

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2023 මැයි 31 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව ජූලි 06 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 10 වගන්තිය ප්‍රකාරව මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වගණනය කරනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මාගේ වගකීම, විගණකගේ වගකීම යන වගන්තියේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධානවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශය විසින් වාර්ෂික හා කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වා ගෙන යා යුතුය.

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායී ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකාධිපති වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, වේතනාන්විත මහභරීම්ගෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව අගයන ලදී.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී දැනුවත් කරන ලදී.

1.5 වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1)(ඇ) වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ජීර්කාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වේ.
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු පහත සඳහන් නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ වාර්තාවේ ඡේද යොමුව

ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු නිර්දේශය

මෙම වාර්තාවේ ඡේද යොමුව

1.6.1

වක්‍ර ලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මූලධන වියදම් වත්කම් යටතේ ගිණුම් ගත කළ යුතු වීම.

1.6.1

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 මූල්‍ය නොවන වත්කම්

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

2017 ජූනි මස 28 දිනැති වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛ අංක 01/2017 ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වැය විෂයය යටතේ දරන ලද මූලධන වියදම්වලින් රු.මිලියන 187,170 ක් පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

2022 වර්ෂයේ ගිණුම් ගත කිරීම ආරම්භ කරන ලද අතර එය කෙසේ හෝ 2023 වර්ෂයේ අවසන් කිරීමට උපරිම උත්සාහ දරමි.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන අනුව ප්‍රාග්ධන වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කළ යුතුය.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 වියදම් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ශීර්ෂය යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 27 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු රු.මිලියන 3,149.41 ක් වූ මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි කර තිබුණි.

එකඟ වෙමි.

මුදල් රෙගුලාසි අංක 50 අනුව මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සාධාරණව පවත්නා ධාරිතාවය අනුව සැපයිය හැකි සේවා සඳහා හැකිතාක් දුරට සම්පූර්ණ හා නිවැරදි වැය ඇස්තමේන්තු සැකසීම කළමණාකරනයේ වගකීම වේ.

- (ආ) වැඩසටහන 01 යටතේ පුනරාවර්තන එකඟ වෙමි. - එම - .
 වැය විෂයන් 20 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 03 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු පිළිවෙලින් එකතුව රු.මිලියන 48.78 ක හා රු.මිලියන 1.6 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 33.66 ක හා රු.මිලියන 1.26 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණු අතර එම ඉතිරිවීම සියයට 50 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විය.

- (ඇ) වැඩසටහන 02 යටතේ මූලධන වැය එකඟ වෙමි. - එම - .
 විෂයන් 48 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 64,946.31 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් එකතුව රු.මිලියන 46,777.61 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණු අතර එම ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට 99 දක්වා පරාසයක විය.

- (ඈ) ඉහත සඳහන් පරිදි මූලධන වැය විෂයන් 75 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 49,928.28 ක් ඉතිරිවීම මත අමාත්‍යාංශය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉටුකරලීමට අපේක්ෂා කරන ලද බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය, බේස්ලයින් මාර්ගයේ තෙවන අදියර යනාදී ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති අත්හිටුවීමට හා ඇතැම් ව්‍යාපෘතිවල පහළ කාර්යසාධනයට මෙම තත්ත්වය සෘජුව බලපා තිබුණි.

රටේ පැවති අයහපත් ප්‍රතිපාදන නියමිත කාලය ආර්ථික තත්ත්වය අවසන් තුළ උපයෝජනය කිරීමට බිල්පත් ගෙවීම් ප්‍රමාද වීමට කටයුතු කළ යුතුය. බලපාන ලදී.

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නිතිපතා පරීක්ෂා කොට නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත්, ප්‍රමාණවත් පරිදි අක් මුදල් නොලැබීම, අතුරු ගෙවීම් සහතිකපත් සඳහා (IPC) ගෙවීම් කර නොතිබීම හා ගිණුම් ගත නොවීම හේතුවෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොපියවූ බැඳීම් හා බැරකම්වල එකතුව රු.මිලියන 45,750.11 ක් විය.</p>	<p>ප්‍රමාණවත් පරිදි අක් මුදල් නොලැබීම හා ගෙවීම් කිරීම සඳහා විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද අතුරු ගෙවීම් සහතිකපත් (IPC) ගෙවීම් කර නොතිබීම මෙයට හේතු විය.</p>	<p>බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නිතිපතා කොට පරීක්ෂා කොට නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

2.3 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

		නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	වටිනාකම රු. මිලියන	අනුකූල නොවීම		
(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය				
(i) මුදල් රෙගුලාසි 104(4)	-	වාහන අනතුරු සම්බන්ධ පරීක්ෂණයෙන් පසු, අලාභහානිය සිදු වූ දිනයේ සිට තුන් මසක් ඇතුළත අවසන් වාර්තාව ඉදිරිපත් කළ යුතු වුව ද ප්‍රවාහන අංශයට අයත් වාහන අනතුරු 8 කට අදාළ අවසන් වාර්තා 2023 පෙබරවාරි 28 දින වනවිටත් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	අවසන් වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීමට නියමිතය.	මුදල් රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු බව.
(ii) මුදල් රෙගුලාසි 103 හා 104	17.78	ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය සතු ජීප් රථයක් 2022 දෙසැම්බර් 24 දින අනතුරකට ලක්වීම සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගෙන නොතිබුණු අතර අලුත් වැඩියාව සඳහා වූ ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 17.78 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.	පත්කරන ලද කමිටුවේ නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා රු. මිලියන 2 ක ප්‍රතිපාදන මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් ඉල්ලා ඇත.	මුදල් රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කර අලාභයන්, වගකිවයුතු පුද්ගලයාගෙන් අයකිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව.
(iii) මුදල් රෙගුලාසි 571(2)	0.225	කල් ඉකුත් වූ තැන්පතු රාජ්‍ය ආදායමට බැරකළ යුතු වුවද, වර්ෂ දෙක ඉක්ම වූ එකතුව රු. මිලියන 0.035 ක ටෙන්ඩර තැන්පතු ද, එකතුව රු.මිලියන 0.19 ක රැඳවුම් මුදල් ද සම්බන්ධයෙන් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.	ව්‍යාපෘතිය දැනුවත් කිරීමට සටහන් කර ගනිමි.	මුදල් රෙගුලාසි පරිදි කල් ඉකුත් වූ තැන්පතු ආදායමට ගත යුතු බව.

<p>(ආ) 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරණ වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛය</p>	-	<p>රජයට අයත් සෑම වාහනයක්ම එම ආයතනය නමින්ම ලියාපදිංචි කර තිබිය යුතු අතර ලියාපදිංචි අයිතිය නොමැතිව පරිහරණය කරන වාහන, ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනයේ එකඟතාවය මත තම ආයතනය නමින් ලියාපදිංචි කරගැනීමට හෝ ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනය වෙත විධිමත්ව පවරාදීමට කටයුතු කළ යුතුවේ. එසේ වුවද එයට පටහැනිව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ හිමිකාරීත්වය දරණ වාහන 10 ක් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් පරිහරණය කරන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>අමාත්‍යාංශය සතුව ධාවන තත්වයේ පවතින වාහන සීමිත බැවින් රාජකාරී අවශ්‍යතාවයන් මත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙතින් වරින් වර වාහන කිහිපයක් ලබා ගෙන ඇත.</p>	<p>චක්‍රලේඛ විධිවිධාන අනුව විධිමත්ව වාහන පරිහරණය කළ යුතු බව.</p>
<p>(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය-2006 5.4.4 ඡේදය</p>	4.63	<p>කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට කරනු ලබන ගෙවීම්, කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 90 ක් ඉක්මවීමට ප්‍රථම වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සම්පූර්ණයෙන්ම අයකර ගනු ලැබියයුතු වුවත්, මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය පාලම් 04 ක ගෙවීම් කර අවසන් කර තිබුණද ඒ වෙනුවෙන් රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාවට ගෙවා තිබුණු අත්තිකාරම්වලින් එකතුව රු.මිලියන 4.63 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් අයකර ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>අයකර ගැනීමට නොහැකි වූ අත්තිකාරම් මුදල් පියවා ගැනීමට පියවර ගනු ඇත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ ප්‍රතිපාදන ප්‍රකාරව අත්තිකාරම් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව.</p>
<p>(ඈ) මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ 2021 මාර්තු 17 දිනැති අංක. එස්එම්ආර්ඊආ/පීඑල්/01/සීඅයිආර් දරණ චක්‍රලේඛය</p>				

- (i) 03 වගන්තිය - ව්‍යාපෘති තෝරා ගැනීමේදී අතුරු මාර්ග වැඩි ප්‍රමාණයකට ප්‍රවේශය සහිත, වැඩි පවුල් සංඛ්‍යාවකට ප්‍රතිලාභ සැලසිය හැකි මාර්ග තෝරා ගත යුතු වුවත්, ඒ අනුව කටයුතු නොකළ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. උදාහරණ ලෙස මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ ප්‍රතිලාභී පවුල් 04 ක් පමණක් පදිංචි මාර්ගයක් තෝරා ගෙන තිබුණු අතර උතුරු පලාතේ පුලියඩි කෝවිල් පාර පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පවුල් 15 කට පමණක් ප්‍රතිලාභ ලැබෙන මාර්ගයක් තෝරාගෙන තිබුණි.

ප්‍රදේශයේ ජනතාවට වඩා හොඳ ජීවන තත්ත්වයක් ලබාදීමේ අරමුණින් මෙම පාලම ඉදිකිරීමට තෝරා ගන්නා ලදී.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

- (ii) 04 වගන්තිය - සියලුම ග්‍රාම නිලධාරී වසම් ආවරණය වන ලෙස ව්‍යාපෘති සංවර්ධනය කිරීමට තෝරාගත යුතු වුවත් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ තුම්පනේ ප්‍රාදේශීය බල ප්‍රදේශයට අයත් හතරලියද්ද ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශය තුළ මාර්ග 15 ක් පමණක් සංවර්ධනය කිරීමට තෝරා ගෙන තිබුණි.

පළාත් පාලන ආයතන විසින් ඉල්ලා ඇති යෝජනා සඳහා පමණක් අනුමැතිය දී ඇත.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

- (iii) ඇමුණුම A – 3 2.1 ඡේදය කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍රණයේ සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ක් විය යුතු වුවත් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 15 කට අදාළව නියැදියක් ලෙස ලබාගත් කොන්ක්‍රීට් කුට්ටි 117 කින් කොන්ක්‍රීට් කුට්ටි 62 ක සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ට වඩා අඩු මට්ටමක පැවතුණු අතර පොළොන්නරු දිස්ත්‍රික්කයේ ඇලහැර ප්‍රාදේශීය සභාව මගින් ඉදිකරන ලද මාර්ග 05 න් මාර්ග 03 ක කොන්ක්‍රීට් කුට්ටිවල සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ට වඩා අඩු වී තිබුණි.

කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍රණය අතුරු මාර්ගවල සම්පීඩන ශක්තිය 25N/mm² විය යුතු බවට අංක. SMRR/PL/01/Cir දරන ලිපියෙන් උපදෙස් ලබා දී ඇත.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන පරිදි ඉදිකරන මාර්ග වල ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ හඳුන්වාදී ඇති අවම අවශ්‍යතාවයන් සපුරන බවට කළමණාකරනය තහවුරු කරගත යුතු වේ.

2.4 තැන්පතු

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ප්‍රවාහන අංශයට අදාළ අංක 6000-0-0-002-0-159-0 දරණ පොදු තැන්පත් ලෙජරයේ සඳහන් වර්ෂය තුළ හර කිරීම් සහ බැර කිරීම් හා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් ඒසීඒ-4 ආකෘතියෙහි සඳහන් වටිනාකම් අතර රු.මිලියන 0.505 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>අතපසු වීමකින් ප්‍රවාහන අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ හර කිරීම් හා බැර කිරීම් ඇතුළත් කර නැත.</p>	<p>පොදු තැන්පත් ලෙජරයේ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් සමග සසඳා අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදුකල යුතු වේ.</p>

2.5 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් “බී” ගිණුම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>අමාත්‍යාංශ, දෙපාර්තමේන්තු හා පළාත් සභා ආයතන අතර ස්ථාන මාරුවීම් ලබාගිය නිලධාරීන්ගෙන්, මිය ගිය, විශ්‍රාම ගිය, වැඩ තහනමට ලක් වූ සහ සේවය අත හැර ගොස් තිබුණු නිලධාරීන් 11 දෙනෙකුගෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අය විය යුතු රු.මිලියන 1.152 ක ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>	<p>මෙම එක් එක් ණය ශේෂ නිරවුල් කිරීමට ඉදිරියේදී කටයුතු කරන අතර අයකර ගැනීමට නොහැකි ණය ශේෂයන් මෙම වසරේ දී කපා හැරීමට මහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ඉදිරියේ දී කටයුතු කරනු ලැබේ.</p>	<p>අදාළ ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට කඩිනමින් කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

(අ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(i) ඉදිරි වසර 20 තුළදී දුම්රිය ප්‍රවාහන ජාලය පුළුල් කරමින් ජාතික ප්‍රවාහන ජාලය තවත් ශක්තිමත් කිරීමේ අරමුණින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍ය දායකත්වය යටතේ එ.ජ.ඩො. මිලියන 8 ක් එනම් රු.මිලියන 1,505.93 ක් වැය කර දුම්රිය මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම පිළිබඳව ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර තිබුණි. මෙම ශක්‍යතා අධ්‍යයන</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත බාර දී ඇත.</p>	<p>ජාතික අවශ්‍යතා ප්‍රමුඛතාවය අනුව ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව පරිදි ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීමට කටයුතු කළ යුතු</p>

වාර්තාව 2021 මාර්තු මාසයේදී රේඛීය අමාත්‍යාංශය මගින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දී තිබුණු අතර මෙම අධ්‍යයනය නිම කර වසර දෙකකට ආසන්න කාලයක් ගත වී තිබුණ ද, ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් වැය කල මුදලට සාපේක්ෂව ප්‍රතිලාභයක් ලැබී නොතිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ණය වාරික සඳහා ද ගෙවීම් කර තිබුණි.

