

අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරාය ඉදිකිරීමේ
කටයුතු හා එම වරාය ආශ්‍රිත මූලික
පහසුකම් සැපයීම මඟින් ධීවරයන්ගේ
ජීවන තත්ත්වය වැඩි දියුණු වීම
පිළිබඳ කාර්යසාධන විගණන වාර්තාව

2010/2011



කාර්යසාධන හා පරිසර විගණන ඒකකය

වාර්තාවේ අංකය : වයිඑස්/පීඒ/පීඑල්එච්සී/2010

2014



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව



01. විධායක සාරාංශය

ධීවර ජනයාගේ ආර්ථික හා සමාජීය සංවර්ධනය සඳහා සැමට එකසේ අවස්ථාව සලසා දෙමින් ඔවුන්ගේ ජීවන තත්ත්වය නංවාලීම සඳහා අවශ්‍ය රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම පැවරී ඇත්තේ ධීවර හා ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වෙතයි. මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව, ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර වරායන් ඉදිකිරීම හා පවත්වාගෙන යාම සම්බන්ධ වගකීම දරන ආයතනය වේ. ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ආධාර යටතේ ධීවර වරායන් ලෙස අම්බලන්ගොඩ, හම්බන්තොට හා හලාවත යන ධීවර වරායන් ඉදිකිරීම වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ මූලික කාර්යයක් වී තිබුණි.

කාර්ය මණ්ඩලය ඇතුළු සම්පල හා කාලවේලාව යන සීමාවන් සැලකිල්ලට ගෙන මෙම කාර්ය සාධන විගණනය අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරායේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සහ එය ඉදිකිරීමේ අරමුණු එලදායී ලෙස ඉටුවී තිබේද යන්න පිළිබඳ මූලික කරුණු පරීක්ෂා කිරීම විය. අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරාය ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව විසින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ණය ආධාර රු. මිලියන 477 ක් වැයකර ඉදිකර තිබුණි. ධීවර වරාය ඉදිකිරීම මඟින් අපේක්ෂිත ඇතැම් අරමුණු එලදායීව ඉටුවී නොතිබුණු අතර වරායේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය මඟින් ධීවර යාත්‍රාවලට ලබාදීමට අපේක්ෂිත වූ සේවාවන් නිසි පරිදි ලබාදීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ප්‍රමාණවත් පරිදි සංවර්ධනය කර නොතිබීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන නිරීක්ෂණයන් පහත පරිදි විය.

- i. ශ්‍රී ලංකාවේ අනෙකුත් ධීවර වරායන්වලින් ධීවරයින් වෙත සැපයෙන සේවාවන්ට සාපේක්ෂව මෙම ධීවර වරාය මඟින් සපයා තිබූ සේවාවන් ප්‍රමාණවත් නොවුණි.
- ii. මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතාවය නිසා මෙම වරාය ආර්ථිකමය වශයෙන් එලදායක නොවූ අතර වරායේ අපේක්ෂිත ආදායම හා සත්‍ය වශයෙන් ඉපයූ ආදායම අතර පරතරය අයහපත් ලෙස වැඩිවී තිබුණි.
- iii. මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය අපේක්ෂිත පරිදි වර්ධනය නොවීම, එමඟින් ධීවර ප්‍රජාවගේ ආදායම් තත්ත්වය අපේක්ෂිත පරිදි ඉහල නොයෑම, ධීවර වරායන් මඟින් සැපයිය යුතු පොදු පහසුකම් හා සේවාවන් සතුටුදායක මට්ටමක නොවීම හා මෙම සියලු තත්ත්වයන් යටතේ ධීවර ප්‍රජාවගේ ජීවන තත්ත්වය වැඩි දියුණු වී නොතිබුණි.
- iv. අංග සම්පූර්ණ නොවන ධීවර වරායක් ඉදිකිරීම නිසා මෙම ස්ථානයේ තිබූ සුන්දර ස්වභාවික මුහුදු තීරය අහිමි වී ඇති අතර විවිධ පාරිසරික ගැටළු නිර්මාණය වී තිබුණි.

ඉහත කරුණු වලට අමතරව මෙම වරාය ඉදිකිරීමේදී සැලකිල්ලට භාජනය විය යුතුව තිබූ වරාය ජැටිය හා වරාය දියකඩනය යන ප්‍රධාන ඉදිකිරීම්වල පැවති නැවත නිවැරදි කල නොහැකි අඩුපාඩු මෙම විගණනයේදී කැපී පෙනෙන නිරීක්ෂණයක් විය. නමුත් වරාය බේසම තුළ නිරන්තරයෙන් සිදුකළ යුතු නඩත්තු කටයුතු නිසි පරිදි ඉටු කිරීමෙන් එම අඩුපාඩුවල බලපෑම අවමකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම, බහුදින ධීවර යාත්‍රා වැඩි ප්‍රමාණයකට අවශ්‍ය පහසුකම් හා සේවා සපයා ගැනීමට හැකිවන පරිදි වරාය ජැටිය දීර්ඝ කිරීම, දියත්මහ පහසුකම් ඇතුළු මූලික පහසුකම් ඇති කිරීමෙන් මෙම වරාය ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත වූ පරමාර්ථ ඉටුකර ගැනීමට කටයුතු කළයුතු වේ.

2. හැඳින්වීම

2.1 පසුබිම

(අ) ධීවර කර්මාන්තය

ශ්‍රී ලංකාවේ සත්ත්ව ප්‍රෝටීන් සපයන ප්‍රධාන මූලාශ්‍ර වලින් එකක් ලෙස මත්ස්‍ය ආහාර හැඳින්විය හැකි අතර එමඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සත්ත්ව ප්‍රෝටීන් අවශ්‍යතාවයෙන් සියයට 65 ක් එමඟින් සැපයේ. 2009 වර්ෂයේ රටේ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයෙන් සියයට 68 ක් දේශීය පාරිභෝජනය සඳහා යොදවා ගෙන තිබුණි. ඒ අනුව රටේ ආර්ථිකයට මත්ස්‍ය කර්මාන්තයෙන් සැපයෙන සැලකිය යුතු දායකත්වය සැලකිල්ලට ගෙන මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය නංවාලීම පිණිස ධීවර වරාය පහසුකම් ඇති කිරීම මූලික අවශ්‍යතාවයක් වන්නේය.

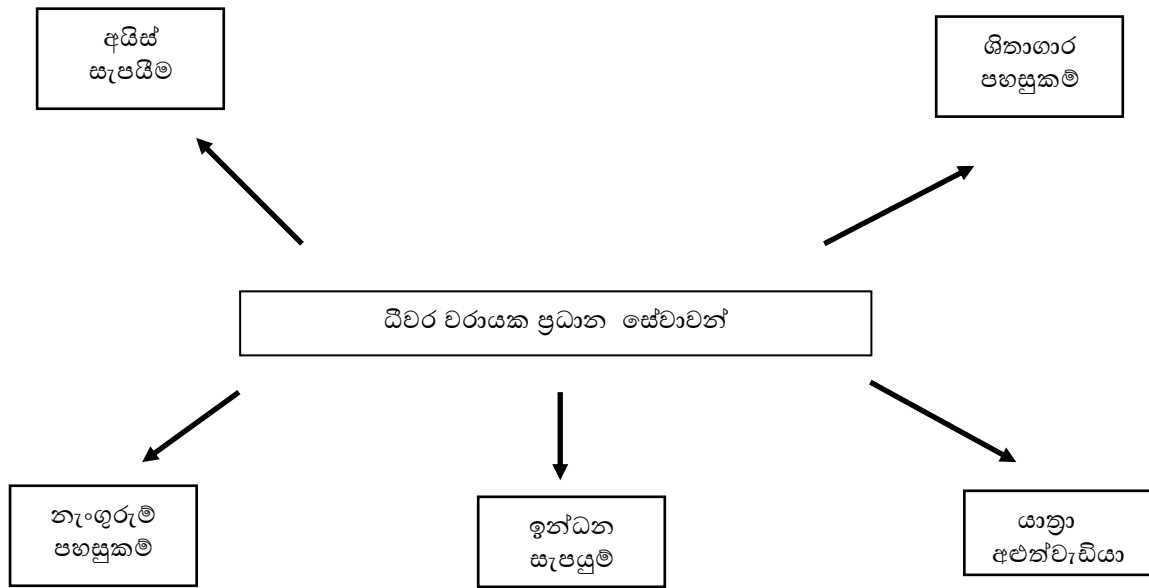
2010 ඔක්තෝබර් වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර වරායන් 18 ක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර තවත් වරාය කිහිපයක් ඉදිවෙමින් පැවතිණි. තවද ඇන්කර්ස් 40 ක් හා මාළු ගොඩබැමේ ස්ථාන 1,562 ක් පමණ සංඛ්‍යාවක්ද මෙම මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන කාර්යයට දායකවී තිබුණි.

