ କରିବା ଏବଂ ଭୁଲ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଇ-ଚଲାଣ ଜାରି କରିବା ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଆବଶ୍ୟକ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ।

2.4.1.3 ଟିକସ ପୈଠ ନକରିବା ପାଇଁ ଯାନବାହନ ଜବତ ନକରିବା

ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନିୟମର ଧାରା 17(1)(ଖ) ଅନୁଯାୟୀ, କମିଶନରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଭାବରେ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ରାଜ୍ୟ ମୋଟରଯାନ ବିଭାଗର ଯେକୌଣସି ଅଧିକାରୀ ଯେକୌଣସି ସାର୍ବଜନୀନ ସ୍ଥାନରେ

97 ଏସ୍‌ଡିଜେଏମ୍/ ଜେଏମ୍‌ଏଫ୍‌ସି: ପ୍ରଥମ ଶ୍ରେଣୀ ସବ-ଡିଭିଜନାଲ୍ ଜୁଡିସିଆଲ୍ ମାଜିଷ୍ଟ୍ରେଟ୍ / ଜୁଡିସିଆଲ୍ ମାଜିଷ୍ଟ୍ରେଟ୍

98 ପୋଲିସ - 2,678 ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ - 310

99 2,988 X 1,000

100 ପୋଲିସ - 4,008 ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ - 778

101 4,786 X 1,000

ଯେକୌଣସି ମୋଟରଯାନର ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ ଏପରି ଯାନକୁ ଅଟକାଇବାକୁ ଏବଂ ଯଥାସମ୍ଭବ ଆବଶ୍ୟକ ହେଲେ ତାହାକୁ ସ୍ଥିର ରଖିବାକୁ କହିପାରିବେ, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ସେ ଜାଣିପାରିବେ ଯେ ଜୋରିମାନା ସହିତ ଟିକସ ପରିମାଣ, ଯଦି କିଛି ଥାଏ, ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଟିକସ ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଛି । ଏହା ସହିତ, ଧାରା 17(1) ଅନୁଯାୟୀ, କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ସମୟରେ, ଅଧିକାରୀ ଆଇନର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ କର କିମ୍ବା ଜୋରିମାନା, ଯଦି କୌଣସି ହୁଏ, କିମ୍ବା ଉଭୟ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନା ପୈଠ କରାଯାଇ ନଥାଏ, ତେବେ ମୋଟରଯାନକୁ ଜବତ କରିପାରିବେ ଏବଂ କର କିମ୍ବା ଜୋରିମାନା, କିମ୍ବା ଉଭୟ, ଯଥାସ୍ଥିତି, ପୈଠ ନହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଟକ ରଖିପାରିବେ ।

2019-24 ମଧ୍ୟରେ ବାହନ ଏବଂ ଇ-ଚଲାଣ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଲେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ବିଭିନ୍ନ ଅପରାଧିକ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ବୁକ୍ ହୋଇଥିବା 55,723 ଟି ଚଲାଣ ମଧ୍ୟରୁ 33,920 ଟି ଗାଡି ଲାଗୁ ହେବା ତାରିଖରେ ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ପୈଠ ନକରି ଚାଲୁଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଏପରି ଗାଡିଗୁଡିକୁ ଜବତ କରାଯାଇ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଓଡିଶା ମୋଟରଯାନ କର ଅଧିନରେ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ କରାଯାଇ ନଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 561 ଟି ଯାନର ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା ଏବଂ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 438 ଟି ମାମଲାରେ, ଏଗୁଡିକ 0.53 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଟିକସ ଏବଂ 1.05 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା, ମୋଟ 1.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ନଦେଇ ଚାଲୁଥିଲେ, ଯାହା ***ପରିଶିଷ୍ଟ XXIII*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ଯାନବାହନ ଅଟକ/ଜବତ କରିବା ସମୟରେ ବିଭିନ୍ନ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସ୍ଥାନାଭାବ ପ୍ରତିବନ୍ଧକର ସମ୍ମୁଖୀନ ହେଉଥିଲେ । ତଥାପି, ଆର୍‌ଟିଓ, ସମସ୍ତ ଖିଲାପୀ ଯାନ ମାଲିକଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସ ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରିଛନ୍ତି । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ମୋଟରଯାନ ଟିକସ ପୈଠ ନକରିବା ପାଇଁ ଖିଲାପୀ ଯାନ ମାଲିକଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏକ ଇ-ଡିଟେକ୍ସନ ସିଷ୍ଟମ ମାଧ୍ୟମରେ ଇ-ଚଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଯାନ ମାଲିକଙ୍କୁ ଡିମାଣ୍ଡ ନୋଟିସ ପଠାଯାଇଛି ।

ଜବତ ହୋଇଥିବା ଯାନବାହନ ରଖିବା ପାଇଁ ସ୍ଥାନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା ବିଭାଗର ଦାୟିତ୍ୱ ହୋଇଥିବାରୁ ଉତ୍ତରଟି ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ । ଯଦିଓ, ବିଭାଗ ଖିଲାପୀ ଯାନବାହନ ମାଲିକମାନଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସ ଏବଂ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ସମ୍ପର୍କରେ କର ଆଦାୟ ମାମଲା ଆରମ୍ଭ କରୁଛି, ଏହି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ପ୍ରଭାବହୀନ, କାରଣ ସମୀକ୍ଷା ଜାଣିବାକୁ ପାଇଥିଲା ଯେ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା 33,920 (61 ପ୍ରତିଶତ) ଯାନ ସକ୍ରିୟ ଥିଲା ଏବଂ ଟିକସ ପୈଠ ନକରି ରାସ୍ତାରେ ଚାଲୁଥିଲା ।

2.4.1.4 ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ କମ୍ ଦଣ୍ଡ ଲାଗୁ କରିବା

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଅଧିକ ପରିମାଣର ଜୋରିମାନା ସହିତ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅଧିନରେ ଦଣ୍ଡ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସ୍ଥିର କରାଯାଇଥିଲା, ଏବଂ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଦଣ୍ଡ ପରିମାଣକୁ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019 ଠାରୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା:

ସାରଣୀ 2.8: ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଅଧିକ ଜୋରିମାନା ସହିତ ଅପରାଧଗୁଡିକର ତାଲିକା

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଧାରା	ଅପରାଧ	ଜୋରିମାନା	ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଜୋରିମାନା
1	177	ସାଧାରଣ ଅପରାଧ	500	1,500
2	184	ବିପଜ୍ଜନକ ଡ୍ରାଇଭିଂ	5,000	10,000
3	184(a)	ରେଡ୍ ଲାଇଟ୍ ଡେଇଁବା	5,000	10,000
4	184(b)	ରୋକିବା ପାଇଁ ଚିହ୍ନକୁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରିବା	5,000	10,000
5	184(c)	ଗାଡି ଚଲାଇବା ସମୟରେ ମୋବାଇଲ୍ ଫୋନ୍ ବ୍ୟବହାର କରିବା	5,000	10,000

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଧାରା	ଅପରାଧ	ଜୋରିମାନା	ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଜୋରିମାନା
6	184(d)	ନୋ ଓଭରଟେକିଂ ଜୋନରେ ଓଭରଟେକିଂ	5,000	10,000
7	184(e)	ଟ୍ରାଫିକ୍ ପରିଚାଳନା ବିରୁଦ୍ଧରେ ଗାଡି ଚାଳନା	5,000	10,000
8	184(f)	ଯେକୌଣସି ବିପଦପୂର୍ଣ୍ଣ ଉପାୟରେ ଗାଡି ଚଲାଇବା	5,000	10,000
9	185	ମଦ୍ୟପାନ କରି ଡ୍ରାଇଭିଂ କରିବା	10,000	15,000
10	187	ଦୁର୍ଘଟଣା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଅପରାଧ	5,000	10,000
11	189	ଅନୁମତି ବିନା ରେସିଂ ଏବଂ ଗତିର ପରୀକ୍ଷଣ	5,000	10,000
12	190(3)	ବିପଦପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ସଙ୍କଟମୟ ସାମଗ୍ରୀର ଅନଧିକୃତ ପରିବହନ	10,000	20,000
13	192	ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଯାନ ବ୍ୟବହାର କରିବା ଏବଂ ମାଲବାହୀ ଯାନରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ପରିବହନ କରିବା	5,000	10,000
14	194f(a)	ଅନାବଶ୍ୟକ ଭାବରେ କିମ୍ବା ନିରନ୍ତର/ ନିଷିଦ୍ଧ ଅଞ୍ଚଳରେ ହର୍ଣ୍ଣ ବ୍ୟବହାର କରିବା	1,000	2,000
15	194F(b)	ସାଇଲେନ୍ସର ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ନିଷ୍କାସନ ଗ୍ୟାସର ନିର୍ଗମନ	1,000	2,000
16	196	ସାଇଲେନ୍ସର ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ନିଷ୍କାସନ ଗ୍ୟାସର ନିର୍ଗମନ	1,000	2,000

ଉତ୍ସ : ବିଭାଗର ରେକର୍ଡ

2019-24 ବର୍ଷର ଇ-ଚାଲାଣ ତଥ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ବାରମ୍ବାର ଅପରାଧ ପାଇଁ 1.11 ଲକ୍ଷ ଯାନବାହନକୁ 3.30 ଲକ୍ଷ ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2019 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ 456 ଟି ଯାନକୁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା 968 ଟି ଚାଲାଣ ସମ୍ପର୍କରେ ତଥ୍ୟ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲା ଏବଂ ଦେଖିଥିଲା ଯେ ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ଜୋରିମାନା ଜାରି କରାଯାଇ ନଥିଲା ଯାହା ଫଳରେ ଉପରୋକ୍ତ ଦଣ୍ଡ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନ କରି 11.60 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା କମ୍ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେପରି ***ପରିଶିଷ୍ଟ XXIV*** ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି। ଯଦିଓ ବ୍ୟକ୍ତି ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା ଅପରାଧ ସଂଖ୍ୟା ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ ଏକ ସୁବିଧା ଉପଲବ୍ଧ ଥିଲା, ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ କରିବା ପାଇଁ ଏହାକୁ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥିବା ଇ-ଚାଲାଣ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ମାଧ୍ୟମରେ ଇ-ଚାଲାଣ ଡିଭାଇସ୍, ଆଇଇଏମ୍‌ଏସ୍ ଏବଂ ଇ-ଡିଟେକ୍ସନ୍ ସିଷ୍ଟମ୍ ଭଳି ବିଭିନ୍ନ ପଦ୍ଧତି ବ୍ୟବହାର କରି ଇ-ଚାଲାଣ ଜାରି କରାଯାଏ। ଯେହେତୁ ଇ-ଚାଲାଣ ଆପ୍ଲିକେସନ୍ ଏନ୍‌ଆଇସି ଦ୍ୱାରା ଡିଜାଇନ୍ କରାଯାଇଥିଲା, ଇ-ଚାଲାଣଗୁଡିକ ଏକକ ବ୍ୟବସାୟ ଇଞ୍ଜିନରୁ ଜାରି କରାଯାଏ ଯେଉଁଠାରେ ପ୍ରଥମ ଏବଂ ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଦଣ୍ଡ ପରିମାଣ ଦର୍ଶାଯାଇଥାଏ ଏବଂ ଆଦାୟ କରାଯାଏ।

ଏହି ଉତ୍ତରଟି ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ଅଧିନରେ ଥିବା ମାମଲାଗୁଡିକ ଥିଲା ଯେଉଁଠାରେ ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ଦଣ୍ଡ ଲାଗୁ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

2.4.1.5 ଚାଲାଣ ବୁକ୍ କରିବା ସମୟରେ ସମସ୍ତ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ ନକରିବା

ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 158 ଅନୁଯାୟୀ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ କର୍ତ୍ତବ୍ୟରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ, ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର, ଏଫ୍‌ସି, ବୀମା ଇତ୍ୟାଦି ଦସ୍ତାବିଜଗୁଡିକର ବୈଧତା ଯାଞ୍ଚ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବ। ଯଦି କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ଚିହ୍ନଟ ହୁଏ, ତେବେ ତାହାକୁ ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ର ଅଧ୍ୟାୟ XIII ର ବିଭିନ୍ନ ଧାରା ଅନୁଯାୟୀ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ଭାବରେ ବୁକ୍ କରାଯିବ ଏବଂ ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ କରାଯିବ।

2019-24 ଅବଧିର ଇ-ଚାଲାଣ ଏବଂ ବାହନ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଯଦିଓ ସିଷ୍ଟମରେ ପ୍ରତିଫଳିତ ହୋଇଥିବା ଅନେକ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ କରାଯାଇଥିଲା, ଅପରାଧ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଚାଲାଣ ବୁକ୍ କରିବା ସମୟରେ, ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଚାଲାଣ ଜାରି କରିବା ସମୟରେ ଅନ୍ୟଗୁଡିକୁ ବିଚାର ନକରି କେବଳ ଗୋଟିଏ କିମ୍ବା ଦୁଇଟି ଅପରାଧ ବୁକ୍ କରିଥିଲେ। ଏହା ଫଳରେ 640.87 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ ହୋଇନଥିଲା, ଯେପରି ନିମ୍ନରେ ଦିଆଯାଇଥିବା **ସାରଣୀ 2.9** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.9: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଏକାଧିକ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ପାଇଁ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ ନହେବା

କରାଯାଇଥିବା ଅପରାଧର ପ୍ରକାର	ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧର ସମ୍ବନ୍ଧିତ ଧାରା	ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ଜୋରିମାନା ହାର (ଟଙ୍କାରେ)	ମୋଟ ପରିମାଣ (ଟଙ୍କା କୋଟିରେ)
ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରିବା	190(2)	3,31,809	10,000	331.81
ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରିବା	192	2,91,536	5,000	145.77
ବୀମା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବିନା ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରିବା	196	7,03,537	2,000	140.71
ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ ନଲଗାଇବା	192	31,320	5,000	15.66
ପରମିଟ୍ ବିନା ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରିବା	192A	6,934	10,000	6.92
ମୋଟ		**13,65,136**		**640.87**

ଉତ୍ସ: ଇ-ଚାଲାଣ ତଥ୍ୟ

ସରକାର ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ବିଜ୍ଞପ୍ତି (ଅପ୍ରେଲ 2023) ଅନୁଯାୟୀ, ବିଭାଗ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରିଛି ଯେ ସହରାଞ୍ଚଳ/ ସ୍ଥାନୀୟ ଅଞ୍ଚଳ ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନରେ ନିଯୁକ୍ତ ପୋଲିସ ଅଧିକାରୀମାନେ ସେମାନଙ୍କ ସମ୍ପୃକ୍ତ ପୋଲିସ ଷ୍ଟେସନ କ୍ଷେତ୍ରାଧିକାର ମଧ୍ୟରେ ଧାରା 177, 179, 183, 184, 194(B), 194(C), 194(D), 194(E) ଏବଂ 194(F) ଅନୁଯାୟୀ ହୋଇଥିବା ଅପରାଧଗୁଡିକୁ ରଫାଦଫା କରିବାକୁ ଅଧିକାରପ୍ରାପ୍ତ, କିନ୍ତୁ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 190(2), 192, 192(A) ଏବଂ 196 ଅନୁଯାୟୀ ଅପରାଧଗୁଡିକୁ ରଫାଦଫା କରିବାକୁ ଅଧିକାରପ୍ରାପ୍ତ ନୁହଁନ୍ତି।

ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ଅପରାଧଗୁଡିକ ପରିବହନ ବିଭାଗର ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବୁକ୍ କରାଯାଇଥିବା ମାମଲା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥିବାରୁ ଉତ୍ତର ଗ୍ରହଣୀୟ ନୁହେଁ, ଯେଉଁମାନେ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 190(2), 192, 192(A) ଏବଂ 196 ଅନୁଯାୟୀ ଅପରାଧ ବୁକ୍ କରିବାକୁ ଅଧିକାରପ୍ରାପ୍ତ, ତେଣୁ, ଏହି ଅପରାଧଗୁଡିକୁ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ଚାଲାଣରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯିବା ଉଚିତ।

2.4.2 ଇ-ଚାଲାଣ ଜାରି କରିବାରେ ତ୍ରୁଟି

2019-24 ଅବଧି ପାଇଁ ରାଜ୍ୟର ଇ-ଚାଲାଣ ତଥ୍ୟର ବିଶ୍ଳେଷଣରୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା:

