

කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ
 පිහිටි ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය
 දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් හා
 ගොඩනැගිලි උපයෝජනය පිළිබඳ
 කාර්යසාධන විගණනය - 2010



කාර්යසාධන හා පරිසර විගණන ඒකකය

8 වැනි කාණ්ඩය - IV කොටස

2013

සැප්තැම්බර්



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව



01 විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දර්ශනයට අනුව, රටක සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය උදෙසා මිනි ප්‍රවාහන ඉල්ලුම හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ඉල්ලුම සපුරාලීම පිණිස කාර්යක්ෂම හා විශ්වාසවන්ත ප්‍රවාහන පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය ආරම්භයේ දී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වන මූලික අරමුණ වී තිබුණත් වර්තමානය වන විට සාර්ථක මගී ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කිරීම ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත. දුම්රිය සේවය ආරම්භයේ දී භාණ්ඩ හා අමු ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය කිරීමේ අරමුණින් වැඩි දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය කොළඹ නගරය හා දිවයිනේ අනෙකුත් නගර අතර සම්බන්ධකර තිබුණි. ඒ අනුව, දුම්රිය සේවය ආරම්භයේ දී විශේෂයෙන් කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ විශාල ඉඩම් ප්‍රමාණයක් වයට වෙන් කර දී තිබුණි. මෙම ඉඩම් දුම්රිය සේවය පවත්වා ගෙන යාමටත්, සේවාවේ අනාගත සංවර්ධනය උදෙසාත් වෙන් කර තිබුණි. ඒ අතර විශාල වූ වාණිජමය වටිනාකමක් ඇති සැලකිය යුතු ඉඩම් ප්‍රමාණයක් කොළඹ කොටුව හා ඒ අවට පිහිටා ඇත.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වර්තමාන ක්‍රියාකාරීත්වයට අනුව මෙහෙයුම් පිරිවැයට සාපේක්ෂව සමස්ථ ආදායම අඩු මට්ටමක පැවතීම නිසා ඇතිවන ඌනතාවය හෙවත් පාඩුව මනා භාණ්ඩාගාරයට වැය බරක් වෙමින් පවතී. ඒ අනුව මෙම ඌනතාවය යම් ප්‍රමාණයකට අවම කර ගැනීම පිණිස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායී ලෙස යොදවා එමගින් උපයනු ලබන ආදායම වර්ධනය කර ගැනීම කෙරෙහි ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමු කළ යුතු වේ.

මෙම කාර්ය සාධන විගණනයේ අරමුණ වන්නේ, කොළඹ කොටුව තුළ පිහිටා ඇති ඉඩම්, ආර්ථිකව, කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව ප්‍රයෝජනයටගෙන තිබුණේද යන්න ඇගයීම වේ. විවිධ හේතු නිසා එම ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායී නොවන අයුරින් භාවිතා වන බවට කරුණු ගණනාවක් මෙහිදී අනාවරණය විය. එම කරුණු පදනම් කර ගනිමින් කාර්ය සාධන විගණනයේ දී ප්‍රධාන නිරීක්ෂණයන් යටතේ ඇතැම් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන් ලේඛනමය සාක්ෂි නිවැරදිව පවත්වා නොතිබීම , විධිමත් ලෙස ගිවිසුම් වලට එළඹ නොතිබීම නිසා බාහිර පාර්ශවයන් සිය අරමුණු වෙනුවෙන් මෙම ඉඩම් ගොඩනැගිලි යොදාගෙන තිබීම , බදු පදනම යටතේ ලබා දුන් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවලට අදාල බදු ගිවිසුම් අලුත් නොකිරීම හා ඇතැම් ඒවා නීත්‍යානුකූල නොවන අයුරින් උප බදු දීමට කටයුතු කිරීමේ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. තවද ඇතැම් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධ ගැටළු අධිකරණය වෙත ඉදිරිපත් වී දීර්ඝ කාලීනව නොවිසඳී පැවතීම හා ඇතැම් ඒවා නීත්‍යානුකූල නොවන අයුරින් පරිහරණය කිරීම නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඒවායේ ඇති අයිතිය කෙරෙහි අහිතකර බලපෑම් ඇතිකර තිබුණි.

ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි බදු දීම සඳහා කටයුතු කිරීමේදී විධිමත් පරිදි බදු ගිවිසුම් වලට එළඹීමට කටයුතු නොකිරීම, ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි අනවසරයෙන් පරිහරණය කරන මුල් අවස්ථාවේදීම ඒවා වලක්වාලීමට කටයුතු නොකිරීම, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් විවිධ අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් නොතිබීම හා ඇතැම් අංශවල ප්‍රමාණවත් වැඩ බෙදීමක් නොතිබීම, අධීක්ෂණය ප්‍රමාණවත් නොවීම, ඉඩම් අංශයේ භෞතික සම්පත්වල ඌනතාවය , බදුකුලී අයකිරීම සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් නොතිබීම යන කරුණු නිසා මෙම දේපල මනා ලෙස කළමනාකරණය කිරීමට නොහැකිවී තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් සිදුකරන ලද විගණන පරීක්ෂාවේදී ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා හෝ ඌන උපයෝජිත ඉඩම් හා දැනට අවිධිමත් අයුරින් බාහිර පාර්ශවයන් විසින් පරිහරණය කරනු ලබන ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායී ලෙස යොදා ගැනීමට ප්‍රතිකර්ම යෙදීම දෙපාර්තමේන්තුවට දුෂ්කර වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

මේ සම්බන්ධව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කෙරෙහි ඇති කරන බලපෑම හා එම ගැටළු වලට පිළියම් වශයෙන් කරනු ලබන නිර්දේශයන්ද , මෙම වාර්තාවේ දක්වා ඇත. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට අමතරව මගීන්ගේ මහජන සුභ සිද්ධිය වැඩිදියුණු වන අයුරින් මෙම දේපල යොදා ගැනීමට කටයුතු කිරීම හා වාණිජ පරමාර්ථයෙන් යුතුව විශාල ආදායම් ඉපදවිය හැකි මෙම ප්‍රදේශය තුළ ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායී ලෙස යොදා ගනිමින් ආදායම වර්ධනය කර ගැනීමට කටයුතු කිරීම, මෙම දේපල කාලීනව තක්සේරු කිරීම හා විධිමත් පරිදි ඒවා බදු දීම, දැනට ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා සහ ඌන උපයෝජිත දේපල ඵලදායී අයුරින් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමේ අරමුණින් ඒවා සංවර්ධනය කිරීමේ සැලැස්මක් සකසා ක්‍රියාත්මක කිරීම, අධිකරණය වෙත යොමු වී ඇති ඉඩම් ගැටළු කඩිනමින් විසඳා ගැනීමට නීතිපතිවරයා මගින් කටයුතු කිරීම හා මෙම විෂය සම්බන්ධ රාජකාරි කටයුතු කරන දෙපාර්තමේන්තුවේ විවිධ අංශ අතර සම්බන්ධීකරණය වැඩිදියුණු කිරීම හා ඊට අවශ්‍ය සම්පත් ප්‍රමාණවත් පරිදි ලබාදීම යන කාරණා මෙම නිර්දේශයන් අතර ප්‍රධාන වේ.

01. හැඳින්වීම

2.1 මාතෘකාවට අදාළ පසුබිම

රටක සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනයේ දී ප්‍රවාහනය මූලික අවශ්‍යතාවයක් වන්නේය. සමස්ථ රටේම මෙන්ම ප්‍රාදේශීය වශයෙන් ඇති කෙරෙන සමාජ හා ආර්ථික දියුණුව, ප්‍රවාහන අංශය මුල්කර ගනිමින් රට පුරා පැතිරුණු සේවා අංශයක ඵලදායී දියුණුව තුළින් ළඟා කරගතයුතු වන්නෙකි.

වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන අංශය තුළ මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 7ක හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 1ක දායකත්වයක් දුම්රිය සේවය මගින් ලබාදෙන ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට අක්කර 13,500 ක පමණ ඉඩම් ප්‍රමාණයක් අයත් වන අතර ඒවා මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලය පවත්වාගෙන යාමට හා අනාගත අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් වෙන්ව පවතී. එම භූමි ප්‍රමාණයට අයත් මාර්ග කි.මී. 1,450 න් වර්තමානයේ භාවිතයට ගැනෙනුයේ මාර්ග කි.මී. 1,250 ක් පමණක් වේ. අතහැර දමා තිබූ උතුරු මාර්ගයේ මාර්ග දෙකක සංවර්ධන කටයුතු ආරම්භ කර ඇති අතර මාතර සිට කතරගම දක්වා යෝජිත මාර්ගය ඉදිකිරීමේ මූලික කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.

දුම්රිය ප්‍රවාහනය කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගැනීම තුළින් මගීන්ට ඉතා ලාභදායී ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් ලබාදිය හැකි අතර ඒ සඳහා ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඇතුළු අදාළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම හා ප්‍රාග්ධන වත්කම් පුනරුත්ථාපනය කිරීම අනිවාර්යෙන්ම කළයුතු කාර්යයක් වේ.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය වර්ෂ 1864 දී පමණ බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. ආරම්භයේ දී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම එහි මූලික පරමාර්ථය වී තිබුණි. ඒ අනුව රටේ නිෂ්පාදන හෝ අමුද්‍රව්‍ය අපනයනය කිරීම සඳහා කොළඹ නගරය කේන්ද්‍ර ගතකර ගනිමින් දිවයිනේ සෑම දිසාවක්ම සම්බන්ධ වන මාර්ග පද්ධතියකන එය සමන්විත වී තිබුණි.

තව ද, දියවන්නා ඔය සම්බන්ධ කෙරෙන ජල මාර්ග කොළඹ නගරය වෙත සම්බන්ධ වෙමින් දුම්රිය මාර්ග හා ඒකාබද්ධ වන දියුණු ජල ප්‍රවාහන පද්ධතියක් කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව පැවති බවට සාක්ෂි ඇත. ඒ අනුව, මෙම අවශ්‍යතාවය වෙනුවෙන් හා කොළඹ ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානය, කොළඹ බඩු ගබඩා අංශය (Colombo Good Section) හා දුම්රිය ස්ථානයට සම්බන්ධ වූ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියේ අවශ්‍යතාවයන්ට මෙන්ම අනාගත අවශ්‍යතාවයන් සඳහා ද වෙන්වූන විශාල ඉඩම් ප්‍රමාණයක් කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව ඇත. මෙම ඉඩම් දුම්රිය සේවාව පවත්වා ගෙන යාමට මෙන්ම සේවාවේ අනාගත සංවර්ධනය උදෙසා යන පරමාර්ථ යටතේ දෙපාර්තමේන්තුවට වෙන් කර තිබූ අතර, මෙම ඉඩම් කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව පිහිටීම තුළ ඒවායේ වටිනාකම ඉතා ඉහළ අගයක් ගන්නා බව පැහැදිලිය.

2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරීත්වය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී.

2.3 විගණනයේ අරමුණ හා විගණන නිර්ණායකයන්

2.3.1 කාර්ය සාධන විගණනයේ අරමුණු

කාර්යසාධන විගණනයේ අරමුණු පහත පරිදි වේ

- (අ) දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය විහිදී ඇති දිවයිනේ සෑම ප්‍රදේශයකම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් විශාල ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ප්‍රමාණයක් පැවැත්ම හා ඒ අතරින් කොළඹ කොටුව තුළ පිහිටි දුම්රිය ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායීව ප්‍රයෝජනයට ගැනීම තුළින් මගීන්ට වඩා හොඳ සේවාවක් සැපයීමට ඇති හැකියාව පරීක්ෂා කිරීම,
- (ආ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දේපල ආර්ථිකව, ඵලදායීව හා කාර්යක්ෂම අයුරින් තම පරමාර්ථ වෙනුවෙන්ම යොදා ගැනීම පරීක්ෂා කිරීම,
- (ඇ) කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි ඉහළ වාණිජමය වටිනාකමක් ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි වාණිජ පදනමින් යොදා ගනිමින් මෙහෙයුම් පාඩුව අවම කර ගැනීමට ඇති හැකියාව සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය විසින් කොතෙක් දුරට සැලකිල්ලෙන් කටයුතු කර තිබේද යන්න සොයා බැලීම, සහ
- (ඈ) කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශයට අයත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි වෙනත් මහජන උපයෝගීතාවන් සංවර්ධනය කිරීමට යොදාගැනීමට ඇති හැකියාව පරීක්ෂා කිරීම.

