ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 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 ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් ඇතුළත් සම්පිණ්ඩන වාර්තාව 2025 මැයි 30 දින ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරි වෙත නිකුත් කරන ලදී. විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයට අදාළ වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2025 ඔක්තෝබර් 13 දින ප්‍රධාන 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, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට අදාළ සටහන්හි 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 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 ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ, මහා භාණ්ඩාගාරයේ සහ පාර්ලිමේන්තුවේ අවශ්‍යතාවය සඳහා සකස් කර ඇත. එම නිසා, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වෙනත් අරමුණු සඳහා සුදුසු නොවිය හැක. මගේ වාර්තාව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ, 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 සංසෝධිත 2024 දෙසැම්බර් 16 දිනති රාජ්‍යය ගිණුම් මාර්ගෝපදේශ අංක 06/2024 අනුකූලව සියලුම ප්‍රමාණාත්මකතාවයන් සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිඹිබු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරිම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශය 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 අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායී ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

1.5 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 මඟහැරීමෙන්, 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 ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී දැනුවත් කරන ලදී.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) මූලධන වියදම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ මූලධන වියදම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	වාර්ෂික අයවැය ලේඛණය මගින් 2024 වර්ෂයට පූර්ව වර්ෂවලදී සංවර්ධන කටයුතු - ආයතනික සහාය දරන වැය විෂය අංක 117-2-08-001-2201 යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සේවක වැටුප් හා පුණරාවර්තන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන්කර තිබුණි. 2024 වර්ෂය සඳහා වූ 2023 අංක 34 දරන විසර්ජන පනත මගින් ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි. සංවර්ධන කටයුතු - මාර්ග සංවර්ධන දරන වැය විෂය අංක 117-2-04-001-2001 හා 2104 යටතේ ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම් සඳහා සලසා තිබූ රු.මිලියන 23,000 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 20,749.81 ක වියදමක් දරා තිබුණු අතර, ඉන් රු.මිලියන 9,500 ක් එනම් සියයට 46 ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වැටුප් හා වේතන වෙනුවෙන් දරා තිබුණි. මේ අනුව 2023 අංක 34 දරන විසර්ජන පනත මගින් 2024 වර්ෂය සඳහා වියදම් දැරීමට අනුමත කර තිබූ අරමුණු නොසලකා මූලධන ප්‍රතිපාදන මගින් පුනරාවර්තන ස්වභාවයේ වියදමක් වන වැටුප් හා වේතන ගෙවීම් සිදු කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශය විසින් ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි. මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ සංවර්ධන කටයුතු - මාර්ග සංවර්ධන දරන වැය විෂයය අංක. 117-2-04-001-2104 යටතේ 2024 වර්ෂය තුල ගොඩනැගිල් හා ඉදිකිරීම් වත්කම් අත්පත්කර ගැනිම් ලෙස රු.මිලයන 82,318.40 ක් ගිණුම්ගතකර තිබූ අතර, ඒ තුල මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වැටුප් හා වේතන ලෙස ගෙවන ලද රු.මිලියන 7,600 ක පුනරාවර්තන වියදම් ප්‍රාග්ධනිත කර තිබුණි.	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වැටුප් හා වේතන ගෙවීම සඳහා 2024 වර්ෂයට ප්‍රතිපාදන සලසාගැනීම සඳහා 2023.08.23 දිනැති ලිපිය මගින් 117-2-8-4-2201 වැය විෂය යටතේ ප්‍රතිපාදන ඉල්ලුම් කර ඇත. එනමුත් 2024 වර්ෂයට ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ප්‍රතිපාදන සලසා දෙනු ලැබුවේ 117-2-04-001-2001 හා 2104 යන වැය විෂයන් මගිණි. එම වැය විෂය සංශෝධනය සම්බන්ධයෙන් 2024 වාර්ෂික ඇස්තමේන්තු පොතෙහි පාද සටහනක් මගින් දක්වා ඇත. තවද 117-2-04-001-2104 වැය විෂය යටතේ මාර්ග සංවර්ධනයට සම්බන්ධ නිලධාරීන්ගේ වැටුප් ගෙවීම සඳහා දරණ ලද වියදම් මූලධන වියදමක් ලෙස අදාල මාර්ග වලට ප්‍රාග්ධනිත කරන ලෙස මේ සම්බන්ධයෙන් විමසීමේදී උපදෙස් ලබා දී ඇත.	පාර්ලිමේන්තුව මගින් පනවා ඇති සීමා හා මුදල් රෙගුලාසි විධිවිධාන වලට අනුකූල නොවන පරිදි ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම හා වියදම් දැරීමට වගකිව යුතු නිලධාරීන් හට විනයානුකූල ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(ආ) තැන්පතු

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ තැන්පත් ගෙවීම් හා ශේෂ ගිණුම්ගත කිරීමේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රවාහන අංශය හා මහා මාර්ග අංශය සඳහා වෙන වෙනම තැන්පතු ගිණුම් 08 ක් පවත්වා තිබුණද, එම ගිණුම් අයත් වන අංශය හඳුනාගත හැකි පරිදි සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	ප්‍රධාන අංශ හඳුනාගත හැකි පරිදි සටහනක් යොදා ඉදිරි වර්ෂයේ සිට මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හී පොදු තැන්පත් ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමට සටහන් කර ඇත.	අමාත්‍යාංශයේ එක් එක් අංශවල තැන්පතු ගිණුම් වෙන වෙනම හඳුනාගත හැකි පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ හෙළිදරව් කිරීමට හා මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර සහතික කරන නිලධාරීන් විසින් ඒවායේ සම්පූර්ණත්වය හා අනුකූලතාවය පිළිබඳ තහවුරු කර ගැනීම සඳහා වූ අභ්‍යන්තර පාලනයෙන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

(ඇ) මූල්‍ය නොවන වත්කම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ මූල්‍ය නොවන වත්කම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක එස්ඒ/ඒඑස්/ඒඒ/චක්‍රලේඛය හා 2013 ජුලි 12 දිනැති චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව මූල්‍ය නොවන වත්කම් හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කළ යුතු වේ. කෙසේවුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ වැය විෂය අංක 2101 (වාහන), 2102 (ගෘහභාණ්ඩ සහ කාර්යාල උපකරණ), 2103 (යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ), 2104 (ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්), 2105 (ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම්), 2106 (මෘදුකාංග සංවර්ධනය) හා 2506 (යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය) යටතේ රු.මිලියන 235,397.81 ක් අමාත්‍යාංශය විසින් දේශීය හා විදේශීය මූල්‍යනයන් මඟින් වැය කර තිබුණද, 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය නොවන වත්කම් මාරුකිරීම් (Transfer In) හා මිලදීගැනීම් (Purchase) ලෙස රු.මිලියන 226,748.99 ක් පමණක් ගිණුම්ගත කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2024 වර්ෂය තුළ මූලධන වියදම් ලෙස වැයකර තිබුණු රු.මිලියන 8,648.82 කට අදාල මූල්‍ය නොවන වත්කම් හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.	පෙර වර්ෂවල දරන ලද නොනිමි වැඩ ප්‍රාග්ධනිත කිරීමේදී සමස්ථ වටිනාකම මිලදීගැනීම් ලෙස සටහන් වේ. එමෙන්ම 2506 වැයවිෂයන් යටතේ ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ දරණ ලද වියදම් මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටතට ගිණුම් ගත නොකරයි. 2024 වර්ෂයේ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල වෙත ප්‍රතිපාදන වෙන්කර ඉදිකර ගන්නා ලද ග්‍රාමීය මාර්ග වර්ෂ අවසානයේ තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමේ ප්‍රමාදය නිසා 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය නොවන වත්කම් ලේඛනයට ඇතුලත් කර නොමැති අතර ඒවා 2025 වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂයට එකතු කිරීම් ලෙස ඇතුලත් කර ඇත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව වත්කම් හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කිරීම සිදු වන බව තහවුරු වන පරිදි අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වාදී ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

(ii)	ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරීගේ අංක MOH/HWY/ACC29/2022/07 හා 2024 මැයි 16 දිනැති “නොනිමි වැඩ ගිණුම්ගත කිරීම - 2023 වර්ෂය” මැයෙන් වූ ලිපිය අනුව 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ක්‍රියාත්මක සියළුම ව්‍යාපෘතිවලට අදාල වියදම් මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති බව සඳහන් කර තිබුණි. කෙසේවුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි මූල්‍ය නොවන වත්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය - 2024 (ඒසීඒ-6) තුළ ආරම්භක ශේෂයට එකතුකිරීම් (Opening Balance Addition) ලෙස ලෙජර ගිණුම් අංක 9160-1-4- නොනිමි වැඩ-ගොඩනැගිලි හා ඉදිකිරීම් යටතේ රු.මිලියන 1,494.21 ක් ඇතුළත් කර තිබුණි. ඒ අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් 2506- යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වැය විෂය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් පෙර වර්ෂවල දරන ලද මූලධන වියදම් ගිණුම් ගත කිරීම මේ දක්වා අවසන් කර නොතිබූ අතර, විගණන කටයුතු සඳහා සාවද්‍ය හා නොමගයවන සුළු තොරතුරු ඉදිරිපත් කර තිබුණි.	2023 දෙසැම්බර් අවසන් පරිගනක වාර්තා වලින් හඳුනාගන්නා ලද වියදම නිකුත්කරන දින වන විට 2023 මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටගේ ගිණුම් ගත කිරීමට හැකියාවක් නොවූ බැවින් ආරම්භක ශේෂයට එකතුකිරීම් ලෙස 2024 වර්ෂයට ඇතුලත් කරන ලදී. කෙසේ වෙතත් ඇතැම් ව්‍යාපෘතිවල IPC වලින් ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගෙන ඇති බව හඳුනා ගත් පසු එය කලින් නොනිමි වැඩ යටතේ ගිණුම් ගතවී තිබුණු බැවින් ඉන් ඉවත් කර අදාල වත්කමට ආරම්භක ශේෂයට එකතු කිරීම් යටතේ ඇතුලත් කර නිවැරදි කරයි. එය සටහන් වූ වත්කම් කේතය මාරු කිරීමක් පමණක් වේ.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මෙම තත්වයන් වලක්වා ගැනීම සඳහා විශේෂ අවධානය යොමු කර අදාල වියදම් කාලීනව මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටතේ ඇතුළත් කිරීම සඳහා වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(iii)	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය නමින් ලියාපදිංචි වී ඇති කාර් රථ 7 ක්, ලොරි රථයක් සහ මෝටර් සයිකල් 2 ක් වශයෙන් වාහන 10 ක් පිළිබඳව තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි වී තිබූ අතර, එම වාහන අමාත්‍යාංශය භාරයේ භෞතිකව නොපවතින බවත් නිරීක්ෂණය වූ අතර, මෙම වාහනවල වටිනාකම් අමාත්‍යාංශයේ වත්කම් ගිණුම්වලට ද ඇතුලත් වී නොතිබුණි.	වාහන 13 ක් අස්ථානගත වීමක් සම්බන්ධව 2024.06.24 දිනැතිව තලංගම පොලිස් ස්ථානයේ පැමිණිල්ලක් ගොනු කර ඇති අතර එම වාහන අතරින් වාහන 03ක ලියාපදිංචි හිමිකාරීත්වය අවලංගු කර ඇත.	වාහන අස්ථාන ගත වීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(iv)	ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ මහා මාර්ග අංශයට අදාල වාහන සම්බන්ධ තොරතුරු විමසීමට අදාලව ඉදිරිපත් කර තිබූ අංක MOH/HWY/ADM-19/AUDIT/2020(III) හා 2025 අප්‍රේල්	අමාත්‍යාංශයට අයත් මෙම වාහන ග්‍රාමීය මාර්ග අමාත්‍යාංශයට අයත්ව තිබූ අතර එය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට අනුයුක්ත කල පසු මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛණයට ඇතුලත්	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී, මෙම තත්ත්වයන් වලක්වා

	23 දිනැති ලිපිය ප්‍රකාරව ලියාපදිංචි අංක KX-5322, CAQ-1764, PH-0991, PC-7214 සහ PB-9827 දරණ වාහන අමාත්‍යාංශය සතුව පවතින බව සඳහන් කර තිබුණද, එම වාහන වත්කම් ලේඛණයේ ඇතුලත් කර නොතිබුණි.	කිරීමට ප්‍රමාද වී ඇත. අදාල වාහන නියමිත පරිදි වත්කම් ලේඛණයට ඇතුලත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකරමින් ඇත.	ගැනීම සඳහා විශේෂ අවධානය යොමු කර වාහන පාලනය සඳහා වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වාදී ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(v)	අමාත්‍යාංශය විසින් වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීමේදී සිගාස් වැඩසටහනේ වත්කම් වාර්තාවල සඳහන් වත්කම් සහ කේත අංක ලැයිස්තු උපයෝගී කර ගැනීමකින් තොරව අදාල සමීක්ෂණ කටයුතු සිදු කර තිබුණු බැවින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඒසීඒ - 6 - මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශනයේ සඳහන් රු.මිලියන 4,850.79 ක වාහන, වෙනත් යන්ත්‍ර හා උපකරණ නිවැරදිව සමීක්ෂණය කර නොතිබුණි.	වත්කම් වාර්තාවල සඳහන් කේත අංක ලැයිස්තු සියළුම භාණ්ඩ සමීක්ෂණ කමිටු සඳහා ලබාදුන් අතර එම කේත අංක අලවා නොමැති සියළුම භාණ්ඩ වල එම අංක අලවන ලෙසද උපදෙස් ලබා දුණි. තවද ඉදිරියේදී මෙම සිගාස් කේත අංකය උපයෝගී කර ගන්නා ලෙසද සියළුම අංශ දැනුවත් කර ඇත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී, මෙම තත්ත්වයන් වලක්වා ගැනීම සඳහා විශේෂ අවධානය යොමු කර භාණ්ඩ සමීක්ෂණ කටයුතු නිවැරදිව සිදු කිරීම පිළිබඳ ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(vi)	**කුරුණෑගල - හබරණ දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය**		
	I. ව්‍යාපෘතිය මගින් අමාත්‍යාංශය වෙත බාරදුන් වත්කම් ලැයිස්තුවෙහි වූ විවිධ අයිතම්වලින් සමන්විත වත්කම් ඒකක 338 ක් අමාත්‍යාංශය බාර ගත්තද එයින් වත්කම් ඒකක 26 ක පවතින ස්ථාන තහවුරු කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි. එමෙන්ම අමාත්‍යාංශය බාරගත් වත්කම් අයිතම්වලින් කොටසක් 2023 වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයෙන් පරිබාහිර ආයතනවලට පවරා තිබුණද, එසේ පවරන ලද වත්කම් අමාත්‍යාංශයේ වත්කම් ලේඛනයෙන් හා ගිණුම්වලින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඇතුළත්ව තිබුණු වත්කම් භෞතිකව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත පවරා දී තිබුණු අතර, මේ වන විට එම වත්කම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වත්කම් වලට ඇතුලත් කර ගන්නා මෙන් දන්වා ඇති අතර, එම වත්කම් වටිනාකම් එම ගිණුම් වලට ඇතුළත් කරගත් බව තහවුරු කර ගැනීමෙන් අනතුරුව මෙම අමාත්‍යාංශයේ ගිණුම් වලින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වත්කම් භාරදීම සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
	II. ව්‍යාපෘතිය විසින් අමාත්‍යාංශය වෙත බාරදීමට කටයුතු කළ ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ අමාතශ්‍යාංශයේ විවිධ අංශ විසින් පරිහරණය කරනු ලැබුවද ඒ ඒ අංශ වෙත විධිමත්ව බාරදීමට, බාරගැනීමට හා එම වත්කම් සියල්ල නියමානුකූලව ඉන්වෙන්ට්‍රි ගත කිරීමට සහ වත්කම් ගිණුම්වලට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	සියළු වත්කම් අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ඉන්වෙන්ට්‍රියේ ඇතුලත්ව ඇති අතර, ඒ ඒ අංශ වෙත පවරා ඇති වත්කම් වෙන් වෙන් වශයෙන් හඳුනාගනිමින් උප ඉන්වෙන්ට්‍රි වෙත පැවරීමේ කටයුතු කරමින් ඇත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර භාණ්ඩ විධිමත්ව බාරදීම, බාරගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන්

			ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(vii)	සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා රේඛීය අමාත්‍යාංශයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත අක් මුදල් නිදහස් කිරීම් සටහන් කරනු ලබන ලේඛණය සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් එම මුදල් 2024 අවසන් දිනට වියදම් කර ඇති ආකාරය රේඛීය අමාත්‍යාංශයට දැනුම් දීම සඳහා සකස්කළ උපලේඛණය අනුව වැය විෂයන් 5 ක් අතර රු. මිලියන 5,652.68 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.	අදහස් දක්වා නොමැත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර මූල්‍ය වාර්තාකරණය සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

(ඇ) ලේඛන හා පොත්පත් පවත්වා නොතිබීම

අමාත්‍යාංශය විසින් පහත දැක්වෙන ඇතැම් ලේඛන පවත්වා නොතිබුණු අතර, ඇතැම් ලේඛන විධිමත්ව හා යාවත්කාලීනව පවත්වා නොතිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය.

	විගණන නිරීක්ෂණය	**ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම**	**නිර්දේශය**
(i)	ආරවුල් නිරවුල් කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගවලට එළඹීම		
	කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම්හි සේවායෝජක හා කොන්ත්‍රාත්කරු අතර ඇතිවන ආරවුල් නිරවුල්කරණය සඳහා යොමුවීමේදී පැන නැගිය හැකි වගකීම් සම්බන්ධ විධිමත් වාර්තා පවත්වාගෙන යාම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීන් හා ගණන්දීමේ නිලධාරීන් විසින් සිදු කළ යුතු වුවත් මහාමාර්ග අංශය විසින් 2005-2024 කාලසීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්වල ආරවුල් නිරවුල්කරණය සම්බන්ධව එවැනි විධිමත් වාර්තා පවත්වා නොගැනීම හේතුවෙන් එමඟින් පැන නැගිය හැකි වගකීම්හි ප්‍රමාණය හා ස්වභාවය පිළිබඳ හඳුනාගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. එකී කරුණු මඟින් පැන නැගිය හැකි වගකීම් පිළිබඳ වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදු කළ යුතු අනාවරණයන්ද සිදු කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් මහාමාර්ග අංශයේ මෙම ක්ෂේත්‍රයට අදාල අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතීන් දුර්වල මට්ටමක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.	අදහස් දක්වා නැත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර ආරවුල් නිරවුල් කරණය සඳහා පවත්වා ගතයුතු වාර්තා නියම කර අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

(ii)	රේඛීය අමාත්‍යාංශය 2025 අප්‍රේල් 04 දින පවත්වන ලද විගණන කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් සටහන් අංක 03 (iii) පරිදි කි.මී 100,000 ව්‍යාපෘතියේ වැඩ පූර්ව අත්තිකාරම් ප්‍රමාණය කොන්ත්‍රාත් 34 ක් සඳහා අය කිරීමට නියමිත වැඩ පූර්ව අත්තිකාරම් වටිනාකම රු. මිලියන 340.20 ක් සඳහා අධිකාරියේ නීති අංශය මගින් අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරනු බව සඳහන් කර තිබුණද, 2025 මැයි 02 වන වටත් නීති අංශය සතුව අවශ්‍ය තොරතුරු නොමැති වීමත් එවැනි නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමක් සිදු කර නොමැති බව විගණනය වෙත නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (නීති) විසින් අංක RDA/LD/LBF&RRP හා 2025 අප්‍රේල් 30 දිනැති ලිපිය මගින් දන්වා තිබුණි. ඒ අනුව වැඩ පූර්ව අත්තිකාරම් අයකර ගැනීමේ අවධානමක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.	කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතියේ වැඩ පූර්ව අත්තිකාරම් ලෙස අයකර ගැනීමට ඉතිරිව ඇති කොන්ත්‍රාත් සඳහා නීතිමය උපදෙස් ලබා දෙන ලෙස 2024.08.26 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නීති අංශය වෙත දැනුම්දීම සිදු කර ඇති අතර ඒ සඳහා නීති අංශය මඟින් ඉල්ලා තිබූ තොරතුරු 2024.11.27 වන දින නීති අංශය වෙත යොමු කර ඇත. නැවතත් නීති අංශය මඟින් ඉල්ලා සිටින ලද තොරතුරු පළාත් කාර්යාල හරහා ලබා ගත යුතු බැවින් එම තොරතුරු එක්රැස් කිරීම සිදුකර ඇත.	අත්තිකාරම් ගෙවීම්, අය කර ගැනීම්, ඇපකර වල කාල දීර්ඝ කිරීම් ආදී කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු නියමිත පටිපාටින්ට බැහැරව සිදු කිරීම සම්බන්ධව පරීක්ෂණයක් සිදු කර වගකිව යුතු නිලධාරීන් පිළිබඳ ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(iii)	මුදල් රෙගුලාසි 565(2) ප්‍රකාරව ලැබුණු හා ගෙවූ තැන්පතු සියල්ලක්ම ලෙජරයේ තදෝචිත ගිණුම් යටතේ දිනපතා ඇතුලත් කළ යුතුය. ඕනෑම වේලාවක යම් ගිණුමක් පහසුවෙන් බලාගත හැකිවන පරිදි ලැජරය සුපරික්ෂාකාරිව සුවිගත කොට තිබිය යුතුය. එසේ වුවද 6000-0-0-016-0-153-0 දරන කොන්ත්‍රාත් සඳහා රැඳවුම් මුදල් ගිණුම යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග හා පාලම් සඳහා තැන්පතු ගිණුම් පොත් දෙකක් අමාත්‍යාංශය විසින් පවත්වාගෙන යන අතර, එම ගිණුම් පොත් පරික්ෂාවේදී මාසිකව ගිණුම් තුලනය කිරීම ක්‍රමානුකූලව සිදුකර නොතිබුණි.	මාසිකව පොදු තැන්පත් ගිණුම තුලනයක් cigas මුද්‍රිත සමඟ සසදා cigas මුද්‍රිත පිටපත තැන්පත් ලෙජරයේ ද අලවා ඇත. තැන්පතු ප්‍රමාණය අධික බැවින් ශේෂය තහවුරු කිරීම සඳහා වෙනම ගිණුම මඟින් ගිණුම් සටහනක් ද පවත්වා ගෙන යනු ඇත.	-එම-

(ඉ) විගණන සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් විගණන සාක්ෂි ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශනය අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ නොනිමි වැඩ- ගොඩනැගිලි හා ඉදිකිරීම්, මහාමාර්ග, පාලම් හා මගී වාහන ඇතුළුව එක් එක් වත්කම් බාණ්ඩ යටතේ රු.මිලියන 153,998.53 ක වත්කම් ඉවත්කල බවට වාර්තා කර තිබුණි. එසේ ඉවත් කරන ලද වත්කම් හඳුනාගැනීමට හා තහවුරු කිරීමට අවශ්‍ය උපලේඛන හා ඉවත්කරන ලද එක් එක් වත්කම් වෙන් වෙන්ව දැක්වෙන උපලේඛනයක් විගණනයට	ඒසීඒ 6 ආකෘතියෙහි වර්ෂය තුල එක් එක් බාණ්ඩ යටතේ වන වත්කම් ඉවත් කිරීම් වල එකතුව වන රු. මිලියන 153,998.53 හි උපලේඛණය ඉදිරිපත් කරමි. කිහිපවරක් රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙතද ගොස් CIGAS මූල්‍ය නොවන වත්කම් මොඩලයේ වෙනස්වීම් නිවැරදි කර ගන්නා ලද බැවින් එම	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම්ගත කිරීම සම්බන්ධව අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත්

	ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. ඒ හේතුවෙන් ඒ යටතේ ගිණුම්ගත කර ඇති වත්කම් වල නිවැරදිතාවය තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.	වටිනාකම් එක් එක් අයිතම යටතේ හඳුනාගැනීමට අපහසු වනු ඇත.	කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(ii)	රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ස්ථාවර වත්කම් ගිණුම්ගත කිරීම සම්බන්ධව 2013 ජුලි 12 දිනැති අංක එස්ඒ/ඒඑස්/ඒඒ දරන චක්‍රලේඛය මගින් ලබාදි ඇති උපදෙස් අනුව සමාලොචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශයේ සංකේත අංක 611201 යටතේ කාර්යාල ගොඩනැගිලි රු.මිලියන 15,953.95 ක් හා සංකේත අංක 6113301 යටතේ පරිගණක මෘදුකාංග රු.මිලියන 200.52 ක් ගිණුම්ගත කර තිබුණු නමුත් එම වටිනාකම් තහවුරු කළ හැකි ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. ඒ හේතුවෙන් ඒ යටතේ ගිණුම්ගත කර ඇති වත්කම් වල නිවැරදිතාවය තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.	ඒසීඒ 6 ආකෘතියෙහි මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශයේ සංකේත අංක 611201 යටතේ කාර්යාල ගොඩනැගිලි රු.මිලියන 15,953.95 ක් හා සංකේත අංක 6113301 යටතේ පරිගණක මෘදුකාංග රු. මිලියන 52,200ක් ගිණුම්ගත කර තිබුණු අතර ගිණුම්ගත කර ඇති වත්කම් වල තහවුරු ලේඛණ ඇමුණුම 08 න් ඉදිරිපත් කර ඇත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වත්කම් නිවැරදිව ගිණුම්ගත කිරීම සම්බන්ධව අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
(iii)	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය නොවන වත්කම් ප්‍රකාශනයේ 1.3-වෙනත් ඉදිකිරීම්, 1.4-නොනිම් වැඩ-ගොඩනැගිලි හා ඉදිකිරීම් හා 4.1-ඉඩම් යන වත්කම් බාණ්ඩ යටතේ රු.මිලියන 151,827.9 ක වත්කම් අයිතමයන් ඉවත්කිරීම් ලෙස ගිණුම් ගත කර තිබුණද, මෙම වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදුන් බවට හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් භාර ගත් බවට විධිමත් ලේඛණයක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් නොවුණි.	අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය නොවන වත්කම් යටතට සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල වියදම් ගිණුම් ගත කල පසු ව්‍යාපෘති අවසන් කිරීමේදී එම වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පැවරීම විධිමත්ව සිදු කරනු ලබන අතර මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි අධියර 2 හි වත්කම් පවරා ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී වත්කම් කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමුකර වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදීමේදී අනුගමනය කළ යුතු පටිපාටීන් නියම කර ලිඛිත උපදෙස් ලබාදිය යුතුය.