(ආ) වරාය මෙහෙයුම්

ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව, 1957 අංක 49 දරණ කාර්මික සංස්ථා නීතිගත කිරීමේ පනත යටතේ පිහිටුවා ඇති අතර සංස්ථාව ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර වරායන් ඉදිකිරීම, සංවර්ධනය කිරීම හා පාලනය පවත්වාගෙන යාමේ වගකීම ඉටු කරනු ලබයි. අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරාය ඉදි කිරීමට පෙර පැවති මුහුදු තීරය සම්බන්ධයෙන් ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් කරන ලද අධ්‍යයනයකට අනුව යාන්ත්‍රික බෝට්ටු 77ක් ද යාන්ත්‍රික නොවන බෝට්ටු 34 ක්ද ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් මෙම ප්‍රදේශයේ ධීවර කටයුතුවල නියැලී ඇති බවට මූලිකව තහවුරු වූණි. මෙම ප්‍රදේශයේ අභ්‍යන්තර එන්ජින් සහිත බහුදින යාත්‍රා හිමියන් සංඛ්‍යාව 30 ක් පමණ වූ සීමිත පිරිසක් වුවද මෙම වරායේ පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා ගාල්ල සහ බේරුවල වැනි අවට වරායන් වෙත සිය බෝට්ටු මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ගෙන ගොස් තිබුණි. මෙම හේතු නිසා වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ ආධාර ඇතිව සියළු පහසුකම් සහිතව ධීවර වරායක් ඉදිකිරීමට පියවර ගන්නා ලදී. ඉදිකිරීම් 2006 වර්ෂයේ ආරම්භ කර 2009 වර්ෂයේ අවසන් කර තිබුණි. වරායේ

ඉදිකිරීම් පිරිවැය රු.475,517,129 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර තිබූ අතර සත්‍ය වියදම රු.477,574,256 ක් විය.

ධීවර වරායකින් ධීවරයන් වෙත සැපයෙන ප්‍රධාන සේවා පහත සඳහන් පරිදි නිරූපණය කළහැක.



ධීවර වරායන්ගේ ආදායම් මූලාශ්‍රවල ප්‍රධාන ආදායම් ප්‍රභවයන් ලෙස යාත්‍රා සඳහා ඉන්ධන, ජලය, අයිස් සහ නැංගුරුම් පහසුකම් ලබාදීම මගින් ලබන ආදායම් හැඳින්විය හැක. යාත්‍රාවල දිග ප්‍රමාණය අනුව එක් එක් යාත්‍රා සඳහා අයකරන නැංගුරුම් ගාස්තු ප්‍රමාණය වෙනස් වේ. තවද නෙලාගත් මත්ස්‍ය සම්පත් වෙළඳපොළ දක්වා ප්‍රවාහනය කරන තෙක් ගබඩාකර තබාගැනීම සඳහා ශිකාගාර පහසුකම් සැපයීමද බෝට්ටු අළුත්වැඩියා කිරීමේ සේවාවන් යටතේ අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකිරීමේදී උපකාරී වන දොඹකර පහසුකම් සැපයීම, දියත් මහ පහසුකම් සැපයීම හා අළුත්වැඩියා පහසුකම් සැපයීම අනෙකුත් ආදායම් මාර්ග ලෙස හඳුනාගත හැක.

2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරබලය

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

2.3 විගණනයේ අරමුණු හා විගණනය සඳහා මෙම ක්ෂේත්‍රය තෝරා ගැනීමට හේතු

මෙම කාර්යසාධන විගණනයේ අරමුණු වූයේ

- වරාය ඉදිකිරීම් කටයුතු එහි අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට සරිලන පරිදි සිදුවී තිබේද යන්න පරීක්ෂාව
- වරායේ මෙහෙයුම්, කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායක ලෙස ඉටුවේදැයි පරීක්ෂාව.
- වරාය මෙහෙයුම් නිසා පරිසරයට සිදුවන බලපෑම පරීක්ෂාව.

2.4 විගණන විෂය පථය

සීමිත කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් හා කාල වේලාවන් අනුව, මෙම කාර්යසාධන විගණනය ව්‍යාපෘතියේ අළුතින් ඉදිකරන ලද ධීවර වරායන් 03 අතරින් අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරායේ කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට පමණක් සීමා කරන ලද අතර එම ඉදිකිරීම් මඟින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකරගත් ප්‍රමාණය කෙරෙහි අවධානය යොමු විය.

කාර්යසාධන විගණන නිරීක්ෂණයන් හා නිර්දේශයන් මත නිගමනයකට එළඹීම සඳහා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු කොතරම් දුරට ලඟා කරගත හැකිද, යන්න හා වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව හා එම මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා වරාය ඉදිකිරීම් මඟින් ඇති කරන ලද වරාය පහසුකම් කොතරම් දුරට ප්‍රමාණවත් වන්නේද යන්න පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද අතර ඒ මඟින් මෙම ඉදිකිරීමේ ප්‍රතිලාභ අදාල පාර්ශවයන් වෙත ලඟා වී තිබේද යන්න පිළිබඳ අවධානය යොමු කරන ලදී. මෙම කාර්යසාධන විගණනය මානව සම්පත් හා කාලය අනුව නියැදි පදනමින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර අදාල නිර්දේශයන් හා නිගමනයන් විගණන නිරීක්ෂණ මත පදනම් වී ඇත.

2.5 විගණනයේ සීමාවන්

මෙම කාර්යසාධන විගණනය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පහත සීමාවන්ට යටත්ව එය සිදුකර ඇත.

- i. ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මූල්‍ය ආධාර යටතේ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මෙම ධීවර වරාය ඉදි කරන ලදී. කාර්යසාධන විගණනය ආරම්භ කරන අවස්ථාවේදී වරාය ඉදිකිරීම් අවසන් වී තිබූ අතර ගෙවීම් වලට අදාල ලිඛිතමය සාක්ෂි ලබාගැනීම් දුෂ්කර විය.
- ii. මත්ස්‍ය අස්වැන්න, විකුණුම් මිල, ආදායම් හා වියදම් වැනි ඇතැම් තොරතුරු තහවුරු කෙරෙන අනුෂාංගික සාක්ෂි ප්‍රතිලාභීන්ගෙන් ලබාගැනීමේදී නිවැරදි තොරතුරු ඉදිරිපත් නොකිරීම.
- iii. ප්‍රතිලාභීන්ගේ ජීවන තත්ත්වය වැඩිවීම ඇගයීමට අදාල වන ආදායම් තත්ත්වය හා වත්කම් හෙළිදරව් කිරීමට ප්‍රතිලාභීන් මැලිවීම මත ජීවන තත්ත්වය ඇගයීමට අපහසුවීම.
- iv. ධීවරයින් ධීවර කටයුතු සඳහා මාසයක් වැනි කාලයකට ගැඹුරු මුහුදට යාම හේතුවෙන් නියැදිය තෝරා ගැනීමේදී එම කාරණය සැලකිල්ලට ගැනීමට සිදුවිය.

v. වරාය ඉදිකර මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ වී වසර 02 ක් වැනි කෙටිකාලයක් ගතවී තිබූ බැවින් ධීවර ජනයාගේ ජීවන තත්ත්වයට වූ බලපෑම ප්‍රමාණවත් පරිදි ඇගයීම අපහසු වීම.

3. විස්තරාත්මක සොයාගැනීම්, නිර්දේශ සහ ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම්

3.1 වරාය ඉදිකිරීම් සැලසුම් කිරීම හා ඉදිකිරීම

වරාය ඉදිකිරීමේදී අදාළ මූලික අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කර නොතිබීම පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

