

**මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 1 කොටස (කඩවත - මිරිගම) - 2024**

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 1 කොටසේ (කඩවත මිරිගම) 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය හා චීනයේ ආනයන හා අපනයන බැංකු අතර 2019 මාර්තු 22 දින එළඹි අංක (2018) 17 එකතු අංක (474) ණය ගිවිසුම සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් හා නිරීක්ෂණ මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

**1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම , අරමුණු,අරමුදල් යෙදවීම හා ව්‍යාපෘති කාල සීමාව**

ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම අනුව, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන අතර ,මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය වේ. ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වන්නේ කඩවත සිට මිරිගම දක්වා මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 1 කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අවසන් කිරීමයි. ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 186,572 කට (සංශෝධිත) සමාන ඇ.එ.ජ.ඩො. මිලියන 1,371.22 වන අතර ඉන් ඇ.එ.ජ.ඩො. මිලියන 989.448 ට සමාන රු.මිලියන 134,628 ක් චීනයේ අපනයන හා ආනයන බැංකුව විසින් මූල්‍යනය කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි මුදල රු. මිලියන 51,944 ක් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මූල්‍යනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු 2020 සැප්තැම්බර් 15 දින ආරම්භ කර ඇති අතර එය 2024 සැප්තැම්බර් 14 වන විට අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නමුත් 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට 37.67% ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණක් ලබා කරගෙන තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට වැඩ අනුපාතය අඩු කිරීමේ ක්‍රමවේදය යටතේ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සිදු කරගෙන යන අතර ව්‍යාපෘතියේ පැකේජ 01 සඳහා 2025 අගෝස්තු 10 දක්වා කාල දිගුවක් ද, පැකේජ 02 සඳහා 2027 ජනවාරි 13 දක්වා කාල දිගුවක් ද ලබා ගෙන තිබුණි.

**1.3 තත්වගණනය කළ මතය**

මෙම වාර්තාවේ 2.1 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර ,ව්‍යාපෘතියේ 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ .

**1.4 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම**

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී .ලං.වි .ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී.මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තව දුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

**1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමණාකරණයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම් .**

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව පිළියෙළ කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙළ කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමණාකරණයේ වගකීම වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේ වගකීම ,පාලනය කරන පාර්ශවයන් විසින් දරණු ලබයි.

**1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම**

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන ,වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබා දීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික වීම් උසස් මට්ටමේ සහතික වීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා හා වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී .

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේ දී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුවෙන් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී.මා විසින් තව දුරටත් ,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනා ගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශකයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන් ,ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන් ,වෙනනාත්විත මඟහැරීමෙන් ,වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ ඵලදායිතාවය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වල උචිතභාවය ,ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු වල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගණුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම් අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුලදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයා ගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරමි.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම.**

**2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු**

ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු	වටිනාකම රු. මිලියන	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශ
(අ) වැඩ බිම කොන්ත්‍රාතකරු වෙත ලබා දීමේ දී ඇති වූ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් පැකේජ 1 සඳහා උපදේශන ආයතනය මගින් දින 194 ක කාලයක් දීර්ඝ කර තිබුණු අතර සාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි වල 2.1 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මේ සඳහා රුපියල් මිලියන 65.64 ක හිමිකම්පෑමක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. වැඩ බිම ප්‍රමාද වී ලබා දීමට හේතු හා ප්‍රමාදය වෙනුවෙන්	65.64	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අතිරේක පිරිවැය හිමිකම් පෑම තවමත් සහතික කර නොමැත. සහතික කිරීමේ කටයුතු අවසන් කළ පසු මූල්‍ය ප්‍රකාශනයට ඇතුළත් කරනු ලැබේ.	ප්‍රමාදවීම් සඳහා වූ හිමිකම්පෑම් පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ හි හෙළිදරවු කළ යුතුය.