බව.

- (ii) කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් එම මාර්ගය දෙපස පදිංචිව සිටි අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කොට ඔවුන් සඳහා නිවාස 1,244 ක් ඉදිකිරීම සඳහා රු.මිලියන 9,600 ක ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබුණි. වසර 3 ක් වූ මෙම ව්‍යාපෘති කාලය 2021 දෙසැම්බර් මස අවසන් වුවද, එදින වන විට අනවසර පදිංචිකරුවන් සඳහා නිවාස 694 ක් පමණක් ලබා දී තිබුණු අතර එය අපේක්ෂිත ඉලක්කයෙන් සියයට 56 ක් පමණක් විය. ව්‍යාපෘතිය අවසන් වීම හේතුවෙන් මෙම අනවසර පදිංචිකරුවන් නැවත පදිංචි කරවීම ගැටළු සහගත විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

ඉදිරියේදී ප්‍රතිපාදන වෙන් කරගෙන මෙම කාර්යය නිම කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. ව්‍යාපෘති කාලය තුළ සැලසුම් කළ කාර්යයන් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව.

3.2 ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම්

(අ) සහසර බස් නව්‍යකරණ ව්‍යාපෘතිය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා මගී ආකර්ශනය ඉහල නැංවීම අරමුණු කර ගනිමින් මුළු දිවයිනම ආවරණය වන පරිදි බස් රථ 23,000 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් 2018 සිට 2023 කාලය තුළදී නව්‍යකරණය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 26,860 ක ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණද 2022 වර්ෂය අවසාන වන විටත් ඉන් වැයකර තිබුණේ රු.මිලියන 248.8 ක් පමණි. එය මුළු ඇස්තමේන්තු මුදලින් සියයට 1 ක් පමණක් විය.	වැය කර තිබුණු රු.මිලියන 298.8 කින් GPS උපකරණ හා OCC උපකරණ මිලදී ගැනීමට අමතරව ඉතිරි සියලු වැය ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ පරිපාලන වියදම් වෙනුවෙන් දරා තිබුණි.	සැලසුම්ගත පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරවීම සඳහා කළමනාකරණය විසින් කටයුතු කල යුතු බව.

(ii) ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැය කර තිබුණු රු.මිලියන 67.9 ක් ද ඉතිරි මුදල ව්‍යාපෘති අරමුදල් රු.මිලියන 248.8 ක මුළු වියදමින් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ආර්ථිකභාවයෙන් යුතුව සියයට 73 ක් එනම් රු.මිලියන වෙනුවෙන් වියදම් කර ඇත. භාවිතා කළ යුතු බව.

(iii) ව්‍යාපෘතියේ ආකාර්යක්ෂමතාව සහසර ව්‍යාපෘතිය මගින් GPS යන්ත්‍ර ව්‍යාපෘති කටයුතු එහි හේතුවෙන් රජය විසින් ව්‍යාපෘතිය 1462 ක් මිලදී ගෙන තිබූ අතර ඉන් අරමුණු ඉටුකර ගැනීම අතර මග නවතා දමා තිබුණු අතර ඒ 500 ක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් වෙනුවෙන් වෙනද ඉතිරි GPS උපකරණ කාර්යක්ෂමව වන විටත් මිලදීගෙන තිබුණු GPS 962 එක් එක් ආයතනයන්ගේ ඉල්ලීම් මෙහෙයවිය යුතු බව. යන්ත්‍ර 1,465 කින් 1279 ක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවටද සලකා බලා, භාර දීමට අමාත්‍යාංශය 183 ක් කඩවක බහුවිධ ප්‍රවාහන කටයුතු කර තිබුණි. මධ්‍යස්ථානයට ද, 3 ක් බස්නාහිර පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය වෙත ද භාරදීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(ආ) කුරුණෑගල හබරණ දුම්රිය මාර්ගය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) දඹුල්ල ආර්ථික මධ්‍යස්ථානය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල හරහා හබරණ දක්වා ඉදිකිරීමට යෝජිත මෙම නව දුම්රිය මාර්ගයේ දෙපස ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා 2010 වර්ෂයේ සිට 2022 දක්වා ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන මගින් වෙන් කර තිබුණු රු.මිලියන 1,459 ක මුදලින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 575.83 ක් එනම් ප්‍රතිපාදිත මුදලින් සියයට 39 ක් පමණක් වැයකර තිබුණි.	රජයට වැයබරක් නොවන සේ ව්‍යාපෘතියට අදාල බොහෝ කාර්යයන් ඉටුකිරීම නිසා ප්‍රතිපාදන ඉතිරිවිය .	ව්‍යාපෘති ප්‍රතිපාදන එහි අරමුණු ඉටුකර ගැනීම වෙනුවෙන් කාර්යක්ෂමව උපයෝජනය කළයුතු බව.
(ii) මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාලව ග්‍රාම නිලධාරී වසම් 57 ක ඉඩම් කැබලි 4,392 ක් අත්පත් කර ගැනීමට යෝජිතව තිබුණ ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට බිම් කොටස් 149 ක් පමණක් නිසි පරිදි මුදල් ගෙවා අත්පත් කර ගෙන තිබුණි.	2023 පෙබරවාරි 28 දින වනවිට මෙම දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා අවශ්‍ය ග්‍රාම සේවක වසම් 57 කට අයත් ඉඩම් කැබලි 4,400 න් ඉඩම් කැබලි 4392 ක් රජයට අත්පත් කර ගෙන ඇත.	අත්පත් කරගත් ඉඩම් විධිමත්ව පවරාගෙන අවශ්‍ය ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කල යුතු බව.
(iii) 2016 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ වියදම් ලෙස රු.මිලියන 349.06 ක මුදලක් ඇතුළුව සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 568 ක මුළු වියදමක් දරා තිබුණ ද, මෙම	අංක අමප/23/0482/608/037 හා 2023 මාර්තු 27 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව ව්‍යාපෘතිය වසා දැමීමට කටයුතු කර ඇත.	ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමට ප්‍රථම අරමුදල් සම්පාදන මාර්ග නිශ්චය කළ යුතු බව.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 වර්ෂය වන විට ආයෝජකයන් හෝ අරමුදල් සපයා ගනු ලබන මාර්ගයක් හඳුනාගෙන නොතිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘතිය තවදුරටත් ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට රජය විසින් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් ගැනීම හේතුවෙන් මෙතෙක් දරන ලද මුළු මුදල නිශ්කාර්ය වියදමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සංවර්ධන වැඩ සඳහා දේශීය බැංකු මඟින් ණය ලබා ගැනීම

2013 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් දේශීය බැංකු මඟින් රු. මිලියන 408,541.01 සහ එ.ජ.ඩො. මිලියන 44.72 ක් වටිනා ණය ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. මෙම ණය මුදල් මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය I හා II, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය III සහ මාර්ග කිලෝමීටර් 100,000 ක ග්‍රාමීය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය වැනි ව්‍යාපෘති සඳහා භාවිතා කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) විගණනය වෙත ලබා දී ඇති තොරතුරු අනුව 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට දේශීය බැංකු මඟින් ලබාගත් ණයවලින් ආපසු ගෙවීමට ඇති ණය ප්‍රමාණය රු.මිලියන 356,059.32 ක් වී තිබුණු අතර වසර 05 ක කාලයක් තුළ දේශීය වාණිජ බැංකු වෙත ගෙවීමට සිදුවී තිබුණු පොලී ප්‍රමාණය රු.මිලියන 109,333.11 ක් විය. තවද, ණය ලබාගත් දේශීය බැංකු 07 ක් වෙත 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවිය යුතු පොලිය, දඩ පොලිය සමඟ රු.මිලියන 37,668.72 ක් වූ අතර, හිඟව ඇති ණය වාරිකවල වටිනාකම රු.මිලියන 2,502.39 ක් විය.	එකඟ වෙමි.	ව්‍යාපෘති සඳහා නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් හා පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් අනතුරුව ක්‍රියාත්මක කලයුතු ව්‍යාපෘති හඳුනාගැනීම හා අවම පිරිවැයකින් අදාල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කිරීම කළමණාකරණයේ වගකීම වන බව.
(ii) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වසර 2 ½ ක් 4 ½ ක් අතර සහන කාලයක් මත පදනම්ව වසර 10 ක් වසර 18 ක් අතර කාලයක් තුළ ගෙවා අවසන් කිරීමේ පදනම මත දේශීය වාණිජ බැංකු 07 කින් අවස්ථාවන් 34 ක දී ලබාගෙන තිබුණු රු.මිලියන 408,541.01 කින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට තවදුරටත් ගෙවිය යුතුව තිබුණු රු.මිලියන 356,059.31 ක් වටිනා ණය, වාරික ගෙවීමේ කාලය තවදුරටත් දීර්ඝ කරමින් 2020 මාර්තු 13 දිනැති අංක MFE/ERD/14/CM/2020/065 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය ඉදිරිපත් කර ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කර තිබුණි.	එකඟ වෙමි.	- එම - .

ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණයට අදාළ උපදෙස් ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් මහජන බැංකුව වෙත රු.මිලියන 10.80 ක උපදේශන ගාස්තුවක් ගෙවා තිබුණු අතර ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම නිසා වාර්ෂිකව වැඩි වූ පොලී අනුපාතය මත රු.මිලියන 400.74 ක අතිරේක පොලී මුදලක් ගෙවීමටද සිදුව තිබුණි.

- (iii) දේශීය බැංකු මඟින් ලබාගත් ණය මුදල් සඳහා ණය පොලිය සහ වාරිකය ලෙස 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟව තිබුණු එම මුදල් පියවීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රතිපාදන ලබාදීමට නොහැකිවීම මත රු.මිලියන 36,671.62 ක භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර (Treasury Bonds) නිකුත් කර තිබුණි. තවද දේශීය බැංකු මඟින් ණය ලබා ගැනීමට අමතරව මාර්ග කි.මී. 100,000 යේ වැඩ සටහනට අදාළව මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 36 දෙනෙකු වෙත ගෙවීමට තිබූ රු. මිලියන 32,217.89 ක් සඳහා ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සියයට 20.0 සිට 22.5 ක දක්වා වූ පොලී අනුපාතයන් යටතේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කර තිබුණි. මේ ආකාරයට රු. මිලියන 68,889.51 ක් වූ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කිරීම නිසා රජයට අමතර වියදමක් දැරීමට සිදුවන අතර එම වියදම ආසන්න වශයෙන් රු.මිලියන 15,155.69 ක් විය.

3.4 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති
3.4.1 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වැඩසටහන ආරම්භ වූ දින සිට වසර 07 ක් ගත වුවද ජාතික මාර්ග 7 ක කි.මී. 126.27 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 566 ක කි.මී. 2291 ක් පමණක් සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර එයින් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 30 කට අදාළව ජාතික මාර්ග 4 ක කි.මී. 27.43 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 558 ක කි.මී. 2,219.96 ක් පමණක් සම්පූර්ණ කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදී තිබුණි.	ජාතික මහාමාර්ග 04 ක කි.මී. 27.43 ක් හා ග්‍රාමීය මාර්ග 558 ක කි.මී. 2219.96 ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදී තිබුණි.	ඉලක්කගත ප්‍රගතිය අත්කර ගැනීම සඳහා කාර්යක්ෂම ව්‍යාපෘති මෙහෙයවිය යුතු බව.

- (ආ) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ අවලංගු කරන ලද R1, R2, KE1 සහ MA1 යන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 ක ඉතිරි වැඩ කි.මී. 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ අසාර්ථක වූ කොන්ත්‍රාත්කරුවරු අසාදු ලේඛණ ගත කරනු වෙනුවට ඔහු වෙනත්ම ඉටු කර ගැනීමට එකඟතා ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණු අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමඟ සන්සන්දනය කිරීමේදී එම කොන්ත්‍රාත්වල වටිනාකම රු. මිලියන 580.14 කින් වැඩි වී තිබුණි. ඒ අනුව වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් මඟින් අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුටම ප්‍රදානය කිරීම මඟින් අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත අනිසි මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභයක් ලබා දී තිබුණු අතර නව ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට මාස 15 ක් ඇතුළත ඉතිරි වැඩ අවසන් කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. එසේ වුවද ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මාස 29 ක් පමණ ගත වී තිබුණද මෙම පැකේජවල සියයට 18 ත් 50 ත් අතර වූ ඉතා අඩු ප්‍රගතියක් පමණක් වාර්තා කර තිබුණි. පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල පහළ ප්‍රගතිය මත මෙම මාර්ග භාවිතා කරන ජනතාව වසර 07 ක සිට මහත් පීඩාවට ලක්ව තිබුණි. මේ අනුව අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පවත්නා නීති රීති වලට පටහැනිව නැවත එම කොන්ත්‍රාත් ලබාදීම මඟින් අරමුණුගත පරිදි ව්‍යාපෘති කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඇ) කොන්ත්‍රාත් පිරිවිතරවල 108.4 උප වගන්තියට අනුව වැඩසටහන අවසානයේ දී ප්‍රධාන හා ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාරවල රසායනාගාර උපකරණ සහ ගෘහ භාණ්ඩ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ආපසු ලබා දිය යුතු වුවද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට RMC පැකේජ 17 ක හා ග්‍රාමීය මාර්ග පැකේජ 16 ක එම අයිතම සඳහා රු. මිලියන 397.77 ක් එකවර ගෙවීම් (Lump Sum Payments) සිදුකර තිබුණි. මේ අනුව මෙම අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මඟින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට වැඩි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් ලැබී තිබුණි.
- ඉහත ව්‍යාපෘතියෙහි වැය විෂය සංශෝධනය කර එකඟතා ගිවිසුමක් යටතේ කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. ඒ අනුව ඉදිරියේදී ලැබෙන ප්‍රතිපාදන මත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි සෘජු කම්කරු ශ්‍රමය යටතේ කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.
- නිසි ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයක් මඟින් සුදුසු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- ඉදිරි කොන්ත්‍රාත් වලදී මෙම අයිතමය ඉවත් කිරීම සඳහා ඇති හැකියාව පිළිබඳ කටයුතු කරනු ඇත.
- කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි රජයට අවාසිදායක නොවන පරිදි සකස් කිරීම අදාළ නිලධාරීන් ඇතුළු කළමණාකාරීත්වයේ වගකීම වන බව.

