

**කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 2012**

**1. මතය**

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

- (අ) 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතිය නිසි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා ඇති බව සහ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ තත්ත්වය සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව,
- (ආ) සපයන ලද අරමුදල් ඒවා සපයනු ලැබූ අරමුණු සඳහා උපයෝජනය කර තිබුණු බව,
- (ඇ) මාගේ පෙර වර්ෂයේ විගණන වාර්තාවෙන් පෙන්වා දෙන ලද කරුණු නිවැරදි කර ගැනීමට කළමනාකරණය විසින් සතුටුදායක ක්‍රියා මාර්ග ගෙන තිබුණු බව, සහ
- (ඈ) ණය ගිවිසුම්වල දක්වා ඇති මූල්‍ය සම්මුතීන්වලට අනුකූලවී තිබුණු බවත්ය.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

**2.1 මූල්‍ය කාර්යසාධනය**

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ ලබා ගත හැකි වූ තොරතුරු අනුව, 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘති වියදම රු.11,443,421,016 ක් වූ අතර 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු.33,621,265,488 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වියදම, ඉකුත් වර්ෂය සඳහා වියදම සහ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත ප්‍රකාශයෙන් දැක්වේ.

වියදම් විෂයය	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම		2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත වියදම
-----	2012	2011	රු.
-----	රු.	රු.	රු.
දේපල, පිරියත හා උපකරණ	357,610	167,240	2,810,849
ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය	52,767,765	49,663,246	296,723,038
ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම්	90,053,482	178,110,899	2,269,456,176
කෙටිගෙන යන වැඩ	11,058,849,080	9,280,310,318	30,226,255,365
උපදේශක සේවා	241,393,079	179,053,743	826,020,060
	<u>11,443,421,016</u>	<u>9,687,305,446</u>	<u>33,621,265,488</u>

3. විගණන නිරීක්ෂණ

3.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක කාර්ය මණ්ඩලයේ, ව්‍යාපෘතියට අයත් උපදේශකගේ හා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ භාවිතය සඳහා මෝටර් වාහන, පරිගණක, ලී බඩු සහ සවිකිරීම්, රසායනාගාර උපකරණ ආදිය වැනි ස්ථාවර වත්කම් ව්‍යාපෘති අරමුදලින් ප්‍රසම්පාදනය කර තිබුණද, ඒවා ඉන්වෙන්ට්‍රි ලේඛනයක ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණු අතර ඒවායේ පැවැත්ම පිළිබඳ තහවුරු කර ගැනීමට වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට ඒවා කෙරිගෙන යන වැඩ යටතේ ගිණුම්ගත කර තිබුණි. අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPCs) 12 ක් පිළිබඳ නියැදි පරීක්ෂණයකදී මෝටර් වාහන 41 ක් රු.377,780,711 ක් වූ පිරිවැයකට ව්‍යාපෘතිය සඳහා මිලදී ගෙන තිබුණු බව අනාවරණය වූ අතර පවත්නා වාතාවරණය යටතේ එම වත්කම් අනිසි ලෙස භාවිතා කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳ විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැක.

(ආ) ණය ගිවිසුමේ 5 ව්‍යවස්ථාවේ 5.5 ඡේදය අනුව, ණය ගැනුම්කරු විසින් ණය ලබාදෙන්නාට ණය ගිවිසුම අත්සන් කළ දිනයේ සිට දින 30 ක් ඇතුළත පහසුකමෙන් සියයට 0.3 ක කළමනාකරණ ගාස්තුවක් ගෙවිය යුතුය. එබැවින් රු.85,490,056 කට සමාන එජඩො 744,574.05 ක මුදලක් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රජය විසින් චීන අපනයන - ආනයන බැංකුව වෙත ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද මෙම මුදල මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ඇ) ණය ගිවිසුමේ 5 ව්‍යවස්ථාවේ 5.6 ඡේදය අනුව , පහසුකමෙන් දිනපතා උපයෝජනය නොකරන කොටස මත සියයට 0.3 ක බැඳීම් ගාස්තුවක් ණය ලබාදෙන්නාට ගෙවිය යුතුය. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.84,612,592 කට සමාන එජඩො 725,252.16 ක මුදලක් චීන අපනයන - ආනයන බැංකුවට ගෙවා තිබුණද මෙම මුදල මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

(ඈ) ණය ගිවිසුමේ 5 ව්‍යවස්ථාවේ 5.7 ඡේදය අනුව , ණය ගිවිසුම අත්සන් කරන ලද දිනයේ සිට දින 30 ක් ඇතුළත ණය මුදල උපයෝජනය මත සියයට 6 ක ස්ථාවර අනුපාතයක් මත අනාවරණ ගාස්තුවක් (Exposure Fee ) ණය ලබා දෙන්නාට ගෙවිය යුතුය. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.1,709,801,154 කට සමාන එජඩො 14,891,481.19 ක මුදලක් චීන අපනයන - ආනයන බැංකුවට ගෙවා තිබුණද, මෙම මුදල මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කර නොතිබුණි.

