

ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට අදාළ සටහන් වලින් 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 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2024 මැයි 31 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2024 මැයි 31 දින 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 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වගණනය 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 තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුව 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 දෙපාර්තමේන්තුවේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට 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 ප්‍රමාණාත්මකභාවය 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 දුස්ස්ථානාධිකාරයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

1.5 වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1)(ඇ) වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වන බවට,
- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු පහත සඳහන් නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ වාර්තාවේ ඡේද යොමුව	ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු නිර්දේශය	මෙම වාර්තාවේ ඡේද යොමුව
1.6.1 (අ) (ii)	2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර පැවති දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අපෞද්ගලික ගිණුමට ආදාලව ලැබිය යුතු ලෙස සටහන් විය යුතු රු.1,000,515,781 කින් 2022 වර්ෂය තුළදී රු.740,148,051 ක් අය වූ බව වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ හෙළිදරව් කර තිබුණද, ඉතිරි ලැබිය යුතු රු.260,367,030 ක වටිනාකම මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය තුළ හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.	1.6.1 (ඉ)
1.6.1 (ඇ) (i)	2022 වර්ෂයේ මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශනය අනුව වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමට අදාලව ප්‍රාග්ධන වැය විෂයය අනුව වටිනාකම රු.15,285,208,816 ක් වූ අතර ගිණුමෙහි හා භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත SA 82 අනුව මිල දී ගැනීමේ වටිනාකම රු.2,403,765,858 ක් විය. ඒ අනුව වෙනස රු.12,881,442,958 ක් වී තිබුණි.	1.6.1 (ඇ) (i)
1.6.1 (ඉ) (iii)	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව ශේෂය භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත අනුව ශේෂයට සමාන විය යුතු වුවද, එසේ නොවීම හේතුවෙන් රු.403,366,221 ක් අධිකක්සේරු වීම් ලෙස සඳහන් කර දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව ශේෂයෙන් අඩුකර භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත අනුව ශේෂයට සමාන කර තිබුණි.	1.6.1 (ඇ) (i)
1.6.1 (ඉ) (iv)	1993 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා භාණ්ඩ ආනයනයේදී රේගු ගාස්තු වශයෙන් දරන ලද වියදම තොගයට ගැලපීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් තොග වටිනාකම රු.78,197,076 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	1.6.6 (ඇ) (ii)
1.6.1 (ඊ) (i)	2022 වර්ෂය ආරම්භයේ දී දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු.1,118,983,421 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු.1,123,161,226 ක් වීමෙන් දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු.4,177,805 ක වෙනසක් පැවතුණි. 2004 වර්ෂයේ සිට මේ වන විට වසර 19 ක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් මෙම ශේෂය නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	1.6.1 (ආ) (i)

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසැදුම් ප්‍රකාශය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) උප දෙපාර්තමේන්තු 15 ක වැඩ තහනම් කරන ලද නිලධාරීන්ගෙන් අයවිය යුතු රු.17,828,124 ක ණය ශේෂ ආපසු අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. ඉන් සියයට 61 ක් වූ රු.10,918,457 ක ණය ශේෂය වසර 05 ට වඩා වැඩි කාලයක් ඉක්මවා ඇති අතර එම ණය ශේෂයන්ගෙන් සියයට 35 ක් ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (ධාවන) උප දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඒවා විය.	ඉදිරියේ දී හිඟ ණය මුදල් අය කර ගැනීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	පැරණි ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 04 ඡේදය ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබීම හේතුවෙන් විග්‍රාම ගිය හා මියගිය නිලධාරීන්ගේ වර්ෂයකට අඩු, වර්ෂ 01 ත් 10 ත් අතර, වර්ෂ 10 ත් 20 ත් අතර හා වර්ෂ 20 ට වැඩි වශයෙන් වූ රු.52,296,852 ක ණය ශේෂයන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	හිඟ ණය ශේෂ වලින් කොටසක් අයකර ගත් අතර ඉදිරියේ දී ඉතිරි හිඟ මුදල ද අය කර ගැනීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	රෙගුලාසි ප්‍රකාරව පැරණි ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i) දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව ශේෂය හා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත සටහන් අනුව ශේෂය සමාන විය යුතු වුවද, එසේ නොවීම හේතුවෙන් අධි තක්සේරු වීම් ලෙස දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව ශේෂයෙන් රු.403,366,221 ක් අඩුකර භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව ශේෂයට සමාන කර තිබුණි.	දිගුකලක සිට පැවත එන පැරණි ශේෂ බැවින් නිවැරදි මූලාශ්‍ර තොරතුරු වෙත ප්‍රවේශවීමේ අපහසුතාවය මත නිරවුල් කිරීමේ ප්‍රමාදයක් පවතින බව පිළිගනිමි. මෙහිදී භාණ්ඩාගාරයට ගෙවිය යුතු ශේෂයේ අඩුවීමක් පෙන්වුම් නොකරන අතර භාණ්ඩාගාරය විසින් දක්වනු ලබන ශේෂයට අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් ශේෂය නිවැරදි කිරීම පමණක් සිදු කර ඇත. 2014 වර්ෂයෙන් පසු මේ දක්වා භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත සටහන් පත්‍රය සහ ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ හර හා බැර කිරීම්වල වෙනසක් නොමැති අතර මේ පිළිබඳව සොයාබලා නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	රෙගුලාසි ප්‍රකාරව භාණ්ඩාගාර පරිඝණක මුද්‍රිත සටහන් හා දෙපාර්තමේන්තු පොත් නිවැරදිව පිළියෙල කළ යුතු අතර වෙනස්කම් පරීක්ෂා කර නිවැරදි කළ යුතුය.

<p>(ii) 1993 වර්ෂයේ සිට 2023 වර්ෂය දක්වා භාණ්ඩ ආනයනයේදී රේගු ගාස්තු වශයෙන් දරන ලද වියදම තොගයට ගැලපීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් තොග වටිනාකම රු.93,918,027 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර නිකුත් නොවීම හේතුවෙන් තොගයට ඇතුළත් කිරීමට ප්‍රමාද වුවද, ඉදිරියේදී භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර කඩිනමින් ලබාගෙන මෙම ශේෂයන් තොගයට ඇතුළත් කිරීමේ කටයුතු කරන බව කාරුණිකව දන්වමි.</p>	<p>භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර කඩිනමින් ලබාගෙන රේගු ගාස්තු වටිනාකම තොගයට ගැලපීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(iii) නව රේල් පීලි හා සිල්පර යොදා පවතින දුම්රිය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැය ශීර්ෂය යටතේ වැයකළ යුතු රු.142,579,946 ක වියදමක් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ වර්ෂයේ හර කිරීම් යටතේ වෙනත් හර කිරීම් ලෙස දැක්වීම හේතුවෙන් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ වර්ෂය තුළ හර කිරීම් රු.142,579,946 ක් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>2024 වර්ෂයේ දී නිවැරදි කිරීමට සටහන් යොදා ඇත. නමුත්, 2023 වර්ෂයේ දී එම ශේෂය හර සීමාවට ඇතුළත් වූවත් සීමාව තුළ රැඳී සිටීමට කටයුතු කර ඇති බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>අදාළ ගෙවීම් පමණක් වර්ෂය තුළ හර කිරීම් ලෙස ඇතුළත් කළ යුතුය.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

(ඇ) දේපල පිරිසත හා උපකරණ

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(i) 2023 වර්ෂයේ මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය අනුව මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමට ප්‍රාග්ධන වැය විෂයයන් මගින් රු.5,320,929,724 ක් දරා තිබූ අතර භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත SA 82 අනුව වර්ෂය තුළ මිල දී ගැනීම් වල වටිනාකම රු.4,766,177,713 ක් වූයෙන් වෙනස රු.554,752,011 ක් විය.</p>	<p>මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශනයන්හි ඇතුළත් කර ඇති වැය විෂය වියදමක් වේ. මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශනයෙහි වත්කම් මිල දී ගැනීමෙහි ඇතුළත් කර ඇත්තේ 2021 වර්ෂයේ සිට සිගාස් වැඩසටහනේ වත්කම් මොඩියුලයට අනුව මිල දී ගැනීම් ගිණුම්ගත කර ඇති ආකාරය අනුව ය. පවතින අපහසුතා සහ දුෂ්කරතා මත වර්ෂාවසානයේ දී එම මොඩියුලය යාවත්කාලීන කිරීමේ දී ඇති වූ දෝෂය හේතුවෙන් මෙම වෙනස ඇති වී තිබේ. 2024 වත්කම් මොඩියුලය යාවත්කාලීන කර නිවැරදි ව ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත.</p>	<p>වත්කම් මිලදී ගැනීම් භාණ්ඩාගාරයට නිවැරදිව වාර්තා කළ යුතුය.</p>

(ii) මූල්‍ය නොවන වත්කම් හි 2024 පෙන්නා දී ඇති රු.64,628,506 ආරම්භක සමාලෝචිත වර්ෂයේ මාර්තු 28 දිනට පැවති භාණ්ඩාගාර ශේෂයේ වෙනස හඳුනාගෙන ඇති අතර ශේෂ ඉකුත් වර්ෂයේ මුද්‍රිත SA 82 හි සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙම වර්ෂය අවසානය වන විට නිවැරදි අවසාන ශේෂය සමඟ ආරම්භක ශේෂ හා පෙර වර්ෂයේ කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත. සැසඳීමේදී වෙනසක් නිබේ නම් ඒවා මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ හෙලිදරව් කළ යුතුය.