වැඩි වන පිරිවැය ගණනය කර මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 18,911.72 එකඟවේ. ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය 5 හි 43(අ) ඡේදයට අනුව වත්කම් හා විනිමය අනුපාත වෙනස වගකීම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන දිනයේ පවත්නා සඳහා ගැලපීම් අනාගත ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අවසන් අනුපාතිකය අනුව පරිවර්ථනය විධිවිධානයන්ට කළ යුතු වේ. සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ දී සිදු අනුකූල විය යුතුය. ව්‍යාපෘතියේ විදේශ ණය වලට අදාළව කරනු ලැබේ. විදේශ විනිමය අනුපාත වෙනස්වීම් රුපියල් මිලියන 18,911.72 ක් ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

**3. භෞතික කාර්යසාධනය**  
**3.1 ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පිළිබඳ භෞතික ප්‍රගතිය**

සංරචකය	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට	ප්‍රමාදය/ විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රමාදයට හේතු	
පැකේජ 01 කඩවත කොස්සින්න	අපේක්ෂිත භෞතික කාර්ය සාධනය ප්‍රතිශතය 100	අත්පත් කරගත් කාර්ය සාධනය ප්‍රතිශතය 39.77	කඩවත සිට කොස්සින්න (පැකේජ 01) දක්වා වූ ඉදිකිරීම් සඳහා 2016 ජූනි 20 දිනත්, කොස්සින්න සිට මිරිගම (පැකේජ 02) දක්වා වූ ඉදිකිරීම් සඳහා 2015 අගෝස්තු 04 දිනත්, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. 2019 මාර්තු 22 වන දින ණය ගිවිසුමට අත්සන් කර ඇති අතර මේ හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීමට වසර හතරකට අධික කාලයක් ප්‍රමාද වී තිබුණි. මෙම පැකේජ දෙක 2023 හා 2024 වර්ෂ තුළ නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද 2024 වර්ෂය අවසන් වන තෙක් ඉදිකිරීම් නිමකර නොතිබුණි. ජරවාහන මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) විසින් 2025 මාර්තු 07 වන දින ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයා වෙත යොමු කරන ලද MH&RD/ENG/04/CEP-I.VOL.II අංක දරණ ලිපිය මඟින් පැකේජ 01 සඳහා 2023 මාර්තු 14 දින සිට 2025 අගෝස්තු 10 වන දින දක්වා දින 880 ක කාල දිගුවක් හා පැකේජ 02 සඳහා 2024 සැප්තැම්බර් 14 දින සිට 2027 ජනවාරි 13 වන දින දක්වා දින 851 ක කාල දිගුවක් අනුමත කර ඇත. කාලය දීර්ඝ කිරීමට හේතුව සහ කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අනුව සේවයෝජකයාට ඇති වෙනත් බලපෑම් සම්බන්ධයෙන් ඇගයීමක් සිදු කර නොතිබුණි.	වින අපනයන හා ආනයන බැංකුව විසින් අරමුදල් නිකුත් කිරීම ප්‍රමාද වීමයි.
පැකේජ 02 කොස්සින්න මිරිගම	අපේක්ෂිත භෞතික කාර්ය සාධනය ප්‍රතිශතය 100	අත්පත් කරගත් කාර්ය සාධනය ප්‍රතිශතය 35.57	කඩවත සිට කොස්සින්න (පැකේජ 01) දක්වා වූ ඉදිකිරීම් සඳහා 2016 ජූනි 20 දිනත්, කොස්සින්න සිට මිරිගම (පැකේජ 02) දක්වා වූ ඉදිකිරීම් සඳහා 2015 අගෝස්තු 04 දිනත්, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. 2019 මාර්තු 22 වන දින ණය ගිවිසුමට අත්සන් කර ඇති අතර මේ හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීමට වසර හතරකට අධික කාලයක් ප්‍රමාද වී තිබුණි. මෙම පැකේජ දෙක 2023 හා 2024 වර්ෂ තුළ නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද 2024 වර්ෂය අවසන් වන තෙක් ඉදිකිරීම් නිමකර නොතිබුණි. ජරවාහන මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) විසින් 2025 මාර්තු 07 වන දින ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයා වෙත යොමු කරන ලද MH&RD/ENG/04/CEP-I.VOL.II අංක දරණ ලිපිය මඟින් පැකේජ 01 සඳහා 2023 මාර්තු 14 දින සිට 2025 අගෝස්තු 10 වන දින දක්වා දින 880 ක කාල දිගුවක් හා පැකේජ 02 සඳහා 2024 සැප්තැම්බර් 14 දින සිට 2027 ජනවාරි 13 වන දින දක්වා දින 851 ක කාල දිගුවක් අනුමත කර ඇත. කාලය දීර්ඝ කිරීමට හේතුව සහ කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අනුව සේවයෝජකයාට ඇති වෙනත් බලපෑම් සම්බන්ධයෙන් ඇගයීමක් සිදු කර නොතිබුණි.	වින අපනයන හා ආනයන බැංකුව විසින් අරමුදල් නිකුත් කිරීම ප්‍රමාද වීමයි.

**කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය** කාලය දීර්ඝ කිරීමට ප්‍රධාන හේතුව වන අපනයන හා ආනයන බැංකුව විසින් අරමුදල් නිකුත් කිරීම ප්‍රමාද වීමයි. එම නිසා කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩ අනුපාතය අඩු කිරීමේ ක්‍රමවේදය යටතේ වැඩ කටයුතු සිදු කර ඇත.

**විගණකගේ නිර්දේශය** කාලය දීර්ඝ කිරීමේ දී සේවා යෝජකට සිදු වන බලපෑම පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් තක්සේරුවක් සිදුකර වාර්තා කළ යුතුය, අතිරේක පිරිවැය හා ප්‍රමාද වීම් වලක්වාගෙන ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

**3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>(අ) කොවිඩ් 19, වැඩ බිම් ලබා දීම ප්‍රමාද වීම, අයහපත් දේශගුණික බලපෑම්, ගෙවියයුතු ශේෂ සඳහා පොලී, ඉන්ධන හා විදුලි අර්බුදය සහ පොලිසි ඇදිරිනීතිය පැනවීම යන කරුණු මත කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රුපියල් මිලියන 16,149 ක් හා චීන යුචාන් මිලියන 6 ක් වටිනා හිමිකම් පෑම් එකතුවක් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය වෙත ඉදිරිපත් කිර තිබුණි. මෙම හිමිකම්පෑම් 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඇගයීම් මට්ටමේ පැවති අතර හිමිකම්පෑම් හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉහළයාම අවම කර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවරද ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අංක 28/1,2 දක්වා හිමිකම්පෑම් ඉදිරිපත් කර ඇතත්, මේ වන විට 11 ක් පමණක් ක්‍රියාකාරීව පවතින අතර අනෙක් ඒවා ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී. එම හේතුව නිසා හිමිකම්පෑම් 11 ක විස්තර පමණක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර ඇත.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත්කරුට අතිරේක හිමිකම්පෑම් ඉදිරිපත් කිරීමට ඇති අවස්ථාව වැළකෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු සිදු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැදගත්ම කොටස වන කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ වන පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ ආරම්භක කොටස (Ch0 + 000 සිට Ch0 + 500 ) 2015 වසරේ ඉදිකිරීමට නියමිතව තිබූ අතර එහි ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් ආරම්භ කර නොතිබුණි. මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස 2022 ජනවාරි 15 දින විවෘත කර තිබුණ ද වර්ථමානය වන විටත් කඩවත සිට මීරිගම දක්වා කොටසේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කර නොමැති නිසා පුරෝකථනය කළ පරිදි ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට හැකියාවක් නොතිබුණි.</p>	<p>පසුව මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ පළමු කොටස යටතේ මෙය ඉදිකිරීමට යෝජනා කරන ලදී. වර්තමානයේ මෙම කොටස සඳහා මූලික කටයුතු / ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු වෙමින් පවතී.</p>	<p>ප්‍රමුඛතාවය හඳුනාගෙන කඩිනමින් ව්‍යාපෘතිය නිම කර අපේක්ෂිත මහජන ප්‍රතිලාභ ලබා දීම කළ යුතුය.</p>
<p>(ඇ) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 14.7 හා 14.8</p>	<p>කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීම් නියමිත කාල රාමුව තුළ සිදු</p>	<p>අතුරු ගෙවීම් ප්‍රමාද වීම පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු</p>

අනුව ඉදිරිපත් කරන අතුරු ගෙවීම් සහතිකපත් සඳහා දින 56ක් ඇතුළත ගෙවීම් නොකිරීම හේතුවෙන් දෛනික පදනම මත මූල්‍ය ගාස්තුවක් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු හිමිකම් ලබයි. 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට අන්තර් ගෙවීම් බිල්පත්වල වටිනාකම රුපියල් මිලියන 40,348 ක් පැවැති අතර මේ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2024 ජුනි මාසයේදී මූල්‍ය ගාස්තු ලෙස රුපියල් මිලියන 12,082 ක් හා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 14.77 ක් හිමිකම්පෑම් ලෙස ඉල්ලීම් කර තිබුණි.