3.2 නොසැසඳූ ශේෂ

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙනුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ ජංගම ගිණුමේ වූ රු.4,466,735 ක ශේෂය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පවත්වා තිබුණු ව්‍යාපෘතිය සඳහා වූ ජංගම ගිණුමේ අනුරූපීව දැක්වෙන රු.5,046,140 ක් වූ ශේෂය සමඟ එකඟවී නොතිබුණි.

4. මූල්‍ය හා භෞතික කාර්යසාධනය

4.1 අරමුදල් උපයෝජනය

ඉහත 1.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති පරිදි අධිවේගී මාර්ගයේ සමස්ත ඉදිකිරීම් කටයුතු කොටස් හතරකට වෙන් කර තිබුණු අතර ඒ අනුව, ණය ගිවිසුම් හා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. ණය ගිවිසුම් අනුව එක් එක් කොටස සඳහා අරමුදල් වෙන්කිරීම සහ ඒ මත 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට අරමුදල් උපයෝජනය පහත දැක්වේ.

කොන්ත්‍රාත් අංකය	දාමය (කිලෝමීටර්)	එකඟ වූ ණය මුදල		කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම		2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට උපයෝජනය කළ අරමුදල්	
		එජඩො	රු.	එජඩො	රු.	එජඩො	රු.
I	0 + 000 සිට 4 + 500	70,041,527	7,704,567,970	82,401,797	9,064,197,670	48,682,556	3,994,609,266
II	4 + 500 සිට 10 + 900	63,573,815	6,993,119,650	74,792,723	8,227,199,530	44,565,329	3,685,625,021
III	10 + 900 සිට 16 + 800	47,801,344	5,258,147,840	56,236,875	6,186,056,250	33,652,735	2,787,119,863
IV	16 + 800 සිට 25 + 800	66,783,314	7,346,164,540	78,568,605	8,642,546,550	46,192,769	3,895,361,375
එකතුව		248,200,000	27,302,000,000	292,000,000	32,120,000,000	173,093,389	20,054,627,135

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) එකඟවූ පරිදි 2012 නොවැම්බර් වන විට ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කිරීමට නොහැකිවී තිබුණු අතර, එය 2013 අගෝස්තු 24 දක්වා මාස 09 ක කාලයක් සඳහා දීර්ඝ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද සංශෝධිත කාල පරිච්ඡේදය තුළදීද ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- (ආ) අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් වැඩ, නිමකර භාරදෙන (Turnkey) කොන්ත්‍රාත්තුවක් වශයෙන් සිදු කර තිබූ අතර ඒ අනුව, විමර්ශනය කිරීම්, මැනීම් , සැලසුම් පිළියෙල කිරීම සහ ඇදීම හා ඉදිකිරීම් යනාදි වැඩ සමස්තයක් වශයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සිදුකළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, මූලික වැඩ විෂය පථයේ වූ කටුනායක අන්තර් හුවමාරුව , හුණුපිටිය කොන්ක්‍රීට් කණු මත මාර්ගය (Viaduct) සහ දුම්රිය මාර්ග පාලම යනාදී පසුකාලීන ආකෘතිමය වෙනස් කිරීම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ආරම්භක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය ඉහළ ගොස් තිබුණු අතර අමතර පිරිවැය විචලනයන් සේ සලකා තිබුණි. ගෙවීම් විස්තර අනුව, රු.1,886,092,336 කට සමාන එ ජ ඩො 15,733,096 ක් වූ එවැනි විචලනයන්ගේ එකතුව සහ 2012 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා ගෙවා තිබුණු රු.324,828,313 කට සමාන එජඩො 2,555,903 ක්වූ විචලනයන් එකතුව ශ්‍රී ලංකා රජයේ දායකයට හා විදේශ ණයවලට අයකර තිබුණි.
- (ඇ) එජඩො 292,000,000 ක් වූ ආරම්භක කොන්ත්‍රාත්තුවට එජඩො 44,717,824 ක් වූ විචලනයන් 2013 ජූලි 18 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර තිබුණි. එබැවින් මුළු කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිවැය එජඩො 336,717,825.54 (රු.44,840,712,827) දක්වා සියයට 15 කින් වැඩිකර තිබුණි. කටුනායක හා හුණුපිටිය කොන්ක්‍රීට් කණු මත මාර්ගය (Viaduct), නව කැලණි පාලම අන්තර් හුවමාරුව, කෙරවලපිටිය පාලමක් ඉදිකිරීම, OCH අන්තර් හුවමාරුව, ජා ඇල අන්තර් හුවමාරුවේ ගාස්තු අයකිරීමේ ස්ථානය යන ආරම්භක කොන්ත්‍රාත්තුවට පසුව සිදුකරන ලද ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කිරීම්, පිරිවැය වැඩිවීමේ විශාල කොටසකට හේතුවී තිබුණි. කෙසේ වුවද කටුනායක හා හුණුපිටියේ ඇතැම් ව්‍යුහාත්මක ඉදිකිරීම් වෙනස්කිරීම් සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් කරන ලද හේතු පැහැදිලි කිරීම් අනුව, ඒවා ආරම්භක අවස්ථාවේදීම හඳුනාගත හැකිව තිබුණි.

