

2022 ്രေററററ 03
2022 ്രெரவரி 03
03 February 2022



NAOSL

ററററററ ഏററ : ഏരരരര/ര/രര/2019/25
அறிக்கை இல. : ஆர்ஏஎச்/ஏ/ரீஏ/2019/25
Report No : RAH/A/PA/2019/25

**രരരരര രറര ഏരരരര രരരരരര രരരര രരരര രരരര രരരര രരരര
രരര രരരരര രരരരരര രരര രരര രരരരരരരര
രരരരരരരരരരര രരരരരര രരരര**

രരരരരരരരരര രരര രരരരരര രരരരരരരരരരര രരര രരരരര രരരരര
രരരരര രരരര രരരരരരരര രരരര രരരരരരരരരരര രരരരരര രരര
രരരരരരരരര രരരരരരരരരര രരരരരരരരരര രരരരരരര

**Performance Report on Improving Road Accessibility between
Rural Community and Socio-Economic Centres under the
Integrated Road Investment Programme**

രരരര രരരര രരരരര
രരരര രരരരരരരര രരരരരരര
NATIONAL AUDIT OFFICE



ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ ග්‍රාමීය
ප්‍රජාව සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර මාර්ග
ප්‍රවේශතාවය වැඩිදියුණු වීමේ කාර්යසාධන වාර්තාව



RAH/A/PA/2019/25

පටුන

1.	විධායක සාරාංශය.....	2
2.	හැඳින්වීම.....	4
2.1	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන ආරම්භ කිරීම.....	4
2.2	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම	5
2.3	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ ණය ගිවිසුම්වලට එළඹීම	6
2.4	විගණනය තෝරා ගැනීමට හේතුව	7
2.5	විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය.....	7
2.6	විගණන විෂය පථය	7
2.7	විෂය පථය සීමාවීම.....	7
2.8	විගණන ක්‍රමවේදය	8
2.9	විගණන උප අරමුණු.....	8
2.10	විගණන නිර්ණායක.....	9
3.	විගණන නිරීක්ෂණ.....	9
3.1	වැඩසටහන සැලසුම් කිරීම.	9
3.1.1.	මාර්ග වැඩසටහන හඳුනා ගැනීම (වැඩසටහනේ විෂය පථය වෙනස් කිරීම).....	9
3.1.2.	ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම	10
3.2	ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම.....	10
3.2.1.	මාර්ග තෝරා ගැනීම	10
3.2.2.	කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම හා ගිවිසුම්ගත වීම.....	12
3.2.3.	කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද සමාගම්වල ද්‍රවශීලතා ගැටළු	15
3.2.4.	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අත්හැර දැමීම	15
3.2.5.	සෙමෙන් ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ.....	19
3.2.6.	සාර්ථකව නිම කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ	19
3.2.7.	ඉදිකිරීම්වල ප්‍රමිතිය සම්බන්ධ ගැටළු.....	19
3.3	මාර්ග වැඩසටහනේ ප්‍රගතිය.....	22
3.3.1	මූල්‍ය ප්‍රගතිය.....	22
3.3.2	භෞතික ප්‍රගතිය.....	22
3.3.3	ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු මාර්ග පද්ධතිය තුළ මෙම මාර්ග වැඩසටහන යටතේ සුනරුත්ථාපනය වූ මාර්ග.....	23
3.3.4	ආර්ථික නොවන ගනුදෙනු.....	23
3.3.5	සමාජ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ.....	26
3.4	නිර්දේශ.....	32

1. විධායක සාරාංශය

ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනේ ණය ගිවිසුමට අනුව, එවකට උසස් අධ්‍යාපන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, වර්තමානයේ මාර්ග හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. මෙම වැඩසටහනේ අරමුණ වන්නේ, ග්‍රාමීය ප්‍රජාව සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර මාර්ග ප්‍රවේශතාවය වැඩිදියුණු කිරීමය. මෙහි දිගුකාලීන බලපෑම වන්නේ, ජාතික හා පළාත් මාර්ගවල කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීම වේ. ණය ගිවිසුම් අනුව, වැඩසටහනේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො. මිලියන 906 කට සමාන රු. මිලියන 117,780 ක් වන අතර ඉන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 800 කට සමාන රු.මිලියන 104,000 ක් මූල්‍යයන පහසුකම් 6 ක් යටතේ සැපයීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟවී තිබුණි. ඉන් පළමු කොටස් 4 යටතේ රු.මිලියන 75,195 ක මුදලක් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මූල්‍යයනය කිරීමට වෙනම ණය ගිවිසුම් 4 ක් අත්සන් කර තිබුණු අතර එලෙස ලද මුදල් වලින් රු.මිලියන 61,533 ක මුදලක් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ කටයුතු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණි. මෙම කාර්යයන්වල කාර්යසාධන ඇගයීම මෙම විගණනයේ අරමුණ විය.

2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් නිකුත් කරන ලද භෞතික ප්‍රගති වාර්තා සහ විගණනය විසින් සිදුකරන ලද පසුගිය ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවලදී ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය අපේක්ෂිත ඉලක්කයන් නියමිත දිනට ළඟාකරගෙන නොතිබුණු බවට නිරීක්ෂණය වීම හේතුවෙන් මෙම වැඩසටහන යටතේ කාර්යසාධන විගණනය සිදුකිරීමට තෝරා ගන්නාලදී, මෙහිදී, වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් තිබූ මුළු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 ක් අතරින් 2018 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අපේක්ෂිත ඉලක්කයන් කරා ළඟා නොවූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 8 ක් තෝරාගෙන ඒවායේ ප්‍රගතිය ගැඹුරින් පරීක්ෂාවට ලක්කරන ලදී. ඒ අනුව, වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක තුළ ව්‍යාප්තවී ඇති මාර්ග පමණක් භෞතිකව පරීක්ෂාකිරීමට තෝරාගන්නා ලදී.

ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ දකුණු, මධ්‍යම, සබරගමුව, උතුරුමැද පළාත සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්ක වල කි.මී.3,143 ක දිගින් යුත් ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 ක් අතුරින් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 25 ක එනම්, වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ KU01, KU02 පැකේජය, මධ්‍යම පළාතේ මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ සියළු පැකේජයන්ද මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ MA02, MA03 පැකේජ සහ නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කයේ NE02 පැකේජයේ පමණක් පුනරුත්ථාපන වැඩ නිමකර තිබුණි. එමෙන්ම, දකුණු පළාතේ මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ M01, M02 සහ M03 පැකේජයන්ද, ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ G2, G3 පැකේජයන්ද, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයට අදාළ H1, H2, H3 පැකේජයන්ද 2019 ඔක්තෝම්බර් 30 දිනට වැඩ අවසන් කර තිබුණි. තවද, උතුරුමැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ AP01,

AP02, AP03, AP04 සහ පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ PO1, PO2, PO3 සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ KL01 පැකේජයේ 2019 නොවැම්බර් 04 දිනට වැඩ අවසන් කර තිබුණි. සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ R3 පැකේජයේ පමණක් වැඩ නිම කර තිබුණි.

තවද, ඉහත ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය සඳහා පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 න් 12 ක එනම් කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ 3 ක් ද (KU03, KU04, KU05) සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ 2 ක් (PU2, PU3) සහ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ MA1 පැකේජයේදී ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ G1 පැකේජයේදී කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ KE1 පැකේජයේදී රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ දෙකෙහි (R1, R2) සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ දෙක (KL2, KL3) මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් අත්හැර දමා තිබුණි.

එමෙන්ම, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 ක එනම් පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ PU1 පැකේජයේ නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කයේ NE01, NE03 පැකේජද කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ KE2, KE3 පැකේජ ද මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ කටයුතු 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මන්දගාමීව ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතුණි. තවද, ඉහත කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 ට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ලබාදී තිබූ රු. මිලියන 2,577 ක කාර්යසාධන බැඳුම්කර 2019 නොවැම්බර් 30 දින වන විටත් ආපසු අයකර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත්වී තිබුණි.

ඉහත සඳහන් කරන ලද පරිදි මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ වල නිරතවී වැඩ අත්හැර දැමූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 12 දෙනෙකු හට වැඩ ආරම්භකිරීමේ අත්තිකාරම් වශයෙන් ලබාදෙන ලද රු.මිලියන 3,434 ක මුදලින් 2019 නොවැම්බර් 30 දින වන විට රු.මිලියන 2,994 ක මුදලක් අයකර ගැනීමට අපොහොසත්වී තිබුණි.

මෙම අතරමඟ වැඩ නවතා දමා තිබූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල වැඩ නතරවීමෙන් අනතුරුව එම පැකේජවලට අනුයුක්තව සේවය කළ සේව්‍යෝජක සහ ඉංජිනේරුවරයා (Consultant) ගේ කාර්යයමණ්ඩලය නඩත්තුව වෙනුවෙන් වැටුප් හා දීමනා, නිවාස පහසුකම්, කාර්යාල පහසුකම් සහ වාහන පහසුකම් වෙනුවෙන් අතුරුගෙවීම් අංක 39 මහින් 2019 අගෝස්තු මස දක්වා පමණක් එකතුව රු. මිලියන 23 ක් ගෙවා තිබූ අතර, එම ගෙවීම් කිරීම සඳහා විචලනා නියෝග ලෙස (Variation orders) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක KU 01, KU 02 සහ PU 01 භාවිතා කර තිබුණි.

2. හැඳින්වීම

2.1 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන ආරම්භ කිරීම

ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන 2014 ජූලි 02 දින මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයකට අනුව ආරම්භ කර තිබුණි. මෙහි සමස්ථ ආයෝජනය එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 906 ක් වන අතර එයින් එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 800 ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුණය ආධාර වශයෙන්ද, ඉතිරි එ.ජ.ඩො. මිලියන 106 ක මුදල ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් ද මූල්‍යයනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට අනුව, ජනසන්නවය හා සංවර්ධන අවශ්‍යතාවයන් මත පදනම්ව ග්‍රාමීය කේන්ද්‍රස්ථාන ලෙස ගම්මාන දහසක් තෝරා ගැනීමට අපේක්ෂිතව තිබුණු අතර එම ගම්මාන සඳහා පිවිසෙන ප්‍රාදේශීය, පළාත් හා ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම හෝ පුනරුත්ථාපනය කිරීම මෙම වැඩසටහන යටතේ සිදු කිරීමට නියමිතය. මෙම ආයෝජන වැඩසටහන මගින් ව්‍යාපෘති 05 ඔස්සේ දකුණ, සබරගමුව, මධ්‍යම, උතුරු මැද, වයඹ පළාත්වල සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කය වෙනුවෙන් ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී 2,200 ක් සහ ජාතික මාර්ග කි.මී 400 ක් වැඩිදියුණු කිරීමට අපේක්ෂිතය. වැඩිදියුණු කිරීමට යෝජිත තෝරාගත් මාර්ග සියලුම කාලගුණික තත්ත්වයන්ට ඔරොත්තු දෙන පරිදි වැඩිදියුණු කිරීමට නියමිතව තිබූ අතර ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කර ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන තෙක් උපරිම ලෙස අවුරුදු 5ක් දක්වා ද, ග්‍රාමීය මාර්ග වැඩිදියුණු කර අවුරුදු 03 ක් දක්වා ද මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් නඩත්තු කිරීමටද සැලසුම් කර තිබුණි. මීට අමතරව මාර්ග සංවර්ධනය හා සම්බන්ධ ආයතන වන එවකට මහාමාර්ග හා නාවික අමාත්‍යාංශය, වර්තමානයේ මාර්ග හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, පළාත් මාර්ග නියෝජිත ආයතන හා පළාත් පාලන ආයතනයන්හි මාර්ග වත්කම් කළමනාකරණය, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය හා කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය යන අංශවල පවතින ධාරිතාවය වැඩි දියුණු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමටද ආයෝජන වැඩසටහන මගින් සැලසුම් කර තිබේ.

