

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2021 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 මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2022 ජූනි 15 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2022 ජූලි 18 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 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට 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

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 ප්‍රකාශන 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 ප්‍රකාශනයන්ගෙන් 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 ප්‍රකාශනවල විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් 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 ප්‍රකාශනවල විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකසුමවින් 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 ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්ස්ථානගතයන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, වේතනාත්විත මහභරීමෙන්, 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 ඇගයීම.
- 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 ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බව,
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාල මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.2 මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2017 ජුනි මස 28 දිනැති වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛ අංක 01/2017 ප්‍රකාරව මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ අංක 2506 දරන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වැය විෂයය යටතේ දරන ලද ප්‍රාග්ධන වියදම් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය සිදු කර ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.</p>	<p>රාජ්‍ය අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව හා රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුව සමග සාකච්ඡා කර ලැබෙන උපදෙස් පරිදි කටයුතු කරන බව වැඩිදුරටත් දන්වමි.</p>	<p>වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව ප්‍රාග්ධන වියදම් යටතේ වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කල යුතුය.</p>

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 වියදම් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) අමාත්‍යාංශයේ වැය විෂයයන් 13 කට අදාලව ලබාදී තිබූ රු.මිලියන 16,564.17 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය කිසිදු උපයෝජනයක් නොකර ඉතිරි කර තිබුණි.</p>	<p>පහත සඳහන් කරුණු හේතුකොට ගෙන වැය විෂයයන් 13 කට අදාලව ලබාදී තිබූ මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයට කිසිදු උපයෝජනයක් නොකර ඉතිරි වී තිබුණි.</p> <ul style="list-style-type: none"> • අපේක්ෂිත පරිදි වියදම් ජනිත නොවීම. • අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ මත මිලදී ගැනීම් පාලනය කිරීම. • කොවිඩ් වසංගතය හේතුවෙන් කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා යොමු නොකිරීම. • ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් වැය විෂයෙහි ප්‍රතිපාදන ඉතිරිවීම. • නව ව්‍යාපෘතිය සඳහා බැංකු ගිණුමක් ආරම්භ කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ගෙවීම් කිරීම ප්‍රමාද වීම. • අපේක්ෂිත පරිදි බිල්පත් ඉදිරිපත් නොවීම. • විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව ණය ගිවිසුමට අත්සන් කර නොමැති වීම. • ප්‍රමාණවත් අක්මුදල් නොලැබීම. 	<p>නිසි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතු වීම.</p>

(ආ) මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තු හා සංශෝධන වියදම් ඇස්තමේන්තු අතර විචලතාවය සියයට 25 සිට සියයට 35,000 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි.

පහත සඳහන් කරුණු හේතුකොට ගෙන මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තු හා සංශෝධන වියදම් ඇස්තමේන්තු අතර විචලතාවය සියයට 25 සිට සියයට 35,000 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි.

නීතිපතා සංශෝධනයන්ට ලක් නොවන සේ වර්ෂයේ වියදම් ඇස්තමේන්තු නිසි පුරෝකථනයකින් යුක්තව සැකසිය යුතුය.

- කොවිඩ් 19 වසංගතය තත්ත්වය.
- වෙළෙඳපොළ මිල ගණන් අසාමාන්‍ය ලෙස ඉහළ යාම.
- අනපේක්ෂිත වියදම් පැන නැඟීම.
- අපේක්ෂිත වියදම් දැරීමට සිදු නොවීම.
- ඉල්ලුම් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් ලෙස අනුමත නොකළ බැවින් වියදම් පියවා ගැනීමට ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවීය.
- දේශීය අරමුදල් වලින් ගෙවීමට කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමූ බැවින් විදේශීය අරමුදල් අවශ්‍ය නොවීම.
- පොදු කාර්ය වියදම් පියවා ගැනීමට අනුමත ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවීම.
- ඉල්ලුම් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ලබා නොදීම නිසා ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා ගෙවීම් කිරීමට ප්‍රතිපාදන නොමැති වීම.
- වර්ෂය තුළ ව්‍යාපෘති උපදේශන ඒකක කාර්ය මණ්ඩලය පත් කිරීම නිසා වැටුප් සහ අනෙකුත් පොදු කාර්ය වියදම් ඉහළ යෑම.
- පවුල් 41ක නැවත පදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් නොවීම හේතුවෙන් ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට නොහැකි වීම.
- හිඟ බිල්පත් ගෙවීමට අයවැය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවීම.
- 2020 වසරේ ගෙවීම් සිදු වුවද ගිණුම්ගත නොවූ වියදම් ගිණුම්ගත කිරීමට ඉල්ලුම් කරන ලද ප්‍රතිපාදන නොලැබීම.
- ගෙවීම සඳහා අතැති බිල්පත් පැවතීම.
- ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ගෙවිය යුතු බිල් වටිනාකම වැඩි වීම හේතුවෙන් අතිරේක ප්‍රතිපාදන ඉල්ලුම් කර ඇත.
- එක්සත් ජනපද ඩොලරය ඉහළ යාම සහ නව විචලතා ගැටළු හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ විදේශීය සංරචකවලින් සියයට 100ක් සපුරාලීමට අයවැය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවීම.
- පාරිසරික බලපෑම් ඇගයීම් අධ්‍යයනය, මූලික අධ්‍යයනය, සමීක්ෂණ සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සඳහා

ඉල්ලුම් කරන ලද ප්‍රතිපාදන නොලැබීම.

- ණය ගිණුම ආරම්භයේ දී අය කරනු ලබන ගාස්තු සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන සැලසී නොමැති වීම.
- ව්‍යාපෘතියේ මූලික කටයුතුවලට අදාළ ගෙවීම් කිරීම සඳහා අයවැයෙන් ප්‍රතිපාදන ලබා දී නොමැත.
- ආරම්භ කරන ලද වැඩ අයිතම සම්පූර්ණ කිරීම සහ හදිසි වැඩ සඳහා ප්‍රමුඛතාව සැලසීම.

(ඇ) එකතු වටිනාකම රු. මිලියන 209,634.33 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන සලසාගෙන තිබූ වැය විෂයයන් 72 කට අදාළව නිසි පුරෝකථනයකින් තොරව ඇස්තමේන්තු සැකසීම හේතුවෙන් සියයට 25 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විභිද්‍යු එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 122,762.98 ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.

පහත සඳහන් කරුණු හේතුකොට ගෙන ප්‍රතිපාදන සලසාගෙන තිබූ වැය විෂයයන්ගේ සියයට 25 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විභිද්‍යු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.

නිසි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතු වීම.

- අපේක්ෂිත පරිදි වියදම් ජනිත නොවීම.
- මිලදී ගැනීම් පාලනය කිරීම.
- අවශ්‍යතාවයට වඩා වැඩි ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් ලබා දී තිබීම
- කොවිඩ් 19 වසංගතය තත්වය සහ අයහපත් කාලගුණය.
- සැලසුම් කළ පරිදි බදු වගකීම පැන නොනැගීම.
- ඉඩම් වන්දි සඳහා තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද වටිනාකම ඇස්තමේන්තුගත අගයට වඩා අඩු වීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා නොවීම.
- අතුරු ගෙවීම් සහතික ගෙවීමට ඉදිරිපත් කර ඇති නමුත් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි මුදා හැරීමේ වාර්තාවට ඇතුළත් කර නොමැති බැවින් ගිණුම්ගත කර නොමැත.
- අපේක්ෂිත බිල්පත් නොලැබීම හා ප්‍රමාණවත් පරිදි අක්මුදල් නොලැබීම.
- එක් කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුගේ මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්තුව වසා දැමීමට හා නව කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට තීරණය කිරීම.
- උපදේශන ගෙවීම් සැලසුම් කළ පරිදි සිදු නොවීම.
- වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩල සඳහා බඳවා ගැනීම් ප්‍රමාද වීම.
-

- ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ප්‍රමාදයන් හේතුවීම.
- අතැති බිල් සඳහා ප්‍රමාණවත් පරිදි අක්මුදල් නොලැබීම.

(ඇ) පරිපූරක ඇස්තමේන්තු මගින් රු.මිලියන 117.2 ක ප්‍රතිපාදන ලබා ගත් 117-2-4-54-2506 දරන වැය විෂයෙහි වියදම් නොදරා සියයට 83 ක් එනම් රු.මිලියන 97.20 ක් ඉතිරි වී තිබුණි.

ව්‍යාපෘතියේ පාරිසරික අධ්‍යයනවාර්තාව සැකසීම සඳහා පේරාදෙණිය විශ්ව විද්‍යාලය සමග ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇති අතර අදාළ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂන කටයුතු කොවිඩ් වසංගත තත්වය හේතුවෙන් නිසි පරිදි සිදු කර ගැනීමට නොහැකි විය. එමෙන්ම උමං මාර්ග ව්‍යාපෘතියට අදාළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය පිහිටුවීමට අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අනුමැතිය නොලැබීම හේතුවෙන් සැලසුම් කර තිබූ පරිපාලන වියදම් සිදු කිරීමට නොහැකි විය. ඒ අනුව ප්‍රතිපාදන ඉතිරි විය.

නිවැරදිව හඳුනාගත් වියදම් අවශ්‍යතාවයන්ට පමණක් අයවැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතු වීම.

(ඉ) වැය විෂයයන් 8 කට අදාළව මුදල් රෙගුලාසි 66/69 මාරු කිරීම් යටතේ සලසා ගෙන තිබූ රු.මිලියන 2,138.26 ක අතිරේක ප්‍රතිපාදන තුළින් එකී වැය විෂයය තුළ වියදම් නොදරා සියයට 100 ක් ඉතිරි වී තිබුණි. තවද වැය විෂයයන් 8 කට අදාළව මාරු කිරීම් යටතේ සලසාගෙන තිබූ රු.මිලියන 5,948 ක එකතු වටිනාකමින් යුත් අතිරේක ප්‍රතිපාදන වලින් රු.මිලියන 4,197.48 ක් උපයෝජනය නොකිරීම හේතුවෙන් සියයට 50 සිට සියයට 96 දක්වා වූ ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් ඉතිරි වී තිබුණි.

පහත සඳහන් කරුණු හේතුකොට ගෙන වැය විෂයයන් 8 කට අදාළව මුදල් රෙගුලාසි 66/69 මාරු කිරීම් යටතේ සලසා ගෙන තිබූ අතිරේක ප්‍රතිපාදන තුළින් එකී වැය විෂයය තුළ වියදම් නොදරා සියයට 100 ක් ඉතිරි වී තිබුණි.

- කොවිඩ් 19 තත්වය නිසා අපේක්ෂා කළ ප්‍රගතිය ලගා කර ගැනීමට නොහැකි වීම.
- අතුරු ගෙවීම් සහතික ගෙවීමට ඉදිරිපත් කර ඇති නමුත් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි මුදා හැරීමේ වාර්තාවට ඇතුළත් කර නොමැති බැවින් ගිණුම්ගත කර නොමැත.
- ප්‍රමාණවත් පරිදි අක්මුදල් නොලැබීම.

-එම-

(ඊ) අමාත්‍යාංශය විසින් අයවැය ප්‍රතිපාදන සලසාගෙන තිබූ වැය විෂයයන් 05 ක් වෙනුවෙන් වෙන් කර තිබූ රු.මිලියන 51.38 ක ප්‍රතිපාදනයන් තුළින් එකී වැය විෂයය තුළ වියදම් නොදරා සියයට 100 ක්ම ප්‍රතිපාදන මුදල් රෙගුලාසි 66/69 මගින් වෙන්වූ වැය විෂයයන් වෙතමාරු කර තිබුණි.

පහත සඳහන් කරුණු හේතුකොට ගෙන වෙනත් වැය විෂයයන් වෙත මාරු කරන ලදී.

- කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් විදේශ සංචාර නොමැති වීම.
- අපේක්ෂිත වියදම් දැරීමට සිදු නොවීම.
- දේශීය අරමුදල් වලින් ගෙවීමට කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමූ බැවින් විදේශීය අරමුදල් අවශ්‍ය නොවීය.

-එම-

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නීතිපතා පරීක්ෂා කොට නිරවුල් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොපියවූ බැරකම් හා බැඳීම්වල එකතුව රු.මිලියන 41,871.23 ක් විය.</p>	<p>බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නීතිපතා පරීක්ෂා කොට සෑම මසකම අවසානයේ අතැති බිල්පත් සම්බන්ධයෙන් වාර්තාවක් හා අක්මුදල් ඉල්ලීම් ලිපි භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කලද, ප්‍රමාණවත් පරිදි අක් මුදල් නොලැබීම හා ගෙවීම් කිරීම සඳහා විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද විදේශ අතුරු ගෙවීම් සහතිකපත් ගෙවීම් කර නොතිබීම හා ගිණුම් ගත නොවීම නිසා 2021.12.31 දිනට නොපියවූ අතැති බිල් ගෙවීමට හා ගිණුම් ගත කිරීමට ඉතිරිවිය.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතු වීම.</p>

2.3 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	නිරීක්ෂණය අනුකූල නොවීම	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි - 104(4)	<p>වාහන අනතුරු පිළිබඳ පූර්ණ වාර්තාවක් අනතුරු සිදු වී මාස 03 ක් ඇතුළත ඉදිරිපත් කල යුතු වුවත් වර්ෂය තුළ අමාත්‍යාංශයේ සිදු වූ අනතුරු 5 ක් සම්බන්ධයෙන් අදාළ පූර්ණ වාර්තා 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>විගණන නිරීක්ෂණ සමග එකඟ වෙමි.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කල යුතුවේ.</p>
<p>(ආ) 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරන වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛයේ 02(ii) ඡේදය</p>	<p>වාහන ලියාපදිංචි කර ඇති අමාත්‍යාංශය අහෝසි වී ඇතත් එම කාර්යයන් හා කර්තව්‍යයන් පැවරී ඇති අමාත්‍යාංශය නමට ලියාපදිංචි කර ගැනීමට කටයුතු කල යුතු වුවද අමාත්‍යාංශයට පවරා නොගත් වාහන 23ක් සම්බන්ධව චක්‍රලේඛ උපදෙස් ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>අමාත්‍යාංශයේ නාමය ආසන්න කාල සීමා තුළ වෙනස්වන සෑම අවස්ථාවක දී ම වාහනවල ලියාපදිංචි නාමය වෙනස් කිරීමට කටයුතු කිරීමට ප්‍රායෝගික නොවේ. අමාත්‍යාංශය සතු වාහන දෙකක හැර අනෙකුත් වාහනවල ලියාපදිංචි නාමයට ප්‍රධාන වශයෙන් මහාමාර්ග නාමය ඇතුළත්ව ඇත. ඉතිරි වාහන දෙක මෙම අමාත්‍යාංශ නාමය යටතේ පවරා ගැනීම සඳහා යොමු කර ඇත</p>	<p>චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතුවේ.</p>

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මහනුවර උමං ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2021 වර්ෂයේදී ඇස්තමේන්තුව මඟින් රු.මිලියන 117.2 ක් වෙන්කර තිබුණද සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව පාරිසරික බලපෑම් ඇගයීම් වාර්තාව පිළියෙල කර අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. නමුත් වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට රු.මිලියන 17.99 ක් වැය කර එම කාර්යයෙන් සියයට 82 ක් පමණක් නිම කර තිබුණි.</p>	<p>ව්‍යාපෘතියේ පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තාව සැකසීම සඳහා ජේරාදේණිය විශ්ව විද්‍යාලය සමග ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇති අතර අදාළ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂන කටයුතු කොවිඩ් වසංගත තත්වය හේතුවෙන් නිසි පරිදි සිදු කර ගැනීමට නොහැකි විය. එමෙන්ම මෙම උමං මාර්ග ව්‍යාපෘතියට අදාළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය පිහිටුවීම සඳහා අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අනුමැතිය නොලැබීම හේතුවෙන් සැලැසුම් කර තිබූ පරිපාලන වියදම් ද සිදු කිරීමට නොහැකි විය.</p>	<p>ඉලක්කගත ප්‍රගතිය ළඟාකර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) දෙනියාය සිට රක්වාන දක්වා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ කි.මී. 18 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට ඇස්තමේන්තු මඟින් රු. මිලියන 75 ක් වෙන් කර තිබුණද සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉන් සියයට 1 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. නමුත් රු.මිලියන 5.9 ක වියදමින් ඉන් සියයට 0.03 ක් පමණක් ඉදිකිරීම් නිම කර තිබුණි.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය 2022 වසරේ පළමු කාර්තුවේ ආරම්භ කිරීමට අදාළ ලංසු කැඳවීම පසුගිය වසරේ (2021) සිදුකරන ලදී. ඒ අනුව අදාළ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ මූල්‍ය ලංසු විවෘත කිරීමට මූල්‍ය ප්‍රධාන ආයතනයේ අනුමැතිය 2021.12.16 දින ඉල්ලා සිටින ලද නමුත් අදාළ අනුමැතිය අප වෙත ලබාදීම 2022.02.24 දින සිදුකර ඇත. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම ප්‍රමාද විය.</p>	<p>ඉලක්කගත භෞතික ප්‍රගතිය ළඟාකර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතු වීම.</p>
<p>(ඇ) 2021 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල මඟින් ජාතික මහාමාර්ග කි.මී.12,224 ක්, පාලම් 4254 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සහ ගුවන් පාලම් 12 ක නඩත්තු කටයුතු වලට අදාළව සියයට 100 ක භෞතික ඉලක්කයන් ළඟා කර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී</p>	<p>කි.මී. 12,225 කින් යුතු මාර්ග පද්ධතියේ නොයෙකුත් ව්‍යාපෘතීන්ට භාරදුන් හා භාරදීමට නියමිත මාර්ග හා මතුපිට නියමිත පරිදි පවතින මාර්ග හැර ඉතිරි මාර්ගවලින් තෝරාගත් කොටස්වල කාලීන නඩත්තු කිරීම යටතේ වැලි මිශ්‍ර තාර ආලේපනය, පලඳු වැසීම, පෙරමුසු ඇතිරීම සිදුකරන ලද අතර එම ප්‍රමාණය 2021 වර්ෂයේ දී කි.මී.93.38 කි.</p>	<p>වර්ෂය තුළ දී නඩත්තු කිරීමට අපේක්ෂිත මාර්ග වර්ගීකරණය කර නිශ්චිතව හඳුනාගත යුතුවේ.</p>

පළාත් 7ක් ආවරණය කරමින් කි.මී.61.68 ක් වැලි මුදුන තාර ආලේප කිරීම හා බස්නාහිර පලාත තුළ කි.මී.15.85 ක් ඉරි තැලීම් මුදු කිරීම පමණක් සිදු කර තිබුණි.