- ଧାରା 177 (ସାଧାରଣ ଅପରାଧ) ଅନୁଯାୟୀ ଜାରି ହୋଇଥିବା 8.98 ଲକ୍ଷ ଚାଲାଣ ମଧ୍ୟରୁ, 1,925 ଏବଂ 151 ମାମଲାରେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଶୁଳ୍କର ଅଧିକ ଏବଂ କମ୍ ଆଦାୟର ମାମଲା ଥିଲା ଯାହା ଦ୍ୱାରା 251.14 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଅଧିକ ଏବଂ 0.57 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କମ୍ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା।

- ଧାରା 194(1) ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନର ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝେଇ ଏବଂ 194(1A) ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହନର ଅଧିକ ଆୟତନ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଏପରି ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝେଇ ଅପସାରଣ ନହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କିମ୍ବା ଏପରି ମୋଟରଯାନର ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଅପସାରଣ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ନଦେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଯାନଗୁଡିକୁ ଚଳାଚଳ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯିବ ନାହିଁ। କିନ୍ତୁ, 19,583 ଟି ମାମଲାରେ ଘଟଣାସ୍ଥଳେ ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝେଇ ଅପସାରଣ କରିବାର ଏପରି କୌଣସି ପ୍ରମାଣ ରେକର୍ଡରେ ମିଳିନଥିଲା।
- ଚଲାଣ ତଥ୍ୟରେ ଗୋଟିଏ ଚଲାଣ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲ ଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ଚଲାଣର ବିବରଣୀ ଥିଲା ଏବଂ ଚଲାଣର ସ୍ଥିତିରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ ଅନୁସାରେ ଚଲାଣ ସ୍ଥିତି ଅପଡେଟ୍ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଚଲାଣର କାରବାର ସ୍ଥିତି କ୍ୟାପଚର କରିବା ପାଇଁ ଏକ କାରବାରର ଚଲାଣ ସ୍ଥିତି ଟେବୁଲ ଥିଲା। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ 57.35 ଲକ୍ଷ ଚଲାଣ ମଧ୍ୟରୁ 1,719 ଟିରେ ଚଲାଣ ମାଷ୍ଟର ଟେବୁଲର ସ୍ଥିତି ସକ୍ରିୟ ଥିଲା, ତଥାପି, ଚଲାଣ ସ୍ଥିତି ଟେବୁଲରେ, ସ୍ଥିତି ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଥିଲା, ଯାହା ଅନୁପଯୁକ୍ତ ମାଷ୍ଟର ସମ୍ପର୍କିତ ସ୍ଥିତି ଏବଂ ସମ୍ଭାବ୍ୟ ଲୁଚଚୋରା ହେରଫେରକୁ ସୂଚିତ କରେ।
- 56.18 ଲକ୍ଷ ଚଲାଣରେ ଅପରାଧିଙ୍କ ନାମ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇ ନଥିଲା, ଯେଉଁଥିରେ ଯାନଗୁଡିକର ଡ୍ରାଇଭରମାନେ ଅପରାଧ କରିଥିବା 23.95 ଲକ୍ଷ ମାମଲା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନଥିଲା। ଅପରାଧ ବୁକ୍ କରିବା ସମୟରେ ଅଭିଯୁକ୍ତମାନଙ୍କୁ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇ ନଥିବାରୁ, ଅପରାଧିଙ୍କୁ ଦଣ୍ଡ ଦେବା କଷ୍ଟକର ଥିଲା।
- 43.88 ଲକ୍ଷ ମାମଲାରେ ଅପରାଧର ପ୍ରମାଣ ଦେଉଥିବା ଚିତ୍ର ଅପଲୋଡ୍ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଏବଂ 9.80 ଲକ୍ଷ ମାମଲାରେ ତଥ୍ୟରେ ଅପରାଧ ମାମଲା ଘଟୁଥିବାର ଭୌଗୋଳିକ ସୂଚନା ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇ ନଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଇ-ଚଲାଣଗୁଡିକର ସବିଶେଷ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଉଛି ଯାହା ଦ୍ୱାରା ସେଗୁଡିକର ଜାରି ଏବଂ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟରେ ଥିବା ତ୍ରୁଟିକୁ ଖୋଜାଯାଇ ପାରିବ। ମୋଟରଯାନ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 194(1)ର ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ କଠୋରତାର ସହ ପାଳନ କରିବାକୁ ଆରଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି। ବର୍ତ୍ତମାନ, ପ୍ରତ୍ୟେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଇ-ଚଲାଣ ଆବେଦନରେ ଚିତ୍ରଗୁଡିକ ଉତ୍ତୋଳନ କରାଯାଉଛି। ଭୌଗୋଳିକ ସୂଚନା ଏବଂ ଅକ୍ଷାଂଶ ଏବଂ ଦ୍ରାଘିମା ଉପଲବ୍ଧ ନହେବା କାରଣ ହେଉଛି ଇଣ୍ଟରନେଟ୍ ସମସ୍ୟା। ତଥାପି, ଚଳନ୍ତି ଚଲାଣଗୁଡିକୁ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଭାବରେ ଦେଖାଇବା ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ଉତ୍ତରଟି ନୀରବ ଥିଲା।

2.4.3 ସଡକ ସୁରକ୍ଷା

2.4.3.1 ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ନୀତି

ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାର ବର୍ଦ୍ଧିତ ସଂଖ୍ୟା, ଜୀବନହାନି ଏବଂ ସମ୍ପଳ କ୍ଷତି ଯୋଗୁଁ ରାଜ୍ୟକୁ ସମ୍ପୃକ୍ତ ବିଭାଗ ଏବଂ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ପାଇଁ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ନୀତି, 2015 ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବାକୁ ପଡିଥିଲା। ନୀତିର ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ଥିଲା ଯେ ସମସ୍ତ ରାସ୍ତା ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ସୁରକ୍ଷିତ ରାସ୍ତା ନେଟୱାର୍କ ଯୋଗାଇବା, ପଦଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ସାଇକେଲ୍ ଚାଳକଙ୍କୁ ପ୍ରାଥମିକତା ଦେବା ଏବଂ ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ଭାବରେ ଶୂନ୍ୟ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାସଲ କରିବା। ଏହି ନୀତିରେ 2020 ସୁଦ୍ଧା (2015 ମୂଳ ବର୍ଷ) ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାକୁ 50 ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁକୁ 20 ପ୍ରତିଶତ ହ୍ରାସ କରିବାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ମଧ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିଲା।

2019-24 ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟରେ ଘଟିଥିବା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା[102] ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁ ସମ୍ପର୍କିତ ତଥ୍ୟ ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 2.10** ରେ ପ୍ରଦତ୍ତ ହୋଇଅଛି:

[102] ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ହେଉଛି ଏକ ଅନିଚ୍ଛାକୃତ ଘଟଣା ଯେଉଁଥିରେ ଅତି କମ୍‌ରେ ଗୋଟିଏ ଯାନ ସାଧାରଣ ଯାତାୟାତ ପାଇଁ ଖୋଲା ରାସ୍ତାରେ ଗତି କରେ, ଯାହା ଫଳରେ ଆଘାତ କିମ୍ବା ମୃତ୍ୟୁ ହୁଏ।

ସାରଣୀ 2.10: ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁର ବିବରଣୀ

ବର୍ଷ	ଦୁର୍ଘଟଣା ସଂଖ୍ୟା	ମୃତ୍ୟୁ ସଂଖ୍ୟା	ଆହତଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା
2015	10,542	4,303	11,825
2019	11,064	5,333	11,177
2020	9,817	4,738	8,822
2021	10,983	5,081	9,782
2022	11,663	5,467	10,302
2023	11,992	5,739	10,369

ଉତ୍ସ: ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ଦ୍ୱାରା ଭାରତରେ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ଏବଂ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସୂଚନା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ, ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ମୂଳ ବର୍ଷ 2015 ତୁଳନାରେ 2019-2023 ମଧ୍ୟରେ ଦୁର୍ଘଟଣା (2020 ବ୍ୟତୀତ) ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁହାର ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା। ତେଣୁ, 2020 ସୁଦ୍ଧା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା, ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆହତଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା 20 ପ୍ରତିଶତ ହ୍ରାସ କରିବାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ।

2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ଘଟିଥିବା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା, ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆହତଙ୍କ ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.11** ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.11: 2019-2024 ମଧ୍ୟରେ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା, ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆହତଙ୍କ ବିବରଣୀ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଜିଲ୍ଲାର ନାମ	ରିପୋର୍ଟ ହୋଇଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା	ମୃତ୍ୟୁର ପ୍ରତିଶତ	ଆହତଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା	ଆହତଙ୍କ ପ୍ରତିଶତ
1	ଭୁବନେଶ୍ୱର-I	ଖୋର୍ଦ୍ଧା	4,650	1,634	35.14	3,799	81.70
2	ଭୁବନେଶ୍ୱର -II						
3	କଟକ	କଟକ	3,886	1,469	37.80	2,919	75.12
4	ଗଞ୍ଜାମ	ଗଞ୍ଜାମ	3,674	1,944	52.91	3,142	85.52
5	କଳାହାଣ୍ଡି	କଳାହାଣ୍ଡି	1,603	747	46.60	1,288	80.35
6	କେନ୍ଦୁଝର	କେନ୍ଦୁଝର	3,417	1,810	52.97	2,875	84.14
7	ମୟୁରଭଞ୍ଜ	ମୟୁରଭଞ୍ଜ	2,708	1,598	59.01	2,531	93.46
8	ରାଉରକେଲା	ସୁନ୍ଦରଗଡ	3,999	2,023	50.59	3,380	84.52
9	ତାଳଚେର	ଅନୁଗୁଳ	2,036	941	46.22	1,585	77.85
	ମୋଟ		**25,973**	**12,166**	**46.84**	**21,519**	**82.85**

ଉତ୍ସ: ଏସ୍‌ଟିଏ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ, ଯଦିଓ ମୟୁରଭଞ୍ଜରେ ରିପୋର୍ଟ ହୋଇଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା କମ୍ ଥିଲା, ତଥାପି ଅନ୍ୟ ଆର୍‌ଟିଓ ତୁଳନାରେ ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆହତଙ୍କ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ ଥିଲା।

କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଏବଂ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା ଦୁର୍ଘଟଣା, ମୃତ୍ୟୁ ଏବଂ ଆହତ ହ୍ରାସ କରିବାରେ ବିଭାଗର ବିଫଳତା ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡିକରେ ଆଲୋଚନା କରାଯାଇଛି।

➢ ବୈଧ ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା ଗାଡି ଚଳନା

ଅଣ-ତାଲିମପ୍ରାପ୍ତ ଏବଂ ଅଯୋଗ୍ୟ ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଚଳିତ ଯାନବାହନଗୁଡିକ ଗମ୍ଭୀର ଟ୍ରାଫିକ ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି କରେ। ରାଜ୍ୟରେ 2019-22[103] ବର୍ଷରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରକାର ଅନୁସାରେ ବର୍ଗୀକୃତ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.12** ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.12: 2019-2022 ମଧ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଲାଇସେନ୍ସଧାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଘଟିଥିବା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା

ଲାଇସେନ୍ସର ପ୍ରକାର	2019	2020	2021	2022	ମୋଟ
ବୈଧ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ	6,955	6,594	6,966	7,381	27,896
ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ ଅଂଶ	62.86	67.17	63.43	63.29	64.09
ଲର୍ଣ୍ଣର୍ସ ଲାଇସେନ୍ସ	886	713	871	875	3345
ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ ଅଂଶ	8.01	7.26	7.93	7.50	7.69
ବୈଧ ଲାଇସେନ୍ସ ବିନା	1,721	1,102	1,175	1,283	5,281
ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ ଅଂଶ	15.55	11.23	10.70	11.00	12.13
ଜଣା ନାହିଁ	1,502	1,408	1,971	2,124	7,005
ମୋଟ ପ୍ରତିଶତ ଅଂଶ	13.58	14.34	17.94	18.21	16.09
ମୋଟ	**11,064**	**9,817**	**10,983**	**11,663**	**43,527**

ଉତ୍ସ: ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକାଶିତ ଭାରତରେ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା

2019-22 ମଧ୍ୟରେ, ଲର୍ଣ୍ଣିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ଥିବା ଡ୍ରାଇଭର ଏବଂ ବୈଧ ଲାଇସେନ୍ସ ନଥିବା ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କ ସହିତ ଜଡିତ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ରାଜ୍ୟରେ ମୋଟ ଦୁର୍ଘଟଣାର 19.82 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା। ବୈଧ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ଥିବା ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କ ସହିତ ଜଡିତ ଦୁର୍ଘଟଣା 2019 ରେ 6,955 ରୁ 2022 ରେ 7,381 (6.13 ପ୍ରତିଶତ) କୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା।

ଉପରୋକ୍ତ ବିବରଣୀରୁ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାର ପ୍ରମୁଖ କାରଣ ବୈଧ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିମାନେ ଥିଲେ। ଏହା ଡ୍ରାଇଭିଂ ସ୍କୁଲଗୁଡିକରେ ପରୀକ୍ଷାର ଗୁଣବତ୍ତା ଉନ୍ନତ କରିବା ଏବଂ ରାଜ୍ୟର ପରୀକ୍ଷା କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକରେ ଅଧିକ କଠୋର ପରୀକ୍ଷାର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ସୂଚାଇଥିଲା। ବୈଧ ଲାଇସେନ୍ସ ନଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିମାନଙ୍କ ସହିତ ଘଟିଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାଗୁଡିକ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନର ଅଭାବକୁ ସୂଚିତ କରୁଥିଲା।

➢ ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ ବ୍ୟବହାର ନକରିବା- ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ

ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାରେ ମାରାତ୍ମକ ଏବଂ ଗୁରୁତର ଆଘାତକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ଭଳି ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣର ବ୍ୟବହାର ଅତ୍ୟନ୍ତ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ। ଦୁଇଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଗାଡି ଚାଳକଙ୍କ ପାଇଁ ହେଲମେଟ୍ ବାଧ୍ୟତାମୂଳକ ଅଟେ। ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ବ୍ୟବହାର ନକରିବା ଦ୍ୱାରା ବର୍ଗୀକୃତ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା ପୀଡିତଙ୍କ ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.13** ରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି:

[103] 2021-22 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍‌ରେ ଅପଲୋଡ୍ ହୋଇଥିବା ତଥ୍ୟ

ସାରଣୀ 2.13: 2019-22 ମଧ୍ୟରେ ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ (ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍‌ଟ) ବ୍ୟବହାର ନକରିବା ଯୋଗୁଁ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିବା ଏବଂ ଆହତ ହୋଇଥିବା ଲୋକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା

ବର୍ଗ	2019		2020		2021		2022		ସମୁଦାୟ	
	ମୃତ	ଆହତ	ମୃତ	ଆହତ	ମୃତ	ଆହତ	ମୃତ	ଆହତ	ମୃତ	ଆହତ
ହେଲମେଟ୍ ନପିନ୍ଧିବା										
ଡ୍ରାଇଭରମାନେ	1,423	1,770	767	1,172	868	1,104	1,103	1,474	4,161	5,520
ସମୁଦାୟର ପ୍ରତିଶତ	66.00	50.80	60.39	50.71	66.36	54.46	65.07	56.37	64.72	52.89
ଯାତ୍ରୀମାନେ	733	1,714	503	1,139	440	923	592	1,141	2,268	4,917
ସମୁଦାୟର ପ୍ରତିଶତ	34.00	49.20	39.61	49.29	33.64	45.54	34.93	43.63	35.28	47.11
ମୋଟ	**2,156**	**3,484**	**1,270**	**2,311**	**1,308**	**2,027**	**1,695**	**2,615**	**6,429**	**10,437**
ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ନବାନ୍ଧିବା										
ଡ୍ରାଇଭରମାନେ	380	819	190	502	159	460	234	651	963	2,432
ସମୁଦାୟର ପ୍ରତିଶତ	42.89	35.49	41.48	34.20	47.04	37.43	46.52	46.27	44.07	37.93
ଯାତ୍ରୀମାନେ	506	1,489	268	966	179	769	269	756	1,222	3,980
ସମୁଦାୟର ପ୍ରତିଶତ	57.11	64.51	58.52	65.80	52.96	62.57	53.48	53.73	55.93	62.07
ମୋଟ	**886**	**2,308**	**458**	**1,468**	**338**	**1,229**	**503**	**1,407**	**2,185**	**6,412**

