

ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීමෙන් පැන නැගී තිබෙන ආර්ථික, සමාජීය හා පාරිසරික බලපෑම

1. විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාව ඉන්දියන් සාගරයේ මධ්‍යගතව පිහිටීම නිසා නාවික ගමනාගමනයෙහිලා වැදගත් කේන්ද්‍රස්ථානයක් වී ඇත. භූගෝලීය පිහිටීම මත ප්‍රධාන නාවික මාර්ගවලට සමීප සම්බන්ධතාවයක් සහ ගැඹුරු පතුල සහිත ස්වාභාවික වරායන් සංවර්ධනය සඳහා වෙරළ සුදුසු වීමත් ඉතා වැදගත් සාධකයකි. මෙවැනි පහසුකම් නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ වරාය කටයුතු වලින් ලැබිය හැකි ආදායමෙන් දළ දේශීය නිෂ්පාදනයට දක්වන දායකත්වය වැඩි කළ හැක. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර මුහුදු තීරයේ ඉදිකිරීමට යෙදුණු ඔලිවිල් වරාය මගින් අපේක්ෂා කළ අරමුණු අතර පළාතේ සංවර්ධනය, නාවික යාත්‍රා වලට පහසුකම් සැපයීම, ධීවර කර්මාන්තය වැඩි දියුණු කිරීම හා පරිසර හානිය අවම කිරීම යන කරුණු ඇතුළත් වූ අතර ඒ සඳහා යොදවන ලද රාජ්‍ය අරමුදල් ඵලදායීව, කාර්යක්ෂමව හා ආර්ථිකමය ලෙස භාවිතාකර තිබේද යන්න ඇගයීම හා එමගින් ඇති කළ පාරිසරික හා සමාජීය බලපෑම ඇගයීම මෙම විගණනයේ අරමුණ විය.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2008 වර්ෂයේදී ඩෙන්මාර්ක් නෝර්ඩියා බැංකුව විසින් ශ්‍රී ලංකා රජයට ප්‍රදානයක් ලෙස යුරෝ 86,100ක් සහ පොළී රහිත ණයක් ලෙස යුරෝ 46,009,269ක මුදලක් 2011 මාර්තු 31 දින සිට ආරම්භ කර වසර 10 ක් තුළදී වාරික 20 කින් ගෙවා අවසන් කිරීමේ කොන්දේසිය මත ප්‍රදානය කර තිබුණි. ණය කොන්දේසි අනුව ඩෙන්මාර්ක් රටේ සමාගම් වලින් මිල කැඳවීම් කර අඩුම මිල ඉදිරිපත් කළ සමාගමක් වෙත 2008 ජුනි මාසයේදී මෙහි ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණු අතර 2015 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට මෙම ණය මුදලින් යුරෝ 23,004,634ක මුදලක් ගෙවීමට ඉතිරි වී තිබුණි.

ණය මුදලට සහ ප්‍රදානයට අමතරව වරාය අධිකාරිය මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.426,487,682ක පමණ මුදලක් වර්ෂ 2000 සිට වර්ෂ 2010 දක්වා වැය කර තිබුණි.

මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළව මූලික අධ්‍යයනයන් යටතේ සිදු කරන ලද ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා පාරිසරික බලපෑම ඇගයීම් අධ්‍යයනය වර්ෂ 1995 සිට 2000 කාලවර්ෂය තුළදී පුද්ගලික ආයතනයක් හා ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය විසින් සිදු කර තිබුණි. වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව හා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය මහින්ද අවශ්‍ය නිර්දේශ හා අනුමැතිය, කොන්දේසිවලට යටත්ව ලබා දී තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සිදුකර තිබූ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා පාරිසරික බලපෑම ඇගයීමේ අධ්‍යයනය යටතේ මූල්‍ය ශක්‍යතාව හා පාරිසරික ශක්‍යතාව සැලකිල්ලට භාජනය කර තිබූ අතර එහිදී මූල්‍ය ශක්‍යතාව ගණනයේදී ශුද්ධ වර්තමාන අගය සෘණ අගයක් ගෙන තිබුණද, සංවේදීතා විශ්ලේෂණය අනුව ව්‍යාපෘතිය පිලිගත හැකි බවට තීරණය කර තිබුණි. එසේ වුවද එම විග්‍රහය සඳහා සලකා බලා තිබූ ආදායම් ප්‍රභවයන්හි ඉලක්කයන්ට ලඟාවීමට නොහැකි වී ඇති බැවින් අදාළ අධ්‍යයනය මගින් කර තිබූ නිගමනයන් නිවැරදි නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර වෙරළ තීරය වසරේ එක් කාලයකදී බාදනය වීමත් අනෙක් කාලයේදී එම වෙරළ නැවත ගොඩනැගීම යන සංසිද්ධිය නිරන්තරයෙන් සිදුවන බව ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේදීත් පාරිසරික බලපෑම ඇගයීමේ අධ්‍යයනයේදීත් හඳුනාගෙන තිබුණි. වරාය ඉදිකිරීම් සිදුවන කාලය තුළදී සහ ඉදිකිරීමෙන් පසුවත් මෙම තත්ත්වය ඇති විය හැකි බව දක්වා තිබුණද වර්තමානයේ පැන නැගී ඇති වැලිපිරීමේ ගැටළුව හා එමගින් වරාය ගැඹුර පවත්වාගෙන යා නොහැකි වීමත් යන කරුණු සැලකිල්ලට ගත්විට මූලික අධ්‍යයනයේදී ඒ සඳහා දක්වා තිබූ අවධානය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. 2013 වර්ෂයේ දී මෙම වරාය ඉදිකර මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කළද වරායට වාණිජ නැව් නොපැමිණීමට මෙම අවහිරතා හේතු වී තිබුණි.

එසේම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණයේදී අදාළ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කාලසීමාව සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ප්‍රධාන සැලැස්මක් පිළියෙළ කර අදාළ කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා නිශ්චිත කාලවකවානු

තීරණය කර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබීම හේතුවෙන් වරාය සැලසුම් කර ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කිරීමට වසර 17ක පමණ දීර්ඝ කාලයක් ගත වී තිබුණි.

තවද වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරායට උතුරු දෙසින් ගොඩබිම් තීරය දරුණු මුහුදු බාදනයට ලක් වෙමින් පැවතීම එම ප්‍රදේශයේ ප්‍රධාන වගාවන් වන, වී ගොවිතැන හා පොල් වගාව කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණු අතර වරාය ඉදිකිරීම සඳහා පවරාගත් ඉඩම් වෙනුවෙන් වන්දි ගෙවීම හෝ විකල්ප ඉඩම් ලබාදීම ඇතැම් ඉඩම් හිමියන් සම්බන්ධයෙන් තවදුරටත් ප්‍රමාදවීම නිසා එම ඉඩම් හිමියන් ද දැඩි අසරණ තත්ත්වයකට පත්ව තිබුණි.

වරාය ව්‍යාපෘතියේ සංරචකයක් වන ධීවර වරාය දැනට ක්‍රියාත්මක වන නමුත් ධීවර වරායන් පාලනය හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කරනු ලබන ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව වෙත එය පවරා දීමට ප්‍රමුඛත්වය දියයුතු වුවද එය තවදුරටත් ඉටුනොකර පවතී.

වරාය ව්‍යාපෘතියට අදාළ ගොඩනැගිලි, නිල නිවාස සහ ශිතාගාරය වෙනුවෙන් වැය කර ඇති මුදල අතරින් ශිතාගාරය සඳහා පමණක් යුරෝ මිලියන 2.12ක් වැය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් 2012 වර්ෂයේදී අවසන්කර තිබුණද 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට වර්ෂ 03කට අධික කාලයක් මෙම ගොඩනැගිලි සියල්ල නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

එසේම දැනට නිෂ්ක්‍රීයව පවතින වරාය ඵලදායී තත්ත්වයට පත්කිරීමට ගත හැකි විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග අධ්‍යයනය කිරීම සඳහා අදාළ ණය ලබා දුන් ආයතනය ගාස්තු අය කිරීමකින් තොරව ඉදිරිපත් වී තිබූ නමුත් 2015 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා එම කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කිරීමේදී සිදු කරනලද මූලික අධ්‍යයනයන් වලදී මූලික ගැටළු නිසියාකාරව හඳුනා ගෙන නොතිබියදී ව්‍යාපෘතිය අනුමත කිරීම නිසා මෙම ගැටළු මතු වී තිබූ අතර ව්‍යාපෘතිය මඟින් ජාතික ආර්ථිකයට ප්‍රමාණවත් දායකත්වයක් ලබානොදී, ඒ සඳහා ලබා ගත් ණය ආපසු ගෙවීමට සිදුවීමෙන් රජයේ අරමුදල් නිෂ්කාර්ය ලෙස වියදම් වන බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ඵලදායකත්වයට පත්කිරීමට ගත හැකි විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග කෙරෙහි කඩිනමින් අවධානය යොමු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

**2. හැඳින්වීම**

**2.1 ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් සම්බන්ධ අතීත පසුබිම**

ඈත අතීතයේ සිට ජාත්‍යන්තර නාවික ගමනාගමනයේ දී කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටීම වැදගත් වී තිබුණු අතර ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීමේ වැදගත්කමත්, එහි වෙරළ තීරය ස්වාභාවික වරායන් පිහිටුවීමට යෝග්‍ය වීමත් ඊට සාධක වී තිබුණි. පස්වන ශතවර්ෂයේදී ආසියාව හා බටහිර කලාපය අතර වෙළඳාමේ දී කොළඹ වරාය මුහුදු වරායක් ලෙස කටයුතු කර ඇත. මෙම වරාය එකල කොලොම්නොට ලෙස හඳුන්වා ඇති අතර චීන, ඉන්දීය හා පර්සියා වෙළඳුන් විසින් වරාය භාවිතා කර තිබුණි. මීට අමතරව ක්‍රි.ව. 1505 දී ගාලු වරාය පෘතුගීසීන් විසින් භාවිතා කර ඇති අතර ත්‍රිකුණාමලය ගෝකන්න වරාය ලෙස භාවිතා කර ඇත. මෙසේ ජාත්‍යන්තර නාවික ගමනාගමනයේදී ශ්‍රී ලංකාවට සුවිශේෂී වැදගත්කමක් හිමිවී තිබීම හේතුකොට ගෙන ලංකාවේ වරායන්හි උසස් තාක්ෂණයෙන් සැදුම්ලත් උපකරණ මගින් මෙහෙයුම් පහසුකම් වර්ධනය කිරීම හා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමටත්, ලාභදායී හා කාර්යක්ෂම අයුරින් වරාය සේවාවන් පවත්වාගෙනයාමත් සංස්ථාපිත පරමාර්ථ ඉටු කිරීම සඳහා ආසියානු කලාපයේ ප්‍රමුඛ සමුද්‍රිත සේවා සැපයුම් මධ්‍යස්ථානය වශයෙන් හිමි තත්ත්වය තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ගැනීමත් සඳහා 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත යටතේ වරාය අධිකාරිය ස්ථාපිත කර ඇත. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය යටතේ කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය, කන්කසන්තුරේ යන වරායන් වාණිජ වරායන් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර වර්තමාන කාලවිච්ඡේදයේදී ඔලුවිල් හා හම්බන්තොට වරායන් දෙකද වරාය අධිකාරියේ අරමුණු ඉටුකිරීම පිණිස කටයුතු කිරීමට අලුතින් ඉදිකර තිබුණි.

**2.2 ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීමේ පසුබිම**

ප්‍රධාන වශයෙන් යටිතල පහසුකම්වල උණනාවය හේතුවෙන් බටහිර කලාපයන් හා සැසඳීමේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ අග්නිදිග කලාපය උණ සංවර්ධිත කලාපයක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණු අතර මෙයට පිළියමක් ලෙස නැගෙනහිර නවෝදය යටතේ නැගෙනහිර පළාතේ අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ ඔලුවිල් ග්‍රාමයේ මෙම වරාය ඉදි කිරීමට වරාය අධිකාරිය විසින් කටයුතු කර තිබුණි.

මෙම වරාය ව්‍යාපෘතිය වාණිජ වරාය හා ධීවර වරාය ලෙස අංශ 02කින් සමන්විත වන අතර පළමු වන අදියරේදී නෞකාවල විශාලත්වය 5000 dwtක් වන කුඩා නෞකා සඳහා සේවා සැපයීමටත් දෙවන අදියරයේදී ධාරිතාවය 16000 dwtක් වූ විශාල නෞකා සඳහා සේවා සැපයීමටත් සැලසුම් කර තිබුණි. එහි මහාමාර්ග පද්ධතිය නොදියුණු තත්ත්වයක පැවතීමත් දුම්රිය මාර්ග පහසුකම් නොමැති වීමත් හේතු කොට ගෙන ගොඩබිම් ප්‍රවාහන පිරිවැයට වඩා අඩු පිරිවැයක් යටතේ මුහුදු මාර්ගය ඔස්සේ අත්‍යාවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය, ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ඇතුළු අනෙකුත් භාණ්ඩ කොළඹ සිට නැගෙනහිර පළාතට ප්‍රවාහනය කිරීමත් කෘෂිකාර්මික හා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන නැගෙනහිර සිට බස්නාහිර ප්‍රදේශයන් වෙත ගෙනයාමටත් මුහුදු මාර්ගය භාවිතා කිරීම මෙම වරාය ඉදිකිරීමේ ප්‍රධානතම අරමුණු වී ඇත.

මෙම අරමුණුවලට අමතරව අභ්‍යන්තර මගී ප්‍රවාහනය දියුණු කිරීමත් වරාය ආශ්‍රිත සිමෙන්ති නිෂ්පාදන කටයුතු හා පොහොර නිෂ්පාදන කටයුතු සඳහා ආයෝජකයින් ගෙන්වා ගැනීමත් බාහිර නෞකා සඳහා සේවා සැපයීමත් මෙහි ද්විතීක අරමුණු වී ඇත. මෙම අරමුණුවලට අමතරව ජාත්‍යන්තර ට්‍රේලර් යාත්‍රා සඳහා කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස මෙම වරාය දියුණු කිරීමත් එහිදී මත්ස්‍ය සම්පත් ගොඩබෑමත් පසුව ඒවා සැකසුම්කර ජපානය, චීනය ඇතුළු අනෙකුත් ආසියාතික රටවලට අපනයනය කිරීමත් ඒ මගින් සෘජු හා වක්‍ර රැකියා රාශියක් බිහි කිරීමෙන් පළාතේ ආර්ථික හා සාමාජීය සංවර්ධනයක් ඇති කිරීමත් වරාය ඉදිකිරීමේ අනෙකුත් අරමුණු වී තිබුණි.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

“ඔලිව්ල් ප්‍රදේශයේ වරායක් ඉදිකළ යුතුය යන අදහස මුලින්ම ඉදිරිපත්වූයේ 1994/1995 කාලවකවානුව තුළය. ඒවනවිටත් ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර ප්‍රදේශයෙහි ත්‍රිකුණාමල වරාය, වෙළඳ භාණ්ඩ හැසිරවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පාලනය යටතේ සාර්ථකව පවත්වාගෙන යමින් පැවතිණි. ඊට අමතරව නැගෙනහිර පළාතේ වෙනත් වරායක අවශ්‍යතාවයක් හඳුනාගෙන නොතිබුන අතර, එවැනි සඳහනක් හෝ වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධන සැලැස්මක සඳහන් නොවුනි. එවැනි වාතාවරණයක් තුළ ඔලිව්ල්හි වරායක් පිහිටුවීමට වරාය අධිකාරියට යොමු කරවීමක් සිදුකළ අතර, වරායවල් ඉදිකිරීමේ නීතිගත ආයතනයක් වශයෙන් වරාය අධිකාරියට එම කාර්ය සඳහා නැඹුරුවීමට සිදුවිය. එබැවින් නිවැරදි දැක්මකින් තොරව ඔලිව්ල් වරායක් ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් වරාය අධිකාරියට වගකීමක් දැරිය නොහැක.

