ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව - 2024

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2024 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 2025 ජුනි 20 දින ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2025 ජුනි 30 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, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින්, මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට අදාළ සටහන් 1හි සඳහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේ පදනමට අනුකූලව සියලුම ප්‍රමාණාත්මකතාවයන් සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වාගණනය කරනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (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 කරුණක් අවධාරණය කිරීම - මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේ පදනම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේ පදනම විස්තර කරන මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාල සටහන් 1 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරවමි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන රජයේ මුදල් රෙගුලාසි 150 හා 151 සහ 2025 පෙබරවාරි 21 දින සංසෝධිත 2024 දෙසැම්බර් 16 දිනති රාජ්‍යය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශ අංක 06/2024 අනුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ, මහා භාණ්ඩාගාරයේ සහ පාර්ලිමේන්තුවේ අවශතාවය සඳහා සකස් කර ඇත. එම නිසා, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වෙනත් අරමුණු සඳහා සුදුසු නොවිය හැක. මගේ වාර්තාව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ, මහා භාණ්ඩාගාරයේ සහ ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ භාවිතය සඳහා පමණක් අරමුණු කර ඇත. මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන් මගේ මතය විකරණය කරනු නොලැබේ.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

රජයේ මුදල් රෙගුලාසි 150 හා 151 සහ 2025 පෙබරවාරි 21 දින සංශෝධිත 2024 දෙසැම්බර් 16 දිනති රාජ්‍යය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශ අංක 06/2024 අනුකූලව සියලුම ප්‍රමාණාත්මකතාවයන් සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිඹිබු 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 සඵලදායි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායි ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

1.5 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 සැම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවාද්‍ය 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 සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මගහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය 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 ඇගැයීම.
- 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.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) ආදායම් ලැබීම්

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායම් වර්ග 6 කට අදාළව උපලේඛන අනුව රු.16,176,746,231 ක් වූ අතර ආදායම, ආදායම් ප්‍රකාශයට අනුව එය රු.17,461,383,818 ක් ලෙස ගෙන තිබීමෙන් එම ශේෂයන් අතර රු.1,284,637,587 ක වෙනසක් පැවතුණි.	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම් වර්ගීකරණයන්ගේ විචලතාවයන් පවතින බව පෙන්වා දී ඇත. විගණනයෙන් දක්වා ඇති පරිදි වට්නාකම් වල වෙනසක් පැවතීමේ නිරීක්ෂණ සමඟ එකඟ වෙමි.	මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ආදායම නිවැරදිව ගිණුම්ගත කළ යුතු අතර එයට අදාළ උපලේඛන නිවැරදිව පිළියෙල කළ යුතුය.
(ii)	ආදායම් වර්ගීකරණය කිරීමේදී එකම ආදායම එක් එක් මාසයන් වලදී එකිනෙකට වෙනස් ආදායම් වර්ග යටතේ ගෙන තිබීමෙන්, ආදායම් වර්ගීකරණය නිශ්චිත පදනමකට අනුව සිදු කර නොතිබුණි.	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම් වර්ගීකරණයන්ගේ විචලතාවයන් පවතින බව පෙන්වා දී ඇත. වට්නාකම් වල වෙනසක් පැවතීමේ නිරීක්ෂණ සමඟ එකඟ වෙමි.	ආදායම නිවැරදිව වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කළ යුතුය.

(ආ) රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසැඳුම් ප්‍රකාශය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2024 වර්ෂය ආරම්භයේදී දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව පාලන ගිණුමේ ආරම්භක ශේෂය රු.1,243,797,537 ක් වූ අතර එය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව රු.1,247,975,342 ක් විය. මේ අනුව දෙපාර්තමේන්තු පොත් හා භාණ්ඩාගාර පොත් අතර රු.4,177,805 ක වෙනසක් පැවතුණි. දෙපාර්තමේන්තුව අධිකාරියක් බවට පත් කිරීම	මෙම ණය ශේෂය නිරවුල් කිරීමට උපදෙස් ලබා දෙන ලෙස රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත දන්වා ඇත.	වෙනසට හේතු හඳුනාගෙන නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

හේතුවෙන් අමාත්‍යාංශය මගින් මෙම ගිණුම් සකස් කිරීමේදී 2004 වර්ෂයේ සිට මෙම වෙනස ඇතිවී තිබුණ ද, මේ වන විට වසර 20 ක් ඉක්ම ගොස් ඇතත් මෙම වෙනස නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ඇ) දේපල පිරියත හා උපකරණ

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය නොවන වත්කම් ශේෂය රු.488,731,492,579 ක් වුවද, එය සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය වශයෙන් රු.484,263,351,241 ක් ලෙස ගෙන තිබීමෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය රු.4,468,141,338 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි. එමෙන්ම මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඉඩම්, යන්ත්‍රෝපකරණ, ගොඩනැගිලි සහ කෙරීගෙන යන වැඩ වටිනාකම ලෙස 2023 සහ 2024 වර්ෂයන් දෙකටම අදාළ රු.10,468,147,616 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුමට ගළපා තිබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ වටිනාකම වෙනමම හඳුනා ගැනීමට ද නොහැකි වී තිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	මූල්‍ය නොවන වත්කම් ශේෂයන් නිවැරදිව ගිණුම් වලට ගැළපිය යුතුය.
(ii)	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල ශේෂය රු.494,731,498,857 ක් වූ අතර භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව එම ශේෂය රු.906,824,395,574 ක් වීමෙන් එම ශේෂයන් අතර රු.412,092,896,717 ක් වූ වෙනස නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	වෙනසට හේතු හඳුනාගෙන නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(iii)	සමාලෝචිත වර්ෂය තුල දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ග හා වැඩ උප දෙපාර්තමේන්තුවට භාවිතයට ගැනීම සඳහා ව්‍යාපෘතියක් මඟින් ලබාදී තිබුණු රු.1,231,523,455 ක යන්ත්‍රෝපකරණ මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටතේ ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම් ගත කළ යුතුය.
(iv)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුවේ 2024 මැයි 20 දිනැති තක්සේරු වාර්තාව අනුව යන්ත්‍රෝපකරණ වල තක්සේරු වටිනාකම රු.283,500,135,821 ක් වුවත්, එය මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ යන්ත්‍රෝපකරණ වටිනාකම රු.74,096,703,287 ක් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීමෙන් යන්ත්‍රෝපකරණ වටිනාකම රු.209,403,432,534 ක් අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කර තිබුණි	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	වත්කම් වල නිවැරදි වටිනාකම ගිණුම් ගත කළ යුතුය.

(ඇ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව භාණ්ඩාගාරයට පියවිය යුතු ශේෂය රු.9,201,870,163 ක් වූ අතර ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ පෙර වර්ෂ අධි තක්සේරු කිරීම් ලෙස රු.403,366,221 ක් අඩුකර දැක්වීමෙන් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ ශේෂය භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව ශේෂයට සමාන කර තිබිණි. මෙම ගැළපීම 2014 වර්ෂයේ සිට පෙර වර්ෂ අධි තක්සේරු වීම් ලෙස අත්තිකාරම් ගිණුමට ගළපා තිබූ අතර	2013 වර්ෂයේ සිට හඳුනාගෙන ඇති අගය රු.492,132,509 ක හිඟ මුදල මේ වන විට රු.403,366,221 දක්වා අඩුකර ගෙන ඇත. තවදුරටත් පරීක්ෂා කරමින් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරමින් පවතින බව දන්වා සිටිමි.	අධි තක්සේරු වීම් ලෙස ගිණුමේ දක්වා ඇති ශේෂය නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගළපන ලද ශේෂය 2019 වර්ෂයේ සිටම ගළපා තිබුණි.		
(ii)	සමාලෝචිත වර්ෂයට පෙර වර්ෂ වලදී වැය ශීර්ෂ මඟින් ගෙවිය යුතු රු.142,676,688 ක වියදම් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම මඟින් ගෙවීමේ වරද නිවැරදි කිරීමේදී එම ශේෂය ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ පෙර වර්ෂ වලට ගැළපීමට කටයුතු නොකර සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලැබීම් ලෙස දැක්වීම හේතුවෙන් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ වර්ෂය තුළ බැර කිරීම් එම වටිනාකමෙන් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවම ලැබීම් සීමාව රු.මිලියන 1,900 ක් වන අතර රු.මිලියන 2,290 ක් දක්වා ලැබීම් ගත කර ඇති බැවින් මෙම බැර කිරීම් නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවම ලැබීම් සීමාවට බල ගැන්වී නොමැත.	පෙර වර්ෂයන්ට අදාළ වැරදි පෙර වර්ෂයේ අවසාන ශේෂයට ගැළපීම් කළ යුතුය.
(iii)	2009 වර්ෂයේ සිට කිසිදු නිකුත් කිරීමකින් තොරව සහ භෞතිකව ශේෂයක් නොමැති වූ රු.61,836,980 ක ඉන්ධන හා ලිහිසිතෙල් තොගයක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අවසන් තොගයේ ඇතුළත් කර තිබූ අතර එම තොග ඌණතාවයට හේතු හඳුනාගෙන අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	ඉතා පැරණි ශේෂයන් හේතුවෙන් එම තොරතුරු හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව ඉදිරියේදී නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත. මූලාශ්‍ර සොයා ගැනීමේ අපහසුව හා කාර්ය මණ්ඩලය ප්‍රමාණවත් නොවීම මත ඉහත ශේෂයන් හඳුනා ගැනීමට හා නිවැරදිව ඉදිරිපත් කිරීමට සැලකිය යුතු කාලයක් අවශ්‍යව ඇත.	තොග ඌනතාවයට හේතු හඳුනාගෙන තොගයේ වටිනාකම නිවැරදි කළ යුතුය.
(iv)	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු.305,723,618 ක් වූ අතර ඒ තුළ වර්ෂ 02 ත් 26 ත් අතර කාලයක සිට පැවත එන රු.92,370,325 ක ශේෂයක් ද විය.	එකඟ වෙමි.	ණයවර ලිපි නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(v)	1980 වර්ෂයේ සිට 2024 වර්ෂය දක්වා සැපයුම්කරුවන්ට රු.95,035,685 ක් ගෙවා ඇතත් එම ගෙවීම් වලට අදාළව භාණ්ඩ නොලැබීම, හානි වූ තොග, යෝග්‍ය නොවන තොග ලැබීම් සහ ප්‍රතික්ෂේප කළ යුතු තොග වලින් මෙම තොග වටිනාකම සමන්විත	මෙම කාලපරිච්ඡේදයට අදාළව රු.95,035,685 ක මුදලක් භාණ්ඩ නොලැබීම, තොග හානිවීම්, යෝග්‍ය නොවන තොග ලැබීම් හා ප්‍රතික්ෂේප කළ යුතු තත්ත්වයේ තොග වෙනුවෙන් සැපයුම්කරුවන්ට ගෙවා	භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර පරීක්ෂා කර ඒ අනුව අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