ଉତ୍ସ: ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରକାଶିତ ଭାରତରେ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣା

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀରୁ ଦେଖାଯାଇପାରେ ଯେ, 2019-2022 ମଧ୍ୟରେ, ହେଲମେଟ୍ ପିନ୍ଧି ନଥିବା ଯୋଗୁଁ ମୋଟ 6,429 ଜଣଙ୍କର ମୃତ୍ୟୁ ହୋଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିରୁ 4,161 (64.72 ପ୍ରତିଶତ) ବ୍ୟକ୍ତି ଡ୍ରାଇଭର ଏବଂ 2,268 (35.28 ପ୍ରତିଶତ) ଯାତ୍ରୀ ଥିଲେ। ସେହି ସମୟ ମଧ୍ୟରେ, ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ପିନ୍ଧି ନଥିବା କାରଣରୁ ପ୍ରାୟ 2,185 ଜଣଙ୍କର ମୃତ୍ୟୁ ହୋଇଥିଲା। ଏମାନଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ 963 ଜଣ (44.07 ପ୍ରତିଶତ) ଡ୍ରାଇଭର ଏବଂ ବାକି 1,222 ଜଣ (55.93 ପ୍ରତିଶତ) ଯାତ୍ରୀ ଥିଲେ। ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ପିନ୍ଧି ନଥିବାରୁ ଯଥାକ୍ରମେ 10,437 ଏବଂ 6,412 ଜଣ ଆହତ ହେବାର କାରଣ ହୋଇଥିଲା।

ତେଣୁ, ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ପିନ୍ଧିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ସହିତ ସାରା ରାଜ୍ୟରେ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ନିୟମର କଡାକଡି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିଲା।

ଉତ୍ତରରେ ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଅଧିକାଂଶ ଦୁର୍ଘଟଣା ପ୍ରବଣ ରାସ୍ତାରେ ଆଇଇଏମ୍‌ଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି। ଏହାକୁ ପର୍ଯ୍ୟାୟକ୍ରମେ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ରାସ୍ତାଗୁଡିକରେ ମଧ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ। ଏହା ସହିତ, ହେଲମେଟ୍ ଏବଂ ସିଟ୍ ବେଲ୍ଟ ଆଇନ ଉଲ୍ଲଘନକୁ ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ କଡା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବାକୁ ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି। ଏହା ବ୍ୟତୀତ, କଡା କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ପାଇଁ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକରେ 37 ଟି ଇଣ୍ଟରସେପ୍ଟର ଯାନ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ସତନ୍ତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଅଭିଯାନ କରାଯାଉଛି।

ତଥାପି, ସତ୍ୟତା ଏହା ଯେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁ ମାମଲା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି, ଯାହା ଫଳରେ ବିଭାଗ / ଆର୍‌ଟିଓମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆହୁରି କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ।

2.4.3.2 ରାଜ୍ୟ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଣ୍ଠି

ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ପରିଚାଳନା ଉପରେ ଏକ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ସଂସ୍ଥା ଗଠନ ପାଇଁ ବିଚାର ବିମର୍ଶ ଏବଂ ସୁପାରିଶ କରିବା ପାଇଁ ଭାରତର ଉଚ୍ଚତମ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଜଷ୍ଟିସ୍ ଶ୍ରୀ କେ. ଏସ୍. ରାଧାକ୍ରିଷ୍ଣନଙ୍କ ଅଧକ୍ଷତାରେ ଏକ କମିଟି ଗଠନ କରିଥିଲେ। କମିଟି (ନଭେମ୍ବର 2016) ରାଜ୍ୟକୁ ଏକ ଅଣ-ଅତିକ୍ରାନ୍ତ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଣ୍ଠି ଗଠନ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲା ଏବଂ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନରୁ ସଂଗୃହୀତ ଜୋରିମାନା / ଚକ୍ରବୃଦ୍ଧି ଶୁଳ୍କର ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଂଶକୁ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଣ୍ଠି ପରିଚାଳନା କରିବା ଏବଂ ପାଣ୍ଠିର ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ବ୍ୟବହାର ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ ପାଣ୍ଠିକୁ ଏକ ନିରନ୍ତର ଅର୍ଥ ସଂଗ୍ରହ ନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଥିଲା।

ଉପରୋକ୍ତ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଅନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟ ଦ୍ୱାରା 2015-16 ମଧ୍ୟରେ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ଏକ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ପାଣ୍ଠି ସୃଷ୍ଟି କରାଯାଇଥିଲା। ପାଣ୍ଠିର ସଠିକ୍ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ, ସରକାର ପାଣ୍ଠି ସୃଷ୍ଟି ହେବାର ପ୍ରାୟ ଅଢ଼େଇ ବର୍ଷ ପରେ (ଜୁଲାଇ 2019) 'ଓଡିଶା ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଣ୍ଠି ପରିଚାଳନା ନିୟମାବଳୀ, 2019' ଜାରି କରିଥିଲେ। ଚକ୍ରବୃଦ୍ଧି ଶୁଳ୍କ ବାବଦକୁ ସଂଗୃହୀତ ଅର୍ଥର କୋଡିଏ ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରତିବର୍ଷ ଓଡିଶା ରୋଡ୍ ସେଫ୍ଟି ସୋସାଇଟି (ଓଆର୍ଏସ୍ଏସ୍)କୁ ବିଭିନ୍ନ ରାସ୍ତା ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଧୀନରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ସହାୟକ ଅନୁଦାନ ଭାବରେ ଆବଣ୍ଟିତ କରାଯିବାର ଥିଲା। ପାଣ୍ଠିର ପ୍ରଶାସନିକ ବିଭାଗ ହେବ ବାଣିଜ୍ୟ ଏବଂ ପରିବହନ (ପରିବହନ) ବିଭାଗ ଏବଂ ପାଣ୍ଠିଟି ପରିଚାଳନା କମିଟି ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେବ, ଯାହାର ଅଧକ୍ଷତା ପ୍ରମୁଖ ସଚିବ, ବାଣିଜ୍ୟ ଏବଂ ପରିବହନ (ପରିବହନ) ବିଭାଗର ଅଧୀନରେ ରହିବ।

ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ 2015-24 ମଧ୍ୟରେ ସମିତିକୁ 228 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନୁଦାନ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ 141.61 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 86.39 କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ନହୋଇ ରହିଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2024)। ଏହା ସହିତ, ସଂଗୃହିତ ସୁଧ ପରିମାଣ 17.40 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟ ସମିତିର ବ୍ୟାଙ୍କ ଖାତାରେ ନିରର୍ଥକ ହୋଇ ରହିଥିଲା।

ଏହି ଉପଲବ୍ଧ ପରିମାଣକୁ ସମିତି ଦ୍ୱାରା ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା ଏବଂ ଦୁର୍ଘଟଣା ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁହାର ହ୍ରାସ କରିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପଦକ୍ଷେପଗୁଡିକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇ ପାରିଥାନ୍ତା।

ଉତ୍ତରରେ, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ପାଣ୍ଠିକୁ ପର୍ଯ୍ୟାୟକ୍ରମେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ/ ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥର ସବୁଠାରୁ ଦୁର୍ଘଟଣା ପ୍ରବଣ ସ୍ଥାନରେ ଆଇଇଏମ୍ଏସ୍ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା, କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ପାଇଁ ଇଣ୍ଟରସେପ୍ଟର ଯାନ କ୍ରୟ କରିବା, ପୋଲିସ ଦ୍ୱାରା ରାଜପଥ ପେଟ୍ରୋଲିଂ ଯାନ କ୍ରୟ କରିବା ଏବଂ ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ଉପକରଣ କ୍ରୟ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା।

ତଥାପି, ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇନଥିବା 86.39 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ 17.40 କୋଟି ଟଙ୍କାର ବ୍ୟାଙ୍କ ସୁଧ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ଉତ୍ତରଟି ନୀରବ ଥିଲା।

2.5 ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ

ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ, ଆଇନ, ନିୟମ ଏବଂ ବିଭାଗୀୟ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀର ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନିଶ୍ଚିତତା ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ। ଏହା ତ୍ୱରିତ ଏବଂ ଦକ୍ଷ ସେବା ପାଇଁ ଏବଂ କର ଓ ଶୁଳ୍କ ଠକେଇ ବିରୁଦ୍ଧରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ନିର୍ଭରଯୋଗ୍ୟ ଆର୍ଥିକ ଏବଂ ପରିଚାଳନା ସୂଚନା ପ୍ରଣାଳୀ ସୃଷ୍ଟି କରିବାରେ ମଧ୍ୟ ସାହାଯ୍ୟ କରେ। ତେଣୁ, ଏହା ବିଭାଗର ଦାୟିତ୍ୱ ଯେ ଏକ ଉପଯୁକ୍ତ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଗଠନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା, ସମୀକ୍ଷା ଏବଂ ସମୟ ସମୟରେ ଏହାକୁ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ କରିବା ପାଇଁ ଅଦ୍ୟତନ କରାଯାଉଛି।

2.5.1 ନାଗରିକ କେନ୍ଦ୍ରିକ ସେବାର ବିଳମ୍ବିତ ବିତରଣ

ଓଡିଶା ସରକାର ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଅଧିକାର ନିୟମ 2012 ପ୍ରଚଳନ (ଡିସେମ୍ବର 2012) କରିଥିଲେ, ଯେଉଁଥିରେ ରାଜ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ ନାଗରିକ କେନ୍ଦ୍ରିକ ସେବା ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ସମୟସୀମା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ତଦନୁସାରେ ପରିବହନ ବିଭାଗ ରାଜ୍ୟରେ ଏପରି 31 ଟି ସେବା ପାଇଁ ସମୟସୀମା ଧାର୍ଯ୍ୟ (ନଭେମ୍ବର 2015) କରିଥିଲେ।

2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିବା ଘଟଣା ଏବଂ ଗୁରୁତ୍ୱକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପାଞ୍ଚଟି ସେବା ପ୍ରଦାନ ଉପରେ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ବାହନ ତଥ୍ୟର ଯାଞ୍ଚ ଏବଂ ରେକର୍ଡର ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ **ସାରଣୀ 2.14** ରେ ସୂଚିତ କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.14: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସମୟାନୁସାରେ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ

ସେବାର ପ୍ରକାର	ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟସୀମା (ଦିନରେ)	ରାଜ୍ୟ			ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓ		
		ମାମଲା (ସଂଖ୍ୟାରେ)	ସେବା ବିଳମ୍ବିତ (ଲକ୍ଷରେ)	ବିଳମ୍ବର ବିସ୍ତାର (ଦିନରେ)	ମୋଟ ମାମଲା (ଲକ୍ଷରେ)	ସେବା ବିଳମ୍ବିତ (ଲକ୍ଷରେ)	ବିଳମ୍ବର ବିସ୍ତାର (ଦିନରେ)
ଲର୍ଣ୍ଣର୍ସ ଲାଇସେନ୍ସ	ତିନି	20.71	0.57	ଏକ ଏବଂ 837	8.34	0.30	ଏକ ଏବଂ 694
ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ	ପାଞ୍ଚ	13.58	1.89	ଏକ ଏବଂ 1,106	3.07	0.61	ଏକ ଏବଂ 1,065
ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	ତିନି	11.09	0.33	ଏକ ଏବଂ 1,149	5.49	0.19	ଏକ ଏବଂ 1,035
ଅସ୍ଥାୟୀ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	ତିନି	0.98	0.06	ଏକ ଏବଂ 592	0.58	0.01	ଏକ ଏବଂ 314
ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	ସାତ	33.50	2.73	ଏକ ଏବଂ 1,181	15.20	0.86	ଏକ ଏବଂ 1,020

ଉତ୍ସ: ବାହନ ଏବଂ ସାରଥୀ ତଥ୍ୟରୁ ଉଦ୍ଧୃତ

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଉଥିଲା ଯେ ସାରା ରାଜ୍ୟରେ ଏବଂ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ସମୟାନୁସାରେ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥିଲା। ରାଜ୍ୟରେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବର ପରିସର (ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟଠାରୁ ଅଧିକ), ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.15** ରେ ସୂଚିତ କରାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.15: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସମୟାନୁସାରେ ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବର ପରିସର

ସେବାର ପ୍ରକାର	1 ଦିନ	2-6 ଦିନ	7-14 ଦିନ	15-30 ଦିନ	1-3 ମାସ	3-6 ମାସ	6-12 ମାସ	1 ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ	ମୋଟ
ଲର୍ଣ୍ଣର୍ସ ଲାଇସେନ୍ସ	8,010	18,296	11,960	6,070	4,029	482	8,063	286	57,196
ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ	25,985	78,278	38,028	21,870	15,107	4,672	3,459	1,181	1,88,580
ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	6,746	13,337	5,798	3,225	2,652	776	665	257	33,456
ଅସ୍ଥାୟୀ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	1,465	2,779	878	343	181	69	38	14	5,767
ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର	38,257	1,17,427	70,640	29,565	13,483	2,348	784	245	2,72,749
ମୋଟ	**80,463**	**2,30,117**	**1,27,304**	**61,073**	**35,452**	**8,347**	**13,009**	**1,983**	**5,57,748**
ପ୍ରତିଶତ	14.43	41.26	22.82	10.95	6.36	1.50	2.33	0.36	100.00

ଉତ୍ସ: ବାହନ ଏବଂ ସାରଥୀ ତଥ୍ୟରୁ ଉଦ୍ଧୃତ

ସାରଣୀ 2.15 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ତଥ୍ୟରୁ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ 2019-24 ର 5.57 ଲକ୍ଷ ମାମଲା ମଧ୍ୟରୁ ଯେଉଁଠାରେ ସେବା ଯୋଗାଣ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ହୋଇନଥିଲା, 41 ପ୍ରତିଶତ ମାମଲାରେ ବିଳମ୍ବ 2 ରୁ 6 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଥିଲା। ଅଧିକାଂଶ ବିଳମ୍ବିତ ମାମଲା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ (2.73 ଲକ୍ଷ ମାମଲା) ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ (1.89 ଲକ୍ଷ ମାମଲା) ସହିତ ଜଡିତ। ତେଣୁ, ସମୟାନୁବର୍ତ୍ତୀ ନାଗରିକ କେନ୍ଦ୍ରିକ ସେବା ଯୋଗାଇବାରେ ବିଫଳତା ବିଭାଗର ଦୁର୍ବଳ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ସୂଚିତ କରେ।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ, ପରୀକ୍ଷାରେ ପାସ୍ କରିବା ପରେ, ଲାଇସେନ୍ସ ତୁରନ୍ତ ସୃଷ୍ଟି ହୁଏ ଏବଂ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ଏହାକୁ ଡାଉନଲୋଡ୍ କରିବାକୁ ପଡିଥାଏ। ସଫଳ ଡାଉନଲୋଡ୍ ହେବା ପରେ, ସାରଥୀ ସଫ୍ଟୱେୟାର ମାମଲାଟିକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ବୋଲି ବିବେଚନା କରେ। ତଥାପି, ଅନେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆବେଦନକାରୀମାନେ ପରୀକ୍ଷା ତାରିଖ ପରେ ବିଳମ୍ବରେ ଏହାକୁ ଡାଉନଲୋଡ୍ କରୁଥିବାରୁ, ଏପରି ମାମଲାଗୁଡିକୁ ବିଚାରାଧିନ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ଯଦିଓ ମାମଲାଗୁଡିକୁ ପ୍ରକୃତରେ ବିଚାରାଧିନ ନଥିଲା।

ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର କ୍ଷେତ୍ରେରେ, ଫିଟ୍ ଯାନର ପ୍ରମାଣପତ୍ର ତୁରନ୍ତ ସୃଷ୍ଟି ହୁଏ, କିନ୍ତୁ ଯଦି ଆବେଦନକାରୀମାନେ ସ୍ଲଟ୍ ବୁକ୍ କରିବା ପରେ ସେମାନଙ୍କର ଯାନ ଦେଖାଇ ନଥାନ୍ତି ଏବଂ ସ୍ଲଟ୍ ପୁନଃନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ନକରନ୍ତି, ତେବେ ଏପରି ମାମଲାଗୁଡିକୁ ବିଚାରାଧିନ ଦର୍ଶାଯାଇଥାଏ। ଏମ୍ଆଇଏସ୍ ରିପୋର୍ଟ ସଂଶୋଧନ ପାଇଁ ଏନ୍ଆଇସି ମାଧ୍ୟମରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି। ଅସ୍ଥାୟୀ ପଞ୍ଜିକରଣ / ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ସମ୍ପର୍କରେ, ଅପଲୋଡ୍ ହୋଇଥିବା ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟରେ କୌଣସି ତ୍ରୁଟି ଥିଲେ, ଆର୍‌ଟିଓ ସେହି ମାମଲାଗୁଡିକୁ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ଫେରାଇଦିଏ, କିନ୍ତୁ ବାହନ ପୋର୍ଟାଲରେ ଏପରି ମାମଲାଗୁଡିକୁ ବିଚାରାଧିନ ଦର୍ଶାଯାଇଥାଏ। ରିପୋର୍ଟିଂରେ ଏପରି ତ୍ରୁଟି ସଂଶୋଧନ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି।

ସରକାରଙ୍କ ଉତ୍ତର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ କାରଣ ସମୀକ୍ଷା ସେବା ପ୍ରଦାନର ତାରିଖ ଭାବରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଡାଉନଲୋଡ୍ କରିବାର ତାରିଖ ନୁହେଁ ବରଂ ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ଅନୁମୋଦନ ତାରିଖକୁ ଗ୍ରହଣ କରିଛି। ସେହିପରି, ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଏବଂ ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପ୍ରଦାନ ସମ୍ପର୍କରେ, ଯଦି ଆବେଦନକାରୀ ଡକ୍ୟୁମେଣ୍ଟ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିନଥାନ୍ତି, ତେବେ ଆବେଦନଗୁଡିକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ ଦ୍ୱାରା ସମାଧାନ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା। ସେଗୁଡିକୁ ସ୍ଥଗିତ ରଖିବା ସେବା ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବକୁ ସୂଚିତ କରେ।

2.5.2 ମାନବ ସମ୍ବଳ

ଶୀର୍ଷ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଏବଂ ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ କ୍ଷମତା ଏବଂ ପଦବୀରେ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.16** ରେ ଦିଆଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.16: ଶୀର୍ଷ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଏବଂ ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓଗୁଡିକରେ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ କ୍ଷମତା ଏବଂ ପଦବୀରେ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ନାମ	ଅନୁମୋଦିତ କ୍ଷମତା	ପଦବୀରେ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି	ଖାଲି ଥିବା ପଦବୀ	ଖାଲି ଥିବା ପଦବୀର ପ୍ରତିଶତ
1	ପରିବହନ ବିଭାଗ	100	55	45	45
2	ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ	120	57	63	53
	ଉପ ମୋଟ	**220**	**112**	**108**	**49**
3	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I	45	27	18	40
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	11	5	6	55
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	45	28	17	38
6	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	46	27	19	41
7	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	17	11	6	35
8	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	34	22	12	35
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	35	22	13	37
10	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	37	23	14	38
11	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	8	3	5	63
	ଉପ ମୋଟ	**278**	**168**	**110**	**40**
	ସର୍ବ ମୋଟ	**498**	**280**	**218**	**44**

ଉତ୍ସ: ବିଭାଗ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ସୂଚନାରୁ ସଂକଳନ କରାଯାଇଛି

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଇ ଦେଉଥିଲା ଯେ ବିଭାଗର ବିଭିନ୍ନ କ୍ୟାଡରରେ ପଦବୀ ଖାଲି ପଡିଥିଲା। ବିଶେଷକରି, ମନୋନୀତ ନଅଟି ଆରଟିଓରେ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପାଇଁ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ ପଦବୀ ବିରୁଦ୍ଧରେ, କେବଳ 89 ପଦବୀ ପୂରଣ କରାଯାଇଥିଲା (ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା)। ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ମାନବ ସମ୍ବଳର ଅଭାବ ମଧ୍ୟ ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଳନ ନକରିବା ଏବଂ ମୋଟରଯାନ ଅପରାଧ ଏବଂ ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାକୁ ହ୍ରାସ କରିବା ପାଇଁ ନିୟମିତ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ପରିଚାଳନା କରିବାରେ ବିଫଳତାର ଏକ କାରଣ ଥିଲା। ଏହା ସହିତ, ଖାଲି ପଦବୀଗୁଡିକ ନାଗରିକ କେନ୍ଦ୍ରିକ ସେବାର ସମୟସୀମା ପ୍ରଦାନକୁ ମଧ୍ୟ ପ୍ରଭାବିତ କରିଥିଲା।

ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରି, ସରକାର କହିଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ବିଭିନ୍ନ ଖାଲି ପଦବୀ ପୂରଣ ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି।

2.5.3 ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା

ବିଭାଗର ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା ଅନୁଭାଗ, ବିଭାଗ ଏବଂ ଏହାର କ୍ଷେତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପଦକ୍ଷେପଗୁଡିକର ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ପାଇଁ ଦାୟୀ। ଏହା ମୋଟରଯାନ ଟିକସ, ଶୁଳ୍କ, ପଞ୍ଜିକରଣ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଦିଗ ସହିତ ଜଡିତ କ୍ଷେତ୍ର ୟୁନିଟଗୁଡିକର ସମୀକ୍ଷା କରେ ଯାହାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ତ୍ରୁଟି ଚିହ୍ନଟ କରିବା ଏବଂ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପଦକ୍ଷେପର ପ୍ରଭାବଶାଳୀତା ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ କରିବା ଏବଂ ବିଭାଗକୁ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିବା।

ସମୀକ୍ଷା ଦେଖିଲା ଯେ ଦୁଇ ଜଣ ସମୀକ୍ଷା ଅଧିକାରୀ (ଏଓ), ଚାରି ଜଣ ସହାୟକ ସମୀକ୍ଷା ଅଧିକାରୀ (ଏଏଓ) ଏବଂ ଆଠ ଜଣ ସମୀକ୍ଷକଙ୍କ ମଞ୍ଜୁରୀପ୍ରାପ୍ତ ପଦବୀ ବିରୁଦ୍ଧରେ ସେହି ଅନୁଭାଗରେ ଜଣେ ଏଏଓ ଏବଂ ପାଞ୍ଚ ଜଣ ସମୀକ୍ଷକ ଥିଲେ। 2019-20 ରୁ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା ହେବାକୁ ଥିବା 180 ଟି ୟୁନିଟ୍ ମଧ୍ୟରୁ 59 ଟି ୟୁନିଟ୍ ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏଥିମଧ୍ୟରୁ 36 ଟି ୟୁନିଟ୍ ଉପରୋକ୍ତ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା। ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିବା ସମୀକ୍ଷା ୟୁନିଟ୍ ମାତ୍ର 32.77 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ଅଧିନରେ 20 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା। 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଯୋଜନା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ହୋଇଥିବା ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡିକର ବିବରଣୀ ନିମ୍ନରେ **ସାରଣୀ 2.17** ରେ ଦିଆଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.17: 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ଯୋଜନା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ହୋଇଥିବା ୟୁନିଟ୍‌ଗୁଡିକର ବିବରଣୀ

ବର୍ଷ	ମୋଟ ୟୁନିଟ୍ ସଂଖ୍ୟା	ବାର୍ଷିକ ସମୀକ୍ଷା ହେବାକୁ ଥିବା ୟୁନିଟ୍ ସଂଖ୍ୟା	ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିବା ୟୁନିଟ୍ ସଂଖ୍ୟା	ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିବା ୟୁନିଟ୍ ସଂଖ୍ୟା	ସମୀକ୍ଷା ହୋଇନଥିବା ୟୁନିଟ୍ ସଂଖ୍ୟା
2019-20	36	36	10	10	26
2020-21	36	36	11	04	32
2021-22	36	36	10	05	31
2022-23	36	36	12	07	29
2023-24	36	36	16	10	26
ମୋଟ	**180**	**180**	**59**	**36**	**144**

ଉତ୍ସ: ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ରେକର୍ଡ ଏବଂ ସୂଚନାରୁ ସଂକଳିତ

ଉପରୋକ୍ତ ସାରଣୀ ସୂଚାଇ ଦେଇଥିଲା ଯେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା ହୋଇଥିବା ୟୁନିଟ୍ ତୁଳନାରେ ଯୋଜନାବଦ୍ଧ ୟୁନିଟ୍‌ର ଅଭାବ ଥିଲା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ପରିସରରେ ସାମଗ୍ରୀକ ପ୍ରତିଶତ କେବଳ 11.11 ଏବଂ 27.77 ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା। 2019-24 ବର୍ଷରେ ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣର ଅନୁପାଳନ କରିବାରେ ମଧ୍ୟ ଖରାପ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ମିଳିଥିଲା କାରଣ 2019-20 ରୁ 2023-24 ମଧ୍ୟରେ କରାଯାଇଥିବା 374 ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 10 ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦ ସମାଧାନ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ତାରିଖ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ 364 ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦ (97.33 ପ୍ରତିଶତ) ଏପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ନିକାଶ ପାଇଁ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା। 97.33 ପ୍ରତିଶତ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ବିଚାରାଧିନ ଥିଲା, ଯେପରି ନିମ୍ନରେ ଥିବା **ସାରଣୀ 2.18** ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି:

ସାରଣୀ 2.18: 2019-24 ଆର୍ଥିକ ବର୍ଷରେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା ରିପୋର୍ଟର ସ୍ଥିତି

ବର୍ଷ	ଦାଖଲ ହୋଇନଥିବା ରିପୋର୍ଟ ସଂଖ୍ୟା	ଉଠାଯାଇଥିବା ଆପତ୍ତିର ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରାପ୍ତ ଅନୁପାଳନର ସଂଖ୍ୟା	ସମାଧାନ ହୋଇଥିବା ଆପତ୍ତିର ସଂଖ୍ୟା	ବିଚାରାଧିନ ଆପତ୍ତିର ସଂଖ୍ୟା
2019-20	10	94	5	10	84
2020-21	04	40	1	0	40
2021-22	05	52	1	0	52
2022-23	07	71	0	0	71
2023-24	10	117	0	0	117
ମୋଟ	**36**	**374**	**7**	**10**	**364**

ଉତ୍ସ: ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ରେକର୍ଡ ଏବଂ ସୂଚନାରୁ ସଂକଳିତ

ସରକାର ଉତ୍ତର ଦେଇଥିଲେ (ଜୁନ୍ 2025) ଯେ ଏସ୍‌ଟିଏ ଏବଂ ଏହାର ଅଧସ୍ତନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା ନିୟମିତ ଭାବରେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା ଅଙ୍ଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେଉଛି । ତଥାପି, ବିଚାରାଧିନ ସମୀକ୍ଷା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣଗୁଡିକର ଅନୁପାଳନ ଏବଂ ସମାଧାନରେ ଖରାପ ପ୍ରତିକ୍ରିୟା ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ଉତ୍ତରଟି ନୀରବ ଥିଲା ।

2.6 ସୁପାରିଶଗୁଡିକ

ସରକାର ବିଚାର କରିପାରନ୍ତି:

- ଆବଶ୍ୟକୀୟ ଲାଇସେନ୍ସ ନପାଇ ଅନିୟନ୍ତ୍ରିତ ଭାବରେ ସାଧାରଣ ସେବା ଯାନବାହନ ଚଳାଉଥିବା ମୋଟର ଯାନ ସଂଗ୍ରହକଙ୍କ ବିରୁଦ୍ଧରେ କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବା;

- ସାରଥି ମାଧ୍ୟମରେ ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ପଞ୍ଜିକରଣ, ମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ, ଆଦାୟ ଏବଂ ଟିକସ ଓ ଫି ସଂଗ୍ରହ ପାଇଁ ଇନପୁଟ୍ ବୈଧତା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ବ୍ୟବସାୟିକ ନିୟମ ଚିତ୍ରଣ କରିବା ଏବଂ ଅନ୍ତର୍ନିହିତ ନିୟନ୍ତ୍ରଣକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରି ବାହନର ଦକ୍ଷତା ଏବଂ ପ୍ରଭାବକୁ ଉନ୍ନତ କରିବା;

- ଯାନଗୁଡିକର ଫିଟନେସ୍ ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର ସ୍ଥାପନ କରିବା ଏବଂ ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କ ପାଇଁ ପରୀକ୍ଷଣ ଟ୍ରାକର ଉନ୍ନତିକୁ ପ୍ରାଥମିକତା ଦେବା;

- ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ବ୍ୟବହାର କରୁଥିବା ମହିଳା ଏବଂ କନ୍ୟା ସନ୍ତାନଙ୍କ ସୁରକ୍ଷା ପାଇଁ ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକରେ ଯାନବାହନ ସ୍ଥାନ ଟ୍ରାକିଂ ଡିଭାଇସ୍ ସ୍ଥାପନକୁ କଡାକଡି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା;

- ସମସ୍ତ ଯାନରେ (ପୁରୁଣା ଏବଂ ନୂତନ) ଏଚ୍‌ଏସ୍‌ଆର୍‌ପି ଲଗାଇବା ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା;

- ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ପାଇଁ ଏକ ଦକ୍ଷ ଏବଂ ପ୍ରଭାବଶାଳୀ ନିୟମ ରଖିବା ପାଇଁ ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍‌ରେ ଥିବା ତ୍ରୁଟିଗୁଡିକୁ ସଂଶୋଧନ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା;

- ବକେୟା ରାଜସ୍ୱ ସମୟସୀମା ମଧ୍ୟରେ ଆଦାୟ ପାଇଁ ଉଲ୍ଲଙ୍ଘନକାରୀଙ୍କୁ ଠାବ କରିବା ପାଇଁ ଯାହବାହନ ମାଲିକ ଏବଂ ଡିଏଲ୍ ଧାରକଙ୍କ ଠିକଣା (ଆଧାର) ଏବଂ ମୋବାଇଲ୍ ନମ୍ବରକୁ ଅପଡେଟ୍ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା;

- ବୁକ୍ ହୋଇଥିବା ଅପରାଧ ପାଇଁ କମ୍ପାଉଣ୍ଡିଂ ଫି ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ଭାବରେ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଏବଂ ମାନୁଆଲ୍ ହସ୍ତକ୍ଷେପ ଦ୍ୱାରା ଅଣ/ ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟକୁ ଏଡାଇବା ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ବୈଧତା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସହିତ ଇ-ଚାଲାଣ ସଫ୍ଟୱେୟାର ପୁନଃଡିଜାଇନ୍ କରିବା; ଏବଂ

- ନାଗରିକ କୈନ୍ଦ୍ରିକ ସେବାର ସମୟସୀମା ମଧ୍ୟରେ ତଦାରଖ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବା ଏବଂ ଦୋଷୀ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ସ୍ଥିର କରିବା।

ଅତୁଲ ପ୍ରକାଶ

ଭୁବନେଶ୍ୱର — **(ଅତୁଲ ପ୍ରକାଶ)**

ତାରିଖ 07 APR 2026 — **ମହାଲେଖାକାର (ଲେଖାପରୀକ୍ଷା-II), ଓଡିଶା**

ପ୍ରତିସ୍ୱାକ୍ଷରିତ

ନୂଆ ଦିଲ୍ଲୀ — **(କେ. ସଞ୍ଜୟ ମୂର୍ତ୍ତୀ)**

ତାରିଖ 09 APR 2026 — **ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକ**

ପରିଶିଷ୍ଟ

ପରିଶିଷ୍ଟ-I

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.2.2)

