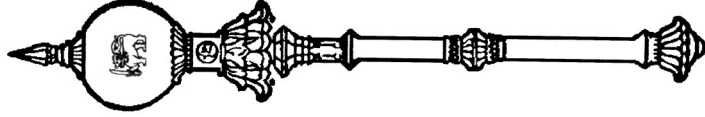


318 වන කාණ්ඩය - 8 වන කලාපය
தொகுதி 318 - இல. 8
Volume 318 - No. 8

2025 මාර්තු 07 වන සිකුරාදා
2025 மார்ச் 07, வெள்ளிக்கிழமை
Friday, 07th March, 2025



පාර්ලිමේන්තු විවාද
(හන්සාඩ්)

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்
(ஹன்சாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES
(HANSARD)

නිල වාර්තාව
அதிகார அறிக்கை
OFFICIAL REPORT

අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

නිවේදන:

වරප්‍රසාද: 2025 ජනවාරි 20වන දින යාපනයේ සිට ගමන් කරන අතරතුරදී වූ සිද්ධිය [නිරූප 1377]

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය පාර්ලිමේන්තු සංගමය (ශ්‍රී ලංකා ශාඛාව), අන්තර් පාර්ලිමේන්තු සංගමය (ශ්‍රී ලංකා කණ්ඩායම) සහ "සාර්ක්" පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරුන්ගේ සංගමය (ශ්‍රී ලංකා ශාඛාව) යන සංගම්වල ඒකාබද්ධ විශේෂ මහා සභා රැස්වීම [නිරූප 1377]

අමාත්‍යාංශීය උපදේශක කාරක සභා වාර්තා [නිරූප 1379]

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු [නිරූප 1381-1401]

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025 – [පහළොස්වන වෙන් කළ දිනය]:

[ශීර්ෂ 117, 306, 307, 336 (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා); ශීර්ෂ 123, 309 - 311, 332 (නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස)] - කාරක සභාවේදී සලකා බලන ලදී [නිරූප 1401- 1564]

පிரිතාන உள்ளடக்கம்

අறிවිච්චුක:

සිහිපුරිම: 2025 ජනවාරි 20ஆம் திகதியன்று யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து பயணிக்கும்போது இடம்பெற்ற சம்பவம் [ப: 1377]

பொதுநலவாயப் பாராளுமன்றச் சங்கம் (இலங்கைக் கிளை), அனைத்துப் பாராளுமன்ற ஒன்றியம் (இலங்கைக் குழு) மற்றும் "சார்க்" பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் சங்கம் (இலங்கைக் கிளை) என்பவற்றினது இணைந்த விசேட பொதுக் கூட்டம் [ப: 1377]

அமைச்சுசார் ஆலோசனைக் குழு அறிக்கைகள் [ப: 1379]

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப: 1381-1401]

ஒதுக்கீட்டுச் சட்டமூலம், 2025 - [ஒதுக்கப்பட்ட பதினைந்தாம் நாள்]:

[தலைப்புக்கள் 117, 306, 307, 336 (போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள்); தலைப்புக்கள் 123, 309 - 311, 332 (நகர அபிவிருத்தி, நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு)] - குழுவில் ஆராயப்பட்டது [ப: 1401 - 1564]

PRINCIPAL CONTENTS

ANNOUNCEMENTS:

Privilege: Incident Occurred on 20th January, 2025 while Travelling from Jaffna [Col. 1377]

Joint Special General Meeting of Commonwealth Parliamentary Association (Sri Lanka Branch), Inter-Parliamentary Union (Sri Lanka Group) and SAARC Parliamentarians' Association (Sri Lanka Branch) [Col. 1377]

MINISTERIAL CONSULTATIVE COMMITTEE REPORTS [Col. 1379]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Cols. 1381-1401]

APPROPRIATION BILL, 2025 – [Fifteenth Allotted Day]:

Considered in Committee - [Heads 117, 306, 307, 336 (Transport, Highways, Ports and Civil Aviation); Heads 123, 309 - 311, 332 (Urban Development, Construction and Housing)] [Cols. 1401-1564]

[ගරු (ආචාර්ය)හිනිදුම සුනිල් සෙනෙවි මහතා]

- (i) 2023 වර්ෂය සඳහා හින්දු ආගමික හා සංස්කෘතික කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව; සහ
- (ii) 2023 වර්ෂය සඳහා හින්දු සංස්කෘතික අරමුදලේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව.

මෙම වාර්තා අදාළ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

*ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
Question put, and agreed to.*

අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභා වාර්තා
அமைச்சுசாரர் ஆலோசனைக் குழு அறிக்கைகள்
MINISTERIAL CONSULTATIVE COMMITTEE REPORTS

ගරු (දෛව්‍ය) දම්මික පටබැදි මහතා (පරිසර අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) தம்மிக பட்டபெந்தி - சுற்றுடல் அமைச்சர்)
(The Hon. (Dr.) Dammika Patabendi - Minister of Environment)

ගරු කපානායකතුමනි, පරිසර කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද -

- (i) 2022 වර්ෂය සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව;
- (ii) 2022 වර්ෂය සඳහා ජී. එස්. එම්. බී. ටෙක්නිකල් සර්විසස් (පුද්ගලික) සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව;
- (iii) 2022 වර්ෂය සඳහා භූ විද්‍යා සමීක්ෂණ හා පතල් කාර්යාංශයේ වාර්ෂික වාර්තාව;
- (iv) 2023 වර්ෂය සඳහා වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය සාධන වාර්තාව;
- (v) 2023 වර්ෂය සඳහා වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය සාධන වාර්තාව; සහ
- (vi) 2023 වර්ෂය සඳහා වෙරළ සංරක්ෂණ සහ වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව

සම්බන්ධයෙන් එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

*සභාමේසය මත තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.
சபையிடத்தில் இடுக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
Ordered to lie upon the Table.*

පෙත්සම්
மனுக்கள்
PETITIONS

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා (නිවාස නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு T.பி. சரத் - வீடமைப்புப் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. T.B. Sarath - Deputy Minister of Housing)

ගරු කපානායකතුමනි, හිඟරක්ගොඩ, ඩෙන්සිල් කොබ්බෑකඩුව මාවත, අංක 43/1 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි කේ.එල්. අනුර ප්‍රනාන්දු මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් මම පිළිගන්වමි.

ගරු අරුන් හේමචන්ද්‍ර මහතා (විදේශ කටයුතු සහ විදේශ රැකියා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு அருண் ஹேமச்சந்திரா - வெளிநாட்டலுவல்கள் மற்றும் வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. Arun Hemachandra - Deputy Minister of Foreign Affairs and Foreign Employment)

ගරු කපානායකතුමනි, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් හය පිළිගන්වමි.

- (1) කින්නියා, කුරුන්වානේකේනි 03 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි අභමුදු ජාත් රසුල් ජාත් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) කන්තලේ, ලයිට් පාර, 06 වැනි පවුමග, අංක 07/110 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එච්.ඒ. රමණි මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (3) කින්නියා 05, අඩප්පනාර් වයල්, පෙරුන්තෙරු, අංක 30/26 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි කාමිදු කමාල්දීන් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (4) ත්‍රිකුණාමලය, ශිවන් විදිය, අංක 23/10 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි රාසතුරෙයි අකිලන් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (5) ත්‍රිකුණාමලය, ඕර්ස්නිල්, ලෝවර් පාර, අංක 164/16 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ටී.පී. කමලනාදන් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (6) කන්තලේ, තඹලගමුව, සිරාජ් නගර, අංක 531 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි යූ.එල්.කේ. මොහොමඩ් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

ගරු නීතිඥ සාගරිකා අනාචුද්‍ර මහත්මිය

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி (திருமதி) சாகரிகா அதர்வத)
(The Hon. (Mrs.) Sagarika Athauda, Attorney-at-Law)

ගරු කපානායකතුමනි, මාවනැල්ල, රන්දිවල, අංක එල් 1/62 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි අයි.ආර්.පී. මැණිකේ මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් මම පිළිගන්වමි.

ගරු අජන්ත ගම්මැද්දේගේ මහතා

(மாண்புமிகு அஜந்த கம்மெத்தகே)
(The Hon. Ajantha Gammedage)

ගරු කපානායකතුමනි, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් තුන පිළිගන්වමි

- (1) මාතර, මාකඳුර, දිද්දෙනිපොත, "සැනසුම" යන ලිපිනයෙහි පදිංචි ජී. සුමිත්ද ජයසිරි මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) මාතර, හින්තැටිය මැද, රාළහාමි පිට්ටෙනිය, අංක 2/53 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එන්.ඩී.එල්. ඉගුචර්ධන මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (3) ඌරුබොක්ක, පහළ කිරිපිටිය, උඩහ අංගචන්ත යන ලිපිනයෙහි පදිංචි ඩබ්ලිව්.ඩබ්ලිව්. ප්‍රේමදාස මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

ඉදිරිපත් කරන ලද පෙත්සම් මහජන පෙත්සම් පිළිබඳ කාරක සභාවට පැවරිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட மனுக்களைப் பொதுமனுக் குழுவுக்குச் சாட்டக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Petitions ordered to be referred to the Committee on Public Petitions.

[ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා]

- (a) Will he also inform this House-
 - (i) whether he is aware that a credit pass for Chemistry subject at GCE (A/L) Examination is required to register with the Sri Lanka Medical Council in order to sit for the External Pharmacist Examination; and
 - (ii) whether he accepts that the pass rate is as low as 6 per cent of the total number of candidates who took the examination as only 99 out of 1,700 candidates have passed the recent External Pharmacist Examination?
- (b) If not, why?

ගරු (වෛද්‍ය) හංසක විජේමුණි මහතා (සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)
 (மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஹங்சக விஜேமுனி - சுகாதாரம் மற்றும் வெகுசன ஊடகப் பிரதி அமைச்சர்)
 (The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni - Deputy Minister of Health and Mass Media)

ගරු කපානායකතුමනි, සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු ලබා දෙනවා.

- (අ) (i) ලංකාවේ දැනට ලියාපදිංචි ඖෂධශාලා සංඛ්‍යාව - 5,200
 ලියාපදිංචි ඖෂධවේදීන් සංඛ්‍යාව - 8,521
 ඒ කිව්වේ, රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික අංශය කියන දෙකේ සියලුම සංඛ්‍යාවයි.
- (ii) ඔව්.
 2015 අංක 05 දරන ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය පනතේ අංක 120 ප්‍රකාරව, 120 (02) - බලපත්‍රයක් දරන්නකු විසින් තම ඖෂධශාලාවෙහි අවම වශයෙන් සුදුසුකම් ලත් එක් ඖෂධවේදියකුවත් සේවයේ යොදවනු ලැබිය යුතු අතර ඔහු විසින් ඖෂධ, වෛද්‍ය උපකරණ හෝ සීමාසීමා නිෂ්පාදනවලට අදාළව ඖෂධශාලාවේ සියලු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතුය.
 120 (03) - සෑම ඖෂධශාලාවකම ඖෂධ, වෛද්‍ය උපකරණ හෝ සීමාසීමා නිෂ්පාදනයක් නිකුත් කිරීම ඖෂධවේදියෙකු හෝ ඖෂධවේදියෙකුගේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ ලියාපදිංචි ආධුනික ඖෂධවේදියෙකු විසින් සිදු කළ යුතුය.
- (iii) ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය පනතේ අංක 120 අනුව කටයුතු කිරීමේදී වග කිව යුතු ඖෂධවේදියෙකු ඖෂධශාලාවක පූර්ණ කාලීනව සිටීම අනිවාර්ය වන අතර, ලියාපදිංචි ඖෂධවේදීන්ගෙන් සමහරු රජයේ හෝ පෞද්ගලික අංශයේ සේවයේ නියුක්ත වුවත් වන බැවින් ඔවුන්ට ඖෂධශාලාවක වග කිව යුතු ඖෂධවේදියෙකු ලෙස පූර්ණ කාලීනව සිටිය නොහැක. රජයේ හෝ පෞද්ගලික අංශයේ සේවයේ නියුතු වන පුද්ගලයින් විසින් ඔසුසල් සඳහා අයදුම් කර ඇති බැවින් ආසන්න වශයෙන් ඔසුසල් 200ක පමණ සංඛ්‍යාවක බලපත්‍ර අලුත් කිරීම මේ වන විට ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය විසින් තාවකාලිකව අත්හිටුවා ඇත.

(iv) පෞද්ගලික අංශයේ ඖෂධවේදීන්ගේ භීෂය පියවීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ඉදිරි කටයුතු සිදු කිරීමට සෞඛ්‍ය හා ජනමාධ්‍ය ලේකම් විසින් 2025.01.10 දිනැතිව කමිටුවක් පත් කර ඇත. ඊට අදාළ ලිපිය ඇමුණුමෙහි දක්වා ඇත.

ඇමුණුම සභාගත* කරමි.

- (ආ) (i) ශ්‍රී ලංකා වෛද්‍ය විද්‍යාල සභාව විසින් පවත්වන බාහිර ඖෂධවේදී විභාගයට පෙනී සිටීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා වෛද්‍ය සභාවේ ලියාපදිංචි වීමට අවම ලෙස අ.පො.ස. (උසස් පෙළ) විභාගයෙන් රසායන විද්‍යාව සඳහා සාමාන්‍ය සාමර්ථ්‍යයක් ලබා තිබීම ප්‍රමාණවත්ය.
- (ii) අවසන් වරට පවත්වන ලද 2023 වසරට අදාළ බාහිර ඖෂධවේදී විභාගය සඳහා 1,697ක අයදුම්කරුවන් සංඛ්‍යාවක් සුදුසුකම් ලැබුවත්, ඉන් විභාගය සඳහා පෙනී සිටියේ 1,487ක සංඛ්‍යාවකි. ඉන් ලිඛිත, ප්‍රායෝගික හා වාචික පරීක්ෂණ යන කොටස් තුනෙන්ම සමත් වී ඇත්තේ අයදුම්කරුවන් 100දෙනෙකු පමණි. එය සියයට 6.7ක ප්‍රමාණයක් පමණි.

(ඇ) පැන නොනඹී.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා
 (மாண்புமிகு தேவானந்த சுவாமி)
 (The Hon. Dewananda Suraweera)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

2015 අංක 5 දරන ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය පනත අනුව අපි දන්නවා, ශ්‍රී ලංකාවේ ඖෂධවේදීන්ට වෛද්‍යවරයකුගේ අවසරයකින් තොරව කිසිදු බෙහෙතක් නිකුත් කරන්න බැහැ කියලා. ඒ අනුව විශේෂයෙන්ම antibiotics නිකුත් කරන්න බැරි බවත් අපි දන්නවා. ගරු ඇමතිතුමනි, හැබැයි මේ වන කොට ශ්‍රී ලංකාවේ ඖෂධවේදීන් මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ප්‍රශ්න ගණනාවක් තිබෙනවා. අපේ රටේ සාමාන්‍ය ජනතාව පුරුදු වෙලා ඉන්නවා, තමන්ට වෛද්‍යවරයෙකුගෙන් අනුමැතියක් නොමැතිව වූණත්, ෆාමසියකට ගිහින් metformin පෙත්තක්, atorvastatin පෙත්තක්, losartan පෙත්තක් ආදිය මිල දී ගන්න.

ඒක සාමාන්‍යයෙන් අපේ රටේ ජනතාව පුරුදු වෙලා ඉන්න තත්ත්වයක්. හැබැයි, අපේ රටේ ජනතාව ගිහිල්ලා ඉල්ලුවාම, ෆාමසියකින් ඒ බෙහෙත නිකුත් කළොත් ඒගොල්ලන්ට විශාල දඩයක් ගහනවා; උසාවියෙන් දඩයක් ගහනවා. ඒකත් කමක් නැහැ කියමුකෝ. හැබැයි, ප්‍රධානම කාරණාව තමයි, ඊට පස්සේ ප්‍රසිද්ධ පුවත් පතක භාෂා තුනෙන්ම තමුත් ඒකට වරදකරු යැයි කියලා දැන්වීමක් - ad එකක් - පළ කරන්න ඕනෑ. ඒක කොතෙක් දුරට සාධාරණ ද, එය අයිති කළ හැකිද කියන කරණාව තමයි මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය.

ගරු (වෛද්‍ය) හංසක විජේමුණි මහතා
 (மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஹங்சக விஜேமுனி)
 (The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni)

ඇත්තටම ඔය නීතිය ලංකාවේ පවතින එකක් නොවෙයි. ලෝකයේ හුඟක් රටවල පවතින එකක්. පාරිභෝගිකයාගේ

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
 * நூலிவைப்பதில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.
 * Placed in the Library.

ආරක්ෂාව සඳහා තමයි ඇත්තටම ඒක දාලා තිබෙන්නේ. ඖෂධ වර්ග කරලා තිබෙනවා, ෆාමසිවල. ඒ අනුව, over-the-counter ගන්න පුළුවන් ඖෂධ තිබෙනවා. දැන්, පැරසිටමෝල් වාගේ එකක් ඕනෑ කෙනෙකුට ගිහිල්ලා ගන්න පුළුවන්. ඕනෑම රටක ඒ වාගේ ඖෂධ මාලාවක් තිබෙනවා, over-the-counter ගන්න පුළුවන්, prescription එකක් අවශ්‍ය නැති. නමුත්, අනෙකුත් ඖෂධ සඳහා ලියාපදිංචි වෛද්‍යවරයෙකුගේ නිර්දේශය අනිවාර්යයෙන්ම අවශ්‍ය වනවා.

තවත් ඖෂධ තිබෙනවා, විශේෂයෙන්ම narcotic පැත්තට වැටෙන ඒවා. ඒවා විශේෂ prescription එකකට සහ විශේෂ ගබඩා කිරීමේ ක්‍රමයකට තමයි දෙන්නේ. ඒ වාගේම ඒවා සම්බන්ධ වූ දත්ත පද්ධති පවත්වාගෙන යන්නත් ඕනෑ. මේ සියල්ල මේ රටේ ජනතාවගේ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් තමයි හදලා තිබෙන්නේ. ඒ නිසා ඒ නීති ඒ විධියටම පවත්වාගෙන යෑම අවශ්‍යයි කියා අපි හිතනවා.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා
(மாண்புமிகு தேவானந்த சுவரீர)
(The Hon. Dewananda Suraweera)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මම විශේෂයෙන් මේ කාරණය ඔබතුමාට අවධාරණය කරන්න කැමැතියි. පුවි වරදක් වූණාම ලක්ෂ හය හතක් දීලා පුවත් පතක ප්‍රධාන පිටුවේ paper advertisement එකක් පළ කරන එක සාධාරණද? ඒ දඬුවම සාධාරණද කියලා මම දැන ගන්න කැමැතියි. නමුත් ඔබතුමා ලබා දුන් පිළිතුර අපි පොදුවේ පිළිගන්නවා.

ගරු (වෛද්‍ය) හංසක විජේමුණි මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஹங்சக விஜேமுனி)
(The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni)

අපේ රටේ ඒ වාගේ දෙයක් ගැන සලකා බලන්න පුළුවන්. නමුත්, එවැනි දේවල් සඳහා අනිවාර්යයෙන්ම අපේ රටේ නීති තිබිය යුතුයි කියන ස්ථාවරයේ තමයි අපි ඉන්නේ.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා
(மாண்புமிகு தேவானந்த சுவரீர)
(The Hon. Dewananda Suraweera)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ඇත්තටම අපේ රටේ pharmacistsලාට ඒ විධියට නීති අණපනත් ක්‍රියාත්මක වූණත්, වෛද්‍යවරු ඖෂධ රැස් කරගෙන ඒ ඖෂධ ලෙඩ්ඩුන්ට අලෙවි කරනවා. ඇත්තටම ඒක පිළිගත් ක්‍රමයක් නොවෙයි. එවැනි දේවල් නියාමනය කරන්න ක්‍රමක් හෝ ආයතනයක් තිබෙනවාද? එහෙම නැත්නම්, ඉදිරියේදී එවැනි ආයතනයක් ඇති වෙයි කියලා අපට බලාපොරොත්තු වෙන්න පුළුවන්ද?

ගරු (වෛද්‍ය) හංසක විජේමුණි මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஹங்சக விஜேமுனி)
(The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni)

ඒ සඳහා පෞද්ගලික වෛද්‍ය ආයතන නියාමන පනතක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම ඒකට සම්බන්ධ කාර්යාලයක් අපේ අමාත්‍යාංශයේ තිබෙනවා. පෞද්ගලික වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථාන පවත්වාගෙන යන හැම කෙනෙක්ම, private hospitals පවත්වාගෙන යන හැම කෙනෙක්ම එහි ලියාපදිංචි කළ යුතුයි. එම පනතේ පැහැදිලිව දක්වා තිබෙනවා, ඒ අය කොහොමද ඖෂධ කළමනාකරණය කරන්න ඕනෑ කියලා. නමුත්, අවාසනාවකට වාගේ නොයෙකුත් හේතු නිසා, විශේෂයෙන්ම වෘත්තීය සමිතිවල බලපෑම් නිසා එම ලියාපදිංචි වීම හරියට සිද්ධවෙලා නැහැ. ලියාපදිංචි වෙලා නැති නිසා ඒවා නියාමනය කිරීමේ යම් යම් ගැටලු ඇති වී තිබෙනවා. නමුත්, මෑත කාලීනව ගන්නාම ලියාපදිංචි වන ප්‍රමාණය එන්න එන්නම වේගයෙන් ඉහළ ගිහිල්ලා තිබෙනවා සහ ඔවුන් අපේ guidelines ටික අනුගමනය කරනවා.

මම පිළිගන්නවා, පෞද්ගලික වෛද්‍ය ආයතන නියාමනය සඳහා මීට වඩා විධිමත් වැඩ පිළිවෙළක් යෙදීම අවශ්‍යයි කියලා. ඒක නිසා ඒ සඳහා අමාත්‍යාංශයක් විධියට අපි කටයුතු කරමින් ඉන්නවා.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
දෙවන වටය.

තම්බපවනි සුළං විදුලි බලාගාරය: විස්තර
தம்பபவனி காற்றாலை மின்னிற்பத்தி நிலையம்:
விபரம்
THAMBAPAVANI WIND POWER STATION: DETAILS

154/2024

1. ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා (ගරු අජීත් පී. පෙරේරා මහතා වෙනුවට)
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க- மாண்புமிகு அஜித் பீ. பெரேரா சார்பாக)
(The Hon. Gayantha Karunathilleka on behalf of the Hon. Ajith P. Perera)
බලශක්ති අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) මන්නාරම පිහිටුවා ඇති "තම්බපවනි" සුළං විදුලි බලාගාරයේ ඉදිකිරීම් ආරම්භ කරන ලද දිනය කවරේද;
- (ii) එම ඉදිකිරීම් සඳහා භාවිත කරන ලද දේශීය ආයෝජන ප්‍රමාණය සහ විදේශීය ආයෝජන ප්‍රමාණය වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;
- (iii) එම බලාගාරයේ ධාරිතාව - installed capacity - කොපමණද;
- (iv) එම බලාගාරයේ විදුලි ඒකකයක් නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා වැය වන මුදල කොපමණද;
- (v) වර්ෂ 2021 සිට 2024 දක්වා එම බලාගාරය මඟින් ජාතික විදුලිබල පද්ධතියට එක් කරන ලද බලශක්ති ප්‍රමාණය එක් එක් වර්ෂය අනුව වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ආ) (i) ඉහත විදුලි බලාගාරය හේතුවෙන් සංක්‍රමණික කුරුල්ලන්ට සිදු වන හානි වැළැක්වීම සඳහා ගෙන ඇති පියවර කවරේද;
 - (ii) එම පියවරවල සාර්ථකත්වය කෙබඳුද;
- යන්නත් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?
- (ඇ) (i) මන්නාරම දූපතේ තවත් සුළං විදුලි බලාගාර ඉදිකිරීමට විභවයක් තිබේද;
 - (ii) එසේ නම්, එම සුළං විදුලි බලාගාරවල ධාරිතාවය කොපමණද;

යන්න තවදුරටත් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ඈ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

வலுசக்தி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

(அ) (i) மன்னாரில் நிறுவப்பட்டிருள்ள "தம்பபவனி" காற்றாலை மின்னிற்பத்தி நிலையத்தின் நிர்மாணப்பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட திகதி யாதென்பதையும்;

[ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා]

- (ii) மேற்படி நிர்மாணப் பணிகளுக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ள உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு முதலீடுகளின் அளவு வெவ்வேறாக யாதென்பதையும்;
- (iii) மேற்படி மின்னுற்பத்தி நிலையத்தின் கொள்ளளவு - installed capacity - யாதென்பதையும்;
- (iv) மேற்படி மின்னுற்பத்தி நிலையத்தில் மின்சார அலகு ஒன்றை உற்பத்தி செய்வதற்காகச் செலவிடப்படும் பணத்தொகை யாதென்பதையும்;
- (v) 2021ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2024ஆம் ஆண்டு வரை மேற்படி மின்னுற்பத்தி நிலையம் மூலமாக தேசிய மின் கட்டமைப்புக்குச் சேர்க்கப்பட்டுள்ள வலுசக்தியின் அளவு ஒவ்வொரு ஆண்டு வாரியாக வெவ்வேறாக யாதென்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) (i) மேற்படி மின்னுற்பத்தி நிலையம் காரணமாக இடம்பெயரும் பறவைகளுக்கு ஏற்படும் பாதிப்புகளைத் தடுப்பதற்காக எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் யாவையென்பதையும்;

(ii) அந்த நடவடிக்கைகள் எவ்வாறு வெற்றியளித்துள்ளன என்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(இ) (i) மன்னார் தீவில் மேலும் காற்றாலை மின்னுற்பத்தி நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதற்கான சாத்தியம் உள்ளதா என்பதையும்;

(ii) ஆமெனில், மேற்படி காற்றாலை மின்னுற்பத்தி நிலையங்களின் கொள்ளளவு யாதென்பதையும்;

அவர் மேலும் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஈ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Energy:

- (a) Will he inform this House -
 - (i) the date on which the construction of the Thambapavani Wind Power Station located in Mannar was commenced;
 - (ii) the amounts of the local investments and the foreign investments used for the aforesaid construction, separately;
 - (iii) the installed capacity of the said power station;
 - (iv) the per unit cost of generating electricity by the said power station; and
 - (v) the amount of energy added to the National Grid by the said power station in each year from 2021 to 2024, separately?
- (b) Will he also inform this House -
 - (i) the steps that have been taken to prevent the harm caused to migratory birds due to the said power station; and
 - (ii) the effectiveness of those steps?

(c) Will he further inform this House -

- (i) whether there is potential to construct more wind power stations on the Mannar Island; and
- (ii) if so, the capacity of those wind power stations?

(d) If not, why?

ගරු කුමාර ජයකොඩි මහතා (බලශක්ති අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு குமார ஜயகொடி - வலுசக்தி அமைச்சர்)

(The Hon. Kumara Jayakody - Minister of Energy)

ගරු කටානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මම සභාවෙන් කෙරුවා.

* සභාවේ සිය මත නවත ලද පිළිතුර:

* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :

* Answer tabled:

- (අ) (i) 2019.03.04 වන දින
- (ii) දේශීයව රුපියල් බිලියන 2.1ක් ද විදේශීයව ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 125ක් ද වේ.
- (iii) මෙට්‍රික් ටොන් 103.5කි.
- (iv) ජනන පිරිවැය රුපියල් 12.19කි. (වැඩිදුර තොරතුරු සඳහා මීට අදාළ පිරිවැය සටහන ඇමුණුමෙහි** දක්වා ඇත.)
- (v)

වර්ෂය	ශුද්ධ බලශක්තිය (ගි.වො.ජැය)
2021	318
2022	347
2023	391
2024	383

- (ආ) (i) ඒ සඳහා කුරුල්ලන් හඳුනාගැනීමේ පද්ධතියක් ස්ථාපනය කර ඇත. (එමඟින්, ටර්බයින පෙන්තකට මීටර් 500ක් ඇතුළතින් කුරුල්ලෙකු හඳුනා ගතහොත් රේඩාර් පද්ධතිය මඟින් ටර්බයිනය ස්වයංක්‍රීයව තහනම් කරනු ලබයි.)
- (ii) ඒ නිසා කුරුල්ලන්ට සිදුවන හානිය සැලකිය යුතු ලෙස අඩු වී ඇති බැවින් එම පද්ධතිය භාවිත කිරීම සාර්ථක වී ඇත. කෙසේ වෙතත්, පද්ධතිය තවමත් අධීක්ෂණය සහ සත්‍යාපනය යටතේ - under continuous monitoring and verification - පවතී.

- (ඇ) (i) මවි.
- (ii) 2014 වසරේදී ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙහි තාක්ෂණික සහාය ඇතිව සකසන ලද "මන්නාරම දිස්ත්‍රික්කයේ සුළං විදුලි ජනන සංවර්ධන ප්‍රධාන සැලැස්ම" ට අනුව මන්නාරම දූපත තුළ මෙගාවොට් 300ක විභවයක් හඳුනා ගන්නා ලදී. කෙසේ වෙතත් ඉන් අනතුරුව සිදුකරන ලද සවිස්තරාත්මක අධ්‍යයනයන්ට අනුව සමස්ත විභවය මෙගාවොට් 400ක් ලෙස දක්වා ඇත.

ධාරිතාව	විස්තරය
103.5	ලංචිම තම්බපවනී සුළං විදුලි බලාගාර උද්‍යානය
50	දැනට මෙට්‍රික් ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.
250	ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කළ හැකි විභවයන්

(ඈ) අදාළ නොවේ.

* ප්‍රස්තූතයෙන් නො ඇත.

* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

* Placed in the Library.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු කපානායකතුමනි, කෘෂිකර්ම, පශු සම්පත්, ඉඩම් සහ වාරිමාර්ග අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මම සභාගත* කරනවා.

* සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:
* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :
* Answer tabled:

- (අ) (i) හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාවට අයත් ඉඩම් ප්‍රමාණය - හෙක්ටෙයාර 634.3690
හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාවට අයත් ඉඩම් ප්‍රමාණය - හෙක්ටෙයාර 2755.2279
- (ii) අදාළ ලේඛනය අමුණා ඇත. (ඇමුණුම 01)**
- (iii) දෙවන පාර්ශ්ව වෙත ලබා දී ඇති ඉඩම් ප්‍රමාණය
නිවාස අරමුණු සඳහා
හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - හෙක්ටෙයාර 10.8703
හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - හෙක්ටෙයාර 197.8005
බදු පදනම මත
හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - හෙක්ටෙයාර 12.6483
හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - හෙක්ටෙයාර 0.6287
වැඩි විස්තර ඇමුණුම 02හි** දක්වා ඇත.
- (iv) අදාළ ලේඛනය අමුණා ඇත. (ඇමුණුම 03)**
- (ආ) (i) අදාළ ලේඛනය අමුණා ඇත.
(හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - ඇමුණුම 04 හි** දැක්වෙන වගුවේ A තීරුව මගින් දැක්වේ.)
හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාවට අයත් නොවන ඉඩම් ප්‍රමාණය හෙක්ටෙයාර 545.2ක් පමණ වේ.
- (ii) අදාළ ලේඛනය අමුණා ඇත.
(හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - ඇමුණුම 04 හි දැක්වෙන වගුවේ B තීරුව මගින් දැක්වේ)
හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ කෘෂිකාර්මික ඉඩම් ප්‍රමාණය හෙක්ටෙයාර 84.480 පමණ වේ.
- (iii) අදාළ ලේඛනය අමුණා ඇත.
(හල්දුම්මුල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය - ඇමුණුම 04 හි දැක්වෙන වගුවේ C තීරුව මගින් දැක්වේ)
හපුතලේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ කෘෂිකාර්මික ඉඩම් ප්‍රමාණය අතුරින් වගා කර ඇති ඉඩම් ප්‍රමාණය හෙක්ටෙයාර 42.377
- (ඇ) අදාළ නොවේ.

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிளையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

පුත්තලම මූලික රෝහල: නිසි ජලාපවහන පද්ධතියක් ලබා දීම

புத்தளம் ஆதார வைத்தியசாலை: முறையான வடிகாள் அமைப்பு
BASE HOSPITAL, PUTTALAM: INSTALATION OF PROPER DRAINAGE SYSTEM

292/2024

3. ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා (ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා වෙනුවට)

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக்க - மாண்புமிகு ரஊப் ஹகீம் சார்பாக)

(The Hon. Gayantha Karunathilleka on behalf of the Hon. Rauff Hakeem)

සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) 2024 නොවැම්බර් මාසයේ ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති අධික වැසි නිසා ඇති වූ ජල ගැලීම් හේතුවෙන් පුත්තලම මූලික රෝහලේ නේවාසික වාට්ටු, බාහිර රෝගී අංශ, සායන ඇතුළුව රෝහල් පරිශ්‍රය ජලයෙන් යට වූ බවත්;
 - (ii) එම රෝහලේ අපජලය බැහැර කිරීමට සහ වැසි ජලය බැස යෑමට කාණු පද්ධතියක් නොමැති බවත්;
 - (iii) රෝගීන්ට ප්‍රතිකාර ලබා දෙන රෝහල් පරිශ්‍ර වඩාත් සුරක්ෂිතව පවත්වාගෙන යා යුතු බවත්;
- එතුමා පිළිගන්නේද?
- (ආ) එසේ නම්, ඉහත රෝහල් පරිශ්‍රය වඩාත් සුරක්ෂිතව පවත්වාගෙන යෑම සඳහා ගනු ලබන පියවර කවරේද යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?
 - (ඇ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

சுகாதாரம் மற்றும் வெகுசன ஊடக அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 2024ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதத்தில் இலங்கை யில் பெய்த கடும் மழையால் ஏற்பட்ட வெள்ளப் பெருக்குக் காரணமாக புத்தளம் ஆதார வைத்திய சாலையின் நோயாளர் தங்கும் விடுதிகள், வெளிநோயாளர் பிரிவுகள், சிகிச்சைப் பிரிவுகள் உள்ளிட்ட வைத்தியசாலை வளாகம் வெள்ளத்தால் முழுகியதென்பதையும்;
- (ii) மேற்படி வைத்தியசாலையில் கழிவு நீரை வெளியேற்றவும், மழைநீர் வழிந்தோடவும் வடிகாள் தொகுதி இல்லையென்பதையும்;
- (iii) நோயாளர்களுக்குச் சிகிச்சை வழங்கும் வைத்திய சாலை வளாகங்கள் மிகவும் பாதுகாப்பாகப் பராமரிக்கப்படல் வேண்டுமென்பதையும்;

அவர் ஏற்றுக்கொள்வாரா?

- (ஆ) ஆமெனில், மேற்படி வைத்தியசாலை வளாகத்தை மிகவும் பாதுகாப்பாகப் பராமரிப்பதற்கு எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள் யாவையென்பதையும்;
- அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?
- (இ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Health and Mass Media:

- (a) Does he accept that -
 - (i) the premises of the Puttalam Base Hospital including its residential wards, OPDs and clinics, were inundated due to the heavy floods caused by the heavy rain that fell in November, 2024 in Sri Lanka;
 - (ii) the hospital lacks a proper drainage system to dispose of the hospital's waste water and to channel the rain water;
 - (iii) the hospital premises where patients receive treatment must be kept safer?
- (b) If so, will he inform this House of the steps that will be taken to keep the aforementioned hospital premises safer;
- (c) If not, why?

ගරු (වෛද්‍ය) හංසක විජේමුණි මහතා
 (மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஹங்கசக விஜேமுனி)
 (The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni)

ගරු කපානායකතුමනි, සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර සභාගත* කරනවා.

* සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:
 * சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :
 * Answer tabled:

- (අ) (i) 2024 නොවැම්බර් මාසයේ ඇති වූ අධික වර්ෂාව හේතුවෙන් පුත්තලම මූලික රෝහලේ වාට්ටු අංක 08 පිහිටා ඇති ප්‍රදේශ ජලයෙන් යට වූ අතර දින දෙකකින් ජලය බැස ගියේය.
- (ii) පුත්තලම රෝහලේ අපජලය බැස යෑම සඳහා කාණු පද්ධතියක් සකස් කර ඇති අතර එම කාණු පද්ධතියේ වැඩිදියුණු කිරීම සිදු කිරීමට ඇත.
- (iii) ඔව්.
- (ආ) පුත්තලම රෝහලේ අපජලය පද්ධතිය (පල්දෝරු පද්ධතිය) වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය මගින් ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර ඇත. ඒ සඳහා 2025 වසරේ පළාත් නිශ්චිත සංවර්ධන ප්‍රදාන යටතේ ප්‍රතිපාදන වෙන්කොට අදාළ වැඩිදියුණු කිරීම සිදු කිරීමට නියමිතව ඇත.
- (ඇ) පැන නොනඹී.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහ පෞද්ගලික සමාගම් සතු පර්යන්ත: මෙහෙයුම්
இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களினால் கையாளப்படும் முனையங்கள்: செயற்பாடுகள்
 TERMINALS HANDLED BY SRI LANKA PORTS AUTHORITY AND PRIVATE COMPANIES: OPERATIONS

304/2024

4. ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා (ගරු රවී කරුණානායක මහතා වෙනුවට)
 (மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க - மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க சார்பாக)
 (The Hon. Gayantha Karunathilleka on behalf of the Hon. Ravi Karunanayake)
 ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) 2015 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු සහ පෞද්ගලික සමාගම් සතු එක්

- එක් පර්යන්තයට පැමිණි නැව් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
 - (ii) එකී කාල සීමාව තුළ එම එක් එක් පර්යන්ත විසින් මෙහෙයවන ලද බහලුම් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
 - (iii) එකී කාල සීමාව තුළ එම එක් එක් පර්යන්තය ලැබූ මෙහෙයුම් ලාභය කොපමණද;
 - (iv) එකී කාල සීමාව සඳහා අධිකාරිය විසින් උපයන ලද ආදායම සහ ලාභය කොපමණද;
 - (v) ඉහත අංක (i) හි සඳහන් එක් එක් පර්යන්තය විසින් පැයකට මෙහෙයවන ලද බහලුම් සංඛ්‍යාව අනුව එම එක් එක් පර්යන්තයේ කාර්යක්ෂමතාව කවරේද;
- යන්න වෙන් වෙන් වශයෙන් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ආ) (i) 2020 වර්ෂයේ සිට 2024 වර්ෂය දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ මෙහෙයවන ලද මුළු බහලුම් සංඛ්‍යාව සහ සාමාන්‍ය භාණ්ඩ ප්‍රමාණය (ටොන්වලින්) කොපමණද;
- (ii) ඉදිරි වසර දහය තුළ මෙහෙයවීමට නියමිත ප්‍රක්ෂේපිත බහලුම් සංඛ්‍යාව සහ සාමාන්‍ය භාණ්ඩ ප්‍රමාණය (ටොන්වලින්) කොපමණද;
- (iii) පසුගිය වසර පහ තුළ බහලුම් මෙහෙයවීම අනුව ශ්‍රී ලංකාවට ලැබී ඇති ලෝක ශ්‍රේණිගත කිරීම කවරේද;

යන්නන් වෙන් වෙන් වශයෙන් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ඇ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 2015 ஆம் ஆண்டு முதல் இற்றை வரை இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான ஒவ்வொரு முனையத்துக்கும் வந்தடைந்த கப்பல்களின் எண்ணிக்கை யாதென்பதையும்;
- (ii) அதே காலப்பகுதியில் அந்த முனையங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் கையாளப்பட்ட கொள் கலன்களின் எண்ணிக்கை யாதென்பதையும்;
- (iii) அதே காலப்பகுதிக்கான அத்தகைய முனையங்கள் ஒவ்வொன்றினதும் தொழிற் பாட்டு இலாபம் எவ்வளவு என்பதையும்;
- (iv) அதே காலப்பகுதியில் அதிகாரசபையால் ஈட்டப் பட்ட வருமானம் மற்றும் இலாபம் எவ்வளவு என்பதையும்;
- (v) மேலே இல.(1) இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஒவ்வொரு முனையங்களின் வினத்திறன், அத்தகைய ஒவ்வொரு முனையங்களாலும் ஒரு மணி நேரத்துக்குக் கையாளப்பட்ட கொள்கலன் களின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் எவ்வளவு என்பதையும்;

வெவ்வேறாக அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

- (ஆ) (i) 2020ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2024ஆம் ஆண்டு வரை இலங்கையில் கையாளப்பட்ட கொள் கலன்கள் மற்றும் பொதுச் சரக்குகளின் மொத்த எண்ணிக்கை (தொள்களில்) யாதென்பதையும்;

[ගරු යෙහින කරුණාතිලක මහතා]

- (ii) අடுத்த පத்து ஆண்டுகளில் கையாள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்படும் கொள்கலன்கள் மற்றும் பொதுச்சரக்குகளின் எண்ணிக்கை (தொன்களில்) யாதென்பதையும்;
 - (iii) கடந்த 5 ஆண்டுகளில் கொள்கலன் கையாளுதலில் இலங்கையின் உலகத் தரவரிசையாதென்பதையும்;
- வெவ்வேறாக அவர் மேலும் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(இ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation:

- (a) Will he inform this House, separately -
 - (i) the number of ships arrived at each terminal owned by the Sri Lanka Ports Authority and private companies from 2015 to date;
 - (ii) the number of containers handled by each of those terminals during the same period;
 - (iii) the operational profit of each of those terminals for the same period;

- (iv) the income and profit earned by the Authority for the same period; and
- (v) the efficiency of each of the terminals mentioned in the (a)(i) above by means of the number of containers handled per hour by each of those terminals?

(b) Will he also inform this House, separately -

- (i) the total number of containers and general cargo (in tonnes) handled in Sri Lanka from 2020 to 2024;
- (ii) the projected number of containers and general cargo (in tonnes) to be handled over the next ten years; and
- (iii) Sri Lanka's world ranking in container handling over the past five years?

(c) If not, why?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු කථනායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මම සභානක* කරනවා.

* සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:
* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :
* Answer tabled:

(අ)

(i)

එක් එක් පර්යන්තයට පැමිණි නැව් සංඛ්‍යාව

TERMINAL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
JCT	1,495	1,349	1,277	1,250	1,220	1,132	1,104	1,131	1,247	1,130
ECT	0	0	0	0	0	26	181	169	261	198
UCT	121	111	75	92	135	93	1	4	13	6
OTHER	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
SAGT	1,026	1,087	1,073	1,152	1,016	926	867	837	1,000	937
CICT	1,001	1,257	1,258	1,245	1,233	1,103	1,027	1,146	1,369	1,248
PORT OF COLOMBO	3,643	3,804	3,683	3,739	3,604	3,281	3,180	3,287	3,890	3,521

(ii)

එක් එක් පර්යන්තය විසින් මෙහෙයවන ලද බහළුම් සංඛ්‍යාව (TEUs)

TERMINAL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
JCT	2,138,007	2,001,812	1,948,737	2,213,572	2,158,972	1,976,138	1,808,115	1,579,136	1,460,466	1,913,445
UCT	114,316	98,305	61,965	90,962	123,646	79,925	150	585	9,124	3,086
ECT	-	-	-	-	-	41,741	390,069	346,174	495,541	496,631
SAGT	1,371,245	1,632,207	1,809,835	2,066,758	2,052,153	1,872,052	1,838,693	1,752,236	1,763,863	2,025,840
CICT	1,561,899	2,002,599	2,388,531	2,676,194	2,893,566	2,884,906	3,212,331	3,184,053	3,220,918	3,353,067
PORT OF COLOMBO	5,185,467	5,734,923	6,209,068	7,047,486	7,228,337	6,854,762	7,249,358	6,862,184	6,949,912	7,792,069

(iii)

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය

මූල්‍ය වර්ෂය (ජනවාරි 01 දින සිට දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා)	ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් ලාභය (ශ්‍රී.ලං.රු.)
2015	9,179,602,488.00
2016	14,334,066,922.00
2017	14,394,984,263.00
2018	20,143,491,068.00
2019	14,509,281,626.00
2020	20,529,162,841.00
2021	24,865,590,147.00
2022	47,496,760,820.00
2023	36,329,649,543.00

සවුත් ඒෂියා ගේට්වේ ටර්මිනල්

මූල්‍ය වර්ෂය (ජනවාරි 01 දින සිට මාර්තු 31 දින දක්වා)	සවුත් ඒෂියා ගේට්වේ ටර්මිනල් හි මෙහෙයුම් ලාභය (එ.ජ.ඩො.)
2015	31,738,852.00
2016	28,055,589.00
2017	31,507,056.00
2018	40,337,310.00
2019	39,689,100.00
2020	38,214,101.00
2021	30,988,098.00
2022	43,226,177.00
2023	51,062,806.00
2024 මාර්තු 31	43,534,504.00

කලම්බු ඉන්ටර්නැෂනල් කන්ටේනර් ටර්මිනල්

මූල්‍ය වර්ෂය (ජනවාරි 01 දින සිට දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා)	කලම්බු ඉන්ටර්නැෂනල් කන්ටේනර් ටර්මිනල් හි මෙහෙයුම් ලාභය (එ.ජ.ඩො.)
2015	30,056,262.11
2016	44,765,648.05
2017	65,700,044.31
2018	73,262,258.85
2019	75,511,439.34
2020	75,356,486.84
2021	89,051,278.07
2022	91,924,484.82
2023	87,752,890.92

(iv)

මූල්‍ය වර්ෂය (ජනවාරි 01 දින සිට දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා)	ආදායම	ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් ලාභය	වර්ෂයේ ලාභය
	ශ්‍රී.ලං.රු.	ශ්‍රී.ලං.රු.	ශ්‍රී.ලං.රු.
2015	35,128,354,069.00	9,179,602,488.00	(14,168,555,873.00)
2016	36,799,110,383.00	14,334,066,922.00	1,035,725,890.00
2017	35,389,455,404.00	14,394,984,263.00	12,095,478,542.00
2018	38,546,124,626.00	20,143,491,068.00	4,247,246,073.00
2019	40,769,627,957.00	14,509,281,626.00	11,646,339,054.00
2020	38,930,948,198.00	20,529,162,841.00	18,738,343,769.00
2021	45,454,580,320.00	24,865,590,147.00	20,695,251,889.00
2022	68,696,429,000.00	47,496,760,820.00	42,319,195,558.00
2023	63,261,171,026.00	36,329,649,543.00	19,940,065,689.00

(v)

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයවන ලද බහළු සංඛ්‍යාව - පැයට මෙහෙයුම් (මෙහෙයුම් වාර/පැය)

TERMINALS	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
JCT	22.23	24.82	24.98	24.81	23.80	21.52	20.48	22.14	22.95	19.37
UCT	20.67	20.94	22.25	17.92	17.65	16.23	7.05	8.49	10.48	10.82
ECT	-	-	-	-	-	13.78	23.96	26.37	27.91	22.99

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

(ආ)
(i)

නැව්බදු වෙහෙසුම් ධාරිතාවය මෙවලික් වෙන් වලින් - කොළඹ වරාය

	2020	2021	2022	2023	2024
බහළමක නැව් බදු(මෙ.වෙ.ව.)	88,787,135	94,595,193	89,920,386	93,403,066	107,223,929
බහළමකනොවන නැව් බදු(මෙ.වෙ.ව.)*	8,894,157	9,228,581	6,249,425	6,270,522	7,369,981

* බහළමක නොවන නැව්බදු = යොට කඩනැව් වියළි කොන්දුවකොට

(ii) කරුණාකර ඇමුණුම (1) බලන්න.

Table : Container Forecast to 2050

Containers		2019	2020	2025	2030	2040	2050
Gateway							
High Case	'000 TEU	-	-	1,650	2,130	2,880	3,450
Base Case	'000 TEU	1,273	1,223	1,572	1,900	2,390	2,754
Transshipment							
High Case	'000 TEU	-	-	7,850	11,240	19,360	25,700
Base Case	'000 TEU	5,802	5,329	6,215	8,701	14,103	16,518
Total - High Case	'000 TEU	-	-	9,490	13,370	22,240	29,150
Total - Base Case	'000 TEU	7,075	6,550	7,768	10,577	16,463	19,237

Note: Forecast for containers excludes re-stowage that has been assumed for the financial & economic assessments as 2.0% of total for gateway & transshipment.

The forecasts for other cargo types are presented in the table below for the base forecast up to 2050.

Table : Other Trades Forecast to 2050

Cargo Type	Unit	2019	2020	2025	2030	2040	2050
Cement	'000 tons	1,850	1,840	2,771	2,000	2,440	2,400
Wheat / Maize / Corn	'000 tons	169	183	261	294	355	349
Fertiliser	'000 tons	400	405	415	-	-	-
Total - Dry Bulk		2,419	2,428	3,447	2,294	2,795	2,749
General Cargo	'000 tons	641	626	1,575	772	1,000	1,232
RoRo	Vehicles	6,743	3,882	13,998	14,633	41,74	47,982
Crude Oil	'000 tons	1,842	2,009	2,009	2,009	2,009	2,009
Refined Products	'000 tons	3,722	4,244	3,847	767	1,957	2,656
Total - Liquid Bulk ex Bunker & LNG	'000 tons	5,564	6,253	5,856	2,776	3,966	4,665
Bunker	'000 tons	1,123	1,135	1,441	1,823	2,496	2,860
LNG	'000 tons	-	-	1,053	1,024	1,732	2,629
Cruise Arrivals	Vessels	56	14	147	165	185	207

Development Options and Preferred Option

A range of development options were considered and a shortlist of five options assessed in greater depth, using multi-criteria analysis. Two options D5A and D6 provided the best overall fit, with Option D6 slightly preferred, as shown below.

(iii) -

- 2019 : කොළඹ වරාය, ගෝලීය වශයෙන් 25 වන වඩාත්ම කාර්යබහුල බහළු මෙහෙයුම් වරාය ලෙස හිමිකරගෙන ඇති ස්ථානය ආරක්ෂා කර ගනිමින් 2019 වර්ෂයේ දී ආසන්න වශයෙන් බහළු විස්සේ සම ඒකක (TEUs), මිලියන 7.23 ක් මෙහෙයුම් කරන ලදී. - World Shipping Council
- 2020 : කොවිඩ් 19 වසංගතය තත්වයේ අභියෝගය හමුවේ, කොළඹ වරාය ලෝකයේ වඩාත්ම කාර්යබහුල වරායයන් අතර පසු වූ 25 වන ස්ථානය තවදුරටත් රැකගනිමින් බහළු විස්සේ සම ඒකක මිලියන 6.86ක් මෙහෙයුම් කරමින් එහි කාර්ය සාධනය පවත්වා ගැනීමට සමත්විය. - World Shipping Council
- 2021 : 2021 වර්ෂයේ දී කොළඹ වරාය බහළු විස්සේ සම ඒකක මිලියන 7.25ක් මෙහෙයුම් කරමින් 6% ක වර්ධනයක් අත්විඳිමින් එහි ගෝලීය ශ්‍රේණිගත කිරීම 22 වන ස්ථානය දක්වා ඉහළ නංවා ගැනීමට සමත් විය. Xinhua News
- 2022 : බහළු විස්සේ සම ඒකක මිලියන 6.94 ක් මෙහෙයුම් කරමින් සහ ගෝලීය ශ්‍රේණිගත කිරීම වල 25 වන ස්ථානය තවදුරටත් ආරක්ෂාකරගනිමින් කොළඹ වරාය එහි ඉදිරිගමන්මග අධීක්ෂණ පවත්වාගෙන ගොස් ඇත. - World Shipping Council
- 2023 : 2023 වර්ෂයේ දී, ලෝකයේ වඩාත්ම කාර්යබහුල බහළු වරායයන් අතර 25 වන ස්ථානයේ පසුවෙමින් බහළු විස්සේ සම ඒකක මිලියන 6.94 ක් මෙහෙයවන ලදී. - World Shipping Council

(ඇ) පැන නොනගී

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 ප්‍රධාන වැඩකටයුතු.

ගරු සභාපතිතුමා
 (மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
 (The Hon. Chairman)
 පළමුවන උපලේඛනය. ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය - වැය ශීර්ෂ අංක 117, 306, 307 සහ 336; නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය - වැය ශීර්ෂ අංක 123, 309 සිට 311 සහ 332.

න්‍යාය පත්‍රයේ විෂය අංක 1, විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025, පහළොස්වන වෙන් කළ දිනය - කාරක සභා අවස්ථාව.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025
ஒதுக்கீட்டுச் சட்டமும், 2025
APPROPRIATION BILL, 2025

සලකා බැලීම පූර්ව භාග 10.00 සිට අපර භාග 6.00 දක්වා.
 කසා හැරීමේ යෝජනාව, the Hon. S.M. Marikkar. You have 25 minutes.

කාරක සභාවේදී තවදුරටත් සලකා බලන ලදී.-
 [ප්‍රගතිය: මාර්තු 06]
 [ගරු කථානායකතුමා මූලාසනාරූඪ විය.]

[පු.භා. 9.49]
 ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා
 (மாண்புமிகு எஸ்.எம். மரிக்கார்)
 (The Hon. S.M. Marikkar)

குழுவில் மேலும் ஆராயப்பெற்றது.- [தேர்ச்சி: மார்ச் 06]
 [மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.]
 Considered further in Committee.- [Progress: 06th March]
 [HON. SPEAKER in the Chair.]

ගරු සභාපතිතුමා, "2025 විසර්ජන පනත් කෙටුම්පතෙහි කාරක සභා අවස්ථාවේ අද දින, එනම් 2025.03.07 වන සිකුරාදා විවාදයට ගැනෙන අමාත්‍යාංශ හා ඒවා යටතේ ඇති අනෙකුත් දෙපාර්තමේන්තු හා ආයතනවලට අදාළ අංක 117, 306, 307, 336, 123, 309 සිට 311 සහ 332 දරන වැය ශීර්ෂවලින් සම්ප්‍රදායානුකූලව එක් එක් වැඩසටහන්වල සියලු පුනරාවර්තන වියදම් හා මූලධන වියදම් රුපියල් 10කින් කසා හැරිය යුතුය" යි මම යෝජනා කරමි.

117 වන ශීර්ෂය.- ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 1,133,000,000

தலைப்பு 117.- போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர்
 நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு, ரூபாய் 1,133,000,000

HEAD 117.- MINISTER OF TRANSPORT, HIGHWAYS, PORTS AND CIVIL AVIATION
 Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 1,133,000,000

123 වන ශීර්ෂය.- නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යවරයා

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 1,275,000,000

தலைப்பு 123.- நகர அபிவிருத்தி, நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சர்
 நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு, ரூபாய் 1,275,000,000

HEAD 123.- MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, CONSTRUCTION AND HOUSING
 Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 1,275,000,000

ගරු සභාපතිතුමා, අද දින ලංකාවේ වැදගත්ම අමාත්‍යාංශ දෙකක් වන ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයටත්, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයටත් අයත් විෂයයන් ගණනාවක් විවාදයට ගැනීමට නියමිතයි. විශේෂයෙන්ම නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ගැන කථා කළොත්, ලංකාවේ ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය කියලා කියන්නේ 2019ට පෙර, විශේෂයෙන්ම පාස්කු ඉරිදා ප්‍රහාරයට පෙර ලංකාවේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයට සියයට 8ක්, 9ක් වාගේ දායකත්වයක් ලබා දුන් ක්ෂේත්‍රයක්.

ඒ වාගේම මිලියන 1.4ක් - ලක්ෂ 14ක් - වැනි පිරිසකට රැකියා අවස්ථා ලබා දුන් ක්ෂේත්‍රයක්. නමුත්, අද වෙනකොට ආර්ථික අර්බුදයත්, පොලී අනුපාත ඉහළ යෑමත්, අමුද්‍රව්‍ය මිල ඉහළ යෑමත්, ඩොලරයේ අගයත් කියන කාරණා මත ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය දැවැන්ත අර්බුදයකට මුහුණ පා තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමා, 2018 වෙනකොට ලංකාවේ ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය export කරන level එකට එමින් පැවතුණා. නමුත්,

[ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා]

පසුගිය සතිය වෙනකොට ලංකාවේ මේ ක්ෂේත්‍රය පිට රටවලින් ආක්‍රමණය කරන level එකට ඇවිල්ලා තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ නිසා විශේෂයෙන්ම අපි රජයට යෝජනාවක් කරන්න කැමැතියි. ගරු අගමැතිතුමියනි, පසුගිය දවස්වල ඩුබායිවලින් ඇවිල්ලා, එහේ ගෙවල් ගන්න කියලා මෙහේ promote කළා. මොකටද ඒ? අපේ රටින් ඩොලර් අදින්න. ඕස්ට්‍රේලියාවෙන් ඇවිල්ලා මෙහේ exhibitions තියනවා, මෙහේ අයට එහේ ගෙවල් මිලදී ගන්න කියලා. මේක අපේ රටේ ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයට ලොකු ප්‍රශ්නයක් කියලා මම හිතනවා. අපි පිට රටවල එම ක්ෂේත්‍රය ජයග්‍රහණය කරන්නේ කොහොමද කියලා තමයි දැන් අපි බලන්න ඕනෑ. එහෙම කරනවා විනා, අපේ රට ඇතුළේ තිබෙන ඩොලර් ප්‍රමාණය ගෙනයන්න ඉඩදෙන එක අපට පාඩුයි කියන එක තමයි විශේෂයෙන්ම කියන්න තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි පැහැදිලිව කියනවා, අද වෙනකොට මේ ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය අභියෝග ගණනාවකට මුහුණ දී තිබෙන බව. බදු පිට බදු පනවලා මේ ක්ෂේත්‍රය විශාල අර්බුදයකට ගෙන ගිනි තිබෙනවා. උදාහරණයක් වශයෙන්, කිසියම් සමාගමක් මොකක් හෝ housing project එකකට invest කළොත් ඒ සම්පූර්ණ ආයෝජනයෙන් සියයට 40ක් විතර රජයට ගෙවන්න ඕනෑ. ඉඩම මිලදී ගන්නකොට සියයට 4ක් මුද්දර ගාස්තු ගෙවන්න ඕනෑ. ඊට පසුව plan එක අනුමත කරගන්න ගියාම UDA එකට, අදාළ පළාත් පාලන ආයතනවලට ගෙවන්න ඕනෑ. Construction එක කරද්දී සිමෙන්තිවලට, යකඩවලට, වානේවලට, වීදුරුවලට - ඒ ඔක්කොටම - බදු ගෙවන්න ඕනෑ.

ඊට පසුව ඒක නැවත විකුණද්දී සියයට 18ක VAT එකක් ගෙවන්න ඕනෑ. ඊළඟට, මිලදී ගන්නා විසින් නැවත සියයට 4ක මුද්දර ගාස්තුවක් ගෙවන්න ඕනෑ. සමාගම් බද්ද සියයට 30ක් ගෙවන්න ඕනෑ. ඊට පස්සේ profit එකක් තිබුණොත් shareholdersලාට තවත් සියයට 15ක බද්දක් ගෙවන්න ඕනෑ. ආණ්ඩුවට ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගයක් තමයි ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය කියන්නේ. ඒ නිසා පටන් ගන්නකොටම මේ ආකාරයට මිලිකලා ආදායම ගන්න බැහැ. ඒ නිසා ඒ අයට ආයෝජන අවස්ථා දීලා, හම්බ කරන්න අවස්ථාව දීලා, ඒ හම්බ කරන එකෙන් profit එකක් ගන්න එක, tax එකක් අය කරන එක තමයි වඩා උචිත වෙන්නේ, ගරු ඇමතිතුමනි. ගරු සභාපතිතුමනි, මොකද ඔවුන් හම්බ කළේ නැත්නම්, ආදායමක් ගන්න බැහැ. ඒ වාගේම තවත් දෙයක් තිබෙනවා. ඒ තුළ සිටින වෘත්තීයවේදීන් PAYE Tax එකකුත් ගෙවන්න ඕනෑ, සියයට 36ක. විශාල ආදායම් ප්‍රමාණයක් එන ක්ෂේත්‍රයක් තමයි මේ ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය කියන්නේ. ඒ නිසා එය ප්‍රවර්ධනය කිරීම රජයේ වගකීමක් කියලා මම විශ්වාස කරනවා.

ඊළඟට, ලංකාවේ නිවාස ප්‍රශ්නය සම්බන්ධයෙන් මම පැහැදිලිවම මේ කාරණය කියන්න ඕනෑ. ආණ්ඩුවෙන්ම, UDA එකෙන්ම ඔක්කෝම ගෙවල් හදලා දෙනවාය කියන එක ප්‍රායෝගික නැහැ. දියුණු රටවල නම් 80:20 ප්‍රමිතියට තමයි යන්නේ. අපි එතැනට ළඟා වෙන්න නිසා හිතන්නත් අමාරුයි. 2030 වෙද්දීවත් ඒ ප්‍රමිතියට ළඟා වෙන්න පුළුවන් ඉලක්කයක් තිබෙනවාද කියලා ගැටලුවක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපි අමාත්‍යාංශයට යෝජනාවක් කරන්න කැමැතියි, ගරු සභාපතිතුමනි. ලෝකයේ දියුණු රටවල් අරගෙන බැලුවාම, ඒ රටවල් කරන දේවල්වලින් අපටත් කොච්චර ඉස්සරහට යන්න පුළුවන්ද කියලා බලන්න ඕනෑ. Smart city සංකල්පය බලන්න. Smart city සංකල්පය ගැන අපි තවම හිතලාවත් නැහැ. ඒ සම්බන්ධව UDA එකෙන් සැලසුම් කරලා තිබෙනවාද කියලාවත් මම දන්නේ නැහැ. එහෙම එකක් හිතලා තිබෙනවාද කියන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. හැබැයි, අපි එතැනට ගියේ නැත්නම්,

අනාගතයේදී හොඳ ජීවිතයක්, ලස්සන ජීවිතයක් ගතකිරීම කෙසේ වෙතත් තරගකාරීව කලාපයේ ඉන්න පුළුවන්ද කියන ප්‍රශ්නයක් මතු වෙනවා.

ඒකට හේතුව මොකක්ද? ගරු සභාපතිතුමනි, ආසියානු කලාපයේ ඉදිකිරීම්වල පිරිවැය අධිකම රටක් බවට දැනටම ලංකාව පත්ව තිබෙනවා, number two. ශ්‍රී ලංකාවේ per square metre පිරිවැය බැලුවොත්, ඩොලර් 1,200ක් වෙනවා. අපි සිංගප්පූරුවට විතරයි පහළින් ඉන්නේ. විශ්වාසය, මියන්මාරය, බංග්ලාදේශය, ඉන්දියාව, චීනය කියන ඔක්කෝම රටවල ඉදි කිරීම් පිරිවැය අපට වඩා අඩුයි. ඒ නිසා එම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන්න කියලා අපි පැහැදිලිව කියන්න කැමැතියි.

වර්තමාන ආණ්ඩුව PPPsවලට -public-private partnership sවලට - යන්න කැමැති නිසා, දැන් අභිලාෂ කැඳවනවා කියනවා. ඒ අභිලාෂ කැඳවලා හෝ smart city සංකල්පය ක්‍රියාත්මක කරන්න. අඩුව වශයෙන් කොළඹ, නුවර, ගාල්ල කියන දිස්ත්‍රික්කවලින් එහාට ගිහිල්ලා අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව, මාතර, හම්බන්තොට වාගේ දිස්ත්‍රික්කවල අක්කර 50 බැගින් අරගෙන හෝ මේ Smart City සංකල්පය ක්‍රියාත්මක කළා නම්, එක නගරයකට කේන්ද්‍රගත නොකර, නැත්නම් නගර දෙකකට කේන්ද්‍රගත නොකර කොළඹින් එළියට, එහෙම නැත්නම් බස්නාහිර පළාතෙන් එළියට අපේ ආර්ථිකය ගෙනයන්න පුළුවන් වෙයි, ගරු ඇමතිතුමනි. එහෙම දර්ශනයක් තිබෙන්න ඕනෑ; එහෙම vision එකක් තිබෙන්න ඕනෑ. මීට අවුරුදු 48කට පෙර තමයි රණසිංහ ප්‍රේමදාස කියන නිවාස ඇමතිවරයාට කොළඹ නගරයේ ගුවන් පාලම් හදන්න, එහෙම නැත්නම් භූගත මාර්ග හදන්න නාගරික සංවර්ධන සැලසුම් තිබුණේ, තාක්ෂණය මෙව්වර නොදියුණු කාලයේත්. ඒ කළ දේවල් නිසා තමයි කොළඹ නගරය එදා මේ තරම් ශීඝ්‍රයෙන් දියුණු වුණේ. මම හිතන විධියට දැන් කාලය ඇවිල්ලා තිබෙනවා, එවැනි සංකල්ප හරහා අපේ රටේ ආර්ථිකය කොළඹින් පිට පළාත්වලට ගෙනයන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අමාත්‍යාංශයටම අයිති විෂයයක් සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කළ කැබිනට් පත්‍රිකාවක් මම දැක්කා. ඇත්තටම මම ඒකට රජයට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. එම පත්‍රිකාව අනුව කොළොන්නාව ප්‍රදේශයේ ගංවතුර පාලනය සඳහා කැබිනට් කමිටුවක් සහ තවත් කමිටුවක් පත් කරලා තිබෙනවා.

දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ පැවත එන මේ ප්‍රශ්නයට අපේ රජය පැවති කාලයේ සැලකිය යුතු මට්ටමින් යම් විසඳුමක් ලබා දීලා තිබෙනවා. ඉතිරි ටික කරන්න දැන් කමිටුවක් පත් කරලා තිබෙනවා. මොකද, පසුගිය රජය කාලයේ ඕක කරන්න බැරි වුණා. මම මේ වෙලාවේ මේ කාරණයත් මතක් කරන්න ඕනෑ. මීට අවුරුදු දෙකකට කලින් ගංවතුර ආප්‍ර වෙලාවේ එවකට ජනාධිපති රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමාට ලිඛිතවත්, වාචිකවත්, රැස්වීම් ගණනාවකදීත් මේ ගැන අපි කීවා. නමුත් කිසිදු විසඳුමක් ලබා දුන්නේ නැහැ. නමුත් වර්තමාන රජය ඒ වෙනුවෙන් කමිටුවක් පත්කරලා මූලිකත්වය ගැනීම පිළිබඳව මම ඒ ප්‍රදේශයේ මන්ත්‍රීවරයා හැටියට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, කොළොන්නාවේ ගංවතුර පාලනය, කොළඹ වැහි වතුර පාලනයත් එකක් සම්බන්ධයි. ඉතින් මේ දෙක එකිනෙකට සම්බන්ධ කරලා ඒ සඳහා කටයුතු කරන්න ඔබතුමන්ලාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, කොළඹ නගරයේ ජනතාව පැල්පත්වල සහ flatවල ජීවත් වනවා. ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහත්මයා ආරක්ෂක ලේකම් වෙලා හිටපු කාලයේ කොළඹ නගරයේ අවුරුදු 30ක්, 40ක් එක තැන ජීවත් වෙව්ව මිනිස්සු බලෙන් ඇදගෙන

ගිහින් ඔවුන්ට වෙන වෙන තැන්වල නිවාස ලබා දුන්නා. නාරාහේන්පිට හිටපු අයට දෙමටගොඩින් නිවාස දීලා තිබෙනවා. දෙමටගොඩ හිටපු අයට හේනමුල්ලෙන් නිවාස දීලා තිබෙනවා. කොම්පක්ස්වලදී හිටපු අයට කොළොන්නාවෙන් නිවාස දීලා තිබෙනවා. අවුරුදු 30ක්, 40ක් ජීවත්වෙව්ව තැන්වලින් මේ මිනිස්සු එක්කරගෙන ගියේ බලෙන්. ගියේ නැත්නම් සුදු වැන්වලට දාලා එක්කරගෙන ගියා. කොහොම හරි එක එක තැන්වලට ඒ මිනිස්සු එක්ක ගිහින් දැමීමත්, අද වෙනකම් ඒ මිනිස්සුන්ට ඒවාට ඔප්පු දීලා නැහැ. විශේෂයෙන්ම 2015-2019 කාලයේ තිබුණු යහ පාලන රජයටත් ඒ ගැන උනන්දුවක් තිබුණේ නැහැ. මේ වෙලාවේ මම ඒකත් කියන්න ඕනෑ. ඒ කාලයේ මම එක ඇමතිවරයෙකුගෙන් ඇහුවා, මේ අයට ඔප්පු ලබා නොදෙන්නේ ඇයි කියලා. ඒ ඇමතිවරයා කිව්වා, මේගොල්ලන්ට ඔප්පු දුන්නොත් ඒ නිවාස විකුණනවාය කියලා.

ඉතින් ඒ මිනිස්සුන්ගේ ගෙවල් ඒ මිනිස්සුන්ට විකුණන්න හරි, ඕනෑ දෙයක් කරගන්න හරි පුළුවන් නේ. ඒ නිවාසවලට ඔප්පුවක් නොලැබීම නිසා ඔවුන්ගේ දරුවන්ට ඉස්කෝලයක් ලබා ගන්න බැහැ, ඔවුන්ට බැංකු ණයක් ගන්න හම්බ වෙන්නේ නැහැ. මේවායේ වැඩිහරියක් ඉන්නේ ස්වයං රැකියා කරන මිනිස්සු. ඔප්පුවක් නැති නිසා ඒ අයට බැංකු ණයක්වත් ගන්න විධියක් නැහැ.

අපි නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස ඇමතිතුමාගෙන් මේ අවස්ථාවේ යම් ඉල්ලීමක් කරනවා. මොකද, ගිය ආණ්ඩුව කාලයේ තනිකර ප්‍රෝධාවක් කළා. ජනාධිපතිවරණය පැවැති සමයේ රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමා සන්දර්ශන මාලාවක් කරගෙන ආවා. COPE එකේත් මේ දවස්වල ඒවා ගැන අහනවා නේ. ඒ කාලයේ එක එක සන්දර්ශන කරගෙන ආවා වාගේ තව සන්දර්ශනයක් කළා, ඔප්පු නැති හැමෝටම ඔප්පු දෙනවා කියලා. කොළඹ, හේනමුල්ල මහල් නිවාස සංකීර්ණයට ඇවිල්ලා කොළඹ නගරයේ ඉන්න ඔක්කෝටම ඔප්පු ලබා දෙනවා වාගේ ලොකු සන්දර්ශනයක් කළා. මම මීට පෙර අවස්ථාවක ප්‍රශ්නයක් අහපු වෙලාවේ නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස ඇමතිතුමා ඒ සම්බන්ධව උත්තරයක් දුන්නා. ගෙවල් 167කටද කොහේද නේද, ඔප්පු ලබා දීලා තිබෙන්නේ? පල් බොරුවක් නේ එදා කියා තිබෙන්නේ. එදා ඒ රැස්වීමේදී රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමා කිව්වා, එදා ඉඳලා වාරික ගෙවන්න එපා කියලාත්. ඊට පසුව මිනිස්සු වාරික ගෙවන එකක් නැවැත්වුවා. දැන් බැලින්නම්, වැල් පොලියන් එක්ක වාරික ගෙවන්න වෙලා තිබෙනවා. දැන් ඒකට වග කියන්න කවුරුවත් නැහැ. ඒක ජනතාවගේ වැරද්දක් නොවෙයි, හිටපු ජනාධිපතිවරයා විසින් ජනතාව ඇන්දවීමේ වැරද්දක්. ඒ නිසා අර අධික පොලිය කපා හැරලා ඒ මිනිස්සුන්ට සාධාරණයක් ඉෂ්ට කරන්න කියාත් මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම ඒ අය ඒ ගෙවල්වල මේ වෙනකොට අවුරුදු 05, 07, 10, 12, 13, 15 වාගේ කාලයක් තිස්සේ පදිංචි වෙලා ඉන්නවා. ඒ කියන්නේ අවම වශයෙන් අවුරුදු 05කට වැඩි කාලයක් තිස්සේ ඔවුන් ඒ ගෙවල්වල පදිංචි වෙලා ඉන්නවා. ඒ නිසා ඒ අයට ඔප්පු ලබා දීම සඳහා කටයුතු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

සමහර අය හිතාගෙන ඉන්නවා, ඒවා luxury ගෙවල් කියලා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඇත්තටම ඒවා කුකුළු කුකුළු වාගේ ගෙවල්. වර්ග අඩි 450 නිවාස තිබෙන්නේ. එහාට හැරෙන්නත් බැහැ, මෙහාට හැරෙන්නත් බැහැ. අඩු ගණනේ ඒ අයට ඒ අයිතිවාසිකමවත් ලබා දෙන්න. ඒ වාගේම කළමනාකරණ කමිටු කියලා දාලා ඒ අයගෙන් මුදල් අය කරනවා. හැබැයි, lift එකක් කැඩුණොත් එහෙම හඳුන්න එන්නේ නැහැ. ඒ වාගේ වෙලාවට UDA එකේ ඉන්න සමහර නිලධාරීන්ගේ ගෑස් බලන්න ඕනෑ. පසුගිය මැතිවරණ කාලයේ අපි

හේනමුල්ල මහල් නිවාස සංකීර්ණයට යනකොට ඒ lift එක කැඩිලා. සමහර ගෙවල් තිබෙනවා, තවටු විශාල ගණනක් පහළට එන්න ඕනෑ. එවැනි තැනකින් ලෙඩෙක් ගේන්න ගියාම සමහර වෙලාවට ලෙඩඩු මැරෙනවා. ඒ නිසා මේ කළමනාකරණ කමිටු UDA එකෙන් පවත්වා ගෙන යනවා නම් අලුත්වැඩියා කටයුතු කාර්යක්ෂම කළ යුතුයි. එහෙම නැත්නම් ඒ අයට ඔප්පු ලබා දීලා, ඒ පදිංචිකරුවන්ගෙන් කළමනාකරණ කමිටු පත් කිරීමට කටයුතු කරන ලෙස මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයන් සාකච්ඡාවට ගන්නවා. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳවත් කරුණු කිහිපයක් කපා කරන්න මම කැමැතියි. ආණ්ඩුව කිව්වා, කොළඹ වරායේ නැගෙනහිර පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ඉතා ඉක්මනින් අවසන් කරනවාය කියලා. නමුත්, තිබෙන තොරතුරු අනුව අපට කියන්න තිබෙන්නේ, නැගෙනහිර පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වෙන්න තව අවුරුදු එකහමාරක්වත් යනවා කියලායි. මොකද, equipment tender එක කිසිදු හේතුවක් නැතුව cancel කරලා තිබෙනවා. ඒ ටෙන්ඩරය දමන්න මාස 8ක් ගත වෙනවා. ඒ වාගේම ඒ බඩු ටික ගේන්න තව මාස 10ක් ගත වෙනවා. ECT එක තව අවුරුදු එකහමාරක් පස්සට යනවා නම් වරායේ ආදායමට මොකක්ද වෙන්නේ? මේ නිසාම Cabinet paper එකක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා, 2024.12.03වැනි දා. මම හිතන විධියට ඇමතිතුමා තමයි ඒ Cabinet paper එක දාලා තිබෙන්නේ. ඒ, මේ ටෙන්ඩර් එක cancel කරන්න. Cancel කළා නම් මොකක්ද විකල්පය? ECT එක ඉක්මන් කරගන්න ඊළඟට කරන යෝජනාව මොකක්ද? ඒ පිළිබඳව මම හිතන විධියට තවම කිසිදු සඳහනක් නැහැ.

කනගාටුවෙන් වුණත් මේ කාරණයත් මම කියන්න ඕනෑ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය කියන්නේ හොඳටම ආදායම් ලබන ආයතනවලින් එකක්. හැබැයි, එතැන අවුලක් තිබෙනවා. ආදායම් ලබනවා කියලා ඒකට අධික සේවක සංඛ්‍යාවක් බඳවා ගෙන තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව පසුගිය කාලයේදී COPE එකේදී හෙළි වුණා. ලාභ ලබනවා කියන එක එකක්. හැබැයි, මේවිට සේවක සංඛ්‍යාවක් බඳවා ගන්න ඕනෑද කියන එක ප්‍රශ්නයක්. අපි දන්නවා, විවිධ ඇමතිවරු තමන්ට ඕනෑ ඕනෑ විධියට බැරි කාලයේදීත්, පුළුවන් කාලයේදීත්, අවශ්‍ය කාලයේදීත්, අවශ්‍ය නැති කාලයේදීත් - හැම කාලයේදීම - මිනිස්සු රැකියාවලට දාලා තිබෙන බව. හැබැයි, ඒ ආයතනවලට ඒක දරා ගන්න පුළුවන්ද කියන ප්‍රශ්නය තිබෙනවා. ඒ නිසාම තමයි කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා එක්ක දැන් මෙහෙයුම් ප්‍රමාණයන් අඩු වෙලා තිබෙන්නේ. පසුගිය අවුරුද්දේ ජනවාරි මාසයට සාපේක්ෂව මේ වනවිට මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය සියයට 13.7කින් අඩු වෙලා තිබෙනවා.

