ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය - 2018

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදි ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමග සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ සහ 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදි. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශයන්ගේ වගකීම

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව සෑම විගණනය කරනු ලබන අස්ථිත්වයක් විසින්ම එම අස්ථිත්වය සම්බන්ධව වාර්ෂික කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යා යුතුය. එම පනතේ 16(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව සෑම විගණනය කරනු ලබන අස්ථිත්වයක් සම්බන්ධයෙන් වූ වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන , රීති මගින් දක්වනු ලැබිය හැකි පරිදි වන කාලසීමාවන් තුල එම අස්ථිත්වයන් වල වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාද සමග ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා විසින් විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. එම පනතේ 38(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව වාර්ෂික වාර්තා සහ වෙනත් මූල්‍ය ප්‍රකාශ අවශ්‍ය වේලාවන් ඇතුලත පිළියෙල කිරීම සිදු වන බවට සහතික විය යුතු අතර, ඊට අමතරව විගණනය කරනු ලබන අස්ථිත්වයට අදාළ වාර්ෂික වාර්තා පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීමට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා වගබලා ගනු ලැබිය යුතුය.

2. **මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

2.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් නොකිරීම

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 වගන්තිය හා 2005 ජනවාරි 27 දිනැති පීඊඩී/27 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලවල වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව ගිණුම් වර්ෂය අවසන් වී දින 60ක් ඇතුලත විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත්, 2018 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විටත් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

2.2 නීති රීති රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම්

<u>**නීති, රීති / විධානයට යොමුව**</u>	<u>**විස්තරය**</u>
(අ) 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත 19(1) හා (2) වගන්ති	මණ්ඩලයේ කටයුතු සඳහා ණය මුදලක් ලබා ගැනීමේදී මුදල් අමාත්‍යවරයා විමසා අදාල අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය මත ලබාගත යුතු වුවත්, මණ්ඩලය විසින් බස් රථ කල්බදු වාරික ගෙවීම සඳහා 2018 දෙසැම්බර් 24 දින ලබාගත් රු.150,000,000 ක බැංකු ණය මුදල සඳහා එලෙස අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය

(i) මුදල් රෙගුලාසි 757	2018 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තා 2019 නොවැම්බර් 01 දින වනවිටත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
(ii) මුදල් රෙගුලාසි 381	රාජකාරී බැංකු ගිණුම් ආරම්භ කිරීමේදී භාණ්ඩාගාරයෙන් ඉල්ලුම් කල යුතු වුවත් එසේ භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මණ්ඩලය විසින් බැංකු ජංගම ගිණුම් 18 ක් ක්‍රියාත්මකව තිබුණි.
(ඇ) 2003 ජුනි 02 දිනැති පීඊඩී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය 8.3.9 වගන්ති	(i) අදාල රේඛීය අමාත්‍යංශය හෝ අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතනයන් වෙනුවෙන් රාජ්‍ය ව්‍යාපාර විසින් වියදම් දැරීම හෝ ඔවුන් සතු මානව සම්පත් ඇතුළුව අනෙකුත් සම්පත් යෙදවීම සිදු නොකල යුතු වුවද, මණ්ඩලය සතු වාහන 02ක් ශ්‍රී ලංකා ජාතික සේවක සමිතිය හා ජාතික සේවක සංගමය වෙත මාසිකව ඩීසල් ලීටර් 160ක්ද නිකුත් කරමින් ලබා දී තිබුණි. (ii) එසේම රියැදුරන් අට දෙනෙකු ප්‍රවාහන අමාත්‍යංශය හා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය කාර්යාලය වෙත වැටුප් ප්‍රතිපූර්ණයට යටත්ව මුදාහැර තිබුණි.

2.3 සංයුක්ත සැලැස්ම පිළියෙල කිරීම

--

2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත අනුව මණ්ඩලයේ බලතල ක්‍රියාත්මක කළ හැකි පහත දැක්වෙන කාර්යයන් ඉටුකිරීම සම්බන්ධයෙන් සංයුක්ත සැලැස්ම සැකසීමේදී අවධානය යොමු කර නොතිබුණි.

i. මණ්ඩලය විසින් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන මගීන් සඳහා බස් නැවතුම්පලවල් හෝ ආවරණ සැපයීම
ii. ප්‍රායෝගික නොවන හෝ දුෂ්කර බවට මණ්ඩලය විසින් සලකනු ලබන මාර්ගවල බස් සේවා සැපයීම
iii. මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ නැවතුම් ස්ථාන සපයාදීම සහ නඩත්තු කිරීම