	වීම හේතුවෙන් මෙම තොගය මාර්ගස්ථ තොගය හා පූර්ව ගෙවීම් ලෙස ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ දක්වා තිබුණ ද ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	තිබුණු අතර ඒ වෙනුවෙන් ඉදිරියේදී භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර කඩිනමින් ලබාගෙන එම මුදල තොගයට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කරන බව කාරුණිකව දන්වමි.	
(vi)	1980 වර්ෂයේ සිට 2024 වර්ෂය දක්වා වසර 44 ක කාල පරිච්ඡේදය තුළ රු.20,667,636 ක් අත්තිකාරම් ලෙස සැපයුම්කරුවන්ට ගෙවීම් කර ඇතත් 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ඒ සඳහා භාණ්ඩ නොලැබීම හේතුවෙන් එම වටිනාකම නොපිය වූ අත්තිකාරම් ලෙස මාර්ගස්ථ තොගය හා පූර්ව ගෙවීම් ලෙස ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ දක්වා තිබුණ ද, ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	මෙම අත්තිකාරම් වටිනාකම වූ රු.20,667,636 ක් ඉදිරියේදී නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.	නොපියවූ අත්තිකාරම් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඉ) අග්‍රිම ශේෂය

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට භාණ්ඩාගාරයට නොපියවූ රු.4,641,160 ක අග්‍රිම ශේෂය 2025 අප්‍රේල් මස ගිණුම් සාරාංශ මඟින් පියවා තිබුණි.	රු.4,641,160 නොපියවූ අත්තිකාරම 2024 වර්ෂයේ මැතිවරණ දීමනා ගෙවීමට අදාළ වන අතර 2025 අප්‍රේල් මස ගිණුම් සාරාංශයෙන් නිරවුල් කර ඇත.	භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව නොපියවූ අග්‍රිම ශේෂය පියවීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඊ) විගණන සාක්ෂි නොවීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි එකතු වටිනාකම රු.494,731,498,857 ක් වූ මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල එක් එක් වත්කම් කාණ්ඩයන් හි ප්‍රකාශිත වටිනාකම් තහවුරු කර ගැනීම සඳහා එහි අන්තර්ගතය ඇතුලත් ශේෂ වාර්තාවක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබූ හෙයින් එම අගය තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	වත්කම් වලට අදාළ විස්තරාත්මක උපලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
(ii)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුලත් රු.9,075,356,468 ක් වටිනා අවසන් තොග සඳහා ගබඩා අනුව තොග ප්‍රමාණය, ඒකක වටිනාකම සහ මුළු වටිනාකම දැක්වෙන තොග වාර්තා සහ තොග සමීක්ෂණ වාර්තා, 2019 සිට 2021 දක්වා වූ කාලයට අදාල රු.8,025,663 ක නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි සඳහා උපලේඛණ, 1980 සිට 2019 දක්වා රු.33,681,583 කට අදාළව මුදල් ගෙවා තිබුණද නොලැබූ භාණ්ඩ සඳහා උපලේඛණ හා 1996 සිට 2011 දක්වා වූ කාලයට අදාළව රු. 76,452,203 ක ණයහිමියන් සඳහා ණයහිමි උපලේඛණ ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් එම ශේෂයන් විගණනයේදී සතුටුදායක ලෙස සන්නිරීක්ෂණ කිරීමට සහ සත්‍යාක්ෂණය කිරීමට නොහැකි විය.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	එක් එක් ශේෂයන් සඳහා විස්තරාත්මක උපලේඛන පිළියෙල කළ යුතුය.
(iii)	සමාලෝචිත වර්ෂයේ භාණ්ඩාගාර මුද්‍රිත සටහන් අනුව වටිනාකම රු.407,396,141,500 ක් වූ ඉඩම් ඉවත් කිරීම් ලෙස ගිණුම් වලින් ඉවත් කර තිබුණ ද, එය තහවුරු කිරීමේ සාක්ෂි කිසිවක් විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරිණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	ඉවත් කිරීමට අදාළ ලිපි ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

2. වෙනත් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1)(ඈ) 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
(i)	1.6.6 (අ)	**(i)**	රෙගුලාසි ප්‍රකාරව භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත සටහන් හා දෙපාර්තමේන්තු පොත් නිවැරදිව පිළියෙල කළ යුතු අතර වෙනස්කම් පරීක්ෂා කර නිවැරදි කළ යුතුය.	1.6.1 (ඈ) (i)
(ii)	1.6.6 (ආ)	**(i)**	වෙනසට හේතු පරීක්ෂා කර නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.	1.6.1 (ආ) (i)
(iii)	1.6.8		මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අවශ්‍ය හෙළිදරව් කිරීම් කළ යුතුය.	1.6.1 (ඉ) (II)

