

මාර්ග අංශ සහායක ව්‍යාපෘතිය -2012

1. මතය

මාගේ පරීක්ෂණයෙන් පෙනී යන අන්දමට සහ මට සපයන ලද උපරිම තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් අනුව සහ මෙම වාර්තාවේ 3 ඡේදයේ දැක්වෙන කරුණු වලින් උද්ගත වන ගැලපීම් වලින් ඇතිවන බලපෑම් හැරුණු විට මා දරන්නා වූ මතය වනුයේ,

(අ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතිය නිසි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා තිබුණු බවත්, පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්ම අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු වල තත්ත්වය සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දක්වන බව,

(ආ) සපයන ලද අරමුදල් ඒවා සපයනු ලැබූ අරමුණු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණු බව,

(ඇ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විශේෂ (ඩොලර්) ගිණුමෙන් ආපසු ගැනීම් එම ගිණුමට උභ්‍ය පූර්ණය කිරීම, ව්‍යාපෘතිය විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලැබූ පොත්පත් සහ වාර්තා වල සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස හෙළිදරව් කර තිබුණු බව සහ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය ඒදිනට ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ ගිණුම් වාර්තා සමග සතුටුදායක ලෙස සසඳා තිබුණු බව,

(ඈ) සංවර්ධන ගිවිසුමෙහි නියම කර ඇති අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව ප්‍රතිපූර්ණයන් සඳහා වූ ඉල්ලුම්පත්‍ර සනාථ කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද විශදම් ප්‍රකාශ (වි.ප්‍ර) කෙරෙහි සාධාරණ ලෙස විශ්ලාසය පැවැත්වූ බව,

(ඉ) කළමනාකරණය විසින් ඉකුත් වර්ෂයේ විගණන වාර්තාවෙන් පෙන්වා දුන් කරුණු නිවැරදි කිරීමට සතුටුදායක පියවර ගෙන තිබෙන බව, සහ

(ඊ) සංවර්ධන ණය ගිවිසුමේ සඳහන් කර තිබෙන මූල්‍යමය සම්මුතීන් වලට අනුකූලව කටයුතු කර තිබෙන බවය.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 මූල්‍ය කාර්ය සාධනය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ලැබී තිබෙන තොරතුරු අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ වියදම රු. 3,527,986,832 ක් වූ අතර 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. 27,176,611,394 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වියදම සහ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත සඳහන් ප්‍රකාශයෙන් දැක්වේ.

විස්තරය	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම		2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම
	2012 රු.	2011 රු.	
ස්ථාවර වත්කම් පිරිවැයට	37,382,303	36,527,877	218,715,595
සිවිල් වැඩ	-	689,957,862	22,790,061,873
කෙරිගෙන යන සිවිල් වැඩ	2,935,852,461	72,209,034	3,008,061,495
සැලසුම් උපදේශනය	-	-	122,604,637
ව්‍යාපෘති හා වෙනත් උපදේශනය	18,616,519	34,955,627	105,229,507
ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය	17,215,520	-	17,215,520
ව්‍යාපෘති වියදම	161,978,285	96,986,530	506,206,542
පුහුණුව	17,478,446	5,411,577	67,125,528
නැවත ස්ථාපිත කිරීම	7,084,035	-	315,357,855
ශුද්ධ ජංගම වත්කම්	<u>332,379,262</u>	<u>(315,223,518)</u>	<u>26,032,842</u>
	<u>3,527,986,832</u>	<u>620,824,989</u>	<u>27,176,611,394</u>

2.2 විශේෂ (ඩොලර්) ගිණුම

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ලැබී ඇති තොරතුරු අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිවිසුම් 3 සඳහා ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව විශේෂ (ඩොලර්) ගිණුම පවත්වාගෙන ගොස් තිබුණි. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙහෙයුම් කටයුතු හා අදාළ ගිණුම්වල ශේෂයන්වල සාරාංශයක් පහත දැක්වේ.

ගුණ අංක	4429සීර්		4138සීර්		4906සීර්	
	ශ්‍රී ලංකා රු.	එ.ජ.ඩො	ශ්‍රී ලංකා රු.	එ.ජ.ඩො	ශ්‍රී ලංකා රු.	එ.ජ.ඩො
2012 ජනවාරි 01 ශේෂය	117,823,746	1,034,437	96,698,959	848,972	10,010,654	87,889
එකතු : උපප්‍රවර්ධනයන්	2,993,853,928	24,409,907	97,393,373	848,875	151,066,301	1,161,232
විදේශ විනිමය	<u>165,541,956</u>	<u>-</u>	<u>21,371,352</u>	<u>-</u>	<u>(263,112)</u>	<u>-</u>
වාසි/(අවාසි)	<u>3,277,249,630</u>	<u>25,444,344</u>	<u>215,463,684</u>	<u>1,697,847</u>	<u>160,813,843</u>	<u>1,249,121</u>
අඩු කල :						
ආපසු ගැනුම්	<u>2,118,324,092</u>	<u>16,330,485</u>	<u>144,155,992</u>	<u>1,137,079</u>	<u>112,849,445</u>	<u>871,926</u>
2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	<u>1,158,925,538</u>	<u>9,113,859</u>	<u>71,307,692</u>	<u>560,768</u>	<u>47,964,398</u>	<u>377,195</u>

3. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

3.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2012 නොවැම්බර් 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ නිර්දේශය යටතේ පළමු සංවර්ධන ශාඛ ගිවිසුම යටතේ මාර්ග 9 ක එකතුව රු. මිලියන 15,227 කරන ලද පුනරුත්ථාපන වැඩ වටිනාකම රු. මිලියන 14,994 දක්වා අඩුකර තිබුණු අතර කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට දැනුම් දීමකින් තොරව 2012 මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල එම මාර්ග වල සිවිල් වැඩ හා කොන්ත්‍රාත්තු අධීක්ෂණ සංශෝධනය කර තිබුණි. තවදුරටත් අදාළ කොන්ත්‍රාත්තු යටතේ පුනරුත්ථාපන වැඩ කරන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 5 දෙනෙකුගෙන් තහවුරුකිරීම් ඉල්ලා තිබුණු නමුත් එක් කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු පමණක් ලැබිය යුතු ශේෂ ලෙස එකතුව රු. මිලියන 22.15 සනාථ කර තිබුණි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඔහුට රු. මිලියන 3.49 ගෙවිය යුතු බව දක්වා තිබුණි.

(ආ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ වාර්තාවේ මාර්ග කැනීම යන්ත්‍රණ ප්‍රසම්පාදනය සඳහා වැය කළ ආනයනික පිරිවැය හා බැංකු ගාස්තු එකතුව රු. මිලියන 5.3 ක් වත්කම් ලෙස ඇතුළත් කර තිබුණත්, අදාළ යන්ත්‍රණ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයට භෞතිකව ලැබී තිබුණේ 2013 පෙබරවාරි මස 05 දිනය.

(ඇ) ආරම්භක පියවරේදී බහුකාර්ය මැනුම් වාහනයේ වටිනාකම හඳුනාගැනීමේ වරදක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2010 සිට 2012 කාලයකට ක්ෂයවීම එකතුව රු. මිලියන 6.9 ක් අඩුවෙන් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි.

(ඈ) බහුකාර්ය මැනුම් වාහනය සඳහා මිළට ගත් ආයුධ කට්ටලය හා දත්ත සැකසුම් ඒකකයට 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෞද්ගලික සමාගමකට ගෙවිය යුතු රු. මිලියන 5 ගිණුම් වලට ගෙන නොතිබුණි.

3.2 නොසැකසූ ශේෂයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වයන් පිළිබඳ වාර්තාවේ පෙන්වුම්කරන එකතුව රු. මිලියන 85.1 දේපල, යන්ත්‍ර හා උපකරණ අයිතම 15 ක පිරිවැය, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය නඩත්තු කරන ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය පෙන්වුම් කරන එම වත්කම්වල පිරිවැය රු. මිලියන 84.5 සමඟ එකඟ නොවීය. එබැවින් ව්‍යාපෘතිය මෙම වත්කම් සපයන අවස්ථාවේදී අයිතම හා වටිනාකම නියමාකාරයෙන් හඳුනාගෙන වාර්තා කර නොමැති බව තහවුරු විය.

(ආ) සුනාමි හදිසි ආපදා ප්‍රකෘති තත්ත්වයට පත්කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ ජංගම ගිණුම් 2009 සිට පෙන්වුම් කරන රු. 679,727 බැර ශේෂය සැසඳීමට හා නිරවුල් කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

4. භෞතික කාර්යභාරය

4.1 අරමුදල් උපයෝජනය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ලැබී ඇති තොරතුරු අනුව ව්‍යාපෘතියේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා මූල්‍යනය කිරීම, අයවැය වෙන්කිරීමේ හා අරමුදල් භාවිතය පිළිබඳ සමහර වැදගත් දත්ත පහත දැක්වේ.

මූල්‍ය සැලසුම	විදේශ සංරචක යටතේ වෙන් කළ මුදල		සමාලෝචිත වර්ෂයේ වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවෙන් සිදුකළ වෙන් කළ මුදල	අරමුදල් භාවිතය			
	එ.ජ.ඩො	රු. මිලියන		සමාලෝචිත වර්ෂය	2012 දෙසැම්බර් 31 දක්වා		
	එ.ජ.ඩො	රු. මිලියන	රු. මිලියන	එ.ජ.ඩො	රු. මිලියන	එ.ජ.ඩො	රු. මිලියන
භාණ්ඩ සංවර්ධන							
සංගමය සංවර්ධන ණය අංක							
4138සීර්	100.0	10,125		0.8	91	87.6	9,522
4429සීර්	98.1	11,579	3,795.0	24.4	2,994	92.3	10,775
4906සීර්	100.0	11,081		1.2	139	1.4	171
විදේශ විනිමය වෙනස					187		259
ශ්‍රී ලංකා රජය			121.5		117		6,449
එකතුව	<u>298.1</u>	<u>32,785</u>	<u>3,916.5</u>	<u>26.4</u>	<u>3,528</u>	<u>181.3</u>	<u>27,176</u>

4.2 ව්‍යාපෘතියේ පියවර 01 යටතේ සිදුකළ මාර්ග පුනරුත්ථාපන හා නැවත ඉදිකිරීම වැඩ

ව්‍යාපෘතිය මාර්ග 13 ක පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාත්මක කර සැලසුම් කර තිබුණි. ප්‍රගති වාර්තා අනුව පසුව අතහැර දැමූ උතුරුමැද පළාතේ පිහිටි රඹුළු - ගල්කුලම මාර්ගය හැර අනෙකුත් සියලුම මාර්ග 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට සැලකිය යුතු ලෙස පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩ නිමකර තිබුණි. මාර්ගවල පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු විගණනයේදී අනාවරණය විය.