(ඇ) අග්‍රිම ශේෂය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර අග්‍රිම ගිණුම වෙනුවට පැවති දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අපෞද්ගලික ගිණුම 2016 ජනවාරි 01 දින සිට අග්‍රිම ගිණුමක් ලබා දී වසා දමා තිබූ අතර 2022 ජනවාරි 01 දිනට එහි ශේෂය වූ රු. 1,000,515,781 කින් රු.740,148,051 ක් පියවීමට කටයුතු කර තිබුණි. ඒ අනුව 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට එහි රු.260,367,030 ක් වූ ඉතිරි ශේෂය 2023 වර්ෂයේ පියවන බවට පසුගිය වසරේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ වාර්තා කිරීමේ පදනම යටතේ හෙලිදරව් කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ එය පියවීමට කටයුතු කර නොතිබූ අතර භාණ්ඩාගාර ආකෘති SA 90 යටතේ කේත අංක 8003-0-0-0-0-0 යටතේ සෘණ ශේෂයක් ලෙස මෙම වටිනාකම පෙන්නුම් කළද, සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙන්ම පෙර වර්ෂයන්වල මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ මේ පිළිබඳ කිසිදු හෙලිදරව් කිරීමක් කර නොතිබුණි.</p>	<p>මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ වෙනම සටහනක් ලෙස ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීමට සටහනක් තබා ඇත. තව දුරටත් විවිධ ආයතන මගින් දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතුව පවතින වොරන්ට් බලපත්‍ර වලින් අය කිරීම් ලබා ගැනීමට ලේඛන කටයුතු ද සිදු කරමින් පවතී.</p>	<p>මූල්‍ය ජර්කාශන වල අවශ්‍ය හෙලිදරව් කිරීම් කළ යුතුය.</p>

(ඉ) ශුද්ධ වත්කම්

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇති ශුද්ධ වත්කම් අගය තහවුරු කර ගැනීම සඳහා එහි අන්තර්ගතය ඇතුළත් ශේෂ වාර්තාවක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබූ හෙයින් එම අගය තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.</p>	<p>ඉදිරියේ දී ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>තහවුරු කිරීමට අදාළ ලිඛිත සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.</p>

(ඊ) ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<u>බැරකම් පිළිබඳ ලේඛනය</u>		
<p>2023 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ඇතුළත් රු.634,774,174 ක් වටිනා බැරකම් ශේෂයන් තහවුරු කර ගැනීම සඳහා වූ බැරකම් ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණු අතර එම බැරකම් අයත් වන උප දෙපාර්තමේන්තුව ද හඳුනා ගැනීම සඳහා වූ තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>සෑම උපදෙපාර්තමේන්තුවකම බැරකම් ලේඛණ පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලෙස ද අදාළ අංශ වෙත දැනුම් දීමට කටයුතු කරමි.</p>	<p>මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් නීතිපතා පරීක්ෂා කළ හැකි වන පරිදි බැරකම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කළ යුතුය.</p>

(උ) විගණන සාක්ෂි නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මහව ධාවනාගාරයේ ධාවනාගාර ටැංකිය පිරිසිදු කිරීම 2022 ඔක්තෝබර් 28 දින සිදු කර තිබූ අතර එය පිරිසිදු කිරීමට පෙර ටැංකියේ ඉන්ධන ලීටර 800 ක් පැවති ඇති අතර එහි අපනය ලෙස (Draining water and sediments) ඉන්ධන ලීටර 311 ක් ඉවත් කර ඉතිරි ඉන්ධන ප්‍රමාණය ලීටර 489 ක් නැවත ටැංකියට මාරු කර තිබුණි. ඉන්ධන ලීටර 311 ක්ම මෙසේ අපනය ලෙස ඉවත් කිරීම සාවද්‍ය පරිහරණයකට යොදවා නොතිබූ බවට සෑහීමකට පත්වීම සඳහා ප්‍රමාණවත් අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කර නොතිබුණි.</p>	<p>පරීක්ෂා කර ඉදිරි කටයුතු සිදු කරන බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>අදාළ රෙගුලාසි හා අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයන්ට අනුව බැහැර කිරීම් කළ යුතුය.</p>

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 ආදායම් කළමනාකරණය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) <u>ආදායම්</u>	<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිසි සැලසුමක් හා නිසි කළමනාකරණයක් නොමැතිව ගබඩා ටෙන්ඩර් කිරීම තුළින් කොළඹ බඩු ගබඩා සංකීර්ණයේ කඩ කාමර 03 ක් තුළින් රු.12,587,000 ක ආදායමක් අහිමි වී තිබූ අතර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු භෝජනාගාරයක් සහ බඩු ගබඩා 02 ක් කුලියට ලබා දීම තුළින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලැබිය යුතු ආදායම රු. 24,203,032 අයකර ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>ගබඩා ගොඩනැගිලි 02ක පරිහරණය කිරීම වෙනුවෙන් නැෂනල් ජේපර් ආයතනයෙන් අයවිය යුතු රු.23,809,904.20 ක ණය කුලිය අයකර ගැනීම සඳහා නීතිපති උපදෙස් පරිදි අංක 18/විවිධ/(019) හා 2018.05.31 දිනැති රාජ්‍ය ආයතන අතර නෛතික ක්‍රියාමාර්ග යන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව රාජ්‍ය ආයතන අතර ණය මුදල් නිරවුල් කර ගැනීම සඳහා මේ වන විට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් මගින් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සමඟ අවශ්‍ය සම්බන්ධීකරණ කටයුතු සිදු කරනු ලබන බව ද දන්වා සිටිමි.</p>	<p>ලැබිය යුතු ආදායම් අය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
(ආ) <u>භීෂ ආදායම්</u>	<p>(i) වත්තේගම පිහිටි රුධ් 01 පර්චස් 24.5 ක රක්ෂිත ඉඩම 1963 දෙසැම්බර් 29 වන දින සිට පැවරීමේ නියෝග මත ලංකා බණිපතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට බදු දී තිබුණි. මෙම පැවරීමේ නියෝගය පදනම් කරගෙන 1964 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා වසර 59 ක් සඳහා රජයේ තක්සේරුව අනුව අයවිය යුතු රු.12,192,825 ක බදු වටිනාකම අයකර ගැනීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>ගොනුව නැවත පරීක්ෂා කර භීෂ මුදල් අය කර ගැනීමට හෝ නෛතික ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලෙසට වගකිව යුතු නිලධාරීන්ට උපදෙස් දුන් බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>බදු ගිවිසුම අනුව බදු වටිනාකම ගණනය කර අය කර ගත යුතුය.</p>
(ii)	<p>පැලියගොඩ නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LB 31134 දරන දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු මුළු බදු ආදායම රු.18,308,192 ක වටිනාකම, මාතලේ නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LC 1899 දරන දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු මුළු බදු ආදායම රු.3,803,533 ක වටිනාකම හා මිරිගම නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LB 30037 දරන දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 2019 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු මුළු බදු ආදායම රු.1,442,100 ක වටිනාකම සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා අයකර ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>පරීක්ෂා කර ඉදිරියේ දී අය කර ගැනීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>අයවිය යුතු බදු ආදායම් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කඩිනමින් අයකර ගත යුතුය.</p>

(ඇ) වෙළඳ බිල්පත් හිඟ ආදායම්

- (i)** 2000 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා සේවා සපයන ලද ආයතන 05 කින් ලැබිය යුතු රු.1,959,005 ක හිඟ ආදායම සහ 2023 වර්ෂය අවසාන වන විට රු.43,919,951 ක් වූ ලැබිය යුතු හිඟ වෙළඳ බිල්පත් ආදායම සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් අයකර ගෙන නොතිබුණි. රු.1,959,005ක හිඟ ආදායම අය කර ගැනීම සඳහා සිහි කැඳවීම් ලිපි යවා ඇති අතර, ආයතනික මට්ටමින් කවදුරටත් සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටී. එමෙන්ම, හිඟ වෙළඳ බිල්පත් ආදායමෙන් 2023 වර්ෂයට අදාළ සියළුම හිඟ බිල්පත් අයකර ගෙන තිබුණි. ලැබිය යුතු හිඟ ශේෂයන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (ii)** සියාම් සිටි සිමෙන්ති (ලංකා) සමාගමෙන් 2019 හා ඊට පෙර වර්ෂ වලට අදාළ රු.2,189,382 ක හිඟ ශේෂය සමඟ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලැබිය යුතු හිඟ ආදායම රු.3,569,089 ක් වූ අතර එම ශේෂ අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. සියාම් සිටි සිමෙන්ති (ලංකා) සමාගමෙන් හිඟ ආදායම් අයවිය යුතු වටිනාකමෙන් කොටසක් අයකර ගැනීමට 2024 වර්ෂය තුළදී අයකර ගත් අතර තවදුරටත් අයකර ගත යුතු මෙම ශේෂය අයකර ගැනීමටත් 2009, 2010 සහ 2019 වර්ෂයන්ට අදාළ හිඟ මුදල වන රු.2,189,382 නිරවුල් කිරීමට ආයතනික මට්ටමින් සාකච්ඡා සිදු කෙරෙමින් පවතී. හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

2.2 බලය නොලත් කාරක පාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ රු.මිලියන 13 ක කාරක පාඩුවක් දක්වා තිබුණු අතර මේ දක්වා එය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	ඉදිරියේ දී පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව අදාළ කාරක පාඩු පියවා ගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

2.3 බැරකම් හා බැඳීම් වලට එළඹීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2023 නොවැම්බර් 30 දිනැති අංක 05/2023 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශයේ 3.3 ඡේදය ප්‍රකාරව 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියලුම බැඳීම් හා බැරකම් අංක අනුව හෙලිදරව් කළ යුතු වුවත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ උප දෙපාර්තමේන්තු 02 කට අදාළව රු.1,131,855,611 ක් වටිනා බැඳීම් හා බැරකම් ගිණුම් තුළ හෙලිදරව් කර නොතිබුණි.	ඉදිරියේ හෙළිදරව් කිරීමට පියවර ගන්නා ලෙස උපදෙසාර්තමේන්තු වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇත.	රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව බැඳීම් හා බැරකම් ගිණුම් තුළ හෙලිදරව් කළ යුතුය.