2.3.2 විගණන නිර්ණායකයන්

මූලික අරමුණු -----	විගණන නිර්ණායකයන් -----
අ). ඉහල වාණිජමය වටිනාකමක් සහිතව කොළඹ කොටුව හා ඒ ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ආර්ථිකව, කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව යොදා ගන්නේද යන්න ඇගයීම.	ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල දෙපාර්තමේන්තුව සතු නීතිමය හා භෞතිකමය අයිතිය හා ඉඩම් භාවිතය.
ආ). මෙම ප්‍රදේශය තුළ ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දේපල ඵලදායී අයුරින් භාවිතා කිරීම මගින් අනෙකුත් ආදායම් ප්‍රභවයන් හඳුනා ගනිමින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම් තත්ත්වය වර්ධනය කිරීම.	ආදායම් තත්ත්වය වර්ධනය කර ගැනීමෙහිලා දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් උපරිම ඵලදායී අයුරින් භාවිතා කිරීම සඳහා යොමු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පැවැත්ම උදෙසා වයට හිමි ඉඩම් නැමැති සාධකය ශක්තියක් (Strength) ලෙස සලකා කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ පිහිටා ඇති ඉතා ඉහළ වාණිජ වටිනාකමින් යුත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි භාවිතය පිළිබඳ දත්ත සාරාංශගත වර්ගීකරණයක විස්තර පහත පරිදි විය.

ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි භාවිතය පිළිබඳ තත්ත්වය

විගණනයේ අවධානය යොමු වූ ඉඩම්/ගොඩනැගිලි -----	වපසරිය -----	ඵලදායී නොවන අයුරින් භාවිතය පිළිබඳ විස්තර -----	නිරීක්ෂණය කෙටියෙන් -----
ලොක වෙළඳපල හා ටෙලිකොම් රථ ගාල	අක්. 1.2 පරිච්ඡේද 90	සම්පූර්ණ	ශ්‍රී.ල.ද.දෙ. මගින් අත්හැර දමා ඇත. රජයේ ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයක් හා රාජ්‍ය සමාගමක් විසින් භාවිතා කර තිබුණි.

කොටුව දුම්රියපලේ ඉදිරිපස කාමර දෙක	ව.අ. 500 ක් පමණ	සම්පූර්ණ	පුද්ගලික ආයතන දෙකක් විසින් පාරිච්චි කරයි.
මිලකටි මාවතේ පිහිටා ඇති කඩ කාමර 19	පර්චස් 40	කොටසක්	නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග නිම කර නොතිබුණි.
බැස්නියන් මාවතේ පිහිටා ඇති කඩකාමර 131	පර්චස් 60	සම්පූර්ණ	අයිතිය පළබඳ ගැටළුකාරී තත්ත්වයක් පැවැතුණි.
බනිස් තෙල් සංස්ථාවට බදු දී ඇති ඉඩම් කොටස	පර්චස් 32.3		බදු ගිවිසුම අවත්කර නොතිබුණි.
නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් ඉඩම් කොටස් 2ක් අනුමැතියකින් තොරව උපබදු දීම	පර්චස් 10.35 පර්චස් 13	සම්පූර්ණ	නිවැරදි කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම.
වෘත්තීය සංගම් කටයුතු වෙනුවෙන් ඉඩම් ලබා දීම.	රුඩ් 2.5 පර්චස් 05	සම්පූර්ණ	වෙනත් විකල්ප ස්ථාන ඒ සඳහා වෙන්කර නොතිබුණි.
කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමු වේදිකාවට යාබද ඉඩම් කොටසේ ඇති ඉතා පැරණි ගොඩනැගිලි.	රුඩ් 03	කොටසක්	වැඩිදියුණු කර ඵලදායීව භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි.
බැස්නියන් මාවත බස් නැවතුම්පල	අක්කර 10.5	කොටසක්	තක්සේරු කර නොතිබුණි. ගිවිසුමක් පසුව අත්සන් කර තිබුණි. ඵ්නිදි යාබද කඩ සාප්පු සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.
පෞද්ගලික වෙළඳ ව්‍යාපාරයක්.	පර්චස් 0.17	සම්පූර්ණ	ශ්‍රී.ල.ද.සේ ට කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් ලබා නොගෙන භාවිතයට ගෙන තිබුණි.
කොළඹ බඩු ගබඩාවට යාබද ඉඩම.	රුඩ් 03 පර්චස් 19	සම්පූර්ණ	පවත්නා බදු ගිවිසුම අඩු. 17 ක් මුළුල්ලේ අලුත් කර නොතිබුණි.
රාජ්‍ය බැංකුවකට හා පෞද්ගලික බැංකුවකට	පර්චස් 22.3 පර්චස් 08.06	සම්පූර්ණ	කොන්දේසි සංශෝධනය කර බදු ගිවිසුම් අවත්කර නොතිබුණි.

2.4 විගණන විෂය පථය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව මෙම කාර්යසාධන විගණනය ස්වාධීනව කරන ලදී. මෙහි දී අපේක්ෂිත අරමුණු කරා ළඟා වී තිබුණේද යන්න පිළිබඳ පදනමක් ඇතිකර ගැනීම පිණිස ආයතනය, එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය හා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගැනීමට අවශ්‍ය යැයි හැඟෙන පරීක්ෂණ විධි අනුගමනය කිරීම සලකා බලන ලදී.

2.5 විගණනය සඳහා යොමු වීම

කාර්ය සාධන විගණනයේ අරමුණ වන්නේ, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට අයත් යැයි හැඟෙන කොළඹ කොටුව පදේශය තුළ පිහිටි ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි භෞතික වශයෙන් පවතී ද යන්නත්, ඒවා ඵලදායී ලෙස යොදවා ගන්නේ ද යන්න හා ඒ තුළින් විකල්ප ආදායම් ප්‍රභවයන් හඳුනා ගනිමින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම වර්ධනය කර ගන්නා අතරම දුම්රිය සේවයට වටිනාකමක් එකතු කිරීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ සොයා බැලීමත් වේ.

කාර්යසාධන විගණනයේ අරමුණු කරා ළඟාවීමේදී විගණන නිරීක්ෂණ හා ඒ මත කරනු ලබන නිර්දේශයන් සම්බන්ධයෙන් විගණිත ආයතනය, එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය හා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳවත්, විගණන අවදානම පිළිබඳවත් , සැලකිලිමත් විය. විගණනය සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ නිගමනයක් ඇතිකර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය යැයි හැඟෙන යෝග්‍ය වූ විගණන සාක්ෂි අප ලබා ගන්නා ලද අතර අනුගමනය කරන ලද විගණන පරිපාටිවල ප්‍රමාණය හා තරම, තක්සේරු කරන ලද විගණන අවදානම හා ආයතනයේ අරමුණු කරා යොමු නොවීම සම්බන්ධිත ක්‍රියාකාරකම් මත වෙනස් වී ඇත.

03. විගණන නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ හා ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම්

3.1 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඇති අයිතියට හානිවන අන්දමින් එහි ඉඩම් බාහිර පාර්ශවයන් විසින් පරිහරණය කිරීම

3.1.1 ලෝක වෙළඳපොළ හා රාජ්‍ය සමාගමක් විසින් පවත්වාගෙන යන රථගාල

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් ඇතුළත්ව 1918 වර්ෂයේ අදින ලද මිනින්දෝරු සැලැස්මට අනුව දුම්රිය සංඥා කුඵ්ණක් ස්ථාපිත කර තිබූ කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ බටහිර අන්තයේ පිහිටි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අත්හැර දමා තිබුණු අක්කර 1.2 ක පමණ වූ ඉඩම් කොටසක ලෝක වෙළඳ පල මධ්‍යස්ථානය පවත්වාගෙන යාම හා රාජ්‍ය සමාගමක රථ ගාලක් ලෙස භාවිතයට ගැනීමට අදාලව ඒවා පැවරීම පිළිබඳ තොරතුරු දෙපාර්තමේන්තුව සතුව නොතිබුණි. මේ හේතුව නිසා අනාගතයේ දී කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ බස්නාහිර අන්තයේ දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනයකට මෙය බාධාවක් වීමට හැකියාවක් ඇත. තවද සිතියමට අනුව අදාල හිමිකාරත්වය තහවුරු වන නමුත් ඊට අදාල වෙනත් ලේඛනමය සාක්ෂි කිසිවක් නොතිබුණි.



ලෝක වෙළඳපොළ හා ටෙලිකොම් රථගාලේ මායිම දකුණු දුම්රිය මාර්ගයට ඉතා සමීපව පිහිටා ඇති අයුරු

ඇහවීම

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සතුව පැවති බවට සිතියමිගත තොරතුරුවලට අනුව, තහවුරු වන මෙම ඉඩම් කොටස දැනට පරිහරණය කරනු ලබන ආයතනයක් වෙත පැවරීමට අදාළව හුවමාරු වියයුතු නීතිමය ලියවිලි ලබා ගත නොහැකි වූ අතර, දීර්ඝ කාලීනව මෙම ඉඩම් කොටස් මෙම ආයතන දෙක මගින් ප්‍රයෝජනයට ගනමින් සිටීම හේතුවෙන්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඒවා වලදායීව යොදා ගැනීමට ඇති අයිතිය නිරවුල් කර ගැනීම දුෂ්කර වී තිබුණි.

දැනට අදාළ ආයතන දෙක විසින් මෙම ඉඩම් කොටස් දෙක එම ආයතනවල අරමුණු වෙනුවෙන් උපරිම ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබුණු අතර, එමගින් දුම්රිය සේවයට සිය අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට ඇති අවස්ථාව අහිමි වී තිබුණි.

කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ බටහිර අන්තයේ පිහිටි මෙම ඉඩම් කොටස් දැනට භාවිතා වන දුම්රිය මාර්ගයට මායම්ව ඇති බැවින්, අනාගතයේ දී දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය හෝ පුළුල් කිරීමේ කටයුතුවල දී ඒවා යොදා ගැනීම බාධාවක් බව නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශ

- (අ) මෙම ඉඩම්වල පරිහරණය වෙනත් පාර්ශවයන් වෙත කුමන පදනමක් මත පවරා තිබුණේද හා එහි පසුබිම පිළිබඳව තහවුරු කර ගැනීමට කළමනාකරණය උනන්දුවීය යුතුය.
- (ආ) සිතියමේ දක්වා ඇත පරිදි පැරණි සංඥා කුළුණ හා අත්හැර ඇතැයි හැඟවෙන පැරණි දුම්රිය මාර්ගය සහිත මෙම ඉඩම, ඉදිරි දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු වලදී භාවිතයට ගැනීමට අවශ්‍යද යන්න, සලකා කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

නිරීක්ෂණයේ ඇතුළත් කරුණු හා එකඟ වන බවත් එම ස්ථානය වෙනත් පාර්ශවයකට හිමි වී ඇත්තේ කුමන අයුරකින්ද යන්න සොයාගත නොහැකි බැවින් එය පරිහරණය සඳහා අවසර ලැබූ ආකාරය සොයා බලා ඉදිරි කටයුතු කිරීම.

3.1.2 කොටුව දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිල්ලේ, දුම්රිය වේදිකාවට ඇතවන ප්‍රධාන දොරටුව අභියස පිහිටා ඇති ස්ථාන 02 ක් දුර්වල කොන්දේසි සහිතව එළඹී ගිවිසම් මත බාහිර පුද්ගලයින් දෙදෙනෙකු විසින් පරිහරණය කිරීම.