උදාහරණ 1 :-

ආරම්භක ඉදිකිරීම් සැලැස්ම අනුව කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ කටුනායක අවසන් කෙළවර බිම් මට්ටමින් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද මෙම මාර්ග කොටස සඳහා කොන්ක්‍රීට් කණුමත මාර්ගය ඉදිකිරීම හඳුන්වාදීම මගින් ආරම්භක ඉදිකිරීම් සැලැස්ම පසුව වෙනස් කර තිබුණි. කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හරස් වන දුම්රිය මාර්ග දෙකක් හේතුවෙන් මෙම නව ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් ව්‍යාපෘතිය විසින් සිදුකර තිබුණි. නව ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් සඳහා එජඩො 17,907,460 ක මුදලක් අතිරේක පිරිවැය වශයෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් දරා තිබුණි.

උදාහරණ 2 :-

ආරම්භක ඉදිකිරීම් සැලැස්ම අනුව, හුණුපිටිය දුම්රිය ස්ථානයේ බිම් මට්ටමින් මාර්ගය ඉදිකිරීමට සැලැස්ම කර තිබුණද, ඉඩම්

අයිතිකරුවන්ගෙන් අවශ්‍ය ඉඩම නොලැබීම හේතුවෙන් කොන්ක්‍රීට් කණු මත මාර්ගය ඉදිකිරීම හඳුන්වා දෙන ලද අතර ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද අතිරේක පිරිවැය එජඩො 16,549,085 ක් විය.

- (ඇ) එජඩො මිලියන 292 ක් වූ ව්‍යාපෘතියේ ආරම්භක පිරිවැය කොන්ත්‍රාත් විචලනයන් හේතුවෙන් එජඩො මිලියන 336 දක්වා එජඩො මිලියන 44 කින් වැඩිවී තිබුණි. කෙසේ වුවද එක්සිම් බැංකුවේ වර්තමාන ණය ගිවිසුමෙන් එජඩො මිලියන 248 ක් වූ ව්‍යාපෘතියේ ආරම්භක පිරිවැයෙන් සියයට 85 ක් ආවරණය කිරීමට එකඟවී තිබුණි. එබැවින් මුළු කොන්ත්‍රාත් පිරිවැය ආවරණය කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතිය විසින් ආසන්න වශයෙන් එජඩො මිලියන 88 ක මුදලක් සැලසුම් කළ යුතු විය. කෙසේ වුවද අවශ්‍ය අතිරේක අරමුදල් 2013 නොවැම්බර් 20 දිනට ව්‍යාපෘතියට ලැබී නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2013 සැප්තැම්බර් මාසයෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ අතුරු ගෙවීම් සහතික ගෙවීමට ව්‍යාපෘතියට නොහැකි වී තිබුණි.
- (ඉ) ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් වැඩ සැලැස්ම අනුව, රු.මිලියන 32,120 කට සමාන එජඩො මිලියන 292 ක් වටිනාකම වූ වැඩ සියයට 100 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී සම්පූර්ණ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද ව්‍යාපෘතියේ උපදේශක ඉංජිනේරුගේ ප්‍රගති වාර්තාවට අනුව, 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.26,465,504,010 කට සමාන එජඩො 240,595,491 ක් වටිනා වැඩ සඳහා පමණක් ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත ප්‍රගතිය සියයට 74 ක් ලෙස දක්වා තිබුණි. සියයට 50 ට අඩුවෙන් ඉටුකර ගත් වැඩවල අඩු ප්‍රගතිය පිළිබඳ විස්තර පහත පරිදි වේ.