2.4 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	නිරීක්ෂණය වටිනාකම	අනුකූල නොවීම	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
රු.	රු.			
(අ) ශ්‍රී _____ ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහය				
(i) XIX පරිච්ඡේදයේ 5.8 වගන්තිය	92,398,532	වසරකට රු. මිලියන 30 කට අධික මුදලක් “ජල බිල්පත්” ලෙස රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුවේ කොතලාවල පුර දුම්රිය නිවාස 546 වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරනු ලබන අතර නිලධාරියෙකුගෙන් මසකට රු. 05 ක මුදලක් පමණක් අය කිරීම හේතුවෙන් 2021, 2022 හා 2023 වර්ෂයන් සඳහා රු.92,398,532 ක මුදලක් ජල බිල්පත් ලෙස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරා තිබුණි.	නිල නිවාස 546න් 509ක් සඳහා නව මීටර් සවි කර Bulk සැපයුම් අවසන් කර ඇත. ජල මීටර් සවි නොකළ බව දක්වන ඉතිරි දුම්රිය නිවාස 07ට ද ජල නව මීටර් සවි කර Bulk සැපයුම් අවසන් කර ඇත. ඉතිරි නිවාස දැනට පදිංචි වී නොමැති නිවාසයි. මීටර් සවි කර බැවින් නියමිත පරිදි ජල බිල්පත් අය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.	නිසි පරිදි ජල මීටර් සවි කර වියදම් කළමනාකරණය කළ යුතුය.
(ii) රාජ්‍ය පරිපාලන ආපදා කළමනාකරණ සහ පශු සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ 2019 සැප්තැම්බර් 30 දිනැති අංක 30/2019 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛයේ 02 ඡේදයේ I වගන්තිය මගින් ආයතන සංග්‍රහයේ II වැනි කාණ්ඩයේ XLVIII		දුම්රිය පිලි පැනීම, විහද්ධවීම, ගැටීම් හා හානි වලට වගකිවයුතු පාර්ශවයන්ට අදාළව 2018 - 2022 වර්ෂ වල සිදුවූ සිදුවීම් 365 න් සිදුවීම් 357 ක් සඳහාම අදාළ මූලික විමර්ශන වාර්තා 2022 නොවැම්බර් 30 දින වන විටත් අවසන් කර නොතිබුණි.	ඉදිරියේ දී තොරතුරු වාර්තා කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	ආයතන සංග්‍රහය සහ රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය අනුව මූලික විමර්ශන පැවැත්විය යුතුය.

වැනි පරිච්ඡේදයේ
13.2 උප වගන්තිය
සංශෝධනය

(iii) 2022 අගෝස්තු 12 දිනැති අංක 01/2022 සහ 2019 සැප්තැම්බර් 30 දිනැති අංක 30/2019 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ මඟින් සංශෝධිත ආයතන සංග්‍රහයේ XLVIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 13.2 උප වගන්තිය හා 13.12 වගන්තිය

නිලධාරීන්ගේ විනය කටයුතු සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ 2003 වර්ෂයේ සිට 2023 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ මූලික විමර්ශන 50 ක් පවත්වා අවසන් කිරීමට මාස 03 සිට අවුරුදු 14 යි මාස 03 අතර කාල පරාසයක් ගෙන තිබුණි. ආයතනය විසින් දැනට පවත්වාගෙන යන අවසන් නොවූ මූලික විමර්ශන 134 ක් පැවැති අතර ඉන් මූලික විමර්ශන 120 ක්ම මාස 03 ඉක්මවා ගොස් තිබුණි. තවද නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් මූලික විමර්ශනයන් 30 ක් අවසන් කර වෝදනා පත්‍ර කෙටුම්පත් කිරීමට මාස 02 සිට අවුරුදු 06 අතර කාල පරාසයක් ගෙන තිබුණි.

මූලික විනය පරීක්ෂණ සඳහා වන පරීක්ෂණ නිලධාරීන්, මූලික විමර්ශන සිදු කරන නිලධාරීන්, දිස්ත්‍රික් ප්‍රවාහන පරීක්ෂකවරුන් යන නිලධාරීන්ගේ පවතින හිඟය සහ ඉංජිනේරු වාර්තා, අධිකරණ වෛද්‍ය වාර්තා, මහේස්ත්‍රාත් වාර්තා යනාදිය ලබා ගැනීම ප්‍රමාද වීම සහ පැවැති කොවිඩ් 19 වසංගතය නිසා මූලික විමර්ශන සිදු කිරීම, ප්‍රමාද වීම.

ආයතන සංග්‍රහය සහ රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය අනුව මූලික විමර්ශන කටයුතු නියමිත කාලසීමාව තුළ නිම කළ යුතුය.

(iv) දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් 2007 ජනවාරි 13 වන දින නිකුත් කරන ලද අංක පො(මු) 4/20164/2/68 දරන චක්‍රලේඛයේ 01 (i) සහ ආයතන සංග්‍රහයේ VIII වැනි පරිච්ඡේදයේ 5.6 වගන්තිය

චක්‍රලේඛයේ පරිදි දුම්රිය කාර්ය මණ්ඩලයට අයත් සාමාජිකයන් සඳහා අතිකාල ගණනය කළ යුත්තේ සතියට පැය 42 කට වඩා වැඩියෙන් සේවය කරන ලද පැය ගණන පදනම් කරගෙන වුවත් ඊට පටහැනිව සතියකට පැය 42 ක් අඩු කිරීමකින් තොරව 2007 වර්ෂයේ සිටම දුම්රිය රියදුරන්ට අතිකාල ගෙවීම් සිදු කර තිබුණි.

ඉදිරියේ දී තොරතුරු වාර්තා කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.

ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන සහ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ගේ චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ 104 2,600,000

2013 මැයි 04 වන දින අනතුරටපත් PE-3701 දරන කැබ් රථයේ අලුත්වැඩියා වියදම රු.2,600,000 ක් වූ අතර එහි ප්‍රාරම්භක වාර්තාව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර 2017 ජනවාරි 29 වන දින හදිසි අනතුරට ලක් වූ

විමසුමේ සඳහන් කරුණු කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කර කඩිනමින් ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලෙසට අදාළ මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.

අංක NA - 8168 දරන වෑන් රථය නිලධාරීන් දැනුවත් අනතුරට ලක්වී වසර 06 ක් ගතවී කළ බව දන්වා ඇතත් මෙම අලාභ හානිය සිටිමි. සම්බන්ධයෙන් මු.රෙ. 104 ප්‍රකාරව අනතුර සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂාව පවත්වා නොතිබුණි.

(ඇ) 2009 අප්‍රේල් 16 දිනැති අංක 09/2009 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් රියදුරන්ගේ පැමිණීම ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍ර වල සටහන් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කර නොතිබුණි. ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍ර භාවිතා නොකර පැමිණීම සහ පිටවීම පැමිණීමේ ලේඛන වල සටහන් කිරීමේ තත්ත්වය සාවද්‍ය අතිකාල ගණනයට මූලිකම හේතුවක් වී තිබුණි.

ඉදිරියේ දී අදාළ චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව කටයුතු කරන ලෙසට නිලධාරීන් දැනුවත් කළ බව දන්වා සිටිමි.

රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය අනුව පැමිණීම ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍ර මගින් සටහන් කළ යුතුය.

2.5 අවිධිමත් ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය එන්ජින් සහ රිය මැදිරි අලුත්වැඩියා කරන කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා 1993 මැයි 01 සිට වැටුපෙන් සියයට 100 ක උපරිමයක් දක්වා ගෙවමින් පැවති දිරි දීමනා ක්‍රමය 2000 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව 2000 සැප්තැම්බර් සිට වැටුපෙන් සියයට 75 ක් දක්වා සංශෝධනය කර තිබුණි. නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.		
(i) 2000 ඔක්තෝබර් සිට 2002 ඔක්තෝබර් දක්වා මාස 25 ක කාලයක් වැටුපෙන් සියයට 100 ක උපරිමයක් දක්වා දිරි දීමනා ගෙවා තිබූ අතර 2002 නොවැම්බර් සිට 2004 නොවැම්බර් දක්වා පවතින මාසික වැටුපෙන් සියයට 75 ක උපරිමයක් දක්වා ද 2004 දෙසැම්බර් සිට 2023 දෙසැම්බර් දක්වා 2004 නොවැම්බර් මාසික වැටුප පදනම් කරගෙන කිසිදු අනුමැතියකින් තොරව ගෙවීම් කර තිබුණි.	2000 වර්ෂයේ සිට ලේඛන පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලෙසට නිලධාරීන් දැනුවත් කරන ලද අතර තොරතුරු ලද පසු පිළිතුරු ලබා දෙන බව දන්වා සිටිමි.	දිරි දීමනා ගෙවීම් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව අදාළ අනුමැතීන් මත කළ යුතුය.
(ii) අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව රාජ්‍ය පරිපාලන ස්වදේශ කටයුතු සහ වැවිලි කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ හා භාණ්ඩාගාරයේ නියෝජිතයින්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් විසින් අදාළ යෝජනාව අනුමත කරන තුරු, මෙම දිරි ගැන්වීමේ දීමනා ගෙවීම අනුමත කර තිබුණි. අමාත්‍ය	විමසුමේ සඳහන් කරුණු සම්බන්ධව එකඟ වන අතර ඉදිරියේ දී මෙම දීමනා ක්‍රමය සමාලෝචනය කිරීමට කටයුතු කරමි.	දිරි දීමනා ක්‍රමය සමාලෝචනය කර අනුමත කර ගැනීමට කටයුතු කළ

- මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී විගණන අවස්ථාව වන විට වසර 23 ක් පමණ ගතවී තිබුණ ද මෙතෙක් මෙම දිරිගැන්වීමේ දීමනා ක්‍රමය නැවත සමාලෝචනය කර අනුමත කර ගැනීමට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iii) අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ 4.1.9 ප්‍රකාරව හා 50/2000 වකුලේඛයේ 8.10 ප්‍රකාරව දිරි ගැන්වීමේ දීමනා ක්‍රමය යටතේ ප්‍රතිලාභ ලබන කාර්ය මණ්ඩලයට අතිකාල දීමනා ගෙවිය නොහැකි වුවද සෑම කර්මාන්ත ශාලාවකම සේවකයන් සඳහා මසකට පැය 240 ඉක්මවූ අතිකාල දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි.
- (iv) මෙම දීමනා ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කර්මාන්තශාලාවල නිමවුම් ඉලක්ක සෑම භය මසකට වරක් සමාලෝචනය කර සංශෝධනය කළ යුතු වුවද කර්මාන්තශාලා 36 ක දිරි දීමනා ඉලක්ක වසර 01 ත් 28 ත් අතර කාල පරාසයක සිට සංශෝධනය කර නොතිබුණි.
- විමසුමේ සඳහන් කරුණු දිරි දීමනා සඳහා එකඟ වන අතර සේවක වකුලේඛයට පුරප්පාඩු ක්‍රමිකව වර්ධනය අනුකූලව වීම සහ ප්‍රවාහන කටයුතු කටයුතු කළ යුතුය. යථාච්ඡේදන පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙන් කාර්යමණ්ඩලය අතිකාල සේවයේ යෙදීමට සිදුවී ඇති බව දන්වා සිටිමි.
- එකඟවෙමි. කෙසේ වුවත්, දිරි දීමනා කාර්ය මණ්ඩල උණනාවය වකුලේඛ අනුව මත ඉලක්ක සංශෝධනය කටයුතු කළ කිරීම අසීරු වී ඇති බව දන්වා යුතුය. සිටිමි.