(අ) 2021 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම කොට්ඨාස 19 වසංගත තත්ත්වය, ආර්ථික ලහාකර ගත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී කිහිප අවපාතය හේතුවෙන් එක් එක් ව්‍යාපෘතිය ඉලක්කයන්ට අනුරූපී වරක් සංශෝධනයට ලක් කර තිබූ සඳහා වෙන් කෙරුණු සමස්ත අයවැය වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී අතර 2022 මාර්තු 04 වන දින ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය ම උපයෝජනයට සැලැස්ම වරින් වර අවසන් වරට සංශෝධනය කර ලක් නොවූණු අතර අත්කර ගත් සංශෝධනය නොකළ ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඒ අනුව ප්‍රගතියෙහි ප්‍රමාණය මත භාවිතයට යුතුය. කාර්යසාධන වාර්තාවේ සඳහන් නොගත් අයවැය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය, ප්‍රගතියට අනුරූපීව ඉලක්කයන් කාර්යසාධනය ඉහළ තත්ත්වයෙහි පැවති නැවත ස්ථාපිත කර තිබුණි. ඒ ව්‍යාපෘති වෙත මාරු කිරීම සිදු විය. තවද අනුව වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුව විදේශ මූල්‍යාධාර මත ක්‍රියාත්මක කළ මහින් වෙන් කර තිබූ මුදල් වලින් ව්‍යාපෘති ඉහළ භෞතික කාර්යසාධනයන් පෙන්වූවද එම ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ පෙන්වූවද එම ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ අන්තර් ණය ගෙවීම් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත වාර්තා කිරීමේ දී හා ගිණුම් ගත කිරීමේ දී වූ ප්‍රමාදයන් ද හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩු අගයන් පෙන්වීය. මෙම කරුණු මත ව්‍යාපෘති සඳහා වෙන් කරන ලද වාර්ෂික ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයන් සංශෝධනය වූ බැවින්, ඊට සාපේක්ෂව සංශෝධිත ක්‍රියාත්මක සැලැස්ම වර්ෂ අවසානයේදී පිළියෙල කරන ලදී.

3.2 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

3.2.1 එකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2021 දෙසැම්බර් 16 දිනට යාවත්කාලීන කරන ලද පහසුකම් පරිපාලන අත්පොතට අනුව, දකුණ, මධ්‍යම, සබරගමුව, වයඹ සහ උතුරු මැද පළාත්වල සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මාර්ග කිලෝමීටර් 248 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග කිලෝමීටර් 3,108 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු එම වැඩසටහනේ කාලසීමාව තුළදී සිදු කිරීමට අපේක්ෂිත විය. කෙසේ වුවද,</p>	<p>සැලසුම් කළ දිග සම්පූර්ණ කිරීමට නොමැති වීමට හේතු වන්නේ,</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2015, 2018, 2019 සහ 2020 දී රජයේ වෙනස්වීම් සහ කැබිනට් සංශෝධනය හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටු නැවත පිහිටුවීම වැනි ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ පාලනයෙන් ඔබ්බට ගිය හේතු නිසා ප්‍රසම්පාදනය ප්‍රමාද වීම • කාර්ය සාධනය නොමැතිවීම හේතුවෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී 	<p>වැඩසටහනේ මූලික සැලැස්මට අනුකූලව කටයුතු කිරීම සහ කාල සීමාව සමඟ ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතු වීම.</p>

2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට වැඩසටහනේ කටයුතු ආරම්භ වූ දින සිට වසර 06 ක් ගත වුවද ජාතික මාර්ග 4 ක දිග කිලෝමීටර් 27.43 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 537 ක දිග කිලෝමීටර් 2,062.96 ක පමණක් පුනරුත්ථාපන කටයුතු අවසන් කර අදාළ නියෝජිතයන් වෙත භාර දී තිබුණි.

- කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීම.
- උසාවි වාරණ නියෝග.
- රජයේ සංවර්ධන ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව ප්‍රමුඛතාවයේ වෙනස්කම් හේතුවෙන් වැඩසටහන යටතේ දැනටමත් හඳුනාගෙන ඇති මාර්ග වෙනස් විය.
- Covid-19 නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ක්‍රියාකාරිත්වය දැඩි බලපෑමකට ලක්විය.

(ආ) අත්හැර දමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 09ක් යටතේ ජාතික මාර්ග කිලෝමීටර් 423.11ක් පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කිලෝමීටර් 278.11ක දිග කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06ක් පමණක් ප්‍රදානය කර තිබූ අතර ඉතිරි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 සඳහා ලංසු තැබීමේ ක්‍රියාවලිය පවා අවසන් කර නොතිබුණි.

පිළිතුර පැහැදිලි නැත.

වැඩසටහනේ අපේක්ෂිත ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතු වීම.

(ඇ) මෑතකදී ප්‍රදානය කරන ලද RMC 06 සහ RMC 07 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ හැර ප්‍රදානය කරන ලද මාර්ග කළමනාකරණ කොන්ත්‍රාත් (RMC) අතුරින්, RMC 01 කොන්ත්‍රාත් පැකේජය යටතේ ඇති කොන්ත්‍රාත් හතරම 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියයට 50කටත් වඩා අඩු ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි.

COVID 19 වසංගත තත්ත්වය, රට පුරා සීමෙන්ති, පුපුරන ද්‍රව්‍ය සහ සමස්ථ ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හිඟයක් පැවතීම, අයහපත් කාලගුණික බලපෑම සහ මාර්ග කොටසේ නාය යෑම් කිහිපයක් සිදු වූ අතර, මාර්ග භාවිතා කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සම්පාදනය කිරීමට සති කිහිපයක් මාර්ගය සම්පූර්ණයෙන්ම වසා දැමීමට සිදු වීම වැනි හේතූන් නිසා අඩු ප්‍රගතියක් වාර්තා වී තිබුණි.

වැඩසටහනේ අපේක්ෂිත ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතුය.

(ඈ) අත්හැර දැමූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 අතරින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 6 ක ඉතිරි වැඩ මෙම වැඩසටහන හරහා ඉටු කිරීමට නැවත ප්‍රදානය කර තිබූ අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමඟ සන්සන්දනය කිරීමේදී නැවත ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්වල වටිනාකම රු. මිලියන 4,808.8 කින් වැඩි වී තිබුණි. එබැවින් දුර්වල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය හේතුවෙන් රජයට අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අත්හිටවූ වැඩ නැවත ආරම්භ කිරීමට සහ සාධාරණ ප්‍රගතියක් ලබා ගැනීමට නොහැකි වූ හෙයින්, කොන්ත්‍රාත්තු අවසන් කිරීමට සිදු විය. ඉන්පසුව, කොන්ත්‍රාත් භයක ඉතිරි වැඩ නිම කිරීමට කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කරන ලදී. කාලයත් සමඟ ද්‍රව්‍යවල මිල ඉහළ ගොස් ඇති බැවින් මෙම නව කොන්ත්‍රාත්තුවල ලංසු මිල මුල් කොන්ත්‍රාත්තුවලට වඩා වැඩි ය. නමුත් ලංසු මිල අතර වෙනස සේවා යෝජකයාගේ හිමිකම් යටතේ අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් අයකර ගැනීමට සිදුවේ.

වැඩසටහනේ අපේක්ෂිත ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කල යුතු අතර දුර්වල කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(ඉ) අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 ක ඉතිරි වැඩ කිලෝමීටර් 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන හරහා අවසන් කිරීමට අත්සන් කරන ලද එකඟතා ගිවිසුමේ නියමයන් සහ කොන්දේසි අනුව ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට මාස 15 ක් ඇතුළත ඉතිරි වැඩ අවසන් කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. එසේ වුවද ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට 2022 ජනවාරි 31 දින වන විට මාස 18ක් පමණ ගත වී තිබුණද, මෙම පැකේජවල සියයට 11ත් 29ත් අතර වූ ඉතා අඩු ප්‍රගතියක් පමණක් වාර්තා වී තිබුණි. පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල අඩු ප්‍රගතිය වැඩසටහනේ පිරිවැය අනවශ්‍ය ලෙස ඉහළ යාමට හේතු විය හැකි අතර එය රජයට අමතර බරක් වනු ඇත.

කොන්ත්‍රාත් සමාගම විසින් සියළුම පැකේජ වල වැඩ ආරම්භ කලද රට තුළ පැවති කොවිඩ් 19 වසංගත, සංවරණ සීමා පැනවීම කාර්ය මණ්ඩල කඩිත් කඩ සේවය සඳහා කැඳවීම, ඉදිකිරීම් අමුද්‍රව්‍ය සඳහා ඉහල ඉල්ලුමක් තිබීම හේතුවෙන් වෙළඳපොල අමුද්‍රව්‍ය හිඟයක් ඇති වීම සහ ඉදිකිරීම් යන්ත්‍ර, ද්‍රව්‍ය සපයන යන්ත්‍රාගාර වල ඇතිවන දෝෂයන් ප්‍රකෘති තත්වයට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන අමතර කොටස් වෙළඳපොල තුළ නොමැති වීම යන සඳහන් කාරණා හේතුවෙන්, ඉහත කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වල කාර්ය සාධන මට්ටම සැලසුම් කල ආකාරයටම පවත්වා ගත නොහැකි වී ඇත.

-එම-

(ඊ) අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 ක ඉතිරි වැඩ කි.මී. 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන මඟින් එම අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ම ඉටු කර ගැනීමට එකඟතා ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබූ අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමඟ සන්සන්දනය කිරීමේදී එම කොන්ත්‍රාත්වල වටිනාකම රු. මිලියන 417.6 කින් වැඩි වී තිබුණි. ඒ අනුව වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් මඟින් එම කොන්ත්‍රාත්තුව අදාල කොන්ත්‍රාත්කරුටම කරගෙන යාම සඳහා අවස්ථාව සලසා දීම මඟින් අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත අනිසි මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභයක් ලබා දී තිබුණි.

එම කොන්ත්‍රාත්කරුට කිලෝමීටර් 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ වැඩ දිගටම කරගෙන යාමට අවසර දෙන ලද්දේ කොන්ත්‍රාත්කරු අධිකරණ නඩු ඉල්ලා අස්කර ගැනීමට සහ අන්තර් ගෙවීම් සහතිකයන්හි අයකර නොගත් අත්තිකාරම් ආපසු ගෙවීමට එකඟ වී ඇති බැවිනි.

තව දුරටත් ප්‍රමාදයකින් හා අමතර පිරිවැයකින් තොරව ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීමට පියවර ගත යුතු අතර දුර්වල කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වේ.

(උ) කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කර වසර 03 කට ආසන්න කාලයක් ගතවී ඇතත්, අවලංගු කර තිබූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 න් G1 සහ KL 02 යන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 හි ඉතිරි වැඩ අවසන් කිරීමට වැඩසටහන කිසිදු පියවරක් ගෙන නොතිබුණි.

KL2 කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නැවත ලංසු කැඳවීමට එරෙහිව වාරණ නියෝගයක් ලබාගෙන ඇති අතර එය අද දක්වා බලාත්මකව පවතී. G 1 කොන්ත්‍රාත්කරු විසින්ද ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය දෙපාර්ශවයටම “තත්වය නොවෙනස්ව පවත්වාගෙන” (“Status Quo”) යන ලෙස නියෝග කර ඇත. ඒ අනුව, ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණ නඩුව සක්‍රීය බැවින්, මෙම G1 පැකේජය ද නැවත ටෙන්ඩර් කළ නොහැක.

-එම-

(උ) උපයෝජනය නොකළ ණය මත සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී පොලී සහ බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 45.54 ක් අනාර්ථික ලෙස ණය ප්‍රදාන නියෝජිතයන්ගෙන් ගෙවා තිබුණු අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත පොලී සහ බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 1,516.79 ක් ගෙවා තිබුණි.

ණය ගිවිසුම අනුව “ණය ගැනුම්කරු විසින් වසරකට සියයට 0.15 ක බැඳීම් ගාස්තුවක් ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය සාධනය යහපත් නම් බැඳීම් ගාස්තුවල කාර්ය සාධනය අවම කර ගත හැකි අතර වැඩසටහනේ ප්‍රතිපාදනය කර ඇති බැඳීම් ගාස්තු තුළ තබා ගත හැක.

ව්‍යාපෘතියේ මූලික සැලසුම් වලට අනුව, අපේක්ෂිත කාර්යයන් උපරිම ආකාරයෙන් ඉටුකරගැනීම සහ අදාළ නිකුත් කිරීමට අපේක්ෂිත මුළු ණය මුදලම උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ඵ) 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 යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ පැකේජ 22ක් යටතේ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 62 ක් විය.

කොවිඩ් 19 වසංගතය යටතේ සේවකයන් උපයෝජනය කර ගැනීමේ සීමා පැනවීම, අයහපත් කාලගුණය, අමු ද්‍රව්‍ය සපයාගැනීමේ දුෂ්කරතා හේතුවෙන් නියමිත කාර්යය සාධනය ළඟා නොවුණු අතර සේවාදායකයා විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ මුදල් ප්‍රවාහය පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් අතුරු සහතික ගෙවීමේ දී මෙම වගන්තිය ලිහිල් කර ගෙවීම් කිරීමට එකඟ වී ඇත.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ පිරිවැය, කාලය සහ අනවශ්‍ය වාසි අවම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වල ඇති සීමාවන් පිළිපැදිය යුතු වීම.

(ආ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන ඇපකර ඔවුන්ගේ වියදමින් ලබා දිය යුතු වුවද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ පොදු කොන්දේසිවල 4.2 උප වගන්තියට පටහැනිව, කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිමිකම් පෑමට හැකි වන පරිදි වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ඇතුළත් කර තිබුණි. ඒ අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාර්ය සාධන ඇපකර සඳහා වන පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා රු. මිලියන 556.38 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. තවද, එම මුදල 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාත් වල සහ අනෙකුත් ඉදිරි ගිවිසුම් වලදී මෙම අයිතම BOQ වලින් ඉවත් කරනු ලැබේ.

වැඩසටහන සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ඞ) 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, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම අයිතම සඳහා එකවර ගෙවීම් යටතේ රු.මිලියන 615.22ක් වැඩසටහන මගින් ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව මෙම අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මගින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් ලැබී තිබුණි.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අනාගතයේදී ගෘහ භාණ්ඩ, රසායනාගාර සහ මිනින්දෝරු උපකරණ අවශ්‍ය නම්, එම තත්ත්වයට ගැලපෙන පරිදි කොන්දේසි සකස් කරනු ලැබේ. කෙසේ වෙතත් මෙම අයිතම වසර 2-3 කට වඩා වැඩි කාලයක් භාවිතා කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්තුවේ අවසානයේ බොහෝ දුරට භාවිතයට ගත නොහැකි හෝ යල් පැන ගිය තත්ත්වයේ පවතී.

සාමාන්‍ය සිරිතක් ලෙස වත්කම් සේවායෝජක වෙත රඳවා ගනු ලැබේ. එබැවින් මෙම වැඩසටහන යටතේ වන කොන්ත්‍රාත්තුවේ පිරිවැය අනෙකුත් කොන්ත්‍රාත් සමඟ සසඳන කල අවම විය යුතුය.

(ඔ) කි.මී. 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ නැවත ලබා දී ඇති කොන්ත්‍රාත් පැකේජවලට අදාළ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ කොන්ත්‍රාත්කරු අතර ඇති එකඟතා ගිවිසුමට අනුව, වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අය කර ගැනීමට දෙපාර්ශවය එකඟ වී තිබුණද එම පැකේජවලට අදාළ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් රු. මිලියන 963.26 ක් විය.

ගෙවන ලද අත්තිකාරම් මුදල ප්‍රතිපූර්ණය කරනු ලබන ආකාරය සම්බන්ධයෙන් ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන ව්‍යාපෘතියට අදාළ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමෙහි සහ ඉතිරි වැඩ සඳහා වූ එකඟතා ගිවිසුමෙහි සඳහන් උපදෙස් හා නියමයන්ට අනුකූලව ගෙවන ලද අත්තිකාරම් මුදල කොන්ත්‍රාත් සමාගම විසින් වැඩ විෂයෙහි කාර්යයන් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කරනු ලබන බිල්පත් මගින් ප්‍රතිපූර්ණය කර ගැනීමට කටයුතු කරමින් පවතී.

හිඟ මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ක) නැවත ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06කට අදාළව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් රු. මිලියන 1,453.09 කි. තවද, අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02කට අදාළව වූ රු. මිලියන 377.07ක අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් වැඩසටහනට අමතර වියදමක් වීමේ අවස්ථාවක් විය.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් මෙම කොන්ත්‍රාත්තු වල අත්තිකාරම් ඇපකර මුදල් අය කිරීම වළක්වමින් අධිකරණ වාරණ නියෝග සහ අභියාචනයක් ලබා ගෙන ඇත. දැනට උසාවි නඩු විභාග වෙමින් පවතින අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අත්තිකාරම් මුදල් අයකර ගත හැක්කේ අධිකරණ ක්‍රියාදාමයන් අවසන් වීමෙන් පසුව පමණි.

-එම-

(ඟ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආරවුල් 43ක් ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලය වෙත යොමු කර ඇති අතර එයින් ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩල තීරණ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිතකර බවට වූ ආරවුල් වල මූලික හිමිකම් පෑම රු.මිලියන 1,698.73 කි. කෙසේවෙතත්, රු.මිලියන 107.72 ක් වූ G1 පැකේජය හැර 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට වැඩසටහන මගින් මේ සම්බන්ධයෙන් ගෙවීම් කර නොතිබුණි.

සේව්‍යායෝජක විසින් අතෘප්තික නිවේදන නිකුත් කොට ඇති ඉල්ලීම් සඳහා සහ රදවාගෙන ඇති මුදල් වෙනුවෙන් ගෙවන ලද අතර කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අතෘප්තික නිවේදන නිකුත් කොට ඇති ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් ඔවුන් විසින් වෙනත් බේරුම්කාර යාන්ත්‍රණයක් මගින් එකඟතාවයකට පැමිණිය යුතුවේ.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන් කොන්දේසි වලට අනුව කටයුතු කර ආරවුල් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.2.2 දෙවන එකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

(අ) 2021 අප්‍රේල් මස නිකුත් කළ පහසුකම් පරිපාලන අත්පොතට අනුව උතුර, නැගෙනහිර, උතුරු සහ බස්නාහිර පළාත්වල ජාතික මාර්ග 36ක කි.මී. 417.75 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 1349 ක කි.මී. 3338.87 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු, වැඩසටහන මගින් සිදුකිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. එහෙත් කි.මී. 11.61 ක් වූ ජාතික මාර්ගයක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 149 ක කි.මී. 595.66 ක පුනරුත්ථාපන කටයුතු පමණක් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට සම්පූර්ණ කර අදාළ ආයතන වෙත භාර දී තිබුණි.

පහසුකම් පරිපාලන අත්පොත ණය ගිවිසුමේ මුල් අදියරේදී සකස් කර ඇති අතර අපේක්ෂිත දිනයන් පමණක් ඇස්තමේන්තු ගතකර ඇත. නමුත් සැබෑ මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩසටහන ව්‍යාපෘති ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මට සහ අනුමත සැබෑ දිනයන්ට අනුකූල වේ.

වැඩසටහනේ අපේක්ෂිත ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 කට අදාළ රු.මිලියන 690.74 ක් වූ කාර්ය සාධන ඇපකර මුදල් කරගැනීමට වැඩසටහන විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.

අධිකරණ නියෝග ලබාගෙන තිබූ අතර නඩු කටයුතු සිදු වෙමින් පවතින බැවින්, අවසන් කිරීම පිළිබඳ මුදල් සහ හිමිකම් ආපසු අයකර ගැනීමට හැකි වන්නේ එම නීතිමය කටයුතු අවසන් වීමෙන් පසුව පමණි.