හැබැයි, පෞද්ගලික අංශය ගන්නාම South Asia Gateway Terminal එකේ සියයට 21.6කින් මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය වැඩි වෙලා තිබෙනවා. ආණ්ඩුවේ ආයතනවල මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය අඩු වෙන්නයි, පෞද්ගලික අංශයේ මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය වැඩි වෙන්නයි හේතුව මොකක්ද? පැහැදිලිවම එතැන තිබෙන්නේ අකාර්යක්ෂම කළමනාකරණය. එම නිසාම දැන් ප්‍රධාන පෙළේ නැව් සමාගම් කොළඹ වරායේ අපේ පර්යන්තවලින් බැහැරව ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් පිළිබඳව අවධානය යොමු කරමින් ඉන්නවා. විශේෂයෙන්ම MCC නැව් සමාගම තමයි JCT එකෙන් සියයට 55ක් විතර operate කළේ. අද ඔවුන් වෙනත් උපාය මාර්ග සොයමින් ඉන්නවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ETC එක හරහා පාරක් හඳුන්න යෝජනා කර තිබුණා. එම පාර හඳුන්න විශේෂයෙන්ම වරාය අධිකාරියේ ඉංජිනේරුවරු වාගේම සියලු

[ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා]

පාර්ශ්ව සාකච්ඡා කරලා එකඟ වුණාට පසුව එක වතාවටම අදිසි හස්තයකින් එය නතර වෙලා තිබෙනවා. මේ පිළිබඳව වරාය අධිකාරියේ වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ සංවිධානය සිය විරෝධතාව විෂය භාර ඇමතිතුමාට 2025 පෙබරවාරි මාසයේ 11වැනි දා දන්වා තිබෙනවා. මොකද, මේකෙදි කිසිදු ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කරලා නැහැ. ඉංජිනේරුවරු, වෘත්තීයයින් එක්ක සාකච්ඡා කරලා නැහැ. ඒ වාගේම වරාය විධායක නිලධාරීන්ගේ සංගමයත්, ඉංජිනේරු සංගමයත් මේ පිළිබඳව දැනුම් දීලා තිබෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට අමාත්‍යාංශය යටතේ ආර්ථික මර්මස්ථාන වශයෙන් තිබෙන ප්‍රධාන ආයතන ගණනාවක් - ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, RDA එක, SLTB එක, Sri Lanka Railway Department එක, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, SriLankan Airlines එක - භාර වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම පැලවත්තේ වැඩත් තිබෙනවා. ඒ වැඩකටයුතු ඔක්කොම එක්ක තව දේවල් කරන්න වෙලාව තිබෙනවාද කියලා ප්‍රශ්නයකුත් තිබෙනවා. මොකද, එතුමා අනුප්‍රාප්තික නායකයා විධියට පක්ෂයේ යන්ත්‍රණයත් මෙහෙය වන්න එපායැ, ගරු සභාපතිතුමනි. මේ ටික කරන්න කාලය ප්‍රමාණවත්ද කියන ගැටලුවත් තිබෙනවා. [බාධා කිරීමක්] මම මේ කරන්නේ වෝදනාවක් නොවෙයි. අවධානය යොමු කරන්න කියලා මම මේ පොඩ්ඩක් ඒ ගැන මතක් කර දෙනවා. [බාධා කිරීමක්] අපට පෙනෙනවා නේ. මැතිවරණ කාලයේ ගොඩක් අය හිතුවේ බිමල් රත්නායක මැතිතුමා කැපිලා කියලා. හැබැයි, එතුමාව හංගලා campaign manager විධියට නේ ගේම ගැහුවේ. ජාතික ලැයිස්තුව එනකොට තමයි කට්ටිය දැනගත්තේ එතුමා ඊළඟ නායකයා කියලා. පෙනෙන්නේ නැද්ද? එතුමාට හිතා, මම ඇත්ත කියනකොට.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට තව භයානක කථාවක් තිබෙනවා. මේ, සමාජවාදී කොමියුනිස්ට් ආණ්ඩුවේ පොඩි යෝජනාවක් තිබෙනවා, ETC එක විකුණන්න. ඇත්ත වශයෙන්ම JVP එකයි, වෘත්තීය සමිති සියල්ලමයි fight කරලා තමයි ETC එකේ සියයට සියයක් ආණ්ඩුව භාරයට ගන්නේ.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ලැබෙන සම්පූර්ණ ආදායමේ විශාල කොටසකට දායකත්වය දෙන්නේ ECT එකෙන්. හැබැයි, පළමුවැනි මාසයේ 31වැනි දා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් විසින් වරාය අධිකාරියේ chairmanට letter එකක් යවනවා. ඒකේ “Expression of Interest partner with the Government of Sri Lanka for the East Container Terminal in the port of Colombo.” යනුවෙන් සඳහන් වෙනවා. දැන් මොකක්ද මේ ලිපියේ දීලා තිබෙන recommendation එක? Recommendation එක තමයි, “Submit views on this to the Ministry soon as possible.” මේක privatize කළාම මොකක්ද වෙන්නේ? වරාය අධිකාරියට එන ආදායම අඩු වෙනවා. ආදායම අඩු වුණාම අවසානයේදී වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මකය අඩු වෙනවා. මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මකය අඩු වුණාම, රැකියා අවස්ථා නැති වෙනවා. රැකියා අවස්ථා නැති වුණාම මොකක්ද වෙන්නේ? ආයෝජන ඉතින් ඔබතුමන්ලා කළා වාගේ, වෘත්තීය සමිතිවලට ජනතාව පාරට බස්සවන්න තමයි සිද්ධ වෙන්නේ.

ඒ වාගේම ගරු ඇමතිතුමනි, වරාය අධිකාරිය සම්බන්ධවත් කාරණයක් කියන්න තිබෙනවා. ඔබතුමන් ඒ ගැන දන්නවා ඇති. මම උත්තරයක් බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ, අවධානයට විතරයි යොමු කරන්නේ. වරාය අධිකාරිය වෘත්තීමය වටිනාකම්වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ගන්න ආයතනයක් වීම වෙනුවට, දැන් දේශපාලන පළිගැනීම් කරන ආයතනයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඔබතුමාට ඒ ගැන සොයා බලන්න පුළුවන්.

ඒ ගැන සොයා බලා මම කියන ඒවා ඇත්තද, බොරුද, මොකක්ද වෙලා තිබෙන්නේ කියලා බලන්න. වෘත්තීය සමිතිවලට අවස්ථාව දෙන්න ඕනෑ. වෘත්තීය සමිතිවලට ඇහුම්කන් දෙන්න ඕනෑ. ඒක ඇත්ත. හැබැයි, එතැනින් එහාට ගිහිල්ලා, වරාය අධිකාරිය, RDA එක, UDA එක වාගේ ලාභ ලැබිය යුතු ආයතනවල, ලංකාවේ රජයට ආදායම එකතු කරන රාජ්‍ය අංශයේ ආයතනවල වෘත්තීය වටිනාකම්වලට සහ වෘත්තීය ඇගයීම්වලට ප්‍රමුඛතාව ලබා දිය යුතුයි කියන එක තමයි මගේ යෝජනාව වෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මම මහාමාර්ග සම්බන්ධයෙන් කථා කරන්න ඕනෑ. අධිවේගී මාර්ග හදන කාලයේ නොදන්නාකමටද දන්නේ නැහැ, ගරු ලාල් කාන්ත ඇමතිතුමා කිව්වා, highway එකේ යනකොට bag එකක් අරගෙන යන්න, සත්තු හැප්පෙනකොට දඩමස් ගේන්න පුළුවන් කියලා. අද එතුමා ගරු සභාවේ නැහැ. හැබැයි, දැන් ඔක්කොම කට්ටිය highway එකේ යනවා. ජනාධිපතිතුමා helicopterවල යන්නේ නැති නිසා, මැතිවරණ කාලයේ වැඩියෙන්ම ගියේ highway එකේ. ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, එහෙම නේද? එතුමා highway එකේ තමයි සැහෙන්න ගියේ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා අපි ඔබතුමාට මෙන්න මේ යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා. නුවර -කොළඹ අධිවේගී මාර්ගයේ කොටසක් හදන්න ඉතිරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය හදන්න තිබෙනවා. දැන් මෙතැන සිටින අයගෙන් MCC ගිවිසුමට විරුද්ධ වෙව්ව බොහෝ අය ඉන්නවා. හෙට අනිද්දාට MCC ගිවිසුම අත්සන් කරනවා කියලා කිව්වොත්, මම නම් පුදුම වෙන්නේ නැහැ. ඉතා සතුටට පත් වෙනවා. මොකද, MCC ගිවිසුමෙන් රට බෙදෙනවා කියලා නේ කිව්වේ.

නමුත් ගරු සභාපතිතුමනි, MCC ගිවිසුම apply කරලා ගන්න ඕනෑ එකක්. ඉන්දුනීසියාව වාගේ රටවල් දෙපාර, තුන්පාර apply කරලා අරගෙන තිබෙන්නේ. ඒ ඩොලර් මිලියන 500 දෙන්නේ ආධාරයක් විධියට, ක්‍රමවේදයකට අනුව. අපිට ආවේ 2014දී apply කරපු එකක්. ඒකේ තිබුණේ මොකක්ද? හෝමාගම සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා මාර්ගය ගත්තොත්, ලංකාවේ වැඩිම වායු දූෂණය සිදු වෙන ප්‍රදේශයක් ඒක. ඒ පාර හදන්න සල්ලි දෙන්න තිබුණේ. දැන් ඒ පාර හදන්න MCC එකෙන් සල්ලි එන්නේ නැති නිසා මම ඔබතුමාට යෝජනා කරනවා රුවන්පුරයේ අධිවේගී මාර්ගය ණය ගැනීමෙන් තොරව පෞද්ගලික ආයෝජන එකතු කරලා හදන්න කියලා. මොකද, මේ අධිවේගී මාර්ග එකිනෙකට connect කිරීම හරහා අපිට මුදල්, කාලය, වායු දූෂණය අඩු කරන්න පුළුවන් වාගේම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වෙලාවත් කරන්නත් පුළුවන්. මට මතක විධියට මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ කාලයේදී කටාර් රජය කල්පිටිය දුපත් ටික සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා දියුණු කරන්න ගන්න කැමැති වුණා. මම හිතන විධියට, ඒ පෞද්ගලික ආයෝජකයෙක්. හැබැයි, ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම වුණේ මොකක්ද? කටුනායක සිට කල්පිටිය දක්වා පාර හදලා දෙන්න කියන එකයි. ඔවුන් ආවේ නැත්තේ යටිතල පහසුකම් දියුණු වෙලා නැති නිසා. ඒ නිසා මම ඔබතුමාට යෝජනා කරනවා ඒ යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම ඉතා අත්‍යවශ්‍යයි කියලා. මොකද, මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්තයා කොට්ටාවේ ඉඳලා ගාල්ලට අධිවේගී මාර්ගය හැදුවාම, 2015 අපේ ආණ්ඩුව ඇවිල්ලා ඉතිරි ටික හදන එක නතර කළේ නැහැ. අපි හම්බන්තොට දක්වා ඒක හැදුවා. හැබැයි, මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්තයා හැදුවා කියලා තමයි සමාජගත වුණේ. කඩවත දක්වා ටිකත් හැදුවා. ඇත්තවශයෙන්ම කිලෝමීටර ගණන්වලින් බැලුවොත්, මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා ඒ අවුරුදු 7ට හදපු අධිවේගී මාර්ග කිලෝමීටර ප්‍රමාණයට වැඩිය යහ පාලන ආණ්ඩුව කාලයේ හදපු අධිවේගී මාර්ග කිලෝමීටර ප්‍රමාණය වැඩියි. නමුත් යහපාලන ආණ්ඩුව කාලයේ නුවර-කොළඹ අධිවේගී මාර්ගයේ ඉතිරි ටික හදන්න බැරි වුණා.

ගරු සභාපතිතුමනි, New Kelani Bridge එක දානකොට රේඛ අදහස තිබුණේ, ඔරුගොඩ වන්නේ ඉඳලා රාජගිරියේ HSBC එක දක්වාත්, HSBC එක ලඟ ඉඳලා-

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Hon. Member, you are given another two more minutes.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunathilleka)

ගරු සභාපතිතුමනි, එතුමාට තව විනාඩි 3ක් ලබා දෙනවා.

ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා
(மாண்புமிகு எஸ்.எம். மரிக்கார்)
(The Hon. S.M. Marikkar)

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, එහි තුන්වන පියවර විධියට රාජගිරියේ ඉඳලා අතුරුගිරිය entrance එකට elevated highway එකක් දමන්න තමයි සැලසුම් කළේ. මම හිතන විධියටකොළඹ නගරයේ රථ වාහන තදබදය විසඳනවා වාගේම, ජනතාවට කාලය ඉතිරි කිරීම සඳහාත් මේක අතිශය වැදගත්. හැබැයි, පසුගිය ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ ආණ්ඩුව කාලයේ සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය අහෝසි කිරීම සඳහා කටයුතු කළා.

ඒගොල්ලන්ට එතැනින් කොමිෂන් එන්නේ නැහැ; ගාණ එන්නේ නැහැ. ජපානයෙන් ඒක ගන්න බැරි නිසා ඒ අය ලැහැස්ති වුණේ මේක BOT ක්‍රමයට කරලා හොඳ ගාණකට විදින්නයි. නමුත් ඒක කර ගන්න බැරි වුණා, කොවිඩ් ආපු හින්දා. මම ඔබතුමාට යෝජනා කරනවා, රාජ්‍ය-පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වයෙන් හෝ පෞද්ගලික ආයෝජනවලින් මේ කාර්යය කරන්න කියලා. මොකද, ඇත්ත වශයෙන්ම එදිනෙදා විශාල පිරිසක් කඩුවෙල සිට, අතුරුගිරියේ සිට, කොට්ටාවේ සිට, පන්නිපිටියේ සිට, තලවතුගොඩ සිට රැකියාවලට යන අය සහ එන අය ඉන්නවා. මේ තුළින් ඒ අයට විශාල කාලයක් ඉතුරු වෙනවා. ඒ වාගේම පිට පළාත්වලට යන අයට ඉතා ඉක්මනින් අධිවේගී මාර්ගයට enter වෙන්න මේ තුළින් අවස්ථාව ලැබෙනවා. ඒ නිසා ඒ ගැනත් බලන්න කියා ඉල්ලනවා.

රේඛට, මගේ ආසනයේ ගැටලුවකුත් ඔබතුමාට කියන්න ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමා, කොළොන්නාව කියලා කියන්නේ කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව තිබෙන ආදායම අඩුම ප්‍රදේශයක්. දෙහිවලට වැල්ලවත්තට, රත්මලානට යන්න බැරි ගොඩක් අය ඔය පැත්තේ තමයි පදිංචියට ඇවිල්ලා තිබෙන්නේ. ඇත්ත වශයෙන්ම දැනට අවුරුදු 10ක් ඇතුළත ජනගහනය දළ වශයෙන් 30,000කින් විතර වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මැදකොළඹ අතහැර එන අය මේ පැත්තටම එන්නේ. [බාධා කිරීමක්] කොළොන්නාවට ඇවිල්ලා තමයි කඩුවෙලට යන්නේ. ඉතින් ගරු ඇමතිතුමනි, low-level මාර්ගය දළ වශයෙන් රුපියල් බිලියන 16ක් විතර වියදම් කරලා සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් හැදුවාට පස්සේ අද වෙනකොට ඉඩම් මිල නම් වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මම ඔබතුමාගෙන් දවසක් මේ ගැන ප්‍රශ්නයක් ඇහුවා. ඊට පස්සේ මේ අය වැය යෝජනාවල තිබුණා, අර වැඩ ඉතිරිව ඇති පාලමට මුදල් වෙන් කරලා තිබෙන බව. ඒ පිළිබඳව මගේ ස්තූතිය පුද කරන්න කැමැතියි.

රේඛ කාරණය තමයි, අඹතලේ - ග්‍රැන්ඩ්පාස් මාර්ගය; ගහ දිගේ දිවෙන මාර්ගය. ගරු ඇමතිතුමනි, පසුගිය යහ පාලන ආණ්ඩුව තිබුණු කාලයේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවත් එක්ක අවස්ථා ගණනාවක් අපි මේ ගැන සාකච්ඡා කළා. ඒ වෙලාවේ රුපියල් මිලියන හත්සිය හතළිස්ගණනක් තමයි ඒක හදන්න යන වියදම ලෙස දළ වශයෙන් ඇස්තමේන්තු වුණේ. ගරු ඇමතිතුමනි,

මම ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා, මේ කාරණය. ඒ මාර්ගය මේ කොළඹ නගරය අවට තිබෙන මාර්ගයක් වුණාට තවම බස් එකක් යන්න බැරි මාර්ගයක්. බස් එකක් යන්නේ නැහැ. බස් එකක් ගියාම ගහනවා, ඒකත් ඇත්තයි. ඒකට හේතුව, ඒ මාර්ගය සංවර්ධනය නොකිරීමයි. දැන් එක තාවකාලිකව කාපටි දාගෙන යනවා. කාපටි දාගෙන ගියාට ලබුගම ඉඳලා එන ප්‍රධාන ජල මාර්ගය යන්නේ ඒ පාරේ. ඒ ජල මාර්ගය දාන්නේ නැතුව, ඒ පාර කාපටි කරන්නත් බැහැ; හදන්නත් බැහැ. මම ඔබතුමාට යෝජනා කරනවා, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව එක්ක එකතු වෙලා හෝ ඒ පාර මං තීරු තුනේ පාරක් හැටියට සංවර්ධනය කරන්න කියලා. එහෙම කෙරුවොත්, විශාල සංවර්ධනයක් සිද්ධ වෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට ඔබතුමාගේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ කොමසාරිස් ජනරාල්තුමාගෙන් ඒ ගැන අහන්න පුළුවන්. මොකද, මම දන්නා තරමට එතුමාක් ඔය පැත්තේ තමයි පදිංචි වෙලා ඉන්නේ. හැබැයි ඒ මාර්ගය වැහි වතුරට; ගං වතුරට යට වුණාම ඒ මිනිසුන්ගේ ළමුන්ට පාසල් යන්න විධියක් නැහැ; ප්‍රධාන බස් එකක් නැහැ. ත්‍රිවිල් එකේ යන්න ඕනෑ. මේ කියන මාර්ගය කොළඹ නගරය අවටයි පිහිටා තිබෙන්නේ. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳවත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා. වාචික පිළිතුරු අපේක්ෂා කරන ප්‍රශ්න යටතේ මට ඒ සම්බන්ධව හෙට ප්‍රශ්නයක් අහන්න තිබෙනවා. මම හෙට ඒක අහන්නේ නැහැ. මොකද, මම ඒ ගැන දැන් කිව්වා. ඒ කටයුත්තක් කරලා දෙන්න කියා ඉල්ලා සිටීමින් මේ කරුණු පිළිබඳව ඇමතිවරු දෙදෙනාගේම අවධානය යොමු කරන්න කියාත් මම ඉල්ලා සිටිනවා.

අවසාන වශයෙන් මම තව එක කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. ජාතික ජන බලවේගයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේ තිබුණා, ජලය කපපු අයගේත්, නව ජල සම්බන්ධතා ලබා ගන්නා අයගේත් ගෙවීම් එක පාර අය කර ගන්නේ නැතුව බිල්වලට එකතු කරලා අය කරන ක්‍රමයක් ගේන්න ඕනෑ කියලා. ඒ කාරණය සඳහන් පිටු අංකය මට දැන් මතක නැහැ. මොකද, අද ඒ file එක මා ලඟ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒක ලොකු වැඩක් නොවෙයි. ඒ නිසා එයත් implement කරන්න ඔබතුමාට හැකි වේවා කියා අපි ප්‍රාර්ථනා කරනවා. මොකද, මහජන නියෝජිතයන් හැටියට අපට අඩුම ගණනේ දවසට telephone calls 4ක්, 5ක් විතර එනවා, කොළඹ නගරයේ හරි කොළොන්නාවේ හරි වතුර කැපුවා කියලා. වතුර කැපුවාම ඒ මිනිස්සුන්ට නැවත වතුර ගන්න ක්‍රමයක් නැහැ. හැබැයි වතුර කියන එක අත්‍යවශ්‍ය දෙයක්. විදුලි බලයත් එහෙමයි. මම එදා විෂය භාර ඇමතිතුමාගේ අවධානයට මේ කාරණය යොමු කළා. ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේ ඒ ගැන සඳහන්ව තිබුණාට තවම ඒක කරලා නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, ජල සම්බන්ධතාව කියන එක-

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunathilleka)

ඔබතුමාට තවත් වෙලාව තිබෙනවා. ලයිට් කපපු එකත් කියන්න පුළුවන්.

ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා
(மாண்புமிகு எஸ்.எம். மரிக்கார்)
(The Hon. S.M. Marikkar)

ලයිට් කපපු එක කිව්වා නේ, එදා. ආයේ කියන්න ඕනෑ නැහැ.

කොළඹ නගරයේ සිටින නාගරික පැල්පත්වාසී ජනතාව සාමාන්‍යයෙන් වර්ග අඩි 85ක, 100ක, 125ක වාගේ ගෙවල්වල ජීවත් වෙන්නේ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා දන්නේ නැති හින්දායි මම මේ කියන්නේ. සමහර ගෙවල්වල ජනතාව shift ක්‍රමයටයි නිදා ගන්නේ. සමහර දෙමව්පියෝ රැ එළි වනකල් TV බලනවා, දරුවන්ට නිදාගන්න දීලා. දරුවෝ උදේට ගියාට පස්සේ තමයි ඒ දෙමව්පියෝ නිදාගන්නේ. ඒ වාගේ අවස්ථාවක වතුර කැපුවොත්

[ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා]

කොච්චර අසාධාරණ ද කියලා බලන්න. ඔබතුමා මම කියන එක පිළිගන්නේ නැත්නම් ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමාට කියන්න, පොඩ්ඩක් ගිහිල්ලා බලලා මැද කොළඹ visit එකක් දාලා එන්න කියලා. මේක තමයි තිත්ත ඇත්ත. පිටකොටුවේ වැඩි හරියක් ඉන්නේ බිස්නස් කරන කට්ටිය; ජේමන්ට් බිස්නස් කරන කට්ටිය, ත්‍රිවිල් එළවන කට්ටිය. ඊයේ එක ගෙදරකින් මට කථා කරලා කිව්වා, රුපියල් 15,500 බිලකට වතුර කපලා ගියා කියලා. පොඩ්ඩක් කල්පනා කරලා බලන්න ගරු ඇමතිතුමනි, ඒක සාධාරණ ද කියලා. මොකද, ඒ ගොල්ලන්ගේ වතුර බිලක් එන්නේ රුපියල් 2,000යි, 3,000යි. ඒ වාගේ පැල්පත්වාසී ගෙදරක වතුර කපලා ගියාම ඒ අය toilet එකටවත් යන්නේ කොහේ ද? පොදු වැසිකිළියකට යන්න ද? පාඩම් කරන දරුවෙකුට හැන්දෑවට වත්තකට යන්න පුළුවන් ද? බැහැ. කවුරු හරි එකෙක් කෑ ගහමින් ඉන්නවා.

ඒ වතු නිවාස ජීවිතය තුළම විශාල ගැටලුවක් තිබෙනවා. ඒ අයගේ ජීවිත පිළිබඳ විශාල ගැටලුවක් තිබෙනවා. ත්‍රි රෝද රථයක් පදවන තාත්තාගේ පුතාට ත්‍රි රෝද රථයක්ම පදවන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා; කඩයප්පම් විකුණන අම්මාගේ දුවටත් කඩයප්පම් විකුණන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. මොකද, ඔවුන්ට තමන් ඉන්න ගෙදරට අයිතිය නැහැ; අයිතිය නැති නිසා ඔප්පුව නැහැ; ඔප්පුව නැති නිසා ළඟම තිබෙන හොඳම පාසලට ඒ දරුවන්ට යන්න බැහැ.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Hon. Member, your time is up.

ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා
(மாண்புமிகு எஸ்.எம். மரிக்கார்)
(The Hon. S.M. Marikkar)
Please, give me 30 seconds, Sir.

එවැනි පීඩාවක් විඳින ජනතාවගේ නිවාසවල වතුර කපලා ගියාම, කරන්ට් කපලා ගියාම ඔවුන් ජීවත් වෙන්නේ කොහොමද කියන එක ගැන කල්පනා කරන්න. ගරු ඇමතිතුමනි, ඉස්සර නම් ඒ අය වැඩි හරියක් ඡන්දය දුන්නේ අපිට. මේ වතාවේ ඔබතුමන්ලාට ඡන්දය දුන්නා. ඔබතුමන්ලා කොළඹ ආසන 5ම දිනුවා නේ. ඒ නිසා ඒ ගැනවත් හිතලා ඒ පිළිබඳව කටයුතු කරන්න කියා ඉල්ලා සිටිමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
The Hon. Bimal Rathnayake. You have 20 minutes.

[පු.හා. 10.19]

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)
(மாண்புமிகு பி.மல் ரத்நாயக்க - போக்குவரத்து, நெடுஞ் சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)
(The Hon. Bimal Rathnayake - Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation and Leader of the House of Parliament)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට වෙලාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඇත්තටම අපට අද විවාදය පටන් ගන්න වෙන්නේ බොහොම කනගාටුදායක ප්‍රවෘත්තියකින්. ඒ කියන්නේ, ළඟදී සිද්ධ වෙව්ව මාරක රිය අනතුරක් පිළිබඳ දැනුම් දීමකින්. ෆෝරි ලයිසන් එකක් තිබෙනවා කියපු කෙනා අල්පසිරා එකේ හැප්පිලා කුඩු පට්ටම් වෙලායි ඉන්නේ. මා හිතන විධියට, එතුමාගේ මොළයට සෑහෙන්න damage වෙලා තිබෙනවා. එතුමා මේ දවස්වල විකාර කියවනවා. ඒ නිසා ප්‍රවාහන මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත්, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේත් කාරක සභා අවස්ථාවේ විවාදය වෙලාවේ, ෆෝරි ලයිසන් එක තිබෙනවා කියපු ඒ කෙනාට ඒ වෙව්ව අකරතැබ්බය පිළිබඳව ප්‍රථමයෙන්ම මාගේ කනගාටුව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුවේ පළමුවෙනි අය වැගේ අද දින කාරක සභා අවස්ථාවේ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ පිළිබඳ විවාදය අවස්ථාවේදී අපි ඉන්නේ. මේ විවාදයේදී මමත්, මගේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරු දෙදෙනාත්, ආණ්ඩු පක්ෂයේ කථික මන්ත්‍රීවරුනුත්, ගරු අගමැතිතුමියත් කරුණු ඉදිරිපත් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපි විශ්වාස කරනවා, විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාගේ පැත්තෙනුත් අපට ඉතා සාධනීය විවේචන සහ යෝජනා ලබා දේවි කියලා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක කරගෙන යන ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් තිබෙනවා. මම හිතුවා මුලින්ම ඒ ගැන කියන්න. එය සරලව කියන්නම්. අපේ අමාත්‍යාංශය තුළ නිලධාරීන් 75,000ක් විතර වැඩ කරනවා. අපි ඒ අයට හැම විටම කියන දේ තමයි, "අපි ඔයගොල්ලන් බලාගන්නම්. ඔයගොල්ලන් ජනතාව බලා ගන්න" කියන එක. ඕක තමයි අපේ මූලික තේමාව. ජනාධිපතිතුමා රජයේ සේවකයන් ඉතාම හොඳින් බලාගනිමින් ඉන්නවා. ඒ ගොල්ලන්ගේ අනෙක් ප්‍රශ්න, උසස්වීම් ප්‍රශ්න, SORs පිළිබඳ ප්‍රශ්නත් විසඳන්න අපි උත්සාහ කරනවා. අපි වැඩ කරන අය බලාගන්නවා; ඒ අයට අවශ්‍ය කරන රැකවරණය උපරිම වශයෙන් ලබා දෙනවා.

අපි කිසිම දේශපාලන පළිගැනීමක් කරන්නේ නැහැ. වරායේ වෙව්ව මොකක්දෝ සිද්ධියක් ගැනත් මෙහිදී කිව්වා. මම ඒ ගැන සොයා බලන්නම්. අපි කිසිසේත් දේශපාලන පළිගැනීම් කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. අවංකව සහ අදුෂිතව වැඩ කරනවා නම්, අපට ඒ නිලධාරීන්ගේ දේශපාලනය කිසිසේත් අදාළ නැහැ. ඒ වාගේම අපි දන්නවා, ඕනෑම දේශපාලනයක් කරන කෙනෙකුගෙන් වැඩ ගන්න. එම නිසා ඒ ගැන කවුරුවත් වැඩිපුර හිතන්න ඕනෑ නැහැ කියලා අපි කියනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාර්ග ආරක්ෂාව අපේ රටට අද විශාල ප්‍රශ්නයක්. රිය අනතුරු නිසා අපේ රටේ සාමාන්‍යයෙන් දවසකට 4දෙනෙක්, 5දෙනෙක් විතර මිය යනවා. මේ දවස්වල එම සංඛ්‍යාව ටිකක් අඩු වෙලා තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් වසරකට 2,000කට වැඩි පිරිසක් මිය යනවා.

ජනතාවට ඉතා හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීම තමයි අපේ අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන්නේ. නමුත් අපි කොහෙත්ම සතුටු වෙන්නේ නැහැ, කෝච්චියේදීවත්, බස් එකේදීවත්, ත්‍රි රෝද රථයේදීවත්, මෝටර් සයිකල් එකේදීවත්, පාරේදීවත්, පදික වේදිකාවේදීවත් ජනතාවට හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ලැබෙනවා කියලා. එම නිසා හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීමේ කාර්යය සම්පූර්ණ කර ගැනීම තමයි අපේ අභිලාෂය. අපි ඒ වෙනුවෙන් මහන්සි වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාර්ග ආරක්ෂාව බිඳ වැටෙන ආකාර ගණනාවක් තිබෙනවා. අපේ රටේ පෞද්ගලික අංශයත් සම්බන්ධ

කරගෙන මාර්ග ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් අපට කරන්න පුළුවන් උපරිම දේවල් කරන්න අපි කටයුතු ආරම්භ කර තිබෙනවා. පාරවලට ගල් වැටීම වාගේ එක එක දේවල් සිදු වීම නිසා ලංකාව පුරා අනතුරුදායක ස්ථාන ඇති වෙලා තිබෙනවා. මුලින්ම එම ස්ථාන හඳුනාගෙන, ඒවා පිළිසකර කිරීමේ වැඩසටහනක් අපි දැනටමත් ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා.

ඒ වාගේම, අපේ රටේ අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙන බව ද ඔබතුමන්ලා දන්නවා. අද උදේත් අලුත්ගම ප්‍රදේශයේදී ත්‍රි රෝද රථයක් හැප්පිලා තිබෙනවා. මීට දවස් දෙකකට, තුනකට කලින් වැලිගම ප්‍රදේශයේදීත් අනතුරක් සිදු වුණා. අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග 400 ගණනක් තිබෙනවා. එම නිසා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික වැඩ පිළිවෙළ ඇතුළේ ජනතා සහභාගිත්වයත්, පෞද්ගලික අංශයේ සහභාගිත්වයත් ඇතිව මේ වසර ඇතුළතදී ලංකාවේ අනාරක්ෂිත යැයි සම්මත 400ක් පමණ වූ දුම්රිය හරස් මාර්ග සියල්ල ආරක්ෂිත ස්ථාන බවට පත් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මොකද, ඒක අපේ වගකීමක් කියලා අපි හිතනවා. හොඳ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ඇති කරන්න කාලයක් ගත වුණත්, ජනතාවගේ ජීවිත ආරක්ෂා කරන්න අපි එවිට කාලයක් ගත කළ යුතු නැහැ කියලා මම හිතනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් අපි සැලකිය යුතු වැඩ කොටසක් පටන් ගෙන තිබෙනවා කියා ඔබතුමා දන්නවා. අපි උදාහරණයක් ගනිමු. කොළඹ නගරයේ සහ තවත් බොහෝ නගරවල traffic lights තිබෙනවා. ඒ traffic lightsවල countdown systems නැහැ. එම නිසා ඒ traffic lightsවල සිටින විට මිනිස්සු හරිම nervous. විශේෂයෙන්ම delivery service කරන අය ගත්තොත්, ඔවුන් විශාල වශයෙන් තරගකාරී රැකියාවලයි යෙදිලා ඉන්නේ.

RMV එක සතුව තිබෙන VET Trust Fund එකේ මුදලුත් අරගෙන, පෞද්ගලික අංශයේ දායකත්වයත් අරගෙන කොළඹ නගරයේත්, ලංකාව පුරාමත් තිබෙන traffic lightsවලට countdown system එකක් හඳුන්වා දෙන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒකෙන් ආරක්ෂාවත් වැඩි වෙනවා. ඒ වාගේම වායු විමෝචනය වුණත් අඩු වෙනවා. මොකද, රියදුරන් ඒ lights වැටෙනකල් වාහනය රේස් කර කර ඉන්නවා නේ.

අපි පාර්ලිමේන්තු උපකමිටුවක් පත් කළා, නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මන්ත්‍රීතුමියගේ නායකත්වයෙන්. ගරු සභාපතිතුමනි, ඒකෙන් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, මාර්ග ආරක්ෂාව සහ යහපත් මගී ප්‍රවාහන සේවයක් සඳහා අවශ්‍ය සම්පූර්ණ නීති අධ්‍යයනය කරලා පාර්ලිමේන්තු උපදේශක කාරක සභාව හරහා වාර්තාවක් ලබා ගෙන, මහ පෙන්වීමක් ලබාගෙන ඒ කටයුතු කරන්න. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ උපදෙස් මත ඉතා කෙටි කාලයකින් පොදු ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන වාහනවලට seat belts අනිවාර්ය කරන්න සහ බස්වල අනෙකුත් ප්‍රතිසංස්කරණ කරන්න, ආරක්ෂක පැත්ත වැඩි කිරීම වෙනුවෙන්.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ත්‍රිරෝද රථ වලට, ඒ වාගේම app-based workersලාට වෙනම වෘත්තීය සමිතියක් හඳුලා, වෙනම සමාජ ආරක්ෂණ අරමුදලක් හදන්න. අපි ටැක්සියකින් ගමනක් යනවා නම්, ඒ ටැක්සියෙන් යන කෙනාගේ ගාස්තුව රුපියල් 500 නම්, එයින් සියයට දශම පහක වාගේ ගණනක් අරගෙන ඒකෙන් සමාජ ආරක්ෂණ අරමුදලක් පළාත් සභාව යටතේ හෝ මධ්‍යම ආණ්ඩුව යටතේ හදන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඉන්දියාවේ ප්‍රාන්ත ආණ්ඩු රාශියක් ඒක කරලා තිබෙනවා. අපිත් බලාපොරොත්තු වෙනවා, එවැනි නීත්‍යානුකූල රාමුවකට එන්න. ඒ වෘත්තීකයන්ගේ වෘත්තීයභාවය

සහ සේවා සුරක්ෂිතතාව හදන්න බැරි නම් ඔවුන්ගෙන් හොඳ සේවයක් ලබා ගන්න බැහැ. ඒක නිසා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා ඒ වාගේ දේවල් ටිකක් කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද ලංකාව කිව්වාම විදේශිකයන්ට මතක් වෙන්නේ, ඇත්තෙන්ම කෝච්චි. අපේ දුම්රිය හරිම sexy වෙලා තිබෙන්නේ. Railway system එක sexy; කවුරුත් ආසයි. නමුත් මම කියන්න ඕනෑ, ඒක sexy වුණාට ඒක healthy නැහැ කියලා. ඒක ප්‍රමාද වෙනවා. අපේ දුම්රිය නිලධාරීන් මහත්සි වෙලා ප්‍රමාදය හා cancel වීම් අඩු කරලා තිබෙනවා. නමුත් ඒක හොඳ මට්ටමක නැහැ. මම මාස දෙකක් තිස්සේ ප්‍රමාදවීම් පිළිබඳව, cancellations පිළිබඳව වාර්තා හැමදාම ගෙන්වා ගන්නවා. අඩුවීමක් තිබුණාට, ඒක ප්‍රමාණවත් නැහැ. කෝච්චියක් ප්‍රමාද වෙනවා කියන්නේ මිනිස්සු දාහක් රස්තියාදු වෙනවා කියන එකයි. මේ දුම්රිය සේවය අපේ රටට අභිමානයක්. ඒක පුළුවන් ඉක්මනට හදන්න අමාරුයි. නමුත් අවුරුද්දක්, දෙකක් යනකොට මේ දුම්රිය සේවය ජනතා ආකර්ෂණය තිබෙන ඒ වාගේම හොඳ කාර්යක්ෂම එකක් බවට පත් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේම, දුම්රිය සේවය මගින් හොඳ දේවල් වාගේම අඩුපාඩුකම් සිද්ධ වුණු බව අපි දන්නවා. පසුගිය දවස්වල දුම්රියේ ගැටි වනඅලි ගණනාවක් මිය ගියා. අපි හිතනවා, ඒක පැහැදිලිවම අපේ දුම්රිය මාර්ගවල අඩුපාඩුවක් නිසා සිදු වුණා කියලා. ඒ සම්බන්ධව මේ සභාවෙන් අපි වාද විවාද කළා. ඒ සඳහා අපි අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග සකස් කර, ඒවා පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ගත්ත ක්‍රියාමාර්ග මට වඩා අපේ ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා පැහැදිලි කරයි. එතුමා ඒ ක්‍රියාමාර්ග මෙතැනට ඉදිරිපත් කරාටි කියලාත් මම විශ්වාස කරනවා.