කර නොමැති බැවින්, ඉහත සඳහන් කොන්ත්‍රාත්තුවේ විධිවිධානවලට අනුකූලව පොලී ගෙවීමට සිදු වේ.

කර නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතුය.

**3.3 ව්‍යාපෘති අරමුණුවලින් බාහිර ක්‍රියාකාරකම්/ ගෙවීම්**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>2020 වර්ෂයේ දී රේඛීය අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා විසින් ලබාදුන් උපදෙස් අනුව ඉඩම් භුක්තිය පවරා ගැනීමට හැකිවන පරිදි 38 (අ) අතුරු විධානය නිකුත් කළ ඉඩම් කැබලි 5348 න් ඉඩම් කැබලි 725 ක් ගම්පහ මිරිස්වත්ත හා ගම්පහ යක්කල මාර්ග පුළුල් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන ඉඩම් වුව ද මෙම මාර්ග පුළුල් කිරීම, ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයට අදාළ නොවන බවත්, ඒ සඳහා අරමුදල් යෙදවිය නොහැකි බවත්, මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත අංක RDA/PD/CEP-1/A-LA/8(E) හා 2024 ජුනි 13 දිනැති ලිපිය මගින් ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂක විසින් දන්වා තිබිණි. ඒ හේතුවෙන් මෙම ඉඩම් පවරා ගැනීමේ කටයුතු මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ අංක MOH/DEV/02/CEP-1/03/VOL 3 හා 2024 අගෝස්තු 29 දිනැති ලිපිය මගින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ඉඩම් අංශයට පවරා ඇත. මෙම ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම ව්‍යාපෘති විෂය පථයට අදාළ නොවූව ද මෙම ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් 38(අ) අතුරු විධානය නිකුත් කිරීම නිසා ප්‍රමාද පොලී ගෙවීම ආර්ථික නොවන වියදමකි. එමෙන්ම මෙම ඉඩම් කොටස් 725 අවභාවිතා වීමේ හැකියාවක් පවතින බව ද විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>මෙම මාර්ග සම්පූර්ණයෙන් පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම CEP-1 ව්‍යාපෘතියේ අර්ථ දක්වා ඇති විෂය පථයෙන් පිටත පවතින අතර ජරමාණවත් අරමුදල් නොමැතිකම හේතුවෙන් එය සිදු කළ නොහැකි විය. ඒ අනුව, අවශ්‍ය පසු විපරම් කිරීම් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම් සඳහා 2024 අගෝස්තු 29 දිනැති අංක MOH/DEV/02/CEP-1/03/Vol.3 ලිපිය හරහා මෙම කාරණය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට (RDA) විධිමත් ලෙස භාර දෙන ලදී. මෙම මාර්ග දෙක ඉතා වැදගත් රථවාහන කොරිඩෝ වන අතර, කාර්යබහුල වෙලාවන්හිදී දැනටමත් දැඩි තදබදයක් අත්විඳිති. ගම්පහ-යක්කල මාර්ගය සහ ගම්පහ-මිනුවන්ගොඩ මාර්ගය යන දෙකටම සෘජුවම සම්බන්ධ වන ගම්පහ අන්තර් හුවමාරුව ආරම්භ කිරීමෙන් පසු, රථවාහන පරිමාවේ සැලකිය යුතු වැඩිවීමක් අපේක්ෂා කෙරේ. අධිවේගී මාර්ග සම්බන්ධතාවයේ ප්‍රතිලාභ උපරිම කර ගැනීම සඳහා, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මෙම මාර්ග දෙක මංකීරු හතරක් දක්වා පුළුල් කිරීම කඩිනමින් ආරම්භ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය විසින් ව්‍යාපෘතියේ විෂයපථයට අදාළ නොවන ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමට 38(අ) අතුරු විධානය නිකුත් කිරීම පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>