වැඩසටහන සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත්වලට අදාළ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ආපසු අයකර ණය නියෝජිතායතනයට ආපසු ගෙවන ලෙසට ණය දෙන ආයතනය උපදෙස් දී තිබුණද උතුරු පළාතේ අවලංගු කළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 ට අදාළව ඉතිරිව තිබූ රු.මිලියන 560.14 ක හිඟ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අය කර ගැනීමට වැඩසටහන අපොහොසත් වී තිබුණි. ඒ අනුව, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට වැඩසටහන විසින් පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත්වල අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම්වල මුළු වටිනාකම රු. මිලියන 13,922.63 ක් විය.

-එම-

වැඩසටහන සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඈ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 14.9 උප වගන්තියට අනුව, පවරා ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කිරීමෙන් පසු රඳවා ගැනීමේ මුදලින් සියයට 50 ක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය හැකි අතර ඉතිරි සියයට 50 දෝෂ දැනුම් දීමේ කාල සීමාව ඉකුත්වීමෙන් පසු හෝ ඇපකරයක් ආදේශ කිරීමෙන් මුදා හැරීමට හැකිවනු ඇත. කෙසේ වෙතත්, පවරා ගැනීමේ සහතික නිකුත්

බොහෝ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කොට්ඨාස සහ අනෙකුත් ගැටළු හේතුවෙන් ඇති වූ මුදල් ප්‍රවාහ ගැටළුව මහඟරවා ගැනීම සඳහා බැංකු ඇපකරයක් මත රඳවා ගැනීමේ මුදල් නිදහස් කරන ලෙස ඉල්ලා සිටියහ. එබැවින්, සියයට 100 රඳවා තබා ගැනීමේ මුදල් අඩු කළ

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ පිරිවැය, කාලය සහ අනවශ්‍ය වාසි අවම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වල ඇති සීමාවන්

නොකළද, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06 ක එකතු වටිනාකම රු. මිලියන 772.66 ක් වූ සම්පූර්ණ රඳවා තබා ගැනීමේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට නිදහස් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

පසු බැංකු ඇපකරයක් මත රඳවා තබා ගැනීමේ මුදල් නිදහස් කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ සහ භාණ්ඩාගාර සලකාබැලීම් සහිතව කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.

පිළිපැදිය යුතුය.

(ඉ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 15.3 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කිරීමේ පිළිබඳ දැන්වීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවියයුතු වැඩ, භාණ්ඩ සහ වෙනත් ඕනෑම ගෙවීමක් සම්බන්ධයෙන් ඉංජිනේරුවරයා විසින් හැකි ඉක්මනින් තීරණය කළ යුතු විය. එහෙත් කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කිරීමේ පිළිබඳ දැන්වීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මාස 10 කට වැඩි කාලයක් ගතවී ඇතත් සේවයෝජකයා විසින් උභව පලාතේ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 හි කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම (Value at termination) ගණනය කර නොතිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමේදී කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නිම කරන ලද වැඩවල වටිනාකම සකස් කිරීම සඳහා ඒකාබද්ධ මිනුම් ලබා ගැනීම අවශ්‍ය වුවද, කොන්ත්‍රාත්කරු ඒකාබද්ධ පරීක්ෂණයට නොපැමිණි අතර අවසන් කිරීමට අදාළ ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කළේ නැත. එබැවින්, අවසන් කිරීමේ අගය සකස් කිරීම සඳහා ඉංජිනේරුවරයා විසින්ම සියලුම සමීක්ෂණ, ඉංජිනේරු සැලසුම්, මිනුම් යනාදිය සිදු කළ යුතුවිය. මේ වන විට, ඉංජිනේරුවරයා විසින් අවසන් කිරීමේ අගය සම්පූර්ණ කර ඇති අතර අවශ්‍ය විස්තර ඉදිරිපත් කළ හැක.

නැවත ලංසු තැබීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට පෙර අවසන් කිරීමේ අගය සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ඊ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රදානය කර තිබුණු නැවත ලංසු කැඳවූ උභව පලාතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ හතෙහි ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට සාපේක්ෂව කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම්වල ශුද්ධ වැඩිවීම සියයට 10.33 සිට සියයට 33.21 දක්වා පරාසයක පැවතුනි.

ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව HSR භාවිතයෙන් සකස් කර ඇති අතර ග්‍රාමීය මාර්ග පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කිරීම සඳහා ප්‍රායෝගික නොවේ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන සම්මත ක්‍රමවේදයක් සකස් කර නොමැත.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයෙහි දක්වා ඇති කොන්දේසි අනුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව යථාර්ථවාදී විය යුතුය.

(උ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය ප්‍රකාරව සම්මත ලංසු කොන්දේසිවලට පටහැනිව අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරුට එක් කොන්ත්‍රාත්තුවකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකට ඉඩ නොසැලසෙන පරිදි වැඩසටහන විසින් 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 උභව පලාතේ ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වලින් පමණක් වැඩසටහනට රු. මිලියන 66.75 ක අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තු කිහිපයක් ලබා දී ඇති බොහෝ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ කාර්යසාධනය දුර්වල වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්තු අතරමඟ නතරකිරීමට සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘතියට අත්දැකීම් ඇත. තවද දැනටමත් අවසන් කර ඇති කොන්ත්‍රාත්තු හේතුවෙන් දැඩි මහජන පැමිණිලි සහ අපහසුතාවයටත් මුහුණදීමට සිදු වී ඇත. එබැවින් ලංසුකරුවෙකු සඳහා එක් කොන්ත්‍රාත්තුවක් පමණක් ලබා දීම ව්‍යාපෘතිය අසාර්ථක වීමේ අවදානම අවම කරයි.

වැඩසටහන සඳහා වන ආර්ථික නොවන පිරිවැය අවම කිරීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයෙහි දක්වා ඇති කොන්දේසි දැඩි ලෙස අනුගමනය කළ යුතුය.

(ඌ) අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරුට එක්

නැවත ලංසු කැඳවීමට දැනටමත්

අසාමාන්‍ය

කොන්ත්‍රාත්තුවකට වඩා ලබාදීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමෙන් තොරව ඉතිරිව ඇති කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 ක නැවත ලංසු කැඳවීමට තීරණය කර තිබුණු අතර විගණන දිනය වූ 2022 මාර්තු 31 දින දක්වා එම ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි. එබැවින් මෙම අසාමාන්‍ය ලංසු කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත් කාර්යසාධනයට සෘජුවම අහිතකර ලෙස බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඵ) අසාමාන්‍ය ලංසු කොන්දේසි යොදාගැනීම, අවලංගු කරන ලද මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කොන්ත්‍රාත් නැවත ලංසු කැඳවීමේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතුවල සුමට ක්‍රියාකාරීත්වයට සෘජුවම බලපා තිබුණි. එසේම, වැඩසටහන යටතේ මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදුකරනු ලබන කාලය තුළ එම මාර්ගවල සාමාන්‍ය නඩත්තු කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත් විශේෂ කොන්දේසි 103.2 (2) යටතේ ප්‍රමාණ පත්‍රවල ගෙවීම් අයිතමයක් දැනටමත් පවතී. එසේ තිබියදී, උච්ච පලාතේ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 නැවත ලංසු කැඳවා ප්‍රදානය කිරීමේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් එම මාර්ග අවම ධාවන තත්වයෙන් පවත්වාගෙනයාම සඳහා අවශ්‍ය හදිසි නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් රු.මිලියන 66.26ක වටිනාකමකින් යුත් අතිරේක කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 ක් යටතේ එම මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා වෙනම කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම වැඩසටහනට අතිරේක සහ අනාර්ථක පිරිවැයක් බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඵ) ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 7.9.2 වගන්තියට අනුව, අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව සැලකිය යුතු ආන්තිකයකින් ඉක්මවන්නේ නම්, ප්‍රසම්පාදන ආයතනය නැවත ලංසු කැඳවීම හෝ ලංසුකරු සමඟ මිලගණන් අඩුකර ගැනීම සඳහා සාකච්ඡා කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, උතුරු පළාතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වල සාකච්ඡා කර එකඟවූ ලංසු මිලගණන්ද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු වටිනාකම සියයට 32.8 සිට සියයට 39.7 දක්වා පරාසයකින් ද ඉක්මවාගොස් තිබුණි. එබැවින් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු යථාර්ථවාදී ලෙස සකස් කර නොමැති බව හෝ මිල සාකච්ඡා කිරීම් නිසි පරිදි සිදු කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඹ) නිශ්චිත එක් කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 ක් සඳහා අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසු

පියවර ගෙන ඇත. ලංසු ලේඛනය සඳහා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශය ලබා ගෙන තිබේ. අමාත්‍යාංශ ජ්‍යෙෂ්ඨපාදන කමිටුවෙහි අනුමැතිය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙහි විරෝධතා රහිතව ලංසු කැඳවනු ලැබේ.

එම මාර්ග නඩත්තු කිරීම සඳහා දරන ලද අතිරේක පිරිවැය එම මාර්ගවල අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජවලින් අයකර ගනු ලැබේ.

ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව HSR භාවිතයෙන් සකස් කර ඇති අතර ග්‍රාමීය මාර්ග පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කිරීම සඳහා ප්‍රායෝගික නොවේ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන සම්මත ක්‍රමවේදයක් සකස් කර නොමැත.

සම්පූර්ණ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 8 ම අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුටම ලබාදීමේ

ප්‍රමාදයන් සහ වැඩසටහනේ පිරිවැය ඉක්මවා යාම වලක්වා ගැනීම සඳහා මුල් අවධියේදී කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි ගැඹුරින් සමාලෝචනය කළ යුතුය.

නැවත ලංසු නැඟීමේ ක්‍රියාවලිය පහසු කිරීම සඳහා අවසන් කිරීමේ වටිනාකම කාර්යක්ෂමව තහවුරු කර ගත යුතු අතර අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයන් සහ වියදම් අවම කිරීම සඳහා පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි යටතේ නැවත ලංසු සකස් කළ යුතුය.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයෙහි දක්වා ඇති කොන්දේසි අනුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු යථාර්ථවාදී විය යුතු වේ.

ඇතැම් කොන්ත්‍රාත්කරුව

ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු ඇගයීමට අනුව අදාළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 සඳහා අවශ්‍ය සාමාන්‍ය වාර්ෂික ඉදිකිරීම් පිරිවැටුම (AACTO) රු. මිලියන 23,200 කි. නමුත් අදාළ ලංසුකරුගේ සාමාන්‍ය වාර්ෂික ඉදිකිරීම් පිරිවැටුම රු. මිලියන 22,700 ක් පමණි. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රසම්පාදන කමිටු විසින් මෙම තීරණාත්මක නිර්ණායක නොසලකා නැවත ලංසු කැඳවීමේදී සිදුවන කාලප්‍රමාණ මත ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂකගේ නිර්දේශය අනුව උතුරු පළාතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 ම එම කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත පිරිනැමීමට තීරණය කර තිබුණි. එහෙත් මාර්ග 141 කින් සමන්විත කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 හි මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය 2021 දෙසැම්බර් 31 වන විට සියයට 96 කින් අවසන් වී තිබුණද, මාර්ග 84 ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 75 ට වඩා අඩු මට්ටමක පැවති අතර මාර්ග 06 ක කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ආරම්භ කිරීමද සිදුකර නොතිබුණි.

අවධානයට ඉතා අඩු බව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සඳහන් කළ අතර නැවත ලංසු තැබීම හා සසඳන කළ එය වාසිදායකය.

න්ට පමණක් වාසිදායක තත්ත්වයන් ඇති නොවන සේ ලංසු තැබීමේ කොන්දේසි වෙනස් නොකර දැඩිව අනුගමනය කළ යුතු වේ.

(ඕ) 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 යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ පැකේජ 49ක් යටතේ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 266 ක් විය.

දුෂ්කර අයහපත් තත්ත්වයන්වලදී විශේෂයෙන්ම කොවිඩ් වසංගතය සහ ද්‍රව්‍ය හිඟයකදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ මුදල් ප්‍රවාහයට අහිතකර බලපෑම් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ගෙවීම් සඳහා අවම අන්තර් ගෙවීම් සහතික වටිනාකම සම්බන්ධයෙන් වූ වගන්තිය ලිහිල් කිරීමට සේව්‍යෝජකයා නිර්දේශ කර තිබේ.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ පිරිවැය, කාලය සහ අනවශ්‍ය වාසි අවම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වල ඇති සීමාවන් පිළිපැදිය යුතුය.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 14.7 උප වගන්තියට අනුව, සේවා යෝජකයා විසින් එක් එක් අතුරු ගෙවීම් සහතිකවල සහතික කර ඇති මුදල දින 56 ක් ඇතුළත ගෙවිය යුතුය. එහෙත් සඳහන් කළ පරිදි ගෙවීම් නොලැබෙන්නේ නම්, 14.8 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව ප්‍රමාද කාල සීමාව තුළ නොගෙවූ මුදල මත මූල්‍ය ගාස්තු ලබා ගැනීමට කොන්ත්‍රාත්කරුට හිමිකම් ඇත. ඒ අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අතුරු ගෙවීම් සහතික 36 ක නියමිත කාලය ඉක්මවා දින 01 සිට 68 දක්වා ගෙවීම් ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය විය.

ගෙවීම් ප්‍රමාදයන් සඳහා කිසිදු කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු පොලී ගෙවීමක් ඉල්ලා නොමැත.

ඇති විය හැකි අනවශ්‍ය පිරිවැය අවම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වල ඇති සීමාවන් පිළිපැදිය යුතුය.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ඔවුන්ගේම වියදමින් සැපයිය යුතු වුවද, කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 4.2 උප වගන්තියට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට

උතුරු සහ නැගෙනහිර සහ අනෙකුත් ඉදිරි ගිවිසුම් වලදී මෙම අයිතම BOQ වෙනත් ඉවත් කර ඇත.

වැඩසටහන සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කල යුතු

හිමිකම් පෑමට හැකි වන පරිදි වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ප්‍රමාණ පත්‍රවල සඳහන් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව කාර්ය සාධන බැඳුම්කර වල පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා උච්ච පළාතේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 85.64 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

වේ.

(ව) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.4 සහ 2.6 උප වගන්තිවලට අනුව ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව, ලංසු ලේඛන සහ ප්‍රමාණ පත්‍ර නිසි ලෙස ඇගයීම සිදුකළ යුතු වුවත්, ඉහත මාර්ගෝපදේශ වලට පටහැනිව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු, ලංසු ලේඛන සහ ප්‍රමාණ පත්‍රවල අයිතමයන් වැරදි අර්ථකථනයන් සිදුකිරීම සහ අනුපාත විෂමතා හේතුවෙන්, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02කට අදාළව 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට වැඩසටහනට රු.මිලියන 48.2 ක පාඩුවක් දැරීමට සිදුව තිබුණි.

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ අනුව මෙම වෙනස තරඟකාරී ඒකක (රේට්) වෙනස් කල හැකි සීමාව ඉක්මවා නොමැති බවත් සමාලෝචනය කිරීමට හෝ අඩු කිරීමට කටයුතු කළ නොහැකි වේ.

-එම-

(ජ) කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 108.4 සහ 120.7 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 932.98 ක් සහ රු. මිලියන 16.23 ක් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව, අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි ප්‍රතිලාභ ලබා දීමට හේතුවී තිබුණි.

ඉදිරි ගිවිසුම් වලදී, කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමෙන් පසු BOQ හි එවැනි අයිතම භාවිතා නොකිරීමට ක්‍රියා කරනු ඇත. එසේම, ප්‍රායෝගික නොවන නමුත්, එක් එක් අයිතමයන් පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමට ඉඩ සැලසෙන පරිදි ඔවුන්ගේ ලංසු ඇගයීම් මාර්ගෝපදේශ වෙනස් කිරීමට ADB වෙත ඉල්ලීමක් කරනු ලැබේ.

සාමාන්‍ය සිරිතක් ලෙස වත්කම් සේවායෝජක වෙත රඳවා ගනු ලැබේ. එබැවින් මෙම වැඩසටහන යටතේ වන කොන්ත්‍රාත්තුවේ පිරිවැය අනෙකුත් කොන්ත්‍රාත් සමඟ සසඳන කල අවම විය යුතුය.

(ඊ) 2014 අංක 33 දරණ ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන පනත ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකාවේ හඳුනාගත් ඕනෑම ඉදිකිරීම් කටයුත්තක නියැලීමට පෙර සෑම විදේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුම ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන අධිකාරියේ (CIDA) කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වශයෙන් තාවකාලික ලියාපදිංචියක් ලබා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 09 දෙනෙකු ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන අධිකාරියේ අවධානයට අනුකූල වී නොමැති බව විගණනයට අනාවරණය විය.

ණය ගිවිසුමේ දෙපාර්ශ්වය විසින්ම එකඟ වී ඇති පරිදි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කෙරේ. එහිදී, CIDA හි මෙම ලියාපදිංචිය ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කිරීම සඳහා නිර්ණායකයක් විය නොහැක.

2014 අංක 33 දරණ ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන පනතේ විධි විධාන ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කල යුතුය.

- (ඔ) 2006 වර්ෂයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශය ප්‍රකාරව බද්ධ ව්‍යාපාරයක් ලෙස ලංසුවක් ඉදිරිපත් කරන විට බද්ධ ව්‍යාපාරයේ සියලු පාර්ශව කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ ඇති වගකීම් ඉටු කිරීම සඳහා ඒකාබද්ධව සහ තනි තනිව වගකිව යුතු අතර 5.3.7 (ආ) වගන්තියට අනුව ලිඛිත ප්‍රකාශයක් ඉදිරිපත් කළ යුතු විය. එහෙත් තාක්ෂණික ලංසු සමග කොන්ත්‍රාත්කරුවන් එවැනි ලිඛිත ප්‍රකාශයක් ලබා දුන් බවට විගණනයට නිරීක්ෂණය නොවුණි.
- කොන්ත්‍රාත්තුව අතරතුර කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාකාරිත්වය දුර්වල නම්, සේවයෝජකයා JV හවුල්කරු සම්බන්ධ කර ගනු ඇති අතර එය කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසිය උල්ලංඝනය කිරීමක් නම් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කළ හැකිය.
- ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශය ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.
- (න) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ණය මුදලින් භාවිතයට නොගත් අරමුදල් මත ණය දෙන ආයතනයට රු. මිලියන 126.78 ක කැපකරු ගාස්තු අනාර්ථික ලෙස ගෙවා තිබුණු අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට එසේ ගෙවා තිබුණු සමුච්චිත කැපකරු ගාස්තුව රු. මිලියන 576.30 ක් විය.
- ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය සාධනය යහපත් නම්, බැඳීම් ගාස්තු අවම කර ගත හැකි අතර, ණයෙහි වෙන් කර ඇති බැඳීම්ගාස්තු සීමාවන් තුළ පවත්වා ගත හැකි වේ.
- ව්‍යාපෘතියේ මූලික සැලසුම්වලට අනුව, අපේක්ෂිත කාර්යයන් උපරිම ආකාරයෙන් ඉටුකරගැනීම සහ අපේක්ෂිත මුළු ණය මුදලම උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (ඳ) 1987 අංක 3 දරන පොදු කොන්ත්‍රාත් පනත ප්‍රකාරව රු. මිලියන 5 ට වැඩි වටිනාකමක් ඇති පොදු කොන්ත්‍රාත් වල ලංසුකරුවන් ලංසු තැබීමේ ලියකියවිලි ලබාගැනීමට පෙර පොදු කොන්ත්‍රාත් පනත යටතේ ලියාපදිංචි විය යුතු අතර කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත් ලියාපදිංචිය ලබා ගත යුතුය. එසේ වුවද අදාළ ලංසුකරුවන්ගේ තාක්ෂණික ලංසු ඇගයීමේදී එම අවශ්‍යතාව ව්‍යාපෘතිය විසින් සලකා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ආසියානු සංවර්ධන බැංකු සාමාජික රටක ලියාපදිංචි කර ඇති හා ආසියානු සංවර්ධන බැංකු අසාද්‍ය ලේඛනයට ඇතුළත් නැති කොන්ත්‍රාත් සමාගම් තෝරාගෙන ඇත.
- ලංසුකරුවන් සහ ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්තුව රාජ්‍ය කොන්ත්‍රාත් පනත ප්‍රකාරව ලියාපදිංචි කළ යුතුය.