- i. ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව යාත්‍රා 397 ක් සඳහා නැංගුම් පහසුකම් සැලසීමට අපේක්ෂා කළද ඉදිකරන ලද වරායේ නැංගුම් පහසුකම් සඳහා ඉඩකඩ ප්‍රමාණවත් නොවීම හා වරාය බේසමේ තිබිය යුතු මීටර් 3.5 ක් වූ අවම ගැඹුර ඉදිකර තිබූ බේසමේ බොහෝ ස්ථානවල නොතිබුණි.
- ii. මෙම ධීවර වරාය ඉදිකිරීම සඳහා පළමුව සැලසුම් ඉදිරිපත් කර තිබූ ආයතනය විසින් සැලසුම් 04 ක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එම සැලසුම් ඇගයීම් කිරීමේදී විවිධ කරුණු දක්වමින් සැලසුම් 03 ක් ප්‍රතික්ෂේප කර ඉන් එක් සැලසුමක් වඩා ඵලදායී බව පිළිගෙන තිබුණි. පසුව (සැලසුම් සකස් කළ) වෙනත් ආයතනයක් විසින් මූලින් සැලසුම ඉදිරිපත් කළ ආයතනයේ සැලසුම පදනම් කරගනිමින් සංශෝධිත සැලසුමක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එම සංශෝධිත සැලසුමද නැවත එම ආයතනය විසින්ම වෙනස් කර නව සැලසුමක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහිදී අරමුණ වී තිබුණේ වියදම අවම කර ගැනීමයි. මෙසේ වියදම අවම කිරීමට යෑම නිසා වරාය බේසම සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් කුඩා වී තිබුණි. ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවට අනුව බහුදින යාත්‍රා 119 ක්, ඇතුළත එන්ජින් සවිකළ යාත්‍රා 40 ක් හා පිටත එන්ජින් සවිකළ යාත්‍රා 238 ක් වශයෙන් යාත්‍රා 397 ක් සඳහා නැංගුම් පහසුකම් සැලසීමට අපේක්ෂා කළද, ඉදිකළ බේසම ඒ සඳහා ප්‍රමාණවත් නොවීය. කරන ලද භෞතික පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි ඉදිකර තිබූ බේසමේ බහුදින යාත්‍රා 20 ක් හා ඇතුළත හා පිටත එන්ජිම සවිකළ යාත්‍රා 20 ක් පමණක් නැංගුම්ලෑ හැකි බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ධීවරයින් සමඟ කළ සාකච්ඡා වලින්ද ඒ බව තහවුරු විය.
- iii. වරාය ප්‍රවේශ මග (Harbour Mouth) මුහුදු රළ හමන දෙසට යොමුකර සැලසුම් ඉදිකිරීම් කර තිබීම නිසා වරාය බේසම තුළට මුහුදු රළ නිරන්තරයෙන්ම ගමන් කිරීම හේතුවෙන් බේසම තුළ වූ යාත්‍රා එකිනෙකට ගැටීමත්, යාත්‍රා ජැටියේ වැදීමත්, ඇතුළත වැලි තැන්පත් වීමත් සිදුවන බව තහවුරු විය.



මුහුදු රළ නිරන්තරයෙන් වරාය බේසම තුළට ගමන් කිරීම



මුහුදු රළ නිරන්තරයෙන් වරාය බේසම තුළට ගමන් කිරීම

- iv. එසේම වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගය (Harbour Mouth) සැලසුම් කළ ස්ථානයේ ඇති ස්වාභාවික ගල් වැටිය පිළිබඳව සැලකිලිමත් වී නොතිබුණු අතර එය මුහුදු රළ වැඩි කාලයේදී වරායට යාත්‍රා ඇතුළු කිරීමට විශාල බාධාවක් වී තිබූ අතර වරාය ප්‍රවේශ මඟට ඇති වලාලය (රළ) වැඩි වීමට හේතු වී තිබුණි.
- v. වරාය පහසුකම් යටතේ ඉදිකර තිබූ දැල් සැකසුම් මධ්‍යස්ථානය, ආපන ශාලාව, මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාව යන ගොඩනැගිලි එම අවශ්‍යතාවයන් ඉටුකිරීමට ගැලපෙන අයුරින් සැලසුම් කර නොතිබූ අතර මුහුදු දෙසට නිරාවරණය වීම හා කෙටි බිත්ති සහතාව ඉදිකර තිබීම හේතුවෙන් වැසි සහිත අවස්ථාවන්හිදී මෙන්ම දැඩි හිරු රශ්මිය ඇති අවස්ථාවන්හි එම ගොඩනැගිලි ඇතුළත අදාල කටයුතු කරගෙන යාමට බාධා සහිත විය. ඉදිකරන ලද ගොඩනැගිලිද ගුණාත්මකව ඉදිකර නොතිබීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් සිදුකර කෙටිකාලයක් තුළ පිපිරීම්, ඉරිතැලීම් හා ජලය කාන්දුවීම් වලට ලක්වී තිබුණි.
- vi. ශීතාගාර, දියත්මග හා බිම් තරාදී ආදී පහසුකම් සඳහා ඉදිකිරීම් කටයුතු කර නොතිබූ අතර සැලසුම් කළ පරිදි ඒ සඳහා ස්ථාන වෙන් කරදී නොතිබුණි. තවද කුඩා යාත්‍රා සඳහා වෙනම ජැටියක් නොතිබීම නිසා ඒ සඳහා ජැටි පහසුකම් ලබාගැනීම ඉතා දුෂ්කර කාර්යයක් වී තිබුණි.

vii. වරාය තුළ වර්ෂා කාල වලදී එක්රැස් වන ජලය බැසගෙන යාම සඳහා නිසි කාණු පද්ධතියක් ඉදිකර නොතිබීම නිසා දුෂ්කරතා මතු වී තිබුණි.

viii.
ix.



වර්ෂා කාලයේදී වරාය පරිශ්‍රය වැසී ජලයෙන් යටවී තිබෙන අයුරු



වර්ෂා කාලයේදී වරාය පරිශ්‍රය වැසී ජලයෙන් යටවී තිබෙන අයුරු

x. වරාය හා පරිශ්‍රය ආරක්ෂා වන අයුරින් ආරක්ෂිත බැම්මක් ඉදිකර නොතිබුණි.

ඇඟවීම

- i. ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ දක්වා තිබූ ප්‍රමාණයට වඩා, ඉදිකළ වරායේ බේසම ප්‍රමාණයෙන් කුඩාවීම නිසා අපේක්ෂිත යාත්‍රා සංඛ්‍යාවට ප්‍රමාණවත් නැංගුරම් පහසුකම් ලබාදිය නොහැකි වීම හා වරාය බේසමේ බොහෝ ස්ථානවල වැලි පිරීම නිසා නැංගුරම් ලෑ හැකි බෝට්ටු සංඛ්‍යාව සීමා වී තිබීම.
- ii. වරාය බේසම තුළට රළ නිරන්තරයෙන් ගලා ඒම හේතුවෙන් යාත්‍රා ජැටියේ ගැටීමත්, එකිනෙක ගැටීමත් හේතුවෙන් යාත්‍රා වලට හානි සිදුවීමෙන් ඒවා නඩත්තු පිරිවැය ඉහළ යෑම සහ ධීවර ප්‍රජාව අතර අනවශ්‍ය ගැටුම්කාරී තත්ත්වයන් නිර්මාණය වීම.

- iii. විගණන දිනය වූ 2010 ඔක්තෝබර් 31 වන විට මෙම නව ධීවර වරාය ඉදිකර කෙටි කාලයක් තුළ වරාය ප්‍රවේශ මගෙහි ඇති ගල් වැටියේ වැදී යාත්‍රා කිහිපයක්ම විනාශ වී තිබූ අතර මේ හේතුවෙන් ධීවරයින්ගේ ජීවිත හානිද සිදුවීමට ඉඩකඩ පැවතීම.
- iv. ධීවරයින් හට අත්‍යාවශ්‍ය සේවා වරාය මගින් නොසැපයීම නිසා බාහිර පාර්ශවයන්ගෙන් එම කටයුතු ඉටුකර ගැනීමට යාමේදී අධික කාලයක් හා වැඩි පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවීම.
- v. වරාය හා පරිශ්‍රය ආවරණය වන පරිදි ආරක්ෂිත බැම්මක් ඉදිකර නොතිබීම නිසා එම භූමිය රාත්‍රි කාලයේදී සමාජ විරෝධී හා නීති විරෝධී කටයුතු සඳහා භාවිතයට ගැනීමට ඉඩකඩ තිබීම.

නිර්දේශ

- i. උපරිම අයුරින් යාත්‍රා නැංගුරම් කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීමට හැකි වන අයුරින් වරාය බේසම තුළ අඛණ්ඩව වැලි ඉවත් කිරීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් යෙදීම.
- ii. දැනට අත්‍යාවශ්‍ය පහසුකම් නොසැපයෙන ධීවරයින් හට එම පහසුකම් කඩිනමින් ලබා දීමට කටයුතු කිරීම.
- iii. වරාය පරිශ්‍රයේ එකතු වන ජලය නිසි අයුරින් බැහැර කිරීමට කාණු පද්ධතියක් ඉදිකිරීම හා වරාය පරිශ්‍රය වටා ආරක්ෂක බැම්මක් ඉදි කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

වරාය පරිශ්‍රයේ එකතු වන ජලය නිසි අයුරින් බැහැර කිරීමට කාණු පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන අතර, වරාය වටා ආරක්ෂක බැම්මක් ඉදිකිරීම සඳහා වරාය භූමියේ අයිතිය සම්බන්ධ ගැටළුව නිරාකරණය කරගැනීම සඳහා වැඩි අවධානයක් යොමුවී ඇත.

3.2 වරාය ඉදිකිරීම මගින් අපේක්ෂිත පහසුකම් සැලසීම.

ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව මෙම වරාය මගින් පිටත එන්ජින් සවිකරන ලද යාත්‍රා 238 ක් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමට අපේක්ෂා කළද එම යාත්‍රාවලට ඉන්ධන වශයෙන් යොදන භූමිතෙල් සැපයීමට අදාළ ඉන්ධන ටැංකි හෝ බෙදාහැරීමේ පද්ධති ඉදිකිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

ඇහවීම

පිටත එන්ජින් සවිකරන ලද යාත්‍රා සඳහා අවශ්‍ය ඉන්ධන සැපයීමක් සිදු නොවීම නිසා වරායට එන යාත්‍රා සංඛ්‍යාව අඩුවීමෙන් ජලය, විදුලිය, නැංගුරම් ගාස්තු හා වරාය ලියාපදිංචි ගාස්තු යන ආදායම් ප්‍රභවයන්ගෙන් ඉලක්කගත ආදායම් ලබාගත නොහැකි වී තිබුණි.

නිර්දේශයන්

පිටත එන්ජින් සවිකරන ලද යාත්‍රාවලට ඉන්ධන (භූමිතෙල්) සැපයීම සඳහා අවශ්‍ය ඉන්ධන ටැංකි සහ බෙදාහැරීමේ ඒකකය ස්ථාපිත කිරීමට කටයුතු කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

පිටත එන්ජින් සහිත යාත්‍රා සඳහා භූමිතෙල් සැපයීමට අවශ්‍ය ඉන්ධන ටැංකි හා බෙදා හැරීමේ ඒකක ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ඉදිරියේදී කටයුතු කරනු ලැබේ.

3.2.1 නැංගුරම් පහසුකම් සැපයීම

වරාය ඉදිකිරීම් සඳහා වූ ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව වරාය බේසම තුළ යාත්‍රා 397 ක් නැංගුරම්ලෑමට සැලසුම්කර තිබුණද, ඉදිකළ වරායේ බේසම තුළ ඉඩකඩ බහුදින ධීවර යාත්‍රා 40 කට සීමා වී තිබුණි . මුලින් වරාය සැලසුම් කිරීමේදී පිළියෙල කළ ඇස්තමේන්තු වටිනාකම පසුව අඩුකිරීම මගින් ඇතැම් ඉදිකිරීම් වෙනස් කිරීම නිසා වරාය ඉදිකිරීමේ මූලික අරමුණ අදාළ ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම ආරම්භයේදීම සීමා වී තිබීම කැපීපෙනෙන නිරීක්ෂණයක් විය. වරායේ ඉඩපහසුකම් සීමාවීමට බලපෑ ඉහත ප්‍රධාන හේතුවට අමතරව අඛණ්ඩවම වරාය බේසම තුළට වැලි ගලා ඒම නිසා ඉහත සඳහන් පරිදි සීමා වූ ඉඩ තවදුරටත් උපරිම ලෙස පරිහරණය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.



බේසම තුළ වූ සීමිත ඉඩෙහි යාත්‍රා නවතා තිබූ අයුරු

ඇඟවීම්

- i. අපේක්ෂිත නැංගුරම් ආදායම් නොලැබියාමත්, කුඩා ඉඩක යාත්‍රා විශාල ප්‍රමාණයක් නැංගුරම් ලෑම නිසා යාත්‍රා එකිනෙක ගැටීමෙන් යාත්‍රා අනතුරට භාජනය වීම හා ධීවරයින් අතර ගැටුම් ඇතිවීම.
- ii. මත්ස්‍ය අස්වැන්න ගොඩබෑමෙන් පසු , කුඩා යාත්‍රා නැංගුරම්ලෑම සඳහා වෙනත් ස්ථානයකට ගෙනයෑමට සිදුවීම.

නිර්දේශයන්

වරාය බේසම තුළ විශාල වශයෙන් වැලි තැන්පත් වීමට හේතුව ප්‍රථමයෙන් පරීක්ෂා කර එම තත්ත්වය නිවැරදි කිරීමට අවශ්‍ය පිළියම් යෙදීමත් ඉදිකර ඇති වරාය බේසම උපරිම ධාරිතාවයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි වන පරිදි බේසම තුළ තැන්පත් වන වැලි ඉවත් කිරීම සඳහා නිරන්තරව කටයුතු කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

දැනට වරාය බේසම තුළ විශාල වශයෙන් වැලි එකතුවීම නිසා ඇතිවන ගැටළු වලට පිළියමක් ලෙස වැලි ඉවත් කිරීම නිරන්තරයෙන් සංස්ථාව විසින් කරගෙන යනු ලැබේ.

3.2.2. වරාය ජැට් පහසුකම් සැපයීම

වරායේ ඉඩකඩ තීරණයවීම, වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම වැනි මූලික කාර්යයන්ට සෘජුවම බලපාන හේතුව වන්නේ වරායේ ජැටිය ඉදිකිරීම් ස්වභාවයයි. මෙම ජැටිය ඉදිකිරීමේ අඩුපාඩු හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට එය බාධාවක්ව පැවතුණි. මෙම ජැටිය ඉදිකිරීමට අදාළව නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු සහ එය භාවිතා කිරීමේදී නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු කීපයක් පහත පරිදි විය.

- i. අදාළ මූලික සැලසුම්වලට අනුව වරාය බේසමේ ගොඩබිම දෙසට ජැටියේ දිග මීටර් 250 ක් පමණ විය යුතු වුවත්, ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිකරන ලද ජැටියේ දිග මීටර් 100ක් පමණක් වූ අතර එය තුළද යාත්‍රා නවතා තැබිය හැකි දිග මීටර් 70 ක් පමණක් විය. ඉතිරි මීටර් 30ක දිග ප්‍රමාණයේ ජැටිය අසල වැලි තැන්පත්වීම නිසා යාත්‍රා නවතා තැබීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- i. මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාවක් තිබියදීත් එය භාවිතා නොකර, වරාය ජැටියේ සිටම ලොරි රථ සඳහා මාළු පැටවීම හා බෑම සිදු කරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.
- ii. හාල්මැස්සන් වැනි කුඩා මසුන් සහිත දැල් බේරීම සඳහා මෙන්ම යාත්‍රා අළුත්වැඩියා සඳහා ජැටිය භාවිතා කිරීම නිසා වරායේ ජැටිය එහි මූලික කාර්යයන්ගෙන් බැහැර වූ අරමුණු වෙනුවෙන් භාවිත කර තිබුණි.

ඇගවීම

වරාය ජැටිය ඉදිකිරීමේ අඩුපාඩු හා ඵලදායී අයුරින් ජැටිය භාවිතා නොකිරීම නිසා වූ අහිතකර බලපෑම් පහත පරිදි විය.

- i ජැටියේ ඉන්ධන (බාහිරින් ගෙන එන භූමිතෙල්) සහ ජලය සපයන ස්ථාන, යාත්‍රා නැංගුරම් ලෑමට හා මත්ස්‍ය සම්පත් ගොඩ බෑමට භාවිතා කිරීම නිසා අනිකුත් යාත්‍රා සඳහා ඉන්ධන හා ජලය සපයා ගැනීමට අපහසුවීම හා ධීවරයින් අතර ගැටුම් ඇතිවීමත් මත්ස්‍ය සම්පත් වලට ඉන්ධන මිශ්‍රවීම නිසා මසුන්ගේ ගුණාත්මක භාවයට හානි සිදුවීම.

- ii යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා ජැටිය භාවිතා කිරීම නිසා මසුන් ගොඩබැමේ කටයුතු අපහසු වීම.
- iii මත්ස්‍ය අස්වැන්න එකතු කිරීම, මාළු දැල් පිරිසිදු කිරීම ජැටියේදී සිදුකිරීම නිසා ජැටිය අපිරිසිදු තත්වයට හා දුගඳ හමන තත්වයට පත්වී තිබීම.

නිර්දේශයන්

- i යාත්‍රා සඳහා ඉන්ධන හා ජලය සැපයීමට සැලසුම් කර ඇති ස්ථානය ඒ සඳහා වෙන් කිරීමත් ඉන්ධන හා ජලය ලබා නොගන්නා යාත්‍රාවලට එම ස්ථානයේ නැංගුරම් ලෑම සහ මාළු ගොඩ බැමට අවසර නොදීමත්, යාත්‍රා එම ස්ථානයට පහසුවෙන් ලගාවිය හැකි පරිදි ජැටිය ආසන්නයේ තැන්පත් වෙන වැලි අබන්ඩව ඉවත් කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- ii බහුදින යාත්‍රා වැඩි සංඛ්‍යාවකට පහසුකම් ලබාගත හැකිවන අයුරින් පවත්නා ජැටිය දිගු කිරීම හා අනෙකුත් යාත්‍රා සඳහා පහසුකම් ලබාගැනීමට වෙනත් ජැටියක් ඉදිකිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

- i. දැනට වරායේ ලියාපදිංචි යාත්‍රා සඳහා ඉන්ධන හා ජලය සැපයීම අබන්ඩව සිදුකරනු ලබන අතර, මාළු ගොඩබැම සහ නැංගුරම් ලෑම අදාළ ස්ථානයන්හි සිදු කරනු ලබයි.
- ii. හාල් මැස්සන් වැනි කුඩා මසුන් සහිත දැල් බේරීම සහ යාත්‍රා අළුත්වැඩියාව සඳහා ජැටිය පාවිච්චි කිරීම සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ සාකච්ඡා කර ඒ සඳහා විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින් පවතී.