(අ) මාර්ග 11 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩ සඳහා ආරම්භක ඇස්තමේන්තුව පිරිවැය එකතු රු. මිලියන 11,450.6 (එකතු කළ අගය මත බදු නොමැතිව) මුල් විෂය පථයට කරන ලද වෙනස්වීම් හා මිළ උවචාවචනය සඳහා කෙරෙන දීමනා හේතුවෙන් පසුව රු. මිලියන 19,193 දක්වා (එකතු කළ අගය මත බදු නොමැතිව) වැඩි වූ අතර එය ආරම්භක ඇස්තමේන්තුවෙන් සියයට 67.6 නියෝජනය විය. කෙසේවෙතත් මාර්ග 9 ක පිරිවැය රු. මිලියන 266.7 (එකතු කළ අගය මත බදු නොමැතිව) කින් වැඩිකිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබූ අතර

එය ආරම්භක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයෙන් සියයට 2.33 ක් නියෝජනය විය. තවදුරටත් නිර්වර්ධන-නුවර හා ගාල්ල-දෙණියාය යන මාර්ග 2 හි ආරම්භක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය වැඩිකිරීමට 2012 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී නොතිබුණි.

- (ආ) පියවර අංක 01 යටතේ පුනරුත්ථාපනය කළ නිර්වර්ධන - නුවර මාර්ගය තාක්ෂණික ප්‍රවීණත්ව අනුකූල නොවීම නිසා සැකීමකට පත්වන මට්ටමක නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. සැලසුම් මට්ටමේ සිට පුනරුත්ථාපන වැඩ අවසානය දක්වා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හා උපදේශකවරුන්ගේ නොසැලකිලිමත්කමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම දෝෂ ඇතිවූ බව තවදුරටත් අනාවරණය කෙරිණි. 2010 ජුනි මස මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් නිකුත් කළ විමර්ශන වාර්තාවට අනුව නිර්වර්ධන - නුවර පාර පුනරුත්ථාපන වැඩ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් දෝෂ අනාවරණය විය.
- ආරම්භක පියවරේදී මාර්ග මතුපිට හා ප්‍රවාහනය ආදිය සම්බන්ධව නිර්මාණ උපදේශකයින් විධිමත් තක්සේරුවක් නොමැතිකම.
 - මාර්ග ඉදිකිරීම පියවරේදී මිශ්‍රණ සැලසුම් ප්‍රමිතයන් වන බැඳුම් ස්ථරයේ හා මතුපිට නිමැවුම් ස්ථරයේ දෝෂ අනාවරණය විය.
 - බාල ඇස්තමේන්ට නිපදවීම, ප්‍රසාරණයක් නොමැති වීම හා ප්‍රමාණවත් නොවූ තාර යෙදීම හේතුවෙන් මාර්ග පථයේ පැලීම වැඩිවී තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරු නිරීක්ෂණය වූ මෙම දෝෂ නිවැරදි කළ බවට විධිමත් සාක්ෂි නොවීය.

කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘතියට අතිරේක පිරිවැයක් නොමැතිව අදාළ දෝෂ කොන්ත්‍රාත්කරු ලවා නිවැරදි කරවා ගැනීමට වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් පියවර ගෙන තිබුණි. 2010 ජූලි 27 දින වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන නියෝජිතායතනයේ නිලධාරීන් හා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හා උපදේශකයන්ගේ නියෝජිතයන්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් නිවැරදි කිරීමේ වැඩ අධීක්ෂණය, දෝෂ පරීක්ෂා කිරීම, කාලානුරූපව වැඩිබිම් අධීක්ෂණ උපදෙස් දීම භූමි නිවැරදි ගුණාත්මක තත්ත්වය දියුණු කිරීමට සෞඛ්‍ය නිලධාරීන් දැනුවත් කිරීම කිරීම සඳහා පත්කර තිබුණි.

ආරම්භයේදී 2012 මාර්තු 31 දෝෂවල නිවැරදි කිරීම නිමකිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. තවදුරටත් 2012 දෙසැම්බර් මස ලෝක බැංකු දූත මණ්ඩල සංචාරයේදී නිවැරදි කිරීම් වැඩ 2013 ජනවාරි 15 පෙර නිම කළ යුතු බව වාර්තා කර තිබුණි. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට කි.මී.40+550 සිට කි.මී.59+908 කුඩා ගල් මිශ්‍රණ ඇතිවීමේ කටයුතු 86% වූ අතර 2013 අප්‍රේල් 30 දක්වා එම කටයුතු කෙරෙහි පැවතුණි.

- (ඇ) හාලිඇල-බණ්ඩාරවෙල මාර්ගය (සීපී-03) බණ්ඩාරවෙල-වැලිමඩ මාර්ගය (සීපී-04) සහ සියඹලාණ්ඩුව අමපාර කාරනිව මාර්ගය (සීපී-10) යන මාර්ග 3 හි පුනරුත්ථාපන වැඩවල කොන්ත්‍රාත්කරුගේ බිල්පත් නිරවුල් කිරීම ප්‍රමාදවීම මත එකතුව රු. මිලියන 12.34 ක දඩ මුදලක් ගෙවා අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුවේ සිවිල් වැඩවල පිරිවැයට ඇතුළත් කර තිබුණි.