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් ලබාගන්නා එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 800 ක ණය ආධාර මුදල බහු අදියර මූල්‍යයන පහසුකම යටතේ ලබාගෙන තිබුණු අතර එම මූල්‍යයන පහසුකම අදියර 06 කින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. ඒ අනුව,

- පළමු අදියර 2014 ඔක්තෝබර් මාසයේදී එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 100 කින් ද
- දෙවන අදියර 2014 දෙසැම්බර් මාසයේදී එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 100 කින් ද
- තෙවන අදියර 2016 වසරේදී එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 200 කින්ද
- හතරවන අදියර 2017 දී එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 150 කින්ද
- පස්වන අදියර 2018 වසරේදී එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 150 කින් ද සහ
- අවසන් අදියර 2020 දී එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 100 කින් ද ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිතය.

2.2 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම

2.2.1. මෙම වැඩසටහනේ පළමු අදියර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් මූල්‍ය ආධාර යන මැයෙන් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යවරයා විසින් 2014 ජූලි 02 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2014 ජූලි මස 11 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 14/0870/504/088 මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

මෙම පළමු අදියර යටතේ දකුණු පළාත තුළ තෝරාගත් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර සංවර්ධිත මාර්ග ජාලයක් ඇති කිරීම, මහාමාර්ග හා නාවික අමාත්‍යාංශය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ඇතුළුව දක්ෂිණ පළාත් හා පළාත් පාලන මාර්ග සංවර්ධන නියෝජිත ආයතන වල ධාරිතාවය වැඩි කිරීම, ඉතිරි අදියර යටතේ මූල්‍යයන කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති සඳහා සමීක්ෂණ, ශක්‍යතා අධ්‍යයන හා ඉංජිනේරු සැලසුම් සකස් කිරීමට යෝජනා කර තිබුණි.

ඉහත පළමු අදියරයෙහි මුළු ආයෝජනය පිරිවැය එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 118 ක් වූ අතර ඒ සඳහා රජයේ දායකත්වය එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 18 කි. මේ සඳහා එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 100 ක ණය මුදලක්, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආසියානු සංවර්ධන අරමුදල වෙතින් ලැබී තිබුණි. මෙම ණය මුදල සම්මුති සාකච්ඡා පවත්වනු ලබන දිනයේ පවත්නා විනිමය අනුපාතිකයට අනුව ගණනය කරන ලද විශේෂ හැර ගිණුම් හිමිකම් ව්‍යවහාර මුදලින් ලබා දීමට එකඟ වී තිබුණි. මෙම ණය මුදල සඳහා වාර්ෂික පොලී අනුපාතිකය සියයට 2 ක් වන අතර වසර 5 ක සහන කාලයක්ද ඇතුළුව වසර 25 ක කාල සීමාවක් තුළදී සමාන වාරික වලින් ආපසු ගෙවීමට නියමිතය.

2.2.2. වැඩසටහනේ දෙවන අදියර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් මූල්‍ය ආධාර යන මැයෙන් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යවරයා විසින් 2014 ඔක්තෝම්බර් මස 29 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2014 ඔක්තෝම්බර් මස 30 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 14/1565/504/138 මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. මෙම අදියර යටතේ සබරගමු පළාත සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතියේ සහ මධ්‍යම පළාත, උතුරු මැද පළාත සහ වයඹ පළාත තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘතිවල පළමු කොටස් මූල්‍යනය කිරීමටත් අපේක්ෂිතව තිබුණි.

එම අදියර සඳහාද බහු අදියර මූල්‍යන පහසුකමේ දෙවන කොටස ලෙස එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 107 ක ණය මුදලක් ලබාදීමට නියමිතව තිබුණි. එය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ පොදු ප්‍රාග්ධන සම්පත් අරමුදල වෙතින් ලැබෙන එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 98 ක ණය මුදලක් සහ ආසියානු සංවර්ධන අරමුදල වෙතින් ලැබෙන එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 09 ක ණය මුදලකින් සමන්විත වේ. දෙවන අදියර සඳහා රජයේ ආයෝජනය එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 12.5 කි.

2.2.3. ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනෙහි තෙවන අදියර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් මූල්‍යාධාර ලබාගැනීම යන මැයෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යවරයා විසින් 2015 ඔක්තෝම්බර් 12 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ යෝජනා සඳහා 2015 ඔක්තෝම්බර් මස 29 දිනැති අංක 15/1478/706/013 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.

මෙම අදියර යටතේ ප්‍රාදේශීය සහ සහ පළාත් මාර්ග ඇතුළු ග්‍රාමීය ප්‍රවේශ මාර්ග කි.මී.2,548 ක් සහ ජාතික මාර්ග කි.මී.118 ක් වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීමට අපේක්ෂිතය. පළමු හා දෙවන අදියරයන් මගින් මූල්‍යයනය කරනු ලැබූ සියළුම කොන්ත්‍රාත්තුවල දෙවන කොටස් මූල්‍යයනය කිරීම යෝජිත තෙවන අදියර මගින් සිදුකිරීම සැලසුම් කර තිබුණි. මේ සඳහා සමස්ථ ආයෝජනය එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 223.88 කි. එම මුදලින් රජයේ දායකත්වය එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 23.88 ක් වන අතර ඉතිරි එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 200 ක මුදල ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව වෙතින් ණය ගිවිසුම් දෙකක් මගින් ලබාදී තිබුණි.

2.2.4. වැඩසටහනේ සිව්වන අදියර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2017 සැප්තැම්බර් 14 දින ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යවරයා විසින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් මූල්‍යාධාර යන මැයෙන් ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අනුව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ එම බැංකුවේ සාමාන්‍ය පොදු ප්‍රාග්ධන සම්පත් අරමුදලෙන් එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 150 ක ණය මුදල ලබාගැනීම සඳහා වූ යෝජනාවට 2017 ඔක්තෝම්බර් මස 04 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 17/2078/706/108 මගින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

2.3 ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ ණය ගිවිසුම්වලට එළඹීම

ඉහත සඳහන් කැබිනට් මණ්ඩල තීරණ වලට අනුව, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සහ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය අතර,

- අදියර I සඳහා 2014 නොවැම්බර් 05 දින අංක 3171 එස්ආර්අයි (එස්එල්) ණය ගිවිසුම,
- අදියර II සඳහා 2015 මැයි 28 දින අංක 3221 එස් ආර් අයි සහ 3222 එස්ආර්අයි (එස්එල්) ණය ගිවිසුම,
- අදියර III සඳහා 2015 දෙසැම්බර් 11 දින අංක 3325 එස්ආර්අයි සහ 3326 එස්ආර්අයි (එස්එල්) ණය ගිවිසුම,
- අදියර IV සඳහා 2017 දෙසැම්බර් 15 දින අංක 3610 එස්ආර්අයි (එස්එල්) යන ණය ගිවිසුම යන ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි.

2.4 විගණනය තෝරා ගැනීමට හේතුව

2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් නිකුත් කරන ලද මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගති වාර්තා සහ විගණනය විසින් සිදුකරන ලද පසුගිය ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවලදී ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය අපේක්ෂිත ඉලක්කයන් වෙත නියමිත දිනට ළඟාකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබීම, සමහර කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වැඩ නවතා තිබීම හේතුවෙන් අදාළ මාර්ග ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රතිලාභීන් සඳහා සිදුවී තිබූ දුෂ්කරතා මෙම වැඩසටහන පිළිබඳ කාර්යසාධන විගණනයක් සිදුකිරීමට හේතු විය.

2.5 විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 ව්‍යවස්ථාවෙහි සහ 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මෙම විගණනය සිදුකරන ලදී.

2.6 විගණන විෂය පථය

වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරමින් තිබූ මුළු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 ක ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී.3,143 ක් සහ ජාතික මාර්ග කි.මී.400 ක් අතරින් 2018 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අපේක්ෂිත ඉලක්කයන් කරා ළඟානොවූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 8 ක ග්‍රාමීය මාර්ග 114 ක කි.මී.705 ක් තෝරාගෙන ඒවායේ ප්‍රගතිය ගැඹුරින් පරීක්ෂාවට ලක්කරන ලදී. ඒ අනුව, වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක තුළ ව්‍යාප්තවී ඇති මාර්ග 20 ක තත්ත්වය භෞතිකව පරීක්ෂා කිරීමට තෝරාගන්නා ලදී.

2.7 විෂය පථය සීමාවීම

- (i) මෙම වැඩසටහන පළාත් 06 ක දිස්ත්‍රික්ක 13 ක් පුරා ව්‍යාප්තවී පවතින බැවින් ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාව සඳහා මානව සම්පත් සහ කාලය සීමිත වූ බැවින් වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල සහ පුත්තලම යන දිස්ත්‍රික්කවල තෝරාගත් මාර්ග පමණක් භෞතික පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා තෝරාගැනීමට සිදුවීම.
- (ii) මාර්ග තෝරාගැනීමේදී වැඩසටහන මගින් තීරණය කරන ලද නිර්ණායක නිවැරදිය යන්න මත පදනම්ව විගණනය සිදු කිරීම.
- (iii) ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාව සිදුකරන ලද කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කවල වැඩබිම් තුළ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නොසිටීම හා මාර්ගවල ගුණාත්මකභාවය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා අදාළ නිලධාරීන්, විද්‍යාගාර පහසුකම් හා උපකරණ නොතිබීම හේතුවෙන් නියැදි පදනමින් තෝරාගත් මාර්ගවල තත්ත්ව පරීක්ෂා කිරීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් සාක්ෂි ලබාගැනීම සීමා වූ අතර ලද තොරතුරු මත විගණනය සිදුකිරීම.

2.8 විගණන ක්‍රමවේදය

මෙම විගණනය සඳහා පහත සඳහන් ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කරන ලදී.

- (i) ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනට අදාළ ප්‍රතිපත්ති තීරණ, අදාළ අණපනත්, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය, ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය, කොන්ත්‍රාත් ලිපිලේඛන, චක්‍රලේඛ සහ වෙනත් අදාළ ලියවිලි අධ්‍යයනය කිරීම.
- (ii) මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමට පදනම් වූ මූලික අධ්‍යයනයන් මත නිකුත් කරන ලද ආර්ථික විශ්ලේශණ වාර්තාව සහ රට වාහන ගමනාගමන සමීක්ෂණ වාර්තාවේ දත්ත අධ්‍යයනය හා විශ්ලේෂණය කිරීම.
- (iii) අදාළ අනෙකුත් ලියකියවිලි සමාලෝචනය සහ සම්බන්ධිත නිලධාරීන්ගෙන් හා ආයතනවලින් අවශ්‍ය පැහැදිලි කිරීම් ලබාගැනීම.
- (iv) ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ මඟින් භෞතික තත්ත්වය නිරීක්ෂණය කිරීම හා මහජන අදහස් ලබාගැනීම.

2.9 විගණන උප අරමුණු

මෙම වැඩසටහන මඟින් අපේක්ෂිත අරමුණු ළඟා කර ගැනීම සඳහා කළමනාකරණය විසින් ඉටුකළ යුතු පහත සඳහන් කාර්යන් අදාළ පරිදි ඉටු වී තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීම මෙම කාර්යසාධන විගණනයේ උපඅරමුණු අතර විය.

- (අ) වැඩසටහන මනාව සැලසුම් කිරීම මඟින් අපේක්ෂිත ඉලක්ක ළඟා කර ගැනීමේ කාර්යක්ෂමතාවය ඇගයීම.
- (ආ) වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල අනුව මාර්ග හඳුනා ගැනීම, අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම හා අදාළ ව්‍යාපෘති නියමිත ප්‍රමිතයෙන් යුතුව අදාළ කාලසීමාවන් තුළ ක්‍රියාත්මක කරවීම හා නිමකිරීම පිළිබඳ කාර්යසාධනය ඇගයීම.
- (ඇ) වැඩසටහන එහි අපේක්ෂිත අරමුණු ළඟාකර ගැනීම වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී දේශීය හා විදේශීය අරමුදල් උපයෝජනය ඉහළ කාර්යසාධන මට්ටමක් ළඟා කර ගැනීමට හැකි ආකාරයට ආර්ථිකභාවයකින් යුතුව සිදුකර තිබේද යන්න ඇගයීම.

2.10 විගණන නිර්ණායක

- (i) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය
- (ii) ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය
- (iii) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් මත වූ කොන්දේසි
- (iv) වක්‍රලේඛ,
 - මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය මගින් නිකුත් කල වක්‍රලේඛ
 - මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් නිකුත් කල වක්‍රලේඛ
 - රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛ
- (v) පිරිවැය ඇස්තමේන්තු
- (vi) අනුමත රේඛයන් (බිඵස්ආර්, එච්ඵස්ආර්)
- (vii) නිර්මාණ සැලැස්ම මගින් ව්‍යුහයන්

3. විගණන නිරීක්ෂණ

3.1 වැඩසටහන සැලසුම් කිරීම.