- (ඇ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි 14.6 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු අතුරු ගෙවීම් සහතිකයේ අවම වටිනාකම පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 1.5 ක් විය යුතු වුවත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ RMC පැකේජ 22 ක් යටතේ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 131 ක් සඳහා එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 1,637.27 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි.
- (ඉ) මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල දුර්වල ප්‍රගතිය හේතුවෙන් උපයෝජනය නොකළ ණය මත බැඳීම් ගාස්තු (Commitment charges) ලෙස එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 1.13 කට සමාන රු. මිලියන 183.52 ක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අනාර්ථික ලෙස ණය ප්‍රදාන නියෝජිතායතනයට ගෙවා තිබුණි.
- (ඊ) නැවත ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06 කට අදාළව 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකර නොගත් රු. මිලියන 1,453.09 ක් වූ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සහ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 කට අදාළව වූ රු. මිලියන 377.07 ක් වූ අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් නිශ්කාර්ය වියදමක් වියහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

3.4.2 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2021 අප්‍රේල් මස නිකුත් කළ පහසුකම් පරිපාලන අත්පොතට අනුව උතුර, නැගෙනහිර, ඌව සහ බස්නාහිර පළාත්වල ජාතික මාර්ග 36 ක කි.මී. 417.75 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 1349 ක කි.මී. 3338.87 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සිදුකිරීමට අපේක්ෂා කළද, ජාතික මාර්ග 13 ක කි.මී. 153.74 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 557 ක කි.මී. 1432.42 ක පුනරුත්ථාපන කටයුතු පමණක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට සම්පූර්ණ කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වැඩසටහනේ	ඌව නැගෙනහිර සහ උතුරු පළාත් වල මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු අවසන් කිරීමේ ප්‍රතිශතය පිළිවෙලින් සියයට 60, 84 සහ 86 ක් විය.	වැඩසටහනේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා කාර්යක්ෂමව කටයුතු කළ යුතු බව.

ඌව, නැගෙනහිර සහ උතුරු පළාත්වල මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය වූ දින 720 න් දින 444 න් 530 න් අතර කාලයක් අවසන් වී තිබුණු අතර එක් එක් පළාතේ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු අවසන් කිරීමේ ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 60, 84 සහ 86 ක් වී තිබුණි.

- (ආ) වැඩසටහනේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව බස්නාහිර පළාතේ ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 11,205 ක් වූ ජාතික මාර්ග 08 ක කි.මී. 73.4 ක් පුනරුත්ථාපනයට අදාළ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම 2021 සැප්තැම්බර් 15 දින අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. එසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සඳහා මාස 15 කට අධික කාලයක් ගතව තිබුණද NR-01 සහ NR-03 පැකේජ තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ප්‍රදානය කර නොතිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ වැඩසටහනේ පැවති මූල්‍ය තත්ත්වය මත අදියර 04 ට (Tranche -04) අදාළ මූල්‍යනයන් සිදුකරන තෙක් කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම අත්හිටුවා තිබුණි. එම නිසා ඉදිරියේදී මෙම කොන්ත්‍රාත්වලට අදාළ ලංසුවල වලංගුභාවය ගැටළු සහගත වනු ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

අරමුදල් වල පවතින හිඟතාවය නිසා මෙම වැඩසටහන යටතේ කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම තාවකාලිකව අත්හිටුවීමට තීරණය කර ඇත. ඊළඟ වාරිකය (Tranche) සඳහා වූ ණය ගිවිසුමට එළඹීම 2023 දෙසැම්බර් දක්වා පමා වෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. ගිවිසුම අත්සන් කළ වහාම කොන්ත්‍රාත්තු පිරිනැමීම පිළිබඳ තීරණයක් ගැනීමට නියමිතය.

සැලසුම් අනුව කොන්ත්‍රාත්වල භෞතික ප්‍රගතිය ලගාකර ගැනීමට හැකි කටයුතු කළ යුතු බව.
- (ඇ) වැඩසටහන ක්‍රියාත්මකවන පළාත් 04 හි ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනයට අදාළව ක්‍රියාත්මක කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 53 අතරින් පැකේජ 46 ක් සඳහා කාලය දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු අතර එම පැකේජවල කාලය දීර්ඝ කර තිබුණු වාර ගණන 1 සිට 30 දක්වා අගයක් ගෙන තිබුණි. ඌව, උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාත්වලට අදාළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල දින 57 සිට දින 684 දක්වා කාල දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු අතර එය දින 730 ක් වූ මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලයෙන් සියයට 8 න් 94 න් අතර පරාසයක් තුළ පැවතුණි.

කොවිඩ් 19 වසංගතයත් සමඟ පැනවූ සෞඛ්‍ය මාර්ගෝපදේශ සහ සංචරන සීමා, ඉන්ධන හිඟතාවය මත පැනවූ ප්‍රවාහන හා බෙදාහැරීමේ සීමාවීම නිසා වරින් වර කාල දීර්ඝ කිරීම් (EOT) ලබා දීමට සිදු විය.

කාල දීර්ඝ කිරීමට අදාළ කරුණු අධ්‍යයනයකින් පසු කාලදීර්ඝ කිරීම් අනුමත කළ යුතු බව.
- (ඈ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 7.9.2 වගන්තිය ප්‍රකාරව, ප්‍රතිචාරාත්මක අවම ලංසු අගය ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සැලකිය යුතු ආන්තිකයකින් ඉක්මවා ගියහොත්, සෑහීමකට පත්විය හැකි ලංසු මිලක් ලබා ගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන අස්ථිතිත්වය විසින් නව ලංසු කැඳවීමක් සිදු කිරීමට හෝ ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කර ලංසු මිල සාධාරණ අගයක් ඇගයුම් කළ ලංසු මිල ගණන් ඉහළ අගයක් ගත් බැවින් NR1, NR2 සහ NR5 පැකේජ සඳහා සාකච්ඡා කර මිල ගණන් අඩුකර ගැනීමට සුදුසු බව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව වෙත නිර්දේශ කර තිබුණි.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ සඳහන් උපදෙස් අනුව මිලගණන් අඩුකර ගැනීම සඳහා කටයුතු කළයුතු බව.

දක්වා අඩුකර ගැනීමට කටයුතු කළයුතු වේ. එසේ වුවද, මෙම ප්‍රසම්පාදනයට අදාළ ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 4,068.08 ක් වූ අතර පැකේජ තුනක අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසු මිල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 21 සිට සියයට 27 දක්වා වූ පරාස වලින් වැඩි බව නිරීක්ෂණය විය.

ඒ අනුව NR1 සහ NR5 පැකේජ සඳහා මිල ගණන් සාකච්ඡා කිරීමට අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කරන ලදී.

(ඉ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය ප්‍රකාරව සම්මත ලංසු කොන්දේසිවලට පටහැනිව අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරුට එක් කොන්ත්‍රාත්තුවකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකට ඉඩ නොලැබෙන පරිදි ලංසු ලේඛනවල 03 කොටසේ 1.6 වගන්තිය යටතේ විශේෂ කොන්දේසියක් ඇතුළත් කර තිබුණි. එබැවින් අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරු නොවන වෙනත් ලංසුකරුවෙකුට අදාළ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමට සිදුවීම හේතුවෙන් ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වලින් පමණක් රු. මිලියන 695.45 ක අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තු කිහිපයකම අවම සහ ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරු වූවත් එක ලංසුකරුවෙකුට පිරිනැමීම් ලැබිය හැක්කේ එක කොන්ත්‍රාත්තුවක් පමණක් බව ලංසු ලේඛනයේ ඇගයීම් හා සුදුසුකම් නිර්ණායක යටතේ ඉතා පැහැදිලිව සඳහන් කර ඇත.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයෙහි උපදෙස්වලට පටහැනිව කටයුතු කිරීම නිසා සිදුව ඇති පාඩු සම්බන්ධයෙන් අදාළ නිලධාරීන් වගකිව යුතු වන බව.

(ඊ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ඔවුන්ගේම වියදමින් සැපයිය යුතු වුවද, කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 4.2 උප වගන්තියට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිමිකම් පෑමට හැකි වන පරිදි වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ප්‍රමාණ පත්‍රවල ඇතුළත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව කාර්ය සාධන බැඳුම්කර වල පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා උච්ච පළාතේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 85.64 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

මෙම අයිතමය යටතේ අලාභයක් සිදුවී නොමැත. මෙම අයිතමය ඇතුළත් නොකොළඹොත් කොන්ත්‍රාත්කරු පොදුකාර්ය පිරිවැය යටතේ එය ලබාගැනීමට කටයුතු කරනු ඇත.

කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වෙනස් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාගත යුතු බව සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට වාසිදායක හා රජයට අවාසිදායක කොන්දේසි ගිවිසුම් වල ඇතුළත් නොකළ යුතු බව සහ එසේ ඇතුළත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය විධිමත් විනය ක්‍රියා මාර්ග ගත යුතු බව.

(උ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි 14.6 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු අතුරු ගෙවීම් (බිල්පත්) සහතිකයේ අවම වටිනාකම පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 1.5 කට නොඅඩු විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 5,192.39 ක අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 326 ක් නිරීක්ෂණය විය.

කොන්ත්‍රාත් සමාගම්වල වරින් වර ඇති විය හැකි මූල්‍යමය ගැටළු හේතුවෙන් සියයට 1.5 සීමාවට අඩු මාසික බිල්පත් වුවද නිර්දේශ කිරීමේ අවස්ථාව උපදේශක සමගම වෙත පවරා ඇත.

කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කොන්දේසි අනුව කටයුතු කළ යුතු බව සහ එම සීමා වෙනස් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතීන් ලබාගත යුතු බව.

- (ඌ) කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 108.4 (2), (5) සහ 120.7 (1) ප්‍රකාරව වැඩසටහන අවසානයේ සියළුම රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනුම් උපකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙතම ආපසු ලබා දෙනු ලැබුවද, රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනුම් උපකරණ සඳහා එකවර සිදුකරනු ලබන ගෙවීමක් ලෙස පිළිවෙලින් රු. මිලියන 518.99 ක් සහ රු. මිලියන 14.13 ක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව, අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි ප්‍රතිලාභ ලබා දීමට හේතුවී තිබුණි.
- (එ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 15.3 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කිරීම් පිළිබඳ දැන්වීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවියයුතු වැඩ, භාණ්ඩ සහ වෙනත් ඕනෑම ගෙවීමක් සම්බන්ධයෙන් ඉංජිනේරුවරයා විසින් හැකි ඉක්මනින් තීරණය කළ යුතු වුවද, උච්ච පළාතේ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් 03 ක් අවලංගු කිරීම් පිළිබඳ නිවේදනය බලාත්මක දින සිට කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම (Value at termination) ගණනය කිරීම සඳහා දින 267 සිට 413 දක්වා කාලයක් ප්‍රමාද කර තිබුණි. මෙම කොන්ත්‍රාත් නැවත පිරිනැමීම සඳහා සිදුකල ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වෙනුවෙන් පිළියෙල කර තිබුණු ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවල නිවැරදිතාවයට මෙන්ම රු.මිලියන 560.14 ක් වූ අයවිය යුතු වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අයකර ගැනීම ප්‍රමාද වීමටද, රු.මිලියන 690.74 ක් වූ කාර්ය සාධන ඇපකර මුදල් කරගැනීම අතපසු වීමටද මෙම හේතුව සෘජුවම බලපා තිබුණි.
- (ඒ) කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම ගණනය කිරීම ප්‍රමාදවීමත් එම ගණනයේදී උපදේශක ඉංජිනේරුවරයා සහ කොන්ත්‍රාත්කරු එක්ව සිදුකළ වැඩබිම් පරීක්ෂාවට අදාල ලිපිලේඛණ ලබාගැනීමට කටයුතු නොකිරීමත් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේදී වැඩබිම තුළ ඉතිරිව තිබුණු අමුද්‍රව්‍ය (Materials at Site) පිළිබඳ තහවුරුවක් ලබාගැනීමට නෙහැකිවී තිබුණු බැවින් ගණනය කර තිබුණු වැඩ අවසන් කිරීමේ වටිනාකමෙහි නිවැරදිතාවයද තහවුරු නොවුණි.
- ඉදිරි කොන්ත්‍රාත්වලදී මෙම අයිතමය ඉවත් කිරීම සඳහා ඇති හැකියාව පිළිබඳ කටයුතු කරනු ඇත.
- ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ප්‍රධාන අරමුණක් වන්නේ අවම පිරිවැයක් යටතේ කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීම වේ. ඒ අනුව ආයතනයට අවාසිදායක වන කොන්දේසි ඇතුළත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය විසින් අදාල නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ පවත්වා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතු බව.
- මහජන පැමිණිලි අවම කර ගැනීමත්, විය හැකි අතිරේක පිරිවැය වලක්වා ගැනීමත් කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම තීරණය කිරීමේ (Value at Termination) ක්‍රියාවලිය අතරතුර ඉතිරි වැඩකොටස් නිම කිරීම සහ නැවත ලංසු කැඳවීමට කටයුතු කරන ලදී. ඇපකර මුදල් අයකර ගැනීම පමා වී ඇත්තේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මහාධිකරණය වෙතින් ලබාගත් චාරණ නියෝගය නිසාවෙනි.
- උපදේශක ඉංජිනේරුවරයා සමග එක්ව සිදු කළ යුතු වැඩබිම් පරීක්ෂණ චාරිකා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර ඉංජිනේරුවරයා පැමිණ පරීක්ෂා කරන අවස්ථාවේ ඉතිරි වූ අමුද්‍රව්‍ය (Material at site) කිසිවක් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වැඩබිම තුළ නොතිබුණි.
- රජයට පාඩු සිදුවන අන්දමින් තම රාජකාරී කටයුතු ජරමාද කරන නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය පරීක්ෂණ පවත්වා අලාභ අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව.