4.3 ව්‍යාපෘතියේ පියවර 2 යටතේ කරන ලද මාර්ග පුනරුත්ථාපන ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩ

4.3.1 වැඩවල විෂයපථය සඳහා සිදුකල වෙනස්වීම්

මාර්ග ආංශික සහාය ව්‍යාපෘතියේ (ආර්ථසඵල) දෙවැනි අතිරේක අරමුදලේ හා ගිවිසුමේ උපලේඛන 01 අනුව විශේෂ හැර ගැනුම් 63,600,000 (එ.ජ.ඩොලර් 100,000,000) සමාන රු. 114,000,000 නැගෙනහිර-බටහිර අභ්‍යන්තර මාර්ග උතුරු පළාතට සම්බන්ධ වන ප්‍රමුඛතා මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීම ඉලක්ක කොට වෙන්කිරීම කර තිබුණි. එමඟින් අඹේපුස්ස - දඹුල්ල A06 (කි.මී. 91) මංතීරු 2 සිට 4 දක්වා පළල් කිරීම හා කන්තලේ-ත්‍රිකුණාමලය A06 (කි.මී. 43) යන ප්‍රධාන මාර්ග 2 පුනරුත්ථාපනය කිරීමට බලාපොරොත්තු විය. කෙසේවෙතත්, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම්වල පුනරුත්ථාපන කොටස්වල විෂය පථය වෙනස් කිරීමට පසුව තීරණය කර තිබුණි. අඹේපුස්ස-දඹුල්ල (A06) මාර්ගය වෙනුවට කොළඹ - ගාල්ල-හම්බන්තොට-වැල්ලවාය මාර්ගය (A02) මැලිබන් හන්දියේ සිට පානදුර (කි.මී. 17) හා පැලියගොඩ-පුත්තලම මාර්ගය (A03) පැලියගොඩ සිට පාඤ්ඤ (කි.මී. 28) පුනරුත්ථාපන කටයුතුවලට 2012 අප්‍රේල් 28 ලෝක බැංකු අනුමැතිය ලැබුණි. මැලිබන් හන්දියේ සිට පානදුර දක්වා කි.මී. 16.45 මංතීරු 2 සිට 6 දක්වා පුළුල් කිරීමටත්, පැලියගොඩ සිට පාඤ්ඤ කි.මී. 17.50 මංතීරු 4 සිට 6 දක්වා පුළුල් කිරීමේ පුනරුත්ථාපන කටයුතු කිරීමට ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ක්‍රියාකර තිබුණි. එබැවින් උතුරු පළාතට සම්බන්ධ වන මාර්ගය කි.මී. 91 ක් පුනරුත්ථාපනය වෙනුවට දකුණු මාර්ගය කි.මී. 76.65 පුනරුත්ථාපනය කිරීමට ක්‍රියාකිරීම නිසා ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රාථමික අරමුණ වූ නැගෙනහිර - බටහිර සම්බන්ධිත ප්‍රමුඛතා මාර්ග පුනරුත්ථාපනය වෙනස් වී තිබුණි.

4.3.2 කන්තලේ - ත්‍රිකුණාමලය පාර පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම

2011 කන්තලේ-ත්‍රිකුණාමලය පාර A06 කි.මී.42+300 (කි.මී.157+000 සිට කි.මී.199+300 දක්වා) පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණුකිරීම වැඩ ආරම්භ කර තිබුණු අතර 2012 නිම කර තිබුණි. මාර්ගයේ මුලු දිග ප්‍රමාණය කොටස් 4 බෙදා ජාතික තරගකාර මිල ලංසු ක්‍රමය යටතේ රෙන්ඩර් කැඳවා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 4 දෙනෙකුට කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කර තිබුණි. මාර්ග කොටස් වල පුනරුත්ථාපන වැඩ පිලිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

කොටස	කොන්ත්‍රාත්තුවේ එකඟවූ වටිනාකම (එකතු කළ අගය මත බදු හැර)	මාර්ගයේ දිග කි.මී.	කි.මී. 1 ක පිරිවැය රු.	ඉදිකළ යුතු /පුනරුත්ථාපනය කළ යුතු පාලම් ගණන	ඉදිකළ යුතු /පුනරුත්ථාපනය කළ යුතු බෝක්කු ගණන
කන්තලේ-ගන්තලාව (කේ.ටී /01)	864,713,924	13.38	64,627,348	03	37
ගන්තලාව-තම්පලාගම (කේ.ටී /02)	834,106,005	10.72	77,808,396	03	43
තම්පලාගම-සර්ධාපුර (කේ.ටී/03)	719,078,523	12.00	59,923,210	08	43
සර්ධාපුර-ත්‍රිකුණාමලය (කේ.ටී /04)	948,343,937	9.30	101,972,466	01	50