3.1.1. මාර්ග වැඩසටහන හඳුනා ගැනීම (වැඩසටහනේ විෂය පථය වෙනස් කිරීම)

වැඩසටහනෙහි මූලික සැලසුම්වලට අනුව, කි.මී.2,200 ක ග්‍රාමීය මාර්ග සහ කි.මී.400 කින් යුතු ජාතික මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීම අපේක්ෂිතව පැවති අතර එය 2015 ඔක්තෝම්බර් 29 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය මගින් කි.මී.3,108 කින් යුතු ග්‍රාමීය මාර්ග සහ කි.මී. 248 කින් යුතු ජාතික මාර්ග පුනරුත්ථාපනය වශයෙන් අවස්ථා 02 කදී සංශෝධනය කර තිබුණි. කෙසේවෙතත්, 2015 ඔක්තෝම්බර් 22 දිනැති අංක 15/1401/713/007/ටී.බී.ආර් දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ මධ්‍යම, සබරගමුව සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග සඳහාද, 2015 ඔක්තෝම්බර් 22 දිනැති අංක 15/1401/713/008/ටී.බී.ආර් දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ උතුරුමැද සහ වයඹ පළාත්වල ග්‍රාමීය මාර්ග සඳහාද, 2015 මැයි 28 දිනැති අංක 15/0578/618/016/ටී.බී.ආර් දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ දකුණු පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණ කටයුතු සඳහා උපදේශන කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමේදී පුනරුත්ථාපනය කල යුතු ග්‍රාමීය මාර්ගවල දිග කි.මී.3,143 ක් ලෙස එකඟවී තිබුණි.

3.1.2. ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩ සටහන යටතේ ව්‍යාපෘති 05 ක් ඔස්සේ දකුණ, සබරගමුව, මධ්‍යම, වයඹ, උතුරුමැද පළාතේ සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 3,143 සහ ජාතික මාර්ග කි.මී. 400 ක් පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඒ අනුව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් බහු අදියර මූල්‍යයන පහසුකම යටතේ අදියර 06 කින් මූල්‍යයනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

කෙසේවෙතත්, මෙලෙස ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය සැලසුම් වලට අනුව එම එක් එක් අදියරයෙන් කොපමණ මුදලක් එක් එක් ගිණුම් වර්ෂයන්ට එක් එක් පළාත්වල මාර්ග පුනරුත්ථාපනය සඳහා වැය කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේද, එලෙස වෙන්කරන ලද මුදල් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව අදාළ මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා උපයෝජනය කර ඇත්ද යන්න තහවුරුවක් ලබාගැනීම අවශ්‍ය මුදල් උපයෝජනය කිරීම පිළිබඳ සැලැස්මක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

තවද, ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ අදියර 02 යටතේ අංක 3222-SRI(SF) දරන ණය ගිවිසුමද, අදියර III යටතේ ලබාගන්නා ලද අංක 3326SRI(SF) රු. මිලියන 1,199 සහ රු. මිලියන 3,572 ක ණය ගිවිසුමද පිළිවෙලින් 2017 අප්‍රේල් 07 සහ 2017 මාර්තු 27 දින වසා තිබුණ බවට නිරීක්ෂණය විය. මෙම ණය ගිවිසුම තුළින් ලබා ගන්නා ලද මුදල් තුළින් ජනනය වූ වත්කම් නිශ්චිතව හඳුනා ගත නොහැකි වූ අතර එම ණය මුදල් ආපසු ගෙවීමේ කටයුතු 2020 ජනවාරි මස සිට ක්‍රියාත්මක විය යුතු බව දක්වා තිබුණි.

3.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම

3.2.1. මාර්ග තෝරා ගැනීම

මෙම වැඩසටහන යටතේ දකුණු පළාත, උතුරුමැද පළාත, මධ්‍යම පළාත, සබරගමුව පළාත, වයඹ පළාත සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ පළාත් සභා ලේකම්වරු සමඟ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය අවබෝධතා ගිවිසුම් වලට එලබ තිබුණි. එම ගිවිසුම්වල එකඟ වී ඇති කොන්දේසි පරිදි දිස්ත්‍රික් ලේකම්, ප්‍රාදේශීය ලේකම්, ග්‍රාම නිලධාරීගේ සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගේ සහයද ඇතිව තීරණය කරන ලද නිර්ණායක පදනම් කරගෙන මාර්ග තෝරා ගැනීම සිදුකර තිබුණි.

පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා මාර්ග තෝරාගැනීමේදී පහත සඳහන් නිර්ණායක සලකා බලා තිබුණි.

- ප්‍රමාණවත් මාර්ග පථයක් නොමැති මාර්ග,
- පාරිසරික වශයෙන් සංවේදී ප්‍රදේශවල පිහිටි මාර්ග,
- පුද්ගලික මාර්ග හා නාගරික මාර්ග හැර කුටුම්භ 50 ක් හෝ ඊට වැඩි මාර්ග,
- විදුලිබලය සහ ජල පහසුකම් සහිත මාර්ග,
- අධ්‍යාපන පහසුකම් (පාසල් හෝ පුහුණු කිරීම් මධ්‍යස්ථාන ප්‍රවේශ මාර්ග),
- සෞඛ්‍ය පහසුකම් (ආරෝග්‍යශාලා සායන ඩිස්පෙන්සරිවලට ප්‍රවේශ මාර්ග),
- කෘෂි කර්මාන්තය සඳහා වෙන්කල ඉඩම්වලට ප්‍රවේශ මාර්ග,
- අනෙකුත් සියලුම කර්මාන්ත (සුළු, මධ්‍ය හෝ මහා පරිමාණ) සති පොළ සහ වෙනත් වෙළඳ කටයුතු සම්බන්ධ මධ්‍යස්ථාන වෙත ප්‍රවේශ මාර්ග, කෘෂි බෝග හෝ වෙනත් නිෂ්පාදන රැස්කිරීමේ මධ්‍යස්ථාන ප්‍රවේශ මාර්ග.

මීට අමතරව, හිස්ව පවතින ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීමේ හැකියාව, ප්‍රධාන මාර්ග වලට ප්‍රවේශ වීමට නොහැකි වීම නිසා සිදුවන පසුගාමී බව අවම කිරීම, ප්‍රාදේශීය පහසුකම් තුළනය, ගම් නගර සම්බන්ධිත අනෙකුත් සියලුම සංවර්ධිත විභාවතාවයන් ඇතිකිරීම, සමාජ සාධාරණත්වය ඉටු කිරීම සඳහා පිටුවහලක් වීම, එකතුකළ අගය සැකසීම යන නිර්ණායකයන් ද සලකා මාර්ග තෝරා ගෙන තිබුණි. තවද, 2016 වර්ෂයේදී මාර්ග තෝරාගැනීම සහ මූලික ඉංජිනේරු කටයුතු සහ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවන් සහ වැඩ ප්‍රමාණපත්‍ර සැකසීමේ කටයුතු සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන්ට දිරිදීමනා ලෙස රු.මිලියන 19 ක් ගෙවා තිබුණු නමුත් පුනරුත්ථාපනය කළ යුතු මාර්ග තෝරා ගැනීමේ දී පහත සඳහන් අඩුපාඩු සිදු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් විධිමත් අධ්‍යයනයකින් තොරව ජාතික මාර්ග කාණ්ඩයට අයත් කි.මී.5.90 ක දිගින් යුත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් කටුනේරිය සිට මාරවිල දක්වා වූ මාර්ගය ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ වැඩපිළිවෙල යටතේ තෝරාගෙන පසුව එය ඉවත් කරගෙන තිබුණි. මේ නිසා සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කල ග්‍රාමීය මාර්ග දිග අඩු වී තිබුණි.

(ආ) දකුණු පළාතේ පැකේප් කිහිපයක වෙනත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් තුළින් කොටස් වශයෙන් නිමකර තිබූ මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා තෝරාගෙන තිබුණි. නිදසුනක් වශයෙන් හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ හම්බන්තොට පැකේප් 02 (H2) යටතේ පුනරුත්ථාපනය කිරීමට නියමිතව පැවති (මාර්ග අංක 43) කඩිගමුව - පාලම්කඩ දක්වා එකමුතු මාවත සිට බතලවත්ත දක්වා මාර්ගයේ දිග සපයන ලද තොරතුරුවලට අනුව කි.මී.5.7 ක් වූ අතර එම මාර්ගයේ කි.මී.2 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වෙනත් ව්‍යාපෘතියක්

මහින් පුනරුත්ථාපනය කිරීම හේතුවෙන් මෙම වැඩසටහන යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට පැවති මාර්ගයේ වැඩ විෂය පථය කි.මී.3.7 දක්වා අඩු කර තිබුණ බවට නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) දකුණු පළාතේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ H2 පැකේජය යටතේ පුනරුත්ථාපනය කිරීමට පැවති කි.මී.1.1 දිගින් යුත් (මාර්ග අංක 44) ගෝනදෙනිහේන කන්ද හරහා රාජපක්ෂ මාවතේ හිමිකාරිත්වය ඉඩම් අයිතිකරුවන් අතර පැවති නඩු කටයුත්තක් හේතුවෙන් ඔකේවෙල ප්‍රාදේශීය සභාව වෙත භාර දී නොතිබිය දී මෙම වැඩසටහන යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු යොදා තිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) දකුණු පළාතේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 යටතේ පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ මාර්ග අංක 50 පෙරහැර මාවත සිට මුල්කිරිගල පාසල දක්වා වූ කි.මී. 3.20 දිගින් යුත් මාර්ග කොටස දකුණු පළාතේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 02 සහ 03 තුළට ඇතුළත් කර තිබූ අතර එම මාර්ගයේ කි.මී.2 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වෙනත් වැඩසටහනක් මගින් පෙර නිමි තාර යොදා පුනරුත්ථාපනය කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) දකුණු පළාතේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 යටතේ පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ මාර්ග අංක 37 ඇල බන්ට් එක පාරේ කිලෝමීටරයකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වෙනත් වැඩසටහනක් මගින් පෙර නිමි තාර යොදා පුනරුත්ථාපනය කර තිබූ බවට නිරීක්ෂණය විය.

3.2.2. කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම හා ගිවිසුම්ගත වීම

ජාතික ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුව සාරානුකූලව ප්‍රතිචාර දැක්වූ අඩුම ලංසුකරු (Lowest Evaluated Substantial Response Bidder) වශයෙන් සැලකීමට නම් එම කොන්ත්‍රාත්තුව සතුටුදායක වශයෙන් ඉටුකිරීමට එම ලංසුකරු හට ප්‍රමාණවත් මූල්‍යමය හා තාක්ෂණික හැකියාවක් පැවතිය යුතු වුවද මෙම වැඩසටහනට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීමේදී එම හැකියාව පිළිබඳ සලකා බලා නොතිබූ අවස්ථා වලට අදාළව පහත නිරීක්ෂණයන් සිදුකරනු ලැබේ.

(අ) වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ 04 (KU04) සහ පුත්තලම් දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ අංක 02 (PU2) සහ 03 (PU3) පිළිවෙලින් රු.මිලියන 2,091, රු.මිලියන 1,464 සහ රු.මිලියන 1,210 කට 2016 අගෝස්තු 01 දින වී.වී. කරුණාරත්න සමාගම වෙත ප්‍රදානය කර තිබුණි. මෙම කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සඳහා මුල් අවස්ථාවේ දී එනම් 2014 වර්ෂයේ දී ණය නියෝජිත ආයතනය වන ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සිය අනුමැතිය ලබා දී එකඟ නොවන තත්ත්වයක් උද්ගත වී තිබුණ ද පසුව එනම් 2016 වර්ෂයේ දී මෙම කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ කොන්ත්‍රාත් සමාගම වෙත ලබා දීමට කටයුතු කර තිබුණි.