3.2.3 වරාය මඟින් සැපයෙන මූලික පහසුකම්.

ජලය, විදුලිය, ආරක්ෂාව, ආපනශාලා, වෙන්දේසි ශාලාව ඇතුළු සපයා තිබූ පහසුකම්, වරාය ඉදිකිරීමේ මූලික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට බෙහෙවින් උපකාරී වේ. වරායක තිබිය යුතු මූලික පහසුකම් සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කරන ලද පහසුකම් 17ක් ඔස්සේ සලකා බලන ලද අතර ඉන් 06 කට අදාළ පහසුකම් සපයා නොතිබූ බවත් සපයා තිබූ පහසුකම්ද කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ප්‍රතිඵල ගෙනදෙන තත්වයක නොපැවති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ නිරීක්ෂණ කිහිපයක් පහත පරිදි විය.

(අ) ජල පහසුකම්

- i. පොළොවේ සිට අඩි 06ක් පමණ උසකින් යුතුව කොන්ක්‍රීට් ජල ටැංකි 08 ක් සහ ප්ලාස්ටික් ජල ටැංකි 05ක් ස්ථාපිත කර තිබුණි. යාත්‍රාවලට සපයන ජල ප්‍රමාණ ගණනය කිරීම සඳහා සවිකර තිබූ මනුෂ්‍ය හා ජල කරාමය පහසුවෙන් නිරීක්ෂණය නොවන සේ භූගතව ස්ථාපිත කර

නිවුණද එය ලැලි කැල්ලක් මගින් තාවකාලිකව වසා දමා තිබුණි. යාත්‍රා සඳහා ජලය සැපයීමේ වගකීම භාරවූ ස්ථීර සේවකයකු පත්කර නොතිබූ අතර අවශ්‍ය වූ විට කාර්යාලයේ සේවකයකු කැඳවා ගෙන විත් ජලය සැපයීම සිදු කරමින් පැවතුණි. තවද නෙලාගත් මත්ස්‍ය අස්වැන්න සේදීම සඳහා ධීවරයින්ට පිරිසිදු ජලය ලබාගැනීමට ක්‍රමවේදයක්ද සකසා නොතිබුණි.

- ii ගණ්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව ආරක්ෂිත තොගයක් ලෙස දිනක ජල අවශ්‍යතාවයෙන් 2/3 ක් වූ ලීටර් 6000 ක් භූගත ටැංකියක ගබඩාකළ හැකි පරිදි භූගත ජල ටැංකි ඉදිකළ යුතු වුවත් එසේ කර නොතිබුණි.

ඇඟවීම්

- i. බොහෝ අවස්ථාවල මසුන් සේදීම සඳහා වරාය බේසම මගින් අපවිත්‍ර මුහුදු ජලය භාවිතයට ගන්නා බව නිරීක්ෂණය වූ අතර මේ නිසා මසුන්ගේ ගුණාත්මකභාවයට හානි සිදුවීම.
- ii. ප්‍රමාණවත් පීඩනයකින් යුතුව ජලය සැපයීම සඳහා උස් ජල ටැංකියක් භාවිතා කර නොතිබීමෙන් යාත්‍රා සඳහා ජලය ලබාගැනීමට යාමේදී වැඩිකාලයක් ගතවීම හා එම හේතුවෙන් ධීවරයින් අතර ගැටුම් උද්ගත වන අවස්ථා පවතින බවට තොරතුරු අනාවරණය වීම.
- iii. බාහිර ජල සැපයුම අත්හිටුවන ලද අවස්ථාවලදී යාත්‍රා සඳහා ප්‍රමාණවත් ජල සැපයුමක් ලබාදීමට නොහැකි වීම.
- iv. වගකිව යුතු නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණය යටතේ ජලය සැපයීම සිදු නොවීම නිසා අයථා පරිහරණයට ඇති ඉඩකඩ වැඩිබව නිරීක්ෂණය වීම.

නිර්දේශයන්

- i යාත්‍රා සඳහා වැඩි පීඩනයකින් ජලය ලබා ගැනීමට හැකිවන පරිදි උස් ජල ටැංකියක් හා භූගත ආරක්ෂිත ජල ටැංකියක් ඉදිකිරීම සහ යාත්‍රා කිහිපයකට ජලය එකවර ලබාගැනීමට හැකිවන පරිදි ප්‍රමාණවත් ජලමනු සංඛ්‍යාවක් සවිකිරීමට පියවර ගැනීම.
- ii යාත්‍රා සඳහා ජලය සැපයීමට වගකිවයුතු ස්ථීර සේවකයෙකු පත් කිරීම හා වංචා සහගත ලෙස ජලය ලබාගත නොහැකි වන සේ ජල මනු හා ජල කරාම ස්ථාපිත කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

- i. යාත්‍රා සඳහා ජලය ලබා ගැනීමට ලීටර් 10,000 කින් යුත් ජල ටැංකි 2 ක් වරාය භූමියේ ස්ථාපිත කර ඇති අතර, ආරක්ෂිත ජල ටැංකියක් ඉදිරියේ වරාය භූමියේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර, යාත්‍රා කිහිපයකට එකවර ජලය ලබා ගැනීමට හැකි පරිදි ප්‍රමාණවත් මනු සංඛ්‍යාවක් ස්ථාපිත කර ඇත.

- ii. ධීවර යාත්‍රා සඳහා ජලය නිකුත් කිරීමට හා මුදල් සම්බන්ධව වගකීමෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා වෙනමම සේවකයෙකු ආයතනය විසින් පත්කරනු ලැබ සිටී.

(ආ) විදුලිය

ධීවර යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය වන විදුලිය ධීවරයන් වෙනුවෙන් සපයා මුදල් අය කළද එය විධිමත්ව සහ ආරක්‍ෂාව සහිතව සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. වරාය පරිශ්‍රයේ ඇති විදුලි ජේෂ්‍ය තුළට යොමු කරන ලද වයර් මඟින් මෙම විදුලිය ලබා ගන්නා බව නිරීක්ෂණය වූ අතර විදුලි මනුවක් භාවිතයෙන් තොරව ඒ සඳහා දෛනික පදනමින් ගාස්තු අය කරනු ලැබීය. රාත්‍රියේ ධීවර රැකියාවල නිරත වීමට හැකි වන පරිදි ජැටියේ පහන් කණු සවිකර තිබුණද, එම පහන් කණුවල විදුලි පහන් සියල්ල අක්‍රීය වී තිබූ අතර එම පහන් කණු අළුත්වැඩියා කිරීමට අපහසු වන පරිදි ජැටියේ අභ්‍යන්තරයෙන් වයර් යොදා කොන්ක්‍රීට් දමා තිබුණි.

ඇඟවීම්

- i ජැටියේ විදුලි පහන් නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා රාත්‍රී ධීවර කටයුතුවලට බාධා ඇති වීම.
- ii යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය විදුලිය තාවකාලික විදුලි රැහැන් ඇදීමෙන් ලබා ගැනීම අනතුරුදායක වීම හා එමඟින් වංචා සහගතව විදුලිය ලබාගැනීමට ඉඩ තිබීම.

නිර්දේශය

- i ජැටියේ විදුලි පහන් ස්ථිරව පවතින අයුරින් අළුත්වැඩියා කිරීම හා නඩත්තු කටයුතු සඳහා වරායට ස්ථිර විදුලි කාර්මිකයකු සේවයේ යෙදවීම.
- ii යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා විදුලිය ලබාදීමේදී වෙනම ස්ථානයක ස්ථාපනි කරන ලද මනුවක් තුළින් නියමිත ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ විදුලිය ලබාදීම සඳහා ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලක් යෙදීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

- i. “දැනට වරාය භූමියේ විදුලි කටයුතු නඩත්තුව සඳහා ස්ථිර විදුලි කාර්මිකයෙකු පත්කර නොමැති අතර, ඒ සඳහා ආයතනික සේවකයෙකු සේවයේ යෙදවේ.
- ii. යාත්‍රා සඳහා විදුලිය ලබාදීමේදී ආයතනික ප්‍රධාන විදුලි මනුව මඟින් එක් එක් බෝට්ටු සඳහා දවස් කුලී මත විදුලිය ලබා දීමට කටයුතු කර ඇත.”