2.4 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

(I) මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලීය ගබඩාවට ගෙන එන ලද රු. 6,649,020 ක් වටිනා අමතර කොටස් මණ්ඩලයේ අමතර කොටස් පරීක්ෂණ කණ්ඩායම් විසින් පරීක්ෂා කිරීමෙන් පසු අදාල පිරිවිතර හා නොගැලපීම නිසා ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. එසේ වුවද, එම අමතර කොටස් අදාල ආයතන වෙත නොයවා වර්ෂ දෙකක කාලයක සිට 2019 ජුනි මස වන විටත් ගබඩාවේ රඳවා ගෙන තිබුණි. එම කොටස් භාවිතයට ගත නොහැකි වන පරිදි දිරාපත්ව තිබුණු අතර ඒ හේතුවෙන් ගබඩා ඉඩ ඇහිරී තිබුණි.

(II) දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මගින් අනුමත කරන ලද පුද්ගලික සමාගමකින් මිලදී ගන්නා ලද අමතර කොටස් වලින් රු.5,830,500 ක වටිනාකමින් යුත් කොටස් ඒකක 13 ක් අදාල පිරිවිතර හා එකඟ නොවීම මත 2018 ඔක්තෝබර් 26 දින අදාල සමාගම වෙත ආපසු භාරදී තිබුණි. ඒ අනුව ප්‍රතික්ෂේපිත භාණ්ඩ සඳහා වූ ඇණවුම අවලංගු කිරීමට කටයුතු කිරීමෙන් තොරව පිරිවිතර හා එකඟ නොවීම මත ප්‍රතික්ෂේප කරන ලද සැපයුම්කරුගෙන්ම නැවතත් එම වටිනාකම් සහිත අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමට මණ්ඩලය කටයුතු කර තිබුණි.

(III) මණ්ඩලය සතු ඩිපෝ 114, ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 , රියදුරු පුහුණු පාසල් 19 හා ප්‍රාදේශීය වැඩපොලවල් 12 ක් ලංකාව පුරා පවත්වාගෙන යන අතර ඒවා මණ්ඩලය විසින් අත්පත් කරගත් හෝ බදු පදනම යටතේ ලබා ගන්නා ලද ඉඩම් වල පවත්වාගෙන යනු ලැබේ. එසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂයේ විගණිත දින වන විටද මණ්ඩලය සතු ඉඩම් වල ප්‍රමාණය හා වටිනාකම් ද අයිතියද තහවුරු කර ගත නොහැකි බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(iv) මණ්ඩලය විසින් 2019 නොවැම්බර් 30 දින වන විට මාසයක සිට වසර දෙකක් දක්වා කාලසීමාවක් තුළ පිළිතුරු ලබා නොදුන් විගණන විමසුම් සංඛ්‍යාව 35 ක් විය.

2.5 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

(I) 2017 වර්ෂයේදී බස් රථ 7302 ක් මණ්ඩලය සතුව පැවතුණ ද, 2018 වර්ෂයේදී මණ්ඩලය සතුව බස් රථ 6942 ක් තිබුණි, එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 5 කින් අඩුවීමකි. 2018 වර්ෂයේදී මණ්ඩලය සතුව දිනකට ධාවනය කළ හැකි බස් රථ සංඛ්‍යාව 5575 ක් වන අතර ඉන් දිනකට ධාවනය වන්නේ බස් රථ 5151 ක් පමණ වේ. කාල සටහන් අවශ්‍යතාවය සහිත සාමාන්‍ය බස් රථ සංඛ්‍යාව 2018 වර්ෂයේදී 6465 වුවත්, ධාවනය සඳහා බස් රථ 5575 ක් පමණක් ලබාදී තිබුණි. මේ අනුව මණ්ඩලය සතු බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 20ක් ධාවනය කල නොහැකි තත්ත්වයේ පවතින අතර, දිනකට ධාවනය කළ හැකි බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන්ද සියයට 7ක් පමණ රියදුරු කොන්දොස්තර හිගය , කාර්මික දෝෂ යනාදි හේතුමත ධාවනය නොවීමේ තත්ත්වයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(II) වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව පූර්ණ වශයෙන් අළුත්වැඩියා කළ යුතු බස් රථ හා දෛනිකව ඇතිවන සුළු අළුත්වැඩියා හේතුවෙන් ධාවනයෙන් ඉවත්වන බස් රථ අළුත්වැඩියා කර ධාවනයට එක් කිරීමට මණ්ඩලය අරමුණු කර තිබුණද , 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට පැවති මුළු බස් රථ ඇණිය 6942 ක් වුවද විවිධ හේතුමත බස් රථ 890 ක් හෙවත් සියයට 13 ක් පමණ ධාවනය කිරීමට නොහැකි තත්ත්වයේ පැවතුණි.