ඔලිව්ල් වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරාය පිවිසුමෙහි වැලි එක්රැස්වීම බරපතල ප්‍රශ්නයක් වූ අතර, එය වරායට වාණිජ නෞකා පිවිසීමේ බාධාගෙන දෙන තත්ත්වයක් විය. එවැනි තත්ත්වයක් යටතේ වරාය සම්පත් යොදා ගනිමින් නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයවීම සඳහා වරාය අධිකාරියට කටයුතු කිරීමට නොහැකි තත්ත්වයක් නිර්මාණය වූ අතර, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන නෞකාවක් අනතුරකට පත්වූයේ නම් එහි වගකීම වරාය අධිකාරියට දැරීමට සිදුවීම සහ එමගින් තවත් පාඩු සිදුවීමට ඉඩ තිබුණි. එබැවින් ආරක්ෂා සහගත පියවරක් වශයෙන් දැනට පවතින ගැටළු නිරාකරණය කරගන්නා තෙක්, නාවික භාණ්ඩ රැගත් නැව් ඔලිව්ල් වරායට යොමු නොකිරීමට වරාය අධිකාරිය වගකීමෙන් යුතුව කටයුතු කර ඇත.”

**2.3 මාතෘකාව තෝරා ගැනීමට හේතුව**

නැගෙනහිර පළාතේ ආර්ථික හා සාමාජීය සංවර්ධනය ඉලක්ක කරගෙන ඩෙන්මාර්ක් මිශ්‍ර ණය වැඩසටහන යටතේ යුරෝ 46,095,369ක් සහ දේශීය මුදලින් රු.426,487,682ක් වැය කර ඉදිකර 2013 වර්ෂයේදී මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කරන ලද ඔලිව්ල් වරාය මගින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වී තිබේදැයි ඇගයීමක් මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා යොදවන ලද රාජ්‍ය අරමුදල් ඵලදායීව, කාර්යක්ෂමව හා ආර්ථිකමය ලෙස භාවිතාකර තිබේද යන්න ඇගයීම සඳහා මෙම මාතෘකාව යටතේ කාර්යසාධන විගණනයක් සිදු කරන ලදී.

**2.4 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය**

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

**2.5 විගණන විෂය පථය**

කාර්යයමණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් සහ කාලය යන සාධකවල සීමාකාරී බව හේතු කොටගෙන ඔලිව්ල් වරාය ඉදිකිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කළ කාල වකවානුවේ සිට වර්තමානය දක්වා අදාළ නිරීක්ෂණ, නිර්දේශයන් හා නිගමනයන් අප විසින් ලබාගත් තොරතුරු හා අදාළ ආයතන විසින් සිදු කරනු ලැබූ පැහැදිලි කිරීම් මත පදනම් වී ඇත.

**2.6 විගණන ප්‍රවේශය**

- මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අදාළ වේ.
  - i. ඔලිව්ල් වරාය ඉදිකිරීම සම්බන්ධව අදාළ ප්‍රතිපත්ති තීරණ, අදාළ අණ පනත්, වක්‍රලේඛ හා වෙනත් ලියකියවිලි අධ්‍යයනය කිරීම.
  - ii. ඔලිව්ල් වරාය ඉදිකිරීමට පදනම් වූ මූලික අධ්‍යයනයන් මත නිකුත් කළ වාර්තා වල දත්ත අධ්‍යයනය සහ විශ්ලේෂණය කිරීම.
  - iii. අදාළ අනෙකුත් ලියකියවිලි සමාලෝචනය සහ සම්බන්ධිත නිලධාරීන්ගෙන් සහ ආයතන වලින් අවශ්‍ය පැහැදිලි කිරීම් ලබා ගැනීම.

- iv. ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ මගින් භෞතික තත්ත්වය නිරීක්ෂණය කිරීම හා මහජන අදහස් ලබා ගැනීම.

**2.7 විගණන අරමුණු**

- i. වරාය ඉදිකිරීම සඳහා සැලසුම් සැකසීම, අරමුදල් සපයා ගැනීම, හා අරමුදල් උපයෝජනය කිරීම ආර්ථිකව, ඵලදායීව හා කාර්යක්ෂමව සිදු වී තිබේද යන්න ඇගයීම
- ii. ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීම මඟින් නැගෙනහිර පළාතේ ආර්ථික හා සාමාජයීය සංවර්ධයක් අපේක්ෂිත පරිදි සිදු වී තිබේද යන්න ඇගයීම
- iii. ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීම හේතුවෙන් පාරිසරික තත්ත්වයන්ට බලපෑමක් සිදුවී තිබේද යන්න ඇගයීම

**2.8 සීමා කිරීම්**

මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කටයුතු 1995 වර්ෂයේ සිට වරාය මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කරන ලද 2013 වර්ෂය දක්වාම ක්‍රියාත්මකව ඇති බැවින් ඇතැම් ලිපිගොනු ලබා දීමට හැකියාවක් නොමැති බව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් දන්වා සිටින ලද අතර ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ ලිපිගොනු විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.

**3. විස්තරාත්මක සොයාගැනීම්, නිර්දේශ සහ ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම්**

**3.1 ව්‍යාපෘතිය සඳහා සිදු කරනු ලැබූ මූලික අධ්‍යයනයන්**

**3.1.1 ශක්‍යතා අධ්‍යයනය**

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සඳහා ආයතනයක් තෝරා ගැනීම**

අදාළ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදුකර තිබුණේ පුද්ගලික ආයතනයකින් වන අතර, 1995 වර්ෂයේදී අධ්‍යයන කටයුතු ආරම්භ කර 1999 වර්ෂයේදී වාර්තාව ලබා දී තිබුණි. එම අධ්‍යයනය සඳහා වර්ෂ 2000 සිට වර්ෂ 2001 දක්වා කාලය තුළ රු.24,476,732 ක මුදලක්ද පසුව කරන ලද අධ්‍යයනය සඳහා වර්ෂ 2010 සිට වර්ෂ 2011 දක්වා කාලය තුළදී රු.7,138,100ක මුදලක්ද වශයෙන් රු.31,614,833ක මුදලක් වරාය අධිකාරිය විසින් එම ආයතනයට ගෙවා තිබුණි. මේ සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේදී පහත කරුණු අනාවරණය විය.

- i. මෙම අධ්‍යයනය සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමේදී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 3.1.1 (අ) මාර්ගෝපදේශය අනුව මෙම ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව කටයුතු කරන වෙනත් ආයතන වලට ඉදිරිපත් වීමට හැකිවන පරිදි තරගකාරී පදනමක් මත අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපතිවරයා පැහැදිලි කර තිබූ පරිදි මෙම කාර්යය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති එකම ආයතනය මෙම ආයතනය වන බැවින් මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු සෘජුවම තෝරාගෙන ඇති බව පැහැදිලි කර ඇත. එසේ වුවද ප්‍රසම්පාදන පටිපාටි අනුගමනය කිරීමේදී එවැනි සේවා සැපයුම්කරුවකු පමණක් ඇති විට ජාත්‍යන්තර මිල කැඳවුමක් සඳහා කටයුතු කළ යුතු වුවද එම පටිපාටි අනුගමනය නොකර මෙම දේශීය ආයතනය තෝරාගෙන තිබුණි.
- ii. තවද 2009 වර්ෂයේ ඉදිකරන ලද අම්බලන්ගොඩ ධීවර වරාය ව්‍යාපෘතිය ඔලුවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය හා සැසඳීමේදී ඉතා කුඩා ව්‍යාපෘතියක් වුවද එම ව්‍යාපෘතියේ සැලසුම් සකස් කිරීමේ කාර්යභාරය පවරා තිබුණේ ඩෙන්මාර්කයේ ආයතනයක්

වෙනය. ඒ අනුව ඔලිවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් එවැනි විශේෂිත ආයතනයක සේවය ලබා ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම ගැටළු සහගත විය.

iii. මෙම වරාය ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වය සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදු කරන ලද ආයතනය විසින් සිදු කරනු ලැබූ තාක්ෂණික අධ්‍යයනය මඟින් වරාය ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය හා ආර්ථික ශක්‍යතාවයේ සාර්ථකත්වය, වරාය වෙත ඇති ආරක්ෂිත පිවිසුම, වරාය බේසම තුළ ප්‍රමාණවත් ගැඹුරක් පවත්වා ගෙන යාම, වරාය පිවිසුමේ වැලි ඉවත් කිරීම හා අවම පරිසර හානිය යන කරුණු මත රඳා පවතින බව සඳහන් කර තිබුණි. නමුත් මේ පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී හා භෞතිකව වරාය පරීක්ෂා කිරීමේදී අනාවරණය වූ පරිදි ආරක්ෂිත පිවිසුම, වරාය පිවිසුමේ වැලි ඉවත්කිරීම හා අවම පරිසර හානිය යන ප්‍රධාන අරමුණු ලඟා කර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

**(ආ) ශක්‍යතා අධ්‍යයනය මඟින් සිදු කළ යුතුව තිබූ අනාවරණය කිරීම්**

ඔලිවිල් වරාය පිහිටි නැගෙනහිර මුහුදු තීරයේ උතුරින් වාලච්චේනයි හා දකුණින් කිරින්ද ධීවර වරාය තෙක් ස්වභාවික හෝ ඉදිකරන ලද වරායක් නොමැති අතර මෙම වරායන් 2 අතරින් කිරින්ද ධීවර වරාය 1985 වර්ෂයේ ඉදිකළ වරායක් වන අතර වාලච්චේනයි වරාය ස්වභාවික කලපුවක් ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇත.

කිරින්ද ධීවර වරාය ප්‍රධාන වශයෙන් වැලි පිරීමේ ගැටළුවට මුහුණපා ඇති ධීවර වරායක් වන අතර ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව විසින් වාර්ෂිකව අධික වියදමක් දරා අඛණ්ඩවම වැලි ඉවත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් එහි මෙහෙයුම් පවත්වා ගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය.

කිරින්ද වරායට මුහුණ දීමට සිදු වී ඇති මෙම ගැටලුව පදනම් කරගෙන ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීමේදී මෙම තත්ත්වය ගැන සැලකිලිමත් වී කරුණු පරීක්ෂා කළ බවට තොරතුරු ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ සඳහන් කර නොතිබුණි.

**(ඇ) ව්‍යාපෘතිය ඇගයීම**

වාණිජ වරාය ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සිදුකර තිබූ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය යටතේ වරාය ව්‍යාපෘතියේ ශුද්ධ වර්තමාන අගය හා අභ්‍යන්තර ඵලදායිතා අනුපාතය යන පදනම් දෙක සැලකිල්ලට ගනිමින් ශක්‍යතාව ගණනය කර තිබූ අතර ඒ සඳහා මුදල් ප්‍රවාහයක් ලෙස අදායම් ප්‍රභවයන් 07 ක් හඳුනාගෙන තිබුණි. එහිදී ශුද්ධ වර්තමාන අගය සෘණ අගයක් ගෙන තිබූ නමුත් සංවේදීතා විශ්ලේෂණය අනුව ව්‍යාපෘතිය ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායී බව නිගමනය කර තිබුණි.

වට්ටම් අනුපාතය 4.95% ලෙස ගෙන අධ්‍යයන වාර්තාවේ මූල්‍ය ශක්‍යතාව යටතේ සිදුකර තිබූ ගණනය කිරීම පහත පරිදි විය.

ධීවර කොටස		වාණිජ වරාය		ඒකාබද්ධ	
NPV	FIRR	NPV	FIRR	NPV	FIRR
(රු.මි)	(%)	(රු.මි)	(%)	(රු.මි)	(%)
-----	-----	-----	-----	-----	-----
-45	3.4	-7	4.83	-53	4.3

(මූලාශ්‍රය - ඔලිවිල් වරාය, 1999 ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව)

වට්ටම් අනුපාතය 12% ලෙස ගෙන ආර්ථික ශක්‍යතාව යටතේ සිදු කර තිබූ ගණනය කිරීම පහත පරිදි විය.

ධීවර කොටස		වාණිජ වරාය		සමුච්චිත	
NPV (රු.මි)	EIRR (%)	NPV (රු.මි)	EIRR (%)	NPV (රු.මි)	EIRR (%)
-----	-----	-----	-----	-----	-----
+124	15.9	+145	16.32	+269	16.1

(මූලාශ්‍රය - ඔලිවිල් වරාය, 1999 ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව)

මෙහිදී ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සඳහා සලකා බලන ලද විවිධ පදනම් යටතේ සිදුකර තිබූ ගණනය කිරීම් වලදී සංවේදීතා විශ්ලේෂණය අනුව නැව්බඩු මෙහෙයුම් මගින් අපේක්ෂිත ආදායම් ඉලක්කය ප්‍රායෝගිකව ලගාකර ගත නොහැකිවී තිබුණි. වරාය තුළ වැලිපිරීමේ බාධාව නිසා නැව් ගමනාගමනයට බාධා ඇති වී තිබූ බැවින් ඉහත පරිදි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේදී කරන ලද නිගමනයන් තත්‍ය නොවන බැවින් මෙම අධ්‍යයනයන් මගින් ප්‍රමාණවත් මගපෙන්වීමක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලැබී නොතිබුණි.

එසේ වුවද මෙම විග්‍රහයන් සඳහා පදනම් කර ගෙන තිබූ අභ්‍යන්තර මුදල් ගලායීම් අතර නැව්බඩු මෙහෙයුම් මගින් ගලාපිටින මුදල් ප්‍රවාහය විශේෂයෙන් සැලකිල්ලට ලක්කර අදාළ ගණනය කිරීම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද වරාය ව්‍යාපෘතිය නිමවීමෙන් පසුව කිසිදු නෞකාවක් වරාය තුළට නොපැමිණීම නිසා ඉහත සඳහන් මුදල් ප්‍රවාහයන් මගින් අපේක්ෂිත ආදායම් කිසිවක් ලැබී නොතිබුණි.

**(ඇ) සිදුකරනු ලැබූ අනෙකුත් අධ්‍යයනයන්**

වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරාය ආශ්‍රිත මුහුදු තීරයේ සිදුවන මුහුදු බාදනය වැලැක්වීම සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවද මෙම ආයතනයටම පවරා තිබුණු අතර ඒ සඳහා වර්ෂ 2010 සහ 2011 කාලපරිච්ඡේදය තුළදී රු.7,138,100ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. නමුත් එම සැලසුම් අනුව මුහුදු බාදනය වීම වැළැක්වීමට මුහුණ දිය හැකි පරිදි අදාළ ඉදිකිරීම් සිදු කිරීමට හෝ මුහුදු බාදනයට පිළියමක් ලෙස පසුව ඉදිකරනු ලැබූ ගල් වැටි දැමීම වැනි ප්‍රතිකර්ම මගින් මෙම මුහුදු බාදන තත්ත්වය වලක්වා ගැනීමට නොහැකි වී තිබීම නිසා අදාළ සැලසුම් සාර්ථක වී නොතිබුණි.

**3.1.2 පාරිසරික අධ්‍යයනය**

ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමේදී අදාළ ව්‍යාපෘතිය නිසා ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම නිශ්චය කර අදාළ ඉදිකිරීම් ඊට සරිලන ආකාරයට ඉටු කිරීම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණයේදී ක්‍රියාත්මක විය යුතු මූලික වගකීමකි. මෙවැනි මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘතියකදී පාරිසරික බලපෑම ඇගයීමේ වාර්තාව මගින් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් වැදගත් මගපෙන්වීමක් ලබා දෙනු ලැබේ. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

**(අ) අධ්‍යයනය මගින් ව්‍යාපෘතියට ඇතිකරන සෘජු බලපෑම**

මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් පාරිසරික ඇගයීම් කාර්යභාරය ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය වෙත පවරා තිබුණු අතර මෙම අධ්‍යයනය ඊට අදාළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව 2000 වර්ෂයේ ජූලි මාසයේ සිට දෙසැම්බර් දක්වා සිදුකර තිබූ අතර අදාළ වාර්තාව 2000 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේදීම භාරදී තිබුණි.

මෙම කාර්යය සඳහා අදාළ කාර්යාංශයට රු.1,220,594ක මුදලක් ගෙවා තිබූ අතර අදාළ වාර්තාවේ පාරිසරික ගැටලු සම්බන්ධයෙන් ආවරණය කර තිබූ ක්ෂේත්‍ර පහත පරිදි විය.