කෙසේවෙතත්, මෙසේ ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්තු ගිවිසුම් ප්‍රකාරව, නිමකර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදීමට කොන්ත්‍රාත්කරු අපොහොසත් වීමෙන් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසි 15.2 වගන්තිය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමට 2019 අගෝස්තු 02 දින හා 2019 නොවැම්බර් 27 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය තීරණය කර තිබුණි. මෙම සමාගම තෝරාගැනීමේ ක්‍රියාවලියට අදාළව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) මෙලෙස ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අතීත අත්දැකීම් හා සලකන විට; මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ උතුරු මාර්ග සම්බන්ධීකරණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ CP 8 මාන්කුලම - මුලතිව් මාර්ගයේ කි.මී. 13+000 - 24+000 දක්වා සහ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක CP 17 යටතේ මැදවව්විය - මන්නාරම, තලෙයිමන්නාරම මාර්ගයේ කි.මී. 62+100 සිට 76+500 දක්වා පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ කටයුතු වල දුර්වල කාර්යසාධනය හා දුර්වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය හේතුවෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු ද අයකර තිබුණි.
- (ii) තවද, 2014 ඔක්තෝම්බර් 10 වන දිනැති තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාව අනුව මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩසටහන යටතේ දකුණු පළාත යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාතර, ගාල්ල හා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයන්ට අදාළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සඳහා ද ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඉහත සඳහන් කරන ලද පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මීටපෙර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ආධාර ව්‍යාපෘති වැඩ කටයුතු සිදුකිරීමේදී දක්වන ලද දුර්වල කාර්යසාධනය හේතුවෙන් ගෙන ඇගයීම් කමිටුව විසින් අදාළ සමාගම අයදුම් කරනු ලැබූ සියළුම පැකේජයන්ට අදාළව තාක්ෂණික අයදුම් පත්‍රයන් ප්‍රතික්ෂේප කිරීමටත් මූල්‍ය අයදුම්පත් විවෘත නොකිරීමටත් තීරණය කර තිබුණි. එම තීරණය සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්කරන ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (Cabinet Appointed Standard Procurement Committee) අනුමැතියද හිමිවී තිබුණි. තවද, එම තාක්ෂණික ඇගයීම් වාර්තාවට අනුව මෙම සමාගමේ ප්‍රගතිය පහළ මට්ටමකට පැවතීමට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස සමාගමේ මුදල් ප්‍රවාහයේ පවතින ගැටළුකාරී තත්ත්වයන් බව අනාවරණය විය.
- (iii) කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග වැඩසටහන් සඳහා ලංසු කැඳවීමේ දී 2014 වර්ෂයේදී මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු KE1, KE2 හා KE3 යන පැකේජයට අදාළව ඉදිරිපත් කළ ලංසුවල අඩුම මිල ඉදිරිපත් කර තිබුණද, එම කොන්ත්‍රාත්කරු සුදුසුකම් නොලැබීම නිසා මූලික අයිතිවාසිකම් කඩවීමක් ලෙස සලකා 233/2015 නඩු අංකය යටතේ ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩුවක් පවරා තිබුණි. තවද, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් මීට පෙර දකුණු පළාතේ පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත් සම්බන්ධයෙන් වූ දුර්වල

කාර්යසාධනය හේතුවෙන් මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු නැවත තෝරා ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දී නොතිබුණි. එසේ තිබිය දී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වෙනත් අරමුදල් ප්‍රභවයන් යටතේ එනම් දේශීය බැංකුවලින් රු. මිලියන 3,600 ක ණයක් ලබා ගැනීමේ අරමුණින් එයට කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

(iv) මෙම පසුබිම යටතේ අදාළ කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය සඳහා යළි ලංසු කැඳවීම් 2016 ජනවාරි 12 දින සිදුකර තිබුණි. එහිදී ඉහත පරිදි සුදුසුකම් නොලැබූව ද මෙම කොන්ත්‍රාත් සමාගම වයඹ පළාතේ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 2 සහ 3 හි මෙන්ම කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ 4 හි සාරානුකූලව ප්‍රතිචාර දක්වන ලද අඩුම ලංසුව ඉදිරිපත් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරු වීම හේතුවෙන්, සමාගම වෙනුවෙන් මූල්‍ය ධාරිතාවය සහ ස්ථාවරත්වය පිළිබඳ තහවුරුවක් ලබාගැනීම සඳහා මහජන බැංකුව සහ හැටන් නැෂනල් බැංකුව මඟින් ණය පහසුකම් (Line of credit) සපයා ගැනීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් කටයුතු කර තිබුණි. මෙහිදී මෙම බැංකු විසින් එම කොන්ත්‍රාත්කරු සඳහා එක් පැකේජයක වැඩ කටයුතු සඳහා පමණක් මූල්‍ය පහසුකම් සැපයීමට තහවුරුවක් ලබාදී තිබුණි.

ඒ අනුව, මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරාගැනීමේදී මූල්‍යමය හැකියාව හා අනෙකුත් කරුණු නිසි පරිදි ඇගයීමකට ලක්කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙවන් තත්ත්වයන් තුළ මෙම කොන්ත්‍රාත්කරුට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 ක් ප්‍රදානය කර තිබීම විගණනයේදී ගැටළුකාරී විය.

(ආ) විදේශීය කොන්ත්‍රාත් හවුල්කරුවෙකුගේ සාමාජිකත්වයෙන් ඔලිම්පස් කන්ස්ට්‍රක්ෂන් පුද්ගලික සමාගම රාණි කන්ස්ට්‍රක්ෂන් පුද්ගලික සමාගම නමින් බද්ධ ව්‍යාපාරයක් කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ KL2 සහ KL3 යන කොන්ත්‍රාත් සඳහා ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් සිදුකරනු ලැබේ.

- (i) එම බද්ධ ව්‍යාපාර ගිවිසුමේ කොන්දේසි සාමාන්‍ය වගන්ති 1.14 ප්‍රකාරව පුද්ගලයින් දෙදෙනෙක් හෝ කිහිපදෙනෙකු එක්ව ශ්‍රී ලංකාව තුළ කොන්ත්‍රාත් කටයුත්තක් ඉටුකිරීම සඳහා බද්ධ ව්‍යාපාරයක් පිහිටුවාගන්නේ නම්, එම පුද්ගලයන් සාමූහිකව සහ තනි තනිව එම කොන්ත්‍රාත්තුව ඉටුකිරීම සඳහා සේව්‍යෝජක හට වගකීමට බැඳිය යුතුය. එසේවුවද, එවැනි වගකීමට බැඳීමක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ii) මෙම විදේශීය කොන්ත්‍රාත් සමාගම ශ්‍රී ලංකාව තුළ තවත් කොන්ත්‍රාත් සමාගමක් සමඟ එක්ව බද්ධ ව්‍යාපාරයක් පිහිටුවා ගැනීමට පෙර 1987 අංක 03 දරණ රාජ්‍ය කොන්ත්‍රාත් පනත සහ 2006 රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ උප වගන්ති 7.9.5 (c)(i)

ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කළ යුතු වුවත් එසේ සිදුකර තිබූ බවට කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමට පෙර සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන අස්ථිත්වය කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ KU3 සහ KU5 පැකේජයන් සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ PU1 පැකේජය ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද චීන සමාගමක් වන රන්කෙන් ඊසීල්වේ ඉදිකිරීම් සමාගම, 1987 අංක 03 දරණ රාජ්‍ය කොන්ත්‍රාත් පනත අනුව ලියාපදිංචි කර තිබූ බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන අස්ථිත්වය කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.2.3. කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද සමාගම්වල ද්‍රවශීලතා ගැටළු

කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීමේදී ඔවුන්ගේ මූල්‍ය ද්‍රවශීලතාවය පිළිබඳව ප්‍රමාණවත් සැලකිල්ලක් දක්වා නොතිබුණි. ඒ හේතුවෙන් මෙම වැඩ සටහන යටතේ මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු වල නිරතවී සිටින කොන්ත්‍රාත්කරුවන් බොහොමයක් මූල්‍ය දුෂ්කරතා හා ද්‍රවශීලතා ගැටළු වලට මුහුණ දී තිබුණු අතර මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු නියමිත දිනට ඉටුකිරීමට අපොහොසත්වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ මුදල් ප්‍රවාහ කළමනාකරණය තුළ ඇති ගැටළු මැඩපැවැත්වීම සඳහා එස්ක්‍රෝ (ESCROW) නැමැති මූල්‍ය පහසුකමක් සකස්කිරීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ මැදිහත් වීමෙන් දේශීය වාණිජ බැංකු අතර පැවති සාකච්ඡාවකින් පසුව යෝජනා කර තිබුණි. ඒ සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපති, කොන්ත්‍රාත්කාර සමාගම් 04 ක නියෝජිතයන් සහ දේශීය වාණිජ බැංකු සමඟ එස්ක්‍රෝ ණය පහසුකම් සඳහා ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. තවද, ඒ සඳහා ණය සැපයීමේ නියෝජිතයන්ගේ (ADB) අනුමැතිය ලබාගැනීමේ සාක්ෂි විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. මෙසේ ණය පහසුකම් සපයන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ දුර්වල කාර්යසාධනය හා මුදල් කළමනාකරණ ගැටළු හේතුවෙන් පසුකාලීනව එම කොන්ත්‍රාත්කාර සමාගම් අතුරින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් දෙදෙනෙකුට අදාළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 10 ක කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් අවසන් කර තිබුණි. ඒ අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීමේදී අදාළ කාර්යය ඉටුකිරීමේ ශක්‍යතාවය පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

3.2.4. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අත්හැර දැමීම

(අ) සමස්ථයක් වශයෙන් ගත්කල ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය සඳහා පිරිනමන ලද රු. මිලියන 71,978.15 ක් වටිනාකම වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 න් 12 ක පුනරුත්ථාපන කටයුතු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් අත්හැර දමා තිබුණි. ඒ අනුව කුරුණෑගල, පුත්තලම, මාතලේ, කෑගල්ල, ගාල්ල, රත්නපුර හා කළුතර යන දිස්ත්‍රික්කවල 2015 හා 2016 වර්ෂවල ක්‍රියාත්මක

කිරීමට නියමිතව තිබූ රු. මිලියන 21,459 ක් සහ මාර්ග දිග කි.මී. 1003.79 ක් වූ එම කොන්ත්‍රාත්තු 12, 2019 වර්ෂය තුළ දී නවතා දමා තිබූ අතර එසේ නවතා දමන විට ඒ කොන්ත්‍රාත් වෙනුවෙන් දරා තිබූ වියදම් රු. මිලියන 10,583.6 ක් විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

දිස්ත්‍රික්කය	කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	යෝජිත මාර්ගවල ප්‍රමාණය දිග කි.මී.	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වටිනාකම රු.මිලියන	කොන්ත්‍රාත් පැකේජය ප්‍රදානය කරන දිනය	කොන්ත්‍රාත් පැකේජය නවතා දමන ලද දිනය	නවතා දමන දින වන විට දරා තිබූ වියදම රු.මිලියන
කුරුණෑගල	KU03	99.12	1,976	2016.08.01	2019.02.26	909.9
කුරුණෑගල	KU04	106.02	2,091	2016.08.01	2019.11.27	1048.6
කුරුණෑගල	KU05	100.85	1,996	2016.08.01	2019.02.06	835.6
පුත්තලම	PU02	74.17	1,463	2016.08.01	2019.07.19	730.2
පුත්තලම	PU03	53.14	1,210	2016.08.01	2019.11.13	585.8
මාතලේ	MA01	75.12	1,260	2015.12.17	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නඩු පවරා තිබුණි.	937.2
ගාල්ල	G01	63.6	1,458	2015.05.18	2019.02.12	876.9
කෑගල්ල	KE01	74.6	1,972	2015.12.17	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නඩු පවරා තිබුණි.	964.7
රත්නපුර	R01	80.63	2,022	2015.12.16	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නඩු පවරා තිබුණි.	1019.8
රත්නපුර	R02	92.24	2,383	2015.12.16	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් නඩු පවරා තිබුණි.	1154.6
කළුතර	KL02	88.44	1,811	2016.09.29	2019.08.02	772.8
කළුතර	KL03	<u>95.82</u>	<u>1,817</u>	2016.09.29	2019.08.02	<u>747.5</u>
		<u>1,003.79</u>	<u>21,459</u>			<u>10,583.6</u>

(ආ) වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක දෙක තුළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අටකට අදාළව මාර්ගවල තෝරාගත් කොටස් 114 ක් මගින් වටිනාකම රු.මිලියන 14,575 ක් වූ කි.මී.695.5 ක් මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් පුනරුත්ථාපනය කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ප්‍රදානය කර තිබූ නමුත්, ඉන් වටිනාකම රු. මිලියන 8,738.70 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

පහකට එනම්, KU3, KU4, KU5, PU2 සහ PU3 යන කොන්ත්‍රාත් වලට අදාළ වටිනාකම රු.මිලියන 4,628.6 ක් වූ මාර්ග කොටස් 68 ක් නොහොත් සියයට 60 ක් එනම් කි.මි.421.17 ක් නොහොත් සියයට 61 ක් වැඩි නිම නොකර අතරමඟ නවතා දමා තිබීම හේතුවෙන් 2019 නොවැම්බර් 30 දින වනවිට එම කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අවසන් කර තිබුණි. විස්තර උපලේඛන 2 හි දැක්වේ.

