

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ - 03 කොටස - 2018

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ - 03 කොටසේ 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී.

1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම හා ව්‍යාපෘති කාලය

ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම් අනුව, එවකට උසස් අධ්‍යාපන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වර්තමානයේ මාර්ග හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ - 03 කොටසේ, මුළු දිග වැටිය සිට අන්දරවැව දක්වා කි.මී 15 ක් පමණ වේ. හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර අගනගර සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ආධාර කිරීම හා පහසුකම් සැලසීම වෙනුවෙන් මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම ව්‍යාපෘතියේ එක් ප්‍රධාන අරමුණක් ලෙස හඳුනා ගැනුණි. යෝජිත දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව මාතර සිට බෙලිඅත්ත (01 කොටස), බෙලිඅත්ත සිට වැටිය (02 කොටස), වැටිය සිට අන්දරවැව (03 කොටස) සහ මත්තල සිට අන්දරවැව හරහා හම්බන්තොට දක්වා (04 කොටස) ලෙස කොටස් හතරකට බෙදා තිබුණි. ණය ගිවිසුම් වලට අනුව, 03 කොටසේ ඇස්තමේන්තු ගත පිරිවැය රු. මිලියන 36,174 ක් වූ අතර සිවිල් වැඩ සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො. මිලියන 252 කට සමාන රු. මිලියන 31,574 ක් වන අතර අපනයන ආනයන බැංකුව විසින් මූල්‍යයනය කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු 2016 ජනවාරි 25 දින ආරම්භ කර තිබුණු අතර 2018 ජනවාරි 25 දින වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතය. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු අවසන් කරන දිනය 2019 ජූනි 30 දින දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි.

1.3 මතය

ව්‍යාපෘතියේ 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ වගකීම, පාලනය හා සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික වීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති

ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ.

මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. තවද,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මඟහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. වරදක් නිසා සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවක් හේතුවෙන් සිදුකරන ලද ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නාවූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මඟහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය සහ යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා සම්බන්ධිත හෙලිදරව් කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම.
- හෙලිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරන ලදී.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

ගිණුම්කරණ අඩුපාඩුව	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 8 ට පටහැනිව, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් මත පොළී ගෙවීම් සඳහා 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි.	වත්කම් හා වගකීම් අවතක්සේරු වීම.	ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් පොළී හඳුනා ගැනීමට නොහැකි විය.	ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 08 අනුව ප්‍රතිපාදන සැලසිය යුතුය.

3. භෞතික කාර්යසාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

විගණකගේ අදහස් දැක්වීම සහ නිරීක්ෂණ	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>(අ) අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර 2019 ජූලි 09 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාර දී තිබුණු අතර 2019 නොවැම්බර් 07 දින මහජන ප්‍රයෝජනය සඳහා විවෘත කෙරිණි. කෙසේ වෙතත්, පාවිච්චි කරන ලද යන්ත්‍රෝපකරණවල නිෂ්පාදන වගකීම් සහතික, නඩත්තු ලේඛන වැනි අත්‍යවශ්‍ය ලිපි ලේඛන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් භාරගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමේදී ලේඛන හා යන්ත්‍රෝපකරණ ඉදිරිපත් කිරීමේ අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයක් සිදු වන අතර එය ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉහළයාමට සහ වත්කම් අනිසි ලෙස භාවිතා කිරීමට හේතු වනු ඇත.</p>	<p>එකඟ වේ.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා නිසි අධීක්ෂණ ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) ලැබුණු තොරතුරුවලට අනුව, අධිවේගී මාර්ගයේ සිවිල් වැඩ අයිතම 353 ක් සහ පොදු වැඩ අයිතම 44 ක් අතරින් අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ අනෙකුත් මාර්ග 03 ක සිවිල් වැඩ අයිතම 234 ක් ද සූරියවැව සහ වැටිය යන ස්ථාන වලට සම්බන්ධ ගොඩනැගිලිවල සිවිල් වැඩ අයිතම 190 ක් ද 2019 ජූලි 09 දින අත්පත් කර ගැනීමේ සහතික නිකුත් කිරීමේ අවස්ථාව වන විටත් අවසන් නොවී පැවතුණි.</p>	<p>අත්පත් කර ගැනීමේ සහතිකයේ දින සිට අඩුපාඩු සඳහා වගකීම් කාලය සලකා බලනු ඇත. එම නිසා, අඩුපාඩු සඳහා වගකීම් කාලය තුළ ඇති විය හැකි අඩුපාඩු සඳහා නැවත අයකිරීම් සිදුකල නොහැක.</p>	<p>ප්‍රදේශයේ මහජනතාවගේ ප්‍රතිචාර සමනය කිරීම වෙනුවෙන් සුළු සහ අවසන් කිරීමට මහජන අදහස් විමසීම අවශ්‍යවන අඩුපාඩු සඳහා, අඩුපාඩු සඳහා වගකීම් කාලය තුළ තවදුරටත් සම්පූර්ණ කළයුතු කාර්යයන් සහ අඩුපාඩු ලැයිස්තුවක් සමඟ ඉංජිනේරුවරයාගේ අභිමතය පරිදි සහ නිම කරන ලද වැඩ වල ආරක්ෂාව සැලකිල්ලට ගනිමින් අත්පත් කර ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරනු ලැබේ.</p>	<p>ඉතිරි වැඩ කටයුතු සිදුකිරීම වෙගවත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය විධිවිධාන අනුගමනය කළ යුතුය</p>