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 ආදායම් කළමනාකරණය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළව තෙල් ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවෙන් ඉන්වොයිස් වලට අනුව රු.132,853,404 ක් වූ ආදායම ගනුදෙනුකරු සමඟ එකඟතාවයකින් තොරව රු.16,171,289 ක් අඩුකිරීමෙන් පසු වර්ෂයේ එම ආදායම රු.116,682,115 ක් ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශයට ගෙන තිබුණි.	අදාළ ආයතනය සමඟ සාකච්ඡා කෙරෙමින් පවතී.	එකඟතාවයකට අනුව ගනුදෙනුකරු සමඟ කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ)	දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් බදු දීම වෙනුවෙන් බිල්පත් නිකුත් කරන ලද ලිපිගොනු වලට අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට රු.1,476,237,740 ක් වූ හිඟ ඉඩම් බදු කුලී ආදායම හිඟ ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.	2024 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසුව හිඟ ආදායම් ගණනය කර තිබීම හේතුවෙන් එම මුදල හිඟ ආදායමේ ඇතුළත් වී නොමැත.	හිඟ ආදායම් ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඇ)	1987 වර්ෂයට පෙර සිට පැවත එන දුම්රිය බලපත්‍ර 1 ගිණුමේ රු.769,194 ක් ද, 1987 වර්ෂයේ සිට පැවත එන දුම්රිය බලපත්‍ර 2 ගිණුමේ රු.704,779,313 ක් ද වශයෙන් වූ රු.705,548,507 ක ශේෂ අයකර ගැනීමට හෝ පොතෙන් කපා හැරීමට හෝ කටයුතු කර නොතිබුණි.	දෙපාර්තමේන්තුව ආරම්භයේ සිට 1987 දක්වා බලපත්‍ර 1 ගිණුම ක්‍රියාත්මක වී ඇති අතර, එහි රු.769,194 ක හිඟ ශේෂයට ප්‍රමාණවත් ලේඛන සොයා ගැනීමට අපහසු වී ඇත. බලපත්‍ර 02 ගිණුමට අදාළ හිඟ ආදායම් ශේෂ අය කර ගැනීම සඳහා අදාළ ආයතන දැනුවත් කර ඇත.	හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීමට හෝ රීති ප්‍රකාරව කපා හැරීමට හෝ කටයුතු කළ යුතුය.
(ඈ)	භාණ්ඩ ආදායම තුල 2024 වර්ෂයට අදාළව රු.98,449,334 ක් ද, 2023 වර්ෂයට අදාළව රු.10,540,806 ක් ද, 2022 වර්ෂයට අදාළව රු.4,945,223 ක් ද හා 2021 වර්ෂය හා ඊට පෙර වර්ෂයන් වල සිට පැවත එන රු.43,004,153 ක් ද වශයෙන් වූ රු.156,939,516 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට හිඟ ආදායමක් ලෙස පැවතුණ ද ඒවා අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මෙම හිඟයන් වසර 60 කට වැඩි කාලයක සිට පැවත එන අගයන් වන බැවින් ඊට අදාළව තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි බව කාරුණිකව දන්වමි.	හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීමට හෝ රීති ප්‍රකාරව කපා හැරීමට හෝ කටයුතු කළ යුතුය.
(ඉ)	වෙනත් ආදායම තුළ 2024 වර්ෂයට අදාළව රු.21,219,599 ක් ද, 2023 වර්ෂයට අදාළව රු.42,893,257 ක් ද, 2022 වර්ෂයට අදාළව රු.16,569,366 ක් ද හා 2021 වර්ෂය හා ඊට පෙර වර්ෂයන් වල සිට පැවත එන රු.482,811,247 ක් ද වශයෙන් වූ රු.563,493,469 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට හිඟ ආදායමක් ලෙස පැවතුණ ද ඒවා අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	හිඟ ආදායම් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.2 වියදම් කළමනාකරණය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	**අධි ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීම**		
(i)	සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 04 කට ඇස්තමේන්තු කර තිබූ රු.26,150,000 ක් වූ මුළු ප්‍රතිපාදනයම ද, පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 29 ක් සඳහා වෙන්කර තිබූ රු.438,050,000 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.198,067,933 ක් ද ඉතිරිවී තිබූ අතර එය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 21 සිට සියයට 95 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි.	දෙපාර්තමේන්තුවේ අභ්‍යන්තර මූල්‍ය පාලනය පවත්වා ගෙනයාමේ පහසුව සඳහා උපවැය විෂයන් යටතේ වෙන් කර ඇති මෙවැනි සංකීර්ණ දෙපාර්තමේන්තුවක කාර්යයන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසීමේ ක්‍රමවේදය තුළ යම් යම් තුලනයන් සිදු කළ යුතුව ඇත.	ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ප්‍රාග්ධන වැය විෂයන් 06 කට ඇස්තමේන්තු කර තිබූ රු.14,907,000,000 ක් වූ මුළු ප්‍රතිපාදනයම ද, ප්‍රාග්ධන වැය විෂයන් 09 ක් සඳහා වෙන්කර තිබූ රු.5,810,700,000 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.2,278,114,589 ක් ද ඉතිරිවී තිබූ අතර එය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 21 සිට සියයට 95 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි.	මෙවැනි සංකීර්ණ දෙපාර්තමේන්තුවක කාර්යයන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසීමේ ක්‍රමවේදය තුළ යම් යම් තුලනයන් සිදු කළ යුතුව ඇත. ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දී සියයට සියයක්ම නිවැරදිතාවයකින් යුතුව සිදු කිරීම අපහසු ය. උපවැය විෂයන් ඉක්මවීම් සිදු වුවද භාණ්ඩාගාර වැය විෂයන්හි ප්‍රතිපාදන සීමාව තුළ රැඳී කටයුතු කර ඇතිබව දන්වා සිටිමි.	ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.3 බැරකම් හා බැදීම්වලට එළඹීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
රාජ්‍ය දැව සංස්ථාවට අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් එම සංස්ථාවට ලැබිය යුතු ශේෂය රු.1,105,956,992 ක් වුවද, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ බැදීම් හා බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ රු.1,268,369 ක් ලෙස දක්වා තිබීමෙන් එම ශේෂයන් අතර රු.1,104,688,623 ක වෙනසක් තිබුණ ද, එය හඳුනා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	ඉදිරියේදී බැරකම් යටතේ ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු යොදා ඇති බව දන්වා සිටිමි.	අදාළ ආයතන සමඟ ශේෂය නිවැරදිව හඳුනාගෙන බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයට සටහන් කළ යුතුය.

3.4 ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සිදු කළ යුතු සහතිකවීම්

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වන වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් සහතික වීම් කළ යුතුව තිබුණත්, ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
විගණකාධිපතිවරයාට අවශ්‍ය වන පරිදි නිශ්චිත කාලසීමාවන් තුළ සියළුම විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු සැපයීම සිදු වන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී හා ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සහතික විය යුතු වුවත්, වාර්තාවේ 4.4 ඡේදය ප්‍රකාරව විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා දී නොතිබුණි.	මූලික විමර්ශන කාර්යයේ වාර්තා නොලැබීම හේතුවෙන් විගණනයට පිළිතුරු සැපයිය නොහැකිව තිබුණි. 2025 ජුනි 02 දිනැතිව එම මූලික විමර්ශන වාර්තාව ඉදිරිපත් කර විගණකාධිපති වෙතද යොමු කර ඇති බවත් දන්වා සිටිමි.	විගණන විමසුම් වලට නියමිත කාලය තුළදී පිළිතුරු ලබා දීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.5 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