2.6 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) <u>තැන්පත් කළ නමුත් නිශ්කාෂණය නොවූ ලැබීම්</u> ගිණුම් අංක 176100129027313 හි තැන්පත් කර නිශ්කාෂණය නොවූ ලැබීම් වටිනාකම රු.1,178,838 ක් වූ අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මෙම වෙක්පත් තැන්පත් කර දින 20 ක් ඉක්මවා ගොස් තිබූ අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශන පරීක්ෂා කරන 2024 අප්‍රේල් මස වන විටත් ඒවා නිරවුල් කර නොතිබුණි.</p>	<p>2024 අප්‍රේල් මස 30 වන විට නිශ්කාෂණය නොවූ ලැබීම්වලින් රු.8,517,909ක් නිශ්කාෂණය වී ඇති අතර තව දුරටත් රු.1,178,838ක් ඉදිරියේ නිරවුල් කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත.</p>	<p>නිෂ්කාශනය නොවූ ශේෂයන් ඉතා කඩිනමින් නිරවුල් කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) <u>හඳුනා නොගත් සෘජු තැන්පත්</u> ගිණුම් අංක 176100129027313 හි 2023 වර්ෂයේ ඔක්තෝබර්, නොවැම්බර් හා දෙසැම්බර් මාස වල හඳුනා නොගත් සෘජු තැන්පතු 104 ක වටිනාකම රු.60,849,184 ක් වූ අතර ඒවා හඳුනාගෙන නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම හඳුනා නොගත් සෘජු තැන්පතු වටිනාකම බැංකු සැසඳුම් තුළ රු.62,295,383 ක් ලෙස දක්වා තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.</p>	<p>සෘජු තැන්පතු හඳුනාගෙන නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) කාලසටහනකට අනුව දුම්රිය ධාවනය ආරම්භ වූයේ 1865 වර්ෂයේ දී වුවද මේ දක්වා කාල සටහන් අනුව දුම්රිය ධාවනය නොවන බවට දුම්රිය භාවිතා කරන්නන්ගෙන් පැමිණිලි ලැබී තිබුණි. 2023 වර්ෂයේදී සැලසුම් කළ මුළු දුම්රිය ධාවන වාර සංඛ්‍යාව 122,426 ක් වූ අතර ඒ තුළින් නිශ්චිත වේලාවට ධාවනය වී තිබූ මුළු දුම්රිය වාර ගණන 36,771 ක් විය. අවලංගු වී තිබූ මුළු දුම්රිය වාර ගණන 10,531 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව සියයට 70 දුම්රිය නියමිත පරිදි ධාවනය වී නොතිබුණි. මින් සැලසුම් කළ මඟී දුම්රිය ධාවන වාර සංඛ්‍යාව 113,759 කින් නිශ්චිත වේලාවට ධාවනය වී තිබුණේ මඟී දුම්රිය 36,053 ක සංඛ්‍යාවක් පමණි. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 32 ක් විය.</p>	<p>පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.</p>	<p>දුම්රිය නියමිත වේලාවට ධාවනය කිරීම, දුම්රියන් අවලංගු කිරීම වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) දිගු කාලයක සිට ශ්‍රී ලංකාවේ සමස්ත මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 6 ක් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 6.5 ක් දායකත්වයක් ලබා දෙන දුම්රිය සේවය එකී දායකත්වය ඉහළ නංවා ගැනීමට අපොහොසත් වී තිබූ අතර 1934 වර්ෂයේ දී දුම්රිය මාර්ගස්ථ ජාලය කිලෝමීටර් 1521 ක් වුවද වර්තමානය වන විට එය කිලෝ මීටර් 1465 ක් දක්වා කිලෝ මීටර් 56 කින් අඩු වී තිබුණි. එම අඩුවීම බෙලි අත්ත දක්වා වූ කිලෝ මීටර් 32 ක් ද අලුතින් එක් කල පසුව වී තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.</p>	<p>දුම්රියේ ප්‍රවාහන දායකත්වය වර්ධනය කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>
<p>(ඇ) ඉන්දියානු ණය රේඛා ගිවිසුම යටතේ වූ ණය ආධාර අනුව මහව - අනුරාධපුර - ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 2022 නොවැම්බර් 28 වන විට නිම කළ යුතු වුවද එදිනට ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 35 ක පමණ දුර්වල මට්ටමක පැවතුණි. අනුරාධපුර - වවුනියා හා වවුනියා ඕමන්තේ මාර්ග කොටස ඉදිකිරීම් 2023 ජනවාරි සිට සිදු කරමින් පැවති අතර මහව අනුරාධපුර කොටසෙහි ඉදි කිරීම් 2023 දෙසැම්බර් වන විටත් ආරම්භ කර හෝ නොතිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 වන විට මුළු ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 69 ක් පමණක් වූ අතර මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදි කිරීම් 2023 වර්ෂයේදී ද නිම කර නොතිබුණි.</p>	<p>2019.07.18 ගිණුම්ගත වූවද 2020 කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය මත ඇති වූ යම් යම් අර්බුදකාරී තත්ත්වයන් හා පසු කාලීනව ඩොලර් හිඟය හා ඒ මගින් ඇති වූ ඩීසල් සපයා ගැනීමේ අපහසුතාවය මත ප්‍රමාද විය. පළමු අදියර අවසන් කර ඇති අතර දෙවන අදියර 2024 ජනවාරි වැඩ ආරම්භ කර ඇත.</p>	<p>සැලසුම අනුව ගුණාත්මකව ව්‍යාපෘතිය නිම කර මඟී ජනතාවට මාර්ගය විවෘත කළ යුතුය.</p>

3.2 කාර්යභාරයන් ඉටු නොකිරීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ඔස්ට්‍රියානු ආධාර යටතේ යුරෝ. 16,600,000ක් වූ කැලණිය පැරණි දුම්රිය පාලම ඉදි කිරීමේ හා සියලු කාර්යය නිමවා (Turnkey) ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අනුව, ජේරාදේණිය විශ්ව විද්‍යාලය මගින් 2002 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව පරිදි මෙම පාලම 2022 වර්ෂය වන තෙක් භාවිතා කළ හැකි ලෙස වාර්තා කර තිබුණි. පාලම ඉදිරි වසරකින් හෝ දෙකකින් අනිවාර්යයෙන් ඉවත් කළ යුතු වුවත් ඒ සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හෝ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හෝ සිදු කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් පෙර සූදානමක් හෝ නොමැති අතර ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් ද සිදු කර නොතිබුණි.</p>	<p>ඔස්ට්‍රියානු ණය ආධාර යටතේ මෙම පාලම නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා Turnkey ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර, ඒ සඳහා ඔස්ට්‍රියානු බැංකුවක් හරහා අවශ්‍ය සහනදායී ණය ලබා දීම සඳහා එකඟ වී තිබුණි. මේ සඳහා ලංසු කැඳවූ අතර එක් ආයතනයක් පමණක් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබිණි. කෙසේ වෙතත්, එම ආයතනය සමඟ සාකච්ඡා කර යුරෝ මිලියන 16.8ක් දක්වා ඇස්තමේන්තු වියදම අඩු කර ගිවිසුම් සඳහා එළැඹීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබුණු බව ද දන්වමි.</p>	<p>ඉතාමත් කඩිනමින් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර පාලම නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කළ යුතුය.</p>

