

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්වගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරුද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින් සමන්විත 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2024 මැයි 31 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2024 ඔක්තෝබර් 24 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 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

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

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

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

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම

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

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

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්ස්ථානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, වේතනාන්විත 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 අගයන ලදී.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

1.5 වෙනත් තෛතික 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 බවට,
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) දේපල පිරිසක හා උපකරණ

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(i) අමාත්‍යාංශය විසින් වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීමේදී සිගාස් වැඩසටහනේ වත්කම් වාර්තාවල සඳහන් වත්කම් සහ කේත අංක ලැයිස්තු උපයෝගී කර ගැනීමකින් තොරව අදාළ සමීක්ෂණ කටයුතු සිදු කර තිබුණු බැවින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඒසීඒ - 6 - මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශයේ සඳහන් රු.මිලියන 5,410.59 ක වාහන, යන්ත්‍ර හා උපකරණ නිවැරදිව සමීක්ෂණය කර නොතිබුණි.</p>	<p>මහාමාර්ග අංශය CIGAS මගින් ලබා දී ඇති වත්කම් කේත අංක අමාත්‍යාංශයේ සියළුම වත්කම් වල දැනට ලබාදී ඇති අංක වලට සමගාමීව සටහන් කරගෙන යනු ලබන අතර අමාත්‍යාංශ ස්ථාවර වත්කම් ලේඛණයේදී ඇතුළත්කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ එමගින් සිදුකිරීමට ඉදිරියේදී කටයුතු කරමි.</p> <p>ප්‍රවාහන අංශය අංශ ගණනාවක ඉන්වෙන්ට්‍රි වත්කම් සිගාස් වැඩසටහනෙන් කේත අංක කර ඇති අතර ඉතිරි අංශයන්ගෙන්ද ඉන්වෙන්ට්‍රි වත්කම් සිගාස් වැඩසටහන අනුව කේත කර වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ එමගින් සිදුකිරීමට ඉදිරියේදී කටයුතු කරමි.</p>	<p>2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලේඛණගත වත්කම් නිරවුල්ව හා පහසුවෙන් හඳුනාගැනීමට සුදුසු වැඩපිළිවෙලක් සකස්කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.</p>
<p>(ii) භෞතිකව සන්තකයේ නොමැති අමාත්‍යාංශය සතු වත්කම්</p>	<p>ප්‍රවාහන අංශය සතු මෝටර් රථ වාහන 15 ක් මේ වන විට වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන විසින් භෞතිකව පරිහරණය කරනු ලැබුවද, මේ දක්වා එම වාහන විධිමත්ව පවරා දීමට හෝ නැවත ලබා ගැනීමට හෝ කටයුතු කර නොතිබුණි. එහි ගිණුම්ගත වටිනාකම රු.මිලියන 33.7 ක් වූ වාහන 08 ක් හා තවදුරටත් ගිණුම්ගත නොකළ වාහන 07 ක් ඇතුළත් විය. මේ හේතුවෙන් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට අමාත්‍යාංශයේ වත්කම් ගිණුමේ නිවැරදිතාවයද, විගණනයට තහවුරු නොවුණි.</p>	<p>ලියාපදිංචි අයිතිය පවරා දීමට අදාළවකටයුතු සිදුකරමින් පවතී. ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයේ අත්‍යවශ්‍ය රාජකාරි කටයුතු සඳහා යොදවා ඇති වාහන අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කරන බව දැනුම් දී ඇත.</p> <p>සන්තකය විධිමත්ව පවරා දී ඇති වාහනවල අයිතිය විධිමත්ව පවරා දිය යුතුය. ඒ අනුව වත්කම් ලේඛන කාලීනව යාවත්කාලීන කළ යුතුය.</p>

(iii) අස්ථානගත වාහන

විධිමත්ව අපහරණය කළ බවට සාක්ෂි විගණනයට අනාවරණය නොවුණු අමාත්‍යාංශය නමින් ලියාපදිංචි වී ඇති කාර් රථ 10 ක්, කැබ් රථ 10 ක්, ජීප් රථ 02 ක්, මෝටර් බයිසිකල් 02 ක් හා ලොරි රථයක් වර්තමානයේ භාවිතාකරනු ලබන පාර්ශව පිළිබඳ අනාවරණය කර ගැනීමට නොහැකිව පැවතුණි. ප්‍රවාහන අංශය විසින් මේ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණු අතර මෙම වාහන 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට අමාත්‍යාංශයේ වාහන ලැයිස්තුවට හා වත්කම් ගිණුමට ඇතුළත්ව නොතිබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුම්වල ඇතුළත් වත්කම්වල වටිනාකම ඌණ ගණනය වී තිබුණි.

අමාත්‍යාංශය සතුව නොමැති වාහන, ජ්‍ය.ස.ලේ. (ආයතන පාලන) ගේ මූලිකත්වයෙන් පත් කරන ලද කමිටුව විසින් සොයා ගැනීමට උත්සාහ කර ඇති අතර, තවදුරටත් සොයා ගැනීමට නොහැකි වාහන ලෙස වාහන 13ක් 2023.04.20 දින ඉදිරිපත් කර ඇති කමිටු වාර්තාවේ දක්වා තිබුණි.

අස්ථාන ගත වූ වාහන සම්බන්ධව ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඌ) වගන්තිය අනුව නීතිය බලාත්මක කිරීමට නියෝජිත ආයතන වෙත පැමිණිල්ලක් කළ යුතුය.

(ආ) ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම

මුදල් රෙගුලාසි 110 ප්‍රකාරව හානි පිළිබඳව වාර්තා කිරීම සඳහා දක්වා ඇති ආකෘතිය පරිදි හානි ලේඛනයක් පවත්වාගත යුතු වුවද ප්‍රවාහන අංශය විසින් වාහන අනතුරු වලට අදාළව පමණක් හානි පිළිබඳ සටහන් කිරීම සඳහා තාවකාලිකව සකස් කළ ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් තිබුණද, සියළුම හානි පාඩු පිළිබඳව සටහන් කිරීමට හානි ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.

(ඇ) විගණන සාක්ෂි නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2016 - 2023 වර්ෂ 08 ක් දක්වා සි/ස අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන (පුද්) සමාගමේ සිදු වූ සියලු ගනුදෙනු තහවුරු කිරීමට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා කිසිදු සාක්ෂියක් විගණනයට ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.	සි/ස අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන (පුද්) සමාගම ඇවර කිරීමට නියමිත බැවින් ඇවර කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදී මෙය සිදුකර ගැනීමට කටයුතු කරමි.	සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වහාම පිළියෙල කර අනුමත කල යුතුය. වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන් හා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල සාමාජිකයින් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය
2.1 වියදම් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා අමාත්‍යාංශ වැය ශීර්ෂය යටතේ පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 02 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 20 ක් සඳහා සලසා තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 55,433.7 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි වී තිබුණි. රාජ්‍ය වියදම් පාලනය සම්බන්ධ 2022 අප්‍රේල් 26 දිනැති අංක 03/2022 ජාතික අයවැය වක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව වර්ෂය තුළ වියදම් සීමා කිරීම, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයන් වසා දැමීම හා ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ අතුරු ගෙවීම් සහතික ඉදිරිපත් කර තිබුණද, ණය නියෝජිතයන් විසින් ණය අත්හිටුවීම නිසා ගෙවීම් සිදුනොකිරීම හේතුවෙන් මෙම ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.	පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 02 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 20 ක් සඳහා සලසා තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 55,433.7 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි වී තිබුණි. ඉන් වැය විෂයන් කිහිපයකම එවකට රටේ පැවති මූල්‍ය අර්බුදය නිසා අමාත්‍යාංශ පාලනයෙන් පරිහානිවූ කරුණු හේතුකොටගෙන එම ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී ඇත.	නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසීම හා කාලීනව යාවත්කාලීන කිරීම් සිදු කළ යුතුය.
(ආ) වැඩසටහන 01 යටතේ පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 17 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 03 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු.මිලියන 151.82 ක හා රු.මිලියන 7.65 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් පිළිවෙලින් රු.මිලියන 114.84 ක හා රු.මිලියන 6.79 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරිවී තිබුණි. එම ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විය. වසර තුළ වියදම් අවශ්‍යතා පැන නොනැගීම, වියදම් පාලනය, බිල්පත් ඉදිරිපත් නොවීම හා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.	වැඩසටහන 01 යටතේ පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 17 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 03 ක් සඳහා සලසා තිබුණු එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 151.82 ක හා රු.මිලියන 7.65 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් පිළිවෙලින් එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 114.84 ක හා රු.මිලියන 6.79 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරිවී තිබුණි.	නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතුය.
(ඇ) වැඩසටහන් 02 ක යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 25 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු.මිලියන 64,252.65 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 55,560.96 ක් ඉතිරි වී තිබුණු අතර, සමහර ව්‍යාපෘති තාවකාලිකව අත්හිටුවීම, ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් නව වැඩ කටයුතු ආරම්භ නොකිරීම, අපේක්ෂිත බිල්පත් නොලැබීම, ණය මුදල් නොලැබීම මත ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය සීමා කිරීම වැනි හේතු මත එම ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විය.	වැඩසටහන් 02 ක යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 25 ක් සඳහා සලසා තිබුණු එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 64,252.65 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 55,560.96 ක් ඉතිරි වී තිබුණි.	නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතුය.

(ඇ) වැය විෂයන් 69 ක් සඳහා මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 68,860.7 ක් වූ අතර සංශෝධිත වියදම් ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 131,798.6 ක් විය. ඒ අනුව මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුව හා සංශෝධිත වියදම් ඇස්තමේන්තුව අතර රු.මිලියන 89,414.3 ක වෙනසක් වූ අතර එය මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 50 සිට 119,878 ක පරාසයක් ගෙන තිබුණි. උදා:-

වැය විෂය	වෙනස (%)
117-2-3-7-2506-4	119,878
117-2-4-29-2506	1650
117-2-4-32-2105	551

අනපේක්ෂිත අයුරින් වියදම් ඇති වීම, අත්‍යවශ්‍ය ගෙවීම් කිරීමට සිදු වීම, අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ මත ප්‍රමාද ගෙවීම් මත පොලිය සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු පියවීමට සිදු වීම යනාදී හේතු මත මූලික ඇස්තමේන්තුවට පසුව ප්‍රතිපාදන අවශ්‍යතාවයන් මතු වී තිබුණු අතර එම නිසා මූලික ඇස්තමේන්තු සංශෝධනය කර තිබුණි.

(ඉ) 117 වැය ශීර්ෂය යටතේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදන මගින් එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 58,283.56 ක් වෙන්කර තිබුණු අතර ඉන් මූලික ඇස්තමේන්තු මගින් වෙන් කිරීම් සිදුනොකළ වැය විෂයන් 02 ක් සඳහා එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 3,677.06 ක් පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදන මගින් වෙන්කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ හිඟ බිල්පත් පියවීම, අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ මත ව්‍යාපෘතිවල වියදම් දැරීමේ අවශ්‍යතාවය හේතුවෙන් මෙසේ පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදන වෙන්කර තිබුණි. තවද වැය විෂයන් 03 ක් සඳහා ලබාගත් එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 54,606.5 ක් වූ පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ප්‍රතිපාදන වටිනාකම, මූලික ඇස්තමේන්තුවට සාපේක්ෂව සියයට 101 සිට 42,377 ක පරාසයක් ගෙන තිබුණි.

උදා:-

වැය විෂය	වෙනස (%)
117-2-03-07-2506-3-17	673.64
117-2-04-51-2506-0-11	101.62
117-2-02-07-2506-04-11	42,377.50

2.1 (ආ) යටතේ ලබාදුන් පිළිතුර ම අදාළ වේ.

නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසිය යුතුය.

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අමාත්‍යාංශය ලබාගත් සැපයුම් හා සේවාවන් වෙනුවෙන් 2024 ජනවාරි හා පෙබරවාරි මාසවල ගෙවන ලද රු.මිලියන 0.84 ක වටිනාකමක් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට බැරකම් ලෙස හඳුනාගෙන නොතිබුණි.	අතපසුවීම් හේතුකොටගෙන බැරකම් හා බැඳීම් වලට ඇතුළත් නොවීම ඉදිරියේදී සිදු නොවීමට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබා දුණි.	දෙසැම්බර් 31 දිනට නිවැරදිව හඳුනාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. මහා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතියකින් තොරව බැරකම් නොපියවිය යුතුය.
(ආ) විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව ප්‍රවාහන හා මාහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක අධිවේගී මාර්ග, මහාමාර්ග හා පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘති අතරින් ව්‍යාපෘති 04 ක සිවිල් වැඩ සඳහා	ව්‍යාපෘති 04 ක සිවිල් වැඩ සඳහා 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවීම් හිඟව ඇති අතුරු ගෙවීම් වටිනාකම රු.මිලියන 280.37 ක් හා සිවිල් වැඩ හා	බැරකම් හා බැඳීම් නිවැරදිව හඳුනාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවීම් හිඟහිට ඇති අතුරු ගෙවීම් වටිනාකම රු.මිලියන 280.37 ක් වූ අතර සිවිල් වැඩ හා ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම්වලට අදාළව ගෙවීම් යාවත්කාලීනව සිදු නොවීම නිසා 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ අතිරේක බැඳීම් වටිනාකම රු.මිලියන 78.81 ක් විය.

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 වටිනාකම රු. මිලියන	අනුකූල නොවීම	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරණ වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛය	21	<p>i. ලියාපදිංචි අයිතිය නොමැතිව පරිහරණය කරන වාහන, ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනයේ එකඟතාවය මත තම ආයතනය නමින් ලියාපදිංචි කරගැනීමට හෝ ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනය වෙත විධිමත්ව පවරාදීමට කටයුතු කළ යුතුවේ. එසේ වුවද, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ භීෂිකාරීත්වය දරණ වාහන 09 ක් අමාත්‍යාංශය විසින් පරිහරණය කරන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>අමාත්‍යාංශය සතුව ධාවන තත්වයේ පවතින වාහන සීමිත බැවින් රාජකාරි අවශ්‍යතාවයන් මත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙතින් වාහන කිහිපයක් භාවිත කර ඇත. වාහන 09 ක් අමාත්‍යාංශය වෙත පවරා ගැනීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත අදාළ ලිපි ලේඛන යොමු කර ඇත.</p>	<p>නීත්‍යානුකූල භාරගෙන වාහනවල නීත්‍යානුකූල අයිතිය පවරා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
20		ii.	<p>අමාත්‍යාංශය සතු KQ-0690 දරණ ජීප් රථය 2023 ජූනි 21 දින භීෂිකාරීත්වය පැවරීමකින් තොරව ජනාධිපති කාර්යාලය වෙත තාවකාලිකව මාරු කර තිබුණි.</p>	<p>ජනාධිපති ලේකම්ගේ ඉල්ලීම මත ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය වෙත තාවකාලිකව ලබා දී ඇත.</p>	<p>නීත්‍යානුකූල පවරා දී ඇති වාහනවල නීත්‍යානුකූල අයිතිය පවරාදීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

<p>(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය-2006 7.9.2 වගන්තිය</p>	<p>-</p>	<p>අවම ඇගයීමට ලක් වූ ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සැලකිය යුතු ආන්තිකයක් ඉක්මවන්නේ නම් ප්‍රසම්පාදන අස්ථිත්වය නව ලංසු සලකා බැලිය යුතු වේ. නැතහොත් සතුවදායක ලංසුවක් ලබා ගැනීමට උත්සහ කිරීම සඳහා අඩුම ඇගයීමට ලක් වූ ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත් ඊට පටහැනිව රක්වාන සූරියකන්ද ඒ 017 ව්‍යාපෘතියේ A,B,C පැකේජයන් සඳහා පිළිවෙලින් සියයට 34, සියයට 26, සියයට 33 කින් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු ඉක්මවා කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණි.</p>	<p>AB හා C කොන්ත්‍රාත් පැකේජ හි ලංසු මුදල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට සාපේක්ෂව පිළිවෙලින් 23.7%, 16.68% හා 24.09% ලෙස වැඩි වී ඇත.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය අනුව රජයට උපරිම වාසිදායක ලෙස ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කළ යුතු අතර වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
---	----------	--	---	--

<p>(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ප්‍රසම්පාදන අත්පොත 14 වන අතිරේකය</p>	<p>29.23</p>	<p>ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජයේ මුළු පිරිවැයෙන් සියයට 14 ක් වූ අගයකින් යුතු විචලනා අංක 4 සහ 5 සඳහා නිසි අනුමැතියක් ලබා නොගෙන, කොන්ත්‍රාත්තුවේ මූලික විෂය පථය වෙනස් කරමින් සිදුකර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>මෙම කොන්ත්‍රාත් විචලනාවය කොන්ත්‍රාත්තුවේ පිරිවැයෙන් සියයට 17.79 කි.</p>	<p>මූලික අදියරේදීම කාර්යයන්හි නිවැරදි විෂය පථය හඳුනාගත යුතුය. වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
---	--------------	---	--	--

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 දැක්ම හා මෙහෙවර

2023 වර්ෂය තුළදී මහා මාර්ග අංශය විසින් එහි අරමුණු ලඟා කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ගෙන තිබුණු ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රගතිය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ
නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(අ) ජාතික මාර්ග ජාලයේ රථවාහන කළමනාකරණය සඳහා කොරියානු රජයේ ආධාර යටතේ KOICA ආයතනයේ මූලිකත්වයෙන් උසස් රථවාහන කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක් (Advanced Traffic Management System) ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වාදීමට අවශ්‍ය ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සකස් කිරීම 2017 වර්ෂයේදී අවසන් කර තිබුණි. වත්මන් ජාතික ගොඩබිම් ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති කෙටුම්පත තුළ එහි අරමුණක් වශයෙන් බුද්ධිමත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් (Intelligent Transport System) ස්ථාපිත කිරීමට අවශ්‍ය මහ පෙන්වීම් සිදුකර ඇති බවට සඳහන් කර තිබුණද ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයෙන් ප්‍රතිපත්තිය නිශ්කාශණයක් ලබාගැනීමට මේ දක්වා අපොහොසත්වී තිබුණි.</p> | <p>අදහස් දක්වා නැත.</p> | <p>අදාළ අනුමැතිය ලබාගැනීමට කාර්යක්ෂමව කටයුතු කළ යුතුය.</p> |
| <p>(ආ) 2023 අයවැය යෝජනා අනුව මාර්ග නඩත්තු අරමුදලක් පිහිටුවීම සඳහා යෝජනා කර තිබුණු අතර එම අරමුදල පිහිටුවීම සඳහා 2023 අයවැය යෝජනා මගින් රු.මිලියන 100 ක් වෙන්කර තිබුණු බව සඳහන් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් වාහන ආදායම් බලපත්‍ර මත බද්දක් අයකිරීම සඳහා සකස් කරන ලද පනත් කෙටුම්පත රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති බව සඳහන් කළද එම අරමුදල පිහිටුවීම මේ දක්වා සිදුවී නොතිබුණු අතර එමගින් අපේක්ෂිත අරමුණු ලඟා කර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.</p> | <p>මේ සඳහා වාහන ආදායම් බලපත්‍ර මත බද්දක් අයකිරීම සඳහා පනත් කෙටුම්පත 2023.08.28 වන දින ඉදිරි කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.</p> | <p>රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති නිශ්චිත කාලසීමාවන් තුළ කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.</p> |
| <p>(ඇ) මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සුපරීක්ෂණය කිරීම, තාක්ෂණික ගැටළු සමාලෝචනය කිරීම හා ව්‍යාපෘතිවල තාක්ෂණික විගණනයන් සිදු කිරීම යන කාර්යයන් ඉටුකිරීම අමාත්‍යාංශයේ ඉංජිනේරු අංශය වෙත පැවරී ඇති නමුත් තාක්ෂණික විගණනයන් 2019 වර්ෂයෙන් පසුව සිදුකර නොතිබුණි.</p> | <p>අදහස් දක්වා නැත.</p> | <p>එක් එක් අංශයන් පිහිටුවීමේ අරමුණ අනුව පැවරී ඇති කාර්යභාරයන් නිසිලෙස ඉටුකරනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සහතික විය යුතුය. ඒ සඳහා ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.</p> |