නීති,රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	නිරීක්ෂණය වටිනාකම රු.	අනුකූල නොවීම	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහයේ 104 (3) රෙගුලාසිය	20,456,009	2020 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා කාලය ඇතුළත දුම්රිය පීලි පැනීම් 585 ක්, විහද්ධවීම් 13 ක් හා ගැටීම් 62 ක් යන සිද්ධීන් 660 ක් වාර්තා වී ඇති අතර මුදල් රෙගුලාසි 104 ප්‍රකාරව අනතුරු 572 ක් සිදුවී වර්ෂ 01 සිට වර්ෂ 04 දක්වා කාලයක් ගතවී තිබුණද පරීක්ෂණ කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණි. පරීක්ෂණ අවසන් කර තිබූ අනතුරු 88 ක තක්සේරු කරන ලද අලාභය රු.20,456,009 ක් වී තිබුණි.	ප්‍රවාහන උප දෙපාර්තමේන්තුවේ විමර්ශන නිලධාරීන්ගේ අධික පුරප්පාඩු හේතුවෙන් 2020 - 2024 අතර දුම්රිය පීලි පැනීම්, විහද්ධවීම් හා ගැටීම් හා හානිවීම් පිළිබඳ මූලික විමර්ශන කටයුතු අධික ලෙස ප්‍රමාදවීම සිදු වී ඇත.	මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව අලාභ හානි සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධන ඉටු නොවීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2024 වර්ෂයේ දුම්රිය ගමන්වාර නගරාන්තර, තැපැල් හා සීඝ්‍රගාමී, මිශ්‍ර දුම්රිය, මහී දුම්රිය, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය හා රේල්බස් වශයෙන් සමස්ථ සැලසුම් කළ දුම්රිය ගමන්වාර 125,036 ක සංඛ්‍යාවක් වූ අතර ඉන්	මහී ප්‍රවාහනයට අදාළව දුම්රිය එන්ජින් රියදුරන්, අධීක්ෂණ කළමනාකරුවන් හා තාක්ෂණ අංශයේ පුහුණු සේවකයින් බඳවා නොගැනීම, ගෙවී ගිය හා	දුම්රිය ප්‍රමාද වීමට හා අවලංගු වීමට බලපාන හේතු හඳුනාගෙන ඒවාට විසඳුම් ලබාදී දුම්රිය නියමිත වේලාවට ධාවනය කරවීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	ධාවනය වූ ගමන්වාර සංඛ්‍යාව 119,731 ක් විය. ඒ අතරින් නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ ගමන්වාර 61,038 ක් පමණක් විය. ධාවනය කළ දුම්රිය ගමන්වාර වලින් සියයට 49 ක් එනම් ගමන්වාර 58,693 ක් ප්‍රමාද වී ධාවනය වී තිබූ අතර අදාළ ප්‍රමාදය මිනිත්තු 10 සිට මිනිත්තු 60 දක්වා කාල පරාසයන් විය. එමෙන්ම මෙම දුම්රිය වලින් අවලංගු වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව 5,305 ක් වන අතර එය සමස්ත සැලසුම් කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 4.2 ක් විය.	අනතුරු වූ දුම්රිය එන්ජින් බලවේග කට්ටල අලුත්වැඩියාව ප්‍රමාද වීම, නව බලවේග කට්ටල අවුරුදු 12 ක් ප්‍රධාන අලුත්වැඩියාවකින් තොරව ධාවනය වීම, අවුරුදු 15 ක පමණ පැරණි එන්ජින් ගැල්/ මැදිරි හා බලවේග කට්ටල අලුත්වැඩියා නොකිරීම, ඉංජිනේරුවන් බඳවා නොගැනීම හා රත්මලාන කර්මාන්තශාලාව නවීකරණ කටයුතු ප්‍රමාද වීම, මාර්ග අලුත්වැඩියාවට රේල්පීලි නිසි වේලාවට නොලැබීම, වේග සීමා පැනවීමට සිදුවීම, මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ගමන් වාර සීමා කිරීම, කාලගුණ තත්ත්වය දුම්රිය ප්‍රමාදය සහ ගමන්වාර අවලංගු වීමට බලපා ඇත.	
(ආ)	දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ආශ්‍රිතව ප්‍රධාන හා අප්‍රධාන හරස් මාර්ග 1,362 ක් පවතින අතර එයින් 185 ක් පෞද්ගලික හරස් මාර්ග ලෙසත් 1177 ක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ආරක්ෂා කළ යුතු හරස් මාර්ගයන් ලෙසත් වන අතර මෙම දුම්රිය හරස් මාර්ගයන් 1177 න් දුම්රිය ගේට්ටු ක්‍රියාත්මක වන හරස් මාර්ග සංඛ්‍යාව 300 ක්ද, දුම්රිය මාර්ග සංඥා ක්‍රියාත්මක වන හරස් මාර්ග සංඛ්‍යාව 438 ක්ද වේ. අතින් ක්‍රියාත්මක වන ගේට්ටු 200 ඇතුළුව ඉතිරි හරස් මාර්ග 439 න් අනාරක්ෂිත තත්ත්වයේ පැවතියද ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග පැවතීමත්, හරස් මාර්ග සඳහා යොදවා ඇති ආරක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීමත් හේතුවෙන් 2020 වර්ෂයේ	දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ආශ්‍රිතව ප්‍රධාන හා අප්‍රධාන හරස් මාර්ග 1362 පවතී. මෙහි දී අනාරක්ෂිත ලෙස සඳහන් කර ඇති හරස් මාර්ග 439 න් බොහෝමයක් අනතුරුදායක මට්මින් පවතින හරස් මාර්ග ලෙස හඳුනා ගැනීමෙන් පසු තාවකාලික පියවරක් ලෙස දුම්රිය ස්ථාන මගින් දැනුවත් කිරීම් සිදු කර වේග සීමා යෙදවීම්, නළාපුවරු ඇතුළු අනතුරු ඇඟවීමේ පුවරු සවි කිරීම සිදු කර ඇත.	අනාරක්ෂිත හරස් මාර්ග සඳහා කඩිනමින් ආරක්ෂිත පියවර ගෙන අනතුරු වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	සිට 2024 වර්ෂය දක්වා වූ වර්ෂ 05 ක කාලය තුළ හරස් මාර්ග අනතුරු 385 ක් සිදු වී තිබූ අතර එයින් පුද්ගල මරණ 37 ක් හා තුවාලවීම් 105 ක් වාර්තා වී තිබුණි.		
(ඈ)	වන අලි අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා වනජීවී දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ ඒකාබද්ධ වැඩසටහනක් 2018 ඔක්තෝබර් 11 දින සිට 15 දින දක්වා සමීක්ෂණයන් සිදුකර වන අලි දුම්රියේ ගැටුණු ස්ථාන හා වනඅලි දුම්රිය මාර්ගයේ ගැවසෙන ස්ථාන පිළිබඳව අධ්‍යයනයක් සිදුකර තිබුණත් වනඅලි ගැටීම් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. ඒ හේතුවෙන් දුම්රියේ වන අලි ගැටීමෙන් වන අනතුරු වර්තමානය වන විට මහත් ඛේදවාචකයක් බවට පත්ව ඇති අතර 2020 වර්ෂයේ සිට 2024 දක්වා වූ අවුරුදු 05 ක කාලය තුල දුම්රියේ ගැටීම නිසා මිය ගිය වන අලි සංඛ්‍යාව 53 ක්ද තුවාල ලද වන අලි සංඛ්‍යාව 17 ක් වාර්තා වී තිබුණි.	වන අලි ගැටීම් අවම කර ගැනීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නව දුම්රිය වේග සීමා පනවමින් අභ්‍යන්තර දෙසති නිවේදනයක් 2025 මැයි 15 දින නිකුත් කිරීම හා දුම්රිය රියදුරුට අලිමංකඩ හොඳින් දර්ශනය වන පරිදි දුම්රිය මාර්ගය දෙපස එළි කිරීමට වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ ඒකාබද්ධව කටයුතු කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග මේ වන විට ගෙන ඇත.	වන අලි ගැටීම සඳහා හේතු හඳුනාගෙන ඒවාට විසඳුම් ලබාදී අනතුරු වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඇ)	**අන්තර්ජාලය මඟින් දුම්රිය ආසන වෙන් කිරීම**		
(i)	කොළඹ කොටුව - බදුල්ල දුම්රිය සඳහා විශාල මඟී ඉල්ලුමක් පවතින අතර ඒ සඳහා දිනපතා දුම්රිය 04 ක් ධාවනය කරනු ලබයි. මේ සඳහා සෑම දිනකම අන්තර්ජාලය මඟින් ආසන වෙන් කිරීම මාසයකට පෙර දින පෙ.ව. 10.00 ට විවෘත වන අතර තත්පර 01 ක් තුළ ආසන වලින් සියයට 58 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ද පැයක කාලයක් තුළ ආසන සියල්ලම ද වෙන්කර අවසන් වුවද වැඩිවන ඉල්ලුම සපුරාලීමට අදාළ යෝජනාවලියක් සකස්කර බලධාරීන්ගේ අවධානයට යොමුකර නොතිබුණි.	එම තත්ත්වය මඟහරවා ගැනීම සඳහා කලින් වෙන් කර ගත හැකි ආසන සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 60 ක් මාර්ගගත ක්‍රමවේදය ඔස්සේ ද, ඉතිරි සියයට 40 දුම්රිය ස්ථානවලින් ද වෙන් කරවා ගැනීමට මේ වන විට පහසුකම් සලසා ඇති බැවින් එය වෙන්කරවා ගැනීම්වලදී මඟීන්ට පහසුවක් හා වාසියක් ඇති වී ඇත.	මඟී අවශ්‍යතාවයට අනුව ප්‍රමාණවත් දුම්රිය සේවාවක් ලබා දීමටත්, ආසන වෙන්කර ගැනීමේ සාධාරණ හා පහසු වන පරිදි ක්‍රමවේදයන් සංශෝධනය කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.

(ii)	අන්තර්ජාලය මඟින් ආසන වෙන් කිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු කොන්දේසි හා නියමයන් වල 01 වන වගන්තිය අනුව අන්තර්ජාලය මඟින් ආසන වෙන් කිරීමේදී එක් හැඳුනුම්පතකට ආසන 05 ක් වෙන් කළ හැකි වුවද, නියැදි විගණන පරික්ෂාවේදී එක් හැඳුනුම්පතකට ආසන 24 සිට ආසන 182 ක් දක්වා ආසන වෙන්කර තිබුණි.	අන්තර්ජාලය මඟින් ආසන වෙන් කිරීමේදී එක් හැඳුනුම්පත් අංකයකට වෙන් කර ගත හැකි ආසන සංඛ්‍යාව මුලින් සීමා කර නොතිබුණු නමුත් එවිට සිදු වූ අක්‍රමිකතාවයන් හේතුවෙන් එක් හැඳුනුම්පත් අංකයකට එක් දුම්රියක් සඳහා වෙන් කර ගත හැකි ආසන සංඛ්‍යාව 05කට සීමා කර එය මොබිටෙල් ආයතනයට දන්වා ඇත.	අභ්‍යන්තර පාලන විධිවිධාන වලට අනුගතව කටයුතු කළ යුතුය.
(iii)	අන්තර්ජාල මඟින් (M) ආසන වෙන් කිරීමේ කටයුතු සමාගමක් මඟින් කරන අතර, එසේ M ආසන වෙන් කිරීමෙන් ලැබෙන ආදායම එම සමාගම රැස් කර, සමාගමේ කොමිස් මුදල රඳවා ගැනීමෙන් පසු ආදායම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රේෂණය කරනු ලබයි. මෙම අන්තර්ජාල M ආසන වෙන් කිරීමේ ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව අතර එළඹ ඇති ගිවිසුම 2023 දෙසැම්බර් 31 දින අවසන් වී තිබූ නමුත්, අදාළ ගිවිසුම යාවත්කාලීන කිරීමට හෝ නව ගිවිසුමකට එළඹීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. සමාගම තැන්පතු මුදල් තැබීමට කටයුතු කර නොතිබීම නිසා මෙම ගිවිසුමට එලබීම ප්‍රමාදවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.	ආසන වෙන් කරවා ගත හැකි දුම්රිය ගමන් වාරයන් වැඩිවීම නිසා රු. මිලියන 4 කට තිබූ තැන්පතුව රු. මිලියන 18 ක් දක්වා වැඩි කිරීමටත්, දින 02 කට වරක් මුදල් ප්‍රේෂණය කිරීමටත් සංශෝධනය කළ අතර ඒ සඳහා නීතිපති අනුමැතිය ලැබී ඇත. අදාළ සමාගම රු. මිලියන 18 ක තැන්පතුව තැබූ විගස ගිවිසුම අත්සන් කළ හැක.	වළංගු ගිවිසුමකට අනුව කටයුතු කළ යුතුය.
(ඉ)	2025 ජනවාරි 25 දින නියමිත කාල සටහන අනුව මඩකලපුව සිට කොළඹ බලා ධාවනය වීමට තිබූ දුම්රිය, දුම්රිය නියාමකවරුන් දෙදෙනාට නවාතැන් පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම මත දුම්රිය ධාවනය කර නොතිබුණි. ප්‍රවාහන අධිකාරීට අනුව නියාමකවරුන් දෙදෙනෙකුට එක්	මෙම කරුණ වෘත්තීය සමිති ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස දුම්රිය නියාමක සංගමය විසින් සිදු කරන ලද අතර, ඊට අදාළ සිදු කෙරෙන මූලික විනය කාර්යයන් සඳහා ද අදාළ නිලධාරීන් ප්‍රකාශ ලබා නොදීමට කටයුතු කර ඇත.	සිද්ධිය පිළිබඳව විමර්ශනයක් සිදු කර ඒ අනුව අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