3.3 ප්‍රධාන කාර්යයන්ට පටහැනි ක්‍රියාකාරකම්

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2022 වර්ෂයේ අතුරු අයවැය ප්‍රතිපාදන මගින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත “දුම්රියේ එළවළු ප්‍රවාහනය” කිරීම සඳහා රු.මි. 200 ක මුදලක් 2022 සැප්තැම්බර් 09 දින භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් ලබාදී තිබූ අතර එම මුදලින් රු.198,790,847 ක් වැය කර දුම්රිය මැදිරි 05 ක් අලුත්වැඩියා කර තිබුණි. එහෙත් එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් එම සම්පූර්ණ වියදම නිෂ්කාර්ය වියදමක් වී තිබූ අතර උප දෙපාර්තමේන්තු 04 ක් සඳහා එළවළු ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් වූ කටයුතු සඳහා ලබා දුන් ප්‍රතිපාදන වලින් උප දෙපාර්තමේන්තු 03 ක රු.96,956,246 ක් වූ ප්‍රතිපාදන අරමුණින් බැහැරව වැය කර තිබූ අතර එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 49 ක් විය.</p>	<p>මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කළ මුදල මේ වන විටත් යොදවා ඇත්තේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු සංවර්ධනයට දිගු කාලීනවම බලපාන කාර්යයන් සඳහා වන බැවින් එම වැය කිරීම් එළවළු ප්‍රවාහනය සිදු නොවූණ ද දුම්රිය ප්‍රවාහනයට කළ පිරිවැයක් බැවින් නිෂ්කාර්ය වියදමක් ලෙස සැලකිය නොහැකි බව ද දන්වා සිටිමි.</p>	<p>නිසි අරමුණකින් තොරව රාජ්‍ය මුදල් නිෂ්කාර්ය කටයුතු සඳහා යෙදවීමට උපදෙස් හා අනුමැතිය ලබා දුන් නිලධාරීන්ට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3.4 අපේක්ෂිත නිමවුම් මට්ටම ලබා නොගැනීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ)</p> <p>(i) රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු කාර්යාලය විසින් සකසන ලද 2023 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඔක්තෝබර් මාසය වන විට wagon 83 ක් අලුත්වැඩියා කළ යුතු වුවත් අලුත්වැඩියා කර තිබූ wagon ගණන 35 කි. මෙහි කාර්යසාධනය සියයට 42 ක් තරම් අඩු මට්ටමක පැවතීමට අධීක්ෂණ කටයුතු දුර්වල මට්ටමක පැවතීම බවද නිරීක්ෂණය විය. පළමු මාස 10 ක කාලය තුළ මෙම wagon අලුත්වැඩියා කරනු ලබන නිලධාරීන් 269 (ආසන්න වශයෙන්) දෙදෙනෙකුට වැටුප් හා වේතනවලට අමතරව රු.3,480,188 ක දිරි දීමනා හා පැය 645,600 ක අතිකාල දීමනා ද ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ දක්වා ඇති ඉලක්කයන්ට අමතරව පුහුණු ශ්‍රමයේ හිඟකම හා මහජනතාව වෙත නිසි වේලාවට අවශ්‍ය දුම්රිය මැදිරි හා එන්ජින් අලුත්වැඩියා කර සැපයීම අඛණ්ඩව සිදු කිරීමට අවශ්‍ය නිසාත් විශේෂ ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීම සම්බන්ධව ද දීමනා හා අතිකාල ගෙවීමට සලසා ඇති බව දන්වා සිටිමි.</p>	<p>අධීක්ෂණ කටයුතු විධිමත් කර කාර්යසාධනය ඉහල නැංවිය යුතුය.</p>
<p>(ii) දුම්රිය මැදිරි නවීකරණය කිරීම/ අලුත්වැඩියා කිරීම ආදී කටයුතු ප්‍රධාන වශයෙන් කර්මාන්තශාලා 04 ක සිදු කරනු ලබන අතර 2023 වර්ෂයේ දී ක්‍රියාකාරී සැලසුම තුළ වසරේ මුල් මාස 10 අවසාන වන විට සැලසුම් ගත බැර (major) අලුත්වැඩියාවන් 83 ක් සිදු කළ යුතු වුවද සත්‍ය අලුත්වැඩියාවන් සංඛ්‍යාව 16 වූයෙන් එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 20 ක් පමණ වී තිබුණි.</p>	<p>2023 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව පහත පරිදි අලුත්වැඩියාවන් සිදුකර ඇති බව දන්වනු කැමැත්තෙමි.</p> <p>මැදිරි - මහාපරිමාණ අලුත්වැඩියා - 67%</p> <p>මැදිරි - සුළුපරිමාණ අලුත්වැඩියා - 93%</p>	<p>වර්ෂය තුළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි ලබාදී ඇති ඉලක්ක ළඟා කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

3.5 ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) <u>මහව - ඕමන්තේ දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය</u></p>	<p>මැදවච්චිය හා වවුනියාව අතර භූමිය නව දුම්රිය ස්ථානය ඉදිකිරීම මහව - ඕමන්තේ දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ නොව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදු කරනු ලබන</p>	<p>වේදිකා දෙකම ඉදිකර මඟී ජනතාවට ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදීම</p>
<p>මහව - ඕමන්තේ දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට සමගාමීව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් බු ඔය දුම්රිය ස්ථානය හා වේදිකා</p>		

දෙකක් ඉදි කිරීම රු.47,178,896 ක ඇස්තමේන්තුවක් මත 2022 අප්‍රේල් සිට වැඩ ආරම්භ කර තිබුණද, අනුමත කළ ඇස්තමේන්තුවේ වැඩ අයිතම හා ඇස්තමේන්තු මුදල පසුව වෙනස් වීමට අනුරූපව ඇස්තමේන්තු සංශෝධනය කර නොතිබුණි. අනුරාධපුර - ඕමන් දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු අවසන් කර 2023 ජූලි 15 සිට දුම්රිය ධාවන කටයුතු ආරම්භ කර පැවතිය ද දෙවන වේදිකාව ඉදි කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර හෝ නොතිබුණි. මෙම දුම්රිය ස්ථානය ඉදි කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණක් වූයේ දුම්රිය දෙකක් මාරු වීම සඳහා මැදවිවිය හා වවුනියාව දුම්රිය ස්ථාන අතර වෙනත් ස්ථානයක් නොමැති වීම මත එම දුම්රිය ස්ථාන දෙක අතර පවතින කි.මී. 23 ක දුර ප්‍රමාණය අවම කර වූ ඔය දුම්රිය ස්ථානයෙන් දුම්රිය දෙකක් මාරු වීමට ඉඩ සලස්වා දුම්රිය ප්‍රමාදය අවම කිරීම වුවද, දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කර දුම්රිය ධාවනය සඳහා විවෘත කළද මෙම දුම්රිය ස්ථානයහි වේදිකා ඉදි කිරීම ප්‍රමාදය හා දුම්රිය ස්ථානයේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ නොකිරීම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු ඉටු කර ගැනීමට බාධාවක් වී තිබුණි.

ඉදි කිරීමකි. භූමිය නව දුම්රිය ස්ථානයේ ගොඩනැගිල්ල හා පලමු වේදිකාව ඉදිකිරීමේ කටයුතු 100% අවසන් කර ඇත. එසේ වුවද එම දුම්රිය ස්ථානය භාවිතයට ගැනීමට නොහැකි වී ඇත්තේ සංඥා පද්ධතියේ කටයුතු මෙතෙක් අවසන් වී නොමැති හෙයිනි.

සඳහා දුම්රිය ස්ථානය විවෘත කිරීමට කටයුතු කර නොමැති වීම කළමනාකරණයේ දුර්වලතාවයක් වූ අතර ඉතා කඩිනමින් මහජනතාවට මෙම දුම්රිය ස්ථානය විවෘත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.

(ආ) රු.24,860,100 ක ඇස්තමේන්තු වටිනාකමකට වර්තමාන අලව්ව දුම්රිය ස්ථානය වෙනුවට නව දුම්රිය ස්ථානයක් ඉදි කිරීම සඳහා කටයුතු 2018 වසරේදී ආරම්භ වී තිබූ නමුත් එහි දුම්රිය වේදිකාවේ වැඩ කටයුතු පමණක් මේ වන විට ආරම්භ කර තිබුණි.

දැනට දුම්රිය අංගනයේ පස් පිරවීමේ කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර, ඉහළ සහ පහළ වේදිකා ඉදිකිරීමේ කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතී. ඉහළ මාර්ගයේ වේදිකාවේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2024 මැයි මස අවසන් කිරීමටත්, පහළ මාර්ගයේ වේදිකාවේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මෙම වසර තුළ අවසන් කිරීමටත් බලාපොරොත්තුවේ.

මඟී ජනතාව අපහසුතාවයට පත් වීම වැළැක්වීම සඳහා කඩිනමින් නව දුම්රිය ස්ථානය ඉදි කිරීමේ කටයුතු අවසන් කළ යුතුය.

2022 වර්ෂයේදී නව දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම ආරම්භ කළ අතර පෙර පැවති ගොඩනැගිලි සැලැස්ම සංශෝධනය කර 2023 දෙසැම්බර් මාසයේ පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතිය ලැබීමෙන් පැරණි

ගොඩනැගිල්ලෙහි කොටස ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සිදුකරමින් පවතී. දැනට පලමු වන මහලේ වැඩ නවතා ඇති අතර, පැරණි ගොඩනැගිල්ල ප්‍රතිසංස්කරණය කරමින් පවතී.

3.6 මුදල් නිදහස් කර තිබුණත් ප්‍රගතියක් ලබා නොතිබුණු ව්‍යාපෘති

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2023 වර්ෂය සඳහා නැගෙනහිර දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු වෙත ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබූ නව වැඩ ව්‍යාපෘති 13 න් රු.6,700,000 ක් වූ ව්‍යාපෘති 06 ක් 2023 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කිරීමට හෝ කටයුතු කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	ඇස්තමේන්තු කළ ව්‍යාපෘති කාලීනව අවසන් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.7 වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(2) වගන්තිය සහ අංක 02/2020 දරන 2020 අගෝස්තු 28 දිනැති රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 10.2 ඡේදය ප්‍රකාරව වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	නීති හා රෙගුලාසි ප්‍රකාරව නියමිත දිනයන්ට වාර්තා ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

3.8 ප්‍රසම්පාදනයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ලිපිගොනු අංක SRSF/7828 මගින් Track Ballast මිලදී ගැනීමේදී ලංසු කැඳවා මිල ගණන් ඇගයීම් කර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ හා ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ නිර්දේශ ලබාගෙන ලංසුව පිරිනැමීම සඳහා දින 513 සිට 517 දක්වා වූ කාලයක් ගතවී තිබුණි. ලංසුව ප්‍රදානය කළ සමාගම වෙත කෙටුම්පත් ගිවිසුම යැවීමෙන් පසු දින 103 ක ප්‍රමාදයකින් පසු ගිවිසුම අත්සන් කර තිබුණි. මෙම කළුගල් කියුබ් 350.06 ක ප්‍රමාණය 2023 ඔක්තෝබර් 11 දින තෙක්ම ලැබී නොතිබුණි.	ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණය අනුව එක් එක් සැපයුම්කරු වෙත ඇණවුම් ප්‍රදානය කිරීමෙන් අනතුරුව ලංසු කොන්දේසි අනුව අදාළ කාර්යසාධන බැඳුම්කර ලැබීමෙන් පසු ගිවිසුම් කෙටුම්පත් කොට සැපයුම්කරුගේ එකඟතාවය විමසා යොමුකරන ලද අතර, අදාළ එකඟතාවය ලැබීමෙන් පසු ගිවිසුම් සකස්කොට ගිවිසුම් ගතවීම සඳහා කාර්මික ශාඛාව වෙත භාරදෙන ලදී. ලියන්වල හා මිරිස්වත්ත යන දුම්රිය අංගන සඳහා කළුගල් සැපයීමට අදාළ කාලය දීර්ඝ	ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ සිදු වන ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

කරන ලෙස සැපයුම්කරු විසින් ඉල්ලීමක් සිදුකර ඇති අතර, මෙම සැපයුම්කරු විසින් 2023.11.14 වන දින මිලිස්වත්ත හා ලියන්වල දුම්රිය අංගන සඳහා පිළිවෙලින් කළුගල් කියුබ් 6.42 ක් සහ 43.52 ක් සපයා තිබුණි.