3.2 කාර්යභාරයන් ඉටු නොකිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාව</p> <p>විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වෙත උපදෙස් ලබා දීම සඳහා 2008 අංක 40 දරන ජාතික මංමාවත් පනතේ 6(1) වගන්තිය යටතේ මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාවක් පිහිටුවිය යුතු අතර, මෙම කමිටුව විසින් පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යවරයාට උපදෙස් ලබාදිය යුතුය.</p> <ul style="list-style-type: none"> • උසස් මහා මාර්ග ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම • මාර්ග තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම • මාර්ග පිළිබඳ පර්යේෂණ, මාර්ග සැලසුම්, මාර්ග සංවර්ධන තාක්ෂණය සහ ආරක්ෂණ පියවර මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ. 		
<p>(i) මෙම උපදේශක සභාව සඳහා නිල බලයෙන් පත්වන සාමාජිකයන් 15 කින්ද අමාත්‍යවරයා නම් කරනු ලබන සාමාජිකයින් 5 කගෙන් ද සමන්විත විය යුතු වුවත් අමාත්‍යවරයා විසින් පත්කළ යුතු, සාමාජිකයින් පත්කර නොතිබුණි.</p>	<p>නිල බලයෙන් පත්කළ යුතු සාමාජිකයන් 13 දෙනෙකු පත්කර ඇත. තවද ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් උක්ත උපදේශක සභාව සඳහා පත්කළ යුතු සාමාජික තනතුරු 04ක් සඳහා පුද්ගලයන් නම්කර ඇත.</p>	<p>පහත ක්‍රියාත්මක දින සිට උපදේශක සභා පිහිටුවීමකින් තොරව පනතේ 6(2) වගන්තිය යටතේ කාර්යයන් ඉටුකිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුව වෙත වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර ලබාදෙන උපදෙස් අනුව කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ii) ඉහත පරිදි පත්කළ සාමාජිකයන් කැඳවා පනතේ 6(2) යටතේ පැවරී ඇති කාර්යයන් ඉටුකිරීමට එහි සභාපති ලෙස නිල බලයෙන් වගකීම පැවරී ඇති ලේකම්වරයා කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාව පිහිටුවීම සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් වී නොතිබුණු බැවින් කමිටු රැස්වීම් සඳහා කැඳවීම් සිදු නොකරන ලදී.</p>	<p>පනතේ විධිවිධාන නොසලකා කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් විනයානුකූල කටයුතු කිරීම සඳහා ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අදාළ විනය බලධාරීන් වෙත වාර්තා කළ යුතුය.</p>

- (iii) උක්ත උපදේශක සභාවට පත්කර තිබූ නිලධාරීන් විසින් පනතේ 6(2) වගන්තිය යටතේ පැවරී තිබුණු කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යවරයා වෙත උපදෙස් ලබාදී නොතිබුණි. මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාව පිහිටුවීමෙන් අනතුරුව අවශ්‍ය පියවර ගැනීමට කටයුතු කරනු ඇත. පනතේ විධිවිධාන නොසලකා කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අදාළ විනය බලධාරීන් වෙත වාර්තා කළ යුතුය.
- (iv) පනතේ 7(2) යටතේ පහත කාර්යයන් වන
 - මාර්ග පද්ධති සංවර්ධනය හා නඩත්තුව සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කිරීම
 - සංවර්ධනය හා නඩත්තු කටයුතු සම්බන්ධීකරණය සහ නඩත්තුව
 - ව්‍යාපෘති යම් පාර්ශවයකට භාර කිරීම සහ අධීක්ෂණය
 - මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති භාරගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීමට නිර්දේශ කිරීම
 එම ආයතන සඳහා සුදුසු මහජන නියෝජිතයින් තෝරා පත්කරගැනීමෙන් අනතුරුව මෙහි සඳහන් දිස්ත්‍රික් මාර්ග පද්ධති සම්බන්ධීකරණ කමිටු පිහිටුවීමට පියවර ගැනීමට නියමිතය. පනත ක්‍රියාත්මක දින සිට උපදේශක සභා පිහිටුවීමකින් තොරව පනතේ 6(2) වගන්තිය යටතේ කාර්යයන් ඉටුකිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුව වෙත වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර ලබාදෙන උපදෙස් අනුව කටයුතු කළ යුතුය.
- (ආ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ පින්තූව සිට කොට්ටාව දක්වා මාර්ගය මෘදු බිම් ප්‍රදේශ (Soft Ground Areas) හරහා දිවෙන බැවින් වර්ෂ 07 ක කාලයෙන් පසු මතුපිට තාර ස්ථරයක් යෙදීම (Asphalt Overlaying) සිදු කළ යුතු බව හඳුනාගෙන තිබුණ ද, 2011 වර්ෂයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර වසර 12 ක් ගතව තිබුණු නමුත් ඒ සඳහා පියවර ගෙන නොතිබුණි. ඒ සඳහා දැනට ප්‍රතිපාදන නොමැති බැවින් කොට්ටාව සිට දොඩංගොඩ දක්වා පිටත මං තීරු දෙකෙහි බොහෝ කඩතොළු සහිත ස්ථානයන් තෝරාගෙන ඇස්තමේන්තු සකස් කර කොටස් වශයෙන් මෙම වසරේ පෙරමුසු අතුරා පිළිසකර කිරීමට කටයුතු සිදු කරමින් පවතී. තාක්ෂණ පිරිවිතර ප්‍රකාරව නඩත්තු කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා සංයුක්ත සැලසුම්, ක්‍රියාකාරී සැලසුම් හා අයවැය සකස් කිරීමේදී අදාළ ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් කළ යුතුය.
- (ඇ) මාර්ග කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2020 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කර තිබුණු අතර 2020 නොවැම්බර් 26 දිනැති අංක 47/2020 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය ප්‍රකාරව 2024 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය පහසුකම් සපයා ගැනීම, පළපුරුදු හා හැකියාව ඇති කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම, ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය සඳහා විශේෂඥයින් පත්කර ගැනීම සහ ව්‍යාපෘතිය සඳහා අමුද්‍රව්‍ය සොයා ගැනීම වැනි දුෂ්කරතා පැවතීම වැනි කරුණු හේතුවෙන් සංවර්ධන කටයුතු ආරම්භ කරන ලද මාර්ග කි.මී. 17,847.14 න් කි.මී. 11,549 පළපුරුදු හා හැකියාව ඇති කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීම හා ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය සඳහා විශේෂඥයින් පත්කර ගැනීම පිළිබඳව දුෂ්කරතා පැවතීම සම්බන්ධව දක්වා ඇති කරුණු සමඟ එකඟ නොවේ. මූල්‍ය පහසුකම් සපයා ගැනීම හා අමුද්‍රව්‍ය සපයා ගැනීමේ දුෂ්කරතා පැවතීම පිළිබඳව දක්වා ඇති කරුණු සමඟ එකඟ වේ. පළාත් පාලන ආයතනවලට අයත් වැඩ අවසන් කළ පාරවල් එම ආයතන වෙත විධිමත්ව භාරදීමට කටයුතු කළ යුතුය. වැඩ නිම නොකළ මාර්ග අවම වශයෙන් පැවති ධාවන තත්ත්වයට හෝ පත්කිරීමෙන් පසු එම ආයතන වෙත විධිමත්ව භාරදීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ක් අතරමඟ නතර කර තිබුණි. මාර්ග ඉදිකිරීම් සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනවිට දරන ලද වියදම රු.මිලියන 167,305.62 ක් වී තිබුණි.

3.3 ප්‍රධාන කාර්යයන්ට පටහැනි ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මාර්ග වෙන්කිරීම් සහ ජලාපවහන සිතියම් සකස් කිරීම සහ බස්නාහිර, වයඹ සහ සබරගමුව පළාත්වල දැනට පවතින ජලාපවහන පද්ධති සහ ජාතික GIS ආකෘතියේ අවශ්‍ය ජලාපවහන වැඩිදියුණු කිරීම් හඳුනාගැනීම පිළිබඳ විස්තර එකතු කිරීම අරමුණු කරගත් ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියට අදාළව ED & PMC SKILLS JV සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් කොන්ත්‍රාත්තුවේ අංක 01,02,03 සහ 06 යන විචලන නියෝග මගින් රියදුරු වැටුප් ගෙවීම සහ කැබ් රථයක් ලබා දීම සඳහා රු.මිලියන 10.79 ක මුදලක් වැය කර ඇති අතර එම වියදම් ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයට අයත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>රියදුරන් සහ කැබ් රථ සැපයීම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවය මත ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ විසින් මෙම තීරණය ලබා ගන්නා ලදී. මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ සකස් කරන ලද GIS ආකෘතියේ සිතියම් උඩුගත කිරීම (Upload) සඳහා මෙම Data Server මිලදීගෙන ඇත. මෙය කොන්ත්‍රාත්තුවේ විෂය පථයට අයත්වේ.</p>	<p>විෂය පථයට පරිබාහිරව විචලන නියෝග අනුමත කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන</p>	<p>මෙම ස්ථාන රටෙහි ජාතික ආරක්ෂාව, සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයේ වැදගත්කම හා පොදු ජනතාවගේ ජන ජීවිතය හා සම්බන්ධ ස්ථාන වන බැවින් එම පොදු ස්ථාන වල සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කර අදාළ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු අදාළ ව්‍යාපෘති සිදු කර ඇත.</p>	<p>අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ සඳහන් නිර්ණායකයන් නොසලකා මාර්ග ඉදිකිරීමට අනුමත කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(i) මාර්ග කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතිය යටතේ මාර්ග තෝරා ගැනීම සඳහා, 2020 පෙබරවාරි 13 දිනැති අංක: අමප/20/0142/221/005 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අදාළ 2020 ජනවාරි 14 දිනැති අංක 2020/01 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ 3.1 ඡේදයේ සඳහන් නිර්ණායකයන්ට පටහැනිව බස්නාහිර පළාත් ව්‍යාපෘති කාර්යාලය විසින් තෝරාගත් මාර්ග සඳහා රු.මිලියන 1,826.09 ක් වැය කර තිබුණද එවැනි ලකුණු ලබා දීමේ ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කර නොතිබුණු අතර ව්‍යාපෘති අරමුණෙන් බැහැරව පාසල් අභ්‍යන්තර මාර්ග සහ එළිමහන් ස්ථාන, උද්‍යාන භූමි, පල්ලි, පන්සල්, නිවාස සංකීර්ණ, පොලිස් ස්ථාන</p>	<p>මෙම ස්ථාන රටෙහි ජාතික ආරක්ෂාව, සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයේ වැදගත්කම හා පොදු ජනතාවගේ ජන ජීවිතය හා සම්බන්ධ ස්ථාන වන බැවින් එම පොදු ස්ථාන වල සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කර අදාළ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු අදාළ ව්‍යාපෘති සිදු කර ඇත.</p>	<p>අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ සඳහන් නිර්ණායකයන් නොසලකා මාර්ග ඉදිකිරීමට අනුමත කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

හා යුධ හමුදා කඳවුරු වලට අයත් පොදු ස්ථාන හා එම ආයතන වලට අයත් අභ්‍යන්තර මාර්ග සංවර්ධන කටයුතුද සිදු කර තිබුණි.

- (ii) මාර්ග කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතිය යටතේ සංවර්ධනය සඳහා තෝරාගත් එහෙත් අතරමඟ නවතාදමන ලද මාර්ග ධාවන තත්ත්වයට පත් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබුණ ද ඊට පටහැනිව ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු.මිලියන 2,891.24 ක් වූ නව මාර්ග කි.මී. 212.30 ක් සංවර්ධනය කිරීමට තෝරා ගෙන තිබුණි. බොහෝමයක් ගමනාගමනයට තත්ත්වයට පත් කිරීමට (Motorable Condition) තෝරාගැනීමත් සමග ඒවා සම්බන්ධිත ඇතැම් මාර්ග කොටස්ද (කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතිය අයත්) ගමනාගමනයට සුදුසු තත්ත්වයේ නොපැවතීම නිසා සංවර්ධනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය උද්ගතවේ. මාර්ග අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට කටයුතු කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.4 අපේක්ෂිත නිමවුම් මට්ටම ලබා නොගැනීම

එක් එක් ව්‍යාපෘති සඳහා වෙන් වූ කළමනාකරණ ඒකකයක් (Separate Project Management Unit) නොමැතිව මහාමාර්ග අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ ව්‍යාපෘතිවල 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ප්‍රගතිය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන (Widening and Improvement of Roads) යටතේ මාර්ග කි.මී. 132 ක් වැඩිදියුණු කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණු අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා කි.මී. 27.32 ක් එනම් අපේක්ෂිත ප්‍රමාණයෙන් සියයට 21 ක් ද, පාලම් 04 ක් ද, පමණක් වැඩිදියුණු කර තිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	අපේක්ෂිත නිමවුම කාර්යක්ෂමව ලගාකර ගත යුතුය.
(ආ) ග්‍රාමීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය		
(i) 2021 වර්ෂයේ ග්‍රාමීය පාලම් 466 ක් ඉදිකිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණු අතර 2023 ජුනි 30 දින වන විට සම්පූර්ණයෙන් වැඩ අවසන් කල ග්‍රාමීය පාලම් සංඛ්‍යාව 84 ක් පමණක් වී තිබුණි. එය කොන්ත්‍රාත් පිරිනමන ලද මුළු ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 18 ක අවම ප්‍රතිශතයක් වී තිබුණි.	2021 මුල් කොටස තුළ ආරම්භකල පාලම් 84 ක් පමණක් ඉදිකිරීමට තීරණයවූ හෙයින් වැඩනිම කල අතර ඉතිරි පාලම් අතරින් ප්‍රමුකතා පාලම් පමණක් ඉදිකිරීමට තීරණයවූ බැවින් නව ඇස්තමේන්තු යටතේ නිම කිරීමට කටයුතු යොදමින් ඇත.	අපේක්ෂිත නිමවුම කාර්යක්ෂමව ලගාකර ගත යුතුය.

- (ii) කොන්ත්‍රාත් පිරිනමන ලද ග්‍රාමීය පාලම් වලින් 271 ක ගිවිසුම් අවලංගුකර තිබුණු අතර එය මුළු පාලම් සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 58 ක් වූ ඉහල ප්‍රතිශතයක් ගෙන තිබුණි. මෙසේ ගිවිසුම් අවලංගුකර තිබුණු පාලම් 97 ක ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට 2023 ජුනි 30 දිනට රු.මිලියන 333 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් අපේක්ෂිත නිමවුම නිකුත් කල ජාතික අයවැය කාර්යක්ෂමව ලගාකර ගත වනු ලැබූ 03/2022 අනුව යුතු අතර මනා වියදම් පාලනය පිලිබඳ කළමනාකරණයකින් යුතුව රෙගුලාසි ඉදිරිපත් කර ඇති ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීම හා අතර නව ව්‍යාපෘති වැය කිරීම සිදු කල යුතුය. තාවකාලිකව නතර කරන මෙන් ඉල්ලා සිට ඇත.
- (iii) දැනට ක්‍රියාත්මක මට්ටමේ පවතින ග්‍රාමීය ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව 111 ක් වන අතර එයින් පාලම් 60 ක ප්‍රගතිය සියයට 50 ට අඩු මට්ටමකදී, පාලම් 51 ක ප්‍රගතිය සියයට 51 - 100 ක් අතර මට්ටමකදී වන බව නිරීක්ෂණය විය. ජාතික අයවැය වනු ලැබූ 03/2022 අනුව ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට උපදෙස් ලබා දී ඇත. අපේක්ෂිත නිමවුම කාර්යක්ෂමව ලගාකර ගත යුතුය. අකාර්යක්ෂමතාවය සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු අතර මනා ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීම හා වැය කිරීම සිදු කල යුතුය. ඒ අනුව ඉහලම ප්‍රමුකතා සහිත පාලම් 112 ක පමණක් කටයුතු කළ යුතුය. වැඩ නැවත ආරම්භ කිරීමට තීරණය කරන ලදී.

3.5 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය (Colombo Suburban Railway Efficiency Improvement Project)</p> <p>ඉදිරි වර්ෂ විස්සක කාලයක් සඳහා මෙරට දුම්රිය සේවයෙන් ජාතික ප්‍රවාහන පද්ධතියට ලබා දිය යුතු දායකත්වය හඳුනාගෙන ඒ සඳහා කොළඹ තදාසන්න ප්‍රදේශය තුළ තිබෙන දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික අරමුණ වී තිබුණි. අංක 3425 දරන ණය ගිවිසුම අනුව ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 1,654.54 කට සමාන එ.ජ.ඩො.මිලියන 11.36 ක් වන අතර ඉන් රු.මිලියන 1,454.50 කට සමාන එ.ජ.ඩො.මිලියන 9.99 ක් මූල්‍යනය කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟ වී තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය විසින් එහි කටයුතු 2016 ඔක්තෝබර් 28 දින ආරම්භ කර 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.</p>		

(I) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආසියානු අදහස් දක්වා නැත. සංවර්ධන බැංකුව විසින් රු.මිලියන 1,551.36 කට සමාන එ.ජ.ඩො.මිලියන 8.52 ක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා දී තිබුණු අතර එම මුදලින් සියයට 95 ක් වූ රු.මිලියන 1,469.05 ක් ශක්‍යතා අධ්‍යයන සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සඳහා වන උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් වැය කර තිබුණි. 2021 මාර්තු මාසයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළ ශක්‍යතා අධ්‍යයන සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් වාර්තා සකස් කර රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී තිබුණු අතර වර්ෂ 2 කට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබුණ ද දුම්රිය පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීමේ ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සඳහා එම වාර්තා භාවිතා කිරීම අවම මට්ටමක තිබුණි.

ශක්‍යතා අධ්‍යයන සිදුකර ඇති ව්‍යාපෘති රාජ්‍ය ආයෝජන වැඩසටහනට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(II) කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ප්‍රවේශ අයිතිය තුළ ජීවත් වන පවුල් නැවත පදිංචි කිරීම

කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය දිගේ දුම්රිය ප්‍රවේශ අයිතිය (RoW) තුළ ජීවත් වන පවුල් නැවත පදිංචි කිරීමට අවශ්‍ය නිවාස ඒකක නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයට ආසන්න නිවාස සංකීර්ණ 07 කින් නිවාස ඒකක 1,244 ක් රු.මිලියන 5,412 කට මිලදී ගැනීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. එයින් නිවාස ඒකක 694 ක් ඉදිකිරීම් අවසන් කර ව්‍යාපෘතිය වෙත භාර දී තිබුණද, මෙම වසර තුළදී ලබා දීමට නියමිත ඉතිරි නිවාස ඒකක 550 හි ඉදිකිරීම් තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතීම හේතුවෙන් එම නිවාස මෙතෙක් ව්‍යාපෘතිය වෙත භාර දී නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(i) අවබෝධතා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව පිළිවෙලින් කොළඹගේ මාවත - නාවල අදියර 02 සංකීර්ණයෙන් නිවාස ඒකක 144 ක් හා කොළඹගේ මාවත - නාවල අදියර 01 නිවාස සංකීර්ණය යටතේ නිවාස ඒකක 406 ක්, 2024 මාර්තු 24 දිනට ලබාදීමට ගිවිසුම් ගතව 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන අදහස් දක්වා නැත.