2.6 නිෂ්කාර්ය හෝ ඌන උපයෝජිත දේපල, පිරියත හා උපකරණ

(i) 2018 අගෝස්තු 24 දින සිදුකරන ලද නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී ගම්පහ ප්‍රාදේශීය ගබඩාවේ භාවිතයට නොගැනෙන රු.1,851,227 ක් වු බස් රථ අමතර කොටස් 2005 වර්ෂයේ සිට ගබඩාවේ නිෂ්කාර්යව පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වන පරිදි මිලදී ගැනීම් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම තත්ත්වය ඇති වී තිබුණි.

(ii) 2018 ජනවාරි 12 දින රු.5,689,717 කට මිලදී ගත් වර්ට්ල් බෝරින් මිලින්ග් යන්ත්‍රයක් හා 2018 අගෝස්තු 16 දින රු. 3,136,285 කට මිලදී ගත් සිලින්ඩර් ලයින් බෝරින්ග් යන්ත්‍රයක් මිලදීගත් දින සිට විගණිත දිනය වන 2019 සැප්තැම්බර් 10 දක්වා උපකරණ (tools)නොමැතිවීම හා එන්ජින් කැපීමේදී මිනුම් දෝෂ පැවතීම හේතුවෙන් කුරුණෑගල ප්‍රාදේශිය වැඩපලෙහි නිෂ්කාර්යව පැවතුණි

(iii) මධ්‍යම බස් රථ නැවතුමෙහි ගබඩාවේ 2011 වර්ෂයේ සිට භාවිතයට නොගන්නා රු.117,978 ක් වටිනා අමතර කොටස් අයිතම 27 ක් පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. මේවා ටාටා බස් රථ වෙනුවෙන් යෙදවිය හැකි වුවත්, ඒවා අදාල ඩිපෝ වෙත ලබා දීමට කටයුතු නොකර ගබඩාවේ රඳවා තිබුණි.

2.7 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

මණ්ඩලය විසින් පලාත් 9 තුල වාහන වායු විමෝචන මධ්‍යස්ථාන 09 ක් ඉදිකිරිම සඳහා අදාල උපකරණ කට්ටල 2018 අප්‍රේල් 26 දින මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවෙහි වාහන වායු විමෝචන භාරකාර අරමුදල වෙතින් භාරගෙන තිබීම සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(i) මෙම මධ්‍යස්ථාන ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් ශක්‍යතා අධ්‍යනයන් සිදු කිරීම , පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් හෝ කිසිදු අධ්‍යයනයක් සිදුකිරීමකින් තොරව ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර තිබුණි.

(ii) මෙම වායු විමෝචන මධ්‍යස්ථාන අතරින් කුරුණෑගල හා මැදවච්චිය යන මධ්‍යස්ථාන ඉදිකිරීම් නිමකර විවෘත කර තිබුණද නීතිමය ගැටලුවක් නිසා අක්‍රීයව වසා පැවතුනි. ඒ අනුව ඉන් බලාපොරොත්තු වන කාර්ය සාධනය මණ්ඩලය විසින් ළගාකර ගෙන නොතිබු බවත්, හා වටිනාකම රු.මි. 18.75ක් වන මෙම යන්ත්‍ර සූත්‍ර නිෂ්කාර්යව පවතින බවත් නිරීක්ෂණය වූ අතර , මෙම වත්කම් භාවිතා කිරීමට සුදුසු පරිදි අදාළ සිවිල් වැඩ ඉදිකිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුදල වන රු.මිලියන 89.84කින් රු.මිලියන 22.48 ක මුදලක් විගණිත දිනය වු 2019 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා ගෙවා තිබුණි.

(iii) වාහන වායු විමෝචන යන්ත්‍ර සවිකර සහතික නිකුත් කිරීම හා නිකුත් කල සහතික පිළිබඳ දත්ත වාහන විමෝචන භාරකාර අරමුදලට ගෙවිය යුතු වන අතර, ඒ සඳහා අන්තර්ජාල පහසුකම් අවශ්‍ය වේ. මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් ආයතනය වෙතින් අන්තර්ජාල පහසුකම් ලබා ගෙන ඒ සඳහා 2018 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටද රු.164,280 ක් ගෙවා ඇති නමුත් ව්‍යාපෘතියෙහි කටයුතු අවසන් කර නොමැති අතර එහි ප්‍රතිලාභද මණ්ඩලය වෙත ලැබී නොතිබුණි.