- (ඔ) මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල දුර්වල ප්‍රගතිය හේතුවෙන් උපයෝජනය නොකළ ණය මත බැඳීම් ගාස්තු (Commitment charges) ලෙස එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 0.46 කට සමාන රු.මිලියන 90.50 ක් අනාර්ථික ලෙස 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ණය ප්‍රදාන නියෝජිතායතනයට ගෙවා තිබුණි. බැඳීම් ගාස්තුව අවම ණය මුදල් අදාල කාලසීමාව තුළ ඵලදායීව උපයෝජනය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව.
- (ඕ) උභව පළාතේ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 ක් නැවත පැකේජ 09 ට බෙදා මිලගනන් කැඳවීමේදී ඉන් පැකේජ 07 ක කොන්ත්‍රාත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වනවිට පිරිනමා තිබුණු අතර එම කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම, මූලික පැකේජ 03 හි කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම වූ රු. මිලියන 7,266.19 ක අගය රු. මිලියන 1,040.64 කින් ඉක්මවා තිබුණි. ඉතිරි පැකේජ 02 ප්‍රදානය කිරීමෙන් අනතුරුව මෙම අතිරේක පිරිවැය තවදුරටත් ඉහල යනු ඇත. මෙම පිරිවැය ඉහලයාමට දුර්වල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය සහ ව්‍යාපෘති කටයුතුවල මන්දගාමී ප්‍රගතිය සාජුවම බලපා තිබුණි. වෙළඳපොළේ පවතින මිල ගණන් සහ ලංසු සඳහා බලපාන අනෙකුත් සාධක මුල් ලංසු ඉදිරිපත් කිරීමේ දින සිට නැවත ඉදිරිපත් කිරීමේ කාලය දක්වා පරාසය තුළ විවිධ උච්චාවචනයන්ට ලක්විය. යථාර්තවාදී වන පරිදි සැලසුම් ඉලක්ක ස්ථාපිත කළ යුතු වන අතර අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය ලඟාකර ගැනීම තුළින් අතිරේක පිරිවැය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව.

3.4.3 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-01

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරු වන චීනයේ මීට්‍රොලොජිකල් ගෘප් කෝපරේෂන් (MCC) විසින් උතුරු අධිවේගී මාර්ගයේ පැකේජය 07 සහ පැකේජය 04 ඉදිකිරීම යටතේ දරන ලද වියදම් සඳහා රජයට ගෙවීම් කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන්, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියා මාර්ග අනුගමනය කිරීමකින් තොරව 2015 ජූලි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක.15/1021/602/040 යටතේ රු.මිලියන 158,386 ක අගයකට මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග I කොටසේ කොන්ත්‍රාත්තුව ලබාදීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන සංග්‍රහයේ ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූලව කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදුවී නොමැති වුවත් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ වලට අනුකූලව කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීමේ සිට ප්‍රදානය දක්වා කටයුතු සිදුකර ඇත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ විධිවිධාන අනුව කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමෙන් ආර්ථිකභාවය, විනිවිදභාවය ආරක්ෂා වන බව.</p>

- (ආ) කඩවත සිට කොස්සින්න දක්වා වූ පැකේජ - I එකඟ වෙමි. අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය ලඟකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව.
- (ආ) කඩවත සිට කොස්සින්න දක්වා වූ පැකේජ - I හි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් 2016 ජුනි 20 දින ද, කොස්සින්න සිට මීරිගම දක්වා වූ පැකේජ - II හි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් 2015 අගෝස්තු 04 දින ද අත්සන් කර තිබුණද ඒ වනාන්තරයේ අපනයන ආනයන බැංකුව සමඟ ණය ගිවිසුම අත්සන් කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 22 දක්වා ප්‍රමාදවීම නිසා වැඩ ආරම්භ කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 15 දින දක්වා ප්‍රමාදවී තිබුණි. පවතින ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ ඒ වනාන්තරයේ අපනයන ආනයන බැංකුව ණය සැපයීම පමා කිරීම හේතුවෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැකේජ I සහ II හි තත්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 39 ක් සහ සියයට 34 ක් වූ පහළ මට්ටම් වල පැවතුණි.
- (ඇ) මේ වනවිට පළමු පැකේජය හා දෙවන පැකේජය සඳහා අතුරු ගෙවීම් මගින් රු.මිලියන 13,266.87 ක් ගෙවා තිබුණු අතර නිම කළ වැඩ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ගෙවීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ගෙවා නොතිබූ අතුරු ගෙවීම් වටිනාකම රු.මිලියන 40,347.75 ක් විය. අතුරු ගෙවීම් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට මුදල් නොගෙවීම හේතුවෙන් පොදු කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 16.1 ප්‍රකාරව 2022 ජුනි 22 දින කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 666.32 ක මූල්‍ය ගාස්තුවක් ද ඉල්ලා තිබුණි.
- (ඈ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ව්‍යාපෘතිය මූලික ඉඩම් කැබලි 5163 ක් සහ අතිරේක ඉඩම් කැබලි 1978 කින් පෞද්ගලික ඉඩම් කැබලි 5136 ක් සහ රජයේ ඉඩම් කැබලි 1220 ක් අත්කරගෙන තිබුණු අතර වංගු අවම කිරීම සඳහා ස්ථාන කිහිපයක මාර්ග පථය වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් අවසතු කිරීමට ඇති ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය 50 ක් විය. පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට හිමිකම් පවරාගැනීම් අවසන් කර තිබුණේ ඉන් ඉඩම් කැබලි 625 ක පමණි. ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වන්දි ලෙස රු.මිලියන 9,402.14 ක් සහ ප්‍රමාද පොලිය ලෙස රු.මිලියන 1,016.54 ක් ගෙවා තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම් සඳහා වන්දි වශයෙන් රු. මිලියන 88.23 ක් සහ එම ප්‍රමාදය මත ප්‍රමාද පොලි ලෙස රු.මිලියන 331.87 ක මුදලක් ගෙවීම හිඟ හිටව තිබුණි.

- (ඉ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසිවල 4.2 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කාර්යසාධන ඇපකරය තම පුද්ගලික වියදමින් ලබා ගත යුතු වුවද, එයට පටහැනිව ඒ සඳහා වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ඇතුළත් කර තිබුණු අතර එම අයිතමය යටතේ එකතුව රු.මිලියන 805.43 ක් ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවා තිබුණි.
- මෙම අයිතමය ඇතුළත් නොකොළහොත් කොන්ත්‍රාත්කරු පොදුකාර්ය පිරිවැය යටතේ එය ලබාගැනීමට කටයුතු කරනු ඇත.
- කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වෙනස් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාගත යුතු බව සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට වාසිදායක හා රජයට අවාසිදායක කොන්දේසි ගිවිසුම් වල ඇතුළත් කල නොකල යුතු බව සහ එසේ ඇතුළත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය විධිමත් විනය ක්‍රියා මාර්ග ගත යුතු බව.
- (ඊ) පල්ලේවෙල නගරයට ආසන්නයේ කල්එළිය-මැදගම්පිටිය මාර්ගය (බී 183) සැලසුම් කර තිබුණේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලමක් ලෙස වූ අතර මේ සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් පවරා ගැනීමද අවසන් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් පැනනැගුණු සමාජ විරෝධය නිසා මාර්ගයේ මූලික සැලසුම් සංශෝධනය කර ඉදිකිරීම් සිදුකිරීමට සිදුවීම හේතුවෙන් රු.මිලියන 2,590 ක අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි. තවද ඊට අදාල වැඩබිම් භාර නොදීම මත කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 411.92 ක අමතර ගෙවීමක් හා දින 177 ක දින දීර්ඝ කිරීමක් (EOT) ඉල්ලා තිබුණි.
- එකඟ වෙමි.
- සමාජීය දැනුවත් කිරීම් තුළින් මූලික සැලසුම් වෙනස් කිරීම අවම කර ගැනීම මඟින් අතිරේක සහ අනාර්ථික පිරිවැය අවම කර ගැනීමට පියවර ගත යුතු බව.
- (උ) පවතින ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නතර කිරීමට සිදුවීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වත්කම් නිෂ්ක්‍රීයව පැවතිණි. චීනයෙන් ගෙන්වන ලද පිරිස් කොන්ත්‍රාත් කාලය අවසන් වීමට පෙර නැවත චීනය වෙත පිටත් කිරීමට අදාල කොන්ත්‍රාත් සමාගම පියවර ගෙන තිබුණි. මෙම තත්ත්වය නිසා 2022 ජුනි සිට 2023 මැයි දක්වා සේවක පිරිස් චීනය වෙත පිටත් කිරීමේදී දැරීමට සිදු වූ ගුවන් ගමන් බලපත්‍ර ගාස්තු ඇතුළු අනෙකුත් වියදම් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 40.66 සහ යෙන්
- එකඟ වෙමි.
- අනාර්ථික වියදම් අවම කරගැනීමට කළමනාකරණය කටයුතු කල යුතු බව.

මිලියන (CNY) 4.96 ක මුදලක් කොන්ත්‍රක්කරු විසින් ව්‍යාපෘතියෙන් ඉල්ලුම් කර තිබුණි.

(ඌ) ඉදිකිරීම් අතරමග නවතා දැමීම නිසා මාර්ගයේ ඇතැම් ස්ථාන වල වතුර පිරුණු අනාරක්ෂිත වලවල් පැවතීම විශාල පරිසර ගැටළුවක් වන අතර පැකේජ I හි මාර්ග ආරක්ෂණය (Traffic Safety and Control) සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන 9.82 ක ගෙවීම් සිදුකර තිබුණි. කොන්ක්‍රීට් ඉදිකිරීම්වල පිටතට නිරාවරණව ඇති යකඩ මලබැදීම නිසා ඒවායේ කල්පැවැත්ම ප්‍රශ්නගත තත්ත්වයක පැවති අතර මෙම ගැටලු වැළැක්වීම සම්බන්ධයෙන් එලදායී පියවරක් ද ගෙන නොතිබුණි.

ඉදිකිරීම් අතරමග නවතා ඇති ස්ථානවල අවශ්‍ය ආරක්ෂිත පටි හා පුවරු යොදා ආවරණය කිරීමට උපදෙස් දී ඇත.

ඉදිකිරීම් අතරමග නතර කරන විට වැඩබිම් සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය කරන ආරක්ෂිත වැඩපිළිවෙල යොදවා ඇති බවට තහවුරු කර ගැනීමට කළමනාකරණය කටයුතු කල යුතු බව.

3.4.4 මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මහනුවර නගරයේ පවතින දැඩි වාහන තදබදයට පිළියමක් ලෙස තැන්පොකුණු සහ සුදුහුම්පොළ අතර කි.මී. 5.56 ක දුරකින් යුතු උමං මාර්ග 04 ක්, පාලම් 03 ක් හා අන්තර් හුවමාරු 04 කින් සමන්විත මං තීරු 02 ක මාර්ගයක් ඉදිකිරීම සඳහා EDCF - කොරියානු මූල්‍යකරණ නියෝජිතායතනයේ මූල්‍යකරණය යටතේ එ.ජ.ඩො. මිලියන 252.3 ක එනම් ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන 50,461 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයකට 2021 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීම සඳහා 2021 මාර්තු 25 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ජේරාදෙණිය විශ්ව විද්‍යාලය සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණු අතර අවස්ථා 03 කදී අදාල ගිවිසුම් කාලය දීර්ඝ කර (EOT) තිබුණි. මේ අනුව 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීමේ කාර්යය පමණක් ඉටුකර තිබුණු අතර රු.මිලියන 43 ක් එනම් ප්‍රතිපාදනයට සාපේක්ෂව සියයට 86 ක් ඒ සඳහා වියදම් කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 2 ක් පමණක් විය.</p>	<p>රටේ පැවති අයහපත් තත්වය මත ක්ෂේත්‍ර කටයුතු ප්‍රමාද වීම, ඉන්ධන හිඟය මත සිදුරු ගවේශණ කටයුතුවලට (bore exploration process) බාධා පැමිණීම හේතුවෙන් අවස්ථා 03 කදී කාලසීමාව දීර්ඝ කර (EOT) තිබුණි.</p>	<p>ජාතික වශයෙන් අත්‍යාවශ්‍ය වන ව්‍යාපෘතියක් වන නිසා ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කල යුතු බව.</p>

3.4.5 ගාලු පාරට සමාන්තර සමුද්‍රීය මාර්ගය (Marine Drive) පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>කොළඹ - ගාල්ල මාර්ගයේ වාහන තදබදය අඩු කිරීම සඳහා විකල්ප මාර්ගයක් ලෙස ගාලු පාරට සමාන්තර සමුද්‍රීය මාර්ගය (Marine Drive) පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 5,346 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා එකතුව රු.මිලියන 550.47 ක ප්‍රතිපාදන වෙන්කර තිබුණි. අදියර කිහිපයකින් යුතු ව්‍යාපෘතියේ අදියර IV ට අයත් දෙහිවල ඇල මාර්ගයට ඉහළින් ඉදිකරන පාලමේ කටයුතුවල භෞතික ප්‍රගතිය 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියයට 60 ක් වූ අතර වියදම රු.මිලියන 351.05 ක් වූයෙන් ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 64 ක් විය.</p>	<p>සමුද්‍රීය මාර්ගය ව්‍යාපෘති දිගුව (Extension) සම්පූර්ණ කිරීමට පමණක් ඉතිරිව ඇත. නමුත් මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන නොමැති කම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 ජුනි මස මෙම ව්‍යාපෘතිය නවතා දමන ලදී.</p>	<p>ව්‍යාපෘති කාලීනව කිරීමට ගතයුතුය. අවසන් පියවර</p>