විෂය විස්තරය	2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉටුකර ගන්නා ලද ප්‍රගතිය
-----	-----
	ප්‍රතිශතය
ජලය බැස යන කාණු	27.61
ඇල සහිත මහ (Chutes )	37.54
ඇස්පල්ට් කොන්ක්‍රීට් පදික මහ විවිධ	41.76
ගාඩ් රේල්	0.00
බාධක වැට	0.00
ප්‍රවාහන සංකේත/ ලකුණු කිරීම	0.00
ගාස්තු අයකිරීම් පද්ධතිය	10.77
ඇතුළුට ගිල්වන ලද නල මාර්ග	40.00
බිම් අලංකරණය හා පරිසරය	0.00
ගබ්ද බාධකය	0.00
ගාස්තු අයකිරීම් පද්ධතිය	0.22
නියාමන පද්ධතිය	10.00
සන්නිවේදන පද්ධතිය	2.00
ආලෝකකරණ පද්ධතිය	20.00

**4.2 ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් හා නැවත පදිංචි කිරීමේ කටයුතු**

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) මාර්ග ඉදිකිරීමේ සැලැස්ම අනුව , අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කාර්යයන් සඳහා ඉඩම් කොටස් 2600 ක් අත්පත් කර ගැනීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් කොටස් 2,232 ක් පමණක් අත් පත් කර ගෙන තිබුණි. ඉහත දක්වා ඇති පරිදි අත්පත් කර ගත් ඉඩම් කොටස්වලින් ඉඩම් කොටස් 1190 ක් පමණක් ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් පනතේ 44 වගන්තිය ප්‍රකාරව ඉඩම් ලියාපදිංචි කාර්යාලයේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

- (ආ) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ අවතැන්වූ පුද්ගලයින් නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා පැලියගොඩ මීගහවත්තේ පිහිටි ඉඩමක් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා 2001 වර්ෂයේදී රු.1,789,015 ක අත්තිකාරමක් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට ගෙවා තිබුණි. මේ සඳහා ජාතිය ගොඩනැගීමේ බදු හා එකතු කළ අගය මත බදු සහිතව රු.2,641,105 ක ඉතිරි මුදල 2012 ඔක්තෝබර් 12 දින ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද එකී ඉඩම පිළිබඳ අයිතිය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට 2013 නොවැම්බර් 14 දක්වාත් මාරු කර නොතිබුණි. මෙම තත්ත්වය මත ඉඩම් කොටස්වල නැවත පදිංචි වූ පුද්ගලයන්ට අයිතිය මාරුකර ගැනීමේදී ප්‍රමාදයක් ඇතිවී තිබුණි.
- (ඇ) ඉහත ඉඩමේ කොටස් 30 කින් කොටස් 25 ක පමණක් අවතැන්වූ පුද්ගලයන් පදිංචිවී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. අංක 19, 22, 26, 27 හා 28 දරන ඉඩම් කොටස් නේවාසික කටයුතු සඳහා 2013 නොවැම්බර් 14 දිනට උපයෝජනය කිරීමෙන් තොරව පැවතුණි.

**4.3 මානව සම්පත් කළමනාකරණය**

කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ 2005 ජූලි 01 දිනැති ලිපිය මඟින් තනතුරු 21 ක් සඳහා කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 73 ක් අනුමත කර තිබුණද 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 53 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විය. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) ප්‍රධාන ඉංජිනේරු වරයෙකු , ඉංජිනේරුවන් අට දෙනෙකු ,කාර්මික නිලධාරීන් තිදෙනෙකු, නැවත පදිංචි කිරීමේ නිලධාරීන් හතර දෙනෙකු හා ප්‍රමාණ සමීක්ෂකයකු සඳහා වූ ප්‍රධාන තනතුරු පුරප්පාඩුවී පැවතුණි. උපදේශකයින් තිදෙනෙකු හා ප්‍රවාහන පද්ධති විශ්ලේෂකයකු බඳවාගෙන තිබුණු අතර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම තනතුරු අනුමත කර නොතිබුණි.
- (ආ) ඉහත අනුමැතිය නොලත් නිලධාරීන් 4 දෙනාගේ රාජකාරි ලැයිස්තු, පැමිණීම, සිදුකරන ලද වැඩ විස්තර ආදිය විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. තවද රු.2,841,678 ක මුදලක් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වැටුප් හා වාහන කුලී ලෙස ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද රාජකාරි ලැයිස්තු, පැමිණීම හා ව්‍යාපෘති කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් සිදුකරන ලද වැඩ විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.