ୟୁସି ଦାଖଲ ନକରିବା

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ସଙ୍ଗଠନ	ଅବଧି	ମୋଟ ୟୁସି ସଂଖ୍ୟା	ସମସ୍ତ ୟୁସିର ମୋଟ୍ ମଞ୍ଜୁରୀ	ବିଲମ୍ବିତ ୟୁସି ସଂଖ୍ୟା	ବିଲମ୍ବିତ ୟୁସିର ମଞ୍ଜୁରୀ ପରିମାଣ
1.	ବିଏମ୍‌ସି	2015-19	10	1,562.18	10	1,562.18
2.	ଇପିଆଇଏଲ୍	2021-23	9	4,335.91	9	4,335.91
3.	ଇଡକୋ	2015-18	9	1,819.75	4	800.58
4.	ଆଇଏନ୍‌ଟିଆଇସିଏଚ୍	2017-20	4	280.29	1	105.48
5.	ଏନ୍‌ବିସିସି	2018-21	3	293.95	3	293.95
6.	ଉତ୍କଳିକା	2016-19	4	124.09	4	124.09
7.	ମୁଖ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରୀ (କୋଠା)	2018-23	5	8,915.53	5	8,915.53
8.	ଓଟିଡିସି ବ୍ୟତୀତ	2014-23	261	21,221.044	245	20,537.09
9.	ଓଟିଡିସି	2014-23	714	77,487.387	667	73,244.53
ମୋଟ			**1,019**	**1,16,040.13**	**948**	**1,09,919.34**

ପରିଶିଷ୍ଟ-II
(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.2.6)
ବାର୍ଷିକ ଲିଜ୍ ଭଡା

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ୟୁନିଟ୍‌ର ନାମ	ଲିଜଧାରୀ/ ଏଜେନ୍ସିର ନାମ	ଲିଜ୍ ଅବଧି		ଭଡା ସମୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ		ଆଗୁଆ ଶୁଳ୍କ	ଏଏଲ୍‌ଆର୍	ସୁଧ	ମୋଟ ଭଡା ଦେୟ	ଲିଜଧାରୀ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ରାଶି	ବଳକା ଦେୟ
			ଠାରୁ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	ଠାରୁ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ						
1.	ପାନ୍ଥଶାଳା ତାରାତାରିଣୀ, ଗଞ୍ଜାମ	ତଭାସ୍ୟ ଭେଞ୍ଚୁରା ପାର୍ଟନର ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍	26.07.2013	25.07.2043	08.08.2023	07.08.2025	0	2,12,921	38,170	2,51,091	-	2,51,091
2.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ବାଲେଶ୍ୱର	ମେସର୍ସ ଉତ୍କଳ କେଶରୀ ମହାନ୍ତି	23.12.2020	22.12.2050	23.12.2020	23.12.2023	0	92,85,102	3,85,000	96,70,102	96,56,202	13,900
3.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ଭଦ୍ରକ	ମେସର୍ସ ଏଗ୍ରୋବିଟେକ୍ ଇଣ୍ଡିଆ ପ୍ରାଇଭେଟ୍ ଲିମିଟେଡ୍	12.01.2021	11.01.2051	12.01.2021	12.01.2024	2,50,44,600	1,04,07,600	16,88,879	3,71,41,079	1,07,38,000	2,64,03,079
4.	ଏଡବ୍ଲ୍ୟୁସି, ରାମେଶ୍ୱର, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	ବୌଦ୍ଧ ଇନ୍‌ଫ୍ରା ଭେଞ୍ଚରସ୍, ଭୁବନେଶ୍ୱର	ଡିସେମ୍ବର 2017	2047	22.12.2020	21.12.2024		7,32,198	69,328	8,01,526.	-	801526
	ମୋଟ							**2,39,41,821**	**21,81,377**	**6,21,81,131**	**3,47,11,535**	**2,74,69,596**

ପରିଶିଷ୍ଟ-III

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.2.6)

ଡଙ୍ଗା ଚାଳକଙ୍କଠାରୁ ବାର୍ଷିକ ବକେୟା ରୟାଲଟି

ଗଞ୍ଜାମ ଏବଂ ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଜିଲ୍ଲାର ତିନୋଟି ଡଙ୍ଗା ପରିଚାଳକ ସଂସ୍ଥାରୁ ବକେୟା ବାର୍ଷିକ ରୟାଲଟିର ବିବରଣୀ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଡଙ୍ଗା ପରିଚାଳନା ଏଜେନ୍ସିର ନାମ	ଅବଧି	ଦେବାକୁ ଥିବା ରାଶି (ଟଙ୍କାରେ)	18 ପ୍ରତିଶତ ଜିଏସ୍‌ଟି	ମୋଟ	ଦେୟ ପରିମାଣ (ଟଙ୍କାରେ)	ବକେୟା ଦେବାକୁ ଥିବା ରୟାଲଟି (ଟଙ୍କାରେ)
1.	ଗୋପାଳପୁରରେ ମେସର୍ସ ଦୁନ୍ନିମା ଇଞ୍ଜିନିୟର୍ସ ଏବଂ ଡାଇଭର୍ସ ଏଣ୍ଟରପ୍ରାଇଜେସ୍ ପ୍ରାଇଭେଟ ଲିମିଟେଡ୍	07.08.2019 ରୁ 06.08.2024	76,37,480	13,74,746	90,12,227	0	90,12,227
2.	ତମପଡାରେ ଅମରାବତୀ ବୋଟିଂ କ୍ଲବ	07.08.2019 ରୁ 06.08.2024	20,14,683	3,62,643	23,77,326	0	23,77,326
3.	ଗଞ୍ଜାମର ଓଡିଆ ଆଲାପୁରରେ ମେସର୍ସ ସ୍ୱସ୍ତି ଚିଲିକା ରିସର୍ଟ	11.10.2019 ରୁ 10.10.2024	18,01,005	3,24,181	21,25,185	3,82,910	17,42,275
4.	ବରକୁଲରେ ଅମରାବତୀ ବୋଟିଂ କ୍ଲବ	07.08.2019 ରୁ 06.08.2024	9,58,501	1,72,530	11,31,031	1,03,840	10,27,191
	ସର୍ବମୋଟ		**1,24,11,668**	**22,34,100**	**1,46,45,769**	**4,86,750**	**1,41,59,019**

ପରିଶିଷ୍ଟ-IV

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.3.3.2)

ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନରେ ଅନିୟମିତତା

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରକଳ୍ପର ନାମ	ପ୍ରକାର	ଜିଲ୍ଲା	କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଏଜେନ୍ସି	ପ୍ରକଳ୍ପର ମୂଲ୍ୟ (ଲକ୍ଷରେ)	ବର୍ଷ	ସ୍ଥିତି	କାରଣ
1.	ଖୋର୍ଦ୍ଧା ଜିଲ୍ଲାର ଲକ୍ଷ୍ମୀସାଗରରେ ଐତିହ୍ୟ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ମାଣ	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଖୋର୍ଦ୍ଧା	ଓଟିଡିସି	35.00	2022-23	ଆରମ୍ଭ ହେବାକୁ ଅଛି	ଟ୍ରାଫିକ୍ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଜମି ସମସ୍ୟା ଏବଂ 11 କେଭି ଏଲ୍‌ଟି ଲାଇନ୍ ସ୍ଥାନାନ୍ତର ଏବଂ 9.98 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର କ୍ଷତି ଯୋଗୁଁ
2.	କେନ୍ଦ୍ରାପଡା ଜିଲ୍ଲାର ରାମଚଣ୍ଡରେ ଥିବା ପଥପ୍ରାନ୍ତ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକର ନବୀକରଣ ଏବଂ ଉନ୍ନତିକରଣ	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	କେନ୍ଦ୍ରାପଡା	ଓଟିଡିସି	93.96	2022-23	କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ	ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜମି ଜବରଦଖଲ ହୋଇଅଛି। ସ୍ଥାନୀୟ ସମସ୍ୟା ଯୋଗୁଁ ନବୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇନାହିଁ ଏବଂ ଏସ୍‌ଏସ୍‌ଜିକୁ ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇନାହିଁ। ଖରାପ ଅବସ୍ଥା ଯୋଗୁଁ ଓଟିଡିସି ବିଭାଗକୁ ନିର୍ମାଣ ଭାଙ୍ଗିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇଛି। ପୁରୁଣା କୋଠାଟିର ମୂଲ୍ୟ 14.29 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଯାହା ଭଙ୍ଗାଯିବ ଏବଂ 93.96 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ନବୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯିବ।
3.	ଜଗତସିଂହପୁର ଜିଲ୍ଲାର ପାରାଦୀପରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଜଗତସିଂହପୁର	ଓଟିଡିସି	328.76	2020-21	ଜମି ଚୂଡାନ୍ତ ହୋଇନାହିଁ	ପାରାଦୀପରେ ବାଲି ଯାତ୍ରାରେ ନିର୍ମାଣ ହେବାକୁ ଥିବା କାଫେଟେରିଆ, ଶୌଚାଳୟ, ପ୍ରକୋଷ୍ଠ, ପାନୀୟ ଜଳ ସୁବିଧା ସ୍ଥାନୀୟ ପ୍ରଶାସନ ଦ୍ୱାରା ଚୂଡାନ୍ତ ହୋଇନଥିବା ଜମି ନିର୍ମାଣ ହେବାର ଥିଲା।
4.	ଦିଗବାରେଣୀ ଛକରୁ ପୁରୀର ଲାଇଟ୍ ହାଉସ୍ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସମୁଦ୍ର ବେଳାଭୂମିରେ ବେଳାଭୂମି ବିକ୍ରେତାଙ୍କ କ୍ଷଣସ୍ଥାୟୀ ପୁନର୍ବାସ ପାଇଁ ଭେଣ୍ଡିଂ ଜୋନ୍ ସ୍ଥାପନ।	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ପୁରୀ	ପୁରୀ କଲେକ୍ଟର	340.72	2019-20	ଇଡକୋ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ	ଜିଲ୍ଲା କଲେକ୍ଟରଙ୍କ ଚୂଡାନ୍ତ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଗତ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ଧରି ଇଡକୋ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉନାହିଁ
5.	ଗଞ୍ଜାମର ଅନ୍ତରାଇପୁର ଗ୍ରାମ ଚିକିଟିରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ କମ୍ପ୍ଲେକ୍ସ ନିର୍ମାଣ	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଗଞ୍ଜାମ	ଓଟିଡିସି	30.00	2018-19	କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ	ପ୍ରଥମ ଚୟନିତ ଜମିର ସିଆର୍‌ଜେଡ୍ କ୍ଲିୟରାନ୍ସ ନଥିବାରୁ କାମକୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ପ୍ୟାଚକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତରିତ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ପାଇଁ 10.06.2022 ରେ ଆରଓଆର୍ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା, କିନ୍ତୁ ଆଜି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା କାମ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇ ନାହିଁ।
6.	ଗଞ୍ଜାମ ଜିଲ୍ଲାର ସୋରଡା, ଖୁଣ୍ଟେଶ୍ୱରୀରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ଗଞ୍ଜାମ	ଓଟିଡିସି	50.00	2018-19	କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ	ଉପଯୁକ୍ତ ଜମିର ଅଂଶ ଚୂଡାନ୍ତ ନହେବା ହେତୁ, ଆଜି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଓଟିଡିସି ଦ୍ୱାରା କାମ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ।
7.	ପୁରୀ ବେଳାଭୂମିରେ ଦିବ୍ୟାଙ୍ଗଙ୍କ ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ସୁବିଧା	ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ	ପୁରୀ	ପୁରୀ ଜିଲ୍ଲାପାଳ	96.56	2023-24	କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ	ଜମି ଚୂଡାନ୍ତ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ ହୋଇନାହିଁ
	ମୋଟ				**975.000**			
	ମୋଟ		ପାଞ୍ଚଟି ଜିଲ୍ଲା					

ପରିଶିଷ୍ଟ-V

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.5.1)

ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରକଳ୍ପର ବିବରଣୀ

ଡିଏଫ୍‌ଓଙ୍କ କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଡିଏଫ୍‌ଓର ନାମ	କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ନାମ	କୁଟୀରର ନାମ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀରର ଶତକଡା	ନିୟୋଜିତ ଇଡିସି/ ଭିଏସ୍‌ଏସ୍‌ର ନାମ	କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଛି କି ନାହିଁ	ଭୋଗଦଖଲ ପ୍ରତିଶତ
1.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍ ବାଲେଶ୍ୱର	1	ଚନ୍ଦିପୁର ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ, ଚନ୍ଦିପୁର ଆର୍‌ଏଫ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 06	100%	ମିର୍ଜାପୁର ଭିଏସ୍‌ଏସ୍	ହଁ	7.97
		2	ବିଚିତ୍ରାପୁର ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ରଣଖୁଣ୍ଟା ପିଆର୍‌ଏଫ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 04 ଏବଂ ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର – 06	40%	ଖାଡିବିଲ ଭିଏସ୍‌ଏସ୍	ହଁ	14.88
		3	ରିସିଆ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ	ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 09	0%	ମାଆ ଦୁଖିଲାପାଟ ଇଡିସି	ହଁ	19.77
2.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଘୁମସୁର ଦକ୍ଷିଣ	4	କୃଷ୍ଣସାର ମୃଗ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ଚେରାମାରିଆ, ପାକିଡି ଡିପିଏଫ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 02	100%	ଗରମେରିଆ ଭିଏସ୍‌ଏସ୍.	ହଁ	1.68
3.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଘୁମସୁର ଉତ୍ତର	5	ଜାଏଣ୍ଟ ସ୍କ୍ୱିରେଲ୍ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, କାଳିଆମ୍ବା, କାଳିଆମ୍ବା ଆର୍‌ଏଫ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 02, ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର – 04, ବୃକ୍ଷ କୁଟୀର -1	28%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍‌ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	24.16
		6	ସାଲୁଆପାଲ୍ଲି ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ଭଞ୍ଜନଗର (କାଳିଆମ୍ବା ଆର୍‌ଏଫ୍)	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 02 ଏବଂ ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର – 03 (କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ)	40%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍‌ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	8.58
		7	କୃଷ୍ଣସାର ମୃଗ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ନଦୀବନ୍ଧ ପାର୍ଶ୍ୱ, ଭଞ୍ଜନଗର ଗ୍ୟାଲେରି ଆର୍‌ଏଫ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 02, ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର -6, କାଠ କୁଟୀର - 01	22%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍‌ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	3.54
4.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଏମ୍‌ଏଫ୍‌ଡି, ରାଜନଗର	8	ଡାଙ୍ଗମାଳ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 09	100%	ଇଟିଜି ଡାଙ୍ଗମାଳ	ହଁ	58.71
		9	ହବଳିଖତି ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ (ରାଜନଗର ରେଞ୍ଜ)	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 04 ଏବଂ ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର – 05	44%	ଗଜଲକ୍ଷ୍ମୀ ଇଡିସି	ହଁ	38.01
		10	ଗୁପ୍ତି ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 01	100%	ମାଆ ଗୁପ୍ତଚନ୍ଦ ଇଡିସି	ହଁ	17.62
5.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	11	ବେରବେରା	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 3 ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 4	42%	ହଁ	ହଁ	7.668

ଡିଏଫ୍‌ଓଙ୍କ କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଡିଏଫ୍‌ଓର ନାମ	କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନର ନାମ	କୁଟୀରର ନାମ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀରର ଶତକଡା	ନିୟୋଜିତ ଇଡିସି/ ଭିଏସ୍ଏସ୍‌ର ନାମ	କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଛି କି ନାହିଁ	ଭୋଗଦଖଲ ପ୍ରତିଶତ
6.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍ ଚନ୍ଦକା	12	ଡେରାସ୍	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 5 ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 2 ବାଉଁଶ କୁଡିଆ - 1	62%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ଵାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	21.92
		13	ଗୋଡିବାରି	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 8	100%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ଵାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	6.12
7.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍ ଚିଲିକା	14	ରାଜହଁସ	ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 10	0	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ଵାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	14.24
		15	ବରହମପୁରା	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 8	100%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ଵାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	2.59
		16	ମଙ୍ଗଳାଯୋଡି	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 12	100%	ହଁ	ହଁ	9.49
8.	ଡିଏଫ୍‌ଓ, ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍ ପୁରୀ	17	ଗଙ୍ଗାଦେବୀ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ଅସ୍ତରଙ୍ଗ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 10	100%	ବନ ବିଭାଗ ଦ୍ଵାରା ପରିଚାଳିତ କୌଣସି ଭିଏସ୍ଏସ୍/ଇଡିସି ନାହିଁ	ହଁ	8.71
		18	ନୂଆନଇ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ, ବାଲୁଖଣ୍ଡ	କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 1 ଅର୍ଦ୍ଧ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 10	9%	ହଁ	ହଁ	16.08
	ମୋଟ			**ମୋଟ କଂକ୍ରିଟ୍ କୁଟୀର - 79** **ମୋଟ ତମ୍ବୁ କୁଟୀର - 59** **ମୋଟ କାଠ ଘର - 3 (ସର୍ବମୋଟ -141)**				