2.8 ප්‍රසම්පාදන කළමනාකරණය

(i) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2 වගන්තිය පරිදි මණ්ඩලය විසින් ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණද 4.2.1 (ආ) පරිදි අවම වශයෙන් වසර 3ක කාලයක් සඳහා අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මෙහි ලැයිස්තුගත කර තිබිය යුතු වුවද ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම ඊට අනුකූලව සකස් කර නොතිබුණි.

(ii) මණ්ඩලයේ බස් රථ අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය දහර කද (crank shaft) සමග බෙයාරින් (bearing) මිළදී ගැනීම සම්බන්ධයෙන් පුද්ගලික සමාගමක් සමග එළඹි ගිවිසුම 2018 මැයි 14 දින අවසන්ව ඇති නිසා මණ්ඩලයේ යටිනුවර හා කුරුණෑගල ප්‍රාදේශීය වැඩපල සඳහා මාස 2 ක කාලයකට අවශ්‍ය අමතර කොටස් මිල සැදහුම් ක්‍රමය යටතේ මිලදී ගැනීමට සභාපති විසින් අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.

ඒ අනුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශය ලබාගැනීමෙන් තොරව ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණය අනුව මිල සැදහුම් ක්‍රමය මත පුද්ගලික සමාගමක් වෙතින් රු.46,000 බැගින් වූ මිල යටතේ රු.1,196,000 ක් වටිනා දහර කඳන් හා බෙයාරින් 26 ක් මිළදී ගෙන තිබුණි.

(iii) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2018 වර්ෂයේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව පරිගණක 139 ක් හා ලැප්ටොප් යන්ත්‍ර 74 ක් රු.15,290,000 ක ඇස්තමේන්තුගත මුදලකට මිලදී ගැනීමට සැලසුම් පිළියෙල කර තිබුණද, මණ්ඩලය විසින් 2018 වර්ෂයේ දී පරිගණක යන්ත්‍ර 800 ක් හා ලැප්ටොප් යන්ත්‍ර 47 ක් රු113,303,750 ක මුදලකට ප්‍රසම්පාදනය කර තිබුණි. ඒ අනුව 2018 වර්ෂයේ පරිගණක මිලදී ගැනීමේදී ඇස්තමේන්තුගත මුදල ඉක්මවා රු.89,977,500 ක් වියදම් දරා තිබුණු අතර අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනීමෙන් තොරව ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම පිළියෙල කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

iv) මණ්ඩලය විසින් 2018 ඔක්තෝම්බර් 22 දින රු. 75,900,000 ක් වටිනා ටිකට් මැෂින් 2000ක් මිලදී ගැනීමට ගිවිසුම්ගත වී තිබුණු අතර , එහිදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- 2018 වර්ෂයේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව ඉලෙක්ට්‍රොනික් බස් ටිකට් මැෂින් 1000ක් රුපියල් මිලියන 35ක් වැය කර මිලදී ගැනීමට සැළසුම් කර තිබුණු අතර , ඒ සඳහා 2018 පෙබරවාරි 19 වන දින පැවති අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීම මඟින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. නමුත් 2018 වර්ෂය තුළදී රු.75,900,000 වටිනා ටිකට් මැෂින්, 2000ක් මිලදී ගැනීමට මණ්ඩලය කටයුතු කර තිබුණ අතර ඒ තුළ අනුමැතියකින් තොරව මිලදී ගත් ටිකට් මැෂින් 1000 ද ඇතුළත්ව තිබුණි. මෙම ටිකට් මැෂින් මිලදී ගැනීමට ප්‍රථම ඩිපෝ සඳහා අවශ්‍ය මැෂින් ප්‍රමාණයන් ගණනය කර හඳුනාගැනීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

- රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.6 වගන්තිය පරිදි පිරිවිතර සකස් කිරීම සිදු කළ යුතු වුවද , මණ්ඩලය දැනට භාවිතා කරනු ලබන ටිකට් මැෂින් වල යෙදවුම් (application) වලට එකඟ විය යුතු ලෙසට සඳහන් කර තිබුණි. ඒ අනුව මණ්ඩලය දැනට භාවිතා කරන ටිකට් මැෂින් සැපයුම්කරු පමණක් මිළ ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර, ලංසු ලේඛන ලබා ගත් අනෙකුත් ආයතන මිළ ගණන් ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. ඒ අනුව, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය විනිවිදභාවයකින් තොර බව නිරීක්ෂණය විය.