(ඇ) මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාව, ආපන ශාලාව හා දැල් සැකසුම් මධ්‍යස්ථානය

ආපන ශාලාව සඳහා වර්ග අඩි 2,230 කින් යුත් ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකර තිබුණද එය උන උපයෝජිතව පැවතුණි. දැල් සැකසුම් සඳහා වර්ග අඩි 2,624 කින් යුත් දැල් සැකසුම් මධ්‍යස්ථානයක් ඉදිකර තිබුණද එය ධීවර යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා යොදවා ගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. මත්ස්‍ය වෙන්දේසි කටයුතු සඳහා වර්ග අඩි 4,800 කින් යුතු වෙන්දේසි ශාලාවක් ඉදිකර තිබුණද එය එම අරමුණෙන් බැහැරව දැල් සැකසුම් කටයුතු සඳහා යොදා ගෙන තිබුණි.

ඇඟවීම

- i ආපන ශාලාව විවෘත නොකිරීම නිසා ධීවර ජනතාවට පිටතින් ආහාර රැගෙන ඒමට සිදුවීමත්, පිටතින් ගෙනෙන ආහාර ගැනීමට සුදුසු පරිසරයක් නොවීමත්, ආහාර ගැනීමෙන් පසුව ඉවත ලන දෑ වරාය පරිශ්‍රයේ තැනින් තැන දැමීමත් නිසා වරාය භූමිය අපිරිසිදුවීම.
- ii. මත්ස්‍ය අලෙවි කටයුතු සඳහා මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාව භාවිතා නොකර ජැටිය භාවිතා කිරීම නිසා ජැටිය අපිරිසිදු වීම හා අනවශ්‍ය තදබදයක් ඇති වීම.

නිර්දේශ

දැනට ඉදිකර ඇති ආපන ශාලාව, මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාව, දැල් සැකසුම් මධ්‍යස්ථානය වෙනත් කටයුතු සඳහා භාවිතා නොකර අදාළ කටයුත්තට පමණක් භාවිතා කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

මේවන විට ආපන ශාලාව නව බදුකරුවෙකු හට බදු දීමට නියමිත අතර, මත්ස්‍ය වෙන්දේසි ශාලාව, පණිවිඩ හුවමාරු සහ දැල් සැකසුම් මධ්‍යස්ථානයේ කටයුතු අවශ්‍ය පරිදි සිදු කරමින් පවතී.

(ඈ) අයිස් ගබඩා, පාලම් තරාදි, බෝට්ටු අළුත්වැඩියා ස්ථාන, දියත් මග පහසුකම්, දොඹකර පහසුකම් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථාන පහසුකම් ඇති කිරීම.

ධීවර වරායක තිබිය යුතු මූලික අවශ්‍යතා වන මෙම පහසුකම් කිසිවක් මෙම ධීවර වරායේ ස්ථාපිත කර නොතිබුණි. දියත් මග පහසුකම් නොමැතිවීම නිසා යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කිරීමට අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී දොඹකර යොදා ගැනීමට සිදුවී තිබූ අතර මෙම වරායේ දොඹකරයන්ද නොමැතිවීම නිසා එය පිටතින් ලබා ගැනීමට සිදුවී තිබුණි. තවද යාත්‍රා අළුත්වැඩියා සඳහා නිශ්චිත ස්ථානයක් නොමැතිවීම නිසා වරාය පරිශ්‍රයේ විවිධ ස්ථානවල යාත්‍රා අළුත්වැඩියා සිදු කරමින් පැවතුණි.

ධීවර යාත්‍රා හා වරාය අතර සම්බන්ධීකරණය පවත්වා ගැනීමට හොඳ පණිවිඩ හුවමාරු ඒකකයක් පැවතිය යුතු අතර ධීවරයන්ට අවශ්‍ය උපදෙස් හා හදිසි පණිවිඩ ලබාදීමට අවශ්‍ය සන්නිවේදන පහසුකම් සහිත මධ්‍යස්ථානයක් පසුව ස්ථාපිත කර තිබූ නමුත් එහි කාර්මික

ශිල්පීන් සේවයේ යෙදවීම හා ගොඩනැගිලි පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා අඛණ්ඩ සේවාවක් සැපයීමට නොහැකි වී තිබුණි.

ඇගවීම්

- i. ධීවර යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා මුහුදේ සිට ගොඩට ගැනීමට දියත්මග පහසුකම් හෝ දොඹකර වරාය සතුව නොමැතිවීම හේතුවෙන් අධික මිලක් ගෙවා බැහැරින් දොඹකර කුලියට ගැනීමට සිදුවීම නිසා විශාල කාලයක් ගතවීම හා අළුත්වැඩියා කළ යුතු යාත්‍රා ද නිකරුනේ ජැටියේ රඳවා තිබීමෙන් මෙහෙයුම් කරන ධීවර යාත්‍රා සඳහා ජැටි පහසුකම් ලබා ගැනීම දුෂ්කර වී තිබුණි. එසේම දියත්මග හෝ දොඹකර පහසුකම් ලබාදීමෙන් වරායට ආදායම් ඉපයීමට තිබූ අවස්ථාද මෙයින් මහහැරී ගොස් තිබුණි.
- ii. පාලම් තරාදි සවිකර නොතිබීමෙන් වරායේ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය පිළිබඳ සත්‍ය දත්ත ලබා ගැනීම දුෂ්කර වී පැවතුණි.
- iii. සාමාන්‍ය රාජකාරි වේලාව තුළ පමණක් මෙම මධ්‍යස්ථානය විවෘත කර තැබිය හැකි බව නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒ නිසා ධීවරයින්ට පැය 24 තුළ අඛණ්ඩ සේවාවක් සැපයීමට නොහැකි වීම.

නිර්දේශ

- i. වරාය භූමියේ ඉඩ පහසුකම් ප්‍රයෝජනයට ගෙන හොඳ සන්නිවේදන ජාලයක් සහිත සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටුවීම.
- ii. මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය පිළිබඳ නිවැරදි දත්ත ලබා ගැනීම සඳහා සුදුසු පාලම් තරාදි ස්ථාපිත කිරීම හා එය භාවිතා කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් ඇති කිරීම.
- iii. යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා දියත්මග පහසුකම් කඩිනමින් සපයා දීමට කටයුතු කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

“දැනට වරාය භූමියේ අයිස් නිෂ්පාදනාගාරයක්, අයිස් ගබඩාවක් හා අයිස් අලෙවි සැලක් ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයක් හා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය පිළිබඳ නිවැරදි දත්ත ලබා ගැනීමට සුදුසු පාලම් තරාදි ස්ථාපිත කිරීමට හා දියත්මග පහසුකම් ලබා දීමට මෙවන විට මනා කළමනාකාරිත්වයකින් සිදු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.”

3.3 ධීවර වරාය මගින් සැපයෙන සේවාවන්වල ආර්ථික ප්‍රතිලාභ

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවට අනුව මෙම වරාය ඉදිකිරීම මගින් 2010 වර්ෂයට අපේක්ෂිත සමස්ත ආදායම රු.මිලියන 880.8ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර තිබූ නමුත් සත්‍ය වශයෙන් එම ඉලක්කයට ලඟාවීමට නොහැකි වී තිබුණි. එ අතර ආදායම් ප්‍රභවයන් 3 ක් සම්බන්ධයෙන් අපේක්ෂිත මට්ටමට ලඟ නොවීම සියයට 100 වූ අතර අනෙකුත් ආදායම් ප්‍රභවවල එය සියයට 95.6 සිට 99.7 දක්වා පරාසයක් තුළ විය. එක් එක් ආදායම් ප්‍රභවයන් යටතේ අදාළ විස්තර පහත පරිදි විය.

<u>ආදායම් උත්පාදන මාර්ගය</u>	<u>අපේක්ෂිත</u>		<u>අපේක්ෂිත හා</u>
	<u>ආදායම</u>	<u>සත්‍ය ආදායම</u>	<u>සත්‍ය ආදායම</u>
	<u>රු.මි.</u>	<u>රු.මි.</u>	<u>අතර වෙනස</u>
			<u>සියයට</u>
1. ජලය	20.6	0.1	(99.5)
2. විදුලිය	6.7	0.02	(99.7)
3. ඉන්ධන	816.5	-	(100)
4. නැංගුරම් ගාස්තු	24.9	-	(100)
5. අයිස් අලෙවි ආදායම	2.9	-	(100)
6. වතුර සැපයීම	10.6	0.46	(95.7)

(ආ) ධීවර වරාය සංස්ථාව සතු අනෙකුත් ධීවර වරායන් ආදායම් උපයන පහත සඳහන් ආදායම් ප්‍රභවයන් පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

- දියත් මග පහසුකම් සැපයීම.
- ශිකාගාර පහසුකම් සැපයීම.
- බිම් තරාදි සවිකිරීම මගින් ලබාගත හැකි ආදායම්
- වරාය සඳහා ක්‍රියාත්මක වන නීතිරීති (වරාය අපවිත්‍ර කිරීම) කඩ කරන්නන් සඳහා දඩ මුදල් පැනවීම.

