

දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - 2013

දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා රජය සහ චීන ආනයන හා අපනයන බැංකුව අතර 2011 පෙබරවාරි 17 දින එළඹ තිබුණු පැකේජය - 1 සඳහා වූ අංක බීඑල්ඒ 201011 සහ පැකේජය - 02 සඳහා වූ බීඑල්ඒ 201012 ණය ගිවිසුම් යටතේ මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම සහ ව්‍යාපෘති කාලය

දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම් අනුව, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිත ආයතනය වේ. ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වන්නේ කර්මාන්ත, සංචාරක, ධීවර කටයුතු , කෘෂිකර්මාන්තය යන ක්ෂේත්‍රයන්ගේ වර්ධනය ධෛර්යමත් කරමින් දකුණු පළාතේ ආර්ථිකය සංවර්ධනය කිරීමට සහාය වීමයි. ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය වන්නේ, කොළඹ ප්‍රදේශයේ කොට්ටාව සහ දකුණු පළාතේ මාතර නගරය හා දකුණු පළාතේ ප්‍රධාන නගරය වන ගාල්ල නගරය ප්‍රවේශ මාර්ගයකින් සම්බන්ධ කරනු ලබන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ප්‍රවේශ පාලන අධිවේගී මාර්ගය බවට පත්කිරීමයි. ණය ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 639.74 ක් වන අතර ඉන් සියයට 25.75 කට පමණ නියෝජනය වූ ඇ.එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 164.6 ක් මූල්‍ය ණය කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එකඟවී තිබුණි. ණය දෙනු ලබන නියෝජිත ආයතන සහ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මූල්‍යනය කරනු ලබන මුදල පහත දක්වනු ලැබේ.

ණය දෙනු ලබන නියෝජිත ආයතනය	එකඟ වූ මුදල ඇ.එ.ජ. ඩොලර් මිලියන	සියයට ප්‍රමාණය %
ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	164.60	25.73
ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාවය පිළිබඳ ජපාන බැංකුව	103.00	16.10
නොර්වේ සංවර්ධන පදනම	5.40	0.84
ස්වීඩන් ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන සංගමය	0.80	0.13
චීන එක්සිම් බැංකුව	138.21	21.60
ශ්‍රී ලංකා රජය	227.73	35.60
එකතුව	<u>639.74</u>	<u>100.00</u>

ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු 2003 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ කරන ලදී. කිලෝමීටර් 95.05 ක් වූ කොට්ටාව සිට පින්තූව (ගාල්ල) කොටස සහ කිලෝමීටර් 05 ක් වූ ගාල්ල කොටුව ප්‍රවේශමාර්ගය සම්පූර්ණ කර 2011 නොවැම්බර් 27 දින ගමනාගමනය සඳහා විවෘත කර තිබුණි. 2011 නොවැම්බර් 18 දිනැති අංක 1732/12 දරන රජයේ ගැසට් නිවේදනය අනුව දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය පරිහරණය සඳහා ගාස්තු අයකරන අධිවේගී මාර්ගයක් වශයෙන් රජය ප්‍රකාශයට පත් කර තිබුණි. ණය ගිවිසුම් අංක බීඑල්ඒ- 201011 හා අංක බීඑල්ඒ-201012 යටතේ චීන එක්සිම් බැංකුවෙන් රු.බිලියන 15.98 කට සමාන එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 138.21

උපයෝජනය කර ගනිමින් පින්තූව සිට මාතර ගොඩගම දක්වා අධිවේගී මාර්ගයේ ඉතිරි කොටස ඉදිකරන ලදී. ස්ථිර ගාස්තු රැස් කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපනය කර 2014 පෙබරවාරි මාසයට පෙර ගොඩගම දක්වා අධිවේගී මාර්ගය සම්පූර්ණ කර පූර්ණ වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත විය. පින්තූව සිට ගොඩගම (මාතර) දක්වා වූ කොටස ප්‍රවාහනය සඳහා 2014 මාර්තු 16 දින විවෘත කරන ලදී.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවියහැකි ප්රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලසුම් කිරීම , ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ පවත්වා ගෙනයාමත්, යෝග්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරා ගැනීම සහ යොදා ගැනීමත්, අවස්ථාවෝචිතව සාධාරණ ලෙස ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