ඉහත සඳහන් එක් ස්ථානයක ව්‍යාපාරිකයෙකු විසින් 1999 වර්ෂයේ සිට 2003 වර්ෂය දක්වා දුම්රිය ස්ථාන ප්‍රධාන ගොඩනැගිල්ලේ වර්ග අඩි 200 ක් පමණ වූ ඉඩකඩ ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් රු.420,000 ක වාර්ෂික බදු කුලියක් ගෙවීමේ පදනම මත ආපනශාලාවක් පවත්වා තිබුණි. 2003 වර්ෂයෙන් පසුව ද පැරණි බදු කුලිය යටතේ මෙම ව්‍යාපාරය පවත්වා ගෙන යාමට කටයුතු කර තිබුණු අතර, 2004 වර්ෂයේ සිට 2006 දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය සඳහා වාර්ෂික බදු කුලිය රු.2,173,500 ක් ලෙස තක්සේරු කර තිබුණි. නමුත් මෙම ව්‍යාපාරිකයා විසින් වාර්ෂිකව රු.966,000 ක් බැගින් බදු කුලිය වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. පසුව 2007 වර්ෂයේ දී සිදු කරන ලද රජයේ තක්සේරුව අනුව, 2007 වර්ෂයේ සිට 2010 සැප්තැම්බර් දක්වා තක්සේරු කරන ලද බදු කුලියෙන් රු.3,578,400 ක් හිඟ හිටවා ඇති අතර, 2008 වර්ෂයේ දී මෙම හිඟ මුදල් අය කර ගැනීමේ ගැටළුව අධිකරණය වෙත යොමු කර තිබුණි. 2011 වර්ෂය තෙක් අධිකරණය මගින් මෙය නිරවල කර ගැනීමට නොහැකිව තිබූ අතර දුම්රිය ස්ථානය මගින් සපයනු ලබන ජලය හා විදුලිය ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් මෙම ව්‍යාපාරිකයා අඛණ්ඩව තම ව්‍යාපාර කටයුතු සිදුකර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

කොටුව දුම්රිය ස්ථාන පරිශ්‍රයේ ම ඉහත ව්‍යාපාර ස්ථානයට සම්පව පිහිටා ඇති අනෙක් ව්‍යාපාර ආයතනය ද දුම්රිය මගීන්ට/ සංචාරකයින්ට අවශ්‍ය තොරතුරු සැපයීමේ අරමුණ පෙරදැරි කර ගනිමින් 1987 සිට මාසිකව රු.2,500 ක බදු කුලියක් යටතේ ව.අ.300 ක් පමණ වූ ඉඩකඩ ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදුකර තිබුණි. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම බදු කුලිය පසුව සංශෝධනය කර තිබුණු අතර, එම තක්සේරුව මත 2007 වර්ෂය අවසානය තෙක් රු.6,354,200 ක හිඟ බදු කුලියක් පැවතුණි. තව ද, 2008 වර්ෂයේ සිට බදු කුලිය නැවත සංශෝධනය කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබූ අතර, 2009 දී බදු කුලිය හිඟ හිටවීම සම්බන්ධයෙන් මෙම බදුකරුට විරුද්ධව නීති මගින් කටයුතු කිරීමට යොමු වී තිබුණි. විගණනය සිදු කරන ලද 2011 වර්ෂය අවසානය දක්වා මෙම නඩුව අවසන් වී නොතිබුණ අතර, බදු කුලිය ගෙවීම හිඟ හිටවා ඇති නමුත්, එම ව්‍යාපාරික කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු වෙමින් පැවතුණි.

ඇහවීම

දුර්වල කොන්දේසි සහිත ගිවිසුම් යටතේ කොටුව දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිල්ලේ පිහිටි මෙම ස්ථාන දෙකම ප්‍රයෝජනයට ගැනීමේ අවස්ථාව දෙපාර්තමේන්තුවට අහිමි වීමෙන් එය වැඩි දියුණු කිරීමටත් දුම්රිය මගීන්ට අවශ්‍ය විවිධ ඵලදායී සේවාවන් සැපයීමටත් ඇති අවස්ථාව මගහැර තිබූ අතර දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු නියමිත ආදායම් අහිමි කරමින් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සැපයෙන ජලය ,විදුලිය වැනි අනෙකුත් පහසුකම් ද ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් තිබීම නිසා මෙම බදු දීම ආර්ථික හා ඵලදායී නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශ

- (අ). දුරදුර්ගී හා විධිමත් කොන්දේසි ඇතුළත් කර දේපල බදු ගිවිසුම්වලට ඵලඹීමට කටයුතු කිරීම.
- (ආ). ව්‍යාපාරික ස්ථාන පවත්වාගෙන යාම පිළිබඳ ගැටළු දැනට අධිකරණය වෙත යොමු වී ඇති බැවින් කඩිනමින් තීරණයක් ලබා ගැනීමට නීතිපති උපදෙස් ලබා ගැනීම.
- (ඇ). මේ වන විට මෙම පාර්ශවයන් විසින් විශ්වාසය බිඳ දමමින් කටයුතු කර ඇති බැවින් තවදුරටත් ඔවුන් වෙත සහනදායී පිළිවෙතක් අනුගමනය නොකර ජලය හා විදුලිය සපයා දීමට දෙපාර්තමේන්තුවට වගකීමක් තිබේද යන්න සොයා බලා කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

දක්වා ඇති තොරතුරු නිවැරදිවන අතර කොළඹ දිසා අධිකරණය හා සිවිල් අභියාචනාධිකරණය යන අධිකරණවල මේ සම්බන්ධව නීතිමය කටයුතු කෙරෙමින් පවතින අතර නීතිමය කටයුතු නිමවන තෙක් බදුකරු බදු මුදල් ගෙවීමෙන් වැළකී ඇත.

ආපනශාලාවක් පවත්වා ගෙන යන මෙම බදු දේපලට අදාළව තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදු කරන ලද තක්සේරු අගය අධික බව නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නැවත තක්සේරු වාර්තාවක් කැඳවා ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් පවත්නා නඩුව සමඟයකට පත්කිරීමට නව කොන්දේසි ඇතුළත් කරමින් නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත කරුණු දක්වා ඇත. නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඊට ඉදිරිපත් කර ඇති සමඟ කොන්දේසි වලට බදුකරු එකඟවී ඇති අතර 2004-2011 කාලපරිච්ඡේදයේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව කර තිබූ තක්සේරුව නැවත සමාලෝචනයක් කිරීමට ඉල්ලා ඇත. මෙම නඩුවට අදාළ තීන්දුව 2013 මැයි 29 දින ලබා දීමට නියමිතව ඇත.

සංචාරක ව්‍යාපාරයට අදාළ ව්‍යාපාරික කටයුතු වල යෙදෙන මෙහි අනෙක් බදු දේපලට අදාළව 2011 සැප්තැම්බර් 01 දින සිට වසර 05ක කාලයක් සඳහා රු. 40,000 ක මාසික කුලියක් ගෙවීමේ පදනම මත නව බදු ගිවිසුමක් ආරම්භ කර ඇත. 2011 ඔක්තෝබර් සිට 2013 අප්‍රේල් දක්වා හිඟ බදු මුදල් ඇතුළුව බදු මුදල් ගෙවා ඇති නමුත් ඒ සඳහා අයවිය යුතු වැටී බදු නොගෙවීම නිසා ඒ සඳහා නීතිපති උපදෙස් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත.

3.1.3. කොටුව දුම්රිය ස්ථානය ඉදිරිපිට ඇති කඩ කාමර 19 ක් බදු දීම හා ඉන් අනතුරුව පැන නැගුණු ගැටළු සහගත තත්ත්වයන්

කොටුව දුම්රිය ස්ථානය ඉදිරිපස පිහිටා ඇති කඩ කාමර 19 කින් සමන්විත ගොඩනැගිල්ල 1991 වර්ෂයේ දී බදු පදනම යටතේ බාහිර පාර්ශවයක් වෙත ලබා දී තිබුණත්, එහි දී අදාළ පාර්ශවයන් විධිමත් ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණි. 2005 වර්ෂය දක්වා සැම වසර 05 කට වරක් මෙම දේපල නැවත තක්සේරු කිරීමට කටයුතු කර තිබුණත්, 1997 හා 1998 වර්ෂවල කරන ලද තක්සේරු කිරීම් පිළිගත හැකි මට්ටමක නොතිබුණි. එනම්, 1997 වර්ෂයේ කරනු ලැබූ තක්සේරුවට වඩා සියයට සියක වැඩි හෝ ඊට ආසන්න ප්‍රතිශතයකින් 1998 වර්ෂයේ තක්සේරු වටිනාකම අඩු වී තිබුණි. මෙම අඩු වීමට බල පෑ හේතු පිළිබඳ විමසීමක් නොකර එම තක්සේරු වටිනාකම් පළිගෙන කටයුතු කර තිබීමෙන් බදුකරුවන්ට වාසිසහගත තත්ත්වයක් උදා වී තිබුණි. මෙම වෙළඳ සැල්වල වෙළඳ පරිමාවේ පිරිහීමක් ඇති වූ බවට සාධක නොමැති නිසා තක්සේරු වටිනාකම් අඩු වීම ගැටළු සහගතය. විස්තර පහත පරිදි වේ.

කඩ කාමර අංකය	1997 වර්ෂයේ තක්සේරුව	1998 වර්ෂයේ තක්සේරුව	වෙනස
-----	-----	-----	-----
	රු.	රු.	රු.
62 ඒ - 62 ඡේ	78,000	32,000	46,000
62 කේ	90,000	37,500	52,500
62 එළ - 62 වයි	60,000	32,000	28,000

2005 වර්ෂයෙන් පසුව දේපල තක්සේරු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණු අතර, පැරණි බදු කුලිය යටතේම අදාළ පුද්ගලයින් ව්‍යාපාරික කටයුතු සඳහා මෙම ගොඩනැගිලි උපරිමයෙන් යොදවා ගෙන තිබුණි. එසේ කටයුතු කරමින් සිටිය දී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම පුද්ගලයින් මෙම ස්ථානයෙන් ඉවත් කිරීමට පියවර ගෙන ඇති බවට තොරතුරු තිබුණත්, අවසානයේ දී මේ සම්බන්ධයෙන් නීති මගින් කටයුතු කිරීමට යොමු වී තිබුණි. නඩු පවරා ඇති කඩ කාමර සංඛ්‍යාව 14 ක් බවත් එම නඩු පැවරීම් 2002 වර්ෂයේ සිට 2006 වර්ෂය දක්වා කාලපරාසයක් තුළ විය.

එහි දී ඇතැම් කඩ කාමර සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට වාසිදායක අන්දමින් නඩු තීන්දු ලැබී තිබුණත්, අදාළ පුද්ගලයින් එයින් ඉවත් කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි. පැවති තත්ත්වය යටතේ මෙම කඩ කාමරවලින් අය කර ගතයුතු බදු කුලිය අය වී නොතිබුණි. ඒ අනුව 2007 මැයි මාසය වන විට මීට අදාළ හිඟ බදු මුදල රු.1,057,728 ක් විය.

විගණන ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයේ දී අනාවරණය වූ පරිදි මෙම කඩ කාමර සියල්ලේම වෙළඳ ව්‍යාපාර පවත්වා ගෙන යනු ලබන අතර, වැඩි ජනගහණයක් රැඳී සිටින ස්ථානයක් බැවින් උපරිම ලෙස ලාභ උපයමින් වර්තමානය වන විට කිසිදු බදු කුලියක් නොගෙවා මෙම වෙළඳසැල් පවත්වා ගෙන යාමට ඉඩකඩ ලැබී තිබුණු අතර, ආරම්භක අවස්ථාවේදීම අදාළ පුද්ගලයින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු නොකිරීමේ හෝ පැහැදිලි කොන්දේසි ඇතුළත් වීම්ගෙන් ගිවිසුම්වලට එළඹීමෙන් මෙම බදු දීම සඳු නොකිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පැන නැගී ඇති ගැටළු මේ දක්වා නිරවුල් කර ගැනීමට නොහැකිවීමෙන්, විශාල බදු ආදායමක් අහිමි වී ඇති අතරම එම ස්ථානයේ කිසිදු සංවර්ධන කටයුත්තක් සිදු කිරීමට ඉඩකඩ ලැබී නොතිබුණි.



කොටුව දුම්රියපොළ ඉදිරිපිට භූමියේ පිහිටා ඇති කඩ 19 හෙට් කඩසමූහය

ඇහවීම

- (අ) මෙම කඩ කාමර බදු දීම සම්බන්ධව ගැටළු පැන නැගුණු මුල් අවස්ථාවේ දී, එවා නිරාකරණය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු නොකිරීමෙන් වර්තමානයේ දී එය අධිකරණය වෙත යොමු වී තිබීම නිසා, අදාළ අවම බදු කුලිය හෝ අය කර ගැනීමටත් වෙනත් සංවර්ධන කාර්යයක් සඳහා එම භූමිය යොදා ගැනීමටත් බාධාවක් වී තිබුණි.
- (ආ) මෙම කඩ කාමර මුල් බදුකරුවන් විසින් වෙනත් පාර්ශවයක් වෙත උප බදු දී තිබූ බව නිරීක්ෂණය වන බැවින්, එවැනි තනි අභිමතයකට අනුව කටයුතු කිරීමට තරම් එම බදුකරුවන් ප්‍රබල වී ඇති නමුත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඊ පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් මැදිහත්වීමක් සිදු කර නොතිබීම නිසා, දීර්ඝ කාලයක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් නොලැබෙන අයුරින් වෙනත් පාර්ශවයන්ට ව්‍යාපාරික කටයුතු පවත්වා ගෙන යාමට ඉඩකඩ සැලසී තිබුණි.

නිර්දේශ

(අ). නීතිමය කටයුතු කඩිනම් කිරීම පිණිස නීතිපතිවරයා සමග සාකච්ඡා කිරීම.