ගිවිසුම් ප්‍රකාරව නියමිත පරිදි නිවාස ලබාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. සැලසුම් කළ කාලය තුළ ව්‍යාපෘති කටයුතු නිමකිරීම සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ)

විට රු.මිලියන 501.8 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. 2024 පෙබරවාරි 15 දිනට මෙම නිවාස සංකීර්ණ ඉදිකිරීම්වල භෞතික ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 80 ක් හා සියයට 39 ක පැවතීම හේතුවෙන් ගිවිසුම්ගත දිනට මෙම නිවාස ඒකක 550 භාර දිය නොහැකි තත්ත්වයක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

- (ii) දැනට තාවකාලිකව ඉදිකිරීම් කටයුතු නවතා ඇති නාවල අදියර 01 නිවාස සංකීර්ණයේ අනාගත දිනක මිල විචලනයන් ගැලපීමෙන් පසු නිවාස ඒකකයක මිල තීරණය කිරීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් තීරණය කිරීම හේතුවෙන් ගිවිසුම්ගත නිවාස ඒකකයක මිල රු.මිලියන 5 ක් වෙනුවට නිවාස ඒකකයක මිල රු.මිලියන 10 ක් දක්වා වැඩි වීමේ අවදානමක් ඇතිවී තිබුණි. එහිදී 2018 වර්ෂයේදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සමග ඇති කරගෙන තිබූ මූලික ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ගිවිසුම්ගත දිනයේ සිට වසර 02 ක් තුළ නිවාස ඉදිකිරීම අවසන්කර ව්‍යාපෘතිය වෙත භාරදිය යුතු වුවද, ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදවන අවස්ථාවලදී නැවත නැවතත් දින දීර්ඝ කර නව අවබෝධතා ගිවිසුම්වලට එළඹීම හේතුවෙන් වසර 06 ක් ගතවී තිබුණද, මෙතෙක් ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කර නොතිබීම හේතුවෙන් දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ප්‍රවේශ අයිතිය තුළ ජීවත් වන පවුල් නැවත පදිංචි කිරීම කටයුතු තවදුරටත් ප්‍රමාදවන බවත්, මේ හේතුවෙන් කොළඹ තදාසන්න ප්‍රදේශය තුළ තිබෙන දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම තවදුරටත් ප්‍රමාදවෙමින් පවතින බවත් නිරීක්ෂණය විය.

අදහස් දක්වා නැත.

ව්‍යාපෘති කාලය තුළ සැලසුම් කළ කාර්යයන් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

- (ආ) දීප ව්‍යාප්ත දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූලික නිමවුම් ඉලක්කයක් ලෙස දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය සඳහා ප්‍රමුඛතම අවශ්‍යතාවයක් ලෙස හදුනා ගනිමින් ස්ථාපිතකර තිබුණු දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු

කිරීමේ උප ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ජාත්‍යන්තර ලංසු කැඳවීමක් සිදු කර පුද්ගලික සමාගමක් වෙත එ.ජ.ඩො. මිලියන 7.49 ක මුදලකට කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණු අතර, 2023 දෙසැම්බර් 31 දක්වා එ.ජ.ඩො. මිලියන 7.18 ක (රු.මිලියන 1,901.27) මුදලක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරා තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘතිය නිමකර 2021 ඔක්තෝබර් වනවිට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත භාර දිය යුතු විය. සමස්ත ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකම වූ එ.ජ.ඩො.මිලියන 11.16 න් එ.ජ.ඩො.මිලියන 9.70 ක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මහින්ද, ශ්‍රී ලංකා ජනරජයේ අරමුදල් මහින් එ.ජ.ඩො.මිලියන 1.46 ක්ද, මූල්‍යනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු අතර, මෙම උප ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය ලෙස ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයද, ව්‍යාපෘතිය ස්ථාපිත කිරීමේ නියෝජිතයා වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවද, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ලෙස කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියද කටයුතු කර තිබුණි. මේ යටතේ ජනතාවට වඩාත් කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් ලබා දීමට අපේක්ෂා කරන ලදී. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර තිබුණු පිරිවැය වටිනාකම රු.මිලියන 274.15 ක් වූ සන්නිවේදන උපාංග හරහා මුරපද භාවිතා කරමින් දුම්රිය රියදුරන් සන්නිවේදන පද්ධතියට ප්‍රවේශ විය යුතු අතර එමඟින් දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන සහ දුම්රිය ස්ථානවල දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන වේ. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ 2023 මැයි 02 දිනැති අංක 09 දරන චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව සියලුම පරිශීලකයන් විසින් ඔවුන්ගේ අදාල යෙදවුම් රාජකාරී වේලාවන් තුළ ක්‍රියාත්මක කර තැබිය යුතු බවත් දන්වා තිබුණද, දුම්රිය රියදුරන් ඊට බැහැරව සිය අභිමතයට අනුව කටයුතු කරමින් උපාංග භාවිතයෙන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවන බවට විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය. සන්නිවේදන උපාංග සක්‍රීයව භාවිතය

අදහස් දක්වා නැත.

යෙදවුම් භාවිතයට අදාල පටිපාටි සකස් කළ යුතුය. එම පටිපාටි අනුගමනය නොකරන නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

සම්බන්ධයෙන් අදාළ සමාගමේ මාසික නඩත්තු වාර්තා අනුව යටෝක්ත උපකරණ භාවිතයේ ප්‍රතිශතීය සාමාන්‍යය සියයට 11 ක් පමණක් විය. එහිදී භාවිතයට නොගැනීම සහ වෙනත් හේතූන් මත ඇතැම් දුම්රිය එන්ජින් තුළ පැවති මෙම උපකරණ හා උපාංග කැඩී තිබුණු අතර ඒවා යථා තත්වයට පත්කිරීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණු බවත්, ඇතැම් දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර තිබුණු උපාංගවල මුරපද සම්බන්ධ ගැටළු හේතුවෙන් උපකරණ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි බවත්, ඇතැම් උපකරණවල කොටසක් පමණක් දුම්රිය එන්ජිමේ සවිකර තිබුණු බවත් නිරීක්ෂණය විය.

(ii) දුම්රිය නියාමක නිලධාරීන්, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් සහ ෂන්ටින් රාජකාරිවල නියුතු නිලධාරීන් සඳහා පිරිවැය වටිනාකම රු.මිලියන 131.79 ක් වූ ජංගම දුරකථන 1,951ක් ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබාදී තිබුණු අතර, එමගින් නිලධාරීන් අතර, දුම්රිය ස්ථාන අතර සහ පාලන මධ්‍යස්ථානය සමග පණිවිඩ හුවමාරුව සිදු කරමින් දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම සිදුකළයුතු වුවත් රාජකාරි කටයුතු සඳහා එම දුරකතන භාවිතය අවම මට්ටමක පවතින බවත්, මේ හේතුවෙන් දුම්රිය සේවාවට උචිත පරිදි එම දුරකතන සම්බන්ධයෙන් පවතින තාක්ෂණික ගැටළු හා තව දුරටත් සිදු කළ යුතු නව්‍යකරණ හා වැඩි දියුණු කිරීම් කවරේද යන්න හඳුනා ගත නොහැකි බවත් නිරීක්ෂණය විය.

අදහස් දක්වා නැත.

තාක්ෂණික උපාංග පරිහරණය සම්බන්ධයෙන් පටිපාටි සකස් කර නියමිත අරමුණ සඳහා උපයෝජනය කළ යුතුය. විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

(iii) දුම්රිය ස්ථාන, සංඥා මැදිරි සහ දුම්රිය ගේට්ටු සඳහා පිරිවැය වටිනාකම රු.මිලියන 71.91 වූ ස්ථාවර දුරකතන හා උපාංග සවිකර එමගින් දුම්රිය රාජකාරියෙහි නිරත නිලධාරීන්, දුම්රිය ස්ථාන, පාලන මධ්‍යස්ථාන අතර සන්නිවේදන කටයුතු පවත්වාගෙන යාමට අපේක්ෂා කෙරුණි. තාක්ෂණික දෝෂ හා මෙහෙයුම් දුර්වලතා හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබාදුන් ස්ථාවර දුරකථන ප්‍රමාණයෙන් සියයට 40 ක් සක්‍රීයව

අදහස් දක්වා නැත.

වත්කම උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතුව භාවිතා කළ යුතුය. වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

භාවයට ගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් එම උපාංග කාර්යක්ෂමව භාවිතා නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(iv) ව්‍යාපෘතිය යටතේ දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන සඳහා පිරිවැය රු.මිලියන 8.16 ක් වූ ඩිජිටල් උපාංග මගින් අනෙකුත් දුරකථන හරහා ලබාදෙන තොරතුරු මත පාලන මධ්‍යස්ථානවල දුම්රිය ගමනාගමනය ඇතුළු තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම සිදු විය යුතු වුවත්, විගණන අවස්ථාව වන විට දුම්රිය රියදුරන් ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබාදී ඇති සන්නිවේදන උපකරණ භාවිතා නොකිරීම මත සියලු දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානවල මෙම උපාංග නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි. තවද ප්‍රධාන දුම්රිය මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන සඳහා පිළිවෙලින් රු.මිලියන 7.99 ක් හා රු.මිලියන 53.47 ක් වැයකර ලබාදී තිබුණු System monitoring Device (SMD) හා Voice Recording Device (VRD) ද, දුම්රිය රියදුරන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවීම හේතුවෙන් සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණි.

අදහස් දක්වා නැත.

වත්කම උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතුව භාවිතා කළ යුතුය. වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(v) ගිවිසුම් ප්‍රකාරව සමාගම විසින් දීප ව්‍යාප්තව දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ආවරණය වන පරිදි සන්නිවේදන ජාලය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළයුතු වුවද, උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ ඔහිය දුම්රිය ස්ථානයේ සිට පට්ටිපොළ දුම්රිය ස්ථානය දක්වා කි.මී. 12.5 ක හා දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියට අයත් උමං මාර්ග ආශ්‍රිත කලාප ආවරණය වන පරිදි සන්නිවේදන ජාලය ඉදිකිරීමට සමාගම විසින් මෙතෙක් කටයුතු කර නොතිබීම හේතුවෙන් දීප ව්‍යාප්තව අඛණ්ඩ සන්නිවේදන ජාලයක් ස්ථාපිත වී නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් ඉහත සඳහන් කලාපවලදී සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

අදහස් දක්වා නැත.

ව්‍යාපෘති කාලය තුළ සැලසුම් කළ කාර්යයන් අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(vi) සන්නිවේදන උපකරණ හා උපාංග දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත භාර දුන් දින සිට වසර 03 ක වගකීම් කාලය ද ඇතුළත් වසර 09 ක සේවා ගිවිසුම් කාලය තුළ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු අදාළ සැපයුම් ආයතනය විසින් කළයුතු වුවත්,

අදහස් දක්වා නැත.

වගකීම් කාලය තුළ අදාළ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු අදාළ සැපයුම් ආයතනය වෙතින් ඉටුකර නොගැනීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්

සන්නිවේදන උපකරණ භාවිතයේදී ඇති වූ තාක්ෂණික දෝෂ සහ වෙනත් ගැටලු පිළිබඳව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම ආයතනය දැනුවත් නොකිරීම හේතුවෙන් සේවා හා නඩත්තු ගිවිසුම අනුව උපාංගවල වගකීම් කාලය තුළ සිදු වන අඩුපාඩු සම්බන්ධයෙන් ලබාගත හැකිව තිබූ වාසි සහගත භාවය නොලැබී යාමේ අවදානමක් පැවතුණි.

හඳුනාගැනීමටත් රජයට යම් අලාභයක් සිදුව ඇත්නම් එය අයකර ගැනීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.

(vii) මෙම පද්ධතියේ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට භාරගන්නා අවස්ථාවේදී බාධාවකින් තොරව එම කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා, පද්ධති පිරිවිතර අවශ්‍යතා අනුව සැලසුම් කර සුදුසු අනුමත කාර්යමණ්ඩලයක් දුම්රිය සේවාව තුළින් අනුයුක්ත කිරීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබීම හේතුවෙන් මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික වීම පිණිස සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලනයන් ස්ථාපිත කිරීම සම්බන්ධව මූලික අධීක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් මෙන්ම සුදුසු කාර්යමණ්ඩලයක් දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමින් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

අදහස් දක්වා නැත.

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

ඒ අනුව සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් අපේක්ෂා කරන ලද ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිෂන් සභාව (TRC) විසින් නියම කර ඇති අවශ්‍යතාවලට අනුකූල දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය සකස්වීම, පැයට කි.මී. 120 ක් හෝ ඊට වැඩි දුම්රිය වේගයක් සහිතව මගී ජනතාවට වඩාත් කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් සහතික කිරීම සඳහා රු.මිලියන 1,901.27 ක පිරිවැයක් දරා ස්ථාපිත කරන ලද නවීන දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු නොවන බවත්, වර්තමානය වන විට ප්‍රායෝගික භාවිතය අසාර්ථක වීම හේතුවෙන් එමගින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ ඉලක්කගත නිමැවුම සාක්ෂාත් වී නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

3.6 ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය</p> <p>වර්ෂ ගණනාවක සිට මහනුවර නගරයේ පවතින දැඩි වාහන තදබදයට පිළියමක් ලෙස තැන්නෙකුඹුර සහ සුදුහුම්පොළ අතර කි.මී. 4.36 ක දුරකින් යුතු උමං මාර්ග 04 ක්, පාලම් 03 ක් හා අන්තර් හුවමාරු 04 කින් සමන්විත කි.මී. 5.56 ක දුරකින් යුතු මං තීරු 04 ක මාර්ගයක් මාස 58 කින් ඉදිකිරීම සඳහා EDCF - කොරියානු මූල්‍යකරණ නියෝජිතායතනය සමඟ එ.ජ.ඩො. මිලියන 252.3 ක එනම් ශ්‍රී ලංකා රු.මිලියන 50,461 ක වියදමකින් යුතුව 2021 සැප්තැම්බර් මස ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු අතර මෙම ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කර වෙනත් ඉහළ ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘතියකට මුදල් වෙන් කරන ලෙස 2017 අගෝස්තු 21 දින ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ කැබිනට් කමිටුවෙන් ඉල්ලා තිබුණු බැවින් ඒ වන විට ව්‍යාපෘතිය අක්‍රියව පැවතිණි. පසුව, ව්‍යාපෘතිය සහ එහි කාර්යයන් ආරම්භ කිරීමට පෙර මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීම (Environmental Impact Assessment) සඳහා 2021 මාර්තු 25 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ජේරාදේණිය විශ්ව විද්‍යාලය සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.</p>	<p>මෙහි සඳහන් කර ඇති කරුණුවලට එකඟ වේ.</p>	<p>ගණනා අධ්‍යයන අවසන් කර ඇති ව්‍යාපෘති ජාතික සංවර්ධන සැලැස්මට ඇතුළත් කළ යුතුය.</p>
<p>(i) 2017 වසරේ සිට ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පසුබිම් වැඩ කටයුතු සකස් කර තිබුණද, 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරුව පමණක් අවසන් කර තිබුණු අතර මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම වූ රු.මිලියන 95.75 න්, රු.මිලියන 78.36 ක මුදලක් ජේරාදේණිය විශ්වවිද්‍යාලයට ගෙවා තිබුණි. රටේ පැවති අයහපත් තත්වය මත ක්ෂේත්‍ර කටයුතු</p>		

ප්‍රමාද වීම, ඉන්ධන හිඟය මත සිදුරු ගවේශණ කටයුතුවලට (bore exploration process) බාධා පැමිණීම හේතුවෙන් අවස්ථා 03 කදී මෙම කොන්ත්‍රාත් කාලසීමාව දීර්ඝ කර (EOT) තිබුණි.

- (ii) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව පිළියෙල කිරීම, නැවත පදිංචි කිරීම් සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම පිළියෙල කිරීම සහ ව්‍යාපෘති පරිපාලන කටයුතු සඳහා එකතුව රු.මිලියන 90.75 ක පිරිවැයක් දේශීය අරමුදල් මඟින් වියදම් කර තිබුණු අතර සියයට 2.9 ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණක් ලඟා කර ගෙන තිබුණි.

මෙහි සඳහන් කර ඇති ගිවිසුම් අනුව අදාළ කටයුතු කරුණුවලට එකඟ වේ. නිම කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (iii) ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම, උපදේශන කටයුතු සහ සිවිල් වැඩ 2021 වර්ෂයේදී ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාවේ කටයුතු හෝ මේ දක්වා නිමකර නොතිබුණි.

පරිසර අධ්‍යයන වාර්තාවේ අවසාන කෙටුම්පත මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙත 2023 නොවැම්බර් මස 8 වන දින යොමු කර ඇත. පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තා කඩිනමින් අනුමත කරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (iv) 2023 දෙසැම්බර් 19 දින පැවති විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු වාර්තාව සහ 2023 දෙසැම්බර් 04 දිනැති ජාතික මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම (National Operating Room (NOR) Committee Meeting අනුව, රටේ පවතින ගැටුම්කාරී තත්ත්වය හා වර්තමාන ආර්ථික අර්බුදකාරී තත්ත්වය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය . ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දැනටමත් වැය කර ඇති රු.මිලියන 90.50 ක මුළු පිරිවැය නිශ්කාර්ය වියදමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තා වැඩකටයුතු නිමකිරීමෙන් පසු ජාතික සංවර්ධන සැලැස්මට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. ඒ සඳහා වියදම් කර ඇති මුළු පිරිවැය නිශ්කාර්ය වියදම් ලෙස පිළිගත නොහැකි බවත් එය රටට ඉදිරි අනාගත ආයෝජනයක් ලෙස හඳුන්වා දිය හැකිය.
- (ආ) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොළඹ-රත්නපුර-පැල්මඩුල්ල අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 10,258.71 ක්ද, නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 1,239.6 ක්ද දේශීය අරමුදල් මඟින් වියදම් කර තිබුණු අතර මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 04 කොටස ද නිම කිරීමකින් තොරව ඉදිකිරීම් අතහැර දමා තිබුණි.

මහා පරිමාන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමාරෝපණකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුවේ (RAMP) සාකච්ඡාවක ප්‍රථිඵලයක් වශයෙන් මෙම ව්‍යාපෘති තුන තාවකාලිකව අත්හිටුවීමට තීරණය කරන ලදී. දරන ලද පිරිවැයට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සැලසෙන බව තහවුරු කළ යුතුය.

(ඇ) සී/ස අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන (පුද්) සමාගම

1981 අංක 73 දරන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරි පනත යටතේ “මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ බස් සමාගමක් පවත්වා ගෙන යාම අදාළ විෂය කරුණක් නොවූව ද, බස් රථ යෙදවීම මඟින් අධිවේගී මාර්ගවල මගී ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ව්‍යාපෘති කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පූර්ණ හිමිකාරිත්වයක් සතු සමාගමක් වශයෙන් 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනත යටතේ 2014 මැයි 06 දින සී/ස අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන (පුද්) සමාගම සංස්ථාපනය කර තිබුණි. නමුත්, මෙම සමාගම අසාර්ථක වීම හේතුවෙන් එම බස් රථ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත පවරා දී සමාගම ඇවර කිරීමට 2023 මාර්තු 23 දිනැති අංක 23/0394/608/033 අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

අදහස් දක්වා නැත.

අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයන්ට පටහැනිව සමාගම ආරම්භකර මෙහෙයවීම හා දුර්වල කළමනාකරණය සම්බන්ධව වගකිවයුතු නිලධාරීන් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.7 ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) කොළඹ ජාතික මහාමාර්ග පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය		
(i) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනැති ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව, ඔරුගොඩවත්ත අඹතලේ මාර්ගයේ අදියර II කොටස නිම කිරීමේ කාල සීමාවේ සිට වසර 2 ක් ගත වී තිබුණද, කොන්ත්‍රාත්තුව තව දුරටත් සියයට 94.2 ක ප්‍රගතියක් පමණක් ලබා ගෙන ඇති අතර, කාල දීර්ඝ කිරීමකින් තොරව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරමින් පැවතුණු.	අදාළ ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ජාතික ජල සම්පාදන හා ජල පවාහන මණ්ඩලයේ (ජා.ජ.හා ජ.ප.ම) අලුතින් නල ඵලීම් ව්‍යාපෘතිය හේතුවෙන් ප්‍රමාද වී ඇති අතර කාල දිගුව සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු දැනට කරගෙන යනු ලැබේ.	ගිවිසුම් කාලසීමාව අවසන් වීමට පෙර නිසි බල අධිකාරීන් විසින් නියමිත පටිපාටීන් අනුගමනය කර ගිවිසුම් කොන්දේසි අනුව කටයුතු කළ යුතුය.
(ii) අවම ලංසුව ඉදිරිපත් කළ ලංසුකරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ලංසු ලේඛනයට අනුව, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 2 කොටස සහ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දිගුව වැනි අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීමේ අත්දැකීම් ඔවුන්ට තිබුණද භෞතික	රු.මී. 1061.51 ලංසු ඉදිරිපත් කළ ඉදිකිරීම් සමාගම අධිවේගී ඉදිකිරීම් පිළිබඳ පලපුරුදු ලංසුවට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.	ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේදී නියමිත පටිපාටිය තුළ කටයුතු කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් සිදු කළ යුතුය.