එම කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ සිදුකෙරේ.

- (i). සාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අංක 8.2 සහ 10.2 ප්‍රකාරව පැකේජවලට අදාළ නිමකරන ලද මාර්ග සේවා යෝජක (Employer) විසින් භාරගැනීම (Take over) එක් එක් මාර්ග වශයෙන් සිදුකළ හැකි වුවද, ඉහත කොන්ත්‍රාත් පැකේජ පහට අදාළ මාර්ග 68 න් එකඳු මාර්ගයක් හෝ එලෙස භාරගැනීමට සුදුසු තත්ත්වයකට වැඩ නිමකර නොතිබුණි.
 - (ii). මෙසේ සම්පූර්ණ කිරීමකින් තොරව නවතා දැමීම හේතුවෙන් ගිවිසුම් අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වෙනුවෙන් නවතාදැමීමේ විධානය ලද දින වනවිට කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැයෙන් 50 ක ප්‍රතිශතයකට ආසන්න වියදමක් දරා තිබූ අතර නිසි පරිදි වැඩ නිමනොකිරීම නිසා එසේ දරන ලද වටිනාකමට අදාළ වැඩ කොටස් නියමිත ප්‍රමිතියෙන් යුතුව ඉටුකර නොතිබීම නිසා ඒවායේ පැවැත්ම පිළිබඳ අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක් නිරීක්ෂණය විය.
 - (iii). මෙම පැකේජයන්හි වැඩ නිමකරගැනීම සඳහා නැවත ලංසු කැඳවුම්කිරීම සඳහා වැඩ අවසන් කරන දිනට කොන්ත්‍රාත්තුවේ වටිනාකම අගය කළ යුතුවුවද පැකේජ අංක KU4, PU2 සහ PU3 යන පැකේජවලට අදාළව කොන්ත්‍රාත්තූ නවතා දැමීමේ විධාන දිනට වටිනාකම ගණනය කිරීම පිළිබඳ විස්තර විගණනයට ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.
- (ඇ) ඉහත (ආ) පරිදි අතරමඟ නවතා දමා තිබූ මාර්ග මහජනයාට අවම වශයෙන් භාවිතයට ගැනීමට අවශ්‍ය හදිසි වැඩ සහ අතරමඟ නවතා දමා තිබූ වැඩ කොටස් මඟින් මාර්ග භාවිතාකරන්නන්ට සිදුවිය හැකි අනතුරු අවම කිරීම සඳහා අමතරව සිදුකළ යුතු වැඩ සඳහා රු.මිලියන 129 ක් වැයකිරීමට සිදුවන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඊට අදාළ ක්‍රියාවලීන් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි. විස්තර පහත පරිදි විය.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	ඇස්තමේන්තුගත වියදම් අනතුරු අවම කිරීම සඳහා රු.මිලියන	මාර්ගය භාවිතයට ගත හැකි තත්ත්වයට පත් කිරීම සඳහා රු.මිලියන	එකතුව රු.මිලියන	අනුගමනය කර තිබූ ක්‍රියාමාර්ග සහ ප්‍රගතිය
KU 03 සහ KU 05		-	104	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ KU 01 මගින් ඉටුකරවා ඒ වෙනුවෙන් 2019 අගෝස්තු මස අන්තර් ගෙවීම් සහතික අංක 39 මගින් රු.මිලියන 92 ක් ගෙවා තිබුණි.
KU 04	0.89	21	22	කිසිදු කොන්ත්‍රාත් පැකේජයක් මගින් ඉටුකිරීමට එකඟවී නොතිබුණි.
PU 02 PU 03	0.62 0.52	53 55	54 56	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ PU 1 මගින් අතිරේක වැඩ ඉටුකරවා ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණි.
එකතුව		<u>129</u>	<u>236</u> <u>472</u>	

ඒ අනුව KU 03 සහ KU 05 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ දෙකෙහි ඉහත වැඩ අයිතම දෙක සඳහා KU 01 මගින් ගෙවා තිබූ රු.මිලියන 92 ක වටිනාකම සහ KU 04, PU 02 සහ PU 03 යන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ තුන සඳහා ඇස්තමේන්තුගත වියදම වූ රු.මිලියන 132න් අදාළ වැඩ විෂයයන් ඉටුකිරීමෙන් ඇතිවන සත්‍ය වියදම යන මෙම අමතර වියදම් අදාළ කොන්ත්‍රාත් පැකේජවලින් අයකර ගත යුතු බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) මෙම අතරමඟ වැඩ නවතා දමා තිබූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල වැඩ නතරවීමෙන් අනතුරුව එම පැකේජවලට අනුයුක්තව සේවය කළ සේව්‍යෝජක (Employer) සහ ඉංජිනේරුවරයා (Consultant) ගේ කාර්යයමණ්ඩලය නඩත්තුව වෙනුවෙන් වැටුප් හා දීමනා, නිවාස පහසුකම්, කාර්යාල පහසුකම් සහ වාහන පහසුකම් වෙනුවෙන් අතුරුගෙවීම් අංක 39 අනුව 2019 අගෝස්තු මස දක්වා පමණක් එකතුව රු.මිලියන 23 ක් ගෙවා තිබූ අතර, එම ගෙවීම් කිරීම සඳහා විචලනා නියෝග ලෙස (Variation orders) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක KU 01, KU 02 සහ PU 01 භාවිතා කර තිබුණි. ඒ අනුව, ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුකිරීමෙන් තොරව මෙලෙස ගෙවන ලද වියදම වැඩසටහනට අමතර පිරිවැයක් ලෙස විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, මෙහිදී රු.මිලියන 23.38 ක් වූ අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවිය. විස්තර උපලේඛන 3 හි දැක්වේ.

3.2.5. සමෂේදන ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

සමෂේදන වගයෙන් ගත් කල වටිනාකම රු.මිලියන 9,520 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 කට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ දුර්වල කාර්යසාධනයක් නිබියදීන් එම ව්‍යාපෘති නිමකිරීම සඳහා මාස 18 සිට 24 කාල පරාසයන් තුළ කාලය දීර්ඝකිරීම් ලබාදී තිබුණි. විස්තර පහත පරිදිවේ.

දිස්ත්‍රික්කය	කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	මාර්ගවල ප්‍රමාණය දිග කි.මී.	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වටිනාකම රු.මිලියන	නිමකිරීමට යෝජිතව තිබූ දිනය	දින දීර්ඝ කිරීමට යටත්ව පැකේජය නිම කිරීම අපේක්ෂිත දිනය	දින දීර්ඝ කල කාලසීමාව	2019 නොවැම්බර් 30 දින භෞතික ප්‍රගතිය (%)
පුත්තලම	PU01	92.4	1,706	2018.07.31	-	-	99.5
නුවරඑළිය	NE01	76.80	2,297	2017.12.16	2019.12.20	මාස 24	86.18
නුවරඑළිය	NE03	65.56	2,069	2017.12.16	2019.09.30	මාස 21	99.69
කෑගල්ල	KE02	78.10	1,816	2018.03.28	2019.09.30	මාස 18	98.94
කෑගල්ල	KE03	67.67	<u>1,632</u>	2018.03.28	2019.10.31	මාස 19	95.96
			<u>9,520</u>				

3.2.6. සාර්ථකව නිම කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

සමෂේදන වගයෙන් ගත්කල කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 හි මුළු දිග කි.මී.3,143 න් රු. මිලියන 41,363 වටිනාකම වූ මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 1,757.48 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 25 කට අදාළව කාලය දීර්ඝ කිරීමට යටත්ව සියලු මාර්ගයන්හි වැඩ නිමකර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදී තිබුණි. විස්තර උපලේඛන 1 හි දැක්වේ.

3.2.7. ඉදිකිරීම්වල ප්‍රමිතිය සම්බන්ධ ගැටළු

නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් වූ මාර්ග ව්‍යාපෘති කිහිපයක් සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ වටිනාකම රු.මිලියන 2,092.2 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 04 (KU04) යටතේ මාර්ග අංක 96 කාසිකොටේ හන්දිය සිට මී ඔය පාලම හරහා පිල්ල දක්වා වූ කි.මී 4.30 දිගින් යුත් මාර්ගයේ කි.මී.4.11 ක් පෙරනිමි තාර යොදා මාර්ග තලය සකස් කර තිබුණි. එම මාර්ගයේ 1+802 න් 1+900 අතරමාර්ග තලයේ පළල මීටරයක් සහ දිග පිළිවෙලින් මීටර් 12 ක් හා මීටර් 7.6 ක් අනුකූල නොවන වාර්තා (NCR) මගින්

හඳුනාගෙන තිබූ ස්ථාන දෙකක නැවත සකස් කරන ලද මාර්ග තල කොටස සහ කි.මී.3+060 සිට කි.මී.3+120 දක්වා වන මීටර් 60 ක තවත් ස්ථානයක් මාර්ගයේ සම මට්ටමින් මඳක් ගිලා බැස තිබුණි. තවද, 1+794 සිට 1+807 දක්වා මාර්ගයේ වම්පස අයිනේ මීටර් 13 ක් පමණ වන දුරක් පෙරනිමි තාර මාර්ග තලය පුපුරා තිබුණි. තවද, මාර්ගය අවසානයේ සවි කර තිබූ මාර්ගයේ විස්තර ඇතුළත් දැන්වීම් පුවරුව කඩා වැටී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. 2020 මැයි 13 දින නැවත සිදු කරන ලද භෞතික පරීක්ෂාවේදී මෙම මාර්ගයේ පෙරනිමි තාර මාර්ගතලය සම්පූර්ණයෙන්ම සේදී ගොස් තවදුරටත් භාවිතා කල නොහැකි තත්වයට පත්ව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.