(iv)	මහාමාර්ග අංශය විසින් 2005-2024 කාලසීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්ට සම්බන්ධ ඇතැම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ආරවුල් නිරවුල්කරණය සඳහා යොමු වී ඇති අතර එසේ ආරවුල් නිරවුල් කිරීම සඳහා එක් එක් ව්‍යාපෘති හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග හා එසේ ආරවුල් නිරවුල්කරණය සඳහා එම ව්‍යාපෘති විසින් දරන ලද පිරිවැය පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.		
I.	ඉහත කරුණුවලට අදාල අංක RAH/A/MOH/INF/2024/02 හා 2024 දෙසැම්බර් 04 දිනැති ලිපිය මඟින් විගණනය විසින් කැඳවන ලද තොරතුරු ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ අංක MOH/ACC/13/2024/04 හා 2025 ජනවාරි 10 දිනැති ලිපිය මඟින් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. උක්ත ලිපිය අනුව ව්‍යාපෘති 12 කට අදාලව එක් එක් ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරු විසින් ඉදිරිපත් කල වාර්තා ඇමුණුම් ලෙස ඉදිරිපත් කර තිබුණද, ඒ තුළ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ 2005 - 2024 කාල සීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක සියළු ව්‍යාපෘති පිළිබද තොරතුරු ඇතුලත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.	අදහස් දක්වා නැත.	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී, එම පනතේ 7(1)(අ), 38(1)(ආ),(ඉ), 42 (අ),(ඇ) වගන්ති කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කරමින් විගණන කටයුතු සඳහා නිවැරදි තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම තහවුරු වන පරිදි අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වාදෙමින් ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.
II.	යථෝක්ත එක් එක් ව්‍යාපෘතියට අදාල උපලේඛන පරීක්ෂා කිරීමේදී අඩුපාඩු සහිතව එම තොරතුරු සම්පූර්ණ කර ඇති බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනෙහි තොරතුරු ඉදිරියේදී ලබා දීමට කටයුතු කරන බව සඳහන් කර තිබුණද, මේ දක්වා අදාල තොරතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	-එම-
(v)	මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම විසින් 2020 වර්ෂය තුළ කිලෝමීටර් 100,000 මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ මාර්ග ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය ඇගයීම සඳහා පළාත්, දිස්ත්‍රික් සහ කලාප සම්බන්ධීකාරකවරුන් බඳවා ගෙන තිබුණු අතර, 2022 වර්ෂය තුළ සම්බන්ධීකාරකවරුන්ට ගෙවීම් වශයෙන්	අදහස් දක්වා නැත.	සුදුසුකම්ලත් පිරිස් විධිමත් හා විනිවිදභාවයකින් බඳවා ගත්තේද හා කාර්යය ප්‍රගතිය ඇගයීමෙන් පසු සම්බන්ධීකාරකවරුන්ට ගෙවීම් කර තිබේද යන්න

රු.මිලියන 16 ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත්, සම්බන්ධීකාරකවරුන් බඳවා ගැනීමට අදාළ තොරතුරු සහ සම්බන්ධීකාරකවරුන් විසින් සපයන ලද ප්‍රගති වාර්තා විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණි. එබැවින්, සුදුසුකම්ලත් පිරිස් විධිමත් හා විනිවිදභාවයකින් බඳවා ගත්තේද හා කාර්යය ප්‍රගතිය ඇගයීමෙන් පසු සම්බන්ධීකාරකවරුන්ට ගෙවීම් කර තිබේද යන්න විගණනයට තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.		පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත 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 නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 අත්තිකාරම් නිකුත් කිරීම් හා පියවීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික ප්‍රතිපාදන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන එක් එක් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත අමාත්‍යාංශය විසින් වරින් වර අක්මුදල් නිදහස් කර තිබුණු අතර එසේ වාර්ෂික ප්‍රතිපාදන යටතේ නිදහස් කරන අක්මුදල් පියවීමේදී අක්මුදල් ලබාගත් ව්‍යාපෘති හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් එම අත්තිකාරම් මුදල් වියදම් කළ ආකාරය පිළිබඳව සාරාංශගත ලේඛණයක් අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එම ලේඛණය පදනම් කරගෙන අමාත්‍යාංශය විසින් අත්තිකාරම් පියවීමේ වවුචරයක් මඟින් එක් එක් වැය විෂයයන්ට	ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල මූල්‍ය කළමණාකරණය මා විසින් පත්කරනු ලබන ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ හා ගණකාධිකාරී විසින් සිදු කරනු ලබන අතර ඔවුන් වගකිවයුතු පළපුරුදු සහිත නිලධාරීන් වේ. එබැවින් අමාත්‍යාංශය විසින් ආරම්භයේ පටන් උප කාර්යාල ලෙස කටයුතු කරන මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත අතැති බිල්පත් සඳහා අක්මුදල් නිදහස් කරනු ලබන අතර ඉදිරිපත් කරනු ලබන මාසික වියදම් වාර්තාව මඟින් අත්තිකාරම වියදම	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වියදම් අනුමත කිරීමේදී හා සහතික කිරීම් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සිදුවන බව තහවුරු කරමින් අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

අදාල වියදම ගිණුම් ගත කර තිබුණි. කෙසේවුවද, අමාත්‍යාශය විසින් මු.රෙ. 137 ප්‍රකාරව වියදම් අනුමත කිරීමේදී හා මු.රෙ. 138 ප්‍රකාරව වියදම් සහතික කිරීමේදී සළකා බැලිය යුතු කරුණු පිළිබඳ විස්තර මෙම සාරාංශගත ලේඛණ තුළ ඇතුළත් වී නොතිබුණි. ඒ අනුව, වියදම් සිදු කරන ලද ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්වලට අදාල ගිවිසුම් අංකය, කොන්ත්‍රාත් සඳහා ගෙවීම් ලේඛණ, සහතික කරන ලද වැඩ වටිනාකම, කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොටස් නිම කළ යුතු කාල සීමාව, ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා දී ඇති ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා වියදම් කර තිබේද යන කරුණු පිළිබඳ සළකා බැලීමකින් තොරව මෙම වියදම් සඳහා ගෙවීම් කර තිබුණි. තවද, මෙම ගෙවීම්වලට අදාල ලේඛණ ඇතුළත් ලිපිගොනු පිළිබඳව යොමුවක් අක්මුදල් පියවීමේ වවුචරවල ඇතුළත් කර නොතිබුණු අතර අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික ප්‍රතිපාදන යටතේ සිදු කරන මූලධන වියදම් සම්බන්ධව විධිමත් වාර්තා පවත්වාගැනීමකින් තොරව ගෙවීම් කර වියදම් ගිණුම් ගත කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

ගිණුම්ගත කරනු ලැබේ. සියළුම ගිණුම් ඒකක මගින් මාසිකව ප්‍රතිපාදන තත්ත්වයන් හා එතෙක් ලබා දී ඇති ප්‍රතිපාදන වියදම් කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධයෙන් සියළු විස්තර සහිත මාසික වියදම් වාර්තා, අග්‍රිම සැසඳීම් වාර්තා, අතැති බිල්පත් වාර්තා, ඒ අනුව ඉදිරි මාසයට අක්මුදල් අවශ්‍යතා සම්බන්ධ වාර්තා ගෙන්වා ගනු ලබන අතර එම වාර්තා අධීක්ෂණය කරමින් වැය විෂයන්ගේ ඉතිරි ප්‍රතිපාදන පරීක්ෂා කරමින් අක්මුදල් නිකුත් කරනු ලබයි.
එමෙන්ම මාසික වාර්තා පරීක්ෂා කරමින් අවශ්‍ය උපදෙස්ද වරින් වර නිකුත් කරනු ලබන අතර නිකුත් කරනු ලබන අක්මුදල් නිශ්කාශනය සම්බන්ධයෙන් සතිපතා අදාල බැංකු ගිණුම් වල ශේෂයන් ලංකා බැංකුව මගින් ලබාගෙන සතිපතා බැංකු ශේෂ අධීක්ෂණයද සිදු කරනු ලබයි.

3.2 වියදම් කළමනාකරණය

වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරිම, ප්‍රතිපාදන මාරු කිරීම, පරිපූරක අයවැය ඇස්තමේන්තු මගින් ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීම හා උපයෝජනය හා ඉතිරිවීම් සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් විගණන නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය 01 කොටස- කඩවත සිට මීරිගම ව්‍යාපෘතිය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්), එ.ජ.ඩො.මිලියන 318 ක ඉතිරිව ඇති ඉන්දීය ණය යෝජනාක්‍රමය යටතේ ශ්‍රී ලං.ග.ම. සඳහා බස් රථ 600 ක් මිලදී ගැනීමේ ව්‍යාපෘතිය (වාහන), මධ්‍යම හා ඌව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්), ජාතික මහා මාර්ගයන්හි පාලම් 25 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්) හා කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන්	අමාත්‍යාංශ වැය ශීර්ෂය යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 15 ක් වෙනුවෙන් වෙන්කර තිබූ එකතුව රු.මිලියන 59,994.90 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි වී ඇත.	නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසීම හා කාලීනව යාවත්කාලීන කිරීම් සිදු කළ යුතුය.

	පාලම් දෙකක් සැලසුම් කොට ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්) ඇතුළු මූලධන වැය විෂයන් 15 ක් වෙනුවෙන් වෙන්කර තිබූ එකතුව රු.මිලියන 59,994.90 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි වී තිබුණි. ණය නියෝජිතායතන විසින් ණය අත්හිටුවීම නිසා ගෙවීම් සිදුනොකිරීම හේතුවෙන් මෙම ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.		
(ii)	සංවර්ධන වැඩසටහන (117-02) යටතේ පේරාදෙණිය-බදුල්ල -චෙන්කල්අඩි මාර්ගයේ බදුල්ල සිට චෙන්කල්අඩි දක්වා කොටස පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්), ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන-අදියර 1 (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්), මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩි දියුණු කිරීම - කිලිනොච්චි දිස්ත්‍රික්කය(ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්), කොම්පඤ්ඤවීදිය දුම්රිය ස්ථානය අසල සහ උත්තරානන්ද මාවතෙහි දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම-ඉඩම් වැඩි දියුණු කිරීම සහ ජාතික මාර්ග පද්ධතියෙහි අබලන් වූ පාලම් ප්‍රතිසංස්කරණය (ගොඩනැඟිලි හා ඉදිකිරීම්) ඇතුළු මූලධන වැය විෂයන් 16 ක් සඳහා සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනයෙන් ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විය.	සැලසුම් කළ පරිදි අක්මුදල් ගෙවීමට නොහැකි වීම, 117-2-3-15-2104-0/11 ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කටයුතු අත්හිටුවීම, අයහපත් කාලගුණය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති ප්‍රමාද වීම හා අපේක්ෂා කල පරිදි වැඩ නිමවූ අවසන් බිල්පත්‍ර (SAC) ගෙවීමට ඉදිරිපත් නොවීම, බිල්පත් ඉදිරිපත් කිරීමට ප්‍රමාද වීම, OA මාර්ගයේ 1/9 යළි ඉදිකිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම ප්‍රමාද වීම, පොදු කාර්ය වියදම් අවම කිරීම, ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේ අපේක්ෂිත කාලයට වඩා වැඩි කාලයක් ගතවීම යන කරුණු හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී ඇත.	- එම -
(iii)	වැය විෂයන් 55 ක් සඳහා මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 12,738.10 ක් වූ අතර සංශෝධිත වියදම් ඇස්තමේන්තුව රු.මිලියන 10,616.34 ක් විය. ඒ අනුව මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුව හා සංශෝධිත වියදම් ඇස්තමේන්තුව අතර රු.මිලියන 12,118.20 ක වෙනසක් වූ අතර එය මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තුවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 50 සිට 12,071 ක පරාසයක් ගෙන තිබුණි.	ප්‍රමුඛතාවය අනුව ප්‍රතිපාදන අනුමත සමස්ථ ප්‍රතිපාදන තුල කළමණාකරණය කර ගැනීමට ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් උපදෙස් ලැබුණු බැවින් අත්‍යවශ්‍ය වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන මු. රෙ. 66 මගින් කළමණාකරණය කර ගැනීමට සිදුවී ඇත.	- එම -

(iv)	වැය විෂයන් 03 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරිවීම මු.රෙ. 66 යටතේ ප්‍රතිපාදන මාරු කිරීම් වටිනාකම ඉක්මවා පැවතිණි. ඒ අනුව නිසි ඇගයීමකින් තොරව මු.රෙ. 66 යටතේ ප්‍රතිපාදන මාරු කිරීම සිදු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	අපේක්ෂා කල පරිදි වියදම් ජනිත නොවීම, පුරෝකථනය කළ පරිදි 2024.12.31 දිනට බිල්පත් නොලැබීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී ඇත.	නිවැරදි පුරෝකථනයකින් යුක්තව වැය ඇස්තමේන්තු සැකසීම තුළින් මුදල් රෙගුලාසි 66 ප්‍රකාරව මාරුකිරීම් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.3 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	මු.රෙ. 128(1)(ඒ) අනුව දරන ලද කිසියම් වියදමක් හෝ වගකීම් බැඳීමක් වුවද තම වැය විෂය පථය හෝ සීමාවන් හෝ වෙනත් බලය දෙනු ලැබූ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනයක ඇතුළත වැටෙන බවට හා එය ප්‍රමාණවත් තරම් අධිකාර බලයෙන් ආවරණය වන බවටද තහවුරු කර ගැනීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීන්ගේ සාමාන්‍ය වගකීම වුවත්, අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන නිකුත් කිරීමේදී හා පියවීමේදී කොන්ත්‍රාත්වල ගිවිසුම්ගත වටිනාකම, මේ දක්වා දරා ඇති පිරිවැය, ගෙවනු ලබන වටිනාකම, සහතික කළ වැඩවල වටිනාකම හා මු.රෙ. 94 ප්‍රකාරව එළඹ ඇති බැඳීම් හා බැරකම් තොරතුරු ඇතුළත් සාරාංශගත වාර්තා කැඳවීමකින් තොරව අක්මුදල් නිදහස් කර තිබුණි. ඒ හේතුවෙන් අමාත්‍යාංශයේ ලේඛණ අනුව ව්‍යාපෘතීන්හි බැරකම් හා බැඳීම් පිළිබඳ සංඛ්‍යා හඳුනාගත නොහැකි විය. මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ඇමුණුම (iv) හි දැක්වෙන බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ-(i) ඇතුළත් සංඛ්‍යාවල සංසන්දනාත්මක තොරතුරු අමාත්‍යාංශයේ ලේඛණ හා පොත්පත්වලින් හඳුනාගැනීමට නොහැකි විය.	ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුවේදී එම සියළු කරුණු අධීක්ෂණය කරණු ලබයි. ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා බැදීම් හා බැරකම් වලට එළඹිය නොහැකි බව වාර්ෂිකව වියදම් සඳහා බලයදීම මගින් උපදෙස් ලබාදී අවධාරණය කර ඇත. මාසිකව ගෙන්වා ගනු ලබන වියදම් වාර්තා හා අක්මුදල් නිකුත් කිරීම් අනුව අමාත්‍යාංශයේ ගිණුම් අංශය මගින්ද ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් ලේඛණ නඩත්තු කරන අතර ප්‍රතිපාදන තත්ත්වයන් පරික්ෂාකර බලා ව්‍යාපෘති විසින් ඉල්ලුම් කරනු ලබන අතැති බිල් වලට පමණක් අක්මුදල් නිදහස් කරනු ලැබේ. බැදීම් හා බැරකම් සම්බන්ධයෙන් වෙනම ලේඛණ නඩත්තු කරන ලෙස සියළුම ව්‍යාපෘති දැණුවත් කර ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර බැදීම් හා බැරකම් නිශ්චිතව හඳුනාගතයුතු අතර ඒ තුල වියදම් පාලනයන් සිදුකිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි ඇති බැඳීම් හා බැරකම් ප්‍රකාශනයේ එක් එක් වැය විෂයයන් යටතේ බැරකම් හා බැඳීම් එකතුව දැක්විය යුතු වුවත් ඇතැම් වැය විෂයයන් යටතේ බැඳීම් වටිනාකම සැළකිල්ලට ගැනීමකින් තොරව බැරකම් වටිනාකම පමණක් දක්වා තිබුණි.	බිල්පත් ප්‍රමාදවී ලැබීම හා පසුව හඳුනාගනු ලබන බැදීම් හා බැරකම් ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ වලට ඇතුලත් කිරීම හේතුකොට ගෙන මෙම වෙනස හටගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය වී ඇත.	මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි සියළු බැඳීම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි වාර්තා කළ යුතුය.

(iii)	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මු.රෙ. 94(2) සහ (3) ප්‍රකාරව එළඹෙන ලද බැඳීම් ප්‍රකාශය - ඇමුණුම-(iv) අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 175,785.48 ක් විය. කෙසේවුවද, අමාත්‍යාංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කර ඇති ව්‍යාපෘති අතරින් විගණන නියැදි පරීක්ෂණයට අනුව මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති 07 ක මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට බැරකම් රු.මිලියන 41,372.69 ක් වූ අතර අමාත්‍යාංශය විසින් අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල (ඇමුණුම-(iv) එම ව්‍යාපෘති වලට අදාලව හඳුනාගත් බැරකම් හා බැඳීම් රු.මිලියන 17,646.35 ක් විය. ඒ අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 23,726.34 න් බැරකම් ශේෂය අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	බිල්පත් ප්‍රමාදවී ලැබීම හේතුකොටගෙන මෙම වෙනස නිරීක්ෂණය වන අතර ඉදිරි වර්ෂ වලදී සියළු නිලධාරීන් දැණුවත් කර මෙසේ සිදු නොවීමට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබා දීමට සටහන් කර ගෙන ඇත.	-එම-
(iv)	අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අංක MOH&P/HWY/ACC/12 හා 2024 දෙසැම්බර් 23 දිනැති ලිපිය මඟින් අමාත්‍යාංශයට අයත් සියළුම ව්‍යාපෘති හා ආයතනවලින් 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීමට අදාලව තොරතුරු කැඳවීමට සිදු වී තිබුණි. ඒ සඳහා ව්‍යාපෘති 24 ක් විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණු තොරතුරු අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇමුණුම-(iii) හි බැඳීම් හා බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ වටිනාකම රු.මිලියන 576.92 ක්ද, ඇමුණුම-(iv) හි බැරකම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය (i) හි වටිනාකම රු.මිලියන 8,368.47 ක් ද වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	බිල්පත් ප්‍රමාදවී ලැබීම හේතුකොටගෙන මෙම වෙනස නිරීක්ෂණය වන අතර ඉදිරි වර්ෂ වලදී සියළු නිලධාරීන් දැණුවත් කර මෙසේ සිදු නොවීමට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබා දීමට සටහන් කර ගෙන ඇත.	-එම-
(v)	වැය විෂය අංක 117-2-04-051-2506 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ බැඳීම්වල මූල්‍ය පරතරය පියවීම සඳහා ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත රු.මිලියන 77,025 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණි. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා දේශීය බැංකු වෙතින් අධිකාරිය විසින් ලබාගෙන ඇති ණයවල පොලිය හා වාරික ගෙවීම සඳහා මෙසේ ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් ඉහත වැය විෂය යටතේ අග්‍රිම නිදහස් කර රු.මිලියන 77,024.22 ක වියදමක් සිදු කර තිබුණි. ඒ අනුව, රු.මිලියන 0.82 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණු අතර අමාත්‍යාංශය විසින් 2024 දෙසැම්බර් 31	මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් දේශීය බැංකු වෙතින් ලබාගත් ණය සඳහා ජනවාරි 15 දිනට පෙර ගෙවිය යුතු වාරිකය මෙසේ සඳහන් කර ඇති අතර වර්ෂයේ අනුමත කරන ප්‍රතිපාදන යටතේ මු. රෙ. 94(2) ප්‍රකාරව 2025 එම බැරකමට එළඹ ඇත. එනමුත් අතපසු වීමකින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ ඇමුණුම (iv) හි 94(2) යටතේ උපරිම ප්‍රතිපාදන සීමාව දක්වා නොමැත. ඉදිරියේදී එසේ නොවීමට නිලධාරීන්ට උපදෙස් දීමට කටයුතු කරනු ඇත.	ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා බැඳීම් හා බැරකම් සඳහා එළඹීමෙන් වැළකී සිටිය යුතු අතර ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර බැරකම් හා බැඳීම් පිළිබඳ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	දිනට ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා රු.මිලියන 28,501.90 ක බැදීම් හා බැරකම් සඳහා එළඹ තිබුණි.		
(vi)	2020 සිට 2024 කාල සීමාව තුල මාර්ග කි.මී. 100,000 ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 215,981ක් වාර්ෂික අයවැය මගින් ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබුණු අතර එම කාල සීමාව තුල මාර්ග කි.මී 17,847 ක් සඳහා ඇස්තමේන්තු අනුඥාත කොට කොන්ත්‍රාත් කරුවන් සමහ රු.මිලියන 394,508 කින් යුත් බැදීම් ඇති කරගෙන තිබුණි. ඒ අනුව පාර්ලිමේන්තුව විසින් නියම කරන ලද ප්‍රතිපාදන සීමාවන් ඉක්මවා මු.රෙ. 94 හි සඳහන් විධිවිධානයන්ට පටහැනිව රු.මිලියන 178,527 ක බැදීම් ඇති කරගෙන තිබුණු අතර මු.රෙ.127 අනුව “ ඇස්තමේන්තු වල ප්‍රතිපාදන මුදල හා වියදම අතර ඇති සැලකිය යුතු වෙනස් වීම් දැඩි ලෙස පරීක්ෂණයට භාජනය කෙරෙන බවට වූ ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිළධාරීගේ වගකීම් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් ඉටු නොකර අවිධිමත් ලෙස ඇති කර ගත් බැදීම් පියවීම වෙනුවෙන් ඉහල වාණිජ අනුපාතික යටතේ ණය සහ රු.මිලියන 40,691.79 ක භාණ්ඩාගාර බැදුම්කර සියයට 22.5 සහ 20 පොලී අනුපාතිකයන් යටතේ වර්ෂ 04 කින් කල්පිරෙන පරිදි 2022 දෙසැම්බර් 31 දින සහ 2023 පෙබරවාරි 20 දින නිකුත් කර තිබුණි.	වසර තුල ලබා දුන් ප්‍රතිපාදන සීමාවන් ඉක්මවා කිසිදු ගෙවීමක් සිදු කර නොමැති අතර එලෙසම 2022 වසරේ දෙසැම්බර් සහ 2023 වසරේ පෙබරවාරි වලදී භාණ්ඩාගාර බැදුම්කර නිකුත් කරනු ලැබුවේ 2021 වසරේ සිට පැවැති අතැති බිල්පත් නිරාකරණය සඳහා විය. 2021 වසරේදී සහ 2022 වසරේ රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරය මගින් අනුමත ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය පැවැති ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ ගෙවීම් කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවූ බැවින් 2022 වසරේ අග භාගයේදී භාණ්ඩාගාර බැදුම්කර නිකුත් කිරීමට රජය විසින් තීරණය කර ඇත.	පාර්ලිමේන්තුව මගින් නියමකර ඇති ප්‍රතිපාදන සිමා හා මුදල් රෙගුලාසි විධිවිධාන නොසලකා බැදීම් හා බැරකම් සඳහා එළඹීම සම්බන්ධව පරීක්ෂණයක් සිදු කර වගකිව යුතු නිලධාරීන් හට විනයානුකූල ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

3.4 ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් සිදු කළ යුතු සහතිකවීම්

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

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී හා ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායිතාවය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනය සිදු කර ඒ අනුව පද්ධති ඵලදායි ලෙස කර ගෙන යැමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතු බවත්, එම සමාලෝචනයන් ලිඛිතව සිදු කර එහි	ඉදිරියට අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය නැවත සමාලෝචනය කර රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ, භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛ හා විවිධ මාර්ගෝපදේශවල විධිවිධාන මෙන්ම විගණන විමසුම් හා වාර්තා වලින් දක්වා ඇති නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ පිළිබඳ අධ්‍යයනය කර අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය නැවත	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියට අනුකූලව පද්ධති සමාලෝචනයන් සිදුකර, 38(2) වගන්තියට අනුකූලව එහි පිටපත විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

පිටපතක් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුව තිබුණත්, එවැනි සමාලෝචනයන් සිදු කළ බවට ප්‍රකාශ විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	සමාලෝචනය ඔබටද පිටපතක් සහිතව ලිඛිතව සිදු කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත.