- i. වගාවන් විනාශ වීම
- ii. ගල් වලවල්වල සිට ගල් ප්‍රවාහනය
- iii. නාවික ගමනාගමනය නිසා වරාය තුළ ඇති කරන ජල කැලඹීම
- iv. වෙරළ තීරය දූෂණයට ලක් වීම
- v. අපහරණය කරනු ලබන විවිධ අපද්‍රව්‍ය වල බලපෑම
- vi. වරායෙන් ඉවත් කරන දෑ නිසා සිදුවන ජල දූෂණය

මෙම කරුණු අතරින් i හා ii වන බලපෑම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කාලසේදය තුළදී පමණක් බලපෑමක් ඇති කරන බවත්, අංක iv, v, vi මගින් ඇති කරනු ලබන බලපෑම අවම කර ගත හැකි බවත් පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තාවේ පරිච්ඡේද 09 හි නිගමන හා නිර්දේශයටතේ දක්වා තිබුණි.

මෙම කරුණු අතරින් අංක iii යටතේ දක්වා ඇති කරුණෙහි සඳහන් පරිදි වරාය තුළ ජලයෙහි කැලඹීම විශේෂිත බලපෑමක් ඇති කරන තත්ත්වයක් නොවන බවට හඳුනාගෙන තිබූ අතර ව්‍යාපෘතිය මගින් ලැබෙන ප්‍රතිලාභ හා සැලකීමේදී මෙහි බලපෑම නොවැදගත් ලෙස සලකා තිබුණි.

එමෙන්ම මෙම අධ්‍යයනය මගින් වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ වීමත් සමඟ ඇති කරන ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය හේතුවෙන් මෙම වරාය ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ඇති කරනු ලබන ව්‍යාපෘතියක් බවත් ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය නඟාසිටුවීමේ ඵලදායී වැඩපිළිවෙලක් බවටත් නිගමනය කර තිබුණි.

එසේ වුවද මෙම වරාය ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් 2013 වර්ෂය වන විට නිමවා වර්තමානය වන විට ඇති කර තිබූ සමාජ, ආර්ථික හා පාරිසරික බලපෑම අධ්‍යයනය කිරීමේදී ඉහත දක්වා ඇති පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තාවේ අරමුණු කිසිවක් වෙන ලඟාවීමට නොහැකි වී ඇති බවත් එම පාරිසරික වාර්තාව මගින් ප්‍රමාණවත්ව අවධානය යොමු නොකෙරුණු ප්‍රධාන ගැටළු 2 ක් වන වෙරළ බාදනය, වරාය පිවිසුම හා වරාය බේසම වැලි වලින් පිරියාම යන මූලික ගැටළු නිසා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු කරා ලඟාවීමට නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

ඒ අනුව අවුරුද්දේ මාස ගණනාවක්ම මුහුදු රළේ බලපෑම මත වරායේ උතුරු වෙරළ තීරය දැඩි මුහුදු බාදනයට ලක් වී තිබීමත් වරායට දකුණු වෙරළ තීරයේ වැලි ගොඩගැසීම වරාය ඉදිකිරීම් නිම වීමෙන් පසු සිදුවූ පාරිසරික වෙනස්කම් බවට හඳුනාගත හැකි විය. තවද මෙම බාදනය නිසා විශේෂයෙන් ප්‍රදේශයේ පොල් වගාව, වී වගාව යන කෘෂිකාර්මික අංශ වෙනද වෙරළ ආසන්නයේ ඇති ගොඩනැගිලිවලට සිදුව තිබූ හානියද සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මෙම වරාය ඉදිකිරීමේ අතුරුඵලයන් කිසිවක් පිළිබඳ මෙම පාරිසරික අධ්‍යයන වාර්තාවේ සඳහන් වී නොතිබුණි. වරායේ අදාළ ඉදිකිරීම් මෙම වාර්තාව මත පදනම්ව සිදුකර තිබීම නිසා ද වරාය ඉදිකිරීමේ අරමුණු ඉටු නොවීම හා ඇති වී තිබූ පාරිසරික වෙනස්කම් හේතුවෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය අසාර්ථක වී තිබූ අතර මෙම අධ්‍යයන වාර්තාව වෙනුවෙන් වැයකර තිබූ මුදල් ඵල රහිත වියදමක් වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

**(ආ) ජන ජීවිතයට බලපෑම**

මෙම පාරිසරික බලපෑම ඇගයීම් වාර්තාවේ සඳහන් කර තිබූ පරිදි ධීවර ජනතාවගේ ජන ජීවිතය වැඩිදියුණු වීම හා මහජන උපයෝගීතාවයන් උසස් මට්ටමින් සපයාදීම හැරුණු විට නව ජීවනෝපායන් ඇති කරවීම මගින් සමස්ත ජන ජීවිතය උසස් මට්ටමකට පත්වීමට හැකිවන බව නිගමනය කර තිබුණි.



**(ඇ) පාරිසරික අධ්‍යයනය සඳහා සුදුසු ආයතනයක් තෝරා ගැනීම**

ව්‍යාපෘතියට අදාළ පාරිසරික අධ්‍යයනය පිළිබඳ කාර්යභාරය නිසි පරිදි ඉටු කිරීම හා එහි ඇතුළත් නිර්දේශ අනුව කටයුතු කිරීම ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වය කෙරෙහි බලපාන වැදගත් සාධකයකි. ඒ අනුව එම අධ්‍යයනය සඳහා අත්දැකීම් ඇති ආයතනයක් මගින් එම කාර්ය ඉටුකර ගැනීමත්, විශේෂයෙන් වරාය ව්‍යාපෘතියක් වැනි සංකීර්ණ වූ ව්‍යාපෘතීන් සම්බන්ධයෙන් වන විට ඒ සඳහාම අත්දැකීම් ඇති විශේෂඥ ආයතනයක් තෝරා ගැනීමත් ඉතා වැදගත් වී තිබුණි.

ඒ අනුව මෙම අධ්‍යයන කාර්යය ඉටුකර තිබුණේ ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය වන අතර වෙරළ සංරක්ෂණ හා ජලජ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඒ සඳහා අවශ්‍ය බලපත්‍රය නිකුත් කර තිබුණි. කෙසේවුවද, ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශයට මෙවැනි අධ්‍යයන කාර්යයක් ඉටුකිරීමට ඇති හැකියාව හා අත්දැකීම් පිළිබඳ ඇගයීමක් කළ බව සනාථ නොවීය.

**(ඈ) මහජන අදහස් විමසීම**

මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීමට පෙර සිදු කරනු ලැබූ මූලික අධ්‍යයනයන් වලදී ඒ සම්බන්ධයෙන් මහජන අදහස් හා යෝජනා කැඳවීමට තීරණය කර තිබුණි. මේ සඳහා 2003 ජූනි 18 දින සිට 2003 ජූලි 07 දින දක්වා මාසයකටත් අඩු කාලයක් ලබා දී තිබූ අතර වර්තමානයේදී ව්‍යාපෘතිය අවට ජනතාවට මුහුණ දීමට සිදුවී ඇති විවිධ ගැටළු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මහජන අදහස් විමසීම පිණිස යොමුකර තිබූ අවධානය ප්‍රමාණවත් නොවීම ඊට බලපෑ ප්‍රධාන ගැටළුවක් බව නිරීක්ෂණය විය.

**ඇඟවීම**

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ මූලික අධ්‍යයනයන් සිදු කළ ආකාරය හා එමගින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුවීම පිළිබඳ සැහීමකට පත්විය නොහැකි වීම හේතුවෙන් සමස්ථ ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වයට අහිතකර බලපෑමක් ඇති කර තිබීම.

**නිර්දේශ**

- i. අදාළ ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමවා ඇති නිසා මෙම විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු නැවත නිවැරදි කිරීම දුෂ්කර කාර්යයක් වේ. ඒ අනුව අනාගතයේදී මෙවැනි වරාය ව්‍යාපෘති ඉදිකිරීම සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීමේදී හා ඒ පිළිබඳ කෙරෙන මූලික අධ්‍යයනයන් වලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධ වාර්තාවේ පෙන්වා දී ඇති පරිදි නියමිත, සුදුසුකම් හා අත්දැකීම් ඇති ආයතන තෝරාගැනීම යන කරුණු ගැඹුරින් සැලකිල්ලට ගැනීම.
- ii. අදාළ අධ්‍යයනයන් සඳහා සම්බන්ධ වූ ආයතන විසින් සිදුකරන ලද එම මූලික අධ්‍යයනයන්ගේ නිරීක්ෂණ, නිර්දේශයන් හා නිගමන වල ප්‍රමාණවත් බව ප්‍රායෝගික නොවීම් යන කරුණු පිළිබඳ එම ආයතනය සමඟ සාකච්ඡා කිරීම හා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ගත හැකි ක්‍රියාමාර්ගයන් සොයා බැලීම.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

මෙම ව්‍යාපෘතිය සිදුකිරීමට පෙර පෞද්ගලික ආයතනයක් මගින් අවශ්‍ය ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් සිදු කර ඇත. කොළඹ වරාය සහ ගාලු වරායන්හි ඉතා දීර්ඝ කාලයක් තුළ wave data, current data ලබා ගෙන ඇති හෙයින්, අධ්‍යයනයන් සඳහා අවශ්‍ය මූලික සාධක වරාය අධිකාරිය සතුව පවතී. නමුත් නැගෙනහිර වෙරළ ප්‍රදේශයේ එවැනි සාධක වරාය අධිකාරියෙහි නොතිබුන හෙයින්, ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීම තීරණය කිරීමෙන් පසුව පමණක් wave data, current data වැනි දත්ත සුළු කාලයක් තුළ ලබාගෙන ඇත. එම දත්ත උපයෝගී කරගනිමින් අනෙක් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් සිදුකර ඇති අතර, එම

හේතුව නිසා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයෙහි ලැබුණු ප්‍රතිඵල ඉතාමත්ම නිවැරදි නොවීමට ඇති ඉඩප්‍රස්ථාවන් වැඩිය.

පෞද්ගලික ආයතනය විසින් සිදුකර ඇති අධ්‍යයනයෙහි, නිරිත දිග සහ ඊසාන දිග මෝසම් කාල තුළ ලංකාවේ නැගෙනහිර වෙරළේ සිදුවන වැලි ප්‍රවාහනය හඳුනාගෙන ඇති නමුත් එම හඳුනාගත් ප්‍රමාණයට වඩා ඉතා වැඩි ප්‍රමාණයක් වැලි ප්‍රවාහනය සිදුවන බව පසුව නිරීක්ෂණය විය.

**3.2 ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කිරීම**

**3.2.1 ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කාර්යයන්ගෙන් බැහැරවීම**

ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර වරායන් නිර්මාණය, ඉදිකිරීම හා පවත්වාගෙන යාම, 1957 අංක 49 දරන රාජ්‍ය කාර්මික සංස්ථා නීතිගත කිරීමේ පනත අනුව පිහිටුවා ඇති ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවට අයත් කටයුත්තකි. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ වාණිජ වරායට සමගාමීව ධීවර වරාය ඉදිකිරීමේ කාර්යයද ආරම්භ කර තිබුණු අතර ප්‍රධාන වාණිජ වරායේ කොටසක් ලෙස එකම ව්‍යාපෘතියක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. දැනට ප්‍රධාන වාණිජ වරාය ක්‍රියාත්මක නොවන අතර ධීවර වරාය කොටස පමණක් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. ධීවර වරායක් ලෙස මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමේදී ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන කාර්යමණ්ඩලයක් පත් කර නොමැත. දැනට ප්‍රධාන වශයෙන් වරාය අධිකාරියේ ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන් එහි විවිධ කටයුතු සඳහා සහාය වෙමින් සිටී.
- ii. අනෙකුත් ධීවර වරායන් ධීවර බෝට්ටු නැංගුරම් ගාස්තු සහ අනෙකුත් ගාස්තු අය කිරීමේදී ධීවර බෝට්ටුවල වර්ගය හා දිග අනුව ගාස්තු අය කළද, මෙහිදී එවැනි වර්ග කිරීමකින් තොරව පොදු ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කරමින් පැවතිණි.
- iii. ධීවර වරාය කොටස වරාය අධිකාරිය යටතේ පාලනය වන බැවින් වරාය වෙත අනුයුක්ත කර ඇති ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ හා ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් සුපරීක්ෂණයට ලක් නොවීම හා ඒ නිසා වරාය වෙත පැමිණෙන යාත්‍රා ලියාපදිංචිය, එම යාත්‍රාවල මුහුදු යෝග්‍යතාවය, මෙම වරාය මගින් ජාතික ආර්ථිකයට දායකවන මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය කොපමණද යන්න පිළිබඳ නිවැරදි තොරතුරු වාර්තා නොකරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.

ඔලිවිල් වරායේ 1 වන අදියරේ මුළු භූමි ප්‍රමාණය වූ හෙක්ටයාර් 16න් හෙක්ටයාර් 6ක ප්‍රමාණයක් ධීවර වරාය කොටසට අයත් වේ. ඉහත ධීවර වරාය විගණිත දිනය වන 2015 දෙසැම්බර් 10 දක්වා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පාලනය යටතේ පවතී. එහිදී ධීවර වරායේ කටයුතු අධීක්ෂණය, වරාය අධිකාරියේ කාර්යයක් නොවන බැවින් ධීවර ගැටළු සඳහා විසදුම් ලබා දීමට නොහැකි වී තිබුණි.

**3.2.2 ප්‍රධාන සැලැස්මක් තුළ කටයුතු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය**

**(අ) ප්‍රධාන සැලැස්මක් මගින් අපේක්ෂිත අරමුණු**

වරායන්, ගුවන් තොටුපලවල් වැනි මහා පරිමාණ ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඊට අදාළ ප්‍රධාන සැලැස්මක් තිබිය යුතුය. සාමාන්‍යයෙන් මෙවැනි සැලැස්මක් තිබීමෙන් ව්‍යාපෘතියට අදාළව පහත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට අපේක්ෂා කරනු ලැබේ.

- i. යෝජිත වරාය සඳහා ඉඩම් පවරා ගැනීමේදී හා භාවිතා කිරීමේදී මහපෙන්වීමක් ලෙස භාවිතා කිරීම.

- ii. ප්‍රාදේශීය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සැලසුම් කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ලිඛිතමය මහපෙන්වීමක් ලෙස භාවිතා කිරීම.
- iii. යෝජිත වරාය පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශව, නාවික සේවා සපයන සමාගම්, මූල්‍යාධාර සපයන ආයතන දේශීය හා විදේශීය ආයෝජකයින් යන පාර්ශව වලට ඔවුන්ගේ තීරණ ගැනීමට උපකාරී මෙවලමක් ලෙස භාවිතයට ගැනීම.
- iv. යෝජිත වරාය ආශ්‍රිත සංවර්ධනය හා අනාගත පුළුල් කිරීම්වලට අදාළ ප්‍රධාන අවස්ථා පිළිබඳ අදහසක් ලබා ගැනීමට උපකාරී වීම.
- v. කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායක ලෙස වරාය මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට උපකාරී වීම.
- vi. අනාගත වැඩිදියුණු කිරීම්වලදී පාරිසරික හානි අවම වන පරිදි කටයුතු කිරීම සඳහා මගපෙන්වීම.
- vii. නියමිත කාලසීමාවන් තුළ වැඩ නිම කිරීමට හැකි වීම.