3.2.3 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - පොදු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශ 04 ක් සඳහන් කර තිබුණද ගැටමාන ප්‍රදේශයේ දකුණු පසින් වර්ග මීටර 26,475 ක් සහ වම් පසින් වර්ග මීටර 33,373 ක ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම පමණක් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු අදියරක සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශ ඉදිකිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කර නොතිබුණු අතර වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල ප්‍රතිපාදනද සපයා නොතිබුණි. ඒ අනුව, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ කිලෝමීටර 46 ස්ථානයෙන් පසු අධිවේගී මාර්ග භාවිතා කරන්නන් සඳහා කිසිදු සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශයක් නොමැති බැවින් වැළිපැන්න සිට හම්බන්තොට දක්වා කි.මී. 176 ක් ගමන් කරන මගී ජනතාවට සේවා සැපයුම් සැලසීම ගැටළු සහගත තත්ත්වයක පැවතුණි.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව සේවා ප්‍රදේශයක් සකස් කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබූ බැවින් ඒ සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොමැත. මේ සම්බන්ධයෙන් අතිරේක මූල්‍යය පහසුකම් සපයන ලෙස අමාත්‍යාංශය මගින් ණය ආධාර සලසනු ලැබූ විට එක්සිම් බැංකුවෙන් ඉල්ලා ඇතත් ඒ සඳහා යහපත් ප්‍රතිචාරයක් ලැබී නොමැති බැවින් ඒ සඳහා විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතුව ඇත.</p>	<p>දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය සඳහා සේවා ප්‍රදේශයන් සකස්කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සලසා ගත යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ 3 සහ 4 අදියරයන්හි, අධිවේගී මාර්ගයේ ජාත්‍යන්තර රළු බව පිළිබඳ දර්ශකය කිලෝමීටරයකට මීටර් 1.5 - 2.3 ක පරාසයක පැවතිය යුතු අතර තාක්ෂණික පරීක්ෂණ වාර්තාවන්හිදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් එම දර්ශකයන් ලභාකරගෙන තිබුණ ද, භෞතික පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි අධිවේගී මාර්ගයේ සමහර කොටස්වල මාර්ගයේ සුමටතාවය ධාවනය වන මෝටර් රථවල යහපත් ධාවන තත්ත්වය පවත්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වී නොතිබුණි.</p>	<p>මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම් අංශය මගින් තාක්ෂණික පර්යේෂණ වාර්තාවේ එම අගය 0.5 හා 1.5 අතර පැවති අතර එය ඉතා හොඳ මට්ටමකි.</p>	<p>තාක්ෂණික පිරිවිතර සැකසීමේදී මාර්ගවල ධාවනය වන වාහනවල ධාවන තත්ත්වය සහතිකවීමට අවශ්‍ය විධිවිධාන සලසා ගත යුතුය.</p>

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ වියදමින් කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ලබා ගැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුවේ පොදු කොන්දේසිවල 4.2 උප වගන්තියට පටහැනිව, කාර්ය සාධන බැඳුම්කර සැපයීමේ පිරිවැය සඳහන් කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ඉඩ සලසමින් මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතම ඇතුළත් කර තිබුණි. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ලබාගත් කාර්ය සාධන බැඳුම්කරවල පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අදියර 4 ක් වෙනුවෙන් අතිරේකව රු. මිලියන 1,078.64 ක් ගෙවා තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

ඉදිරි කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමේදී ප්‍රමාණ කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා අයිතමයක් ඇතුළත් නොකරනු ලබයි.

වැඩසටහන සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කල යුතුය.

(ඈ) 2014 වර්ෂයේ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර එම ක්‍රියාවලිය කඩිනම් කිරීම සඳහා 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට අදියර 2 සහ 3 වෙනුවෙන් රු.මිලියන 28.28ක් සහ 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට අදියර 1 සහ 4 වෙනුවෙන් රු.මිලියන 34.28 ක් දිරි දීමනා ලෙස නිලධාරීන් වෙත ගෙවා තිබුණද ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

ව්‍යාපෘතියේ එක් එක් මාර්ග කොටස්වලට අදාළව සකස් කරනු ලැබූ සැලසුම් අනුව, අනුරේඛණ විටින් විට ඉදිරිපත් කල අතර, ඒ අනුව එක් එක් කාල වකවානු තුල ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට සිදු විය. ඒ අනුව ප්‍රධාන මාර්ග පථයට අමතරව, කේෂ්ත්‍රයට අදාළ අමතර අත්පත් කර ගැනීම් සඳහා වූ අනුරේඛණ නිකුත්කිරීම් 2021 වර්ෂය දක්වාම සිදු කරන ලදී.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් අවසන් කිරීමට කටයුතු කල යුතුය.

(ඉ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට පිළිවෙළින් ඉඩම් කැබලි 468 ක් සඳහා රු. මිලියන 21.94 ක් සහ ඉඩම් කැබලි 2113 ක් සඳහා ප්‍රමාද වූ පොලී රු. මිලියන 211.56 ක් තවදුරටත් ගෙවිය යුතු වේ. තවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ අංක 44 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව මුළු ඉඩම් කැබලි 12,894 න් 3,593 ක් එනම් සියයට 27.87 ක අඩු ප්‍රතිශතයක් පමණක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

ව්‍යාපෘතියේ එක් එක් මාර්ග කොටස්වලට අදාළව සකස් කරනු ලැබූ සැලසුම් අනුව, අනුරේඛණ විටින් විට ඉදිරිපත් කල අතර, ඒ අනුව එක් එක් කාල වකවානු තුල ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට සිදු විය. ඒ අනුව ප්‍රධාන මාර්ග පථයට අමතරව, කේෂ්ත්‍රයට අදාළ අමතර අත්පත් කර ගැනීම් සඳහා වූ අනුරේඛණ නිකුත්කිරීම් 2021 වර්ෂය දක්වාම සිදු කරන ලදී.

-එම-

3.2.4 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-01

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කොන්ත්‍රාත්තුණය ගිවිසුමේ 2 වගන්තිය අනුව, ණය ගැණුම්කරු විසින් ණය දෙන්නාට අර්ධ වාර්ෂිකව භාවිතා නොකළ සහ අවලංගු නොකළ ණය පහසුකම්වල වටිනාකම මත බැඳීම් ගාස්තුවක් ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සිවිල් වැඩ සඳහා ඇ. ඩො.මිලියන 19.51 ක් සහ අධික්ෂණ උපදේශනය සඳහා වීන යුවාන් (රෙන්මින්බ්) මිලියන 65.56 ක ඉතිරි ණය ශේෂයට එරෙහිව බැඳීම් ගාස්තු සඳහා ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2016 ජනවාරි සිට 2021 ජනවාරි දක්වා කාලය සඳහා බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 666.22 ක් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>ණය ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ගෙවියයුතු ණය සේවා සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරනු ලබන්නේ මහා භාන්ඩාගාරය මගිනි. ඒ අනුව මහා භාන්ඩාගාරය මගින් දැනුම්දී ඇති ණය පොලී ගෙවීම් රු.528,947,408 සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය මගින් ප්‍රතිපාදන අනුමත කරවාගෙන ගිණුම් ගතකර 2017.12.31 දිනට වාර්ෂික ගිණුම්වල දක්වා ඇත. නමුත් ඉන්පසුව එලබෙන වර්ෂ සඳහා වූ ණය පොලී ගෙවීම්, බැඳීම් ගාස්තු මහා භාන්ඩාගාරය මගින් දැනුම් දී නැත.</p>	<p>ඉදිරි ව්‍යාපෘති වලදී මූලික සැලසුම්වලට අනුව, අපේක්ෂිත කාර්යයන් උපරිම ආකාරයෙන් ඉටුකරගැනීම සහ අපේක්ෂිත මුළු ණය මුදලම උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) ණය ලබා ගැනීමේ කාලය 2020 ඔක්තෝබර් 25 දිනෙන් අවසන් වූ අතර ණය ලබා ගැනීමේ කාලය තුළ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ගෙවීම් අවසන් කර නොතිබූ බැවින්, 2021 දෙසැම්බර් 30 වන දින රජයේ අරමුදල් මගින් රු.මිලියන 4,045 ක ගෙවීමක් සිදු කර ඇති අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ද සිවිල් වැඩ සඳහා ගෙවීම් අවසන් කර නොතිබුණි. ඒ අනුව ඉදිකිරීම් සඳහා අවසන් ගෙවීම් නිරවුල් කිරීමේ ප්‍රමාදය ශ්‍රී ලංකා රජයට වැය බරක් වනු ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘති දෝෂ නිවේදන කාලය 2020.11.08 වන දින අවසන් වූ අතර කාර්යසාධන සහතිකය නිකුත් කළයුතු වන්නේ දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලය අවසන්වී දින 28 ක් ඇතුළත වේ. අනතුරුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අවසන් බිල්පත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. එබැවින් ණය ලබාගැනීමේ කාලය අවසන්වූ දිනට පෙර සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ගෙවීම් අවසන් කිරීමට හැකියාවක් නොතිබුණි. තවද මෙම ණය ලබා ගැනීමේ කාලය අවසන් වීමට ප්‍රථම ඉතිරි විදේශීය ණය මුදල ලබාගැනීමට රජය මගින් ඉල්ලීම් කල අතර, වයිනා එක්සිම් බැංකුව විසින් එම ඉල්ලීම ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී.</p>	<p>ඉදිරි ව්‍යාපෘති වලදී මූලික සැලසුම්වලට අනුව, අපේක්ෂිත කාර්යයන් උපරිම ආකාරයෙන් නියමිත කාල සීමාව තුළ ඉටුකරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ඇ) සේවායෝජකයාගේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව කොන්ත්‍රාත්කරු වාහන ආනයනය කර තිබීම හේතුවෙන් Toyota fortuna වාහන 04 ක්, Mercedes Benz වෑන් 1 ක් සහ</p>	<p>කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 20.2 උපවගන්තියට අනුව ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලය පිහිටු වූ අතර, අදාල ගෙවීම් ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ හා සාමකාමී බේරුම්කරණ කමිටුවේ</p>	<p>වක්‍රලේඛ ප්‍රකාර ව වාහන ආනයන කටයුතු කළ යුතු අතර කළමනාකරණ තීරණ කාලීනව ගැනීමෙන්</p>

නිලධාරීන්ගේ ප්‍රවාහනය සඳහා Pickup රථ 10 ක් සඳහා රේගු තීරුබදු සහනය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට ඇති අයිතිය ව්‍යාපෘතිය විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, Toyota fortuna වාහන 02 ක් සහ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබාදී තිබුණු Pickup රථ 10 ක් සඳහා රු.මිලියන 91.74 ක තීරුබදු පසුව ප්‍රතිපූරණය කිරීමට ව්‍යාපෘතියට සිදුවූ අතර 2018 අප්‍රේල් 23 දින ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ තීරණයක් මත ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා පොලී වශයෙන් රු. මිලියන 27.55 ක් ද ගෙවා තිබුණි. ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ තීරණය කොන්ත්‍රාත්කරුට වාසිදායක ලෙස ගෙන තිබීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය රු.මිලියන 119.3 ක අමතර වියදමක් දරා තිබුණි.

තීරණ අනුව සිදුකරන ලදී.

ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා පොලී වැනි අමතර වියදම් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ සාමාන්‍ය කොන්දේසි වල 20.6 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, බේරුම්කරණය කොන්ත්‍රාත් වැඩ නිම කිරීමට පෙර හෝ පසුව ආරම්භ කළ හැකි වුවද, අතෘප්තිය පිළිබඳ නිවේදනය නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය ආරම්භ කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් විශේෂ කොන්දේසිවලද නිශ්චිත කාල සීමාවක් සඳහන් කර නොතිබුණි. එබැවින් රු. මිලියන 3,066.7 ක ආරවුල් හිමිකම් පෑම් 6 ක් අතෘප්තිය සම්බන්ධයෙන් නිවේදනය නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය සඳහා තවදුරටත් විවෘතව පවතින අතර ව්‍යාපෘතියේ දෝෂ නිවේදන කාලය අවසන් වී මාස 14ක් ඉකුත් වී ඇතත් කොන්ත්‍රාත්කරු සඳහා හිමිකම අවසන් කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩ නිම කිරීමේ ලිපිය 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ද නිකුත් කර නොතිබුණි.

කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමෙහි 20.5 උපවගන්තියට අනුව, ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ තීරණය ලබාදීමෙන් අනතුරුව එක් පාර්ශවයක් විසින් එම තීරණය සඳහා එකඟ නොවන බව දැනුම් දී දින 56ට පසුව අදාළ පාර්ශවයට එම ආරවුල බේරුම්කරණය සඳහා යොමු කළ හැක. එහෙත් ඒ සඳහා නිශ්චිත කාලයක් දක්වා නොමැත. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත් ගෙවීමේ 14.12 වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්තුව මගින් ලිඛිත මුදාහැරීමේ ලිපියක් මෙතෙක් නිකුත් කර නොමැත.

ආරවුල් කඩිනමින් බේරුම්කරණය කර වැඩ නිම කිරීමේ ලිපිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

3.2.5 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-02

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසිවල 21.4 වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආනයනය කරනු ලබන සිවිල් වැඩ සඳහා භාවිතා කිරීමට අවශ්‍ය උපකරණ, යන්ත්‍රෝපකරණ, වාහන, ද්‍රව්‍ය, සියලුම උපාංග සහ අනෙකුත් සියලුම පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය රේගු බදුවලින් නිදහස් කරනු ලබන අතර කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ එම භාණ්ඩ නැවත අපනයනය කළ යුතුය. කෙසේවුවද ව්‍යාපෘතියේ දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලය ද 2021 පෙබරවාරි 24 දින අවසන් වී ඇති අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉන්වොයිසි 66 න් ඉන්වොයිසි 02 ක් යටතේ ආනයනය කරන ලද භාණ්ඩ පමණක් ප්‍රතිඅපනයනය කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකා රේගුව ආයතනය මගින් අදාල බදු මුදල් නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනම් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, ශ්‍රී ලංකා රේගුව සමග විශේෂ සාකච්ඡාවක් හිටපු ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂකතුමා විසින් 2022 මාර්තු 8 දින පවත්වා ඇත. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා රේගුව මගින් අදාල බදු මුදල් නිකුත් කිරීමේ කටයුතු නිම කර ඇති අතර කොන්ත්‍රාත් සමාගම අදාල බදු මුදල් ගෙවමින් පවතී.</p>	<p>නැවත අපනයනය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කිරීමට හෝ අදාල බදු ගෙවීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3.2.6 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-04

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ පොදු කොන්දේසි 20.6 උප වගන්තිය අනුව ආරවුල් බේරුම්කරණයක් කොන්ත්‍රාත් වැඩ නිම කිරීමට පෙර හෝ පසුව ආරම්භ කළ හැකි වුවද, අතෘප්තිය පිළිබඳ නිවේදනය නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය ආරම්භ කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව විශේෂ කොන්දේසිවල පවා නිශ්චිත කාල සීමාවක් නියම කර නොතිබුණි. එබැවින්, අතෘප්තිකර නිවේදන නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය සඳහා රු.මිලියන 509.05 ක ආරවුල් හිමිකම් පෑම් 3 ක් තවමත් විවෘතව පවතින අතර ව්‍යාපෘතියේ දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලසීමාව අවසන් වී වසර 2ක් ඉකුත්වීමෙන් පසුව පවා</p>	<p>කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද හිමිකම්පෑම් 3 සඳහා එමගින් සපයන ලද තීරණවලට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අතෘප්තිකර නිවේදන නිකුත් කරන ලදී. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අනුව බේරුම්කරණය මගින් නිරාකරණය කරගත යුතු වුවද 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වාම බේරුම්කරණය ආරම්භ කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කටයුතු කර ඇති බවක් දැනුම් දී නොතිබුණි. එමනිසා කොන්ත්‍රාත්කරු ලිඛිත නිදහස් කිරීමක් (Discharge) ඉදිරිපත් කර නොමැත.</p>	<p>අතෘප්තිය පිළිබඳ දැනුම් දීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය ආරම්භ කිරීම සඳහා නිශ්චිත කාල සීමාවක් විශේෂිත කොන්දේසි වලට ඇතුළත් කළ යුතුය.</p>

කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම තීරණය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසිවල 14.12 උප වගන්තියට අනුව වැඩ නිම කිරීමේ ලිපිය නිකුත් කර නොතිබුණි.

(ආ) බලපත්‍ර 31 කට අදාළව වටිනාකම එ.ජ.ඩො. 1,415,215 ක ප්‍රතිඅපනයනය කළ හැකි භාණ්ඩ 2018 වර්ෂයේදී කොළඹ වරාය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට පවරා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එම භාණ්ඩවල අවශ්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයාගෙන් ලැබුණු කිසිදු තහවුරු කිරීමක් මෙන්ම එම වත්කම් ලැබීමට අදාළ සාක්ෂි විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

අවශ්‍ය අනුමැතිය සහිතව භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් කොලඹ වරාය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට පවරන ලද අතර එය සනාථ කිරීමට අවශ්‍ය ලියවිල්ලක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස 2021 ජනවාරි 26 වන දින ඉල්ලීමක් කළද තවම ලැබී නොමැත. එය ලැබුණු විගස ඔබ හට ලැබීමට සලස්වමි.

භාණ්ඩවල අවශ්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් සහ එම භාණ්ඩ ලැබුණු බවට තහවුරු කිරීමක් ලබා ගත යුතුය.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්තු ණය ගිවිසුමේ 2 (2.7) උපවගන්තියට අනුව, 2.2 වගන්තියේ දක්වා ඇති පරිදි ණය ගැණුම්කරු විසින් ණය දෙන්නාට අර්ධ වාර්ෂිකව භාවිතා නොකළ සහ අවලංගු නොකළ ණය පහසුකම්වල වටිනාකම මත බැඳීම් ගාස්තුවක් ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ණය මුදලින් එ.ජ.ඩො.මිලියන 116 ක ඉතිරි ණය ශේෂයට එරෙහිව බැඳීම් ගාස්තු සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2016 මාර්තු සිට 2021 මාර්තු දක්වා කාලය සඳහා ලබා නොගන්නා ලද ණය මුදල මත රු. මිලියන 430.96 ක් බැඳීම් ගාස්තු ලෙස විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙවා තිබුණි.