(ආ) මෙම ප්‍රදේශයට අදාළ සංවර්ධන සැලැස්මක් පිළියෙල කොට ක්‍රියාත්මක කිරීම පිණිස අවශ්‍ය අනුමැතිය අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙතින් ලබා ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ සලකා බැලීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

මෙම කඩ කාමර නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා එක්ව සංවර්ධන කටයුතු සඳහා පවරා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත. ඒ අනුව ඔවුන් ඉවත් කිරීමට නියෝග ලබා දී ඊට එරෙහිව කරන ලද ප්‍රතිරෝධන ඉල්ලීම් නිෂ්ප්‍රභා කර කඩ කාමර 11ක් ආපසු පවරා ගෙන ඇති බවත් ඉන් 3කට අභියාචනා ඉදිරිපත් කිරීමට අවසර ලබාගෙන ඇති අතර තවත් කඩ 3කට අදාළව විභාගවෙමින් පවතින නඩු හමා වූ පසු සුදුසු පරිදි ක්‍රියා කරන ඇත.

3.1.4 කොළඹ කොටුව බැස්තියන් මාවතේ පිහිටා ඇති කඩ කාමර 131 ක් වෙළඳ ව්‍යාපාර සඳහා බදු දීම හා අදාළ බදු මුදල් අය නොවීම

දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් කොළඹ කොටුව බැස්තියන් මාවතට මුහුණලා පිහිටා ඇති ඉඩම් තීරුවේ වෙනත් ආයතනයක මැදිහත් වීමෙන් කඩ කාමර 131 ක් ඉදි කර, වෙළඳ සැල් පවත්වා ගෙන යාම පිණිස 2007 වර්ෂයේ සිට බාහිර පාර්ශවයන් වෙත ලබා දී තිබුණි. තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කරන ලද තක්සේරුවකට අනුව, 2007 අගෝස්තු මාසයේ සිට 2010 සැප්තැම්බර් මාසය දක්වා කාල පරිච්ඡේදය වෙනුවෙන් මෙම කඩ කාමර සඳහා බදු වශයෙන් අය වියයුතු රු.මිලියන 30.8 ක මුදලක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවා නොතිබුණි.

මෙම කඩ කාමර ඉදි කිරීමේ හා බදු දීමේ කටයුත්තට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මැදිහත් වී නොතිබූ බැවින්, අදාළ වෙළඳසැල් හිමියන් හා දෙපාර්තමේන්තුව අතර ගිවිසුම්ගත බැඳීමක් නොතබුණි. මෙම හේතුව නිසා පැනනැගී තිබුණු ගැටළු සහගත තත්ත්වය හේතුවෙන් එම කඩ කාමරවලට අවශ්‍ය විදුලිය හා ජල සම්බන්ධතා ලබා ගැනීමට නොහැකි තත්ත්වයක් උදාවී තිබුණු බැවින් මෙම භූමිය ඵලදායී ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි.

මෙම ඉඩම බදුදීම විධිමත් පරිදි සිදු නොවීම හා විවිධ මට්ටමේ බාහිර පාර්ශවයන්ගේ බලපෑම් නිසා මතු වූ ගැටළු හේතුවෙන් වර්තමානයේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඇති අයිතිය පවා නිරවුල් කර ගැනීම ගැටළුවක් බවට පත්වී තිබුණි.



බැස්ටියන් මාවතේ පිහිටා ඇති කඩ කාමර 131 කන් සමන්විත කඩ ජේලිය

ඇහවීම

- (අ) මෙම භූමියේ ඉදිකිරීම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මැදිහත්වීමකින් තොරව සිදුකර ඇති බැවින් භූමියේ අයිතිය පිළිබඳ ගැටළු මතු වීමේ අවදානමක් පැවැතීම.
- (ආ) වර්තමාන තක්සේරු වටිනාකම මත බදු මුදල් අයකර ගැනීමේ වැඩපිළිවෙළක් නොමැති වීමෙන් විශාල මූල්‍යමය පාඩුවක් ඇතිවී තිබීම.
- (ඇ) පවත්නා ගැටළුව හේතුවෙන් බදු මුදල් අයකර ගැනීම තාවකාලිකව නවතා දැමීමට කටයුතු කර තිබූ බැවින් ඉඩමේ අයිතිය තහවුරු කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් සලකා බලන විට අවම බදු කුලිය හෝ අය නොකිරීම නිසා ඉඩමේ අයිතිය සම්බන්ධ ගැටළුව බරපතල වීමට ඉඩකඩ පැවතීම.

නිර්දේශ

- (අ) මේ සඳහා මැදිහත්වී ඇති ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කර මෙම ගැටළුව නිරාකරණය කර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- (ආ) නව තක්සේරුවක් ලබා ගනිමින් එම භූමියේ නිවැරදි වටිනාකම තීරණය කිරීම.
- (ඇ) හිඟහිටි බදු මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- (ඈ) නීති උපදෙස් ලබාගැනීමට කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

අනවසර පදිංචි කරුවන් නිසා බදු ඔප්පු ලබා දී නොමැත. 2006 මාර්තු 13 දිනැති සැලසුමට අනුව 2000 සැප්තැම්බර් 01 සිට 2005 අගෝස්තු 31 දක්වාද, 2005 සැප්තැම්බර් 01 සිට 2010 අගෝස්තු 31 දක්වා යන කාල පරිච්ඡේදයන්ට අදාලව තක්සේරු වාර්තා ලබා ගෙන ඒ අනුව බදු නිවේදන යවා ඇතත්, අවශ්‍ය පහසුකම් නොතිබීම නිසා බදුකරුවන් විසින් බදු මුදල් ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත. පසුව බදු නොගෙවන්නන් ඵලාසිත් ඉවත් කරන බව කළ දැනුම් දීමට අනුව 2012 අගෝස්තු 31 දිනට රු.1,806,663 ක මුදලක් අය කරගෙන ඇත.

3.1.5. බැස්කියන් මාවතේ පිහිටි ඉඩමක් බනිප් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් පරිහරණය කිරීම.

බැස්කියන් මාවතට මනුෂ්‍ය ලා පිහිටි පර්චස් 29.3 ක් වූ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් මෙම ඉඩම තෙල් පිරවුම්හලක් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා 1986 වර්ෂයේ දී බනිප් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලබා දී තබුණි. එය කාලීනව තක්සේරු කිරීම හෝ බදු ගිවිසුමක් යටතේ බදු දීම සිදු කර නොතිබුණි. මාසික හිඟ බදු කුලිය සැලකිල්ලට ගත් විට 2010 වර්ෂය අවසානය වන විට රු.46,592,875 ක මුදලක් ගෙවීම පැහැර හරිමින් පැවතුණි. මෙම තෙල් පිරවුම් හල බනිප් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් නොව වෙනත් අයෙකු විසින් පවත්වාගෙන යන බවට ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයේ දී නිරීක්ෂණය විය.



බැස්කියන් මාවත ඉන්ධන පිරවුම් හල

ඇහවීම

රුපියල් මිලියන 46 ක් පමණ වූ බදුකුලියක් දීර්ඝ කාලීනව හිඟහිට පැවතීම හා මෙම ඉඩම් දේපල දෙපාර්තමේන්තුවේ සංවර්ධන කටයුත්තක් වෙනුවෙන් යොදා ගැනීමට බාධාවක් වීම.

නිර්දේශ

- (අ). මෙම හිඟ බදු කුලිය බනිස් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත ඇති ණය ශේෂයට හිලවී කිරීමට හැකියාවක් ඇත්දැයි සොයා බැලීම.
- (ආ). මෙම ඉඩම නැවත තක්සේරු කර විධිමත් ගිවිසුමක් යටතේ පවත්වාගෙන යාමට කටයුතු කළ යුතුවේ. එසේ නොමැති නම් මෙම ඉඩම් දේපල වෙනත් ඵලදායී කටයුත්තක් සඳහා යොදා ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ සොයා බැලීම.
- (ඇ). අතුරු බදුදීම පිළිබඳ කොන්දේසි පැහැදිලි කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

අදාළ හිඟ බදු මුදල් ගෙවන ලෙස සංස්ථාව වෙත සැම වසරකම දන්වා ඇතත්, ගෙවීම් සිදුකර නැත. එම හිඟ ණය මුදල දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සංස්ථාවට ගෙවිය යුතු ණය ශේෂයට හිලවී කිරීමට කටයුතු කරමින් පවතී. කොළඹ ගෙදර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉන් ඉවත් වීමට දැනුම් දී ඇත. අතුරු බදු දීම නීතිවිරෝධී බව ගිවිසුමේ සඳහන් වුවද , සංස්ථාව සේවා ආයතනයක් බැවින්ද සංස්ථාවට තෙල් පිරවුම්හල් නොමැති බැවින්ද අවශ්‍ය පියවර ගැනීම දුෂ්කර වී ඇත.

3.1.6 කොළඹ කොටුව සී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි වටිනා ඉඩම් කොටස් 2 ක් බද්දට දී අදාළ බදු ගැනුම්කරු විසින් එය වෙනත් පාර්ශවයකට උප බදු පදනම යටතේ ලබාදීම

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු පර්චස් 10.35 ක් හා පර්චස් 13.6 ක් වූ ඉඩම් කොටස් 2 ක් 1985 ජනවාරි 01 දින සිට පස් අවුරුදු කාල සීමාවකට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට බදුදී තිබුණි. අනතුරුව කොළඹ පිහිටි පිහිටි වෙනත් පුද්ගලයෙකුට අයත්ව තිබූ ඉඩම් කොටස් 2 ක් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් පවරාගෙන ඒ වෙනුවට ඉහත සඳහන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් කොටස් දෙක එකී පවරාගත් ඉඩම් කොටස් දෙකේ හිමිකරු වෙත උප බදු පදනම යටතේ ලබාදීමට කටයුතු කර තිබූ බව අදාළ ලිපි ගොනුව අනුව සනාථ විය. ඒ අනුව එම ඉඩම් කොටස් දෙක උප බදු ගැනුම්කරුවන් දෙදෙනා විසින් පරිහරණය කිරීම ආරම්භකර තිබුණි.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් එම ඉඩම් කොටස් දෙක තක්සේරු කර තිබූ අතර, එහි වාර්ෂික තක්සේරු වටිනාකම රු.1,170,161 ක් හා රු.1,143,968 ක් විය. එහෙත් රජයේ තක්සේරුව මීට වඩා වැඩි වටිනාකමක් වූ අතර රජයේ තක්සේරුව මත 2010 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට එකී දේපල වෙනුවෙන් ලැබිය යුතුව තිබූ බදුකුලී වටිනාකම රු.6,813,739 ක් හා රු.8,633,975 ක් වී තිබුණි. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් බදු කුලී ගෙවීම 1990 වර්ෂයේ සිට නවතා තිබුණු අතර අදාළ උප බදු ගැනුම්කරුවන් දෙදෙනාද රජයේ තක්සේරුව මත තීරණය කර තිබූ බදු කුලිය ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි.

මෙම ගැටළුව නිරාකරණය කර ගැනීමට විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබූ බැවින් වර්තමානය දක්වා එය නොවිසඳී පැවතුණි.

ඇඟවීම

- (අ) රජයේ තක්සේරු වටිනාකම පිළිනොගෙන ඔවුන්ගේම තක්සේරුවක් මත බදු මුදල් තීරණය කිරීමට කටයුතු කිරීම නිසා වියාල බදු ආදායමක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අහිමිවී තිබීම.
- (ආ) දුම්රිය ඉඩම් හා දේපල සම්බන්ධයෙන් කිසිදු බාධාවකින් තොරව බාහිර පාර්ශවයන් විසින් ගනු ලබන ඒක පාර්ශවීය තීරණ නිසා රයිසේ ඔවුනට ඒවා භුක්ති විදීමට ඉඩකඩ ලැබී තිබීම.
- (ඇ) බදු පදනම යටතේ ලිහිල් කොන්දේසි මත බාහිර පාර්ශවයන්ට දේපල පරිහරණය කිරීමට අවස්ථා ලබාදීම හේතුවෙන් එම දේපල සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඇති අයිතිය අහිමිවීමට ලක් කිරීමට ඉඩකඩ සැලසී තිබීම.
- (ඈ) දුම්රිය ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි බදු පදනම මත බාහිර පාර්ශවයන් වෙත ලබාදීමේදී එකඟවූ කොන්දේසිවල ලිහිල්භාවය හා බදු ගැණුම්කරුවන් විසින් සිදු කරනු ලබන බදු ගිවිසුමට පටහැනි ක්‍රියාවන් පිළිබඳව මූලික අවස්ථාවේදීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රමාණවත් පරිදි මැදිහත්වී කටයුතු නොකිරීම නිසා අවාසි සහගත අතුරු ප්‍රතිඵල පසුව ඇති වී තිබීම.