3.4.6 ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජා-ඇල සිට හලාවත නගරය අවසානය දක්වා පැලියගොඩ - පුත්තලම පාරේ ආසන්න වශයෙන් කිලෝමීටර් 58 ක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු අතර ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො. මිලියන 125 ක් හෙවත් රු. මිලියන 18,125 ක් විය. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂය පථය වෙනස් කර මූලික ණය ප්‍රතිපාදන එ.ජ.ඩො.මිලියන 9 ක් හෙවත් රු.මිලියන 1,305 කට සමාන අගයක් දක්වා සංශෝධනය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය 2016 ජුනි 30 දින ආරම්භ කර 2026 ජුනි 30 වන විට අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු නමුත් ණය මුදල් සීමාවීම් මත අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම ලෙස වෙනස් කර තිබුණි.</p>	<p>රජයේ ප්‍රමුඛතාවය වෙනස්වීම නිසා ජාතික මහාමාර්ග අතහැර පළාත් සභා මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සිදුකල යුතු බව සඳහන් කර ඇත. එම නිසා 2017 හා 2018 වර්ෂවල මූල්‍ය ප්‍රගතිය අපේක්ෂාකල මට්ටමට ළඟාවීමට නොහැකි විය.</p>	<p>ව්‍යාපෘති අරමුණු සහ විෂයපථය ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කරන අවස්ථාවේ නිවැරදිව තීරණය කළ යුතු බව.</p>

(ආ) 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට ණය පහසුකම් ලබා දී වර්ෂ 5 යි මාස 3 ක් ගතව තිබූ නමුත් එදින වන විට එ.ජ.ඩො.මිලියන 2.3 ක් හෙවත් සියයට 26 ක් පමණක් භාවිතා කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති විෂය පථය ප්‍රවීණතාවය තීරණ මත තුන් වරක් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීමේ ප්‍රමාදය, ව්‍යාපෘති කටයුතු වල ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්වල ඉලක්කගත භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 100 ක් වුවද, ලභාකර ගත් ප්‍රගතිය සියයට 77 ක් පමණක් වී තිබුණි.

2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ව්‍යාපෘතිය අවස්ථාවන් දෙකක දීම ප්‍රතිව්‍යුහගත වීම හේතුවෙන් ප්‍රමාද වීම් සිදුවිය. ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන දිනය 2023 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා දීර්ඝ වූ බැවින් ඉහත ණය පහසුකම සම්පූර්ණයෙන් භාවිතා කිරීමට හැකි වේ.

ව්‍යාපෘති අරමුණු සහ විෂයපථය ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කරන අවස්ථාවේ නිවැරදිව තීරණය කළ යුතුය.

3.4.7 දක්ෂණ අධිවේගී මාර්ග සම්බන්ධතා ව්‍යාපෘතිය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මෙම ව්‍යාපෘතියේ සංශෝධිත විෂය පථයට අනුව, කොළඹ සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මාර්ග 06 ක කි.මී. 45.77 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 ක් යටතේ මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ-3 නියමිත දිනට අවසන් කර තිබුණද, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ (CP) 1, 2 සහ 4 ඉදිකිරීම් කටයුතු පිළිවෙලින් දින 248, දින 534 සහ දින 689 ප්‍රමාදයකින් නිම කර තිබුණි. CP-2, CP-3 සහ CP-4 හි පැකේජවල ප්‍රගතිය සියයට සියයක් ලෙස සඳහන් කර තිබුණද, එහි ඉතිරි වැඩ CP-5 ලෙස නව පැකේජයක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. CP-5 කොන්ත්‍රාත් පැකේජයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 නොවැම්බර් 30 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සියයට 86 ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණක් ලභා කරගෙන තිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි කටයුතු සඳහා වැයවන මුදල වූ රු.මිලියන 402 ක් ඉදිරියේදී රජයට දැරීමට සිදුවන බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. ඊට අමතරව පැකේජ-5 හි ඉතිරි කටයුතු ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන මගින් සිදු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු නමුත් 2023 මැයි වන විටත් එම වැඩසටහන සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණි.</p>	<p>CP-1 සහ CP-4 පැකේජ මුල් වැඩ විෂය පථය අනුව අවසන් කර ඇති අතර CP-2 සහ CP-3 පැකේජ සංශෝධිත විෂය පථය අනුව අවසන් කර ඇත. CP-2 පැකේජය යටතේ තිබූ B-084 මාර්ගයේ කොටස් කිහිපයක ඉතිරි වැඩ CP-5 පැකේජයට එකතු කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, CP-3 සහ CP-4 හි කිසිදු කාර්යයක් CP-5 වෙත එකතු කර නොමැත. ඉතිරි වැඩ කටයුතු Iroad ව්‍යාපෘතියට භාර දෙන ලදී. කෙසේ වෙතත්, IMF ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇති බැවින් ඉතිරි කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම ප්‍රමාදවී ඇත.</p>	<p>අතිරේක පිරිවැය අවම වන පරිදි කොන්ත්‍රාත් වැඩ කාලීනව අවසන් කළ යුතු බව.</p>

3.4.8 නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කණුමක ඉදිකරනු ලබන ව්‍යාපෘතිය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශයේ මූල්‍ය සහ පරිපාලන අගනගරවල පවතින අධික වාහන තදබදය අවම කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය රටේ ප්‍රමුඛතම ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර එය 2025 වර්ෂයේදී අවසන් කර වසර 15 ක් ආයෝජනයක විසින් පවත්වාගෙන යාමට නියමිතව තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කිරීම - ගොඩනැගීම - මූල්‍ය - ක්‍රියාත්මක කිරීම - නඩත්තු කිරීම සහ පැවරීම (DBFOMT) පදනම මත රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වයක් (PPP) ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතව තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය දළ වශයෙන් රු.මිලියන 193,000 ක් වන අතර ප්‍රධාන මංතීරුවේ දිග කි.මී. 16.4 කි. 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට ව්‍යාපෘතිය සඳහා දැරූ මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 1,181.64 ක් වුවද, 2023 ජනවාරි 31 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් අවසන් කිරීමට ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව තීරණය කර තිබුණි.</p>	<p>2023 ජනවාරි 12 දින පැවති ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව (Project Steering Committee) විසින් ව්‍යාපෘති කටයුතු වසා දැමීම සඳහා තීරණය කිරීමට පාදක කරගනු ලැබුවේ අමාත්‍ය මණ්ඩලය මගින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරන හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) මගින් ලබා දී ඇති නිර්දේශයන් මත වේ.</p>	<p>අපේක්ෂිත අරමුණු ලඟකර ගැනීමට හැකිවන පරිදි ව්‍යාපෘති කාලීනව අවසන් කළ යුතුය.</p>

3.4.9 වරාය පිවිසුම් ඉවත් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම 04 වතාවක් සංශෝධනය කර තිබූ අතර අපේක්ෂිත සමස්ත ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම 2025 වර්ෂයේ සිට 2026 වසර දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. 2019 වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර තිබූ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 40,228 ක් වූ ක්‍රියාකාරකම් 13 න් රු.මිලියන 40,171 ක් වන ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් 09 ක් ආරම්භ කිරීම ප්‍රමාද වී තිබූ අතර ඒ සඳහා මාස 03 සිට මාස 64 දක්වා කාලය දීර්ඝ කර තිබුණි. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියේ අදාළ ක්‍රියාකාරකම් සංශෝධිත ඉලක්කගත දිනයන්හිදී ඉටුකර ගැනීම ප්‍රශ්නකාරී වන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>ව්‍යාපෘති කාලය තුළදී සැලසුම් කළ කටයුතු නිම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගෙන ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘති සැලසුම් අනුව අවසන් කිරීම මගින් අතිරේක පිරිවැය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

- (ආ) ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් 27 දින ආරම්භ කර 2022 සැප්තැම්බර් 25 වන විට අවසන් කිරීමට මූලිකව සැලසුම් කර තිබුණද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට දින 1192 ක් ගත වීමෙන් පසු සමස්ත සිවිල් වැඩ ප්‍රගතිය සියයට 54 ක් විය. ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කිරීම සඳහා දින 259 ක කාලය දීර්ඝ කිරීම් සඳහා අනුමැතිය ලබා දී ඇති අතර ඒ අනුව වැඩ අවසන් කිරීමේ දිනය 2023 ජූනි 11 දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අකාර්යක්ෂමතාවය මෙයට හේතු වී තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය ලබාදුන් දින 105 ක කාලය දීර්ඝ කිරීමට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 147.66 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ඇ) කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ වීම හේතුවෙන් වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ සහ සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානයේ (MFC) ඉදිකිරීම් පිරිවැය ඉහළ යාම මත මෙම ණය යටතේ මූලික වශයෙන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 24.7 ක් වෙන්කර තිබුණු විද්‍යුත් ගාස්තු එකතු කිරීමේ පද්ධතිය (ETC) ක්‍රියාත්මක කිරීම අවලංගු කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් 2023 පෙබරවාරි 02 දින ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ එකඟතාව ඉල්ලා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙහි උපදේශන සේවා සඳහා රු.මිලියන 161.69 ක් වැය කර තිබුණු අතර ETC පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටුවීම මත ඒ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම නිශ්කාර්ය වියදමක් වන බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 54 ක් වුවද මූල්‍ය ප්‍රගතිය රු.මිලියන 23,430.34 ක් වන අතර එය රු.මිලියන 28,002 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවෙන් සියයට 84 ක් වැනි ඉහළ අගයක් විය. චිනිමය අනුපාතිකයේ සංවලනය සහ වර්තමාන ඉහළ උද්ධමනය, ව්‍යාපෘතියේ මන්දගාමී ප්‍රගතියට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.
- වරාය අධිකාරියේ ප්‍රධාන ගබඩා සහ කර්මාන්ත ශාලා ප්‍රදේශය දක්වා කොටස ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබාගැනීමේ ප්‍රමාදය, මෙම ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය.
- ව්‍යාපෘති සැලසුම් අනුව අවසන් කිරීම මගින් අතිරේක පිරිවැය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- ETC පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට තීරණයක් ගත්විට අනාගතයේදී පිරිවිතරයන් සහ සැලසුම් භාවිතා කළ හැක.
- සැලසුම් කළ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකර ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත අරමුණු ලඟකර ගත යුතුය.
- ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් මාර්ග කොටස් වල අයිතිය ලබා දීමේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය නියමිත වේලාවට නිම කිරීමට නොහැකි විය.
- ව්‍යාපෘති කාර්යයන් සැලසුම් කළ පරිදි කාලීනව අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.4.10 අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා 2021 නොවැම්බර් 03 දින එ.ජ.ඩො. මිලියන 500 ක ණය මුදලක් යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජය හා ලෝක බැංකුව ගිවිසුම් ගත වී තිබුණු අතර රු.මිලියන 13,291.39 ක ඇස්තමේන්තුගත බදු රහිත කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමකට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 09 දෙනෙකු වෙත කොන්ත්‍රාත් 16 ක් ප්‍රදානය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් 2022 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 2,303.30 ක ප්‍රතිපාදනයක් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව, පැකේජ 04 න් රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 76.62 ක ග්‍රාමීය මාර්ග 22 ක් සියයට 49 – 98 ක පරාසයකින් නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. කෙසේ නමුත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු. මිලියන 601.10 ක වියදමින් කි.මී. 7.1 ක් එනම් මුළු දිග ප්‍රමාණයෙන් සියයට 9 ක පමණක් වැඩ නිම කර තිබුණි.</p>	<p>රටේ පැවති ආර්ථික අස්ථාවරභාවය මත කොන්ත්‍රාත් කරුවන්ට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ඉන්ධන සහ පුපුරන ද්‍රව්‍ය (Blasting Material) ලබා ගැනීම ඉතා අපහසු විය. ඉහත හේතු මත කාල දිගුවක් (Time Extention) ලබාදීම සඳහා ලේකම්තුමාගේ අනුමැතියට මේ වන විට යවා ඇත.</p>	<p>සතුටුදායක කාර්යසාධන මට්ටමක් ලබාගැනීම සඳහා කටයුතු කළයුතු බව.</p>
<p>(ආ) ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයට අයත් කි.මී. 88.25 ක් වූ ග්‍රාමීය මාර්ග 23 ක්, කි.මී. 81.58 ක් වූ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග 24 ක් සහ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 112 ක් වූ ග්‍රාමීය මාර්ග 16 ක් වැඩිදියුණු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේවෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පැකේජ 10 ක් යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග 54 ක කි.මී. 251.67 ක වැඩ අවසන් කර තිබුණු අතර මාතලේ හා අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කවල වැඩ නිමකිරීම් සඳහා රු.මිලියන 876.69 ක් වැය කර තිබුණි. ඒ අනුව, භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 1 – 21 ක් අතර පහළ අගයක් විය.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වල කටයුතු කඩිනමින් කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ පසුවිපරම, යහපත් මූල්‍ය කළමනාකරණ ක්‍රමෝපායන් ස්ථාපිත කිරීම වැනි ක්‍රියාමාර්ග මේ වනවිටත් ගෙන ඇත.</p>	<p>සතුටුදායක කාර්යසාධනයක් ලබාගැනීම සඳහා කටයුතු කළයුතු බව.</p>