ඇඟවීම

අපේක්ෂිත පරිදි ලාභදායී ලෙස වරාය පවත්වා ගෙනයාමට නොහැකිවීම මත මෙම වරාය ජාතික ආර්ථිකයට වැයබරක් වියහැකි බව.

නිර්දේශ

- i ආදායම් ලබන ජලය,විදුලිය හා නැංගුරම් ගාස්තු ආදී ආදායම් ප්‍රභවයන්ගෙන් ලබන ආදායම උපරිම කර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- ii පහත සඳහන් පරිදි නව ආදායම් ප්‍රභවයන් හඳුනාගැනීමට කඩිනමින් කටයුතු කිරීම.
 - දියත් මග පහසුකම් සැපයීමෙන් ආදායම් ඉපයීම
 - ශිතාගාර පහසුකම් සැපයීමෙන් ආදායම් ඉපයීම
 - බිම් තරාදි සවිකිරීමෙන් ලබාගත හැකි ආදායම්
 - වරාය සඳහා ක්‍රියාත්මක වන නීතිරීති (වරාය අපවිත්‍ර කිරීම) කඩ කරන්නන් සඳහා දඩ මුදල් පැනවීම
- iii ධීවරයන් වෙත අවශ්‍ය සියළු සේවාවන් මෙම වරායෙන් සැපයීමටත් ඒවා වඩාත් ඵලදායක හා කාර්යක්ෂමව සැපයීමෙන් වරාය වෙත එන ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාව වැඩිකර ගැනීම මගින් සමස්ථ ආදායම වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

- i. “දැනට කළමනාකාරීත්වයේ විශේෂ අවධානය යොමු වී ඇති අතර, ඉදිරියේදී වරායේ ආදායම් ප්‍රභවයන් මගින් ඉහළ ආදායමක් ලබා ගැනීමට බලාපොරොත්තු වේ.
- ii. පහත සඳහන් පරිදි නව ආදායම් ප්‍රභවයන් හඳුනා ගැනීමට කඩිනමින් කටයුතු කිරීම.
 - දියත්මග පහසුකම් සැපයීම පිළිබඳ අවධානය යොමු වී ඇත.
 - අයිස් හා ශිතාගාර පහසුකම් ලබාදීම දැනටමත් සියළුම වරායන් විසින් සිදු කරනු ලබයි.
 - වරාය පරිශ්‍රයට ඇතුළු වන පුද්ගලයන්ගෙන් හා වාහන වලින් දැනට ගාස්තු අයකරමින් පවතී.
 - දැනටමත් බිම් තරාදි සවි කිරීම වරාය 05ක ආරම්භ කර ඇත. අනෙකුත් වරායන් වල සවිකිරීම ධීවරයන්ගේ විරෝධතාවය හේතුවෙන් තාවකාලිකව නවතා දමා ඇත. එහෙත් ඉදිරියේදී වරාය භූමියේ බිම් තරාදි සවි කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.
 - දැනට දඩ මුදල් අයකිරීම සිදු නොකරන අතර, දැනුවත් කිරීමෙන් ධීවරයන්ගේ වැරදි ක්‍රියාකාරකම්වල අවම වීමක් දක්නට ලැබේ.
- iii. දැනට බහුදින බෝට්ටු 100 ක් පමණ ස්ථිරව ලියාපදිංචි වී ඇති අතර, ඉදිරියේදී තවත් ධීවර යාත්‍රා ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් ලබා දීමෙන් වරායේ සමස්ත ආදායම වැඩිකර ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ."

3.4. අපේක්ෂිත ආදායම් උත්පාදනය කෙරෙහි නව ධීවර වරාය ඉදිකිරීමෙන් වූ බලපෑම.

ඉහත ඡේදයේ විස්තර කරන ලද අඩුපාඩුකම් යටතේ වුවද නව ධීවර වරාය නිසා එම ප්‍රදේශයේ මෙතෙක් වෙනත් ධීවර වරායන් භාවිතා කරමින් සිටි ධීවරයින් සිය යාත්‍රා මෙම වරායට රැගෙන විත් තිබුණි. එසේම ධීවර වරායේ බහුදින යාත්‍රා මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමත් සමඟ ප්‍රදේශයේ වෙනත් ව්‍යාපාරික කටයුතුවල නියැලී සිටින පුද්ගලයන් කිහිප දෙනෙකුද නව බහුදින යාත්‍රා යොදවමින් ධීවර ක්ෂේත්‍රයට පිවිස තිබුණි. බහුදින යාත්‍රාවලට අමතරව එක් දින යාත්‍රා සංඛ්‍යාවද නව වරාය ඉදිවීමෙන් පසු වැඩි වී තිබුණි. ප්‍රායෝගිකව ඉහත කරුණු සලකා බැලීමේදී ධීවර වරාය ආශ්‍රිතව සෘජු හා වක්‍ර රැකියා අවස්ථා විශාල සංඛ්‍යාවක් බිහි වී ඇත. එසේ වුවද බහුදින ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාව ප්‍රමාණාත්මක වශයෙන් වැඩිවීම නිසා එක් දින ධීවර යාත්‍රා භාවිතාකර ධීවර කටයුතු වල නියැලෙන ධීවරයන්ගේ මත්ස්‍ය අස්වැන්න අඩුවී ඇති බවට කුඩා ධීවර ප්‍රජාව විසින් කරුණු පැහැදිලි කරන ලදී.

ඇඟවීම

- i යාත්‍රා සංඛ්‍යාව වැඩිවීම හේතුවෙන් යාත්‍රා හිමිකරුවන්, නියමුවන් හා ගැනියන් වශයෙන් ධීවර ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ සෘජු රැකියා අවස්ථා වැඩි වී තිබුණි. බහුදින යාත්‍රා මෙහෙයුම් කටයුතු වැඩිවීමෙන් වාර්ෂික මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයට කිලෝග්‍රෑම් 250,000 ක් පමණ එකතුවීම.
- ii දැල් අඩු බදින්නන්, යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කරන්නන් වැඩිවීම හා කරවල, උම්බලකඩ, ජාඩ් වැනි ආශ්‍රිත කර්මාන්තවල රැකියා අවස්ථා වැඩිවීම මෙන්ම ඊට සමගාමීව ධීවර ආම්පන්නවලට ඇති ඉල්ලුම වැඩිවීම මඟින් ඒ ආශ්‍රිත වෙළෙඳසැල් ආරම්භ වීම.
- iii නව ධීවර වරාය අම්බලන්ගොඩ නගරය ආශ්‍රිතව පිහිටුවීම නිසා ප්‍රවාහන කටයුතු ජීවනෝපාය කරගත් (ත්‍රී රෝද, ලොරි, වෑන් රථ) පිරිසකගේ රැකියා අවස්ථා වැඩි වීමත් බහුදින යාත්‍රා දියත් කිරීමේදී ආහාර පාන, අවට කඩ සාප්පු වලින් මිලදී ගැනීමට පෙළඹීම නිසා අවට වෙළෙඳ සැල් වල එම ආහාර ද්‍රව්‍ය අලෙවිය වැඩි වීමක් සිදුවී තිබුණි. තවද නව වෙළෙඳසැල් කිහිපයක් අළුතින් ආරම්භ කර තිබූ අතර මෙය වක්‍රාකාරයෙන් ඔවුන්ගේ ජීවන තත්වය වර්ධනය වීමට හේතු වී ඇත.

නිර්දේශ

ධීවරයින්ගේ හා පවුලේ අනාගත සුරක්ෂිතභාවය තහවුරු කිරීම සඳහා හඳුන්වා දී ඇති ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමය වැඩි දියුණු කිරීම හා නවක ධීවරයින් ඒ සඳහා බඳවා ගැනීමත් දේපල හා ජීවිත රක්ෂණ ක්‍රම හඳුන්වාදීම සඳහා පියවර ගැනීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

“ධීවරයින්ගේ හා පවුලේ අනාගතය සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා හඳුන්වා දී ඇති ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමය වැඩි දියුණු කිරීම හා නවක ධීවරයින් ඒ සඳහා යොදවා ගැනීමත්, ඔවුන් සඳහා දේපල හා ජීවිත රක්ෂණ ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම සඳහා පියවර ගැනීමට ආයතනික මට්ටමින් ක්‍රමවත් වැඩ පිළිවෙලක් ඉදිරියේදී සැලසුම් කරගෙන යනු ලබයි.”