නිර්දේශ

- (අ) විශ්වාසය පවුදු කරමින් කටයුතු කරන බදු ගැණුම්කරුවන්ගේ ක්‍රියාමාර්ගවලට විරුද්ධව කටයුතු කිරීම හා එම ක්‍රියා මාර්ග පිළිගත් බව හැඟවෙන ආකාරයට කටයුතු නොකර සිටීමට වග බලා ගැනීම.(ලිහිල් භාවයෙන් කටයුතු නොකිරීම.)
- (ආ) නීතිමය කටයුතු වෙත යොමු වීම මගින් එම ආයතනවලට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- (ඇ) එම ගනුදෙනුවලට අදාල ලියකියවිලි ප්‍රමාණවත් පරිදි යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

පර්වස් 13.6 ක් හා පර්වස් 10.35 ක ඉඩම් කොටස් 2ක් අතුරු බදු දී ඇති අතර එය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ තක්සේරුව මත සිදුකර ඇත. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ වූ ගිවිසුම 1989 දෙසැම්බර් 31 අවසන් වී ඇත බැවින් මෙම අතුරු බදු කරුවන් සමඟ ගිවිසුමකට එළැඹ බදු මුදල් අයකර ගන්නා බව අධිකාරිය විසින් දෙපාර්තමේන්තුවට දන්වා ඇත. අතුරු බදු කරුවන් රජයේ තක්සේරුව මත බදු මුදල් ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත. 2012 මාර්තු 23 දින වන විට එම ඉඩම් කොටස් වෙනුවෙන් පිළිවෙලින්

රු. 873,000 ක් හා 1,116,308 ක මුදලක් අයකරගෙන ඇත. 2010 ජනවාරි 01 දින සිට නව තක්සේරුව මත බදු මුදල් ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කර මෙම දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ ගැන මානව හිමිකම් කොමිෂන් සභාව වෙත 2012 සැප්තැම්බර් මස පැමිණිලි කිරීමෙන් පසු සියළු පාර්ශවයන් වෙත එකඟතාවයකට පැමිණ කටයුතු කරන ලෙස කළ දැනුම් දීමකට අනුව 2012 දෙසැම්බර් 08 දින ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ දී සාකච්ඡා පවත්වා ඇත. එහිදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් බදුකරය අවත් කිරීම , දීර්ඝ කිරීම , හිඟ මුදල් පියවීම හා අනතුරුව අධිකාරිය විසින් එය ඉහත දෙපාර්තමේන්තුව බදු ලබා දී ඉදිරි කටයුතු කිරීමට කැමතිද යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් එකඟතාවය විමසා දන්වන ලෙස දැනුම් දී ඇත.

3.2 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් අභාවිතය හෝ උෟන භාවිතය

3.2.1 වාණිජමය අතින් ඉතා වැදගත් වූ කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ පිහිටා ඇති ඇතැම් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි වෘත්තීය සමිතිවල කාර්යයන් සඳහා දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ වෙන් කර තිබීම.

කොළඹ කොටුවෙහි වටිනා භූමි ප්‍රදේශයක් තුළ පිහිටි ස්ථාන 02 ක් දේශපාලන පක්ෂ දෙකක වෘත්තීය සමිති කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී තිබුණි.

ඉන් එක් වෘත්තීය සමිතියක් වෙනුවෙන් ලබා දී තිබූ රු. 2.5 ක ප්‍රමාණයක වූ ඉඩම කොළඹ මැණි වෙලද පොළ, බැස්ටියන් මාවත හා ඕලකට් මාවත අන්තර්ගත තාප්පය හා බැස්තියන් මාවතේ ප්‍රවාහන කොමිසම යටතේ පාලනය වන පෞද්ගලික බස් නැවතුම් පළ යන මායිම් සහිතව පිහිටා ඇත. මෙම ඉඩම 1978 වර්ෂයේ දී වෘත්තීය සමිති කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී තිබුණු අතර, එහි ඇති ගොඩනැගිලි හා අනෙකුත් භූමි ප්‍රමාණය දීර්ඝ කාලයක් මුළුල්ලේ මෙම වෘත්තීය සමිති අවශ්‍යතාවය වෙනුවෙන් වෙන් වී තිබුණි.

විගණනයේ දී අනාවරණය වූ පරිදි මෙම ඉඩමෙන් කොටසක් එම වෘත්තීය සමිතියේ අවශ්‍යතාවය මත රථ වාහන නැවතුම් පළක් ලෙස පවත්වා ගෙන යාමට මාසිකව රු.34,200 ක් වූ අවම ගාස්තුවකට වෙනත් බාහිර පාර්ශවයකට ලබා දී තිබුණ ද, එම අවම බදු කුලිය ද දෙපාර්තමේන්තුවට පියවා නොතිබුණි.

මැණි වෙලද පළ වැනි විශාල වශයෙන් වෙලද කටයුතු සිදු වන වෙලද පළ කේන්ද්‍රස්ථානයකට යාබදව පිහිටි මෙම ඉඩම් කොටස් වෘත්තීය සමිති කටයුතු හා රථ වාහන නැවතුම් වැනි කටයුතු සඳහා වෙන් වී තිබීමෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම ඉඩම්වල වටිනාකම පිළිබඳ සැලකිල්ලක් නොකරන බවත්, එම අවශ්‍යතාවය සඳහා වෙනත් විකල්ප ස්ථානයක් වෙන් කර දීමට කටයුතු නොකර සිටීමෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට උපයා ගත හැකිව තිබූ විශාල ආදායමක් අහිමි වී හෝ එය මහජන උපයෝගීතාවයන් සංවර්ධනය කිරීම පිණිස යොදා ගැනීමට ඇති හැකියාව මහ හැරී තිබුණි.



රථගාල හා වෘත්තීය සමිති ගොඩනැගිල්ල

අනෙක් ඉඩම් කොටස වූ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ නැගෙනහිර අන්තයේ පිහිටි බැස්ටියන් මාවතට මුහුණ ලා ඇති ඉඩම සහිත ගොඩනැගිල්ල ද තවත් වෘත්තීය සමිතියක කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී තිබුණි. විශේෂයෙන් කොළඹ කොටුව දුම්රිය පළේ මහජන උපයෝගීතාවයන් වැඩි දියුණු කිරීම මගින් උසස් සේවයක් මගින් හා පොදුවේ මහජනතාවට ලැබෙන අයුරින් සංවර්ධනය කළ හැකි මෙම ඉඩම් කොටස මෙවැනි කටයුතු වෙනුවෙන් නතු වී තිබීම ආර්ථික නොවන කළමනාකරණ තීරණයක් වන අතරම එම ඉඩම්වල පහිටීමේ වටිනාකම පිළිබඳ අවබෝධයකින් තොරව දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර ඇති බව මේ අනුව නිරීක්ෂණය වේ.



අනෙක් වෘත්තීය සමිති ගොඩනැගිල්ල

ඇහවීම

- (අ) වැඩි වෙළඳ වටිනාකමක් ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම් ඉහළ නංවා ගැනීමේ කාර්යයන් වෙනුවෙන්, දුම්රිය මගින් සඳහා සලසන සේවයට වැඩි වටිනාකමක් එකතු කිරීමටද , (value addition to the service) පොදුවේ මහජන උපයෝගීතාවයන් සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන්ද උපයෝගී කර නොගැනීමෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව එලදායි බවින් තොරව කටයුතු කිරීම.
- (ආ) මෙම ඉඩම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අවශ්‍යතාවය වෙනුවෙන් නැවත අත්පත් කර ගැනීමේ දී හෝ නිරවුල් කර ගැනීමට පියවර ගැනීමේ දී මතු විය හැකි සේවක අතප්තිය.

නිර්දේශ

- (අ) වෘත්තීය සමිති කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී ඇති මෙම වටිනා ඉඩම් වෙනුවට විකල්ප ඉඩකඩක් සුදුසු ස්ථානයකින් වෙන් කර දීම.
- (ආ) අවශ්‍යතාවය ඉක්මවා ලබා දී ඇති ඉඩම් කොටස නැවත අත්පත්කර ගැනීම.
- (ඇ) දුම්රිය මගින් හෝ මහජනතාවගේ පොදු අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් හෝ දුම්රිය ආදායම වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් යොදා ගැනීම පිණිස මෙම ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සංවර්ධනය කිරීමේ සැලැස්මක් වෙත අවධානය යොමු කිරීම.
- (ඈ) වෘත්තීය සමිති කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී ඇති ඉඩම් උප බදු දීම හෝ වෙනත් පාර්ශවයන්ට ලබා දීම වැළැක්වීමට පියවර ගැනීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

2012 සැප්තැම්බර් 18 දිනැති ඉඩම් සැලසුමක් පිළියෙල කර ඇති අතර 2008 සිට වෘත්තීය සමිතියට ලබා දුන් පර්චස් 0.95 ක් වූ දුම්රිය රක්ෂිතයේ ජාතික සේවක සංගමය සතු පර්චස් 23.5 හැර ඉතිරි ඉඩම් කොටස රථ ගාලක් ලෙස පරිහරණය කෙරේ. වෘත්තීය සමිතියක් බැවින් එම කොටසෙන් බදු අය නොකෙරේ. රථ ගාල පවත්වාගෙන යාමට අතුරු බදු ෭ තිබූ ඉඩම සඳහා 2007 ජනවාරි 01 දින සිට 2011 දෙසැම්බර් 31 දක්වා තක්සේරු වාර්තාවක් කැඳවා ඇති අතර 2012 සැප්තැම්බර් 19 දිනට ඊ වෙනුවෙන් රු.2,437,460 ක මුදලක් අතුරු බදු කරුණෙන් අයකර ගෙන ඇත. ගෙවීමට ඇති ඉතිරි මුදල් ගෙවා දමන ලෙසත් නොවීසේ නම් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බවත් පරිහරණය කරන්නන්ට දන්වා ඇත.

3.2.2 කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමු වේදිකාවට මායිම්ව ඇති වාණිජමය අතින් ඉතා වැදගත් වූ භූමි භාගයක පිහිටි ඉඩමේ ඇති පැරණි ගොඩනැගිලි 02 ක වැඩි දියුණු කර මෙම ඉඩම උපරිමයෙන් ප්‍රයෝජනයට නොගැනීම

කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමු වේදිකාව හා කොළඹ කොටුව බැස්ටියන් මාවත අතර පිහිටි රුබි 03 ක් වූ ඉඩමේ ප්‍රදේශයේ පැරණි ගොඩනැගිලි කිහිපයකම පිහිටා තිබුණි. එහි ප්‍රධාන ගොඩනැගිල්ලේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ප්‍රධාන බේකර්ය පිහිටා ඇති අතර, එය එවකට දුම්රිය භෝජනාගාර සේවය පවත්වා ගෙන ගිය ව්‍යාපාරික ආයතනය විසින්ම පාරිච්චියට ගෙන තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. එම බේකර්ය වැඩි දියුණු කර දුම්රිය භෝජනාගාර සේවය ඉහළ තත්ත්වයකින් පවත්වා ගෙන යාමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

මෙම ගොඩනැගිල්ලේ වර්ග අඩි 800 ක් පමණ වූ තවත් කොටසක් වෘත්තීය සමිති කටයුතු පවත්වා ගෙන යාම සඳහා ලබා දී තිබූ අතර, ඊට යාබඳව පිහිටි වර්ග මීටර් 1500 ක් පමණ වූ තවත් ගොඩනැගිල්ලක් මෙම වෘත්තීය සමිතිය විසින් ඉවත දැමීමට නියමිත විවිධ ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ තබා ගැනීමට පාරිච්චියට ගෙන තිබුණි.

ඒ අනුව, මෙම ගොඩනැගිලි සියල්ලම නිසි නඩත්තුවකින් තොරව ඉතා පැරණි තත්ත්වයේ පැවති අතර, එම ගොඩනැගිලි සඳහා වෙන්ව තිබූ වටිනා ඉඩකඩ එලදායී ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

තව ද, එම ගොඩනැගිලි දෙකට අමතරව කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමු වේදිකාවට සමාන්තරව පිහිටා තිබුණු වර්ග අඩි 450 ක් වූ අනෙක් ගොඩනැගිල්ල දුම්රිය කාර්ය මණ්ඩලයේ විවේකාගාරයක් ලෙසද , එම ගොඩනැගිලි සියල්ලටම අමතරව එහි පවතින තවත් එවැනිම ගොඩනැගිලි ප්‍රමාණයක් දුම්රිය කාර්යය මණ්ඩලයේ නිල නිවාස වශයෙන් ද පාරිච්චියට ගෙන තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) දුම්රිය භෝජනාගාර සේවය පවත්වා ගෙන ගිය කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් එම අවශ්‍යතාවය වෙනුවෙන් එම බේකර්ය සහිත ගොඩනැගිල්ල පාරිච්චියට ගෙන තිබිය දී නව කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුට භෝජනාගාර සේවය පවත්වා ගෙන යාමට එම බේකර්ය සහිත ගොඩනැගිල්ල භාර දීමේ දී කිසිදු අලුත්වැඩියාවක් සිදු කර නොතිබුණි. ඒ නිසා එහි ඉහළ මට්ටමේ භෝජනාගාර සේවයක් පවත්වා ගෙන යාමට තරම් පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීය.
- (ආ) කාර්ය මණ්ඩල විවේකාගාර වශයෙන් පවත්වා ගෙන යන එම ගොඩනැගිලි ඉතා පැරණි තත්ත්වයේ ඒවා වූ අතර, දීර්ඝ කාලයකින් අලුත්වැඩියාවක් සිදු කර නොතිබුණි. ඒ හේතුවෙන් එම ගොඩනැගිලි ප්‍රසන්න පෙනුමක් නොමැති පරිසරයට හානිවන ආකාරයෙන් පවත්වා ගෙන ගොස් තිබුණි.