දුම්රිය සේවය තුළ අපි යම් යම් ප්‍රතිසංස්කරණ පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ඒක විශාල investment එකක් අවශ්‍ය දෙයක්; ඒ සඳහා රුපියල් බිලියන ගණනක investment එකක් අවශ්‍යයි. ඒවා කරන්න යම් මුදල් ප්‍රමාණයක් අපට ලැබී තිබෙනවා. නමුත්, කෝච්චි එන්ජින් මිලදී ගැනීම ගත්තොත් ගරු සභාපතිතුමනි, සාමාන්‍යයෙන් දැන් කෝච්චි engine එකක් මගේ දැනීමේ හැටියට බිලියන එකහමාරක් විතර වෙනවා. ඒ නිසා අපට කරන්න පුළුවන් දේ තමයි, දැනට තිබෙන සේවය යම් ප්‍රමාණයකට upgrade කරන්න පුළුවන් දේවල් කරන එක. අපි කොළඹ කොටුවේ විවේකාගාරයක්- [බාධා කිරීමක්] දුම්රිය සේවයේ තිබෙන ප්‍රධානම අඩුපාඩු හඳුලා එය දියුණු කරන්න අපට අවුරුද්දක්, දෙකක් යයි. සමහර විට අවුරුදු තුන, හතරක් යයි. ගරු සභාපතිතුමනි, අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා ජනතාවට විවේක ගන්න පුළුවන් නව විවේකාගාර හදන්න. අපි ඉදිරි කාලය තුළදී, -ඉදිරි මාස කිහිපය තුළදී- සියලු ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානවල කාන්තා විවේකාගාර, locker systems ඔක්කෝම හදනවා.

Online booking system එකෙන් වංචා කර තිබුණා. අපි ඒක CID එකේ සහ පොලීසියේ උදව්වෙන් නතර කළා. ඊට සම්බන්ධ අය අත්අඩංගුවට ගත්තා. ඉදිරියටත් මෙවැනි දේවල් කළොත් අනිවාර්යයෙන්ම ඒ අයත් අපි අත්අඩංගුවට ගන්නවා. ඒ වාගේම අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, online booking system එක ඉදිරි කාලයේදී හොඳින්ම කරන්න.

ඒ වාගේම, දුම්රිය සියයට 2යි දැන් cargo ගේන්නේ. දුම්රියේ main business එක ඒක. අපි railwayවලින් බලාපොරොත්තු වෙනවා cargo business එක දියුණු කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි සතුටු වෙනවා සහ ජනාධිපතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා, රත්නපුර ජනතාවගේ දිගුකාලීන සිහිනයක් ඉටු කිරීමට කැපවීම පිළිබඳව. අවිස්සාවේල්ල සිට රත්නපුර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කරන්න අපි තීන්දු කරලා තිබෙනවා. අපි

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

ඒකට මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා, මේ අවුරුද්දේ ඒකට අදාළ දේවල් කරන්න. නමුත්, අපි එතැනදී ජනතාවගේ අදහස් උදහස් විමසලා ජනතාවත් සම්බන්ධ කරගෙන තමයි ඒ කටයුත්ත කරන්නේ. ඒ වාගේම, පාදුක්ක සිට අවිස්සාවේල්ල දක්වා දුම්රිය මාර්ගයක් වැඩි වේගයෙන් යන්න පුළුවන් විධියට commercially sustainable විධියට වැඩි කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ දුම්රිය සම්පූර්ණයෙන්ම ආණ්ඩුව සතුව තිබෙන්නේ. නමුත්, ඒකේ සමහර පැති තිබෙනවා, විශාල වශයෙන් පෞද්ගලික අංශයට සම්බන්ධ කර ගන්න පුළුවන්. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, දුම්රිය වාගේම railway stations brand කරන්න. අපි පෞද්ගලික අංශයට ආරාධනා කරනවා, ඒ brandingsවලට එන්න කියලා. ඒ වාගේම, අපට ඉතා විශේෂ යෝජනාවක් ආවා. මේ ළඟදී අපි කලාකරුවන් පිරිසක් එකතු කලා. ඒ කලාකරුවන් කිව්වා, නානුමය සිට නුවරඑළියට කෝච්චි පාරක් අතීතයේ තිබුණා, දැන් නැහැ කියලා.

ඒක ඉතාම දුෂ්කර ප්‍රදේශයක්. ඒ වාගේම මම හිතන විධියට නාය යැම් සිදු වන ප්‍රදේශයක්. ඒ නිසා නානුමය ඉඳලා නුවරඑළිය දක්වා ඒ තිබුණු දුම්රිය මාර්ගය අලුත්වැඩියා කරන්න පුළුවන්ද කියලා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. එම දුම්රිය මාර්ගයේ කිලෝමීටර 8ක් වාගේ දුර ප්‍රමාණයක් තිබෙන්නේ. නානුමය ඉඳලා නුවරඑළිය දක්වා පොදු මගී ප්‍රවාහනයට, commercial train එකක් වශයෙන් නොවෙයි, touristsලා සඳහා පමණක්, පෞද්ගලික සංචාරක සම්ගම්වලට ලබා දෙන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. එහෙම දෙයක් කරන්න කැමැති අයට ඉදිරියේදී ඒ සඳහා ආරාධනා කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා දුම්රිය සේවයේ ගොඩක් තනතුරු තිබෙන බව. ඒවායේ කිසිම කාන්තාවක් වැඩ කරන්නේ නැති ක්ෂේත්‍ර තිබෙනවා. බස්වලත් එහෙමයි. ලංගම ගන්නත් එහෙමයි. හෙටට යෙදෙන ජාත්‍යන්තර කාන්තා දිනය නිමිත්තෙන් අමාත්‍යාංශය භාර ඇමතිවරයා වශයෙන් මමත්, නියෝජ්‍ය ඇමතිවරු දෙදෙනාත් -අපි තුන්දෙනාම- තීන්දු කරලා තිබෙනවා, අපේ ලංගමට, දුම්රිය සේවයට -මේ හැම එකටම- කාන්තාවන් බඳවා ගැනීමට. ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපත්තිමය තීන්දුව අපි අරගෙන තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා ඉතාම කාර්යක්ෂමව වැඩ කරන බස් රථ රියදුරුවරියන්, engine driversලා, guardsලා වාගේ අය තව අවුරුද්දක් යනකොට අපට දකින්න ලැබෙයි කියලා. සිහිනයක් තිබෙනවා school bus service එක වැඩිපුර කාන්තාවන්ට භාර දෙන්න. ඉතින්, අපි බලමු. ඒ වාගේ සිහිනයක තමයි අපි ජීවත් වෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි මේ අය වැය කළින්ම කරන්න බලාපොරොත්තු වන තවත් දෙයක් තිබෙනවා. දැන් මාර්ග අනතුරු සිද්ධ වෙනවා. හැබැයි, ඒ අනතුරු වළක්වාගන්න ඒ ගැන නිවැරදි study එකක් කරන්නේ නැහැ, පොලීසියෙන් එන report එක විතරයි තිබෙන්නේ. මේ ළඟදී තෝරාගත් දී හැප්පුණා කදුරුවෙල බස් දෙකක්. කවුරුත් හිතුවා පිටුපසින් ආපු බස් එක තමයි වැරද්ද කළේ කියලා. නැහැ, බැලුවාම දෙගොල්ලන්ම වැරදියි. ජාතික ගම්නාගමන කොමිෂන් සභාවේ සිටින විශේෂඥයන් යවලා අපි ඒක හරියට study කලා, ගරු අලවතුමනි මන්ත්‍රීතුමනි. ඔබතුමාගේ දිස්ත්‍රික්කයේ තමයි ඒ අනතුර වුණේ. අපි හඳුනාගත් දේ තමයි, බස් එක නතර කරන්න bus bay එකක් නැහැ. බස් එක නතර කරන්නේ පාරේම තමයි. තරගය නිසාත් පාරේම නතර කරනවා. ඒ නිසා හැම ප්‍රධාන අනතුරකටම පස්සේ අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි, ඒකට අදාළ permanent solution එකක් ගෙනෙන්න. ඒ permanent solutionsවලට මිලියන, බිලියන ගණන් සල්ලි යන්නේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි පාර්ලිමේන්තුව උපරිම වශයෙන් මේ කටයුතුවලට පාවිච්චි කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ වන විට අපේ අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභාව දෙවතාවක් කැඳවා තිබෙනවා. අපි අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභාව තුළ උප කමිටු 3ක් පිහිටුවා තිබෙනවා. එක් උප කමිටුවක් තමයි ප්‍රවාහනය ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම එකක් බවට පත් කරන්න අවශ්‍ය නීති පිළිබඳ කමිටුව. ඒක නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මැතිනියගේ නායකත්වයෙන් පක්ෂ, විපක්ෂ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් ක්‍රියාත්මක වන උප කමිටුවක්. ඒ වාගේම, අපි වන්දන සූරියආරච්චි මන්ත්‍රීතුමාගේ නායකත්වයෙන් තවත් උප කමිටුවක් හඳුලා තිබෙනවා, රථවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සිටින සියලු වෘත්තිකයන් වෘත්තීය සමිතිගත කරලා, ඔවුන්ට සමාජ ආරක්ෂණයක් ලැබෙන විධියට ඉස්සරහට ගන්න.

මොකද, ඒ වැඩ කරන මිනිස්සු ආණ්ඩුවකින් බලා ගන්නේ නැත්නම්, ඒ සේවකයන් කවදාවත් ජනතාව බලා ගන්නේ නැහැ. අපි ජනතාවාදී ආණ්ඩුවක්. මේ ප්‍රංචි මිනිස්සු වෙනුවෙන් හදපු ආණ්ඩුවක්. ඒ නිසා අපි ඒක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ කමිටුවේ තීරණ මත.

ඒ වාගේම අපි දුම්රියවත්, වරායවත් පෞද්ගලිකරණය කරන්නේ නැහැ. වරායේ ECT එක පෞද්ගලිකරණය කරන්නේ නැහැ. අපට කරන්න බැහැ ඒක. ඒක moral issue එකක්; මිනිස්සු බේරා ගන්න එකක්. ඒ නිසා ඒවා ගැන තිබෙන බොරු කථා විශ්වාස කරන්න ඕනෑ නැහැ. නමුත් වරාය කියන්නේ ලෝකයේ තිබෙන ලොකුම industry එක. ඒකට අනිවාර්යයෙන්ම private playersලා ගෙන්වන්න වෙනවා. නමුත් ඒ ECT එකට නොවෙයි. මම ඉදිරියේදී ඒ විස්තර කියන්නම්. අනිවාර්යයෙන්ම West Container Terminal 2 ව්‍යාපෘතිය, ඒ වාගේම Colombo North Port එක වාගේ master plan එකේ තිබෙන ඒවා සඳහා අපි ලෝකයේ තිබෙන ප්‍රධාන shipping linesවලින් ඉතාම ඉක්මනින් EoIs කැඳවනවා. නමුත් ECT එක ජනතාවගේ දේපළක් වශයෙන් පවත්වාගෙන යනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, දුම්රිය ස්ථානවල, bus standsවල අනිවිශාල ව්‍යාපාරික අවස්ථා තිබෙනවා. අපි අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා, ඒ core business එක ඉතුරු කරගෙන කටයුතු කරන්න. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් විකුණන එක නොවෙයි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඒගොල්ලන්ගේ වැඩේ කරන අතරේ, core business එක රැක ගන්න අතරේ ඒකට අදාළ අනෙක් supportive businesses කොහොමද develop කරන්නේ කියලා බලන්න අපි වතුරංග අබේසිංහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගේ නායකත්වයෙන් උප කමිටුවක් පත් කරලා තිබෙනවා. මම ඉතාම සතුටු වෙනවා, ඒ උප කමිටුවේ අපේ ජගත් විනාන මන්ත්‍රීතුමා ඉන්නවා. එතුමා සප්තයේ මන්ත්‍රීවරයෙක්. එතුමා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඉන්න දක්ෂ ව්‍යාපාරිකයෙක්. අපි එතුමා ඒකට සම්බන්ධ කරගෙන තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, එතුමා ඩිපෝ එකෙන් ඩිපෝ එකට එක්කගෙන යන්න. ඩිපෝ එකෙන් ඩිපෝ එකට ගෙනිහිල්ලා, ඒ ඩිපෝවල business opportunities වැඩි කර ගන්නේ කොහොමද කියලා එතුමාගේ ව්‍යාපාරික ඥානය යොදා ගන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. එතුමා ඒක ඔප්පු කළ පුද්ගලයෙක්. අපි දේශපාලන වශයෙන් කඳවුරු දෙකක වුණාට, එතුමා ඉතාම constructive සේවයක් කරනවා. අනෙක් මන්ත්‍රීතුමන්ලාත් එතුමාගෙන් ඉගෙන ගන්නවා නම් හොඳයි කියලා මම හිතනවා.

ඒ වාගේම ගරු සභාපතිතුමනි, මම කියන්න කැමැතියි, අපි උතුරේ මාර්ග හදන්න රුපියල් මිලියන 8,000ක් වෙන් කරලා තිබෙන බව. 1917 සෝවියට් විප්ලවයෙන් පස්සේ ලෙතින් කිව්වා, සමාජවාදය යන්නේ විදුලි කම්බි දිගේ කියලා. අනුර සභෝදරයාගේ අය වැය ගැන මට කියන්න තිබෙන්නේ, උතුරට ආදරය සහ සභෝදරත්වය යන්නේ වට්ටුවකල් පාලමෙන් එගොඩ වෙලා, උතුරේ තිබෙන ප්‍රංචි දුප්පත් ගම්මානවල අපි හදන ප්‍රංචි පාරවල් දිගේ කියලා. අපි ඒක කරනවා.

ඒ වාගේම අපි මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව ඩිජිටල් කරනවා. ඒක digitalize කරන්න ලොකු project එකක් තිබුණා. නමුත් ඒක සැලකිය යුතු ලෙස වංචා දූෂණවලින් පිරිලා තිබුණේ. ඩිජිටල් අමාත්‍යාංශයත් එක්ක එකතු වෙලා අපි ඒ කටයුත්ත සැහෙන ප්‍රමාණයකින් නිවැරදි කරගෙන යනවා. ඒ මගින් driving licences digitalize කරලා දෙන්නත්, registration කටයුතු කරන්නත්, වංචා දූෂණ අවම කරන්නත් අපි කටයුතු කරනවා.

ඒ වාගේම රියදුරු පුහුණු පාසල් ගැනත් අපි බලන්න ඕනෑ. ඔබතුමා දන්නවා, කවදාවත් පුහුණුවට ගිය නැති අයට driving licences තිබෙනවා. අපට ඒ ගැන අත්දැකීම් තිබෙනවා. ෆෙරාරි ලයිසන් තිබෙනවා කිව්ව එකකෙනාත් එහෙම කෙනෙක් නේ. අපි හිතාගෙන හිටියේ රනිල් වික්‍රමසිංහ කියන්නේ බොහොම හොඳ කෙනෙක් කියලා. එහෙම තමයි අපට කියලා තිබුණේ. දැන් බැලුවාම හොර ලයිසන් එකක් තිබිලා තිබෙන්නේ. අල් ජසිරා සම්මුඛ සාකච්ඡාවේදීත් බ්ලාස්ට් වුණා. අන්න ඒ ජාතියේ ඩ්‍රයිවර්ලා ඉන්නවා ලංකාවේ, “Ranil Wickremesinghe category”, “Ferrari category” එකේ. ඒ නිසා අපි හොඳ රියදුරු පුහුණු පාසල් හඳුලා හරි පුහුණුවක් දෙන්න ඕනෑ. මොකද, අපේ බස්වල ගහලා තිබෙනවා, “රියදුරු දැනට දෙව් පිහිටියි” කියලා. ගරු සභාපතිතුමනි, ඇත්තටම ඒ පුහුණුවෙන් තමයි රියදුරු දැනට දෙව් පිහිටි එන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Hon. Minister, you have only two more minutes.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

හොඳයි, මම අවසන් කරන්නම්.

පෞද්ගලික අංශයේත්, රාජ්‍ය අංශයේත් සියලු දෙනා පුහුණු කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය තිබෙනවා. ඒකේ digitalization ඉතා ඉක්මනින් කරන්න පුළුවන්. අපි ඒකෙන් බලාපොරොත්තු වෙනවා අඩුම ගාණේ මේ වසරේ කෝටි 5ක්, මිලියන 50ක් ඉතුරු කරන්න. ඒ වාගේම අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා සිංහල දෙමළ අලුත් අවුරුද්ද පටන් ගන්නකොට විශේෂයෙන්ම දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ මාතරට, ගාල්ලට යන අයට card payment system එකක් හඳුන්වා දෙන්න. දැනට ambitious project එකක් යනවා. අපි හිතනවා අප්‍රේල්වලදී ඒක කරන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. මොකද, RDA එක ඒක කරන්න පොරොන්දු වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා online bookingsවලට ඒ ක්‍රමය හදන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි ළඟදීම ලංකාවේ සිටින සියලුම කොන්ත්‍රාත්කරුවන් කැඳවන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඔවුන් විශාල වැඩ කොටසක් කරනවා. නමුත් ඔවුන් පුරුදු කරලා තිබෙන්නේ commissionsවලට, පහාවලට, බොරු වැඩවලට. ඒ නිසා අපි ඒ සියලුදෙනාම ගෙන්වලා එක භාෂාවකින් ඔවුන්ට කථා කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපි ඔවුන්ට කියනවා, "අපට සහ පහක්වත් දෙන්න එන්නත් එසා, අපිව හම්බ වෙන්නත් බැහැ, කළ යුතු දේ තමයි tender procedure එක අනුව ගිහිත් කොන්ත්‍රාත් අරගෙන වැඩේ හරියට කරන එක. වැඩේ හරියට කළොත් හරියට payments කරනවා, බොරු කළොත් නම් සොරිම තමයි" කියලා. අපි ජනතාවට පොරොන්දු වෙනවා, තමන්ගේ ගමේ පාර හොරෙන් හඳුලා යන්න අපි අවස්ථාව කියන්නේ නැහැ කියලා. හැම පාරක්ම හදනකොට ගමේ මිනිස්සු සම්බන්ධ කර ගන්න ඕනෑ. කොහොමද මේ පාර හැදෙන්න ඕනෑ, කොතැනින්ද

කානුව එන්න ඕනෑ, කොතැනින්ද වැඩිපුර වතුර යන්නේ කියන එක දැන ගන්න ගම්මුත්ගෙන් අහන්න ඕනෑ.

අපි මගී සංගම් ගොඩ නගනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අපි ඒක දැනටමත් පටන් අරගෙන තිබෙනවා. අවසාන වශයෙන් මම කියන්න කැමැතියි, අපි ගුවන් සේවය, ගුවන් තොටුපොළ දියුණු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන බව. අපි නතර කරලා තිබුණු projects රාශියක් දැනටම ජපානයත් එක්ක පටන් අරගෙන තිබෙනවා. මම කැමැතියි, නම් වශයෙන් විතරක් කියන්න. එකක් තමයි, Port Access Elevated Highway එක, කොළඹ වරාය ඇතුළෙන් යන expressway එක. මේක විශාල blunder එකක්, නාස්තියක්. නමුත් අපි උත්සාහ කරනවා මේ වසර අවසන් වෙන්න කලින් ඒකේ කටයුතු අවසන් කරන්න. ඊළඟට, Central Expressway එක. ඔබතුමන්ලා දන්නවා, සමාගම් මේක දාලා ගිය බව.

ජනාධිපතිතුමා විනයට ගිය වේලාවෙන්, ඊට පසුවත් අපි දිගටම මහන්සි වෙලා කටයුතු කරපු නිසා China Exim Bank එක අනිද්දා ලංකාවට එනවා. ඒ අනුව Central Expressway Project එකේ first phase එක පටන් ගන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම Kandy Multimodal Transport Terminal එක නතර කරලා තිබුණු blunder එකක්, වංචනික දෙයක්. අපේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් මේ සඳහා විශේෂයෙන් මැදිහත් වෙනවා. ඒ වාගේම Urban Development, Construction and Housing Ministry එකත් මේකට සම්බන්ධයි. අපි ඒක කරන්න යනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. ඊළඟට, Mattala Airport Project එක හදන්න බිලියන 36.5ක් වියදම් කරලා තිබෙනවා. මේ අවුරුදු පහට එහි බිලියන 38.5ක් වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. අපි මේ 09වැනි දා ගිහිත්, ප්‍රධාන පෙළේ විදේශීය ඉංජිනේරු සමාගම් සම්බන්ධ කරගෙන Mattala Airport එකේ යම් ආකාරයක planes repair කරන centre එකක් පටන් ගන්න බලනවා. අපට ඒ ගැන යම් කිසි ආකාරයක green light එකක් ඇවිත් තිබෙනවා. ඊළඟට, Bandaranaike International Airport Development Project එක වංචාව නිසා නතර වුණු ව්‍යාපෘතියක් බව අපි දන්නවා. අපි ඒකේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ ඔක්තෝබර් මාසය වෙනකොට පටන් ගන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම East Container Terminal ව්‍යාපෘතියටත් කිසි ප්‍රශ්නයක් වෙන්නේ නැහැ කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. මරික්කාර් මන්ත්‍රීතුමාටත් මම ආරාධනා කරන්නම්. මේ වසරේ ජූලි මාසයේදී අපි East Container Terminal එකේ වැඩ සියයට 50ක් පටන් ගන්නවා. ඒක පටන් ගන්න බාධාවක් වෙලා තිබෙන්නේ හොරකම් කරලා, ගෙනෙන්න ඕනෑ මැෂින් ගෙනෙන්න පරක්කු කිරීමයි ඔබතුමන්ලා දන්නවා අපට කඩෙන් බඩු ගන්නවා වාගේ gantries ගන්න බැහැ; carriers ගන්න බැහැ කියලා. ඒවා customized දේවල්; ඒවා order කරලා තමයි ගන්න වෙන්නේ. ඒවාට ගතවන කාලය අපට වළක්වන්න බැහැ. නමුත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, Julyවල East Container Terminal එකේ වැඩ පටන් ගන්න. ඔය ටික තමයි මට කියන්න තිබෙන්නේ, ගරු සභාපතිතුමනි.

විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාගෙන්, පොදු ජනතාවගෙන් - හැම දෙනාගෙන්ම- මම ඉල්ලා සිටිනවා, මේ අමාත්‍යාංශයේ තිබෙන අඩුපාඩුකම් අපට සාධාරණව පෙන්වා දෙන්න කියලා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ කාරණය කියන්න මම ඔබතුමාගෙන් තව විනාඩියක් ඉල්ලා සිටිනවා. අපි ඇමතිවරු වශයෙන් විශාල ලෙස මේ අමාත්‍යාංශවල වියදම් අඩු කරලා තිබෙනවා. මම ඒ පිළිබඳ විස්තර ඇතුළත් ලේඛනය සභාගත* කරනවා.

* ප්‍රස්තූතකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தி்ல் வைக்கப்படட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

අமைக்கப்பட்ட வீட்டுத் திட்டத்தில் உள்ள 157 வீடுகள், மற்றும் ஆலையடிவேம்பு, கண்ணகிபுரத்திலே அமைக்கப்பட்ட 76 வீடுகளுக்கான உரிமைப் பத்திரம் மற்றும் காணி உரிமைப் பத்திரம் இன்னும் வழங்கப்படவில்லை. அவர்களில் 90 சதவீதமானவர்கள் அதற்கான பணத்தையும் கொடுத்து விட்டார்கள். 1980ஆம் ஆண்டிலிருந்து அங்கு வசிப்பவர்களுக்கு அந்த உரிமைப் பத்திரம் வழங்கப்படாத நிலையைக் கருத்திற்கொண்டு, அவர்களுக்கான உரிமைப் பத்திரங்களை உடனடியாக வழங்குவதற்கு ஆவன செய்யுமாறு தயவாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். அத்துடன், கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே வீட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் அலிகம்பையில் ஆரம்பிக் கப்பட்ட 100 வீடுகளும், தாண்டியடியில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட 50 வீடுகளும் தற்போது குறையாக இருக்கின்றன. அவற்றையும் பூர்த்திசெய்து வழங்கும்படி கேட்டுக்கொண்டு, எனது உரையை முடிக்கின்றேன். நன்றி!

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

The Hon. Sunil Kumara Gamage. You have 14 minutes.

Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

අනතුරුව ගරු කථානායකතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා [ගරු (වෛද්‍ය) රිස්වී සාලි මහතා] මූලාසනාරූඪ විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் அக்கிராசனத் தினின்று அகலவே, பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ரிஸ்வி சாலி] தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. SPEAKER left the Chair, and DEPUTY SPEAKER [THE HON. (DR.) RIZVIE SALIH] took the Chair.

[පු.ආ. 10.48]

ගරු සුනිල් කුමාර ගමගේ මහතා (තරුණ කටයුතු සහ ක්‍රීඩා අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு சுனில் குமார கமகே - இளைஞர் விவகாரங்கள் மற்றும் விளையாட்டுத்துறை அமைச்சர்)

(The Hon. Sunil Kumara Gamage - Minister of Youth Affairs and Sports)

ගරු සභාපතිතුමා, අය වැය විවාදයේ කාරක සභා අවස්ථාවේදී අද දින මා අදහස් දැක්වීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේයි. මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන ලංකාවේ විශේෂිත ආයතනයක් තමයි, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය. මේ ආයතනයේ වැදගත්කම පිළිබඳව අපි හැමෝම දන්නවා. මොකද, මිනිස්සුන්ට මොනවා නැති වූණත් ජීවත් වෙන්න වතුර ඕනෑ; පානීය ජලය ඕනෑ. ලංකාවේ පානීය ජලය සපයන එකම ආයතනය වන්නේ ජල සම්පාදන මණ්ඩලයයි. එම නිසා ජල සම්පාදන මණ්ඩලය සම්බන්ධව මේ සභාවේදී සාකච්ඡා කළ යුතුම කාරණා කිහිපයක් තිබෙනවා.

ජල සම්පාදන මණ්ඩලය සතු ශක්‍යතාව ගන්නොත්, එහි දක්ෂ නිලධාරීන් පිරිසකුත්, දක්ෂ සේවක පිරිසකුත් ඉන්න බව අපි දන්නවා. ඒ වාගේම විශාල සම්පත් ප්‍රමාණයක් ජල සම්පාදන මණ්ඩලය සතුව තිබෙනවා. ඒ වාගේම අමුද්‍රව්‍ය - raw materials - නොමිලේ - free - ලැබෙන එකම ආයතනය ලෙසත් අපට ජල සම්පාදන මණ්ඩලය හඳුන්වන්න පුළුවන්. මෙන්න මේ වාගේ

ආයතනයක් තමයි අපට කළමනාකරණය කරන්න වෙලා තිබෙන්නේ, ජනතාවගේ පානීය ජල ප්‍රශ්නය විසඳීම වෙනුවෙන්; පානීය ජල අවශ්‍යතාව සපුරාලීම වෙනුවෙන්.

මේ ආයතනයේ මූල්‍ය තත්වය ගැන කිව්වොත්, 2014 වර්ෂයේ සිට මේ වෙනකොට ලංකාවේ ජල සම්බන්ධතා 3,150,000ක් ලබා දී තිබෙනවා. ඒ වාගේම pipe-borne water ලංකාවේ ආවරණය කරන ප්‍රතිශතය 45 දක්වා ඉහළ ගිහින් තිබෙනවා. නමුත්, එය ප්‍රමාණවත් නැහැ. ඒ ප්‍රමාණය අපි වැඩි කරගන්න ඕනෑ. [බාධා කිරීමක්] සියයට 60 එන්නේ අනෙක් ආයතනත් එක්ක. CBOs ඇතුළු අනෙක් ආයතන සියල්ල ගන්නොත් සියයට 60යි. National Water Supply and Drainage Board එක සියයට 45යි. මේ ආයතනයේ පිරිවැටුම ගිය වර්ෂයේ - 2024දී- රුපියල් බිලියන 84යි. විකුණුම් පිරිවැය රුපියල් බිලියන 37යි. ඒ අනුව මේ ආයතනය රුපියල් බිලියන 46ක -සියයට 50ක- චිතර දළ ලාභයක් තිබෙන ආයතනයක්. ඒ නිසා ජනතාවට ගැටලුවක් මතු වෙනවා, මේ වාගේ ආයතන කොහොමද අලාභ ලබන තත්වයට පත් වෙන්නේ කියලා. අපි ඒ ගැන වෙනම සාකච්ඡා කරමු.

ජල සම්පාදන මණ්ඩලයේ මුළු වියදම් ඇතුළේ විශේෂ වියදම් කිහිපයක් ද තිබෙනවා; දශක ගණනක ඉඳලා එන ප්‍රශ්න කිහිපයකුත් එක්ක එන වියදම් කිහිපයක් තිබෙනවා. ඉන් ප්‍රධාන එකක් තමයි, ජල සම්පාදන මණ්ඩලයේ මේ දවස්වල තිබෙන මූල්‍ය වියදම. මේ වෙනකොට ජල සම්පාදන මණ්ඩලයට සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා, පසුගිය වර්ෂයේ මණ්ඩලය ලබා ගත් ණය වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 12.2ක් මූල්‍ය වියදම් විධියට දරන්න. එතකොට ගිය වර්ෂයේ මේ ආයතනයේ ලාභය රුපියල් බිලියන 24ක් වෙනකොට, ඉන් භාගයකට සමාන ප්‍රමාණයක් මූල්‍ය වියදම් විධියටත් දරන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා.

මේ මූල්‍ය වියදම් ගැන ඇයි මම සඳහන් කරන්නේ? අපේ රට මේ අර්බුදයට ගිහිල්ලා තිබෙන ප්‍රධාන හේතුවක් තමයි, පසුගිය රජයන් ලබා ගත් ණය. ඒ ණය හරියට ආයෝජනය නොකිරීම නිසා තමයි මේ තත්වය ඇති වෙලා තිබෙන්නේ. අපි හැටදාම කියනවා වාගේ ණය ගැනීම වැරදි වැඩක්, ශාපයක් නොවෙයි. නමුත්, ඒ ගන්න ණය හරියට ආයෝජනය නොකිරීම නිසා, ඒ ණය නිවැරදිව කළමනාකරණය නොකිරීම නිසා රටත්, ආයතන ගණනාවකුත් විනාශයට, අභාවයට යමින් තිබෙනවා. ජල සම්පාදන මණ්ඩලයත් ව්‍යාපෘති සඳහා ණය ගැනීමේ කරුමයට කර ගහපු එක ආයතනයක්.

ජල සම්පාදන මණ්ඩලය 2024 වර්ෂය වෙනකොට ගොඩ නහපු, ප්‍රාග්ධනගත කරපු වත්කම් ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 529යි. ඒ රුපියල් බිලියන 529හි වත්කම් තිබෙනවා වාගේම තවමත් වත්කම් නොවී කෙරීගෙන යන ව්‍යාපෘති තිබෙනවා, රුපියල් බිලියන 347ක. ඒවා ගන්නොත්, ව්‍යාපෘති 24ක් තවමත් කෙරීගෙන යන ඒවා විධියට තිබෙනවා. ඇයි, මේ කෙරීගෙන යන ව්‍යාපෘති ගැන මම මේ වෙලාවේ කථා කරන්නේ? මොකක්ද ඒකේ තිබෙන විශේෂත්වය? විශේෂත්වය තමයි, මේ ව්‍යාපෘති 24න් 20ක්ම ආරම්භ කරන්නේ, 2017 වර්ෂයට ඉස්සෙල්ලා. තවමත් මේ ව්‍යාපෘති කෙරීගෙන යන වැඩ ගොඩේ තමයි තිබෙන්නේ. මේ බොහෝ ව්‍යාපෘතිවලට ඒ ව්‍යාපෘතියට වෙන්කර තිබෙන කාලය වාගේ තුන් ගුණයක්, හතර ගුණයක් ගතව තිබෙනවා. ඇයි, ජල සම්පාදන මණ්ඩලයේ ව්‍යාපෘතිවලට එහෙම වූණේ? මාස දෙකෙන් මොකද වූණේ කියලා අපෙන් අහන අයට අපි කියනවා, අපි මේ කරගහලා තිබෙන්නේ පොඩි කරුමයකට නොවෙයි කියලා. මේක විශාල එකක්. මේ ව්‍යාපෘති 20 ඇතුළේ තිබෙනවා, the Greater Colombo Water and Wastewater Management Improvement Investment Project. මම මේ කියන්නේ කිහිපයක් පමණයි. මේ

[ගරු සුනිල් කුමාර ගමගේ මහතා]

ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන්නේ 2014දී. වර්ෂ 5කින් මේ ව්‍යාපෘතිය අවසන් වෙන්න ඕනෑ. දැනට වර්ෂ 10ක් ගිහිල්ලා තිබෙනවා. හැබැයි, තවමත් මේ ව්‍යාපෘතිය තිබෙන්නේ කෙරිගෙන යන වැඩ ගොඩ ඇතුළේ.

රිළහ එක තමයි, Jaffna and Kilinochchi Water Supply and Sanitation Project එක. ඒ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන්නේ 2011 අවුරුද්දේ. එම ව්‍යාපෘතිය අවුරුදු 7කින් අවසන් වෙන්න ඕනෑ. නමුත්, දැන් ඒ ව්‍යාපෘතියට අවුරුදු 14ක් ගත වෙලා තිබෙනවා. තවමත් එම ව්‍යාපෘතිය වැඩ කෙරිගෙන යන ව්‍යාපෘතියක් විධියටයි තිබෙන්නේ.

රිළහට තිබෙනවා, Laggala New Town Water Supply Project එක. ඒ ව්‍යාපෘතිය 2016 අවුරුද්දේ පටන් ගත්තේ. අවුරුදු දෙකෙන් එහි වැඩ අවසන් වෙන්න ඕනෑ. නමුත්, දැන් අවුරුදු 8ක් ගත වෙලා තිබෙනවා. අපි මේවා මතු කරන්නේ ඇයි? මේ ව්‍යාපෘති 24ම මේ වාගේ තත්ත්වයක තමයි තිබෙන්නේ. මේවා ළඟදී පටන් ගත්ත ව්‍යාපෘති නොවෙයි; කොවිඩ් ප්‍රශ්න නිසා නැවතුණු ව්‍යාපෘති නොවෙයි; අරගළය නිසා නැවතුණු ව්‍යාපෘති නොවෙයි. මේ ව්‍යාපෘති 2015, 2016, 2017 වර්ෂවල පටන් ගත්ත ඒවා. මේ දවස්වල අපට ආණ්ඩුකරණය සම්බන්ධයෙන් උපදෙස් සපයමින් සිටින අයගේ ආණ්ඩු කාලයේ පටන් ගත්ත ව්‍යාපෘති තමයි මේ තිබෙන්නේ. ඒ සමහර ව්‍යාපෘතිවල ශක්‍යතා අධ්‍යයන කර නැහැ. සමහර ව්‍යාපෘති අවසන් වෙන්නේ කොහොමද කියලා දන්නේ නැහැ; කිසිම සැලැස්මක් නැහැ. ඒ දවස්වල ආණ්ඩුවේ තිබුණු ඒකාධිකාරයට, ඇමතිවරුන්ගේ තිබුණු power එකට ආරම්භ කරපු බොහෝ ව්‍යාපෘති මේක ඇතුළේ තිබෙනවා. මෙම ව්‍යාපෘතිවලින් සිදු වෙලා තිබෙන හානිය තමයි රටේ ජනතාවගේ මුදල් නාස්ති වීම.

අපි දන්නවා, ලංකාවේ ටෙන්ඩර් ක්‍රමයක් තිබුණු බව. එම ටෙන්ඩර් ක්‍රමය 2010 අවුරුද්දේ වනකොට වෙනස් කළා, එවකට හිටපු ආණ්ඩුව. ඒක වෙනස් කරලා ලංකාවට හඳුන්වා දුන්නා, unsolicited proposals කියන ටෙන්ඩර් ක්‍රමය. මේ unsolicited proposals කියන ටෙන්ඩර් ක්‍රමය තමයි අපේ රටේ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘතිවලට කරන්න පුළුවන් ලොකුම හානිය කළේ. ඒකෙන් තමයි අපේ රටේ ජනතාවගේ මුදල් විශාල වශයෙන් නාස්ති වුණේ. එම ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදය යටතේ තමයි මේ ව්‍යාපෘති සියල්ල ආරම්භ කළේ. එලෙස ආරම්භ කරපු ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ගන්න ණය නිසා දැන් ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය හිර වෙලා තිබෙනවා. ඒ ණය නිසා අපට තවමත් ගෙවන්න වෙලා තිබෙනවා, රුපියල් බිලියන 286ක්. අදටත් ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ ණය විධියට රුපියල් බිලියන 286ක් ඉතුරු වෙලා තිබෙනවා. අන්න ඒ සැලැස්මක් නැතිව ආරම්භ කරපු අකාර්යක්ෂම ව්‍යාපෘතිවලට තමයි අර මම කලින් සඳහන් කරපු රුපියල් බිලියන 12ක, 13ක මූල්‍ය වියදම් අදටත් ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයට ගෙවන්න වෙලා තිබෙන්නේ. දැන් අපට හිතෙන්න පුළුවන්, "ආ, මේ සංඛ්‍යාලේඛන නේ" කියලා. ඒ රුපියල් බිලියන 12 ගෙවීම වෙනුවෙන් තමයි පසුගිය අවුරුද්දේත් ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය වතුර බිල වැඩි කළේ. දැන් ජනතාවගේ වතුර බිල වැඩි වෙනවා. ඒකට හේතුව මොකක්ද? ණය වාරික සහ පොලී ගෙවන්න සල්ලි නැති වීම. පොලී ගෙවන්න වතුර බිල වැඩි කරනවා. පොලී ගෙවන්න සිදු වුණේ මොකද? අකාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක කරපු සැලසුමක් නැති ව්‍යාපෘති. දැන් අපට උපදෙස් දෙන අයගේ ආණ්ඩු ඒ කාලයේ සැලසුමක් නැතුව පටන්ගෙන අකාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක කරපු නාස්තිකාර, මිල ගණන් වැඩි ව්‍යාපෘති නිසා අවසානයේ අපේ රටේ ඇත ගම්වල ඉන්න දුප්පත්

මනුස්සයාටත් ණය ගෙවන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා. ඒක තමයි මේක ඇතුළේ තිබෙන බේදවාටකය. මේ හානිය කරපු කට්ටිය මේවා ගෙවනවා නම් මිනිසුන්ට කිසි ප්‍රශ්නයක් නැහැ. එම නිසා ගරු සභාපතිතුමනි, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ මේ ව්‍යාපෘති ගැටලුව අදටත් විශාල වශයෙන් තිබෙනවා. ඒක ශාපයක් විධියට කරකැවෙමින් තිබෙනවා. අපේ රජය බලාපොරොත්තු වෙනවා, මේ ගැටලුව විසඳා ගන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ තිබෙනවා, ආදායම් නොලබන ජලය - NRW, Non-Revenue Water - කියලා එකක්. අදටත් අපට නිෂ්පාදනයෙන් සියයට 27ක් ආදායම් ලබන්න බැහැ; ආදායම එන්නේ නැහැ. ඒ කියන්නේ, අපේ නිෂ්පාදනයෙන් හතරෙන් එකක් තවමත් පිරිවැයක් විධියට තිබෙන්නේ. අපේ ජල පරිභෝජනයේදී unit එකකට අපි රුපියල් 100ක් ගෙවනකොට ඒකෙන් සියයට 27ක් ආදායම් නොලබන - non-revenue - කොටස විධියටයි තිබෙන්නේ; ඒ කියන්නේ, වියදමක් විධියට. අපි වතුර ඒකකයකට ගෙවන මුදලෙන් සියයට 16ක් ඒකේ මූල්‍ය පිරිවැය විධියට අපට දරන්න වෙලා තිබෙනවා.