- 7.12 වගන්තිය අනුව තරඟකාරී බවක් පැහැදිලිව නොපෙනෙන විට ඒ අනුව ලැබුණු සියළු ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කල හැකි අතර, පුළුල් ප්‍රචාරයක් ලබාදීමෙන් පසුව වෙළඳ පොලේ වටිනාකම් පරීක්ෂා කිරීමෙන් පසු ලංසු මිළ සාධාරණ නම් ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රියාවලිය වලංගු බව සැලකිය හැකි වුවද, තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් එසේ මිළ ගණන් ඇගයීමකින් තොරව ඉදිරිපත් කරන ලද පිරිවිතර හා එකඟ වීම මත පුද්ගලික සමාගමක් වෙතින් වැට් සහිතව රු 37,950.ක මිලට ටිකට් මැෂින් 2000ක් මිලදී ගැනීමට යෝජනා කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2018 සැප්තැම්බර් 28 දින රැස්වූ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ තීරණය හා එකඟ වී තිබුණි.

- මුදල් රෙගුලාසි 237 (ආ) ප්‍රකාරව ගබඩා සැපයුම් සඳහා ගෙවීම් කිරිමේදි භාණ්ඩ ලැබී තිබිය යුතු වුවද ඊට පටහැනිව ටිකට් මැෂින් මිලදී ගැනීමේදි සියයට 35ක මුදලක් භාණ්ඩ ලැබීමට පෙර ගෙවිය යුතු බවට ගිවිසුමේ කොන්දේසියක් ලෙස දක්වා 2018 නොවැම්බර් 22 දින වටිනාකමින් සියයට 30ක මුදලක් එනම් රු.2,277,000 ක් මැෂින් ලැබීමට පෙර ගෙවා තිබුණි.

- ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු 2018 මැයි 01 දින ආරම්භ කර 2018 අගෝස්තු 10 වන විට නිමකළ යුතු අතර, ප්‍රසම්පාදනය සඳහා 2018 ඔක්තෝම්බර් 22 ගිවිසුම්ගත වී මාස 02ක් තුළ භාණ්ඩ සැපයීම සඳහා එකඟ වී තිබුණි. එහෙත් භාණ්ඩ ලැබී තිබුණේ 2019 පෙබරවාරි 12 දින වන අතර , ප්‍රසම්පාදන කටයුතු මාස 06ක ප්‍රමාදයකින් පසුව සිදුකර තිබුණි. එසේම භාණ්ඩ ලැබීමේ ප්‍රමාද කාලය මාස 02ක් වුවද, ප්‍රමාද කාලය සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුම් කොන්දේසි 04 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

- මෙම ටිකට් යන්ත්‍රවල යතුරු පුවරුව අලෝකමත් නොවීම, ටිකට් නිකුත් කිරීමේ මන්දගාමී බව, බැටරි ආයු කාලය ඉතා කෙටිවීම හා ටිකට් රෝල් සකස් කිරීමේ බොත්තම නොමැතිවීම යනාදි හේතු නිසා විගණනයේදී පරීක්ෂා කරන ලද ඩිපෝ 10 කින් ඩිපෝ 03 ක ලැබුණු නව ටිකට් යන්ත්‍ර සියල්ලම එනම් යන්ත්‍ර 55 ක් භාවිතා කර නොතිබුණි.

මණ්ඩලයේ සුඛෝපභෝගී බස් රථ 125 ක් සඳහා කැමරා හා ජීපීඑස් (GPS) පද්ධතිය පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ මිලදී ගැනීම සඳහා මණ්ඩලය පුද්ගලික සමාගමක් සමග රු.33,628,840 ක ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

i. මණ්ඩලයේ තොරතුරු සන්නිවේදන හා තාක්ෂණ කළමනාකාර විසින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගෙන ඇති අතර සුඛෝපභෝගී බස් රථ වල සිදුවන වංචා හා අක්‍රමිකතා ඒ සඳහා හේතු වශයෙන් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එසේ වුවද මෙම ව්‍යාපෘතිය සිදු කිරීමට පෙර මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යනයක්, පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය හා ප්‍රතිඵල පුරෝකථනය කරන ආකාරය පිළිබඳව අධ්‍යනයක් සිදු කර නොතිබුණි.