(ඇ) දුම්රිය මගීන්ගේ මෙන්ම මහජනතාවගේ පොදු පහසුකම් නැංවීම මගින් දුම්රිය සේවයට වටිනාකමක් එකතු කළ හැකි වන පරිදි පවත්වා ගෙන යාමට හෝ මෙම ප්‍රදේශයේ ඉඩම්වල ඇති වාණිජ වටිනාකම සැලකිල්ලට ගෙන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ආදායම් ඉපයිය හැකි අරමුණු වෙනුවෙන් යොදා ගැනීමට කටයුතුකර නොතිබීම.



කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමු වේදිකාව සම්පයේ පිහිටා ඇති ඉතා පැරණි ගොඩනැගිලි සහිත ඉඩම

ඇහවීම

- (අ) දුම්රිය සේවය ඉහළ නැංවීමට අවශ්‍ය වැඩි දැයුණු කළයුතු පොදු පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම ඇතිව තිබීම.
- (ආ) දුම්රිය හෝජනාගාර සේවය උසස් මට්ටමින් පවත්වා ගෙන යාමට මෙම ඉඩකඩ උපරිම මට්ටමෙන් ප්‍රයෝජනයට නොගැනීම නිසා, සේවා තත්ත්වය වැඩි දියුණු නොවීම.
- (ඇ) දුම්රිය කාර්ය මණ්ඩලයට වඩාත් හොඳ තත්ත්වයෙන් යුතු පහසුකම් සලසා දීමට නොහැකිවීම.
- (ඈ) මෙම භූමි ප්‍රදේශය ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් උපරිම වශයෙන් ආදායම් ඉපයිය හැකි විකල්පයන් වෙත යොමු නොවීම නිසා, විශාල ආදායමක් අහිමි වීම.
- (ඉ) මගීන් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ දී කේන්ද්‍රස්ථානයක් සේ සැලකිය හැකි කොටුව දුම්රිය පොළ ආසන්නයේම පිහිටා ඇත මෙම ඉඩකඩ සංචාරකයින්ගේ හා මගීන්ගේ ආකර්ෂණය ඇති වන පෙනුමක් සහිතව පවත්වා ගෙන යාමට බාධාවන් වී තිබීම.

(ඊ) පාරිසරික ගැටළු මතු වීමට ඇති ඉඩකඩ වනම්, ඩෙංගු වැනි රෝග ව්‍යාප්තියට මෙම පසුබිම රුකුල්වන බව නිරීක්ෂණය වීම.

නිර්දේශ

(අ) මෙම භූමි ප්‍රදේශය වර්තමානයට ගැලපෙන අයුරින් සංවර්ධනය කිරීමට සැලැස්මක් පිළියෙළ කිරීම.

(ආ) වවැනි දිවිය කාලීන සංවර්ධන සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක වන තෙක් අදාළ ගොඩනැගිලිවලින් උපරිම පයෝජන ලබා ගත හැකි වන පරිදි ඒවායේ අවම පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමට කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

පෙන්වා දී ඇති තත්ත්වය කෙරෙහි පූර්ණ අවධානය යොමු වී ඇති අතර ඉදිරියේදී ගනු ලබන ක්‍රියා මාර්ග ගැන වාර්තා කිරීමට කටයුතු කරමි.

3.3 ආදායම් උපයනු ලැබිය හැකි අනෙකුත් දේපල

3.3.1 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් කොළඹ කොටුව පොද්ගලික බස් රථ නැවතුම්පල පිහිටි ඉඩම ජාතික ප්‍රවාහන කොමිසම විසින් භාවිතයට ගැනීම



බැස්තියන් මාවතේ පිහිටි පොද්ගලික බස් රථ ගාල

අක්කර 04 යි රුඩ් 01 යි පර්චර්ස් 10 ක ප්‍රමාණය වූ කොළඹ කොටුව මැනිං වෙලද පොළ, බැස්ටියන් මාවත හා ඕල්කට් මාවත යන සීමාවන්ගෙන් වට වූ ත්‍රිකෝණාකාර හැඩය ඇති මෙම ඉඩම අංක 9/0315/358/014 හා 2009 පෙබරවාරි 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මගින් පළාත් මහී පර්යන්තය වැඩි දියුණු කිරීම පිණිස කල් බදු ක්‍රමයක් යටතේ ජාතික ප්‍රවාහන කොමිසම වෙත ලබා දීමට අනුමත කිරීමෙන් පසුව එහි සංවර්ධන කටයුතු ගණනාවක්ම සිදු කර තිබුණි. එහෙත්, 2010 අගෝස්තු මාසය දක්වා ජාතික ප්‍රවාහන කොමිසම සමඟ මේ වෙනුවෙන් ගිවිසුමකට එළඹීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

2010 ජනවාරි 01 දින සිට වසර 05 ක් සඳහා බදු දීමට තීරණය වී 2010 සැප්තැම්බර් 30 දින රු.200,000 ක අත්තිකාරම් මුදලක් ගෙවා තිබූ නමුත්, එම ඉඩමේ වටිනාකම තක්සේරු කිරීමක් සිදු කර නොතිබුණි. මාර්ගස්ථ මහී ප්‍රවාහන සේවය යටතේ මහී පර්යන්තය එම ස්ථානයේ වැඩි දියුණු කිරීම මගින් මෙම ඉඩම එලදායි ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබුණත් එම කාර්ය සඳහා විධිමත් අයුරින් පවරාගෙන නොතිබුණි.

ඉඩම පිහිටි ප්‍රදේශය තුළ 2010 අගෝස්තු 02 දින සිදු කරන ලද ස්ථානීය පරීක්ෂාවේ දී අනාවරණය වූ පරිදි විශේෂයෙන් ඕල්කට් මාවතට මායිම් වන අන්තයේ වෙලද සැල් විශාල ප්‍රමාණයක් ඉදි කර තිබුණු අතර ඇතැම් වෙලද සැල් එම ව්‍යාපාරකයින්ට අවශ්‍ය පරිදි පුළුල් කර තිබුණි. තවත් වෙලද සැල් කිහිපයක් ව්‍යාපාරකයින් විසින් උප බදු පදනම යටතේ බදු දී තිබුණි. මෙම ව්‍යාපාරක ස්ථානවලින් කිසිදු බදු ආදායමක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබී නොතිබූ අතර, ඒවා බදු දීමේ පදනම ද පැහැදිලි නොවීය.

ඇහවීම

- (අ) ජාතික ප්‍රවාහන කොමිසම වෙත ලබා දී තිබූ මෙම ඉඩම අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබීමට පෙර සිටම බස් නැවතුම්පලක් වශයෙන් පවත්වා තිබුණි. එම කාලය තුළ ලැබියයුතු බදු කුලී පිළිබඳව නොසලකා කටයුතු කිරීම නිසා ඉඩමේ වාණිජ වටිනාකම හා පිහිටීමේ වැදගත්කම අනුව ලබා ගත හැකිව තිබූ සැලකියයුතු බදු ආදායමක් දෙපාර්තමේන්තුවට අහිමි වී තිබීම.
- (ආ) ඉඩම බදු දීමේ දී ඕල්කට් මාවත අන්තයේ පවත්වා ගෙන යන කඩ කාමර පිළිබඳ සැලකිල්ලක් දක්වා නොතිබුණු අතර, එය අවිධිමත් ලෙස බාහිර පුද්ගලයින් පරිහරණය කිරීමේ ගැටළුව ද මෙම ප්‍රධාන ඉඩම බදු දීම තුළින් නිරවුල් වී නොතිබුණි. තව ද, එම ව්‍යාපාරකයින්ගෙන් කඩ කාමර නැවත අත්පත් කර ගැනීම දුෂ්කර බව ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවේ දී නිරීක්ෂණය වූ බැවින්, මෙය එලදායි නොවන ගනුදෙනුවක් වීම.
- (ඇ) ඉඩම තක්සේරු කිරීමක් සිදු නොකර, අත්තිකාරම් මුදලක් පමණක් ආරම්භයේ දී ගෙවා තිබූ අතර, එයද ප්‍රමාණවත් අත්තිකාරම් මුදලක් නොවන බව නිරීක්ෂණය වීම.

නිර්දේශ

- (අ) උප බදු දීමි වලට අදාළ කොන්දේසි ඇතුළත් කරමින් බදු ගිවිසුම් වලට එළැඹීම.
- (ආ) බදු පදනම යටතේ ලබා දෙනු ලබන ඉඩම් වල අදාළ ආයතනය විසින් සිදු කරනු ලබන සංවර්ධන කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවේ එකඟතාවය මත සිදු කළයුතු බවට කොන්දේසි ගිවිසුම් තුළ ඇතුළත් කිරීම.
- (ඇ) මෙම ඉඩම් දේපළ නැවත තක්සේරු කර, එහි වාණිජ වටිනාකමට සරිලන බදු කුලියක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- (ඈ) අදාළ ගිවිසුමට එළඹීමේ දී ඉඩමට මායිම්ව පිහිටි කඩ කාමරවල අයිතිය තහවුරු වන පරිදි කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සමඟ දෙපාර්තමේන්තුව ඇතිකරගත් අවබෝධතා ගිවිසුමකට අනුව අන්තර් පළාත් මගී පර්යන්තයක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට අක්කර 04 ,රුඩ් 02 යි පර්චස් 10 ක කොටසක් 2010 අගෝස්තු 05 දින ලබා දී ඇත. 2010 තක්සේරු වාර්තාව අනුව හිඟ බදු මුදල් ගෙවා දමන ලෙස කිහිපවරක් දන්වා ඇත. 2009 පෙබරවාරි 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවට අනුව රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ සහයෝගිතාවය මත බස් පර්යන්තය සංවර්ධන කටයුතු සිදුකිරීමට අනුමැතිය ලැබී ඇත. අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියට අනුව මේ පිළිබදව 2012 ජනවාරි 24 පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය සමඟ පැවති සාකච්ඡාවේදී හිඟව ඇති බදු මුදල මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට කරනු ලබන දෙපාර්තමේන්තුවේ ආයෝජනයක් සේ සලකා කටයුතු කිරීමටත් එහි ලාභාංශ ලැබීමේ කොටස් කරුවෙකු සේ සලකා කටයුතු කිරීමටත් ඒ සම්බන්ධව අධ්‍යයනය කර තීරණයක් ගැනීමට යෝජනා වී ඒ අනුව ඉදිරි කටයුතු කිරීම .