ඒ වාගේම, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ ඒකක පිරිවැය ඇතුළේ සියයට 21ක් සේවක නඩත්තුව වෙනුවෙන් කරන වියදම තිබෙනවා. 2015 අවුරුද්දේ පත් වුණු ආණ්ඩුවේ හිටපු ජල සම්පාදන අමාත්‍යාංශය භාර ඇමතිතුමා - මම නම් කියන එක හරි නැහැ. කවුද කියලා සොයා බැලුවොත් සොයා ගන්න පුළුවන් - සේවකයින් 500ක් අනවශ්‍ය විධියට මණ්ඩලයට බඳවා ගන්න බව අපි දන්නවා. අම්පාරේ ඔරිස්වල සංගීත පුදු තරගයක් වාගේ තිබුණා, ඒ අයට වාඩි වෙන්න ඉඩ නැතිව. නුවර ඔරිස් එකේත් සංගීත පුදු තරගයක් වාගේ තමයි තිබුණේ. උදේට එක්කෙනෙක් එනවා; සවසට එක්කෙනෙක් එනවා. කිසි සැලැස්මක් නැතුව සේවකයින් 500ක් දේශපාලන බලපෑම් මත බඳවා ගන්නා. ඒවාත් පිරිවැය වැඩි වෙන්න හේතු වෙලා තිබෙනවා. වාගේම, දිනේෂ් ගුණවර්ධන හිටපු ඇමතිවරයාගේ කාලයේදීත් මේ ආයතනයට සේවකයෝ බඳවා ගත්තා. මම නිශ්චිතව, දැඩි විශ්වාසයෙන් යුතුව කියනවා, අපේ ගරු අනුර කරුණාතිලක ඇමතිතුමා එක සේවකයෙක්වත් මේ ආයතනයට බඳවා ගෙන නැති බව. එහෙම තමයි, අපි රාජ්‍යය පාලනය කරන්නේ. එහෙම තමයි අපි කටයුතු කරන්නේ. ඒවාත් මණ්ඩලය අද තිබෙන තත්ත්වයට පත් වෙන්න හේතු වෙලා තිබෙනවා. අපේ අමාත්‍යාංශයේ "Water for All" කියලා project එකක් පටන් ගත්තා. අපි ඒකට කිව්වේ, "Waterfall" කියලා. ඒක හරියට දියඇල්ල වාගේයි පවත්වා ගෙන ගියේ. කිසිම සැලැස්මක් නැතුව පයිප්ප ගනනවා. ඒවාත් කළේ ඔය හොඳටම කළාය කිව්ව කාලයේ හිටපු ලේකම්තුමන්ලා. මෙන්න මේ වාගේ නාස්තිකාර, අර්බුදයට යවපු ආයතනයක් තමයි අපිට ගොඩ ගන්න වෙලා තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Hon. Sunil Kumara Gamage, your time is up.

ගරු සුනිල් කුමාර ගමගේ මහතා
(மாண்புமிகு சூனில் குமார கமகே)
(The Hon. Sunil Kumara Gamage)
ගරු සභාපතිතුමනි, මට තව විනාඩියක් දෙන්න.

අපේ අමාත්‍යාංශයේ මුළු වියදම රුපියල් මිලියන 95,000යි. ඒකෙන් රුපියල් මිලියන 49,000ක් - සියයට 51කට වැඩි ප්‍රමාණයක් - මේ අවුරුද්දේ මේ අර්බුදයට පත් කරපු ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය ගොඩ ගැනීම වෙනුවෙන්

අපේ ආණ්ඩුව වියදම් කරනවා. විශේෂයෙන්ම, Jaffna Kilinochchi Water Supply and Sanitation Project එක වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 5,000ක් මේ අය වැය ලේඛනයෙන් වෙන් කරලා තිබෙනවා. මේ අර්බුදයට යවලා, අනලා, විනාශ කරලා අපට ලබා දීපු ආයතන අපේ රජය තුළ අපි කොහොම හරි ගොඩ ගන්නවා. ඒකට අපිට දියුණු, දක්ෂ සේවක මණ්ඩලයක් ඉන්නවා; හොඳ, අවංක නිලධාරීන් ඉන්නවා. ඒ අයත් එකතු කරගෙන ජනතාවට හොඳ සේවයක් සපයන්න, අපේ රජයට වාගේම ගරු ඇමතිතුමාට පුළුවන් වෙනවා කියන විශ්වාසයෙන් මගේ කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

The Hon. J.C. Alawathuwalla. You have five minutes.

[පු.භා. 11.03]

ගරු ජේ.සී. අලවතුචල මහතා

(மாண்புமிகு ஜே.சீ. அலவத்துவால்)
(The Hon. J.C. Alawathuwalla)

ගරු සභාපතිතුමනි, ඉතා වැදගත් අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව විවාද කරන මේ අවස්ථාවේදී මට කථා කරන්න ඉතා කෙටි කාලයක් හෝ ලබා දීම පිළිබඳව මම සතුටු වෙනවා. ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ගැන ගරු ඇමතිතුමා කරුණු ගණනාවක් කිව්වා. මම හිතන විධියට, එතුමාටත් කථා කරන්න වේලාව මදි වුණා. ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මම මේ කාරණය දැනගන්න කැමැතියි. අධිවේගී මාර්ගවලට 2025 වර්ෂයේ මුදල් වෙන් කරපු ඇස්තමේන්තුවල ඔබතුමා කියපු අනෙක් මාර්ග ඔක්කොම සඳහන්ව තිබෙනවා. කුරුණෑගල - දඹුල්ල මාර්ගය කියන්නේ ඉතා වැදගත් මාර්ගයක්. නමුත්, 2025 ඇස්තමේන්තුවලත් ඒ මාර්ගය සඳහා කිසිම මුදලක් වෙන් වෙලා නැහැ. ඒ ගැන මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් දැනගන්න කැමැතියි. මොකද, ඒක ඉතා වැදගත් මාර්ගයක්. කුරුණෑගල - දඹුල්ල මාර්ගය කියන්නේ, එක පැත්තකින් ත්‍රිකුණාමලයටත්, අනෙක් පැත්තෙන් අනුරාධපුරයේ සිට යාපනය දක්වාත් යන්න පුළුවන් ඉතා වැදගත් මාර්ගයක්. ඇත්තටම ඒක උතුර, නැහෙනහිර යා කරන්න කලින් ආරම්භ කිරීමට තිබුණු මාර්ගයක්. ගොඩක් අය දන්නවා, ත්‍රිකුණාමලයේ ඉඳන් දඹුල්ල දක්වා එන්න පහසුයි කියන එක. මොකද, ඒ මාර්ගයේ විශාල තදබදයක් නැහැ. නමුත්, සමහර වෙලාවට කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා යන්න පැය දෙකක් විතර ගත වෙනවා. මොකද, නගර ගණනාවක් පසු කරලා යන්න තිබෙනවා. දඹුල්ල කියන්නේ, නිෂ්පාදන ගණනාවක් කරන, විශේෂයෙන්ම එළවලු සහ අනෙකුත් වගා රාශියක් කරන, "නොනිදන නගරය" කියලා හඳුන්වන නගරය; "නින්ද නැති නගරය" කියලා තමයි දඹුල්ලට කියන්නේ. මම හිතන විධියට, එහෙම නගරයකට යන මාර්ගය හදන එක ඇත්තටම ප්‍රමාද වෙලා වැඩියි. මේ සඳහා ඉඩම් මැනලා, ඉඩම් අත්පත් කරගෙන ගොඩක් දේවල් කරලා තිබෙනවා. අපේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කය හරහා තමයි මේ මාර්ගය යන්නේ. මේක උතුර, නැහෙනහිර යා කරන වැදගත් ම මාර්ගයක් කියන එක හැමදෙනාම දන්නවා. ඒ සඳහා 2025 අවුරුද්දේදීවත් යම් කාර්යයක් කෙරෙන්නේ නැද්ද කියලා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් දැනගන්න කැමැතියි.

ඒ වාගේම මම විශේෂයෙන්ම කියන්න ඕනෑ කඩවන-මීරිගම අධිවේගී මාර්ගය ගැන. ඔබතුමා දන්නවා මේ මාර්ගය ආරම්භ කරලා ගොඩාක් කල් බව. චීන සමාගම මේකේ වැඩකටයුතු නැවැත්තුවා. ඒකට හේතු ගණනාවක් බලපෑවා. විශේෂයෙන්ම යහ පාලන රජය කාලයේ මෙය ආරම්භ කරලා, මුල් අදියර අවසන් කරන්න තිබුණත් අවසන් කරන්න බැරි වුණා. නමුත් මීරිගම-කුරුණෑගල කොටස අවසන් කළා. දේශීය ව්‍යාපාරිකයන්,

කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ඒ කටයුත්ත භාර අරගෙන කළා. නමුත්, චීනයට තිබුණු කොටස යම් හේතුවක් නිසා ප්‍රමාද වෙලා තිබෙනවා. දැන් තවදුරටත් ප්‍රමාද වෙලා තිබෙනවා. මම හිතන විධියට සියයට 25ක, 30ක ප්‍රමාණයක් හදලා තිබෙනවා. මේක ඉතා වැදගත් මාර්ගයක්. ඒ සඳහා ඔබතුමා කරුණු ගණනාවක් කිව්වා. ඒ කටයුත්ත චීනයත් එක්ක කථා කරලා නැවත ආරම්භ කරනවා කිව්වා. ඒ සම්බන්ධයෙන් පොඩි පැහැදිලි කිරීමක් මම ඔබතුමාගෙන් බලාපොරොත්තු වෙනවා. මම හිතන විධියට, ඔබතුමාට ඒ ගැන හරි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න ලැබුණේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අනෙක් එක තමයි පොතුහැර-ගලගෙදර දක්වා මාර්ග කොටස. මෙහි රඹුක්කන දක්වා කොටසේ වැඩ ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. ඒකත් මම හිතන විධියට දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් කරන්නේ. එතකොට රඹුක්කන ඉඳලා ගලගෙදර දක්වා කොටසත් ඉතා වැදගත්. මොකද, මේක නුවර ඉඳන් එන්න තිබෙන අධිවේගී මාර්ගය. නුවර අය ගොඩාක් දෙනෙක් මාවතගම හරහා මල්ලවපිටියට ඇවිල්ලා තමයි අධිවේගී මාර්ගයට පිවිසෙන්නේ. ඒක ලෙහෙසියි අනෙක් පැත්තෙන් යනවාට වැඩිය. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මේ සම්බන්ධයෙනුත් පොඩි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න. මේවා ඉතා වැදගත් මාර්ග.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Hon. Member, you have only one more minute.

ගරු ජේ.සී. අලවතුචල මහතා

(மாண்புமிகு ஜே.சீ. அலவத்துவால்)
(The Hon. J.C. Alawathuwalla)

ගරු සභාපතිතුමනි, මම දීර්ඝ වශයෙන් වෙලාව ගන්නේ නැහැ. මට අත්‍යවශ්‍ය වෙලා තිබුණේ මේ කාරණා ටික ඉදිරිපත් කරන්නයි.

දකුණු අධිවේගී මාර්ගයට අපි කවුරුවත් විරුද්ධ නැහැ. එය හම්බන්තොට දක්වා තිබෙනවා. නමුත්, මේ දඹුල්ල දක්වා, නුවර දක්වා, කුරුණෑගල දක්වා වන අධිවේගී මාර්ග ටිකක් අපේ රටේ සංවර්ධනයට, අපේ රට ඉදිරියට යන්න ඉතා වැදගත්. උතුර, දකුණ යා කරන්න තිබෙන මාර්ගය තමයි දඹුල්ල දක්වා දිවෙන අධිවේගී මාර්ගය. ඒ නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් වන ඔබතුමන්ලාගේ වැඩ පිළිවෙළ ගැන පොඩි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න කියලා මම ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Next, the Hon. Rauff Hakeem. You have 15 minutes.

ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ரஈபு ஹகீம்)
(The Hon. Rauff Hakeem, Attorney-at-Law)

Hon. Chairman, I will be taking the time allotted to Hon. Nalin Bandara Jayamaha as well because he is not coming today. So, his time also can be added to my time.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Okay.

[ප්‍ර.භා. 11.08]

ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා
(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ரஹீம் ரஹீம்)
(The Hon. Rauff Hakeem, Attorney-at-Law)

ගරු සභාපතිතුමනි, වැදගත් ආයතන රාශියක් එකතුව තිබෙන ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ කටා කරන්න ලැබීම සතුටක්. ඇත්තටම මම පුද්ගලයාට පත් වෙනවා, ගරු ඇමතිතුමා විනාඩි 20යි ගත්තේ. මෙම අමාත්‍යාංශයේ වැඩ පිළිවෙළ පිළිබඳව දවස පුරා කටා කළත් ප්‍රමාණවත් නැහැ. අද අපි කටා කරනවා නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය ගැනත්. මෙහිදී මම මුලින්ම සඳහන් කළ යුතුයි, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන බැවින්, විටින් විට කටා බහට ලක් වන අකුරු නගරයේ ජල ගැලීම් පිළිබඳව. නිතර නිතර මේ සම්බන්ධව කටා බහට ලක් වෙනවා. ඇත්තවශයෙන්ම මෑතකදී 2001, 2006, 2010, 2011, 2012, 2014 සහ 2023 යන වසරවල අකුරු නගරය සම්පූර්ණයෙන්ම ජල ගැලීම්වලට ලක් වුණා. මේ පිළිබඳව පසුගිය මැතිවරණ කාල සීමාවේදී මට විරුද්ධවත් දෝෂාරෝපණ කිහිපයක් එල්ල වුණා. ඉන්පසුව මට සිදු වුණා, මගේ මැතිවරණ ව්‍යාපාරයට මගේ අනේ තිබෙන මේ පොත් පිටව මුද්‍රණය කරලා නිකුත් කරන්න. ඒ ජල ගැලීම සම්බන්ධවත්, ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි ගත්ත පියවර පිළිබඳව තමයි මෙහි සඳහන් වෙන්නේ. නමුත්, ඒ පියවර කිසි දෙයක් තවමත් නිම වෙලා නැහැ. මොකද, මේ කටයුතු කිරීමට සිවිල් සමාජයේ සහභාගිත්වයන් අවශ්‍යයි. ඒ විතරක් නොවෙයි, විශේෂයෙන්ම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය තමන්ගේ නීති රීති හරිහැටි පාවිච්චි කරලා අනවසර ඉදි කිරීම් පිළිබඳව වහාම කටයුතු කරන්න ඕනෑ. ඉතින් මේවා සිදු නොවීම තුළ මේ බෙදා වාසියට අවුරුද්දක් පාසා මේ ප්‍රදේශයේ ජනතාවට මුහුණ පාන්නට සිදු වෙලා තිබෙනවා.

පිහා ඔය කියන ගංගා නිමනයේ තවත් ගංගා කිහිපයක් තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, හුන්නන් ඔය තිබෙනවා, ඕවිස්ස ඔය තිබෙනවා, බලපිටිය ඔය තිබෙනවා, වහගල්ල ඔය තිබෙනවා, අලවතු ඔය තිබෙනවා.

මේ ඔක්කෝම ඇවිල්ලා පිහා ඔයට එකතු වෙලා ඒ නගරය හරහා යන බැවින්, ධාරානිපාත වැස්සක් ආවාම නගරය විටින් විට ජල ගැල්මට ලක් වනවා. ඒක විශාල අපරාධයක්. මේ පිළිබඳව ශක්‍යතා වාර්තාවක් ලබා දෙන ලෙස අපි ඉල්ලීමක් කළා, විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාවෙන්. ඒ ආයතනයන් ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන තවත් වැදගත් ආයතනයක්. ඉංජිනේරුවරු 400 දෙනෙක් විතර ඒ ආයතනයේ වැඩ කරනවා. විශේෂයෙන්ම රටේ ජල ගැලීම් පිළිබඳව විසඳුම් ලබා දීමේදී මේ ආයතනය තමයි වැදගත්ම විශේෂඥ දැනුම තිබෙන ආයතනය වන්නේ. ඉතින් අපි මේ ආයතනයෙන් ඉල්ලා සිටියා, මේ පිළිබඳ ශක්‍යතා වාර්තාවක්. ඒ ශක්‍යතා වාර්තාවට ගෙවීමක් කරන්න වෙලා තිබෙනවා, රුපියල් මිලියන 22ක. කරුණාකරලා ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයෙන් මෙවර මේ ගෙවීම කරලා මේ සම්පූර්ණ වාර්තාව ලබා ගන්න. මාස හතක් ගත වෙච්ච වාර්තාව සකස් කරන්නට. ඉන් පසුව මේ ජල ගැලීම පිළිබඳව විධිමත් වැඩ පිළිවෙළකට අපට බහින්න පුළුවන්. මොකද, මේ සම්බන්ධයෙන් නොයෙකුත් මිට්ටා මත තිබෙනවා. සමහරු කියනවා, පොල්ගොල්ල වෙල්ල හැදුවාට පසුව තමයි මේ ජල ගැලීම සිද්ධ වෙන්නේ කියලා. ඒ ඔක්කෝම විද්‍යානුකූලව ඔප්පු කරන්න බැරි දේවල් බව අකුරු ඉන්න වැදගත් ඉංජිනේරුවරුන්ගේ සංගමය ලිපියක් මගින් දන්වා තිබෙනවා.

එහි මෙසේ සඳහන් වෙනවා:

“Engineering Association Akurana

EEA Recommendations to Mitigate Flash Floods in Akurana

The Engineers’ Association, Akurana (EEA) has been deeply concerned about the repeated flash flooding of Akurana from Pinga Oya tributaries. Since the late 1990s, there has been increased construction into the river channel, dumping of wastewater and other waste, loss of flood plains in the river margins, and a rapid increase of impervious surfaces in the Pinga Oya sub-catchment around Akurana.

Here, we set out the position of the EEA on the causes, proposed recent mitigation steps and its shortcomings and the principles for developing effective flood mitigation and river restoration.

Primary Causes of Flash Flooding

The primary causes of flooding are:

The continued construction into the river and its margins.

The filling of flood overflow zones.

Land cover used for soil and vegetation beneficial in the infiltration of water to the ground is being reduced rapidly in the catchment.

Dumping of solid waste and construction debris in the river.”

Sir, this has been signed off by Eng. J.M. Samoon and Eng. L.M. Zubair, very senior citizens of Akurana who are very qualified engineers, one of whom had been working in the University of Yale in the USA. He has a climate research institute functioning at his home. He has taken the rainfall figures related to Akurana and its floods for several years; he has all the figures. So, these gentlemen have to be invited to the Ministry or the UDA. In fact, I asked the Hon. Minister K.D. Lal Kantha about this at the last DCC Meeting in Kandy. I wrote a letter to him and tabled it at the DCC Meeting. I wanted him to have a detailed seminar on why this flooding is taking place in Akurana. In fact, a seminar was conducted at the Peradeniya University a few years ago regarding the Akurana floods and detailed research papers also had been presented. So, several ideas can be taken out of those to mitigate the flooding in Akurana.

ඉහත කී කරුණු ඇතුළත් "ඉංජිනේරු සංගමය - අකුරු" මාතෘකාව සහිත ලේඛනයන්, අකුරු ප්‍රදේශයේ ගංවතුර හා සම්බන්ධ විස්තර ඇතුළත් තවත් ලේඛනයකුත්, අපේ මහනුවර දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කමිටුවේ සභාපතිතුමා වන ගරු ලාල් කාන්ත අමාත්‍යතුමාට ලබා දුන් ලිපියේ පිටපතකුත්, මම මේ අවස්ථාවේ සභාගත* කරනවා.

මම මේ කියපු කරුණු හැම දෙයක්ම මේ ලේඛනවල අඩංගු වෙලා තිබෙනවා. කරුණාකරලා මේ ශක්‍යතා වාර්තාවට අනුකූලව ලබා දිය යුතු ඒ මුදල ලබා දීලා ඒ කටයුත්ත ඉක්මන් කරන්න කියා මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, UDA එකේ බලතල පාවිච්චි කරලා, ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් තිබෙන නොයෙකුත් නීති කඩකිරීම් පිළිබඳව කටයුතු කිරීමේ අවශ්‍යතාවකුත් තිබෙනවා. අපේ රියාස් මන්ත්‍රීතුමා මේ වෙලාවේ

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தில வைக்கப்பட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

[ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා]

Janitha Ruwan Kodithuwakku, had given a statement to the “Daily Mirror.” It was a headline in the “Daily Mirror” the day before yesterday. It states, I quote:

“Govt. to woo top ten shipping liners in world for Colombo port expansion.”

Then, the Hon. Deputy Minister goes on to describe what they propose to do. But, Hon. Minister, I want to share with you that some of the experts in the logistics sector has pointed out some serious ideological gaps in this issue. I am sure this is part of the President’s Budget Speech, a promise made through the Budget. The Hon. President has said that the calling for Expressions of Interest for the Colombo West Container Terminal 2 and the Colombo North Port Project will take place within one month. So, you are obviously trying to fulfil what the Hon. President said.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
We are having discussions.

ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා
(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ரஊப் ஹகீம்)
(The Hon. Rauff Hakeem, Attorney-at-Law)

Yes, you are having discussions, I understand. But, let me point out some experts’ comments regarding this, particularly about creating excess capacity. The available container terminal capacity of the Colombo Port by the end of 2026 is expected to be 14.15 million TEUs, as detailed in this table I have here with me and which I **table***.

It is about 45 per cent more than the 7.79 TEUs handled in the year 2024. So, by 2026, next year, you are going to double the capacity at the Port with all these completions that have been earmarked. But, I have an issue regarding the completion of the ETC. I do not think it will be completed within the next two years; it might take at least another two years with the way you have cancelled some of the tenders. Well and good, if you think there had been some fraud or some issue; you can do that. But, the fact is, as you said, when you try to get some of the equipment, those equipment will not be available ex-stock. You have to order those and they will have to start producing them and it is going to take a long time.

Once you cancel a tender, the impact is, the entire project gets delayed. So, definitely the ECT’s completion will be delayed by at least another one and a half to two years; that is my assumption. However, without dealing with the issue further, I would like to point out that the National Port Master Plan completed in 2019 - the consultant was the MTBS - states that the 14.15 million

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.

* நூலியலயத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

* Placed in the Library.

TEUs capacity will be sufficient to meet the demand forecasted through to the year 2040. Once you achieve this capacity of 14 million TEUs, that would be enough to go by the demand forecasted until 2040. So, what is the use of now trying to do the Colombo North Port with three new container terminals, featuring a combined quay length of 4,600 metres, which is not required till 2040.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
It will take a decade.

ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා
(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ரஊப் ஹகீம்)
(The Hon. Rauff Hakeem, Attorney-at-Law)

Yes, it will take a decade or more. So, therefore, if you all are going to consult and do it after a decade, if you are going to be prepared ten years ahead, well and good. But, we have another serious problem coming up. Of course, the newspapers have given details about the issue pertaining to the concession agreement with the Adani Ports. That issue is also an impediment to calling for new tenders. So, the Adani-run Port terminal contract blocks the SLPA’s partnership for East terminal; that is another issue. That issue will also result in further delays in getting a new third party identified to start developing the balance available terminals. So, these issues will also have to be considered.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

Hon. Member, you are a very senior former Minister in charge of ports, whom I respect. Yes, the Adani agreement has blocked and created some issues, but it is not relevant to the development of the ECT and we can even start West Terminal 2.

ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා
(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ரஊப் ஹகீம்)
(The Hon. Rauff Hakeem, Attorney-at-Law)
I understand that.

Then, with regard to the capacity of the Hambantota Port, it is expected to be increased from one million to two million TEUs by end of 2027. This would also create a further excess capacity over the country’s demand and a price war with terminals in the Colombo Port, which is going to have 45 per cent over capacity by the end of 2026, as explained earlier. The SLPA-JCT is going to be affected by that trade war; not anybody else, but your own terminal, which is giving you 70 per cent of income, is going to suffer because of the price war. Then, the JCT would not have any customers coming there. At the rate these terminals are getting developed and with this overcapacity, the biggest impact would be on the JCT. So, if the JCT gets impacted on, the SLPA would find it difficult to operate because it has to pay back the cost of the breakwater of the ECT as well. For the breakwater, a big loan was taken and that has to be paid back, all of which would be hampered once this price war starts. At the discussions on the SAGT, which was commissioned

way back when my late Leader, the Hon. Ashraff, was the Minister, they commented on having to deal with a price war. So, if there is going to be several terminals operated by different operators, the only way to handle that is to have a proper regulator. You need to have a Port Terminal Regulator appointed and that Regulator needs to be appointed immediately because there are going to be several terminals - the CICT, the SAGT, the JCT, the ECT and the Colombo North Port, which is also going to come up in the latter stages. So, it will become a serious pricing war and would affect the country's income, if it goes on without any proper regulation.

So, the appointment of a Port Terminal Regulator is a *sine quo non*; it has to be done without much delay. I hope the Hon. Minister would consider these suggestions and make sure that this price war would not affect the ultimate earning capacity of the SLPA.

Sir, now, I come to the much talked-about internal container dry port in Veyangoda. According to experts, the proposed internal container dry port in Veyangoda is to be established as a long-term measure to ease the container traffic congestion in and around the Colombo Port and to increase foreign earnings through value addition. You can, of course, do some value addition with the logistics park and all that. The congestion at the Colombo Port is mainly due to Customs clearance delays of import and export cargo containers in and out of the Port. A rise in the number of containers being inspected daily by the Customs due to various clearance issues and the surge in the number of ships docking at the Port have resulted in higher container volumes requiring inspection, leading to delays in the container release process causing congestion and impacting on the efficiency of the Port operations. Several hundreds of containers imported are inside the Port of Colombo and more are queued up for days awaiting entry to the Port pending Customs inspections. The congestion in the Colombo Port cannot be eased by making use of a dry port which is located about 40 km away from the Port and in a non-logistic corridor. It is not in a logistic corridor and is a dry port far away from the Colombo Port. Of course, a dry port is all right, but that is not going to help ease this congestion. Therefore, what I suggest is, as an interim measure to ease the congestion, it is possible to hire privately-operated container yards located close to the Port of Colombo until the Kerawalapitiya Customs Inspection Yard and the Bloemendhal Logistics Park are fully established and operational. Until that is done, many such privately-owned, well-equipped and modern container freight stations and yards available in close proximity to the Port of Colombo and in its logistic corridor need to be put in place to be used for the necessary parking of containers. So, rather than going on to create a dry port at a far away place as a solution to this problem, that would be the best way to handle this issue.

Sir, having said all that, I would now like to comment on one other important matter concerning water security for Colombo and particularly, the Gampaha District, the two highly populated districts in the country. There has been a suggestion that we must have dedicated reservoirs for water alone, the Yatimahana and Wee Oya Reservoirs.

Those two projects are very important and cannot be delayed any further. So, immediate feasibility studies have to be done and some studies have already been done. The Wee Oya and Yatimahana reservoirs are very important to meet the demand for water in the highly populated areas in Wayamba as well as in the Western Province.

I also would like to remind you that a famous PPP project suggested during our time, the Weliwita Bulk Water Supply Project, has finally not happened. The Hon. President has been talking about PPP projects. That is a PPP project for which the Asian Development Bank was willing to support, but to that project, unfortunately, there were a lot of objections by engineers of the CEB, the National Water Supply and Drainage Board and various other places. Engineers, sometimes, take over the advisory role and try to prevent these things from happening. But, if those projects are good for the country and if there are PPP project which have already been identified by multilateral agencies as suitable to be supported and promoted, those have to be immediately done in order to bring in a new culture, where private parties cooperate with the public sector, by putting in their capital, to improve the utilities for the common good of the people.

Having said that, I wish the Hon. Minister with so many different important institutions under him - I wonder how he manages his time to deal with all these problems - all the best! - *[Interruption.]* He says Allah will help. Certainly, this is the month of Ramadan and we will pray that Allah helps you to fulfil your tasks as efficiently as possible.

Thank you.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Next, the Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena. You have 14 minutes.

[ප්‍ර.භා. 11.36]

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා (ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன - போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena - Deputy Minister of Transport and Highways)

ගරු සභාපතිතුමා, අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතියක් වනවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ කථාවේදී වනඅලි දුම්රියේ ගැටීම සම්බන්ධයෙන් අප ගත් ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව කිව්වා. ඒ සඳහා ගත් ක්‍රියාමාර්ග 10ක් තිබෙනවා. එම ක්‍රියාමාර්ග සහායක* කරමින් මගේ කථාව පටන් ගන්නමි.

* ප්‍රස්තූතකාලයේ තබා ඇත.

* நூலிசையத்தில வைக்கப்பட்டுள்ளது.

* Placed in the Library.

[ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ඉණසේන මහතා]

ගරු ඇමතිතුමා දුම්රිය සම්බන්ධව කපා කරනකොට කිවවා, අපි පුළුවන් තරම් දුම්රිය අවලංගු - cancel - වන වාර ගණන අඩු කළ යුතුයි කියලා. අද දින මට වාර්තාවක් ලැබුණා. ඊයේ දිනයේ අවලංගු - cancel - වෙලා තිබෙන්නේ එක දුම්රියයි. දුම්රිය 286ක් ධාවනය වෙලා තිබෙනවා. එක දුම්රියයි අවලංගු වෙලා තිබෙන්නේ. ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අපේ පළමුවෙනි අය වැය. මේ අය වැයෙන් සුරබ්දෙන පහළ නොවන බව අපි දන්නවා. හැබැයි, මෙව්වර කාලයක් - දශක ගණනාවක් - ගෙන ආ අසාර්ථක ආර්ථික කළමනාකරණ මොඩලය නතරකොට ජනතාවාදී ආර්ථිකයක් බවට පරිවර්තනය කරන හැරවුම් ලක්ෂ්‍යය බවට මේ අය වැය පත් වනවා කියා අපට ලොකු විශ්වාසයක් තිබෙනවා.

අපේ අමාත්‍යාංශය ගත්තොත්, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා යනාදී වශයෙන් විෂය පථ කිහිපයකින් සමන්විත දැවැන්ත අමාත්‍යාංශයක්. මිනිසුන් සමඟ සෘජුවම ගැටෙන විශාල ආයතන 16ක් විතර මෙහි තිබෙනවා. මේ ආයතන 16ත් එක දවසින් මුළු රටම වටිටන්න පුළුවන් ආයතන තිබෙනවා. SLTB එක ඉන් එකක්. හැබැයි, අද ඒවායේ තත්ත්වය ඉතාම ශෝචනීයයි. මේ ආයතන දේශපාලනිකරණය කර බංකොලොත්භාවයට පත් කර තිබෙනවා. තව අවුරුදු 3ක්, 4ක් මේ ගමන මේ විධියට ගියා නම් මේ ආයතන සියල්ල කඩා වැටෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, SLTB එකේ සිටින සේවකයන්ගේ තත්ත්වයන් ඉතාම ශෝචනීයයි. ඔවුන්ට අවශ්‍ය මූලික පහසුකම්වත් නැහැ. ඔවුන්ට කෑම ගන්න තැනක් නැහැ. කාර්යාලයේ වැඩ කරන සේවකයෝ කොයි වෙලාවේ වහල කඩා වැටෙයිද කියලා බයෙන් බලාගෙන ඉන්නවා. එම ගොඩනැගිලි එව්වරට අබලන් වෙලා. මම මූලින් කිව්වා වාගේ ඒ සම්බන්ධව වැඩ දෙයක් කපා කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. Toilet පහසුකම්වත් නැහැ, ඒවායේ. එතරම් අදුරු තත්ත්වයක තමයි තිබෙන්නේ. අපි කවුරුත් දන්නවා, මධ්‍යම බස් නැවතුම්පොළ - CBS එක ගැන. එය ඉස්සරහට ගිහින් බලන්න, මීයෝ ඉන්නවා, භාවෝ වාගේ. තනිකරම අපායක්. හැබැයි, අපි බස් එක ඇතුළෙන් දිව්‍යලෝකය බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒක සාධාරණද? මේගොල්ලන්ට ලැබිය යුතු දේවල් ලැබෙන්නේ නැතිව අපට කිසි දෙයක් එළියට ගන්න බැහැ, ගරු සභාපතිතුමනි.

වැලිකඩ බන්ධනාගාරය ඉස්සරහ ගහලා තිබෙනවා, "සිරකරුවෝ ද මනුෂ්‍යයෝ ය" කියලා. SLTB ඩිපෝවල ඉස්සරහත් ගහන්න ඕනෑ, "සියලු SLTB සේවකයෝද මනුෂ්‍යයෝය" කියලා. ඇයි, මේක මේ තත්ත්වයට පත් වුණේ? දශක ගණනාවක් තිස්සේ මේ ආයතන ක්‍රම ක්‍රමයෙන් දේශපාලනිකරණයට ලක් කළා. දේශපාලනිකරණය නිසා මේ තත්ත්වයට පත් වෙව්ව ආයතන ලැයිස්තුගත කරන්න කිව්වොත්, උඩින්ම තිබෙන්නේ ලංගම. ලංගමට නිලධාරීන් පත් වෙන්නේ කොහොමද? ඡන්දයක් තියනකොට ඡන්දෙට වැඩ කරනවා. ඡන්දෙට වැඩ කරලා දිනන පක්ෂයේ ඉන්න පුද්ගලයන් උදෙණිම ගිහිල්ලා එක එක පුටුවල වාඩි වෙනවා. ඩිපෝ අධිකාරියේ - DSගේ - පුටුව වාඩි වුණොත් ඔහු ඩිපෝ අධිකාරි. OMගේ පුටුවේ වාඩි වුණොත් ඔහු OM. එහෙමයි තනතුරු ලැබුණේ. පුටුවේ වාඩි වෙලා තමයි ලියුම ගහන්නේ. ඒ තරමට මේ ආයතන දේශපාලනිකරණය වෙලා තිබුණා. හැබැයි, මේ දේශපාලන සංස්කෘතිය අපි වෙනස් කළා. එක පුටුවක් මාරු කළේ නැහැ. බේරේ වැවේ නාපු කට්ටිය තවමත් ඒ පුටුවල ඉන්නවා. හැබැයි, අපි බොහොම ගෞරවයෙන්, ආදරයෙන්, කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, මේ ගිය ගමන වෙනස් කරමු කියලා. ඔබ මෙව්වර කාලයක් අකාර්යක්ෂම විධියට දුෂිත ගමනක ගියා නම් එයින් වෙනස් වෙන්න. ජන වරමේ හැඩය හඳුනා ගන්න. මේ ජන වරම

හරහා ජනතාව බලාපොරොත්තු වෙන්නේ මොකක්ද කියන එක තේරුම් ගන්න. ඒ වෙනුවෙන් කැප වෙන්න. එහෙම කරලා මේ ගමන සඳහා අපිත් එක්ක එකතු වෙන්න කියලා බොහොම ආදරයෙන් ගෞරවයෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. හැබැයි, ඔබ තවමත් යන්නේ ඒ ගමන නම්, දැන්වත් එය නවත්වන්න. දුන්නේ ඊතලය අදින්න අදින්න ඊතලය වැදුණු දවසට වෙන damage එකත් වැඩියි. ඒකත් මතක් කරන්න අවශ්‍යයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, දළ වශයෙන් ගත්තොත්, ශ්‍රීලංගමයේ ධාවනය සඳහා දෛනිකව බස් රථ 7,300ක් පමණ අවශ්‍ය වෙනවා. නමුත් 5,500ක් පමණ වූ බස් රථ බල ඇණියක් තමයි අපට තිබෙන්නේ. එයින් දළ වශයෙන් දෛනික ධාවනය සඳහා එක් කරන්න පුළුවන් වෙලා තිබෙන්නේ බස් රථ 4,500ක් විතරයි. මොකද, රියදුරන්ගේ ප්‍රශ්නය තිබෙනවා, කොන්දොස්තර මහත්වරුන්ගේ ප්‍රශ්නය තිබෙනවා, කාර්මික නිලධාරීන්ගේ ප්‍රශ්නය තිබෙනවා. මේ නිසා බස් රථ 4,500ක් වගේ ප්‍රමාණයක් තමයි දෛනිකව ධාවනය සඳහා එක් කළ හැකි වෙන්නේ. මේ බස් රථ 4,500 ලංකාව පුරා ධාවනය වන mileage එක එකතු කළොත්, ගිය අවුරුද්දේ දෙසැම්බර් වන විට දළ වශයෙන් කිලෝමීටර 972,000ක් වාගේ ප්‍රමාණයක් තිබුණා. අපි දෛනික ධාවන වාර ගණන වැඩි කළා. ජනවාරි මාසය වෙනකොට එය කිලෝමීටර මිලියන 1.1ක් -ලක්ෂ 11ක්- වාගේ ප්‍රමාණයක් දක්වා වැඩිවෙලා තිබෙනවා.