**(ආ) ප්‍රධාන සැලැස්මක් නොතිබීම නිසා ඇති කර තිබූ බලපෑම**

මෙම වරාය ව්‍යාපෘතිය වසර 17ක පමණ කාලපරිච්ඡේදයක් පුරා එයට අදාළ සැලසුම් සකස් කිරීම හා ඉදිකිරීම් ක්‍රියාත්මකව පැවතුණි. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණයේදී ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කාල සීමාවට අදාළ ප්‍රධාන සැලැස්මක් පිළියෙල කර එකී කාර්යයන් ඉටු කරන නිශ්චිත කාලවකවානු තීරණය කර ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වුවද එසේ නොවීම අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයන්ට හේතු වී තිබූ බව නිශ්චය කළ හැකි විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

- i. 1995 වර්ෂයේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදු කිරීම අදාළ ආයතනයට පවරා දී තිබූ අතර එහි වාර්තාව 1999 වර්ෂයේදී ලබා දී තිබුණි. එසේම පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාව සකස්කර, ඉදිරිපත්කර තිබුණේ 2000 වර්ෂයේදීය. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ මූලික අධ්‍යයනයන් සඳහා වසර 05කට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබුණි.
- ii. මූලික අධ්‍යයනයන්ගෙන් වර්ෂ 03කට පසුව, එනම් 2003 ජූනි 23 දින වරාය ඉදිකිරීමට අදාළ ටෙන්ඩර් දැන්වීම පළකර තිබුණි. කෙසේ වුවද අදාළ ඉදිකිරීම් සමාගම සමඟ ගිවිසුමට එලඹ තිබුණේ ටෙන්ඩර් දැන්වීමෙන් වර්ෂ 05කට පසු, එනම් වර්ෂ 2008 ජූනි මස 20 දින දීය.
- iii. ඉහත සඳහන් පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ ගිවිසුම් ගතවීමට ප්‍රමාද වීම නිසා අදාළ කාලසීමාවන් වෙනුවෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවූ අවස්ථාවේ ඉදිරිපත් වූ මිලට වඩා යුරෝ 14,577,129ක් වැඩියෙන් ගෙවීමට ශ්‍රී ලංකා රජයට සිදු වී තිබුණි.
- iv. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වැඩ භාර ගැනීමේ ලිපිය අනුව 2008 අප්‍රේල් 25 දින අදාළ වැඩ බිම භාර ගෙන තිබූ අතර ඉදිකිරීම් 2012 වර්ෂයේදී නිමකර වරාය මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කර තිබුණේ 2013 සැප්තැම්බර් 05 දිනදීය. එනම් ඉදිකිරීම් නිමකිරීම සඳහා වර්ෂ 04ක කාලයක් ගත වී තිබුණි. එසේම අදාළ ගිවිසුමේ කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කිරීමේ කාලච්ඡේදය ඇතුළත් විධි විධාන පනවා නොතිබීම මෙහිදී නිරීක්ෂණය වූ ප්‍රධාන ගැටළුවක් විය.
- v. ඉහත තත්ත්වයන් යටතේ මෙම වරාය ව්‍යාපෘතිය සැලසුම්කර, ඉදිකර අවසන් කිරීමට වර්ෂ 17ක පමණ අධික කාලයක් ගත වී තිබුණි.
- vi. 2005 ජූනි 08 දිනැති ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ ඇතුළත් වාර්තාවේ ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව 2005 ඔක්තෝබර් 31 දිනට පෙර ලබාදුන හොත් යුරෝ 1,500,000 ක ප්‍රදානයක් ලබාදෙන බවත්, එසේ සිදුකිරීමට අසමත්වුව හොත් එම ප්‍රමාණයම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ඩෙන්මාර්ක් රජය වෙත නැවත ගෙවිය යුතු බව දක්වා තිබුණි. කෙසේවුවද

කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණේ 2008 අප්‍රේල් මාසයේදීය. එහිදී ඩෙන්මාර්ක් රජයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට ලැබී ඇත්තේ යුරෝ 86,100ක් පමණි. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් යුරෝ 1,413,900 ක මූල්‍ය ප්‍රදානයක් ශ්‍රී ලංකා රජයට අහිමි වී තිබුණි.

**3.2.3 ප්‍රධාන සැලැස්මක් නොවීම හේතුවෙන් ටෙන්ඩර් ප්‍රදානයට වූ බලපෑම**

මෙහිදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) මූලික ණය කොන්දේසි**

මෙම ඉදිකිරීම සඳහා මූල්‍යාධාර ලබා දී තිබුණේ ඩෙන්මාර්ක් රජයේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය හරහා ඩෙන්මාර්ක් නෝර්ඩියා බැංකුවයි. එහිදී ඔවුන් විසින් ණය කොන්දේසියක් ලෙස ටෙන්ඩර් සඳහා ඉදිරිපත් විය හැක්කේ ඩෙන්මාර්ක් රටට අයත් සමාගම්වලට හා හවුල් ව්‍යාපාරවලට පමණක් බව සඳහන් කර තිබුණි. එබැවින් වරායන් ඉදිකිරීම පිළිබඳ අත්දැකීම් හා දැනුමක් ඇති ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් වෙනත් ඉදිකිරීම් සමාගම්වලින් මිල කැඳවීම් කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.

**(ආ) සුදුසුම කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීම හා මූලික එකඟ වූ මිල පසුව වෙනස් කිරීම**

ඉහත කොන්දේසි අනුව ඩෙන්මාර්ක් රටට අයත් සමාගම් වලින් වර්ෂයේ මිල කැඳවීම් කර අඩුම මිල ඉදිරිපත් කර තිබූ ආයතනයට මෙම වරාය ඉදිකිරීම සඳහා 2004 මාර්තු 17 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියක් යටතේ යුරෝ 31,518,240ක වටිනාකමට කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුව ආරම්භ කිරීමට මූලික වශයෙන් ඉටුකළ යුතුව තිබූ ඉඩම් පවරා ගැනීම ඇතුළු මූලික කාර්යයන්වල ප්‍රමාදය නිසා මෙම කොන්ත්‍රාත්කරු නියමිත පරිදි ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණු අතර නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවීමක් නොකර අදාළ ආයතනයටම මෙම ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය 2008 අප්‍රේල් 25 දින භාරදීමට කටයුතු කර තිබුණි. එහිදී මූලික එකඟ වූ කොන්ත්‍රාත් මිල යුරෝ 46,095,369 දක්වා වැඩි වී තිබුණු බැවින් යුරෝ 14,577,129ක මුදලක් වැඩි කර ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.

**ඇඟවීම**

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ මූලික සැලසුමක් පිළියෙල කර නොතිබීම නිසා අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු නොවීමත්, ව්‍යාපෘතිය සඳහා වසර 17ක් වැනි දිගු කාලයක් ගතවී තිබීමත්, ඒ හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට යුරෝ 15,991,029ක මුදලක් පාඩු වී තිබීම.

**නිර්දේශ**

මෙම ව්‍යාපෘතිය වැනි මහා පරිමාණ ඉදිකිරීම් වලදී ප්‍රධාන සැලසුමක් පිළියෙල කර ඒ අනුව කටයුතු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

අදහස් දක්වා නොතිබුණි.

**3.3 ණය ගිවිසුම හා ව්‍යාපෘති වියදම**

**3.3.1 ණය ගිවිසුමේ සඳහන් මූලික කරුණු**

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා මූල්‍යාධාර ඩෙන්මාර්ක් මිශ්‍ර ණය වැඩසටහන යටතේ සැපයීම හා මෙම වැඩසටහන යටතේ අපනයන ණය ඇපකර වාරිකය සහ බැංකු ආන්තිකය ඩෙන්මාර්ක් රජය විසින් දරනු ලබන බැවින් ණය මුදල පොළී රහිතව ශ්‍රී ලංකා රජයට ප්‍රදානය කරනු ලබන බැවින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ ණය ලබා ගැනීම සඳහා ඩෙන්මාර්ක් නෝර්ඩියා බැංකුව තෝරාගෙන තිබුණි.

ඒ අනුව නෝර්ඩ්සා බැංකුව විසින් ශ්‍රී ලංකා රජයට පූර්ව ප්‍රදාන ගෙවීමක් ලෙස යුරෝ 86,100ක් සහ පොළී රහිත ණයක් ලෙස යුරෝ 46,009,269ක මුදලක් ලබා දී තිබුණි. එම ණය මුදල් 2011 මාර්තු 31 දින සිට ආරම්භ කර වර්ෂ 10කින් ගෙවා අවසන් කිරීමේ කොන්දේසිය මත ප්‍රදානය කර තිබූ අතර විගණන දිනය වූ 2015 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට මෙම ණය මුදලින් යුරෝ 23,004,634ක මුදලක් ගෙවීමට ඉතිරිවී තිබුණි. මීට අමතරව ඉහත ණය මුදලේ පරිපාලන ගාස්තු ලෙස යුරෝ 69,016 ක මුදලක් සහ වගකීම් ගාස්තුව ලෙස යුරෝ 77,164ක මුදලක්ද ගෙවා තිබුණි.

**3.3.2 ණය ගිවිසුමේ පරිදි ණය වාරික ලැබීම් හා ණය ආපසු ගෙවීම්**

මෙම ණය ගිවිසුම අනුව ව්‍යාපෘතියට අදාළ මුළු ණය වටිනාකම ලැබීමට නියමිතව තිබී ඇත්තේ 2008 ජුනි 30 දින සිට 2010 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා කාලපේදය තුළ වාරික වශයෙනි. එනමුත් ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිම කිරීමට ප්‍රමාද වීම නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවීම සඳහා අවසන් ණය වාරිකය ලැබී ඇත්තේ 2012 දෙසැම්බර් 21 දිනදීය. එහෙත් ණය ආපසු ගෙවීම ණය ගිවිසුමේ පරිදිම 2011 මාර්තු 31 දිනෙන් ආරම්භ වී නියමිත පරිදි ගෙවමින් පැවතුණි.

කෙසේ වුවද මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් නිම කළයුතු නිශ්චිත දිනයක් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සඳහන් කර නොතිබූ අතර, එසේ ව්‍යාපෘතිය නිමකළ යුතු නිශ්චිත දිනයක් සඳහන් නොකිරීමට බලපෑ හේතු පැහැදිලි නොකෙරුණි. ණය ගිවිසුම අනුව 2010 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට සම්පූර්ණ ණය මුදල නිදහස් කිරීමට එකඟවී තිබූ නමුත් ව්‍යාපෘතියේ වැඩ එදිනට නිම කිරීමට සැලසුම්කර නොතිබූ බැවින් සහ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිම කර තිබුණේ 2012 වර්ෂයේදී බැවින් ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නිම කිරීමට කලින්ම අදාළ ණය වාරිකය ගෙවීම ආරම්භ කිරීමට සිදු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

එමෙන්ම එස්කෝ (ESCROW) ගිණුමෙහි වරාය ඉදිකිරීම් වියදම් වලට පසුව මුළු ණය මුදලින් ඉතිරිව පැවති යුරෝ 3,888,990ක මුදල ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා භාවිතා කොට ඇති බව විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් විගණනයට සනාථ කර ඇත.

ඒ අනුව මෙම ණය ආපසු ගෙවීමේ වාරික මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ගෙවා ඇති අතර එම ගෙවීම්, වරාය මෙහෙයුම් වලින්ද කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් නොලැබ ගෙවීමට සිදුවී තිබූ බව මෙහිදී කැපී පෙනුණි.

**3.3.3 ව්‍යාපෘතියේ මුළු වියදම**

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

**(අ) විවිධ කාර්යයන් සඳහා ගෙවීමට සිදු වූ මුදල**

ඉහත ණය මුදලට අමතරව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් මෙම වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.426,487,682ක මුදලක් වර්ෂ 2000-2010 කාල සීමාව තුළ ව්‍යාපෘතියේ විවිධ කාර්යයන් වලට ගෙවා තිබුණි. මෙම වියදම් අතරින් කළුගල් සපයා ගැනීම වෙනුවෙන් භූවිද්‍යා හා පහල් කැණීම් කාර්යාලයට හා වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට රු.121,355,248ක් ගෙවා තිබූ අතර මෙම මුදල් සෘජුවම රාජ්‍ය ආයතන වෙත ගෙවා තිබුණි. ශක්‍යතා අධ්‍යයනය වෙනුවෙන් පුද්ගලික ආයතනයකට රු.24,476,732ක මුදලක් මූලික වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. ඒ අනුව ඉඩම් හා දේපළ අත්පත්කර ගැනීම, ඉඩම් මිලදී ගැනීම, වන්දි ගෙවීම හා මාදැල් ධීවරයන්ට වන්දි ගෙවීම යන කාර්යයන් සඳහා වැය කර තිබූ රු.269,362,645ක මුදලින් ඉඩම් හිමියන්ට වන්දි ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් පැන නැගී තිබූ ගැටළු සම්බන්ධයෙන්ද, අනෙක් වියදම් වල වූ ඉහත සඳහන් වියදම් අතරින් ශක්‍යතා අධ්‍යයනය වෙනුවෙන් ගෙවා තිබූ මුදල් ඇතුළුව ව්‍යාපෘතියේ වියදම් වල එලදායීතාවය පිළිබඳව මෙම වාර්තාවේ එක් එක් මාතෘකාව යටතේ නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කර ඇත.

**(ආ) මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කිරීම්**

ඛෙන්මාර්ක් මිශ්‍ර ණය වැඩසටහන යටතේ යුරෝ 46,095,369ක් සහ දේශීය මුදලින් රු.426,487,682ක් වැය කර ව්‍යාපෘතිය මඟින් ගොඩනගන ලද මෙම වත්කම වරාය අධිකාරිය වෙත පවරාගෙන ධීවර වරාය කොටස ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවට පවරා දී වාණිජ

වරාය කොටස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පොත්වල ගිණුම්ගත කිරීමට 2015 දෙසැම්බර් 31 දින තෙක්ම කටයුතු කර නොතිබුණි.

**ඇඟවීම**

ණය ලබාගැනීමේදී රටේ ආර්ථිකයට සිදුවන බලපෑම නිසියාකාර තක්සේරු නොකිරීමෙන් දේශීය ආර්ථිකයට අවාසිදායක තත්ත්වයක් නිර්මාණය වීම හා වරාය ව්‍යාපෘතියේ සත්‍ය පිරිවැය වරාය අධිකාරියේ ගිණුම් වලට ගැනීමට අපොහොසත් වීම.

**නිර්දේශ**

- i. ණය ලබාගෙන සිදුකරන කාර්යය රටට ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායීද යන්න නිවැරදිව තක්සේරු කිරීම හා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව නියමිත කාලවකවානු අනුව අදාළ මුදල් වියදම් කිරීම.
- ii. වරාය ව්‍යාපෘතියේ වියදම් නිවැරදිව තක්සේරු කර ධීවර වරායට අයත් වටිනාකම ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවට නීත්‍යානුකූලව පවරාදීමෙන් අනතුරුව අදාළ වටිනාකම වරාය අධිකාරියේ ගිණුම් වලට ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- iii. මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය ව්‍යාපෘති කාල සීමාව තුළ ලඟා කර ගැනීමට හැකි පරිදි සැලසුම් කිරීම.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුකළ කොන්ත්‍රාත් සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය අතර 2008-06-20 දින කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම යුරෝ 46,095,369කට අත්සන් කර ඇති අතර ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම සඳහා ගිය මුළු වියදම යුරෝ 42,206,379කි.

**3.4 වරාය මූලිකාංග ඉදිකිරීම් හා එහි බලපෑම**

වරාය ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2008 වර්ෂයේ ආරම්භ කර තිබූ අතර 2012 වර්ෂයේදී වැඩ අවසන් කිරීමෙන් පසු 2013 වර්ෂයේදී මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කර තිබුණි. මෙහි ඉදිකිරීම් හා එහි බලපෑම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමේදී පහත කරුණු අනාවරණය විය.

**3.4.1 වාණිජ වරාය**

**(අ) වරාය දියකඩනය**

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

**i. දියකඩනවල වියදම හා ඒවායේ වර්තමාන තත්ත්වය**

ශ්‍රී ලංකාව වටා ඇති මුහුදු සීමාවේ පිහිටීම අනුව ඇත ඇතකයේ සිටම වරායන් ලෙස භාවිතා කර තිබුණේ ස්වභාවික වරායන්ය. එම වරායන්වල විශේෂත්වය වන්නේ දියකඩන අවශ්‍ය නොවීමය. නමුත් ස්වභාවික නොවන වරායන් ඉදිකිරීමේදී දියකඩන අත්‍යාවශ්‍ය ඉදිකිරීමක් වන අතර වරායන් ඉදිකිරීමේදී වැයවන වියදමෙන් වැඩි වියදමක් වැය වන්නේ දියකඩන ඉදිකිරීම සඳහාය. මෙම වරායේ දියකඩනය ඉදිකිරීම සඳහා වැය වී ඇති වියදම මුළු වියදමෙන් සියයට 35 ක ප්‍රතිශතයකි. එබැවින් වරායන් සඳහා දියකඩන සැලසුම් කිරීම හා ඉදිකිරීම, ඒ පිළිබඳ හසල දැනුමක් ඇති පුද්ගලයන්/ආයතන විසින් කළ යුතු විය. මෙම වරාය සඳහා සැලසුම් කළ දියකඩනයේ දිග මීටර් 1,475ක් වන අතර ඉදිකළ දියකඩනයේ දිග මීටර් 1,320ක් වී ඇත. මේ සඳහා වැය වී ඇති වියදම යුරෝ 14,861,297 කි.