**3.4 නිෂ්ක්‍රීය/ අක්‍රීය/ ඌන උපයෝජිත සම්පත්**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>මූලික සැලැස්ම තුළින් ගම්පහ අන්තර් හුවමාරුව Ch 10+800.00 – 11+400.00 පරාසයෙහි ඉදිකිරීමට සැලැසුම් කර තිබුණද වැසි තත්ත්වයන්හිදී එම කොටස භාවිතයට ගත නොහැකි තත්ත්වයක් ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් පසුව හඳුනාගැනීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම කි.මී.1.5 ක් ඉදිරියට ගෙන යාමට තීරණය කර තිබුණි. මුල් සැලැස්ම අනුව ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා ඉඩම් පර්චස් 2728.36 ක් අත්කර ගැනීමට කටයුතු කර තිබූ අතර ඉන් පර්චස් 2102.86 ක ඉඩම් කැබලි 95 ක් සඳහා වන්දි හා පොලි ලෙස රුපියල් මිලියන 51 ක් ගෙවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් සඳහා යොදා නොගත් මෙම ඉඩම් කැබලි 95 වෙනත් කිසිදු ප්‍රයෝජනයකට නොගෙන පැවතීම නිසා දරන ලද ඉහත වියදම අනාර්ථික වියදමක් වන අතර ආදාල ඉඩම් නිශ්කාර්ය වත්කම් වශයෙන් පැවතීම.</p>	<p>2016 අගෝස්තු මාසයේදී ඉදිරිපත් කරන ලද අවසාන ශක්‍යතා වාර්තාව, විභව ගංවතුර බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා වැළැක්වීමේ පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අවශ්‍යතාවය හඳුනා ගත්තේය. අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් ස්වාභාවික ජලාපවහන මාර්ග අවහිර කිරීමේ අවදානමක් ඇති කරයි, එමඟින් උඩුගං බලා ගංවතුර ඇති විය හැකිය. එබැවින්, ව්‍යාපෘති සැලසුමේ අත්‍යවශ්‍ය අංග ලෙස සුදුසු ජලාපවහනය සහ ගංවතුර අවම කිරීමේ උපාය මාර්ග නිර්දේශ කරන ලදී.</p>	<p>වැසි තත්ත්වයන්හිදී ගම්පහ අන්තර් හුවමාරුව භාවිතා කිරීමේ නොහැකියාව සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘතියේ මූලික සැලැස්ම සකස් කිරීමේ දී එය හඳුනා නොගැනීම, එමඟින් ඇති වන බලපෑම, ඊට වගකිවයුතු පාර්ශව පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>

**3.5 මතභේදාත්මක ගනුදෙනු**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
<p>(අ) මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ පැකේජ 01 හා 02 සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් 2016 හා 2015 වර්ෂ වලදී අත්සන් කරන ලද නමුත් වසර තුනකට වැඩි ප්‍රමාදයකින් පසුව 2019 මාර්තු 22 දින වින අපනයන හා ආනයන බැංකුව සමඟ අරමුදල් සපයා ගැනීමේ ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. ගිවිසුම අනුව ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 989.44 ක් මූල්‍යකරණය කිරීමට එකඟ වුවද, අරමුදල් වලින් සියයට 5 ක් වන ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 51.57 ක පමණක් 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට ලැබී තිබූ අතර 2023 හා 2024 වර්ෂ වල ප්‍රතිපාදන නොලැබීම නිසා ස්ථිර ඉදිකිරීම් කටයුතු නතර වී තිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට හිඟ ණය ශේෂය සඳහා</p>	<p>2022 වර්ෂයෙන් පසු ණය වාරික ලබා දීමක් සිදුකර නොමැති වීම හේතුවෙන් 2024 වසර අවසානයේදී ද ණය මුදල් භාවිතය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 51.59 කට සීමා විය. IMF ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන අවසන් වීමෙන් පසු ණය වාරික නැවත ලැබීම ආරම්භ වනු ඇත. අදාළ හෙළිදරව් කිරීම් අනාගත මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ දී සිදු කරනු ලැබේ.</p>	<p>මෙවැනි විශේෂ තත්ත්වයන් මත ඇති වන ගැටළු සම්බන්ධයෙන් ණය ගිවිසුම හා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම නැවත සමාලෝචනය කර විකල්ප අවස්ථාවන් විශ්ලේෂණය කොට ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඉහළයාම වලක්වා ගත යුතුය.</p>

ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 7.76 කට සමාන රුපියල් මිලියන 2029.53 ක මුදලක් බැඳීම් ගාස්තු ලෙස ගෙවා ඇති අතර ණය ගිවිසුමට එළඹීමට ප්‍රමාද වීම, ව්‍යාපෘතිය තවදුරටත් ප්‍රමාද වීමටත් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඉහළ යාමටත් බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ප්‍රමාදය වෙනුවෙන් පොලී ගෙවීම් ලෙස රුපියල් 863,623,281 ක් දක්වා ඇතත් උප ලේඛන අනුව එම ශේෂය රුපියල් 1,070,399,653 ක් විය. ඒ අනුව රුපියල් 206,776,372 ක වෙනසක් පැවතුණි.

