

මාර්ග අංශ සහායක ව්‍යාපෘතිය - 2011

1. මතය

මාගේ පරීක්ෂණයෙන් පෙනී යන අන්දමට සහ මට සපයන ලද උපරිම තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් අනුව සහ මෙම වාර්තාවේ 3.1 ඡේදයේ දැක්වෙන කරුණු වලින් උද්ගත වන ගැලපීම් වලින් ඇතිවන බලපෑම් හැරුණු විට මා දරන්නා වූ මතය වනුයේ,

- (අ) 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතිය නිසි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා තිබුණ බවත්, පොදුවේ පිලිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්ම අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු වල තත්ත්වය සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දක්වන බව,
- (ආ) සපයන ලද අරමුදල් ඒවා සපයනු ලැබූ අරමුණ සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණු බව,
- (ඇ) 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විශේෂ (බොලර්) ගිණුමෙන් ආපසු ගැනීම් එම ගිණුමට උතුන පුරුණය කිරීම්, ව්‍යාපෘතිය විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලැබූ පොත්පත් සහ වාර්තා වල සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස හෙළිදරව් කර තිබුණු බව සහ 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය එදිනට ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ ගිණුම් වාර්තා සමඟ සතුටුදායක ලෙස සසඳා තිබුණු බව,
- (ඈ) සංවර්ධන ගිවිසුමෙහි නියම කර ඇති අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව ප්‍රතිපූර්ණයන් සඳහා වූ ඉල්ලුම්පත් සනාථ කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද වියදම් ප්‍රකාශ (විප්‍ර) කෙරෙහි සාධාරණ ලෙස විශ්වාසය තැබිය හැකි බව,
- (ඉ) කළමනාකරණය විසින් ඉකුත් වර්ෂයේ විගණන වාර්තා වෙන් පෙන්වා දුන් කරුණු නිවැරදි කිරීමට සතුටුදායක පියවර ගෙන තිබෙන බව, සහ
- (ඊ) සංවර්ධන ණය ගිවිසුමේ සඳහන් කර තිබෙන මූල්‍යමය සම්මුතීන් වලට අනුකූලව කටයුතු කර තිබෙන බවය.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශ

-----

2.1 මූල්‍ය කාර්ය සාධනය

-----

මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා ලැබී තිබෙන තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ වියදම රු.906,791,508 ක් වූ අතර 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු.24,248,882,550 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වියදම සහ 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත සඳහන් ප්‍රකාශයෙන් දැක්වේ.

විස්තරය	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම		2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම
	2011	2010	
	රු.	රු.	රු.
ස්ථාවර වත්කම් ලියා අඩු කළ අගය	7,270,878	120,123,681	138,769,169
ව්‍යාපෘති වියදම්	96,986,530	54,148,005	368,338,229
පුනුණු	5,411,577	2,929,744	49,647,082
ව්‍යාපෘති සහ වෙනත් උපදේශක	34,955,627	29,053,173	105,067,138
සැලසුම් උපදේශක	-	-	122,604,637
කෙරුණ යන වැඩ	72,209,034	-	72,209,034
පොදු පහසුකම් නැවත වෙන් කිරීම	-	27,905	308,273,820
සිවිල් වැඩ	689,957,862	1,781,845,734	23,083,973,441
	<u>906,791,508</u>	<u>1,988,128,242</u>	<u>24,248,882,550</u>

2.2 විශේෂ (ධොලර්) ගිණුම

මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ලබාගත හැකි වූ තොරතුරු වලට අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සියළුම ගිවිසුම් සඳහා ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ විශේෂ (ධොලර්) ගිණුම් තුනක් පවත්වා තිබුණි. 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට අදාළ ගිවිසුම් ශේෂ පහත දැක්වේ.