3.9 වත්කම් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) <u>ඌන උපයෝජිත වත්කම්</u>		
<p>(i) අනුරාධපුර අධීක්ෂණ කළමනාකරු (ගොඩනැගිලි) සඳහා අයත් ක්ෂේත්‍ර නිවාස (දෙමහල්) 05 ට අදාළව පවතින කාමර 69 කින් කාමර 23 ක් මාස 02 සිට අවුරුදු 15 මාස 07 දක්වා වූ කාල පරාසයක් තුළ ද, බංගලා නිවාස 56 කින් 06 ක් මාස 05 සිට අවුරුදු 05 මාස 09 දක්වා වූ කාල පරාසයක් තුළද, යුගල නිවාස 189 කින් 31 ක් මාස 02 සිට අවුරුදු 12 මාස 07 දක්වා වූ අතර කාල පරාසයක් තුළද භාවිතයෙන් තොරව ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි.</p>	<p>පදිංචියෙන් තොරව නිල නිවාස වසර ගණනාවක් හිස්ව පැවතීම නිසා ගරාවැටීමට ලක්වීම සිදුව ඇත. නමුත් ප්‍රවාහන අධිකාරි (අනුරාධපුරය) විසින් මෙම නිල නිවාස යම් අයෙකු වෙත වෙන් කළ පසු එම පදිංචිකරුගේ අවශ්‍යතාවය පරිදි අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකර දෙනු ලබයි. මෙම නිවාස හිස් තත්වයේ පැවතීම හේතුවෙන් තවදුරටත් අබලන් තත්වයට පත්වේ.</p>	<p>මෙම නිවාස අළුත්වැඩියා කිරීම ආර්ථිකමය වශයෙන් ඵලදායී වන්නේද යන්න පිළිබඳව සත්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර ඒ අනුව කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ii) යාපනය දුම්රිය ස්ථානයේ කාර්යාල කාමරයට දකුණු පසින් අඩි $7 \frac{1}{4} \times 5 \frac{1}{4}$ ප්‍රමාණයේ කාර්යාල කාමර කොටස් දෙකක් පැවති අතර ඉන් එක් කොටසක් කිසිදු ගාස්තුවකින් තොරව දුරකථන සමාගමකට ලබාදී තිබූ අතර අනෙක් කොටස කිසිදු ප්‍රයෝජනයකින් තොරව වසා දමා තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>භාහිර ආයතන වලට කාමර බදු හෝ කුලී පදනම මත ලබා දිය යුතු අතර කාමර පහසුකම් ප්‍රයෝජනයට ගත යුතුය.</p>
<p>(iii) රුමේනියන් කෝච්චි පෙට්ටි 13 ක් 2021 මැයි 11 වන දින සිට විගණක දින වූ 2023 ජූලි 26 දින වන විටත් එනම් අවුරුදු 02 මාස 02 ක කාලයක් යාපනය දුම්රිය ස්ථානයේ කිසිදු ප්‍රයෝජනයකට ගැනීමකින් තොරව නවතා තබා තිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>භාවිතයට ගත හැකි කෝච්චි පෙට්ටි මඟී ප්‍රවාහනයට යොදා ගත යුතු අතර භාවිතයට ගත නොහැකි කෝච්චි පෙට්ටි විනාශ වී යාමට</p>

නොදී
ප්‍රයෝජනවත්
කාර්යයකට යොදා
ගත යුතුය.

- (iv) දුම්රිය ස්ථාන 04 ක ඇති වැගන් හා දුම්රිය මැදිරි 69 වර්ෂ ගණනාවක සිට දුම්රිය ස්ථානවල නවතා දමා ඇති අතර ඒවා දිරාපත් වී විනාශයට පත් වෙමින් තිබුණි. අළුත්වැඩියා කළ හැකි මැදිරි හඳුනාගෙන ඒවා ආරක්ෂා කර ගැනීමටත්, ඒවා අළුත්වැඩියා කර සේවයේ යෙදවීමටත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

අළුත්වැඩියා කළ හැකි මැදිරි හඳුනා ගෙන ඒවා ආරක්ෂා කිරීමටත්, ඒවා අළුත්වැඩියා කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.
- (v) දුරකථන සමාගමක් මගින් දුම්රිය, දුම්රිය නියාමක, දුම්රිය රියදුරු, පාලන පද්ධතිය, දුම්රිය ස්ථාන, ප්‍රධාන කාර්යාලය යන ස්ථාන අතර මනා සම්බන්ධතාවයක් පවත්වා ගනිමින් GPS තාක්ෂණය යොදාගෙන දුම්රිය ගමන් කාල සටහන නියමිත පරිදි පවත්වා ගෙන යමින් දුම්රිය පද්ධතිය කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා සෑම දුම්රිය ස්ථානයකටම දුරකථන ලබාදී තිබුණි. එහෙත් කුරුණෑගල හා පොල්ගහවෙල දුම්රිය ස්ථානවලට ලබාදී ඇති දුරකථන 12 මගින් දුම්රිය ස්ථාන අතර දුරකථන ඇමතුම් ලබා ගැනීම පමණක් සිදු කර තිබුණි.

මෙම ඩයලොග් දුරකථන භාවිතය පිළිබඳව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තුමා විසින් අවශ්‍ය උපදෙස් හා මෙම සන්නිවේදන උපකරණ භාවිතය සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය පුහුණු වැඩසටහන්ද සියලු අංශ වෙත ලබා දී ඇත. මෙම දුරකථන හා සන්නිවේදන උපකරණ භාවිතයේදී ඇති වන දෝෂ නිවැරදි කිරීම ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අදාළ සැපයුම් ආයතනය වෙතින් සිදු කෙරේ.

මෙම දුරකථන පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (vi) දුම්රිය ස්ථාන 05 කට අනුබද්ධ රජයේ නිවාස 132 ක් තුළ කිසිවෙකු පදිංචි නොමැතිව හිස්ව පැවතුන අතර මේ තුළ පදිංචියට අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් වූ ජලය හා විදුලිය නොමැති නිවාස ගණනාවක් ද තිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

පදිංචියට අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් සපුරා දී මෙම රජයේ නිවාස ප්‍රයෝජනයට ගත යුතුය.
- (vii) පොල්ගහවෙල ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක කාර්යාලයේ තොග ගබඩාව තුළ භාවිතයට නොගන්නා යන්ත්‍රෝපකරණ 05 ක් හා දීර්ඝ කාලයක සිට භාවිතයට නොගන්නා තොග අයිතම 34 ක් පැවතුණි.

මෙහි සඳහන් යන්ත්‍රෝපකරණ සියල්ල දැනට අක්‍රියව පවතී. අළුත්වැඩියා කළ හැකි උපකරණ අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් ලබා දී ඇත. කල් ඉකුත්ව ප්‍රයෝජනයට ගත නොහැකි අයිතමයන්ද මේ තුළ අන්තර්ගතව ඇත.

යන්ත්‍රෝපකරණ අලුත්වැඩියා කර නැවත භාවිතයට ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු අතර භාවිතයට නොගන්නා තොග නිසි පරිදි අපහරණය කිරීම

භාවිත කළද ස්ථාන කිහිපයක කළ යුතුය. තවමත් GI Pipe පවතින බැවින් ඒ සඳහා අවශ්‍ය විය හැකි බැවින් එම ද්‍රව්‍ය ගබඩා කර තබා ගෙන ඇත.

(ආ) ඉඩම් බදු දීම

- (i)** ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ මිරිගම පිහිටි LB 3451 හා බදු ඔප්පු අංක 35748 ට අදාළ ඉඩම සම්බන්ධයෙන් 1976 - 1990 දක්වා කාලයේදී රුඩ් 01 පර්චස් 08 ක ඉඩම් කොටසක් ලෙසද, 1991 - 1995 දක්වා කාලයේදී පර්චස් 12.5 ක ඉඩම් කොටසක් ලෙසද, 2000 - 2010 දක්වා කාලයේදී පර්චස් 31.8 ක් ඉඩම් කොටසක් ලෙසද විවිධ ඉඩම් ප්‍රමාණයන් සඳහා ගිවිසුම් ගතවී තිබුණි. 2010 දෙසැම්බර් 31 න් පසු එනම් විගණිත දිනය වූ 2023 සැප්තැම්බර් 13 දින දක්වා අවුරුදු 12 මාස 08 ක කාලයක් දක්වාම බදු ගිවිසුමක් නිකුත් කර නොතිබුණි.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

බදු ගිවිසුම් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යා යුතු අතර ඒ අනුව බදු අයකර ගැනීම සිදු කළ යුතුය.
- (ii)** මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ නාවලපිටිය, මඩකලපුව දිස්ත්‍රික්කයේ ඔඩ්ඩමාවඩි, ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ රාගම පිහිටි එකතුව අක්කර 02 රුඩ් 01 පර්චස් 35.16 ක ඉඩම් කැබලි 03 ක් බදු දීමට අදාළව බදු ඔප්පුවක් මගින් බදු ලබා දීම සඳහා ඉල්ලීම් සලකා බැලීම වෙනුවෙන් වසර 01 - 07 දක්වා කාල ප්‍රමාදයක් සිදුවී තිබුණි. තවද ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම සිදු කර තිබුණේ දෙවන බදු කමිටු තීරණය ලැබී අවුරුදු 02 - 04 න් අතර කාල ප්‍රමාදයකින් පසුවය.

දෙපාර්තමේන්තු ක්‍රමවේදයට අනුව අදාළ ලිපි ලේඛන සම්පූර්ණ කර ගැනීමෙන් පසු බදු කමිටු දෙකක අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් සහ අංශ භාර නිලධාරීන්ගේ හා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව ඊට හිඟ පරිහරණ මුදල් ගෙවීමෙන් පසු බදු ගිවිසුම ලබාදී ඇති බව දන්වමි.

බදු ලබා දීමේදී ක්‍රියාවලිය කඩිනමින් සිදු කර නියමිත පරිදි බදු ආදායම් උත්පාදනය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (iii)** පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ කඳුරුවෙල පිහිටි LD 33297 දරණ බදුකරයට අදාළ පර්චස් 2.5 ක් වූ දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 1983 ජනවාරි 03 දින සිට විගණිත දිනය වූ 2023 ජූලි 10 දින දක්වා එනම් අවුරුදු 40 ක් බදු ගිවිසුම්වලට එළඹ නොතිබුණි.