ප්‍රමාණය, සංකීර්ණත්වය, ක්‍රමවේද සහ තාක්ෂණය මත පදනම්ව සමාන ව්‍යාපෘතියක පලපුරුද්දක් නොමැති ලෙස සලකා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව රු.මිලියන 1,061.59 ක් වූ ලංසුව ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. ඒ අනුව රු.මිලියන 1,070.65 ක් ඉදිරිපත් කළ මිලහ අඩුම ලංසුකරු තෝරාගෙන තිබුණු අතර ඒ සම්බන්ධව අදාළ ලංසුකරු විසින් ව්‍යාපෘතියට එරෙහිව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩුවක් ගොනු කිරීම හේතුවෙන් පිළියන්දල - මහරගම මාර්ගය ඉදිකිරීම තාවකාලිකව නතර කර තිබුණි.

(ආ) මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මහනුවර නගරාශ්‍රිත දුම්රිය සේවාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු සැලසුම් සකස් කිරීම සඳහා අදාළ උපදේශන සේවාව ලබා ගැනීමට ක්‍රියාත්මක කළ මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා එ.ජ.ඩො මිලියන 5.3 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණි. ඒ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය මත IDOM Consulting Engineering, Architecture, S.A.U.(Spain) in joint venture with samon corporation (Korea) ආයතනය වෙත එ.ජ.ඩො. මිලියන 2.64 ක්, රු.මිලියන 194.13 සහ යුරෝ මිලියන 1.39 ක් සහිත වටිනාකමට 2019 නොවැම්බර් 28 වන දින සිට මාස 18 ක කාලයකින් නිම කිරීම සඳහා පිරිනමා තිබුණි. යටෝක්ත ව්‍යාපෘතිය තුළින් ද්විත්ව හා විකල්ප දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම, දුම්රිය ස්ථාන වැඩිදියුණු කිරීම සහ දුම්රිය ස්ථාන අවට පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු අපේක්ෂාකර තිබුණි. යටෝක්ත අරමුණු වෙනුවෙන් අදාළ උපදේශක සමාගම වෙතින් මූල්‍ය, පාරිසරික හා සමාජීය විශ්ලේශණයන් සිදු කරමින් ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තා, විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු සැලසුම් සහ ටෙන්ඩර් ලිපි ලේඛන හා අවසන් වාර්තා ලබා ගැනීම මෙන්ම නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා වාසික ජනතාව තක්සේරු කිරීමට අපේක්ෂා කර

අදහස් දක්වා නැත.

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය. අනාර්ථික ලෙස වියදම් දැරීම සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් සිදු කළ යුතුය.

නිවුණු අතර මෙම කටයුතු සඳහා 2019 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා වසර 05 කට වඩා ගත කර තිබුණු අතර, 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට දරා ඇති වියදම රු.මිලියන 719.20 ක් විය.

මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළ මූලික පර්යේෂණාත්මක සැලසුම් සකස් කෙරෙමින් පැවතියද, සමස්ථ ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්කගත කාර්යභාරය ආරම්භ කිරීම සඳහා අරමුදල් සම්පාදනය කිරීමේ ක්‍රමවේදයකට මේ දක්වා යොමු වී නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් වසර 05 ක් පුරාවට විටින් විට සකස් කෙරුණු අදාළ මූලික පර්යේෂණාත්මක සැලසුම් ඇතුළත් උපදේශන වාර්තා සඳහා මෙතෙක් දරා ඇති වියදම් ප්‍රවාහන සේවයේ කාර්යක්ෂමතාවයට යොදාගැනීමට ඇති හැකියාව ඉතා අඩු මට්ටමක පවතින බවද නිරීක්ෂණය විය.

3.8 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-01		
(i) කඩවත සිට මීරිගම දක්වා මාර්ග ඉදිකිරීමේ පැකේජ - I හා II ට අදාළ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණ ද, ණය ගිවිසුම විනයයේ අපනයන ආනයන බැංකුව සමඟ අත්සන් කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 22 දින දක්වා ප්‍රමාදවීම නිසා වැඩ ආරම්භ කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 15 දින තෙක් ප්‍රමාදවී තිබුණි. තවදුරටත් විනයයේ අපනයන ආනයන බැංකුව ණය සැපයීම පමා කිරීම හේතුවෙන් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැකේජ I සහ II හි තත්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 39.65 ක් සහ සියයට 35.37 ක් විය.	මෙහි සඳහන් කර ඇති කරුණුවලට එකඟ වේ.	කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි ප්‍රකාරව නිසි අනුමැතිය සහිතව වැඩ සැලැස්ම සංශෝධනය කළ යුතුය.

- (ii) මෙම පැකේජයන් වල නිම කළ වැඩ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.මිලියන 29,014.99 ක් සහ එ.ජ.ඩො මිලියන 145.20 ක් නොගෙවීම හේතුවෙන් ගිවිසුම් කොන්දේසි 14.8 ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 8,206.57 ක් සහ එ.ජ.ඩො මිලියන 4.282 ක මූල්‍ය ගාස්තුවක් ඉල්ලා තිබුණි. මෙහි සඳහන් කර ඇති රජයේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා වන පරිදි ගිවිසුම් කොන්දේසි අනුව කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සිදුවන බව තහවුරු කළයුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.
- (iii) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම් කැබලි 5,245 ක් අත්කරගෙන තිබුණ ද, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට හිමිකම් පවරා ගෙන තිබුණේ ඉන් ඉඩම් කැබලි 1,211 ක පමණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රමාද පොලිය ලෙස රු.මිලියන 901.05 ක් ගෙවා තිබුණු අතර, තවදුරටත් ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද පොලිය රු.මිලියන 220.45 ක් විය. මෙහි සඳහන් කර ඇති ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම හා වන්දි ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරිදි ලේඛණගත තොරතුරු පවත්වා ගත යුතු අතර ඊට අදාළ පටිපාටි සකස් කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.
- (iv) රටේ පවත්නා ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 16.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව අන්තර් ගෙවීම් බිල්පත් ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම මත ව්‍යාපෘතිය වෙත “Notice to Reducing Rate Work” ඉදිරිපත් කර තිබුණි. FIDIC කොන්දේසි 16.1 හා 8.4 පරිදි පැකේජ 01 සඳහා කාල දිගුවක් 2023 නොවැම්බර් 09 දක්වා ලබා දී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. මෙහි දී FIDIC කොන්දේසි 8.3 ප්‍රකාරව සංශෝධිත වැඩ සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත් එවැනි සංශෝධිත වැඩ සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. තවද, මෙම තත්ත්වය යටතේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මන්දගාමී ප්‍රගතියක් (Slow progress) යටතේ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම සිදු කරනු ලැබුවත් පසුගිය වර්ෂයට කොන්ත්‍රාත්කරුවෙහි විනයයේ ආනයන හා අපනයන බැංකුව මගින් මුදල් ලැබුණු පසු එම ආයතනයෙන් සංශෝධිත වැඩ සැලැස්මක් ලබාගෙන ඒ අනුව ඉදිකිරීම් කටයුතු කරවා ගනු ලබයි. කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීම මත සේවයෝජකට සිදුවන අතිරේක පිරිවැය වළක්වා ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

සාපේක්ෂව මෙම වර්ෂයේ ඉදිකිරීමේ හි ප්‍රගතියේ වර්ධනය සියයට 1.46 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. ඉදිරියේ දී කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය හැර යාම හෝ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට අතිරේක කාලය එනම්, සම්පත් අක්‍රිය වීම (Idling of Recourse's) හා Reduced rate of work හි දැරීමට සිදුවන වියදම් සම්බන්ධයෙන් නොයෙකුත් ඉල්ලීම් සිදු කිරීමේ (Claims) වැඩි වීම වළක්වා ගැනීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා අමාත්‍යාංශය විසින් මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා කොට විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතු බව නිරීක්ෂණය කෙරේ. තවද, පැකේජ 01 හා පැකේජ 02 හි වැඩ බිම භාර දීම ප්‍රමාද වීම මත කොන්ත්‍රාත්කරු ඉල්ලා ඇති මුදල රු.මිලියන 2,598.76 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

- (v) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කිරීමට හැකි වූයේ නම් මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව රු.බිලියන 158.39 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර තිබුණ ද, ව්‍යාපෘතිය අතරමඟ නතර වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය 2026 සැප්තැම්බර් මස දක්වා දීර්ඝ කිරීමට සිදුවුවහොත් ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.බිලියන 450.35 දක්වා වැඩිවන බව ගණන් බලා තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම්වල සමස්ත ගුණාත්මක තත්ත්වය පහත බැසීමට ද හේතු වන බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය
 - (i) ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මාර්ග වෙන් කිරීමේ කොරිඩෝර් සිතියම්, මාර්ග පැති සහ හරස් වැසි මාර්ග GIS හැඩැති ලිපිගොනු ලෙස ඌඵව, නැගෙනහිර සහ සබරගමුව යන ප්‍රදේශවල ACAD ආකෘතියෙන් සකස් කිරීම සඳහා රු.මිලියන 190.77 ක කොන්ත්‍රාත්තුවක් පුද්ගලික සමාගමක් වෙත පිරිනමා තිබූ අතර, එය 2021 ජූනි 24 වන දින ආරම්භ කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කිරීමේ දිනය 2023 අගෝස්තු 31 දක්වා දීර්ඝ කර ඇත. 2023 මාර්තු සිට මේ දක්වා කිසිදු ගෙවීම්කි සිදු කර නොමැත. මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව සම්බන්ධයෙන් පැන නැගී ඇති ආරවුල් විසඳීම සඳහා ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලය (DAB) පත් කර ඇත.

කර 2023 පෙබරවාරි 23 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් සියයට 85 ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණක් තිබුණු අතර සේවා සපයන්නාගේ කාර්ය සාධනය ඉතා දුර්වල වුවද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි 3.8.1 වගන්තිය අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් රු.මිලියන 9.5 ක ඇවර කිරීමේ අලාභ අයකර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් පියවර ගෙන නොතිබුණි.

- (ii) ඉහත සේවා සැපයුම් ආයතනය වෙත රු.මිලියන 161ක මුදලක් ගෙවා ඇතත්, ව්‍යාපෘතියේ අවසාන නිමැයුම අධිවේගී මාර්ග ජ්‍යාමිතික සැලසුම් සඳහා යොදා ගත නොහැකිව තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුවේ සාමාන්‍ය කොන්දේසිවල 3.1 වගන්තියට අනුව, සේවා සපයන්නා විසින් පිරිවිතරයන් සහ සේවා විස්තරය අනුව සේවාවන් ඉටු කළ යුතු වුවත්, සේවා සපයන්නා විසින් එය අනුගමනය කර නොතිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව වාර්තා ලබා නොගෙන ගෙවීම් සිදුකිරීම විගණනයේ දී ගැටලුකාරී විය.
- (ඇ) කොළඹ ජාතික මහාමාර්ග පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය
 - (i) කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි 128 සහ 129 උප වගන්තිවලට අනුව, පවරා ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරන දිනයේ දී රසායනාගාරය, උපකරණ සහ ගෘහභාණ්ඩ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දිය යුතු අතර කොන්ත්‍රාත්තුව අවසානයේ මැනුම් උපකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත භාරදිය යුතු වේ. 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාර උපකරණ සහ මිනින්දෝරු උපකරණ සඳහා එකවර රු.මිලියන 15.66 ක මුදලක් ගෙවා ඇති අතර මෙවැනි අවාසිදායක කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අමතර ප්‍රතිලාභ අත්කර දීමට හේතු විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.
 - සේවා සපයන්නා විසින් සේවයෝජකගේ කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ වාර්තා ලබා දී ඇති අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් පත් කළ කමිටුවක් මගින් එම වාර්තා සමායෝජනය කර සිදු කළ යුතු වෙනස්කම් සේවා සපයන්නා වෙත ලබා දී ඇත.
 - සේවයෝජකගේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා වන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සිදුකර තිබේද යන්න පරීක්ෂණයක් මගින් තහවුරු කරගත යුතුය.
- (i) කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේදී අදාළ රසායනාගාර උපකරණ හා ගෘහභාණ්ඩ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරා ගැනීම මීට ප්‍රථම සිදුකළ අතර රසායනාගාර උපකරණ හා ගෘහභාණ්ඩ අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට වඩා අධිකාරියසතු බැවින් මෙම අයිතම නැවත කොන්ත්‍රාත් සමාගම සතුවන ආකාරයට පිරිවිතර සකස් කර ඇත.
- ලංසු ලියවිලි අනුමත කිරීමට පෙර අදාළ කොන්දේසිවලට බලපෑම ප්‍රමාණවත් පරිදි ඇගයීමට හා නිසි අධිකාරී බලයක් සහිතව සංශෝධනයන් සිදුවන බව තහවුරු කළ යුතුය.

- (ii) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට අවසන් අන්තර් ගෙවීම් සහතික ප්‍රකාරව, ප්‍රාථමික සහ සාමාන්‍ය අයිතම සඳහා එකඟවූ ප්‍රමාණ පත්‍ර (BOQ) ප්‍රමාණයන් ඉක්මවා රු.මිලියන 144.4 ක මුදලක් ගෙවීම් කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය ජාතික ජල සම්පාදන හා ජල ප්‍රවාහන මණ්ඩලයේ ජලනල එලීම හේතුවෙන් ප්‍රමාද වූ අතර ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම් කාලයද ඒ අනුව දීර්ඝ කරන ලදී. ඒ අනුව ප්‍රමාණ පත්‍ර අංක 01 අයිතම හි වියදම් ඇස්තමේන්තු මුදල වඩා වැඩි විය. මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීමේදී ජලසම්පාදන මණ්ඩලය, විදුලිබල මණ්ඩලය ආදී ආයතන සමඟ සම්බන්ධීකරණය මගින් පිරිවැය අවම කරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.
- (ඇ) ඒ -017 මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - රක්වාන සූරියකන්ද ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.
 - (i) කොන්ත්‍රාත් පිරිවිතරවල 128 සහ 129 උප වගන්තිවලට අනුව, පවරා ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරන දිනයේ දී රසායනාගාරය, උපකරණ සහ ගෘහභාණ්ඩ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දිය යුතු අතර, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසානයේ මැනුම් උපකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත බාරදිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතිය 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාර උපකරණ සහ මිනින්දෝරු උපකරණ සඳහා එකවර රු.මිලියන 49.08 ක මුදලක් ගෙවීම් කර තිබුණි. ඒ අනුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව ඉක්මවා රු.මිලියන 27 ක මුදලක් ව්‍යාපෘතියෙන් ගෙවීම් කර තිබුණි. අවාසිදායක කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අමතර ප්‍රතිලාභ ගෙන දිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය. රසායනාගාර උපකරණ හා ගෘහභාණ්ඩ උපකරණ නැවත කොන්ත්‍රාත් සමාගමට ලැබෙන ලෙස පිරිවිතර සකසා ඇත. ලංසු ලියවිලි අනුමත කිරීමට පෙර අදාළ කොන්දේසිවලින් බලපෑම ප්‍රමාණවත් පරිදි ඇගයීමට හා නිසි අධිකාරී බලයක් සහිතව සංශෝධනයන් සිදුවන බව තහවුරු කළ යුතුය.
 - (ii) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ තුනෙහි ප්‍රමාණ පත්‍රයන්ට (BOQ) අනුව සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ගෙවීම් අයිතම 330 ක් සඳහා රු.මිලියන 1,296 ක් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත් කාලය ඉක්මවා වසරකට වැඩි කාලයක් ගත වී ඇතත් ඒ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ගෙවීමක් සිදුකර නොතිබුණි. ඒ අනුව ඉහත ගෙවීම් අයිතම විගණනයේදී ගැටළුකාරී විය. ගෙවීම් අයිතම 330 අතුරින් වැඩි ප්‍රමාණය Day Works සඳහා වෙන්කළ අයිතම වන අතර අනෙකුත් අයිතම පිළිබඳව කටයුතු ව්‍යාපෘතිය අවසානය වන විට පරීක්ෂා කළ යුතුව ඇත. ඇස්තමේන්තු අනුඥාත කිරීමට පෙර අත්‍යාවශ්‍ය අයිතම පමණක් ඇති බවට සනාථ කරගත යුතුය.

(ඉ) දුර්වල හා පළලින් අඩු පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

(i) ණය ගිවිසුමේ දින සිට 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට වසර 10 ක් ගතවී තිබුණද, කුවේට් ඩිනාර් (KWD) මිලියන 10 කට සමාන රු.මිලියන 4,632 ක් වූ සම්පූර්ණ ණය මුදලෙන් කුවේට් ඩිනාර් (KWD) මිලියන 6.83 කට සමාන රු.මිලියන 4,233 ක් පමණක් 2023 වර්ෂය අවසන්වන විට වැය කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 01 හි උපදේශක සමාගමේ දුර්වල කාර්යසාධනය හා සිවිල් වැඩ ප්‍රමාද වීම, කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වය සහ 2022 ජුනි 08 වන දින සිට කුවේට් ණය මුදලින් ගෙවීම් අත්හිටුවීම වැනි හේතු මෙම තත්ත්වයට සෘජුව බලපා තිබුණි.

අදහස් දක්වා නොමැත.

ව්‍යාපෘති අරමුණු කාලීනව ඉටුකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ii) ව්‍යාපෘතියේ 02 වන පැකේජයේ කොන්ත්‍රාත් කාර්යයන් සීමා කිරීම මත කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 63.25 ක ලාභ අහිමි වීමක් ද (Loss of Profit) ඇතුළත්ව රු.මිලියන 151.47 ක පිරිවැය හිමිකම් පෑමේ අයදුම්පතක් (Cost Claim Application) 2022 අප්‍රේල් 22 දින ව්‍යාපෘතිය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර, 2023 වර්ෂය අවසන්වන විට එයින් රු.මිලියන 9.44 ක් ගෙවීමට ව්‍යාපෘතිය එකඟ වී තිබුණි.

අදහස් දක්වා නොමැත.

සේවා යෝජකගේ අයිතීන් සුරක්ෂිතවන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සිදුකිරීම සම්බන්ධව පරීක්ෂාවක් මගින් තහවුරු කරගත යුතුය.

(ඊ) මධ්‍යම සහ උභව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

(i) 2018 ජුනි 07 දිනැති විදේශ ණය ප්‍රදානකරු සමඟ ඇති කර ගෙන තිබුණු ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘති කාලය 2021 සැප්තැම්බර් 28 දිනට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත්, ව්‍යාපෘතිය 2022 සැප්තැම්බර් 28 දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. තවද, දීර්ඝ කළ කාල සීමාව තුළ කොන්ත්‍රාත්තුව සම්පූර්ණ කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන්, ව්‍යාපෘති කාලය 2023 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා දීර්ඝ කරන ලෙස ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් 2022 ඔක්තෝබර් 21 දින විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කර තිබුණ ද, 2023 දෙසැම්බර් 31

කොන්ත්‍රාත් ණයකාල සීමාව දිගු කිරීම සඳහා ලබාගත් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට යටත්ව මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත අදාළ ඉල්ලීම් සිදුකර ඇත.

ව්‍යාපෘති කටයුතු කාලීනව අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. සැලසුම් කළ කාලය තුළ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට නොහැකිවීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතුය.

දින වන විටත් අදාළ අනුමැතිය ලැබී නොතිබුණි.

- (ii) කොන්ත්‍රාත් ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 1,154.83 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. ගිවිසගත් කොන්ත්‍රාත් කාලය තුළ කොන්ත්‍රාත් කාර්ය නිම නොකිරීම මේ සඳහා සෘජුවම බලපා තිබුණු අතර, ආරම්භයේ දී ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැය කිරීමට සැලසුම් කළ පිරිවැය රු.මිලියන 12,675 ක් වුවත්, ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන විට දරා ඇති සමස්ත පිරිවැය රු.මිලියන 18,070 ක් වී තිබුණි.