බස් රථයක ආයු කාලය කොච්චරද? සාමාන්‍යයෙන් කිලෝමීටර ලක්ෂ 10ක් වාගේ ප්‍රමාණයක්. ඒ ප්‍රමාණය දවන්න වෙන්නේත් දෙවතාවක් engine overhaul කරලා. එතකොට, theoretically ගණන් හදලා බැලුවොත්, මේ බස් බල ඇණියෙන් දවසකට එක් බස් රථයක් අයින් වෙනවා. එහෙම නම් මොකක්ද කරන්න ඕනෑ? දැනට ලබාදෙන service එක මේ තත්ත්වයෙන්ම පවත්වාගෙන යන්න දවසකට එක් බස් රථය ගණනේ අලුතින් එකතු වෙන්න ඕනෑ. නමුත් මොකක්ද වෙලා තිබෙන්නේ? SLTB එක දැනට ලබාදෙන service එක ඒ තත්ත්වයෙන්වත් පවත්වාගෙන යන්න නම් අවුරුද්දකට බස් රථ 365ක්, 400ක් අලුතින් එකතු වෙන්න ඕනෑ. හැබැයි 2017 දී super luxury බස් රථ 9ක් ආනයනය කර තිබෙනවා. ඊට පස්සේ 2018 දී Indian Credit Line එක යටතේත් බස් රථ ආනයනය කළා. ඒක තමයි දුෂණ, වංචා සිදු වුණා කියලා පසුගිය කාලයේ මතභේදයට ලක් වුණේ. හැබැයි, අවුරුදු 7කට පස්සේ අපි ප්‍රතිපත්තියම එකඟතාවකට එනවා, SLTB එක නගා සිටුවීම සඳහා බස් රථ 1,100ක් ආනයනය කරන්න. මෙහෙමයි මේ ආයතනය ගොඩනගන්න ඕනෑ.

ජනාධිපතිතුමා එතුමාගේ අය වැයෙන් රුපියල් මිලියන 3,000ක් වෙන් කර තිබෙනවා, city service එකක් සඳහා low-floor බස් රථ ආනයනය කරන්න. ඒ වාගේම SLTB එක බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒගොල්ලන්ගේ මුදල්වලින් තවත් එක් එක් ආකාරයේ බස් රථ ආනයනය කරන්න. සාමාන්‍යයෙන් highwaysවල - ඇත්තටම අපි highways කියලා කිව්වාට ඒවා expressways - ධාවනය කිරීම සඳහා SLTB එක සතුව බස් රථ 144ක් තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, එම බස් රථ 144නුත් බස් රථ 135ක්ම අවුරුදු 10කට වඩා පරණයි. ඒ කියන්නේ, ඒවා Euro 2 standard and Euro 3 standard බස් රථ. එම බස් රථවලින් එළියට එන වායුව විෂකරයි. Euro 4 standard නොවෙයි. මෙම බස් රථ බල ඇණියට මෙවර තවත් බස් රථ 200ක් එකතු කරන්න SLTB එක බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ ආකාරයෙන් කටයුතු කරලා දැනට වැටී තිබෙන SLTB එක මෙතැනින් උඩට ගෙනැල්ලා ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ලබා දෙන දායකත්වය මීට වඩා වැඩි කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපි ඒක කරලා පෙන්වලා තිබෙනවා. ලක්දිව ඉන්ජිනියරින් ආයතනය

ඇවර කරලා විකුණන්න දාලා තිබුණා. අපේ අලුත් කළමනාකාරිත්වය යටතේ නොවැම්බර් මාසයේ බස් රථ 3ක් හදලා එළියට දානවා; දෙසැම්බර් මාසයේ බස් රථ 12ක් හදලා එළියට දානවා; ජනවාරි මාසයේ බස් රථ 24ක් හදලා එළියට දානවා. වැටුණු ආයතන ගොඩනගන්නේ කොහොමද කියන එක අපි ක්‍රියාවෙන් කරලා පෙන්වලා තිබෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි.

අපේ ගරු රවුෆ් හකීම් මැතිතුමා සභාවෙන් එළියට ගිහිල්ලා තේද? එතුමා මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්තය - Kandy Multimodal Transport Terminal - KMTT එක - ගැන කථා කළා. 2022 දී තමයි ඒක පටන් අරගෙන තිබෙන්නේ. හැබැයි, ඒ වැඩේ පටන් ගන්නකොට එම ඉදිකිරීම කළ හැක්කේ කුමන අධිකාරියටද කියන එක පිළිබඳව හරිහමන් අවබෝධයක් නැතිව තමයි පටන් අරගෙන තිබෙන්නේ. ඉස්සෙල්ලාම ඒක UDA එකට කරන්න දුන්නා. ඒ අයට කර ගන්න බැරි වුණු නිසා ඊට පස්සේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට - RDA එකට - දුන්නා. වසර කිහිපයකින් ඉදිකිරීම් ඉවර කරන්න නියමිතව තිබුණත්, ඒ කටයුතු තවත් වසර ගණනාවක් ඇදිලා ගිහින් තිබුණා. ඒ නිසා මහනුවර නගරය තුළ ලොකු අර්බුදයක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම බස් රථ ගාල් කර තිබුණේ Goods Shed එකේ. බස් රථ ගාල් කරපු ස්ථාන වික town එකේ හැම තැනටම මාරු කරනු ලැබුවා. මම එක උදාහරණයක් කියන්නම්. මහනුවර උතුර ඩිපෝවේ බස් රථ Goods Shed එකේ park කරන්නේ නැතුව අලුත් තැනක park කිරීම නිසා විශාල අලාභයක් සිදුවෙලා තිබෙනවා. එම ඩිපෝවට බස් රථ 50ක් තිබෙනවා, ඒ බස්වලට තෙල් ගහන්න දෛනිකව කිලෝමීටර 20ක පමණ දුරක් යනවා. එම නිසා සිදු වන දෛනික පාඩුව විතරක් රුපියල් 148,230යි. මෙම ව්‍යාපෘතිය දවසින් දවස ප්‍රමාද වීම නිසා මාසිකව රුපියල් 4,446,900ක අමතර වැය බරක් දරනවා. නිසි කළමනාකරණයක් නැතුව, නිසි අධීක්ෂණයක් නැතුව, නිසි සැලැස්මක් නැතුව මේකේ ඉදිකිරීම් පටන් අරගෙන තිබෙනවා. හැම වෙලාවේම මොකක්ද කළේ? ජාතික සංවර්ධන සැලැස්මේ කාලසටහන සමපාන කළා, ලංකාවේ ඡන්ද කාලසටහනත් එක්ක. මේකයි අවුල. අපි කිසි දිනක ජාතික සංවර්ධන සැලැස්ම ලංකාවේ ඡන්ද කාලසටහනත් එක්ක සමපාන කරන්නේ නැහැ, ගරු සභාපතිතුමනි. අපි මේ ප්‍රශ්නය ගොඩදානවා. මෙවර අය වැයෙහුත් මේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කර තිබෙනවා, රුපියල් මිලියන 7,730ක්. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, 2027 අවුරුද්දේ මැයි වෙනකොට KMTT කියන structure එකේ සිවිල් වැඩ සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කරන්න. මේක අවසන් කළාට විතරක් හරියන්නේ නැහැ. මේ හා සමානව ප්‍රවේශ මාර්ග - corridors - තිබෙනවා.

මහනුවර කියන්නේ එව්වර සංකීර්ණ නගරයක් නොවෙයි. කොළඹ නගරය ගන්නොත්, සංකීර්ණයි. එහි ප්‍රවේශ මාර්ග 7ක් තිබෙනවා. දළ වශයෙන් මිනිස්සු 1.9 million කොළඹ town එකට ඇදිලා එනවා. වාහන එනවා, ලක්ෂ 6ක්. ඉන් සියයට 5ක් බස් රථ, සියයට 85ක් පෞද්ගලික වාහන. ඒ නිසා අපි මාරුවෙන් ඕනෑ, නව විධියකට. එහෙම නම් බස් රථ ප්‍රමාණය වැඩි කරන්න ඕනෑ. මහනුවර නගරය සරලයි. ප්‍රවේශ මාර්ග තුනයි තිබෙන්නේ. ඊරියගම ප්‍රදේශයෙහුත් අපි ඉඩමක් හඳුනාගෙන තිබෙනවා. එතැන parking සඳහා තැනක් හදනවා. ඒක ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ UDA එක යටතේ. කටුගස්තොටත් අපි ඉඩමක් හඳුනාගෙන තිබෙනවා. එතැනත් parking සඳහා තැනක් හදනවා. තැන්නෙකුඹුරේත් ඉඩමක් තිබෙනවා. එතැනත් parking සඳහා තැනක් හදනවා. මේ සඳහා pre-feasibility studies ඔක්කෝම ටික කරලා තිබෙන්නේ. මේවාට මුදල් වෙන් වෙලා තිබෙනවා, රුපියල් මිලියන 1,500ක්. දැන් මම ඒ ගැන අහනකොට කිව්වා, ඒ මුදල් ලබා දෙනවා කියලා. ඒ නිසා අපට පුළුවන්, මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ තිබෙන සම්පූර්ණ ප්‍රවාහන සැලැස්ම වෙන තලයකට අරන් යන්න. 2027 අවුරුද්දේ මැයි වෙනකොට මෙහි civil works ඉවර වුණාට තව අවුරුදු

දෙකක් ඇතුළත අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, මහනුවර නගරයේ තිබෙන මේ රථවාහන තදබදය ක්‍රමවත් ආකාරයෙන් විසඳන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. ඒ වාගේම මේ KMTT එකට ප්‍රවේශ මාර්ග විශාල සංඛ්‍යාවක් තිබෙනවා. මෙවර අය වැයෙන් රුපියල් මිලියන 400ක් වෙන් කරනවා, ඒවා සංවර්ධනය කරලා මේ ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම කථා කළා, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය ගැනත්. එය අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඇදි-ඇදි ආපු එකක්. ඒක ඇදි-ඇදි ආවා කියන්නේ "කිරි-කිරි" ගාමීන් තිබුණේ. මේකේ කොටස් කිහිපයක් තිබෙනවා. මේක කොටස් 4කට කඩනවා. පළමුවැනි කොටස කිලෝමීටර 36.475ක් දිගයි. ඒක තිබෙන්නේ කඩවත සහ මීරිගම අතර. දෙවැනි කොටස තිබෙන්නේ මීරිගම සිට කුරුණෑගලට. තුන්වැනි කොටස පොතුහැර-රඹුක්කන, රඹුක්කන-ගලගෙදර. හතරවැනි කොටස තමයි, කුරුණෑගල-දඹුල්ල. මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවැනි කොටස හදලා තිබෙනවා, මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා. පළමුවැනි කොටස හදලා තිබෙනවා, කඩවත සිට මීරිගම දක්වා. ඒකේත් කොටස් දෙකක් තිබෙනවා, package one සහ package two කියලා. Package one එක කිලෝමීටර 4.014ක් දුරයි. ඒ සඳහා agreement අත්සන් කළේ 2016 ජූනි 20වැනි දා.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena, you have only two minutes more.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேனா)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)
මට තව ටිකක් වෙලාව දෙන්න, ගරු සභාපතිතුමනි.

දෙවැනි කොටස කිලෝමීටර 32.441ක් දුරයි. ඒ සඳහා agreement එක අත්සන් කළේ 2015 අගෝස්තු 4වැනි දා. හැබැයි, මේ ව්‍යාපෘතිය පටන් ගන්නකොට මේ සඳහා වැය වෙන මුදල විධියට තක්සේරු කළේ රුපියල් බිලියන 158යි, දශම ගණනක්. හැබැයි මේකට කල් මරලා අවුරුදු 10ක් ගිහිල්ලාත් අවසන් කරන්න බැරි වෙලා තිබෙන නිසා අද මේ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන්න රුපියල් බිලියන 350කට වඩා වැඩි වැය බරක් දරන්න අපට සිදු වෙනවා. මෙහි නිසි කළමනාකරණයක් නැහැ. මේක ඇදි-ඇදි යනවා. මෙහි දුෂණ, වංචා රාශියක් තිබෙනවා. පැයක් කියන්න පුළුවන්, මෙහි දුෂණ, වංචා ගැන. එව්වරකට තිබෙනවා. මේවා, රටේ සල්ලි. හැබැයි, අපි මේ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරනවා. ජනාධිපතිතුමාගේ චීන සංචාරයේදී කළ සාකච්ඡාවල ප්‍රතිඵලයක් විධියට Exim Bank එක තමයි මේ සඳහා සියයට 85ක දායකත්වයක් දක්වන්නේ. ඒ අය ළඟදී ලංකාවට එනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඔවුන් එක්ක සාකච්ඡා කරන්න. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, රුපියල් මිලියන 81,300ක ආයෝජනයකින් මේ අවුරුද්ද ඇතුළත මේ ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සියයට 60ක භෞතික ප්‍රගතියක් ගන්න.

ඒ වාගේම මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ පොතුහැර-රඹුක්කන කොටස ලබන අවුරුද්දේ මැයි වෙනකොට අපි අවසන් කරනවා. මෙවර අය වැයෙන් ඒ සඳහා රුපියල් බිලියන 34ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. රඹුක්කන-ගලගෙදර කොටස සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම අවසන් කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව ළඟදීම එහි ඉදිකිරීම් පටන් ගන්නවා. මේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ වැඩ කටයුතු අපේ වසර 5 ඇතුළත කෙසේ හෝ අවසන් කරන එක අවසන් කරනවාමයි, ගරු සභාපතිතුමනි. ඒ අය අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් අවුල් විධියට plan කළාට තමන් ඉන්න තැන නම්

[ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා]

ලස්සනට සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ - RDA එකේ - නවවැනි තට්ටුවේ තමයි මමයි, බිමල් ඇමතිතුමායි ඉන්නේ. ඒකේ size එක මේ Chamber එකෙන් භාගයක් විතර ඇති. Wooden interior. ඒක, one sort of a palace, ගරු සභාපතිතුමනි. ඒ ඔබ්බේ එක දෙකට බෙදලා ඇමතිතුමාටයි, මටයි ඕනෑ නම් ටෙනිස් ගහන්නත් පුළුවන්. ඒවා නියමට සැලසුම් වෙනවා. මෙතැන වැඩ ඉවර වුණාම එක එක සාකච්ඡාවලට මන්ත්‍රීවරුන්ට මම එන්න කියනවා නේ, අපේ අමාත්‍යාංශයට. ඒ අය මට විහිළුවට කියන්නේ, "මවං උඹව හම්බ වෙන්න ආවාම කොළ අත්තක් අරගෙන එන්න ඕනෑ. මොකද කොළ කැලී තැන් තැන්වල එල්ලලා යන්න ඕනෑ. නැත්නම් ආපහු එන්න පාර හොයා ගන්න බැහැ" කියලා. ඒවා ලස්සනට සැලසුම් වෙනවා. හැබැයි, මේ ජාතික ප්‍රතිපත්ති සැලසුම් කරනකොට මොකක්ද වෙන්නේ?

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ ලොකු blunder එකක් තිබෙනවා. කඩවත-මීරිගම කොටස පටන් ගන්න කොට ඒක එන්නේ Outer Circular Highway එකේ continuation එකක් විධියට. Outer Circular Highway එකෙන් ඇවිල්ලා මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයෙන් කඩවත පිවිසුමට ඇතුළු වෙනකොට මීටර් 500ක කොටසක් තිබෙනවා. 2015 අගෝස්තු 4වැනි දා agreement අත්සන් කරන කොට ඒකේ ඉදිකිරීම් වෙන්නේ නැහැ. ඒකට විසඳුමක් නැතුව තමයි 2015 අගෝස්තු 4වැනි දා ගිවිසුම අත්සන් කරන්නේ. මොකක්ද වෙන්නේ? කිලෝමීටර 100ක වේගයකින් ඇවිල්ලා, මීටර් 500ක් පතින්න සැලසුම් කරලා තිබෙන්නේ. එහෙමයි ඒ මාර්ගයේ යන්න වෙන්නේ. මේවා ගැන දවසක් වූණත් කියන්න පුළුවන්. ඒ ඉදිකිරීම්වලට මෙවර අය වැයෙන් වෙන් කරනවා, රුපියල් මිලියන 5,000ක්. ඉහළ තැන ඉඳලා පහළට යන කල් දුෂණය තමයි තිබුණේ. වාහන වංචන් සිදු වෙලා තිබෙනවා. මම මේ විස්තර කියන්නේ විගණන වාර්තාවෙන්. 2021 අප්‍රේල් මාසයේ ඉඳලා මාස 15ක් යන කල් සේවකයෝ වැඩ කළේ නැහැ; මේ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නැවතීලා තිබුණේ. ඒ, ආර්ථික අර්බුදය නිසා. හැබැයි, අතිකාල දීමනා ගන්නවා. ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 21ක් වෙන් කරනවා. වාහන පාවිච්චියත් ඒ වාගේමයි. මාණ්ඩලික ශ්‍රේණියේ නිලධාරීන් නොවන, වාහන හිමිකම් නැති නිලධාරීන් වාහන පාවිච්චි කරලා තිබෙනවා. මෙහෙමයි ආතල් අරගෙන තිබෙන්නේ. රජා ආතල් ගන්නකොට පොඩි එවුනුත් ආතල් ගන්නවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, යෝමිත රාජපක්ෂ පිස්තෝල හතක් පාවිච්චි කරනවා. උදේට බත් කටවල් හතක් කෑම පෙට්ටියට දාලා යවන්න බැරි දෙමව්පියන් ජීවත් වෙන දිස්ත්‍රික්කයක් තමයි ඒ අය නියෝජනය කරන්නේ. එහෙවි දිස්ත්‍රික්කයක රජාගේ පුතා පිස්තෝල හතකින් ආතල් ගන්නවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මේවා කැටපෝල නොවෙයි පිස්තෝල. එහෙමයි ආර්ථිකයේ කටයුතු සිදු වුණේ. මේගොල්ලන් කවදාවත් හිතුවේ නැහැ, අපි වාගේ දේශපාලන ව්‍යාපාරයක් මේ වාගේ තැන්වලට එයි කියලා. මේ සමහර ගොඩනැගිලි හදලා තිබුණේ එක් ටැම් ගෙවල් වාගේයි. අපි ඒවා කැඩුවේ පසු අබා පරපුරක් හදන්න නොවෙයි. රටෙන් අවතැන් කරපු, ජාතික ආර්ථිකයෙන් එළියට දාලා තිබුණු ජනතාව එක් කරගෙනයි අපි මේ ජාතික ආර්ථික ගමන යන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට කිලෝමීටර ලක්ෂයේ මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනක් කියලා එකක් පටන් ගන්නා. ඒ, මාර්ගවලට කාපටි දාන්න. ලංකාවේ තිබෙන පාරවල් ගණන කොච්චරද? සියලුම පාරවල් 119,302යි. ලක්ෂයක් කාපටි කරන්න පටන් ගන්නවා. සල්ලි හොයන්න පුළුවන් ලෙහෙසිම විධිය තමයි මේ. පුළුවන් නම් ලංකාවම කාපටි කරයි. රුපියල් මිලියන 1,500ක වැඩසටහන අවසන් කරන්න බැරිව අතරමඟදී අත්හැරලා දානවා.

එම නිසා ලොකු අර්බුදයක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙන්නේ. පාරක යන්න බැහැ, කැඩීලා බිඳීලා ගිහිල්ලා. මෙවර අය වැයෙන් රුපියල් මිලියන 66,500ක් වෙන් කර තිබෙනවා, ඒ පාරවල් යථා තත්ත්වයට පත් කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමා
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)
Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena, your additional time is also up.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා
(*மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன*)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)
මම ඉක්මනින් කටාව අවසන් කරනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. මට තව විනාඩියක් දෙන්න.

මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ගැනත් අද සඳහන් කළා. එය ඉදිකිරීම සඳහා වැය කරනවා, රුපියල් බිලියන 36.5ක්. 2018 ඉඳලා 2023 දක්වා පසුගිය අවුරුදු පහ ඇතුළත විතරක් එහි පාඩුව රුපියල් බිලියන 38.5යි. මොකක්ද වෙලා තිබෙන්නේ? ඉදිකිරීමට ගිය වියදමට වඩා වැඩි පාඩුව, පසුගිය අවුරුදු පහ ඇතුළත. මෙහෙමයි මේ ආර්ථිකය කළමනාකරණය කරලා තිබෙන්නේ. ගරු සභාපතිතුමනි, විපක්ෂය බලාපොරොත්තු නොවූ විධියට මේ ආයතන එකක් නැර අපි හදනවා හදනවාමයි. මීට අවුරුදු දෙකකට කලින් විපක්ෂයේ හිටපු ඔබතුමන්ලා හිතුවේ නැහැ, අප වාගේ දේශපාලන ව්‍යාපාරයක් අද මේ තැන්වල ඉදිවී කියලා. ඒ වාගේම අවුරුදු පහක් ඇතුළත විපක්ෂයේ ඔබතුමන්ලා බලාපොරොත්තු නොවන තැනකට අපි මේ රට අරගෙන යනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)
The Hon. D.V. Chanaka. You have 12 minutes.

[ප්‍ර.භා. 11.54]

ගරු ඩී. ඩී. වානක මහතා
(*மாண்புமிகு டி.ஈ. சானகா*)
(The Hon. D.V. Chanaka)
ගරු සභාපතිතුමනි, අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. අපේ බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමාටත්, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් මේ වෙලාවේ මම සුඛ පතනවා. මට අද එතුමාගේ අමාත්‍යාංශය ගැන අවධානය යොමු කරන්න වෙන්නේ නැහැ. මම අද ජල සම්පාදනය කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මම සනී දෙකකට කලින් යම්කිසි හෙළිදරව්වක් කළා, ලංකාවේ බීමට ගන්නා ජලය පිළිබඳව. ඕනෑම මනුෂ්‍යයෙකුට ආහාර නැතුව ඉන්න පුළුවන්. සඳහටම නොවෙයි, යම්කිසි කාලයක්. හැබැයි, වතුර බොන්නේ නැතුව ජීවත් වෙන්න බැහැ. අද අපි දන්නවා, ලංකාවේ බහුතරයක් ටැප් ජලය තමයි බීමට ගන්නේ කියලා. මේ ජලය පිරිපහදු කරනකොට ඒ සඳහා භාවිත කරන සංඝටක තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ඒ අතරින් හුනු ගල්වලට - calcium hydroxide වලට - ජලය -H₂O- එකතු කරලා හදා ගන්න සංඝටකයක් තමයි ජලයේ තිබෙන pH අගය පවත්වාගෙන යන්න පාවිච්චි කරන්නේ. ඒ වාගේම, ජලයේ මෘදුභාවය පවත්වාගෙන යන්නත් hydrated lime පාවිච්චි කරනවා. එහෙම තැන්නම් හුනු ගල්වලට ජලය එකතු කරලා සාදා ගන්න ඒ සංඝටකය පාවිච්චි කරනවා. හැබැයි, මේ පාවිච්චි කරන hydrated lime වල

chromium content එක තිබෙන්න ඕනෑ ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිවෙලා කියලා අපට වාර්තා වුණා. විශේෂයෙන්ම ලංකාවේ මේ hydrated limeවල සාමාන්‍යයෙන් තිබෙන්න පුළුවන් උපරිම chromium content කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 10යි.

හැබැයි, ටෙන්ඩරයක් මගින් මෙට්‍රික්ටොන් 1,500ක් ආනයනය කරන්න තිබුණා. නමුත්, මෙට්‍රික්ටොන් 500ක් ලංකාවට ආවා. හැබැයි, මේකේ නිසි ප්‍රමිතිය නැහැ කියලා අපි දැනගන්නා. මොකද, ස්ථාන 4කින් මේවායේ ප්‍රමිතිය check කර තිබෙනවා. තාක්ෂණ ආයතනය, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රමිති ආයතනය, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ අඹතලේ lab එක සහ රත්මලාන කියන ස්ථාන හතරෙන්ම chromium content එක check කර තිබෙනවා. ISO standardsවලට අනුව හදපු labවලින් තමයි මේක check කරලා තිබුණේ. ඊට පස්සේ අපි දැක්කා, මේ ආකාරයට check කරනකොට එන්න එන්නම අඩු වෙන පැත්තට තමයි යන්නේ කියන එක. මුලින්ම check කරන්න පටන් ගන්නකොට තිබුණේ කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 14යි. ඊට පස්සේ කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 13ක් වුණා. ඊටත් පසුව කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 12ක් වුණා. ඉන්පසුව කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 11ක් වුණා. අපට දැනගන්න තිබෙන තොරතුරු අනුව පෞද්ගලික labවලින් මේක check කරන්න බලාපොරොත්තු වෙලා තිබෙනවා. මම මේ ගැන හෙළි කළේ නැත්නම් සමහර විට තව එක වතාවක් check කරලා, අර කලින් ක්‍රමයට අනුව කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 10ක් වෙලා මේ ජලය පාවිච්චි කරන්නත් ඉඩ තිබුණා.

ගරු සහාපතිතුමනි, මේ පිළිබඳව මම පාර්ලිමේන්තුවේදී දැනුවත් කිරීම් කළා. ඊට පස්සේ අපි දැක්කා, ගරු අමාත්‍යතුමාත්, ජාතික ජලසම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ සහාපතිතුමාත් මාධ්‍ය ප්‍රකාශන දෙකක් රජයේ ප්‍රචාරණ අධ්‍යක්ෂතුමා හරහා මාධ්‍යයට යවා තිබුණු බව. විශේෂයෙන්ම මේකේ සඳහන් වෙලා තිබුණා, එක් එක් රටවල මේ hydrated limeවල තිබෙන chromium content එක ලංකාවට වඩා වැඩියි කියලා. නවසීලන්තය, UK වාගේ රටවල් රාශියක් ගැන කථා කළා. හැබැයි, ඒ වෙලාවේ මම Google එකේ ඒ ගැන පරීක්ෂා කර බැලුවා. එතකොට බැලූ බැල්මට මටත් පෙනුණේ අමාත්‍යතුමාත්, ජාතික ජලසම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ සහාපතිතුමාත් කියපු සමහර කාරණා ඇත්ත වාගේයි. හැබැයි, මම දවස් කිහිපයක් අරගෙන ඒ ගැන ගවේෂණයක් කළා.

ගරු සහාපතිතුමනි, මේකේ තිබෙන ප්‍රධානම කාරණය මෙයයි. අපේ ගරු අනුර කරුණානිලක අමාත්‍යතුමා මේ අවස්ථාවේදී ගරු සභාවේ ඉන්නවා. 2025 පෙබරවාරි 07වැනි දා එතුමා මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී කරපු ප්‍රකාශය ඇතුළත් හැන්සාඩ් වාර්තාව මා ළඟ තිබෙනවා. ඒ වාගේම ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය ඉදිරිපත් කරපු මාධ්‍ය ප්‍රකාශනයත් මා ළඟ තිබෙනවා. හැබැයි ගරු සහාපතිතුමනි, මේ දෙකේ තිබෙන්නේ දෙකක්. මම මේකට උදාහරණයක් කියන්නම්.

2025 පෙබරවාරි 07වැනි දා හැන්සාඩ් වාර්තාවේ, තීරු අංක 1644හි ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් කළ ප්‍රකාශයේ මෙසේ සඳහන් වනවා:

"නමුත්, 2024.07.26 දින SLS ආයතනය විසින් අඩංගු විය හැකි උපරිම ක්‍රෝමියම් ප්‍රමාණය කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 12 දක්වා ඉහළ දමා තිබුණා."

හැබැයි, අනික් පැත්තෙන් ජාතික ජලසම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ සහාපතිතුමා කියනවා, දින කිහිපයකට පෙර SLS ප්‍රමිතිය සඳහා උපරිම chromium content එක 10mg per kg සිට 12 දක්වා වැඩි කළා කියලා. එතුමා කියනවා, පෙබරවාරි මාසයේ මුල, දින කිහිපයකට කලින් තමයි මේකේ SLS standards එහෙම

නැත්නම් ප්‍රමිතිය 12 දක්වා වැඩි කළේ කියලා. හැබැයි, ඇමතිතුමා කියනවා, 2024.07.26වැනි දා තමයි අඩංගු විය හැකි උපරිම chromium content එක කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 12 දක්වා වැඩි කළේ කියලා. ගරු සහාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රමිති ආයතනය විසින් මේක වෙනස් කරපු ලේඛනයත් මම ළඟ තිබෙනවා. ඒක නියමිත වෙලාවට කරලා තිබෙන්නේ, 2025.01.21වැනි දා. මම ඒ ලේඛනය මේ අවස්ථාවේදී සභාගත* කරනවා.

එතකොට ඇමතිතුමා ඇයි මේ බොරු කියන්නේ? කාව ආරක්ෂා කරන්න ද එතුමා බොරු කියන්නේ? හැන්සාඩ් වාර්තාවේ තිබෙන ඔබතුමා කළ ප්‍රකාශයයි, ප්‍රමිති ආයතනයෙන් මේ වෙනස් කරපු එකේයි, දින දෙක අතර මාස 7ක පරතරයක් තිබෙනවා. මේකත් පසුගිය ආණ්ඩුවට දාලා බෙරෙන්න හදන එකක්. ඒක තමයි පළමුවැනි කාරණය. දෙවැනි කාරණය විධියට ගරු අමාත්‍යතුමා මෙසේ සඳහන්කොට තිබෙනවා.

2025 පෙබරවාරි 07වැනි දින හැන්සාඩ් වාර්තාවේ, තීරු අංක 1644හි මෙසේ සඳහන් වනවා:

"ඒ වාගේම, ලෝකයේ බොහෝ රටවල් ක්‍රෝමියම් උපරිම ප්‍රමාණය වශයෙන් ලංකාවේ SLS ප්‍රමිතීන්වලට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් තමයි භාවිත කරන්නේ. උදාහරණයක් හැටියට ගන්නොත්, යුරෝපයේ රටවල සහ UKවල කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 20ක්, සිංගප්පූරුවේ මිලිග්‍රෑම් 20ක් සහ නවසීලන්තයේ මිලිග්‍රෑම් 150ක් වශයෙන් තමයි තිබෙන්නේ."

හැබැයි, ඒකම අනෙක් පැත්තෙන් National Water Supply and Drainage Board එකේ සහාපතිතුමා කියනවා, New Zealand Water and Waste Association එක අනුව මිලිග්‍රෑම් 25 කියලා. ඇමතිතුමා කියනවා, කිලෝග්‍රෑමයකට මිලිග්‍රෑම් 25ක් Chromium පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් කියලා. හැබැයි, National Water Supply and Drainage Board එකේ සහාපතිතුමා කියනවා, නවසීලන්තයේ මිලිග්‍රෑම් 25ක් පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් කියලා. ඇත්තම තත්ත්වය නම් මේ දෙකම බොරු. මොකද, මේ National Water Supply and Drainage Board එක කියන මේ report එක 1997දී නිකුත් කරලා තිබෙන්නේ New Zealand Water and Waste Association එක මගින්. මේක නිකමම එහේ හදපු Association එකක්. ඒක මේ ජල සම්පාදන මණ්ඩලයේ එකක් නොවෙයි. 1997 හදපු report එකක් base කරගෙන කියනවා, නවසීලන්තයේ මිලිග්‍රෑම් 25 කියලා. මේකේ හොඳම කාරණය ඒක නොවෙයි, ගරු සහාපතිතුමනි. ඒ Association එකම කියනවා, "Neither the Organisation of Water New Zealand nor any person involved in the preparation of this publication accept any form of liability whatsoever for its contents." කියලා. ඒ Association එකම කියනවා, මේ report එකේ තිබෙන කිසිම දෙයක් ගැන වගකීම ගන්නේ නැහැ කියලා. දැන් හදපු මනුස්සයාත් කියනවා, අපි වගකීම ගන්නේ නැහැ කියලා. හැබැයි, ලංකාවේ ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ සහාපතිවරයා කියනවා, මෙන්න මේක තමයි New Zealand standards කියලා.

මෙන්න තිබෙනවා, ඇත්තම New Zealand standards. ඒගොල්ලන් හරියටම පාවිච්චි කරන්නේ WHO standards. New Zealandවල ජලයට දමන hydrated limeවල තිබෙන Chromium අගය ගැන නොවෙයි බලන්නේ. ඒගොල්ලන් බලන්නේ final product එක. පිරිසිදු ජලයේ කොච්චර ප්‍රමාණයක් Chromium

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தி்ல் வைக்கப்பட்டிருள்ளது.
* Placed in the Library.

[ගරු ඩී. ඩී. වානක මහතා]

තිබෙනවාද එහෙම නැත්නම් කිලෝග්‍රෑම්යකට උපරිම 0.05 milligram තිබෙන්න පුළුවන් කියලා තමයි නවසීලන්තය කියන්නේ. මේ තිබෙන්නේ නවසීලන්තයේ water legislation එකක්. මේකේ සම්පූර්ණයෙන් විස්තරය තිබෙනවා. හැබැයි, යම්කිසි association එකක් අරගෙන තමන්ට වාසි විධියට මේක වෙනස් කරගන්න ගන්නා උත්සාහයක් පිළිබඳව තමයි අපට පෙනෙන්නේ, ගරු සභාපතිතුමනි.

දැන් අපට තිබෙන ප්‍රශ්නය ඇයි මෙව්වර මේක වැඩි කරන්න තිබෙන වුවමනාව කියන එකයි. අපි සියලුදෙනාම දන්නවා, Chromium කියන්නේ පිළිකාකාරකයක් බව. ගරු සභාපතිතුමනි, ඔබතුමාත් විශේෂඥ වෛද්‍යවරයෙක්. කලින් වෛද්‍යවරයෙක් කලා කලා. එතුමන්ලා දන්නවා, මේ Chromium ශරීරයට හොඳ නැහැ කියලා. දවසකට ගන්න පුළුවන් Chromium ප්‍රමාණය මනින්නේ මයික්‍රෝග්‍රෑම්වලින්. මයික්‍රෝග්‍රෑම් 1,000ක් තමයි මිලිග්‍රෑම් එකක් වෙන්නේ. අපි සාමාන්‍යයෙන් ග්‍රෑම්, කිලෝග්‍රෑම්වලින් විතරයි කටයුතු කරන්නේ. මයික්‍රෝග්‍රෑම් 1,000ක් තමයි මිලිග්‍රෑම් එක. මිලිග්‍රෑම් 1,000ක් තමයි ග්‍රෑම් එක. මෙහෙම මනින එකක් ඇයි ලංකාවේ මේ හදිසියේ වැඩි කරන්නේ? පසුගිය අවුරුදු 20 තුළ ලෝකයේ කිසිම රටක් තමන්ගේ ප්‍රමිතිය බාල කරලා නැහැ. මේක පටන් ගන්නේ 1990දී. 1990දී ලෝකයේ Chromium content එක තිබෙන්නේ කිලෝග්‍රෑම්යකට මිලිග්‍රෑම් 0.1යි. ඊට පස්සේ 2005 වෙනකොට මේක වැඩි කර ගන්නවා, මිලිග්‍රෑම් 0.05 දක්වා. මේක තමයි WHO එකේත්, හැම තැනමත් තිබෙන්නේ.

හැබැයි, හැම තැනම එහෙම තිබියදී ලංකාවේ විතරක් පුනරුද ආණ්ඩුව ආපු ගමන් හදිසියේ ලංකාවේ මිනිස්සුන්ට,- මේ ආණ්ඩුව බලයට ආවේ පිළිකා රෝගීන්ට වතුර දුන්නා කියමින්. හැබැයි, අන්තිමට මේ ආණ්ඩුව වතුර හරහා නිත්‍යානුකූලව පිළිකාකාරක ජනතාවට පොවන්න සූදානම් වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. මට ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්න කිහිපයක් අහන්න තිබෙනවා. පළමු ප්‍රශ්නය මේකයි. පළමු stock එක fail වෙනවා. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමා මට උත්තර දුන්නොත් හොඳයි, තවම ඒ ටික තිබෙනවා. තවම ගාල්ලේ තිබෙනවා, අඹතලේ තිබෙනවා, කළුතර තිබෙනවා. ඇයි, මේවා අයිත් කරන්නේ නැත්තේ? ඒක තමයි පළමුවන ප්‍රශ්නය.

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු අනුරා කරුණාතිලක)
(The Hon. Anura Karunathilaka)

මම බොහොම වගකීමෙන් කියනවා, මේ ප්‍රශ්නගත hydrated lime තවමත් අපි use කරන්නේ නැහැ කියන එක. [බාධා කිරීමක්] පොඩ්ඩක් ඉන්න. දැන් ඔබතුමා පුනරුවිචාරණය කරමින් කියන්නේ අපි ඇවිල්ලා මේ සීමාවන් ඉහළ දමන්න ඉල්ලීම් කලා කියන එකයි.

හැබැයි මම ඔබතුමාට වගකීම් සහගතව කියනවා, මේ ප්‍රමාණය ඉහළ දැමීම සඳහා අපි කිසි විධියකින් අපේ කාලය තුළ ඉල්ලීමක් කළේ නැහැ කියන එක. මම සඳහන් කරපු කාලයේ තමයි ඒ පිළිබඳව ඉල්ලීම කරලා තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම ඒ ඉල්ලීම සහ මේ තොගය සම්බන්ධයෙන් කිසිම සම්බන්ධතාවක් ඇත්තේ නැහැ. ඒ වාගේම මම කලින් සඳහන් කලා වාගේ අපි tender call කරනකොට අදාළ පිරිවිතරයන් සඳහන් කරනවා. ඒ පිරිවිතරයන්ට අනුකූලව ලැබෙන තොග විතරයි අපි භාවිත කරන්නේ. මේ තොගය තවමත් අපි ජල පිරිපහදුව සඳහා භාවිත කරන්නේ නැහැ. මම නැවත වරක් වගකීමෙන් කියනවා,-

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු ඩී.වී. ජානක)
(The Hon. D.V. Chanaka)
කොහේද තිබෙන්නේ?