ඉතිරි වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 116ක ණය මුදල සඳහා සංවර්ධන යෝජනා ඉදිරිපත් කළද ණය ලබාදෙන ආයතනය එය පිළිගෙන නොතිබිණි. එමනිසා ඉතිරි වූ එ.ජ.ඩො. මිලියන 116ක ඉතිරි වීම කොන්ත්‍රාත් ආරම්භයේදී නොදන්වන අතර එසේ වුවහොත් ක්‍රියා කළයුතු ආකාරය ගිවිසුමේ සඳහන් නොවේ.

ඉදිරි ව්‍යාපෘති වලදී මූලික සැලසුම්වලට අනුව, අපේක්ෂිත කාර්යයන් උපරිම ආකාරයෙන් ඉටුකරගැනීම සහ අපේක්ෂිත මුළු ණය මුදලම උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කල යුතු වීම.

3.2.7 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-01

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
-----	-----	-----
(අ) ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරු වන චීනයේ මෙට්‍රොලොජිකල් ගෘප් කෝපරේෂන් (MCC) විසින් උතුරු අධිවේගී මාර්ගයේ පැකේජය 07	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ 1 කොටස කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට පෙර මහා භාණ්ඩාගාරය	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයෙහි විධිවිධාන ප්‍රකාරව

සහ පැකේජය 04 ඉදිකිරීම යටතේ දරන ලද වියදම් සඳහා ගෙවීම් කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන්, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ගෙන් බැහැරව 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.

සමඟ සාකච්ඡා කර පත් කරන ලද ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකමිටුවක නිර්දේශිත වාර්තාවක් මත අංක 15/1021/602/040 හා 2015 ජූලි 16 දින දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ලබා ගෙන ඒ අනුව අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ 1 කොටසේ කොන්ත්‍රාත්තුව විධිමත්ව ප්‍රදානය කර ඇත.

කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කළ යුතු වීම.

(ආ) මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ සියලු කොටස් සඳහා ආර්ථික ශක්‍යතා අධ්‍යයන එකවර සිදු කර ඇත. එය සකස් කිරීමේදී ව්‍යාපෘති ඉදිකිරීම් කාලය 2016 සිට 2020 ලෙසත් සහ ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කාලය 2020 සිට 2046 දක්වා ලෙසත් අනුමාන කර තිබුණි. විශ්ලේෂණයට අනුව, ඇස්තමේන්තුගත සමස්ථ ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. බිලියන 483.32 ක් ලෙසත් සමස්ථ ප්‍රතිලාභය රු. බිලියන 683.38 ක් ලෙසත් දක්වා තිබුණු අතර ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ ශුද්ධ වර්තමාන වටිනාකම රු.බිලියන 200.06 ක් විය. මේ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායී ලෙස සැලකුවද, ආර්ථික ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ අවදානම් තක්සේරුව අනුව ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් මෙම අනාවැකිය වෙනස්වීමේ අවධානමක් පැවතිය හැකි බවට වන සැකය විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකි වනු ඇත.

ආර්ථික ශක්‍යතා අධ්‍යයන ව්‍යාපෘතියක් ආරම්භ කිරීම සඳහා පදනම් කර ගන්නා මූලික ලියවිල්ලක් වන බැවින් මෙම මාර්ගය ඉදිකිරීමෙන් පසුව වෙනස් වන රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා වෙනස් වන ආර්ථික තත්ත්වයන් මත මෙම මාර්ගය ප්‍රධාන සාධකයක් කොට ගනිමින් ආරම්භ වන සංවර්ධන කටයුතු මත බලාපොරොත්තු වන ප්‍රතිලාභ හා ඉලක්කවල වෙනස් වීම බැහැර කළ නොහැකි තත්ත්වයකි.

ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදයන් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) නීතිපතිවරයා විසින් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අමතන ලද 2018 ඔක්තෝම්බර් 02 දිනැති සිය ලිපියෙන් විශේෂයෙන්ම කෙටුම්පත් ණය ගිවිසුමේ අංක 8.1 සහ 8.4 වගන්තිවල සඳහන් පිළිවෙලින් මුක්තිය සහ ණය ගිවිසුම විෂයෙහි බලාත්මක නීතිය යන වගන්ති සංශෝධනය කරන ලෙස ඉල්ලා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ණය දෙන නියෝජිතායතනය (EXIM බැංකුව) යෝජිත සංශෝධන පිළිගෙන නොතිබුණු අතර යෝජනා කර ඇති පරිදි ගිවිසුම් කෙටුම්පතේ අදාළ සංශෝධන සිදුකිරීමෙන් තොරව ගිවිසුමට එළඹ තිබුණි.

එවකට සිටි අග්‍රාමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව MCC සමාගමට ප්‍රදානය කිරීම අනුමත කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා නීතිපතිවරයා විසින් පෙන්වා දී ඇති නිරීක්ෂණ සැලකිල්ලට ගෙන මහා භාණ්ඩාගාරයේ මුදල් අමාත්‍යාංශය හා විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එකඟත්වයට පැමිණීමෙන් පසු නියමිත කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට එළඹ ඇත.

ඉදිරි ණය ගිවිසුම් වල දී සඳහන් වන කොන්දේසි නිසි පරිදි සංශෝධනය කර ගත යුතුය.

(ඇ) ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය

(i) කඩවත සිට කොස්සින්න දක්වා වූ පැකේජ 01 හි කොන්ත්‍රාත්තුව 2016 ජුනි 20 දින අත්සන් කරන ලද අතර වැඩ ආරම්භ කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 15 දක්වා ප්‍රමාද වී තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ අපේක්ෂිත අවසන් දිනය 2023 මාර්තු 14 වනු ඇත. ආරම්භක දින සිට මාස 15 ක් ගත වුවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සැබෑ භෞතික ප්‍රගතිය ඉලක්කගත ප්‍රගතිය වූ සියයට 30.53 න් සියයට 15.07ක් පමණක් විය.

ඉලක්ක ගත ප්‍රගතිය අත්කර ගැනීමට නොහැකි වූයේ කොවිඩ් 19 බලපෑම, අයහපත් කාලගුණය, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේදී අදාළ පාර්ශවයන් සම්බන්ධ කරගැනීමේ ගැටලු, අමුද්‍රව්‍ය වල පැවති හිඟය, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් විදේශීය රටවලින් ආනයනය කරනු ලබන විවිධ ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය කර ගැනීමේ දුෂ්කරතා, මහජන විරෝධතා හේතුවෙනි.

ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත් කඩිනම් කර අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය ලඟා කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ii) කොස්සින්න සිට මීරිගම දක්වා වූ පැකේජ 02 හි කොන්ත්‍රාත්තුව 2015 අගෝස්තු 04 දින අත්සන් කරන ලද අතර වැඩ ආරම්භ කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 15 දක්වා ප්‍රමාද වී තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ අපේක්ෂිත අවසන් දිනය 2024 සැප්තැම්බර් 14 වනු ඇත. ආරම්භක දින සිට මාස 15 ක් ගත වුවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සැබෑ භෞතික ප්‍රගතිය ඉලක්කගත ප්‍රගතිය වූ සියයට 30.46 න් සියයට 20.54 ක් පමණක් විය.

-එම-

-එම-

(iii) ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් කටයුතු සඳහා අරමුදල් 2019 මාර්තු 21 දින අත්සන් කරන ලද ණයමුදලක් ලෙස චීනයේ එක්සිම් බැංකුව විසින් සපයනු ලැබේ. නමුත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ණය මුදලින් කිසිදු වාරිකයක් නිදහස් කර නොතිබුණි. මෙම ප්‍රමාදයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, කොන්ත්‍රාත් පැකේජය 01 සහ පැකේජය 02 හි මිල උච්චාවචනයන් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතු මුදල 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 470.62 ක් බව නිරීක්ෂණය විය

-එම-

-එම-

(ඉ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසිවල 4.2 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්තුවේ නිසි ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා තමාගේ පුද්ගලික වියදමින් කාර්ය සාධන ඇපකරය ලබා ගත යුතු වුවද, එයට පටහැනිව වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ඇතුළත් කර තිබුණි. එම අයිතමය යටතේ එකතුව රු. මිලියන 805.43 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණු අතර එය කොන්ත්‍රාත්කරුට අනවශ්‍ය වාසි සැලසීමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙම මුදල වෙනම නොදැක්වුවහොත් එය වෙනත් අයිතම වල අගයන්ට එකතු කර කොන්ත්‍රාත්තු මිල තුලින්ම එම මුදල සපයා ගැනීම සිදුකරන නිසා මෙම මුදල වෙනම දැක්වීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් පිරිවැයේ සත්‍ය තත්ත්වය සඳහන් කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුට සිදුවේ. මේ නිසා එම මිල ගණන් ඊට සමාන කොන්ත්‍රාත් සමඟ සසඳා එම මිල ගණන් වල සාධාරණත්වය නිශ්චය කළ හැකි අතර අනාගත කොන්ත්‍රාත්තු වල මිල ගණන්

ව්‍යාපෘතිය සඳහා සිදුවී ඇති අලාභය අය කරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ඇගයීමේදී හා ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සැකසීමේදී එම මිල ගණන් වල සත්‍ය පිරිවැය දැනගැනීම ප්‍රයෝජනවත් වේ.

(ඊ) 2019 මාර්තු 05 දිනැති කළමනාකරණ සේවා වකුලේඛයේ අංක 01/2019 හි 9.3 ඡේදයට අනුව ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව අවම වශයෙන් මාස දෙකකට වරක් රැස්විය යුතු වුවද, සමාලෝචිත වසර තුළ මෙම කමිටුව 2021 නොවැම්බර් 30 දින පමණක් රැස්වී තිබුණි.

රටෙහි පැවති කොවිඩ් තත්වයන් හේතුවෙන් නියමිත කාලයේදී වකුලේඛය ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම් පැවැත්වීමට නොහැකි විය.

වකුලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතුවේ.

(උ) ව්‍යාපෘති කාලසටහනට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ආරම්භක අදියරේදී ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සිදු කළ යුතුය. ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණ ඒකකයේ කාර්ය මණ්ඩලය ලෙස ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ විශේෂඥයින් බඳවා ගත යුතු වුවද, උපදේශක කාර්ය මණ්ඩලය යටතේ විශේෂඥයින් දෙදෙනෙකු බඳවාගෙන රු.6,399,250 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. තවද, උපදේශකවරයාට ගෙවීමේදී පොදුකාර්ය පිරිවැය ලෙස සියයට 10 ක අමතර මුදලක් ගෙවීමට සිදුවන බැවින් එය ව්‍යාපෘතියට අමතර පිරිවැයක් බව නිරීක්ෂණය විය.

විමසුමේ කරුණු නිවැරදි වේ. කෙසේ වුවද පූර්ණ කාලීන නිලධාරියෙක් පත් කර මාසිකව වැටුප් ගෙවීමට වඩා අවශ්‍ය කාලයට පමණක් සේවාව ලබා ගැනීම නිසා ආර්ථික වශයෙන් වඩාත් ඵලදායී වන බව පැවසිය හැක.

සේවා අවශ්‍යතාවය අනුව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ කාර්ය මණ්ඩලය යටතේ අදාල බඳවා ගැනීම් කිරීමෙන් අමතර පිරිවැය අවම කර ගත යුතුය.

(ඌ) ව්‍යාපෘතිය මූලික අදියරේදී ව්‍යාපෘති කාලසටහනට අනුව ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය 2016 දෙසැම්බර් 15 දින අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර සති 26 ක් තුළ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු කඩිනම් කර අවසන් කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශයේ, මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ, තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල නිලධාරීන් සඳහා රු. මිලියන 30ක් දිරි දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ ඉඩම් කට්ටි 364 ක අයිතිය පමණක්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පවරා දී තිබුණි.

මෙය ප්‍රාදේශීය ලේකම් වරු විසින් සිදුකල යුතු කටයුත්තක් වන අතර දැනට කඩිනමින් ඉතිරි කට්ටි සඳහා ලියාපදිංචි කිරීමේ කටයුතු සිදුකරනු ලැබේ.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(එ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට පවරා ගැනීමට සැලසුම් කර ඇති මුළු ඉඩම් කැබලි 6,733 හි ඇතුළත් පෞද්ගලික ඉඩම් කට්ටි 4,210 න් 2021 දෙසැම්බර් 31 වන දින වන විටත් පුද්ගලික ඉඩම් කට්ටි 89 ක හිමිකම් විමර්ශන සිදු කර නොතිබූ අතර ප්‍රමාදය සඳහා හේතු විගණනයට හෙළි නොවීය.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා සම්බන්ධවන තුන්වන පාර්ශවයේ නිලධාරීන් සම්බන්ධ කරගැනීම අසීරු කාර්යයක් වන අතර ඉඩම් හිමියන් අයිතිය තහවුරු නොකිරීම හා අදාල ලිඛිත සාක්ෂි කඩිනමින් ලබා නොදීම නිසා පවරා ගැනීමේ කටයුතු ඉඩම් කට්ටි 89ක් සඳහා

-එම-

ප්‍රමාද විය. 2022 පෙබරවාරි මාසය අවසානයට මෙම පවරා ගැනීම සිදුකර අවසාන වී ඇත.

(ඒ) පසුගිය වසර කිහිපය තුළ අත්විඳින ලද ගංවතුර බලපෑම් හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් පිළිබඳ මහජන විරෝධතා මතු වීමෙන් පසු ව්‍යාපෘතිය මගින් මාර්ග කුළුණු (Viaducts), බෝක්කු ආදියෙහි ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් කිහිපයක් සිදුකිරීමට යෝජනා කර ඒවා වැඩිදුර සමාලෝචනය සඳහා ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව වෙත යොමු කර තිබුණි. සමස්ත මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය සඳහා 2017 වර්ෂයේදී රු.මිලියන 71 ක වියදමින් ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව මගින් විස්තීරණ ජල විද්‍යා අධ්‍යයනයක් (Comprehensive Hydrology Study) සිදු කර තිබුණද, එම ආයතනය සමඟ එකඟතාවය ඇතිව ක්‍රියාත්මක කරන ලද මූලික අධ්‍යයනය අසාර්ථක වීමට හේතු හෝ වත්මන් සංශෝධන සඳහා හේතු විගණනය සඳහා අනාවරණය නොකෙරුණි. තවද, වත්මන් සංශෝධනවලින් මූලික ඇස්තමේන්තු පිරිවැයට වූ බලපෑම ද හෙළි කර නොතිබුණි.

2020 වර්ෂයේ දී මෙම මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග I කොටසේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදි කිරීමේ වැඩ ආරම්භ කිරීමේදී පෙර යෝජිත අධිවේගී මාර්ග පථය වෙනස් වීම නිසා පැවැති භූමිය වෙනස්වීම් වලට ලක්වී තිබූ අතර නැවත ඇතිවූ ගංවතුර තත්වය හා ප්‍රදේශවාසීන්ගේ ඉල්ලීම අනුව SLRDC නැවත භූමිය පරීක්ෂාකිරීම් සිදුකර අවශ්‍ය වෙනස්වීම් සඳහා උපදෙස් ලබාදී ඉදිකිරීම් කටයුතු වල වෙනස්කම් සිදුකර දැනට කරගෙන යනු ලැබේ.

අදාළ සංශෝධන සහිතව විස්තීරණ ජල විද්‍යා අධ්‍යයන වාර්තා සැලකිල්ලට ගෙන ඉදිකිරීම් කටයුතු වල වෙනස්කම් කළ යුතුය.

(ඔ) ව්‍යාපෘතියේ පැකේජ දෙක සඳහාම ඒකාබද්ධ ඉදිකිරීම් ගිවිසුම 2016 අගෝස්තු 18 දින අත්සන් කර තිබුණද, විස්තීරණ ජල විද්‍යා අධ්‍යයනය 2021 දක්වා ප්‍රමාද වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම අධ්‍යයනය නිම කිරීම හා නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමාදය ඉදිකිරීම් ප්‍රදේශයේ පසුගිය කාලපරිච්ඡේද කිහිපයක පැවති ගංවතුර තර්ජනවලට සෘජුවම බලපෑ ඇති බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

මෙම අධ්‍යයනයේ අවසාන වාර්තාව 2022 ජනවාරි මස මෙම ව්‍යාපෘතියට ලැබී ඇත.

අදාළ වාර්තා කාලීන ව ලබාගෙන ඒ අනුව ඉදිකිරීම් කටයුතු කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඔ) නියමු මාර්ගය සඳහා ජල විද්‍යා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීම සඳහා රු. 4,528,800 ක මුදලකට ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව (SLLDC) සමඟ 2017 මාර්තු 14 දින ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබූ අත්තිකාරම් ගෙවීමක් ලෙස 2017 ජූලි 24 දින රු. 2,000,000 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් කාලය මාස 24 ක් වන අතර එය 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට වසර 02 කට අධික කාලයකින් කල් ඉකුත් වී ඇතත්, එම අවසන් වාර්තාව ව්‍යාපෘතියට ලද බවට සහ ජල විද්‍යා අධ්‍යයනයේ සම්පූර්ණ පිරිවැය ගෙවා තිබූ බවට සාක්ෂි විගණනයට අනාවරණය නොවුණි.

සැපයුම් මාර්ග ඉදිකිරීම නිසා ඇතිවන බලපෑම අධ්‍යයනය කිරීමට විස්තීරණ ජල විද්‍යා අධ්‍යයනයන් 2017 වර්ෂයේදී ආරම්භකර මේ දක්වා කරගෙන යමින් පවතී. අවසාන වාර්තාව මෙතෙක් ව්‍යාපෘතියට ලැබී නොමැත.

අදාළ වාර්තා කාලීන ව ලබාගෙන ඒ අනුව ඉදිකිරීම් කටයුතු කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.2.8 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-03

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ නිර්දේශය අදහස් දැක්වීම

(අ) 2021 ජනවාරි 19 දිනැති අංක අමප/20/2072/319/021 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේ ඉදිකිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ මාරු කිරීම (BOT) හා ඉංජිනේරු, ප්‍රසම්පාදන සහ ඉදිකිරීම් (EPC) පදනම් මත යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමට අභිලාෂය ප්‍රකාශ කර ඇති AVIC-CHEC JV ආයෝජකයන් වෙත නිකුත් කර තිබූ ලංසු ලේඛන භාර ගැනීමේ කාලය 2021 ජනවාරි 20 දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. පසුව මෙම කොටස ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඇති වූ දීර්ඝ ප්‍රමාදය සැලකිල්ලට ගනිමින් මුළු කිලෝමීටර් 31.7 න් කිලෝමීටර් 0+840 සිට 12+890 දක්වා කොටස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් අදාල වැඩ, සේවා සහ භාණ්ඩ සෘජුව හෝ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හරහා ඉදිකිරීම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට 2021 නොවැම්බර් 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක 21/1988/319/024-III/විඛ්ආර් යටතේ අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. කෙසේවෙතත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 17 කින් යුත් මුළු කොන්ත්‍රාත්තුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 15ක් ප්‍රදානය කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය නිසි මූල්‍ය හා ඉදිකිරීම් සැලැස්මකින් තොරව 2013 වසරේදී ආරම්භ කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙම දීර්ඝ ප්‍රමාදය සැලකිල්ලට ගනිමින් තවදුරටත් මෙය ප්‍රමාද නොකිරීමට අවශ්‍ය වූ බැවින් කැබිනට් අනුමැතිය සහිතව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින්ම මෙහි පළමු කි.මී.12ක කොටසෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 දී ආරම්භ කරන ලදී.