(2019 නොවැම්බර් 27 දිනට තත්වය)



(2020 මැයි 13 දිනට තත්වය)

(මාර්ග අංක 96 කාසිකොටේ හන්දිය සිට මී ඔය පාලම හරහා පිල්ල දක්වා වූ මාර්ගය)

(ආ) කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක KU04 යටතේ සංවර්ධනය කර තිබූ නෙළුම්පත් වැව - උඩදිවුල් වැව මාර්ගය කි.මී. 7.6 ක් පෙරනිමි තාර යොදා සංවර්ධනය කර තිබුණද, එහි බොහෝ ස්ථානවල පළදුටුම්, පැළුම් ඉරි (cracks) නිරීක්ෂණය විය. ස්ථානීය පරීක්ෂාව සිදු කල 2019 නොවැම්බර් 29 දින වන විට මාර්ගයේ අඩුපාඩු වෙනුවෙන් පහත පරිදි අනුකූල නොවන වාර්තා (Non Conformance Report) සහ නිමැවුම අනුකූල නොවීම පිළිබඳ දැන්වීම් (Non Conformance Product Notification) නිකුත් කර තිබුණද එම අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

දිනය	අංකය	ස්ථභාවය	ස්ථානය
-----	-----	-----	-----
13/10/2017	VVKD/IR/KU4/NCR-04	සම්පීඩන අඩුපාඩු	3+730-3+815F/W, 4+070-4+158F/W
20/11/2017	VVKD/IR/KU4/NCR-09	පෙරනිම් තාර මඟින් සකසන ලද මාර්ග තලයේ ඉරිතැලීම්	5+532-5+535 LHS, 5+332-5+335 RHS
14/09/2018	I-Road/PIC- 02/VVK/KU4/NCPN/003	පෙරනිම් තාර මඟින් සකසන ලද මාර්ගතලයේ ස්ථාන 95 ක ඉරිතැලීම්	ස්ථාන 95 ක්
22/08/2019	I-Road/PIC-VVK/ KU04/NCRN/16	පෙරනිම් තාර යොදා නිම කරන ලද මාර්ගතලයේ ස්ථාන 266 ක ඉරිතැලීම් හා පුපුරායෑම්	ස්ථාන 266 ක්

පෙරනිම් තාර යොදා සකස් කරන ලද මාර්ග තලයේ 2019 අගෝස්තු 22 වන විට තිබූ අඩුපාඩු I-Road/PIC/VVK/KU4/NCPN/16 මඟින් වාර්තා කර තිබූ අතර විගණන දිනය වූ 2019 නොවැම්බර් 26 වන විට එම අඩුපාඩු තවදුරටත් වර්ධනය වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ වෙනුවෙන් 2019 දෙසැම්බර් 03 දි වන විට රු.මිලියන 4.5 ක අයකර නොගත් වැඩ වටිනාකමක් වෙනුවෙන් සේවා යෝජක විසින් අනුකූල නොවන වැඩ නිවේදන අංක 13 මඟින් ඇස්තමේන්තු සකස් කර තිබුණි. තවද, සකස් කර තිබූ පෙරනිම් තාර මාර්ග තලයේ දෙපස උරහිස් පුරවා සකස් කර නොතිබීම මත මාර්ග තලයට වන හානි තවදුරටත් ඇති විය හැකි බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 01 (KU01) යටතේ පුනරුත්ථාපනය කරන ලද මාර්ග වල සාම්පල පරීක්ෂාවේදී තෝරා ගන්නා ලද මාර්ග අංක 81 දරණ මාවි ඇළ හන්දියේ සිට තෙලිබෑව පන්සල හරහා ඉලුක්පිටිය හන්දිය දක්වා කි.මී 7.5 දිගින් යුත් මාර්ගය පෙරනිම් තාර (Asphalt) අතුරා නියමිත ගුණාත්මක තත්ත්වයෙන් සකසා තිබුණි. එසේ වුවද, මෙම වැඩසටහන යටතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 01 යටතේ ප්‍රමාණ පත්‍ර සැකසීමේදී පාලම් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණ පත්‍ර තුළ ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් නොකිරීම හේතුවෙන් දම්වැල් මාපාංක 7+105 පාලම ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමෙන් තොරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මාර්ගය වැඩ අවසන් කර තිබුණි. එමඟින් මාර්ගයේ ගුණාත්මකභාවයට හානි වී තිබුණි.



(මාර්ග අංක 81: දම්වැල් මාපාංක 7+105)

3.3 මාර්ග වැඩසටහනේ ප්‍රගතිය

3.3.1 මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහනේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො. මිලියන 906 සමාන රු. මිලියන 117,780 ක් වන අතර ඉන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 800 සමාන රු.මිලියන 104,000 ක් විවිධ කොටස් මූල්‍යයන පහසුකම් 6 ක් යටතේ සැපයීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟවී තිබුණි. ඉන් පළමු කොටස් 4 යටතේ රු.මිලියන 75,195 ක මුදලක් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මූල්‍යයනය කිරීමට වෙනම ණය ගිවිසුම් 4 ක් අත්සන් කර තිබුණු අතර එලෙස ලද මුදල් වලින් රු.මිලියන 61,533.84 ක මුදලක් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ කටයුතු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණි.

3.3.2 භෞතික ප්‍රගතිය

මාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ පහත පරිදි වේ.

(අ) මෙම වැඩසටහන යටතේ කි.මී.3,140 ක ග්‍රාමීය මාර්ග සහ කි.මී.400 ජාතික මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නමුත් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කි.මී. 2,086.41 ක දිගින් යුත් ග්‍රාමීය මාර්ග 508 ක් පමණක් පුනරුත්ථාපනය කර තිබුණි. මේ අනුව, අපේක්ෂිත ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී වලින් සියයට 66.94 ක භෞතික ප්‍රගතියක් ළඟා කරගෙන තිබුණි. තවද, කි.මී.265 ක දිගින් යුත් ජාතික මාර්ග 06 න් කි.මී. 77 ක ජාතික මාර්ග 02 කට පමණක් කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගෙන තිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 න් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 කට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් පවරා තිබූ නඩු කටයුතු හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ලබාදී ඇති රු.මිලියන 2,618.5 වටිනාකම වූ කාර්යසාධන සුරැකුම් සහ රු. මිලියන 3,154 වටිනාකම

වූ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සුරැකුම් අයකර ගෙන ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව වෙත ප්‍රේෂණය කිරීමට වැඩසටහන අපොහොසත්වී තිබුණි.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 3 කට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ඉහල දුර්වල කාර්යසාධනයක් තිබියදීත් ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව නිමකරවා ගැනීමට නිසි අධ්‍යයනයකින් තොරව කාලය දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණි. එම කාලය දීර්ඝ කිරීම්ද ඉක්මවා තිබුණද කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් සාමාන්‍ය කොන්දේසි 8.7 ප්‍රකාරව වැඩ නිමකිරීමේ ප්‍රමාදයන් මත කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් අයකර ගත යුතු වූ ප්‍රමාද ගාස්තු (liquidity damages) අයකර ගැනීමට වැඩසටහන කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.3.3 ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු මාර්ග පද්ධතිය තුළ මෙම මාර්ග වැඩසටහන යටතේ පුනරුත්ථාපනය වූ මාර්ග

මෙම වැඩසටහන යටතේ ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය තුළ මාර්ග කි.මී.3,100 ක ග්‍රාමීය මාර්ග සහ කි.මී.400 ක ජාතික මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නමුත් 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කි.මී. 2,086.41 ක දුරකින් යුත් ග්‍රාමීය මාර්ග 508 ක් පමණක් පුනරුත්ථාපනය කර තිබුණි.

3.3.4 ආර්ථික නොවන ගනුදෙනු

වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඊට අදාළ සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ගෙන් සිදුවී තිබූ අඩුපාඩු නිසා පහත ආර්ථික නොවන ගනුදෙනු සිදුකර තිබුණි.

(අ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් සපයන ලද ණය මුදල ඵලදායීව මූල්‍ය සැලසුම අනුව උපයෝජනය නොකිරීම නිසා වැඩසටහනට 2019 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට උපයෝජනය නොකළ ණය ශේෂය මත රු.මිලියන 1,180.44 ක බැඳීම් ගාස්තු (commitment charges) වශයෙන් ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසිවල උපවගන්ති 4.2 අනුව, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ මත ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්යසාධන සුරැකුම් මත ලියකියවිලි සකස්කිරීම සහ බැංකු ගාස්තු යනාදී පිරිවැය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ඔවුන් විසින්ම දැරිය යුතුවේ. කෙසේවෙතත්, එම අවශ්‍යතාවයන්ට පටහැනිව වැඩසටහන විසින් පිරිනමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 42 සඳහා වන වැඩ ප්‍රමාණපත්‍ර තුළ අයිතමයක් ඇතුළත් කර තිබූ නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට කාර්යසාධන සුරැකුම් මත අදාළ පිරිවැය ආවරණය කරගැනීමට 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 608.50 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. තවද, බලපත්‍රලාභී වාණිජ බැංකුවලින් ලැබුණු තොරතුරු පරිදි මේ සම්බන්ධයෙන් වන සත්‍ය පිරිවැය රු.මිලියන 268.70 ක් පමණක් විය. වැඩ සටහනේ ප්‍රසම්පාදන

විශේෂඥවරයා සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් ලංසු ඇගයීම් අවස්ථාවේදී මේ සම්බන්ධයෙන් අවධානය යොමුකර නොතිබුණු බැවින් රු. මිලියන 877.20 ක් වූ මෙවැනි අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ වල නිරතවී සිටින කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට රු.මිලියන 12,656 ක මුදලක් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ලෙස ගෙවා තිබුණද 2019 නොවැම්බර් 30 දින වන විටත් රු.මිලියන 3,522 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් ආපසු අයකර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණි.

(ඈ) සාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වගන්ති 4.17 හා රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.4.4 ප්‍රකාරව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීමේදී එම මුදලට සමානව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සුරක්ෂණ ලබාදිය යුතු වුවත්, කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු වල නිරතවී සිටි කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුට රු.මිලියන 334.5 ක මුදලක් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් වශයෙන් ගෙවා තිබුණද රු.මිලියන 304.2 ක අත්තිකාරම් සුරක්ෂණයක් ලබාගෙන තිබුණි.

(ඉ) වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ අංක KU03, KU05 සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ අංක PU 01 යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සඳහා වන පුද්ගලික සමාගමක් වෙත 2016 ජූනි මස 27 දින පිළිවෙලින් රු.මිලියන 1,977, රු.මිලියන 1,997 කට සහ රු.මිලියන 1,706 කට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ප්‍රදානය කර තිබුණි. මෙලෙස ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය මත කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසි 15.2 ප්‍රකාරව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 2019 පෙබරවාරි 12 දින කොන්ත්‍රාත් පැකේජ KU03 සහ KU05 අවසන් කර තිබුණි. මෙහිදී කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර දින 28 ක් ඇතුළත ලබාදෙන ලද කාර්යසාධනය බැඳුම්කර සුරක්ෂණ සහ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සුරක්ෂණ මුදල් කිරීම සඳහා අදාළ වාණිජ බැංකුව වෙත 2019 පෙබරවාරි 13 දින යොමුකර තිබුණි. මෙහිදී අදාළ වාණිජ බැංකුව විසින් මෙම බැඳුම්කර, මුදල් කළ යුතු වුවත් 2019 දෙසැම්බර් 30 දින වන විටත් එසේ මුදල් කර නොතිබුණි.

(ඊ) තවද, එම බැඳුම්කර මුදල් කිරීමට එරෙහිව ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩ සටහන යටතේ දකුණ, සබරගමුව සහ මධ්‍යම පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල නිරතවී සිටි වෙනත් දේශීය පුද්ගලික සමාගමක් විසින් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩුවක් ගොනුකර තිබුණි. මෙලෙස, ඉහත සඳහන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්තුවලට අදාළ පාර්ශවයන් නොවන හෝ කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ අනුමත පාර්ශවයන් නොවන එම දේශීය පුද්ගලික සමාගම මැදිහත්වීමේ අවශ්‍යතාවය විගණනයේදී ගැටළුසහගත විය. ඒ

අනුව, ඒන පුද්ගලික සමාගම නමින් මෙම පැකේජයන්හි කටයුතු මෙහෙයවා ඇත්තේ දේශීය පුද්ගලික සමාගමක් ද යන්න ගැටළුසහගත විය.