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු අනුරා කරුණාතිලක)
(The Hon. Anura Karunathilaka)
පොඩ්ඩක් ඉන්න, පොඩ්ඩක් ඉන්න.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු ඩී.වී. ජානක)
(The Hon. D.V. Chanaka)
තිබෙන තැන කියන්න, ඇමතිතුමා. ඒවා කොහේද තිබෙන්නේ දැන්?

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු අනුරා කරුණාතිලක)
(The Hon. Anura Karunathilaka)
ඒවා ගබඩා කරලා තිබෙනවා.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු ඩී.වී. ජානක)
(The Hon. D.V. Chanaka)
කොහේද තිබෙන්නේ?

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු අනුරා කරුණාතිලක)
(The Hon. Anura Karunathilaka)
මෙහෙමයි. ඔබතුමා procedure එක දන්නවා නේ. තොග ලැබුණොට පස්සේ අදාළ ගබඩාවලට dispatch කරනවා. මුලින් පරීක්ෂා කරනවා. ඒ වාගේම භාවිත කරන්න කලින් ඒ ගබඩාවලදීත් ආයෙත් සැරයක් පරීක්ෂා කරනවා. ඒ පරීක්ෂණයන්ට අනුකූලව, පිරිවිතරයන්ට අදාළ වූණොත් විතරයි පිරිපහදුව සඳහා භාවිත කරන්නේ. මේ තොගය අපි tender call කරනකොට තිබුණු පිරිවිතරවලට අනුකූල නැති නිසා භාවිත කරලා නැහැ. එකකොට අපට අවස්ථාව තිබෙනවා, ඒ වෙනුවෙන් අදාළ සැපයුම්කරුගෙන් අලුත් තොග ලබා ගන්න. ඒ නිසා මේ රටේ ජනතාවට බොහොම පැහැදිලිව කියනවා, ලංකාවේ ප්‍රමිතීන්වලට අනුකූල hydrated lime විතරයි National Water Supply and Drainage Board එක පාවිච්චි කරන්නේ; මේ තොගය පාවිච්චි කරන්නේ නැහැ කියන එක.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු ඩී.වී. ජානක)
(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, මම කලින් කීවා වාගේම ඒ තොග තවම තිබෙන්නේ පිරිපහදුවල. දැන් මාස හතරක් වෙනවා reject වෙලා. ඇයි ඒවා ගෙතියන්නේ නැත්තේ? ඒකට හේතුවත් මම කියන්නම්, ගරු සභාපතිතුමනි.

ඒකට හේතුව තමයි දැන් මෙතුමන්ලා සූදානම් වෙනවා, අලුත් ටෙන්ඩරයක් call කරන්න. අලුත් ටෙන්ඩරය call කරනකොට දැන් standards up වෙලා තිබෙන්නේ. දැන් ලංකාවේ ප්‍රමිතිය බාල වෙලා තිබෙන්නේ. කලින් කිලෝ ග්‍රෑම්යක තිබෙන්න පුළුවන් වුණු ක්‍රෝමියම් ප්‍රමාණය මිලි ග්‍රෑම් 10යි; දැන් මිලි ග්‍රෑම් 12ක් වෙලා තිබෙන්නේ. අලුත් ටෙන්ඩරයක් දැමීමාම එකම කොමිෂාරියට පුළුවන් නැවත වතාවක් අලුත් ටෙන්ඩරයට ඇවිල්ලා මිල ගණන් දෙන්න; අර ටිකම නැවත පාවිච්චි කරනවා. හරි සාධාරණයි නේද? බැලුවාම සාධාරණයි. හැබැයි ප්‍රශ්නය ගරු සභාපතිතුමනි,-

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(මාණ්ඩුමුතු අනුරා කරුණාතිලක)
(The Hon. Anura Karunathilaka)

උපකල්පන මත ඉඳලා කියන දේවලට අපට උත්තර දෙන්න බැහැ. ඔබතුමා ඔය සිද්ධීන් වූණොට පස්සේ කියන්න. හැබැයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමාගෙන් මම අහන්න කැමැතියි, අර කෙහෙලිය

රඹුක්වැල්ල හිටපු ඇමතිතුමා පිළිකාකාරක ඖෂධ ගෙනැල්ලා එතුමාට වරද්ධව දෝෂාභියෝගයක් ගෙනාපු වෙලාවේ ඔබතුමා කොහේද හිටියේ කියලා. පොඩ්ඩක් කල්පතා කරලා බලන්න. ඒ නිසා මම නැවත වරක් කියන්නේ, ඔබතුමා උපකල්පනය කරමින් ප්‍රකාශ නිකුත් කරලා මේ රටේ ජනතාවත්, මේ ගරු සභාවත් නොමඟ යවන්න එපා. උපකල්පන උපකල්පන හැටියට තියා ගන්න; සිහින සිහින හැටියට තියා ගන්න.

ගරු සභාපතිතුමා

(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)

The Hon. D.V. Chanaka, you have got one more minute, please.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා

(*மாண்புமிகு டி.வீ. சானக*)
(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, විපක්ෂ නායකතුමා මට විනාඩි දෙකක කාලයක් ලබා දෙනවාය කිව්වා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(*மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க*)
(The Hon. Gayantha Karunathilleka)

ගරු සභාපතිතුමනි, එතුමාට විනාඩි දෙකක් ලබා දෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමා

(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)

Okay. You may continue for two minutes.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා

(*மாண்புமிகு டி.வீ. சானக*)
(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, කෙහෙලිය රඹුක්වැල්ල මහත්මයා සම්බන්ධ කාරණයටත් මම එතුමාට උත්තරයක් දෙන්නම්. ගරු ඇමතිතුමනි, එතුමාට දෝෂාභියෝගයක් ගෙනාවා වාගේම එතුමා සිරගත වූණේත් ගිය ආණ්ඩුව තිබේද්දීමයි. රටේ නීතිය ක්‍රියාත්මක කළා. එතකොට හිටියේ ඔබතුමන්ලා නොවෙයි. මේ, SLS ප්‍රමිතීන්. මෙතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ නොවෙයි. හැබැයි, මේ ප්‍රමිතිය වෙනස් කළේ ඇයි? මේ අගය මිලිග්‍රෑම් 12ක් කළේ ඇයි? මේ සභාවේ ඉන්නවා අපේ හිටපු කථානායකතුමා - රත්වල මහත්මයාගෙන් ඇහුවොත් කියාවි. ඔබතුමා පිටුපස හැරිලා එතුමාගෙන් අහන්න. එතුමා කියාවි.මේක වැරදියි. ලෝකයේ කිසිම රටක ප්‍රමිතිය වැඩි කළේ නැත්නම්, ඇයි වැඩි කළේ?

දෙවැනි කාරණය ගරු සභාපතිතුමනි, අලුතෙන් ආපු stock එකත් fail. පරණ එක වාගේම අලුතෙන් ආපු stock එකත් fail. ඒ වාගේම ඒ stock දෙකම පිට රටින් check කරලා ගෙනාපු ඒවා. ඇමතිතුමනි, පරීක්ෂණයක් කරලා එකක් වරදින් පුළුවන්. දෙවැනි එකත් fail නම් කොහොමද, තවදුරටත් මේවා විශ්වාස කරන්නේ? අනෙක් එක lab හතරකින් එකම sample එකට results හතරක් එනවා නම්, හරි එක තියාගෙන ඉතුරු තුන වහන්න. එහෙම නැත්නම් ඒ ගොල්ලන් blacklist කරන්න, එකම කොට්ටයෙන් sample හතරට ප්‍රතිඵල හතරක් එනවා නම්.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම තමයි මේ පුනරුද ආණ්ඩුව ඉතිහාසගත වෙනවා ලංකාවේ. ක්‍රෝමියම් කියන්නේ රටේ ජනතාවට හිතකර දෙයක් නොවෙයි, පිළිකාකාරකයක්. ඒකෙන් වකුගඩු රෝග ඇති වෙන්න පුළුවන්, pregnant අයට හොඳ නැහැ. ඒ හැම දේම නිසා ඒවා මනින්නේ මයික්‍රෝග්‍රෑම්වලින්. මිලිග්‍රෑම් එකකට මයික්‍රෝග්‍රෑම් 1,000ක් තිබෙනවා. මයික්‍රෝග්‍රෑම්වලින් තමයි රටේ ජනතාවට ගන්න පුළුවන් ප්‍රමාණය මනින්නේ. එහෙම දෙයක ප්‍රමිතිය වැඩි කරලා, වතුර හරහා පිළිකාකාරක දෙන්න

තමයි ඔබතුමන්ලා උත්සාහ කරන්නේ. ඇයි ඇමතිතුමාගෙයි, සභාපතිතුමාගෙයි ප්‍රකාශ දෙකක්? මොකද, මේ ගොල්ලන්ට ඕනෑ "ලෝකයේ වැඩියි, අපේ අඩුයි" කියලා පෙන්වන්න. පැහැදිලිවම මේ පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් කළ යුතුයි, රටේ ජනතාව බේරා ගන්න.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා

(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)

Next, the Hon. Dilip Wedaarachchi. You have 15 minutes.

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා

(*மாண்புமிகு திலிப் வெதாரச்சி*)
(The Hon. Dilip Wedaarachchi)

ගරු සභාපතිතුමනි, අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව විවාද කරන මේ අවස්ථාවේදී අදහස් කිහිපයක් ඉදිරිපත් කරන්න අවස්ථාව ලැබීම ගැන මම බෙහෙවින්ම සතුටු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම මෙවර අය වැයෙන් නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයට විශාල මුදලක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. මම ඒ ගැන බොහොම සන්තෝෂ වෙනවා. අපේ දිස්ත්‍රික්කයේ නිවාස ප්‍රශ්න ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ මුදල්වලින් ඒවා විසඳන්න සහයෝගය ලබා දෙන්න මම මේ අදහස් ටික ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, 2015-2019 කාලයේ "උදාගම්" සංකල්පය යටතේ ගම්මාන 333ක්-

ගරු ඇන්ටන් ජයකොඩි මහතා (පරිසර නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(*மாண்புமிகு அன்றாள் ஜயக்கொடி - சுற்றுமடல் பிரதி அமைச்சர்*)
(The Hon. Anton Jayakody - Deputy Minister of Environment)

නැඹී සිටියේය.
எழுந்தார்.
rose.

ගරු සභාපතිතුමා

(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)

Yes, Hon. Antorn Jayakoday?

ගරු ඇන්ටන් ජයකොඩි මහතා

(*மாண்புமிகு அன்றாள் ஜயக்கொடி*)
(The Hon. Anton Jayakody)

අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි.

ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමා ක්‍රෝමියම් ගැන මේ සභාවට වැරදි අවබෝධයක් ලබා දෙන්න උත්සාහ කළා. ඒ නිසා මම ඒක ගැන පොඩි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න ඕනෑ. ලෝකයේ හුණුගල්වල ක්‍රෝමියම් content එක per kilogram මිලිග්‍රෑම් දශම 1 සිට 10 දක්වා තිබෙන්න ඕනෑ. හැබැයි, WHO එකේ standards තමයි ලීටරයට මිලිග්‍රෑම් 0.05යි කියන එක. ඒ කියන්නේ, water purify කරලා බොන්න දෙන වතුරේ තිබෙන්න ඕනෑ ලීටරයට මිලිග්‍රෑම් 0.05යි. සාමාන්‍යයෙන් අපට වතුර ලීටරයක් purify කරන්න alum එහෙම නැත්නම් හුණු ගල් පාවිච්චි කරන්නේ ඉතාම ස්වල්ප ප්‍රමාණයයි. එතකොට මෙන්න මේකේ පරස්පරයක් තිබෙනවා. මම හිතනවා තවම අපි අර standards භාවිත කරලා නැහැ කියලා. ඒක භාවිත කළාට පස්සේ තමයි check කරන්න ඕනෑ. Purify කළ වතුරේ තිබෙන්න ඕනෑ මිලිග්‍රෑම් 0.05යි. [*බාධා කිරීමක්*]

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Hon. D.V. Chanaka, let us take it as a clarification.

ගරු ඩී.වී. චානක මහතා

(மாண்புமிகு டி.வீ. சானக)

(The Hon. D.V. Chanaka)

මට තත්පර 10ක් දෙන්න, ගරු සභාපතිතුමනි.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Okay, take 10 seconds, please.

ගරු ඩී.වී. චානක මහතා

(மாண்புமிகு டி.வீ. சானக)

(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, ඉතාම බරපතල ප්‍රකාශයක්. මම එතුමාත් එක්ක එකඟ වෙනවා, ලීටරයකට මිලිග්‍රෑම් 0.05 තමයි තිබෙන්න ඕනෑ කියලා. එතුමා කියනවා 10mg ඉඳන් 12mg දක්වා වැඩි කළා කියලා. හැබැයි වැඩි කරලා purify කරලා පාවිච්චි කරලා තමයි ලූ, බලන්න වෙන් වෙන් ඒකේ පිළිකාකාරක තිබෙනවාද කියලා. එතකට standards හදන්නේ මේවා check කරලා නොවෙයිද? මේක තමයි මම කියන්නේ. මෙතැන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, දැන් අපේ පරිසර නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා කියනවා, එතුමන්ලා හදපු එක, 12mg, purify කරලා තමයි බලන්න වෙන් වෙන් ඒක 0.05mgද, නැද්ද කියලා යනුවෙන්. ඉතින් මේක නේ ප්‍රශ්නය. මේක තමයි මම කියන්නේ. මේ standards හදුවේ අර කොමිෂන්වලට වුවමනාවට මිස රටේ වුවමනාවට නොවෙයි. පැහැදිලිවම ඇමතිතුමාගේ ප්‍රකාශයෙන් ඒක පැහැදිලි වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Hon. Dilip Wedaarachchi, you may continue, please.

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு திலீப வெதஆர்ச்சி)

(The Hon. Dilip Wedaarachchi)

ගරු සභාපතිතුමනි, මම දැන් ඉඳලා වේලාව ගන්නම්.

ගරු රවී කරුණානායක මහතා

(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க)

(The Hon. Ravi Karunanayake)

Sir, I rise to a point of Order.

Hon. Chairman, we appreciate this type of intervention. But, I hope it is allowed not only for today, but as a practice when things like this come up. I mean, this intervention is good. I hope we get the entire matter sorted out. I only made a point, that we appreciate this type of intervention. Do not stop it from happening in the future as well.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)

(The Hon. Bimal Rathnayake)

I agree with the Hon. Ravi Karunanayake. But, I think one intervention is enough. Otherwise, we would have to continue until midnight.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Yes, otherwise, we would not be able to go forward, Hon. Member.

Hon. Dilip Wedaarachchi, your time starts now.

[අ.භා. 12.10]

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு திலீப வெதஆர்ச்சி)

(The Hon. Dilip Wedaarachchi)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට මේ අවස්ථාව ලබා දුන්නාට බෙහෙවින් ස්තූතියි. නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේත්, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂ ගැන කථා කරන මේ අවස්ථාවේ අපේ දිස්ත්‍රික්කයේ ඇති වෙලා තිබෙන ගැටලු ටිකක් ඉදිරිපත් කරලා ඒවා විසඳා ගැනීම සඳහා සහයෝගය ලබා ගන්න මම බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මම මෙහිදී විශේෂයෙන් මතක් කරන්න ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. 2015-2019 කාලයේ පැවති යහ පාලන ආණ්ඩුව සමයේ උදාගම් 337ක ගෙවල් 8,663ක් ඉදිකිරීම ආරම්භ කළා. ඒවායෙන් ගෙවල් 2,863ක වැඩ තිබුණි. ගෙවල් 5,798ක වැඩ අතරමග තතර වුණා. මොකද, 2020 මහ මැතිවරණය ආවා. එම මහ මැතිවරණය අවස්ථාවේ ඒ කටයුතු ඔක්කොම තතර වුණා. මහ මැතිවරණය අවස්ථාවේ ශ්‍රී ලංකා පොදුජන පෙරමුණේ නායකයින් ගම්මානයෙන් ගම්මානයට ගිහිල්ලා ඒ නිවාස ඉදි කරලා දෙනවා කියලා ඒ නිවාස හිමි ජනතාවගෙන් ඡන්ද ලබා ගත්තා. නමුත්, අද ඒ මිනිස්සු භාගෙට හදපු ඒ ගෙවල්වලට ටකරන් ඇදගෙන, ඉටිකොළ ඇදගෙන ඉන්නවා. ඒ ගෙවල්වල ඉදි කිරීම් වැඩ භාගෙට කරලා තිබෙන්නේ. ඒවාට විදුලිය නැහැ, ජලය නැහැ. අද ඒ ගෙවල් සියල්ලේම මිනිස්සු අසරණ තත්ත්වයට පත් වෙලා ඉන්නවා.

මම මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමාගෙන් විශේෂයෙන් ඉල්ලීමක් කරන්න කැමතියි. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමන්ලාගේ රජයෙන් නිවාස ව්‍යාපෘතිවලට විශාල මුදලක් වෙන් කර තිබෙනවා. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ උදාගම් 337 ගැන වෙනම research එකක් කරලා, වැඩ අවසන් කරපු නැති ගෙවල් හදලා දීලා, විදුලිය, ජලය ලබා දීලා ඒ ගෙවල්වලට අවශ්‍ය කටයුතු කර දෙන්න කියා මම නව රජයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ කාලයේම නිවාස 225ක උදාගමක් ඉදි කරලා තිබෙනවා, වීරකැටිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ අගුහැර ග්‍රාම නිලධාරී වසමේ. ඒ ගම්මානයේ ගෙවල් 225ත් පවුල් 45යි පදිංචි වෙලා ඉන්නේ. මොකද, එහි ජල පහසුකම නැහැ. ඒ කිට්ටුවම ජල උල්පතක් තිබෙනවා. ඒකෙන් ජලය supply කරනවා. නමුත්, ප්‍රමාණවත් නැහැ. ඒ ගම්මානයේ පාසල් යන දරුවන් ඉන්නවා; කාන්තාවන් ඉන්නවා. වතුර නැති නිසා ඒ ජනතාව වැහි වතුර එකතු කරලා තම අවශ්‍යතාවලට යොදා ගන්නවා; සල්ලි ගෙවලා වතුර බවුසර් ගෙන්වාගෙන තම වැඩ කටයුතු කරගන්නවා. ඒ ගමේ කට්ටිය සියලුදෙනාම එකතු වෙලා මේ ගැටලුව ජල සම්පත් මණ්ඩලයට ලිව්වා. ගරු ජනාධිපතිතුමාටත් ලියා එවා තිබෙනවා. ඒ ඔක්කොම ලියුම්වල පිටපත් මා ළඟ තිබෙනවා. ඒ අය ජාතික ජල සම්පත් මණ්ඩලයට, ජාතික ජල සැපයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට, ගරු ජනාධිපතිතුමාට, ගරු ඇමතිතුමාට බොහෝ සෙයින් ලියුම් ලියා තිබෙනවා. නමුත්, ඒ කටයුත්ත කරගන්න බැරිව එම ජනතාව අසරණ තත්ත්වයට පත් වෙලා ඉන්නවා.

අපේ ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමා කිවවා වාගේ ජලය තමයි අත්‍යවශ්‍ය දේ. නොකා හිටියත් ජලය නැතිව මනුස්සයින්ට ජීවත් වෙන්න අමාරුයි. ඒ ප්‍රදේශයේ ජල ප්‍රශ්නයත් හරිම උග්‍ර ප්‍රශ්නයක්. එම නිසා ඒ අභියාචනා මිනිසුන්ගේ ඒ ගම්මානයට ජල පහසුකම් ලබා දෙන්න කියලා මම මේ අවස්ථාවේ ඉල්ලා සිටිනවා. අවසාන වශයෙන්, දකුණු පළාතේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී වෙතින් 2024.08.07 වැනි දා ලියුමක් එවා තිබෙනවා. ඒ ලියුමේ එතුමා කියා තිබෙනවා, එම පහසුකම ලබා දෙන්න පුළුවන්, ඉදිරියේදී එම වැඩ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරනවා කියලා. ඒ නිවාස ව්‍යාපෘතිය 2015 - 2019 කාලයේ ඉදි කරපු නිසා දේශපාලන වශයෙන් කල්පනා කරලා රාජපක්ෂ ආණ්ඩුව කාලයේ එහි වැඩ කටයුතු නතර කරලායි තිබුණේ. නිලධාරීන් විසින් ඒවා ක්‍රියාත්මක කළේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. වීරකැටිය, අගුහර පිහිටි එම උදාගම්මානයේ ගෙවල් 225ක් තිබෙනවා. ඒ නිවාසවල පවුල් හතළිස් ගණනක් පදිංචිව සිටිනවා. අනෙක් මිනිස්සු පදිංචි වෙන්නේ නැත්තේ ජලය නැති නිසා; විදුලිය නැති නිසා. ඒ නිසා ඒ ව්‍යාපෘතියේ වැඩකටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන්න කියලා මම ඔබතුමන්ලාගෙන් මේ අවස්ථාවේ ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම අපේ ගරු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමාට ලොකු ප්‍රශ්නයක් ඉදිරිපත් කරන්න ඕනෑ. පාන්දර 5.25ට බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කළ "රුහුණු කුමාරි" කෝච්චිය යළි මාතරින් ගමන් ආරම්භ කරවන්න මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා කටයුතු යෙදුවා. ඒ, මාතර ජනතාව වෙනුවෙන්. ගරු ඇමතිතුමනි, අපේ ඉල්ලීම පරිදි රුහුණු කුමාරි කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරන්න කටයුතු කර තිබුණා. නමුත් එය ආයෙත් මාතරින් ගමන් ආරම්භ කරන්න පටන් ගත්තා. මාතර ජනතාවගේ ඉල්ලීම පරිදියි ඒ කෝච්චිය මාතරින් ගමන් ආරම්භ කළේ.

අපි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට කරුණු ඉදිරිපත් කරලා, කථා කරලා තමයි එය බෙලිඅත්තෙන් ආරම්භ කරන්න කටයුතු කළේ. ඒ අනුව 2024 පළමුවැනි මාසයේ පළමුවැනි දා ඉදන්, මරදාන දක්වා යන කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කළා. ඒ කෝච්චිය එසේ බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරලා දවස් 11ක් යන කොට වීරසුමන වීරසිංහ හිටපු මන්ත්‍රීතුමා 2024 ජනවාරි 11 වන දා පාර්ලිමේන්තුවේදී ඒ ගැන ප්‍රශ්න කළා. එහිදී වීරසුමන වීරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා ඇතුළු මාතර දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය කළ සියලු මන්ත්‍රීවරු එකතු වුණා. එදා හිටපු කථානායකතුමා, වීරසුමන වීරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා, සාගල රත්නායක මන්ත්‍රීතුමා, බුද්ධික පතිරණ මන්ත්‍රීතුමා, නිපුණ රණවක මන්ත්‍රීතුමා කියන සියලු දෙනා එක්කාසු වෙලා මාතර ජනතාවගේ ඉල්ලීමට අනුව නැවත වරක් ඒ කෝච්චිය මාතරින් ගමන් ආරම්භ කරන්න කටයුතු කළා. ඒ දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කරලා තිබෙනවා, බෙලිඅත්තට යනකල්. ඒ කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කළාම මාතර ඉන්න ජනතාවට මාතර ඉඳලා එන්න අපහසු නිසා ඒගොල්ලන් එය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරන එක නතර කළා. ඒ සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේදී වීරසුමන වීරසිංහ මන්ත්‍රීවරයා කළ කථාව ඇතුළත් හැන්සාඩ් වාර්තාවක් මම දැන් අරගෙන ආවා. මම නැවත වතාවක් පාර්ලිමේන්තුවේදී මේ ගැන ප්‍රශ්න කළා. එසේ ප්‍රශ්න කළාට කවදාවත් ඒ ප්‍රශ්නය විසඳුණේ නැහැ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මම කරන ඉල්ලීම මේකයි. දකුණු පළාතේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ, මොනරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ, ඒ වාගේම රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාව කොළඹට එන්නේ බෙලිඅත්තට ඇවිල්ලායි. ඒ නිසා විශාල ජනතාවකගෙන් ඉල්ලීමක් තිබෙනවා, මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න කියලා. ඒ කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරන එක නතර කළේ දේශපාලන අධිකාරියයි; මාතර දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය කළ මැති ඇමතිවරුන් විසින්. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා ඉදිරිපත් වෙලා මරදාන බලා එන රුහුණු

කුමාරි කෝච්චිය උදේ 5.25ට බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරවන්න කටයුතු කරන්න. දහවල් 12.50ට බෙලිඅත්තෙන් නුවර බලා ගිය ශිෂ්‍යගාමී කෝච්චියත් නතර කළා. මාතරින් තමයි ඒ කෝච්චියත් යන්නේ. උදේ 5.25ට ගාලු කුමාරි කෝච්චිය බෙලිඅත්තේ ඉදන් මාතරට යන කල් ඉන්නවා මාතරින් ගමන් ආරම්භ කරන කෝච්චිය මාතරින් පිටත් වෙන්න. එතකොට, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙන්නේ නැහැ; භාණ්ඩ පටවන්නේ නැහැ. ඒ නිසා හම්බන්තොටින්, මොනරාගලින් කරපු බඩු ප්‍රවාහනයන් දැන් නතර වෙලා තිබෙනවා. මේක ලොකු ප්‍රශ්නයක්. අපේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ සහ මොනරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාවට කොළඹට එන්න හැකියාවක් නැහැ, මේ ප්‍රශ්නය නිසා. මේක දේශපාලන අධිකාරිය විසින් නතර කරපු එකක්. ගරු බිමල් රත්නායක මැතිතුමනි, ඒ නිසා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. ඔබතුමා අපේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ. ඔබතුමා දැන් අපේ ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා. ඉතින් ඔබතුමා මැදිහත් වෙලා එම දිස්ත්‍රික්කයේ වැඩ කටයුතු-

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්
(**மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஒருவர்**)
(**An Hon. Member**)
එතුමා ගමට, -

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා
(**மாண்புமிகு திளிப் வெதாரச்சி**)
(**The Hon. Dilip Wedaarachchi**)

ගමට කරන සේවයක් විධියට නොවෙයි, සාධාරණය ඉෂ්ට කරන්න. මම තනියම සටන් කළේ මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මන්ත්‍රීවරුන් එකක්. එහෙම සටන් කරලා එම කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරන්න කටයුතු කළා. නමුත්, දවස් 11යි එම කෝච්චිය බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කළේ. ගරු ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමාට මේ වගකීම භාර දෙනවා. රුහුණු කුමාරි දුම්රිය උදේ 5.25ට බෙලිඅත්තෙන් ආරම්භ කරන්න. 12.50ට මහනුවර බලා යන ශිෂ්‍යගාමී කෝච්චියත් බෙලිඅත්තෙන් ආරම්භ කරන්න. මීට ඉස්සෙල්ලා අලුයම 2.15ට කෝච්චියක් - ශිෂ්‍යගාමී කෝච්චියක්- පිටත් වුණා උදේ 6.00ට කොළඹට ළඟා වෙන්න. ත්‍රිකුණාමලයට, යාපනයට යන ඕනෑම කෙනෙකුට ඒ කෝච්චියෙන් ඇවිල්ලා යන්න පුළුවන්.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(**மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க**)
(**The Hon. Bimal Rathnayake**)
සෙනහ හිටියා ද?

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා
(**மாண்புமிகு திளிப் வெதாரச்சி**)
(**The Hon. Dilip Wedaarachchi**)

ඔව්, ඒ කාලයේ සෙනහ ඉඳලා තිබෙනවා. නමුත් ඒ කෝච්චියත් නතර කරලා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ ගැනත් පොඩ්ඩක් පරීක්ෂා කර බලන්න. මම සඳහන් කළ මේ කෝච්චි තුන බෙලිඅත්තෙන් ගමන් ආරම්භ කරන්න කටයුතු කරන්න. බෙලිඅත්තෙන් නේ රුහුණු කුමාරි දුම්රිය ආරම්භ කරන්න ඕනෑ. රුහුණු කුමාරි දුම්රිය ආරම්භ කරන්න එපායැ, රුහුණු රටින්. ඒක අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයක්. ඒ නිසා මේ ඉල්ලීම ඉෂ්ට කරන්න කියලා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, ගරු ඇමතිතුමනි.

ඒ වාගේම තවත් ප්‍රශ්නයක් ගැන කියන්න තිබෙනවා. මේ ඔක්කෝම හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ප්‍රශ්න. මේකත් දේශපාලනමය වශයෙන් ඇති වුණු ප්‍රශ්නයක්. ගරු ඇමතිතුමනි, සජීත් ප්‍රේමදාස මැතිතුමා හඳුනා නිවාස කියලා ශ්‍රී ලංකා පොදුජන පෙරමුණ රජය ඒ නිවාස අලුත්වැඩියා කළේ නැහැ, ඒ අවුරුදු 40ට. කියන්නත් ලජ්ජයි, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මිනිස්සු

[ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා]

තමයි නරකාදියක ජීවත් වෙනවා වාගේ ජීවත් වෙන්නේ. සජීන් මැතිතුමා හදපු ගෙවල් තිබෙනවා කියලා ගෙවල් 300 ගණනකට වතුර ටික දෙන්නේ නැත්නම්, විදුලිය දෙන්නේ නැත්නම් මොකක්ද තත්වය? *[බාධා කිරීමක්]*

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(*மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
වානක මන්ත්‍රීතුමාට, -

ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මහතා
(*மாண்புமிகு திலீப வேதாரச்சி*)
(The Hon. Dilip Wedaarachchi)

වානක මන්ත්‍රීතුමාට බණින්නේ නැහැ මම. එතුමාට බණින්නේ නැහැ මම. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ ප්‍රශ්නයන් නිරාකරණය කරන්න කියලා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම, තවත් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ආරම්භ කළා, විශාල පාලම් ව්‍යාපෘති කිහිපයක්. එකක් තමයි මෝදරපැලැස්ස පාලම. ඒක කිරිදිඹය හරහා ඉදිවන අලුත් පාලමක්. එය මීටර් 54ක් දිගයි. එහි සියයට 50ක් වැඩ නිම කර තිබෙනවා. ඊළඟට, තාලිගල-රිදියගම යා කරන පාලම. ඒක මීටර් 82ක් දිගයි. ඒකේ සියයට 70ක් වැඩ නිම කරලා තිබෙනවා. *[බාධා කිරීමක්]* ගරු ඇමතිතුමනි, මම මේ විස්තර ඔක්කොම ඔබතුමාට දෙන්නම්. ඊළඟට, බැදිගංතොට-ලියන්ගස්තොට පාලම. එය මීටර් 95ක් දිගයි. සියයට 10යි එහි වැඩ නිම කර තිබෙන්නේ. ඊළඟට, රත්පුදුවැව-තණමල්විල පාලම, මීටර් 36ක් දිගයි, සියයට 55ක් වැඩ නිම කර තිබෙනවා. මැදගොඩ පාලම මීටර් 40ක් දිගයි, සියයට 55ක් වැඩ නිම කර තිබෙනවා.

තල්උන්න අප්‍රපැළැන පාලම මීටර් 28යි, සියයට 20ක් වැඩ කරලා තිබෙනවා. අඟුල්මඩුව අරන්වෙල පාලම මීටර් 27යි, සියයට 31ක් වැඩ කරලා තිබෙනවා. කෙහෙල්වත්ත කටුවන පාලම බලන්න ඔබතුමා යන්න. ඒ පාලම කොනට එනකල්ම හදලා ඉවරයි. හැබැයි, පාලම උඩින් ගිහිල්ලා, ඉණිමගක් නියලා පහළට බැහැලා තමයි ඒ ගමට යන්නේ. ඒ පාලමෙන් යන්නේ නැතුව කෙහෙල්වත්ත ගම්මානයට රවුමෙන් යනවා නම්, කිලෝමීටර 8ක් යන්න ඕනෑ. අළුපොත්දෙතියෙයි, උඩවෙල් මුල්ලෙයි, මැදකන්දෙයි හෝග ඔක්කොම ගේන්න ඕනෑ ඒ පාලමෙන්. මේ ඔක්කොම පාලම්වල වාර්තා මා ළඟ තිබෙනවා. බාගෙට හදපු පාලම්වල විස්තරත්, ඒවාට වියදම් වෙච්ච මුදල් සම්බන්ධ විස්තරත් මා ළඟ තිබෙනවා. ඒවා හැන්සාඩගත කරලා ඔබතුමාට දෙන්නම්, ගරු ඇමතිතුමනි. SD & CC ආයතනය තමයි ඒ කොන්ත්‍රාත් එක කරලා තිබෙන්නේ. ඒ, අපේ සජීන් ප්‍රේමදාස මැතිතුමා ආරම්භ කරපු පාලම් ටික. ඒවා හොර කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට දීලා නැහැ. ඒවා හරියාකාරව කරලා තිබෙනවා. 2019දී අපේ ආණ්ඩුව නැති වුණාම, සජීන් ප්‍රේමදාස හදපු පාලම් කියලා ඒ පාලම් එකක්වත් රාජපක්ෂ ආණ්ඩුවෙන් හැදුවේ නැහැ. සජීන් ප්‍රේමදාස ගෙවල් හදන්න ඉඩම් කැබැල්ලක් දුන්නා. ගේ හදා ගන්න ණයකුත් දුන්නා. ණය වුණා කියලා සජීන් ප්‍රේමදාස මැතිතුමාට ඡන්දය නොදී පොහොට්ටුවට ඡන්දය දුන්නා, ඒ ප්‍රදේශවල ජනතාව. ඒ ජනතාව පොහොට්ටුවට ඡන්දය දුන්නා. පොහොට්ටුව ඒ ඡන්ද අරගෙන පළි ගත්තා. ඊට පස්සේ පොහොට්ටුවටත් නොදී ඔබතුමන්ලාට ඡන්දය දුන්නා, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාව. ඔබතුමන්ලාට ඡන්ද දෙලක්ෂ අසූහතරදහස් තුන්සිය ගණනක් දුන්නා. අපට දුන්නේ ඡන්ද 52,000යි. පොහොට්ටුවට දුන්නේ ඡන්ද 26,000යි. ඒ දෙලක්ෂ අසූහතරදහසම ජනතා විමුක්ති පෙරමුණට ඡන්දය දීපු කට්ටිය. ඒ ගෙවල්වල ඉන්නේ,

අභිංසක, දුප්පත් කට්ටිය; නැති බැරි මිනිස්සු. නරකාදියක ඉන්නවා වාගෙයි ඔවුන් ඉන්නේ. ඔබතුමන්ලාට තුනෙන් දෙකක ලොකු බලයක් ලබා දී තිබෙනවා. ඒ නිසා ඔබතුමන්ලාගෙන් මම ඉල්ලීමක් කරනවා, මේ නිවාසවල ප්‍රශ්නය විසඳලා දෙන්න කියලා. ඒ වාගේම මේ පාලම් 13ම ප්‍රතිසංස්කරණය කරන්න හැකි ඉක්මනින් කටයුතු කරන්න කියලාත් ඉල්ලා සිටිනවා. *[බාධා කිරීමක්]* හම්බන්තොට තමයි ඉතින්. ඒවායේ ඉතුරු ටික ඔක්කොම හොයලා, - *[බාධා කිරීමක්]* අපේ ඇමතිතුමා නේ ඉන්නේ.

ඊළඟට, පාරිභෝගික ජනතාවට ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් තංගල්ල ආසනයටයි, බෙලිඅත්ත ආසනයටයි, මුල්කිරිගල ආසනයටයි ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ආරම්භ කරලා තිබුණා, සීමාසහිත ලංකා ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය සංස්ථාව. ඒ ආසන තුනටම තිබුණේ තංගල්ලේ එක විතරයි. ඒක ගිය මාසයේ වැහුවා. මම ඒ අවස්ථාවේ ඇමතිතුමාට කථා කළා. සභාපතිතුමාටත් කථා කළා. කථා කළාම මාසයක් ඇතුළත පරීක්ෂණයක් කරලා නැවත ආරම්භ කරනවා කිව්වා. ඒ ආයතනය බෙලිඅත්ත ආසනයටයි, තංගල්ල ආසනයටයි, මුල්කිරිගල ආසනයටයි ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ඉදි කරපු ආයතනයක්. ඒක දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාවට ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ලබා ගන්න තිබුණ ආයතනය. ඒ නිසා ඒ ආයතනය නැවත වතාවක් තංගල්ල ප්‍රදේශයේ ඉදි කරන්න කියලා ගරු නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස ඇමතිතුමාගෙන් මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ ප්‍රශ්න ඔක්කොම පළිගැනීම්වලට ගොදුරු වෙච්ච නිසා තිබෙන ප්‍රශ්න, ගරු ඇමතිතුමනි. අපේ දිස්ත්‍රික්කය ලොකු පළිගැනීම්වලට ලක් වුණා. 2019ත් පස්සේ පළි ගැනීම්වලට ලක් වුණා. *[බාධා කිරීමක්]* යාළුවා වුණාට කළේ නැහැ නේ. 2019.09.01වැනි දා ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියේ සේවය කළ දින 180 සම්පූර්ණ කරපු සේවකයන් 2,511ක් ස්ථිර කරන්න සූදානම් වූ අවස්ථාවේදී මැතිවරණ කොමසාරිස්වරයා කිව්වා, මැතිවරණයක් එන නිසා - මේ ජනාධිපතිවරණය අවස්ථාවේ නොවෙයි, පසුගිය ජනාධිපතිවරණය අවස්ථාවේදී- ඒ කටයුත්ත වහාම තහර කරන්න, මැතිවරණයෙන් පස්සේ ඒ කටයුත්ත කරන්න කියලා. ඒ මැතිවරණයෙන් පස්සේ ගෝඨාභය රාජපක්ෂ ජනාධිපති වුණා. මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා අගමැති වුණා. නිවාස සංවර්ධන ඇමති හැටියටත් මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා පත් වුණා. එතුමන්ලා පත් වෙනකොට ඒ සේවකයන්ගේ ඒ රැකියාව තහර කරලා තිබුණේ.