<p>රටේ පැවති විවිධ අර්බුධකාරී තත්ත්වයන් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් සමාගමට සැලසුම් කළ පරිදි ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට නොහැකිවී ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘති කටයුතු කොන්ත්‍රාත් ප්‍රමාදය සම්බන්ධයෙන් විධිමත් විමර්ශනයක් සිදුකළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.</p>
---	---

- (උ) කොහුවල සහ ගැටමේ ගුවන් පාලම් සැලසුම් කිරීමේ සහ ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය
 - (i) 2018 වසරේ රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් සිදු කරනු ලද මූලික ඇගයීමකට අනුව කොහුවල සහ ගැටමේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමෙන් දිනකට රු.මිලියන 4.26 ක මුදලක් ජාතික ආර්ථිකයට ඉතිරි කර ගත හැකි බව හඳුනා ගෙන තිබුණ ද, ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් නොවීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල ළඟා කර ගැනීම ප්‍රමාද වී තිබුණි.

<p>ආර්ථික අවපාතය හේතුවෙන් භංගේරියානු රජයේ එක්සිම් බැංකුව ණය වාරික ලබාදීම අත්හිටුවන ලදී. ඒ හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් කටයුතු කරනු ලබන කොන්ත්‍රාත් සමාගමට මුදල් ගෙවීමට නොහැකිවූ බැවින් ඉදිකිරීම් කටයුතු වල ප්‍රමාදය ව්‍යාපෘතියේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩුවීමට බලපා ඇත.</p>	<p>ව්‍යාපෘති කටයුතු කාලීනව අවසන් කිරීම තුළින් උපරිම ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත්කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.</p>
---	--

 - (ii) 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කොහුවල ගැටමේ ගුවන් පාලම්වල භෞතික ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 73.5 ක් සහ සියයට 36 විය. මෙම පහළ කාර්යසාධනයට ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ප්‍රමාදය හා කොන්ත්‍රාත්කරුට මුදල් නොගෙවීම යන හේතූන් අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි. එමෙන්ම ගුවන් පාලම් අතර මහ නතර කිරීම මත එම ප්‍රදේශවල දැඩි මාර්ග තදබදයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

<p>මුදල් නොලැබීම මත ඉදිකිරීම් කටයුතු අතර මග නවතා ඇති බැවින් ව්‍යාපෘතියේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩුවීමට බලපා ඇති බව සඳහන් කරමි.</p>	<p>ව්‍යාපෘති කටයුතු කාර්යක්ෂමව අවසන් කිරීම තුළින් උපරිම ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත්කර ගැනීමටත් මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා අවම කර ගැනීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.</p>
--	--

 - (iii) ව්‍යාපෘතිය 2024 අප්‍රේල් 30 අවසන් කිරීමට සැලසුම් කල ද 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් වැය කල මුදල යුරෝ මිලියන 20.155 ක්

<p>මුදල් නොලැබීම මත ඉදිකිරීම් කටයුතු අතර මග නවතා ඇති බැවින් ව්‍යාපෘතියේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩුවීමට</p>	<p>සැලසුම් කළ කාලය තුළ ව්‍යාපෘති කටයුතු අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ</p>
--	--

විය. ඒ අනුව ණය මුදල් උපයෝජනය සමස්ත ණය මුදලේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 39.5 ක් විය.

බලපා ඇති බව සඳහන් කරමි.

38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ඌ) මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

(i) ව්‍යාපෘතිය 2021 මැයි 06 දින සිට ආරම්භ වූවද සිවිල් හා උපදේශන වැඩ සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියෙහි සිවිල් වැඩ ආරම්භ කර නොතිබුණි. ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් අත්පොත අනුව 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ව්‍යාපෘතිය විසින් වැය කිරීමට බලාපොරොත්තු වූ එ.ජ.ඩො.මිලියන 30.50 කට සමාන රු.මිලියන 5,772.12 ක වටිනාකමින් වැය කර තිබූ ප්‍රමාණය රු.මිලියන 215 ක් පමණි. එය වැය කිරීමට අපේක්ෂිත වටිනාකමින් සියයට 3.72 ක පමණ පහළ අගයක් විය.

කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබූ ආයතනයේ මිල ලෝක බැංකු ණය ආධාර යටතේ ලබාදී තිබූ ණය මුදල ඉක්මවා තිබුණ බැවින්, ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා කැබිනට් පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුවිය. ඒ සඳහා මාස 06 කට අධික කාලයක් ගත විය.

සැලසුම් කළ කාලය තුළ ව්‍යාපෘති කටයුතු අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ii) ඉදිකිරීම් කටයුතු ප්‍රමාද වීම නිසා 2021 වර්ෂයේ සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ව්‍යාපාර අලාභ ලෙස පුද්ගලයින් 825 දෙනෙකු වෙත රු.මිලියන 712 ක් වන්දි ලෙස ගෙවා තිබුණි. ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමවන තුරු මෙම වන්දි මුදල් දිගින් දිගටම ගෙවීමට සිදුවන බව නිරීක්ෂණය කරන අතර ඉහත වන්දි ගෙවූ පුද්ගලයින් අතරින් පුද්ගලයින් 17 දෙනෙකු වෙත 2023 සහ 2024 වසර සඳහා පිළිවෙළින් රු.මිලියන 11.49 ක් සහ රු.මිලියන 1.9 ක් ගෙවා තිබුණු අතර තවදුරටත් රු.මිලියන 9.7 ක් ගෙවීමට නියමිතව තිබුණි.

ස්වරාක්ෂක කලාපය ඇතුළත් බාණ්ඩය තුළ සිටින 17 දෙනෙකු සඳහා ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම වන තෙක් වන්දි මුදල් ලබා දීමට ලෝක බැංකු සමාජ ආරක්ෂණ වැඩසටහන යටතේ හිමිකම් තක්සේරු කිරීමේ කමිටුව මගින් තීරණය කර ඇත.

ඉදිකිරීම් කාර්යක්ෂමව අවසන් කිරීම තුළින් පිරිවැය අවම කර ගැනීමටත් අකාර්යක්ෂමතාවයට වගකිවයුත්තන් හඳුනාගැනීමටත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(එ) ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සඳහා පහසුකම් සැලසීමේ ව්‍යාපෘතිය

(i) ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතට අනුව, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් මාර්ග සංරචකය සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 10 ක මුදලක් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට එ.ජ.ඩො. මිලියන 2.53 ක් පමණක් උපයෝජනය කර තිබුණි. යෝජිත අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක නොකිරීම සහ අතුරුගිරිය සහ

එකඟ වේ.

දීර්ඝ කාලීන සැලසුමකට අනුව ව්‍යාපෘති තෝරාගැනීමටත් එසේ තෝරාගත් ව්‍යාපෘති නිශ්චිත අරමුදල් සම්පාදන මාර්ග යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ජාතික සංවර්ධන සැලැස්මට ඇතුළත් කළ යුතුය.

බේස්ලයින් පාර සම්බන්ධ කෙරෙන කොන්ක්‍රීට් කණු මතින් ඉදිවන මාර්ග ව්‍යාපෘතිය අත්හැරීම හේතුවෙන් ඊට අදාළ ප්‍රසම්පාදන උපදේශන කාර්යය සිදු නොකිරීම මෙම දුර්වල අරමුදල් උපයෝජනයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

(ii) පසුගිය දශකයක කාලය තුළ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ලද දැනුම උපයෝගී කරගෙන අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම් පිළියෙල කළ හැකි වුවත් එම කාර්යය ඉහළ ප්‍රමුඛතාවයක් ඇති කාර්යයක් නොවන බව භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයා තීරණය කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන විට එහි ප්‍රධාන සාධකයක් වූ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම පිළියෙළ කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.

එකඟ වේ.

අත්කරගත් දැනුම මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම් පිළියෙල කිරීම සඳහා භාවිතා කළ යුතු අතර ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ඒ) අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

(i) පළමු වසර දෙකේ වැඩසටහනේ ඉලක්කගත මාර්ග දිග වන කි.මී. 1,096.8 න් 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට මාර්ග දිග කි.මී. 251.18 ක් පමණක් නිම කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එබැවින් ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර වසර 02 කට පසුවත් සිවිල් වැඩවල සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 27.04 ක් පමණක් විය.

2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය භා ලභා කරගත් ප්‍රගතිය වෙන් වෙන් වශයෙන් 35.22% හා 27.04% වේ.

එකඟ වූ කාලසීමාව තුළ විදේශ ආධාර අරමුදල් උපයෝජනය සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කර ඒ අනුව කටයුතු සිදුකළ යුතුය.

(ii) ව්‍යාපෘතියේ පළමු වසර වැඩසටහනට අනුව දිස්ත්‍රික්ක 07 ක ලොට් 24 ක මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කර තිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලොට් 02 ක පමණක් මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු අවසන් කර තිබුණු අතර ඉතිරි කොටස් 22 හි භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 15.45 සිට සියයට 99.3 දක්වා පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, රත්නපුර, මාතලේ සහ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කවල ලොට් 09 ක මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට අවසන් වී තිබුණුද ඉදිකිරීම් නිමකර නොතිබුණි.

එවකට රටතුළ පැවතුන ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් ඉන්ධන හිඟය, ඉදිකිරීම් ද්රව්‍ය හිඟය, ආනයන සීමා කිරීම් සහ ගමන් සීමා කිරීම් ඉහත කොන්ත්‍රාත්වලට සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කරන ලදී.

එකඟ වූ කාලසීමාව තුළ විදේශ ආධාර අරමුදල් උපයෝජනය සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කර ඒ අනුව කටයුතු සිදුකළ යුතුය.

- (iii) 2021 අගෝස්තු 16 දිනැති අංක CM: 34/2021 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2021 අගෝස්තු 16 දිනැති අංක 21/1524/319/028 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව ව්‍යාපෘති දෙවන සංරචකය වන ගොවීන් සඳහා සැපයුම් දාමය හා ප්‍රවේශය වැඩි දියුණු කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ යාන්ත්‍රණයක් සකස් කර ස්ථාපිත කිරීමට කෘෂිකර්ම අමාත්‍යාංශය සමඟ ඒකාබද්ධව ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීමට නිර්දේශ කරන ලදී. මූලිකව මෙම සංරචකය සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 50 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණු අතර එය 2023 මැයි 09 දින ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ පත්‍රිකාවෙන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 15 දක්වා අඩු කරන ලදී. එහෙත් ඒකාබද්ධ වැඩපිළිවෙලක් මේ දක්වා සකස් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි. ඒ අනුව දෙවන සංරචකයට අදාළ කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ව්‍යාපෘතිය මේ දක්වා අපොහොසත් වී තිබුණි.

කෘෂිකර්ම අමාත්‍යාංශය මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනාවට ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව සහ ලෝකබැංකුව විසින් අවසන් අනුමැතිය ලබා දීමට ප්‍රමාදවීම මෙම ප්‍රමාදයට හේතුවයි.

ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයන්ට අනුකූලව ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කර අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා කටයුතු සිදුකළ යුතුය.

- (iv) ව්‍යාපෘති ඇගයුම් ලේඛනයට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ උප සංරචක 1.2 යටතේ මාර්ග අංශයේ ආයතනික සහ ප්‍රතිපත්ති රාමුව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 5 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ආරම්භ කර වසර 02 ක් ගතවී ඇතත් ඉහත සංරචකයේ ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා ඒකාබද්ධව ඉදිරියේදී PMU මගින් ඉහත හඳුනා ගත් යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

නිශ්චිත කාල රාමුව තුළ ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කර අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා කටයුතු සිදුකළ යුතුය.

- (v) උප සංරචක 1.3 යටතේ මාර්ග අංශයේ සහ ප්‍රජාවගේ ධාරිතා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 8.75 ක මුදලක් ද වෙන් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති කාල සීමාව තුළ ඉහත ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සැලැස්මක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. තවද, මෙම ප්‍රතිපාදනයෙන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 7.25 ක මුදලක් ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් පිරිවැය පියවීම හැරුණු විට මාර්ග අංශයේ සහ ප්‍රජාවගේ ධාරිතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ කටයුතු සඳහා ලබා දී ඇත. ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ආරම්භ කර වසර 02 ක් ගතවී ඇතත් ධාරිතා සංවර්ධන කටයුතු ඉතා මන්දගාමී තත්ත්වයක පැවතුණි.

සංරචක අංක 1.3 යටතේ යෝජිත ක්‍රියාකාරකම් ව්‍යාපෘතියට පමණක් සීමා නොවීම හේතුවෙන්, සමස්ත මාර්ගවල කළමනාකරණය වැඩි දියුණුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් විධිමත් කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අදාළ අංශවල සහාය ලබා ගැනීමට සිදුවිය.

නිශ්චිත කාල රාමුව තුළ ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරාගැනීම සඳහා උපරිම උත්සාහයක් ගත යුතුය.

(ඔ) ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

(i) 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 RMC පැකේජ 17 ක හා ග්‍රාමීය මාර්ග පැකේජ 16 ක එම අයිතම සඳහා රු.මිලියන 397.77 ක එකවර ගෙවීම් (Lump Sum Payments) සිදුකර තිබුණි. මේ අනුව මෙම අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මඟින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට වැඩි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් ලැබී තිබුණි.

ඉදිරි කොන්ත්‍රාත් වලදී මෙම අයිතමය ඉවත් කිරීම සඳහා ඇති හැකියාව පිළිබඳ කටයුතු කරනු ඇත.

කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි බලාත්මක කිරීමට පෙර සමාලෝචනය කළ යුතුය. සේව්‍යෝජකයන් අයිතිවාසිකම් සුරක්ෂිත කිරීම, මුදලට වටිනාකමක් තබා ගැනීම සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනවශ්‍ය ප්‍රතිලාභ ලබා දීම වැළැක්වීම සඳහා ලංසු ලේඛණ සමාලෝචනය කිරීමේදී තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සහ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් විශේෂ අවධානයක් යොමු කළ යුතුය.

(ii) 2022 වර්ෂයේදී RMC 04 පැකේජය යටතේ පැල්මඩුල්ල-ඇඹිලිපිටිය-නෝනාගම මාර්ග කොන්ත්‍රාත්තුවේ අතිරේක වැඩ කොටසක් ලෙස බලංගොඩ-බෝවත්ත-කල්තොට මාර්ගය 2022 දී ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලදී. මෙම මාර්ගයේ මුළු දිග කි.මී. 16 ක් වන අතර එම ප්‍රමාණය කිසිදු ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපටිපාටියකින් තොරව දැනටමත් පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - නෝනාගම මාර්ගයේ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදුකරනු ලබන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 04 දෙනාටම ලබා දී තිබුණි. වැඩසටහනේ මූලික වැඩ සැලැස්මට පටහැනිව කුරගල විහාරස්ථානයේ ජාතික වෙසක් උත්සවය නිමිත්තෙන් එහි ප්‍රවේශ මාර්ගයක් ලෙස මෙම මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. මේ සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය මගින් මූලික පරීක්ෂණයක් පවත්වා අදාළ වාර්තාව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (ඉංජිනේරු) විසින් 2023 නොවැම්බර් 30 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණද මෙම විමර්ශනයෙන් පසු ගන්නා ලද ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් සාක්ෂි අනාවරණය නොවීය.

ව්‍යාපෘති ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා මෙම විවලනය පිළිබඳ TEC වාර්තාව ඉදිරිපත් කළ විට එම විවලනය නිර්දේශ කර නැත.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ කොන්දේසිවලට අනුගත විය යුතුය. මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූල නොවීම සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඔ) දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

(i) 2023 ජූලි 13 වන දින නිකුත් කරන ලද ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ රාජ්‍ය වියදම් සමාලෝචන කමිටු (PERC) වාර්තාවට අනුව, ඉදිරි කාලය තුළ දී මෙම වැඩසටහන මඟින් දැනටමත් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම් ආරම්භ කර ඇති මාර්ග වාහන ධාවනය කළ හැකි මට්ටම දක්වා සිදුකළ යුතු අත්‍යාවශ්‍ය කටයුතු පමණක් සිදුකර එම මාර්ග අයත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත නැවත භාරදීමට නිර්දේශ කර තිබුණි. එහෙත් ඊට පටහැනිව, පෙර වැඩ ආරම්භ නොකළ ග්‍රාමීය මාර්ග කිහිපයක කටයුතු අලුතින් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු බව නියැදි පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය විය.

අදහස් දක්වා නොමැත.

කමිටු නිර්දේශවලට ප්‍රමුඛතාවය නොදීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ii) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 4.2 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන සුරක්ෂණ ඔවුන්ගේ වියදමින් ලබා දිය යුතු වුවද, කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිමිකම් පෑමට හැකි වන පරිදි මූලික සහ පොදු අයිතම යටතේ වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ප්‍රමාණ පත්‍රවල සකස් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාර්ය සාධන සුරක්ෂණ වල පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා උාව පළාතේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට රු.මිලියන 85.64 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

අදහස් දක්වා නොමැත.

ප්‍රසම්පාදන හා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු විසින් කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි නැවත සමාලෝචනය කළයුතු අතර ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(iii) කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල උප වගන්ති 108.4 සහ 120.7 අනුව වැඩසටහන අවසානයේ සියලුම රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනින්දෝරු උපකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ආපසු ලබා දෙනු ලැබුවද, රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනින්දෝරු උපකරණ සඳහා පිළිවෙලින් රු.මිලියන 518.99 ක් සහ රු.මිලියන 14.13 ක් එකවර ගෙවීමක් ලෙස 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිතකර කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අනවශ්‍ය ප්‍රතිලාභ ලබා දීමට හේතු වනු ඇති බවට නිරීක්ෂණය විය.

අදහස් දක්වා නොමැත.

කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි බලාත්මක කිරීමට පෙර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් සමාලෝචනයට ලක් කළ යුතුය. සේවයෝජකගේ අයිතිවාසිකම් සුරක්ෂිත කිරීම හා ආර්ථිකමයභාවය සැලකිල්ලට ගෙන කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි ප්‍රතිලාභ ලබා දීම වැළැක්වීම සඳහා ලංසු ලේඛණ සමාලෝචනය කිරීමේදී තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සහ ජරසම්පාදන කමිටුව විසින් විශේෂ අවධානයක් යොමු කළ යුතුය.

(ක) බදුල්ල වෙන්කලඩි මාර්ග පුනරුත්ථාපන ව්‍යාපෘතිය

ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල (OFID) විසින් අදියර දෙකක් යටතේ මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා එ.ජ.ඩො.මිලියන 60 ක ණය මුදලක් ලබා දී ඇති අතර පළමු අදියර යටතේ බදුල්ල සිට බිබිල දක්වා (කි.මී. 130+800 සිට 190+800 දක්වා) මාර්ග කොටස ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීමට 2015 වර්ෂයේදී සැලසුම් කර තිබුණි. මෙම කොටස පැකේජ තුනකට බෙදා තරගකාරී ලංසු තැබීමෙන් තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තිදෙනෙකුට ප්‍රදානය කර තිබුණි. එම පැකේජ තුනෙන් ලුණුගල සිට බිබිල (කි.මී. 171+800 සිට කි.මී 190 + 800) දක්වා පැකේජය K.D. Ebert & Sons Holdings (Pvt) Ltd. කොන්ත්‍රාත්කරුට 2017 ජුනි 12 දින රු.මිලියන 2,006.43 කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමකට මාස 30 ක කාලයකින් නිමකිරීමේ පදනම මත ප්‍රදානය කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය සහ එකඟ වූ කාල රාමුව තුළ කොන්ත්‍රාත්තුව සම්පූර්ණ කිරීමට ඔහුට නොහැකි වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්තුව 2021 ජුනි 29 වන දින අවසන් කරන ලද අතර ඒ වන විට එහි භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 60.32 ක් විය. කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන අවස්ථාවේදී ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 1,204.95 ක මුදලක් ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඉතිරි ණය මුදල ප්‍රයෝජනයට ගෙන මාස 10 ක් ඇතුළත එය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා ඉහත ඉතිරි වැඩ කොටසය පැකේජ දෙකක් ලෙස රු.මිලියන 2,919.56 කට නැවත ප්‍රදානය කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- | | | |
|--|---------------------------|---|
| <p>(i) දෙපාර්ශවයේ එකඟතාවයෙන් මූලික කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නීතිපතිවරයාගෙන්ද මතය විමසා තිබුණි. FIDIC කොන්දේසි (කොන්ත්‍රාත්තුවේ 15 වැනි වගන්තිය - සාමාන්‍ය කොන්දේසි) ප්‍රකාරව දෙපාර්ශවයේ එකඟතාවයෙන්</p> | <p>අදහස් දක්වා නොමැත.</p> | <p>සේවයෝජකගේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂාවන පරිදි කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සිදුවන බවට තහවුරු කරගත යුතුය. කොන්දේසි කඩ කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන</p> |
|--|---------------------------|---|

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමට ප්‍රතිපාදන සපයා නොමැති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර එය නීතිපතිවරයා විසින්ද අවධාරණය කර තිබුණි.

සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ii) මූලික කොන්ත්‍රාත්තුව සාර්ථකව ඉටුකරවා නොගැනීමත්, කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කර අලාභය කාර්යසාධන බැඳුම්කරයෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීමත්, කොන්ත්‍රාත් කාලය අසාමාන්‍ය ලෙස දීර්ඝ වීමත් හේතුවෙන් රු.මිලියන 2,154.37 කින් ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉහල ගොස් තිබුණි.

අදහස් දක්වා නොමැත.

නීතිපති උපදෙස් හා කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කඩ කළ නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ග) කුළුණු මත ඉදිකෙරෙන වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ගය කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගය ඉදිකිරීමට අදාළ උපදේශකවරයාගේ ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වගකිව යුතු ප්‍රමාදයක් පවතින අතර, අපේක්ෂිත නිම කිරීමේ දිනය වන 2024 සැප්තැම්බර් 08 දිනට කටයුතු අවසන් කිරීම අවිනිශ්චිත බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනු අවසන් වරට දින දීර්ඝ කිරීම් අනුමත කල 2024 මැයි මාසයෙන් පසු ප්‍රමාද ගාස්තු අය කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි. ව්‍යාපෘතිය විසින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාලය දීර්ඝ කිරීම් පිරිවැය සඳහා රු. මිලියන 493.03 ක මුදලක් ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

කොවිඩ් වසංගතය, ස්ථාන ලබා දීමේ ප්‍රමාදය සහ අයහපත් කාළගුණික යන කරුණු මත කොන්ත්‍රාත් සමාගමට කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කර ගැනීම සඳහා ගිවිසුමකට අනුකූලව අයිතිවාසිකමක් ඇත.

කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීම තුළ සේවා යෝජකට සිදුවන අතිරේක පිරිවැය වළක්වා ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

(ii) සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිල්ල නිම කර ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට පැවරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන්, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ දැනට සිටින කාර්ය මණ්ඩලය සංවලනය කිරීම සඳහා විවලනා නියෝග 03 ක් යටතේ ව්‍යාපෘතිය විසින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 221.53 ක මුදලක් වැය කර තිබුණි.

විවලනා අංක 15 සහ 31 මඟින් වරාය අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල සංවලනය කිරීම සඳහා පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 87.3 සහ රුපියල් මිලියන 108.2 බැගින් විවලනා සඳහා අනුමැතිය දී ඇත.

කොන්ත්‍රාත් විවලනා නිසි අධිකාරී බලයක් සහිතව සිදුවන බවට තහවුරු විය යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

- (iii) 2021, 2022 සහ 2023 වර්ෂ තුළ අනුක්‍රමික උෂ්ණත්වය ඉක්මවීම, ABC ඉහළ මට්ටමේ වෙනස්වීම්, ඉහළ සහ පැති මතුපිට ඉරිතැලීම්, කුළුණුවල අඩු ශක්තිය, බැවුම් ආරක්ෂාව සඳහා ගෙන ඇති නුසුදුසු ක්‍රියාමාර්ග, bottom ducts නොගැලපීම යනාදී දෝෂ සඳහා නිකුත් කරන ලද අනුකූල නොවීමේ වාර්තා (non-conformance reports) 21 ක් 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට ද නිවැරදි කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- මෙම අනුකූල නොවීමේ වාර්තාවන්ට (NCR) අනුව දෝෂ සහිත තත්වයන් 22 ක් නිරීක්ෂණය කර ඇති අතර එම දෝෂ නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සිදු කරමින් පවතී.
- අනුකූල නොවීමේ වාර්තාවල සඳහන් දෝෂ නිවැරදි කිරීමට කඩිනම් පියවර ගත යුතුය.
- විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වා දුර්වල අධීක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.9 දේශීය අරමුදල්වලින් ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 03</p> <p>පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා දිවෙන මෙම අධිවේගී මාර්ගය සඳහා ලබාදුන් 2021 ජනවාරි 11 දිනැති අංක. අමප/20/2072/319/021 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට අනුව සමස්ත දිග ප්‍රමාණය වූ කි.මී. 31.7 න් මුල් කි.මී. 12 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 ජනවාරි මාසයේදී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සෘජුවම ඉටු කිරීම ආරම්භ කරන ලදී. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.</p>	<p>2023.07.04 දිනැති කැබිනට් අනුමැතිය මත සෑම පැකේජයකම කොන්ත්‍රාත් වැඩ නැවත ආරම්භ කර එම එක් එක් පැකේජ සඳහා තාවකාලිකව සකසන ලද ඉදිකිරීම් කාලසටහන් වලට අනුව පැකේජ 7 ක් හැරුණුකොට අනෙකුත් සියලුම පැකේජ නියමිත ප්‍රගතිය අත්කර ගෙන තිබුණි.</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව කොන්ත්‍රාත් කටයුතු කාලීනව අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.</p>
<p>(i) 2023 ජූලි මාසයේ සිට ඉදිකිරීම් කටයුතු නැවත ආරම්භ කර මාස 06 ක කාලයකින් පසු, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 17 කින් 11 කම ඉතා අඩු ප්‍රගතියක් (20% ට අඩු) වාර්තා වී තිබුණි. 2023 වර්ෂය සඳහා වන ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව, 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට පැකේජ 12 ක ඉදිකිරීම් අවසන් කළ යුතු අතර ඉතිරි පැකේජ 05 හි භෞතික ඉලක්කය සියයට 80 ත් 90 ත් අතර විය යුතුව තිබුණි. මන්දගාමී ප්‍රගතියක් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 07 දෙනෙකුට</p>		

නිවැරදි කිරීමට නිවේදන නිකුත් කර ඇතත්, එම කටයුතු කඩිනම් කිරීමට සහ ප්‍රගතිය වැඩි කිරීමට ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි. ඒ අනුව අඩු ප්‍රගතියක් සහිත කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල ඉතිරි වැඩ දින දීර්ඝ කළ අවසන් දිනයට පෙර නිම කිරීම අවිනිශ්චිත බව නිරීක්ෂණය විය.

(ii) ව්‍යාපෘතියේ I සහ II කොටස සඳහා ඉඩම් කට්ටි 4,163 ක් අත්පත් කර ගැනීමට නියමිතව තිබූ අතර එයින් බිම් කොටස් 2,395 ක් II කොටසට අදාළ වූ අතර II කොටස සඳහා ඉඩම් කැබලි 2345 ක් සඳහා 38 වැනි වගන්තිය සඳහා ගැසට් නිවේදනය නිකුත් කර තිබුණි. තවද, ඉඩම් කට්ටි 1,719 ක් සඳහා රු. මිලියන 3,140.02 ක වන්දි මුදලක් සහ ඉඩම් කැබලි 50 ක් සඳහා රු. මිලියන 15.31 ක ප්‍රමාද පොළිය 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවා තිබුණි. ඉඩම් කට්ටි 2,045 ක් සඳහා ප්‍රමාද පොළිය ගෙවිය යුතු අතර වන්දි බිල්පත් පියවීම ප්‍රමාද වීම නිසා එම පිරිවැය තවදුරටත් ඉහළ යනු ඇත. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ II කොටස සඳහා අත්පත් කරගත් ඉඩම් කට්ටි ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා වැඩපිළිවෙලක් / සැලැස්මක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. II කොටස සුදුසු ආයෝජකයෙකු හරහා PPP/BOT ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට රජය අපේක්ෂා කරන බව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සඳහන්ව තිබුණද, 2024 මාර්තු මස වන විටත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර නොතිබුණි.

(ආ) කොම්පක්ස්විදිය දුම්රිය ස්ථානය අසල සහ උත්තරානන්ද මාවතෙහි දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

කොම්පක්ස්විදිය ප්‍රදේශයේ පවතින ප්‍රධාන මාර්ගයන් වන ජස්ටිස් අක්බාර් මාවත, මැලේ වීදිය, ශ්‍රී උත්තරානන්ද මාවත හා බාලදක්ෂ මාවත යන

ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් අත්පත් කර ගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි හා ප්‍රමාද පොළී ගෙවීම් රජයේ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන මත එම ප්‍රතිපාදන ව්‍යාපෘතිය වෙත ලැබෙන ප්‍රමාණය අනුව සිදුකරනු ලබයි.

ව්‍යාපෘතියේ II කොටස BOT/PPP මඟින් සිදුකිරීමට 2021 වර්ෂයේදී ප්‍රසම්පාදන ආරම්භ කළ අතර, රජයට පිළිගත හැකි ව්‍යාපෘති යෝජනාවක් ආයෝජකයින්ගෙන් නොලැබීම හේතුවෙන් 2022 මාර්තු මස එම ප්‍රසම්පාදනය කැබිනට් අනුමැතිය ප්‍රකාරව අවලංගු කරන ලදී. ඉන්පසුව රටෙහි පැවති ආර්ථික තත්ත්වය මත මෙම කොටස සඳහා නැවත ප්‍රසම්පාදනයක් කිරීම සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් උපදෙස් ලබාදෙන තෙක් තාවකාලිකව නැවතී ඇත. රජයේ මූල්‍ය තත්ත්වය මත මෙම කොටස සඳහා සුදුසු ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් රජය මඟින් තීරණය කරනු ඇත.

ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර ඒ අනුව ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සම්බන්ධ අදාළ වන්දි මුදල් ගෙවීමට වැඩපිළිවෙලක් කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය. එමගින් ප්‍රමාද පොළී සඳහා වන වියදම අවම කර ගත යුතුය. ව්‍යාපෘති කටයුතු ආරම්භ කිරීමට පෙර අරමුදල් සම්පාදන මාර්ග නිශ්චය කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

මාර්ගයන්හි පවතින අධික රථ වාහන තදබදය වළක්වාලමින් ගමනාගමනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා මෙම මාර්ගයන් සම්බන්ධ කරමින් ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමට යෝජනා කර තිබුණි. ඒ අනුව, කොම්පක්ස්කුවීදිය උත්තරානන්ද මාවත හා ජස්ටිස් අක්බාර් මාවත දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලම් 02 ක් ඉදිකිරීමටද, බාලදක්ෂ මාවත හා විත්තම්පලම් ඒ ගාඩනර් මාවත යා කරමින් කොම්පක්ස්කුවීදිය බේරේ වැවට හා දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලමක් ඉදිකිරීමටද ගිවිසුම් ගත වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) ඉහත ගුවන් පාලම් 03 හි ඉදිකිරීම් 2021 ජුනි 07 දින ආරම්භ කිරීමටත් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට නිම කිරීමටත් සැලසුම් කර තිබුණි. එහෙත් ඉදිකිරීම් නිම කිරීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණු අතර සංශෝධිත ඉදිකිරීම් නිම කිරීමේ දිනය 2024 මැයි 10 දින ලෙස සඳහන් වුවත්, ඒ සම්බන්ධ විධිමත් අනුමැතියක් විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි.

ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම සඳහා කොම්පක්ස්කුවීදිය පොලිස් ස්ථානයේ 3 න් මහල් ගොඩනැගිලි 07 ලබා ගැනීම අනිවාර්ය වන අතර පොලිසිය තවමත් එම ගොඩනැගිලි 07 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබාදී නොමැති නිසා ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කිරීමට හැකියාවක් නොමැත.

ක්‍රියාකාරී සැලැස්මකට අනුව ව්‍යාපෘති කටයුතු මෙහෙයවිය යුතුය. ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු කඩිනම් කර අතිරේක පිරිවැය වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ii) බාලදක්ෂ මාවත හා විත්තම්පලම් ඒ ගාඩනර් මාවත යා කරමින් කොම්පක්ස්කුවීදියේ බේරේ වැවට හා දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ඉදිකරන ගුවන් පාලමේ ඉදිකිරීම් සඳහා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් නිවාස ඒකක 42 ක් සහිත තුන් මහල් ගොඩනැගිලි 07 ක් සහිත භූමි ප්‍රදේශයක් අත් කර ගත යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ඉන් නිවාස ඒකක 20 ක් අත්කර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අපොහොසත් වී තිබුණි. තවද, මෙම අත්පත් කර ගැනීම වල පවතින ප්‍රමාදය ව්‍යාපෘතියෙහි දුර්වල භෞතික ප්‍රගතියට සෘජුවම බලපා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් අත්පත් කරගැනීමට නියමිත නිවාස ඒකක 42 ක් සහිත තුන් මහල් ගොඩනැගිලි 7 න් මූලික අදියර යටතේ නිවාස ඒකක 22 ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හරහා කොම්පක්ස්කුවීදිය මෙට්රෝ නිවාස සංකීර්ණයෙන් ලබාදීමටත් ඉතිරි නිවාස 20 2023 වර්ෂය අවසානයේ කොළඹ හෝ ඊට ආසන්න ප්‍රදේශයකින් ලබාදීමටත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා ශ්‍රී ලංකා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව එකඟ විය.

ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු කඩිනම් කර අතිරේක පිරිවැය වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(iii) ගිවිසුමට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 9,133.25 ක් වූ අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 7,154.6 ක් දේශීය අරමුදල් මගින් වියදම් කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා 117-02-06-27 වැය විෂයය යටතේ රු.මිලියන 1,894.2 ක් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණු අතර ඉන් රු.මිලියන 1,865.16 ක් වියදම් කර තිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම ගුවන් පාලම් දෙකෙහි සිවිල් ඉදිකිරීම් අවසන් කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

බාලදක්ෂ මාවත හා විත්තම්පලම් ඒ ගාඩ්නර් මාවත යා කෙරෙමින් කොම්පක්ස්කු විදියේ බේරේ වැවට හා දුම්රිය මාර්ගයට ඉහලින් ඉදිවන ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම් වල සාමාන්‍ය මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 74.52ක් හා 80.4 වන අතර කොම්පක්ස්කු විදිය විනිසුරු අක්බාර් මාවත් සහ උත්තරානන්ද මාවත් ඔස්සේ දුම්රිය මාර්ගයට ඉහලින් ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම් වල සාමාන්‍ය මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 77.28 හා 84.14 වේ.

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

යෝජිත වරාය නගර සංවර්ධනයත් සමඟ සම්බන්ධතා සහ ප්‍රවේශතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා දැනට පවතින සමුද්‍රීය මාර්ගය (Marine Drive) ගාලු මුවදොර දක්වා දිගු කිරීමට යෝජනා කර ඇති අතර, එමෙන්ම, දෙහිවල ප්‍රදේශයේ පවතින අධික රථවාහන තදබදය මඟහරවා ගැනීම සඳහා විකල්ප මාර්ගයක් ලෙස ද, සමුද්‍රීය මාර්ගය දෙහිවල දක්වා දිගු කිරීමට යෝජනා කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන 169 ක් වැය කර තිබුණි. රු.මිලියන 232.15 ක ඇස්තමේන්තුගත ව්‍යාපෘති පිරිවැයකින් දින 455 ක් ඇතුළත දෙහිවල ඇළ හරහා වූ පාලම නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ එකඟ වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන දිනය 2021 සැප්තැම්බර් 13 වූ අතර, වර්ෂ 2 කට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබුණද, 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් සිවිල් වැඩ අවසන් කර

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීම තුළ සේවා යෝජකට සිදුවන අතිරේක පිරිවැය වැළකෙන පරිදි ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

- නොතිබුණි.
- (ii) කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වරින් වර කාලය දීර්ඝ කිරීම (EOT) ඉල්ලා තිබුණු අතර, මේ දක්වා අවස්ථා 06 කදී අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. එම නිසා දින 581 ක කාලයකින් ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වී තිබුණු අතර අනුමත සංශෝධිත නිම කිරීමේ දිනය 2023 අප්‍රේල් 20 දින විය. තවද, 07 වන කාල දීර්ඝ කිරීම (EOT-07) සේවයෝජක විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණු අතර 08 වන කාල දීර්ඝ කිරීම (EOT-08) සඳහා වැඩිදුර තොරතුරු ඉල්ලීම් කර තිබුණි. මේ අනුව අනුමැතියකින් තොරව ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් වැඩ ක්‍රියාත්මක වී තිබුණි. එමෙන්ම, විවධ හේතු මත ව්‍යාපෘතියේ කාලය දීර්ඝ කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඉහළ යාමට සෘජු බලපෑමක් ඇතිවන බව නිරීක්ෂණය විය.
- පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.
- කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීම තුළ සේවා යෝජකට සිදුවන අතිරේක පිරිවැය වැළකෙන පරිදි ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.
- (iii) මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය (මාස 15) සඳහා ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවේ සඳහන් P-003 සිට P-008 දක්වා වූ වියදම් අයිතමවල මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 9.2 ක් වුවද, 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 16.81 ක් ගෙවා තිබුණු අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් මුළු ඇස්තමේන්තුගත ව්‍යාපෘති පිරිවැය සියයට 83 කින් ඉක්මවා ගොස් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, ගෙවීම් අයිතම 103(1) යටතේ මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය සඳහා ආරක්ෂක සංඥා, ආලෝකකරණය, රථවාහන පාලනය ඇතුළුව මාර්ග භාවිතා කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 2.25 ක් වුවද, 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 3.04 කින් ඉක්මවා ගෙවීම් කර තිබුණු බවද නිරීක්ෂණය විය. අපේක්ෂිත කාල සීමාව තුළ ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීමට අපොහොසත් වීම සහ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමේ කාලය වරින් වර දීර්ඝ කිරීම මෙම තත්ත්වයන්ට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි. මෙසේ ව්‍යාපෘතිය වසර 2 කට වඩා ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් රජයට අමතර වැය බරක් ඇතිවීම නොවැලැක්විය හැකි බව තවදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.
- පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.
- වැඩබිම්හි ලොග් සටහන් පොත් පවත්වා ගත යුතුය. ඒ අනුව ගෙවීම් සිදු කළ යුතු අතර ගෙවීමේදී ඊට අදාළව අවකරණයන් සිදු කළ යුතුය.

(ඇ) විකල්ප මාර්ග කි.මි.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන

(i) ව්‍යාපෘතිය විසින් ලබාගත් සේවාවන් වෙනුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ගෙවීමට තිබූ මුදල් ගෙවීම සඳහා භාණ්ඩාගාරය විසින් අවස්ථා දෙකක දී වටිනාකම රු.මිලියන 40,651.55 ක් වූ බැඳුම්කර නිදහස් කර තිබුණි. එම බැඳුම්කර නිදහස් කරන අවස්ථාව වන විට ව්‍යාපෘතිය විසින් බාහිර පාර්ශවයක් වෙත ගෙවීමට ඇති වටිනාකම් (බැඳීම්) නිවැරදිව ගණනය කිරීමක් සිදු කර නොතිබීම හේතුවෙන් අවස්ථා 11 දී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නව දෙනෙක් වෙත රු.මිලියන 121.17 ක් සඳහා භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කර තිබුණු අතර, එම වටිනාකමට සමාන මුදලක් පසුව ව්‍යාපෘතිය වෙත ගෙවා තිබුණි. ඒ ආකාරයට වැඩිපුර නිකුත් කළ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා රජය විසින් ගෙවනු ලබන පොලිය හා මුහුණත වටිනාකම අඩු වටිනාකමකට නිකුත් කිරීම හේතුවෙන් වන වෙනස රජයට සිදු වන පාඩුවක් ලෙස නිරීක්ෂණය විය.