(උ) කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැකේජ අංක KU03 සහ KU05 ට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කාර සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්යසාධන බැඳුම්කර සහ වැඩ ආරම්භ අත්තිකාරම් බැඳුම්කර වටිනාකම් පිළිවෙලින් රු.මිලියන 389 ක් සහ රු.මිලියන 604 ක් මුදල් කර ගැනීම සඳහා 2019 පෙබරවාරි 13 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණ අතර ව්‍යාපෘතිය මඟින් කිහිපවතාවක්ම සිහිකැඳවීම් සිදුකර තිබුණ නමුත් 2019 දෙසැම්බර් 03 දක්වා අදාළව වාණිජ බැංකුව විසින් ප්‍රතිචාර දක්වා හෝ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත දන්වා එවා නොතිබුණි. මෙලෙස ඉල්ලූ විට මුදල් කළ හැකි කොන්දේසි විරහිතව ලබාගෙන තිබූ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ සුරක්ෂණ සහ කාර්යසාධන බැඳුම්කර මුදල් නොකර සිටීමට අදාළව වාණිජ බැංකුවට එරෙහිව කිසිදු නීතිය පියවරක් ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(ඌ) කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කොන්දේසි උප වගන්ති අංක 14.2 ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 20 ක් වන මූලික අත්තිකාරම් වටිනාකම අවස්ථා තුනකදී ලබාදීම සිදුකරයි. ඒ අනුව තෙවන අවස්ථාවේදී කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 5 ක් වන ඉතිරි මූලික අත්තිකාරම් වටිනාකම කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩබිමේ පූර්ණ ලෙස ස්ථානගත (fully mobilized) වූ පසුව සහ ඒ වන විට කොන්ත්‍රාත්කරු තම වැඩසටහන් අනුව වැඩ ආරම්භ කර ඉංජිනේරුවරයාට සෑහීමකට පත්වන අවස්ථාවකදී නිදහස් කළ හැක. එසේවුවද, PU 02 පැකේජය මඟින් සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ මාර්ග 11 කින් මාර්ග 5 ක වැඩ (කි.මී.18.13 ක්) ආරම්භකිරීම හෝ සිදුකර නොතිබියදී සහ ඒ වන විට පැකේජයේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 51 න් සත්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 18 ක් පමණක්ව තිබියදී තෙවන අත්තිකාරම් මුදල වූ රු.මිලියන 55 ක වටිනාකම 2017 ඔක්තෝම්බර් මස නිදහස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, මාර්ග 5 ක (සියයට 45.5) වැඩ ආරම්භ කර හෝ නොතිබීම හා ආරම්භ කර තිබූ මාර්ග 6 ප්‍රගතිය ඉතා අඩු මට්ටමක තිබියදී තෙවන අත්තිකාරම් මුදල නිදහස් කර තිබීම විගණනයේදී ප්‍රශ්නකාරී වන බව නිරීක්ෂණය කෙරේ. තවද, PU 02 පැකේජය සඳහා ගෙවීම් කර තිබූ මූලික අත්තිකාරම් වටිනාකම වූ රු.මිලියන 220 වටිනාකමෙන් 2019 දෙසැම්බර් මස වනවිට අතුරුගෙවීම් වඩුවර අංක 26 දක්වා අයකරගෙන තිබුණේ රු.මිලියන 42 ක වටිනාකමක් පමණි.

(එ) වැඩසටහනේ මාර්ග පැකේජ අංක KU 01, KU 02, KU 03 සහ KU 05 සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් ප්‍රමාණ පත්‍රයන්ට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සැලසුම සඳහා වෘත්තීය හානිපූරණ වන්දි රක්ෂණයක් ලබාදීම, අත්තිකාරම් ගෙවීම් සඳහා බැංකු ඇපකරයක් ලබාදීම සඳහා එකවර ගෙවීම (Lump sum) ක්‍රමය යොදා ගනිමින්

කොන්ත්‍රාත්තුවේ සඳහන් මුළු වටිනාකම වශයෙන් රු.මිලියන 61.8 ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත්, ඉහත සඳහන් පැකේජයන්ට අදාළව කාලය දීර්ඝ කරන ලද කාලය වෙනුවෙන් විචලතා නියෝගයන් යොදාගනිමින් එම අයිතම් සඳහා රු.මිලියන 4.7 ක්පසුව ගෙවීම් කර තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

පැකේජය	විචලතා නියෝග අංකය	විස්තරය	මූලික ගෙවීම් රු.	විචලතා නියෝග මත ගෙවීම් කළ අගය රු.
KU 01	Vo – 37	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සැලසුම් සඳහා වෘත්තීය භානිපූර්ණ රක්ෂණ සැපයීම.	353,108	56,319
	Vo – 38	වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ගෙවීම සඳහා බැංකු ඇපකර සැපයීම	8,252,780	517,242
KU 02	Vo – 34	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සැලසුම් සඳහා වෘත්තීය භානිපූර්ණ රක්ෂණ සැපයීම.	1,000,000	34,150
KU 03	Vo – 10	වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ගෙවීම සඳහා බැංකු ඇපකර සැපයීම	25,840,500	2,022,181
KU 05	Vo – 07	වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ගෙවීම සඳහා බැංකු ඇපකර සැපයීම	26,392,500	2,088,629
		එකතුව	<u>61,838,888</u>	<u>4,718,521</u>

3.3.5 සමාජ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ

වයඹ පළාත යටතේ කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය කරමින් කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කය තුළ ව්‍යාප්තවී ඇති KU1, KU3, KU4 සහ KU5 පැකේජයන්ද, පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය තුළ ව්‍යාප්තවී ඇති PU1, PU2 සහ PU3 පැකේජයන්ද යටතේ වන මාර්ග කොටස් 18 ක් ආවරණය කරමින් 2019 නොවැම්බර් 26, 27, 28 සහ 29 කාලය තුළ අදාළ ව්‍යාපෘති ඉංජිනේරුවරු සමඟ සිදුකරන ලද වැඩබිම් පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.3.5.1 රථ වාහන ධාවනය කළ හැකි වේගය සහ මාර්ග අනතුරු

(අ) ඉදිරිපත් කළ ප්‍රශ්නාවලි සඳහා ග්‍රාමීය ජනතාව ලබා දුන් පිළිතුරුවලට අනුව මාර්ග ගුණාත්මක බවින් යුතුව සකස් කලද මෙම මාර්ගය පිළිසකර කිරීම නිසා අධික වේගයෙන් රථ වාහන ධාවනය කිරීම හේතුවෙන් සහ පුනරුත්ථාපනය කරන ලද මාර්ගයේ මීටර් 3 ක්

වූ පළල ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතු කොටගෙන මාර්ගය භාවිත කරන්නන් අතර රථ වාහන අනතුරු සිදුවීමේ ප්‍රවණතාවයේ වැඩිවීමක් පැවතුණු බව ප්‍රදේශයේ ජනතාවගෙන් නියැදි පදනම මත රැස්කර ගත් තොරතුරුවලින් සනාථ විය.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු. මිලියන 4,765.4 ක් වූ KU 04, PU 02 සහ PU 03 යන කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල වැඩ කොටස් මේ වන තෙක් සම්පූර්ණ නොකිරීම හේතුවෙන් හා මාර්ග ප්‍රමිතියෙන් තොරවීම නිසා මාර්ග භාවිතා කරන රථවාහන සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව ඉතා අවදානම් තත්ත්වයකට පත්ව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එම කොන්ත්‍රාත් අතරින් මාර්ග 03 කට අදාලව එවැනි ඉතා අනතුරු සහිත ස්ථාන කිහිපයක් හඳුනා ගත හැකි වූ අතර එමඟින් සිදුවිය හැකි ජීවිත හානි හා දේපල හානි මඟින් සමාජ ගැටළු නිර්මාණය වීමේ ඉඩකඩ පැවතුණි.

පැකේජය	මාර්ග අංකය	මාර්ගයේ නම	ස්ථානය කි.මී.	ඡායාරූප
--------	------------	------------	------------------	---------

KU-04	28	කුරුණෑගල පුත්තලම, කුනුකෙටිය හන්දිය සිට මල්පානව හරහා රස්නායකපුර	0+960- 1+000	
-------	----	--	--------------	--



KU-04	28	කුරුණෑගල පුත්තලම, කුනුකෙටියහන්දිය සිට මල්පානව හරහා රස්නායකපුර		
-------	----	---	--	--



KU-04 08 ගිරිබාව වරාමුව සිට 2+200
සදහල පාර



KU- 04 91 පලුවපාර හන්දිය සිට 3+100
ගිරිබාව හරහා
කුඹුක්කඩවල



KU- 04 91 පලුවපාර හන්දිය සිට 6+000-6+200
ගිරිබාව හරහා
කුඹුක්කඩවල



KU - 04 91 පලුවපාර හන්දිය සිට
ගිරිබාව හරහා
කුඹුක්කඩවල



3.3.5.2 ප්‍රාදේශීය හා කලාපීය සංවර්ධනය

කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ KU01 පැකේජයට අදාළව තෝරාගන්නා ලද ග්‍රාමීය මාර්ග 3 ක වෙසෙන මාර්ගය පරිහරණය කරන්නන් අතුරින් 15 ක සංඛ්‍යාවක් විසින් ප්‍රශ්නාවලියට ලබාදුන් ප්‍රතිචාර තුළින් පැහැදිලි වන පරිදි මෙම වැඩසටහන තුළින් නිසි ගුණාත්මක තත්ත්වයෙන් නිමවූ මාර්ගය තුළින් පහත සඳහන් පරිදි ග්‍රාමීය ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය උසස්වීම සඳහා බලපා ඇත. එනම්,

- ගමනාගමනය සඳහා වැයවන කාලය අඩුවීම,
- වාහනවල ඉන්ධන දහනය අඩුවීම,
- වාහන නඩත්තු පිරිවැය අඩුවීම,
- ප්‍රධාන මාර්ගවලට ප්‍රවේශය පහසුවීම,
- මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණයෙන් පසුව පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් ආරම්භ කිරීමෙන් ඒ ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වීම,
- තම ඉඩම්වල වෙළඳපොල වටිනාකම ඉහළයාම,
- කෘෂිභෝග වෙළඳපොල වෙත කාර්යක්ෂමව බෙදාහැරීමටත් සහ
- ඔවුන්ගේ දෛනික කටයුතු වඩාත් කාර්යක්ෂමව ඉටුකරගැනීමට හැකි වූ බවත්ය.

තවද, මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මකකිරීම තුළින් ප්‍රදේශයේ ග්‍රාමීය ජනතාවට රැකියා අවස්ථා උදාවී ජනජීවිතය වඩාත් යහපත් මට්ටමකට ගෙනඒමට දායකවී තිබූ බවට නිරීක්ෂණය විය.

3.3.5.3 පාරිසරික බලපෑම

(අ) කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ නියමිත පරිදි නිමනොකර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කඩකරන ලද කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ KU04 සහ KU05 සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ PU 02 සහ PU03 පැකේජයන්ට අදාළව සපයන ලද ප්‍රශ්නාවලි 20 කට ප්‍රදේශයේ වෙසෙන ග්‍රාමීය ජනතාව විසින් ලබාදෙන ලද ප්‍රතිචාරවලට අනුව පැහැදිලි වන්නේ, මාර්ගය සංවර්ධනය කර අතරමඟ නවතා දැමීම හේතුවෙන් මාර්ගය භාවිතා කල නොහැකි තත්ත්වය එනම් වැසිකාලයට මඩවීම, පායන කාලයට දූවිලිසහිතවීම යනාදිය, බෝක්කු නිසිපරිදි පුනරුත්ථාපනය කර අවසන් නොකිරීම හේතුවෙන් අනාරක්ෂිතව පැවතීම නිසා මාර්ග අනතුරු බහුලවීම සහ නිසි පරිදි සකස් නොකරන ලද කාණු තුළ වැසිවතුර එකතුවී ඩොංගු වසංගත තත්ත්වයන් ඇතිවීමේ අවධානමක් මෙන්ම මාර්ගය භාවිතාකරන්නන්ට දැඩි අපහසුතාවයන්ට මුහුණදීමට සිදුවී ඇති බවයි. ඒ අනුව, මාර්ග 3 කට අදාළ ඡායාරූප පහත පරිදි විස්තර කල හැක.



(PU-03 මාර්ග අංක 17 බාදුරාව සිට මනින්ගල (PU-03 මාර්ග අංක 38 දික්වෙලපාර)
 හරහා සදනන්ගම කටුවගොඩ පාර - ස්ථානය
 1+010)



(KU-04 මාර්ග අංක 28 කුනුකෙටියහන්දිය සිට මල්පනාව හරහා රස්නායකපුර)

(ආ) තවද, ABC මිශ්‍රණ යොදා මාර්ග තලය සකසා ඉන් ඉදිරියට වැඩ නවතා දමා තිබූ මාර්ගවලින් නිකුත් වන දූවිලි නිසා සිදුවන වායු දූෂණය සහ අවට නිවෙස්වලට ප්‍රදේශවාසීන්ගේ සෞඛ්‍යට ඇතිවන දැඩි බලපෑම්. ඊට අදාළ ඡායාරූප පහත පරිදිවේ.



(PU-03 මාර්ග අංකය 38 දික්වෙල පාර
 කොබෙයිගනේ, ස්ථානය - 1+590)



(KU-05 මාර්ග අංකය 26 පාදෙනිය,
 ස්ථානය - 0+350 – 2+200)



(KU-04 මාර්ග අංකය 28 කුරුණෑගල පුත්තලම, කුනුකෙටියහන්දිය සිට මල්පානව හරහා රස්නායකපුර ස්ථානය - 0+960- 1+360

(ඇ) අඩක් නිමකරන ලද ඉදිකිරීම් හේතුවෙන් මාර්ගය දෙපස නිවෙස්වලට සහ ව්‍යාපාරික ස්ථානවලට ප්‍රවේශවීමේ අපහසුව නිසා ප්‍රදේශවාසීන්ගේ දෛනික කටයුතුවලට අහිතකරව බලපාන අවස්ථා කිහිපයක් නියැදි පරීක්ෂාවේ දී අනාවරණය විය. ඡායාරූප පහත පරිදි වේ.