ପରିଶିଷ୍ଟ-VI
(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.5.2)
ନିଷ୍ଫଳ ଖର୍ଚ୍ଚର ବିବରଣୀ

ଡିଭିଜନର ନାମ	ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପର ନାମ	ବସ୍ତୁଗୁଡିକର ନାମ	ମୂଲ୍ୟ (ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
ବାଲେଶ୍ୱର (ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏଲ୍) ଡିଭିଜନ	ରିସିଆ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ	ଡଙ୍ଗା (02) ଭାସମାନ ଜେଟି (01)	20.36	ରିସିଆ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପର ଦୁଇଟି ଡଙ୍ଗାକୁ ବିଚିତ୍ରପୁର ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତର କରାଯାଇଥିଲା। ତଥାପି, ନୂତନ ସ୍ଥାନରେ ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକୁ ଅକାମୀ ରଖାଯାଇଥିଲା। ରିସିଆ ନଦୀବନ୍ଧର ପାଣି ପ୍ରବାହିତ ହେବା ଯୋଗୁଁ, କିଛି ଜେଟି ଅନ୍ୟ ପାର୍ଶ୍ୱକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତରିତ ହେଉଛି।
		ସାଇକେଲ (20)	1.60	ବ୍ୟବହାର ନହେବା କାରଣରୁ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଏବଂ ଖରାପ ଅବସ୍ଥାରେ ପଡି ରହିଛି।
ଘୁମସର, ଉତ୍ତର (ଟି) ଡିଭିଜନ, ଭଞ୍ଜନଗର	ଜଳଭଣ୍ଡାର ପାର୍ଶ୍ୱ ନ୍ୟାଚର କ୍ୟାମ୍ପ	ଡଙ୍ଗା (02) ଭାସମାନ ଜେଟି (01)	27.90	କ୍ରୟ ପରଠାରୁ ଡଙ୍ଗାଟି କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ନାହିଁ। ବର୍ଷା ପାଣିରେ ଭର୍ତ୍ତି ହୋଇ ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକ ଖରାପ ହେଉଥିବା ଦେଖାଯାଇଥିଲା। ଡଙ୍ଗାଗୁଡିକ ଚାଲୁ ନଥିବାରୁ ଭାସମାନ ଜେଟି ମଧ୍ୟ ବ୍ୟବହାରରେ ନଥିଲା।
		ସଫାରି ଯାନ (2)	25.75	25 ଫେବୃୟାରୀ 2022 ରେ କ୍ରୟ ହେବା ପରଠାରୁ ଗୋଟିଏ ଗାଡି ଚାରି ଥର ବୁକ୍ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା 1040 କିଲୋମିଟର ଦୂରତା ଅତିକ୍ରମ କରିଥିଲା ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଏକ ଗାଡି ଆଜି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇନାହିଁ ଏବଂ ନିଷ୍କ୍ରିୟ ହୋଇ ପଡି ରହିଛି।
		ମୋଟ	**75.61**	

ପରିଶିଷ୍ଟ-VII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 1.6.3)

ପାନ୍ଥନିବାସରେ ଅଗ୍ନି ନିର୍ବାପନ ଯାଞ୍ଚ ନହେବା

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପାନ୍ଥନିବାସର ନାମ	ଅଗ୍ନି ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରମାଣପତ୍ର ପାଇଁ ଆବେଦନ କରିବାର ମାସ	ଯାଞ୍ଚ ନକରିବାର କାରଣ
1.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ଭୁବନେଶ୍ୱର	28.08.2017	ଲିଫ୍ଟ କାରର ଫାଟକ ପ୍ରସ୍ଥ, ସିଡିରାସ୍ତା ପ୍ରସ୍ଥ, ଅଗ୍ନି ପ୍ରତିରୋଧ ସମସ୍ୟା କରାଯାଇ ନାହିଁ
2.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ବରକୁଳ	28.08.2017	ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ରାସ୍ତା ପ୍ରସ୍ଥ ସମସ୍ୟା, ବିଜୁଳି ପ୍ରତିରୋଧକ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇନାହିଁ
3.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ପୁରୀ	28.08.2017	ଅନୁମୋଦିତ କୋଠା ଯୋଜନା ଦାଖଲ ନକରିବା
4.	ଅରଣ୍ୟନିବାସ, ଚାନ୍ଦବାଲି, ଭଦ୍ରକ	25.01.2018	
5.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ଚାନ୍ଦିପୁର	25.01.2018	
6.	ପାନ୍ଥଶାଳା, ଚନ୍ଦନେଶ୍ୱର	25.01.2018	
7.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ଆଇଏସ୍‌ବିଟି, ଭୁବନେଶ୍ୱର	15.02.2018	
8.	ବିମାନ ଟିକେଟିଂ, ଭୁବନେଶ୍ୱର	15.02.2018	
9.	ନିମନ୍ତ୍ରଣ, ଭୁବନେଶ୍ୱର	15.02.2018	
10.	ଗୀତାଞ୍ଜଳି ରେଷ୍ଟୁରାଣ୍ଟ, କୋଣାର୍କ	15.02.2018	
11.	ଚନ୍ଦ୍ରଭାଗା ବିଚ୍ କାଫେ, କୋଣାର୍କ	15.02.2018	
12.	ଯାତ୍ରୀନିବାସ, କୋଣାର୍କ	15.02.2018	
13.	ଗୁଣ୍ଡିଚା ଭକ୍ତନିବାସ, ପୁରୀ	15.02.2018	
14.	ନିଳାଦ୍ରୀ ଭକ୍ତନିବାସ, ପୁରୀ	15.02.2018	
15.	ପୁରୁଷୋତ୍ତମ ଭକ୍ତନିବାସ, ପୁରୀ	15.02.2018	
16.	ହ୍ୱାଇଟ୍‌କ୍ରାବ୍, ପୁରୀ	15.02.2018	
17.	ନିମନ୍ତ୍ରଣ, ପୁରୀ	15.02.2018	
18.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ଗୋପାଳପୁର	15.02.2018	
19.	ପାନ୍ଥନିବାସ, ରମ୍ଭା	15.02.2018	
20.	ଅରଣ୍ୟନିବାସ, ଭିତରକନିକା	15.02.2018	

ପରିଶିଷ୍ଟ- VIII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.2.1)

2019-24 ମଧ୍ୟରେ ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡିକରେ ଯାନବାହନ ବିକ୍ରୟ ଉପରେ କମ୍ କିମ୍ବା ଅଧିକ ଥର ଏକକାଳୀନ ଟିକସ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ନାମ	ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	ଅଧିକ କର ସଂଗ୍ରହ		କମ୍ କର ସଂଗ୍ରହ	
		ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	କର ପରିମାଣ	ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	କର ପରିମାଣ
ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	181	134	11.4	40	1.16
ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	33	17	0.6	8	0.20
ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	11	2	0.04	3	0.05
ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	45	28	1.93	14	0.17
ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	14	10	0.29	4	0.13
ସର୍ବମୋଟ	**284**	**191**	**14.26**	**69**	**1.71**

ପରିଶିଷ୍ଟ-IX

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.2.2)

ମନୋନୀତ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡିକରେ 2019-24 ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟାଟେରୀ ଚାଳିତ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଟିକସ ଏବଂ/ କିମ୍ବା ଫି ଆଦାୟ କରୁଥିବା ବିବରଣୀ

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ମୋଟ ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	କର		ଫିସ୍		ମୋଟ
				ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ	ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ	
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର	14,435	91	81	16.49	39	0.17	16.66
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	1,074	7	7	0.3	0	0	0.3
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	10,972	49	49	6.27	21	0.06	6.33
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	12,492	74	73	7.85	31	0.13	7.98
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	4,847	51	51	3.17	20	0.10	3.27
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	553	3	3	0.39	0	0	0.39
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	2,417	6	6	0.40	0	0	0.4
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲ	17	2	2	0.69	0	0	0.69
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	4,169	40	40	2.91	13	0.05	2.96
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ରାଇରଙ୍ଗପୁର	106	1	1	0.07	0	0	0.07
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	5,490	53	53	5.52	36	0.11	5.63
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	293	2	2	0.03	0	0	0.03
	ମୋଟ	**56,865**	**379**	**368**	**44.09**	**160**	**0.62**	**44.71**

ପରିଶିଷ୍ଟ- X

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.2.3)

ଭାରତ ସିରିଜ୍ ସହିତ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଟକସ ଅଧିକ/ କମ୍ ସଂଗ୍ରହ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	ଅଧିକ କର			
			ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	ଦିଆଯିବାକୁ ଥିବା କର	କର ଆଦାୟ	ଅଧିକ କର ସଂଗ୍ରହ
ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I	4,117	21	14	8.83	10.73	1.90
ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	3,626	11	6	4.85	6.48	1.63
ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	3,335	11	8	8.51	10.1	1.59
ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	406	10	6	1.71	2.39	0.68
ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	101	10	6	0.8	1.07	0.27
ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	60	18	10	1.99	5.2	3.21
ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	112	17	9	1.44	2.17	0.73
ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	471	10	5	1.77	2.88	1.11
ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	58	10	5	0.58	0.82	0.24
ମୋଟ	**12,286**	**118**	**69**	**30.48**	**41.84**	**11.36**

ପରିଶିଷ୍ଟ- XI

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.2.6)

ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ଭିଏଲ୍‌ଟି ଡିଭାଇସ୍ ଲାଗି ନଥିବା ନୂତନ ଯାନଗୁଡିକୁ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

ଯାନଗୁଡିକର ଶ୍ରେଣୀ	ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	ଭିଏଲ୍‌ଟି ଡିଭାଇସ୍ ସହିତ ସଜ୍ଜିତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା	ଭିଏଲ୍‌ଟି ଡିଭାଇସ୍ ଲାଗିନଥିବା ଯାନଗୁଡିକର ସଂଖ୍ୟା
ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସ	215	25	190
ସଂଯୁକ୍ତ ଯାନ	376	360	16
ବସ୍	1,210	256	954
ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍	70	68	2
ମାଲ୍‌ବାହୀ ଯାନ	905	861	44
ବିଳାସପୂର୍ଣ୍ଣ କ୍ୟାବ୍	1	1	0
ମ୍ୟାକ୍ସି କ୍ୟାବ୍	237	235	2
ମୋଟର କ୍ୟାବ୍	1,762	1,730	32
ଅମନି୍ ବସ୍	255	249	6
ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ	26	26	0
ମୋଟ	**5,057**	**3,811**	**1,246**

ପରିଶିଷ୍ଟ-XII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.1)

ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାର ବିରୁଦ୍ଧରେ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ମୋଟ ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	କର ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ	ପେନାଲଟି	ମୋଟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-II	56	4	2.17	4.33	6.50
2	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	285	8	4.68	9.36	14.03
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲ	32	2	1.50	3	4.50
3	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	347	6	3.76	7.53	11.29
4	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	111	11	5.01	10.02	15.02
5	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	65	10	5.75	11.5	17.25
	ମୋଟ	**896**	**41**	**22.87**	**45.74**	**68.59**

ପରିଶିଷ୍ଟ-XIII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.1)

ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖ	ଯାନର ପ୍ରକାର	ବସିବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍‌ର ଅବଧି		ମାସ	କର ଦେୟ	ପୈଠ କର	ବଳକା କର ଦେୟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ମୋଟ
						ଠାରୁ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ						
ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି													
1	OD08U3056	04.04.2023	ବସ୍	51	OR2023-SPL-2463B	01.05.2023	06.05.2023	ମଇ 2023	10,350	7,500	2,850	5,700	8,550
2	OD08U8793	23.03.2017	ବସ୍	47	OR2023-SPL-7854B	26.07.2023	09.08.2023	ଜୁଲାଇ 2023	9,522	7,350	2,172	4,344	6,516
3	OD08V9902	15.04.2023	ବସ୍	43	OR2024-SPL-0723A	04.01.2024	17.01.2024	ଜାନୁଆରୀ 2024	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-3924C	25.11.2023	08.12.2023	ଡିସେମ୍ବର 2023	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-2183C	08.11.2023	21.11.2023	ନଭେମ୍ବର 2023	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-1058C	19.10.2023	01.11.2023	ଅକ୍ଟୋବର 2023	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-9314B	05.09.2023	18.09.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2023	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-8698B	21.08.2023	03.09.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2024	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-4472B	01.06.2023	14.06.2323	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2025	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
		15.04.2023	ବସ୍	43	OR2023-SPL-3489B	02.05.2023	15.05.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2026	8,694	6,300	2,394	4,788	7,182
4	OD08U1122	21.01.2023	ବସ୍	36	OR2023-SPL-1361B	10.04.2023	11.04.2323	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2027	7,245	5,250	1,995	3,990	5,985
		21.01.2023	ବସ୍	36	OR2023-SPL-3658B	19.05.2023	26.05.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2028	7,245	5,250	1,995	3,990	5,985
5	OR08C4688	03.05.2006	ବସ୍	33	OR2024-SPL-7981A	14.08.2023	20.08.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2029	6,624	2,342	4,282	8,564	12,846
	ମୋଟ										**32,446**	**64,892**	**97,338**

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖ	ଯାନର ପ୍ରକାର	ବସିବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍‌ର ଅବଧି		ମାସ	କର ଦେୟ	ପୈଠ କର	ବଳକା କର ଦେୟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ମୋଟ
						ଠାରୁ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ						
ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା													
6	OD14AB5074	07.12.2022	ବସ୍	45	OR2023-SPL-9688B	09.05.2023	10.05.2023	ମଇ 2023	9,108	4,301	4,807	9,614	14,421
			ବସ୍	45	OR2024-SPL-6358B	04.01.2024	10.01.2024	ଜାନୁଆରୀ 2024	9,108	4,301	4,807	9,614	14,421
7	OD14X3368	22.03.2021	ବସ୍	45	OR2023-SPL-8449B	16.08.2023	22.08.2023	ଅଗଷ୍ଟ 2023	9,108	4,576	4,532	9,064	13,596
8	OD14AA0485	10.10.2016	ବସ୍	40	OR2023-SPL-0188C	29.09.2023	02.10.2023	ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
			ବସ୍	40	OR2023-SPL-5892B	23.06.2023	25.06.2023	ଜୁନ୍ 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
			ବସ୍	40	OR2023-SPL-0814C	13.10.2023	19.10.2023	ଅକ୍ଟୋବର 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
			ବସ୍	40	OR2023-SPL-7320B	14.07.2023	17.07.2023	ଜୁଲାଇ 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
			ବସ୍	40	OR2023-SPL-3238B	11.05.2023	12.05.2023	ମଇ 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
			ବସ୍	40	OR2023-SPL-0972B	03.04.2023	04.04.2023	ଅପ୍ରେଲ 2023	8,073	5,850	2,223	4,446	6,669
9	OD14AA1057	18.01.2016	ବସ୍	34	OR2023-SPL-0524C	24.06.2023	30.06.2023	ଜୁନ୍ 2023	6,831	4,950	1,881	3,762	5,643
	ମୋଟ										**29,365**	**58,730**	**88,095**
	ସର୍ବମୋଟ										**61,811**	**1,23,622**	**1,85,433**

ପରିଶିଷ୍ଟ-XIV

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.1)

ଆନ୍ତଃରାଜ୍ୟ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସ/ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ସେବାର ପ୍ରକାର	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି	ମାର୍ଗର ଦୂରତା	ଠାରୁ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ	ଠାରୁ ଦେୟ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ	ମାସ ସଂଖ୍ୟା	ମାସ ପ୍ରତି କର ଆଦାୟ	ମାସ ପ୍ରତି କର ଦେୟ	କର କମ୍ ଆଦାୟ	ପେନାଲଟି ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ	ମୋଟ
1	OD14M6177	40	ଡିଲକ୍ସ	PP99/180066/G	18.02.2023 ରୁ 17.02.2028	40	ରାଉରକେଲା	ସାସାରାମ	01.02.2023	31.03.2024	14	1,467	4,229	38,668	77,336	1,16,004
2	OD09V9177	41	ଏସି ଡିଲକ୍ସ	25-G-2019	11.12.2019 ରୁ 11.12.2024	174	ଜେ.କେ. ରୋଡ୍	ରାଞ୍ଚି	01.04.2023	31.03.2024	12	5,634	6,315	8,172	16,344	24,516
3	OD08U9358	22+16 (ଶୟନାୟନ)	ଡିଲକ୍ସ	02-R-2024	11.10.2023 ରୁ 10.10.2028	307	କଣ୍ଟାବାଞ୍ଜି	ରାଜନନ୍ଦଗାଁ	01.10.2023	31.03.2024	6	1,261	6,780	33,114	66,228	99,342
4	OD08U9369	22+16 (ଶୟନାୟନ)	ଡିଲକ୍ସ	03-R-2024	11.10.2023 ରୁ 10.10.2028	307	କଣ୍ଟାବାଞ୍ଜି	ରାଜନନ୍ଦଗାଁ	01.10.2023	31.03.2024	6	1,261	6,780	33,114	66,228	99,342
		ମୋଟ												**1,13,068**	**2,26,136**	**3,39,204**