ශේෂය තහවුරු කිරීම සඳහා ලබා දී ඇති කාල සීමාවට අනුව ගනුදෙනු කිහිපයක් යාවත්කාලීන කර නොමැත.

ගිණුම සහතික කරන නිලධාරී විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ඇතුළත් සංඛ්‍යා මූලාශ්‍ර ලේඛන සමඟ එකඟ වන බව තහවුරු කර ගත යුතුය.

(ඇ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් ව්‍යාපෘතිය වෙත අනුයුක්ත කර ඇති කාර්යමණ්ඩලය සඳහා වැටුප් ගෙවීම් ලෙස රුපියල් 37,657,574 ක් දක්වා ඇතත් උප ලේඛන අනුව එම ශේෂය රුපියල් 32,189,405 ක් විය. ඒ අනුව රුපියල් 5,468,169 ක වෙනසක් පැවතුණි.

අතිකාල රු. 2,132,040 ක් RDA වැටුප් හා පොදුකාරය ලෙජර ශේෂය තුළ ඇතුළත්ව නොමැති අතර එය අතිකාල ගමන් වියදම් ක්ෂේත්‍ර කාර්යාල සහ අතිකාල හා ගමන් වියදම් ප්‍රධාන කාර්යාලය යන ගිණුම වල ඇතුළත් වේ.

ගිණුම සහතික කරන නිලධාරී විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ඇතුළත් සංඛ්‍යා මූලාශ්‍ර ලේඛන සමඟ එකඟ වන බව තහවුරු කර ගත යුතුය.

(ඈ) වර්තමානය වන විටත් අරමුදල් නොලැබීම නිසා ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම් කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කරගෙන යාමට විධිමත් ක්‍රමවේදයක් නොමැති වීම මත අනාගතයේදී දැරීමට සිදුවන පිරිවැය එනම් මිල විචලනයන් සහ විනිමය අනුපාතයන්ගේ වෙනස්කම් හේතුවෙන් දැරීමට සිදුවන පිරිවැය, එකඟ වී ඇති විදේශ ණය ප්‍රමාණය හා දේශීය අරමුදල් වටිනාකම ඇතුළත සිදු කිරීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් මතු වී ඇති අතර එම අවිනිශ්චිතතාවයන් අවම වන පරිදි නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් තොරව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම නිසා වසර දෙකහමාරකට අධික කාලයක් ව්‍යාපෘතිය ඇණහිටීමත් සමඟ ඉදිකිරීම් වල ආරක්ෂාව හා පාරිසරික ගැටළු වලට දීර්ඝ කාලීනව මුහුණදීමට සිදුවී ඇත.

2022 ජුනි මාසයෙන් පසු ව්‍යාපෘති කටයුතු ප්‍රමාද වූයේ ප්‍රධාන වශයෙන් වන EXIM බැංකුව විසින් අරමුදල් සැපයීම අත්හිටුවීම හේතුවෙනි. ශක්‍යතා අධ්‍යයනය 2016 අගෝස්තු මාසයේදී සිදු කරන ලදී. එබැවින්, නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමට අපොහොසත් වීම නිසා වැඩ ප්‍රමාද වීම සිදු නොවීය.

ප්‍රමුඛතාවය හඳුනාගෙන කඩිනමින් ව්‍යාපෘතිය නිම කර අපේක්ෂිත මහජන ප්‍රතිලාභ ලබා දීම කළ යුතුය.