මෙම බදුකරයට 2020.01.17 දින දෙවන බදු කමිටුවේ අනුමැතිය ලැබී ඇත. ඒ අනුව, හිඟ පරිහරණ මුදල් ගෙවීමෙන් අනතුරුව ගිවිසුම්ගත වීම සඳහා අනුමැතියට ඉදිරිපත් කර ඇත. මෙහි තක්සේරු කාලය අවසන් වී ඇති බැවින් නව තක්සේරු වාර්තාවක් කැඳවා ඒ අනුව ඔහුට බදුකරයක් නිකුත් කිරීමට අදාළ කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතින බව දන්වමි.

බදු ගිවිසුම් වලට එළඹ බදු අයකළ යුතුය.

(iv) මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ ගැටලේ පිහිටි LC 3589 දරණ බදුකරයට අදාළ පර්චස් 26 ක ඉඩමේ තාවකාලික මඩුවක් ඉදිකර මෝටර් රථ අලුත්වැඩියා කිරීමේ ස්ථානයක් පවත්වාගෙන යාමට හා ආරක්ෂිත වැටක් ඉදිකර ගේට්ටුවක් දැමීම සඳහා 2019 ජූනි 11 දින අවසර ඉල්ලා ඇති නමුත් ඒ සඳහා ප්‍රාදේශීය බදු කමිටු තීරණ ලැබී නිලධාරීන් අවුරුදු 04 මාස 11 කට පසුව වන අතර විගණන දිනට රු.527,994 ක බදු මුදලක් ද අයකර ගෙන නොතිබුණි.

ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (මාර්ග හා කර්මාන්ත) ගේ අදාළ ලිපිය සම්බන්ධයෙන් කරුණු සොයා බලා ඇති බව ගොනුව අනුව පැහැදිලි වන අතර බදුකරුගේ ඉල්ලීම ද සැලකිල්ලට ගෙන නව සැලසුමක් සකස් කර දෙන ලෙස ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (මාර්ග හා කර්මාන්ත) වෙත දන්වා ඇත.

ප්‍රමාදයකින් තොරව කමිටු තීරණ ගෙන බදු ගිවිසුම් ගත විය යුතුය.

(v) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට තෙල් පිරවුම්හල් සඳහා දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් බදු දීම සිදු කරන අතර ඊට අදාළව පැලියගොඩ, මාතලේ, මීරිගම සහ වත්තේගම යන ප්‍රදේශ වල දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් බදු දීමේදී පහත කරුණු අනාවරණය වී තිබුණි.

- a. පැලියගොඩ රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 1980 ජනවාරි 01 වන දින සිට අවුරුදු 42 මාස 05 ක කාලයක් දක්වාම LC 1899 රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 1947 ඔක්තෝබර් 01 වන දින සිට අවුරුදු 75 මාස 05 ක කාලයක් දක්වාම, වත්තේගම රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 1980 ජනවාරි 01 වන දින සිට අවුරුදු 43 මාස 05 ක කාලයක් දක්වාම බදු ගිවිසුම් වලට එළඹීම පැහැර හැර තිබුණි .
- b. මාතලේ නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LC 1899 දරණ දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 2022 - 2026 දක්වා වූ කාලය සඳහා තක්සේරු වාර්තා ඉල්ලීම් කර ඇති නමුත් විගණන දිනය වූ මැයි 22 දින දක්වාම එම තක්සේරු වාර්තා ලැබී නොතිබීමෙන් 2022 වර්ෂයට අදාළ බදු මුදල ගණනය කර නොතිබුණි.
- c. මීරිගම නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LB 30037 දරන දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම සඳහා 2020 - 2024 දක්වා වූ කාලය සඳහා තක්සේරු වාර්තා ඉල්ලීමකර ඇති නමුත් විගණන දිනය වූ 2023 මැයි 22 දින දක්වාම එම තක්සේරු වාර්තා ලැබී නොතිබීමෙන් 2020 හා 2021 වර්ෂ සඳහා අදාළ වන බදු මුදල ගණනය කර නොතිබුණි.
- d. වත්තේගම නගරයේ බදු ගිවිසුම් අංක LC 8420 දරන දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම 1963 දෙසැම්බර් 29 වන දින ගැසට් පත්‍රයක් මගින් පැවරීමේ නියෝග

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

බදු ගිවිසුම් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යා යුතු අතර අවශ්‍ය තක්සේරු කිරීම් නියමිත කාලයට සිදු කර බදු ආදායම් අය කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

මත ලංකා බණිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලබා දී ඇති නමුත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හා ලංකා බණිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව අතර බදු ගිවිසුමක් නොතිබුණි. 1964 - 2017 වර්ෂය දක්වා වූ කාලයට අදාළව තක්සේරු වාර්තා 2013 ඔක්තෝබර් 24 දින කැඳවා තිබීමෙන් වර්ෂ 49 ක කාල ජරමාදයක් වී තිබූ අතර එතෙක් ඉඩමේ වටිනාකම අගය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එසේ තක්සේරු වාර්තා ප්‍රමාද වී කැඳවීම හේතුවෙන් එම කාල පරිච්ඡේද වලට අදාළ බදු මුදල් අයකිරීමට ද නොහැකි වී තිබුණි.

(ඇ) නිශ්ක්‍රීය වත්කම්

ගල්ගමුව දුම්රිය ස්ථානයට අදාළව ජේලි හා යුගල නිවාස 06 ම හා ස්ථීර මාර්ග පරීක්ෂක නිල නිවාසය, පොලිස්මන් නිල නිවාසය හා තවත් ජේලි නිවාස කිහිපයක්ම පැවති අතර මෙම ජේලි නිවාස කොපමණ පවතීද යන්න භෞතිකව නිරීක්ෂණය කිරීමට නොහැකි ආකාරයෙන් විනාශ වී තිබුණි.

පදිංචියෙන් තොරව නිල නිවාස වසර ගණනාවක් හිස්ව පැවතීම නිසා ගරාවැටීමට ලක්වීම සිදුව ඇත. නමුත් ප්‍රවාහන අධිකාරි (අනුරාධපුරය) විසින් මෙම නිල නිවාස යම් අයෙකු වෙත වෙන් කළ පසු එම පදිංචිකරුගේ අවශ්‍යතාවය පරිදි අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකර දෙනු ලබයි. හිස් නිවාස අලුත්වැඩියා කිරීමට තරම් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවන බවද සඳහන් කරමි.

මෙම නිවාස අළුත්වැඩියා කර පදිංචිය සඳහා ලබා දීම හා නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීම කළ යුතුවේ.

(ඈ) වාහන පාලනය

අංක 68 - 5023 දරන ට්‍රැක් රථය 2007 මාර්තු 03 දින අම්බලන්ගොඩදී ගිනිගෙන විනාශ වී තිබූ අතර එහි අලාභය රු. 2,200,000 ක් ලෙස ප්‍රාරම්භක වාර්තාවේ දක්වා තිබුණි. එහෙත් මෙම සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුත්තන් සිටි නම් එහි අලාභය අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබූ අතර 2014 වර්ෂයේ අප්‍රේල් මස 09 වන දිනට පසුව එම ගොනුව යාවත්කාලීන කර නොතිබූ බවද නිරීක්ෂණය විය.

පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.

රෙගුලාසි ප්‍රකාරව පරීක්ෂණ පවත්වා වගකිවයුත්තන් සිටිනම් අලාභ අයකර ගත යුතුය.

(ඉ) දුම්රිය එන්ජින් අලුත්වැඩියාව හා නඩත්තුව

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව M class එන්ජින් 103 ක් ද S class එන්ජින් 133 ක් ද 2023 වර්ෂය අවසානයට පැවති අතර එයින් පිළිවෙලින් එන්ජින් 47 ක් හා 31 ක් අලුත්වැඩියාවන් සඳහා ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධ පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කරනු ලැබේ.

- | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(i) විගණනයට භාජනය වූ M class එන්ජිමක වටිනාකම රු. මිලියන 15 සිට 765 ක් දක්වා අතර වටිනාකමකට ද S class එන්ජිමක වටිනාකම රු. මිලියන 8 සිට 218 දක්වා අතර වටිනාකමකට ද මිලදී ගෙන තිබුණි. අලුත්වැඩියාවට යොමු කර තිබූ M class එන්ජින් 47 හා S class එන්ජින් 31 අලුත්වැඩියා නොකර වසර 01 න් 07 න් දක්වා වූ කාලයක් තිස්සේ ධාවනාගාර වල (running shed වල) හෝ රත්මලාන වැඩපලෙහි රඳවා ගෙන තිබුණි.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>එන්ජින් අලුත්වැඩියාවන් සඳහා සැලසුමක් සකස් කර එයට අනුව අළුත්වැඩියාවන් නිම කළ යුතුය.</p> |
| <p>(ii) එක් එන්ජිමක වටිනාකම රු. මිලියන 765 බැගින් 2019 වර්ෂයේදී අවසාන වරට මිලදී ගෙන තිබූ M-11 එන්ජින් 10 න් එන්ජින් 05 ක් ධාවනයෙන් ඉවත් කර අලුත්වැඩියාව සඳහා යොමු කර තිබුණි. මුල් කාලයේදී මිලදී ගත් M class එන්ජින් වල ක්‍රියාකාරීත්වය ඉහල තත්ත්වයක් පෙන්වුවද මෑතකදී මිලදී ගත් එන්ජින් වල ක්‍රියාකාරීත්වය දුර්වල වීමට තාක්ෂණික සහ වෙනත් අඩුපාඩු හේතුවී තිබුණි.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>එන්ජින් මිලදී ගැනීමේදී තාක්ෂණික වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග හා අනිකුත් අවශ්‍යතාවයන්ට වඩාත් ගැලපෙන එන්ජින් මිලදී ගැනීම කළ යුතුය.</p> |