ii. මෙම කැමරා පද්ධතිය හා ජීපීඑස් පද්ධතිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්යාලයේ අධීක්ෂණ හෝ ඩිපෝ නිලධාරින් යොදා නොතිබුණු අතර මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ටිකට් මැෂින් ආදායම , ඉන්ධන ටැංකියේ ඉන්ධන ප්‍රමාණය, නියමිත කාලසටහනට අනුව අදාළ මාර්ගයේ කොපමණ මගීන් සංඛ්‍යාවක් සමඟ ධාවනය කර තිබේද යනාදී කරුණු පරීක්ෂා කිරීමට අපේක්ෂිත වුවද එම ප්‍රථිඵල අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබාගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු බව සිදු කරන ලද විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය.

iii. සුඛෝපභෝගී බස් රථ 125 ක් සඳහා කැමරා හා උපාංග 2018 ඔක්තෝබර් 25 දින මිලදී ගෙන තිබුණද, මණ්ඩලය සතු බස් රථ ප්‍රමාණය 112 ක් පමණක් විය. විගණිත දිනය වූ 2019 අප්‍රේල් 27 වන විට රු.7,263,830 ක් වටිනා කැමරා උපකරණ 27 ක් ගබඩාවේ නිශ්කාර්යව තබා තිබුණි.

iv. අදාල ගිවිසුම්ගත ආයතනය 2019 මැයි 10 දින වන විටත් සේවාදායක පරිඝනකය (server) සැපයීම හා ස්ථාපිත කිරීම තාක්ෂණික පිරිවිතර හා සමස්ථ පද්ධතිය පරීක්ෂා කිරීම හා මණ්ඩලයේ නිලධාරීන්ට පුහුණුව ලබාදී සමස්ථ පද්ධතිය නීත්‍යානුකූල පැවරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.

v. සුඛෝපභෝගී බස් රථ 125ක් සඳහා ජීපීඑස් (GPS) මෘදුකාංග සහ උපාංග සවිකිරීමේදී අදාල ප්‍රසම්පාදන ගිවිසුමෙහි 8 වන වගන්තිය අනුව අයකල යුතුව ඇති ප්‍රමාද ගාස්තු වන රු 3,362,884.ක් සැපයුම්කරුවන්ගෙන් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

3. අනෙකුත් විගණන නිරීක්ෂණ

(අ) **ක්‍රියාකාරීත්වය සහ සමාලෝචනය**

2018 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව වර්ෂය තුල ලගා කර ගැනීමට බලාපොරොත්තු වූ ඉලක්ක සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

i දෛනිකව බස් රථ 6300ක් ධාවනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, සත්‍ය වශයෙන් ධාවනය කර තිබුණේ බස් රථ 5201 ක් පමණි. එනම් බස් රථ 1099 ක් දෛනිකව ධාවනය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.

ii දෛනිකව ධාවනය කරන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය මිලියන 1.5 ක සාමාන්‍ය මට්ටමක් පවත්වා ගැනීමට සැලසුම්කර තිබුණද, සත්‍ය වශයෙන් ධාවනය කල කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය මිලියන 1.2 ක් විය.

iii දිනකට ඉපයීමට අපේක්ෂිත ලේඛනගත මාර්ග ආදායම රුපියල් මිලියන 91 ක් වුවද සත්‍ය වශයෙන් ලද ආදායම රුපියල් මිලියන 79.19 ක් විය. එනම් දිනකට රුපියල් මිලියන 11.8 බැගින් ආදායම් ඉලක්කයක් ලගා කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

iv සිසු සැරිය පාසල් බස් රථ සේවය බස් රථ 1000ක් දක්වා වැඩිකර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණද , ඒ සඳහා බස් රථ 746 ක් පමණක් සේවයට ලබාදී තිබුණි. එමෙන්ම ග්‍රාමීය සේවා 250ක් ආරම්භ කිරීමට ඉලක්ක කර තිබුණද වර්ෂයක් තුල එක් සේවාවක්වත් ආරම්භ කර නොතිබුණි.

v එන්ජින් කට්ටල් 960 ක් අලුත්වැඩියා කිරීමට සැලසුම් කර, රුපියල් මිලියන 288 ක් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණද රුපියල් මිලියන 172.9 ක් වියදම් දරා එන්ජින් කට්ටල් 431 ක් පමණක් අළුත්වැඩියා කර තිබුණි.