(ඉ) ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රගති වාර්තාව අනුව වැඩබිම් තුළ පවතින කදම්භ (Beam) 554 ක් කලින් නිම කරන ලද කුළුණු මත තැබීමට අදහස් කරන ලද බාල්ක 554 ක් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අංගනයේ ගබඩා කර ඇත. මෙයින් ඉදිකිරීම් වල ප්‍රමිතිය තහවුරු තහවුරු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

බරපතල තාක්ෂණික ගැටළුවලට මුහුණ දී ඇත. අනුමත සැලසුමට අනුව අදාළ ව්‍යුහයන් මත තබා ඇති කදම්භ (Beam) 903ක් ප්‍රාචීර බිත්ති (Diagram wall) නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය. එසේම ඉදිකිරීම් නතර වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් තාවකාලික ආරක්ෂාවක් ගෙන ඇති නමුත්, අර්ධ වශයෙන් ඉදිකරන ලද ව්‍යුහයන්හි නිරාවරණය වන කම්බි සැලැස්ම (Reinforcement) විධානයට ලක්වීම බරපතල ගැටළුවක් විය හැකිය.

බාල්ක 170 ක් 2025 මැයි වන විට කණු මත ව්‍යුහ සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා භාවිතා කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. මෙම අදියර අවසන් වූ පසු, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අංගනයේ ආසන්න වශයෙන් පෙර-වාත්තු බාල්ක 384 ක, නිරාවරණය වූ වානේ කොටස් මත ආරක්ෂිත ආලේපනයක් ලෙස සිමෙන්ති තට්ටුවක් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් යොදවනු ලැබේ.

(ඊ) ව්‍යාපෘති වැඩබිමෙහි මගපෙන්වන මාර්ගය ඇතුළත්ව තාවකාලික මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2021 මාර්තු 19 දින ඉදිරිපත් කරන ලද රුපියල් මිලියන 955 ක විචලන නියෝගය 2024 වර්ෂය අවසානය වන විටත් ඇගයීම් අදියරෙහි පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

2021 මාර්තු 19 වන දින උපදේශන සමාගම විසින් මූලික ඇස්තමේන්තුවක් පමණක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර, නිවැරදි ප්‍රමාණ හඳුනා ගැනීමේ දී සහ ඒකක අනුපාත අනුමත කිරීමේ දී ප්‍රමාදයකි ඇති විය.

විචලනා අවම වන පරිදි, ඉදිරිපත් වන විචලනා නිසි පරිපාටිතව අනුව ඇගයීම් සිදු කර කාලීනව අනුමත කරන බව සහතික වන පරිදි, කොන්ත්‍රාත් පරිපාලන කටයුතු කළ යුතුය

(උ) විදේශ ණය නොලැබීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අවසන් වීම හා සම්බන්ධ අවදානම අවම කිරීම සඳහා 2024 මාර්තු 18 සහ 2024 ජූලි 01 දින වල පැවති ජාතික මෙහෙයුම් කාමර රැස්වීමේ උපදෙස් මත සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රජයේ අරමුදල භාවිතා කරමින් ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට විශේෂ අත්තිකාරමක් ලෙස රුපියල් මිලියන 1,200 ක් ගෙවා තිබුණි. විදේශ ණය ලැබීම් තවදුරටත් ප්‍රමාද වුවහොත්, මේ අයුරින් කොන්ත්‍රාත්කරුට අත්තිකාරම් ගෙවීමට සිදුවීමෙන් රජයට තවදුරටත් මූල්‍ය වැය බරක් ඇතිවිය හැක.

2024 මාර්තු 18 සහ 2024 ජූලි 01 දින පැවති ජාතික මෙහෙයුම් කාමර රැස්වීමේහි උපදෙස් අනුව, 2024 වර්ෂය තුළ කොන්ත්‍රාත්කරුට විශේෂ අත්තිකාරම් ලෙස රුපියල් මිලියන 500 සහ රුපියල් මිලියන 700 බැගින් ගෙවා ඇත. ව්‍යාපෘති අත්හිටුවීමේ කාලය තුළ, සේවයෝජකයා, ඉංජිනේරුවරයා සහ කොන්ත්‍රාත්කරු පරිසරයට සහ මහජනතාවට සිදුවන බලපෑම අවම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගෙන ඇත.