ପରିଶିଷ୍ଟ-XV

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.1)

ଠିକା ଯାନ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନରୁ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଦର୍ଶାଉଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ପଞ୍ଜିକରଣ ତାରିଖ	ବୋଡିର ପ୍ରକାର	ବସିବା କ୍ଷମତା	ସେବା ପ୍ରକାର	ଠାରୁ କର	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କର	ମାସ ସଂଖ୍ୟା	କର ଦେୟ	କର ଆଦାୟ	କର କମ୍ ଆଦାୟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ମୋଟ	ମନ୍ତବ୍ୟ
1	OD08G9882	20.01.2018	ପ୍ରକାର-IV ଏସ୍‌କେଓଓଏଲ୍	57	ଠିକା ଯାନ	01.02.2021	31.03.2024	36	4,16,304	3,02,400	1,13,904	2,27,808	3,41,712	ମହାମାରୀ କୋଭିଡ 19 ଯୋଗୁଁ 8/21 ରୁ 09/21 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ ଛାଡ
2	OD08T5571	19.01.2023	ମୋନୋକୋକ୍ୟୁ	55	ଠିକା ଯାନ	19.01.2023	31.03.2024	15	1,67,265	1,21,500	45,765	91,530	1,37,295	
3	OR25A1305	03.10.2007	ପିଏସ୍‌ଏନ୍‌ଜିଇଆର୍	53	ଠିକା ଯାନ	01.04.2019	31.03.2024	60	6,44,280	4,68,000	1,76,280	3,52,560	5,28,840	
4	OD08T8540	17.02.2023	ବସ୍	51	ଠିକା ଯାନ	17.02.2023	31.03.2024	14	1,44,550	1,05,000	39,550	79,100	1,18,650	
5	OD08T5502	20.01.2023	ବସ୍	45	ଠିକା ଯାନ	20.01.2023	31.03.2024	15	1,36,290	99,000	37,290	74,580	1,11,870	
6	OD08J8289	28.09.2018	ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନିର୍ମିତ ବସ୍	42	ଠିକା ଯାନ	01.04.2019	31.03.2024	58	4,91,086	3,56,700	1,34,386	2,68,772	4,03,158	ମହାମାରୀ କୋଭିଡ 19 ଯୋଗୁଁ 8/21 ରୁ 09/21 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ ଛାଡ
7	OD08K0708	28.11.2018	ମୋନୋକୋକ୍ୟୁ	27	ଠିକା ଯାନ	01.04.2019	31.03.2024	57	3,06,033	2,92,500	13,533	27,066	40,599	05/20 ରୁ 07/20 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍
		ମୋଟ							**23,05,808**	**17,45,100**	**5,60,708**	**11,21,416**	**16,82,124**	

ପରିଶିଷ୍ଟ- XVI

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.2)

ଦୂରତା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ନକରି ଯାନ ଚଲାଇବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ ଯୋଗୁଁ ରାଜସ୍ୱ କ୍ଷତି ସମ୍ପର୍କରେ ବିବୃତ୍ତି

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି		ମାର୍ଗର ଦୂରତା (କିମି)	ରହଣି ସ୍ଥାନ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ରେ କର ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଓର୍ଡିନାରୀ' ହାରରେ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	କର ଅବଧି		ମୋଟ ମାସ	କମ୍ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
				ଠାରୁ ବୈଧ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ					ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ			
1	OR13D6947	46+11	PP99/170654/G	12.09.2022	11.09.2027	372	8	7,948	5,612	01.09.2022	31.03.2024	19	44,384	
2	OD11C3703	48+12	SC/SARP11/ 00060/2023	29.06.2023	28.06.2028	358	8	8,330	5,881	01.07.2023	31.03.2024	9	22,041	
3	OR11F6859	36+10	SC/PP/11/26/17	10.08.2022	09.08.2027	176	4	3,993	2,757	01.08.2022	31.03.2024	20	24,720	
4	OD07AC8525	53+14	PP99/150301/G	01.07.2020	30.06.2025	328	6	9,265	6,542	01.07.2020	31.03.2024	33	89,859	4/20 ରୁ 08/20 ଏବଂ 09/22 ରୁ 10/22 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍, ଜି.ଓ. ସଂଖ୍ୟା 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ 04/21 ରୁ 09/21 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି
5	OR22E1398	47+11	PP99/160599/G	07.08.2021	06.08.2026	172	4	5,237	3,606	01.08.2021	31.03.2024	26	42,406	ଅଗଷ୍ଟ ରୁ ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି ଏବଂ 11/2021 ରୁ 02/2022 ଅଫ୍ ରୋଡ୍
6	OR05AT1149	41+10	PP99/130955/G	23.12.2023	21.12.2028	252	6	6,208	3,134	01.12.2023	31.03.2024	4	12,296	

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି		ମାର୍ଗର ଦୂରତା (କିମି)	ରହଣି ସ୍ଥାନ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ରେ କର ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଓର୍ଡିନାରୀ' ହାରରେ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	କର ଅବଧି		ମୋଟ ମାସ	କମ୍ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
				ଠାରୁ ବୈଧ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ					ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ			
7	OD08A3235	40+10	SC/SARP08/ 00012/2019	31.05.2019	30.05.2024	319	6	6,058	3,059	01.06.2019	31.03.2024	44	1,31,956	04/20 ରୁ 11/20 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍, 4/2021 ରୁ 09/2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ ଛାଡ କରାଯାଇଛି, 04/2021 ଏବଂ 05/2021 ସହିତ 10/2021 ଏବଂ 11/2021 ମାସ ପାଇଁ ଟିକସ ସମାୟୋଜନ କରାଯାଇଛି
8	OD094745	35+9	SC/PP/09/61/14	23.01.2024	21.01.2029	294	4	5,273	3,526	01.01.2024	31.03.2024	3	5,241	
9	OR13F2299	46+11	PP99/171183/G	01.01.2023	31.12.2027	370	8	7,948	5,612	01.01.2023	31.03.2024	15	35,040	
10	OD05AZ6101	45+10	PP99/160469/G	26.07.2021	25.07.2026	367	8	7,735	5,462	01.07.2021	31.03.2024	30	68,190	07/2021 ରୁ 09/2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 କର ଅନୁଯାୟୀ ଛାଡ କରାଯାଇଛି, ଅପ୍ରେଲ 2021 ସହିତ 10/2021 ମାସ ପାଇଁ ଟିକସ ସମାୟୋଜନ କରାଯାଇଛି
11	OD082250	41+11	SC/PP/08/ 04/13/14	07.05.2023	05.05.2028	230	4	4,579	3,153	01.05.2023	31.03.2024	11	15,686	
12	OR02BD6532	52+14	PP99/140813/G	23.11.2019	21.11.2024	431	8	10,370	9,257	01.11-2019	31.03.2024	40	44,520	04/20 ରୁ 08/20 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍ ଏବଂ 09/22 ରୁ 10/22, 04/2021 ରୁ 09/2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି		ମାର୍ଗର ଦୂରତା (କିମି)	ରହଣି ସ୍ଥାନ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ରେ କର ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଓର୍ଡିନାରୀ' ହାରରେ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	କର ଅବଧି		ମୋଟ ମାସ	କମ୍ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
				ଠାରୁ ବୈଧ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ					ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ			
13	OD13L6818	41+11	PP99/170659/G	11.09.2022	10.09.2027	365	8	7,098	5,012	01.09.2022	31.03.2024	19	39,634	
14	OR13E8558	46+11	PP99/160605/G	19.09.2021	18.09.2026	389	8	7,948	5,612	01.09.2021	31.03.2024	30	70,080	09/21 ମାସ ପାଇଁ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି
15	OR139119	48+12	PP99/160387/G	10.06.2021	09.06.2026	385	8	8,330	5,881	01.07.2022	31.03.2024	21	51,429	07/2021 ରୁ 06/2022 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍ ଏବଂ 06/2021 ମାସ ପାଇଁ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି
16	OD05BK9022	43+10	PP99/130795/G	12.11.2023	10.11.2028	614	8	10,980	5,222	01.11.2023	31.03.2024	5	28,790	
17	OD08T3154	46+11	PP99/130953/G	03.01.2024	01.01.2029	342	6	7,948	4,351	01.01.2024	31.03.2024	3	10,791	
18	OD04J3018	42	PP99/160657/G	26.10.2021	25.10.2026	385	8	6,800	4,800	01.11.2021	31.03.2024	28	56,000	02/22 ରେ ଅଫ୍ ରୋଡ୍ ଏବଂ 11/2021 ସହିତ 05/2021 ମାସର କର ସମାୟୋଜନ କରାଯାଇଛି
19	OR10H5836	43+14	PP99/171173/G	23.12.2022	22.12.2027	208	4	4,880	2,774	01.12.2022	31.04.2023	5	10,530	5/2023 ଏବଂ ତା'ପରଠାରୁ ଅଫ୍ ରୋଡ୍
20	OR05AB8950	26+7	SC/PP/05/14/14	19.01.2024	17.01.2029	360	4	4,378	2,576	19.01.2024	31.03.2024	3	5,406	
21	OD350069	52+15	SC/PP/19/2/15	09.01.2020	07.01.2025	255	4	8,040	5,376	01.11.2021	31.03.2024	29	77,256	09/2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍ ଏବଂ 10/2021 ମାସ ପାଇଁ ଅଧିକ ହାରରେ ଟିକସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି		ମାର୍ଗର ଦୂରତା (କିମି)	ରହଣି ସ୍ଥାନ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ରେ କର ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଓର୍ଡିନାରୀ' ହାରରେ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	କର ଅବଧି		ମୋଟ ମାସ	କମ୍ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
				ଠାରୁ ବୈଧ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ					ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ			
22	OD23C6696	34+10	PP99/160468/G	01.08.2021	31.07.2026	381	8	5,865	4,142	01.08.2021	31.03.2024	30	51,690	08/21ରୁ 09/21 ମାସ ପାଇଁ ଜି.ଓ. ନମ୍ବର 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି ଏବଂ 10/2021 ସହିତ 04/2021 ମାସ ପାଇଁ ସମାୟୋଜନ କରାଯାଇଛି
23	OR13F5007	34+10	SC/SARP08/ 00017/2019	05.07.2019	04.07.2024	250	6	5,161	2,606	01.07.2019	31.03.2024	38	97,090	04/2020 ରୁ 06/2020 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନଂ. 4308 ତାରିଖ 29.05.2020 ଏବଂ ନଂ. 5633 ତାରିଖ 20.07.2020 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି । 07/2020 ଏବଂ 12/2020 ଏବଂ 01/2021 ରୁ 07/2021 ଏବଂ 11/2023 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅଫ୍ ରୋଡ୍ । ଜି.ଓ. ନଂ. 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ 08/2021 ରୁ 09/2021 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି ।
24	OD13Q6276	45+12	PP99/160637/G	25.10.2021	24.10.2026	384	8	7,820	5,522	01.03.2022	31.03.2024	25	57,450	02/2022 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଉଚ୍ଚ ହାରରେ ଟିକସ ପୈଠ କରାଯାଇଛି
25	OD05W5257	56+12	PP99/140067/G	31.01.2024	29.01.2029	310	6	8,527	5,701	01.02.2024	31.03.2024	2	5,652	

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ନମ୍ବର	ବସିବା + ଠିଆ ହେବା କ୍ଷମତା	ପରମିଟ୍ ନମ୍ବର	ପରମିଟ୍ ଅବଧି		ମାର୍ଗର ଦୂରତା (କିମି)	ରହଣି ସ୍ଥାନ ସଂଖ୍ୟା	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଏକ୍ସପ୍ରେସ' ରେ କର ଦେୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ପ୍ରତି ମାସରେ 'ଓର୍ଡିନାରୀ' ହାରରେ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	କର ଅବଧି		ମୋଟ ମାସ	କମ୍ କର ଆଦାୟ (ଟଙ୍କାରେ)	ମନ୍ତବ୍ୟ
				ଠାରୁ ବୈଧ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ବୈଧ					ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ			
26	OR02AZ5835	27+7	SC/PP/02/ 158/14	27.08.2019	25.08.2024	360	8	4,548	1,668	01.08.2019	31.03.2024	47	1,35,360	04/2020 ରୁ 06/2020 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନଂ. 4308 ତାରିଖ 29.05.2020 ଏବଂ 04/21 ରୁ 09/21 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଜି.ଓ. ନଂ. 6936 ତାରିଖ 09.08.2021 ଅନୁଯାୟୀ କର ଛାଡ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ଅପ୍ରେଲ ମାସର କର 10/2021 ସହିତ ସମାଯୋଜନ କରାଯାଇଛି
27	OR22D4207	38+10	PP/99/187 -G-2022	26.09.2022	25.09.2027	160	4	3,646	2,908	01.09.2022	31.03.2024	19	14,022	
28	OR25A1248	42+10	PP99/ 140571/G	09.09.2019	07.09.2024	370	6	7,225	5,102	01.09.2019	31.03.2024	29	61,567	04/2020 ରୁ 09/2020 ଏବଂ 11/2020 ରୁ 04/2020 ଏବଂ 07/2022 ରୁ 08/2022 ଅଫ୍ ରୋଡ୍
29	OD07A3940	53+13	PP99/170249/G	21.04.2022	20.04.2027	379	8	9,223	4,098	01.04.2022	31.03.2024	24	1,23,000	
30	OD15G9021	34+10	PP99/170289/G	15.05.2022	14.05.2027	180	4	3,783	2,606	01.05.2022	31.03.2024	23	27,071	
			ମୋଟ										**14,59,157**	

ପରିଶିଷ୍ଟ - XVII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.1.3)

ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍‌ଗୁଡିକୁ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ ଭାବରେ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ବିବୃତ୍ତି

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ମାର୍ଚ୍ଚ 2024 ସୁଦ୍ଧା ପଞ୍ଜିକୃତ ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ଗୁଡିକର ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା	ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ପିଏସ୍‌ଭି ଭାବରେ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍ ଭାବରେ ଟିକସ ଦେୟ	ପିଏସ୍‌ଭି ଭାବରେ ଟିକସ ଦେୟ	ପିଏସ୍ ଭି ଭାବରେ ଟିକସର ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ପିଏସ୍ ଭି ଭାବରେ ଟିକସ ଏବଂ ପେନାଲଟି କମ୍ ଆଦାୟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	919	919	28	7.50	0.82	6.68	13.36	20.03
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	95	95	1	0.16	0.02	0.14	0.28	0.43
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	590	590	15	3.86	0.42	3.44	6.87	10.31
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	577	577	2	0.39	0.04	0.35	0.70	1.04
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	649	649	119	33.43	3.60	29.83	59.66	89.49
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	141	141	3	0.59	0.06	0.53	1.06	1.59
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	133	133	6	2.14	0.23	1.91	3.83	5.74
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲ	13	13	0	0	0	0	0	0
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	68	68	1	0.38	0.04	0.34	0.67	1.01
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ରାଇରଙ୍ଗପୁର	33	33	3	0.86	0.09	0.77	1.54	2.31
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	212	212	28	8.78	0.97	7.81	15.62	23.43
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	35	35	4	0.94	0.11	0.83	1.68	2.52
	ମୋଟ	**3,465**	**3,465**	**210**	**59.03**	**6.4**	**52.63**	**105.27**	**157.90**

ପରିଶିଷ୍ଟ- XVIII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.2)

ପଞ୍ଜୀକରଣ ନମ୍ବର ସଂରକ୍ଷଣ ଉପରେ ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ ଫି