	කාමරයක් ලෙස ඔවුන්ට නවාතැන් පහසුකම් සපයා තිබුණි. එමෙන්ම නියමිත කාල සටහනක් නොමැතිව ජනවාරි 26 දින එම දුම්රිය, මගීන් රහිතව කොළඹට ධාවනය කර තිබුණි. නියමිත දින නියමිත කාලසටහන අනුව දුම්රිය ධාවනය නොවීම හේතුවෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට මගීන් හා අනෙකුත් පාර්ශවයන්ට සිදුවී ඇති හානිය හා බලපෑම අධ්‍යනය කර ඊට අදාළව ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගැනීමටත් ඉදිරියේදී මෙවැනි තත්ත්වයන් නොවීමටත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	ඒ අනුව ආයතන සංග්‍රහයේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 13:10 අනුව ඉදිරි අවශ්‍ය පියවර ගෙන ඇත.	
(ඊ)	දෙපාර්තමේන්තුවේ සමස්ත දුම්රිය එන්ජින් සහ බලවේග කට්ටල 267 ක් පවතින අතර, ඒවායින් අවුරුදු 30 ට වැඩි 122 ක් ද, අවුරුදු 20 ත් 30 ත් අතර 31 ක් ද, අවුරුදු 10 ත් 20 ත් අතර 66 ක් ද, අවුරුදු 10 ට අඩු 48 ක් ද, වශයෙන් සමන්විත වේ. මෙම ඇණියෙන් දුම්රිය 103 ක් එනම් සියයට 38 ක ප්‍රතිශතයක් 2025 අප්‍රේල් වන විටත් ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබුණි. ඒවා අතරින් දුම්රිය එන්ජින් 39 ක ප්‍රමාණයක් දුම්රිය නැවතුම්පළ වලද, දුම්රිය එන්ජින් 64 ක ප්‍රමාණයක් රත්මලාන දුම්රිය වැඩපොළෙහි වසර 01 සිට වසර 08 ක කාලයක් තිස්සේ නවතා තිබුණි. එමෙන්ම සමස්ත මැදිරි 1662 කින් 2024 වර්ෂයේදී මගී මැදිරි 1475 ක් ධාවනයේ යොදවා තිබුණි. ගැල් 1705 කින් ගැල් 816 ක් ධාවනයේ යොදවා තිබුණි.	දුම්රිය එන්ජිමක ආයු කාලය වසර 40 ක් පමණ වන අතර එන්ජින් වල බිඳ වැටීම් අවම කර ගැනීමට වසර 20 කට පසු මහා පරිමාණ නවීකරණයක් කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය නොකිරීම, අමතර උපාංග සහ කාර්ය මණ්ඩල හිඟය, පැරණි නොවූ M7 සහ M9 එන්ජින් වල අමතර කොටස් නොමැති වීම, M7 සහ M9 එන්ජින් 02 ක් වසර 08 ක් නවත්වා තිබීම, ධාවනයේදී එන්ජින් බිඳ වැටීම් අධික වීම ආදිය මෙයට හේතුවී තිබේ. ධාවනයට සුදුසු එන්ජින් 165 කින් ධාවනය වන එන්ජින් ප්‍රමාණය 148 ක් පමණ වේ.	අලුත්වැඩියා කළ හැකි දුම්රිය එන්ජින් බලවේග කට්ටල හා මැදිරි අලුත්වැඩියා කර භාවිතයට එක් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(උ)	**මහව සිට ඕමන්ත දක්වා දුම්රිය මාර්ග ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය**		
(i)	ඉන්දියානු ණය සේවා ගිවිසුම් යටතේ වූ ණය ආධාර අනුව මහව - අනුරාධපුර - ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඇ.ඩො. මිලියන 91.26 කට	පැරණි දුම්රිය මාර්ගයෙන් ගලවා ඉවත් කරන සිල්පර හා රේල් පීලි ළඟම පිහිටි දුම්රිය ස්ථානයට ගෙන	ගලවා ඉවත් කර ඇති සිල්පර හා රේල්පීලි වලින් භාවිතයට ගත හැකි ඒවා හඳුනාගෙන ආරක්ෂිතව ගබඩා කිරීමටත්

	නිම කිරීම සඳහා 2019 වර්ෂයේ ආරම්භ කර තිබුණි. දුම්රිය මාර්ගය අලුතින් ඉදි කිරීම සඳහා දුම්රිය මාර්ගයේ පැරණි සිල්පර හා රේල්පීලි ගලවා ඉවත් කළ යුතු අතර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමෙහි 7.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව එම සිල්පර හා රේල්පීලි ගලවා ළඟම දුම්රිය ස්ථානයට ගෙනගොස් භාර දිය යුතු වුවද, ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එම අවශ්‍යතාවය ඉටුවී නොතිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් පළමු සහ දෙවන අදියර යටතේ ගලවා ඉවත් කරන ලද සිල්පර කොට 159,626 ක් සහ රේල් පීලි 106,464 ක් මහව සිට ඕමන්තෙ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය දෙපස ස්ථාන 1024 ක ගොඩගසා තිබුණි. එම තොග වලින් තවදුරටත් භාවිතයට ගත හැකි තොග හඳුනාගෙන ඒවා ආරක්ෂිතව ගබඩා කිරීමට කටයුතු නොකර එම තොග දුම්රිය මාර්ගය දෙපස ගොඩ ගසා වල් බිහිවී තිබීමෙන් එම තොග විනාශ වී යාමේ තත්ත්වයක් පැවතුණි.	ගොස් භාර දිය යුතු වුවද, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඇති වූ ප්‍රායෝගික තත්ත්වයන් හේතුවෙන් දුම්රිය මාර්ගය දෙපස අසුරා ඇත.	ඉතිරි ඒවා රීති ප්‍රකාරව බැහැර කිරීමට හෝ අවශ්‍යතාවය අනුව යොදා ගැනීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	මහව ඕමන්තෙ දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමේදී සැලසුම් අදියරේදී ඇතුළත් නොවූ අලින් සඳහා ගමන් කළ හැකි වන ලෙස සකස් කිරීමට යෝජිත උමඟ සඳහා අමතර කාර්යයක් ලෙස ඇ.ඩො.331,336.90 ක් එනම් රු.90,401,070 ක ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණි. ගල්ගමුව ප්‍රදේශයේ දුම්රිය මාර්ගය කැනීම් කර මීටර් 10 ක් දිග සහ මීටර් 05 ක් උස උමඟක් ඉදි කරමින් පවතින අතර එහි ඉදි කිරීම් මේ වන විටත් අවසන් වී නොතිබුණි. එම ස්ථානයේ තාවකාලිකව යොදවා තිබූ පාලමක් මතින් දුම්රිය ගමන් කරන අතර අලිමංකඩ සඳහා උමඟ ඉදි කිරීම පිළිබඳව මුල් අදියරේදී හඳුනාගෙන සැලසුම් කර නොතිබීමෙන් මෙම තත්ත්වය උද්ගතවී ඇති අතර උමගේ සාර්ථකත්වය පිළිබඳ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් ද සිදු නොකර නියමු	මහව ඕමන්තේ ව්‍යාපෘතිය මගින් දැනට පවතින මාර්ගයක්ම සංවර්ධනය කරනු ලබන බැවින් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර නොමැත. කෙසේ වෙතත් මෙම අලි උමඟ පිළිබඳව අවශ්‍යතාවය ව්‍යාපෘතිය මුල් අදියරේදී මතු වී නොමැත. ව්‍යාපෘති වාර්තා සකස් කිරීම වර්ෂ 2016 දි පමණ සිදු වූ අතර එවකට පැවති පාරිසරික තත්ත්ව ඒ සඳහා බලපාන්නට ඇත.	උමඟ ඉදි කිරීම කඩිනමින් නිම කළ යුතුය.

	ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.		
(iii)	මෙම මාර්ගය ඉදි කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමේදී මහව සිට අනුරාධපුරය දක්වා වූ කොටසෙහි සංඥා පද්ධතිය මෙම කොන්ත්‍රාත් විෂය පථයෙන් ඉවත් කර මාර්ග පද්ධතිය ඉදි කිරීම සඳහා පමණක් කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණද, එහි සංඥා පද්ධතිය ඊට සමගාමීව ආරම්භ කර නොතිබුණි. 2025 අප්‍රේල් මස දුම්රිය ධාවනය සිදු කිරීම ආරම්භ කර ඇතත් සංඥා පද්ධතිය ඉදි කිරීම් ආරම්භ කර නොතිබුණු බැවින් සංඥා නොමැතිව දුම්රිය ධාවනය කරනු ලබයි. දුම්රිය මාර්ග පැයට කිලෝමීටර 100 ක වේගයෙන් පවත්වා ගැනීමේ අරමුණින් සැලසුම් කළද මෙම ගැටලුව හේතුවෙන් වේගය පැයට කිලෝමීටර 60 කට ආසන්න ප්‍රමාණයකින් දුම්රිය ධාවනය වීමෙන් දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමෙන් ළඟා කර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු අත්කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.	සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම මුල් අදියරයකදී මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේම සිදු කිරීමට කටයුතු යොදා තිබුණද පසුව වෙනම ව්‍යාපෘතියකින් සිදු කිරීමට වඩා වාසිදායක බව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පෙන්වා දී ඒ අනුව සංඥා ව්‍යාපෘතිය වෙනම කිරීමට කටයුතු සැලසුම් කර ඇත. මේ සඳහා කැබිනට් අනුමැතියක් ලබා ගෙන ඇත.	කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී සංඥා පද්ධතියක් කඩිනමින් ස්ථාපනය කළ යුතුය.

4.2 වත්කම් කළමනාකරණය

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	**ඌන උපයෝජිත වත්කම්**		
(i)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ජපන් ආධාර යටතේ ඉදි කරන ලද එන්ජින් අලුත්වැඩියාව සහ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා යොදා ගනු ලබන Testing Room, රුමේනියන් ආධාර යටතේ ඉදි කරන ලද තීන්ත ඉවත් කිරීම සඳහා යොදා ගනු ලබන Shot Blasting Room හා සිරස් අතට සවි කර ඇති Press Machine යන යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රාගාර රත්මලාන යාන්ත්‍රික අංගනයේ වර්ෂ ගණනාවක් තිස්සේ ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි.	මෙම පරීක්ෂණාගාර කාමරය (Testing Room) සහ Shot Bloosting Room වසර 35 කට ඉහතදී සිට ක්‍රියා විරහිත තත්ත්වයේ ඇත. 2014 වර්ෂයේ සවි කළ Press Machine යන්ත්‍රය, Generators සහ Traction Motor වල Shaft ඉවත් කිරීමට/ සවි කිරීමට භාවිතා කරයි. මෙහි පවතින Counter Weight යන්ත්‍ර කොටස බරින් වැඩි බැවින් Oil Seal	යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රාගාර කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ලෙස උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

		වල කල්පැවැත්ම අඩුවේ. අළුත්වැඩියා කිරීමට උපදෙස් දී තිබේ.	
(ii)	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය (CSRP) යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා දී තිබූ රු.110,647,571 ක් වටිනා බැකෝ යන්ත්‍ර 05 ක් සහ රු.970,660,980 ක් වටිනා ට්‍රැක් මෝටර් කාර් යන්ත්‍රයක් ආනයනයේදීම අඩුපාඩු සහිතව පැවතීම හේතුවෙන් ධාවන තත්ත්වයට ගැළපෙන ලෙස සකස් කරමින් කාර්යයයේ යෙදවීමට සිදුවී තිබුණි.	සියලුම ලෝඩර් රථවල තරමක් විශාල බ්‍රැකටයක් සවි කිරීමට, පලුදු වී ඇති ටයර් ලබා දීමට, දෝෂ හයිඩ්‍රොලික් නල යන්ත්‍ර වල අක්‍රිය කොටස් CAN Error සහ EEPROM ERROR දෝෂ, ඉන්ධන ටැංකියේ ඩීසල් කාන්දුවීම, Emergency button, Sensor Failure, Limit switch failure දෝෂ අලුත්වැඩියා කරමින් පවතී.	පවතින පද්ධතියට ගැළපෙන යන්ත්‍ර ලබා ගැනීමටත් ඒවා කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ලෙස උපයෝජනය කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ) දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් බදු දීම

(i)	ඛනිජතෙල් පිරවුම්හල් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා බදුල්ල, කොටගල, කුරුණෑගල, මාතර, පේරාදෙනිය, හපුතලේ, අනුරාධපුර, සරසවි උයන හා මඩකලපුව යන ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ රක්ෂිත ඉඩම් බදු පදනම මත ආයතනයකට ලබා දී 2014 වර්ෂයේ සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.125,830,155 ක හිඟ බදු ආදායමක් එම බදු ඉඩම් වලින් අයකරගෙන නොතිබුණි. මෙම බදු ඉඩම් 11 සඳහාම බදු ගිවිසුම් වලට එළඹීමට ද කටයුතු කර නොතිබුණි.	බාහිර ආයතනයක් වෙත ඉන්ධන තොග ගබඩා සඳහා ලබා දී ඇති දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම්වලට අදාල බිල්පත් සඳහා ගෙවීම් කිරීමට තම ඉදි කර ඇති ගොඩනැගිලි හැර භූමිය සඳහා පමණක් තක්සේරු වාර්තා අවශ්‍ය බව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව දන්වා සිටි බැවින්, ඒ අනුව තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව තක්සේරු වාර්තා ලබා දී ඇත.	බදු ගිවිසුමක් මත ඉඩම් බදු දිය යුතු අතර හිඟ බදු අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	තෙල් පිරවුම්හල් පවත්වාගෙන යාම සඳහා බදු ලබා දී ඇති දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් 27 කින් 1963 වර්ෂයේ සිට 2024 වර්ෂය දක්වා වූ කාලයට අයත් හිඟ බදු රු.96,432,907 ක් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතුව තිබුණි.	පරිශ්‍ර 06 ක් සඳහා රු.40,782,176 ක් ගෙවීම් කිරීමට එකඟතාවය පළ කරන ලද අතර ඒ සඳහා බදු ඉන්වොයිසි පිළියෙළ කර ලබා දී ඇත.	හිඟ බදු මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(iii)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් වල 2021 වර්ෂයේ සවිකර ඇති සන්නිවේදන කුළුණු 177 කින් කුළුණු 76 ක් සඳහා 2025 පෙබරවාරි 28 දින වන විටත් සැලසුම් සකස් කර නොමැති නිසා තක්සේරු වාර්තා ලබා ගැනීමට	කුළුණු සඳහා ගාස්තු අයකර ගැනීම සඳහා ක්ෂේත්‍ර සැලසුම් (පිඹුරු) සකස් කිරීමට අවශ්‍ය වී ඇති අතර පවතින මිනින්දෝරු ශ්‍රේණියේ ඇබෑර්තු මත කල්	සන්නිවේදන කුළුණු සවිකර ඇති ඉඩම්හි තක්සේරු වාර්තා ලබාගෙන ගිවිසුම් ගතවී ඒ අනුව බදු කුලී අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

නොහැකිවී තිබුණි. 2021 වර්ෂයේ සිට ගාස්තු අය කිරීමකින් තොරව කුළුණු සක්‍රියව භාවිතා කරගෙන යන නමුත් ගාස්තු අය කිරීම සඳහා කිසිඳු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.	ගත වෙමින් පවතින නමුත් කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.	