2021 වර්ෂය වන විට කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත දේශීය බැංකු මඟින් ලබාගත් වාණිජ ණය අරමුදල් යටතේ අත්තිකාරම් වශයෙන් රුපියල් බිලියන 33 ක් ගෙවා තිබියදී ඒ පිළිබඳව විශ්ලේෂණයකින් තොරව හා ඉදිකිරීම් අඛණ්ඩව සිදු කිරීමේ එකඟතාවයකින් ද තොරව ගිවිසුම් කොන්දේසි වලට පරිහානිව ගෙවීම් කිරීම මගින් ඇති වන බලපෑම පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් සිදු කර නිවැරදි කිරීමේ හා වලක්වා ගැනීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

**3.6 ඉඩම් අත්පත්කරගැනීම සම්බන්ධ ගැටලු**

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ)	විගණනය වෙත තොරතුරු අනුව ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සඳහා ඉඩම් කැබලි 7,802 ක	වාර්තා කරන දිනය වන විට, ඉඩම් කැබලි 4,312 ක් සඳහා ඉඩම් හිමියන්ට රුපියල් මිලියන	වන්දි ගෙවා පවරාගන්නා ලද ඉඩම් නිසි පරිදි

සංඛ්‍යාවක් පවරා ගැනීමට, 1950 අංක 09 දරන ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනත අනුව 38(අ) වගන්තිය නිකුත් කර තිබූ අතර, මින් 5,424 ක ඉඩම් කැබලි සංඛ්‍යාවක් පෞද්ගලික අංශයෙන් අත්පත් කර ගන්නා ඉඩම් වේ. මෙම ඉඩම් පවරා ගැනීම කඩිනම් කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් 2016 වර්ෂයේ සිට 2024 වර්ෂය දක්වා මිනින්දෝරු හා තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව, ඉඩම් අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ඉඩම් අංශය හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල වලට දිරිදීමනා වශයෙන් රු.මිලියන 33 ක් ගෙවා තිබූ අතර ඉඩම් කැබලි 4312 ක් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා වන්දි මුදල් වශයෙන් රුපියල් මිලියන 11,364 ක් ගෙවා තිබුණි. නමුත් ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනතේ 44 වන වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නමට ලියාපදිංචි කර තිබුණේ ඉඩම් කැබලි 1910 ක් පමණි. එය පෞද්ගලික අංශයෙන් අත්පත් කරගත් ඉඩම් කැබලි සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 35 ක් වන අතර අත්පත් කරගත් මුළු ඉඩම්වලින් සියයට 55 ක් (ඉඩම් කැබලි 2422ක්) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නමින් ලියාපදිංචි කර නොමැත. ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ ආයතන වලට විශේෂ ප්‍රතිලාභ හිමි වුවද ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය නිසි ලෙස සම්පූර්ණ කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

11,364.03 ක වන්දි ගෙවීම් සිදු කර ඇත. මෑත කාලීන ප්‍රගති යාවත්කාලීන කිරීම් අනුව කොටස් 1,910 ක් සඳහා 44 වන වගන්ති නිවේදනය නිකුත් කර ඇත. ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත සහ ක්‍රියා පටිපාටික අවශ්‍යතා වගකිවයුතු බලධාරීන් සමඟ සමීප සහයෝගයෙන් යුතුව කාර්යක්ෂමතාවය සහතික කිරීමට ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය කැපවී සිටී.

ලියාපදිංචි කළ යුතුය.

(ආ)

ඉඩම් පවරා ගැනීම සඳහා වන්දි ගෙවීමේ දී ප්‍රමාද පොලී ලෙස අමතර වියදමක් දැරීමට සිදු වීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඉහළ ගොස් තිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් කැබලි 4,222 ක් සඳහා රු.මිලියන 11,265 ක වන්දි ගෙවා තිබූ අතර ඉන් ඉඩම් කැබලි 1,800 ක් පමණක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නමට ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙම ඉඩම් කැබලි සඳහා ප්‍රමාද පොලී වශයෙන් රුපියල් මිලියන 864 ක් ගෙවා ඇති අතර තවත් රුපියල් මිලියන 258 ක් උපවිතව තිබුණි.

ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන හේතු වශයෙන් පහත සඳහන් කරුණු බලපා ඇත.

1. අන්තර් ආයතන යැපීම්
2. මූලික සැලසුම් නැවත සංශෝධනය
3. ආරවුල් සහ නීතිමය කටයුතු
4. වන්දි ක්‍රියාවලියේ කාලසීමාව

වන්දි සඳහා පොලී ගෙවීම අවම වන පරිදි නිසි සැලසුමකට අනුව ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම කළ යුතුය.