මාර්ගයේ පුනරුත්ථාපන වැඩ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ඉහත වගුවේ පෙනෙන ආකාරයට කි.මී. 1 ට එකඟ වූ පිරිවැය මාර්ග කොටස් අනුව සැලකිය යුතු ලෙස වෙනස්වී තිබුණි. වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සිදුකළ පැහැදිලිකිරීම්වලට අනුව කේ.ටී/04 මාර්ගයේ කි.මී. 1 පිරිවැය මාර්ග කොටසේ ස්වභාවය හා සංකීර්ණතාව හේතුවෙන් වෙනත් මාර්ග කොටසකට වඩා වැඩි විය. ඊට අමතරව 2010 මහාමාර්ග ගාස්තු උපලේඛනයේ රේඛයන් ප්‍රයෝජනයට ගෙන සියලු මාර්ගවල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු පිළියෙලකලත් ලංසු කැඳවීම 2011 සිදුකිරීමෙන් එකඟවූ කොන්ත්‍රාත්තුව වටිනාකම වැඩිවිය. විගණනයෙන් පෙන්නුම්කිරීම්වලට අනුව මාර්ග කොටස් හතරෙන් කොටස් තුනක කොන්ත්‍රාත්තුවල සියයට 20 වඩා සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවී තිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත්තුව ගිවිසුම් අනුව පුනරුත්ථාපන වැඩ 2012 ඔක්තෝබර් අවසානයට පෙර නිමකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේවෙතත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 4 දෙනෙකු මන්දගාමී ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කළ මාර්ග කැනීම්, වැඩබිම් පිරිසිදුකිරීම්, කානු වැඩ, පාලම් බෝක්කු ඉදිකිරීම්, මාර්ග පුවරු සැපයීම හා මංතීරු සලකුණු කිරීම ආදිය නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 4 දෙනාම මාස 2 සිට 4 කාල ප්‍රමාදයකින් වැඩ අවසන් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් සිදුවූ දුර්වලතාවයෙන් ප්‍රමාද නිසා සිදුවූ කන්තලේ සිට ගන්තලාව දක්වා වූ (කේටී/01) කොටසේ එකතුව රු. මිලියන 4.46 මිල වුවහොත් සිදුකර තිබුණි.

(ඇ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මගපෙන්වීමේ 5.4.4 වගන්තියට හා කොන්ත්‍රාත්තුව පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනය (ICTAD) 14.2 ඡේදයේ ස්ථාවර ලංසු ලියකියවිලිවල නියමයන්ට අනුව ඕනෑම වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා

අත්තිකාරම් ගෙවීමේදී තාවකාලික මුදල් හා අසම්භාව්‍ය වියදම් බැහැර කළ යුතුය. කෙසේවෙතත් රු. මිලියන 3,366 ක් වූ මුළු කොන්ත්‍රාත්තුවල කොන්ත්‍රාත්තු 4 අත්තිකාරම් ලෙස රු. මිලියන 504 ගෙවා තිබුණු අතර තාවකාලික වෙන්කිරීම් හා අසම්භාව්‍යතා වියදම් රු.මිලියන 516.8 ඊට ඇතුළත්ව තිබුණි. එමගින් අත්තිකාරම් රු.මිලියන 76.9 වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.

(ඇ) ගිවිසුමේ කොන්ත්‍රාත්තු කොන්දේසි VIII කොටසේ 14.6 ඡේදයට අනුව එකඟවූ කොන්ත්‍රාත්තු වටිනාකමින් එක් අතුරු ගෙවීම් සහතිකයක අවම වටිනාකම යටත්පිරිසෙයින් 2% ක් වත් විය යුතුය. කෙසේවෙතත් තම්පලාගම සිට සර්ධාපුර (කේ.ටී/03) හා සද්ධාපුර සිට ත්‍රිකුණාමලය (කේ.ටී/04) යන පුනරුත්ථාපන කොන්ත්‍රාත්තු මාර්ග කොටස්වල එකඟවූ කොන්ත්‍රාත්තු වටිනාකමින් 2% මට්ටම ප්‍රභාවිමට පෙර අතුරු ගෙවීම් සහතික 7 නිකුත් කර එකතු රු. මිලියන 77.87 ක් ගෙවීම කර තිබුණි.

(ඉ) කොන්ත්‍රාත්තරුට ගෙවීම් සිදුකිරීමේදී කන්තලේ සිට ගන්තලාව (කේ.ටී/01) මාර්ග කොටසේ පුනරුත්ථාපන වැඩ කරගෙන ගිය කොන්ත්‍රාත්තරු කොන්ත්‍රාත් පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනයේ සඳහන් ප්‍රමිත වලට අනුකූල වී නොමැති බව විගණනයේදී හෙලිදරව් විය. අනාවරණය වූ නිරීක්ෂණ පහත විස්තර කර ඇත.

(I) කො.ප්‍ර.හා ස.අ. මාර්ග හා පාලම් (එස්සීඑ/5) ඉදිකිරීම් හා නඩත්තු ස්ථාවර පිරිවිතරයන් ඡේද 119.2 අනුව කොන්ත්‍රාත්තරුවන්ට ගෙවීම් කල යුත්තේ මුල් රක්ෂණ බැඳුම්කර ආරක්ෂණ හෝ සුරැකුම් ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසුවය. කෙසේවෙතත් රක්ෂණය සඳහා එකතු ගෙවීම් රු. මිලියන 20.83 වෙනුවෙන් ඉන්වොයිස් හා බිල්පත් වෙනුවෙන් සෘජුවම කොන්ත්‍රාත්තරුට ගෙවා තිබුණු අතර එම ගෙවීම්වලට අදාළ ඉන්වොයිස් හා බිල්පතු විගණනයට ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

(II) අවශ්‍යතාවයට වඩා වැඩිපුර මිළට ගත් තෙත් ආවරණ රෙදි මීටර් 1,104 ක් 2012 මැයි සිට 2013 ජනවාරි දක්වා වැඩබිමේ තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම අතිරේක ද්‍රව්‍ය සඳහා රු. මිලියන 1.97 ගෙවා තිබුණි.