ඉදිකිරීම කඩිනම් කිරීමට සෑම පියවරක්ම ගත යුතු වීම.

(ආ) කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක 01/2019 චක්‍රලේඛයට අනුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන අවස්ථාවේදී අරමුදල් ලබා ගැනීමට ණය සැපයුම්කරුවන් පිළිබඳ එකඟතාවයක් හෝ සහතිකයක් තිබිය යුතුය. එසේ වුවත් මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ III කොටසෙහි එවැනි ක්‍රියාවලියක් අනුගමනය කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වසර 7කට ආසන්න කාලයක් ණය සැපයුම්කරුවෙකු නොමැතිව ව්‍යාපෘතිය

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 03 වන කොටස 2016 දී ජපාන ණය ආධාර යටතේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර එම ණය ආධාර ලබා දීම පිළිබඳ ජපාන Tokyo – Mitsubishi බැංකුව මූලික වශයෙන් ලංකා රජය සමඟ එකඟතාවයකට එළඹ තිබුණි. නමුත් පසුව තිබූ සම්මුති සාකාච්ඡාවන්හී දී ණය ගිවිසුමේ පැවති රජයට පිළිගත නොහැකි

චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතු අතර ඉදිකිරීම් කඩිනම් කිරීමට සෑම පියවරක්ම ගත යුතුය.

තවමත් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. මෙම තත්ත්වය මිල ඉහළ යෑමේ සහ අතිරේක පොදු කාර්ය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය විශාල ලෙස ඉහළ යාමට හේතු වනු ඇත.

ඇතැම් කොන්දේසි මත එම ණය ගිවිසුම පිළිබඳ අවසන් එකඟතාවයකට එළඹීමට නොහැකි විය.

(ඇ) මූලික සැලැස්මට අනුව 2016 පෙබරවාරි 05 වැනි දින 38 (අ) වගන්තියේ පළමු ගැසට් නිවේදනය ප්‍රකාශයට පත්කර තිබුණද 2016 වසරේ සිට සෑම වසරකම ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ සැලැස්ම සංශෝධනය කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත් සංශෝධිත ඉලක්ක පවා ලභාකර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණි.

පහත හේතූන් නිසා සංශෝධිත ඉලක්ක නිසිපරිදි සපුරාගැනීමට නොහැකි විය.

- දේශපාලන වෙනස්වීම් මත ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනවාද නැතහොත් සැලසුම් සංශෝධනය කරනවාද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා දීර්ඝ කාලයක් ගතවීම.
- දේශපාලන වෙනස්වීම් මත අමාත්‍යවරුන්ගේ සහ නිලධාරීන්ගේ වෙනස් වීම.
- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ කටයුතු රාජ්‍ය ආයතන කිහිපයක් එක්ව සිදුකරන ක්‍රියාවලියක් වන බැවින් ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීම සිදුවූයේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති ව්‍යාපෘතීන් සඳහාය.
- මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසුම් කළ පරිදි නොලැබීම.
- කොරෝනා වසංගත තත්වය.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඈ) සති 26ක් තුළ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු කඩිනමින් අවසන් කිරීමට අමාත්‍යාංශයේ, මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ, තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල නිලධාරීන්ට 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 32.4 ක් දිරි දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත් 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ 44 උප වගන්තියට අනුව ව්‍යාපෘතිය විසින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණේ ඉඩම් කැබලි 181ක් පමණි.

වර්තමාන වසංගත තත්ත්වය හමුවේ පැවරීම් කටයුතු ප්‍රමාද වීමක් සිදු වුවද, මේ වන විට ඉතිරි සියළු කැබලි සඳහා 44 වගන්තිය යටතේ පැවරුම් ක්‍රියාවලිය කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කරන ලෙස ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරුන් වෙත ලිඛිතව දැනුම් දී ඇත.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.2.9 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-04

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2016 දෙසැම්බර් 14 දිනැති අංක අමප/16/2536/713/048-1/ටීබීආර් දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේ චීනයේ ගෂෝබා (Gazhoba) ආයතනයට ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණද 2020 මාර්තු 05 දිනැති අංක අමප/20/0413/221/013 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මඟින් එය අවලංගු කර තිබුණි. අනතුරුව 2021 පෙබරවාරි 22 දිනැති අංක අමප/21/0268/319/008 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මඟින් රචුටන් ඉන්ටර්නැෂනල් සමාගමට ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණත් 2022 පෙබරවාරි 02 දිනැති අංක 22/0158/319/002-I දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මඟින් අරමුදල් නොමැති වීම මත එයද අවලංගු කර තිබුණි. පසුව සැලසුම්කරණය, ඉදිකිරීම සහ මූල්‍යකරණය මත පදනම්ව පළමු කිලෝමීටර් 30ක් ඉදිකිරීම සඳහා AVIC-CHEC බද්ධ ව්‍යාපාරය වෙතින් තාක්ෂණික හා මූල්‍ය යෝජනා කැඳවීමටත්, කි.මී 30 +000 සිට කි.මී. 40+300 දක්වා කොටස දේශීය අරමුදලින් ඉදි කිරීම සඳහා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් තාක්ෂණික හා මූල්‍ය යෝජනා කැඳවීමටත් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. තවද කි.මී. 0+000 සිට 30+000 දක්වා කොටස ඉදිකිරීම සඳහා සිවිල් වැඩ ප්‍රසම්පාදන සඳහා සහ තාක්ෂණ යෝජනා ඇගයීමක් සිදු කර නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමට කැබිනට් මණ්ඩලය පත් කල සාකච්ඡා කමිටුවක් පත් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2022 පෙබරවාරි 28 දින දක්වා ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා නොතිබුණු අතර මෙම ව්‍යාපෘතිය නිසි මූල්‍ය හා ඉදිකිරීම් සැලැස්මකින් තොරව ආරම්භ කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය වේ.</p>	<p>2016 සහ 2020 වර්ෂවල ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම දක්වා වන තුරු සම්පූර්ණ කර ඇත. එම ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ අරමුදල් නොමැති වීම හේතුවෙන් අදාළ ආයතන සමග අරමුදල් සපයා ගැනීමේ පිළිවෙල අවසන් කිරීම කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය සඳහා වන ප්‍රධාන ගැටලුවක්ව පැවතුණි. ප්‍රධාන සැලසුමට අනුව වන්දි ගෙවීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් වන තුරු මුල් ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය අඛණ්ඩව සිදු කරනු ලබයි.</p>	<p>ඉදිකිරීම කඩිනම් කිරීමට සෑම පියවරක් ම ගත යුතුය.</p>

(ආ) කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක 01/2019 චක්‍රලේඛයට අනුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන අවස්ථාවේදී අරමුදල් ලබා ගැනීමට ණය සැපයුම්කරුවන් පිළිබඳ එකඟතාවයක් හෝ සහතිකයක් තිබිය යුතුය. එසේ වුවත් මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ III කොටසෙහි එවැනි ක්‍රියාවලියක් අනුගමනය කර නොතිබීම හේතුවෙන් වසර 5කට ආසන්න කාලයක් ණය සැපයුම්කරුවෙකු නොමැතිව ව්‍යාපෘතිය තවමත් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. මෙම තත්ත්වය මිල ඉහළ යෑමේ සහ අතිරේක පොදු කාර්ය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය විශාල ලෙස ඉහළ යාමට හේතු වනු ඇත.

එකඟ වෙමි.

වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතු අතර ඉදිකිරීම කඩිනම් කිරීමට සෑම පියවරක් ම ගත යුතුය.

(ඇ) මූලික සැලැස්මට අනුව 2016 නොවැම්බර් 03 වැනි දින 38(අ) වගන්තියේ පළමු ගැසට් නිවේදනය ප්‍රකාශයට පත් කර තිබුණද, 2017 වසරේ සිට සෑම වසරකම ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ සැලැස්ම සංශෝධනය කර තිබුණත් එම සංශෝධිත ඉලක්ක පවා සපුරා ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණි. මේ අනුව, ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේ සිටම ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය නිසි අයුරින් සැලසුම් කර නොතිබුණි.

ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය මූලිකව සැලසුම් කළ ද බහු ආයතනික කාර්යයක් වන බැවින් කිසියම් ආයතනයක යම් ප්‍රමාදයක් ඇති වුවහොත් එය සමස්ත ක්‍රියාවලියටම බලපානු ඇත. පාස්කු ඉරිදා ප්‍රහාරය, කොවිඩ් 19 වසංගතය, ආයතන කිහිපයක පැවති වෘත්තීය සමිති ක්‍රියාමාර්ග, මහජන විරෝධතා වැනි කරුණු ප්‍රමාදය සඳහා බලපාන ලදී. වර්තමාන තත්වයට ගැලපෙන පරිදි ස්ථර කිහිපයකදී ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සංශෝධනය කර ඇත.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඈ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට 38(අ) වගන්තියේ ගැසට් නිවේදනය යටතේ ඉඩම් කැබලි 3512ක් දැනටමත් පවරාගෙන තිබුණත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ 44 වැනි උප වගන්තිය අනුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ඉඩම් කැබලි කිසිවක් ලියාපදිංචි කිරීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණි.

එකඟ වෙමි.

-එම-

(ඉ) ගලේවෙල සහ දඹුල්ල ප්‍රදේශයේ බොහෝ ඉඩම් අයිතිය පත්සලට, දේවාලයට හෝ ආක්‍රමණය කර අයිති කර ගත් පුද්ගලයින්ට අයත් වේ. කෙසේ වෙතත්, 2014 මැයි 30 දිනැති අංක 1864/54 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය හැර අමතර සහනයක් එම ඉඩම් වල හිමිකරුවන් විසින් ඉල්ලා තිබූ අතර 2021 දෙසැම්බර් වනතුරුත් ඒවාට

නොවිසඳුණු ගැටළු විසඳීම සඳහා අදාළ පාර්ශව සමග වැඩිදුරටත් සාකච්ඡා සිදු කරමින් පවතී.

-එම-

වන්දි ගෙවන ආකාරය පිළිබඳ අවසන් තීරණයක් ගෙන නොතිබුණි.

(ඊ) ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු කඩිනම් කර සති 26 ක් ඇතුළත අවසන් කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශයේ, මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ, තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය වල නිලධාරීන්ට රු.මිලියන 6.02 ක් දිරි දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත්, ඉඩම් කැබලි 3512 න් ඉඩම් කැබලි 2645 ක් සඳහා 9(1) වගන්තිය යටතේ විමසීමද ඉඩම් කැබලි 2018 ක් සඳහා 10(1) වගන්තිය යටතේ නිවේදන නිකුත් කිරීමද සිදු කර තිබුණි. ඒ අනුව ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ප්‍රගතිය තවමත් මන්දගාමීව පැවතුනි.

ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ බොහෝ කාර්යයන් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල හරහා සිදු කරනු ලැබේ. කොවිඩ් 19 වසංගත තත්වය හේතුවෙන් සීමිත කාර්ය මණ්ඩලයක් මගින් සිදු කරන ලදී.

-එම-

(ඒ) ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘති වල දුර්වල සැලසුම් හේතුවෙන්, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළද 2022 පෙබරවාරි 28 අවසන් වන විටත් ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත් රු.මිලියන 448.87 ක් 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය වෙනුවෙන් වැය කර තිබුණි.

රජයේ ප්‍රතිපත්ති සැලසුමට අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රධාන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනා ගෙන ඇති අතර ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘතියක් ලෙස 2016 දී ආරම්භ කිරීමට තීරණය කර ඇත. කෙසේවෙතත්, 2016 සහ 2020 ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සඳහා යෝජකයා විසින් අරමුදල් සපයා ගැනීමේ ක්‍රමයක් සකසා නොතිබුණි. එම නිසා 2022 සඳහා නව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියක් සිදු කරමින් පවතී.

ඉදිකිරීම් කඩිනම කිරීමට සෑම පියවරක් ම ගත යුතුය.

(ඒ) ව්‍යාපෘතිය විසින් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය ඉක්මවා කළමනාකරණ සහකාරවරුන් දෙදෙනෙකු බඳවාගෙන තිබූ අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 වන දින දක්වා වැටුප් හා දීමනා ලෙස රු.5,448,093 ක් ගෙවා තිබුණි.

කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය පරිදි මෙම කළමනාකරණ සහකාරවරුන් දෙදෙනාගේ වෘත්තීය සුදුසුකම් හා අධ්‍යාපන සුදුසුකම් ඇගයීමට ලක්කර කාර්ය මණ්ඩලයේ ඔවුන්ට වඩාත් සුදුසු ස්ථානයේ පිහිටු වීමට ඉදිරියේ දී කටයුතු කරනු ලැබේ.එ

අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය මගින් පමණක් සේවා අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.2.10 කැලණිගඟට ඉහලින් වූ නව පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ අදහස් දැක්වීම	නිලධාරීගේ	නිර්දේශය
(අ) 2021 වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ දේශීය අරමුදලින් දරන වියදම් සහ විදේශ	කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 සහ 2 හි	වසංගතය හේතුවෙන්	වර්ෂයට අදාළ ප්‍රතිපාදන

අරමුදලින් දරන වියදම් වෙනුවෙන් වෙන් කර තිබූ මුදල රු.මිලියන 15,460 ක් වූ අතර එම මුදලින් දරා තිබූ වියදම රු.මිලියන 10,195 ක් විය. ඒ අනුව, වෙන්කර තිබූ මුදලින් රු.මිලියන 5,265 ක් එනම් සියයට 34 ක උන උපයෝජනය වී ඇති බව නිරීක්ෂණය කෙරේ.

කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීමට සිදු වූ බැවින් මෙම මුදල් උපයෝජනය කිරීමට නොහැකි විය.

උපරිමයෙන් භාවිතා කිරීමට හැකි පරිදි සැලසුම් සකස් කළ යුතුය. රාජ්‍ය අයවැය කෙරෙහි වන පීඩනය අවමවන පරිදි වඩාත් විවක්ෂණව ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමට හෝ වෙන්කල ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කෙරෙහි අවධානය යොමුකල යුතුය.

(ආ) ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02ට අදාලව 2021 නොවැම්බර් 01 සිට නොවැම්බර් 30 දින දක්වා කරන ලද වැඩ වෙනුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද 50 වැනි අත්තර් ගෙවීම් සහතික පත්‍රය සඳහා ගෙවිය යුතු මුදල රු.මිලියන 97.8 ක් වූ අතර, ව්‍යාපෘතිය විසින් මේ සඳහා ගෙවිය යුතු ලෙස මුදල ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබූ අගය රු. මිලියන 135 ක් විය. උක්ත බිල්පත සඳහා සිදු කර තිබූ අධි වෙන් කිරීම රු. මිලියන 37.23 ක් වූ අතර, එය සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුම් තුළ නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

2021.12.31 දක්වා නිම කර ඇති වැඩ සඳහා කොන්ත්‍රාත් කරුවන් නිකුත් කරන බිල්පත් ගිණුම් වර්ෂය අවසානය වනවිට ලැබී නොතිබූ බැවින් ගෙවිය යුතු මුදල ගිණුම්ගත කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් කරුවන්ගෙන් ඇස්තමේන්තු ලබා ගන්නා ලදී. අත්තර් ගෙවීම් පත්‍රිකා 50 ගෙවීම් සඳහා අපවෙත යොමුකර ඇත්තේ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමෙන් අනතුරුව බැවින් එම මුදල සමාලෝචිත ගිණුම් වර්ෂය තුළ නිවැරදි කිරීමට හැකියාවක් නොතිබුණි.

බිල්පත් නියමිත කාලය තුළ ගෙන්වා ගැනීමටත් එම ගණුදෙනු වර්ෂය තුළම ගිණුම් ගත කිරීමට පියවර ගත යුතුය.

3.2.11 ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ඕනෑම ආයතනයක මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම සඳහා අවසර දුන් දිනය ඉතා වැදගත් වන අතර එය අනිවාර්ය අවශ්‍යතාවයකි. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතියේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට දිනයක් නොමැතිව අත්සන් කිරීමෙන් අදාල නිලධාරීන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුමත කර තිබුණි.	අතපසු වීමකින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනුමත කිරීමේ දිනය සඳහන් කර නොමැත.	මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනුමත කිරීමේ දිනය නිසි පරිදි සඳහන් කළ යුතුය.

(ආ) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට මූලින් සැලසුම් කර තිබූ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ සංකල්පමය අධ්‍යයනය, පූර්ව ශක්‍යතා අධ්‍යයනය, මූලික සහ සවිස්තරාත්මක ඉංජිනේරු සැලසුම් සඳහා වූ උපදේශන සේවා සඳහා වන ව්‍යාපෘති යෝජනාව සඳහා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණද මහා භාණ්ඩාගාරය මෙම අධ්‍යයනය හා එහි ප්‍රතිඵලය ඉහළ ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස හඳුනා නොගන්නා බව පවසමින් ඒ සඳහා අනුමැතිය ලබා දීම ශේෂපත්‍ර දිනය වන විට ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 01 ප්‍රකාරව, ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කරන ලද දිනය වන විට එම ව්‍යාපෘතියේ නිවැරදි තත්ත්වය සහ එහි අඛණ්ඩ පැවැත්මට ඇති බලපෑම අනාවරණය කර නොතිබුණි.

ව්‍යාපෘති කටයුතු තව දුරටත් ක්‍රියාත්මක වන බැවින් රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 01 හි සඳහන් පරිදි ව්‍යාපෘතියේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ උපකල්පනය පවත්වා ගැනීම පිළිබඳ ගැටලුවක් සිදු නොවේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පරිශීලකයන් හට ව්‍යාපෘතිය අපේක්ෂිත කාලය දක්වා පැවැතීම සම්බන්ධයෙන් පැන නගින ලද කරුණු මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ හෙළි දරවී කළ යුතුය.

(ඇ) ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට දකුණු ආසියානු ආර්ථික උපකලාපීය ආර්ථික සහයෝගීතා වැඩසටහන් යටතේ ඉදිවන අධිවේගී වරාය ප්‍රවේශ ව්‍යාපෘතියට ඇතුළත් රු.මිලියන 361.53 ක වටිනාකමකින් යුත් උපදේශන කටයුතු තුනක් අවසන් කර ඇති බව ප්‍රකාශ කළද, එවැනි ව්‍යාපෘතිවල වටිනාකම තවමත් කෙරීගෙන යන වැඩ ගිණුමේ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

පිළිගනිමි.

උපදේශන සේවාවන්හි වටිනාකම් ප්‍රාග්ධනිත කළ යුතුය.

(ඈ) මාර්ග, දුම්රිය සහ වරාය යන උප සංරචක තුන සඳහා ලබා ගත් ණයවලින් මාර්ග සංරචකයට ප්‍රාග්ධනීකරණය කළ යුතු මුදල හඳුනා ගැනීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කර නොමැත. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇති රු.මිලියන 422.65 ක ණය ශේෂයේ සහ රු.මිලියන 6.47 ක පොලියේ නිරවද්‍යතාවය තහවුරු කර ගැනීමට විගණනයට නොහැකි විය.

පිළිගනිමි.

ව්‍යාපෘතියේ ණය මුදලින් ප්‍රාග්ධනිත කළ යුතු මුදල හඳුනා ගැනීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කළ යුතුය.