4.3 පාඩු හා හානි

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ තවදුරටත් අය කර ගැනීම හෝ කපා හැරීමට හෝ අත්හැරීමට ඇති පාඩු වලට අදාළ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට උපලේඛන පරිදි රු.25,000 ට අඩු පාඩු වලට අදාළ සිද්ධි 275 ක වටිනාකම රු.2,938,146 ක් වූ අතර රු.25,000 ට වැඩි පාඩු වලට අදාළ සිද්ධි 386 ක වටිනාකම රු.401,539,735 ක් විය. ඉන් 243 ක් වසර 10 කට අඩු කාලයකදී ද, 72 ක් වසර 10 - 20 ත් අතර කාලයකදී ද, 71 ක් වසර 20 ට වැඩි කාලයක් තුළද සිදුවී තිබූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	අයකර ගත හැකි පාඩු අයකර ගැනීමටත්, අයකර ගත නොහැකි පාඩු රීති ප්‍රකාරව කපා හැරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ)	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ තොගයට අදාළව 1991 වර්ෂයේ සිට 1993 වර්ෂය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළ භාණ්ඩ වෙන්දේසි කිරීමේදී සිදුවී තිබූ රු.13,829,758 ක අලාභය ද, 2013 වර්ෂයේ වරායේ ගින්නක් හේතුවෙන් සිදුවී තිබූ රු.55,282,334 ක පාඩුව ද, 2014 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සොරකම් කිරීමෙන් වූ රු.33,920 ක පාඩුව ද වශයෙන් සිදුවී තිබූ රු.69,150,012 ක පාඩු හා අලාභ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ තොග ශේෂය තුළ දක්වා තිබුණ ද ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	රෙගුලාසි අනුව කටයුතු කර තොග ශේෂය නිවැරදිව යාවත්කාලීන කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

4.4 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම

විගණන විමසුම පිළිබඳ විස්තරය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2023 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා නිකුත් කරන ලද විගණන විමසුම් වලින් විගණන විමසුම් 20 ක් සඳහා 2025 අගෝස්තු 15 දක්වාත් පිළිතුරු ලබාදී නොතිබුණි.	ඉදිරියේදී කඩිනමින් පිළිතුරු සැපයීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.	නියමිත කාලය තුළදී පිළිතුරු ලබා දීමට කටයුතු කළ යුතුය.

4.5 කළමනාකරණ දුර්වලතා

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	පුද්ගලික සමාගමක යෝජනාවක් මත ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඒකාබද්ධ ව්‍යාපෘතියකට හවුල්කරු ලෙස සම්බන්ධ වෙමින්, පුත්තලම් මාර්ගයේ කොම්පඤ්ඤවීදිය දුම්රිය ස්ථානයේ සිට පේරලන්ද දුම්රිය ස්ථානය දක්වා කිලෝමීටර 20 ක් සහ කැළණිවැලි මාර්ගයේ මරදාන දුම්රිය ස්ථානයේ සිට පනාගොඩ දුම්රිය ස්ථානය දක්වා කිලෝමීටර් 30 ක් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ග ඔස්සේ Fiber Cables එළීමේ ව්‍යාපෘතියක් 2024 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් තාක්ෂණ, පාරිසරික සහ මූල්‍ය ක්ෂේත්‍ර ආවරණය වන පරිදි නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යනයක් සිදු කර නොතිබීමත්, සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹීමට පෙර කාර්යයන් ආරම්භ කර තිබීමත්, මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ කේබල් එළීමේ කටයුතු සඳහා කැණීම් කටයුතු සිදු කිරීමේදී පවතින දුම්රිය මාර්ගයේ කේබල් පද්ධතියට හානි සිදුවීමෙන් සංඥා පද්ධතියට හානි සිදුවීමත්, එම හානියට අදාළ අලාභයන් මේ දක්වා තක්සේරු කර අදාළ ආයතනයෙන් අයකර ගෙන	Hutch සමාගම සමග ආයෝජන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සිදු කරගෙන යන ලද ඉහත ව්‍යාපෘතිය සඳහා අදාළ කේබල් සඳහා සහ එම කේබල් එළීමේ කටයුතු දෙපාර්තමේන්තු තාක්ෂණික පිරිවිතරවලට අනුකූලව සිදු කෙරෙන අතර නිරන්තර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු කාර්යමණ්ඩලයේ අධීක්ෂණය යටතේ සිදු කර ඇත.	අදාළ අනුමැතීන්ට යටත්ව ගිවිසුමක් අනුව කටයුතු කළ යුතු අතර සිදුවී ඇති හානි හඳුනාගෙන එය පිළිසකර කිරීමටත් අලාභ අයකර ගැනීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.

	නොතිබීමත් හා කෙටුම්පත් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව 24 Fiber Stated සහිත කේබලය එලීමට දෙපාර්ශවයම එකඟ වුවද, මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 48 Fiber Stated සහිත කේබලය භාවිතා කර තිබීමත් දක්නට ලැබුණි.		
(ආ)	බෙල් හා ලයිට් පද්ධති 438 ක් ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉන් ක්‍රියාත්මක නොවන පද්ධති 27 ක් සංඥා පුවරු (converted to sign board) බවට පත්කර ඇති අතර ක්‍රියාත්මක නොවන තවත් පද්ධති 17 ක් පවතී. පුත්තලම් මාර්ගය හා මුහුදුබඩ මාර්ගයේ බෙල් හා ලයිට් පද්ධති 20 ක් තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක නොවන බව හා 13 ක් ඉවත් කර ගෙන තිබුණි. බෙල් හා ලයිට් පද්ධතිය සඳහා මධ්‍යගත නිරීක්ෂණ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම සඳහා 2023 වර්ෂයේදී ආයතනයක් සමඟ ගිවිසුම් ගතවී තිබුණ ද, කාර්යසාධන බැඳුම්කරය ලබා නොදීම නිසා 2024 ජනවාරි 04 දින එය අවලංගු කර නැවත ප්‍රසම්පාදනය සිදු කර වෙනත් සමාගමක් සමඟ රු.මිලියන 78.78 කට ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. බෙල් සහ ලයිට් 200 සවිකර තිබූ ස්ථානයන් පිළිබඳ විස්තර එම සමාගමට ලබා නොදීම හේතුවෙන් එම ආයතනය සමඟ ගැටලුකාරී තත්ත්වයක් උද්ගත වී තිබුණි.	මධ්‍යගත නිරීක්ෂණ පද්ධතියක් නොමැතිව මෙම පද්ධති පවත්වා ගෙන යාම අපහසු බැවින් මධ්‍යගත නිරීක්ෂණ පද්ධතියක් ලබා ගැනීමට නැවත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සම්පාදනය කර ඇත. මෙහි පද්ධතීන් 29 ක් තාවකාලිකව සංඥා පුවරු බවට පත් කරන ලද්දේ ඒවායේ නඩත්තු කටයුතු මධ්‍යගත නිරීක්ෂණ පද්ධතියක් නොමැතිව දෝෂ නිවැරදි කිරීම් ප්‍රමාදවන අවස්ථාවන්හිදී මහජන විශ්වාසය බිඳවැටීම වළක්වනු පිණිස නඩත්තු බර අඩු කර ගැනීමට ය.	බෙල් හා ලයිට් පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව ක්‍රියාත්මක කරවීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඇ)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය බලගැන්වීම සඳහා වූ යෝජනාවලිය සකස් කර ඇති අතර ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතිය, ඊ - වොරන්ට් පද්ධතිය, දේපල කළමනාකරණ පද්ධතිය, රෙමිස් පද්ධතිය හා තොරතුරු දැන ගැනීමේ පනත යටතේ විමසන දත්ත ඇතුළත් කිරීම සඳහා පද්ධතිය යන පද්ධතිවල මෘදුකාංග සංවර්ධනය කිරීමට යෝජනා කර	පද්ධති 14 න් පද්ධති 11 ක අදාළ අංශයන්හි නිලධාරින් වෙත දත්ත ඇතුළත් කිරීම සඳහා ලබාදී ඇති මුත් පද්ධති යාවත්කාලීන කිරීමේ මන්දගාමී ස්වභාවයක් අන්තර්ජාල සහ පරිගණක සම්පත් හිඟකම හේතුවෙන් හටගෙන තිබේ.	තොරතුරු තාක්ෂණ අංශයේ කාර්යසාධනය ඉහළ නංවාලීමට අවශ්‍ය කටයුතු කළ යුතුය.

	තිබුණි. මහජන සම්බන්ධතා සමඟ සම්බන්ධ වන ශාඛා 14 ක මූලික අදියරේ පවතින පද්ධති මෘදුකාංග යෙදුම් සංවර්ධනය, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශයට මානව සම්පත් අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම, ගොඩනැගිලි ඇතුළු සේවා පහසුකම් ලබා ගැනීම කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා දේශීය, විදේශීය පුහුණුව ලබා දීම යන ක්ෂේත්‍ර 04 ක් යටතේ යෝජනාවලිය සකසා තිබුණද ඒවා ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි. දැනට තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණ නිලධාරීන් 01 ක්, සංවර්ධන නිලධාරීන් 01 ක් හා තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණ සහකාර නිලධාරීන් 12 ක් පමණක් තොරතුරු තාක්ෂණ අංශයේ සේවයේ නිරත වී තිබීම මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.		
(ඇ)	ඔස්ට්‍රියානු ආධාර යටතේ යූරෝ. 16,600,000 ක් වූ කැලණිය පැරණි දුම්රිය පාලම ඉදි කිරීමේ හා සියලු කාර්යය නිමවා (Turnkey) ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අනුව, පේරාදෙණිය 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 ඉවත් කළ යුතු බවට සඳහන් කර තිබුණද, ඒ සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හෝ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හෝ සිදු කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් පෙර සූදානමක් හෝ නොමැති අතර නැවත ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් ද සිදු කර නොතිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර දුම්රිය මාර්ගයේ තත්ත්වය මත දුම්රිය ධාවනය කිරීම පිළිබඳව සලකා බැලිය යුතු අතර අවශ්‍යතාවය අනුව නව පාලමක් ඉදි කිරීම පිළිබඳව අවධානය යොමු කළ යුතුය.