vi සනීපාරක්ෂක පද්ධතිය, විවේකාගාර හා ගරාජ් අලුත්වැඩියා කිරීම සඳහා ඌව ප්‍රාදේශිකයට රුපියල් මිලියන 25.8 ක් ද, නුවරඑළිය ප්‍රාදේශිකයට රු. මිලියන 28.4 ක්ද, රජරට ප්‍රාදේශිකයට රු.මිලියන 12.3 ක්ද, නැගෙනහිර ප්‍රාදේශිකයට රු.මිලියන 21.20 ක්ද, හා උතුරු ප්‍රාදේශිකයට රු.මිලියන 24.05 ක්ද වශයෙන් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණද මෙම කිසිදු අළුත්වැඩියා කටයුත්තක් සිදු කර නොතිබුණි.

vii මණ්ඩලය විසින් ඩිපෝ 7ක හා ප්‍රාදේශිය වැඩපලක මාර්ගය කාපට් කිරීම සඳහා 2018 වර්ෂයේදී නිමකල යුතු වූ රු.46,163,597 ක වටිනාකමකට කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණද, 2019 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා එම කාර්යය ඉටු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංගමයෙහි ඩිපෝවල ක්‍රියාකාරීත්වය සම්බන්ධයෙන් සිදුකල නියැදි පරීක්ෂාවේදී පහත අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- **මහරගම ඩිපෝව**

I. මහරගම ඩිපෝවේ 2018 දෙසැම්බර් වන විට බස් රථ ඇණිය 101 ක් වන අතර , රියදුරු කොන්දොස්තර නොමැති වීම හා තාක්ෂණික හේතුමත ඉන් බස් රථ 25ක් එනම් සියයට 25ක් ධාවනය නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම බස් රථ ඇණියෙන් බස් රථ 56ක්ම එනම් සියයට 55ක් අවුරුදු 10ට වැඩි බස් රථ බව නිරීක්ෂණය විය.

II. මහරගම ඩිපෝවේ 2018 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේ අවසන් සතියේ බස් රථ ඇණියෙන් ධාවනයට ලබාදුන් බස් රථ පිළිබඳව පරීක්ෂාවේදී රියදුරු, කොන්දොස්තර නොමැති වීම මත එම සතිය තුල සාමාන්‍යයෙන් දිනකට බස් රථ 17 ක් පමණ ධාවනය වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම 2018 වර්ෂය තුළ ධාවනය කළ යුතු කිලෝමීටර් 7,471,550කින් ලේඛනගත කිලෝමීටර් 1,192,272 ක් ධාවනය වී නොතිබුණු අතර ප්‍රවාහන සේවය සමාජ වගකීමක් ලෙස සලකා ප්‍රදේශයේ මාර්ගවල බස් රථ ධාවනය නොවීමෙන් මගීන්ට වන අපහසුතාවය හා ආර්ථික සංවර්ධනයට වන බලපෑම පිළිබඳව කළමනාකරණයේ අවධානය යොමුවී නොතිබුණි.

- **තලංගම ඩිපෝව**

ඩිපෝ ඉන්ධන පිරවුම්හල්වල භාවිතා වන "ඉන්ධන හා තෙල් පිරවුම් පත්‍රය" ඉර 06 අනුව හා ගිල්වුම් කෝදු මිම්ම අනුව ඉන්ධන පරීක්ෂාවේදී විශාල විචලනයන් නිරීක්ෂණය වන අතර මෙම විචලනය තලංගම ඩිපෝවෙහි 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට වර්ෂය තුල ලීටර 22 හා ලීටර 3392 අතර පරාසයක් වී තිබුණි.

- **කඩවත ඩිපෝව**

කඩවත ඩිපෝව සතුව අංක 1 හා 2 වශයෙන් ඉන්ධන පොම්ප දෙකක් ඇති අතර ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් සපයන ලද අංක 02 පොම්පය 2018 මැයි 15 සිට විගණන දින වූ 2018 නොවැම්බර් 16 දක්වා අක්‍රියවී තිබුණි. එම පොම්පය අමතර කොටස් නොමැතිවීම හේතුවෙන් වර්තමානය වන විටද අක්‍රීයව පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

- **මොරටුව ඩිපෝව**

1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික දීමනා ගෙවීම පනත අනුව සේවකයෙකු විශ්‍රාම ගොස් මාසයක් ඇතුලත පාරිතෝෂික දීමනා ගෙවීම් සිදුකල යුතු වුවද මොරටුව ඩිපෝවේ 2004 වර්ෂයේ සිට 2018 ජනවාරි මාසය දක්වා විශ්‍රාම ගොස් ඇති සේවකයින් 32 දෙනෙකු වෙනුවෙන් පාරිතෝෂික දීමනා රු.16,762,882 ක් 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවිය යුතුව තිබුණි.