(ඊ) ඇස්තමේන්තුවේ ප්‍රමාණ පත්‍රවල සඳහන් කළ වැඩ ප්‍රමාණයන් හා සත්‍ය ප්‍රමාණයන් සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවී ඇති බව තම්පලාගම-සර්ධාපුර (කේ.ටී/03) මාර්ග කොටසේ අතුරු ගෙවීම් සහතික වලින් නිරීක්ෂණය විය. එබැවින් ඇස්තමේන්තුවට වඩා එකතුව රු. මිලියන 11.64 වැඩිපුර ගෙවා තිබීමෙන් නියමානුකූල මැනුම් සිදුකිරීමෙන් පසුව ප්‍රමාණපත් තාත්විකව පිලියෙල කර නොමැති බව පෙන්වුම් කෙරිණි.

4.4 මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2005 දෙසැම්බර් 09 දින භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් අත්සන් කරන ලද භාර ඔප්පුව යටතේ මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල (මා.න.භා.අ) පිහිටුවා තිබුණි. භාර ඔප්පුවේ 6 වන වගන්තියට අනුව පෙට්‍රල් හා ඩීසල් විකිණීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ලැබෙන ආදායමෙන් වෙන්කිරීමක් මාර්ග නඩත්තු අරමුදලට ලැබිය යුතු අතර ජාතික අයවැය

ලේඛනයේ වෙන්කිරීම් යටතේ ලැබෙන ආදායම භාර අරමුදලට බැර කළ යුතුය. මේ සම්බන්ධව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

තම්පලගම-සර්ධාපුර (කේ.ටී/03) මාර්ග කොටසේ අතුරු ගෙවීම් සහතික අනුව ඇස්තමේන්තුවේ ප්‍රමාණපත්වල සඳහන් ප්‍රමාණයන්ට වඩා කරන ලද වැඩවල සත්‍ය ප්‍රමාණයන් සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවී තිබුණි. එමනිසා ඇස්තමේන්තුවට වඩා වැඩිපුර එකතුගෙවීම් රු. මිලියන 11.64 සිදුකර තිබීමෙන්, ප්‍රමාණපත් නියමාකාරයෙන් මිනුම් ගැනීමෙන් පසුව ප්‍රමාණපත් පිළියෙල කර නොමැති බව පෙනේ.

(I) වාර්ෂික විසර්ජන පනත යටතේ කරන ලද වෙන්කිරීම් භාණ්ඩාගාරයෙන් ආපසු ලබාගැනීමට මාර්ග නඩත්තු අරමුදලේ ලේකම් කාර්යාලය කටයුතු කර තිබුණි. මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ජාතික මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා එම මුදල් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට නිදහස් කර තිබුණි. භාර ඔප්පුවේ 6 වගන්තියට අනුව මාර්ග නඩත්තුව සඳහා ඩීසල් හා පෙට්‍රල් විකිණීමෙන් ලැබෙන ආදායම්ද අයවැය ප්‍රතිපාදනයට ඇතුළත් වන අතර වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත ජාතික මාර්ග නඩත්තුව සඳහා අයවැය ලේඛන යටතේ වර්තමානයේ ලැබෙන ප්‍රතිපාදනය භාර අරමුදලට බැර කළ යුතුය. කෙසේවෙතත් පෙට්‍රල් හා ඩීසල් විකිණීමෙන් ලැබෙන බදු ආදායම එකතු කර ගැනීම සඳහා ක්‍රමවේදයන් ස්ථාපිත කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(II) තවද, 2012 වර්ෂයේ මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා භාණ්ඩාගාරයෙන් කරන ලද මුළු ප්‍රතිපාදනවල රු.මිලියන 5,961 න්, රු. මිලියන 1,332 භාරයට ලැබී තිබුණි. ඉන් රු. මිලියන 4,629 භාරයේ එකඟතාවයක් නොමැතිව වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය හරහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ලැබී තිබුණි.

(III) මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල 2012 සඳහා වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කිරීමට කටයුතු කර නොතිබූ අතර හෝ අදාළ වර්ෂය අවසානයට මාර්ග නඩත්තු අරමුදලේ කාර්යසාධනය පෙන්වූ කිරීමට ප්‍රගති වාර්තා පිළියෙල කර නොතිබුණි.

(අ) පසුගිය වර්ෂයේ විගණන වාර්තාවේ සඳහන් කර තිබුණු පරිදි මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදලක් පිහිටුවීමට හා කළමනාකරණයට එ.ජ.ඩොලර් 631,750 සමාන රු. මිලියන 68.3 ක විදේශ උපදේශකයන් හා රු. මිලියන 31.10 දේශීය උපදේශකයන් ලබාගැනීමට 2008 මැයි 15 දින ගිවිසුමකට එළඹී තිබුණි. 2011 මැයි ගිවිසුම කාලය ඉකුත්වී තිබුණු අතර එ.ජ.ඩොලර් 291,411 සමාන රු. මිලියන 34 විදේශ උපදේශකයන් සඳහා හා රු. මිලියන 14.35 දේශීය උපදේශකයන් සඳහා එම ගිවිසුම අවසානයේදී ගෙවා තිබුණි. තාක්ෂණ විගණන අත්පොත අවසාන වාර්තාව, තාක්ෂණ විගණන සහාය වාර්තාව හා මා.අ.ස - 01 ව්‍යාපෘතියේ පළමු පියවරේ අවසාන ව්‍යාපෘති වාර්තාව වැනි වාර්තා රැසක් උපදේශකයින් විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සැපයිය යුතු වුවත් ඒවා සම්පූර්ණ කර ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. තවද උපදේශකයන් විසින් ඇ.එ.ජ.ඩොලර් 63,175 සමාන රු. මිලියන 8.05 හා රු. මිලියන 3.11 ක් වියදම කරමින් පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කළ මූල්‍ය අත්පොත විගණනයට