3.5. වරාය ඉදිකිරීමෙන් වූ පාරිසරික බලපෑම

අදාළ ඉදිකිරීම මඟින් අපේක්ෂිත අරමුණු ලබාකර ගැනීමට අමතරව එය පාරිසරික වශයෙන් හිතකර තත්ත්වයන් ඇති කිරීම ව්‍යාපෘතියේ සමස්ථ කාර්ය සාධනයට බලපානු ලබන කරුණක් වේ. එසේ වුවද පහත සඳහන් කරුණු හේතුවෙන් පාරිසරික වශයෙන් ඇති වී තිබූ බලපෑම කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු විය යුතු බව නිරීක්ෂණය විය.

- I. මෙම ධීවර වරාය ආශ්‍රිත මුහුදු තීරය අතීතයේ විසිතුරු මසුන් හා කොරල්පර ආශ්‍රිත මුහුදු තීරයක්ව පැවැති බැවින්, ඒ ආශ්‍රිතව කිමිදුම් කර්මාන්තය හා බැඳුණු සංචාරක කර්මාන්තය දියුණුව පැවැති අතර වරාය ඉදිකිරීම නිසා එම සුන්දර වෙරළ පරිසරය හා සංචාරක කර්මාන්තය අහෝසි වී තිබුණි.
- II. වරාය ඉදිකිරීම නිසා වැඩි වූ යාන්ත්‍රික බෝට්ටු නිසා එම යාත්‍රාවල ඉන්ධන දැව් තෙල් හා දුම් මුහුදු ජලය හා මිශ්‍ර වීමෙන් මුහුදු ජලය අපවිත්‍ර වීම.
- III. ධීවරයින් ඉවත ලන තෙල්, පොලිතීන්, යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කිරීමේදී ඉවතලන ෆයිබර්ග්ලාස් කොටස්, රිජිපෝම් ආදිය වරාය පරිශ්‍රයේදී වරාය බේසම තුලටද මුදාහැරීම නිසා මුහුදු ජලය හා පරිසරය අපවිත්‍ර වීම.
- IV. මත්ස්‍ය අපද්‍රව්‍ය වරාය පරිශ්‍රය තුළ තැන තැන ඉවත ලෑම නිසා පරිසරය අපවිත්‍ර වී දැඩි දුර්ගන්ධයක් පැවතීම.
- V. නගරයේ අපද්‍රව්‍ය බැහැර කරන ප්‍රධාන කාණු පද්ධතිය වරාය බේසම තුළට යොමු කර තිබීම නිසා වරාය බේසම අපවිත්‍ර වීමත් එම ජලය ධීවරයින් නෙලාගත් මත්ස්‍ය අස්වැන්න සේදීම සඳහා භාවිතා කිරීම නිසාත් නෙලාගත් මත්ස්‍ය සම්පත ගුණාත්මකභාවයට තර්ජනයක් වීම.



අපවිත්‍ර වූ වරාය පරිශ්‍රය

ඇඟවීම

වරාය ඉදිකිරීම් මඟින් වූ පාරිසරික බලපෑම හා වරාය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී ඇති කරන පාරිසරික බලපෑම ජන ජීවිතයට හා පාරිසරික තත්ත්වය වෙනස් වීමට බලපෑම.

නිර්දේශ

- i 1981 අංක 59 දරණ සමුද්‍ර දූෂණ වැලැක්වීමේ පනතේ 6(2)a වගන්තිය අනුව වරාය පරිශ්‍රය තුළ දැව් තෙල් හා අනිකුත් අපද්‍රව්‍ය ඉවතලීම සම්බන්ධ ධීවර ප්‍රජාව දැනුවත් කිරීමේ පුවරු සවිකිරීම හා දැව් තෙල් එකතු කිරීමේ බදුන් ප්‍රමාණවත් පරිදි ස්ථාපිත කිරීම.
- ii 1997 අප්‍රේල් 25 දිනැති අංක 972/14 දරණ ගැසට් පත්‍රය මගින් ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යවරයා විසින් මසුන් පරිහරණය කිරීමේ හා බෙදාහැරීමේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කොට ඇති නියෝග ප්‍රකාරව වරායේ ධීවර කටයුතු වල නියැලෙන්නන්ගේ සෞඛ්‍ය හා සනීපාරක්ෂාව හා මත්ස්‍ය ගුණාත්මකභාවයේ ආරක්ෂාව සඳහා යොදා ඇති විධි විධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- iii වරාය බේසම තුළට යොමු කර ඇති කැළි කසල කාණු පද්ධතිය, වරාය පරිශ්‍රයෙන් පිටතට යොමු කිරීම.
- iv මුහුදු යෝග්‍යතා සහතිකය ඇති යාත්‍රාවලට පමණක් වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීමට අවසර දීම.
- v වරාය හා පරිශ්‍රය පිරිසිදුව තබා ගැනීම ගැන ධීවරයින් නිරන්තරයෙන් දැනුවත් කිරීම.
- vi වරාය පරිශ්‍රයේ අදාළ ස්ථානවල කැළි කසල බදුන්, දැව් තෙල් එකතු කිරීමේ බදුන් ස්ථාපිත කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

- i. “1981 අංක 59 දරණ සමුද්‍ර දූෂණ වැළැක්වීමේ පනතේ විධි විධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම වරාය පරිශ්‍රය තුළ විවිධ දැන්වීම් ක්‍රම මඟින් දැනුවත් කිරීම සිදු කරනු ලබයි.
- ii. අදාළ විධි විධාන වලට අනුව ධීවරයන්ට කටයුතු කිරීමට වරාය කළමනාකරු විසින් උපදෙස් ලබා දී ඇත.
- iii. වරාය බේසම තුළ හා වරාය භූමියේ ඇති කැළි කසල වරාය භූමියෙන් ඉවත් කිරීම නගර සභාව විසින් සතියට දවස් 03 ක් වන සේ වරාය භූමියෙන් පිටතට රැගෙන යයි.
- iv. මුහුදු යෝග්‍යතා සහතිකය ඇති යාත්‍රා වලට පමණක් වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට වරාය කළමනාකරුගේ අවධානය යොමු වී ඇත.
- v. වරාය පරිශ්‍රය පිරිසිදුව තබා ගැනීම සඳහා ධීවරයින් නිරන්තරයෙන් දැනුවත් කිරීමට අවශ්‍ය උපදෙස්, දැන්වීම් වරාය පරිශ්‍රය තුළ ප්‍රදර්ශනයට තබා දැනුවත් කිරීම සිදු කරනු ලබයි.
- vi. වරාය පරිශ්‍රයට අදාළ ස්ථානවල කැළි කසල බදුන්, දැව් තෙල් එකතු කිරීමේ බදුන් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා දැනටමත් ක්‍රමවත් වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී."

4. නිගමනය

මෙම වරාය ඉදිකිරීමට අදාළ ආයතන 2 ක් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවල අභ්‍යන්තර ඵලදා අනුපාතය සෘණ අගයක් වී තිබූ බැවින් වරාය ඉදිකිරීම ආර්ථිකමය වශයෙන් ඵලදායක නොවන බව තහවුරු වී තිබුණි. වරාය නිසා වක්‍රාකාරව ඇතිවන ආර්ථික හා සමාජීය සුභසාධනය සලකා පසුව වරාය ඉදිකිරීමට තීරණය කර තිබුණද කාර්ය සාධන විගණනයේදී ලබාගන්නා ලද ප්‍රථමික හා ද්විතීක දත්ත අනුව අදාළ සමාජීය හා ආර්ථික සුභසාධනයන් ඉටුවන පරිදි අදාළ පහසුකම් සහිතව වරාය ඉදිකර නොතිබුණි. වරාය මඟින් ධීවර කාර්මිකයින්ට ලබාදෙන විවිධ පහසුකම් ප්‍රමාණවත් පරිදි ස්ථාපිත වී නොතිබූ අතර එම හේතුවෙන් වරාය ඉදිකිරීමේ අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වී නොතිබුණි. තවද මෙම වරාය ඉදිකිරීම මඟින් පැන නැගෙන පාරිසරික කරුණු කෙරෙහි ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමු කළ යුතු විය. සෘජු හා වක්‍ර ලෙස ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලෙන ජනයාගේ ජීවන තත්ත්වය හා සමාජීය තත්ත්වය වැඩි දියුණු වන අයුරින් සහ ඵලදායක ලෙස ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදීමට හැකිවන අයුරින් වරායේ දැනට පවතින පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමත් හා ඵලදායක ලෙස කළමනාකරණය කිරීමත් කළයුතු අතර දැනට පිහිටුවා නොමැති අත්‍යාවශ්‍ය පහසුකම් පිහිටුවීම මඟින් වරාය ඉදිකිරීමේ අරමුණු යම්තාක් දුරට සාක්ෂාත් කරගැනීමට හැකිවන බව විගණන නිරීක්ෂණ වලින් පැහැදිලි විය.