(ඉ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම

(i)	භාණ්ඩ ආනයනය කිරීමේදී නිශ්කාෂණ කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකර නොගැනීම හේතුවෙන් 2020 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා ප්‍රමාද ගාස්තු හා බැංකු පොළී වශයෙන් රු.47,116,021 ක් විවිධ ආයතන වලට ගෙවා තිබුණ ද ඒවා අයකර ගෙන නොතිබුණි.	සිදුව ඇති හානි පාඩු වලට අදාළ වගකිව යුත්තන් හඳුනාගෙන මු.රෙ. 104(1) ප්‍රකාරව වගකිවයුත්තන් නිශ්චය කර හානි පාඩු අයකර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. මෙවැනි තත්ත්වයන් උද්ගත වීම වැළැක්වීම සඳහා ණයවර ලිපි විවෘත කිරීම සම්බන්ධයෙන් මහජන බැංකුව හරහා භාණ්ඩ නිදහස් කිරීමට අක්මුදල් ප්‍රමාද වී ලැබීම හේතුවෙන් නැව් සංස්ථාවට ප්‍රමාද ගාස්තු ගෙවීමට සිදු වීම නොවැළැක්විය හැකි තත්ත්වයකි. 2020 - 2021 තුළ පැවති විනිමය අර්බුදය හේතුවී ඇත. මේවා වසර ගණනාවකට එහා පැරණි තොරතුරු බැවින් තොරතුරු සලයා ගැනීමේ අපහසුතාවයක් පවතී.	ප්‍රමාද ගාස්තු හා බැංකු පොලී ලෙස ගෙවීම් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	පසුගිය වර්ෂ 20 තුළ එනම් 2005 සිට 2024 දක්වා ගබඩාවේ අවසන් තොගය රු. මිලියන 2,098 සිට 9,075 ක් දක්වා පරාසයක පැවති අතර මිලදී ගන්නා ප්‍රමාණයට වඩා අඩු ප්‍රමාණයක් නිකුත් කිරිම හේතුවෙන් ගබඩාවේ තොගය අඛණ්ඩවම වැඩි වී තිබුණි.	මීට හේතුවක් වන්නේ මිලදී ගන්නා ලද භාණ්ඩ වලට අදාළව උප දෙපාර්තමේන්තු වලින් යෝග්‍යතා වාර්තා අදාළ වර්ෂය තුළදීම ලබා දීමට ප්‍රමාද වීමයි. මින් ඉදිරියට අදාළ උප දෙපාර්තමේන්තු වල අවශ්‍යතාවය නිසි පරිදි හඳුනාගෙන භාණ්ඩ මිලදී ගැනීමටත් විධිමත් පරිදි එම උප දෙපාර්තමේන්තු වලට නිකුත් කිරීමටත් කටයුතු කරනු ලැබේ.	තොග අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන තොග මිලදී ගැනීම සිදුකළ යුතුය.

(iii)	තොග අවශ්‍යතාවයන් හඳුනා ගැනීමකින් තොරව තොග මිලදී ගැනීම හේතුවෙන් අවසන් තොග ශේෂයෙන් විශාල වටිනාකමක් භාවිතයට නොගන්නා තොග අයිතම බවට පත්ව තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ඇති තොග ශේෂයෙන් රු.246,765,997 ක තොග අයිතම 2016 වර්ෂයේ සිට වර්ෂ 08 ක් කිසිදු ප්‍රයෝජනයකට ගෙන නොතිබුණි.	උප දෙපාර්තමේන්තු වල අවශ්‍යතාවය නිසි පරිදි හඳුනාගෙන භාණ්ඩ මිලදී ගැනීමටත් ඒවා විධිමත් පරිදි එම උප දෙපාර්තමේන්තු වලට නිකුත් කිරීමටත් කටයුතු කරනු ලැබේ.	තොග අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන තොග මිලදී ගැනීම සිදුකළ යුතුය.
(iv)	සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමට අදාළව දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී උප දෙපාර්තමේන්තුවෙහි සමීක්ෂණය කල යුතු ස්ථාන 55 කට අදාල වාර්ෂික තොග සමීක්ෂණ සිදු කර නොතිබුණි.	දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී උප දෙපාර්තමේන්තුවේ සමීක්ෂණය කළ යුතු ස්ථාන 19 කට අදාළ සමීක්ෂණ වාර්තා විගණකාධිපතිට ඉදිරිපත් කර ඇත. ඉතිරි සමීක්ෂණ කළ යුතු ස්ථාන 39 සම්බන්ධයෙන් ඉදිරියේදී කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගතිමි.	රෙගුලාසි ප්‍රකාරව වාර්ෂිකව තොග සමීක්ෂණ සිදු කළ යුතුය.

5. **මානව සම්පත් කළමනාකරණය**

	විගණන නිරීක්ෂණය	ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 210 ක් වන අතර තත්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව 128 ක් වීමෙන් පුරප්පාඩු සේවක සංඛ්‍යාව 82 ක් විය. එය එම මට්ටමේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 39 ක ප්‍රමාණයක් විය.	දෙපාර්තමේන්තුවේ පුරප්පාඩු 22 ක් සඳහා නිලධාරීන් ලබා දෙන ලෙස අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් විවෘත පදනම මත තනතුරු 05 ක් හා සීමිත පදනම මත පුරප්පාඩු 12 ක් පිරවීම සඳහා අනුමැතියට අග්‍රාමාත්‍ය කමිටුව වෙත 2025 මැයි 21 දින යොමු කර ඇත.	අනුමැතීන්ට යටත්ව අත්‍යාවශ්‍යම පුරප්පාඩු පුරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ)	තවද තෘතීය මට්ටමේ අනුමත තනතුරු සංඛ්‍යාව 450 ක් වූ අතර තත්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව 67 ක් වීමෙන් පුරප්පාඩු සේවක සංඛ්‍යාව 383 ක් විය. එය අනුමත කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රතිශතය ලෙස සියයට 85 ක ඉතා ඉහළ අගයක් විය.	ජ්‍යෙෂ්ඨ දුම්රිය ස්ථානාධිපති තනතුරු 35 ක් සඳහා උසස් වීම් ලබාදී ඇත.	අනුමැතීන්ට යටත්ව අත්‍යාවශ්‍යම පුරප්පාඩු පුරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඇ)	ද්විතීක මට්ටමේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය 11,339 ක් වූ අතර තත්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව 5,928 ක් වීමෙන් එහි පුරප්පාඩු සේවක සංඛ්‍යාව 5411 ක් විය. එය එම මට්ටමේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 47 ක් විය.	පුරප්පාඩු 5411 න් තනතුරු 291 ක් සඳහා උසස්වීම් ලබාදී ඇත. දුම්රිය ආරක්ෂක තනතුරු වල පවතින පුරප්පාඩු පිරවීම සඳහා ලබා දෙන අනුමැතිය අනුව විවෘත පදනම මත 95 ක් බඳවා ගෙන ඇත.	අනුමැතීන්ට යටත්ව අත්‍යාවශ්‍යම පුරප්පාඩු පුරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඇ)	පුරප්පාඩු අතරින් ඉංජිනේරු සේවයට අයත් තනතුරු 33 ක, අධීක්ෂණ කළමනාකරු, දිස්ත්‍රික් පරික්ෂක ඇතුළු තනතුරු 265 ක, දුම්රිය රියදුරු සේවය, දුම්රිය තාක්ෂණ කළමනාකරු සේවය, දුම්රිය ස්ථානාධිපති ඇතුළු එම අංශ වලට තෘතික හා ද්විතීක කළමනාකරණ මට්ටම් නියෝජනය කරන තනතුරු 3,100 ක පුරප්පාඩු පැවතීම දුම්රිය සේවයේ දෛනික මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙනයාම කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	අනුමැතීන්ට යටත්ව අත්‍යාවශ්‍යම පුරප්පාඩු පුරවා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඉ)	ප්‍රාථමික මට්ටම යටතේ දුම්රිය කාර්ය සහයක අනුමත තනතුරු 4,043 ක් වූ අතර එම තනතුර සඳහා සේවයේ යෙදී සිටින සේවකයින් 5,517 ක් වීමෙන් දුම්රිය කාර්ය සහායක 1,474 ක අතිරික්තයක් පැවතුණි.	පිළිතුරු ලබාදී නොමැත.	අතිරික්ත සේවකයින් සුදුසුකම් අනුව පුරප්පාඩු පිරවීමටත්, සේවකයින්ගෙන් ඵලදායී සේවයක් ලබා ගැනීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.