(ii) ඉදිකිරීම් ආරක්ෂණ අරමුදල විසින් මූල්‍ය ආයතනයකින් ඇපකර ලබා ගත නොහැකි කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා එනම් මූල්‍ය ශක්‍යතාව හීන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙනුවෙන් ඇපවීම සිදු කරනු ලබන අතර, මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 313 දෙනෙකු සඳහා රු.මිලියන 1,800 ක කාර්ය සාධන බැඳුම්කර සහ රු.මිලියන 452.2 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් බැඳුම්කර ලබා දී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 22 දෙනෙකුට අදාළ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් වෙනුවෙන් මෙම අරමුදලින් අය විය යුතු රු.මි. 259.26 ක් අයකර ගැනීමට අධිකාරිය කටයුතුකර නොමැති අතර, අදාළ වටිනාකම තුළ වර්ෂ 2 කට වැඩි කාලයක සිට කිසිදු කාර්යයක් ආරම්භ නොකල කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 09 කට අදාළ රු.මිලියන 52.73 ක්ද ඇතුළත්ව තිබුණි.

භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඒ සඳහා අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රේශණ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයට ලබාදීම එකල රටතුල පැවති ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් සිදුකිරීමට නොහැකි විය. ඒ අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ බිල්පත් වටිනාකම් සඳහා භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ලබා දෙන ලද උපදෙස් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් ලබා දෙන ලදී. ඉතාමත් කෙටි කලක් තුල සුදුසුකම් ලැබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 34 දෙනෙකුට අදාළ තොරතුරු අමාත්‍යාංශයට ලබාදුන් අතර 2022.12.31 වන විට ඊට අදාළ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරයන් නිකුත් කර ඇත.

ඉදිකිරීම් ආරක්ෂණ අරමුදල (CGF) රජයේ භාණ්ඩාගාරය යටතේ පිහිටුවන ලද ආයතනයකි. එම ආයතනය මගින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි අධීක්ෂණය යටතේ සිදු කරන ලද වෙනත් ව්‍යාපෘතීන් සඳහා ඇපකර සුරක්ෂිතයන් ලබා දී තිබුණි. එම නිසා කි.මි.100,000 ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ලබා දෙන ලද CGF ඇපකරයන් මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් පිලිගන්නා ලදී.

ඇස්තමේන්තු අනුඥාත කිරීමේදී බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීමට පෙර ප්‍රතිපාදන සීමා ඉක්මවා බැරකම් හා බැඳීම් ඇතිකර නොගත යුතුය. ඒ පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදුකර වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මූල්‍ය පාලනය සඳහා එලදායී අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කිරීමටත් එය වරින් වර සමාලෝචනය කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.

ගිවිසුම් කොන්දේසි කඩ කරනු ලබන කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ අයවීම් සම්බන්ධයෙන් කාර්යසාධන ඇපකර මුදල් කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. මේ පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදුකළ යුතු අතර ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(iii) මාර්ග කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතියට අදාළ පළවෙනි භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුතුව යටතේ Access Engineering PLC සමාගම වෙත රු.මිලියන 4,542.99 ක භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුතුවක් සිදු කර තිබුණු අතර, එය 2022 දෙසැම්බර් 15 දිනට පැවති අතැති බිල් වටිනාකමට වඩා රු.මිලියන 306.43 ක වැඩි වීමකි. පසුව අදාළ සමාගම විසින් එම වැඩිපුර භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කළ වටිනාකම හිලව වන පරිදි බිල්පත් පසුව ඉදිරිපත් කර තිබුණද රු.මිලියන 10 කට අදාළ බිල්පත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන්වන විටත් ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි. ඒ අනුව නිවැරදි තොරතුරු නොමැතිව භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත්කර තිබුණු අතර වැඩිපුර නිකුත් කළ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර දින 491 ක දී කල් පිරේ යැයි උපකල්පනය කළහොත් පොලිය රු. මිලියන 92.75 ක් ඇතුළුව සහ වැඩිපුර නිකුත් කළ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නාමික අගය ලෙස දළ වශයෙන් රු.මිලියන 399.18 ක අලාභයක් ශ්‍රී ලංකා රජයට දැරීමට සිදු වන බව නිරීක්ෂණය විය.

Access Engineering PLC ආයතනය වෙත රු. මිලියන 4,542.99 ක වටිනාකමට සමාන භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කරනු ලැබුවේ 2022/12/15 දින වන විට එම ආයතනය විසින් 2020, 2021 සහ 2022 වසර තුළ සපයන ලද භාණ්ඩ හා සේවා සැපයුම් සඳහා වෙයි. පළාත් මගින් ලබාගත් තොරතුරු සහ ව්‍යාපෘති කාර්යාලයට ඒ වන විට ලැබී තිබූ සියලුම Access Engineering PLC බිල්පත් වල එකතුව රු. මිලියන 4,542.99 ට සමාන විය. එසේ නමුත් භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර සඳහා යොදා ගත් බිල්පත් ගිණුම්ගත කිරීම් කිරීමේදී පළාත් මගින් ලබා දුන් ගිණුම් වාර්තා අනුව 2023 ජනවාරි වන විට රු. මිලියන 260.99 ක අඩුවක් පැවතුණි. ගෙවනු ලැබූ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් වලට අදාළව සිදු කරනු ලැබූ සියළු සැපයීම් භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කිරීමට පෙර සිදු කරන ලද ව්‍යාපෘතීන් සඳහා වන බැවින් ලංකා රජයට මෙමගින් කිසිදු පාඩුවක් සිදු වී නොමැත.

මේ පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදුකළ යුතු අතර ගෙවීම් වාර්තා පවත්වාගෙන යාම සම්බන්ධ ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය. කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පියවීමට ඇති බැරකම් නිශ්චිතව හඳුනාගෙන එම ප්‍රමාණය පමණක් බැඳුම්කර මගින් පියවීමට කටයුතු කළයුතු අතර එහිදී අධි ගෙවීමක් සිදුව තිබේ නම් ඒ සම්බන්ධයෙන් නිසි විමර්ශනයක් සිදුකර වගකිවයුතු පාර්ශවයන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.10 ප්‍රසම්පාදනයන්

විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහනෙහි ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.3.4 වගන්තිය අනුව, ලංසුකරුගේ පළපුරුද්ද සහ සුදුසුකම් නිශ්චය කර ගැනීමේ දී සපුරාලිය යුතු අවශ්‍යතාවයන් බර තබන ආකාරය පිළිබඳ විස්තරාත්මක	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.3.4 (A) වගන්තිය අනුව ලංසුකරුගේ පළපුරුද්ද හා සුදුසුකම් නිශ්චය කිරීමේදී සපුරාලිය යුතු අවශ්‍යතාවයන්	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධානවලට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත් ඇගයීම හා පිරිනැමීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු

ඇගයීමක් සිදුකළ යුතු වුවත්, මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේ දී සමස්ථ දිවයිනම ආවරණය වන පරිදි ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබූ කි.මී 50 හා කි.මී.100 මාර්ගවල දික්කඩයන් සහ හරස් කඩයන්වල මැණුම් කටයුතු සිදු කිරීම (Longitudinal & Cross Section Survey) සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීමට අදාළව සිදුකරන ලද ප්‍රසම්පාදනයන්ට අනුව පුද්ගලික ආයතනයක් වෙත එකතුව රු.මිලියන 79.26 ක් වූ කි.මී. 50 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් 10 ක්ද, එකතුව රු.මිලියන 121.45 ක් වූ කි.මී. 100 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් 08 ක්ද පිරිනමා තිබුණි. කෙසේ වෙතත් එම කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමේදී අදාළ ආයතනය සතු උපකරණ පිළිබඳ ඇගයීමක් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු විසින් සිදුකර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත පිරිනමා තිබුණු කොන්ත්‍රාත් ප්‍රමාණය සමස්ථ මැනුම් කි.මී. ප්‍රමාණය වූ 2,975 න් සියයට 44 ක් වී තිබුණි.

(ආ) මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් සකස් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් මඟින් රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.3.5 මාර්ගෝපදේශයට නිකුත් කරන ලද අතිරේක 39 ප්‍රකාරව මහා මාර්ග විෂයයට අයත් CIDA ශ්‍රේණිගත කිරීම්වලට පටහැනිව, කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පිරිනැමිය හැකි කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම් සීමාවන්ගේ අවමය රු.මිලියන 75 සිට උපරිමය රු.මිලියන 300 ක් දක්වා අසාමාන්‍ය පරාසයකින් ඉහළ දමා තිබුණු බවට නිරීක්ෂණය විය.

පිළිබඳව ලංසු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා ලබාදෙන උපදෙස්වල සඳහන්ව ඇත. එම ලේඛනයේ මිනුම් කටයුතු සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන උපකරණ ලැයිස්තුව හා මිනුම් කටයුතුවලට සම්බන්ධ වන කාර්යය මණ්ඩලයේ සුදුසුකම් පිළිබඳවද පැහැදිලිව දක්වා ඇති අතර ඒවා සපුරා ඇති ආකාරය පිළිබඳව ප්‍රමාණාත්මක හා ගුණාත්මකභාවය ඇගයීමට ලක් කිරීමෙන් පසු තාක්ෂණික කමිටු වාර්තාව සකස් කර ඇත.

ව්‍යාපෘතිය වසර 5 ක් වැනි කෙටි කාලයක් තුළ අවසන් කිරීමට සැලසුම් සකස් කිරීමට උපදෙස් ලැබී තිබුණු බැවින් ඒ වන විට CIDA ලියාපදිංචි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ධාරිතාව මෙම ව්‍යාපෘතිය නියමිත කාල වකවානුව තුළ අවසන් කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවන බව හඳුනාගෙන තිබුණි. එම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ඉලක්ක ගත අරමුණ සාක්ශාත් කර ගැනීම සඳහා මෙලෙස කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ධාරිතාව සහ කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම් සීමාවන් ඉහළ දැමීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් මඟින් අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී.

නිලධාරීන් හඳුනාගෙන විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකළ යුතු අතර ඊට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

විධිමත් ඇගයීමකින් හා අදාළ රේඛීය ආයතනවලින් පවතින රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිවලට අනුව නිශ්කාශන ලබාගැනීමකින් තොරව ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ මගින් නියම කර ඇති සීමාවන් ඉක්මවීමට අදාළව අමාත්‍ය මණ්ඩලයට කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර අදාළ කොන්දේසිවලට පටහැනිව කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ලියාපදිංචිය හා ශ්‍රේණිගත කිරීම් සිදු කිරීම 2014 අංක 33 දරණ ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන පනතෙහි 13(ඒ) ප්‍රකාරව සිදු කරනු ලබන අතර, එහි දී කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට පිරිනැමිය යුතු CIDA ශ්‍රේණිය හා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදාන වටිනාකම තීරණය කිරීමේ දී කොන්ත්‍රාත්කරුගේ මූල්‍ය ධාරිතාව, තාක්ෂණික ශක්‍යතාව, යන්ත්‍රෝපකරණ, සංවිධානයේ ස්ථාපිතභාවය සහ සංවිධානයේ කළමනාකරණය යන සාධකයන් සැලකිල්ලට ගෙන ලකුණු ලබා දීමේ ක්‍රමවේදයක් අනුව තීරණය කරනු ලැබූ ද අමාත්‍යාංශය විසින් සකස් කරන ලද 2020 ජනවාරි 14 හා 2020 නොවැම්බර් 26 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශවල අදාළ සීමාවන් ඉහළ දැමීමේ දී සලකා බැලූ නිර්ණායකයන් විගණනයට අනාවරණය නොවූණි. තවද, අදාළ නිර්ණායකයන් වෙනස් කිරීමට පෙර CIDA ආයතනයේ එකඟතාවය ලබා ගැනීමට අමාත්‍යාංශය කටයුතුකර නොතිබුණි.

ලියාපදිංචි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ධාරිතාව මෙම ව්‍යාපෘතිය නියමිත කාලවකවානුව තුළ අවසන් කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවන බව හඳුනාගෙන තිබුණි. තවද, මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් කුඩා පරිමාණයේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හට මාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය අත්දැකීම් ලබාදීමත් එමඟින් ඉදිරියේදී මාර්ග ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයේ තරගකාරීත්වය ඉහළ දැමීමත් අපේක්ෂා කරන බැවින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ධාරිතාවය ඉහළ දැමීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් මඟින් කටයුතු කර ඇත.

විධිමත් ඇගයීමකින් හා අදාළ රේඛීය ආයතනවලින් පවතින රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිවලට අනුව නිශ්කාශන ලබාගැනීමකින් තොරව ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශන් මගින් නියම කර ඇති සීමාවන් ඉක්මවීමට අදාළව අමාත්‍ය මණ්ඩලයට කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර අදාළ කොන්දේසිවලට පටහැනිව කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඈ) කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්ට අදාළව පිළියෙල කරන ලද ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව ලංසුකරුට ඉදිරිපත් කර ඒ සඳහා උපරිම වට්ටමක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස ලංසු ආරාධනයේ හි සඳහන් කර තිබුණි. ඒ අනුව, තොරාගත් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 24 ක් සඳහා අදාළ ලංසුකරුවන් විසින් ලබා දී තිබූ වට්ටම් ප්‍රමාණය සියයට 0.19 සිට සියයට 13.56 දක්වා පරාසයක පැවතුණි. ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දී සියයට 20 ක පොදු කාර්යය හා ලාභය එකතු කර මිල ප්‍රමාණ පත්‍ර සකස් කිරීම සිදු කර තිබුණු අතර ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දී නිවැරදි නොවන ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු මත කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් පළාත් 09 හි කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමට අදාළව 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත රු.මිලියන 3,484 ක පමණ අධි ඇස්තමේන්තු වටිනාකම් ඇතුළත් වී තිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂාවලින් අනාවරණය විය. ඒ අනුව, අදාළ ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව

ඇස්තමේන්තු නැවත විශ්ලේෂණය (Revisit) කරන ලෙස අදාළ පළාත්භාර අධ්‍යක්ෂකවරුන් දැනුවත් කර ඇත. එසේ වුවද කොන්ත්‍රාත් සමාගම් මේ සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ගේ විරුද්ධත්වය ලිඛිත ප්‍රකාශයක් කරමින් දන්වා සිටියේ ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව සඳහා තරඟකාරී වට්ටම් මුදලක් ලබා දී ව්‍යාපෘතිය ලබා ගෙන ඇති නිසා එම ගිවිසුම් ගත මුදලෙහි සංශෝධනයන් සඳහා එකඟ නොවන බවය. ඒ අනුව ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව මත වට්ටම් මුදලක් ලෙස කොන්ත්‍රාත් ප්‍රධානය කිරීම නිසා අධි ඇස්තමේන්තුගත වීමක් හෝ මෙමඟින් රජයට පාඩුවක් හෝ වී නොමැත.

උපරිම ආර්ථිකභාවයක් ලැබෙන පරිදි ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දී නිවැරදි නොවන ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු මත කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ප්‍රසිද්ධ නොකර මිල කැඳවීම් හරහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම සිදු කළේ නම් අස්ථිත්වයට වටිනා මගින් හිමිවන ප්‍රතිලාභයට වඩා වැඩි වාසිදායක තත්ත්වයක් ඇති විය හැකිව තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙහි සඳහන් රු. මිලියන 3,484 ක අධි ඇස්තමේන්තු වටිනාකම් ඇතුළත් වී තිබීම සම්බන්ධයෙන් අප දැනුවත් වී නොමැත.

3.11 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) අංක. ආර්ථිච්ච/ඒ/එම්ඕටීඑච්/එල්ඒ/2022/62 හා 2023 මැයි 22 දිනැති විගණකාධිපති සම්පිණ්ඩන වාර්තාව සඳහා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ නිරීක්ෂණයන් ඉදිරිපත් කරන ලද අංක MOH/ACC/13/2023/07 හා 2023 මැයි 31 දිනැති ලිපිය ප්‍රකාරව, CAO-3475 රථය 2019 අප්‍රේල් 10 දිනැතිව ඩීජිටල් යටිතල පහසුකම් හා තොරතුරු තාක්ෂණ අමාත්‍යාංශයට තාවකාලිකව අනුයුක්ත කර නැවත 2019 ජූලි 10 දිනැතිව මෙම අමාත්‍යාංශයට භාර දී ඇති බවත්, KY-8445 අංක දරණ රථය අධිකරණ අමාත්‍යාංශය වෙත 2018 නොවැම්බර් 05 දිනැතිව එම්.ටී.ඒ.6/8 පෝරම මගින් පවරා දීම සිදු කර ඇති බවත් සඳහන් විය. කෙසේ වුවද, CAO-3475 දරණ මෝටර් කාර් රථය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ඩීජිටල් යටිතල පහසුකම් හා තොරතුරු තාක්ෂණ අමාත්‍යාංශ පරිශ්‍රයේද, අධිකරණ අමාත්‍යාංශය වෙත පවරන ලද KY-8445 අංක දරණ රථය 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛනය තුලද, තවදුරටත් ඇතුළත් කර පවතින බව, නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>CAO-3475- 2019-04-10 දිනැතිව ඩීජිටල් යටිතල පහසුකම් හා තොරතුරු තාක්ෂණ අමාත්‍යාංශයට තාවකාලිකව අනුයුක්ත කර ඇති එය නැවත 2019-07-10 දිනැතිව මෙම අමාත්‍යාංශයට භාර දී ඇති අතර මූල්‍ය කල්බදු කාලය අවසන් වී අමාත්‍යාංශ නාමය යටතේ මෙම වාහනය ලියාපදිංචි කර දෙන ලෙස ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරීට ද පිටපතක් සහිතව 2021-12-29 දිනැතිව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල් වෙත දැනුම් දී ඇත. KY-8445 අධිකරණ අමාත්‍යාංශය වෙත 2018-11-02-05 දිනැතිව එම්.ටී.ඒ.6/8 පෝරම මගින් පවරා දීම සිදු කර ඇත.</p>	<p>අමාත්‍යාංශය සතු වත්කම් හුවමාරුවේදී පැවැත්ම, හවිතය, අයිතිය තහවුරු කිරීමට නිසි ලේඛණ පවත්වාගැනීම සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.</p>
<p>(ආ) ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන</p> <p>වැඩසටහන සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, පිරිවැය රු.මිලියන 1,499.58 ක් වූ මෝටර් බයිසිකල් 168 ක් හා මෝටර් රථ 335 ක්</p>		

වැඩසටහන මගින් මිලදී ගෙන තිබුණු අතර ඉන් මෝටර් රථ 08 ක් සහ යතුරුපැදි 09 ක් හැර අනිකුත් සියළු වාහන මේ වන විට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට වැඩසටහන විසින් භාරදී තිබුණු වාහන අතරින් වාහන 05 ක් ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයටද, වාහන 02 ක් අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලයට හා වාහන 06 ක් අමාත්‍යාංශයටද ලබාදී තිබුණි. ව්‍යාපෘති වැඩ කටයුතු අවසන්වීම හෝ නවතා දැමීම නිසා ඒම පැකේජයන්හි සේවයේ යොදවා තිබූ වාහන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත බාරදී ඇත. වත්කම් ඒවා මිලදීගත් අරමුණ වෙනුවෙන් යෙදවීමට කටයුතු කළ යුතුය. වෙනත් ආයතන වෙත ලබාදී ඇති වාහන විධිමත්ව පවරා දීමට හෝ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත නැවත ලබාගැනීමට කඩිනම් පියවර ගත යුතුය.
- (ii) වැඩසටහන විසින් මිලදීගත් රු.මිලියන 7.47 ක පිරිවැය වූ කැබ් රථයක් 2019 දෙසැම්බර් 07 දින අනතුරකට ලක්ව තිබුණි. එම වාහනය අලුත්වැඩියා කිරීම සඳහා පුද්ගලික ගරාජයකට දමා තිබුණු අතර අලුත්වැඩියා ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 6.93 ක් විය. විගණනයට ලබා දී ඇති තොරතුරු අනුව රක්ෂණ ආයතනය විසින් ලබාදීමට එකඟ වූ මුදල රු.මිලියන 4.00 ක් වූ අතර ඒ අනුව අමතරව දැරීමට සිදුවන මුදල රු.මිලියන 2.93 කි. මුදල් රෙගුලාසි 104 ප්‍රකාරව මූලික හා අවසාන විමර්ශන පවත්වා වගකිවයුතු පාර්ශ්වයන් හඳුනාගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය වූ අතර වාහනය අලුත්වැඩියා කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාර දීමට කටයුතු කර නොතිබුණු බවද නිරීක්ෂණය විය. මේ වාහනයේ අනතුර සම්බන්ධයෙන් මූලික විමර්ශන පවත්වා ප්‍රාරම්භක වාර්තාව ඉදිරිපත් කර ඇත. වාහනය අලුත් වැඩියාව සම්බන්ධව අවසාන වශයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු සහ අලුත් වැඩියාව බාර ගත් ආයතනය අතර 2024.03.28 පැවැත්වූ සාකච්ඡාවකින් පසුව අලුත් වැඩියාව මාස 04 කින් නිම කර දෙන බව ඒම ආයතනය විසින් දන්වන ලදී. වාහන අනතුරු සම්බන්ධ පරීක්ෂණ ප්‍රමාද කිරීමට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය. අලාභය වගකිවයුතු පාර්ශ්වයන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (iii) වැඩසටහන මගින් මිලදී ගත් වාහන 335 න් 318ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ලබාදී තිබුණද මේ දක්වා වැඩසටහනේ මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණි. එබැවින්, මෙම වැඩසටහන මගින් සමාලෝචිත වසර තුළදී ව්‍යාපෘති කාර්යාලයේ සහ පළාත් කාර්යාලවල භාවිතය සඳහා වාහන 14 ක් කුලියට ගෙන තිබුණු අතර එම වාහන සඳහා කුලිය වශයෙන් 2023 වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 16 කට අධික මුදලක් ගෙවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් කටයුතු තාවකාලිකව නවත්වන ලද කාලය තුළ අවශ්‍ය කාර්යයන් සිදු කිරීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සතු වාහන අවශ්‍ය තරම් ලබා ගැනීමට නොහැකි වූ හෙයින් වාහන 14 ක් කුලී පදනම මත ලබා ගන්නා ලදී. විමර්ශනයක් පැවැත්විය යුතුය. ව්‍යාපෘති කටයුතු සඳහා ලබාගත් වාහන උපයෝජනයකින් තොරව වාහන කුලියට ගැනීමට නිර්දේශ කළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