ඉදිකර තිබූ දියකඩනය මගින් වරාය සීමාව නිර්ණය වීම හා දිය රැළි වරාය තුළට පැමිණීම පාලනය කරනු ලැබේ. තවද නැගෙනහිර මුහුදු තීරයේ පිහිටීම අනුව වැලිවලින් ඇති කරන බලපෑම සැලකිය යුතු වීම නිසා මෙම දියකඩනය එයටද ආවරණයක් ලෙස

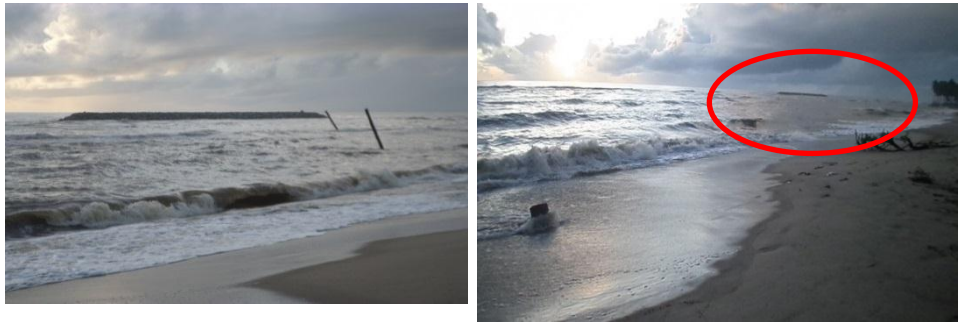
සකසා ඇති නමුදු ඔලිව් වරාය පිහිටි ස්ථානයේ ස්වභාවය මත මුහුදු රළ මගින් ගසාගෙන එන මුහුදු වැලිවල බලපෑම පිළිබඳ එම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කළ උපදේශන ආයතනය මගින් වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසුව 2013 නොවැම්බර් මාසයේදී කරුණු වාර්තා කර තිබුණි. එම කරුණු අතර වරාය උතුරු වෙරළ බාදනයට ලක්වීම, දකුණු දියකඩනයේ මුහුද දෙසින් වැලි එකතු වීම, වැලි හා රොන් මඩ වරාය පිවිසුමේ හා බේසම තුල එකතු වීම යන ගැටළු වාර්තා කර තිබුණි. ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයට අනුව වරාය පිවිසුම පෙදෙස විශාල වශයෙන් වැලි ගොඩගැසී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම බාධාව වර්තමානය වන විට වරාය කටයුතු මුළුමනින්ම අක්‍රීය වීමට බලපා තිබුණි.



(දකුණු දියකඩනයේ මුහුද දෙසින් වැලි එකතු වී ඇති ආකාරය-2015.12.09 දින)

**ii. අමතර දියකඩන ඉදිකිරීම හා ඒ සඳහා වියදම් දැරීම**

වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරායට උතුරින් ගොඩබිම් ප්‍රදේශය අධික මුහුදු බාදනයට ලක් වෙමින් පවතින අතර එය වැලැක්වීම සඳහා ඉහත ආයතනයේ උපදෙස් හා සැලසුම් මත මීටර් 100 බැගින් දියකඩන 03ක් වරායට උතුරින් පිහිටි මුහුදේ ඉදිකර ඇති අතර ඒ සඳහා යුරෝ 1,394,293ක් වැය වී තිබුණි. නමුත් එම ඉදිකිරීම් වලින්ද මුහුදු බාදනය වැලැක්වීමට නොහැකි වී තිබූ බැවින් එම අධ්‍යයනය සඳහා දේශීය ආයතනයකට ගෙවූ රු.7,138,100ක මුදල සහ ඉදිකිරීම් සඳහා වැය වූ යුරෝ 1,394,293 ක මුදල නිෂ්කාර්ය වියදමක් වී තිබුණි.



(වරායට උතුරින් මුහුදේ ඉදිකර ඇති මීටර් 100 බැගින් වූ දියකඩන 03 -2015.12.09 දින)

**iii. ගැටළුව සඳහා ගත හැකි විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග**

වරාය පිවිසුමේ විශාල වශයෙන් වැලි එකතුවීමේ ගැටළුව නිසා වරාය තුලට නැව් ඇතුළු කිරීමට නොහැකිවී තිබූ අතර එමගින් වරාය ව්‍යාපෘතිය මගින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වී නොතිබුණි.

තවද මෙම ව්‍යාපෘතිය විශාල වශයෙන් විදේශ ණය මත පදනම් වූ ව්‍යාපෘතියක් වීම නිසාත්, ව්‍යාපෘතිය මගින් ජාතික ආර්ථිකයට හෝ ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනයට කිසිදු දායකත්වයක් ලබා නොදෙන නිසාත්, මේ සම්බන්ධයෙන් ගත හැකි විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව අවධානය යොමුකළ යුතු වේ. ව්‍යාපෘතිය සඳහා ණය ලබා දුන් ආයතනය වන ඩෙන්මාර්ක් රජය විසින් මෙම ගැටළුව පිළිබඳ අධ්‍යයනය නොමිලයේ සිදුකර දීමට

එකඟ වී ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ඒ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි කටයුතු ආරම්භ කිරීම 2015 දෙසැම්බර් දක්වා සිදුකර නොතිබුණි. ඒ අතර විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මේ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි කටයුතු කරගෙන යාම පිණිස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත පිටපතක් සහිතව ඩෙන්මාර්ක් රජයේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය වෙත කළ දැනුම් දීමට අනුව දැනට ණය දුන් ආයතනය මෙම කාර්ය සඳහා ඉදිරිපත් වී ඇත.

**(ආ) වරාය බේසම හා ගැඹුර**

ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව ටොන් 5000ක් බර නෞකා වලට පැමිණීමට හා නැංගුරම්ලා හැකි පරිදි වාණිජ වරාය බේසම සැලසුම් කර තිබූ අතර ඒ අනුව වරාය බේසම ඉදිකර තිබුණි. තවද මෙම වරායේ ගැඹුර මීටර් 08ක් ලෙස සැලසුම් කර ඉදිකර තිබූ අතර පසු කාලීනව ටොන් 16000 දක්වා වූ වාණිජ නැව් වරාය තුලට ගතහැකි පරිදි වරාය ගැඹුර මීටර 11 දක්වා වැඩි කිරීමටත් ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව සැලසුම් කර තිබුණි. ඒ අනුව වරාය බේසම තුලට වැලි එකතු වීමේ ගැටලුව නිසා එහි දෙවන අදියර වන ගැඹුර මීටර 11 දක්වා වැඩි කිරීමේ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.

**(ඇ) වරාය පරිශ්‍රය තුළ ඉදිකරන ලද අනෙකුත් ගොඩනැගිලි**

ඔලිව්ල් වරාය ඉදිකිරීමට සමගාමීව වරාය පරිශ්‍රය ආශ්‍රිතව ගොඩනැගිලි හා අනෙකුත් පහසුකම් ගණනාවක් ඉදිකර තිබුණි. ඒ අනුව වාණිජ වරාය තුළ වර්ග මීටර් 3880ක් වූ ගොඩනැගිලිද සහ මීටර 355ක ධාරිතාවෙන් යුතු ජල හා භූගත ටැංකි ප්‍රමාණයක්ද, ධීවර වරාය කොටසේ ධීවර වරායට අවශ්‍ය විවිධ පහසුකම් සපයන වර්ග මීටර් 2500ක ප්‍රමාණයකින් යුත් ගොඩනැගිලිද, සහ මීටර් 355ක් වූ ජල හා භූගත ටැංකි ප්‍රමාණයක්ද ඉදිකර තිබුණි. මෙම වරාය ව්‍යාපෘතියට අදාළව ඉදිකර තිබූ ගොඩනැගිලි අතර පරිපාලන ගොඩනැගිලි, ඉංජිනේරු කාර්යාල මණ්ඩලය සඳහා ගොඩනැගිල්ල, කාර්යමණ්ඩලය සඳහා වූ නිල නිවාස, ජල ටැංකි සහ ශීතාගාර යන ගොඩනැගිලි ප්‍රධාන වශයෙන් වැදගත් වේ. මෙම සියලු ගොඩනැගිලි ඇතුළු අනෙකුත් පහසුකම් ඉදිකර තිබුණේ වාණිජ වරාය හා ධීවර වරාය උපරිම ධාරිතාවයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගන්නේ නම් ඊට අවශ්‍ය විවිධ වූ සේවා සැපයීමේ අරමුණින් විය.

මෙම ගොඩනැගිලි ඇතුළු පහසුකම් වෙනුවෙන් වැය වී ඇති මුදල යුරෝ 4,334,845ක් විය. කෙසේ වුවද වර්ෂ 2කට ආසන්න කාලයක් මෙම ගොඩනැගිලි භාවිතයෙන් තොරව නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

මෙම ගොඩනැගිලි අතරින් වරාය ජැටිය ආසන්නයේ පැවති ප්‍රධාන ගුදමේ තහඩු වලින් නිම කරන ලද දොරටුව මලකඩ කෑම නිසා විනාශ වීමට පටන්ගෙන තිබූ අතර ගුදම ආසන්නයේද ඇතැම් ස්ථාන වර්ෂා ජලයෙන් හානි වී ඇති තත්ත්වයක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම ගොඩනැගිල්ල සඳහා වැය කර තිබූ මුදල යුරෝ 452,667ක් විය.

වාණිජ වරාය වෙනුවෙන් ඉදිකර තිබූ ගොඩනැගිලි අතර ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තු කාර්යමණ්ඩලය විසින් භාවිතා කරන ගොඩනැගිල්ල හැර අනෙක් පහසුකම් කිසිවක් ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ දින වන 2015 දෙසැම්බර් 08 දින වන විට භාවිතයට ගැනීමට කටයුතුකර නොතිබුණු අතර ඒවා නිෂ්ක්‍රීය වත්කම් ලෙස පැවතුණි.

ඒ අනුව වර්තමානයේ වරාය මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ වී නොමැති බැවින් හා ඉදිරියේදීද, ඒ සඳහා පැහැදිලි සැලැස්මක් නොමැති වීම නිසා එම පහසුකම් නිෂ්ක්‍රීය තත්ත්වයේ පවතින අතර එම වත්කම් දිගින් දිගටම නිෂ්ක්‍රීය තත්ත්වයේ පැවතීම නිසා ඒවායේ ප්‍රමිතිය පවත්වාගැනීමට බාධාකාරී තත්ත්වයක් පැවතුණි.



**(ඇ) කාර්යමණ්ඩලය**

ඔලිවිල් වරාය ආශ්‍රිතව එහි ධීවර අංශයද ඇතුළත්ව සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලය විධායක නිලධාරීන් 2 නොකුගෙන්ද, ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන් 28 දෙනෙකුගෙන්ද, කළමනාකරණ සහකාර සේවයේ නිලධාරීන් 6 දෙනෙකුගෙන්ද සහ විවිධ කාර්යයන් ඉටු කරනු ලබන නිලධාරීන් 15 දෙනෙකුගෙන්ද ලෙස නිලධාරීන් 51 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විය. මෙම කාර්ය මණ්ඩලය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් නාවික අභ්‍යාස ආයතනයේ කාර්යමණ්ඩලයම වන අතර එම කාර්ය මණ්ඩලය නිශ්චිත වශයෙන් කුමන කාර්යන් සඳහා යොදවා ගන්නේද යන්න පැහැදිලි නොවීය. තවද මෙම කාර්යමණ්ඩල සාමාජකයින් 51 දෙනා සඳහා වැටුප් හා විවිධ දීමනා වශයෙන් රු.184,743,508ක් 2013 වර්ෂයේ සිට 2015 දෙසැම්බර් දක්වා ගෙවා තිබුණි. වාණිජ වරාය කටයුතු මුළුමනින්ම ක්‍රියාත්මක නොවන තත්ත්වයක් තුළ විශේෂයෙන් ධීවර වරායේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් විවිධ සේවාවන් සඳහා වැඩි වශයෙන් මෙම කාර්යමණ්ඩලය යොදවා ඇති බව පෙනේ. ඒ අනුව වාණිජ වරාය මගින් කිසිදු ප්‍රතිලාභයක් නොලැබුවද මෙම කාර්ය මණ්ඩලය නඩත්තුව සඳහා වන වියදම් වරාය අධිකාරියට ගෙවීමට සිදුව තිබුණි. තවද මෙම වාණිජ වරාය ප්‍රයෝජනයට ගැනීමේ ඉදිරි කටයුතු තවදුරටත් ප්‍රමාද වෙමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

**3.4.2 ධීවර වරාය කොටස**

ධීවර වරාය ඉදිකිරීම හා ඒවා පවත්වාගෙන යාම සම්බන්ධයෙන් අදාළ කටයුතු සිදු කරනු ලබන්නේ ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව මගින් වන අතර ධීවර වරාය ඉදිකිරීම හා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමේ අරමුණින් මෙම ආයතනය පිහිටුවා ඇත. එසේ වුවද මෙම ධීවර වරාය කොටස ඉදිකිරීම සිදු කරනු ලැබ ඇත්තේ වරාය අධිකාරිය මගිනි.

මෙම ධීවර වරායේ යාත්‍රා නැංගුරම් ලන කොටසේ ගැඹුර මීටර් 03ක් විය යුතු බව ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ දක්වා තිබුණු අතර, විගණක දින වනවිට මෙම ධීවර වරාය කොටසේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි. එහෙත් වාණිජ වරායට ඇති වී තිබූ වැලි පිරීමේ බාධකය නිසා ධීවර බෝට්ටු ධීවර වරායට ඇතුළු කිරීමේදී යම් අවහිරයන් ඇති වී තිබූ අතර ධීවර වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු දිගටම පවත්වාගෙන යන්නේ නම් එහි එක් රැස්වන වැලි අඛණ්ඩව ඉවත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුව තිබුණි. එසේවුවද අපගේ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයේදී හමුවූ ධීවර කාර්මිකයින් පැහැදිලි කළ පරිදි එසේ වැලි ඉවත් කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් නොමැතිවීම මෙම කර්මාන්තය සිදු කිරීමට බාධාවක් බව පැහැදිලි කරන ලදී.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) ධීවර වරාය කොටසේ පිරිවැය**

ඔලිවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිකරන ලද ධීවර වරාය කොටස සමස්ථ වරාය ව්‍යාපෘතියේ එක් අංශයක් ලෙස සැලසුම් කර ඉදිකර තිබුණි. තවද ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීමේ මුළු වියදම යුරෝ 42,206,379ක් වූ අතර ධීවර වරාය සම්බන්ධයෙන් පමණක් වැය වූ මුදල වෙන් වශයෙන් හඳුනා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**(ආ) ධීවර වරාය කොටසේ අරමුණු**

ධීවර වරාය කොටසේ අරමුණ වූයේ ධීවර බෝට්ටු 100 ක් 200 ක් අතර ප්‍රමාණයක් මෙහෙයවීම සඳහා ධාරිතාවය හා එම ධීවර බෝට්ටු සඳහා අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් සැලසීම විය. මෙහිදී ඔලිවිල් ප්‍රදේශයේ ධීවර කාර්මිකයන්හට ආරක්ෂිත නැංගුරම් පහසුකම් සහිත ධීවර වරායක් ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගෙන අදාළ ඉදිකිරීම් සිදුකර තිබූ අතර වර්තමානයේදී ධීවර මෙහෙයුම් කටයුතු එම ප්‍රදේශයේ ධීවර කාර්මිකයන්ගේ අවශ්‍යතාවයට ප්‍රමාණවත් පරිදි පවත්වාගෙන යමින් පැවති නමුත් මෙම ධීවර වරාය ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු අතර වූ යුරෝපීය වෙළඳපල සඳහා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන අපනයනය කිරීමේ ඉලක්කය

සපුරාගෙන නොතිබුණු අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් අනාගත වැඩ පිළිවෙලක් පිළිබඳවද කරුණු අනාවරණය නොවීය.

**(ඇ) ධීවර වරාය ශිකාගාරය**

මෙම ධීවර වරාය කොටසට අදාළව සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය යටතේ යුරෝ 2,120,570ක් වටිනා නවීන පහසුකම් වලින් සපිරි ශිකාගාරයක් ඉදිකිරීමට කටයුතු කර තිබූ අතර මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

- i. මෙම ශිකාගාර පරිශ්‍රය තුළ ශීත ගබඩාව, පතුරු අයිස් නිෂ්පාදනාගාරයක්, මත්ස්‍ය සැකසුම් පහසුකම් සහිතව ඉදිකර තිබුණි. මෙහි ධාරිතාවය මෙ.ටොන් 20 ක් වූ නමුත් එහි සම්පූර්ණ ධාරිතාවයම ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා බව නිරීක්ෂණය විය.



(ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා ශිකාගාර පරිශ්‍රය- 2015.12.09 දින)

- ii. මෙම ශිකාගාර පහසුකම් අතර තිබූ විශාල වටිනාකමකින් යුත් යන්ත්‍ර සූත්‍ර තවදුරටත් භාවිතයට නොගැනීම නිසා විනාශ වී යාමේ තර්ජනයකට මුහුණ දී තිබුණි. එහිදී තාවකාලික පිළියමක් වශයෙන් බාහිරව ස්ථාපිත කර තිබූ විදුලිජනක යන්ත්‍ර හා අනෙකුත් යන්ත්‍ර වර්ෂාවෙන් නොතෙමෙන පරිදි ආවරණය කර තිබූ නමුත් මුහුදු සුළගේ බලපෑම, එමගින් වලකාලීමට ප්‍රමාණවත් නොවූ බව නිරීක්ෂණය විය.



(විදුලි ජනක යන්ත්‍ර හා අනෙකුත් යන්ත්‍ර වර්ෂාවෙන් නොතෙමෙන පරිදි ආවරණය කර තිබූ ආකාරය-2015.12.09 දින)

- iii. මෙම වරාය ආශ්‍රිතව වෙනත් පෞද්ගලික ව්‍යාපාරිකයන් විසින් අයිස් නිෂ්පාදන ආයතන කිහිපයක්ම පිහිටුවා තිබූ අතර ඒවායින් නිපදවන අයිස්වල මිල සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු මිලක් වූ අතර ධීවර කාර්මිකයින්ගේ මතය අනුව එම අයිස් නිෂ්පාදන වල ප්‍රමිතිය අවශ්‍ය මට්ටමින් නොතිබුණද අඩු මිලක් යටතේ එම අයිස් මිලදී ගැනීමට හැකියාව ඇති බැවින් ධීවරයින් එම අයිස් මිලදී ගැනීමට පෙළඹී සිටි අතර මෙම හේතුවද ඉදිකළ ශිකාගාරය තවදුරටත් අක්‍රීයව පවත්වාගෙන යාමට බලපා තිබුණි.



(පෞද්ගලික අයිස් නිෂ්පාදන ආයතනයක ඡායාරූපයක්- 2015.12.09 දින)

iv. මෙම ශිතාගාරයේ කටයුතු ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයෙන් පවතින්නේ නම් එමගින් අවශ්‍ය අයිස් මිලදී ගැනීමට ධීවරයින් අපේක්ෂා කර සිටින බවට ඔවුන් තහවුරු කර ඇත.

**(ඇ) ධීවර ප්‍රජාවගේ අදහස්**

මෙම ධීවර වරාය වාණිජ වරායක් තුළ වෙනත් අංශයක් ලෙස පවත්වාගෙන යන බවත් එහි පරිපාලන කටයුතු අතර විශේෂ ආරක්ෂක කටයුතු වරාය අධිකාරියේ ආරක්ෂක අංශය විසින් සිදු කරනු ලබන බවත් නිරීක්ෂණය වූ අතර ධීවරයින් සමඟ කළ සාකච්ඡාවේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිසා තම ධීවර රැකියාව උපරිම අන්දමින් ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

- i. ධීවරයින් පැහැදිලි කර ඇති පරිදි ධීවරයන්ට ලබා දෙන ඉන්ධන හා ජලය පැය 24 පුරාම ලබා නොදෙන බව සඳහන් කර ඇත. එසේම මෙම ව්‍යාපෘතියේ ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව වරාය මගින් ධීවරයන් හට මෙම පහසුකම් ලබා දිය යුතු අතර ලංකා බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් සහ ජාතික ජලසම්පාදන සහ ජලාපවහන මණ්ඩලයෙන් පිළිවෙලින් ඉන්ධන හා ජලය ලබාගෙන ධීවරයින් වෙත ලබා දිය යුතු විය. එසේ වුවද ඉන්ධන සම්බන්ධයෙන් එම සැපයීම් කාර්ය පෞද්ගලික සමාගමකට පවරා තිබූ අතර එම ඉන්ධන පිරවුම්හල උදේ 06.00 සිට සවස 06.00 දක්වා පමණක් විවෘතව ඇති බවටත් එය ප්‍රමාණවත් නොවන බවත් දන්වා ඇත.
- ii. මෙම පහසුකම් ලබා ගැනීමට ඇති ආසන්නතම අනෙක් වරාය වන්නේ වාලච්චේන ධීවර වරාය වන අතර එම වරායේදී අදාල පහසුකම් ප්‍රමාණවත් පරිදි නොමැති විය.
- iii. බෝට්ටු ගොඩට ගෙන අළුත්වැඩියා කිරීමට පහසුකම් නොමැති වීම හා එසේ පහසුකම් ඇති කරන්නේ නම් එය වරායට ආදායම් ලැබිය හැකි මාර්ගයක් ලෙස පවත්වාගෙන යාමට හැකිවීම.
- iv. වරාය තුළ යාත්‍රා ගොඩට ඇදීමට අවශ්‍ය පහසුකම් නොමැති වීම.
- v. දියකඩනය අසල වැලි පිරි තිබීම නිසා වරාය පිවිසුම භාවිතා කිරීමේදී ගැටළු ඇති වීම.
- vi. පානීය ජලය හිඟකම හා ආපන ශාලාවක් ධීවර වරාය තුළ පවත්වාගෙන යාමේ අවශ්‍යතාවය.
- vii. බෝට්ටු එකිනෙක ගැටී අලාභ සිදුවීම.
- viii. සංනිවේදන උපකරණ වරාය තුළ හා ධීවරයින්ට නොමැතිවීම නිසා ඇත මුහුදට යාමට නොහැකි වීම.
- ix. මාළු කැපීමේ ස්ථානයක් නොමැති වීම.
- x. ඉන්ධන සහනාධාර සම්බන්ධ ගැටළු.

**(ඉ) ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවේ පාලනයෙන් බැහැරවීම**

මෙම ධීවර වරාය, වරාය අධිකාරිය මගින් පාලනය කිරීමත්, ධීවර වරාය කොටස ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව වෙත පවරා නොතිබීමත්, ධීවර හා ජලජ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවේ

නිලධාරීන් ස්ථිරවම මෙම වරාය වෙත අනුයුක්ත කර නොතිබීමත් නිසා ධීවරයන්, ධීවර යාත්‍රා හා මසුන් මැරීම සම්බන්ධව ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය මගින් පනවා ඇති නීතිරීති ක්‍රියාත්මක කිරීම නිසි පරිදි සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. ධීවර පරීක්ෂක නිලධාරීන් විසින් විගණිත දින වන 2015 දෙසැම්බර් 08 දින වන විටත් මෙම යාත්‍රා සම්බන්ධ පරීක්ෂා සිදු කරන බව නිරීක්ෂණය නොවීය.

- i. මසුන් මැරීම සඳහා මුහුදට යන යාත්‍රා ධීවර සහ ජලජ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වීම අනිවාර්ය අවශ්‍යතාවයක් වුවත් මෙම වරායෙන් මුහුදට යන යාත්‍රා එසේ ලියාපදිංචි යාත්‍රා ද යන්න පිළිබඳ තොරතුරු පවත්වා නොතිබුණි.
- ii. තවද, දෛනිකව වරාය මගින් ලබාගන්නා මත්ස්‍ය අස්වැන්න පිළිබඳ තොරතුරු ද ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.
- iii. ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රම ක්‍රියාත්මක නොවීමත්, ධීවර වරාය තුළ ගුවන් විදුලි පණිවුඩ හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටුවා නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.
- iv. ධීවර යාත්‍රා සඳහා වරාය පහසුකම් ලබා ගැනීමේදී ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි වීමෙන් දිවයිනේ ඕනෑම ධීවර වරායක් වෙත ඇතුළු වීමෙන් අවශ්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීමට හැකියාව ඇත. නමුත් මෙම ධීවර වරාය, වරාය අධිකාරිය මගින් පාලනය වන බැවින් මෙම වරාය භාවිතා කරන යාත්‍රාභිමියන් අදාළ ගාස්තු ගෙවා අවසර ගත යුතු බව නිරීක්ෂණය විය.
- v. කිරින්ද ධීවර වරායේද වැලි එකතු වීමේ ගැටළුව ඇති අතර එම පළාතේ ධීවරයන් හට ආරක්ෂාකාරීව සිය යාත්‍රා නැංගුරම් ලා හැකි ඉඩකඩ සීමිත වීම හා විශාල යාත්‍රා වලට අත්‍යවශ්‍ය පහසුකම් නොමැති වීම, ගැඹුරු තටාක නොමැති වීම, යාත්‍රා අළුත්වැඩියා පහසුකම් නොමැති වීම යන ගැටළු වලට පිළියමක් ලෙස ඔලිවිල් වරාය ඉදිකළ යුතු බව දක්වා තිබුණි. නමුත් ඉදිකළ ධීවර වරායේද ගැඹුර මීටර 03ක් පමණක් බවත් එහිදී ධීවර යාත්‍රා අළුත්වැඩියා කිරීමේ පහසුකම් නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.



(ධීවර වරායේ බෝට්ටු නවතා තබා ඇති ආකාරය- 2015.12.09 දින)

**ඇඟවීම**

වරාය ඉදිකිරීමේ අරමුණු වලට අදාළව එහි ඇති කර තිබූ පහසුකම් උපරිම වශයෙන් ප්‍රයෝජනයට නොගැනීම හා අනෙකුත් අඩුපාඩුකම් හේතුවෙන් අරමුණු කරා ලගානොවීම හා අදාළ පහසුකම් නිෂ්ක්‍රීයව පැවතීම.

**නිර්දේශ**

- i. සමස්ථ වරායම ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි වන පරිදි වැලි ඉවත් කිරීමේ මහාපරිමාණ ව්‍යාපෘතීන් පිළිබඳ මූලික අධ්‍යයනයක් සිදුකිරීම හා එතෙක්, ගොඩනැගිලි ඇතුළු පහසුකම් ආරක්ෂා කිරීමට විශේෂ වැඩපිළිවෙලක් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ii. පිළියම් ලෙස ඉදිකර තිබූ දියකඩනයන් සම්බන්ධයෙන් තවදුරටත් ගත හැකි ක්‍රියාමාර්ග නැවත අධ්‍යයනය කිරීම.
- iii. ඉහත ඡේද අංක 3.3.3 (ආ) හි දක්වා ඇති පරිදි ධීවර වරාය ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවට පවරා දීමට කටයුතු කිරීම. එමගින් ධීවර ප්‍රජාවට අවශ්‍ය පහසුකම් ලබාදීමට හා සඳහන් කර ඇති ධීවර ගැටළු විසඳීමට පියවර ගැනීම.
- iv. ධීවර වරාය පරිශ්‍රය තුළ ගොඩනගා ඇති ශීතාගාරය ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයට පත්කිරීම හා එහි ඇති වටිනා වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමට නිසි වැඩපිළිවෙලක් සැකසීම.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගයේ වැලි පිරීම හේතුවෙන් වාණිජ නෞකා සඳහා අවශ්‍ය ගැඹුර ලබාදීමේ හැකියාව සම්බන්ධව ගැටළුවක් පවතින හෙයින් මෙසේ බාහිර පාර්ශවයන්ගෙන් යෝජනා කැඳවීම පමා වූ අතර, දැනට සිදුකරගෙන යන අධ්‍යයනය මගින් වැලි පිරීමේ ගැටළුවට ස්ථිර විසඳුමක් ලබා ගැනීමට බලාපොරොත්තු වෙමි. සිදුවී ඇති පාරිසරික බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා වරාය අධිකාරිය විසින් පහත අයුරින් පියවරගෙන ඇත.

- i. ඔලුවිල් වරායේ සැලසුම් සකස් කරන ලද ආයතනය මගින් නැවත අධ්‍යයනයක් සිදු කර දිග මීටර් 100ක්වූ දියකඩන තුනක් වෙරළට සමාන්තරව කිලෝ මීටර් දෙකක වෙරළ තීරුවක් ආවරණය වන පරිදි ඉදිකරන ලදි. එමගින් ඔලුවිල් වරායේ සිට උතුරු දෙසට මීටර් 750ක් පමණ දුරකට මුහුදු බාදනය සම්පූර්ණයෙන්ම වලක්වා ගත හැකිවිය.
- ii. වරායෙන් උතුරු ප්‍රදේශයේ මුහුදු බාදනය මැඩපැවැත්වීම සඳහා මීටර් 150ක වෙරළ තීරය ආවරණය වන පරිදි ගල්වැටි දමා සකස් කර තවත් මීටර් 150ක වෙරළ තීරයක් ගල් වැටි දමා සකස් කිරීමට ටෙන්ඩර් පත් කැඳවා ඇත.
- iii. වෙරළ සංරක්ෂණය හා වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මීටර් 220 ක වෙරළ තීරුවක් ගල්වැටි දැමීමේ කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.
- iv. මුහුදු බාදනය, ඔලුවිල් වරායට දකුණු ප්‍රදේශයේ වැලි පිරියාම සහ ඔලුවිල් වරාය ප්‍රවේශයේ වැලි පිරීමටත් ස්ථිර විසඳුමක් ලබාගැනීමට අවශ්‍ය අධ්‍යයන කටයුතු සඳහා ඩෙන්මාර්ක් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය (DANIDA) මූල්‍යමය ආධාර ලබා දීමට කැමැත්ත පලකර ඇති අතර, ඒ සඳහා අනුමත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේද අනුගමනය කරමින් අත්දැකීම් ඇති ඩෙන්මාර්කයේ උපදේශන ආයතනයක් තෝරාගෙන ඇති අතර අධ්‍යයන කටයුතු මේ වනවිට ආරම්භ කර ඇත.
- v. දකුණු දියකඩනයෙන් පහල ප්‍රදේශය අධික ලෙස වැලි එක්රැස්වීම හේතුවෙන් විශාල ගොඩබිමක් සහ වෙරළ තීරුවක් නිර්මාණය වී ඇති අතර, එමගින් ඔලුවිල්හි දකුණු ප්‍රදේශයේ සිටින ධීවර ජනතාවට ඔවුන්ගේ ධීවර කටයුතු සඳහා විශාල සහනයක් ලැබී ඇත.
- vi. ඔලුවිල් ධීවර වරාය, ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාවට පවරා දීම.  
ඔලුවිල් වරායේ ධීවර කොටස ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව සඳහා පවරා දීමට වරාය හා නාවික අමාත්‍යාංශය, ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, ශ්‍රී ලංකා වරාය

අධිකාරිය, ලංකා ධීවර වරාය නීතිගත සංස්ථාව යන ආයතනයන් සාකච්ඡා කරමින් සිටී. ඒ සම්බන්ධයෙන් ධීවර හා ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් 2016 මාර්තු මාසයේ ඉදිරිපත් කර ඇත.

**3.5 වරාය ඉදිකිරීමේ මූලික අරමුණු හා වර්තමානයේ එමගින් ඇති වී ඇති බලපෑම**

**3.5.1 වරාය ඉදිකිරීමේ මූලික අරමුණු**

ප්‍රධාන වශයෙන් නැගෙනහිර පළාතේ ආර්ථික හා සමාජයීය සංවර්ධනය ඉලක්ක කර ගෙන ඉදිකර තිබූ මෙම වරාය මගින් මුහුදු මාර්ගය ඔස්සේ අඩු පිරිවැයක් යටතේ අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය, ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ඇතුළු අනෙකුත් භාණ්ඩ නැගෙනහිර පළාතට ප්‍රවාහනය කිරීමත් කෘෂිකාර්මික හා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන නැගෙනහිර සිට කොළඹට ප්‍රවාහනය කිරීමත් මූලික අරමුණ විය. තවද වරාය කේන්ද්‍ර කර ගෙන නව ආයෝජන අවස්ථා (සීමෙන්ති මළ කිරීම/ පොහොර ඇසුරුම් කිරීම වැනි) ඇති කිරීම වාණිජ නෞකා සඳහා සේවා සැපයීමෙන් ජාතික ආර්ථිකයට දායක වීම, පසුව ජාත්‍යන්තර ට්‍රේලර් යාත්‍රා සඳහා කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස මෙම වරාය දියුණු කිරීමත් එහිදී මත්ස්‍ය සම්පත ගොඩබෑමෙන් පසුව ඒවා සැකසුම් කර ජපානය, චීනය ඇතුළු අනෙකුත් ආසියාතික රටවලට අපනයනය කිරීමත් අරමුණු වී තිබුණි. මෙසේ වරාය කේන්ද්‍ර කර ගෙන පළාතේ ජනයාට සෘජු හා වක්‍ර රැකියා අවස්ථා රාශියක් බිහි කිරීමෙන් ජන ජීවිත වඩාත් උසස් මට්ටමකට ගෙන ඒම මගින් නැගෙනහිර පළාතේ ආර්ථික හා සමාජයීය සංවර්ධනය ඇති කිරීම වරාය ඉදිකිරීමේ අවසාන පරමාර්ථය වී තිබුණි.