ලැබී නොතිබුණි. ඊට අමතරව එ.ජ. ඩොලර් 265.813 සමාන රු. මිලියන 31 විදේශ උපදේශක හා රු. මිලියන 14.94 දේශීය උපදේශකයන් සඳහා අලුත් ගිවිසුමක් ඉහත සඳහන් වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීමකින් තොරව 2012 පෙබරවාරි 12 දින එම උපදේශක සමාගම අත්සන් කර තිබුණි. පළමු ගිවිසුමෙන් ධාරනාදායී වාර්තා ඇතුළත්ව වෙනත් වාර්තා 13 සමපූර්ණ කිරීමට බලාපොරොත්තුවී තිබුණි. අළුත් ගිවිසුම යටතේ එ.ජ.ඩොලර් 119.615 සමාන රු. මිලියන 14 විදේශ උපදේශකයන්ට හා රු.මිලියන 6.95 දේශීය උපදේශකයන් ගෙවා තිබුණත්, වාර්තා ඉදිරිපත්කිරීමේ ප්‍රගතිය ඉදිරිපත් කල යුතු නිශ්චිත දිනට පිටුපසින් විය.

4.5 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සඳහා ප්‍රධාන සාමාජිකයින් 12 හා සහායක කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 20 ද, ත්‍රිකුණාමලයේ පිහිටුවා තිබූ ව්‍යාපෘති උපදේශක ඒකකය සඳහා ප්‍රධාන තනතුරු 17 හා සහායක කාර්ය මණ්ඩලය සාමාජිකයින් 25 කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමත කර තිබුණි. ඒ සම්බන්ධව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සඳහා අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයෙන් ඉංජිනේරු තනතුරු 4 ක් ඇඛැර්තුවී තිබුණු අතර ලිපිකරු 2 හා රියදුරු 1 අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවට වැඩිපුරව බඳවාගෙන තිබුණි. තවදුරටත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ව්‍යාපෘති උපදේශක ඒකකය කොන්ත්‍රාත්තු වියේෂඥයින්, ප්‍රමාන සමීක්ෂකයන් හා සහාය කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 12 අඩුවකින් ක්‍රියාත්මක වී තිබුණි.

(ආ) අභ්‍යන්තර අයදුම්පත් කැඳවීමෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් තාවකාලිකව නිදහස් කල නිලධාරීන්ගෙන් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය හා ව්‍යාපෘති උපදේශක ඒකකය සමන්විතය. 2007 අප්‍රේල් 05 දිනැති කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ එම්.එස්.ඩී 33 චක්‍රලේඛයේ 2.2.7 ඡේදය අනුව විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘතිවල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ කාර්ය මණ්ඩලය ප්‍රසිද්ධ දැන්වීම් පල කිරීමෙන්, කොන්ත්‍රාත්තු පදනම මත, උපරිම වර්ෂ 3 ක කාලයකට බඳවා ගැනීම අවශ්‍ය විය.

(ඇ) ඉහත චක්‍රලේඛයේ 4.1.1 ඡේදය අනුව රාජ්‍ය ආයතනවල පඩි රහිත නිවාඩු මත, පූර්ණ සේවා කාල පදනම මත නිදහස් කරන නිලධාරීන් ව්‍යාපෘති වලට කොන්ත්‍රාත් පදනම මත ඇතුළත් කිරීමේදී ස්ථිර තනතුරේ වැටුපෙන් 50% අතිරේක දීමනා වලට හිමිකම් ලැබේ. කෙසේවෙතත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් තාවකාලිකව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයට හා ව්‍යාපෘති උපදේශක ඒකකයට නිදහස් කල නිලධාරීන් 34 දෙනෙකුට රු. මිලියන 4.83 ගෙවා තිබුණි.

(ඈ) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ සේවය වෙනුවෙන් පාරිභෝගික සඳහා තාවකාලික මුදලක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ප්‍රේෂණය කිරීම ව්‍යාපෘතියේ සාමාන්‍ය පිළිවෙතක් ලෙස කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ සේවය කල කාලය වෙනුවට කාර්ය මණ්ඩලයේ සමස්ථ සේවා කාලය

සාමාන්‍ය පාරිතෝෂික ගණනය කිරීමේදී පදනම කරගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. එහිසා 2012 දෙසැම්බර් 31 දක්වා අතිරේකව රු.මිලියන 5.10 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට නිලධාරීන් 22 ක් සඳහා ප්‍රේෂණය කර තිබුණි.

4.6 කොන්ත්‍රාත්තු පරිපාලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) කන්තලේ-ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේදී හානියට පත්වූ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ත්‍රිකුණාමලය සංචාරක නිවාසයට අළුත් ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම සඳහා වෙන් කර තිබූ රු. මිලියන 2.5 ක මුදලින් රු. මිලියන 2.4 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ගෙවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. අදාළ ඉදිකිරීම් වැඩ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නැගෙනහිර පළාත් අධ්‍යක්ෂකගේ කාර්යාලය විසින් සෘජු ශ්‍රමය පදනම මත කරගෙන ගොස් තිබුණි. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පොදුකාර්ය සඳහා රු. 360,000 අතිරේක වියදමක් හා සාමාන්‍ය කරුණක් ලෙස බාහිර කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ගෙවීම් කරන ලාභ රු. 75,000 සම්බන්ධ ගෙවීමක් ව්‍යාපෘතියට ලැබුණු දේශීය උයකත්ව අරමුදලින් දරා තිබුණි.