ණය අංකය	4429 සීර්		4138 සීර්		4906 සීර්	
	ශ්‍රී.ලං.රු.	එ.ජ.ඩො.	ශ්‍රී.ලං.රු.	එ.ජ.ඩො.	ශ්‍රී.ලං.රු.	එ.ජ.ඩො.
2011 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	360,215,150	3,246,556	333,585	3,007	-	-
<b>වැකු කළා</b>						
උන පුරණයන්	310,534,794	2,823,444	312,245,230	2,787,106	32,559,455	285,860
විදේශ විනිමය වාසිය/ (පාඩුව)	4,004,250	-	(82,484)	-	114	-
	<b>674,754,194</b>	<b>6,070,000</b>	<b>312,496,331</b>	<b>2,790,113</b>	<b>32,559,569</b>	<b>285,860</b>
<b>අඩු කළා</b>						
ආපසු ගැනුම්	556,930,448	5,035,563	215,797,372	1,941,141	22,548,915	197,971
2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	117,823,746	1,034,437	96,698,959	848,972	10,010,654	87,889

3. විගණන නිරීක්ෂණ

3.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) කන්තලේ - ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු වෙනුවෙන් 2011 සැප්තැම්බර් 01 දින සිට නොවැම්බර් 30 දින දක්වා වූ කාලය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 4 දෙනෙකු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද රු.74,487,646 ක් වටිනා අතුරු ගෙවීම් සහතික පත් (අයිපීසී) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ගිණුම්වලට ගෙන නොතිබුණි. ඒ අනුව, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල පෙන්වා තිබුණු කෙර්ගෙන යන සිවිල් වැඩ පිරිවැය සමග රඳවා ගත් මුදල් ශේෂය පිළිවෙලින් රු.74,487,646 හා රු.5,891,968 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

- (ආ) ව්‍යාපෘති කාලය අවසන් වීමට පෙර වත්කම් මාරුකරනු වෙනුවට ව්‍යාපෘතිය, රු.මිලියන 92.688 ක් වටිනා මාර්ග සම්බන්ධ රථය ඇතුළත්ව රු.මිලියන 143.26 ක් වටිනා ස්ථාවර වත්කම්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත කලින් කල මාරු කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ව්‍යාපෘතිය විසින් ඊ මත රු.42,564,122 ක් වූ ක්ෂය වීම් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය එම වත්කම් වල ව්‍යාජව ජීවිත කාලය ඇගයීම සඳහා සමාන ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය නොකරන බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය. තවද, ව්‍යාපෘතිය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිත 18 හි ප්‍රතිපාදනයන්ට අනුගත නොවී මිලදී ගත් වර්ෂය සඳහා ක්ෂය වීම් ප්‍රතිපාදනය නොකර, අපහරණය කළ වර්ෂය සඳහා සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි.
- (ඇ) මගේ ඉකුත් වර්ෂයේ වාර්තාවේ සඳහන් කළ පරිදි ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ විවිධ අඩුපාඩු හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් 2010 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 102 ක මුදලක් ආපසු ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. එහි ප්‍රච්චලයක් වශයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් සපයන ලද අරමුදල් වලින් වියදම් දරා තිබුණි. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.192,993,362 ක මුදලක් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ආපසු ගෙවා තිබුණි.

**3.2 ගොවිත කාර්යය සාධනය**

(අ) ව්‍යාපෘතියේ පළමු කොටස යටතේ සිදුකරන ලද මාර්ග පනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු



ආරම්භයේදී, මාර්ග 13 ක පනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදුකිරීමට ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කර තිබුණි. ප්‍රගති වාර්තා අනුව, 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම මාර්ගවල පනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩ බොහොමයක් ප්‍රමාණාත්මකව සම්පූර්ණ කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් විගණනයේදී පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) ව්‍යාපෘතිය විසින් තෝරා ගෙන තිබුණු කි.මි.620 ක් දුර ඉහත සඳහන් මාර්ග 13 අතුරින් කි.මි.601 දුර වූ මාර්ග 12 ක පනරුත්ථාපන හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩ පමණක් 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට සම්පූර්ණ කර තිබුණි. උතුරු මැද පළාතේ පිහිටි ගල්කුලම - රඹුටු මාර්ගයේ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩ අතහැර තිබුණි.
- (ii) ඉහත සඳහන් මාර්ගයන්හි වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වූ රු.මිලියන 11,450 ක ආරම්භක ඇස්තමේන්තු ගත පිරිවැය, අදාළ මාර්ගයන්හි ප්‍රමාණතා පත්‍ර වෙනස්වීම් හේතුවෙන් රු.මිලියන 2,246 කින් වැඩි වී තිබුණි. නිට්ටඹුව - මහනුවර සහ ගාල්ල - දෙහියාය මාර්ගවල ආරම්භක කොන්ත්‍රාත්තු පිරිවැය පිළිවෙලින් 62 % හා 40 % කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ සහ ණය දෙනු ලබන නියෝජ්‍යතායතනයේ අනුමැතිය නොමැතිව ශේෂපත්‍රයේ සිටිල් වැඩ සහ ඉදිකිරීම් උපදේශක ගාස්තු යටතේ රු. 9,462,807,417 ක මුදලක් ගෙවිය යුතු ලෙස පෙන්වා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (iii) කොන්ත්‍රාත් වැඩ බොහොමයක් දින 91 සිට වර්ෂ 21/2 ක කාල පරාසයක් තුළ ප්‍රමාද වී සම්පූර්ණ කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අතුරින් කොන්ත්‍රාත්තු හයක් වර්ෂයකට වඩා කාලයක් ප්‍රමාද වී තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තු සම්පූර්ණ කිරීම පිළිබඳ එම ප්‍රමාදයන් ඉදිකිරීම් පිරිවැය රු.මිලියන 4,196 කින් ඉහළ යාමට හේතු වී තිබුණි.

- (iv) තවද, ඉංගිරිය රත්නපුර මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ගෙවීම් ඉල්ලුම්පත් නිරවුල් කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවා තිබුණු රු. 763,374 ක දඩ මුදල එම කොන්ත්‍රාත්කරුවේ පිරිවැයට ඇතුළත් කර තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරු හා ව්‍යාපෘතිය අතර ඇති වූ මතභේද නිරාකරණය කිරීම සඳහා පත්කරනු ලැබූ ගැටලු නිරාකරණය කිරීමේ මණ්ඩලයක සාමාජිකයින් සඳහා රු. 2,700,250 ක ගෙවීමක්ද කර තිබුණි.
- (v) නිට්ටමුට - මහනුවර මාර්ගයේ පුනරුත්ථාපන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් 2010 ජුනි මාසයේදී ඉදිරිපත් කළ වාර්තාවක් අනුව , සැලසුම් පියවරේ සිට ඉදිකිරීම් වැඩ සම්පූර්ණ කිරීම දක්වා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ සහ උපදේශකගේ නොසැලකිල්ල සහ ප්‍රමිතීන් සමග අනුකූල නොවූ අවස්ථා කිහිපයක් පෙන්වා දී තිබුණි. එහි ඇතුළත් වූ සමහර නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.
  - ආරම්භක පියවරේදී සැලසුම් උපදේශක විසින් මාර්ගය මතුපිට සහ ගමනාගමනය යනාදිය පිළිබඳ විධිමත් ඇගයීමක් සිදු කර නොතිබීම
  - බැඳුම් ස්ථරය(Binder Course) හා මතුපිට නිම කරමේ ස්ථරය (wearing Course) වැනි මාර්ගය ඉදිකිරීමේ පියවරයන්හි මිශ්‍රණ සැලසුම් ප්‍රමිතීන් වල නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු
  - බාල වර්ගයේ ඇස්පෝල්ට් නිෂ්පාදනය, තාර ප්‍රමාණවත් පරිදි නොයෙදීම හා සහ බවට පත් නොකිරීම වැනි හේතු නිසා මාර්ගය මතුපිට පැලීම් ඇති වී තිබීම, නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමට කොන්ත්‍රාත් කරු පියවර ගත් බවට සාක්ෂි ලබා ගත නොහැකි විය.