- **අවිස්සාවේල්ල ඩිපෝව**
  (i) 2018 වර්ෂයේ ඩිපෝවේ අළුත්වැඩියා කටයුතු පිළිබඳව පරීක්ෂාවේදී රු.7500 ට වැඩි අළුත්වැඩියා කටයුතු වෙනුවෙන් වර්ෂය තුළ රු.20,975,596 ක වියදම් දරා තිබුණි. එමෙන්ම අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකිරීමේදී ඇතැම් අවස්ථා වලදී දින 11කට වඩා වැඩි කාලයක් ගතවී තිබුණු අතර එම බස් රථ ධාවනයට ලබාදීම ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් 2018 වර්ෂයේදී අහිමි වූ ආදායම රු.31,852,916ක් විය.

  (ii) ඩිපෝව විසින් බස් රථ ධාවනයට යොදවන ලද මාර්ගවල ලේඛනගත කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය 11,998,401 ක් වුවද ඉන් ධාවනය කරනු ලැබුවේ 6,977,452 ක කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයක් පමණි. මේ අනුව 2018 වර්ෂයේදී ඩිපෝව විසින් මාර්ග ලේඛනගත කිලෝමීටර් 5,020,949ක් ධාවනය කර නොතිබුණි.

- **පානදුර ඩිපෝව**

පානදුර ඩිපෝවේ නව වැසිකිළි පද්ධතියක් ඉදිකිරීම සඳහා මිළ ගණන් කැඳවීම් සිදුකර 2018 ජුලි 05 දින රු.939,035 ක මුදලකට පුද්ගලික ආයතනයක් මගින් ඉටුකරවා ගැනීමට ටෙන්ඩර් මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. එසේ වුවද විගණිත දිනය වන 2019 සැප්තැම්බර් 22 දක්වාම එම කාර්ය ඉටුකර ගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි.

(ඈ) මානව සම්පත් කළමනාකරණය

---

i. 2017 මාර්තු 17 දිනැති අංක : එම්ටී/02/01/02/33 දරන කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තුමේන්තුවේ ලිපිය ප්‍රකාරව මණ්ඩලය සඳහා තනතුරු 24,886 ක කාර්ය මණ්ඩලයක් අනුමත කර තිබුණි. එසේ වුවද 2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට මණ්ඩලයේ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය 30,161 ක් වූයෙන් අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය ඉක්මවන ලද අතිරික්ත සේවක සංඛ්‍යාව 5275ක් විය. මෙම අතිරික්ත කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

ii. යහපාලනය පිළිබඳ මග පෙන්වීම් සංග්‍රහයෙහි 9:3:1වගන්තිය ප්‍රකාරව සෑම රාජ්‍ය ව්‍යවසායක් සඳහා බඳවා ගැනීමේ සහ උසස් කිරීමේ පරිපාටියක් අනුමත කරගත යුතු වුවද, විගණිත දිනය වූ 2019 ඔක්තෝම්බර් 30 දක්වාත් එම පටිපාටිය සකස් කර නොතිබුණි. ඒ අනුව, අනුමත සේවා ව්‍යවස්ථාවකින් තොරව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි රහිතව 2018 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සමස්ථ නිලධාරීන් / සේවක සංඛ්‍යාව 30161ක් බඳවා ගෙන තිබුණි.

(ඉ) පාරිසරික ගැටලු

ඩිපෝ පරිශ්‍රයන්හි ඇති අංගනවල තෙල් අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා පිළිගත් අනුමත ක්‍රමවේදයක් භාවිතා කළ යුතු අතර, 2008 ජනවාරි 25 දිනැති හා අංක 1533/16 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් හා 1980 අංක 47 දරන ජාතික පාරිසරික පනතට අනුව ඒ සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියෙන් බලපත්‍රයක් ලබාගත යුතු වුවත්, මණ්ඩලයේ ඩිපෝ 107 න් ඩිපෝ 09 ක් පමණක් පරිසර බලපත්‍රය ලබාගෙන තිබුණි. එනම් ඩිපෝ 98 ක්ම බලපත්‍ර ලබාගෙන නොතිබුණි.