3.5 දේශීය අරමුදල් වලින් ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති

3.5.1 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 02

මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන කොටස පැකේජ හතරක් යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත් හවුල් ව්‍යාපාර/ සමාගම් සමූහ (Consortiums) හතරකට පිරිනමා තිබුණි. 2022 ජනවාරි 15 දින ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා මාර්ගය විවෘත කර තිබුණද සිවිල් වැඩ අවසන් කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා ණය ලබාගැනීමේදී එවකට ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල සමග එකඟවී තිබුණු අයවැය පරතරය අවම කිරීම යන කොන්දේසියට බලපෑමක් සිදුවන බැවින් සෘජුවම ණය ලබාගැනීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. ඒ අනුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 124,221.35 ක ණය මුදලක් විවිධ අවස්ථා වලදී දේශීය බැංකු කිහිපයකින් ලබාගෙන තිබුණි. නමුත් අදාළ ණය ගෙවීම සඳහා අධිකාරිය විසින් නැවතත් භාණ්ඩාගාරයෙන් ප්‍රතිපාදන ලබාගන්නා බැවින් එම ක්‍රියාමාර්ගය මගින් අයවැය පරතරය අවම කිරීමේ අරමුණු ඉටුනොවන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් මත දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නගාසිටුවීමේ අරමුණින් දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ සෘජු දායකත්වයෙන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිදුකරන පලමු අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය ලෙස මෙම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය දේශීය බැංකු ණය ආධාර මත සිදුකරන ලදී.</p>	<p>රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති වලට අනුකූලව ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කළ යුතු බව.</p>
<p>(ආ) මෙම කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සඳහා විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස්කර තිබීමත්, ලංසු ඉදිරිපත් කරනු ලබන දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ පූර්ව අත්දැකීම් තිබීමත්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මූලික සැලසුම් ඒ වන විට සකස්කර තිබීමත් නිසා ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 23 අතිරේකයේ 1.3 කොන්දේසියට පටහැනිව පූර්ව තරඟකාරී මිල කැඳවීමකින් (Competitive bidding) තොරව පූර්ව සැසඳුම් නොකළ මිල පදනම මත</p>	<p>ව්‍යාපෘතියෙහි පැකේජ හතර (04) සඳහා හවුල්කාර කොන්ත්‍රාත් සමාගම් හතර (04) සඳහාම ලංසු ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලබා දුන් නමුදු, එක් පැකේජයක් සඳහා එක් හවුල්කාර සමාගමක් පමණක් ලංසු ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ බැවින් තරඟකාරී ස්වභාවයට බාධාවක් ඇතිවිය. ඒ හේතුව නිසා මිල එකඟතාවය මත කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා ඇත. තවද අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව උපදේශන සේවාව සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදුකරන ලදී.</p>	<p>රජයට වැඩි ආර්ථික වාසියක් සැලසෙන සහ රජයේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදය අනුගමනය කළ යුතුය.</p>

(Unsolicited proposal)

කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීම හේතුවෙන් රජයට ලබාගත හැකිව තිබුණු තරඟකාරී අර්ථික වාසි අහිමිව ගොස් තිබුණි. එමෙන්ම ව්‍යාපෘති උපදේශ සේවා සැපයීම සඳහා පූර්ව සුදුසුකම් ලද උපදේශන සමාගම් කිහිපයකින් සැදුම්ලත් හවුල් එකමුතුවක් (Consortium) සඳහා පූර්ව තරඟකාරී මිල කැඳවීමකින් තොරව මිල එකඟතාවය මත පමණක් එකතුව රු.මිලියන 2,243.40 සහ එ.ජ.ඩො. මිලියන 5.86 ක් වූ කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණි.

- (ඇ) FIDIC කොන්දේසි වල 14.7 උප වගන්තියට අනුව, එක් එක් අතුරු ගෙවීම් සහතිකවල සහතික කර ඇති මුදල සේවා යෝජකයා විසින් දින 56 ක් ඇතුළත ගෙවිය යුතුය. කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල 14.8 උප වගන්තිය අනුව ප්‍රමාද වූ කාලය තුළ නොගෙවූ මුදල මත කොන්ත්‍රාත්කරුට මූල්‍ය ගාස්තුවක් ලබා ගැනීමට හිමිකම් ඇත. ඉංජිනේරුවරයා විසින් ගෙවීම් සහතික කර තිබුණු එහෙත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් ගෙවීම් කර නොමැති පැකේජ 03 කට අදාල අතුරු ගෙවීම් සහතිකවල එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 1,203 ක් වූ අතර එම ගෙවීම් ඉහත සීමාව ඉක්මවා ප්‍රමාද වීම නිසා ඒමත ව්‍යාපෘතියට අමතර වියදමක් දැරීමට සිදුවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඇතිවූ ආර්ථික ගෙවීම් ප්‍රමාදවීම් අවම අර්බුදය හමුවේ මුදල් ගෙවීමේ වන ලෙස කටයුතු කළ යුතු බව . ප්‍රමාදයක් සිදුවීමෙන් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව කොන්ත්‍රාත් කරුවන්ට ප්‍රමාද ගාස්තු ලබාගැනීමට හිමිකම් ඇත.
- (ඈ) සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු අවසන් කිරීම මත රු.මිලියන 12,557 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ඉදිරියේදී ගෙවීමට සිදුවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, හිඟ අතුරු ගෙවීම් සහතික නොගෙවීම හේතුවෙන් FIDIC කොන්දේසිවල 16.1 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කොන්ත්‍රාත් අත්හිටුවීමේ නිවේදනය නිකුත්කර තිබුණි. තවද 2022 ජූලි 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් උපදේශක වෙතද රු.මිලියන 238.91 ක මුදලක් ගෙවිය

මේ වනවිට මෙම හිඟ මුදල් ගෙවීමට සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා ඇති අතර කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ඔවුන්ගේ කොන්ත්‍රාත්වල ඉතිරි වැඩ කොටස් බොහෝ දුරට අවසන් කර ඇත.

ගිවිසුම් කොන්දේසි අනුව කොන්ත්‍රාත් ගෙවීම් කළ යුතුය.

යුතුවද තිබුණි. මෙම මූල්‍ය ගැටළු නිරාකරණය නොකිරීම ඉදිරියේදී ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම ගැටලු සහගත තත්ත්වයක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

- (ඉ) අධිවේගී මාර්ගයේ දෙපස සවි කර ඇති ශබ්ද බාධක (Noise Barriers) පිටත තහඩුවල විවිධ ස්ථාන මලබැඳීම් සිදුව තිබුණි. 2022 මාර්තු 03 දින ITI ආයතනය විසින් සිදු කරන ලද පරීක්ෂණ වාර්තාවට අනුව, ප්‍රමිතියෙන් අඩු තීන්ත ආලේපිත ගැල්වනයිස් තහඩු (Paint-coated galvanized) වලින් ශබ්ද බාධක සකස්කර තිබුණු අතර කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 7.5 උප වගන්තියට අනුව එම බාල තත්ත්වයේ ශබ්ද බාධක ඉවත් කිරීමටද කොන්ත්‍රාත් උපදේශක විසින් නිර්දේශ කර තිබුණි. ශබ්ද බාධකයේ ඇතුළත ද්‍රව්‍යය මගින් ශබ්ද අවශෝෂණය සිදුවන බැවින් උපදේශක විසින් පිටත ආවරණය සහ එහි තුළ අඩංගු ශබ්ද බාධකයේ ඇතුළත ද්‍රව්‍යය සඳහා ගෙවීම අඩුකර මුළු මුදලින් සියයට 43 ක් ගෙවීම නිර්දේශ කර ඇත. පිරිවිතරවලට අනුකූලව ඉදිකිරීම් සිදුකරන බවට තහවුරු කර ගැනීම කළමනාකරණයේ වගකීම වන බව.
- (ඊ) අධිවේගී මාර්ගයට අයත් ගොඩනැගිලි (Toll buildings) බිත්තිවල සහ මාර්ගයේ මතුපිට තාර ස්ථරයේ ඇතැම් ස්ථාන ඉරිතැලීමට ලක්ව තිබීමත්, මාර්ගය මතුපිට හානිවීම් සහ අසමතුලිත මාර්ග මතුපිට (Uneven road surface) බොහෝමයක් නිරීක්ෂණය වීමත් කුළුණුමත දිවෙන කොටස්වල (Viaduct Areas) මාර්ගයේ මතුපිට ඉරිතැලීම් නිරීක්ෂණයවීමත් හේතුවෙන් සිදුකරන ලද කොන්ත්‍රාත් කටයුතුවල ප්‍රමිතිය පසුපරමකට ලක්කළයුතු බව නිරීක්ෂණය විය. ගොඩනැගිලි සහ මාර්ගයේ ප්‍රමිතියෙන් තොර ප්‍රමිතියේ ගැටළු පැවති වැඩ කොටස් වලට අදාල ගෙවීම් එම කොටස් පිළිසකර කරන තෙක් තාවකාලිකව අත්හිටුවා ඇති අතර, ඒ සම්බන්ධව දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලසීමාවේදී දෝෂ ලයිස්තුව මගින් කොන්ත්‍රාත්කරු දැනුවත් කර ඇත. ඉදිකිරීම් සඳහා ගෙවීම් නොකල යුතු බව.

3.5.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 03

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.4 වගන්තිය අනුව කිසියම් ප්‍රසම්පාදනයට අදාල කොන්ත්‍රාත් පැකේජ බෙදා වෙන්කිරීම (Splitting) නොකළයුතු වුවත් කොන්ත්‍රාත්	තාක්ෂණික විවිධත්වය හා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත් සඳහා	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන අනුව ප්‍රසම්පාදන

වටිනාකම රු.මිලියන 28,840 ක් වූ දිගින් කි.මී. 12 ක් පමණක් වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසක ඉදිකිරීම් පැකේජ 17 ක් යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත් සමාගම් 14 කට ලබාදී තිබුණි. එම නිසා එයින් පැකේජ 12 ක ප්‍රසම්පාදනයන් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට යොමු කිරීම මගහැරී තිබුණි.

අවශ්‍ය මූල්‍ය ධාරිතාව යන නිර්ණායක මත එම පැකේජ බෙදා වෙන් කිරීම සිදුවිය.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සඳහා මාර්ගය කොටස්වලට වෙන්කිරීමේදී මාර්ගයේ නිර්මිතයන් ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම ඉහළ අගයකින් යුත් පැකේජ 05 ක් (Cabinet Packages) සහ අනිකුත් පැකේජ 12 වශයෙන් බෙදා තිබුණි. සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.මිලියන 28,895 ක් වූ අතර 2022 ජනවාරි මාසයට පෙර ආරම්භ කර තිබුණු මෙම සියළු පැකේජ 2023 ජූලි මාසය වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත් මෙම පැකේජ වල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 01 ත් සියයට 42 ක් වැනි පහළ මට්ටමක පැවතුණි.

කොන්ත්‍රාත් ප්‍රගතිය පහළ යාමට ප්‍රධානතම හේතුව ආර්ථික අර්බුදය මත රටෙහි පැවති තත්වය වේ.

සැලසුම් අනුව ඉදිකිරීම් ප්‍රගතියක් අත්කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සඳහා රු.මිලියන 3,713.81 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලබාදී තිබුණු අතර බොහෝ පැකේජවල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 30 ට වඩා අඩු මට්ටමක පැවතීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට රු.මිලියන 3,707.29 ක අත්තිකාරම් මුදලක් අය නොවී පැවතුණි.

එම අත්තිකාරම් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ලබාදී තිබූ බැංකු ඇපකරවල වලංගු කාලය තවදුරටත් දීර්ඝ කර තිබුණි.

3.5.3 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 04

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කි.මී. 58.6 ක දිගකින් යුත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ සංශෝධිත පිරිවැය ඇස්මේන්තුව රු.මිලියන 179,830 වූ අතර 2015 සිට වර්තමානය දක්වා විවිධ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ යටතේ විවිධ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයන් මගින් දේශීය හා විදේශීය මූල්‍යන්ගෙන් මූල්‍යකරණය සහ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු පිරිනැමීමට උත්සාහයන් ගෙන තිබුණ ද එම සියලු ක්‍රියාකාරකම් අසාර්ථක වී තිබුණි. වසර 6 කට අධික</p>	<p>සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වනවිටත් ව්‍යාපෘතිය මූල්‍යනයට මෙන්ම කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා ද ක්‍රමවේදයක් නොතිබුණද 2016 වර්ෂයේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ආරම්භ කර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ අධ්‍යයන, පිරිවැය ප්‍රවීලාභ විශ්ලේෂණ, පාරිසරික අධ්‍යයනය කිරීමෙන් පසු මූල්‍යණය කරන ආකාරය පිළිබඳ නිශ්චිතතාවයකින් යුතුව ව්‍යාපෘති</p>

කාලයක් ගත වුවද ණය සැපයුම්කරුවෙකු නොමැතිව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි. එමෙන්ම 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය අවසන් කර ඇවර කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකරමින් පැවතුණු අතර 2016 වර්ෂයේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ආරම්භ කර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ඒ වෙනුවෙන් රු.මිලියන 518.15 ක් වැයකර තිබුණි.

ව්‍යාපෘතියේ ඉඩම් අත්කර ආරම්භ කිරීම ගැනීමට අදාළ සේවා සාමාන්‍ය ක්‍රමවේදය කාර්යයන් සහ ප්‍රසම්පාදන වේ. ක්‍රියාවලියක් සිදු කර ඇත.

(ආ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය පෞද්ගලික ඉඩම් කැබලි 3,505 ක් සහ රජයේ ඉඩම් කැබලි 1,550 ක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි. ඉන් ඉඩම් කැබලි 207 ක් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 339.71 ක් වන්දි ගෙවා තිබුණි. නමුත් පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉඩම් කැබලි කිසිවක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරාගෙන නොතිබුණි.

2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉඩම් කැබලි කිසිවක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරා නොතිබුණි. වන්දිගෙවා අවසන් කරන ලද පවරා ගන්නා ලද රජයේ ඉඩම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පවරාගෙන ආරක්ෂා කිරීමට ක්‍රියා මාර්ග යෙදිය යුතු බව.