3.12 පාඩු හා හානි

2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන ආ වාහන අනතුරට ලක්වීමේ අලාභය රු. මිලියන 26.28 ක් වූ අතර ඉන් රු.මිලියන 0.36 ක් පූර්ව වර්ෂ වලදී සිදු වූ පාඩු හා අත්හැරීම් වූ අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් එම ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ කපා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය සතු KX-5322 අංක දරන ටොයෝටා වර්ගයේ ලැන්ඩ් කෘෂර් ජීප් රථය 2022 දෙසැම්බර් 24 දින අනතුරකට ලක් වී තිබුණු අතර අලුත් වැඩියාව සඳහා වැය වන වියදම රු.මිලියන 17.78 ක් වී තිබුණි. රක්ෂණ ආයතනයෙන් රක්ෂණ හිමිකම් නිරාකරණය කර ගැනීම සඳහා ක්‍රම 03 ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර එහි පලමු නිර්දේශය වන රු.මිලියන 2.10 ක මුදලක් රජය මඟින් දරා මෙම රථය අලුත් වැඩියා කිරීමට 2023 ජූලි 27 දිනැති ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණි. මේ අනුව රථය අලුත් වැඩියා කිරීම වෙනුවෙන් රජය විසින් දැරිය යුතු වන රු.මිලියන 2.10 ක මුදල රජයට සිදු වූ පාඩුවක් ලෙස විගණනයේදී නිරීක්ෂණය කෙරේ.</p>	<p>රුපියල් 2,098,697.33 ක මුදල් රජය මඟින් දැරීමට සිදු වූ මුදල වන අතර, එය අමාත්‍යාංශය මඟින් රථයේ අලුත්වැඩියාව සිදු කිරීම සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් රැගෙන ටොයෝටා ලංකා ආයතනය වෙත ගෙවා ඇත. එම මුදල රියදුරුගෙන් අය කර ගත යුතු මුදල වූ අතර, රියදුරු විසින් කළ අභියාචනයක් හේතුවෙන් 2023.12.07 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පළාත්භාර අධ්‍යක්ෂ (මඩකලපුව) වෙත නැවත මූලික පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීමට නියෝග කර ඒ අනුව මූලික පරීක්ෂණ වාර්තාව ලැබී තිබුණි. එය අසම්පූර්ණ වූ බැවින් මු.රේ. 104(4) පරීක්ෂණය අනුව නිර්දේශ ඉල්ලා ඇත. එම වාර්තා ලැබීමෙන් පසු ඉදිරි කටයුතු සිදු කෙරේ.</p>	<p>මීට අදාළ පාඩුවට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය සතු KR-5447 අංක දරන මෝටර් රථය 2023 අප්‍රේල් 03 දින අනතුරකට ලක් වී තිබුණු අතර එහි අලාභය රු.මිලියන 6.2 ක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. මෙම අනතුර සඳහා රක්ෂණ වන්දි ලබා ගැනීමට හිමිකම් ඉල්ලුම් පත්‍ර රක්ෂණ ආයතනය වෙත ඉදිරිපත් කලද අනතුර සිදුවන අවස්ථාවේදී වාහනයේ රියදුරු ලෙස කටයුතුකර ඇති රියදුරු හිමිකම් ඉල්ලුම් පත්‍රයේ නම සඳහන් රියදුරු නොවන බැවින් රක්ෂණ වන්දි ලබා දීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>මේ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා අලාභය අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.</p>

- (ඇ) ප්‍රවාහන අංශයට අයත් අනතුරට පත්වූ වාහන සම්බන්ධයෙන් සිදුව තිබුණු අලාභයන්ගෙන් කොටසක් පමණක් රක්ෂණ ආයතනය විසින් ප්‍රතිපූර්ණය කර තිබුණු අතර රක්ෂණයෙන් ආවරණය නොවූ රු.මිලියන 1.40 ක අලාභයන් ඊට වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ගෙන් මේ දක්වා අයකර ගෙන නොතිබුණි. එමෙන්ම, KA-1279 දරන රථයේ හානි වටිනාකම සහ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට අය විය යුතු රු.මිලියන 1 ක අලාභය අයකරගෙන නොතිබුණි.
- අංක KA-1279 දරණ රථයේ හදිසි අනතුරට අදාළ අලුත්වැඩියා කටයුතු අවසන් කර ඇත. මෙම අනතුර නිසා රජයට සිදු වූ සම්පූර්ණ අලාභය රු.1,299,950 ක් වන අතර ශ්‍රී ලංකා ඉන්ෂුරන්ස් ආයතනයෙන් රු.300,000 ක් හිමිකම් මුදල ලෙස නිදහස් කර ඇත. රක්ෂණයෙන් ආවරණය නොවූ රු.999,950 මුදල සම්බන්ධයෙන් මු.රෙ.104 (4) අවසන් පරීක්ෂණ වාර්තාවේ නිර්දේශ අනුව අයකර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.
- රජයට සිදුවන පාඩුව පිළිබඳව වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

3.13 අනාර්ථික ගනුදෙනු

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 03 සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022 අප්‍රේල් 26 දිනැති ජාතික අයවැය චක්‍රලේඛ අංක 03/2022 ප්‍රකාරව රජයේ වියදම් පාලනය කිරීම සඳහා කටයුතු කර නොමැති බවත් ව්‍යාපෘතිය සතුව ප්‍රමාණවත් වාහන තිබියදී කුලී පදනම මත ලබාගත් සියළු වාහන සඳහා මාස 3 ක කාල පරිච්ඡේදය සඳහා දරන ලද රු.මිලියන 3.15 ක වියදම අනාර්ථික වියදමක් බවත් නිරීක්ෂණය විය.	රටේ පැවති තත්ත්වය මත ඉන්ධන සැපයුම අඩාල වීම හා ඉන්ධන මිලහි උච්චාවචනය මත සමහරක් රථ වාහන කළමනාකරණය කර ගනිමින් ධාවනය කිරීමට සිදු විය. මෙම තත්ත්වය මත කුලී පදනමට ලබාගත් වාහන කළමනාකරණය කිරීමට සිදුවිය.	චක්‍රලේඛයට අනුගත නොවීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ) 2022 අප්‍රේල් මස සිට 2023 ජූලි මස දක්වා මාස 15 ක කාලය තුළ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නතරකර තිබුණු නමුත් ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩල සඳහා මෙම කාලය තුළ ව්‍යාපෘති දීමනා වශයෙන් රු.මිලියන 21 ක් ගෙවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු භෞතික ප්‍රගතියක් නොමැති වූ මෙම කාලසීමාව තුළ ව්‍යාපෘති දීමනා ගෙවා තිබීම විගණනයේදී ගැටළුකාරී විය.	ව්‍යාපෘති වැඩ තාවකාලිකව නතර කිරීමට උපදෙස් ලබාදී තිබූ කාල සීමාව තුළ කාර්යය මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් ගතයුතු පියවර සම්බන්ධයෙන් උපදෙස් ලබා දී නොතිබූ තත්වය මත විටින් විට අමාත්‍යාංශය මගින් ලබා දෙන ලද උපදෙස් ප්‍රකාරව කටයුතු කරන ලදී.	මාස 15 ක කාලසීමාවක් වැඩ නතරකර තිබියදී කාර්ය මණ්ඩලය යෙදවීම සම්බන්ධයෙන් උපදෙස් ලබා නොදුන් නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ) ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා තිබූ විගණන නිරීක්ෂණ වාර්ථාව වහන අයථා පරිහරණය කාලපරිච්ඡේදයේ, නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් පිළි ගන්නා අතර රථ වාහන සම්බන්ධයෙන් ආයතන වූ මාස 03 ක කාලයක් තුළ, හිමිකම් භාවිතා කරන නිලධාරීන් සංග්‍රහයේ II කොටසේ නොමැති මාණ්ඩලික නොවන නිලධාරීන් ඔහුන් විසින් භාවිතා කරන XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 විසින් වාහන 05 ක් භාවිතා කර කි.මී. කිලෝමීටර ප්‍රමාණයට වගන්තිය ප්‍රකාරව 20,594 ක් ධාවනය කර තිබුණි. අත්සන් කළ යුතු බවත් විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය. ධාවන සටහන් පවත්වාගෙන යාම හා වාහන භාවිතය සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

3.14 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ විගණකාධිපති විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන විමසුම් සඳහා මාසයක් ඇතුළත පිළිතුරු ඉදිරිපත් නොකරන ලද අවස්ථා 03 ක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම විගණන විමසුම් සඳහා දින දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණද එම දින දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු කාලය අවසන් වී දින 24 සිට දින 47 ක කාලයක් ප්‍රමාදිතව පිළිතුරු ලබාදී තිබුණි.

විගණන විමසුම පිළිබඳ විස්තරය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම, පවත්වාගෙන යාම සහ වාර්තා කිරීම	බොහොමයක් ව්‍යාපෘති අතරමග නවතා දැමීමට සිදු වීමත් වැඩ අවසන් කරන ලද	විගණන විමසුම් සඳහා ප්‍රමාදයකින් තොරව පිළිතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු
(ආ) මහනුවර උමං මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - Kandy Tunnel Construction Project	ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ ලිපි ලේඛණ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා කාලයක් ගත වීමත් එම	කළ යුතුය. මේ සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඉ)
(ඇ) Reconstruction of Bridge over Dehiwala Canal at Dehiwala for Marine Drive Extension Project.	ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩලයෙන් බොහොමයක් සේවය අතහැර ගොස් තිබීමත් මත සමහරක් විගණන විමසුම් සඳහා නිශ්චිත දින තුළ පිළිතුරු සැපයීමට නොහැකි වී ඇත.	වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව ප්‍රමාදයකින් තොරව පිළිතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.15 කළමනාකරණ දුර්වලතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) A -017 මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට (රක්වාන සුරියකන්ද) අදාළව අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ගෙන වසර 05 ක් ගතවී ඇතත් සුරියකන්ද තවමත් තීරණාත්මක වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කර නොතිබුණි. එබැවින්, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සහ පොදු කාර්ය වියදම් සඳහා රු.මිලියන 1,449.30 ක් ඇතුළුව රු.මිලියන 6,947.20 ක මූලික පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් සහිතව මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ අවශ්‍යතාවය විගණනයේදී ගැටලු සහගත විය.</p>	<p>රටේ පැවති දුර්වල ආර්ථික තත්වය හේතුවෙන් මේ වනතුරු සුරියකන්ද වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය වී නොමැත. තවද, මෙම මාර්ගය ඉදිකිරීමත් පසු එම තත්වය ඇතිවිය හැකි බවට අනුමාන කළ හැක. මෙම මාර්ගය ඉදිකිරීමෙන් පසු සංචාරක ආකර්ෂණය වැඩිවන අතර මෙම තත්වය සුරියකන්ද ප්‍රදේශයේ දියුණුවට පිටිවහලක් වනු ඇත.</p>	<p>ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා පරිසර ඇගයීම් වාර්තා නිමකිරීමෙන් පසු ජාතික සංවර්ධන සැලැස්මට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට පළාත් 05 ක කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 ක වැඩ අත්හිටුවා ඇති කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලබාදී තිබුණු එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 2,793.41 ක අත්තිකාරම් මුදල් 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් අයකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත් අටක් (8) ක ඇපකර මගින් අයකර ගැනීම නවතාලමින් අධිකරණ වාරණ නියෝග ලබාගැනීම හේතුවෙන් අත්තිකාරම් අයකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇත. දේශීය බැංකු අරමුදල් සහිත ව්‍යාපෘතිය හරහා කොන්ත්‍රාත්තු 4 කින් රු. මිලියන 447 ක අත්තිකාරම් මුදලක් අයකර ගැනීමට හැකි විය.</p>	<p>මේ සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර වැඩ අත්හිටවූ කොන්ත්‍රාත්වලට අදාළ අත්තිකාරම්, ඇපකර නියමිත දිනයන්හිදී අයකර නොගැනීමේ ප්‍රමාදයට වගකිවයුතු නිලධාරීන් හඳුනාගෙන ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.</p>

4. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ළඟා කර ගැනීම

4.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය

ගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 03 කට අදාළව ඉලක්කයන් සහ දර්ශකයන් අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය විසින් හඳුනාගෙන තිබුණු අතර වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව අනුව එම දර්ශකයන්ගේ ප්‍රගතිය සියයට 80 සිට සියයට 100 ක පරාසයක් ගෙන තිබුණි. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අංක 12 යටතේ හඳුනාගෙන තිබුණු ඉලක්කය 2030 වර්ෂය වන විට ලඟා කර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණද, 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනටද එම අරමුණ ලඟා කර ගැනීමේ ප්‍රගතිය සියයට 80 ක් පමණක් විය.</p>	<p>පාරිසරික ශක්‍යතා අධ්‍යයන සිදු කරන ලද සමහර මහා පරිමාණ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පැවති ආර්ථික අර්බුදකාරී තත්වය තුළ නතර කිරීමට සිදුවීමත් මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම වැනි වාර්ෂිකව අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරනු ලබන ව්‍යාපෘති එම වර්ෂය තුළම නිම කළයුතු බැවින්, පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තාවන් ලබාගැනීමකින් තොරව ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදු වූ අවස්ථාවන් පැවතීමත් හේතුවෙන් 2023 වර්ෂයේදී සියයට 80 ක අඩු ප්‍රගතියක් වාර්තා විය.</p>	<p>තිරසර සංවර්ධන අරමුණු සැලසුම් අනුව ඉටුකරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

5.1 අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලය, තර්ථ කාර්ය මණ්ඩලය

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) අමාත්‍යාංශයේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංයුතිය සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.</p>	<p>රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය නිර්ණයක් මත 2013 වර්ෂයේදී සංවර්ධන නිලධාරීන් 365 දෙනෙකු මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත අනුයුක්ත කර ඇති අතර, ඒ සඳහා කාර්යය මණ්ඩල අනුමැතියද ලැබී ඇත. මෙම නිලධාරීන් සියලු දෙනා අමාත්‍යාංශය තුළ රඳවා ගැනීමට නොහැකි බැවින් ඔවුන්ගේ පදිංචි ස්ථාන ආශ්‍රිත</p>	<p>අනුමත සංඛ්‍යා ඉක්මවා නිලධාරීන් අනුයුක්ත නොකළ යුතුය. අමාත්‍යාංශය තුළ රඳවාගත නොහැකි නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් අදාළ පත්කිරීම් බලධාරීන් ලබාදෙන උපදෙස් අනුව කටයුතු කළ යුතුය. අනුමත පරිපාටීන්ට පරිබාහිරව රාජ්‍ය නිලධාරීන් සංස්ථා හා මණ්ඩල සේවයට</p>
<p>(i) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහා මාර්ග අංශයේ ද්විතීයික මට්ටමේ තනතුරක් වන සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු 80 ක් සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලැබී තිබුණද, එම තනතුරු 07 ක අනිරීක්ෂණයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.</p>		

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නොයෙදිය යුතුය.
ප්‍රාදේශීය කාර්යාල වෙත
අනුයුක්ත කර ඇත.

(ii) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බඳවා ගන්නා ලද නිලධාරීන් 21 දෙනෙකු අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සඳහා අනුයුක්ත කර තිබුණු අතර එයින් නිලධාරීන් 07 දෙනෙකු කළමනාකරණ සහකාර නිලධාරීන් බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම අනුයුක්ත කිරීම් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී, ඊට පූර්ව වර්ෂයන්වලදී සිදුකර තිබුණි.

අමාත්‍යාංශයේ සමාන්‍ය පරිපාලන කටයුතු කරගෙන යාම වෙනුවෙන් මෙම අමාත්‍යාංශයේ පවත්නා සේවා අවශ්‍යතාව මත රියදුරු, කාර්යාල කාර්ය සහායක සේවය හා අනෙකුත් පුරප්පාඩු සඳහා රජයේ නිලධාරීන් ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ කළමනාකරණ සහකාරවරුන්, රියදුරන් සහ කාර්යාල කාර්ය සහායකයන් තාවකාලික අනුයුක්ත කරගෙන ඇත.

ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයන්හි භෞතික හා මානව සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සඳහා හවිතා නොකළ යුතුය.
අමාත්‍යාංශයේ සහ ඒ යටතේ ඇති ආයතන වල සේවක සංඛ්‍යාවන් පිළිබඳ විධිමත් අධ්‍යයනයක් සිදුකර ඵලදායක ලෙස අනුයුක්ත කිරීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(iii) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රවාහන අංශයේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය හා තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කිරීමේදී තනතුරු 12 ක පුරප්පාඩු 52 ක් ද තනතුරු 04 අතිරික්තතා 06 ක් ද නිරීක්ෂණය විය. එම තොරතුරු පරිදි ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු 04 ක පුරප්පාඩු 06 ක් ද එක් තනතුරක අතිරික්තයක්ද පැවතුණ අතර තෘතීය මට්ටමට අයත් පරිපාලන නිලධාරී තනතුරුද, සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු 17 ක් ද, සැලසුම් ශිල්පී තනතුරු 01 ක්, කළමනාකරණ සහකාර 07 ක්, රියදුරු තනතුරු 13 ක්, කාර්යාල කාර්ය සහායක තනතුරු 05 ක්, පුරප්පාඩු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

2023.12.31 දින වන විට පුරප්පාඩුව පැවතින ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු සම්පූර්ණ කර දෙන මෙන් රාජ්‍ය පරිපාලන, ස්වදේශ කටයුතු, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය වෙත දැනුම් දී ඇත.

අතිරික්තව අනුයුක්ත කර ඇති නිලධාරීන් නිදහස් කළ යුතුය.

(ආ) මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 03

කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියකින් තොරව තනතුරු 10 ක් සඳහා 31 දෙනෙකුට වැටුප් හා අනෙකුත් දීමනා ලබාදෙන බව නිරීක්ෂණය විය.

උපදේශන සේවා අංශය වෙත තනතුරු අනුයුක්ත කිරීමේදී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සේවය කරන සමහර නිලධාරීන් බඳවා ගන්නා ලද අතර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ සේවය නොකරන සමහර තනතුරු සඳහා පිටතින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කරන ලදී.

අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව ඉක්මවා බඳවාගැනීම් හෝ අනුයුක්ත කිරීම් සිදු නොකළ යුතුය.