කෙසේ වෙතත්, වරාය හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වරයා, ව්‍යාපෘතියට අමතර වැයක් දැරීමෙන් තොරව ගෙන කොන්ත්‍රාත්කරු මගින්ම මාර්ගයේ වැඩ වල අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමට පියවර ගෙන තිබුණි. තවද, නිවැරදි කිරීමේ වැඩ අධීක්ෂණය, අඩුපාඩුවලට හේතු පරීක්ෂා කිරීම, වැඩබිම කාලිනව පරීක්ෂා කිරීම සහ වැඩවල ගුණාත්මක භාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ක්ෂේත්‍ර කාර්යය මණ්ඩලයට උපදෙස් දීම සඳහා වරාය හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන ඒජන්සියේ නිලධාරීන් සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ හා උපදේශකගේ නියෝජිතයින්ගෙන් සැදුම් ලත් කමිටුවක් 2010 ජූලි 27 දින පත් කර තිබුණි. 2012 මාර්තු 31 දිනට පෙර මාර්ගයේ අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමේ කටයුතු නිම කිරීමට නියමිත වූවත් මාර්ගයේ කි.මී.59+911 සිට කි.මී.114+500 කොටසේ මතුපිට ස්ථරය ආවරණ කටයුතු 85% කින් නිම කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2012 අප්‍රේල් 30 දින වන විට මාර්ගයේ කි.මී.39+ 400 සිට කි.මී. 59+911 කොටසෙහි මතුපිට ස්ථරය ආවරණ කටයුතු 27.65 % කින් පමණක් නිමකර තිබුණි.

(ආ) ව්‍යාපෘතියේ දෙවැනි කොටස යටතේ සිදු කරන ලද මාර්ග පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු

ව්‍යාපෘතියේ දෙවැනි කොටස යටතේ කන්තලේ - ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගයේ (කි.මී.157+000 සිට කි.මී.199+300 කොටස ) කි.මී.42+300 ක පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2011 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. මාර්ගයේ මුළු දුර ප්‍රමාණය කොටසේ හතරකට වෙන් කර ජාතික මිල කැඳවුම් ක්‍රම වේදය යටතේ මිල ගණන් කැඳවා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හතර දෙනෙකු වෙත කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) ප්‍රමාණතා බිල්පත් වල එක සමාන විෂයයන් සඳහා එක් එක් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් විවිධ අනුප්‍රමාණයන් යොදා ගෙන තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් යොදා ගෙන තිබූ සියළුම අනුප්‍රමාණයන් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවේ දක්වා තිබුණු අනුප්‍රමාණයන්ට වඩා ඉහළ ඒවා විය. මේ

සම්බන්ධයෙන් වරාය හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වරයා විසින් සිදු කර තිබුණු පැහැදිලි කිරීම අනුව, මාර්ගයේ තත්ත්වය සහ නාගරික බව යනාදිය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විවිධ අනුප්‍රමාණයන් යොදා ගෙන තිබුණි. තවද, ඉංජිනේරුවන් මහාමාර්ග අනුප්‍රමාණයන් උපලේඛන පදනම් කරගෙන ඇස්තමේන්තු පිළියෙළ කර තිබුණි. ඒ අනුව විගණනයේදී අනාවරණය වූයේ ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු වලට වඩා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ඇස්තමේන්තු කැපී පෙනෙන ලෙස ඉහළ ගොස් තිබුණු බවය.

- (ii) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමග එළඹ තිබුණු කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් වල පොදු කොන්දේසි vii කොටසේ 8.3 ඡේදය අනුව කොන්ත්‍රාත්තු පිලිගැනීමෙන් දින 28 ක් තුළ වාර්ෂික වැඩ සැලසුම් ව්‍යාපෘතිය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, මාර්ගයේ අංක 01කොටස සඳහා හැර 2011 වර්ෂය සඳහා වාර්ෂික වැඩ සැලසුම් වල පිටපත් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (iii) උපදේශකවරුන්ගේ ප්‍රගති වාර්තා සහ අතුරු ගෙවීම් සහතික අනුව, කොන්ත්‍රාත් වැඩ ආරම්භ කර දින 173 කට පසු කොන්ත්‍රාත් වැඩ ප්‍රගතිය පහත දැක්වේ.