3.5 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

	නිරීක්ෂණය			ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
	නීති,රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව	වටිනාකම රු. මිලියන	අනුකූල නොවීම		
(i)	2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනත				
	(1) 16(1),(2) හා 38(1)(ඇ) වගන්ති	-	අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණු රාජ්‍ය සමාගම් වන සී/ස මගනැගුම ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගමේ සහ මගනැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමේ 2023 හා 2024 වර්ෂවලද සී/ස අධිවේගී මාර්ග සමාගමේ 2016 සිට 2024 දක්වාද මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තා 2025 මැයි 30 වන විටත් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල නොකිරීම තුල සිදු විය හැකි වංචා, දූෂණ හා සාවද්‍ය පරිහරණයන් හඳුනාගැනීමට අවශ්‍ය පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධව විනයානුකූල ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
	(2) 38(1)(ඉ) වගන්තිය	-	සමාලෝචිත වර්ෂය තුල විගණකාධිපති විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන විමසුම් සඳහා මාසයක් ඇතුළත පිළිතුරු ඉදිරිපත් නොකරන ලද අවස්ථා 08 ක් නිරීක්ෂණය විය. ඉන් විගණන විමසුම් 07 ක් සඳහා පිළිතුරු ලබාදී තිබුණද එසේ පිළිතුරු ලබා දීමේදී විගණන විමසුම යොමුකර මාසයක් ඉකුත් වී දින 04 සිට දින 94 ක කාලයක් ප්‍රමාදිතව පිළිතුරු ලබාදී ඇත.	අදහස් දක්වා නැත.	පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීමට හා විගණන විමසුම් සඳහා නිසි කාලය තුළ පිළිතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය

(ii)	ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය					
(1)	මුදල් රෙගුලාසි 104 (3) හා (4)	-	(i)	මහා මාර්ග අංශය සතු එන්බී-1425 හා කේඩබ්-5411 යන වාහන පිළිවෙලින් 2024 පෙබරවාරි 02 හා 2024 මාර්තු 05 දින වලදී හදිසි අනතුරුවලට ලක් වී තිබුණු අතර 2025 අප්‍රේල් 30 වන විටත්, මුදල් රෙගුලාසි අනුව ප්‍රාරම්භක වාර්තාව හා පූර්ණ වාර්තාව යන කිසිදු වාර්තාවක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	නියමිත පරිදි එම වාර්තා සකස් කර ඇත. විගණන අධිකාරි කාර්යාලය වෙත භාර දීමට කටයුතු කරනු ඇත..	මුදල් රෙගුලාසිවලට අනුකූලව හානි පිළිබඳ පරීක්ෂණ කටයුතු කඩිනමින් සිදු කළ යුතුය.
		6.15	(ii)	හදිසි අනතුරකට ලක්වී තිබූ ග්‍රාමීය මාර්ග අංශය සතු CAU 0786 දරන මෝටර් රථය අමාත්‍යාංශය විසින් අලුත්වැඩියා කර තිබුණද එම වියදම රක්ෂණ සමාගමෙන් ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි අනුව ප්‍රාරම්භක වාර්තාව හා පූර්ණ වාර්තාව යන කිසිදු වාර්තාවක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.	ලේකම්තුමාගේ අනුමැතිය මත ප්‍රාරම්භක වාර්තාවක් සකස් කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කරන ලද අතර, 2025.04.17 දිනැතිව ප්‍රාරම්භක වාර්තාව ඉදිරිපත් කර ඇත. එම වාර්තාව පදනම් කර ගනිමින් පූර්ණ වාර්තාව සකස්කර අවශ්‍ය ඉදිරි කටයුතු කිරීමට නියමිතව ඇත.	- එම -
(2)	මුදල් රෙගුලාසි 127 හා 128	-		මාර්ග කි.මී. 100,000 වැඩසටහන සඳහා ඒ වන විට සකස් කර තිබුන සියලු ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සඳහා සංශෝධන සිදු කිරීමටත්,	කිලෝමීටර් 100,000 ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානයන් සිදුකිරීමේදී	කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයට අවශ්‍ය සංශෝධනයන් ලිඛිතව ලබාදීමටත් එම විධිවිධාන

			අනාගතයේදී ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සංශෝධිත ගාස්තු භාවිතා කර සකස් කරන ලෙසත්, සංශෝධිත ගාස්තු මත පදනම්ව අත්සන් කර ඇති සියලුම කොන්ත්‍රාත් සඳහා සංශෝධන ක්‍රියාත්මක කරන ලෙසත් උපදෙස් ලබා දෙමින් අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අංක MOR&H/SEC/GEN/2021 දරන 2021 අප්‍රේල් 27 දිනැති ලිපිය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත නිකුත් කර තිබුණද, හඳුනා ගත් අතාත්වික තත්ත්වයන් පිළිබඳ විධිමත් කමිටුවක් පත් කර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් විධිවිධාන හා කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන සම්බන්ධ පරිචයන්ට අනුකූලව හඳුනා ගත් වැරදි නිවැරදි කළ යුතු ආකාරය විශ්ලේෂණය කර ඉන් ඇති වන මූල්‍ය හා තාක්ෂණික බලපෑම පිළිබඳ විධිමත් තක්සේරුවක් සිදු කර මුදල් රෙගුලාසි අනුව නිශ්චිත පටිපාටියක් සකස් කිරීමට කටයුතු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කල යුතු වුවත් ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරියා හා ගණන් දීමේ නිලධාරියා ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.	ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු වටිනාකමට රු. මිලියන 7200 ක වට්ටමක් ලබාදී කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් ගතවී ඇත. මෙම වට්ටම් මුදල වැඩබිමෙහි තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් පිරිනමා ඇත. එම නිසා ඇස්තමේන්තුව මත රජයට අලාභයක් හෝ හානියක් සිදුවී නොමැත.	ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය.
(3)	මුදල් රෙගුලාසි 149	84.6 සහ 14.65	නියමිත කාර්යය සඳහා වෙන් කරනු නොලැබූ ජනරජය සතු සෙසු සියළුම ආදායම් හා ලැබීම් ඒකාබද්ධ අරමුදලට ගෙවිය යුතු වුවත්, රේඛීය අමාත්‍යාංශයෙන් ලද ප්‍රතිපාදන භාවිතයෙන් අවසන් කර තිබුණු සේවාදායක කාර්යයන් සඳහා අය කරන ලද රු.මිලියන 84.8 ක සේවාදායක තැන්පතු සහ සේවාදායක කාර්යයන් අතරමග නතර කිරීම හේතුවෙන් අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් අය	අදහස් දක්වා නැත.	නියමිත කාර්යය සඳහා වෙන් කරනු නොලැබූ සියළුම ලැබීම් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කල යුතු අතර, 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ආදායම් ලැබීම් හා අනෙකුත්

			කරන ලද රු.මිලියන 14.65 ක කාර්ය සාධන බැඳුම්කර වටිනාකම රේඛීය අමාත්‍යාංශයට බැර කිරීම වෙනුවට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ආදායමක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි.		ලැබීම් නිවැරදිව ගිණුම්ගත කිරීම සම්බන්ධව අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(iii)	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය				
(1)	5.4.4 වගන්තිය	-	පිළිගත හැකි අත්තිකාරම් ගෙවීමේ සුරක්ෂණයක් ඉදිරිපත් කිරීම මත කොන්ත්‍රාත් මුදලින් උපරිම සියයට 20 ක අත්තිකාරම් ගෙවිය හැකි වුවත් ඊට අනුගත නොවී මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගමෙහි මුළු වැඩ ඇනවුම් 1,753 කින් වැඩ ඇණවුම් 1,678 ක් සඳහා බැංකු ඇපකර ලබාගෙන නොතිබුණි.	2020 දෙසැම්බර් 21 දින පැවැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මත සමාගම වෙත අත්තිකාරම් මුදල් ලබා දීමේදී බැංකු ඇපකර ඉදිරිපත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවයෙන් නිදහස් කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇත.	බැංකු ඇපකර සම්බන්ධයෙන් වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 08 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනයානුකූල පියවර ගැනීමට හා සිදු වී ඇති අලාභ අය කර ගැනීමට නොපමාව කටයුතු කළ යුතුය.
(2)	5.4.8 වගන්තිය	125,730	ඇස්තමේන්තුගත කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 5 ක කාර්යසාධන බැඳුම්කර සමාගම විසින් ලබා ගත යුතු වුවත් මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගමෙහි වැඩ ඇණවුම් 1,753 න් 1,608 ක් සඳහා කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ලබා ගෙන නොතිබුණි.	මෙම සමාගම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අනුබද්ධිත ආයතනයක් වන බැවින් කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ලබා ගැනීම සිදු කර නොමැත.	කාර්යසාධන බැඳුම්කර සම්බන්ධ වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගැනීමට හා සිදු වී ඇති අලාභ අය කර ගැනීමට නොපමාව කටයුතු කළ යුතුය.
(iv)	2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරන වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛය	5.85	තක්සේරු වටිනාකම රු.මිලියන 5.85 ක් වූ වාහන 5 ක් හා මෙතෙක් තක්සේරු නොකළ වාහනයක් ඇතුළු වාහන 6 ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් භාවිතා කරමින් පැවතුණද, මේ දක්වා එම වාහනවල තක්සේරු	මණ්ඩලය වෙත ලබා දී ඇති වාහන 06 න් වාහන දෙකක් මෙම අමාත්‍යාංශයේ අපහරණයට යෝජිත වාහන ලේඛනයට ඇතුළත් කර අපහරණය සඳහා	භුක්තිය පවරා දී ඇති වාහනවල නීත්‍යානුකූල අයිතිය පවරාදීමට නොපමාව කටයුතු කළ යුතුය.

			වටිනාකම් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට ලබා ගනිමින් වාහන විධිමත්ව පවරාදීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. තවද වෙනත් ආයතන 7 ක් වෙත විවිධ අවස්ථාවලදී ලබා දී තිබුණු ජීප් රථ 4 ක්, කැබ් රථ 4 ක් හා කාර් රථයක් තක්සේරු කර විධිමත් පරිදි පවරා දීමට සමාලෝචිත වර්ෂය තුල කටයුතු කර නොතිබුණි.	නැවත අමාත්‍යාංශය වෙත ලබා ගෙන ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයයෙන් ඉතිරි වාහන 4 හි සම්පූර්ණ තක්සේරු වටිනාකම වන රු. මිලියන 4.6 ක මුදල අමාත්‍යාංශය වෙත ගෙවා ඇත.	
(v)	2016 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක 30/2016 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛයේ 3.1 වගන්තිය	-	සෑම ඉන්ධන පරීක්ෂාවකටම පසු මාස 12 ක කාලසීමාවකින් පසුව හෝ කි.මී. 25,000 ක දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කිරීමෙන් පසුව හෝ එන්ජිමට සම්බන්ධ ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවකට පසුව හෝ යන කාරණා අතරින් මුලින්ම යෙදෙන අවස්ථාවට පසුව නැවත ඉන්ධන පරීක්ෂාවක් කළ යුතු වුවද, ප්‍රවාහන අංශය සතුව ඇති වාහන 21 ක 2018 වර්ෂයේ සිටද මහා මාර්ග අංශය සතු වාහන 38 ක සමාලෝචිත වර්ෂයේද ඉන්ධන දහනය පරීක්ෂා කර නොතිබුණි.	එකඟ වෙමි. මහාමාර්ග අංශයේ සංචිතයේ පවතින වාහන සඳහා ඉන්ධන දහන පරීක්ෂාව 2025 වර්ෂට අදාලව සිදු කිරීමට සූදානම් කර ඇත.	ඉන්ධන දහනය පිළිබඳ පරීක්ෂාවන් චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කාලීනව සිදු කළ යුතුය.
(vi)	2018 පෙබරවාරි 15 දිනැති අංක 01/2018 දරන වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති චක්‍රලේඛයේ 8.3 හා 9.2 වගන්ති	-	සුදුසුකම් ලබන නිලධාරීන් සඳහා පමණක් සහනදායී පදනම මත බදු නිදහස් මෝටර් රථ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම ගණන්දීමේ හා ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීමක් වනු ඇත. නමුත් ආයතන සංග්‍රහයේ II වැනි පරිච්ඡේදයේ 11:7 වගන්තිය ප්‍රකාරව අධ්‍යාපන සුදුසුකම් තහවුරු කරගැනීමකින් තොරව RAH/A/MOH/2024/ C/A.Q./06 හා 2025 මාර්තු 19 දිනැති විගණන විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සේවය ස්ථිර කරන ලද නිලධාරියෙකු හට මෝටර් රථ බලපත්‍රයක් නිකුත්කර තිබුණි.	විගණන විමසුමෙහි අදාල නිලධාරියා පිළිබඳ සඳහනක් නොමැති බැවින් පිළිතුරක් ලබාදිය නොහැකි වී ඇත.	වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(vii)	2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 9.2 වගන්තිය	-	සෑම ආයතනයක් සඳහාම අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් සහිත සංවිධාන සටහනක් තිබිය යුතු අතර එම සංවිධාන සටහන සහ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කළ යුතුය. මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම විසින් 2022 වර්ෂයේදී 912 ක් වූ සේවක සංඛ්‍යාවක් සේවයේ නියුක්ත කර තිබුණු අතර ඉන් 24 දෙනෙකු ඉහල කළමණාකාරීත්වයේ නිලධාරීන් වූ අතර බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණු අතර ඒ අනුව මහාභාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතියකින් තොරව වැටුප් හා වේතන ගෙවා තිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති ආයතනවල කාර්යමණ්ඩල හා බඳවාගැනීම් පරිපාටිය අනුමැතිය සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු නොපමාව සිදුකළ යුතුය.

3.6 අවිධිමත් ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	මාර්ග හා මහාමාර්ග අමාත්‍යවරයා විසින් “අන්තර් සම්බන්ධිත නවීන මාර්ග ජාලයක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීම” යන මැයෙන් 2019 නොවැම්බර් 25 දින ඉදිරිපත් කල අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා මුදල්, ආර්ථික සහ ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කළ නිරීක්ෂණ අනුව “සෑම ව්‍යාපෘති යෝජනාවක්ම නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවක් සමඟ ඇගයීම සහ නිර්දේශ කිරීම සඳහා ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත	මාර්ග හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් උක්ත වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාපටිපාටිය සඳහා අංක 20/0142/221/005 හා 2020.01.14 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය ඉදිරිපත් කරන ලද අතර ඒ සඳහා 2020.02.05 වන දින පැවැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී අනුමැති ලබා දෙන ලදී. ඒ අනුව කි.මී. 100,000	අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් නියම කර ඇති පටිපාටීන් අනුගමනය කිරීමකින් තොරව ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම තුල සිදු වී ඇති පාඩු හඳුනාගැනීම හා වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සිදුකල යුතුය.

	යොමු කළ යුතු බව දක්වා තිබුණි". එම නිරීක්ෂණයට යටත්ව ඒ සඳහා ප්‍රතිපත්තිමය අනුමැතිය ලබා දීමට 2019 දෙසැම්බර් 18 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී තීරණය කර තිබුණද, ඒ අනුව කටයුතු නොකර 2020-2022 කාල සීමාව තුල දුර කි.මී.17,847 කින් යුත් මාර්ග 13,160 ක් සඳහා රු.මිලියන 394,508.09 ක් වූ ඇස්තමේන්තු මු.රෙ. 136, 137, 138 සහ 139 යටතේ වගකීම් පිළිබඳ අවධානයකින් තොරව අනුඥාත කොට අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති තීරණයට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ ගිවිසුම් ගත වී තිබුණු අතර 2024 සැප්තැම්බර් 30 දිනට මාර්ග සංවර්ධන කොන්ත්‍රාත් වෙනුවෙන් රු.මිලියන.190,516.15 ක් වියදම් කිරීමට අමාත්‍යාංශ ලේකම් සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය කටයුතු කර තිබුණි.	ව්‍යාපෘතිය 2020 වසරේදී ආරම්භ කල අතර පස් අවුරුදු සැලැස්මක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කරමින් 2020-2022 කාල සීමාව තුල කි.මී. 17,847 කින් යුත් මාර්ග 13,160 ක් හා රු. මිලියන 394.5 ක වටිනාකමකින් යුතු කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදුකරන ලදී. අනුමත වාර්ෂික අයවැය ප්‍රතිපාදන සීමාවන්ට යටත්ව ගෙවීම් සිදුකරන ලද අතර 2024 සැප්තැම්බර් 30 වන විට රු. මිලියන 178,975.93 ක් වියදම් කර ඇත.	
(ආ)	මාර්ග කි.මී 100,000 ක විකල්ප මාර්ග, අතුරු මාර්ග, ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්තාපනය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම යන මැයෙන් ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද 2023 දෙසැම්බර් 11 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 23/2542/608/010-1 දරන සංදේශයේ 4.0 ඡේදයේ 4.1 අනුඡේදයේ සඳහන් පරිදි අධිකාරියට අයත් නොවන මාර්ග ඉදිනොකළ යුතුය යන නිර්දේශය 2024.01.08 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රුස්වීමේ දී අනුමත කර තිබුණි. එම ප්‍රතිපත්තිමය අනුමැතියට පටහැනිව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 2024 වර්ෂයේ පළමු කාර්තු දෙක තුළ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් නොවන මාර්ග 28 ක් සඳහා රු.මිලියන 562.48 ක අගයකට ගිවිසුම් ගත වී තිබුණි. තවද අදාළ කොන්ත්‍රාත් කාර්යයන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් නිම කර නොතිබුණි.	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉදිකිරීම් ආරම්භ කරන ලද්දේ ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) විසින් 2024.07.29 දින අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් , මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත එවා ඇති අමාත්‍යාංශය මගින් අනුමත කරන ලද මාර්ග පමණකි.	-එම-
(ඇ)	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ සමාගම් ස්ථාපිත කිරීම හා ඇවර කිරීම		
	(i) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සතු සමාගමක් වශයෙන් ක්‍රියා කරන ලද මාර්ග නිර්මාණ හා සංවර්ධන පෞද්ගලික සමාගම (RC & DC)	අදහස් දක්වා නැත.	අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ වලට අනුකූල නොවීමට හේතු වූ කරුණු පිළිබඳ නිසි පරීක්ෂණයක් කිරීමට

මුළුමනින්ම වසා දැමීමටත්, පෞද්ගලික/පොදු සමාගමක් පිහිටුවීමේ හැකියාව පිළිබඳව අමාත්‍යාංශය සහ භාණ්ඩාගාරය විසින් පරීක්ෂා කර බැලීම සඳහාත් 2004 ජනවාරි 21 දින පැවති අංක: අමප/04/0053/104/004 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මඟින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. නමුත් ඊට පටහැනිව ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංගමය සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ජාතික සංගමය සමඟ හවුල්කාරිත්වයකට එළඹීමෙන් සමාගම පිහිටුවීම සඳහා 2004 අගෝස්තු 27 දිනැති අංක 04/0848/004/013- I දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව අනුමැතිය ලබා දී තිබුණද එම අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට පෙර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අංක 795/2004 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තීරණය මත 2004 ජුනි 10 දින මහ නැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමත්, 2004 ජුනි 11 දින මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගමත් සංස්ථාපනය කර තිබුණද මේ සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය විසින් අධීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබුණි.			කටයුතු කර සමාගම් සම්බන්ධ විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(ii) සමාගමේ බහුතර අයිතිය භාණ්ඩාගාරයට පැවරෙන පරිදි ඉතිරි කොටස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ලැබෙන පරිදි සමාගමේ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය සංශෝධනය කිරීමට 2013 පෙබරවාරි 18 දිනැති අංක 13/0134/505/004 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් තීරණය කර තිබුණද, එම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව මහ නැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමේ හා මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගමේ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලීන් සංශෝධනය කර නොතිබුණද අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ වලට අනුකූල නොවීම සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය විසින් පසු විපරම් කර සුදුසු තීරණයක් ගෙන නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	-	එම-

(iii) මහ නැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමේ ප්‍රාග්ධන දායකත්වය ලෙස 2004 වර්ෂයේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙතින් ලද රු.මිලියන 1 ක් සඳහා, අදාළ කොටස් කිසිවක් මේ දක්වා සමාගම විසින් නිකුත් කර නොතිබුණි. සමාගමේ කොටස් ප්‍රාග්ධන දායකත්වය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා බී. ආර්. පෙරේරා යන අයට රු. 100 බැගින් වූ කොටස් 2 ක් බැගින් පවත්වා ගෙන ගොස් තිබුණද, එම පෞද්ගලික තැනැත්තා හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් එම කොටස් සඳහා මුදල් ගෙවා නොතිබුණද එම ගණුදෙනු නිවැරදි කිරීමට අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණයට ලක්වී නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	සමාගම සම්බන්ධයෙන් අධිකාරියට ඇති අයිතිය තහවුරු කර ගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග කඩිනමින් ගතයුතුය.
(iv) මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම ඇතුළු සමාගම් තුන ඒකාබද්ධ කර තනි සමාගමක් පිහිටුවීමට 2023 මාර්තු 28 දිනැති අංක 23/0394/608/033 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් තීරණය කර තිබුණද, එම කටයුතු මේ දක්වා නිම කර නොතිබුණද අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ වලට අනුකූල නොවීම සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණයට ලක්වී නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ ප්‍රතිපත්ති හා තීරණ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය. විවිධ හේතු මත දීර්ඝ කාලීන ප්‍රමාදයන් සිදුවන විට අමාත්‍ය මණ්ඩලය දැනුවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඈ) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 2020, 2021 සහ 2022 වර්ෂවල කිලෝමීටර් 100,000 මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා රු.මිලියන 193,518 ක් වටිනා වැඩ නියෝග 2,481 ක් මහනැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් හා යන්ත්‍රෝපකරණ පුද්ගලික සමාගමට ප්‍රදානය කර තිබුණි. එයින් රු.මිලියන 32,736 ක් වටිනා වැඩ ඇණවුම් 351 ක් අවලංගු කර ඇති අතර රු.මිලියන 29,130 ක් වටිනා වැඩ ඇණවුම් 306 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි. රු.මිලියන 5,920 ක් වටිනා වැඩ ඇණවුම් 71 ක කොන්ත්‍රාත් වැඩ සෘජුව සිදු කිරීම සඳහා සමාගම විසින් භාරගෙන තිබුණු අතර එය මුළු වැඩ ඇණවුම් වලින් සියයට 03 ක් පමණ විය. 2008 අගෝස්තු 01 දින මාර්ග	අදහස් දක්වා නැත.	සේවා සපයන්නන් තෝරා ගැනීමේදී ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අනුගමනය නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන් හඳුනාගෙන විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. තවද, ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර කොන්ත්‍රාත් සහ උප කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම

සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගෙන තිබුණු තීරණයට පටහැනිව මුළු ඇණවුම් වටිනාකමෙන් සියයට 97 ක් එනම් රු.මිලියන 125,730 ක වැඩ ඇණවුම් 1,753 ක් සඳහා උප කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර තිබුණද මෙම කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය විසින් අධීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබුණි.		සම්බන්ධව කටයුතු කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කළ යුතුය.

3.7 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් 'බී' ගිණුම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
වර්ෂ 2013 සිට 2024 කාලසීමාව තුළ අමාත්‍යාංශ, දෙපාර්තමේන්තු හා පළාත් සභා ආයතන අතර ස්ථාන මාරුවීම් ලබාගිය නිලධාරීන්ගෙන්, මිය ගිය, විශ්‍රාම ගිය, වැඩ තහනමට ලක් වූ සහ සේවය අත හැර ගොස් තිබුණු නිලධාරීන් 09 දෙනෙකුගෙන් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට අය විය යුතු රු.මිලියන 1.52 ක ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.	සේවකයන් 09 කගේ නිරවුල් නොවූ ශේෂ රු.මිලියන 1.52 ක් විය.	අදාල ණය ශේෂ ඇපකරුවන්ගෙන් හෝ ප්‍රමාදයට වගකිවයුතු නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කඩිනමින් කටයුතු කළ යුතුය. වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

3.8 වංචනික ස්වරූපයේ ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) **දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - පළමු පැකේජය කොට්ටාව සිට දොඩංගොඩ** කොට්ටාව සිට දොඩංගොඩ දක්වා වන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ පළමු පැකේජය සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව 2005 සැප්තැම්බර් 08 දින China Harbour Engineering Company (Group) වෙත රු.මිලියන 9,585.87 ක මුදලකට පිරිනමා තිබුණි. මෙහි මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය 2009 සැප්තැම්බර් 18 දින අවසන් වීමට නියමිතව තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් විය.		

(i)	කොන්ත්‍රාත් කටයුතු අතරතුර සමස්ථ මාර්ග පථයම මංතීරු 04 ක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට තීරණය කිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් අගය රු.මිලියන 20,000 ක් ලෙස 2009 සැප්තැම්බර් මස සංශෝධනය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීමේ දුර්වලතාවයන් හේතුවෙන් මූලික අදියරයේදී විෂය පථය නිශ්චිතව හඳුනා නොගැනීම නිසා කොන්ත්‍රත්කරුවන් තෝරාගැනීමේ විධිමත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කිරීමෙන් අත්කරගත හැකිව තිබුණු ආර්ථික වාසි අහිමිව තිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	කොන්ත්‍රාත් විෂයපථය වෙනස් කිරීම, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට පටහැනිව සිදුකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(ii)	කාල දීර්ඝ කිරීම් (EOT) සහ කොන්ත්‍රාත් විෂය පථයේ වෙනස්කම් කිහිපයකින් පසු 2011 නොවැම්බර් 23 දින අවසන් කිරීමේ සහතිකය (Certificate of Substantial Completion) නිකුත් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඔහුගේ නිම කිරීමේ ප්‍රකාශයේදී (Statement at Completion) රු.මිලියන 15,221.24 ක් වූ බිල්පත් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පත් කළ ව්‍යාපෘති කමිටුව ලබාදී තිබුණු නිර්දේශය වූ අවසන් බිල්පත් වටිනාකම වූ රු.මිලියන 4,646.23 ක අගයට එකඟ වන බව 2023 ඔක්තෝබර් 24 දින කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දන්වා තිබුණි. නමුත් 2023 සැප්තැම්බර් 20 දින පත් කළ ස්ථාවර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශය පරිදි, ගෙවීම් වටිනාකම රු.මිලියන 7,912.06 ක් ලෙස රු.මිලියන 3,265.81 කින් වැඩිවී තිබුණි. ව්‍යාපෘති හා ප්‍රසම්පාදන කමිටු මෙම ගෙවීම් නිර්දේශ කිරීමේ වලංගු භාවය විගණනයේදී තහවුරු නොවිය.	අදහස් දක්වා නැත.	බිල්පත් වටිනාකම් පිළිබඳ පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවීමේ වගකීම නිශ්චය කලයුතු අතර අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(උ) වගන්තිය ප්‍රකාරව නීතිය බලාත්මක කිරීමේ ආයතනයකට පැමිණිල්ලක් කළ යුතුය.
(iii)	අමාත්‍යාංශය විසින් 2024 ජූලි 30 දින ඉදිරිපත් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ අංක 31/2024 සඳහා 2024 ජූලි 30 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල	අදහස් දක්වා නැත.	ගෙවීම් පිළිබඳ පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවීමේ වගකීම නිශ්චය

	අනුමැතිය ප්‍රකාරව ස්ථාවර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශය පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීමට නිර්දේශිත රු.මිලියන 7,912.06 ක වටිනාකම ගෙවීම සඳහා මුළු ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. මිලියන 21,978.07 සිට රු. මිලියන 29,890.13 දක්වා නිසි ක්‍රමවේදය අනුගමනය කරමින් සංශෝධනය කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණද ඊට පටහැනිව ගෙවීම් කිරීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුල පරිපූරක ඇස්තමේන්තුවක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි.		කලයුතු අතර අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(උ) වගන්තිය ප්‍රකාරව නීතිය බලාත්මක කිරීමේ ආයතනයකට පැමිණිල්ලක් කළ යුතුය
(iv)	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිඟ ගෙවීම් විමර්ශණය සඳහා පත්කළ කමිටුවේ 2024 දෙසැම්බර් මස ලබාදී තිබුණු වාර්තාව ප්‍රකාරව අමතර ගෙවීම් සිදුකිරීමට 2024 සැප්තුම්බර් 06 දින කොන්ත්‍රාත්කරු සමග අත්සන් කළ නිරාකරණ ගිවිසුම නිසි ක්‍රියා පටිපාටිය උල්ලංඝනය කිරීමක් හා වගකීම් පැහැරහැරීමක් බවට තීරණය කර තිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	නිසි ක්‍රියා පටිපාටිය උල්ලංඝනය කරමින් වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(v)	ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටු නිරීක්ෂණ ප්‍රකාරව මීට අදාලව පවතින තොරතුරු සීමිත බව දක්වා තිබුණි. මෙවැනි බැරකම් නිරවුල් නොවූ ව්‍යාපෘතියක අදාල වගකීම් නිරවුල්වන තුරු ලිපි ලේඛණ ආරක්ෂා කිරීමට විධිමත් පියවර ගෙන නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	වගකීම් නිරවුල්වන තුරු ලිපි ලේඛණ ආරක්ෂා කිරීමට විධිමත් පියවර නොගැනීම සම්බන්ධයෙන් වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(ආ)	**මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම**		
	සමාගම විසින් සැපයුම්කරුවෙකු වෙත මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියකට අදාළව ගෙවීමක් සඳහා නිකුත් කරන ලද රු.464,348.79 ක් වූ අංක - 089989 දරන චෙක්පත සඳහා මහජන බැංකුවේ කටුබැද්ද ශාඛාවේ පවත්වා ගෙන යන අංක 313-1-001-7-3657044 දරන ජංගම ගිණුමට රු.21,846,432.10 ක් බැංකුව විසින් හර කර තිබුණි. මෙම අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර	අදහස් දක්වා නැත.	චෙක්පතේ වටිනාකම පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදුකර ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනය පියවර ගත යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ

විගණක මූලික විමර්ශනයක් සිදු කර තිබුණු අතර එම විමර්ශනයේ වාර්තාවට අනුව චෙක්පතෙහි වටිනාකම කූට ආකාරයෙන් වෙනස් කර මූල්‍ය අක්‍රමිකතාවයක් සිදු කර ඇති බවත්, සමාගමේ සභාපති, සාමාන්‍යාධිකාරි, මූල්‍ය නිලධාරිනි සහ මූල්‍ය අංශයේ සේවය කරන නිලධාරින් මෙම මූල්‍ය අක්‍රමිකතාවය සිදු කිරීමට සම්බන්ධවීම පිළිබඳ සැක කටයුතුභාවය බැහැර කල නොහැකි බවත් සඳහන් කර ඇත. උක්ත මූල්‍ය වංචාව සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු නිලධාරින්ට විරුද්ධව විනයානුකූල ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කර නොතිබුණි. මෙම මූල්‍ය වංචාව මගින් සවද්‍ය ලෙස ගෙවා තිබූ රු. 21,382,083.31 ක වටිනාකම අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු අතර, අමාත්‍යාංශයෙන් මේ සම්බන්ධයෙන් අධීක්ෂණය කර නොතිබුණි.		38(1)(ඌ) වගන්තිය අනුව නීතිය බලාත්මක කිරීමට නියෝජිත ආයතන වෙත පැමිණිල්ලක් කළ යුතුය.