3.2.12 පාලම් 25 ක් නැවත ස්ථාපිත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මෙම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය යටතේම ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය සඳහා වන්දි ගෙවීම වෙනුවෙන් රු. මිලියන 10.01 ක මුදලක් පාලම් 25 ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ව්‍යාපෘතිය මගින් 2018 වර්ෂයේ දී ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම ගෙවීම් තවමත් අදාළ ව්‍යාපෘතියෙන් අය කර ගෙන නොමැති අතර ව්‍යාපෘතිය මෙම ගෙවීම් සඳහා අනුමැතියක් ද තවමත් ලබා ගෙන නොමැත.</p>	<p>එකඟ වේ. මෙවැනි අතපසුවීම් ඉදිරියේදී සිදුනොවීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගනිමි.</p>	<p>වැය විෂය මාරුවීම සඳහා නිසි අනුමැතියක් ලබා ගැනීමෙන් පසු ගෙවීම් කළ යුතුය</p>

3.2.13 මධ්‍යම සහ උභව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම් සහ වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා විදේශ ණය ප්‍රතිපාදන වලින් රු. මිලියන 1,711.18කට සමාන සියයට 20 ක් ව්‍යාපෘතිය මගින් උපයෝජනය කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වුවත් ව්‍යාපෘතිය විසින් තවත් රු.මිලියන 600ක් ගිණුම්ගත කර තිබූ නමුත් එම මුදල භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අදාළ වර්ෂය සඳහා ගිණුම් ගතකර නොමැත.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත් වියදම ලෙස රු.මිලියන 7,389.57 වියදම් කරනු ලැබූවද, භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අදාළ වර්ෂය සඳහා ගිණුම් ගත කර ඇති වියදම රු.මිලියන 6,788.82කි. එම නිසා ප්‍රතිපාදන වැයවීම ලෙස ව්‍යාපෘතියට ගිණුම් ගත කිරීමට හැකි වූයේ රු.මිලියන 6,788.82 පමණි. එබැවින් ප්‍රතිපාදන රු.මිලියන 1,711.18 උපයෝජනය නොවීමක් ලෙස පෙන්වුම් කරනු ලබයි.</p>	<p>වර්ෂයට අදාළ ප්‍රතිපාදන වර්ෂය උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2019 මාර්තු 15 දිනැති අංක 01/2019 කළමනාකරණ චක්‍රලේඛයේ 9.3 උප වගන්තියට අනුව, ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව අවම වශයෙන් මාස දෙකකට වරක් රැස්වන බවට රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා සහතික විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කිසිදු මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීමක් පවත්වා නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>රටේ පැවති කොවිඩ් 19 වසංගතය පැතිරීම සීමා කිරීමේ රෙගුලාසි හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව රැස්කිරීමට නොහැකි වී ඇත.</p>	<p>චක්‍රලේඛය ප්‍රකාර ව ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටු පැවැත්විය යුතුය.</p>

3.2.14 කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන් පාලම් නිර්මාණය හා ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ව්‍යාපෘතියේ මාසික වියදම් වාර්තාවට අනුව විදේශ ණය ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 35 කට සමාන රු. මිලියන 1,528 ක් සහ රජයේ අරමුදල් ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 57 කට සමාන රු.මිලියන 40.62 ක් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය මඟින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණි.	පිළිගෙන ඇත.	වර්ෂයට අදාළ ප්‍රතිපාදන වර්ෂය තුළම උපයෝජනය කිරීමට හෝ ඇස්තමේන්තු සංශෝධනය කළ යුතුය.
(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ වියදම් ප්‍රකාශය අනුව මුළු ණය ප්‍රතිපාදන රු.මිලියන 4,670 ක් වූ අතර ඉන් අරමුදල් උපයෝජනය වූයේ රු.මිලියන 2,637 ක් පමණි. රු.මිලියන 4,270 කින් රු.මිලියන 2,637 ක් වැයකර අපේක්ෂිත කාර්යසාධන ඉලක්ක සපුරාගත් බව ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රගති වාර්තාවෙන් නිරූපනය වේ. ඒ අනුව වර්ෂය සඳහා අපේක්ෂිත භෞතික ඉලක්කය සහ අරමුදල් ප්‍රතිපාදනය එකිනෙක නොගැලපෙන බවද නිරීක්ෂණය විය.	ව්‍යාපෘතිය නිල වශයෙන් ආරම්භ කිරීම 2021-08-16 දින සිදු වූ අතර මේ සඳහා මුදල් ප්‍රතිපාදන ලබාදී තිබුණේ 2019 වසරේ අප විසින් දැනුම් දුන් මූල්‍ය අවශ්‍යතා පදනම් කරගෙනය. එහෙයින් සියළු වියදම් කඩිනම් ව්‍යාපෘති ප්‍රගතියක් මඟින් ලබා ගත් බව දැනුම් දෙන අතර ශ්‍රී ලංකා ආණ්ඩුව මඟින් ලබාගන්නා වූ තීරණ සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බලපෑමක් කළ නොහැකි බැවින්, (i) 2019 අයවැය ප්‍රතිපාදන සඳහා ඉල්ලීම් කිරීමත් (ii) කැබිනට් අනුමැතිය ලැබූ පසු නව ණය ගිවිසුමට එළඹීමත් (iii) එම ගිවිසුම ප්‍රකාරව වැඩ ආරම්භ කිරීමත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් නීත්‍යානුකූලව කර ඇති බව සඳහන් කරමි.	තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමේදී සන්සන්දනාත්මක කරුණු නිසි පරිදි සඳහන් කළ යුතුය.
(ඇ) වටිනාකම රු. මිලියන 6,082 ක් වූ ජර්නල් වවුචර 14ක් පිළියෙල කිරීම, පරීක්ෂා කිරීම සිදුකල බවට අදාළ නිලධාරීන් විසින් අත්සන් කර නොතිබූ අතර ගණකාධිකාරීවරයා පවා සහතික කිරීම සඳහා අත්සන් කර නොතිබුණි. මෙය දැඩි පාලන දුර්වලතාවයක් ලෙස නිරීක්ෂණය කරමි. කෙසේ වෙතත් සමාලෝචිත මූල්‍ය	2021 වර්ෂයේ පැවති Covid-19 තත්වය නිසා මාර්ගගත ක්‍රමයට රාජකාරී කිරීමට සිදුවිය. මේ නිසා ජර්නල් සටහන් තිබූ ලිපි ගොනුව කෙසේ හෝ අතපසුවීමකින් ජර්නල් සටහන් සහතික කිරීමට නොහැකි විය. එසේ වුවත් එහි ඇති සංඛ්‍යා	ජර්නල් වවුචර අදාළ වගකිවයුතු නිලධාරීන් විසින් පරීක්ෂා කර සහතික කර අනුමත කල යුතු අතර වෘත්තීය සැලකිල්ලෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

වර්ෂය තුළ සකස් කර තිබුණේ ජර්නල් වටුවර් සංඛ්‍යාව 15ක් පමණි.

ලේඛන වල නිවැරදිතාවය සහතික කරමි. මින් ඉදිරියට එවැනි අතපසුවීම් වලක්වා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගනිමි.

3.2.15 දක්ෂිණ මාර්ග සම්බන්ධතා ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

(අ) ව්‍යාපෘති සංශෝධිත විෂය පථයට අනුව කොළඹ හා කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මාර්ග පද්ධතියේ කි.මී.40.2 ක මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු පැකේජ 05 ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, පැකේජ 1,2 සහ 4 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු පිළිවෙලින් දින 248, 534 සහ 689 ක ප්‍රමාදයකින් පසුව නිමකර තිබුණු අතර පැකේජ 05 හි පුනරුත්ථාපන කටයුතු 2020 පෙබරවාරි 29 දින ආරම්භ කර තිබූ අතර 2021 නොවැම්බර් 30 දින වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද ආරම්භක වැඩ සැලැස්මට අනුව 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 59 ක් පමණක් විය. කෙසේ වුවද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 යටතේ 2017 ජුනි 19 දින ඉදිරිපත් කර තිබූ අන්තර් ගෙවීම් සහතික 15 මඟින් අයකර ගෙන තිබූ ප්‍රමාද ගාස්තු රු.මිලියන 31.95 ක් 2019 ඔක්තෝබර් 10 දින කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත මුදාහැර තිබුණි. තවද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 යටතේ අයකර ගෙන තිබූ ප්‍රමාද ගාස්තු රු.මිලියන 14.18 ක් ඉදිරියේදී ආපසු ගෙවීමේ අරමුණින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වගකීමක් ලෙස වාර්තා කර තිබුණි.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් සඳහා වන්දි ගෙවීමට ප්‍රමාද වීම, දුරකථන, විදුලි සහ ජල නල ආදී උපයෝගී සේවා නියමිත කාල සීමාව තුළ විතැන් කර ගැනීමට නොහැකි වීම සහ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ එක තුළ සිදු කල යුතු කාර්යන්හි යම් යම් වෙනස් වීම් හේතු විය.

මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සැලසුම් කළ දිනයන් තුළදී අවසන් කිරීමට පියවර ගත යුතුය.

(ආ) ව්‍යාපෘතිය මඟින් රජය ඉඩම් කට්ටි 1562 ක් ඇතුළත්ව ඉඩම් කට්ටි 8,499 ක් අත්පත් කරගැනීම සඳහා සැලසුම් කර තිබූ අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 17 වන වගන්තිය යටතේ රු.මිලියන 8,418 ක වන්දි ප්‍රදානය කර තිබුණි. තවද ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ කමිටුවේ තීරණ ප්‍රකාරව තවත්

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් සඳහා ගෙවීම් කිරීමට මුදල් ලැබෙන ප්‍රමාණය අනුව ගෙවීම් සිදු කරනු ලැබූ අතර ඉතිරි ඉඩම් කැබලි සඳහා පොලී ගෙවීමට පෙර වන්දි ගෙවීම් කටයුතු සිදු කරමින් පවතී. පොලිය ගෙවීමට පෙර වන්දි ගෙවා අවසන් කල යුතු අතර 2021 අවසානයේ දී ලද මුදල් වලින් පොලී

ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීම සහ 44 වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නමට ලියාපදිංචි කිරීම කඩිනම් කළ යුතුය.

රු. මිලියන 3,210 ක අතිරේක වන්දි මුදලක් ලබා දී තිබුණි. එසේම ඒ වන්දි ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම මත 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.මිලියන 649 ක් වන්දි පොලී ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම් පනතේ 44 වන වගන්තිය යටතේ කිසිදු ඉඩම් කට්ටියක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නමට ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.

ගෙවීම් යම් මට්ටමකට සිදු කරන ලදී. එම ඉඩම් කැබලි සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ ලියාපදිංචි කිරීමේ කටයුතු ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් සිදුකරමින් පවතී.

3.2.16 ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2017 සැප්තැම්බර් 29 දින ලෝක බැංකුව විසින් ඇ.ඩො.මිලියන 125 ක ණය මුදලක් ලබා දීමට ගිවිසුම්ගත වී තිබුණද එය ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම හේතුවෙන් 2018 අගෝස්තු 15 දින ඇ.ඩො. මිලියන 16 ක් දක්වාත් 2020 මැයි 06 දින ඇ.ඩො. මිලියන 9 දක්වා එනම් රු.මිලියන 1,305 දක්වා ණය මුදල සංශෝධනය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද සංශෝධිත ණය පහසුකම වූ ඇ.ඩො.මිලියන 9 න් ඇ.ඩො.මි.1.41 ක් හෙවත් එනම් සියයට 16 ක් පමණක් අවුරුදු 4 මාස 3 කාලයක් ඉකුත්වන 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට උපයෝජනය කර තිබුණි.</p>	<p>2020 දී ණය ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම හා කොවිඩ් ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියට විශේෂ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලැබීම 2020 ජුනි දක්වා ප්‍රමාද විය. තවද රජයේ ආනයන සීමා කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය නිසා ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය උපකරණ හා වාහන ආනයනය කිරීම 2021 අවසන් වන තෙක්ම ප්‍රමාදවිය.</p>	<p>ණය ගිවිසුම 2023 මාර්තු 31 දින අවසන් වීමට නියමිත බැවින් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු කඩිනම් කිරීමට පියවර ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය සහ දේශගුණික බලපෑම් අවම කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යන ව්‍යාපෘතීන් දෙකම එකම ගොඩනැගිල්ලක් තුළ ක්‍රියාත්මක වන අතර රු.මිලියන 5.68 ක් වන වාර්ෂික ගොඩනැගිලි කුලිය 2020 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ව්‍යාපෘති දෙක අතර සමානව බෙදා ගෙන තිබුණි. නමුත් 2021 වර්ෂය සඳහා වූ මුළු ගොඩනැගිලි කුලිය වන රු.මිලියන 5.68 ක මුදල ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය මගින් පමණක් ගෙවා තිබූ අතර 2021 ජුනි 30 දක්වා දේශගුණික බලපෑම් අවම කිරීමේ</p>	<p>ආරම්භයේ සිටම කාර්යාල කුලී පිරිවැය දේශගුණික අවබලපැම් අවම කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (CRIP) සහ වාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය (TCAMP) අතර බෙදී ඇත. 2021 අප්‍රේල් මාසයේදී ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම හේතුවෙන්, 2021 ජනවාරි මාසයේ සිට දේශගුණික අවබලපැම් අවම කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (CRIP) සඳහා ප්‍රමාණවත් අරමුදල් ලැබී නොමැත. එවැනි තත්ත්වයන් තුළ, ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය මගින්</p>	<p>අනවශ්‍ය කුලී ගෙවීම් වැලැක්වීම සඳහා පියවර ගත යුතුය.</p>

ව්‍යාපෘතිය මෙම ගොඩනැගිල්ල තුළ ඇතැම් අත්‍යවශ්‍ය වියදම් සිදුකර ව්‍යාපෘති කටයුතු සිදුකර තිබුණද ඒ දක්වා ඇත. වූ ගොඩනැගිලි කුලිය ව්‍යාපෘති දෙක අතර තවද, TCAMP සහ CRIP විසින් බෙදා නොතිබුණි. තවද ගොඩනැගිල්ලේ භාවිතා කරන උපකරණ සහ අමතර ඉඩ ප්‍රමාණය හිමිකරුට පවරා ලියකියවිලි වල ආරක්ෂාව කුලිය අඩු කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් කිසිදු හේතුවෙන් තනි පිවිසුම වෙනත් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබූ බව ආයතනයක් සමඟ බෙදාගැනීමට නිරීක්ෂණය විය. නොහැක.

3.2.17 කොන්ක්‍රීට් කණුමත දිවෙන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කොන්ක්‍රීට් කණුමත දිවෙන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 2016 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කර තිබූ අතර මෙම ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම 2019 ජනවාරි 17 දින අත්සන් කර තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට එනම් ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර දින 827 කට පසු ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත සිවිල් වැඩ ප්‍රගතිය සියයට 23 ක් පමණක් වී තිබුණි. තවද 2019 වර්ෂය සඳහා වන ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් රු.මිලියන 39,303 ක් වටිනා ක්‍රියාකාරකම් 13 න් රු.මිලියන 38,605 ක් වටිනා ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් 7 ක් ආරම්භ කිරීම සඳහා 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මාස 2 සිට 24 කට ආසන්න කාලයක් ප්‍රමාද වී තිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ඉලක්කගත දිනයන්හි දී නිම කිරීම පිළිබඳව වැඩි අවදානමක් පවතින බැව් නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>පිළිගනිමි</p>	<p>ඉලක්කගත දිනයන් වලට ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම සඳහා ප්‍රමාද වූ වැඩ කඩිනමින් නිම කිරීමට පියවර ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2021 දෙසැම්බර් මාසය සඳහා වන උපදේශකවරුන්ගේ කාර්ය සාධන වාර්තාව අනුව, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කල යුතු මුළු නිර්මාණ සැලසුම් සංඛ්‍යාව 918 ක් විය. කෙසේ වෙතත් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නිම කරන ලද සත්‍ය නිර්මාණ සැලසුම් සංඛ්‍යාව 633 කි. ඒ අනුව සියයට 31 ක් නියෝජනය කරන නිර්මාණ සැලසුම් 285ක් නියමිත දිනය වන විට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නිම කර නොතිබුණි. තවද Capping beam design සහ decks designs නිම කිරීම ඉතා සෙමින් සිදු වූ අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට වාර්තා කල ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 14 සහ සියයට 23 ලෙස නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>උපදේශකවරුන්ගේ 2021 දෙසැම්බර් මස ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සැපයිය යුතු මුළු ව්‍යාපෘතිය සඳහා වූ සම්පූර්ණ සැලසුම් ගණන 930 කි. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ 4 වන සංශෝධිත වැඩසටහන අනුව 2021 දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට ඉදිරිපත් කල යුතු සැලසුම් ගණන 918 කි. ඒ අනුව අපේක්ෂිත සියයට 31 වන සැලසුම් 285ක් 2021 දෙසැම්බර් අවසාන වන විට අවසන් වී නොතිබුණි.</p>	<p>ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් කඩිනම් කර අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය ලඟා කර ගැනීමට කටයුතු කල යුතුය.</p>

(ඇ) කොන්ක්‍රීට් කණුමත දිවෙන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග විලිගනිමි.
 ව්‍යාපෘතියේ විදේශ ණය මුදල් භාවිතය සඳහා 2021 වර්ෂයේදී මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් රු.මිලියන 19,393 ක ප්‍රතිපාදනයක් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද ව්‍යාපෘතියේ මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන් ඉහත ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 77 ක් හෙවත් රු.මිලියන 14,891 ක් වූ ප්‍රමාණයක් උපයෝජනය කර නොතිබුණි. තවද පෙර වර්ෂය සඳහා මෙම කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වෙන්කල ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 73 ක් හෙවත් රු.මිලියන 4,302 ක ප්‍රතිපාදන මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් උපයෝජනයට ගෙන නොමැති බවද නිරීක්ෂණය විය.

ව්‍යාපෘතියේ අරමුදල් කාර්යක්ෂමව භාවිතා කර අරමුණු ඉටු කර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගත යුතුය.

3.3 දේශීය අරමුදල්වලින් ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරීගේ නිර්දේශය අදහස් දැක්වීම

ජාතික මහාමාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග ජාලයට ප්‍රවේශවීමේ හැකියාව වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් මාර්ග කි.මී.100,000 ක විකල්ප මාර්ග හා ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ආරම්භ කල ව්‍යාපෘතිය මගින් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මාර්ග කි.මී.30,000 ක් සංවර්ධනය කර අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද ඒ අතුරින් මාර්ග කි.මී.5,153.19 ක් ආවරණය කරමින් මාර්ග 4363 ක් පමණක් සංවර්ධනය කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතියේ කාර්යසාධනය සියයට 17.1 ක පමණ පහල මට්ටමක පැවතුණි.

කොවිඩ් 19 වසංගත තත්ත්වය, සංවරණ සීමා පැනවීම, ප්‍රමාණාත්මක අක්මුදල් යාවත්කාලීනව නොලැබීම, වෙළඳපොල තුල අමුද්‍රව්‍ය හිඟයක් පැවතීම, ඉදිකිරීම් යන්ත්‍ර වල සහ ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය සපයන යන්ත්‍රාගාර වල ඇතිවන දෝෂයන් ප්‍රකෘති තත්ත්වයට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන අමතර කොටස් වෙළඳපොල තුල නොමැති වීම යනාදිය හේතුවෙන් කාර්යසාධනය පහල මට්ටමක පැවතුණි.

ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත් කඩිනම් කර අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය ලඟා කර ගැනීමට කටයුතු කල යුතුය.

3.4 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් නිර්දේශය දැක්වීම

(අ) 2019 දෙසැම්බර් 04 දිනැති රාජ්‍ය වියදම් කළමනාකරණය සහ මූල්‍ය විනය පවත්වාගෙන යාම යන මැයෙන් නිකුත් කල අයවැය වක්‍රලේඛ අංක 07/2019 අනුව වියදම් ඒකක වලට ලබාදී තිබූ සම්පත් නිකරුණේ

අමාත්‍යාංශය සතු වාහන 06ක් අපහරණය සඳහා හඳුනාගෙන අපහරණ ක්‍රියාවලිය ද සිදු කර තිබූ බැවින් එම වාහන ධාවනය සඳහා යොදාගෙන නොමැත. එහෙත් අලුතින් වාහන දීර්ඝ

වාහන සම්බන්ධ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීමට ක්‍රියා කල යුතුය.

තැබීමෙන් වන පිරිවැය වැළැක්වීම සඳහා සෑම පියවරක්ම ගත යුතු බව සඳහන් වූවද, අමාත්‍යාංශය සතුව පැවති වාහනවලින් භාවිතා කල හැකි තත්වයේ පවතින වාහන 7 ක් වසර කිහිපයක් තිස්සේ භාවිතයෙන් තොරව අනාරක්ෂිතව ගාල් කර තිබුණි.

කාලයකට ආනයනය සිදු නො කරන බැවින් ඉදිරි අවශ්‍යතා සඳහා වාහන 03ක් අලුත්වැඩියා කර භාවිත කිරීම සඳහා තීරණය කර ඇත.

(ආ) අමාත්‍යාංශය සතු KQ - 0690 දරණ රු.මිලියන 16ක වටිනාකමින් යුත් රථය 2020 නොවැම්බර් 18 දින සිට තාවකාලිකව මහනැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ සමාගම වෙත ලබා දී තිබූ අතර 2021 දෙසැම්බර් 31 වන තෙක් එම රථය ඉහත සමාගමට පැවරීමට හෝ අමාත්‍යාංශයට පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

මේ වන විට එම වාහනය අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දෙන ලෙස ඉහත සමාගම වෙත දන්වා ඇත.

-එම-

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.මිලියන 84.6 වටිනාකමින් යුත් වාහන 7 ක් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයටද රු. මිලියන 2.35 ක් වටිනා වාහනයක් ප්‍රජා පොලිස් සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයටත් ලබාදී තිබුණි. එසේ වුවද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ලබා ගත් වාහන 12 ක්ද උපයෝජනය කර තිබුණි.

ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙතම අමාත්‍යාංශයක් බවට පත්වීමෙන් පසු එම අමාත්‍යාංශයේ රාජකාරී කටයුතු සඳහා අනුයුක්ත කර තිබූ වාහනවල අයිතිය එම අමාත්‍යාංශය වෙත පැවරුම් ලේඛන මගින් පැවරීම සඳහා කටයුතු කර ඇත. අපහරණය සඳහා හඳුනාගෙන තිබූ මෝටර් රථයක් අලුත්වැඩියා කර භාවිත කිරීම සඳහා ප්‍රජා පොලිස් සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත පවරා දීමට කටයුතු යොදා ඇත. අමාත්‍යාංශය සතුව ධාවන තත්වයේ පවතින වාහන සීමිත බැවින් රාජකාරී අවශ්‍යතාවයන් මත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙතින් වාහන කිහිපයක් භාවිත කර ඇත.

-එම-

3.5 රජයේ නිලධාරීන් ඇප තැබීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිර්දේශය
නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

මුදල් රෙගුලාසි 880 (i) සහ රජයේ නිලධාරීන්ගේ ඇප ආඥාපනතේ 612 ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයේ ඇප තැබිය යුතු නිලධාරීන් දෙදෙනකු පමණක් ඇප තැන්පත් කර තිබුණි.

එකඟ වේ.

මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කල යුතුය.

3.6 පාඩු හා හානි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි ඇතුළත් පොත් වලින් කපා හැරීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන යන පාඩු හා අත්හැරීම් වශයෙන් වසරකට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබූ රිය අනතුරක් සම්බන්ධයෙන් රු.26,473 ක වටිනාකමක් සහ වර්ෂය තුළ සිදු වූ අනතුරු තුනක් සම්බන්ධයෙන් එකතු වටිනාකම රු.124,200 ක් වාර්තා කර තිබුණද 2021 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් මෙම ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ වෙනත් සුදුස්සක් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>විගණන විමසුමෙහි සඳහන් එක් අනතුරකට අදාළව රු.26,473ක මුදලක් මේ වන විට පොත්වලින් කපා හැරීම කර ඇත. වර්ෂය තුළ සිදු වූ අනතුරු තුනක් සම්බන්ධයෙන් දක්වා ඇති මුදලින් රු.61,560 ක් රක්ෂණයෙන් අය කර ගැනීමටත් රු.10,500 ක මුදලක් පොත්වලින් කපා හැරීමටත් කටයුතු කර ඇත.</p>	<p>හානි හා පාඩු කාලීනව ආවරණය කිරීමට හෝ පොත්වලින් ඉවත්කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3.7 අවිධිමත් ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය සඳහා 2017 මාර්තු 15 දින නිකුත්කළ අංක 32 අතිරේකය ප්‍රකාරව ප්‍රසම්පාදන කමිටු සහ ඊට අදාළ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු සාමාජිකයින් සඳහා කිසියම් කාර්තුවක් තුළ ගෙවීම් කළ හැකි උපරිම සීමාව එම නිලධාරියාගේ එම කාර්තුවට අදාළ මූලික වැටුප නොඉක්මවිය යුතු වුවත් ඊට පටහැනිව එම සීමාවන් ඉක්මවා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී නිලධාරීන් 12 ක් සඳහා 2021 වර්ෂයට අදාළව රු.මිලියන 4.42 ක මුදලක් ගෙවීම් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් විගණනය විසින් විමසීමෙන් අනතුරුව ඉහත සඳහන් නිලධාරීන් අතරින් නිලධාරීන් 11 ක් විසින් රු.මිලියන 10.04 ක් අමාත්‍යාංශය වෙත ආපසු ගෙවීම් කර තිබුණි. ඒ අනුව අදාළ නිලධාරීන් සඳහා සීමාව ඉක්මවා 2020 වර්ෂයේදීද ගෙවීම් කර තිබීමේ අවදානමක් පැවතීම විගණනයේදී බැහැර කල නොහැකි අතර මෙම නිලධාරීන් විසින් ඉහත සඳහන් පරිදි ආපසු ගෙවූ මුදලේ නිරවද්‍යතාවයද විගණනයේදී තහවුරු</p>	<p>උක්ත අධි ගෙවීම් අතරින් අදාළ නිලධාරීන් 11 දෙනෙකු විසින් ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 32 සංශෝධනය අනුව නැවත ගෙවීම් සිදුකර ඇති අතර ඉතිරි අධි ගෙවීම් කඩිනමින් අයකර ඔබ වෙත බැර විස්තර වාර්තා කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරනු ලබන බව වැඩිදුරටත් දන්වමි.</p>	<p>2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර ව ප්‍රසම්පාදන කමිටු සහ ඊට අදාළ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු සාමාජිකයින් වෙත ගෙවීම් කළ යුතුය.</p>

නොවුණි. තවද ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය ප්‍රකාරව නිලධාරීන් විසින් සීමාව ඉක්මවා ලබාගත් මුදල එම නිලධාරියා දැනට සේවයේ නියුතු ආයතනයට ගෙවීම් කළයුතු වුවත් ඉහත නිලධාරීන් විසින් අදාළ ආපසු ගෙවීම් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති ව්‍යාපෘතියකට බැර කිරීමට හේතු විගණනයට අනාවරණය නොවුණි.

4. තිරසාර සංවර්ධනය

4.1 තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු සපුරාගැනීමේ ඉලක්ක සඳහා සුදානම් වීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>වාර්ෂික වැඩසටහනෙහි තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ඉටුකරගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වැඩසටහන් ඇතුළත් කර නොතිබුණු නමුත් වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාවේ තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු 03 කට අදාළව ඉලක්කයන් සහ දර්ශකයන් සඳහන් කර තිබුණත් එම දර්ශකයන්ට අදාළව ප්‍රගතියක් නිශ්චිතව සඳහන් කර නොතිබුණි.</p>	<p>ඉදිරි වසර සඳහා සකසන වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාවන්හි දී වාර්ෂික ඉලක්කයන් හා එම එක් ඉලක්කයන් සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතීන් වඩාත් සවිස්තරාත්මක ව දැක්වීමට කටයුතු කරන්නෙමු.</p>	<p>වාර්ෂික වැඩසටහනෙහි තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ඉටුකරගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වැඩසටහන් නිශ්චිතව ඇතුළත් කර ඒවා ළඟාකර ගැනීමට නිසි පරිදි ඇගයීමක් කළ යුතුය.</p>

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

5.1 අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලය, තර්ජන කාර්ය මණ්ඩලය හා පුද්ගල පඩිනඩි සඳහා වියදම

අමාත්‍යාංශයේ ගිණුම් වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්යමණ්ඩල සංයුතිය පහත පරිදි වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය																
<table border="1"> <tr> <td>සේවක වර්ගය</td> <td>අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය</td> <td>තර්ජන කාර්ය මණ්ඩලය</td> <td>පුරප්පාඩු /අතිරික්ත</td> </tr> <tr> <td>ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම</td> <td>30</td> <td>25</td> <td>05</td> </tr> <tr> <td>තෘතීය මට්ටම</td> <td>04</td> <td>01</td> <td>03</td> </tr> <tr> <td>ද්විතීය මට්ටම</td> <td>249</td> <td>148</td> <td>101</td> </tr> </table>	සේවක වර්ගය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තර්ජන කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු /අතිරික්ත	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	30	25	05	තෘතීය මට්ටම	04	01	03	ද්විතීය මට්ටම	249	148	101	<p>රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් මත 2013 වර්ෂයේදී සංවර්ධන නිලධාරීන් 365 දෙනකු මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත අනුයුක්ත කර ඇති අතර ඒ සඳහා කාර්ය මණ්ඩල අනුමැතියද ලැබී ඇත. 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</p>	<p>අමාත්‍යාංශයේ සැබෑ සේවක අවශ්‍යතාවය වන පරිදි අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව සංශෝධනය කරගැනීම හා ඊට අදාළ පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
සේවක වර්ගය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තර්ජන කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු /අතිරික්ත															
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	30	25	05															
තෘතීය මට්ටම	04	01	03															
ද්විතීය මට්ටම	249	148	101															

ප්‍රාථමික	<u>28</u>	<u>19</u>	<u>09</u>
මට්ටම			
එකතුව	<u>311</u>	<u>193</u>	<u>118</u>

(අ)ද්විතීයික මට්ටමේ තනතුරක් වන සංවර්ධන නිලධාරීන් 101 ක පුරප්පාඩු පැවතියද අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරයට සෘජු සම්බන්ධතාවක් නොමැති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන්හි රාජකාරි සඳහා අමාත්‍යාංශයට බඳවා ගන්නා ලද සංවර්ධන නිලධාරීන් 73 දෙනෙකු නිදහස් කර අමාත්‍යාංශය ඒ වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන 39.96 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. තවද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බඳවා ගන්නා ලද නිලධාරීන් 24 දෙනෙකු සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයට නිදහස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, සැලකීමේදී කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ගැනීමේදී සේවා අවශ්‍යතා පිළිබඳව නිසි ඇගයීමකින් හා සේවා අවශ්‍යතා නිර්දේශ ගැලපීමකින් තොරව සිදු කර තිබුණි.

ගණන 71 ක් පමණි. මෙම අනුමත කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව අඩුකර ගැනීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් වරින් වර සිදු කරන ලද ඉල්ලීම් මත මේ වන විට එම සංඛ්‍යාව 210 දක්වා අඩුකර ගැනීමට හැකි වී ඇත. තවද අමාත්‍යාංශයේ අවශ්‍යතාවය මත ගැලපීම් කර සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු 55ක් යටපත් කිරීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉල්ලීම් කර ඇතත් මේ වනතෙක් ඒ සඳහා අනුමැතිය ලැබී නොමැත. එබැවින් නිලධාරීන්ගේ ඉල්ලීම මත ප්‍රාදේශීය කාර්යාල වල සේවය කරන නිලධාරීන් වෙතත් ආයතන වෙත ස්ථාන මාරුවීමේදී අනුප්‍රාප්තිකයකු රහිතව නිදහස් කිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර එම කාර්යාල සඳහා නැවත අනුයුක්තියක් සිදු නොවේ. අමාත්‍යාංශයේ සාමාන්‍ය පරිපාලන කටයුතු කරගෙන යාම වෙනුවෙන් මෙම අමාත්‍යාංශයෙහි පවත්නා සේවා අවශ්‍යතාවය මත රියදුරු, කාර්යාල කාර්ය සහායක සේවය, හා අනෙකුත් පුරප්පාඩු සඳහා රජයේ නිලධාරීන් ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ කළමනාකරණ සහකාරවරුන් 08 දෙනෙකු, රියදුරන් 02 දෙනෙකු සහ කාර්යාල කාර්ය සහායකයන් 10 දෙනෙකු තාවකාලිකව අනුයුක්ත කර ගෙන ඇත.

මෙම අමාත්‍යාංශයෙන් ඒකාබද්ධ වාර්ෂික වැටුපක් ගෙවන කාර්යාල කාර්ය සහායකයෙකු සහ කාර්යාල කම්කරුවෙකු ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත තාවකාලිකව අනුයුක්ත කර ඇති අතර, ඉදිරියේදී ඒකාබද්ධ සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ අනුමැතියට යටත්ව උක්ත අමාත්‍යාංශය වෙත එම සේවකයන් ස්ථිර වශයෙන් අනුයුක්ත කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. තවද මෙම අමාත්‍යාංශයේ නව අතිරේක ලේකම් (සංවර්ධන) පදිංචි ප්‍රදේශයට ආසන්නයේ මෙම අමාත්‍යාංශයේ රියදුරෙකු නොසිටීමත්, අමාත්‍යාංශ රියදුරු පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 07ක් වීමත් හේතුවෙන් එම නිලධාරීන්ගේ පූර්ව සේවා ස්ථානය වන පළාත් පාලන, ආර්ථික ප්‍රවර්ධන, විදුලි බල හා

බලශක්ති, පරිසර කටයුතු ජලසම්පාදන හා ජල ප්‍රවාහන සහ සංචාරක කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ රියදුරෙකු මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත තාවකාලිකව මාස 06ක කාලයක් සඳහා නිදහස් කර තිබූ අතර, පසුව නැවත 2021.07.01 දින සිට වසර 01 ක කාලයක් සඳහා මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කර ඇත. ඒ අනුව උක්ත රියදුරු මහතා දැනට මෙම අමාත්‍යාංශයේ සේවයේ නියුතුව සිටී.

(ආ)සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී අමාත්‍යාංශයෙන් රු.936,575 ක ඒකාබද්ධ වාර්ෂික වැටුපක් ගෙවන කාර්යාල කාර්යය සහායකයකු සහ කාර්යාල කම්කරුවකු ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයටද, පළාත් පාලන, ආර්ථික ප්‍රවර්ධන, විදුලි බල හා බලශක්ති,පරිසර කටයුතු ජල සම්පාදන හා ජලප්‍රවාහන සහ සංචාරක කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ රියදුරකු මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයට තවකාලිකව අනුයුක්ත කර තිබුණි.

මෙම අමාත්‍යාංශයෙන් වැටුප් ගෙවන සේවකයන් 2කු ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත තාවකාලිකව අනුයුක්ත කර ඇති අතර, ඉදිරියේදී ඒකාබද්ධ සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ අනුමැතියට යටත්ව උක්ත අමාත්‍යාංශය වෙත එම සේවකයන් ස්ථිර වශයෙන් අනුයුක්ත කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

තවද මෙම අමාත්‍යාංශයේ නව අතිරේක ලේකම් (සංවර්ධන) පදිංචි ප්‍රදේශයට ආසන්නයේ මෙම අමාත්‍යාංශයේ රියදුරෙකු නොසිටීමත්, අමාත්‍යාංශ රියදුරු පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව 07ක් වීමත් හේතුවෙන් එම නිලධාරියාගේ පූර්ව සේවා ස්ථානය වන පළාත් පාලන,ආර්ථික ප්‍රවර්ධන, විදුලි බල හා බලශක්ති, පරිසර කටයුතු ජලසම්පාදන හා ජල ප්‍රවාහන සහ සංචාරක කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ රියදුරෙකු මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත තාවකාලිකව මාස 06ක කාලයක් සඳහා නිදහස් කර තිබූ අතර, පසුව නැවත 2021.07.01 දින සිට වසර 01 ක කාලයක් සඳහා මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කර ඇත. ඒ අනුව උක්ත රියදුරු මහතා දැනට මෙම අමාත්‍යාංශයේ සේවයේ නියුතුව සිටී.

-එම-

5.2 මානව සම්පත් සංවර්ධනය නිසිපරිදි සැලසුම් නොකිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ප්‍රධාන පුහුණු වැඩසටහන් 25ක් යටතේ පැය 192ක පුහුණු කාලයක් කාර්ය මණ්ඩලයේ විවිධ මට්ටම් වල නිලධාරීන් සඳහා සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේවුවද වර්ෂය තුළදී එක් නිලධාරියකු පමණක් පැය 12ක පුහුණු වැඩසටහනක් සඳහා සහභාගී වී තිබුණි. ඒ අනුව මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.</p>	<p>2021 වර්ෂය පුරාවටම පැවති කොවිඩ් වසංගත තත්වය හේතුවෙන් කඩින් කඩ ආයතනය වසා දැමීම, එම තත්වයන් හේතුවෙන් දේශකයන් ගෙන්වා ගැනීමේදී සිදු වූ අවහිරතා සහ පුහුණු ආයතන තාවකාලිකව පුහුණු වැඩසටහන් නැවැත්වීම යන කරුණු මත පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීමට නොහැකි විය.</p>	<p>පවතින තත්වය මත zoom තාක්ෂණය වැනි මාධ්‍ය භාවිතා කර පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2018 ජනවාරි 24 දිනැති අංක 02/2018 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛයේ 03 ඡේදය ප්‍රකාරව මානව සම්පත් සංවර්ධනය සඳහා එක් නිලධාරීන්ගේ නිපුණතා වෙන් වෙන්ව හඳුනා ගැනීමක් සිදු කර නොතිබුණු අතර ඒ සඳහා සුදුසු ක්‍රමවේදයක් සකස් කර නොතිබුණි.</p>	<p>අමාත්‍යාංශයේ සේවය කරන සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලයට පවරා ඇති විගණීම් සලකා බලා නිලධාරීන් තුළ පවතින නිපුණතාවයන් හඳුනා ගෙන මේ වන විටත් විෂයන් මාරු කිරීම් ආදී කටයුතු සිදු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.</p>	<p>චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>