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

අංකය	විගණන නිරීක්ෂණය	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ)	අධිවේගී මාර්ගය පවරා ගත් දින සිට මාස 5 කට පසු 2019 නොවැම්බර් 07 දින ජනතා අයිතියට පත් කෙරුණු අතර ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත කටයුතු වෙනුවෙන් අඩුපාඩු සඳහා වගකීම් කාලය 2020 ජූනි 11 දිනෙන් අවසන් වනු ඇත. එමනිසා, මහජන ප්‍රයෝජනය සඳහා මාර්ගය විවෘත නොවීම හේතුවෙන් මාස 05 ක වැනි කාලයක් ඇතුළත කිසිදු ගැටළුවක් ඇති නොවනු ඇත.	අඩුපාඩු දැනුම් දීමේ කාලය අවසන් වීමෙන් තවත් මාස 5 කට පසු මතු විය හැකි අඩුපාඩු සම්බන්ධයෙන් අනාගතයේ දී රජයට වැය බරක් දැරීමට සිදුවනු ඇත.	අධිවේගී මාර්ගය මහජනයා සඳහා විවෘත කිරීම සිදු කළ යුත්තේ මහාමාර්ග ඇමතිවරයාගේ ජාතික මංකීරු පනත යටතේ වන ගැසට් ප්‍රකාශනයෙන් පසුව ය. මේ සඳහා නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක සහ රජයේ මුද්‍රණාලය සමඟ නීතිමය විධි විධාන අනුගමනය කිරීමට මා.සං.අ. ට සහ අමාත්‍යාංශයට මාස 5 ක් ගත වී තිබුණි. ඒ හැරුණු කොට අධිවේගී මාර්ගයේ නිසි ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා 3 සහ 4 කොටස් එකට විවෘත කිරීමට රජය ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් ගෙන තිබුණි.	ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී මෙවැනි ආකාරයේ තීරණයකින් ඇතිවන බලපෑම ගැන සලකා බැලිය යුතුය.
(ආ)	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල 14.3 උප වගන්තියට අනුව, වටිනාකම රු.මිලියන 474 ක් වන අතුරු ගෙවීම් සහතික පියවීම සඳහා සලකා බැලිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ඉහත සඳහන් අවශ්‍යතාවයට පටහැනිව, රු. මිලියන 268 සිට රු. මිලියන 455 දක්වා වූ අතුරු ගෙවීම් සහතික අවස්ථා 07 කදී පියවා තිබුණි.	අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමේදී සීමා කටයුතු කිරීම.	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ මුදල් ප්‍රවාහ වර්ධනය කිරීම සහ වැඩ කටයුතු වල ප්‍රගතිය පවත්වා ගැනීම සඳහා ඉංජිනේරුවරයා කොන්ත්‍රාත්කරුට අවම වටිනාකම රු. මිලියන 474 ට වඩා අඩු මුදල් ගෙවීමට නිර්දේශ කර තිබුණි. සහතික කර තිබුණු මුදල අති විශාල අගයක් වනු ඇත.	පිරිවැය, කාලය සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා වන අනවශ්‍ය අනුග්‍රහය අවම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි වල දක්වා ඇති සීමාවන් පිළිපැදීම අවශ්‍ය වේ.