(ඇ) කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ග රක්ෂිතයේ අනවසර පදිංචිකරුවන් වන්දි ගෙවීම් මගින් ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීම

වයාපෘතිය යටතේ වන්දි මුදල් ගෙවීමෙන් ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද නිවාස ඒකක 66 ක් අතුරින් 20 ක් පිළිබඳ සිදුකළ නියැදි පරික්ෂාවේදී වන්දි ගෙවා ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද නිවාස දෙකක් සඳහා හිමිකම් ලෙස පිළිවෙලින් ගෙවන ලද රු.මිලියන 1.24 ක් හා රු.මිලියන 1.23 ක් වශයෙන් එකතුව රු.මිලියන 2.47 ක් සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(i) 2015 වර්ෂයෙන් පසු ඡන්ද හිමි නාමලේඛනය අනුව පදිංචියක් සනාථ නොවුණු 2017 වර්ෂයේදී දුම්රිය රක්ෂිතයේ පදිංචිකරුවන් පිළිබඳ සමාජ සමීක්ෂණයේදී නිවාස ඉදිකිරීමක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණු නිවසක නිම් ඇඳුම් ආයතනයක් ඇති බවට සඳහන් කරමින් පුද්ගලයෙකු විසින් සිදුකළ ප්‍රකාශය පදනම් කර ගනිමින් තහවුරු පරීක්ෂාවේදී මෙම නිවසේ ජීවත්වන බවට සඳහන් පුද්ගලයින් එම නිවසේ පදිංචිව නොසිටින බවත් ඔවුනට ඊට යාබදව දෙමහල් නිවසක ස්ථිර පදිංචියක් හිමි බවත් ලිඛිත ලේඛන අනුව නිරීක්ෂණය වී	2019.06.04 වන දින සිදු කරන ලද පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වී ඇත්තේ මූලික සමීක්ෂණයේ දී තොරතුරු ලබා දී ඇති පරිදි අදාල පදිංචිකරු ඇතුළු පවුලේ සාමාජිකයින් මෙම ස්ථානයේ පදිංචි නොමැති බවත් ඔවුන්ගේ ස්ථිර පදිංචිය දුම්රිය රක්ෂිතයෙන් පිටත යාබද පෞද්ගලික ඉඩමෙහි නො.30/41 ලිපිනයේ බවත්ය. පදිංචිය තහවුරු කර ගැනීම සඳහා වන ලේඛන පරීක්ෂාවේදී ද මෙය තහවුරු වී ඇති අතර දුම්රිය රක්ෂිතයේ	වැරදි ගෙවීම් පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදුකර වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනය පියවර ගත යුතුය.

	තිබියදී, එම නිවසේ රජයේ තක්සේරුව වන රු.මිලියන1.24 ක වන්දි මුදල, ඉදිරිපත් වූ පුද්ගලයාට 2023 වර්ෂයේදී ගෙවා තිබුණි.	පිහිටි ඉදිකිරීම ඔහු විසින් ඉදිකර පරිහරණය පමණක් කරන බව හඳුනාගෙන ඇත.	
(ii)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩමෙහි පදිංචියක් නොමැති විදුලිය හෝ ජලය ලබා නොගත් සුළු ඉදිකිරීමක් පිළිබඳව 2017 වර්ෂයේදී සිදුකළ සාමාජ සමීක්ෂණයේදී හඳුනාගෙන තහවුරු සමීක්ෂණයේදී ඒ බව සනාථ වී තිබුණි. එහෙත් විධිමත් බදුකර පැවරීමක් මගින් බදු අයිතිය තහවුරු නොකළ හා විධිමත් බදු ගෙවීමක් සිදු නොකළ, ඡන්ද හිමි නාමලේඛනය අනුව එම ස්ථානයට ස්ථිර පදිංචියක් සනාථ නොවන, ඊට යාබදව ස්ථිර පදිංචියක් සහිත එම ඉදිකිරීමෙහි හිමිකරු ලෙස පෙනී සිටි පුද්ගලයෙකු වෙත 2023 ජූනි 09 දිනැති හිමිකම් ඇගයීමේ කමිටු වාර්තාව අනුව රු.මිලියන 1.23 ක් වන්දි වශයෙන් ගෙවා තිබුණි.	තොරතුරු තහවුරු කරගැනීමේ සමීක්ෂණය 2023.04.05 වන දින සිදුකරන අවස්ථාවේ පදිංචිකරු එම ස්ථානයේ පිහිටි ඉදිකිරීම පරිහරණය කළද එහි නේවාසිකව වාසය කරන බවක් හඳුනාගෙන නැත. තවද, මූලික සමීක්ෂණය අවස්ථාවේදී ඔහු ඒ වන විටත් දුම්රිය රක්ෂිතයෙහි බදු පදනම මත රැඳී සිටින බව පැවසුවද එයද සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් වී ඇත.	- එම -

(ඇ) වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

(i)	ව්‍යාපෘති ගිවිසුමේ විශේෂ කොන්දේසි ඒ කොටස යටතේ කොන්දේසි අංක 14.5 අනුව ගබඩාවේ ඇති ද්‍රව්‍ය සඳහා ගෙවීම් අයිතම 8 ක් හඳුනාගෙන තිබූ අතර 2024 අප්‍රේල් 30 වන විට අන්තර් බිල්පත් 37 අනුව රු. මිලියන 3,986.68 ගබඩා කර ඇති ද්‍රව්‍ය සඳහා ගෙවා තිබුණි. කෙසේවෙතත් 2024 නොවැම්බර් 30 වන විට ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 98 ක් වූ අතර වැරගත්විට (reinforcement) කාණ්ඩ 5 ක් ඒ වන විටත් භාවිතා කර නොතිබුණි. කෙසේවෙතත් ඉතිරි වැඩ සියයට 2 සඳහා වැරගැන්විම් ටොන් 1,230 ක් පැවති අතර එහි වටිනාකම රු.මිලියන 547.35 ක් විය. තවද එම තොගයේ ඉදිරි වැඩ සඳහා අවශ්‍ය නොවන වැරගත්විට ටොන් 503 ඇතුලත් බව තහවුරු කර තිබුණි. ඒ අනුව 2024 අප්‍රේල් මස සිට	ඉංජිනේරු උපදේශකගේ ගණනය කිරීමට අනුව, 2024 නොවැම්බර් අවසානය වන විට වැර ගැන්වීම් (reinforcement) ටොන් 903 ක් ඉතිරිව තිබුණි. මෙම ප්‍රමාණයෙන් ටොන් 336 ක් වැඩවල මුල් විෂය පථයේ ඉතිරි වැඩ සඳහා අවශ්‍ය වන බවත් අනාගත වැඩ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ටොන් 567 ක ඉතිරි ප්‍රමාණය ස්ථානයේ තබා ඇති අතර එය බෑවුම් 3 සහ බෑවුම් 4 සම්බන්ධක මාර්ග සහ ඒ ආශ්‍රිත ව්‍යුහයන් සඳහා VO-60 යටතේ යොදවනු බවත් ඉංජිනේරු උපදේශක සමාගම තහවුරු කර ඇත. බෑවුම් 3 සහ බෑවුම් 4 සම්බන්ධක මාර්ග සහ ඒ ආශ්‍රිත ව්‍යුහයන් සඳහා විචලන	සියලුම අතුරු ගෙවීම් සහතික කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට අනුකූල බවට ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ තහවුරු කරගතයුතු අතර කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි මුදල් ප්‍රතිලාභ ලැබීම වැළැක්වීමට කටයුතු කළ යුතුය. මේ පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් පවත්වා වැඩබිමේ ඉතිරි අමුද්‍රව්‍ය සඳහා ගෙවීම් කිරීමේදී සේවා යෝජකගේ අයිතිවාසිකම් තහවුරු කරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	කොන්ත්‍රාත්කරුට අවශ්‍ය නොවන ද්‍රව්‍ය සඳහා රු.මිලියන179.07 ක ගෙවීම් කර තිබුණි. එමගින් කොන්ත්‍රාත්කරු අනිසි මුල්‍ය වාසි අත්කර තිබුණි. අන්තර් බිල්පත නිර්දේශ කිරීමේදී උපදේශණ ආයතනය තම වගකීම ඉටු නොකිරිම හේතුකොට ගෙන ඉහත ගෙවීම සිදු කර තිබුණි. ඒඅනුව 2024 වාර්ෂයේ උපදේශන සේවාව සඳහා ගෙවූ රු. මිලියන 2,452.77 ක මුදල ඵලදායී නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.	නියෝගයක් නිකුත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය 2024 ජුනි මසට පෙර හඳුනා ගන්නා ලදී. විචලනය සඳහා අනුමත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සිදුවෙමින් පවතින අතර වැඩ කටයුතුවල හදිසිභාවය සහ නව වැඩ කටයුතු අවසන් වන තෙක් ඉතිරි ද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණය රඳවා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය නිසා වැර ගැන්වීම් ප්‍රමාණය Material at Site ලෙස පිළිගෙන ඇත.	
(ii)	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වානේ කණු කට්ටල 363 ක් (ආලෝකකරණ කුළුණු) ආනයනය කර තිබුණි. වැඩබිමේ ඉතිරිව ඇති ද්‍රව්‍ය ලෙස ඒ සඳහා අතුරු ගෙවීම් 53 යටතේ රු.මිලියන 14.69 ක් ගෙවා තිබුණු අතර එම ද්‍රව්‍ය මේ දක්වා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර නොතිබුණු ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇති කෙටි රැම්ප් 3 හා 4 සඳහා ඇස්තමේන්තු කළ ද්‍රව්‍ය බව අනාවරණය විය.	ව්‍යාපෘතියේ මුල් විෂය පථයේ භාවිතය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආලෝකකරණ කණු 363 ආනයනය කරන ලදී. මුල් විෂය පථයට බෑවුම් 3 ක සැලකිය යුතු දිගක් (මුළු දිගින් 70% ක් පමණ) ඇතුළත් විය.	-එම-

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යභාරයන් ඉටු නොකිරිම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වෙත උපදෙස් ලබා දීම සඳහා 2008 අංක 40 දරන ජාතික මංමාවත් පනතේ 6 (1) වගන්තිය යටතේ මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාවක් පිහිටුවිය යුතු අතර, මෙම කමිටුව විසින් උසස් මහා මාර්ග ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම, මාර්ග තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම, මාර්ග පිළිබඳ පර්යේෂණ, මාර්ග සැලසුම්, මාර්ග සංවර්ධන තාක්ෂණය සහ ආරක්ෂණ පියවර සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යවරයාට උපදෙස් ලබාදිය යුතුය. නමුත් මෙම උපදේශන සභාව සඳහා සාමාජිකයින් පත්කිරීම සිදුකර නොතිබීම	උපදේශක සභාව සඳහා නිල බලයෙන් සාමාජිකයින් 15 දෙනෙකු පත්කළ යුතුය. තවද ආර්ථික විද්‍යාව, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය, බැංකු කටයුතු, විදුලිබල හා බලශක්ති, විදුලි සංදේශ සහ නීතිය යන ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ සුදුසුකම්ලත් සහ පළපුරුදු තැනැත්තන් අතරින් විෂයභාර අමාත්‍යවරයා විසින් සාමාජිකයින් 05 දෙනෙකු නම්කළ යුතුය. මේ අතරින්	පනත ක්‍රියාත්මක දින සිට උපදේශක සභා පිහිටුවීමකින් තොරව පනතේ 6(2) වගන්තිය යටතේ ඉටු කළ කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කර "මාර්ග පද්ධති සංවර්ධන උපදේශක සභාව" නොපමාව පිහිටුවා අමාත්‍යවරයාට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබාදීම සිදුකළ යුතුය.

	හේතුවෙන් අදාල කාර්යභාරය ඉටුවී නොතිබුණි.	සාමාජිකයින් 04 දෙනෙකු සඳහා පත්වීම් කර ඇත.	
(ආ)	2008 අංක 40 දරන ජාතික මංමාවත් පනතේ 7(1) වගන්තිය යටතේ දිවයිනේ එක් එක් දිස්ත්‍රික්ක සඳහා දිස්ත්‍රික් මාර්ග පද්ධති සම්බන්ධීකරන කමිටු පත්කළ යුතු අතර මාර්ග පද්ධති සංවර්ධනය හා නඩත්තුව සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කිරීම, සංවර්ධනය හා නඩත්තු කටයුතු සම්බන්ධීකරණය සහ නඩත්තුව, ව්‍යාපෘති යම් පාර්ශවයකට භාර කිරීම සහ අධීක්ෂණය, මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති භාරගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීමට නිර්දේශ කිරීම ආදී කර්තව්‍යන් ඉටුකල යුතුවේ. නමුත් මෙම කමිටු සඳහා සාමාජිකයින් පත්කිරීම සිදුකර නොතිබීම හේතුවෙන් අදාල කාර්යභාරය ඉටුවී නොතිබුණි.	සඳහන් කර ඇති සියළුම පත්කිරීම් හා ඊට අදාල කටයුතු මින් පෙර මහාමාර්ග විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගේ උපදෙස් පරිදි සිදු කර ඇති අතර මේ වන විට අදාල උපදේශක සභාවන් සහ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කමිටු අක්‍රිය තත්ත්වයේ පවති. වර්තමාන විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගේ අවධානයට යොමු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කර ඇත.	දිස්ත්‍රික් මාර්ග පද්ධති සම්බන්ධීකරණ කමිටු ක්‍රියාකාරී මට්ටමට පත්කිරීම හා අදාල කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව ඉටුකිරීම කඩිනමින් සිදුකල යුතුය.
(ඇ)	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග පුනරුත්ථාපන ව්‍යාපෘති සඳහා අත්පත් කරගතයුතු ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනත ප්‍රකාරව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග අධීක්ෂණය, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ හා නැවත පදිංචි කිරීමේ කමිටු සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීම, නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම හා ඉඩම් අවසතු කිරීම හා සම්බන්ධ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම ආදිය අමාත්‍යාංශයේ ඉඩම් අංශයේ කාර්යභාරය වේ. නමුත් ව්‍යාපෘති මගින් අත්පත් කරගනු ලබන ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් යාවත්කාලීන දත්ත පද්ධතියක් පවත්වා නොගැනීම නිසා මෙම අංශයෙන් අපේක්ෂිත කාර්යභාරය ඵලදායීව ඉටුනොවන බව නිරීක්ෂණය විය.	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට සහ ව්‍යාපෘති සඳහා අත්පත් කර ගත් ඉඩම් තොරතුරු පද්ධතියක් යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගැනීමේ දැඩි අවශ්‍යතාවයක් මත මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් දත්ත තොරතුරු පද්ධතියක් සකස් කිරීමට කටයුතු කරගෙන යන අතර. අමාත්‍යාංශයද එම තොරතුරු පද්ධතියට සම්බන්ධ වී කටයුතු කරනු ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර අත්පත් කරගනු ලබන ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් ක්‍රමවත් දත්ත පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධව අභ්‍යන්තර පාලනයන් හඳුන්වා දීමට හා ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

4.2 **ප්‍රධාන කාර්යයන්ට පටහැනි ක්‍රියාකාරකම්**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම විසින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ මාර්ග	අදහස් දක්වා නැත.	උප කොන්ත්‍රාත් ලබාදීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කර

	ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති ලබාගෙන ඒවායේ පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව මත ලාභ ආන්තිකයක් එකතුකර උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත එම කොන්ත්‍රාත් ලබාදීම තුලින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුල ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම්වලට සෘජුව මැදිහත් වීමෙන් තොරව රු.මිලියන 1,386 ක ලාභයක් උපයාගෙන තිබුණි.		අධිකාරි සීමාවෙන් ඉක්මවා කටයුතු කිරීම් හඳුනාගෙන වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(ආ)	2023 ජූලි 13 වන දින නිකුත් කරන ලද ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ රාජ්‍ය වියදම් සමාලෝචන කමිටු (PERC) වාර්තාවට අනුව, ඉදිරි කාලය තුළ දී දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන මඟින් දැනටමත් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම් ආරම්භ කර ඇති මාර්ග වාහන ධාවනය කළ හැකි මට්ටම දක්වා අත්‍යාවශ්‍ය කටයුතු පමණක් සිදුකර එම මාර්ග අයත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත නැවත භාරදීමට නිර්දේශ කර තිබුණි. එහෙත් ඊට පටහැනිව, පෙර වැඩ ආරම්භ නොකළ ග්‍රාමීය මාර්ග 05 ක කටයුතු අලුතින් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු බව නියැදි පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය විය.	අදහස් දක්වා නැත.	කමිටු නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොපමාව පියවර ගත යුතුය.

4.3 අපේක්ෂිත නිමවුම් මට්ටම ලබා නොගැනීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	කඩවත සිට දඹුල්ල දක්වා ඉදිකිරීමට සැළසුම් කළ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය අදියර හතරක් යටතේ ඉදිකිරීමට සැළසුම් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියර වූ මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටසේ ඉදිකිරීම් පමණක් අවසන් කර 2022 ජනවාරි 15 දින විවෘත කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ කඩවත සිට මීරිගම දක්වා වූ පළමු අදියරේ ඉදිකිරීම් අවසන් කර නොතිබුණි. මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ආරම්භය වන කඩවත සිට පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ වන කොටස (Ch 0 + 000 to Ch 0 + 500) ඉදිකිරීම ව්‍යාපෘති මූලික අදියරයේදී සැලසුම් කර නොතිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් එහි ඉදිකිරීම් ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ආරම්භ කර	අදහස් දක්වා නැත.	අධිවේගී මාර්ගයේ පළමු මීටර් 500 මේ දක්වා සැලසුම කිරීම ප්‍රමාද වීම සම්බන්ධව හා එමඟින් අහිමි වන ආර්ථික අවාසි හා පාඩු පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් සහිත පරීක්ෂණයක් සිදු කර අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කර ඉදිරි පියවර ගත යුතුය.

	නොතිබුණි. එම නිසා මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය භාවිතය ඌන උපයෝජිතව පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.		
(ආ)	මහ නැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමට අයත් ඉමල්ෂන් යන්ත්‍රාගාරයේ 2020 වර්ෂයේ සිට 2023 දක්වා සිදුකර ඇති නිෂ්පාදනය ඉමල්ෂන් ලීටර් මිලියන 4.77 ක් පමණක් විය. ඒ අනුව පැයකට ලීටර් 10,000 ක නිෂ්පාදන ධාරිතාවයෙන් යුක්ත මෙම යන්ත්‍රාගාරය දිනකට අවම පැය 5 බැගින් දින 20 ක් නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලියේ යෙදීම තුලින් වාර්ෂිකව ඉමල්ෂන් ලීටර් මිලියන 12 ක නිෂ්පාදනයක් ලබාගත හැකි බවට පුරෝකථනය කලද, ඉන් සියයට 10 ක ධාරිතාවයක් හෝ පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි. තවද සමාගම වසා දැමීම හේතුවෙන් 2023 ඔක්තෝම්බර් 20 දින සිට මර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් මෙම යන්ත්‍රාගාරය නැවත භාරගෙන තිබුණද, මේ වන තෙක් නිෂ්පාදන කටයුතු සිදු නොවීම නිසා යන්ත්‍රාගාරය දැනට පූර්ණ වශයෙන් ඌන උපයෝජිතව පවතුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	අපේක්ෂිත නිමවුම කාර්යක්ෂමව ලගාකර ගත යුතු අතර ඌණ උපයෝජිතව පැවතීම සහ ආර්ථික අවාසි පිළිබඳ විශ්ලේශණයක් සහිත පරීක්ෂණයක් සිදු කර වාර්තා කර ඉදිරි පියවර ගත යුතුය.

4.4 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය - ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සූදානම් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය		
ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ අත්සන් තබන ලද ණය ගිවිසුම් අංක 3425 යටතේ එ.ජ.ඩො.මිලියන 11.36 ක ඇස්තමේන්තු පිරිවැයක් සහිතව ක්‍රියාත්මක කර තිබුණු මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිරි වසර 20 ක කාලයක් සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන පද්ධතියට දායක කර ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කොළඹ තදාසන්න ප්‍රදේශය සංවර්ධනය කිරීම ප්‍රධාන අරමුණ වී තිබුණි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය පූර්ව ශක්‍යතා අධ්‍යයන, ශක්‍යතා අධ්‍යයන සිදු කිරීම, විස්තරාත්මක සැලසුම් සකස් කිරීම, දුම්රිය මාර්ග දෙපස (Rail corridor) පදිංචිකරුවන් ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීම හා පාරිසරික ආරක්ෂණය සැලසුම් කිරීම	ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම (TPPF) යටතේ කොළඹ තදාසන්න ප්‍රදේශ සඳහා පිළියෙල කරන ලද ශක්‍යතා අධ්‍යයන හා විස්තරාත්මක සැළසුම් පිළියෙළ කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදුකර ඇත. නමුත් රටතුළ පැවති කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය සහ පැවති ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපහසු විය. නමුත් මේ වන විට එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම	ශක්‍යතා අධ්‍යයන සිදුකර ඇති ව්‍යාපෘති රාජ්‍ය ආයෝජන වැඩසටහනට ඇතුළත් කර ප්‍රමුඛතාවය අනුව ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ව්‍යාපෘති මුදල් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව උපයෝජනය කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

ප්‍රධාන කාර්යභාරය වී තිබුණි. ඒ අනුව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් රු.මිලියන 1,551.35 කට සමාන එ.ජ.ඩො.මිලියන 8.52 ක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා දී තිබුණු අතර එම මුදලින් සියයට 93 ක් වූ රු.මිලියන 1,446.95 ක් ශක්‍යතා අධ්‍යයන සහ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සඳහා වන උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් වැය කර 2021 මාර්තු මාසයේදී එම වාර්තා රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී තිබුණි. එසේ භාර දීමෙන් පසු වර්ෂ 4 කට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබුණ ද දුම්රිය පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීමේ ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සඳහා එම වාර්තා භාවිතා කර නොතිබුණි.	සඳහා අවශ්‍ය මූලික සාකච්ඡා නැවත ආරම්භ කර ඇත.	

4.5 ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කළ සහ ගිවිසුම්ගත වූ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති 04 ක් 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමකින් තොරව ඉදිකිරීම් අතහැර දමා තිබුණි. ඉන් ව්‍යාපෘති 02 ක් සඳහා ඇවර කිරීමේ ගිණුම් 2023 වර්ෂයේ පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර එම ගිණුම් අනුව කොළඹ-රත්නපුර-පැල්මඩුල්ල අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 7,225.11 ක්ද, නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 1,236.83 ක්ද දේශීය අරමුදල් මඟින් වියදම් කර තිබුණු අතර මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහාද රු.මිලියන 90.05 ක්ද වියදම් කර තිබුණි. මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 04 කොටසෙහි ඉදිකිරීම්ද මෙසේ අතහැර දමා තිබුණු අතර මෙම ව්‍යාපෘති සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු.මිලියන 3,615.29 ක් දේශීය අරමුදල් මඟින් වියදම් කර තිබුණි.	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය හා මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙහි (අදියර 4) අත්පත් කරගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීමේ කටයුතු පමණක් සිදු කරනු ලබයි. නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදිකරන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙහි මේ වනවිට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම හේතුවෙන් අවතැන් වූ පවුල් 1,100 ක් නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා ලබාගත් නිවාස වල වාරික මුදල් ගෙවීම සිදු කරනු ලබන අතර අත්පත් කරගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීමේ කටයුතු ද සිදු කරනු ලබයි. මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය නතර කිරීමට තීරණය කර ඇත.	ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක නොකිරීමෙන් අතරමඟ අතහැර දැමීමේ ආර්ථික බලපෑම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් සිදු කර ප්‍රමාණවත් සාවද්‍ය පරිහරණයන් හා අවභාවිතයන් වැලකෙන පරිදි ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග නොපමාව ගත යුතුය.