3.3.2 කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ ඉදිරිපස පිහිටි අවිධිමත් අයුරින් ව්‍යාපාරික කටයුතු සඳහා යොදා ගෙන ඇති ඉහළ වෙළඳ වටිනාකමක් ඇති ඉඩම් කොටස් සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග නොගැනීම

ප්‍රමාණයෙන් පර්චස් 0.58 ක් වූ ඉඩම් කොටස කොටුව දුම්රිය ස්ථානයට ඇතුළු වන එනම්, ඕල්කට් මාවත හරහා ඇත මගී ගුවන් පාලමට මුහුණ ලා පිහිටීම නිසා, ව්‍යාපාරික වශයෙන් ඉතා වැදගත් ස්ථානයක් විය. 1981 වර්ෂයේ දී, ගිවිසුමකට එළඹීමෙන් තොරව ව්‍යාපාරික කටයුතු වෙනුවෙන් ලබා දී තිබුණු එම ඉඩම් කොටස දැනට වෙළඳ ව්‍යාපාරයක් පවත්වා ගෙන යනු ලැබේ. කාලීනව මෙම ඉඩමේ වටිනාකම තක්සේරු කළයුතු වුව ද, එවැනි තක්සේරුවක් නොකර, එකඟ වූ අවම බදුකුලි වටිනාකමක් මත ව්‍යාපාරික කටයුතු කර ගෙන යාමට අවස්ථාව සලසා දී ඇති නමුත්, එම අවම බදු මුදල පවා ගෙවීම පැහැර හැරීම නිසා, 2006 වර්ෂය අවසානය වන විට රු.124,200 ක බදු ආදායමක් හිඟ හිටව පැවතුණි. ඉන් පසුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් විසින් බදු කුලි ආදායම් එකතු කර ගැනීමට කටයුතු කර

නොතිබුණු අතර, අදාළ ව්‍යාපාරිකයා විසින් මෙම වෙළඳ සැල අනවසරයෙන් පුළුල් කර තිබුණි. ඊ වෙනුවෙන් කිසිදු ක්‍රියා මාර්ගයක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නොගෙන පසුව මේ සම්බන්ධයෙන් නතිමය කටයුතු සඳහා යොමු වීම පිණිස දෙපාර්තමේන්තුවේ මැනුම් අංශය මගින් අදාළ මැනුම් කටයුතු ඉටු කර ගැනීමට ඉල්ලීම් කර තිබුණද එයද ඉටු වී නොතිබුණි. තව ද, මෙම වෙළඳ සැල විසින් කොටුව දුම්රිය ස්ථානයෙන් විදුලිය හා ජල සම්බන්ධතා ලබා ගෙන ව්‍යාපාරික කටයුතුවල යෙදී තිබුණත් වගකිවයුතු නිලධාරීන් ඊට අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගෙන නොතිබුණි. විශේෂයෙන් දුම්රිය ආරක්ෂක අංශය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු දේපල සාවද්‍ය ලෙස පරිහරණය කිරීමේ අවස්ථා සම්බන්ධයෙන් මැදිහත්වීම ඉතා අසතුටුදායක වීම නිසා පසුව පැන නගින ගැටළු ඉතා බරපතල තත්ත්වයකට පත් වන බව ඉහත සිද්ධීන් වලින් පැහැදිලි විය.



බෝසවන වෙළඳසැල පිහිටා ඇති අයුරු

ඇහවීම

- (අ) දුම්රිය ස්ථානයට ඇතුළු වන ප්‍රධාන දොරටුව අභියස පිහිටි මෙම කඩ කාමරය ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට යොදා ගනිමින් වෙළඳ ව්‍යාපාරයක් පවත්වා ගෙන යනු ලබන අතර, ඉන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රතිලාභයක් හිමි නොවීම.
- (ආ) මෙම නිශ්චිත ඉඩකඩ ප්‍රමාණයට අමතරව තවත් ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් අනවසරයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් ව්‍යාපාරික කටයුතුවල යෙදීම නිසා, මෙම ඉඩම් ගැටළුව තවදුරටත් සංකීර්ණ වී තිබීම.

(ඇ) දුම්රිය සේවාව වැඩි දියුණු කිරීමට හෝ වෙනත් මහජන උපයෝගීතාවයන් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා යොදා ගත හැකි මෙම ඉඩකඩ ප්‍රමාණය එම අරමුණ වෙනුවෙන් යොදා ගැනීමට නොහැකි වී තිබීම.

(ඇ) කොටුව දුම්රිය ස්ථානයෙන් විදුලිය හා ජලය ලබා ගැනීමට හැකි වීම නිසා එය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අමතර වැය බරක් වී තිබීම.

නිර්දේශ

(අ) අනවසරයෙන් ලබා ගෙන ඇති විදුලිය හා ජල සම්බන්ධතා තවදුරටත් ප්‍රයෝජනයට ගන්නේ නම් ඒවා විසංධි කිරීමට කටයුතු කිරීම හා මෙවැනි අනවසර ක්‍රියා අභ්‍යන්තර කාර්ය මණ්ඩලයේ සහායක් නොමැතිව සිදුකිරීම අපහසු බැවින් ඒ සඳහා අනුබලයක් ලැබී ඇද්ද යන්න පරීක්ෂා කර එසේ වී නම් ඔවුනට විරුද්ධව අවශ්‍ය විනය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීම.

(ආ) මෙම ඉඩම් නිසි පරිදි මැනීම් කටයුතු සඳු කර ඉඩමේ වපසරිය නිර්ණය කිරීම.

(ඇ) නීතිපති සමඟ සාකච්ඡා කර මෙම ඉඩමට අදාළව පැන නැඟී ඇති නඩු කටයුත්ත ඉක්මන් කර අදාළ තීන්දුව ලබා ගැනීමට කටයුතු කිරීම.

(ඇ) මූලික එකඟතාවයක් අනුව මෙම ඉඩම් කොටස ආරම්භයේ දී පාරිච්චියට ලබා දී තිබූ බවට තොරතුරු ඉදිරිපත්වී ඇති බැවින් එවැනි වගවීමකින් තොරව ක්‍රියාකළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීම හා ඉදිරියේ දී මෙවැනි කටයුතුවල දී පැහැදිලි හා දෙපාර්තමේන්තුවට හානිකර නොවන බඳු කොන්දේසි ඇතුළත් කරමින් විධිමත් බඳු ගිවිසුම්වලට එළඹීමට කටයුතු කිරීම.

(ඉ) දුම්රිය සේවාව නතර සිටුවීමට අවශ්‍ය පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම වෙනුවෙන් මෙම ඉඩම් යොදවා ගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

මෙම ඉඩම සඳහා 2012 අගෝස්තු 29 දින ඉඩම් සැලසුමක් පිළියෙල කර ඇත. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟ බඳු මුදල රු.268,990ක් ගරු අමාත්‍යතුමාගේ තීරණයකට අනුව ගෙවා දැමීමට පොරොන්දු වී ඇති අතර නොච්ඡේ නම් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බව දැනුම් දී එතැන් පටන් මාස 06ක් ඇතුළත හිඟ මුදල් නොගෙවීම නිසා බඳු කරුට එරෙහිව නඩු පවරා ඇත.

3.3.3 කොළඹ කොටුව දුම්රිය අංගනය හා කොළඹ කොටුව සහ මරදාන අතර දුම්රිය මාර්ගය ආසන්නයේ පිහිටි රුධි 03 යි පර්වර්ස් 19 ක් වූ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩමක් කොන්ක්‍රීට් වැඩ පොළක් පවත්වා ගෙන යාමට බාහිර පාර්ශවයකට බදු පදනම යටතේ ලබා දීම.

අදාළ බදුකරු හා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව අතර ඇති වූ ගිවිසුමක් මත 1993 මැයි මාසයේ සිට මෙම ඉඩමෙහි කොන්ක්‍රීට් නිෂ්පාදන වැඩ පළක් පවත්වාගෙන යනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය . මෙම ගිවිසුම ආරම්භයේ දී බදු ඉඩම තක්සේරු කළ බවට තොරතුරු ඉදිරිපත් නොවූණ අතර, අවසන් වරට තක්සේරුවක් කර තිබුණේ 2010 ජූලි 08 දින දීය. එනම්, බදු දීමෙන් වර්ෂ 17 කට පසුවය. එම තක්සේරු වටිනාකම රු.2,160,000 ක් වී ඇති අතර, එම තක්සේරුවෙන් අනතුරුව වුව ද, මෙම බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීමක් හෝ වර්තමානයට ගැලපෙන අයුරින් වෙනස් කිරීමක් සිදු කර නොතිබුණි. තව ද, තක්සේරුවට අනුව, 2011 වර්ෂය වන විට රු.746,480 ක බදු මුදලක් හිඟ හිට පැවතුණි.

ඇඟවීම

- (අ) වසර 17 ක් තරම් දිර්ඝ කාලයක් අදාළ බදු ගිවිසුම අවසන් නොකර පැරණි කොන්දේසි යටතේම බදුකරුට පරිහරණය කිරීමට හැකියාව ලැබී තිබීම.
- (ආ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කොළඹ කොටුව අංගනය හා ඒ අවට ඉඩම් බොහෝ වශයෙන් වර්තමානයේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා යොදා ගන්නා බැවින්, මෙවැනි සංවර්ධන කටයුත්තක් සඳහා අවශ්‍ය මොහොතක එම ඉඩම නැවත ලබා ගැනීම දුෂ්කර බව අනෙකුත් සිද්ධීන් අනුව පැහැදිලි වීම.

නිර්දේශ

- (අ) වර්තමාන තත්ත්වයට ගැලපෙන පරිදි බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම හා බදු කාල සීමාව සම්බන්ධයෙන් සැලකිලිමත් වීම.
- (ආ) එම ඉඩම පිහිටි භූමි ප්‍රදේශය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සංවර්ධන වැඩට හෝ වෙනත් පොදු පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා යොදා ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ අවධානය යොමු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

2012 වර්ෂය අවසානය දක්වා හිඟ බදු මුදල් ගෙවා අවසන් කර ඇත. 2011 වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂය දක්වා නව තක්සේරුවක් යටතේ බදු දී ඇත අතර 2013 වසරට අදාළ බදු මුදල ගෙවන ලෙස දැනුම් දී ඇත.

3.3.4 එළඹෙනවාටු බඳු ගිවිසුම් සංශෝධනය කිරීමකින් තොරව දීර්ඝ කාලීනව පවත්වාගෙන යාම

ගිවිසුම් සංශෝධනයකින් හෝ අවලංගු කිරීමකින් තොරව හා බඳු කුලී සංශෝධනය නොකර අවම බඳු කුලියක් ගෙවමින් දුම්රිය ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි විවිධ පාර්ශවයන් විසින් ඉතා දීර්ඝ කාලයක් මුළුල්ලේ පරිහරණය කරමින් පැවතුණි. මේ අනුව ගිවිසුම්වලට එකඟවන අවස්ථාවේ පවතින තත්ත්වය හා දීර්ඝකාලීනව සිදුවිය හැකි වෙනස්කම් ගැන සැලකිල්ලකින් තොරව එම ගිවිසුම් ඉදිරියට පවත්වාගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය.

විස්තර පහත පරිදි වේ.

බඳු ගැණුම්කරුගේ නම	ඉඩමේ පිහිටීම	ගිවිසුමට එළඹී දිනය
(i) රජයේ බැංකුව	ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවත	2003 ජනවාරි 01
(ii) පොද්ගලික බැංකුව	එම	2005 දෙසැම්බර් 31



ඩී.ආර් විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි සම්පත් බැංකුව හා මහජන බැංකුව

ඇහවීම

- (අ) කාලීනව දේපල තක්සේරු කිරීමක් නොකරන බැවින් පැවති බඳු මදල යටතේම අදාල බඳු මුදල් ගණනය කර අයකිරීම නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අලාභයක් සිදුවීම.
- (ආ) අවම බඳු කුලිය වුවද දීර්ඝ කාලයක් හිඟහිටව පැවතීම.

නිර්දේශ

- (අ) කාලීනව බඳු දේපල තක්සේරු කිරීම හා ගිවිසුම් අළුත් කිරීම.
- (ආ) බඳු කුලී ගෙවීම් හිඟ හිටීම පාලනය කරම සම්බන්ධ වගන්ති ගිවිසුම්වල ඇතුළත් කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

රජයේ බැංකුව සම්බන්ධයෙන් 2012 දෙසැම්බර් 31 දක්වා හිඟ බදු මුදල් ගෙවා ඇත. ඉදිරි වර්ෂ 5 ක කාලයක් සඳහා බදුකරය අලුත් කිරීමට තක්සේරු වාර්තාවක් කැඳවා ඇත. එය ලද පසු ඉදිරි වසර 05 සඳහා නව තක්සේරුව යටතේ බදුකරය අවත් කරණ ලැබේ.

අදාළ පෞද්ගලික බැංකුව සඳහා 2007 ජූලි 01 සිට 2012 ජූනි 30 දක්වාද , 2012 ජූලි 01 සිට 2017 ජූනි 30 දක්වා ද රජයේ තක්සේරුව මත බදුකරය අවත්කර ඇති අතර 2013 ජූනි 30 දක්වා හිඟ බදු මුදල් ගෙවා ඇත.

3.4 පරිපාලනමය දුර්වලතා

3.4.1 ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි බදු දීම සම්බන්ධව කටයුතු කරන දෙපාර්තමේන්තුවේ විවිධ අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් නොතිබීම

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධ කටයුතු උප දෙපාර්තමේන්තු කිහිපයක් යටතේ සිදුකෙරෙන අතර එම දේපල කළමනාකරණයෙහි ලා මෙම එක් එක් අංශවල කාර්යභාරය ඉතා වැදගත් කොට සැලකිය හැකිය. ඒ අනුව ඉඩම් අංශය, වාණිජ අධිකාරී අංශය, දුම්රිය ගිණුම් අංශය, ආරක්ෂක අංශය හා අදාළ ඉඩම හෝ ගොඩනැගිල්ල අයත්වන උප දෙපාර්තමේන්තුව යන විවිධ අංශ එයට ඇතුළත් වේ.

ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි බදු දීමේ කටයුතු හා නීතිමය කටයුතු පැන නැගුණ විට ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය කටයුතු දුම්රිය වාණිජ අධිකාරී අංශය විසින් ඉටුකරනු ලබන අතර , ඒ සඳහා අදාළ වන ලිපිගොනු පවත්වාගෙන යන නමුත් ඊට අදාළ ආදායම් උපලේඛන හා නඩු කටයුතුවල ප්‍රගතිය දැක්වෙන ලේඛන නඩත්තු කිරීම හා යාවත් කාලීන වූ සිතියම් පවත්වාගෙන යාම එම අංශය විසින් සිදු නොකරයි.

මේ අනුව ඉහත එක් එක් සිද්ධිය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී වෙනම නීතිමය අංශයක් නොමැතිවීමේ අඩුපාඩුව නිරීක්ෂණය විය.

ඇහවීම

- (අ) එක් එක් අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් නොමැතිවීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායී ලෙස යොදා ගැනීම සම්බන්ධ තීන්දු තීරණ ගැනීමට බාධාවක් වී පැවතීම.
- (ආ) අදාළ ලේඛන, වාර්තා යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යමින් එක් එක් සිද්ධිය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මකවීමේ කාර්යක්ෂමතාවය අවම මට්ටමක පැවතීම.

(ඇ) අදාළ අංශවලින් ලැබෙන දායකත්වය ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා විගණනයට භාජනය වූ කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන් බරපතල ගැටළු මතු වී ඇති අතර ඒ බව ඉහත ඡේදවල දක්වා ඇති විස්තර අනුව තහවුරු වීම.

නිර්දේශ

(අ) ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන දෙපාර්තමේන්තුවේ එක් එක් අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් ඇතිවන පරිදි හා නිශ්චිත කාර්යභාරයන් වල වගකීම් පැවරෙන පරිදි වැඩ බෙදීමක් සහිත පාලන ක්‍රමයක් ඇතිකිරීම හා එය ප්‍රමාණවත් පරිදි අධීක්ෂණය කිරීම.

(ආ) නිලධාරීන්ගේ වගකීම් වෙනස්වන අවස්ථාවන්හිදී එනම් විශ්‍රාම යාමේදී හෝ වෙනත් අංශයකට මාරුවීමේදී නිසි පරිදි වැඩ බෙදීමක් හා වැඩ පැවරීමක් සිදුවන පරිදි අදාළ වෙනස්වීම් සිදුකිරීම.

(ඇ) අදාළ වගකීම් පැහැරහරින නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනයානුකූලව කටයුතු කරමින් නැවත එවැනි තත්වයක් ඇති නොවීමට පාලන ක්‍රමය විධිමත් කිරීම.

(ඉ) ගිවිසුම්වලට එළඹීමේදී එක් එක් බදු දේපල සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඇති අයිතිය අභියෝගයට ලක් නොවන පරිදි හා අනෙකුත් කොන්දේසිද අනාගතයේදී අහිතකර ලෙස බල නොපාන පරිදි සිදු කිරීම පිණිස ඒ පිළිබඳව නීති අංශයක් පිහිටුවීම හා අදාළ ගිවිසුම් නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ උපදෙස් මත විධිමත්භාවයට පත් කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

වාණිජ අධිකාරී කාර්යාලයේ ඉඩම් අංශයට අමතරව ගමනාගමන අධිකාරීගේ අධීක්ෂණය යටතේ රක්ෂිත කළමනාකරණ ඒකකයක්ද, රඹුක්කන සිට මාතලේ හා බදුල්ල දක්වා ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමට ඉඩම් අංශයක්ද වශයෙන් ඒකක 03ක් යටතේ ඉඩම් සම්බන්ධ සියළු කටයුතු කඩිනම් කිරීමේ අරමුණින් එම අංශයේ කටයුතු විමධ්‍යගත කර ඇත. ඒ අනුව බදු එකතු කිරීමේ හා විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාමේ කටයුතු ප්‍රගතියක් සහිතව සිදු වෙමින් පවතී. ඉඩම් බදු දීමේ ක්‍රියාවලියේ දී මතු වන හා දැනට මතු වී ඇති ගැටළු සම්බන්ධයෙන් උපදෙස් ලබා දීමට වෙනම නීති අංශයක් දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ගේ අධීක්ෂණය යටතේ පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

3.4.2 භෞතික හා මානව සම්පත් ප්‍රමාණවත් පරිදි ලබා නොදීම

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට මනා ශක්තියක් (Strength) ගොඩනැගී ඇති එයට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ඵලදායීව කළමනාකරණය කිරීමෙන් වර්තමානයේ දෙපාර්තමේන්තුව මුහුණදී ඇති මූල්‍ය දුෂ්කරතා සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් අවම කර ගැනීමට හැකියාව ඇති බැවින් එම දේපල ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කිරීමට ප්‍රමාණවත් සම්පත දෙපාර්තමේන්තුව සතු විය යුතුය. නමුත් භෞතික හා මානව සම්පත් ප්‍රමාණවත් පරිදි ලබා නොදීම ඊට බාධාවක්ව පැවතුණි.

ඒ අනුව මිනින්දෝරු නිලධාරීන් ප්‍රමාණවත් නොවීම හා සැලසුම් ශිල්පීන්ගේද අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය. තවද මැනුම් අංශයේ ඇති දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් ඇතුළත්ව අදින ලද මැනුම් සිතියම් පැරණි තත්ත්වයේ ඒවා වූ අතර ඒවා පරිශීලනය කිරීමටත් නොහැකිවන තරමට එම සිතියම් දිරාපත්වී තිබුණි. එම සිතියම් ප්‍රතිසංස්කරණය කළයුතුවීම අනිවාර්ය කාරණයක් වුවත් අවශ්‍ය මුදල් නොමැතිවීම හේතුවෙන් එය මේ දක්වා ඉටුකර ගැනීමට නොහැකිවී ඇත. තවද මිනුම් අංශයට අවශ්‍ය නවීන උපකරණ ඇතුළු අනෙකුත් පහසුකම්වලද හිඟයක් පවතින බැවින් මිනුම් කටයුතු විධිමත්ව කර ගැනීමට එම අවශ්‍යතා සපුරාගැනීම අත්‍යාවශ්‍ය කරුණක් බව පෙනී යයි.

ඇහවීම

ඉඩම් සම්බන්ධව මතුවන ගැටළු සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන අංශවල අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ නොකිරීමේ හේතුවෙන් පවතින අඩුපාඩු අදාල ගැටළුවල බරපතලකම වැඩිකිරීමට හේතුවක් වීම.

නිර්දේශය

එක් එක් අංශවල පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමට සැලැස්මක් පිළියෙල කිරීම හා ඊට ප්‍රමාණවත් අරමුදල් සම්පාදනය කරම හා ඒ තුළින් එකී අංශවල කටයුතුවල ගුණත්වය හා කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය කිරීමට කටයුතු කිරීම.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අදහස් දැක්වීම:

අදාල පහසුකම් වැඩි දියුණු කර එම අංශ වල ගුණත්වය හා කාර්යක්ෂමතාවය නැවීමට පියවර ගැනීමට අපේක්ෂා කරන බවත් මනා සම්බන්ධීකරණයකින් යුක්තව අදාල කටයුතු පවත්වාගෙන යාමට ක්‍රමෝපායයන් සකස් කිරීම හා පවත්නා ක්‍රමවේදය විධිමත් කිරීම පිණිස අදාල අංශ ප්‍රධානීන් දැනුවත් කිරීමටත් කටයුතු කරනු ලැබේ.

04. සමස්ථ නිගමනය

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට එහි ඵ්දිනෙදා මෙහෙයුම් කටයුතු හා අනාගත අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් සැලකිය යුතු ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ප්‍රමාණයක් හිමි වී තිබේ. විශේෂයෙන් කොළඹ කොටුව තුළ පිහිටා ඇති ඉහල වාණිජ වටිනාකමක් ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දුම්රිය සේවය ආරම්භයේ සිටම දෙපාර්තමේන්තුව සතුව පවතින අතර ඒවා වර්තමානයේ ඵලදායී ලෙස යොදා නොගන්නා බව පැහැදිලි වේ.

වර්ෂ 1918 දී අදිනු ලැබූ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් ඇතුළත් සිතියමට අනුව එහි පෙන්වා ඇති ඉඩම් වලින් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් විවිධ බාහිර පාර්ශවයන් විසින් පරිහරණය කරනු ලබන බවත් ඒවායන් බොහොමයක් සම්බන්ධයෙන් ගැටළුකාරී තත්ත්වයන් නිර්මාණය වී ඇති බවත් නිරීක්ෂණය වේ. එම ඉඩම් බාහිර පාර්ශවයන්ට ලබා දීමේදී නීත්‍යානුකූල පරිදි සිදු නොවීම හා ඉඩම් බදු දීමේදී ලිහිල් කොන්දේසි අනුගමනය කිරීම එයට හේතු වී තිබුණි. එහිදී එම දේපලවල අයිතිය සම්බන්ධයෙන් මෙන්ම ඒ වෙනුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු බදු ආදායම සම්බන්ධයෙන්ද ගැටළු මතු වී තිබුණි. මෙම තත්ත්වය යථාවත් කිරීම පිණිස කටයුතු කිරීමේ දී දෘෂ්‍යමාන වන කළමනාකරණයේ අකාර්යක්ෂමතාවයන් පහත පරිදි විය.

- (අ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි නිවැරදිව හඳුනා ගැනීමට අපොහොසත් වීම.
- (ආ) දේපල බදු දීමේදී දෙපාර්තමේන්තුවට අවාසි සහගත කොන්දේසි සහිත ගිවිසුම්වලට එළැඹීම.
- (ඇ) දේපල ඵලදායී ලෙස පරිහරණය කිරීමට අදාළ දිගුකාලීන සැලැස්මක් නොතිබීම.
- (ඈ) එළැඹෙන ලද ගිවිසුම් අළුත් නොවී දීර්ඝ කාලයක් තුළ නොවෙනස් ව ක්‍රියාත්මක වීම.
- (ඉ) ගැටළුකාරී තත්ත්වයන් පැහැදිලිව පිටපත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම.
- (ඊ) ගැටළු මතු වූ විට අදාළ රාජ්‍ය ආයතන සමග සාකච්ඡා කර විසඳා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සතුටුදායක මට්ටමක නොවීම.
- (උ) ප්‍රමාණවත් පරිදි ලේඛන පවත්වා නොතිබීම.
- (ඌ) මනා වැඩ බෙදීමක් මගින් මෙම විෂයයට අදාළ කටයුතු විධිමත්ව සිදු නොකිරීම.
- (එ) ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දේපලවල වාණිජ වටිනාකම පිළිබඳ සැලකිලිමත් නොවීම.
- (ඵ) මෙම ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දේපල සම්බන්ධයෙන් ඇති කරණ ලබන බාහිර බලපෑම් වලදී නීත්‍යානුකූලව අවශ්‍ය කටයුතු ඉටු නොකිරීම.
- (ඹ) දෙපාර්තමේන්තුවට වාසිදායක අන්දමින් ලද නඩු නිත්‍ය සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම.
- (ඹ) දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි , ඒවායේ ආරක්ෂාව, සංරක්ෂණය සහ දිගුකාලීන පැවැත්ම සහතිකවීම සම්බන්ධයෙන් හිමිකම් ලේඛන සෙවීමට සහ රැස්කිරීම සඳහා පසුගිය දශක ගණනාවක් තිස්සේ ගත් කිසිදු අර්ථාන්විත කාර්යයක් ඉටුකළ බවට ප්‍රමාණවත් සාක්ෂි නොතිබුණි.
- (ක) ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි යහපත් ලෙස කළමනාකරණය කිරීම තදබල ලෙස පැහැර හැරීම සිදුකළ නිලධාරීන්ට විරුද්ධව අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත් බවට ප්‍රමාණවත් සාක්ෂි නොතිබුණි.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ ප්‍රධාන ආදායම් ප්‍රභවය වූ මගී ප්‍රවාහන ආදායමට අමතරව නිසි කළමනාකරණයක් තුළින් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි මගින් ඉපයිය හැකි අමතර ආදායම් පිළිබඳ අවධානය යොමුකිරීමටත් එම දේපල ඵලදායී ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමෙන් දැනට දුම්රිය සේවය මගින් ලබා දෙනු ලබන සේවාවට වටිනාකමක් එකතු කිරීමටත් ඇති හැකියාව පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ යුතු වේ.