2. විගණන විෂය පථය සහ මතය සඳහා පදනම

මාගේ විගණන පරීක්ෂණ මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මෙම වාර්තාවේ ඇතුළත් විගණන මතය, අදහස් දැක්වීම් සහ සොයා ගැනීම්, විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ සමාලෝචනය සහ ගනුදෙනුවල නියැදි පිළිබඳ තහවුරු පරීක්ෂා කිරීම් මත පදනම් වී ඇත. එම සමාලෝචනය සහ පරීක්ෂණයන්ගේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය, මට ලැබී ඇති කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් සහ කාලවේලා යන සීමාවන් ඇතුළත හැකිතාක් පුළුල් විගණනයක් කළහැකි වන පරිදි පිළියෙල කරන ලද්දකි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව විගණනය සිදු කරන ලදී. මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරී වන සාක්ෂි නියැදි පදනම මත පරීක්ෂා කිරීම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හා වැදගත් ඇස්තමේන්තු සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. මාගේ උපරිම දැනීම සහ විශ්වාසය පරිදි විගණන කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය වන ප්‍රමාණවත් තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් මා විසින් ලබා ගන්නා ලදී. ඒ අනුව මාගේ මතය සඳහා ප්‍රමාණවත් පදනමක් මාගේ විගණනය මඟින් සපයන බව මාගේ විශ්වාසයයි. පහත සඳහන් දෑ තක්සේරු කිරීමෙහි ලා අවශ්‍ය යැයි සලකනු ලැබූ පද්ධති හා පාලන, ගනුදෙනු, වත්කම්, වගකීම් හා ගිණුම් වාර්තා පිළිබඳ එවැනි පරීක්ෂා කිරීම්ද එම පරීක්ෂණයට ඇතුළත් විය.

- (අ) අභ්‍යන්තර පාලන අංශයෙන් බලන කල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය පිළිබඳව සතුටුදායක පාලනයක් සහ ව්‍යාපෘතියේ මෙහෙයුම්වලට අදාළ පොත්පත්, වාර්තා ආදියෙහි විශ්වාසවන්තභාවය තහවුරු වනු පිණිස පද්ධති සහ පාලන ප්‍රමාණවත් වූයේ ද යන බව.

- (ආ) ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ණය සපයනු ලබන නියෝජිතායතන විසින් සපයන ලද අරමුදල් වලින් දරන ලද ව්‍යාපෘති වියදම්, මූල්‍ය හා භෞතික වශයෙන් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය, ව්‍යාපෘතියේ මෙහෙයුම්වලින් උද්ගත වූ වත්කම් සහ වගකීම්, ණය යටතේ කරන ලද මිලදී ගැනීම් හඳුනා ගැනීම් ආදිය දැක්වෙන පරිදි අඛණ්ඩ පදනමක් මත ප්‍රමාණවත් ගිණුම් වාර්තා පවත්වා ගනු ලැබුවේද යන බව.
- (ඇ) ණය ගිවිසුම් යටතේ ආපසු ගැනීම් ණය ගිවිසුමේ දක්වා ඇති පිරිවිතරයන්ට අනුකූලව සිදුකර තිබුණේද යන බව.
- (ඈ) ණය ගිවිසුම් යටතේ සපයන ලද අරමුදල්, ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණේද යන බව.
- (ඉ) ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා යොදාගන්නා ලද වර්ගීකරණයට අනුව වියදම් නිවැරදිව හඳුනාගෙන තිබුණේද යන බව.
- (ඊ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති පදනම් කරගෙන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙළ කර තිබුණේද යන බව.
- (උ) අග්‍රිම අරමුදල් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසන් ශේෂ, එම ගිණුමෙන් ආපසු ගැනීම් හා ගිණුමට උන පුර්ණය කිරීම් ව්‍යාපෘතිය විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලැබූ පොත්පත් හා වාර්තාවල සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස හෙළිදරව් කර තිබුණේද යන බව සහ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය එදිනට ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ (ශ්‍රීලංමබැ) ගිණුම් වාර්තා සමඟ සනුදායක ලෙස සසඳා තිබුණේද යන බව.
- (ඌ) මාගේ පෙර වර්ෂයේ විගණන වාර්තාවෙන් පෙන්වා දෙන ලද කරුණු නිවැරදි කර ගැනීමට කළමනාකරණය විසින් සනුදායක ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබුණේද යන බව, සහ
- (එ) ණය ගිවිසුම්වල වැදගත් මූල්‍ය සම්මුතීන්වලට අනුකූලව කටයුතුකර තිබුණේද යන බවත්ය.