(ආ) ප්‍රවාහන අංශය විසින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ සංවර්ධන ඉලක්කයන් සපුරා ගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති අතරින් රු.මිලියන 1,578.65 ක් වටිනා ව්‍යාපෘති දෙකක අරමුණු ලගාකර ගැනීමකින් තොරව අතහැර දමා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

I. **සහසර බස් සේවා නව්‍යකරණ ව්‍යාපෘතිය**

පොදු ප්‍රවාහන සඳහා මගී ආකර්ශනය ඉහළ නැංවීම අරමුණු කර ගනිමින් උපාය මාර්ගික ව්‍යවසාය කළමනාකරණ ආයතනය (SEMA) විසින් 2016 වර්ෂයේ සිදු කළ නියමු ව්‍යාපෘතිය පාදක කර ගෙන රු.මිලියන 26,860 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයක් සහිතව 2018 වර්ෂයේදී ආරම්භකර 2023 වර්ෂයේදී අවසන් කිරීමට සැලසුම් කළ මෙම ව්‍යාපෘතිය රු. මිලියන 259.59 ක පිරිවැයක් දැරීමෙන් පසු අතහැර දමා තිබුණි.

(i) ව්‍යාපෘතිය අඩු භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබීම, ව්‍යාපෘති සංකල්පය ප්‍රායෝගික නොවීම, අතිරේක ප්‍රතිපාදන අවශ්‍ය වීමේ අවදානම, ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉටුකර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු සඳහා වූ ක්‍රියාකාරකම් දැනටමත් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිසම, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය හා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය විසින් කටයුතු කෙරෙමින් පවතින හෙයින් එම ආයතන හරහා එම අරමුණු ඉටුකරවා ගැනීම හා සහසර ව්‍යාපෘතිය යටතේ GSP තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් සිදුකරනු ලබන මෙහෙයුම් කාර්යයන් දැනටමත් එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන අරමුදලේ ආධාර මත ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව හරහා ස්ථාපනය කරමින් පවතින බවත්, ඒ හේතුවෙන් බස්රථ මෙහෙයවීමට හා නව්‍යකණයට වෙනත් ආයතනයක අවශ්‍යතාවයක් නොමැති බවත්, යන	විගණනය විසින් සඳහන් කර ඇති කරුණු සමඟ එකඟ වෙමි.	ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමේදී එහි අවශ්‍යතාවය ඇගයීමට ලක්කළ යුතු අතර (Need assessment) එසේ නොකිරීම තුලින් දැරීමට සිදුවූ නිෂ්කාර්යය පිරිවැය සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කර වගකිවයුතු නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කල යුතුය.

	කරුණු මත ව්‍යාපෘතිය වසා දැමීමට අංක අ.ම.ප.23/0487/608/039 දරන 2023 මාර්තු 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.		
(ii)	ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ නව ව්‍යාපෘති යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එම අරමුණ හා කාර්යභාරයන් සඳහා අමාත්‍යාංශයේම ආයතන කිහිපයක් විසින් විවිධ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාවට නංවා තිබුණි. මේ පිළිබඳව ව්‍යාපෘති ආරම්භක අවස්ථාවේදීම අවධානය යොමු නොකර ව්‍යාපාති යෝජනා ක්‍රියාවට නැංවීම හේතුවෙන් අරමුදල් වඩාත් පිරිමැසුම්දායී ලෙස භාවිතා කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි. එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ රු.මිලියන 259.59 ක් වැය කර GSP තාක්ෂණික උපකරණ 183 ක් මිලදීගෙන පෞද්ගලික බස් රථවලට ලබාදීම පමණක් සිදුකර තිබුණු බවද නිරීක්ෂණය විය.	GPS යන්ත්‍ර 1465 ක් මිලදී ගෙන ඇති අතර, එම යන්ත්‍ර ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට 1279 ක්, මහ කොළඹ නාගරික ප්‍රවාහන ජාල ව්‍යාපෘතියට 18, බස්නාහිර පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියට 03 ක් වශයෙන් බෙදා දී ඇත.	අරමුදල් වඩාත් පිරිමැසුම්දායී ලෙස භාවිතා කරමින් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ වැඩිකර ගැනීමට හා අවභාවිතයන් සිදු නොවන ආකාරයට කටයුතු කළ යුතුය.
II.	**කුරුණෑගල - හබරණ දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය**		
	කුරුණෑගල සිට හබරණ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ගයක් ලෙස ඉදිකිරීමේ අරමුණු කර ගනිමින් රු.මිලියන 7,500 ක් හා එ.ජ.ඩො මිලියන 949 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයක් සහිතව 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භකර වසර පහකින් අවසන් කිරීමට සැලසුම් කළ මෙම ව්‍යාපෘතිය රු.මිලියන 1,319.07 ක පිරිවැයක් දැරීමෙන් පසු අතහැර දමා තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 09 කින් ඉඩම් ඒකක 4,400 ක් රු.මිලියන 7,000 ක් වන්දි වශයෙන් වැය කර පවරා ගැනීමට සැලසුම් කර අදාල අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති අතර එහිදී ඉඩම් ඒකක 149 ක් සඳහා රු.මිලියන 282.22 ක් වන්දි වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. කෙසේවුවද,	අංක. අමප/23/0482/608/037 හා 2023.03.20 දිනැතිව අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය පරිදි දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු 2023.02.28 දිනට අත්හිටුවා ඇත. ඒ අනුව මූලික වන්දිමුදල ගෙවන ලද ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම හා රජයට අත්පත් කරගෙන ඇති නමුත් සංවර්ධන කාර්යට යොදා නොගත් සියලු ඉඩම් කොටස් අවසතු/ප්‍රත්‍යාදිෂ්ඨ කිරීමට අදාල ක්‍රමවේදය ඇතුලත් ඒකාබද්ධ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ කෙටුම්පත කෘෂිකර්ම,ඉඩම්,පශු සම්පත්,වාරිමාර්ග හා ජලජ	අරමුදල් වඩාත් පිරිමැසුම්දායී ලෙස භාවිතා කරමින් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ වැඩිකර ගැනීමට හා අවභාවිතයන් සිදු නොවන ආකාරයට කටයුතු කළ යුතුය.

ව්‍යාපෘති කටයුතු 2023 වර්ෂයේදී නවතා දැමීම හේතුවෙන් එසේ වන්දි ගෙවන ලද ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි කටයුතු සිදු කර රජය වෙත විධිමත්ව පවරාගෙන නොතිබුණු අතර තව දුරටත් වන්දි ලැබූවන් විසින් එම ඉඩම් පරිහරණය කෙරෙමින් පවතී.	සම්පත් අමාත්‍යාංශය වෙත යොමුකර ඇත.

III. මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය යොදා ගනිමින් උප ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කර තිබුණු මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ මහනුවර නගරාශ්‍රිත දුම්රිය සේවාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු සැලසුම් සකස් කිරීම සඳහා අදාළ උපදේශන සේවාව ලබා ගැනීමට ඇ.එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 5.3 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණි.

(i) උපදේශන සේවාව ලබා ගැනීමට කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතිය මත විදේශීය බද්ධ ව්‍යාපාරයක් සැපයුම්කරුවෙකු ලෙස තෝරාගෙන එ.ජ.ඩො. මිලියන 2.64 ක්, රු.මිලියන 194.13 ක් සහ යූරෝ මිලියන 1.39 ක් සහිත වටිනාකමට 2019 නොවැම්බර් 28 වන දින සිට මාස 18 ක කාලයකින් නිම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණු නමුත් සැලසුම් කළ කාලය ඉක්මවා මාස 42 ක් ගතවී ඇතත් ව්‍යාපෘති කටයුතු නිමකර නොතිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම කටයුතු සඳහා රු.මිලියන 694.35 ක් දරා තිබූ නමුත් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ අත්කරගෙන නොතිබුණි.	කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2019.12.10 දින අත්සන්කර ගිවිසුම ප්‍රකාරව 2020.01.20 දින සිට එහි කාර්යයන් ආරම්භ කර ඇත. නමුත් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය විසින් කොන්ත්‍රාත්තුවේ මූලික කාර්යයන්ගේ වෙනස්කම් සිදු කරන ලෙස 2021 අගෝස්තු මාසයේ දී ඉල්ලා සිටින ලදි. පසුව 2024.01.06 දින දක්වා කාල දිගු 03 ක් ලබා දී ඇත. නමුත් කොන්ත්‍රාත්තුව නියමිත කාලය තුළ අවසන් කිරීමට නොහැකි වී ඇත.	දරන ලද පිරිවැයට ආර්ථීක ප්‍රතිලාභ සැලසෙන බව තහවුරු කළ යුතු අතර ගිවිසුම් කාලසීමාව අවසන් වීමට පෙර නිසි බල අධිකාරීන් විසින් නියමිත පටිපාටීන් අනුගමනය කර ගිවිසුම් කොන්දේසි අනුව කටයුතු කළ යුතුය. මේ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

(ii)මාස 18 කින් ඉටුකිරීමට අපේක්ෂිත කාර්යභාරය සඳහා වසර 05 කට වඩා ගත කරමින් ව්‍යාපෘතියට අදාල මූලික පර්යේෂණාත්මක සැලසුම් සකස්කිරීමේ කාර්යභාරය පමණක් නිමකර තිබුණි. මූලික පර්යේෂණාත්මක සැලසුම් ඇතුළත් උපදේශන වාර්තා ලබාදීමකින් තොරව 2023 වර්ෂයේ සිට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටුවා තිබුණි. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතිය යටතේ දරන ලද රු.මිලියන 694.35 ක වියදමට අදාල කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් ලැබී නොතිබුණි. එමෙන්ම ව්‍යාපෘති කටයුතු තවදුරටත් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් රජයට සිදුවන අලාභයන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව පියවා ගැනීමටත්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව අත්හිටුවීම සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීමටත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	කොන්ත්‍රාත්තුව ඒක පාර්ශවිකව ප්‍රධාන උපදේශන සමාගම විසින් **2023.11.30** වන දින අත්හැර දමන ලදි. ප්‍රධාන උපදේශන සමාගමේ හවුල්කාර පාර්ශවය සමග පැවති සාකච්ඡාවේදී ඉතිරි කාර්යයන් වහාම කොන්ත්‍රාත් ව්‍යතිරේකය අත්සන් කොට ආරම්භ කිරීමට සැළසුම් කර ඇත.	දරන ලද පිරිවැයට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සැලසෙන බව තහවුරු කිරීම සඳහා පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

4.6 ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය		
ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා ක්‍රියාත්මක කළ ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතිවල සූදානම වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ගිවිසුමට අනුව, ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය ඇ.ඩො. මිලියන 11.36 කට සමාන රු.මිලියන 1,654.54 කි. ව්‍යාපෘතිය 2016 ඔක්තෝබර් 28 දින ආරම්භ කර 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබු නමුත් එම දිනය පසු වී වසර 02 කට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබුණද මේ දක්වා ව්‍යාපෘතිය නිම කර නොතිබුණි.		

(i)	කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ග අයිතියේ (RoW) පදිංචි පවුල් නැවත පදිංචි කිරීමට අවශ්‍ය නිවාස ඒකක 1,244 ක් රු.මිලියන 5,412 කට මිලදී ගැනීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය (UDA) සහ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය (MOT) 2017 හා 2018 වර්ෂවලදී අවබෝධතා ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. ගිවිසුම්ගතවූ දින සිට වසර දෙකක් ඇතුළත එම නිවාස, ව්‍යාපෘතිය වෙත භාර දිය යුතු වුවත් නාවල 01 අදියර නිවාස සංකීර්ණයෙන් නිවාස 406 ක්ද, නාවල 02 අදියර නිවාස සංකීර්ණයෙන් නිවාස 144 ක්ද වශයෙන් මුළු නිවාස ඒකක 550 ක ඉදිකිරීම් අවසන් නොවීම හේතුවෙන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මෙතෙක් භාරදී නොතිබුණි.	දුම්රිය රක්ෂිතයෙන් ඉවත් කරන ලද පවුල් නැවත පදිංචි කිරීමේ දී නිවාස ඒකක ලබාගැනීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ආශ්‍රිතව ඉදිකරන ලද සහ ඉදිකරමින් තිබූ නිවාස සංකීර්ණ වලින් නිවාස ඒකක 1244 ලබා ගැනිමට කටයුතු කර ඇත.	ගිවිසුම් ප්‍රකාරව නියමිත පරිදි නිවාස ලබාගැනීමට සැලසුම් කරනු ලැබූ කාලය තුල ව්‍යාපෘති කටයුතු නිමකිරීමට හා එසේ නොවන අවස්ථාවන්හිදී ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණ කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍යාංශයේ තොරතුරු අනුව නාවල අදියර 02 සංකීර්ණයේ නිවාස ඒකක ඉදිකිරීම්වල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 89 ක් පමණක් වුවද 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිවාස සඳහා රු.මිලියන 512.64 ක් ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවා අවසන් කර තිබුණි. ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය සියයට 97 ක් වූ අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වූ පසු රු.මිලියන 63.36 ක මුදලක් ගෙවීමට ඉතිරිව තිබුණි.	නාවල කොළඹගේ මාවත අදියර II මහල් නිවාස සංකීර්ණයෙන් මිළදී ගනු ලබන නිවාස ඒකක 144 සඳහා ගිවිසුමට අනුව ගෙවිය යුතු මුළු මුදල රු.මිලියන 576 කි. එම මුදලින් 2024 වර්ෂය අවසන් වන විට රු.මිලියන 512.64 ක මුදලක් ගෙවා අවසන්ව ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ව්‍යාපෘති කාලය තුල සැලසුම් කළ කාර්යයන් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(iii)	නාවල 01 අදියර නිවාස සංකීර්ණයේ ඉදිකිරීම්වල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 39 ක් වන අතර එම නිවාස සංකිර්ණයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු වසර 02 කට වැඩි කාලයක් තාවකාලිකව නතර කර තිබීම හේතුවෙන්, ඉදිකිරීම් නැවත ආරම්භ කිරීමෙන් පසු නිවාස ඒකකයක රු.මිලියන 5 ක් වූ ගිවිසුම්ගත මිල දෙගුණයක් වීමේ අවදානමක් පවතින බවත් නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ නමුත් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් සිදුවන අයහපත් බලපෑම සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය විසින් පියවර ගෙන නොතිබුණි.	අදාළ කොන්ත්‍රාත් සමාගම සමඟ නෛතික ගැටලුවක් ඇති වීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් කටයුතු තාවකාලිකව නවත්වා ඇත. එම නිවාස ඒකක පසුව ලබා දෙන්නේ නම් නිවාස ඒකකයක මිළ රු. මිලියන 10 ක් වනු ඇත. ඒ අනුව නිවාස ඒකක 100 ක් ලබා ගැනීම සඳහා අවබෝධතා ගිවිසුමකට එළඹීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2025 මාර්තු 17 දින තීරණය ලැබී ඇත.	-එම-

(iv)	මූලික අවබෝධතා ගිවිසුමට අනුව, එකඟ වූ දින සිට වසර 02 ක් ඇතුළත නිවාස සංකීර්ණවල ඉදිකිරීම් අවසන් කර එම නිවාස ව්‍යාපෘතියට භාර දිය යුතු වේ. ඉදිකිරීම් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් 2018 වසරේ සිට නිවාස ව්‍යාපෘතිවල වැඩ අවසන් කිරීමේ දිනය අවස්ථා ගණනාවකදී දීර්ඝ කර නව අවබෝධතා ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණද 2024 වසර අවසන් වන විටත් කැලණිවැලි මාර්ග අයිතිය තුළ සිටින පවුල් නැවත පදිංචි කිරීමේ කටයුතු ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය (CSRP) යටතේ කැලණිවැලි මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.	කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති ලිපියට අනුව ADB ව්‍යාපෘති ලේඛනයෙන් ඉවත් කර ඇත. ඉදිරියේදී සපයා ගන්නා මූල්‍ය ප්‍රභවයක් යොදාගෙන මාර්ග පථය සංවර්ධනය කිරීමට අවශ්‍ය ඉඩ කඩ ලබා ගැනීම පිණිස නැවත පදිංචි කිරීමේ කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කිරීම සඳහා ලද අංක අමප/21/1097/312/021-1 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ප්‍රකාරව කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කර ඇත.	-එම-
(v)	කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන අරමුණු සඳහා ව්‍යාපෘතිය මගින් බලපෑමට ලක් වූ දුම්රිය මාර්ග මුදා හැරීම CSRP ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ ප්‍රධාන කාර්යය වේ. නැවත පදිංචි කිරීමේ සැලැස්මට අනුව, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු 2020 වසර වන විට අවසන් කළ යුතු වුවත්, ව්‍යාපෘතිය මගින් සපයනු ලබන යෝජිත හිමිකම් ප්‍රතිලාභ සඳහා එකඟ නොවූ නිවාස හිමියන් 14 දෙනෙකු අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබීම හා නිවාස 74 ක ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ඇති වූ නොඑකඟතාවයන් හේතුවෙන් ඉවත් කර නොතිබුණි.	නැවත පදිංචිකිරීමේ කටයුතු සඳහා නිවාස ඒකක 938 ලබා ගනු ලබන්නේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ වෙතින් වන අතර, නිවාස ඒකක 120ක් දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිකරන ලදි. ව්‍යාපෘතිය වෙත නිවාස ඒකක ලබා දුන් වහාම නැවත පදිංචි කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරනු ඇත. තවද ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතීන් හිමිව ඇත.	-එම-
(ආ)	**කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය** ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර සහ ආසන වෙන්කිරීමේ පද්ධතියක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කාර්යක්ෂමතාව තවදුරටත් ඉහළ නැංවීම, දුම්රිය සේවාවට සිදුවන ආදායම් අහිමිවීම, මහජනයාට වැඩි පහසුකම් සලසා දුම්රිය සේවාව කරා මගී ජනතාව නැඹුරු කර ගැනීම යන කරුණු අරමුණු කරගෙන දුම්රිය සේවාව සඳහා දීප ව්‍යාප්ත සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ සහ ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතියක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකු අරමුදල් යොදාගනිමින් ප්‍රසම්පාදනය කොට ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණු අංක 18/0815/709/028 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව සඳහා 2018		

මැයි 09 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. ඒ අනුව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය 2018 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කර ජාත්‍යන්තර තරගකාරි ලංසු කැඳවීම කර තිබූ අතර ඊට ප්‍රතිචාර ලෙස ඉදිරිපත් වූ ලංසුකරුවන් පස්දෙනෙකු අතරින් වසර 03 ක වගකීම් කාලයක් හා වසර 5 ක නඩත්තු කාලයක් සහිතව එ.ජ.ඩො.මිලියන 19.31 ක වටිනාකමකට ලංසුවක් ඉදිරිපත් කළ විදේශීය බද්ධ ව්‍යාපාරයක් වෙත කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශද ලැබී තිබුණි. ඒ සඳහා ඉදිරිපත් වූ අභියාචනා පිළිබඳ තීරණද සැලකිල්ලට ගනිමින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව 2021 මැයි 31 දින ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා එම විදේශීය බද්ධ ව්‍යාපාරය සමඟ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට එළඹී තිබුණි. පද්ධතියේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු අදියර තුනක් යටතේ කාර්යයන් 16 ලෙස 2021 මැයි 06 දිනෙන් ආරම්භ කර 2024 මැයි 07 දිනෙන් අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණු අතර කොන්ත්‍රාත්කාර බද්ධ ව්‍යාපාරය වෙත අත්තිකාරම් ලෙස එ.ජ.ඩො.මිලියන 1.60 ක් ගෙවා තිබුණි. උක්ත පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(I)	පද්ධතියේ අවශ්‍යතා සැලසුම් කිරීම, විස්තරාත්මක සැලසුම් හා ලංසු ලියවිලි සකස් කිරීම, ධාරිතා සංවර්ධනය හා පුහුණු කටයුතු සැලසුම් කිරීම සහ පද්ධතියට අදාල සමස්ත උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා අමාත්‍යාංශය විසින් 2018 ජනවාරි 15 දින පෞද්ගලික පාර්ශවයක් සමග අත්සන් කරන ලද ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අදාල කටයුතු නිම කළ යුතු නමුත් මේ දක්වා නිම කර නොතිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට උපදේශන සේවා ගාස්තු වශයෙන් රු.මිලියන 6.61 ක් ගෙවා තිබුණි.	සුහුරු ප්‍රවේශපත් හා ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතිය මිලදීගැනීමට අදාලව විස්තරාත්මක සැලසුම් සකස් කිරීම සඳහා විදේශීය උපදේශකයෙක් හා දේශීය උපදේශකයෙකු තරගකාරී ක්‍රමය යටතේ බඳවාගෙන තිබුණි. මේ වන විට සුහුරු ප්‍රවේශපත් හා ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතිය මිලදීගැනීම අවසන් කර ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ව්‍යාපෘති කාලය තුල සැලසුම් කළ කාර්යයන් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.

(II)	ව්‍යාපෘති කටයුතු නිම කිරීමට නිශ්චිත දින නියම කරමින් සැලසුම් කර තිබුණද කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සිදුකරන ලද කාර්යයන් අවසන් නොවීම, කොවිඩ් 19 සහ ඉන්ධන අර්බුදය බලපෑම, වැනි හේතූන් නිසා ව්‍යාපෘති කටයුතු ප්‍රමාද වූ බව සඳහන් කරමින් 2021 සැප්තැම්බර් 17 සිට 2024 දෙසැම්බර් 10 දක්වා අවස්ථා 03 ක දී ව්‍යාපෘති කාලය දීර්ඝ කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත් මෙසේ දීර්ඝ කළ කාලයටද අනුව ව්‍යාපෘති කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණු අතර අදාල ප්‍රමාදවීම සඳහා ප්‍රමාද ගාස්තු නියම කරමින් රජයට සිදුව ඇති අලාභය තක්සේරු කර අය කිරීමට පියවර ගතයුතුව තිබුණද අදාල පාර්ශවයන් විසින් එකී අලාභ මෙතෙක් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2021 මැයි 31 අත්සන් කර ඇති අතර එහි කටයුතු ආරම්භ කර ඇත්තේ 2021 සැප්තැම්බර් 17 වන දින වේ. 2024 දෙසැම්බර් 10 වන දින දක්වා එක් කාල දිගුවක් පමණක් මේ වන විට ලබාදී ඇත. කාල දිගු ලබා දීම සඳහා බලපාන කරුණු කොන්ත්‍රාත්කරුගේ පාලනයෙන් බැහැර නොවන කාරණා වන විටදී කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව ප්‍රමාද ගාස්තු අය කිරීමට තීරණ ලබා දී ඇත.	ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ප්‍රමාද ගාස්තු අය කිරීම හා සැලසුම් කළ කාර්යයන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අවසන් කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතුය. ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් කාල සීමාව දීර්ඝ කිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු පටිපාටීන් පිළිබඳ විශේෂ අවධානය යොමු කර ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(III)	අදියර තුනකින් යුතුව ඒ ඒ කාර්යයන් සඳහා නිශ්චිත දින නියමයන් සහිතව ව්‍යාපෘති කටයුතු සැලසුම්කර තිබුණද ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු භෞතික හෝ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් නොමැති ක්‍රියාකාරකම් පවතින අතර සැලසුම්කළ අනෙකුත් ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 10 ත් සියයට 20 ත් අතර ඉතා පහළ මට්ටමක ඇති බවත් ඒවායේද කිසිදු මූල්‍ය ප්‍රගතියක් නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.	අතේ ගෙන යා හැකි ප්‍රවේශපත් පරීක්ෂා කිරීමේ උපකරණ 900 ක් දැනටමත් ආනයනය කර ඇත. ප්‍රවේශපත් ස්වයංව වලංගුකරණය සිදුකරන වේදිකාවේ සවිකරන උපාංග 533 ක් සහ දුම්රිය තුලදී ප්‍රවේශපත් පරීක්ෂා කරන විශේෂිත උපාංග 100 ක් දැනටමත් මෙරටට ආනයනය කර ඇත.	ව්‍යාපෘති කාලය තුල සැලසුම් කළ කාර්යයන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අවසන් නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(IV)	ව්‍යාපෘති කටයුතු ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අවසන් නොවී පැවතියදී එ.ජ.ඩො.මිලියන 1.43 ක් සහිත ව්‍යාපෘතියේ වසර 3 ක වගකීම් කාලය 2024 මැයි 31 දිනෙන් අවසන් වී තිබුණු අතර එ.ජ.ඩො.මිලියන 1.83 ක පිරිවැය සහිත අවුරුදු 05 ක ව්‍යාපෘතියේ නඩත්තු කාලයෙන් අවුරුද්දකට ආසන්න කාලයක්ද, දැනටමත් අවසන් වී තිබුණි.	වසර 03ක වගකීම් කාලය සඳහා වියදම ඇ.එ.ජා. ඩොලර් මිලියන 1.43 කි. කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂිත කොන්දේසි 29.3 යටතේ වගකීම් කාලය ආරම්භ වනුයේ කොන්ත්‍රාත්තුවේ සියළුම කටයුතු අවසන්ව මුළු පද්ධතියම නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක වන බව තහවුරු කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත බාර දුන් පසුව වනු ඇත.	-එම-