3.3 වැඩබිම් පරීක්ෂාවේදී සිදුකරන ලද නිරීක්ෂණ

අංකය	විගණන නිරීක්ෂණය	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ)	තාක්ෂණික පිරිවිතර වගන්තිය යටතේ දක්වා අවශ්‍යතාවය අනුව, මාර්ගයේ මෝටර් වාහන සුමටව	401.7.1 පොදු ගමනාගමනය සඳහා නොවීම ජනතාවගේ	බහුකාර්ය චාලක වාහනයක් භාවිතා අයිආර්අයි මැනීම යනු ලෙස මාර්ග වල භූමිමාලකතාවය	ඉදිරි ව්‍යාපෘති සඳහා තාක්ෂණික පිරිවිතර සැකසීමේදී මිනුම් ගැන සලකා බැලීම

කිරීම සහතික කිරීම සඳහා අධිවේගී මාර්ගයේ ජාත්‍යන්තර රළුබව පිළිබඳ දර්ශකය කිලෝ මීටරයට මීටර 1.5 - 2.3 අතර පරාසයක පැවතිය යුතුය. පරීක්ෂණ වාර්තා වලට අනුව, අදාළ දර්ශකය කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අත්කරගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, අධිවේගී මාර්ගයේ සමහර කොටස් වල සුමට බව මෝටර් රථවල යථා ධාවන තත්ත්වය සහතික කිරීමට තරම් සුදුසු නොවන බව විගණන පරීක්ෂණයේදී නිරීක්ෂණය විය.

නඩත්තු පිරිවැය ඉහළ යනු ඇත.

සඳහා ලොව පුරා භාවිතා කරන ලද පිළිගත් ක්‍රමයකි. විගණන වාර්තාවේ දක්වා ඇති 1.5-0.9 mkm අතර වූ අයිආර්අයි අගය කොන්ත්‍රාත් පිරිවිතර 401.7.1 වගන්තියේ දක්වා ඇති පැදවීමේ ගුණාත්මක භාවයට වඩා හොඳ තත්ත්වයක් වනු ඇත. එබැවින් මෙම මිනුම් පරාසය සමඟ ගැටළුවක් නොමැත.

සඳහා විශේෂඥ දැනුම ලබා ගැනීම අවශ්‍ය වනු ඇත.

(ආ) කුට්, මංකිරු කැමරා සහ මංකිරු බාධක සවි කිරීම වැනි ප්‍රධාන වැඩ සුරියවුව සහ වැටිය යන අන්තර් හුවමාරුවල සිදු කර නොමැති බව 2019 සැප්තැම්බර් 26 දින සිදු කරන ලද විගණන පරීක්ෂණයේදී අනාවරණය විය.

ව්‍යාපෘතියේ සමස්ථ පිරිවැය අනවශ්‍ය ලෙස ඉහලයාමට ඇති හැකියාව.

රීටීසී මංකිරුවේ හැර මංකිරු බාධක සවිකිරීම අවසන් කර තිබූ අතර කුට්වල කැමරා සවි කිරීමද අවසන් කර තිබුණි. සුරියවුව අන්තර් හුවමාරුවේ ජාල සම්බන්ධ කිරීම ඉක්මණින් අවසන් කරනු ඇත.

ඉදිකිරීම් කටයුතු වේගවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ඇ) 2016 අගෝස්තු 25 දින කොන්ත්‍රාත්කරු සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය අතර ඇති කර ගත් අවබෝධතා ගිවිසුමට අනුව, පොකුණ හන්දිය - හතරමන් හන්දිය පාර සහ නැබඩගස්වැව - අන්දරවැව පාර යන සෙසු මාර්ගයන්හි ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2019 ජූනි 12 දින වන විට අවසන් කළ යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2019 සැප්තැම්බර් 27 දින දක්වාද වැඩ ආරම්භ කර නොතිබුණි.

ව්‍යාපෘතියේ මුළු පිරිවැය අනවශ්‍ය ලෙස ඉහලයාමට ඉඩ ඇත.