(KU-04 මාර්ග අංකය 91 පලුව පාර හන්දිය සිට ගිරිබාව හරහා කුඹුක්කඩවල ස්ථානය - 3+080-3+230)



(KU-04 මාර්ග අංකය 91 පලුව පාර හන්දිය සිට ගිරිබාව හරහා කුඹුක්කඩවල, ස්ථානය - 3+100)

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ යන්ත්‍රෝපකරණ වැඩබිම් තුළ සහ ප්‍රදේශවාසීන්ගේ නිවෙස්වල ගාල්කර තිබීම මත ග්‍රාමීය ජනතාවගේ දෛනික කටයුතුවලට බාධා ඇතිවී තිබුණි.



(KU-04 මාර්ග අංකය 08 ගිරිබාව වරාවැව සිට සදගල පාර)



(PU-03 මාර්ග අංකය 38 දික්වෙල පාර)

3.4 නිර්දේශ

පහත සඳහන් නිර්දේශයන් කරනු ලැබේ.

1. ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත් සහ උපදේශන කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමේදී සහ ක්‍රියාත්මක කරවීමේදී, වැඩසටහන මූලික වශයෙන් සැලසුම් කරන ලද ග්‍රාමීය සහ ජාතික මාර්ග දුර අනුමානය පවත්වාගෙන යාම තුළින් ග්‍රාමීය මාර්ග මෙන්ම ජාතික මාර්ග උපරිම ප්‍රමාණයක් පුනරුත්ථාපනය කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගත යුතුය. (යොමුව 3.1.1)
2. වැඩසටහන සඳහා ලැබෙන අරමුදල් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව අදාළ මාර්ග පුනරුත්ථාපනය සඳහා උපයෝජනය වන බවට තහවුරු කර ගැනීම සඳහා විධිමත් අභ්‍යන්තර මූල්‍ය සැලසුමක් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය. (යොමුව 3.1.2)
3. අදියර වශයෙන් ලබාගන්නා ණය මුදල් වලින් උපයෝජනය කරන ලද ණය ගිවිසුම් තුළින් ජනනය වූ වත්කම් නිශ්චිතව හඳුනාගැනීමට ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතුය. (යොමුව 3.1.2)

4. පුනරුත්ථාපනය සඳහා තෝරාගෙන ඇති මාර්ග සැලසුම් කිරීමේදී වෙනත් ව්‍යාපෘති හෝ වැඩසටහන් යටතේ පුනරුත්ථාපනය කර ඇත්ද හෝ පුනරුත්ථාපනයට සැලසුම් කර තිබේද යන්න තහවුරු කරගැනීමෙන් අනතුරුව කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සඳහා කටයුතු සිදු කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.1)
5. ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමෙන් අනතුරුවද, වෙනත් ව්‍යාපෘති මගින් පුනරුත්ථාපනය කරන ලද මාර්ග කොටස් හඳුනාගැනීමට කටයුතු කළ යුතු අතර, එසේ වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් තුළින් නිමකිරීම හේතුවෙන් ප්‍රදානය කරන ලද ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය සංශෝධනය කිරීම සහ එම මුදල් ප්‍රතිපාදන තුළින් වෙනත් මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කරගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.1)
6. 2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුකූලව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.2)
7. කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ සුදුසුකම් සලකා බැලීමේදී ඔවුන්ගේ අතීත අත්දැකීම් මෙන්ම මූල්‍යමය හැකියාව පිළිබඳ විශ්ලේශණාත්මක විග්‍රහයක් කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.2)
8. අත්හැර දමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අවසන් කිරීම හේතුවෙන් වූ අලාභයන් අදාළ පාර්ශවයන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.3)
9. අත්හැර දැමීම නිසා අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ නැවත ලංසු කැඳවීම් කර නව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පිරිනැමීම තුළින් වැඩසටහනේ ක්‍රියාකාරීත්වය කඩිනම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.3)
10. සෙමින් ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සම්බන්ධව නිසි අධීක්ෂණයක් සිදුකර නිසිකලට මාර්ග පුනරුත්ථාපන කාර්යයන් ඉටුකරවා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.4)
11. මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු නිසි ප්‍රමිතියෙන් සිදුවන්නේද යන්න තහවුරු කර ගැනීමට අවශ්‍ය විධිවිධාන සැලසිය යුතුය. (යොමුව 3.2.6)
12. මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු වැඩසටහනේ මූලික සැලසුම් අනුව, නියමිත කාල රාමුව තුළ සම්පූර්ණයෙන් නිමකරවා ගැනීමට අවශ්‍ය නිසි සැලසුම්කරණයක් සිදු කළ යුතුය. (යොමුව 3.3.2)

13. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම්හි සඳහන් අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව ඉදිකිරීම් හා උපදේශන කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සිදුකරවා ගැනීම සඳහා නිසි අධීක්ෂණයක් සිදුකළ යුතුය. (යොමුව 3.3.2 (ඇ) සහ 3.3.4)
14. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම්හි සඳහන් කොන්දේසිවලට අනුකූලව වැඩසටහනේ කටයුතු සිදුවන බවට තහවුරු කර ගත යුතුය. (යොමුව 3.3.4)
15. ඉදිරි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් සකස් කිරීමේදී ඉදිරියේදී ඇතිවිය හැකි අයහපත් තත්ත්වයන් සහ අලාභයන් ආවරණය වන පරිදි කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි ඇතුළත් කළ යුතුය. (යොමුව 3.3.4 ආ)
16. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කොන්දේසිවලට අනුකූල නොවීම හේතුවෙන් වූ අලාභයන් අදාළ පාර්ශව වෙතින් අයකරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. (යොමුව 3.3.4 ඇ - එ)
17. අනවශ්‍ය පිරිවැය අවම වන පරිදි, කාලීනව, ගුණාත්මක මාර්ග පද්ධතියක් බිහිකිරීමට කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු කළ යුතුය. (යොමුව 3.2.3 ඇ සහ 3.3.4 එ)
18. කොන්ත්‍රාත් ඉදිකිරීම් කටයුතු අතරමඟ නවතා ඇති අනාරක්ෂිත ඉදිකිරීම් කඩිනමින් සම්පූර්ණ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කළ යුතුය. (යොමුව 3.3.5.1)
19. කොන්ත්‍රාත් ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ නොකර අතරමඟ නවතා දමා ඇති අවස්ථාවන් හඳුනාගෙන එමඟින් ඇතිවිය හැකි පාරිසරික හා සමාජ ගැටළු අවම කරගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කළ යුතුය. (යොමුව 3.3.5.3)


 ඩබ්ලිව්. පී. සී. වික්‍රමරත්න
 විගණකාධිපති
 2022 පෙබරවාරි 03 දින

උපලේඛන 1

සාර්ථකව නිම කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

දිස්ත්‍රික්කය	කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	මාර්ගවල ප්‍රමාණය දිග කි.මී.	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වටිනාකම රු.මිලියන	වැඩ ආරම්භ කරන ලද දිනය	වැඩ නිමකර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දුන් දිනය
කුරුණෑගල	KU01	83.29	2,005	2016.08.01	2019.01.29
කුරුණෑගල	KU02	100.47	2,124	2016.08.01	2019.08.23
මහනුවර	KA01	76.2	1,756	2015.12.17	2019.10.28
මහනුවර	KA02	72.52	1,923	2015.12.17	2019.11.28
මහනුවර	KA03	73.95	2,096	2015.12.17	2019.11.22
මාතලේ	MA02	57	1,248	2015.12.17	2018.01.08
මාතලේ	MA03	61.03	1,407	2015.12.17	2019.02.05
නුවරඑළිය	NE02	36.27	1,241	2015.12.17	2019.02.12
ගාල්ල	G02	61.80	1,483	2015.05.18	2018.05.31
ගාල්ල	G03	73.13	1,733	2015.05.18	2018.06.30
මාතර	M01	98.12	2,315	2015.05.18	2018.07.31
මාතර	M02	66.03	1,803	2015.05.18	2019.10.29
මාතර	M03	53.46	1,207	2015.05.18	2018.05.31
හම්බන්තොට	H01	67.10	1,583	2015.05.18	2018.07.31
හම්බන්තොට	H02	58	1,803	2015.05.18	2017.12.30
හම්බන්තොට	H03	42	1,207	2015.05.18	2017.09.30
අනුරාධපුර	AP01	85.39	1,656	2016.08.01	2019.04.19
අනුරාධපුර	AP02	76.85	1,824	2016.08.01	2019.01.31
අනුරාධපුර	AP03	82.66	1,492	2016.08.01	2019.04.30
අනුරාධපුර	AP04	90.20	1,635	2016.08.01	2019.02.25
පොළොන්නරුව	PO1	50.76	1,158	2016.08.01	2018.10.02
පොළොන්නරුව	PO2	73.36	1,483	2016.08.01	2018.12.23
පොළොන්නරුව	PO3	49.55	1,249	2016.08.01	2018.10.31
රත්නපුර	R03	81.01	2,020	2015.12.16	2018.09.27
කළුතර	KL01	87.33	1,912	2016.08.28	2019.11.04

උපලේඛන 2

වයඹ පළාතේ ගිවිසුම් අවසන් කල කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	මාර්ග ප්‍රමාණය	දුර කි.මී.	කොන්ත්‍රාත්කරු	ගිවිසුම්ගත වටිනාකම රු. මිලියන	භෞතික ප්‍රගතිය 2018 දෙසැම්බර් 31		වැඩ අවසන් කරන දිනට වටිනාකම රු. මිලියන	ගෙවා තිබූ මුළු වටිනාකම රු. මිලියන	නැවතීමේ විධාන දිනය
					අපේක්ෂිත %	තර්ෂ %			
KU 03	12	91.85	රන්කෙන් රේල්වේ ඉදිකිරීම් සමූහ ව්‍යාපාර (පුද්) සමාගම	1,976.7	64.78	47.97	912.3	909.9	2019.02.12
KU 04	12	106.02	වී.වී. කරුණාරත්න සහ සමාගම	2,091.2	44.53	41.32	සකස්කර නැත	1,048.6	2019.11.13
KU 05	17	100.85	රන්කෙන් රේල්වේ ඉදිකිරීම් සමූහ ව්‍යාපාර (පුද්) සමාගම	1,996.6	59.13	37.45	836.3	835.6	2019.02.12
PU 02	11	74.08	වී.වී. කරුණාරත්න සහ සමාගම	1,463.9	50.90	38.92	සකස්කර නැත	730.2	2019.07.19
PU 03	16	48.37	වී.වී. කරුණාරත්න සහ සමාගම	1,210.3	84.29	49.20	සකස්කර නැත	585.8	2019.11.13
එකතුව	<u>68</u>	<u>421.17</u>		<u>8,738.70</u>				<u>4,110.10</u>	

උපලේඛන 3

විස්තරය	විචලකා නියෝග අංකය	ගෙවීම්		
		වටිනාකම KU 01 රු.	වටිනාකම KU 02 රු.	වටිනාකම PU 01 රු.
සේවයෝජකයාගේ සහ ඉංජිනේරුවරයාගේ කාර්යාල නිවාස සහ කාර්යමණ්ඩල වැටුප් හා දීමනා				
KU 03 සහ 05	43	3,540,064	-	-
KU 03 සහ 05	26	9,813,974	-	-
KU 03 සහ 05	13	-	7,700,742	-
PU 02	20	-	-	20,424
PU 02	22	-	-	415,638
PU 03	24	-	-	184,752
KU 04	17	-	-	3,120
KU 04	19	-	-	547,812
එකතුව		<u>13,354,038</u>	<u>7,700,742</u>	<u>1,171,746</u>
සේවයෝජකයාගේ සහ ඉංජිනේරුවරයාගේ වාහන පහසුකම් සැපයීම				
KU 03 සහ 05	16	-	649,400	-
PU 02	21	-	-	173,130
PU 03	23	-	-	105,940
KU 04	18	-	-	229,212
එකතුව		-	649,400	508,282
මුළු එකතුව		<u>13,354,038</u>	<u>8,350,142</u>	<u>1,680,028</u>