මාර්ග කොටස	දෙසැම්බර් 31 දිනට		2011 දෙසැම්බර් 31
	මූල්‍ය ප්‍රගතිය	භෞතික ප්‍රගතිය	දිනට වැඩ සම්පූර්ණ කිරීමට ඉතිරිව ඇති දින ගණන
කි.මී.157+000 සිට 167+280	13.00	21.37	285
කි.මී.167+280 සිට 178+000	3.07	19.67	293
කි.මී.178+000 සිට 190+000	2.99	17.87	305
කි.මී.190+000 සිට 199+300	7.00	18.37	306

(ඇ) මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල

2005 දෙසැම්බර් 09 දින භාණ්ඩාගාර ලේකම් වරයා විසින් අත්සන් කරන ලද භාර ඔප්පුව යටතේ මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල පිහිටුවා තිබුණි. භාර ඔප්පුවේ 06 වැනි කොටස අනුව, පෙට්‍රල් හා ඩීසල් විකිණීමෙන් උද්ගත වන ආදායමින් මාර්ග නඩත්තුව සඳහා වෙන්කළ කොටසින් වූ ආදායම සහ ජාතික අයවැය ලේඛනයෙන් වෙන් කරමි යටතේ ලැබෙන මුදල භාර අරමුදලට බැර කළ යුතුය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් දැවිතිශීතය කරන ලද නිලධාරීන් අට දෙනෙකුගෙන් සමන්විතව මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදලේ ලේකම් කාර්යාලය 2011 වර්ෂයේදී පිහිටුවා තිබුණි. මහා භාණ්ඩාගාර මගින් වාර්ෂික විසර්ජන පනත විසින් වෙන් කිරීම් ලබා ගෙන එම අරමුදලේ ජාතික මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා නිදහස් කිරීමේ කටයුතු ලේකම් කාර්යාලය දැනට සිදු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, පෙට්‍රල් හා ඩීසල් විකිණීමෙන් ලැබෙන බදු ආදායම එකතු කිරීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.

මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල සඳහා උපදේශක සේවා සැපයීමට පත් කරන ලද උපදේශක වරයා පළමු ගිවිසුම හමාර කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඉතර් කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා 2011 මැයි මස නව ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. ඒ අනුව දෙවැනි ගිවිසුම යටතේ රු.15,263,439 ක අත්තිකාරම් මුදලක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත් ,

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන තෙක් උපදේශක වරුන් විසින් තාක්ෂණික විගණන අත්පොත පිළිබඳ අවසාන වාර්තාව , තාක්ෂණික විගණන සහායක වාර්තාව සහ අවසාන ව්‍යාපෘති වාර්තාව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

### 3.3 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් ඒකකයේ කාර්ය මණ්ඩලය සාමාජිකයන් 31 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විය. කෙසේ වෙතත්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව තනතුරු 32 ක් අනුමත කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති ඉංජිනේරු තනතුරු 5 ක් පුරප්පාඩුව පැවති අතර කණිෂ්ඨ ශ්‍රේණි වල පුද්ගලයින් 4 දෙනෙක් අතිරික්තව සිටියහ. ඊට අමතරව ත්‍රිකුණාමලයේ පිහිටි ව්‍යාපෘත උපදේශක ඒකකය සඳහා තනතුරු 52 ක කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කර තිබුණු නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට එය සාමාජිකයන් 38 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විය. 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් විශේෂඥ, ඉංජිනේරුවරු, පමාණ සමීක්ෂක වරු යන ප්‍රධාන තනතුරු පුරප්පාඩුව පැවතුණි.

### 3.4 වත්කම් කළමනාකරණය

මාර්ග තත්ත්වය සහ පදික වේදිකා මට්ටම් තත්ත්වය සමීක්ෂණය කිරීම සඳහා පිලිවෙලින් රු.92,688,961 ක් වටිනා බහු කාර්ය ජාල සමීක්ෂණ වාහනයක් හා රු.30,127,753 ක වටිනා බර මිනුම් යන්ත්‍රයක් 2010 වර්ෂය තුළ ව්‍යාපෘතිය විසින් ප්‍රසම්පාදනය කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දී තිබුණි. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ලැබී තිබුණු තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී කි.මී.3932.78 ක් දිගැති මාර්ග සහ කි.මී 1,452.20 දිගැති පදික වේදිකා සමීක්ෂණය කර තිබුණි. තවද, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රගති වාර්තා අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සමීක්ෂණය කිරීම අපේක්ෂා කළ මුළු මාර්ග දුර ප්‍රමාණයෙන් 54 % ක මාර්ග දුරක් පමණක් සම්පූර්ණ කර තිබුණි.