3. මතය

 මාගේ පරීක්ෂණයෙන් පෙනී යන අන්දමට සහ මට සපයන ලද උපරිම තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් අනුව මෙම වාර්තාවේ 5 ඡේදයේ දැක්වෙන කරුණුවලින් උද්ගතවන ගැලපීම්වලින් ඇතිවන බලපෑම් හැර මා දරන්නා වූ මතය වනුයේ,

- (අ) 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතිය නිසි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා ඇති බව සහ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ තත්ත්වය සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙළ කර ඇති බව,

- (ආ) සපයන ලද අරමුදල් ඒවා සපයනු ලැබූ අරමුණු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණු බව,
- (ඇ) අග්‍රිම අරමුදල් ගිණුමේ ආරම්භක හා අවසාන ශේෂ, 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය තුළ එම ගිණුමෙන් ආපසු ගැනීම් හා එම ගිණුමට ඌන පූර්ණය කිරීම් ව්‍යාපෘතිය විසින් පවත්වා තිබුණු පොත්පත් හා වාර්තාවල සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස හෙළිදරව් කර තිබුණු බව සහ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය එදිනට ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ ගිණුම් වාර්තා සමඟ සතුටුදායක ලෙස සසඳා තිබුණු බව,
- (ඉ) ණය ගිවිසුම්වල නියම කර ඇති අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව ප්‍රතිපූර්ණයන් සඳහා වූ ඉල්ලුම්පත්‍ර සනාථ කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද වියදම් ප්‍රකාශ (වි ප්‍ර) කෙරෙහි සාධාරණ ලෙස විශ්වාසය තැබිය හැකි බව,
- (ඊ) මාගේ පෙර වර්ෂයේ විගණන වාර්තාවෙන් පෙන්වා දෙන ලද කරුණු නිවැරදි කර ගැනීම සඳහා කළමනාකරණය විසින් සතුටුදායක ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබුණු බව, සහ
- (උ) ණය ගිවිසුම්වල වැදගත් මූල්‍ය සම්මුතීන්වලට අනුකූලව කටයුතුකර තිබුණේද යන බවත්ය.

4. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

4.1 මූල්‍ය කාර්ය සාධනය

ඉදිරිපත් කර තිබුණු මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ව්‍යාපෘතියේ වියදම රු.17,662,585,157 ක් වූ අතර 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු.103,102,325,947 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වියදම, ඉකුත් වර්ෂයේ වියදම සහ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත ප්‍රකාශයෙන් පෙන්වුම් කෙරේ.

වියදම් වර්ගය	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම		2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම
-----	2013	2012	-----
	රු.	රු.	රු.
දේපල පිරියත සහ උපකරණ	(3,602,981) *	(4,119,579)	16,848,535
සම්පූර්ණ කළ වැඩ / කෙරීගෙන යන වැඩ	17,666,188,138	10,559,475,327	103,085,477,412
	-----	-----	-----
	<u>17,662,585,157</u>	<u>10,555,355,748</u>	<u>103,102,325,947</u>

* මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට වත්කම් මාරු කිරීම හේතුවෙන් එම වත්කම්වල අගය සෘණ අගයක් ගෙන තිබුණි.

4.2 අග්‍රිම අරමුදල් ගිණුම

මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ලැබී තිබුණු තොරතුරු අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අග්‍රිම අරමුදල් ගිණුමේ මෙහෙයුම් සාරාංශ ගත කර පහත දැක්වේ.

	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව		නොර්වික් සංවර්ධන අරමුදල	
	2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට		2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	එ.ජ. ඩොලර්	රු.	එ.ජ. ඩොලර්	රු.
2013 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	77,670	9,876,595	2,854	269,454
එකතු කලා : උපත පුර්ණයන්	-	-	-	-
අඩු කලා				
ආපසු ගැනීම්	77,670	9,813,810	-	-
විදේශ විනිමය පාඩුව	-	62,785	-	-
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	<u>නැත</u>	<u>නැත</u>	<u>2,854</u>	<u>269,454</u>

5. විගණන නිරීක්ෂණ

5.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය සම්බන්ධ තොරතුරු, මහා මාර්ග වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයෙන් ලබාගත හැකි තොරතුරු සමඟ සැසඳීමට ව්‍යාපෘතිය පියවර ගෙන නොතිබුණි. ඒ අනුව , මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව ව්‍යාපෘති පිරිවැය වූ රු.2,619,264,907 ක මුදල, අමාත්‍යාංශයේ විසර්ජන ගිණුමේ රු.2,629,078,717 ක් ලෙස පෙන්වා තිබුණි.