අධිවේගී මාර්ග සීමාව තුළ කාපට ඇතිරීමේ කටයුතු අවසන් කර තිබුණු අතර අනෙකුත් ස්ථානවල කඩතොලු අලුත්වැසියා කිරීමේ කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතී.

ඉදිකිරීම් කටයුතු වේගවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

3.4 නිෂ්ක්‍රීය සහ ඌණ උපයෝජිත වත්කම්

අංකය	විගණන නිරීක්ෂණය	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ)	මූලික ප්‍රමාණ පත්‍රවලට අනුව, 02 වන වර්ගයේ වාහන (පෙට්‍රල් කාර්) සඳහා රු. මිලියන 10 ක් ලබා දී තිබුණද, ප්‍රමාණ පත්‍රවල විධිවිධාන ඉක්මවා වටිනාකම රු. මිලියන 23 ක වාහන 2 ක් 2016 සැප්තැම්බර් 26 දින මිලදී ගෙන තිබුණි. එම වාහන දෙකෙන් රු.	අරමුදල් අවභාවිතා කිරීමට ඇති හැකියාව.	ඇමතිවරයාගේ උපදෙස් පරිදි මෙම වාහනය ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ කාර්යාලය වෙත තාවකාලිකව මාරු කර මාර්ග	ගෙවන ලද මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

මිලියන 11.5 ක් වටිනා එක් වාහනයක් ව්‍යාපෘති කාර්යයන් සඳහා භාවිතා නොකර ව්‍යාපෘති විෂයපථයෙන් බැහැර වූ මා.සං.අ. හි ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ කාර්යාලය වෙත මාරු කර යවා තිබුණි. මේ වන විට මෙම වාහනය මහාමාර්ග හා මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය මඟින් භාවිතා කෙරිණි. තවද, එම අයිතමයම 2018 ජූනි 05 දින ප්‍රමාණ පත්‍රවල නැවත සංශෝධනය කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපතිවරයාටද දැනුම් දෙන ලදී.

- (ආ) ව්‍යාපෘතියට පවරා නොගත් වාහනයක් මිලදී ගැනීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති අරමුදල් අවභාවිතා කරමින් එම වාහනයේ නඩත්තු වියදම් වශයෙන් 2018 ඔක්තෝබර් 29 දින දක්වා ව්‍යාපෘතිය විසින් රු. මිලියන 3.4 ක් ගෙවා තිබුණි.

අරමුදල් අවභාවිතා කිරීමට ඇති හැකියාව.

ඔහු දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ කරුණු සම්බන්ධ අනෙකුත් ආයතන සමඟ සාකච්ඡා සඳහා සම්බන්ධ වී ඇති බවට වාර්තා විය. එම නිසා ව්‍යාපෘතිය මඟින් මෙම වාහනය නඩත්තු කරන ලදී.

ගෙවන ලද මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.5 මතභේදයට තුඩුදෙන කරුණු

විගණන නිරීක්ෂණය	බලපෑම	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන්ට අනුව, අධිවේගී මාර්ගයේ වැටිය සිට අන්දරවැව දක්වා සේවා ප්‍රදේශ ඉදිකිරීමට හඳුනා ගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, අධිවේගී මාර්ගය භාවිතා කරන්නන් සඳහා පහසුකම් සැලසීමට සේවා ප්‍රදේශ සැලසුම් කිරීමට හෝ අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රමාණ පත්‍රවල ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>සේවා ප්‍රදේශයක් නොමැතිව වැලිපැන්න සිට හම්බන්තොට දක්වා දුර ගමන් කිරීමෙන් (කි.මී. 173) සාමාන්‍ය ජනතාව පීඩාවට පත්වීම.</p>	<p>සේවා ප්‍රදේශයක් සඳහා ද.අ.මා. කොන්ත්‍රාත් ප්‍රමාණ පත්‍රවල ප්‍රතිපාදන නොමැති අතර මෙය අමාත්‍ය මණ්ඩලය සහ වීන එක්සිම් බැංකුවේ එකඟතාවයෙන් කොන්ත්‍රාත් ඉතුරුම් වලින් සිදු කළ යුතුය.</p>	<p>සේවා ප්‍රදේශයක් හැකි ඉක්මණින් සැලසීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>