**3.5.2 වරාය මගින් සමාජ හා ආර්ථික වශයෙන් ඇතිවී ඇති බලපෑම**

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

- i. වරාය මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කිරීමෙන් පසු කිසිදු වාණිජ නෞකාවක් වරාය වෙත නොපැමිණීම නිසා වාණිජ නෞකා සඳහා සේවා සැපයීමෙන් ජාතික ආර්ථිකයට දායක වීම යන අරමුණු ඉටු වී නොතිබුණි. ධීවර වරාය කොටසින් පමණක් සුළු ආදායමක් ලැබෙමින් තිබූ අතර වරායේ සේවක පඩි නඩි හා අනිකුත් වියදම් සමඟ සැසඳීමේදී ප්‍රමාණවත් ආදායමක් නොලැබීම නිසා වරායේ නඩත්තු වියදම් හා ණය ආපසු ගෙවීමේ වියදම් සැලකිල්ලට ගත් කළ එය ජාතික ආර්ථිකයට තවත් වැය බරක් වී තිබුණි.
- ii. වරාය කේන්ද්‍ර කර ගෙන කොළඹ සිට නැගෙනහිරට මුහුදු මාර්ගය ඔස්සේ අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය, ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය අඩු පිරිවැයක් යටතේ ප්‍රවාහනය කිරීමෙන් ප්‍රදේශයේ ජනතාවට සාධාරණ මිලකට එම භාණ්ඩ ලබා දීමේ හා නැගෙනහිර පළාතේ නිෂ්පාදන අඩු පිරිවැයක් යටතේ කොළඹට ප්‍රවාහනය කිරීමෙන් එම නිෂ්පාදන සඳහා හොඳ මිලක් ලබා දීමත් යන අරමුණුද ඉටු වී නොතිබුණි.
- iii. සීමෙන්ති මළ කිරීමේ හා පොහොර ඇසුරුම් කිරීමේ කර්මාන්ත වැනි මහා පරිමාණ කර්මාන්ත සඳහා ආයෝජන අවස්ථා සඳහා පහසුකම් ඇති කිරීමත්, බනිජ සම්පත් ගවේෂණ කටයුතු ආරම්භ කිරීම, දුම්රිය මාර්ග දියුණු කිරීම වැනි අරමුණු ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේදී හඳුනා ගෙන තිබූ නමුත් ඒ පිළිබඳ නිශ්චිත වැඩ පිළිවෙලක් නොවීය.

**3.5.3 රැකියා අවස්ථා උත්පාදනය**

වරාය ඉදිකිරීම හා නව ආයෝජන අවස්ථා සඳහා පහසුකම් සැලසීම යන අරමුණු සියල්ලේම පොදු අරමුණක් ලෙස ප්‍රදේශයේ ජනයාට රැකියා අවස්ථා බිහි කිරීම මූලික වුවද බලාපොරොත්තු වූ පරිදි එය ඉටුවී නොතිබුණි. ඉදිකළ නව වරාය සඳහා සේවකයින් බඳවා ගෙන නොමැති බවත් වරාය ආසන්නයේ පිහිටුවා ඇති වරාය අධිකාරියට අයත් නාවික අභ්‍යාස ආයතනයේ කාර්යමණ්ඩලයම මේ සඳහා යොදවා ගෙන ඇති බවත් මේ පිළිබඳව තොරතුරු කැඳවීමේදී වරාය අධිකාරිය විසින් වාර්තා කර තිබුණි. තවද එක් පෞද්ගලික ආයෝජකයෙක් පමණක් මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ ධීවර යාත්‍රා නිෂ්පාදන

ආයතනයක් ආරම්භ කර තිබූ අතර එහි සේවකයින් 80 දෙනෙකුට පමණ රැකියා ලබා දී තිබුණි. මෙම කර්මාන්තය 2014 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කර තිබූ අතර 2015 වන විට යාත්‍රා 10ක් පමණ නිෂ්පාදනය කර අපනයනය කර තිබුණි. ඒ අනුව රැකියා අවස්ථා 10,000 ක් පමණ උත්පාදනය කිරීමේ අරමුණ ඉටු වී නොතිබුණි.



(පෞද්ගලික ධීවර යාත්‍රා නිෂ්පාදන ආයතනයේ ඡායාරූපයක්- 2015.12.10 දින)

**3.5.4 සාම්ප්‍රදායි ජීවනෝපායන් කෙරෙහි ඇති බලපෑම**

**(අ) වී සහ පොල් වගාවට ඇති බලපෑම**

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරායට උතුරු දෙසින් වූ වෙරළ තීරය කිලෝමීටර් 5ක් පමණ දුරට දැඩි මුහුදු බාදනයට ලක්වෙමින් පවතින බව භෞතික පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය විය. මෙම හේතුව නිසා වෙරළ ආශ්‍රිතව පදිංචි වී සිටි ජනතාවගේ නිවාස හා දේපළද විශේෂයෙන් පොල් වගාවන් හා කුඹුරු ඉඩම් විශාල ලෙස හානි වෙමින් පැවතුණි. ප්‍රාදේශීය ලේකම් අධිකාරිවලින් විසින් බාදනයට ලක්ව ඇති පොල් වගා කළ බිම් අක්කර 33.74ක් පිළිබඳවත්, ගොවිජන සංවර්ධන නිලධාරී, නින්දවුර් විසින් මුහුදු වෙරළට යට වී ඇති පොල් හා වී වගා කළ බිම් අක්කර 101 රූඩ් 53 පර්චස් 70.5 ක් පිළිබඳවත් තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලදී.



(වෙරළ බාදනය පොල් වගාවන් සඳහා බලපා තිබූ ආකාරය- 2015.12.08 දින)

- ii. මීට අමතරව වරායට උතුරින් වූ ගොඩබිමෙහි විශාල කුඹුරු යායක් පවතින අතර අතීතයේ එම කුඹුරු ඉතා සශ්‍රීක ලෙස වගා කර ඇති බවට අදාල කුඹුරු හිමියන් අප වෙත ප්‍රකාශ කළ අතර එම ප්‍රදේශයේ බීජ වී සඳහා ව්‍යාපාරික වී වගාව සිදුකර ඇති අතර වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු මෙම කුඹුරු යාය සඳහා ජලය රැගෙන ආ අදාල මාර්ග අවහිර වී මුහුදු ජලය ගහ දිගේ කුඹුරු වලට ගලා ඒමෙන්, කුඹුරු මුහුදට සේදී යාම හා අනිකුත් කුඹුරු වලට සෘජුව මුහුදු ජලය ගලා ඒම නිසා කුඹුරු පුරන් වීමට ඉඩකඩ සැලසී තිබුණි. ඒ පිළිබඳව කඩිනම් විසඳුමක් ලබා නොදුන්නහොත් මෙම කුඹුරු යායම අනාගතයේදී වී වගාවට සුදුසු නැති භූමියක් බවට පත්වීමට ඉඩඇති බව භෞතික පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය.



(වෙරළ බාදනය වී වගාව සඳහා බලපා තිබූ ආකාරය- 2015.12.08 දින)

iii. මේ තත්ත්වය පිළිබඳ අදාළ වින්දිතයින් විසින් පසුගිය වර්ෂ කිහිපයෙහිම වරාය අධිකාරිය, ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය, කෘෂිකර්ම අමාත්‍යාංශය ඇතුළු ආයතන ගණනාවකට දැනුම් දී තිබූ නමුත් 2015 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා හානි වූ දේපළ සම්බන්ධයෙන් තක්සේරුවක් හෝ සිදු කර නොතිබූ අතර අදාළ වින්දිතයින් දැඩි අපහසුතාවයකට පත්ව සිටින බවද දක්නට ලැබුණි. මෙම හානි වූ ඉඩම් වලින් බොහොමයක් ඉඩම් සාරවත් පොල් වගාවන් හා බිත්තර වී නිෂ්පාදනය කරන කුඹුරු ඉඩම් වූ අතර මෙම වගා බිම් විනාශ වීම නිසා ඔවුන්ට තම ජීවනෝපාය අහිමි වී තිබුණි.

(ආ) මාදැල් ධීවර කර්මාන්තයට ඇති වී ඇති බලපෑම  
 වරාය ඉදිකිරීම නිසා ධීවර කටයුතු පවත්වාගෙන යාමට නොහැකි වූ හා ජීවිකාව අහිමිවන මාදැල් ධීවරයින් හඳුනාගෙන ඒ සම්බන්ධව වාර්තාවක් සකස් කර එමඟින් මාදැල් ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදී සිටි ධීවරයින් කාණ්ඩ හතරකට වර්ගකර ධීවරයින් 835 දෙනෙකු අතර වන්දි වශයෙන් රු.127,227,500ක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ගෙවා තිබුණු අතර රු.363,610ක් ධීවරයින් වෙත වන්දි ගෙවීම් වෙනුවෙන් කළ සේවා සඳහා ප්‍රාදේශීය ලේකම් අධිකාරිය වෙත ගෙවා තිබුණි. වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු මුහුදු බාදනය උග්‍ර වීම නිසා වෙරළ ආශ්‍රිතව ගල්වැටි දැමීම ආරම්භ කර තිබූ අතර මේ නිසා ස්වාභාවික මුහුදු වෙරළ ධීවර ජනයාට අහිමි වී තිබුණි. මෙම ගල්වැටි දැමීම නිසා සාම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදෙන ධීවරයින්ටද සාම්ප්‍රදායික ධීවර යාත්‍රා භාවිතා කරන ධීවරයින්ටද එම යාත්‍රා නතර කිරීම සඳහා තිබූ මුහුදු වෙරළ අහිමි වීමෙන් සිය ජීවිකාව තවදුරටත් කරගෙන යාමට නොහැකි වී තිබුණි. වන්දි ලබාගත් ධීවරයින්ටද වරාය ආශ්‍රිත නව කර්මාන්ත ආරම්භ නොවීම නිසා වෙනත් රැකියා අවස්ථා නොලැබී තිබූ අතර ලබාගත් වන්දි මුදල් අවසන් වීම නිසා ජීවත්වීම පිළිබඳ ගැටළු රැසක් උද්ගතවී තිබුණි.

**3.5.5 ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීමෙන් වෙරළ තීරයට ඇති වී ඇති බලපෑම**

මුහුදු රළ මගින් දිවයින වටා ඇති වෙරළ තීරය සාමාන්‍යයෙන් නිරන්තරයෙන් බාදනය හා ගොඩවීම යන සංසිද්ධීන් දෙකටම භාජනය වෙමින් පවතී. ශ්‍රී ලංකා වෙරළ තීරය ආරක්ෂා කර ගැනීම වෙනුවෙන් වෙරළ සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවා තිබුණි. මීට අමතරව මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ වෙබ් අඩවියේ රජය අනුමත කළ පාරිසරික ප්‍රතිපත්ති 10ක් ඇතුළත් කර තිබූ නමුත් වෙරළ සංරක්ෂණ ප්‍රතිපත්තියක් ඇතුළත් වී නොමැත. එහිදී ශ්‍රී ලංකාවේ පාරිසරික වෙනස්වීම් 23ක් හඳුනා ගෙන ඇති අතර වෙරළ බාදනය ද එයට ඇතුළත්ය. මේ කරුණු අනුව ඔලුවිල් වරාය ඉදි කිරීම නිසා ඇති වී තිබෙන පාරිසරික බලපෑම පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීමේ දී පහත කරුණු අනාවරණය විය.

i. වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් වරාය ඉදිකිරීම සඳහා වන බලපත්‍රය නිකුත් කිරීමේ දී දැනට පවතින පොදු ස්ථාන හා වෙරළ භාවිතයට බාධා නොපැණවීම, දැනට පවතින ධීවර කටයුතු වලට බාධා නොකිරීම, වරාය ඉදිකිරීමට පෙර වෙරළ බාදන අවස්ථා හඳුනා ගැනීම, වෙරළ බාදනය කිලෝ මීටර් 1ක් දක්වා වන විට පරීක්ෂා කර ඒ සඳහා සැලසුම් සකස් කර අවශ්‍ය මූලික ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම යන කොන්දේසි ඇතුළත්ව අවසර පත්‍රය නිකුත් කර තිබුණි. වරායට උතුරින් වූ මුහුදු වෙරළ දැඩිව සහ නිරතුරුව බාදනයට ලක්වෙමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය වූ අතර මේ නිසා වරාය



අධිකාරියට අයත් දේපළ මෙන්ම පෞද්ගලික දේපළ ද විනාශ වෙමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලුණු ධීවරයින් හට, සිය ජීවිතාව ගෙන යාමට නොහැකි තත්ත්වයක් උදා වී ඇත. මෙම බාදනය වැලැක්වීම සඳහා වරායට උතුරු දෙසින් මුහුදේ අතිරේක දියකඩන 03ක් ඉදිකර තිබුණද එම සැලසුම් ද නිරර්ථක වී තිබුණි.

ii. වරාය ඉදිකිරීමෙන් පසු වරාය ආශ්‍රිත හා ඒ දෙපස මුහුදු තීරයේ බාදනය වී ඇති ගොඩබිම් ප්‍රමාණයේ භූගෝලීය පිහිටීම දක්වමින් වෙරළ කලාපය කෙරෙහි මුහුදු බාදනයෙහි බලපෑම ප්‍රමාණනය කර ඒ පිළිබඳ තක්සේරුවක් සිදු කර නොතිබුණු බව 2015 ඔක්තෝබර් 23 දිනැති ලිපිය මගින් වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනය වෙත දන්වා තිබුණි. එවැනි තොරතුරු අවශ්‍ය වේ නම් ඒවා වරාය අධිකාරියෙන් ලබා ගත යුතු බව විගණනයට දන්වා තිබූ නමුත් එය වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව සිදු කළ යුතු කාර්යයක් බව පැහැදිලි විය.

iii. ඔලුවිල් ප්‍රදේශයේ ජනතාවද මුහුදු බාදනය පිළිබඳව වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුවට වර්ෂ ගණනාවක් තිස්සේ පැමිණිලි කර තිබූ නමුත් (වරාය ඉදිකිරීම ආරම්භ කිරීමෙන් පසුව) 2008 ජුනි මාසයෙන් පසු 2015 වර්ෂය දක්වා වසර 07ක් තිස්සේ මෙම ගැටළුව සඳහා පිළියම් යෙදීමට වෙරළ සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි. ඔවුන් විසින් ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අනුව ඔලුවිල් ප්‍රදීපාගාරය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා සැලසුම් පිළියෙල කර ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය මිලදී ගැනීම හා අදාළ යන්ත්‍ර සූත්‍ර කුලී පදනම මත ලබා ගැනීමට කැඳවූ ටෙන්ඩරය විවෘත කර තිබුණේ 2015 සැප්තැම්බර් 10 දින දීය. පසුව විගණනය විසින් ප්‍රදීපාගාරය අසල භෞතිකව පරීක්ෂා කිරීමේ දී අදාළ සංරක්ෂණ කටයුතු සිදු කරමින් පැවතුණු අතර බාදනයට ලක්වෙමින් පවතින අනෙකුත් ප්‍රදේශ සංරක්ෂණය පිළිබඳ සැලකිල්ලක් දක්වා නොතිබුණි. මෙම වෙරළ කලාපය ආරක්ෂා කිරීම කටයුතු සිදු කරනු ලබන කලාප ඉංජිනේරු කාර්යාලය පිහිටා තිබුණේ මඩකලපුව ප්‍රදේශයේ වන අතර එයද 2010 වර්ෂයේ ආරම්භ කර තිබූ අතර විගණන දින වූ 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ස්ථීර ඉංජිනේරුවරයෙකු එයට අනුයුක්ත කර නොතිබුණි.