(V)	ව්‍යාපෘතිය යටතේ එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.65 ක ප්‍රතිපාදන යොදා ගනිමින් පුහුණු වැඩසටහනක් දිස්ත්‍රික්ක 07 ක් තුළ 2024 ජූලි 31 දින දක්වා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 818 ක් පුහුණු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද සත්‍ය වශයෙන් එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.12 ක වියදමක් දරා නිලධාරීන් 582 ක් පමණක් පුහුණු කර තිබුණි. නව තාක්ෂණික උපාංග භාවිතය පිළිබද පුහුණුවීමේ ප්‍රගතිය දුර්වල මට්ටමක පැවතීම මෙම පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එහි නිවැරදි භාවිතයට හා කාර්යක්ෂමතාවයට අයහපත් ලෙස සෘජුවම බලපා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	පුහුණු වැඩසටහන නිළධාරීන් හා සේවකයින් 841 ක් පුහුණු කිරීම සඳහා සැළසුම් කළ ද, ඒ සඳහා සහභාගි වූයේ 606 දෙනෙකු පමණි. දුම්රිය සේවකයින්ගේ රාජකාරී ස්වභාවය අනුව ඉහත සහභාගිත්වය සාධනීය වේ. ව්‍යාපෘති කණ්ඩායම ඔවුන්ගේ උපරිමයෙන් සියළුම සේවකයින් පුහුණුව සඳහා සහභාගි කරවාගැනීමට උත්සහ කළ අතර යොදා ගත් පරිදි සේවකයින් පුහුණුව සඳහා සහභාගි කරවීමේ වැඩි වගකීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු බලධාරීන් සතු වනු ඇත.	-එම-
(VI)	වඩාත් කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවයක් පවත්වාගෙන යාම සඳහා වේගවත් හා ඵලදායී දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීම සඳහා දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය සඳහා වූ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. ඒ සඳහා 2020 නොවැම්බර් 16 දිනැතිව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා දේශීය බද්ධ ව්‍යාපාරයක් අතර එ.ජ.ඩො.මිලියන 7.49 ක් වටිනා කොන්ත්‍රාත්තුවක් ක්‍රියාත්මක කර එ.ජ.ඩො.මිලියන 7.18 කට සමාන රු.මිලියන 1,951.23 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණු අතර එහි භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 83 ක් විය. එම පද්ධතියෙහි මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා සේවා අවශ්‍යතා සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ කොන්ත්‍රාත්කරු අතර වසර 09 ක මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු සේවා අවශ්‍යතා සඳහා 2022 අගෝස්තු 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. එම ගිවිසුම 2025 ජූලි 31 දක්වා වසර 03 වගකීම් කාලයක්ද සහිතව ක්‍රියාත්මක කර ඒ සදහා රු.මිලියන 376.38 ක් ගිවිසුමෙහි 7.1 ඡේදය		

ප්‍රකාරව මාසිකව රු.මිලියන 3.49 බැගින් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීමට ඒකග වී තිබුණි.

i.	එම ගිවිසුම් ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් ආයතනය විසින් මාසිකව පද්ධතියේ මෙහෙයුම් සහ කාර්යසාධන තත්ත්වය පිළිබඳ වාර්තාවක් සැපයිය යුතු අතර මෙම වාර්තාව සමඟ ඉදිරිපත් කරන නඩත්තු සහ සේවා වියදම් ඉන්වොයිසිය මත මාසික ගෙවීම් සිදු කරනු ලබයි. එම සේවා සැපයුම්කරු විසින් ලබා දිය යුතු 2024 ජුනි සිට දෙසැම්බර් දක්වා පද්ධතිය පිළිබඳ මාසික මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු සඳහා වූ කාර්යසාධන වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර ජනවාරි සිට මැයි දක්වා මාසිකව ඉදිරිපත් කර තිබුණු වාර්තා අනුව හා නියැදි විගණන ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතියට අදාල බොහෝ පරිශීලකයින් මෙම පද්ධතිය අවම මට්ටමකින් භාවිතයට ගන්නා බවත්, ඇතැම් පරිශීලකයින් කිසිසේත්ම භාවිතා නොකරන බවත්, භාවිතයට ගනු ලබන්නන් එය සාමාන්‍ය ස්ථාවර දුරකථනයේ කාර්යභාරය ඉටුකර ගැනීම සඳහා පමණක් භාවිතා කරන බවත් නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව එම පද්ධතිය වෙනුවෙන් දරා ඇති එ.ජ.ඩො.මිලියන 7.18 කට සමාන රු.මිලියන 1,951.23 ක පිරිවැය නිශ්කාර්ය වියදමක් බවට පත්වී තිබුණි. මේ සඳහා පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී හඬ අපැහැදිලිතාවය, අවම වේගය, පිවිසුම් (Log in) අකාර්යක්ෂමතා, සංඥා හා තාක්ෂණික දෝෂ වැනි මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා මෙන්ම පරිශීලක අකැමැත්ත හේතුව වී තිබුණි.	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ලබා දී ඇති 2024 මැයි මාසයේ සිට 2024 නොවැම්බර් මාසය දක්වා වන මෙහෙයුම් කාර්යය සාධන තත්වය පිළිබඳ වාර්තා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය විසින් 2025 අප්‍රේල් 22 වන දින ව්‍යාපෘතිය වෙත ලබා දී ඇත. මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය රියදුරු මහතුන්, නියාමකවරුන් හෝ වෙනත් අය භාවිතා නොකරන්නේ නම් ඒ පිළිබඳව ක්‍රියාකිරීම දුම්රිය පාලනාධිකාරියේ වගකීමක් වේ. අදාළ උපාංග වල ආරක්ෂාව සහතික කිරීම, පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එහි දෝෂ හා බිඳවැටීම් ඇත්නම් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එය කොන්ත්‍රාත්කරු මඟින් යථා තත්වයට පත් කර ගත හැකි වනු ඇත.	පරිශීලකයින් විසින් පද්ධතිය ඵලදායීව භාවිතා කිරීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කර, එසේ භාවිතා නොකිරීමට හේතු හඳුනාගන ඒවා නිවැරදි කිරීමට හා ඒ සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

ii.	පද්ධතියේ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා 2024 අප්‍රේල් මස දක්වා පමණක් රු.මිලියන 73.19 ක් වටිනා ගෙවීම් ඉන්වොයිසි කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත්කර තිබුණි. කෙසේ නමුත් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව සේවා පද්ධතියෙහි තාක්ෂණික ගැටළු සහ සේවා තත්ත්වයන් පිළිබඳ ඇගයීම් වාර්තා මාසිකව පද්ධති මෙහෙයුම් රැස්වීම් පැවැත්වීමට පෙර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දිය යුතු වුවද එම වාර්තා 2024 අප්‍රේල් වලින් පසුව ලබා නොදීමෙන් මෙම පද්ධතියේ නඩත්තු හා සේවා කටයුතු පිළිබඳව ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අඛණ්ඩ ඇගයීමක් හා නඩත්තු කිරීමක් සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.	අදහස් දක්වා නැත.	ව්‍යාපෘති කාලය තුල සැලසුම් කළ කාර්යයන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව සිදුනොකිරීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කර, වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
iii.	මෙම පද්ධතිය සඳහා ගිවිසුම්ගත වූ වසර 9 ක නඩත්තු හා සේවා කාලයෙන් තවත් වසර 8 ක කාලයක් ඉතිරිව තිබුණද, පද්ධතියේ තාක්ෂණික දෝෂ පිළිබඳව කොන්ත්‍රාත්කරු දැනුවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීමෙන් පද්ධති මෙහෙයුම් හා නඩත්තු හා සේවා කටයුතුවලට බාධා වී තිබුණු අතර එම පද්ධතිය අවම මට්ටමකින් භාවිතා වෙමින් පැවතියදී මෙහෙයුම් හා නඩත්තු හා සේවා කටයුතු සඳහා රු.මිලියන 73.19 ක් දරා තිබුණි. තවද, සමස්ථ පද්ධතියේ වර්තමාන කාර්යසාධන මට්ටම සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙහෙයුම් හා නඩත්තු හා සේවා ගිවිසුම් සංශෝධනය කර ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව අවධානය යොමුකර නොතිබුණු අතර, සමස්ථ පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව භාවිතයට ගැනීම සඳහා සියළුම පාර්ශවයන්ගේ සාමූහික වගකීම තවදුරටත් ඉටුවී නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා සේවා ගිවිසුම් සංශෝධනය කර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර නොගැනීම පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන් හඳුනාගැනීම හා පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව භාවිතා කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම නොපමාව සිදුකළ යුතුය.

(VII) ප්‍රධාන කාර්යන් 31 යටතේ රු.මිලියන 31,708.70 ක පිරිවැයකින් ඒ ඒ කාර්යයට නියමිත දින නියමයන් සහිතව ව්‍යාපෘති කටයුතු සැලසුම් කර තිබුණද සමස්ත ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට නියමිත දිනට වටිනාකම රු.මිලියන 23,973.14 ක් වූ කාර්යයන් 23 ක් අවසන්කර නොතිබුණු අතර ඒවායේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 11 සිට 99 ක් දක්වා වූ පරාසයක පැවතීමත්, ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 2,057.10 ක් වූ කාර්යයන් 06 ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 80 ට වැඩි මට්ටමක පැවතියද ඒවායේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 0 සිට 52 අතර පරාසයක පැවතීමත් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රයාපන ගාස්තු (Commitment Charges) වැඩිවීමට හේතු වී තිබුණි.	කාර්යයන් 9 ක් අවසන් කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත බාරදී තිබුනද තවත් කාර්යයන් 9 ක සියයට 90 ක ප්‍රගතියක් ලගාකර තිබුණි. එසේම තවත් කාර්යයන් 8 ක් සියටට 80 ක ප්‍රගතිය ලගා කරගනිමින් පැවතුණි. අද වන විට කාර්යයන් 15 ක වැඩ අවසන් කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත බාරදී ඇති අතර ව්‍යාපෘතිය විසින් දුම්රිය දෙපාර්තුමේන්තුව සඳහා ප්‍රසම්පාදනය කරනු ලබන යන්ත්‍ර සූත්‍ර වල ප්‍රගතිය සියයට 80-90 පරාසයක පැවතියද, ඒ සඳහා ගෙවීම් කරනු ලබන්නේ එම යන්ත්‍ර සූත්‍ර මෙරටට පැමිණීමෙන් පසුව වනු ඇත.	ව්‍යාපෘති කාලය තුල සැලසුම් කළ කාර්යයන් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අවසන් නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකීම් පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර, ව්‍යාපෘති කාර්යයන් නොපමාව අවසන් කර වියදම් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ඇ) කැලණි ගඟ ඉහළින් නව පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය		
2014 ජුලි 01 දින ආරම්භ කර 2023 ජුලි 01 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබූ මෙම ව්‍යාපෘතිය පැකේජ් 01 හා 02 යන සංරචක 02 කින් හා උපදේශන කොන්ත්‍රාත්තුවකින් සමන්විතව තිබුණි. ණය ගිවිසුම අත්සන් කර වසර 03 කට පසුව පැකේජ් 01 හා පැකේජ් 02 ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 ඔක්තෝබර් 18 දින ආරම්භ කර තිබුණු අතර නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණේ 2020 දෙසැම්බර් 18 හා 2020 ඔක්තෝබර් 25 දිනයන්හිදී නමුත් මෙම සංරචකයන් දෙකෙහි ඉදිකිරීම් 2021 නොවැම්බර් 25 හා 2021 ඔක්තෝබර් 25 දින අවසන් කර තිබුණි. 2021 වර්ෂයේ මෙම ව්‍යාපෘතිය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාර දෙන අවස්ථාවේ දී ඉදිකිරීම් දෝෂ හඳුනා ගැනීමකින් තොරව භාර දී තිබූ අතර, 2022 වර්ෂයේ දී JICA ආයතනය ණය නිදහස් කිරීම නතර කර තිබුණි. නැවත ණය නිදහස් කිරීම 2024 අගෝස්තු සිට ආරම්භ කර තිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මෙම ව්‍යාපෘතියේ බිල්පත් පියවීම සඳහා රු.මිලියන 4,105.16 ක් ලබා දී තිබුණු අතර බිල්පත් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් රු.මිලියන 204.67 ක ප්‍රමාද පොලී ගෙවා තිබුණි. තවත් රු.මිලියන	අදහස් දක්වා නැත.	-එම-

20.09 ක ප්‍රමාද පොලී බිල්පත් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දින අවසන් වන විටත් පැකේජ් 02 කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා කොන්ත්‍රාත් නිම කිරීමේ සහතිකය නිකුත් කර නොතිබුණු අතර 2025 ජුලි 01 දිනට දීර්ඝ කරන ලද ණය ගිවිසුම අවසන් කිරීමට නියමිත වුවත් තවදුරටත් ගෙවිය යුතු වටිනාකම හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

4.7 කාල පමාවකින් පසුව වැඩ ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය		
(i)	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ පළමු පියවර යටතේ මගීන්ට වෙබ් අඩවිය හරහා වෙන්කළ ආසන නොවන සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර මිලදී ගැනීමේ පහසුකම් 2021 සැප්තැම්බර් 30 දින සිට සලසා දීමට සැලසුම්කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා රු.මිලියන 488.94 ක් වැය කර තිබුණි. 2024 අගෝස්තු 22 දින දක්වා එම කටයුතු ආරම්භ කිරීම වසර 2 ක් සහ මාස 11 ක් ප්‍රමාද වී තිබුණි.	මෙම කොන්ත්‍රාත්තුවද නිර්මාණය හා ඉදිකිරීම යටතේ සිදු වන කොන්ත්‍රාත්තුවක් බැවින් සේවා සඳහා වන පිරිවිතර සකස් කිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ අවසන් කර ඒ අනුව පද්ධති නිර්මාණය සිදු කරන ලදි. එහිදී ඇති වූ කල් ගත වීම එම කාර්ය සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වූවකි.	නිශ්චිත කාල රාමුව තුළ ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරා නොගැනීම හා ප්‍රමාද වීම සම්බන්ධව පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(ii)	වෙබ් අඩවිය හරහා ප්‍රවේශපත්‍ර මිලදී ගැනීමේ පහසුකම් ක්‍රියාත්මක වූ දින සිට 2025 ජනවාරි 21 දිනට මාස 5 ක් ගත වී තිබුණද, මෙම ක්‍රමය ඔස්සේ රැස්කර තිබුණු ආදායම එම කාලසීමාව තුල දෙපාර්තමේන්තුවේ සමස්ථ ටිකට්පත් අලෙවි ආදායමින් සියයට 1 ක් පමණක් වීමෙන් මෙම පද්ධතිය මගීන් විසින් භාවිතා කිරීම ඉතා පහළ මට්ටමක පැවතුණි. එමෙන්ම, පහසුකම් සලසා මාස 06 ක් ඉක්මවා ඇතත් ටිකට්පත් අලෙවියේ ප්‍රමාණවත් ක්‍රමික ප්‍රගතියක් වාර්තා නොවුණි. නිකුත් කළ ටිකට්පත්වලින් කොටසක්	2024 අගෝස්තු මාසයේ සිට වෙබ් අඩවිය හරහා මිලදී ගත් ප්‍රවේශපත්‍ර සංඛ්‍යාව අඩු වීමට විවිධ හේතු බලපා ඇත. මහජනතාවට ප්‍රමාණවත් ප්‍රචාරණයක් නොතිබීම, ප්‍රවේශපත්‍ර වලංගු කිරීම සඳහා දී ඇති උපාංග භාවිතය සඳහා පරීක්ෂකවරුන් මැලිකමක් දැක්වීම ප්‍රධාන වේ. පද්ධතිය තුළ මුදල් ආපසු ගෙවීමේ ඉල්ලීමක් අනුමත වූ විට එය IPG හරහා ස්වයංක්‍රීයව හැසිරවිය යුතු බව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය ඉල්ලා	ස්ථාපිත පද්ධතියේ අවශ්‍ය වෙනස්කම් කඩිනමින් සිදුකර ඵලදායී ලෙස භාවිතයට ගතයුතුය.

මුදල් ආපසු ගෙවීම් කිරීම සඳහා ඉල්ලීම් කර තිබුණද, මෙතෙක් පද්ධතිය හරහා එම ආපසු ගෙවීම් පහසුකම් සලසා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	සිටියද, බැංකුව මෙම පහසුකම ලබා දීමට එකඟ වූ නමුත් අද දක්වා එය කිරීමට අපොහොසත් වී ඇත.

4.8 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) විදේශාධාර ව්‍යාපෘතිවල කාර්යසාධනය		
I. අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක විදේශාධාර ව්‍යාපෘති සඳහා ණය නියෝජිතායතන විසින් වරින් වර ලබාදෙනු ලබන අරමුදල් එම නියෝජිතායතන හා එකඟ වූ කාලය තුල උපයෝජනය කර නොතිබුණු අවස්ථා පැවතුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘතිවල දුර්වල කාර්යසාධනය සෘජුවම බලපා තිබුණු අතර මෙම ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් අදාල ණය නියෝජිත ආයතන වෙත ප්‍රයාපන ගාස්තු (Commitment Charges) ගෙවීමට සිදුව තිබුණි. ඒ අනුව ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන, දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන, කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හා වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යන ව්‍යාපෘති මගින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට එකතු වටිනාකම රු. මිලියන 1005.27 ක ප්‍රයාපන ගාස්තු ගෙවීම් කර තිබුණි.	එකඟ වී ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර ප්‍රයාපන ගාස්තු අවම කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
II. **කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය** මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘතියකි.		

	දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව, තිරසාරභාවය සහ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම, නඩත්තු ධාරිතාව ශක්තිමත් කිරීම, දුම්රිය ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම, තාක්ෂණික පුහුණු මධ්‍යස්ථානය වැඩිදියුණු කිරීම සහ අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘති සඳහා ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ධාරිතාව සහ සූදානම ශක්තිමත් කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණු වේ. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය එ.ජ.ඩො මිලියන 147.66 කට සමාන රු.මිලියන 47,215.8 ක් වූ අතර ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් 06 දින ප්‍රධාන කාර්යන් 31 යටතේ කටයුතු ආරම්භ කර 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ව්‍යාපෘති ණය මුදලට අදාල මූල්‍ය පිරිවැය ආවරණය කිරීමට ලබාදී තිබුණු එ.ජ.ඩො.මිලියන 8.75 ක් වූ පොලී ප්‍රතිපාදන හා එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.35 ක් වූ ප්‍රයාපන ගාස්තු ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.		
i.	සමාලෝචිත වර්ෂයේ ව්‍යාපෘති පොලී වියදම සඳහා එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.69 ක් වෙන්කර තිබුණද, 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව වාර්ෂික පොලී වියදම එ.ජ.ඩො.මිලියන 2.68 කට සමාන රු.මිලියන 828.26 ක මුදලක් විය. ඒ අනුව 2024 වර්ෂයේ ඇස්තමේන්තුගත පොලී වටිනාකම ඉක්මවා එ.ජ.ඩො.මිලියන 1.99 ක පොලී පිරිවැයක් ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් දරා තිබුණි.	විගණන නිරීක්ෂණය හා එකඟ වේ. දැනට දරා ඇති සත්‍ය වියදම් සහ ඉතිරි අපේක්ෂිත වියදම් දැරීම් (Disbursements) මත පදනම්ව ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතෙහි ණය පොලී සංරචකය නැවත සංශෝධනය කරන ලෙස බැංකුව වෙත දන්වා ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර පොලී අවම කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
ii.	සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසන් දිනට කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ (CSREIP) සියළු	විගණන නිරීක්ෂණය හා එකඟ වේ. ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේදී සැලසුම් කල පරිදි ව්‍යාපෘති වියදම් දැරීමට	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ

	කටයුතු ඉටුකර අවසන් කිරීමට නියමිත විය. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB) විසින් සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය සඳහා අයවැයගත ප්‍රයාපන ගාස්තු වශයෙන් එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.35 ක් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට තත්‍ය ප්‍රයාපන ගාස්තු එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.92 ක් වූයෙන් සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරන ලද අතිරික්ත ප්‍රයාපන ගාස්තු වටිනාකම එ.ජ.ඩො.මිලියන 0.57 ක් විය. සමස්ත ව්‍යාපෘතියේ භෞතික හා මූල්‍ය කාර්ය සාධනයේ මන්දගාමී ප්‍රගතිය හේතුවෙන් මෙම අහිතකර තත්ත්වය ඇති වී තිබුණි.	නොහැකි වීම හේතුවෙන් භාවිතා නොවූ ණය මුදල් වෙනුවෙන් ප්‍රයාපන ගාස්තු ගෙවීමට ණය ගිවිසුමට අනුව සිදුව ඇත.	අවධානය යොමු කර ප්‍රයාපන ගාස්තු අවම කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(ආ)	**ව්‍යාපෘතිය නියමිත දින ආරම්භ නොකිරීම අන්තර්ගතික සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය**		
(i)	ව්‍යාපෘතියේ දෙවන සංරචකය වන ගොවීන් සඳහා සැපයුම් දාමය හා ප්‍රවේශය වැඩි දියුණු කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ යාන්ත්‍රණයක් සකස් කර ස්ථාපිත කිරීමට කෘෂිකර්ම අමාත්‍යාංශය සමඟ ඒකාබද්ධව ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීමට නිර්දේශ කර තිබුණු අතර එම සංරචකය සඳහා එ.ජ.ඩො.මිලියන 50 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණි. 2023 මැයි 09 දින ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේදී එම ප්‍රතිපාදනය එ.ජ.ඩො.මිලියන 15 ක් දක්වා අඩු කර තිබුණි. එහෙත් එම සංරචකය අදාල කටයුතු කිසිවක් මේ දක්වා ආරම්භ කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නැත.	ගිවිසුම්ගත නිර්ණායකයන්ට අනුකූලව අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නිසි සැලසුමක් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.
(ii)	ව්‍යාපෘති ඇගයීම් ලේඛනයට අනුව, උප සංරචක 1.2 යටතේ මාර්ග අංශයේ ආයතනික සහ ප්‍රතිපත්ති රාමුව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන 5 ක මුදලක් වෙන් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ආරම්භ කර වසර 03 ක් ගතවී ඇතත් මාර්ග අංශ ප්‍රතිපත්ති යාවත්කාලීන කිරීම හා මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධ	අදහස් දක්වා නැත.	-එම-

කාර්යයන් ඉටුකිරීමට අවශ්‍ය විශේෂඥයින් බඳවාගැනීම හා මිලදීගැනීම් ප්‍රසම්පාදන අදියරෙහි පැවතුණි.

(ඇ) ව්‍යාපෘතියේ වත්කම් ඌන උපයෝජනය/ නිෂ්ක්‍රියව පැවැතීම

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීම හා පරීක්ෂා කිරීමේ ක්‍රමවේදය මඟින් මිලදී ගනු ලබන ප්‍රවේශ පත්‍රවල වලංගුතාවය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර පරීක්ෂා කිරීමේ උපකරණ (HH Bar Code Reader) කට්ටල 900 ක් රු.මිලියන 151.67 කට සමාන එ.ජ.ඩො. 521,100 ක පිරිවැයක් දරමින් දුම්රියස්ථාන 344 කට බෙදාදී තිබුණු අතර එම උපකරණ සක්‍රිය භාවිතය සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(i)	මිලට ගෙන තිබුණු පරීක්ෂා කිරීමේ උපකරණ 900 න් 878 ක් පමණක් ලියාපදිංචි කර තිබුණු අතර ඉතිරි 22 ක ප්‍රමාණය ලියාපදිංචි කර නොතිබුණෙන් ඒවා මෙතෙක් භාවිතය සඳහා සූදානම් කර නොතිබුණි. මෙතෙක් අලෙවි කළ සුහුරු ටිකට්පත් ප්‍රමාණයෙන් ටිකට්පත් 2,586 ක ප්‍රමාණයක් එනම් සියයට 0.6 ක ප්‍රමාණයක් පමණක් එම පරීක්ෂා කිරීමේ උපකරණ යොදා ගනිමින් පරීක්ෂා කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	ප්‍රවේශපත් පරීක්ෂා කිරීමේ අත් යන්ත්‍ර 900 ක් සියළුම දුම්රිය ස්ථාන ආවරණය වන පරිදි බෙදා හැර ඇත. එමෙන්ම සියලුම දුම්රිය ස්ථාන ආවරණය වන පරිදි සේවකයන් 606 ක් වෙත එම යන්ත්‍ර ක්‍රියාකරවීම සඳහා පුහුණුව ලබා දී ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වත්කම් උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(ii)	දුම්රිය ස්ථාන වෙත ලබා දී ඇති ටිකට්පත් පරීක්ෂා කිරීමේ උපකරණවල භාවිතය සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ස්ථාන 31 කට ලබාදී තිබුණු උපකරණ 128 ක් සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ විගණන භෞතික පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි එම උපකරණ නිශ්ක්‍රීයව පැවතුණි. භාවිතා කරන මගීන් ප්‍රමාණය අවම වීම, තාක්ෂණික දෝෂ ඇතිවීම, දුම්රිය ස්ථාන පිවිසුම් හා පිටවීම් නිසිලෙස සංවෘත නොවීම,	ප්‍රවේශපත් පරීක්ෂා කිරීමේ අත්යන්ත්‍ර සරල ක්‍රියාකාරිත්වයකින් යුක්ත වේ. ඒවා සාමාන්‍ය ජංගම දුරකථනයක් පරිදි ක්‍රියාත්මක කළ හැකි අතර නව ප්‍රවේශපත් පහසුවෙන් පරිලෝකනය කළ හැකි වේ. ඒ සඳහා නිලධාරින් හා සේවකයින් 606 දෙනකුට එක් දින පුහුණුවක් ලබා දී ඇත.	වත්කම් උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට නොහැකි වීමට හේතුවූ කරුණු සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතු අතර මිලදී

	අධික මගීන් ප්‍රමාණයක් සිටින විට භාවිතය දුෂ්කර වීම, පුහුණුව අඩුකම, අන්තර්ජාල සම්බන්ධතා වරින් වර විසන්ධි වීම, අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට වඩා උපකරණ ලබා දීම නිසා භාවිතයට නොගැනීම හා උපකරණ ආරක්ෂිතව තබා ගැනීම අපහසු වීම යන ගැටළු සහගත තත්ත්වයන් මෙම උපකරණ භාවිතයට නොගැනීමට හේතු වී තිබුණි.		ගත් උපකරණ වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(iii)	දැනට සුහුරු ප්‍රවේශපත්‍ර සහ ආසන වෙන්කිරීමේ පද්ධතිය යටතේ රු.මිලියන 151.67 ක පිරිවැයක් දරමින් ටිකට්පත් වලංගු කිරීමේ උපකරණ බෙදාදී මාස 10 ක් ගතවී ඇතත් එම කාර්යයෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වී නොතිබුණි.	නිලධාරින් හා සේවකයින් 606 දෙනකුට එක් දින පුහුණුවක් ලබා දී ඇත.	-එම-