3.5.4 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මුලු පිරිවැය රු. මිලියන 54,695 ක් වූ රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ ව්‍යාපෘති කටයුතු 2016 දී ආරම්භකර තිබුණි. ඒ අනුව, කහතුඩුව අන්තර් හුවමාරුවේ සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා අධිවේගී මාර්ගයේ කි.මී.73.9 ක් සහ කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කොටසේ කි.මී. 24.3 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 මැයි 03 දින ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත භාරදී තිබුණු අතර අදාළ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2023 වර්ෂයේ අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වුවද එම ඉදිකිරීම් ආරම්භකර වර්ෂයකට පසුව බිල්පත් සඳහා මුදල් නොගෙවීම නිසා 2022 මැයි 10 දින සිට කොන්ත්‍රාත්කරු ඒක පාර්ශවිකව ඉදිකිරීම් කටයුතු නතරකර තිබුණි. ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත අත්තිකාරම් වශයෙන් වැටි බදු සහිතව රු.මිලියන 3,210 ක් 2021 ජූලි 13 දින ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව මගින් ලබාගත් ණය මුදලකින් ගෙවා ඇති අතර කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිකිරීම් නතර කිරීම නිසා</p>	<p>මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය මගින් ලබා දී ඇති නිර්දේශවලට අනුකූලව කටයුතු කිරීම මගින් මෙම පාරිසරික බලපෑම් අවම කර ගැනීමට හැකි අතර එම නිර්දේශවලට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට අපේක්ෂා කරනු ලැබේ.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන අවස්ථාවේදී අරමුදල් ලබා ගැනීමට ණය සැපයුම්කරුවන් සමඟ එකඟතාවයක් ලබාගත යුතුය.</p>

ඉහත මුදල් ආපසු අයකර ගත නොහැකි වී තිබුණු අතර ලංකා බැංකුව හා ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව වෙතින් ලබා ගත් ණය මුදල් සඳහා 2022 ජුනි 30 දින පිළිවෙලින් රු.මිලියන 22.55 හා රු.මිලියන 264 ක පොලී ගෙවීම්කර තිබුණි. මෙහා ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය හා කඩිනම් කිරීමේ කමිටුව (RAMP) මගින් 2023 ජනවාරි 31 දින ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරණ ලද වියදම රු.මිලියන 10,124 ක් විය. ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු එක් වරම නතර කිරීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් සඳහා කැනීම් කරන ලද ස්ථාන වල වතුර වලවල් ඇතිවීම, තැන තැන ගොඩගසන ලද පස් කඳු පැවතීම නිසා භාවිතා කරන ලද මාර්ග අවහිරවීම් කුඹුරු ඉඩම් වගාකළ නොහැකි වීම් ආදී ලෙස , ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ ජීවනෝපාය සහ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් කෙරෙහි සැලකිය යුතු සමාජ බලපෑම් ද ඇති වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

- (ආ) අධිවේගී මාර්ගයේ කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා වූ කොටසේ ඉදිකිරීම් පැකේජ 4 ක් යටතේ වෙන වෙනම ඉදිකිරීම් සමාගම් 4 කට ප්‍රදානය කිරීමට ලංසු කැඳවා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරනු ලබන අවස්ථාවේදී එම තීරණය වෙනස්කර පැකේජ 4 ම එක් කොන්ත්‍රාත් සමාගමක් වෙත ප්‍රදානය කර තිබුණි. මේ නිසා පැකේජ 4 හි ප්‍රමාණ පත්‍රවල ඇතුළත් කර තිබුණු මූලික වියදම් එකතුව රු.මිලියන 7,070 ක් එක් කොන්ත්‍රාත් සමාගමක් වෙත සම්පූර්ණයෙන්ම ලබාදීමට අවශ්‍ය නොවූවද, එක් සමාගමක් වෙත ලබාදී තිබුණි. තවද, මේ නිසා අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මගින් බලාපොරොත්තු වූ මාර්ග ඉදිකිරීම සහ ඒ හා සම්බන්ධ සේවාවන් සැපයීම මගින් කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් දියුණු කිරීමට තිබූ අවස්ථාව මහඟුරි තිබුණි.
- (ඇ) මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අවශ්‍ය අරමුදල්වලින් රු.මිලියන 12,950 ක් ණය පදනම මත ලබාදීමට ලංකා බැංකුව සමඟ එකඟවී 2021 ඔක්තෝබර් 11 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ ගිවිසුම් ගතවී තිබුණි. අධිකාරිය විසින් 2021 ඔක්තෝබර් සිට 2022 අප්‍රේල් දක්වා බැංකුව වෙත ඉදිරිපත්කර මෙහිදී ටෙන්ඩර් කැඳවූ පසු මෙම කොටස් 04 සඳහාම අවම ලංසුව ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ මාගා ඉංජිනේරින් සමාගම වූ අතර එහෙයින් පැකේජ 04 ම අවම ලංසුකරු වන මාගා ඉංජිනේරින් සමාගම වෙත ලබාදීමට කැබිනට් අනුමැතියක් යටතේ තීරණය කරන ලදී.
- උපරිම ආර්ථික වාසි සැලසෙන පරිදි ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සැලසුම් කළ යුතුය.
- (ඈ) රටෙහි පැවති ආර්ථික කොන්ත්‍රාත්කරු අර්බුදකාරී තත්ත්වය ඉදිරිපත් කරන භේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු බිල්පත් කාලීනව වෙත ගෙවිය යුතු බිල්පත් නිරවුල් කිරීම මගින් අමතර වියදම් අතිවීම මගහරවා ලංකා බැංකුව වෙත ඉදිරිපත් කල ද, අදාල මුදල් ඇතිවීම මගහරවා නිදහස් කිරීම ලංකා බැංකුව ගත යුතුය.

තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 5,450 ක් වූ විසින් සිදු නොකරන ලදී. කොන්ත්‍රාත් සමාගමට ගෙවිය යුතු දෙවන අත්තිකාරම් මුදල් සහ මාර්ග ඉදිකිරීම් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කර තිබුණු බිල්පත් සඳහා ගෙවීම් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් සිදුකර නොතිබුණි.

- (ඇ) අත්තිකාරම් මුදල් හැර කොන්ත්‍රාත් සමාගම කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ බිල්පත් කාලීනව විසින් ඉදිරිපත්කර තිබුණු බිල්පත් වෙනුවෙන් කොන්දේසි ප්‍රකාරව නිරවුල් කිරීම මගින් රු.මිලියන 2,477 ගෙවීමට තිබෙන අතර එම කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීමට අමතර වියදම් අවම මුදල් ගෙවීම ප්‍රමාදවීම මත කොන්ත්‍රාත් තිබෙන මුදල සඳහා ප්‍රමාද කර ගත යුතුය. ගිවිසුමේ 14.8 වගන්තිය අනුව ප්‍රමාදවන ගාස්තු ගෙවීමට සිදු වේ. කාලය සඳහා පොලී ගෙවීමට සිදුවීමේ අවදානමක් පැවැතුණි.
- (ඉ) ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත කොන්ත්‍රාත් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීමට අත්තිකාරම් මුදල් අත්තිකාරම් වශයෙන් වැටි බදු සහිතව ඇති බිල්පත් හා අයකර ගැනීමට රු.මිලියන 3,210 ක් 2021 ජූලි 13 දින ජාතික කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ කඩිනම් පියවර ගත ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව මගින් ලබා ගත් ණය හිමිකම් (Claims) මගින් සුතුය. මුදලකින් ගෙවා ඇති අතර කොන්ත්‍රාත් මුදල් පියවා ගත හැකි අතර නොගෙවීම මත සහ කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිකිරීම් තවමත් මෙම ගෙවීම් සිදු නතර කිරීම නිසා ඉහත මුදල් ආපසු අයකරගත කර නොමැත. නොහැකි වී තිබුණි.

3.5.5 ග්‍රාමීය මාර්ග සහ පාලම් සංවර්ධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) (i) වාහන ගමනාගමනය කල හැකි පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 7,204 ක් වූ පාලම් 463 ක් ඉදිකිරීම සඳහා රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එම පාලම් අතුරින් ඉදිකිරීම් ආරම්භකර නොතිබුණු පාලම් 175 ක් වූ අතර කාර්යසාධනය සියයට 25 ට අඩු පාලම් 96 ක්ද, සියයට 25 - 50 අතර වූ පාලම් 46 ක්ද පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම ගිවිසුම් අවලංගු කර තිබූ පාලම් සංඛ්‍යාව 07 ක් වී තිබුණි. කෙසේවුවද, නියමිත දිනට වැඩ ආරම්භ නොකිරීම, ඉදිකිරීම් කටයුතු අතර මැද නවතා දැමීම, ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම</p>	<p>අයවැය වක්‍රලේඛ 03/2022 පදනම් ව, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් නිකුත් කරන ලද 2022.04.29 දිනැති උපදෙස් අනුව ඉදිකිරීම් ආරම්භ නොකළ පාලම් නවතා දමන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති අතර ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට උපදෙස් ලබා දී ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘති අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා සැලසුම් කළ පරිදි භෞතික කාර්යසාධනය පවත්වා ගත යුතුය.</p>

හා වැඩ ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘතිවල පහළ භෞතික ප්‍රගතිය හේතුවෙන් සහ වැඩ අතර මහ නතර කිරීම නිසා ජනතාව අපහසුතාවයට පත්ව ඇති බවත් මේ නිසා ව්‍යාපෘතිය මගින් රජය ලභාකර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු සහ මහජන සුභසාධනය ලභාකරගැනීමට නොහැකිවී තිබුණු බවත් නිරීක්ෂණය විය.

- (ii) රටේ පැවති දේශපාලන හා ආර්ථික අස්ථාවරත්වය සමඟ මෙම පාලම් ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය 2022 මාර්තු මාසයෙන් පසු නතර කර තිබුණු අතර වයඹ පළාතට අයත් පාලම් 41 ක් වෙනුවෙන් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් (Mobilization Advance) ලෙස රු.මිලියන 87.18 ක් ගෙවා තිබුණද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට තවදුරටත් රු.මිලියන 50.15 ක අත්තිකාරම් මුදලක් අයකරගැනීමට පැවති අතර ඉන් රු.මිලියන 48.81 ක් ම SD & CC ආයතනය වෙත ලබාදුන් අත්තිකාරම් මුදල් වූ අතර ගිවිසුම් අවලංගු කළ පාලම් ව්‍යාපෘති 02 ක් සඳහා ගෙවා තිබුණු රු.මිලියන 15.33 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ආපසු අයකරගෙන නොතිබුණි. එමෙන්ම, පාලම් කොන්ත්‍රාත් 07 න් කොන්ත්‍රාත් 04 ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 05 ත් 70 ත් අතර වූයෙන් අත්තිකාරම් මුදල් අයකර ගැනීම අවිනිශ්චිත තත්වයක පැවතුණි.
- (ආ) අඩු පිරිවැය පාලම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2020 වර්ෂයේදී පිරිවැය රු.මිලියන 1,500 ක් වූ පාලම් 1,000 ක් ඉදිකිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට පාලම් 33 ක් පමණක් ඉදිකිරීම ආරම්භකර තිබුණු අතර, පාලම් 17 ක වැඩ පමණක් අවසන් වී තිබුණි.
- (ඇ) ග්‍රාමීය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යටතේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කමිටු හරහා දිවයින පුරා හඳුනාගත් පිරිවැය රු.මිලියන 35,497 ක් වූ ග්‍රාමීය මාර්ග 38,718 ක් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් පළාත් පාලන ආයතන, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල වෙත ලබා දී තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ග්‍රාමීය මාර්ග 6,423 ක කොන්ත්‍රාත් පමණක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණු අතර එහි ප්‍රගතිය

SD&CC ආයතනය විසින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ලබා දිය යුතුව ඇති අත්තිකාරම් මුදල් සඳහා Advance Recovery Plan එකක් මාර්ග මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට හා අමාත්‍යාංශයට SD&CC ආයතනය විසින් ලබාදී ඇත. ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අත්තිකාරම් මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

පාලම් 22 ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 30-100 දක්වා පරාසයක විය. ව්‍යාපෘතියේ සැලසුම් අනුව භෞතික කාර්යසාධනය ලගාකර ගත යුතුය.

එකඟ වෙමි. ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්කගත ප්‍රගතිය අත්කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

සියයට 16 ක පහළ මට්ටමක පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, ග්‍රාමීය මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 29 ක් සඳහා රු.මිලියන 56 ක ප්‍රතිපාදන වෙන්කර දී තිබුණද, මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘති 05 ක පමණක් ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර, ගිවිසුම්ගතව තිබුණු මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති 21 ක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

3.5.6 විකල්ප මාර්ග කි.මි.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ප්‍රදානය කරන ලද සමස්ත මාර්ග ප්‍රමාණය කි.මි.17,847 ක් වන අතර කොන්ත්‍රාත් වැඩ නිමකර ඇති ප්‍රමාණය කි.මි.6,298 ක් විය. තවදුරටත් කෙරිගෙන යන සහ අතර මග නවතා දමා ඇති ප්‍රමාණය කි.මි.11,549 ක් විය. මෙම කාර්යයන් සඳහා රු.මිලියන 142,821 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දේශීය බැංකු වෙතින් රු.මිලියන 43,205 ක් ද අමාත්‍යාංශ වැය ශීර්ෂ යටතේ රු. මිලියන 68,263 ක් ද , භාණ්ඩාගාර බිල්පත් නිකුත් කිරීම මගින් අවස්ථා දෙකකදී රු.මිලියන 35,940 ක්ද සපයාගෙන තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) පොළොන්නරුව හා නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්ක තුළ ක්‍රියාත්මක වූ මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති 73 ක් සඳහා යොදාගත් (RA-06/RA-16) කොන්ත්‍රාත් රේඛාවල දෝෂ පැවති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර එම හේතුවෙන් ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු.මිලියන 106.85 කින් අධි ගණනය වී තිබුණි.	අවශ්‍ය නිවැරදි කිරීම් කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.	සම්මත රේඛයන් භාවිතා කරමින් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කළ යුතුය.
(ආ) පොළොන්නරුව හා කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්ක තුළ ක්‍රියාත්මක කළ මාර්ග ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා අවශ්‍ය පස් (බොරළු) ABC, ඇස්පෝල්ට් හා බ්‍රිට්‍රින් සපයා ගැනීමේ දුර ප්‍රමාණයන් සඳහා රේඛයන් සකස් කිරීමේ දී යොදා ඇති දුර ප්‍රමාණ වැඩි පුර දැක්වීම නිසා ව්‍යාපෘති 40 ක ඇස්තමේන්තු රු.මිලියන 55.18 කින් අධි ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි.	ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන දුර සැලකිල්ලට ගෙන ඇත්තේ එක් මාර්ගයක් සඳහා නොව එම කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ ඇති සියලුම මාර්ග සැලකිල්ලට ගෙනය.	සම්මත රේඛයන් භාවිතා කරමින් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කළ යුතුය.
(ඇ) පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියෙහි පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලද පැකේජයන් 05 කට අදාළව කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අනුව සාධාරණ හේතූන් මත දින දීර්ඝ කර ගැනීමකින් තොරව ව්‍යාපෘතීන් සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අමතර දින ලබා ගැනීම හේතුවෙන් අය කර ගත යුතු රු.	කොන්ත්‍රාත් සමාගමේ ඉල්ලීම් ඇගයීම් සිදු කරන තුරු ප්‍රමාද ගාස්තු අය කර ගැනීම් සිදු නොකළ අතර මේ වන විට ව්‍යාපෘති තුනකට අදාළව නියමිත දින දීර්ඝ කර ගැනීම සිදු කර	ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ප්‍රමාද ගාස්තු අය කළ යුතුය.