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସଂଖ୍ୟା	ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସଂଖ୍ୟା	ଫିସ୍ ଦେୟ	ଫିସ୍ ଆଦାୟ	ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	29,745	45	4,50,000	2,25,000	2,25,000
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	7,470	6	60,000	30,000	30,000
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	12,070	4	40,000	20,000	20,000
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	3,984	2	20,000	10,000	10,000
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	1,764	2	20,000	10,000	10,000
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	7,814	4	40,000	20,000	20,000
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୂରଭଞ୍ଜ	1,701	0	0	0	0
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	4,925	6	60,000	30,000	30,000
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	3,467	0	0	0	0
	ମୋଟ	**72,940**	**69**	**6,90,000**	**3,45,000**	**3,45,000**

ପରିଶିଷ୍ଟ - XIX

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.3)

ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନଗୁଡିକରୁ ଏକକାଳୀନ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକର ସଂଖ୍ୟା	ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକର ସଂଖ୍ୟା	ଟିକସ ଦେୟ	ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ	ଟିକସ କମ୍ ସଂଗ୍ରହ	ପେନାଲଟି	ମୋଟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	3,37,821	58	57	27,78,754	14,06,099	13,72,655	2,74,539	16,47,194
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	1,23,512	11	5	1,27,112	94,026	33,086	6,617	39,703
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	2,31,126	32	32	4,73,976	2,67,997	2,05,979	41,197	2,47,176
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	1,64,044	21	21	95,406	61,241	34,165	6,832	40,997
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	96,051	17	6	26,242	21,869	4,373	874	5,247
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	97,695	15	14	63,265	39,014	24,251	4,850	29,101
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	1,16,139	12	12	68,175	41,508	26,667	5,333	32,000
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	1,11,844	8	7	44,895	31,858	13,037	2,608	15,645
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	32,217	1	0	0	0	0	0	0
	ମୋଟ	**13,10,449**	**175**	**154**	**36,77,825**	**19,63,612**	**17,14,213**	**3,42,850**	**20,57,063**

ପରିଶିଷ୍ଟ -XX

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.4)

ଓମନି ବସ୍‌ରୁ ଟିକସର କମ୍ ଆଦାୟ

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଠାରୁ ଟିକସ	ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ	ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସଂଖ୍ୟା	ଟିକସ ଦେୟ	ଟିକସ ଆଦାୟ	ଟିକସ ସ୍ୱଳ୍ପ ଆଦାୟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ମୋଟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	01.09.2021	31.03.2024	27	16,75,128	4,75,151	11,99,977	23,99,954	35,99,931
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	01.12.2022	31.03.2024	1	85,904	24,976	60,928	1,21,856	1,82,784
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	01.12.2022	31.03.2024	11	6,97,970	202,926	4,95,044	9,90,088	14,85,132
3	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	01.12.2022	31.03.2024	1	85,904	24,968	60,936	1,21,872	1,82,808
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	15.03.2023	31.03.2024	1	69,797	20,293	49,504	99,008	1,,48,512
	ମୋଟ			**41**	**26,14,703**	**7,48,314**	**18,66,389**	**3732,,778**	**55,99,167**

ପରିଶିଷ୍ଟ - XXI

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.5)

ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନବାହନର ପଞ୍ଜୀକରଣ ଉପରେ ଶୁଳ୍କର କମ୍ ଆଦାୟ

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିବା ଯାନଗୁଡିକର ସଂଖ୍ୟା	ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ପଞ୍ଜିକରଣ ଶୁଳ୍କ କମ୍ ଆଦାୟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	1,509	398	8,01,300
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	1,790	204	4,07,700
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	444	19	36,500
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	274	79	1,58,000
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	579	264	5,34,100
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	916	259	4,92,500
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	239	53	1,04,900
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	693	370	7,03,400
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	610	129	2,29,000
	ମୋଟ	**7,054**	**1,775**	**34,67,400**

ପରିଶିଷ୍ଟ- XXII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.3.7)

ଯାନବାହନ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ନବୀକରଣ ନହେବା ଯୋଗୁଁ ଗ୍ରୀନ ଟ୍ୟାକ୍ସ ଆଦାୟ ନହେବା

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଅଣ-ପରିବହନ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	ପରିବହନ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	ମୋଟ	ଗ୍ରୀନ୍ ଟ୍ୟାକ୍ସ ଦେୟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	1,25,318	14,847	1,40,165	1,847.02
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	581	2,832	3,413	119.09
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	82,089	12,051	94,140	1,302.87
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	49,824	7,377	57,201	793.3
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	18,675	4,195	22,870	354.55
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	32,972	13,361	46,333	864.15
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	26,270	5,722	31,992	491.58
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	45,586	9,558	55,144	838.18
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	305	791	1,096	34.69
	ମୋଟ	**3,81,620**	**70,734**	**4,52,354**	**6,645.43**

ପରିଶିଷ୍ଟ - XXIII

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.4.1.3)

ଟିକସ ପଇଠ ନକରିବା ପାଇଁ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ସମୟରେ ଯାନବାହନ ଜବତ ନକରିବା

(ପରିମାଣ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା	ବାର୍ଷିକ ଟିକସ ହାର	ଅତିରିକ୍ତ କରର ବାର୍ଷିକ ହାର	ମୋଟ	ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ପେନାଲଟି	ମୋଟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- I	46	3,26,298	1,04,235	4,30,534	8,61,068	12,91,601
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ଖୋର୍ଦ୍ଧା	14	1,07,428	34,640	1,42,068	2,84,136	4,262,04
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	14	67,208	18,335	85,543	1,71,086	2,56,629
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	103	4,91,029	1,47,638	6,38,667	12,77,334	19,16,002
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	38	2,52,260	81,213	3,33,473	6,66,945	10,00,418
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	17	91,680	25,648	1,17,328	2,34,655	3,51,983
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	43	6,93,081	2,98,227	9,91,309	19,82,617	29,73,926
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ବଡବିଲ	38	7,38,891	3,16,903	10,55,794	21,11,588	31,67,382
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	31	1,84,380	53,373	2,37,753	4,75,505	7,13,258
	ଏଆର୍‌ଟିଓ, ରାଇରଙ୍ଗପୁର	26	2,32,240	75,023	3,07,263	6,14,525	9,21,788
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	60	6,07,748	2,17,295	8,25,043	16,50,086	24,75,129
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	8	65,998	27,622	93,620	1,87,241	2,80,861
	ମୋଟ	**438**	**38,58,241**	**14,00,152**	**52,58,395**	**1,05,16,786**	**1,57,75,181**

ପରିଶିଷ୍ଟ- XXIV

(ସନ୍ଦର୍ଭ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2.4.1.4)

ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅପରାଧ ପାଇଁ କମ୍ ଜୋରିମାନା ଲାଗୁ

(ଟଙ୍କା ଲକ୍ଷରେ)

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ଆର୍‌ଟିଓର ନାମ	ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସଂଖ୍ୟା	ଚାଲାଣ ସଂଖ୍ୟା	ଫିସ୍ ଦେୟ	ଫିସ୍ ଆଦାୟ	ଫିସ୍ କମ୍ ଆଦାୟ
1	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର	131	262	5.44	2.57	2.87
2	ଆର୍‌ଟିଓ, ଭୁବନେଶ୍ୱର- II	6	16	0.60	0.30	0.30
3	ଆର୍‌ଟିଓ, କଟକ	73	150	4.35	2.11	2.24
4	ଆର୍‌ଟିଓ, ଗଞ୍ଜାମ	59	118	1.42	0.58	0.84
5	ଆର୍‌ଟିଓ, କଳାହାଣ୍ଡି	31	84	3.45	1.71	1.74
6	ଆର୍‌ଟିଓ, କେନ୍ଦୁଝର	61	124	2.23	1.06	1.17
7	ଆର୍‌ଟିଓ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ	53	108	1.37	0.58	0.79
8	ଆର୍‌ଟିଓ, ରାଉରକେଲା	38	96	2.99	1.52	1.47
9	ଆର୍‌ଟିଓ, ତାଳଚେର	4	10	0.42	0.24	0.18
	ମୋଟ	**456**	**968**	**22.27**	**10.67**	**11.60**

ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ଶବ୍ଦକୋଷ

ସଂକ୍ଷିପ୍ତ ଶବ୍ଦକୋଷ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ସଂକ୍ଷିପ୍ତକରଣ	ବର୍ଣ୍ଣନା
1	ଏଏଲ୍ଆର୍	ବାର୍ଷିକ ଲିଜ୍ ଭଡା
2	ଏଏମ୍ଏସ୍ଏଆର୍	ପ୍ରାଚୀନ ସ୍ମାରକୀ ଓ ପ୍ରତ୍ନତାତ୍ତ୍ୱିକ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ଅବଶେଷ
3	ଏଟିଏସ୍	ସ୍ୱୟଂଚାଳିତ ପରୀକ୍ଷା ଷ୍ଟେସନ୍
4	ସିଡିଏ	ଚିଲିକା ଉନ୍ନୟନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ
5	ସିଇଭି	ନିର୍ମାଣ ଉପକରଣ ଯାନ
6	ସିଆଇଏସ୍	ପୁଞ୍ଜି ନିବେଶ ସବସିଡି
7	ସିଏମ୍ଭି	କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ମୋଟର ଯାନ
8	ସିଆର୍‌ଜେଡ୍	ଉପକୂଳ ନିୟାମକ ଜୋନ୍
9	ଡିଏଲ୍	ଡ୍ରାଇଭିଂ ଲାଇସେନ୍ସ
10	ଡିଓଟି	ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିଭାଗ
11	ଡିଟିଏ	ଘରୋଇ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଆଗମନ
12	ଡିଟିଓ	ଜିଲ୍ଲା ପର୍ଯ୍ୟଟନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ
13	ଇଡିସି	ପରିବେଶ ବିକାଶ କମିଟି
14	ଇଆଇବି	ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ବସ୍
15	ଇପିଆଇଏଲ୍	ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ପ୍ରୋଜେକ୍ଟସ୍ (ଇଣ୍ଡିଆ) ଲିମିଟେଡ୍
16	ଇଭି	ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଯାନ
17	ଏଫ୍‌ସି	ଫିଟନେସ୍ ସାର୍ଟିଫିକେଟ୍
18	ଏଫ୍‌ଇଇ	ପରିବେଶ ଶିକ୍ଷା ପାଇଁ ଭିତ୍ତିପ୍ରସ୍ତର
19	ଏଫ୍‌ଟିଏ	ବିଦେଶୀ ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଆଗମନ
20	ଜିଓଆଇ	ଭାରତ ସରକାର
21	ଜିଓଓ	ଓଡିଶା ସରକାର
22	ଏଚ୍‌ଏସ୍ଆର୍‌ପି	ଉଚ୍ଚ ସୁରକ୍ଷା ପଞ୍ଜିକରଣ ପ୍ଲେଟ୍
23	ଏଚ୍‌ଟିଏଲ୍	ଉଚ୍ଚ ଜୁଆର ରେଖା
24	ଆଇଡିସିଓ	ଓଡିଶା ଶିଳ୍ପ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ
25	ଆଇଟିଡିସି	ଭାରତ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ
26	ଜେପିଭି	ମିଳିତ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ
27	ଏଲ୍‌ଡିଏ	ଲିଜ୍ ତଥା ଉନ୍ନୟନ ଚୁକ୍ତିନାମା
28	ଏଲ୍‌ଏଲ୍	ଶିକ୍ଷାର୍ଥୀ ଲାଇସେନ୍ସ
29	ଏମ୍‌ସିସି	ଆଦର୍ଶ ଆଚରଣ ସଂହିତା
30	ଏମ୍‌ଓଆର୍‌ଟିଏଚ୍	ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ
31	ଏନ୍‌ବିସିସି	ଜାତୀୟ ଗୃହ ନିର୍ମାଣ ନିଗମ
32	ଏନ୍‌ବିଡବ୍ଲ୍ୟୁ	ବନ୍ୟଜନ୍ତୁ ପାଇଁ ଜାତୀୟ ବୋର୍ଡ
33	ଏନ୍‌ଆଇଓଟି	ମହାସାଗର ପ୍ରଯୁକ୍ତିବିଦ୍ୟାର ଜାତୀୟ ଅନୁଷ୍ଠାନ
34	ଏନ୍‌ଡବ୍ଲ୍ୟୁଟି	ଜାତୀୟ ଆର୍ଦ୍ରଭୂମି ପ୍ରାଧିକରଣ
35	ଓସିସିଏଲ୍	ଓଡିଶା ନିର୍ମାଣ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍
36	ଓସିଜେଡ୍‌ଏମ୍‌ଏ	ଓଡିଶା ଉପକୂଳ ଅଞ୍ଚଳ ପରିଚାଳନା ପ୍ରାଧିକରଣ

କ୍ରମିକ ସଂଖ୍ୟା	ସଂକ୍ଷିପ୍ତକରଣ	ବର୍ଣ୍ଣନା
37	ଓଇଏମ୍	ମୂଳ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ନିର୍ମାତା
38	ଓଜିଏଫ୍ଆର୍	ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ଆର୍ଥିକ ନିୟମ
39	ଓଏମ୍ଭିଟି	ଓଡିଶା ମୋଟର ଯାନ କର
40	ଓପିଟିଆଇସିଏସ୍	ଓଡିଶା ସାର୍ବଜନୀନ ପରିବହନ ଏବଂ ସମନ୍ୱିତ ଯାତାୟାତ ବ୍ୟବସ୍ଥା
41	ଓଆର୍ଏସ୍ଏସି	ଓଡିଶା ମହାକାଶ ପ୍ରୟୋଗ କେନ୍ଦ୍ର
42	ଓଆର୍ଏସ୍ଏସ୍	ଓଡିଶା ସଡକ ସୁରକ୍ଷା ସମିତି
43	ଓଟିଡିସି	ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉନ୍ନୟନ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍
44	ଓଟିପି	ଓଡିଶା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନୀତି
45	ଓଟିଟି	ଏକକାଳୀନ ଟିକସ
46	ପିଏମ୍ୟୁ	ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ୟୁନିଟ୍
47	ପିଆର୍ଏଏସ୍ଏଡି	ତୀର୍ଥଯାତ୍ରା କାର୍ଯ୍ୟକଳ୍ପ ଏବଂ ଆଧ୍ୟାତ୍ମିକ ଅଭିଯାନ
48	ପିଆର୍ଏସ୍	ଅଭିଯୋଜନ ରିପୋର୍ଟଗୁଡିକ
49	ପିଏସ୍ଭି	ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ
50	ଆର୍ଟିଏ	ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ
51	ଆର୍ଟିଓ	ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ
52	ଏସ୍ଡିଜି	ସ୍ଥାୟୀ ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ
53	ଏସ୍ଟିଏ	ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ
54	ଏସ୍ଟିଏ	ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପର୍ଯ୍ୟଟନ କ୍ଷେତ୍ର
55	ଏସ୍ଟିଡିସି	ଶାମୁକା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ୍
56	ଏସ୍ଟିପିସି	ରାଜ୍ୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପରିଷଦ
57	ଟିଆଇଇଏସ୍	ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ପରିବେଶ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସମିତି
58	ଟିଆର୍ସି	କର ଆଦାୟ ପ୍ରମାଣପତ୍ର
59	ଟିଏସ୍ଏମ୍	ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସର୍ବେକ୍ଷଣ ପଦ୍ଧତି
60	ୟୁଏଲ୍ବି	ସହରୀ ସ୍ଥାନୀୟ ସଂସ୍ଥା
61	ଭିଏଚ୍ଏନ୍	ଯାନବାହନ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଏବଂ ଟିକସ ସଂଗ୍ରହ ସଫ୍ଟୱେୟାର
62	ଭିଏଲ୍ଟି	ଯାନ ଅବସ୍ଥାନ ଟ୍ରାକିଂ
63	ଭିଏସ୍ଏସ୍	ବନ ସୁରକ୍ଷା ସମିତିଗୁଡିକ
64	ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସି	ପଥପ୍ରାନ୍ତ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର
65	ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସିଏସ୍	ପଥପ୍ରାନ୍ତ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ରଗୁଡିକ
66	ଡବ୍ଲ୍ୟୁଆର୍ଡି	ଜଳ ସମ୍ପଦ ବିଭାଗ
67	ଡବ୍ଲ୍ୟୁଏସ୍ଏଚ୍ଜି	ମହିଳା ସ୍ୱୟଂ ସହାୟକ ଗୋଷ୍ଠୀ

© ଭାରତର ମହାଲେଖା ନିୟନ୍ତ୍ରକ ତଥା ମହାସମୀକ୍ଷକ
www.cag.gov.in

https://cag.gov.in/ag2/odisha/en