4.9 දේශීය අරමුදල්වලින් ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	**කොම්පඤ්ඤවීදිය උත්තරානන්ද මාවත හා ජස්ටිස් අක්බාර් මාවත දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලම් 02 ක් ඉදිකිරීම** ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම සඳහා රු.මිලියන 5,278.08 ක (වැට් රහිත) කොන්ත්‍රාත් මුදලකට මාගා ඉංජිනියරින් සමාගම වෙත කොන්ත්‍රාත් ලබාදී තිබුණි. සේවා යෝජක විසින් අතුරු ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 16.1 ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 මැයි 12 දින කොන්ත්‍රාත්තුවේ වැඩ අත්හිටුවා තිබුණි. හිඟ මුදල් ගෙවීම් කිරීමෙන් පසු 2023 මාර්තු 01 දින ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නැවත ආරම්භ කර තිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට වැඩ අවසන් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් කාලය තුළ අවස්ථා 4 කදී කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි. 2022 මැයි 12 සිට 2022 දෙසැම්බර් 27 දින දක්වා වැඩ අත්හිටුවන ලද කාල සීමාව සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන		

	614.87 ක වැඩ අත්හිටුවීමේ පිරිවැය හිමිකම් සඳහා ඉල්ලීම් කර තිබුණු අතර හිමිකම් ඇගයීම සඳහා පත්කළ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ 2024 ජූලි මස වාර්තාවේ නිර්දේශය අනුව රු.මිලියන 427.65 ක් ගෙවීමට නිර්දේශ කර තිබුණි. තවද ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍යවල මිල උච්චාවචන ප්‍රමාණය හානිපූරණය කිරීම සඳහා ලබාගෙන තිබුණු අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා ඉල්ලුම් කර තිබුණු රු.මිලියන 1,858.93 ක් වූ හිමිකම් පැමෙන් රු.මිලියන 1,055.62 ක අගයක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීමට යෝජිතව තිබුණි. විවිධ අතිරේක පිරිවැයන් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් අගය සියයට 27.04 කින් වැඩිවී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් විය.		
(i)	මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය ඉක්මවා කාල දීර්ඝ කිරීම් (EOT) 03 ක් අනුමත කර තිබුණු අතර එහි තෙවන කාල දිගුව 2024 මැයි 17 දිනට අවසන් වී තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2024 ජූලි 28 දින දක්වා තවදුරටත් කාල දීර්ඝ කිරීමක් 2024 මැයි 02 දින ඉල්ලා තිබුණද ඒ සඳහා අනුමැතිය 2024 නොවැම්බර් 27 දින දක්වා ප්‍රමාදව තිබුණි.	කොන්ත්‍රාත් කාලය 2024 ජූලි 28 දින දක්වා කාලය දීර්ඝ කිරීම සඳහා වන අනුමැතිය 2024.11.27 දින ලබාගෙන ඇත. කොන්ත්‍රාත්තුවේ අනුමත අවසන් කිරීමේ දිනය වන 2024 ජූලි 28 දින වන විට වැඩ සම්පූර්ණ කර සේවා යෝජක විසින් වැඩභාරගැනීමේ සහතිකය (Taking Over Certificate) නිකුත් කර ඇත.	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර කොන්ත්‍රාත් කාලය ඉක්මවා කාල දීර්ඝ කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(ii)	මිල උච්ඡාවචනයන් වෙනුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 1,055.62 ක් අතුරු ගෙවීම් සහතික අංක 30 යටතේ 2024 ජූලි 25 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණි. 2024 ජූලි 26 දිනැති විවිධ විදේශාධාර ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ විසින් අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) ඇමතූ අංක.	අදාල අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුමත වී තිබුනේ 2021.12.14 දින බැවින්ද මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව 2022 මැයි 02 සිට 2022 දෙසැම්බර් 22 දක්වා කොන්ත්‍රාත්තුව අත්සිටුවා තිබූ බැවින් ද කොන්ත්‍රාත්කරු මෙම මිල උච්චාවචනය සඳහා වන ඉල්ලීම ඉදිරිපත් කර තිබුනේ අතුරු ගෙවීම් සහතික අංක 30 යටතේ 2024.07.25 දින බැවින් 2021 සහ 2022	මේ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදුකර වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත

	RDA/MFAP/SI/FO/01/GEN ලිපිය ප්‍රකාරව මෙම ගෙවීම් සිදුකිරීමට පෙර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක නිර්දේශය ලබාගැනීමට යෝජනා කර තිබුණද ඒ පිළිබඳ නොසලකා අවස්ථා දෙකකදී එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 833 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. තවද 2021 දෙසැම්බර් 14 දිනැති අංක. අමප/21/2084/306/094 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ප්‍රකාරව මිල උච්චාවචනයන් හානිපූරණය කිරීම 2021 සහ 2022 වර්ෂ සඳහා වෙන්කරන ලද ප්‍රතිපාදන තුල කළමනාකරණය කරගත යුතු බව දක්වා තිබුණි. එහෙත් ඉහත ගෙවීම් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට පටහැනිව 2024 වර්ෂයේ ප්‍රතිපාදන භාවිතාකර සිදුකර තිබුණි.	වර්ෂ සඳහා වූ අයවැය ප්‍රතිපාදන මගින් යුතුය. මෙම ගෙවීම සිදුකිරිම ප්‍රායෝගික නොවීය. එම නිසා 2024 වර්ෂයේ ප්‍රතිපාදන මෙම ගෙවීම් සඳහා භාවිතා කර ඇත.	
(iii)	මිල උච්ඡාවචනයන් වෙනුවෙන් ගෙවීම් කිරීමට සිදුවීමෙන් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම ඉහළ යාම වෙනුවෙන් අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා 2024 අගෝස්තු 28 දින ඉදිරිපත් කළ අංක 39/2024 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2024 සැප්තැම්බර් 10 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් ලබාදී තිබුණු අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් අගය සංශෝධනය සම්බන්ධයෙන් අදාල තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ හා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ නිර්දේශ ලබාගැනීම හා එම නිර්දේශ නැවත අමාත්‍ය මණ්ඩල වෙත ඉදිරිපත් කර අනුමැතිය ලබාගැනීමට දන්වා තිබුණද එම නියෝග ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් තොරව 2024 සැප්තැම්බර් 22 දින මිල උච්ඡාවචනයන් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 296 ක් ගෙවා තිබුණි.	මේ සඳහා පත්කල තාක්ෂණික කමිටුවේ නිර්දේශ 2024.12.16 දින පැවති ප්‍රසම්පාදන කමිටු රැස්වීමේදී (ප්‍රසම්පාදන රැස්වීම් අංක SCAPC/6/2024) අනුමත කර ඇති අතර එම තීරණය 2025.05.07 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී (අමප/25/0703/809/015-1) අනුමත කර ඇත.	-එම-
(iv)	ගුවන් පාලම් ව්‍යාපෘතිය විවිධ විදේශාධාර ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදුකරනු ලබන ව්‍යාපෘතියක් වන අතර අනුමත කාර්යමණ්ඩලයට	අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමා විසින් අංක MPH/HWY/ADM04(iii)/11/PF/MFAP/DPD/02 හා 2021.10.12 සහ 2024.08.18 දිනැති ලිපි මගින් ලබාදී	-එම-

අනුව ඒ සඳහා ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂකවරයෙකු පත්කර තිබුණි. නමුත් එම අනුමැතියට පටහැනිව 2024 අගෝස්තු 14 දින අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැඩබලන අධ්‍යක්ෂවරයෙක් පත්කර තිබුණි. මෙම වැඩබලන අධ්‍යක්ෂක විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ රු.මිලියන 833 ක් වූ ඉහත ගෙවීම් අනුමත කර තිබුණු අතර ඒ අනුව එම ගෙවීම් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සිදුකර ඇති බලය පැවරීමට පටහැනිව සිදුකර තිබුණි. තවද ව්‍යාපෘති ඉංජිනේරු ලෙසද මෙම වැඩබලන අධ්‍යක්ෂක කටයුතු කර තිබුණු අතර ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ වැඩ බෙදීම සම්බන්ධ අභ්‍යන්තර පාලනය දුර්වල මට්ටමක පවතින බවද නිරීක්ෂණය විය.	ඇති උක්ත ව්‍යාපෘතියේ වැඩ බැලීමේ ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ තනතුර අනුව හා බලතල පැවරීමට අනුව ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයකුට ලැබී ඇති බලතල අනුව මෙම වැඩබලන අධ්‍යක්ෂකවරයා විසින් විමසුමේ සඳහන් ගෙවීම අනුමත කර ඇත.	

4.10 ප්‍රසම්පාදනයන්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) අන්තර්ගතික සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය		
(i) ව්‍යාපෘතිය විසින් 2024 වර්ෂය තුල නැගෙනහිර පළාතේ කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.මිලියන 3,451.99 ක් වූ ග්‍රාමීය මාර්ග ලොට් 7 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණි. තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ලංසු මිල ගණන් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 19.91 ත් සියයට 30.16 ත් අතර පරාසයකින් අඩු අගයන් විය. ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 7.9.2 වගන්තිය ප්‍රකාරව ලංසු මිල ගණන් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සැලකියයුතු ලෙස අඩු අගයන්ගෙන් යුක්තවන්නේ නම්	කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත් මුදලින් සියයට 10 ක කාර්යසාධන ඇපකරයක් ලබා දීමට බැඳී සිටී. ටෙන්ඩර් ඇගයීමේදී, ඇතැම් ඉදිරිපත් කරන ලද ලංසු වටිනාකම ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවලට සාපේක්ෂව සියයට 19 සිට සියයට 30 දක්වා අඩු බව පෙනී ගියේය. කෙසේ වෙතත් තෝරා ගන්නා කොන්ත්‍රාත්කරුවා විසින් කොන්දේසිවලට අනුව සියයට 10 ක කාර්යසාධන ඇපකරයක් ලබා දිය යුතු බැවින්, අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව එය ප්‍රමාණවත් බව සැලකීමෙන් මෙම	කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සිදුකිරීම සම්බන්ධයෙන් සේවා යෝජකගේ අවධානම අවම කර ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් කාර්යසාධන ඇපකරයන් ලබාගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. මේ සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සිදුකිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත

	එවැනි අවස්ථාවල වැඩි අගයකින් යුත් කාර්යසාධන ඇපකර ලබාගැනීමට හෝ ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය. නමුත් ලංසු ඇගයීමේදී කොන්ත්‍රාත් විශේෂ කොන්දේසිවල සඳහන් කොන්ත්‍රාත් අගයෙන් සියයට 10 ක් වූ කාර්යසාධන ඇපකර ලබාගැනීමට අමතරව එම ඇපකර අගය වැඩි කිරීමට අදාල ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණය කර නොතිබුණි. මෙම මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල භෞතික ප්‍රගතිය මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය සමග සැසඳීමේදී ඉතා අවම මට්ටමක පැවති අතර කොන්ත්‍රාත් කටයුතු කාලීනව අවසන් කිරීමට නොහැකිවීමේ අවධානමක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.	වගකීම වැඩි නොකිරීමට තීරණය කර ඇත.	උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.
(ii)	ලංසු ලේඛනවල ඇතුලත් ලංසු තැබීමේ ක්‍රියා පටිපාටිවල (1 කොටස) ඇගයීම් සහ සුදුසුකම් නිර්ණායක (III වගන්තිය) අනුව, ලංසුකරුවන් විසින් පෙර සිදුකරන ලද කොන්ත්‍රාත්වලට අදාලව කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීම් (Termination), විභාග වෙමින් පවතින නඩු කටයුතු හා අතීත නඩු කටයුතු පිළිබඳ තොරතුරු ලංසු ලේඛණ සමග ඉදිරිපත් කළයුතු නමුත් ලංසු ඇගයීමේදී අදාල ප්‍රසම්පාදන කමිටු විසින් මීට අදාලව ලංසුකරුවන් විසින් ඉදිරිපත්කර තිබුණු ඉහත ලේඛණ ඇගයීමට ලක්කර නොතිබුණි. ඒ අනුව අතීතයේදී මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සාර්ථකව නිම නොකළ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා මෙම කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණු අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.	ලංසු ඇගයීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන අවස්ථාවේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් මගින් සියලුම අංශ සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රධානීන් වෙත ආකෘති පත්‍රයක් යොමු කර පෙර සිදු කරන ලද කොන්ත්‍රාත්වලට අදාලව සියලුම කාර්ය සාධන තොරතුරු අතීත නඩු කටයුතු සහ පවතින නඩු කටයුතු පිළිබඳ තොරතුරු ලබා ගෙන එය ඇගයීමට ලක් කරන ලදී. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ඉතිහාසයේ දුර්වල කාර්ය සාධනය, අතීත නඩු සහ දැනට පවතින නඩු කටයුතුවලට අදාල තොරතුරු ලංසුවක් සමඟ ලබා දිය යුතු අතර ඒ සඳහා ආකෘති පත්‍රද ලංසුවේ ඇතුලත් වේ.	ඇගයීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදුකර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් අදාල ඇගයීම් සිදුකර එළඹි තීරණයන් කමිටු නිර්දේශ වල සඳහන් නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

(iii)	ව්‍යාපෘතිය විසින් කාර්යාල උපකරණ මිලදීගැනීම සඳහා සැඳහුම් ක්‍රමය (Shopping Method) යටතේ 2023 දෙසැම්බර් 13 දින ලංසු කැඳවා රු.101,118 ක මුදලක් අදාල ලිපිද්‍රව්‍ය ලබාගැනීම වෙනුවෙන් ගෙවා තිබුණි. ඒ සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණු ලංසු ලේඛණ තුන අතරින් ලංසු ලේඛණ දෙකක සැපයුම්කරුවන්ගේ දුරකථන එකම අංකයන් වීම හේතුවෙන් එම ලංසු ලේඛණ ව්‍යාජව සකස්කර තිබුණු බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. තවද මේ සම්බන්ධයෙන් ගෙන තිබුණු ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග විගණනයට අනාවරණය නොවුණි.	ලංසු කැඳවීම සිදු කරන ලද්දේ අහඹු ලෙස තෝරාගත් සුදුසුකම් ලත් සැපයුම් කරුවන්ගෙනි. කෙසේ වෙතත් එම ලංසු විවෘත කිරීමේදී හා ඇගයීමේදී සැපයුම්කරුවන් ගේ ලංසුවල සඳහන්ව තිබූ දුරකතන අංක එකම බව නිරීක්ෂණය නොවිනි. අවම මිලට ලංසුව ඉදිරිපත් කරන ලද සැපයුම්කරුගෙන් ව්‍යාපෘතිය එම ලිපිද්‍රව්‍ය මිලට ගන්නා ලද අතර එම මිල ගණන් වෙළඳ පල මිල හා සැසඳීමේදී සාධාරණ බවද තහවුරු වී ඇත.	ලංසු කැඳවීම හා ඇගයීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර ව්‍යාජ ලංසු ලේඛණ සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

(ආ) වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

2024 ඔක්තෝබර් 28 දිනැති අංක 24/2008/713/009 දරන කැබිනට් අනුමැතියට අනුව වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය ඇස්තමේන්තු මුදල රු.මිලියන 28,002.22 සිට රු. මිලියන 68,337.22 දක්වා ඉහළ දැම්මට අනුමැතිය ලැබීය. 5.91අතර ඉන් ලොටස් වට රවුම,වරාය පිවිසුම් මාර්ගය, ටොල් ප්ලාසා සේවා ගොඩනැගිල්ල රැම්ප් 04 , රැම්ප් 03 යනාදී වැඩ සඳහා විචලතා නියෝග අංක 60 යටතේ රු.බිලියන 5.26 වෙන්කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත් තාක්ෂණික ඇගීයීම් කමිටු වාර්තාව සහ ගිවිසුම් ලේඛන අනුව ව්‍යාපෘතිය ආරම්භක අවස්ථාවේදී මුලික වශයෙන් හඳුනාගතයුතු විෂයපථයක් හඳුනාගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.	ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන්හිදී, ප්‍රධාන උපකල්පන 2 ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි: 1. 4 වන බැවුම, ගාලු මුවදොර ප්‍රදේශය යටතේ සමුද්‍රීය මාර්ගයට සම්බන්ධ කිරීම සඳහා ඉදිකරනු ලබන උමගකට සම්බන්ධ කෙරේ. 2. 3 වන බැවුමේ අවසාන කොටස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ඔවුන්ගේ වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘති යටතේ ඉදිකරනු ලැබේ. කෙසේ වෙතත්. කොවිඩ් සහ ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන්, උමං ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක නොවීය.	ව්‍යාපෘතිය ආරම්භක අවස්ථාවේදී මුලික විෂයපථය නිශ්චිතව හඳුනා නොගැනීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

(ඇ) ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

2022 වර්ෂයේ ආර්.එම්.සී.-04 පැකේජයෙහි පැල්මඩුල්ල-ඇඹිලිපිටිය-නෝනාගම මාර්ගයේ විචලනයන් යටතේ බලංගොඩ- බෝවත්ත-කල්තොට මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කර	අදහස් දක්වා නොමැත.	ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ කොන්දේසිවලට අනුගත නොවීම සම්බන්ධයෙන් වගකීම්

	තිබුණි. මෙම මාර්ගයේ මුළු දිග කි.මී.16 ක් වූ අතර කිසිදු ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කිරීමෙන් තොරව පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - නෝනාගම මාර්ගයේ ප්‍රතිසංස්කරණ කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 04 දෙනා වෙතම කොන්ත්‍රාත් කටයුතු පිරිනමා තිබුණි. මෙම ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ගෙවන ලද වටිනාකම සහ ගෙවීම සඳහා අනුමැතිය විගණනයට හෙළිනොවූ අතර අමාත්‍යාංශය මගින් මූලික පරීක්ෂණයක් පවත්වා අදාළ වාර්තාව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (ඉංජිනේරු) විසින් 2023 නොවැම්බර් 30 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණි. කෙසේවුවද, මෙම විමර්ශනයෙන් පසු ගන්නා ලද ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් සාක්ෂි විගණනයට අනාවරණය නොවීය.		පැහැරහැර ඇති නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVII පරිච්ඡේදයේ 8 වගන්තිය ප්‍රකාරව පරීක්ෂණයක් පවත්වා විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

4.11 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(i)	ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත ලබා දී තිබූ අමාත්‍යාංශය සතු අංක KD-9204 දරණ NISSAN කාර් රථය වෙළඳපොළ අමතර කොටස් හිඟය, පවතින අමතර කොටස් මිල අධික වීම හා ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය අවම වීම හේතුවෙන් ධාවනය කිරීම ඵලදායී නොවන බැවින් නැවත ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී තිබුණු අතර එම රථය වෙන්දේසි කිරීමට තීරණය කර 2022 වර්ෂයේ සිට විවිධ අවස්ථාවලදී කමිටු මඟින් වටිනාකම් තක්සේරු කර 2024 අගෝස්තු 26 දින රු.මිලියන 2.4 ක් ලෙස තක්සේරු කර තිබුණද, මේ දක්වා මෙම රථය වෙන්දේසි කර නොතිබුණි.	රජයට අධික වැය බරක් වන සුබෝපභෝගී වාහන අපහරණය කිරීමේ ක්‍රමවේදය යටතේ අංක KD -9204 දරන මෙම වාහනය ටෙන්ඩර් මගින් අපහරණය කිරීමට කටයුතු කර ඇත.	චක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව අපහරණ කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛණයේ ඇතුළත් KQ-0690 අංක දරන වාහනය අමාත්‍යාංශය විසින් 2025 අප්‍රේල් 25 දිනැතිව විගණනයට ඉදිරිපත් කළ වාහන තොරතුරුවල ඇතුලත්ව නොතිබුණි.	KQ-0690 රථය ජනාධිපති කාර්යාලය වෙත තාවකාලිකව අනුයුක්ත කළ රථයක් වන අතර, එම රථය විධිමත් පරිදි ජනාධිපති කාර්යාලය වෙත	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර වාහන සම්බන්ධව නිසි

එසේම 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම වාහනය භෞතිකව අමාත්‍යාංශය සතුව පවතින බවටද විගණනයේදී තහවුරු නොවීය.	පවරා දීම සඳහා කටයුතු කරමින් පවතී	ලේඛණ පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.

(iii) මහ නැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්) සමාගම

(I)	සමාගමේ ඈවර කිරීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් 2023 මාර්තු මස සිට මෙහෙයුම් කටයුතු නතර කිරීමෙන් අනතුරුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් කුලී පදනම මත සමාගම වෙත ලබාදී තිබුණු වත්කම් අයිතම 248 ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරා දීමකින් තොරව සමාගම් පරිශ්‍රයේ හා වැඩබිම් වල ගාල්කර තිබුණි. මෙම ස්ථාවර වත්කම් අතරින් අයිතම 83 ක් සමාගම වෙත පවරන ලද දිනට පොත් අගය රු.මිලියන 71.84 ක් වූ අතර අගය තක්සේරු නොකරන ලද ස්ථාවර වත්කම් අයිතම 165 ක් පවතින බව නිරීක්ෂණය වුවද අමාත්‍යාංශය විසින් මේ සම්බන්ධයෙන් නිසි අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි	අදහස් දක්වා නොමැත.	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් කුලී පදනම මත සමාගම වෙත ලබාදී තිබුණු වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත නැවත පවරා ගැනීමට විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කළයුතු අතර මේ සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය. .
(II)	2024 ඔක්තෝබර් 03 දිනට තක්සේරු කරන ලද අගය රු.මිලියන 591.22 ක් වූ මෝටර් රථ, පිරියත හා යන්ත්‍ර උපකරණ විගණිත දින වන විට සමාගම් පරිශ්‍රයේ හා වැඩබිම්වල ගාල්කර තිබෙන අතර මෙම වත්කම් සමාගමේ මෙහෙයුම් නතර කරන ලද 2023 මාර්තු මස සිට ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි. මෙම ස්ථාවර වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත විධිමත් පරිදි පැවරීමට සමාගම මෙතෙක් කටයුතු කර නොතිබුණු නමුත් අමාත්‍යාංශය විසින් එම කටයුතු අධීක්ෂණය කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත..	ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) වගන්තිය යටතේ වූ පද්ධති සමාලෝචනයේදී විශේෂ අවධානය යොමු කර අදාල වත්කම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත නැවත පවරා ගැනීමට වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කළයුතු අතර මේ සම්බන්ධ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීමට ලිඛිත උපදෙස් නිකුත් කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය.

(iv) මාතර කතරගම නව දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය (දකුණු වෙරළබඩ දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම)

මාතර කතරගම නව දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ කාර්යභාරය අවසන් කර 2020 දෙසැම්බර් 31 කටයුතු වසා දැමීමට පියවර ගෙන තිබුණි. ව්‍යාපෘති කටයුතු සඳහා මිලදීගෙන තිබුණු ටොයෝටා Hilux ඩබල්කැබ් රථ 06 ක් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ නමින් ආනයනය කර ලියාපදිංචි කර තිබුණු අතර මෙම වාහන සඳහා අමාත්‍යාංශය මගින් ශ්‍රී ලංකා රේගුව වෙත රු.මිලියන 23.33 ක් ආනයන බදු හා ගාස්තු වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. කෙසේවුවද, මෙම වාහනවල ප්‍රසම්පාදන පිරිවැය ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් දරන ලද්දේද යන්න තහවුරු කරගැනීම සඳහා අවශ්‍ය සාක්ෂි ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සතුව නොතිබීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය කටයුතු සඳහා ආනයනය කර ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ නමින් ලියාපදිංචි කර තිබුණු මෙම වාහනවල භෞතික පරිහරණය මේ වන විට කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සිදුකරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.	මෙහි සඳහන් කර ඇති වාහන 6 ආනයනය කර ඇත්තේ ව්‍යාපෘති කාලය අවසන් වූ පසු ප්‍රති අපනයනය කිරීමේ පදනම මත වන බැවින් China National Machinery Import and Export Corporation වෙත එකී වාහන ප්‍රති අපනයනය කර අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෙත දන්වන ලෙස අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් රේගු වෙත පිටපත් සහිතව 2025/01/20, 22/07, 03/07 හා 04/22 දිනැති ලිපි මගින් දන්වා ඇත. නමුත් මේ දක්වා පිළිතුරක් එවා නොමැත.	වාහන ආනයනය හා ලියාපදිංචිය සම්බන්ධව පරීක්ෂණයක් පවත්වා අදාල වාහන සහ ගෙවන ලද ආනයන බදු සම්බන්ධයෙන් කඩිනම් පියවර ගතයුතු අතර වගකීම් පැහැර හැර ඇති නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටස XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

4.13 පාඩු හා හානි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන යන ශේෂය රු. මිලියන 13.01 ක් පූර්ව වර්ෂ වලදී සිදු වූ පාඩු හා අත්හැරීම් වූ අතර මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.		
(i) ප්‍රවාහන අංශය සතු අංක PF - 6319 දරන කැබ්රථය 2022 ජූලි 11 දින කාර් රථයක් හා ගැටීම නිසා කොල්ලුපිටියේදී වූ අනතුර සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි 104(4) ප්‍රකාරව	මෙම හදිසි අනතුරට අදාළව ගල්කිස්ස මහෙස්ත්‍රාත් අධිකරණයේ පැවති නඩුව 2023.05.03 දිනැතිව අවසන් වීමෙන් පසු රජයට සිදු වූ අලාභය වන රු.මිලියන 0.37 ක මුදල වරදකරු වන රජයේ	පාඩුව ඊට වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ගෙන් අයකර ගැනීමට කඩිනමින් කටයුතු කළ යුතුය.