(ඔලුවිල් ප්‍රදීපාගාරය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගල්වැටි දමා තිබූ ආකාරය- 2015.12.09 දින)

iv. ඔලුවිල් වරාය තුළ ඉදිකළ ධීවර වරාය වෙත පසුගිය වර්ෂ කිහිපය තුළ එනම් 2013 සිට 2015 ජූලි දක්වා කාලය තුළ ධීවර කටයුතු සඳහා ධීවර යාත්‍රා 4301ක් පැමිණ තිබුණි. මෙම යාත්‍රාවලින් පිටවන දුම, ඉන්ධන දැව් තෙල් හා ශබ්දය නිසා මෙම වරාය ආශ්‍රිත මුහුදු පරිසරයට හානි පැමිණෙන බව නිරීක්ෂණය විය. වරාය විවෘත කළ වර්ෂයේ එනම් 2013 වර්ෂයේ සිට විගණන දිනය දක්වා මෙම වරායට අදාළව පාරිසරික ආරක්ෂණ බලපත්‍රයක් ලබා ගෙන නොතිබුණි. වරාය නිසා වරාය ආශ්‍රිත මුහුදු පරිසරයට සිදුවන හානි අවම කිරීම සඳහා සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ අධිකාරියේ මහෙපෙන්වීම යටතේ වරාය නිසා ඇති පරිසර හානි වැලැක්වීමේ සැලසුමක් සකස්කර අනුමත කර ගත යුතු නමුත් එවැනි සැලසුමක්

පිළියෙල කර සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**3.5.6 වරාය ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය ඉඩම් පවරා ගැනීම හා මිලදී ගැනීම**

ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීම සඳහා ඔලිවිල් ප්‍රදේශයෙන් ලබාගත් ඉඩම් මිලදී ගැනීම, අත්පත් කර ගැනීම හා මැනීම කටයුතු වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය රු.141,751,535ක මුදලක් 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට වැය කර තිබුණි.

මෙම වාර්තාවේ 3.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති පරිදි ප්‍රධාන සැලැස්මක් නොමැතිව කටයුතු කිරීම නිසා වරාය සඳහා ඉඩම් පවරා ගැනීම වෙනුවෙන් වන්දි ගෙවීම පිළිබඳ ගැටළු රාශියක් උද්ගතවී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් අදාළ ආයතනවලින් ලබාගත් තොරතුරු අනුව හා අදාළ ඉඩම් හිමියන් හමුවී සාකච්ඡා කිරීමේදී අනාවරණය වූ කරුණු පහත පරිදි විය.

- i. ඉඩම් විකිණීම සඳහා කැමැත්ත පල නොකරන ලද එහෙත් වරාය සංවර්ධනයට වැදගත් ඉඩම් කැබලි 33ක් (හෙක්ටයාර් 11.1851) ඉඩම් කට්ටිකරුවන් 48 දෙනෙකුගෙන් 2007/2008 වර්ෂයේදී අත්පත් කරගෙන තිබුණි. නමුත් මෙම ඉඩම් සඳහා තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ලබා දී තිබූ තක්සේරුව ඉතා අසාමාන්‍ය ලෙස ඉහල අගයක් වූ බැවින් මේ පිළිබඳ ගැටළු සහගත තත්ත්වයක් ඇතිවී තිබූ අතර එය සමනයකට පත්කර ගැනීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් ඒ පිළිබඳව ජනාධිපති විශේෂ විමර්ශණ ඒකකය විසින් පරීක්ෂණයක් සිදු කර තිබුණි. මෙහිදී ඇතැම් ඉඩම් සඳහා ව්‍යාජ අයිතිකරුවන් ඉදිරිපත් වී ඇති බව හෙලි වී ඇති බැවින් එම ඉඩම් අයිතිය නැවත තහවුරු කර ගැනීමට අම්පාර දිසාපති/ දිස්ත්‍රික් ලේකම් විසින් කමිටුවක් පත් කරන ලද අතර එම කමිටුව විසින් නිර්දේශ කරන ලද ඉඩම් හිමියන් 20 ක් අතරින් 19 දෙනෙකුගේ කැමැත්ත මත වරාය අධිකාරිය විසින් නියම කරන ලද මිල වූ පර්චසය රු.30,000 බැගින් ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමෙන් වර්ෂ 07 ට පසු එනම් 2014 වර්ෂයේදී රු.42,666,480ක මුදලක් වන්දි වශයෙන් ගෙවා තිබුණි. මෙයින් එක් ආයතනයක් තම වන්දි මුදල ලබා ගැනීමට කැමැත්ත ප්‍රකාශ කර නොමැත.
- ii. අධිබාලවිචේන ප්‍රාදේශීය ලේකම්ගෙන් ලබා ගත් තොරතුරු අනුව අදාළ ඉඩම් වෙනුවෙන් තක්සේරු වාර්තාව නොලැබීම මත පුද්ගලයින් 15 දෙනෙක් වෙනුවෙන් විගණක දිනවූ 2016 ජනවාරි 28 දින දක්වා වන්දි ගෙවීමට නොහැකිවී තිබුණි. මෙම ඉඩම් වරාය අධිකාරිය වෙත 2007 වර්ෂයේදී නීත්‍යානුකූලව පවරා ගෙන තිබූ අතර පවරාගත් දින සිට වසර 08ක් ඉක්මවා ගොස් ඇතත් 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අදාළ පුද්ගලයින් හට වන්දි මුදල් ගෙවා නොතිබුණි.
- iii. අධිබාලවිචේන ප්‍රාදේශීය ලේකම්ගෙන් ලබා ගත් තොරතුරු අනුව තක්සේරු වාර්තා ලැබී ඇතත් අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන නොලැබීම මත පුද්ගලයින් 03 දෙනෙකුට වන්දි ගෙවීමට නොහැකි බව සඳහන් කර තිබුණද, වරාය අධිකාරියේ පිළිතුර අනුව මෙයින් දෙදෙනෙකුගේ ඉඩම් වල නිරවුල් අයිතිය තහවුරු කර නොමැති බවත් අනෙක් පුද්ගලයාගේ ඉඩම සම්බන්ධයෙන්ද කිසිදු සනාථ කිරීමක් නොමැති බැවින් වන්දි ලබා දිය නොහැකි බව සඳහන් කර තිබුණි.
- iv. ඉඩම් සින්තක්කර අයිතියේ සහ ප්‍රමාණයේ ඇති ගැටළු නිසාත් වරාය අධිකාරිය විසින් පර්චසයකට ගෙවීමට සුදානම් රු.30,000ක මුදල ප්‍රතික්ෂේප කර ඔවුන් පෙර සඳහන් කළ තක්සේරු වටිනාකමට ඉල්ලා සිටීම නිසාත් වන්දිලාභීන් 10 දෙනෙකු වෙත මෙතෙක් වන්දි මුදල් ලබා දීමට නොහැකි වී ඇත. මෙයින් පුද්ගලයින් 04 දෙනෙකු මේ වන විට වරාය අධිකාරියට එරෙහිව නඩු පවරා ඇත.
- v. එමෙන්ම වන්දිලාභීන් අතර බෙදාදීම සඳහා ඉඩම් අක්කර 52, පර්චස් 32ක් රු.42,319,977කට මිලදී ගෙන තිබූ අතර ඉන් අක්කර 39, පර්චස් 3.78ක් වන්දිලාභීන් අතර බෙදා දී ඉඩම් අක්කර 13, පර්චස් 28.22ක් ඉතිරිව වරාය අධිකාරිය සතුව පවතී.

- vi. මීට අමතරව ඔලිවිල් වරාය ඉදිකිරීම සඳහා ඉඩම් විකිණීමට කැමැත්ත පල කළ ඉඩම් හිමියන්ගෙන්, ඉඩම් අක්කර 96, රූඩ් 03, පර්චස් 56ක් මිලදී ගෙන ඒ සඳහා රු.54,096,426 ක මුදලක් ගෙවීම් කර තිබුණි.

**ඇඟවීම**

සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය තුළ ප්‍රධාන සැලැස්මක් නොවීම නිසා ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම වෙනුවෙන් වැඩි කාලයක් ගෙන තිබූ අතරම ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය මුලින් තීරණය වූ මිල ගණන්වලට වඩා ඉහලයාමෙන් රටේ ණය බර ඉහල යාම හා ඊට සරිලන ප්‍රතිලාභයන් ඇති නොවීම.

**නිර්දේශ**

- i. මෙම ව්‍යාපෘතිය කළමනාකරණය කිරීමේ මූලික දෝෂයන් ගණනාවක්ම අනාවරණය වන බැවින් අවශ්‍ය පරිදි ප්‍රධාන සැලැස්මක් පිළියෙල නොකිරීම හා ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ මූලික කාර්යයන් ඉටුකළ යුතු නිලධාරීන් හා ආයතන එකී කාර්යයන් නිසි පරිදි ඉටුකිරීමට අපොහොසත් වීමට හේතු සොයා බලා නොසැලකිලිමත්ව කටයුතු කර ඇත්නම් නිසි අවස්ථාවලදී දඩුවම් පැමිණවීම කළ යුතු වීම.
- ii. වෙරළ බාදනය හා වගා බිම් විනාශ වීම මඟින් ඇති කර තිබූ පාරිසරික හානිය පිළිසකර කිරීමට අවශ්‍ය කඩිනම් පියවර ගැනීම.
- iii. විනාශ වූ ගොඩනැගිලි හෝ වගාබිම් වෙනුවෙන් හා අත්පත් කරගත් ඉඩම් වෙනුවෙන් තවදුරටත් ලබා දිය යුතු වන්දි මුදල් ගෙවීම කඩිනම් කිරීම.

**ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම**

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී වරාය අධිකාරිය මඟින් ඔලිවිල් ඉඩම් හිමියන් සහ ධීවර ප්‍රජාව සඳහා පහත සඳහන් දායකත්වයන් ලබාදී ඇත.

- i. ධීවර ප්‍රජාව සඳහා වන්දි ලබාදීම - වරාය ඉදිකරන ලද කිලෝ මීටර් 01ක පමණ වෙරළ තීරයක සිට මාදැල් ධීවර ප්‍රජාව සඳහා, පුද්ගලයින් 837ක් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 142 ක මුදලක් වරාය අධිකාරිය විසින් වන්දි වශයෙන් ලබා දී ඇත.
- ii. නිවාස 58 ක් සාදා දීම - වරාය ඉදිකළ භූමියේ පදංචිව සිටි ඉඩම් සහ නිවාස හිමිව තිබූ පවුල් වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය විසින් ඒ අවටින් මිලදී ගන්නා ලද ඉඩම්වල නිවාස 58 ක් සාදා ප්‍රදානය කරන ලදී.
- iii. විකල්ප ඉඩම් සහ වන්දි ලබාදීම - අත්පත් කරගත් සහ මිලදී ගන්නා ලද ඉඩම්වල ඉඩම් හිමියන් වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය විසින් විකල්ප ඉඩම් මිලදී ගෙන පර්චස් 20ක ඉඩමක් සහ රජයේ ප්‍රධාන තක්සේරුකරුගේ තක්සේරු මුදලට අනුව වන්දි මුදල ලබා දී ඇත.
- iv. පවරාගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ලබාදීම  
අත්කරගත් ඉඩම් කොටස් හිමි 48 ගෙන් 32කු සඳහා වන්දි තක්සේරු කර අප වෙත ලබාදී ඇත. ඒ අනුව අම්පාර දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරයා හා සම්බන්ධීකරණය වී පාර්ශව 19ක් සඳහා මුළු එකතුව රු.42,666,480 වන පරිදි වන්දි ලබා දීමට 2012 වසරේදී හැකි විය. ඉතිරි බිම් කොටස අයත් විද්‍යාලය මෙතෙක් වන්දි ලබා ගැනීම සඳහා ඉල්ලුම්කර නොමැති බැවින් ගෙවීම් සිදුකර නොමැත.

පුද්ගලයින් 15 දෙනෙකු සඳහා අභිධාලවේන ප්‍රාදේශීය ලේකම් විසින් මෙතෙක් වන්දි ලබාදීම සඳහා තක්සේරු වාර්තා හෝ ඉඩම් සඳහා නිරවුල් අයිතිය සනාථ කර එවා නොමැත.

වන්දි ඉල්ලාසිටි දෙදෙනෙකුගේ තක්සේරු වාර්තා ලැබී ඇතත් අම්පාර දිස්ත්‍රික් ලේකම්ගේ කමිටු වාර්තාවේ එම නම් ඇතුළත්ව නොමැති නිසා වන්දි ලබාදීමේ හැකියාවක් නොමැත. අනෙක් අයගේ ඉඩම සම්බන්ධයෙන් කිසිදු සනාථ කිරීමක් හෝ වන්දි තක්සේරුවක් වරාය අධිකාරිය වෙත ලබාදී නොමැති බැවින් ඒ අයටද වන්දි ලබාදීමේ හැකියාවක් නොමැත.

පුද්ගලයින් 10 දෙනෙකු සතු ඉඩම් කොටස්වල නිරවුල් බව තහවුරු කර නොමැති හෙයින් වන්දි ගෙවීමට කටයුතු කර නොමැත. තවද වරාය අධිකාරියට එරෙහිව පවතින නඩු සම්බන්ධව තොරතුරු පරිශ්‍ර අංශය සතුව නොමැත.

**4. නිගමනය**

රටේ ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය හා ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලබැගැනීමේ බහුවිධ අරමුණු සහිතව ආරම්භ කෙරුණු මෙම වරාය ව්‍යාපෘතිය සහනදායී ණය කොන්දේසි යටතේ මූල්‍යණය කර තිබුණද වරාය ඉදිකිරීමෙන් අනතුරුව අක්‍රියව තිබීම හේතුවෙන් ලබාගත් ණය ආපසු ගෙවීම සහ දේශීය ආයෝජනය රජයට වැයබරක් වී තිබෙන බව පැහැදිලි විය.

රටක මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා විදේශීය ණය, ආධාර හෝ සහනදායී කොන්දේසි මත ලබා ගැනෙන අරමුදල් ලබාගෙන සිදුකරනු ලබන මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් යථාර්ථ ප්‍රතිඵල ප්‍රක්ෂේපනය කරන්නේ නම් ඉන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ ලැබිය යුතුය. එමෙන්ම මෙම අධ්‍යයනයන් නිසි දැනුම සහ පළපුරුදු සහිත විශේෂඥයින් විසින් සිදුකළ යුතුය. එසේ නොවන්නේනම් ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරන ලද මුළු පිරිවැයම ජාතික ආර්ථිකයට වැයබරක් වේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සිදු කරනු ලැබ ඇති මූලික අධ්‍යයනයන් පරීක්ෂාවේදී එහි ඇතැම් අධ්‍යයනයන් අසම්පූර්ණ හෝ වැදගත් නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් නොකිරීම හෝ අවධානය යොමුකළ යුතු වැදගත් කේෂත්‍රයන් ආවරණය කර නොතිබීම වැනි කරුණු අනාවරණය විය.

තවද ව්‍යාපෘති කළමනාකරයේදී හඳුනාගත් දුර්වලතා හා නිරන්තරව සිදුවන පාරිසරික වෙනස්කම් මත මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් එහි අපේක්ෂිත අරමුණු කරා ලඟාවීමට නොහැකි වී ඇත.

මෙම කරුණු සියල්ල සලකා බැලීමේදී මෙහිදී හඳුනාගෙන ඇති මූලික ගැටලුව වන්නේ වරාය මෙහෙයුම් වලට බාධාකරමින් වරාය පිවිසුම හා වරාය බේසම තුලට විශාල වශයෙන් වැලි එකතුවීම වන අතර එයට විසඳුම් සෙවීමකින් තොරව අදාල ගැටළුව නිවැරදි කළ නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

ඒ අනුව එවැනි ගැටලුවලට මුහුණ දී ඇති ශ්‍රී ලංකාවේ වෙනත් වරායන් මගින් උගත් පාඩම් සහ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් එවැනි අත්දැකීම් සැලකිල්ලට ගනිමින්ද නිසි විශේෂඥ සහය මත මේ සඳහා තිරසාර විසඳුමක් ලබැගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමුකිරීම සහ පාරිසරික වශයෙන් ඇතිකර ඇති අහිතකර බලපෑම සම්බන්ධව නිසි සැලැස්මක් අනුව කටයුතු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන්නේය.