(ආ) කන්තලේ-ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගයේ පුනරුත්ථාපන කොටසේ මාර්ගය භාවිතාකරන්නන් සැහිමකට පත්කිරීමේ සමීක්ෂණයක් කිරීම සඳහා පුද්ගලික අංශය සමඟ මුළු පිරිවැය රු. මිලියන 3.2 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට ව්‍යාපෘතිය විසින් 2012 අගෝස්තු එළඹ තිබූ අතර විදේශ ණය ඉපයීම වලින් වියදම් දැරීමට බලාපොරොත්තු විය. ගිවිසුම කොන්දේසි අනුව සමීක්ෂණයේ සියලු කාර්යයන් 2012 දෙසැම්බර් 18 දින හෝ ඊට පෙර අවසන් කළ යුතුවිය. කෙසේවෙතත් විද්‍යුත් දත්ත සමුදාය ඉදිරිපත් කිරීම හා මූලික පදනම සමීක්ෂණ වාර්තාව වැනි සමීක්ෂණ කාර්යයන් 2013 අප්‍රේල් 30 දිනටත් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) ව්‍යාපෘති වර්ෂය 2011 පෙබරවාරි 01 සිට සෙප්ටැම්බරය ගොඩනැගිල්ලේ 3 මහලේ පිහිටා තිබූ අතර රු. මිලියන 6.6 එම ස්ථානයේ ව.අ. 5,100 ක් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම වෙනුවෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ නෛතික ගිවිසුමකට එළඹීමට ක්‍රියාමාර්ග 2013 අප්‍රේල් 04 වන විටත් ගෙන නොතිබුණි.

4.7 මහසේදයට තුඩුදෙන වියදම්

ව්‍යාපෘති ඇගයීම වාර්තාවේ 4 ඡේදයට අනුව පුහුණු හා ආයතනික ශක්තිමත් කිරීමේ සංරචකය යටතේ පුහුණුව අවශ්‍ය පාර්ශවයන් පුහුණුව සඳහා මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා පාරිසරික හා සාමාජික කාර්යයන් සඳහා ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන් තෝරාගෙන තිබුණි. කෙසේවෙතත් 2012 පෙබරවාරි පැවැත්වූ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපිළිවෙත පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර වැඩසටහනකට වරාය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයෙකු සහභාගි වී ඉහත සඳහන් සංරචකය වෙන්කිරීම යටතේ රු. 834,949 වියදමක් දරා තිබුණු අතර එය මාර්ග සංවර්ධන කටයුතුවල සමාජ හා පාරිසරික ක්‍රියාවන්ට අදාළ නොවේ. තවද, 2012 ජුනි මස

ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරීන් 4 කාශීලන්ත වාරිකාව වෙනුවෙන් 2010 ජූලි 09 දිනැති ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයේ අංක සීපී/1/16/1 වකුලේඛයේ අවශ්‍යතා පරිදි විදේශ වාරිකා වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

4.8 නිශ්ක්‍රීය වත්කම්

අබෙප්‍රස්ස - දඹුල්ල මාර්ග පුනරුත්ථාපන කොටසේ ප්‍රයෝජනය සඳහා මිලට ගත් රූ. මිලියන 1.79 වටිනා රසායනාගාර උපකරණ 2011 පෙබරවාරි 15 සිට 2012 ජූනි 15 දක්වා කුරුණෑගල ස්ථානයක කර තිබූ අතර පසුව අදාළ මාර්ග පුනරුත්ථාපන කොටස මුල් විෂයපථයෙන් ඉවත්කිරීම නිසා ජාඇල ස්ථානයකට මාරු කර තිබුණි. එදින සිට ඉන්වෙන්ට්‍රි අයිතම ජාඇල ස්ථානයේ නිශ්ක්‍රීයව තිබුණි. 2012 අප්‍රේල් ජාඇල පරිශ්‍රයේ කරන ලද හඳිසි විගණන පරීක්ෂාවේදී Marshall test equipment – compactor, California bearing test equipment, Losangeles abaration machine and Trichloroethylene 200 L barrel වැනි සමහර අයිතම පරිසරයෙන් හා වෙනත් බලපෑම් වලින් ආරක්ෂාවක් නොමැතිව ස්ථානයෙන් පිටත ඇති බව හෙලිදරව් විය.

පද්ධති හා පාලන

පහත සඳහන් පාලන ක්‍ෂේත්‍රයන් පිළිබඳ විශේෂ අවධානයක් යොමුකිරීම අවශ්‍ය වේ.

- (අ) වියජුභූමි වාර්තා පිළියෙල කිරීම
- (ආ) ව්‍යාපෘති උපදේශන ඒකකයේ කළමනාකරණය
- (ඇ) වත්කම් කළමනාකරණය
- (ඈ) කොන්ත්‍රාත්තු පරිපාලනය
- (ඉ) ඉන්වෙන්ට්‍රි පාලනය
- (ඊ) ගිණුම්කරණය