5.2 නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට එකඟ නොවීම්

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) ව්‍යාපෘතියේ පැකේජය 1 යටතේ වූ කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 14.6 වගන්තිය අනුව අතුරු ගෙවීම් සහතික මත අවම ගෙවීම රු.මිලියන 150 ක් වේ. කෙසේ වෙතත් අතුරු ගෙවීම් සහතික 17 මගින් උප කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුට විශේෂ ගෙවීමක් ලෙස රු.මිලියන 5.15 ක් මුදලක් ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 2006 හි 8.13 ඡේදයේ උපදෙස් වලට පටහැනිව, කොන්ත්‍රාත්තුවේ කටයුතුවලට අදාළ නොවූ ස්මාරක රු.552,438 ක පිරිවැයකට සැපයීම සහ රු.2,205,677 ක පිරිවැයකට බඳුන් මල් සැපයීම පැකේජය- 2 යටතේ විවලන ඇණවුම් අනුමත කර ගෙවා තිබුණි.

6. මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

6.1 මූල්‍ය කාර්යසාධනය

පින්තූව සිට ගොඩගම දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ගයේ කොටස ඉදිකිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු මුළු පිරිවැය සහ 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන තෙක් දරා තිබුණු සමුච්චිත වියදම පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

පැකේජය	ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය	2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත පිරිවැය
-----	-----	-----
	රු.මිලියන	රු.මිලියන
පැකේජය - 1 (පින්තූව සිට කෝදාගොඩ)	10,170	4,177
පැකේජය - 2 (කෝදාගොඩ සිට ගොඩගම)	8,530	5,075
	-----	-----
	<u>18,700</u>	<u>9,252</u>

6.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ව්‍යාපෘතියේ, ප්‍රගති වාර්තා අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අසාර්ථකවීම් හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ප්‍රමාදවී ආරම්භ කිරීම නිසා පින්තූව සිට ගොඩගම දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අපේක්ෂිත මට්ටමට වඩා පහලින් පැවතුණි. කෙසේ වෙතත් කොන්ත්‍රාත් කාලය 2014 මාර්තු මාසය වන තෙක් දීර්ඝ කර තිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ කොන්දේසි අංක 14.2 වගන්තිය අනුව, අධිවේගී මාර්ගයේ පින්තූව සිට ගොඩගම දක්වා වූ කොටස ඉදිකිරීම සඳහා අත්තිකාරම් ගෙවීමක් ලෙස පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් අගය වූ රු.මිලියන 18,700 ක මුදලින් සියයට 20 ක් ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත් අමතර අත්තිකාරම් වශයෙන් පැකේජය - 1 යටතේ රු.522,272,250 ක් හා පැකේජය - 2 යටතේ රු.438,027,750 ක් ගෙවා තිබුණි.

6.3 එලදාසි නොවූ ගනුදෙනු

ව්‍යාපෘතිය විසින් අත්පත් කර ගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීමට ප්‍රමාදවීම් මත පොලී වශයෙන් රු.මිලියන 373 ක් ගෙවා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

6.4 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිවේගී මාර්ගයේ පින්තදූව සිට ගොඩගම දක්වා කොටස වෙනුවෙන් වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම, ප්‍රධාන කාර්ය මණ්ඩලයේ වගකීම් පැහැදිලිව හඳුනාගනිමින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ඉටුකර ගත යුතු ඉලක්ක සමඟ පිළියෙල කර නොතිබුණි. ඒ අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය නිශ්චිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම පිණිස ගෙන තිබුණු නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග සහ අත්‍යවශ්‍ය වෙනස්කිරීම් සමඟ අගය කිරීමට නොහැකි විය.

- (ආ) කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය නොමැතිව, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ උපදෙස් මත ව්‍යාපෘතිය මඟින් දේශීය උපදේශකවරුන් 04 දෙනෙක් බඳවා ගෙන තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු.2,245,125 ක පාරිශ්‍රමික ඔවුන්ට ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතිය විසින් උපදේශකවරුන්ගේ රැකියා විස්තර විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.