මිලියන 86.57 ක ප්‍රමාද ගාස්තුවක් අය කර ඇත. ගෙන නොතිබුණි.

3.6 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අංක MOH/ACC/13/2022/07 හා 2023 පෙබරවාරි 24 දිනැති ලිපිය ප්‍රකාරව KH-4618 දරන කාර් රථයේ සහ CAA – 4928 දරන ජීප් රථයේ හිමිකාරිත්වය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සතු වුවද, එම වාහනවල වටිනාකම 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛණය තුළ ඇතුළත් කර නොතිබුණි.	අතපසුවීමකින් මෙම වාහන දෙක මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛණය තුළ ඇතුළත් වී නැති අතර මෙම වර්ෂයේ එය ඇතුළත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරමි.	වත්කම් ලේඛණය යාවත්කාලීනව පවත්වා ගත යුතු බව.
(ආ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති නමුත් හිටපු අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයකු සහ ගණකාධිකාරීවරයෙකු ජල සම්පාදන අමාත්‍යාංශය වෙත රැගෙන ගොස් තිබුණු මෝටර් රථ 02 ක් විධිමත් පරිදි එම ආයතනයට මුදා හැරීමට හෝ එම වාහන නැවත අමාත්‍යාංශය වෙත ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මෙම වාහනය නැවත භාරදෙන ලෙස අවස්ථාවන් කීපයක දී දැනුවත් කලද එම විමසීමට අදාළව පිළිතුරු මේ වන තෙක් නොමැත.	විධිමත් පරිදි වාහන පැවරීමට හෝ ආපසු ලබා ගැනීමට පියවර ගත යුතුය.

3.7 පාඩු හා හානි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන යන ශේෂය රු. මිලියන 0.487 ක් වූ අතර ඉන් රු.මිලියන 0.404 ක් පූර්ව වර්ෂ වලදී සිදු වූ පාඩු හා අත්හැරීම් වූ අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් එම ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ කපා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	ප්‍රවාහන අංශයේ පවතින වාහන පාඩු හා අත්හැරීම් කපා හැරීමට කටයුතු කරමින් පවතී.	ලැබියයුතු ශේෂයන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

- (ආ) PF – 6319 දරණ කැබ් රථයේ අනතුර නිසා නඩු විභාගයට අදාළ මුදල් රෙගුලාසි සිදු වූ රු.මිලියන 0.37 ක පාඩුව රථයේ වාර්තාව ලබා ගෙන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය. රියදුරුගෙන් අය කර ගැනීමට නිරිදේශ කර රක්ෂණ ආයතනය මගින් නොගෙවූ මුදල් ප්‍රමාණය නිවුණද 2023 පෙබරවාරි 28 දින දක්වාම ඒ අය කර ගැනීමට නීතිමය පිළිබඳව නීතිමය කටයුතු සිදු කර කටයුතු සිදුකර ඇත.
- (ඇ) KA – 1279 අංක දරණ ජීප් රථයේ 2019 මෙම හදිසි අනතුරට වගකිවයුතු පෙබරවාරි 22 සිදු වූ අනතුර හේතුවෙන් අදාළව ප්‍රමාද වී තිබූ නිලධාරීන්ගෙන් 2022 සැප්තැම්බර් 07 දින අළුත් වැඩියාව අළුත්වැඩියා කටයුතු මේ අයකර ගැනීමට සඳහා වාහනය ගරාජය වෙත යොමු කර වන විට සිදුකර අවසන් වී කටයුතු කළ යුතුය. නිවුණ ද අළුත් වැඩියා කටයුතු ප්‍රමාද වීම ඇති අතර රක්ෂණවරණය මත රු.මිලියන 0.93 ක රක්ෂණ ආවරණ ලබා ගැනීමට අදාළව ඉදිරි කටයුතු රක්ෂණ නියාමන මුදල ලබා දීමට නොහැකි බව රක්ෂණ කොමිෂන් සභාවේ මැදිහත් ආයතනය දන්වා තිබුණි. වාහනයේ අළුත් වීමේ මත සිදුකරමින් පවතී. වැඩියාවද සම්පූර්ණයෙන්ම සිදු කර තිබුණ ද, 2023 පෙබරවාරි 28 දින වන විටත් වාහනය ගරාජයේ පැවති අතර රක්ෂණ ආවරණය නොලැබීම හේතුවෙන් මුදල් ගෙවීමට නොහැකි වී තිබුණි. අනතුර සිදු වී වර්ෂ 3 ක් ගත වී තිබුණද රක්ෂණ අවරණය ලබා ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණු අතර මු.රෙ 104(4) ප්‍රකාරව අවසන් වාර්තාවද සකස් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) හිටපු ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ පෞද්ගලික තක්සේරු මුදල් රෙගුලාසි ලේකම් වෙත අනුයුක්ත කර තිබුණු දෙපාර්තුමේන්තුවෙන් ප්‍රකාරව පාඩු හා වාහනයක් 2022 මැයි 09 දින කලහකාරී තක්සේරු වාර්තාව ලබා බානි හඳුනාගෙන පිරිසක් විසින් ගිනි තබා තිබුණු අතර ගිනි තැබීම හේතුවෙන් රථය සම්පූර්ණයෙන් නොදීම මත ගොනුවේ වගකිවයුත් කටයුතු ප්‍රමාද විය. අයකර ගැනීමට පත් වී තිබුණි. වාහන අනතුර කටයුතු කල යුතු 2023 පෙබරවාරි 28 දින වන විටත් සිදු කර බව. නොතිබුණි.
- (ඉ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ හිටපු මෙම සිද්ධියට අදාළ මුදල් රෙගුලාසි අමාත්‍යවරයෙකුගේ මාධ්‍ය ලේකම් වෙත පරීක්ෂණයන්හි අවසන් ප්‍රකාරව පාඩුව ලේකම් වෙත 2021 වර්ෂයේදී ලබා දී තිබූ රජයට අයත් අවසන් ගැනීමට 2021 වර්ෂයේදී ලබා දී තිබූ රජයට අයත් අවසන් අයකර ගැනීමට රු.මිලියන 0.17 වටිනාකමකින් යුතු අමාත්‍යවරයෙකුගේ මාධ්‍ය ලේකම්වරයාට ලැජ්ජාව සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 104 අනුව කරන ලද පරීක්ෂණයේදී පරීක්ෂණ කටයුතු කළ යුතුය. මණ්ඩලය මේ සඳහා මාධ්‍ය ලේකම්වරයා වගකිව යුතු ලෙසට තීරණය කර තිබුණු අතර ඔහුගෙන් එම පාඩුව එක වර අයකර ගත යුතු බව තීරණය කර තිබුණ ද, 2022 වන රු.170,400 ක මුදල එකවර ගෙවන ලෙස දන්වන ලදී.

දෙසැම්බර් 31 දක්වා අයකර නොතිබුණි. මෙම නිලධාරියා අමාත්‍යාංශයේ සේවය කරන කාලය තුළ ඔහුගේ අර්ථසාධක අරමුදලේ ගෙවීම් ලෙස අමාත්‍යාංශය වෙත ලැබී තිබුණු රු.මිලියන 0.045 ක මුදල රඳවා ගෙන තිබුණි.

(ඊ)	<p>හදිසි අනතුරකට ලක් වී තිබූ මෝටර් රථයක් රු.මිලියන 6.15 ක් වැය කරමින් අමාත්‍යාංශය විසින් අලුත්වැඩියා කර තිබුණද එම වියදම රක්ෂණ සමාගමෙන් ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම නිසා එම වටිනාකම රජයට පාඩු වී තිබුණි. කෙසේ නමුත් එම හානිය සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 104 ප්‍රකාරව කටයුතු කර සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම 2023 පෙබරවාරි 27 දින වන විටත් සිදුකර නොතිබුණි.</p>	<p>මාර්ග අධිකාරියේ අංශයේ අධ්‍යක්ෂ සහාපතිත්වයෙන් අදාළ ඉදිරි කටයුතු පවතී.</p>	<p>සංවර්ධන යාන්ත්‍රික හේ වගකිවයුතු නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
-----	---	---	---

4. තිරසර සංවර්ධනය අරමුණු ළඟා කර ගැනීම

4.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු හඳුනා ගැනීම හා ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) එක්සත් ජාතීන්ගේ තිරසර වැඩසටහනට අනුගත වෙමින් අමාත්‍යාංශයේ ග්‍රාමීය මාර්ග අංශය මගින් තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 02 ක් හඳුනාගෙන කාර්ය සාධන දර්ශක ස්ථාපිත කර තිබුණද, 2022 වර්ෂය තුළ නව ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක නොවීම හේතුවෙන් එම අරමුණුවල ප්‍රගතියක් වාර්තා වී නොතිබුණි.	එකඟ වෙමි.	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉලක්කයන් ලඟාකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 03 කට අදාළව ඉලක්කයන් සහ දර්ශකයන් අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය විසින් හඳුනාගෙන තිබුණු අතර වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව අනුව එම දර්ශකයන්ගේ ප්‍රගතිය සියයට 80 සිට සියයට 100 පරාසයක් ගෙන තිබුණ ද, මෙම දර්ශක ලඟාකර ගැනීම සඳහා හඳුනාගෙන තිබුණු එක් එක් ව්‍යාපෘතිවල භෞතික ප්‍රගතිය දුර්වල මට්ටමක පැවතීම හේතුවෙන් ඉහත සඳහන් පරිදි ප්‍රගතිය සියයට 80-100 වූයේ කෙසේද යන්න විගණනයේදී මතභේදාත්මක විය.	සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ඉලක්කගත කර තිබුණු මාර්ග හා පාලම් ඉදිකිරීමේ ප්‍රගතිය අපේක්ෂා කළ අයුරින් සියයට 100 ක ප්‍රගතියක් අත්කරගැනීමට නොහැකි විය.	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉලක්කයන් ලඟාකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

5.1 අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලය, තරාස කාර්ය මණ්ඩලය

අමාත්‍යාංශයේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංයුතිය පහත පරිදි වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය				ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
අමාත්‍යාංශයේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංයුතිය පහත පරිදි වේ.				රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය නිරණයක් මත 2013 වර්ෂයේදී සංවර්ධන නිලධාරීන් 365 දෙනෙකු මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත අනුයුක්ත කර ඇති අතර, ඒ සඳහා කාර්යය මණ්ඩල අනුමැතිය ද ලැබී තිබුණි. මෙම නිලධාරීන් සියලු දෙනා අමාත්‍යාංශය තුළ රඳවා ගැනීමට නොහැකි බැවින් ඔවුන්ගේ පදිංචි ස්ථාන ආශ්‍රිත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාල වෙත අනුයුක්ත කර ඇත. මේ වන විට එම නිලධාරීන් කාලානුරූපීව නිදහස් කර ඇති අතර දැනට ඉතිරිව සිටින නිලධාරීන් ගණන 63 ක් පමණි.	සැබෑ පුරප්පාඩු හඳුනාගෙන අත්‍යාවශ්‍ය තනතුරු සඳහා පමණක් බඳවාගැනීම් සිදුකළ යුතු අතර දැනට අතිරික්තව පවතින සේවකයින් එලදායී කාර්යයක යෙදවීමට සුදුසු වැඩපිළිවෙලක් සැකසිය යුතුය.
සේවක වර්ගය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තරාස කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු /අතිරික්තය		
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	45	32	13		
තෘතීය මට්ටම	02	-	02		
ද්විතීය මට්ටම	285	189	96		
ප්‍රාථමික මට්ටම	43	20	23		
එකතුව	375	241	134		

අමාත්‍යාංශ කාර්යමණ්ඩලය පිළිබඳ පරීක්ෂාවේ දී ද්විතීයික මට්ටමේ සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරෙහි නිලධාරීන් 77 ක පුරප්පාඩු පැවතියද අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරයට සෘජු සම්බන්ධතාවක් නොමැති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන්හි රාජකාරි සඳහා අමාත්‍යාංශයට බඳවා ගන්නා ලද සංවර්ධන නිලධාරීන් 63 දෙනෙකු නිදහස් කර තිබුණි. තවද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බඳවා ගන්නා ලද නිලධාරීන් 22 දෙනෙකු සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයට නිදහස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ගැනීමේදී සේවා අවශ්‍යතා පිළිබඳව නිසි ඇගයීමකින් හා සේවා අවශ්‍යතා නිර්දේශ ගැලපීමකින් තොරව සිදු කර තිබුණි.