	පරීක්ෂණ පවත්වන ලදී. එම පරීක්ෂණ අනුව කැබ් රථයට සිදු වූ අනතුර සිදුකළ කාර් රථයේ රියදුරුගේ වරදින් සිදු වූ බව අනාවරණය වී තිබුණි. කැබ් රථය අළුත්වැඩියා කිරීම වෙනුවෙන් රු.මිලියන 1.11 ක මුදලක් වැය වී තිබුණු අතර රක්ෂණ ආවරණය ලෙස රු.මිලියන 0.74 ක් ලැබී තිබුණි. ඒ අනුව, සිදුව ඇති රු.මිලියන 0.37 ක පාඩුව ඊට වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ගෙන් මෙතෙක් අයකරගෙන නොතිබුණි.	නොවන පාර්ෂවයෙන් සිවිල් නඩුවක් ගොනුකර අයකර ගැනීම සඳහා 2023.05.09 දිනැතිව නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවට යොමුකර ඇති අතර මෙම අයකර ගැනීමට අදාළ ඉදිරි කටයුතු නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සිදුකරනු ලබයි.	
(ii)	ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය සතු KR 5447 අංක දරන මෝටර් රථය 2023 අප්‍රේල් 03 දින අනතුරකට ලක් වී තිබුණු අතර එහි අලාභය රු.මිලියන 6.2 ක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. එම අලාභය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට එහි භෞතික පැවැත්මද තහවුරු වී නොතිබුණි.	රක්ෂණ ආයතනය හරහා අදාළ වන්දි මුදල් ලබා ගැනීමට කටයුතු සිදු කරමින් පවතින අතර, එම රථය නැවත අලුත්වැඩියා කළ නොහැකි බව නියෝජිත ආයතනයෙන් දැනුම් දීම නිසා, වන්දි ලබාදීමේ දී රක්ෂණ ආයතනයට පැවරීම සඳහා අඟුලාන මෝටර් රථ අංගනයේ තබා ඇත.	වාහන අනතුරු හා අලාභ අයකර ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා අලාභය අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(iii)	ග්‍රමීය මාර්ග අංශය සතු CAU 0786 දරන මෝටර් රථය කි.මී. 75129 පමණක් ධාවනය කර තිබියදී හදිසි අනතුරකට ලක්වී තිබූ බවට සඳහන් කර අමාත්‍යාංශය විසින් රු.මිලියන 6.15 ක් වැය කරමින් අලුත්වැඩියා කර තිබුණද එම වියදම රක්ෂණ සමාගමෙන් ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අංශය සතු වත්කම් ලේඛණය, මහාමාර්ග අංශයට අදාල වාහන සම්බන්ධ තොරතුරු විමසීමට අදාලව පිළිතුරු ලෙස යොමුකල ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ අංක MOH/HWY/ADM-19/AUDIT/2020(III) හා 2025	CAU 0786 මෝටර් රථයේ විමර්ශන කටයුතු වලින් වගකිය යුත්තන් නිසි පරිදි හඳුනා ගැනීමට තරම් වූ තොරතුරු හෙළි නොවී තිබීම හේතුවෙන් තවදුරටත් විමර්ශන කටයුතු කිරීමට සිදුවිය. ඒ අනුව ලේකම්තුමාගේ අනුමැතිය මත ප්‍රාරම්භක වාර්තාවක් සකස් කිරීම සඳහා කමිටුවක් පතර කරන ලද අතර, 2025.04.17 දිනැතිව ප්‍රාරම්භක වාර්තාව ඉදිරිපත් කර ඇත. මෙම රථය ජනාධිපති කාර්යාලයේ කටයුතු සඳහා තාවකාලිකව යොමු කර ඇති රථයකි. එම රථය නැවත මෙමෙ අමාත්‍යාංශය වෙත බාර දීම	වාහනයේ අනතුරු , අළුත්වැඩියාව හා පැවැත්ම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා අලාභය අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. වාහනය නැවත ලබාගැනීමට කටයුතු කළයුතු අතර වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

	අප්‍රේල් 23 දිනැති ලිපිය, 2024 වර්ෂයේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව යන කිසිදු ලේඛණයක මෙම වාහනය පිළිබඳ වාර්තා වී නොතිබුණි. එසේම, මෙම මෝටර් රථයේ භෞතික පැවැත්ම තහවුරු නොවුණු අතර එහි අලභය පිළිබඳ තොරතුරුද මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුල වාර්තා කර නොතිබුණි.	සඳහා කටයුතු සලසා ඇති බව ජනාධිපති කාර්යාලයෙන් දන්වා ඇති අතර, එය භාර ගැනීම සඳහා සුදුසු නිලධාරියෙකු ද නම් කර යවා ඇත. ඉදිරියේදී එම රථය විධිමත් පරිදි භාර ගැනීමට කටයුතු කරනු ඇත.	
(ආ)	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I යටතේ වූ කේඑල්-01 කොන්ත්‍රාත් පැකේජය මගින් රු. මිලියන 7.47 ක පිරිවැයක් දරා මිලදීගෙන තිබුණු ඩබල් කැබ් රථය අදාළ පැකේජයේ මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය අවසන් කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදීමට පෙර 2019 දෙසැම්බර් 07 දින අනතුරට ලක්ව තිබුණි. වාහන අලුත්වැඩියාව සඳහා රු. මිලියන 6.93 ක් වැයකර තිබුණු නමුත් රක්ෂණ ආවරණය යටතේ රු. මිලියන 4.00 ක් පමණක් ප්‍රතිපූරණය කර තිබුණි. රජයට සිදුව තිබුණු රු. මිලියන 2.93 ක අලාභය අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මෙම රිය අනතුර සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි අංක 104 ප්‍රකාරව විමර්ශන කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	වාහන අනතුරු, අළුත්වැඩියාව හා රක්ෂණ වන්දිය සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් පවත්වා අලාභය අයකර ගැනීම කටයුතු කළ යුතුය. වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

4.14 විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා නොදීම

විගණන විමසුම පිළිබඳ විස්තරය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ ග්‍රාමීය ප්‍රජාව සහ සමාජ ආර්ථීක මධ්‍යස්ථාන අතර මාර්ග ප්‍රවේශතාවය වැඩිදියුණුවීමේ කාර්යය සාධන වාර්ථතාව මැයෙන් වූ 2025 මාර්තු 27 දිනැති RAH/A/iRoad/4/24/B/AQ/07 දරන විගණන විමසුම අමාත්‍යාංශය වෙත නිකුත්කර තිබුණද, ඒ සඳහා පිළිතුරු දින 163 ක ප්‍රමාදයකින් 2025 සැප්තැම්බර් 22 දින ලැබී තිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	**2018** අංක **19** දරන ජාතික විගණන පනතේ **38(1)(ඉ)** වගන්තිය යටතේ නිශ්චිත කාලසීමාවන් තුළ විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු සැපයීම සිදුවන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා විසින් සහතික විය යුතුය.

4.15 කළමනාකරණ දුර්වලතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) **ආරවුල් නිරවුල් කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගවලට එළඹීම** මහාමාර්ග අංශය විසින් 2005-2024 කාලසීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්ට සම්බන්ධ ඇතැම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ආරවුල් නිරවුල්කරණය සඳහා යොමු වී ඇති අතර එසේ ආරවුල් නිරවුල් කිරීම සඳහා එක් එක් ව්‍යාපෘති හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග හා එසේ ආරවුල් නිරවුල්කරණය සඳහා එම ව්‍යාපෘති විසින් දරන ලද පිරිවැය පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.		
(i) ආරවුල් නිරවුල් කිරීම සඳහා යොමු වී ඇති ව්‍යාපෘති මැයෙන් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ අංක MOH/ACC/13/2024/04 හා 2025 ජනවාරි 10 දිනැති ලිපිය මඟින් විගණනයට ඉදිරිපත් වූ තොරතුරු අනුව, 2024 ඔක්තෝබර් 31 දිනට වසා ඇති ව්‍යාපෘති 05 කින් ව්‍යාපෘති 04 ක් ආරවුල් නිරවුල් කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග වෙත යොමුවී තිබුණු අතර එම ව්‍යාපෘති 04 න් 03 ක් සඳහා ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩල තීරණ ලබා දී තිබුණි. තවද, එම ව්‍යාපෘති 03 මඟින් ඉදිරි පියවරයන්ට එළඹී තිබුණු අතර ඒ අනුව දෙපාර්ශවයේ එකඟත්වයෙන් හෝ බේරුම්කරණය මඟින් ආරවුල් නිරවුල්කරණයට යොමුවී තිබුණි. දැනට ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති 07 කින් ව්‍යාපෘති 04 ක් ආරවුල් නිරාකරණය කිරීම සඳහා යොමු වී තිබුණි. එම ව්‍යාපෘති විසින් අවස්ථා 06 කදී ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩලය වෙත යොමු වී තිබුණු අතර, අවස්ථා 02 කදී සෘජුවම	අදහස් දක්වා නොමැත.	කොන්ත්‍රත් ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට අනුකූලව ආරවුල් නිරවුල් කිරීම කටයුතු කළයුතු අතර සේවා යෝජකගේ අයිතිවාසිකම් තහවුරු කරගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	දෙපාර්ෂවයේ එකගතාවය මත ආරවුල් නිරවුල් කිරීම සඳහා යොමු වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් මුල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.		
(ii)	ආරවුල් නිරවුල් කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග වෙත යොමුවී තිබුණු ව්‍යාපෘතිවල අවස්ථා 02 කදී 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩල තීරණ ලබා දී නොතිබුණු අතර අවස්ථා 08 ක් සඳහා ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩල හා දෙපාර්ශවයේ එකඟතාවය මත ලබා දී තිබුණු තීරණ සේවායෝජකට අවාසිදායක වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ආරවුල් නිරවුල් කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග වෙනුවෙන් ව්‍යාපෘති විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට රු.මිලියන 482.01 ක් ගෙවා තිබුණු අතර රු.මිලියන 425.49 ක් ගෙවීමට නියමිතව තිබුණි. තවද, අවස්ථා 02 කදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත කාල දීර්ස කිරීම් ලබා දී තිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	කොන්ත්‍රත් ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට අනුකූලව ආරවුල් නිරවුල් කිරීම කටයුතු කළයුතු අතර සේවා යෝජකගේ අයිතිවාසිකම් තහවුරු කරගැනීමට කටයුතු නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(iii)	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 ඔක්තෝම්බර් 10 දින වැඩ අවලංගු කර තිබුණු අතර, බිල්පත් නිසිකලට නොගෙවීම මත 2022 දෙසැම්බර් 24 දින ආරවුල් නිරාකරණය සඳහා ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩලයක් වෙත යොමු වී තිබුණි. FIDIC කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල 20.4 කොන්දේසිය ප්‍රකාරව ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩලයක් වෙත යොමු වී දින 84 ක් ඇතුළත ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩලයේ තීරණය ලබා දිය යුතු වුවත් 2025 ජනවාරි 10 දින වන විටත් එනම් දින 759 ක් ඉක්මගොස් තිබුණද, ආරවුල් විනිශ්වය මණ්ඩලයේ තීරණය ලබා දී නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	කොන්ත්‍රත් ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට අනුකූලව ආරවුල් නිරවුල් කිරීම කටයුතු කළයුතු අතර ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

(iv)	FIDIC කොන්දේසි 20.4 ප්‍රකාරව ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයක් වෙත ආරවුලක් සම්බන්ධ හිමිකම් ඉදිරිපත් කර දින 84 ක් ඇතුළත ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ තීරණය ලබා දිය යුතු වුවත් අයි-මාර්ග ව්‍යාපෘතියට අදාල නියැදි පරීක්ෂාවේදී, එය ඉක්මවීමෙන් පසු තීරණ ලබා දුන් අවස්ථා 03 ක් නිරීක්ෂණය වූ අතර, ප්‍රමාදය දින 205 සිට 384 දක්වා පරාසයක විය.	අදහස් දක්වා නොමැත.	කොන්ත්‍රත් ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට අනුකූලව ආරවුල් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළයුතු අතර ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(v)	අයි-මාර්ග ව්‍යාපෘතියට අදාල නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව, ආරවුල් නිරාකරණයට යොමු වී ඇති අවස්ථා 05 කදීම කොන්ත්‍රාත්කරුට වාසිදායක වන තීරණ නිකුත් කර තිබුණු අතර, අවස්ථා 04 කදීම සේවා යෝජක විසින් අතෘප්තිය පිලිබඳ දැන්වීමක් / නිවේදනයක් නිකුත් කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. එම අවාසිදායක තීරණ සඳහා වගකිවයුතු පාර්ශව හඳුනාගෙන විනයානුකූලව කටයුතු කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	අවාසිදායක තීරණ සඳහා වගකිවයුතු පාර්ශව හඳුනාගෙන වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(vi)	විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව එක් එක් ව්‍යාපෘති විසින් සිය ආරවුල් නිරවුල්කරණ ක්‍රියා මාර්ග වෙනුවෙන්, එනම් ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලය සඳහා 2024 ඔක්තෝබර් 31 දිනට රු.මිලියන 25.07 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	නිසි කොන්ත්‍රත් කළමනාකරණයක් තුලින් ආරවුල් අවමකර ගැනීමටත් ඒ තුලින් අතිරේක පිරිවැය අවමකර ගැනීමටත් නොපමාව කටයුතු කළ යුතුය.
(ආ)	මහ නැගුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්) සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු අත්හිටුවීම		
	ස්වේච්ඡා විශ්‍රාම යෝජනා ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම මගින් කාර්ය මණ්ඩලය අඩු කිරීමෙන් පසු මග නැගුම සමාගම් තුන ඒකාබද්ධ කර තනි සමාගමක් පිහිටුවීමට 2023 මාර්තු 28 දින අංක 23/0394/608/033 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව කටයුතු කර තිබුණි. ඒ අනුව 2023 ජුලි 31 දින සිට සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු අවසන් කර තිබුණු අතර 2023 අගෝස්තු 07 දින සමාගමේ පැවති අති විශේෂ මහ සභා රැස්වීමේදි 2007 අංක	අදහස් දක්වා නොමැත.	අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබීමට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.

	07 දරන සමාගම් පනතේ 319(1) වගන්තිය යටතේ ඒකමතිකව ස්වේච්ඡාවෙන් ඈවර කිරීමට විශේෂ යෝජනාවක් සම්මත කර තිබූ බවට වූ අති විශේෂ මහසභා රැස්වීම් වාර්තාවක් සමාගම් ලේකම්වරයා විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එවැනි අති විශේෂ මහසභා රැස්වීමක් පැවැත්වීමට හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නියෝජනය කරමින් උක්ත නිලධාරිනියට එම රැස්වීම සඳහා සහභාගීවීමට හා එවැනි තීරණයක් සඳහා ඒකඟතාවයට පැමිණීමට අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් අනුමැතියක් ලබා දී නොතිබුණි. ඒ අනුව මෙම සමාගම ඈවරකිරීමේ උක්ත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු නමුත් අමාත්‍යාංශය එම කටයුතු අධීක්ෂණය කර නොතිබුණි.		
(ඇ)	මාර්ග කි.මී.100,000 වැඩ සටහන		
	මාර්ග සහ මහා මාර්ග අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කළ 2020 ජනවාරි 14 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ මාර්ග කි.මී.100,000 වැඩසටහන නිරීක්ෂණය කිරීම (Monitoring of the Program) යටතේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුවකට අමතරව පළාත් මාර්ග ප්‍රගතිය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා වෙනමම පළාත් මෙහෙයුම් කමිටුවක් ද (Provincial Steering Committee) ස්ථාපිත කරන බව දක්වා තිබුණද, එම සංදේශය ප්‍රකාරව අදාළ කමිටු ස්ථාපිත කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් කටයුතු කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.	කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන් වෙනුවෙන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩමුළු සියළුම පළාත් ආවරණය වන ලෙස පළාත් මට්ටමින් සිදු කරන ලදී. නිරන්තරයෙන් පළාත් කාර්යාලය වෙත ගොස් ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම් පවත්වන ලදී. ඊට අමතරව මහ නැගුම ප්‍රධාන කාර්යාලය තුළද ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම් සංවිධානය කර ඇත.	අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබීමට වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ආයතන සංග්‍රහයේ II කොටසේ XLVIII පරිච්ඡේදයේ 29 වගන්තිය ප්‍රකාරව විනය පියවර ගත යුතුය.
(ඈ)	කොන්ත්‍රාත් ගෙවීම ප්‍රමාදවීම හා ඉතිරි මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු වල විෂය පථය සීමා කිරීම හේතුවෙන් ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන සහ දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 10,647.88 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අයකර ගැනීමේ හැකියාව අවිනිශ්චිතව පැවතුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	විෂය පථය සීමා කිරීම හා ඒ යටතේ කොන්ත්‍රාත් තෝරාගැනීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදුකළ යුතු අතර, අත්තිකාරම් ඇපකර මුදල් කර ගැනීමට කඩිනමින් පියවර ගතයුතුය.
(ඉ)	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන සහ දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහනෙහි සේවායෝජක සහ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2024 දෙසැම්බර් 31	අදහස් දක්වා නොමැත.	අත්තිකාරම් ඇපකර මුදල් කර ගැනීමට අවශ්‍ය නීත්‍යානුකූල ක්‍රියාමාර්ග නොපමාව ගත යුතු අතර,

දිනට අවලංගු කර තිබුණු කොන්ත්‍රාත් පැකේජවලින් අයවිය යුතුව තිබුණු රු.මිලියන 3,528.98 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් හා රු.මිලියන 2,290.29 ක කාර්යසාධන ඇපකර මුදල් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අයකරගෙන නොතිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් මෙම කොන්ත්‍රාත් සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබුණු අතර ඇපකර මුදල් කර ගැනීමට එරෙහිව වාරණ නියෝග ලබාගෙන තිබුණි.		විධිමත් පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව අලාභ අයකර ගැනීමටද කටයුතු කළ යුතුය.

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

	විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	අමාත්‍යාංශයේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංයුතිය සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.		
(i)	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට අමාත්‍යාංශයේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය හා තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කිරීමේදී තනතුරු 33 ක පුරප්පාඩු 115 ක්ද, එක් තනතුරක අතිරික්තතාවයක්ද, නිරීක්ෂණය විය. එම තොරතුරු පරිදි ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු 16 ක පුරප්පාඩු 19 ක්ද, තෘතිය මට්ටමට අයත් තනතුරු 04 ක පුරප්පාඩු 04 ක්ද, ද්විතීයක මට්ටමට අයත් තනතුරු 09 ක පුරප්පාඩු 67 ක්ද, ප්‍රාථමික මට්ටමට අයත් තනතුරු 05 ක පුරප්පාඩු 26 ක්ද එක් තනතුරක අතිරික්තතාවයක්ද පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. පුරප්පාඩු පවතින තනතුරුවල අවශ්‍යතාවය ඇගයීමකට ලක්කර තවදුරටත් අවශ්‍ය නොවන තනතුරු යටපත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	අදහස් දක්වා නොමැත.	අතිරික්තව අනුයුක්ත කර ඇති නිලධාරීන් නිදහස් කළ යුතුය. පුරප්පාඩු පවතින තනතුරුවල අවශ්‍යතාවය ඇගයීමකට ලක්කර තවදුරටත් අවශ්‍ය නොවන තනතුරු යටපත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(ii)	රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2018.01.24 දිනැති අංක 02/2018 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛයේ 6.3 ඡේදය පරිදි ආයතන ධුරාවලියේ එක් එක් තලය සඳහා අනන්‍ය වූ නිපුණතා ඉලක්ක සපුරා ගැනීම පිණිස සුදුසු ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම යෝජනා කර තිබුණද,	උපාය මාර්ගික කළමනාකරණය, රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා මූල්‍ය කළමනාකරණය, තොරතුරු තාක්ෂණය යන ක්ෂේත්‍රයන් පිළිබඳ පුහුණු වැඩසටහන් ලබා දෙන මෙන් කරන ලද ඉල්ලීම් පුහුණු අවශ්‍යතා	චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව නිපුණතා ඉලක්ක සපුරා ගැනීම පිණිස සුදුසු ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීමට කටයුතු කළ යුතුය.

	අමාත්‍යාංශය විසින් යථෝක්ත චක්‍රලේඛයේ විශ්ලේෂණය කර ඇති පරිදි ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු සඳහා උපාය මාර්ගික කළමණාකරණය, රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා මූල්‍ය කළමණාකරණය, තොරතුරු තාක්ෂණය, වෙනස්වීම් කළමණාකරණය, සංවර්ධන පරිපාලනය, ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති සහ ඵලදායීතාවය ඉහළ නැංවීම සම්බන්ධ පුහුණු වැඩසටහන් වාර්ෂික පුහුණු සැලැස්මට ඇතුළත් කර නොතිබුණි.	විශ්ලේෂණයේ නොමැති වූ බැවින් එකී වැඩසටහන් පුහුණු සැලැස්ම සඳහා ඇතුලත් කර නොමැත. දීප ව්‍යාප්ත සේවාවන්හි පුරප්පාඩු සඳහා පත්කරන ලෙස රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍යාශයට දන්වා ඇත.	
(iii)	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වැටුප් ගෙවනු ලබන නිලධාරීන් 18 දෙනෙකු අමාත්‍යාංශය යටතේ සේවයේ නියුක්ත කර තිබුණි. තවද, අමාත්‍යාංශය මඟින් වැටුප් ලබන එක් නිලධාරියෙකු මහර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයට අනුයුක්ත කර තිබුණි.	අමාත්‍යාංශය සඳහා රජයේ නිලධාරීන් ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන් අනුයුක්ත කරගෙන ඇත.	ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයන්හි භෞතික හා මානව සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සඳහා භාවිතා නොකළ යුතු අතර අමාත්‍යාංශයේ සහ ඒ යටතේ ඇති ආයතන වල සේවක සංඛ්‍යාවන් පිළිබඳ විධිමත් අධ්‍යයනයක් සිදුකර ඵලදායී ලෙස අනුයුක්ත කිරීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(iv)	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා තෝරා ගත් පුහුණු වැඩ සටහන් 15 කින් යුත් මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්මක් අමාත්‍යාංශය සතුව තිබුණද, වර්ෂය තුළ පුහුණු වැඩ සටහන් 08 ක් පමණක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2024 වර්ෂයේ මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්මෙහි ප්‍රගතිය සියයට 53 ක් විය.	පුහුණු වැඩමුළුවලින් පැය 16 ක පුහුණු කාලයක් ලබා දී ඇත. ඊට අමතරව තනි තනි වශයෙන් පුහුණු වැඩමුළු සඳහා යොමු කර ඇත. පුහුණු වැඩසටහනේ සැලැස්ම පරිදි ඉදිරියේදී කටයුතු කිරීමට ක්‍රියා කරනු ඇත.	මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම තුල ඇතුළත් පුහුණු වැඩසටහන් කාලීනව ක්‍රියාවට නැංවීමට කටයුතු කළ යුතුය.
(v)	2024 වර්ෂය සඳහා ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් 06 ක්, ද්විතීය සහ ප්‍රාථමික මට්ටමේ තනතුරු සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් 11 ක් ප්‍රවාහන අංශය මඟින් සැලසුම් කළද, මානව සම්පත් සැලැස්ම තුළින් විශ්ලේෂණය කර ඇති පරිදි පුහුණු පාඨමාලා පවත්වා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව ආයතනයේ මානව සම්පත් සතු මූලික හා තාක්ෂණික නිපුණතාවයන් සැලසුම් සහගතව සංවර්ධනය කිරීම සඳහා වාර්ෂික පුහුණු සැලැස්ම කාර්යක්ෂම පාලන කාරකයක් ලෙස යොදාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.	අදහස් දක්වා නොමැත.	ආයතනයේ වාර්ෂික පුහුණු සැලැස්ම කාර්යක්ෂම පාලන කාරකයක් ලෙස යොදාගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකළ යුතුය.

(vi) අන්තර්ගතික සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

(අ)	2007 වර්ෂයේ උපදේශකයින් තෝරා ගැනීම සම්බන්ධයෙන්වූ මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය සහ 2014 ජූලි මස ලෝක බැංකු ණය ගැණුම්කරුවන්ගේ මාර්ගෝපදේශයට අනුව, උපදේශන සේවා යනු බුද්ධිමය සහ උපදේශන ස්වභාවයේ (Intellectual and advisory nature) සේවාවන් වේ. ව්‍යාපෘතිය විසින් 2021 ඔක්තෝබර් 22 දින ව්‍යාපෘතියේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයට අමතරව උපදේශකයන් (Individual Consultants) වශයෙන් කළමනාකරණ සහකාරවරුන් 03 දෙනෙකු බඳවාගෙන තිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ඔවුන් වෙත රු.මිලියන 13.68 ක් වැටුප් ලෙස ගෙවා තිබුණි.	මෙම ව්‍යාපෘතියට කළමනාකරණ සහකාර තනතුරු 19 ක් ඉල්ලා සිටින ලදී. කෙසේ වෙතත්, තනතුරු දෙකක් පමණක් අනුමත කර ඉතිරි කාර්ය මණ්ඩලය කි.මී. 100,000 මාර්ග වැඩසටහනේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවෙන් බඳවා ගන්නා ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇත. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදයකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමේ අවශ්‍යතාව මත, ඉහත සේවක පුරප්පාඩුව ලෝක බැංකුව සමඟ සාකච්ඡා කර අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියට යටත්ව, තනි උපදේශන සේවා හරහා කළමනාකරණ සහකාර තනතුරු 7 ක් බඳවා ගැනීමට තීරණය කර ඇත.	අනුමත කාර්යය මණ්ඩලය තුළ පමණක් බඳවාගැනීම් සිදු කළ යුතු අතර, අවශ්‍ය සංශෝධනයන් විධිමත් පූර්ව අනුමැතියක් මත පමණක් සිදුකළ යුතුය.
(ආ)	ව්‍යාපෘතිය විසින් කාර්යාල කාර්ය සහායක, ආරක්ෂක නිලධාරී හා කම්කරු වැනි ප්‍රාථමික මට්ටමේ තනතුරු සඳහා අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයෙන් බැහැරව සේවකයින් 10 දෙනෙකු බඳවාගෙන තිබුණු අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට රු.මිලියන 6.02 ක් වර්ධිත මෙහෙයුම් පිරිවැය (Incremental Operating Cost) යටතේ වැයකර තිබුණි.	සේවකයින් 21 දෙනෙකු සඳහා අනුමැතිය දී තිබුණි. සුළු සේවක කාර්ය මණ්ඩලය බහුකාර්ය සංවර්ධන කාර්ය සාධක බලකාය (MDTF) හරහා ලබා ගත යුතු බවට දැනුම් දී තිබුණි. ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය සුළු සේවක කාර්ය මණ්ඩලය ඉහත යාන්ත්‍රණය හරහා ලබා ගැනීමට උත්සහ කළ නමුත් එය නොහැකි විය.	- එම -