3.10 කළමනාකරණ දුර්වලතා

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) පොලොන්නරුව දුම්රිය ස්ථාන පරිශ්‍රයෙහි දුම්රිය වේදිකා සීමාව තුළ දැනට වසර ගණනාවකට පෙර තට්ටු දෙකක ගොඩනැගිල්ලක් බාහිර පාර්ශවයක් විසින් ඉදිකර ඇති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් විගණන අවස්ථාව වන විටත් අනවසර ඉදි කිරීම් සම්බන්ධව කිසිදු නීත්‍යානුකූල ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>අනවසරයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු පරිශ්‍ර අත්පත් කර ගැනීමට සම්බන්ධ පුද්ගලයන්ට නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) මඩකලපුව ධාවනාගාරය තුළ දැනට වර්ෂ 10 කට වැඩි කාලයක සිට භාවිතයට නොගන්නා ලීටර් 45,000 ක (ගැලුම් 10,000 ක) ඉන්ධන තොග ටැංකියක් පවතින අතර දැනට ලීටර් 27,000 ක පමණ කුඩා ටැංකියක් ධාවනාගාරයේ ඉන්ධන ගබඩා කිරීම සඳහා යොදා ගෙන තිබුණි. මේ හේතුවෙන් තොග ටැංකියේ ඉන්ධන ලීටර් 500 කට වඩා අඩුවන</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>වත්කම් උපරිම කාර්යක්ෂමතාවකින් සහ ඵලදායීතාවයකින් යුක්තව ප්‍රයෝජනයට ගත යුතුය.</p>

තෙක් සිට නැවත ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කරන ටැංකියකින් (BGT) ඉන්ධන ලබා ගැනීමට හෝ ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කරන ටැංකියක් (BGT) අවස්ථා දෙකකදී තොග ටැංකිය සඳහා මුදා හැරීමට (unload කිරීමට) සිදුවී තිබුණි. ඒ අනුව ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කරනු ලබන ටැංකියක් (BGT) දින 04 ත් 11 ත් අතර කාල පරාසයක් මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ ස්ථානයේ හෝ ධාවනාගාරයේ රඳවා තැබීමට සිදුව තිබුණි.

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(ඇ) දුම්රිය රියදුරන්ගේ සේවා වක්‍ර පිළියෙල කිරීම, සේවයේ යෙදවීම, අධීක්ෂණය, ගෙවීම් කිරීමේ ක්‍රමවේදය කාලෝචිතව තාක්ෂණික ක්‍රම උපයෝගී කර ගනිමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට කළමනාකරණය අපොහොසත් වී තිබුණි.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>සේවා වක්‍ර පිළියෙල කිරීමේදී වර්තමාන තාක්ෂණික ක්‍රම ගලපා විධිමත් ක්‍රමවේදයකට සකස් කළ යුතුය.</p> |
| <p>(ඈ) “පිබිඳෙමු පොළොන්නරුව” සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ මූල්‍ය මධ්‍යස්ථානය ඉදි කිරීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට ලබාදීම සඳහා අත්සන් කළ අවබෝධතා ගිවිසුම හා එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු අනාවරණය විය.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>ගිවිසුම ඉටු නොකිරීම පිළිබඳව සොයා බලා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p> |
| <p>(i) අවබෝධතා ගිවිසුමේ කොන්දේසි 02 අනුව පිඹුරු අංක LA/34/16 හි කැබලි අංක 02 තුළ වර්ග අඩි 442 ක රැස්වීම් ශාලාවක් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් ඉදිකර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දිය යුතු වුවද, විගණක අවස්ථාව වූ 2023 ඔක්තෝබර් 16 වන විට ගිවිසුම් ගත කාලය අවසන් වී වසර 03 මාස 06 කට ආසන්න කාලයක් ගතවී ඇතත් එකී ගොඩනැගිල්ල ඉදි කිරීම ආරම්භ කර හෝ නොතිබූ අතර ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එය ලබා ගැනීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පියවර ගෙන නොතිබුණි.</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>ගිවිසුම ඉටු නොකිරීම පිළිබඳව සොයා බලා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p> |
| <p>(ii) අවබෝධතා ගිවිසුමේ කොන්දේසි 09 අනුව ස්ථිර මාර්ග පරීක්ෂක කාර්යාලය, විවේකාගාර, උපකරණ ගබඩාව, තෙල් ගබඩාව හා දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු විවේකාගාරය සඳහා සුදුසු වන පරිදි අළුත්වැඩියාවන් සිදු කොට ගොවිජන සේවා දෙපාර්තමේන්තුව භාවිතා කරනු ලබන ගොඩනැගිලි හා එම ඉඩම් කොටස ගොවිජන සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නිදහස් කර නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දිය යුතු වුවද,</p> | <p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p> | <p>ගිවිසුම ඉටු නොකිරීම පිළිබඳව සොයා බලා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p> |

විගණක දින වන විටත් එම ගොඩනැගිලි හා ඉඩම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලබාදී නොතිබුණි.

- (iii) ගිවිසුමේ කොන්දේසි 15 අනුව අවබෝධතා ගිවිසුමේ කොන්දේසි වලින් එකක් හෝ කිහිපයක් එක් පාර්ශවයක් විසින් කඩකළහොත් නිවැරදි කිරීම සඳහා දින 30 ක කාලයක් ලබාදී අගතියට පත් පාර්ශවයට අවබෝධතා ගිවිසුම අවලංගු කිරීමට අයිතියක් පැවතිය ද, ඉහත පරිදි නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් ව්‍යාපෘතිය නිශ්චිත කාලය තුළ නිම කර නොතිබියදී හා පවරාගත් ඉඩමේ වටිනාකම වෙනුවෙන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා දිය යුතු පහසුකම් සපයා නොතිබියදී ගිවිසුම අවලංගු කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු ඉඩමේ සන්තකය ආපසු පවරා ගෙන නොතිබුණි.
 - (ඉ) ත්‍රිකුණාමලය දුම්රිය ස්ථානය අවට අතුරු පාරවල් සඳහා උන බම්බු ගේට්ටු 19 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ සිදු නොවන අතර එම ගේට්ටු ක්‍රියාත්මක වීම පොලීසිය භාරයේ පැවතුනි. ඒ සඳහා ගේට්ටු මුරකරුවන් 19 දෙනෙක් යොදවා මාසයකට රු.7,500 ක් බැගින් ගෙවීම් සිදු කරන නමුත් බොහෝ අවස්ථාවල එම ගේට්ටු ස්ථානවල මුරකරුවන් දුම්රිය පැමිණීමේදී නොසිටින බැවින් අනතුරු සිදු වී එම ක්‍රියාවලිය නිසි පරිදි ඉටු නොවන බවට දුම්රිය ස්ථානයට පැමිණිලි ලැබී තිබූ අතර මේ සම්බන්ධයෙන් නිසි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.
- පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.
- ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු නොකිරීම මත ගිවිසුම අවලංගු කර සන්තකය පවරා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- ත්‍රිකුණාමලය දිස්ත්‍රික් බල ප්‍රදේශයේ ප්‍රජාපොලිස් ඒකකය මගින් සේවකයින් යොදවා පාලනය වන දුම්රිය හරස් මාර්ග 19ක් පිහිටා ඇත. මෙම දුම්රිය හරස්මාර්ග සඳහා සිවිල් ආරක්ෂක බලකාය සහ ප්‍රදේශයේ අදාළ පොලිස් ස්ථාන සමඟ සම්බන්ධීකරණය කර ගේට්ටුකරුවන් යෙදවීමට කටයුතු කරන බව 2023.06.07 වැනි දින දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කමිටු රැස්වීමේ දී තීරණය කර ඇත.
- ආරක්ෂාව තහවුරු වන පරිදි විධිමත් වැඩ පිළිවෙළක් කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.

4. යහපාලනය

4.1 මහජනයා වෙත සේවා ඉටු කිරීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වනුයේ කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් මහජනතාව වෙත ලබා දීම වුවද 2023 වර්ෂයේදී සැලසුම් කළ මුළු දුම්රිය ධාවන වාර සංඛ්‍යාව 122,426 ක් වූ අතර ඒ තුළින් නිශ්චිත වේලාවට ධාවනය වී තිබූ මුළු දුම්රිය වාර ගණන 36,771 ක් විය. අවලංගු වී තිබූ මුළු දුම්රිය වාර ගණන 10,531 ක් වී තිබීමෙන් දුම්රිය වාර වලින් සියයට 70 ක් නියමිත වේලාවට ධාවනය වී නොතිබුණි. මින් සැලසුම් කළ මඟී දුම්රිය ධාවන වාර සංඛ්‍යාව 113,759 කින් නිශ්චිත වේලාවට ධාවනය වී තිබුණේ මඟී දුම්රිය 36,053 ක සංඛ්‍යාවක් පමණි.</p>	<p>පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.</p>	<p>සැලසුම් කළ දුම්රිය වාර ගණන නියමිත වේලාවට ධාවනය කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමත මුළු කාර්ය මණ්ඩලය 20,604 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ 83 ක්, තෘතීක මට්ටමේ 383 ක් හා ද්විතීක මට්ටමේ 5,757 ක් ලෙස තනතුරු 6,223 ක පුරප්පාඩු පැවතුණි. එය අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 30 ක් වී තිබුණි.	පිළිතුරු ලබා දී නොමැත.	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය නැවත සමාලෝචනය කර අත්‍යවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය හඳුනාගෙන වක්‍රලේඛ විධිවිධාන සැලකිල්ලට ගනිමින් පුරප්පාඩු පිරවිය යුතුය.
(ආ) 2018 ජනවාරි 24 දිනැති රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛ අංක 2/2018 ප්‍රකාරව රාජ්‍ය ආයතන තුළ මානව සම්පත් සංවර්ධනය කිරීම මැයෙන් වූ වක්‍රලේඛය මඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය සේවය තුළ කේන්ද්‍ර වී පවත්නා මානව සම්පත රටේ සංවර්ධනය උදෙසා වඩාත් කාර්යක්ෂම හා සඵලදායී ලෙස යොදා ගැනීම පිණිස රාජ්‍ය අංශය සතු මානව සම්පත සැලසුම් සහගතව යොදා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව මහපෙන්වීම් ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව යටෝක්ත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්මක් පිළියෙල කිරීමටත්, 2018 වර්ෂයේ සිට සිදු කළ යුතු සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා වාර්ෂික කාර්ය සාධන ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.	මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම සකස් කර ඉදිරිපත් කර ඇත.	වක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව කටයුතු කළ යුතුය.