ඒ සේවකයන් හම්බන්තොට මහනගර මන්දිරයට කැඳවලා, ඔක්කෝටම කථා කරලා ඒ අයගේ ඡන්දය ලබා ගන්නා. ඡන්ද ලබාගෙන ජනාධිපති වුණාට පස්සේ ඒ අයගේ රැකියා දුන්නේ නැහැ. එම නිසා ඒ අය උසාවි ගියා. ඒ ඒ අය තමන්ගේ දිස්ත්‍රික්කවල උසාවි ගියා. මාතලේ උසාවියෙන් නියෝග කළා, ඒ දිස්ත්‍රික්කයේ රැකියා දෙන්න කියලා. මාතර උසාවියෙන් නියෝග කළා, වන්දි ගෙවන්න කියලා. JVP එකේ පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී අපේක්ෂක සහ පළාත් සභා මන්ත්‍රී ජයන්ත පතිරණ මහතාත් මාතර උසාවියේ ඒ නඩුවට හිටියා. මම හිතන හැටියට එතුමන් පාර්ලිමේන්තුවේ ඇති. රැකියා නොදුන් අය නඩු පැවරුවා. එක නඩුකාරතුමෙක් වන්දි දෙන්න කිව්වා. එම නඩුකාරතුමා විශ්‍රාම ගියාට පස්සේ වෙන නඩුකාරතුමෙක් ඊළඟට නඩුව ඇහුවා. එම නඩුකාරතුමා නඩුව නිෂ්ප්‍රභ කළා. රැකියා නොදුන් අයට වන්දි ලබා දීමේ කටයුතු එක ප්‍රදේශයක කරලා තිබෙනවා, තව ප්‍රදේශයක කරලා නැහැ. උසාවිවලින් නියෝග දීලා තිබෙනවා. නමුත්, ගොඩක් කට්ටියට වන්දි ලැබීලා නැහැ. දැන් ඒ සමහර උපාධිධාරීන් වෙත රැකියාවලට ගිහින් තිබෙනවා. ඒ නිසා එතැන වැඩි ප්‍රමාණයක් නැහැ. ඒ අයට වන්දි මුදල් හෝ රැකියාව හෝ ලබා දෙන්න කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ අවස්ථාවේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ තරුණ තරුණියන් 2,500කගේ රැකියා අහිමි කළා; පළි ගත්තා. ඒ, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ අහිංසක දරුවෝ. ඒ අය බැංකුවලට ණය වුණා, ගෙවල් උකස් තිබ්බා. අන්තිමට පොලී ගෙවා ගන්න විධියක් නැති වුණා. එවැනි ලොකු ප්‍රශ්නයක් හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ අයට තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අවසාන වශයෙන් නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යතුමාගෙන් මම ඉල්ලා සිටිනවා, මේ ප්‍රශ්නයට විසඳුම් ලබා දීලා, මම ඉදිරිපත් කරපු යෝජනා හතරත් ඉෂ්ට කරලා අපේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාවට ඒ සේවාව ලබා දෙන කටයුතු කරන්න කියලා. මේවා සියල්ල කරන්න ගරු ඇමතිතුමාට ශක්තිය ලැබේවා කියලා ප්‍රාර්ථනා කරමින්, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම ගැනත් ස්තූති කරමින් නිහඬ වනවා.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Order, please! The Sitting is suspended till 1.30 p.m. for lunch.

රැස්වීම ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත් නිවුවන ලදීත්, අ.හා. 1.30ට නැවත පවත්වන ලදී.
அதன்படி அமர்வு இடைநிறுத்தப்பட்டு, பி.ப. 1.30 மணிக்கு மீண்டும் ஆரம்பமாயிற்று.
Sitting accordingly suspended till 1.30 p.m. and then resumed.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
ගරු සභාපතිතුමනි. -

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Yes, Hon. Leader of the House?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට තත්පර 30ක කාලයක් ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

අද නුවරඑළිය ප්‍රදේශයේදී පාසල් දරුවන් ශ්‍රීලංගම බස් රථයකට ඇතුළු වෙව්ව අවස්ථාවේදී එම පාසල් දරුවන්ට බස් රථයෙන් බැහැලා යන්න කියලා බස් රථයේ වැඩ කරපු කොන්දොස්තර මහතා කරපු ප්‍රකාශයක් ගැන සමාජ මාධ්‍යවල විශාල සංවාදයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා, එම අසාධාරණ සැලකීම ගැන. ඔබතුමාත් දන්නවා, season tickets සහිත සියලු දරුවන් සහ මගීන්ව අනිවාර්යයෙන්ම ශ්‍රීලංගම බස් රථවලට භාර ගන්න ඕනෑ කියලා අපි තීන්දුවකුත් ගත් බව.

අපි දැනුවත් කරන්න කැමතියි, ශ්‍රීලංගමයේ ඉහළ කළමනාකාරිත්වය විසින් එම කොන්දොස්තර මහතාට සියලු රාජකාරිවලින් ඉවත් කරලා තිබෙන බව. පරීක්ෂණ අවසන් වන තෙක් ඔහුව නැවත වැඩවලට යොදා වන්නේ නැති බවට ඔවුන් තීරණය කරලා තිබෙනවා. ඒ, අතිසි ලෙස කටයුතු කරපු පුද්ගලයාට විරුද්ධව අපි දැනට විනය ක්‍රියා මාර්ග අරගෙන තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

Okay. Next, the Hon. Ruwanthilaka Jayakody. You have ten minutes.

[අ.හා. 1.32]

ගරු රුවන්තිලක ජයකොඩි මහතා
(மாண்புமிகு ருவந்திலக்க ஜயக்கொடி)
(The Hon. Ruwanthilaka Jayakody)

ගරු සභාපතිතුමනි, පාර්ලිමේන්තු ඉතිහාසයේ පළමු වරට පුරවැසි අය වැයක් ඉදිරිපත් කර ඇති මොහොතක ඒ පිළිබඳව අදහස් දැක්වීමට අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව සතුටු වනවා. ඒ සඳහා මා හට අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වනවා.

අපේ රට උච්චතම ආර්ථික අර්බුදයට පත්ව තිබුණු මොහොතක පහසුවෙන් රට ගොඩගත හැක්කේ කා හට දැයි හඳුනාගත් ජනතාව ජාතික ජන බලවේග ආණ්ඩුව බලයට පත් කරන්න ඡන්දය පාවිච්චි කළා.

ඒ බිඳවැටුණු රට නැවත ගොඩ නැඟීම සඳහා, අනාගත පරම්පරාව වෙනුවෙන් රට ගොඩ නැඟීම අරමුණු කර ගනිමින්, ඊට අවශ්‍ය පදනම සකස් කරන අභිලාෂයෙන්, ගරු අනුර කුමාර දිසානායක ජනාධිපතිවරයා විසින් 2025 වර්ෂය සඳහා අය වැය ලේඛනය පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළා. අපි දන්නවා, ඉතිහාසයේ ඉඳලාම මේ රටේ අතිශයින් අසාර්ථක වෙව්ව ජනාධිපතිවරු, ඒ වාගේම අගමැතිවරු, ඇමතිවරුන් සහ මන්ත්‍රීවරුන් පසු ගිය දශක ගණනාවකම මේ පාර්ලිමේන්තුවේ හිටපු බව. ඇත්තටම මම එහෙම කියන්නේ ඇයි? අපි දන්නවා, අවසාන වශයෙන් රටේ ශේෂ පත්‍රය අරගෙන බැලුවොත්, එදා අපේ රට දරුණු ණය අර්බුදයකට ගිහිල්ලා තිබුණු බව. එය නැවත ගොඩනැඟීමේදී අසාර්ථක ප්‍රතිපත්ති හා අමනෝඥ මූල්‍ය කළමනාකරණය මේ අර්බුදයට මූලික හේතුවක් ලෙස අපි හඳුනා ගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම රාජ්‍ය පාලනය මෙහෙයවූ දේශපාලන නායකයන්ගේ නොහැකියාවද, නොවුමනාවද, ඔවුන්ට ආවේනික අසාර්ථකත්වයද නිසා මේ අර්බුදය තවත් තීව්‍ර වුණා. ඒ වාගේම රටේත්, ජනතාවගේත් වාසනාවට අපේ ජාතික ජන බලවේගයේ ආණ්ඩුවට බලය මාරු වුණා. අපි දන්නවා, අර්බුදයේ උච්චතම අවස්ථාවක් විධියට 2022 වර්ෂයේ තමයි මේ රට කඩා වැටීමේ ඉරණමට ළං වෙලා තිබුණේ කියන එක. රුගර් බ්‍රෙන්මාන් නැමැති ඕලන්දජාතික ඉතිහාසඥයා විසින් කියා ඇති විධියට "අර්බුදය විසින් ජනතාව වෙත කැඳවන ලද්දේ තරකම නොව වඩාත් හොඳ දෙයයි." ඒ නිසා තමයි, අද ඉතිහාසයේ පළමුවරට මේ අය වැය පුරවැසි අය වැයක් විධියට පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් වෙලා තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද දවසේ මම නාගරික සංවර්ධන, ඉදි කිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය සම්බන්ධයෙන් යම් අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්න කැමැතියි. අපි දන්නවා, අපේ රටේ මුල්ම නගරය අනුරාධපුරය බව. පණ්ඩුකාභය රජු විසින් ක්‍රිස්තු පූර්ව 377දී පමණ එය ගොඩනඟා තිබෙනවා. ඊට පස්සේ මාගම නගරය බිහි වුණා. එයින් පසුව අනුරාධපුරයේ සිට පොළොන්නරුව නිරිතදිග තැන්න සහ කන්ද උඩරට රාජධානිය විතැන්වීම හේතුවෙන්, දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශවල නගර බිහි වුණා. ඒ නගරවලට විවිධාංග එකතුවීමෙන් ඒවා ක්‍රමයෙන් සංවර්ධනය වුණා. නමුත්, ජනගහනය වර්ධනයවීමත් එක්කම ගෝලීයකරණයත්, වෙළෙඳාමේ ප්‍රවර්ධනයත් හේතුවෙන් මේ නගරවල බොහෝ අංශ දියුණු වී තිබෙනවා.

[ගරු රුවන්තිලක ජයකොඩි මහතා]

එකී අවශ්‍යතාව මැනවින් හඳුනා ගත් ජාතික ජන බලවේගයේ රජය, 2025 වර්ෂයේදී නාගරික සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් බිලියන 5.7ක් වෙන් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම, "සියත් නගර ව්‍යාපෘතිය" යටතේ නගර සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් බිලියන 1.8ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, අනුරාධපුරය හා යාපනය නගර සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් බිලියන 1.46ක්ද, යාපනය නගරශාලා ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා රුපියල් මිලියන 400ක්ද වෙන් කර තිබෙනවා. දීර්ඝ කාලයක පටන් නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයක් ක්‍රියාත්මක වුණත්, විධිමත්, උසස් නාගරික සංවර්ධන අත් දැකීම් විඳහන්නට අපේ රටට ජනතාවට අවස්ථාවක් ලැබුණේ නැහැ. කිසිම පදනමක් නැති අවිද්‍යාත්මක ක්‍රියාකාරකම් රැසක් පමණයි සිද්ධ වුණේ. ඒවායේත් මුඛ්‍ය පරමාර්ථය වුණේ සංවර්ධනය නොවෙයි. අල්ලස් හා කොමිස් ගසාකෑම් තමයි ඒ සංවර්ධනයේ අරමුණ, ඉලක්කය වෙලා තිබුණේ.

ඒ සම්බන්ධව උදාහරණ කියන්නට මම කැමැතියි. මගේ ප්‍රදේශය තමයි ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කය. ඔබතුමන්ලා දන්නවා, මීට කලින් හිටපු නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යවරයාත් ඒ ප්‍රදේශයේ කෙනෙක් බව. එතුමා සහ ඒ ප්‍රජාව විසින් ඇති කරපු සංවර්ධන යෝජනා ක්‍රම ගැන අපි පොඩ්ඩක් හිතලා බැලුවොත්, විශේෂ කාරණා ගණනාවක් තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා දන්නවා, කැලණිය ප්‍රදේශයේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමක් සඳහා දේශපාලන අධිකාරිය විසින් කුට ලේඛන සෑදීම සම්බන්ධයෙන් මර්චන් සිල්වා හිටපු ඇමතිතුමා අද අත් අඩංගුවට අරගෙන තිබෙන බව. ඒ වාගේම, ප්‍රසන්න රණවීර හිටපු අමාත්‍යවරයාත් ඒ සම්බන්ධයෙන් අත් අඩංගුවට ගැනීම සඳහා සොයනවා. ඒ මොකද, ඉතිහාසයේ නාගරික සංවර්ධන විෂය භාරව සිටි අය මිනිස්සුන්ට අයිති ඉඩම් ඒ ගොල්ලෝ කොල්ලකන විධියට තමයි වැඩිපුර කටයුතු කළේ. ඒ සඳහා හිටපු පළාත් සභා මන්ත්‍රීවරුන් සම්බන්ධ වෙලා තිබෙනවා. ඒ ගොල්ලෝත් අත් අඩංගුවට ගැනීම සඳහා සොයනවා. ඒ වාගේම, සමහර නිලධාරීන් ඒ සම්බන්ධව සොයනවා.

මිනුවන්ගොඩ ප්‍රදේශයේ සමහර තට්ටු දෙක, තුනක බිල්ඩින් හඳලා තිබෙනවා. අපි ඒවා නිරීක්ෂණය කළාම හිතෙනවා, මේවා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කරලාද හඳලා තිබෙන්නේ කියලා. නමුත්, සමහර ඒවාට එහෙම කරලා නැහැ. මොකද, මිනුවන්ගොඩ ප්‍රධාන වශයෙන් තට්ටු තුන, හතරක බිල්ඩින් එකක් තිබෙනවා. ඒකත් එක්ක ඒ ආසන්නයේම තිබෙන වතුර මල සඳහා භූගත ටැංකියක් හඳලා තිබෙනවා. ඒ ටැංකියත් එක්කම මාළු කඩ සහ වෙනත් මස් කඩ හඳලා තිබෙනවා.

මේ ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන් යම් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කරලාද හඳලා තිබෙන්නේ කියන එක තමයි අපිට අහන්න තිබෙන්නේ. ඒවා, කිසියම් දේශපාලන අවශ්‍යතා අනුව එක එක පුද්ගලයන් පිනවීම සඳහා හදපු ඒවා. ඒ වාගේම, මිනුවන්ගොඩ ප්‍රාදේශීය සභා බිල්ඩිම හදපු තැනම ඊට එහා පැත්තෙන් පොළ හඳලා තිබෙනවා. ඒ පොළත් එක්ක හදපු තවත් බිල්ඩින් රාශියක් තිබෙනවා. ඒ සමහර ගොඩනැගිලි ඉතිහාසයේ ඒ ඒ අවශ්‍යතා පරිදි හැදුවත්, සමහර කඩ දැනට අවශ්‍ය නැහැ කියලා හිතලා, ඒ ගොල්ලෝ කිසිම ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් තොරව ඒ ප්‍රදේශයේ හඳලා තිබෙන බිල්ඩින් වාගේ ඒවා නැවත වතාවක් වෙනත් තැන්වල හදනවා. එහෙම තමයි මේ නාගරික සංවර්ධනයේ සමහර ක්‍රියාමාර්ග අරගෙන තිබෙන්නේ.

ඒ වාගේම අපේ සහෝදර මන්ත්‍රීවරු ගිහිල්ලා කඩවන ප්‍රදේශය නිරීක්ෂණය කළා. තට්ටු තුන, හතරක බිල්ඩින් එකක් තිබෙනවා. ඒක රුපියල් කෝටි ගණනක් - රුපියල් මිලියන 370ක් - වියදම්

කරලා CECB ආයතනය විසින් තමයි ඉදි කරලා තිබෙන්නේ. නමුත්, ඒ බිල්ඩින් එක අවුරුදු හතරක් තිස්සේ කිසිම දෙයකට භාවිතයට අරගෙන නැහැ. සාමාන්‍යයෙන් මේ නගර සැලැස්මේ දී අපි අනිවාර්යෙන් හිතන්න ඕනෑ දෙයක් තමයි අනාගතයේ දී මේවා භාවිත කරන්නේ කොහොමද කියන එක. ඒ සම්බන්ධව හිතලා තමයි ඒවා නිර්මාණය කරන්න ඕනෑ. නමුත්, එහෙම නොවෙයි කරලා තිබෙන්නේ. දුෂ්ණ, වංචාවන් එක්ක ඒ අදාළ කොමිස් මුදල සාක්කුවට ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාව මත පමණක් කළාද කියලා තමයි අපිට සැක හිතෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ සම්බන්ධව තවත් කථා කරන්න තිබෙනවා. අපි දන්නවා පසුගිය කාලයේදී සමහර ප්‍රදේශවල "සේවා පියස", ඒ වාගේම "බහු කාර්ය ගොඩනැගිලි" හඳලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ තිබෙන ගොඩනැගිලි ගැන භොයා බැලුවා. දැනට අපිට ලැබුණු ඒ ගොල්ලන්ගේ වාර්තාවලින් 286ක් තිබෙනවා, තවම සම්පූර්ණ - complete - කරලා නැහැ. භාවිතයට ගන්න සුදුසු නැති මට්ටමේ ගොඩනැගිලි සියයකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. ඒ භාවිතයට ගන්න ඒවායෙන් වැඩිකිලි පහසුකම් නැහැ. සමහර ගොඩනැගිලිවල ජල සැපයුම නැහැ. සමහර තැන්වල විදුලිය නැහැ. ඒ නිසා ඒ ගොඩනැගිලි භාවිත කරන්න බැරි විධියට තමයි තිබෙන්නේ. ඒ නිසා මේ නගර නිර්මාණය කිරීමේදී, ගොඩනැගිලි හැදීමේදීත් ක්‍රමවත් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් නොවෙයි කරලා තිබෙන්නේ, ඒ ඒ දේශපාලනඥයන්ගේ වුවමනාව මත තමයි මේ වැඩිය කරලා තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රාදේශීය සභාව සතුව සමහර ඉඩම් තිබෙන බව අපි දන්නවා. සාමාන්‍යයෙන් ඉඩම් කැබලි බෙදුවාට පස්සේ සියයට 10ක ප්‍රමාණයක් රජයට ලබා දෙනවා; ප්‍රාදේශීය සභාවට ලබා දෙනවා. ඒ ලැබුණු සියයට 10ක ඉඩම් ප්‍රාදේශීය දේශපාලනඥයන් විසින් අත්පත් කරගෙන සමහර බිල්ඩින් හඳලා විකුණලා තිබෙනවා. මේ විධියේ අවභාවිතයන් විශාල වශයෙන් සිද්ධ වෙනවා. අපි රජය විධියට මේ සම්බන්ධව විමර්ශනය කරලා මේ සියලු දේවල් භොයමින් ඉන්නවා. දැන්, විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ට පුළුවන් තමන්ගේම හදවතින්ම අහලා බලන්න. ඔබතුමන්ලා මේ විධියට රජයේ ඉඩම් අත්කරගෙන කුට ආකාරයෙන් ලියා ගෙන තිබෙනවා නම්, ඒවා නැවත රජයට භාර දෙන්න ඕනෑ නම් දැන් අවස්ථාව තිබෙනවා. අපේ අධිකරණ අමාත්‍ය ගරු හර්ෂණ නානායක්කාර ඇමතිතුමාගෙන් අපි අහමු, ඒ විධියට නැවත භාර දෙන අයට විරුද්ධව නඩු පවරන්නේ නැතිව මොකක් හෝ යම් සහනයක් දෙන්න පුළුවන්ද කියලා. ඒ නිසා ඒ ගොල්ලන්ට ඕනෑ නම් ඇවිල්ලා එහෙම භාර දෙන්න කියලා අපි ආරාධනා කරනවා. මොකද, අපි දිගටම මේවා ගැන පරීක්ෂණ කරගෙන යනවා. ඉදිරියේ දී එම විමර්ශනවලදී අනිවාර්යෙන්ම ඒ ගොල්ලන්ට මේවා සම්බන්ධයෙන් උත්තර දෙන්න වෙනවා.

ඉතිහාසයේ පළමු වතාවට අපි රට භාර ගන්නාම අපි හිතුවා, මේ සම්බන්ධයෙන් විධිමත් නාගරික සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයක් අපි ආරම්භ කළ යුතුයි කියලා. මොකද, පසුගිය කාලය පුරාම නගර කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් අපි අත්දුටුවේ අසමතුලිත සංවර්ධනයක්. ගම සහ නගරය අතර විශාල අසමතුලිතතාවක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ජනතාව විවිධාකාරයෙන් පීඩාවට, දුෂ්කරතාවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා, මෙන්න මේ නගර සැලසුම් සහ සියලු දේවල් සඳහා අපි යම් දළ අදහසක් අරගෙන, දළ සැකැස්මක් එක්ක සියලුම නගර සභා සහ ප්‍රාදේශීය සභා ඇතුළත් පළාත් පාලන ආයතනවල ඒ ගොල්ලෝ නිර්මාණය කරන ගොඩනැගිලි සියලු දේවල්, ඒ යටිතල පහසුකම් මේ සැලැස්ම තුළ ක්‍රියාත්මක කළ යුතුයි කියලා අපි යෝජනා කරනවා. එහෙම වුණොත් ජනතාවගේ මුදල් අපිට ඉතිරි කර ගන්න පුළුවන් වනවා.

ඒ වාගේම අපේ උපාය මාර්ගික නගර සැලැස්ම යටතේ අනුරාධපුර නගරයේ පුෂ්පිකා සහ නූතන කොටස අතර සමතුලිත සම - සංවර්ධන ක්‍රමයක් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙන්නවා. ඒ වාගේම ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 3,000ක් පමණ වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘතිය යටතේ නිවාස ඒකක 19,400ක් විතර සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. ඒ කටයුත්තට අපි ආරම්භයක් වශයෙන් 2025 වර්ෂයේ දී රුපියල් මිලියන 18,000ක් පමණ වැය කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙන්නවා. බස්නාහිර පළාත වාගේම නැහෙනහිර පළාත සහ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ප්‍රධාන සැලසුම් සකස් කිරීමට සූදානම්.

ඒ වාගේම කොළඹ නගරය ඉලක්ක කර ගනිමින් මහ කොළඹ නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, හෝමාගම තාක්ෂණ නගර සංවර්ධනය, ඒ වාගේම මහ කොළඹ ආශ්‍රිත සන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, කොළොන්නාව වැසි ජල අපවහනය හා පරිසරය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් අප බලාපොරොත්තු වෙන්නවා.

ගරු සභාපතිතුමා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍රවිජාණර් අචාර්ය*)
(The Hon. Chairman)

Hon. Ruwanthilaka Jayakody, your time is up.

ගරු රුවන්තිලක ජයකොඩි මහතා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර රුවන්තිලක ජයකොඩි*)
(The Hon. Ruwanthilaka Jayakody)

ගරු සභාපතිතුමනි, මම අවසාන වශයෙන් මේ කරුණ කියන්නවා. අපි අනිවාර්යයෙන්ම හිතපු දෙයක් තිබෙනවා. අපි මේ වියදම් කරන මුදල්වලට මේ රටේ මිනිස්සුන්ට සාධාරණයක් ඉෂ්ට කළ යුතුයි. මොකද, මිනිස්සුන්ගේ බදු මුදල් තමයි අපි පාවිච්චි කරන්නේ. ඒ නිසා මේ බදු මුදල් අනිවාර්යයෙන්ම අපි නිවැරදි දේවල්වලට යොදවන්නවා කියන එකත්, විනිවිදභාවයෙන් යුතුව අපි ඒ සම්බන්ධයෙන් වැඩ කටයුතු කරන්නවා කියන එකත් කියමින් මගේ කථාව හමාර කරන්නවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ටී.බී. රත්නායක*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

නැහී සිටියේය.
எழுந்தார்.
rose.

ගරු සභාපතිතුමා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍රවිජාණර් අචාර්ය*)
(The Hon. Chairman)

Yes, Hon. Leader of the House?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ටී.බී. රත්නායක*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වෙලාවේ මම පොදු කරුණක් කියන්න අවශ්‍යයි. අපේ හැට අමාත්‍යාංශයකම ඉන්න නිලධාරීන්, නිලධාරිනියන් අද පාර්ලිමේන්තුවට ඇවිල්ලා ඉන්නවා. නමුත් අපේ officials' box එකේ ඉන්න ඉඩ මදි නිසා ඔවුන්ට සිද්ධ වෙනවා, මේ ගැලරියේ ඉන්න. අපේ අමාත්‍යාංශයේත්, මම හිතන්නේ Urban Development, Construction and Housing Ministry එකේත් officialsලා එතැන ඉන්නවා. නමුත්, පාර්ලිමේන්තුවේ පවතින නීතිරීති අනුව ඒ නිලධාරීන්ට ගැලරියට

handphones ගෙනයන්නත් බැහැ. අද ආයතන ප්‍රධානීන් පවා ඇවිල්ලා ඉන්නවා. මන්ත්‍රීවරයෙක් යම්කිසි කරුණක් ගැන අපෙන් ඇහුවාම, ඒ නිලධාරීන්ගෙන් පිළිතුරු ලබා ගන්න තිබෙන ක්‍රමය මේ නිසා දැන් බිඳ වැටිලා තිබෙන්නේ. මොකද, ඔවුන් ළඟ handphome එකත් නැහැ; ලියලා දෙන්න ක්‍රමයකුත් නැහැ. ඒ නිසා මම ලේකම් මණ්ඩලයෙන් ඉල්ලා සිටින්නවා, ඒකට යම් ක්‍රමවේදයක් හදන්න කියලා, අදට සහ ඉදිරි දවස් විකට. මොකද, මේ තත්ත්වය යටතේ ඒ ආයතන ප්‍රධානීන්ට එන විවේචනයකට පිළිතුරු දෙන්න බැහැ. අද පුළුවන් නම්, අද rectify කරලා දෙන්න. බැරි නම් හෙට ඉඳලා හරි ඒක කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍රවිජාණර් අචාර්ය*)
(The Hon. Chairman)

Hon. Leader of the House, I will bring it to the notice of the Secretary-General of Parliament and the Serjeant-at-Arms.

Next, Hon. Anuradha Jayaratne. You have 15 minutes.

[අ.හා. 1.44]

ගරු අනුරාධ ජයරත්න මහතා

(*මාණ්ඩුමිත්‍ර අනුරාධ ජයරත්න*)
(The Hon. Anuradha Jayaratne)

ගරු සභාපතිතුමනි, අද දිනයේදී ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සහ නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය මූලික වෙච්ච වැය ශීර්ෂ දෙකට අදාළව අදහස් දක්වන්න අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව මූලිකව ඔබතුමාට ස්තූතියි වෙනවා.

මේ අවස්ථාවේදී මට විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතුව තිබෙන්නේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළ කාරණා කිහිපයක් ගැනයි. එදා අය වැය සම්බන්ධ පොදු විවාදයේදීත් අපි මේ සම්බන්ධයෙන් මූලික කරුණු-කාරණා සහ අදහස් ඉදිරිපත් කළා. ප්‍රවාහනයට අදාළව සහ මේ කියන කාරණා වික ගන්නොත්, ඒවා රටක සංවර්ධනයට, දියුණුවට අත්‍යවශ්‍ය කාරණා වනවා. හැබැයි, කලින් තිබිච්ච ක්‍රමවේදවලට අනුවම නැවත වතාවක් ප්‍රවාහන විෂය දකින්න ගන්නොත්, අපි බලාපොරොත්තු වෙන ඉලක්කයට මේ ක්ෂේත්‍රය කොච්චරදුරට අරගෙන යන්න පුළුවන්ද කියන එක පිළිබඳව බරපතල ගැටලුවක් තිබෙනවා. පසුගිය පොදු විවාදය වෙලාවේදීත් අපි කිව්වේ, ප්‍රවාහන විෂයයට අදාළව සාම්ප්‍රදායිකව හිතන ක්‍රමයෙන් එළියට ඇවිල්ලා out of the box හිතලා අලුත් තීන්දුවක් ගත්තේ නැත්නම්, අලුත් ක්‍රමවේදයකට මේ ක්ෂේත්‍රය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරලා සැලැස්මක් හැදුවේ නැත්නම් අපි බලාපොරොත්තු වන ඉලක්කයට ප්‍රවාහන විෂය ගෙනයන්න පුළුවන්කම ලැබෙන්නේ නැහැ කියන එකයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ ප්‍රදේශ ගන්නොත්, දොළවේ සිට මහනුවර වෙතතුරු ගන්නොත්, අපි ත්‍රිත්ව විද්‍යාලයට බස් එකේ යනකොට පාර lanes දෙකකට හැදුණා; කාපට් වුණා. හැබැයි, අර GP 17 බස් එක අදටත් යනවා. එදා හිටපු පොඩි විජය මාලා විතරක් අද නැති වෙලා. හැබැයි, අර බස් එකම තමයි තවමත් ඒ විධියටම යන්නේ. ඒ නිසා මේ ක්‍රමවේදය වෙනස් වෙන්න ඕනෑ. ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා ඒ කාරණා පිළිබඳවත් කිව්වා. ඒ නිසා නව ක්‍රමවේදයකට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගමන් කළ යුතුයි. අපේ ආයෝජන සියල්ලම රජය හැටියට දරාගෙන මේ වික ගෙනයන්න පුළුවන් කියන තැන අපට ඉන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ නිසා පෞද්ගලික කණ්ඩායම් මේකත් එක්ක එකතු වෙන්න ඕනෑ. අද

[ගරු අනුරාධ ජයරත්න මහතා]

දුම්රිය ගත්තොත්, දුම්රියේ වහලය උඩ විතරයි සෙනභ යන්නේ නැත්තේ, ගරු ඇමතිතුමනි. හැබැයි, පරිපාලනය පිළිබඳව අපි කරගෙන එන ක්‍රමවේදය යම්කිසි විධියකට වෙනසක් කරලා පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක ඒකාබද්ධ වෙච්ච ක්‍රමවේදයකට අපි කොච්චර කැමැති වුණත්, නැති වුණත් මේ ක්ෂේත්‍රය තල්ලු කළේ නැත්නම් සමස්තයක් හැටියට මේ ආයතන ටික ඉදිරියට ගෙනයන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මම මේ සභාවේදී ඔබතුමාට පොඩි යෝජනාවක් කරනවා. එදා monorail project එක, ඒ කියන්නේ LRT එක නතර වුණා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වෙනුවෙන් චීන ආයෝජනයක් ආවා. BYD Company එක නමයි ඒ monorail project එක සම්බන්ධයෙන් ආයෝජනය ගෙනාවේ. චීන BYD Company එක, ඒ කණ්ඩායම ගෙනාපු ඒ ආයෝජනයෙන් යෝජනා වුණේ, airport එකේ ඉඳලා Port City එක දක්වා monorail project එක හදන්න ඕනෑය කියලායි. හැබැයි, ඒ වෙලාවේදී නැවත වතාවක් ජපානය සමඟ තිබුණු යෝජනාව සක්‍රිය වුණා. එවකට හිටපු රනිල් වික්‍රමසිංහ ජනාධිපතිතුමා ඒ සාකච්ඡා ආරම්භ කරලා නැවත ගිවිසුම්ගත වුණා. ඒ අනුව monorail project එක මහනුවර නගරයට ගෙනයන්න ඒ කණ්ඩායම එකඟතාව පළ කලා. එකඟතාව පළ කලා විතරක් නොවෙයි, එවකට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා, අමාත්‍යතුමා, ඒ සියලුදෙනා මුණ ගැහිලා, ඒ නිලධාරීන් එක්කත් සාකච්ඡා කලා. අපේ ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා නියෝජනය කරන්නේත් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය. ඒ නිසා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, නැවත වතාවක් ඒ ව්‍යාපෘතිය මහනුවරට ගෙන එන්න කියලා. මොකද, නිලධාරීන් අත විතරක් මේ වැඩේ තිබුණොත්, කවදාවත් මේක කෙරෙන්නේ නැහැ, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි. ඒ නිසා ඔබතුමන්ලාම සක්‍රියව මේ ව්‍යාපෘතිය අතට අරගෙන කටයුතු කරන්න. මොකද, මෙය මුළු මහනුවරම වෙනස් කරන්න පුළුවන් ව්‍යාපෘතියක්. එදා මහනුවරට එකතු වෙන ප්‍රධාන ස්ථාන ටික හැටියට හඳුනාගෙන තිබුණේ කඩුගන්නාව, තැන්නෙකුඹුර, කටුගස්තොට කියන ප්‍රධාන නගරයි. ඒ නගර ඒකාබද්ධ කරපු monorail ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කරනවා කියන අදහසයි එදා යෝජනා වෙලා තිබුණේ. ඒ වාගේම එහිදී මහනුවර නගරයට කොච්චර මිනිස්සු ප්‍රමාණයක් එනවාද, මොන route එකේද එය දාන්න ඕනෑ කියන ඒ සියල්ල පිළිබඳව සැලැස්මක් හැදුවා. ඒ වාගේම Greater Kandy Project එකටත් මේක සම්බන්ධ කරලා, ඒ presentation එක ඉදිරිපත් කලා, කොහොමද මේක ඉස්සරහට ගෙන යන්නේ කියලා.

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා ප්‍රවාහන විෂයය ගැන කලා කරන මේ වෙලාවේදී මේ කාරණයත් ඉතාම වැදගත් වනවා. BYD කියන්නේ අද ලෝකයේ බොහොම පිළිගත් ආයතනයක්. ඒක චීන රජයත් එක්කම සම්බන්ධ වෙලා ගෙනාපු ව්‍යාපෘතියක්. ඒ නිසා ඔබතුමාට පුළුවන් නම් නැවත වතාවක් මේ ව්‍යාපෘතිය සක්‍රිය කරලා රජය හැටියට මේ කටයුත්තට මැදිහත්වීමක් කරලා මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය කේන්ද්‍ර කරගෙන මේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න. මම හිතනවා, එය මුළු මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයම වෙනස් කරන්න පුළුවන් ව්‍යාපෘතියක් වෙයි කියලා. ඔබතුමාටත් ඒකේ ගෞරවය හිමිවෙයි, ඒ වැඩේ අතට අරගෙන ඔබතුමා ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා හැටියට කටයුතු කරන වෙලාවේ එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන්කම ලැබුණොත්.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විවිධ අවස්ථාවලදී විවිධ යෝජනා අනුව තිබෙන ව්‍යාපෘතීන් සම්බන්ධ කරගෙන නගර තුළ සුවිශේෂී වූ වැඩ කොටස් බොහොමයක් ක්‍රියාත්මක කලා. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා ඇතුළු සියලු ප්‍රධාන නිලධාරීන් විවිධ අවස්ථාවලදී විශාල කැප කිරීමක් කලා, මෙම නගර මේ තත්ත්වයට නඟාසිටුවන්න, සංවර්ධනය කරන්න සහ ඒ වැඩ කටයුතු ඉස්සරහට ගෙනියන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, හැබැයි මේකේ අපි දකින අඩුපාඩුවක් තිබෙනවා. එදා ගෝඨාභය රාජපක්ෂ හිටපු ජනාධිපතිතුමා ආරක්ෂක ලේකම්වරයා හැටියටත් කටයුතු කරමින් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියටත් නායකත්වය දීපු වෙලාවේදී කොළඹ නගරය ආසියාවේ වේගයෙන්ම සංවර්ධනය වන දියුණුම නගරයක් බවට පත් කරන්න වාගේම හරිත නගරයක් වශයෙන් සංවර්ධනය වන නගරයක් බවට පත් කරන්නත් සමහර යෝජනා ඉදිරිපත් කලා. ඒ අනුව කොළඹ නගරය ආසියාවේ වේගයෙන්ම සංවර්ධනය වන දියුණුම නගරය වාගේම හරිත නගරය බවටත් පත් වුණා. හැබැයි, අද ගැටලුවක් ඇති වෙලා තිබෙන්නේ කඩුද, කින්නද, මන්ද කියන එක පිළිබඳව නොවෙයි. මේ හදන යෝජනා කොච්චර දුරට හරියාකාරව ක්‍රියාත්මක වෙනවාද කියන එක පිළිබඳව අද වනකොට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඒ යෝජනා හදන්නේ ජාතික ජන බලවේගයේ ආණ්ඩුවද, කඩුද, කින්නද, මන්ද කියන එක නොවෙයි ගැටලුව. හැබැයි, ආණ්ඩුවක් වෙනස් වනකොට, විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වෙනස් වනකොට, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා හෝ ඒකට අදාළව ඉන්න අධ්‍යක්ෂවරයා මාරු වනකොට සමස්ත යෝජනාවම වෙනස් වෙනවා නම් මේ රට කවදාවත් නඟාසිටුවන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ, ගරු සභාපතිතුමනි.

අපි දන්නවා, එවැනි දේවල් ඉතිහාසයේ වෙලා තිබෙන බව. සමහර ජනාධිපතිවරු ඇවිල්ලා අත්තනගල්ලේ සිට මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය හදන්න හැදුවා. ඊට පස්සේ තව කාලයක් යනකොට ඒක කුරුණෑගල ඉඳලා හදන්න හැදුවා. ඒ නිසා එක එක්කෙනා පත් වන විධියට තිබෙන සමස්ත යෝජනාම වෙනස් වෙන්න ගියොත් මේ රට කවදාවත් නඟාසිටුවන්න බැහැ. ඒ වාගේම, පෞද්ගලික කණ්ඩායම්වලින් මේ රටට ආයෝජන ගේන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

මේ සම්බන්ධයෙන් අපි දකින ප්‍රධානම කාරණාවක් තිබෙනවා. අද තිබෙන්නේ මන්ත්‍රීවරු එකසිය පණස්තාවයක් ඉන්න ආණ්ඩුවක්. ඒ නිසා ඔබතුමන්ලාට නීති සම්බන්ධයෙන්, කෙටුම්පත් සම්බන්ධයෙන් කරන්න බැරි දෙයක් නැහැ, ගරු සභාපතිතුමනි. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ නිසා සමස්තයක් හැටියට ඔබතුමන්ලා කරලා තිබෙන යෝජනා සියල්ල නැවත වතාවක් සලකා බලන්න කියා මම ඉල්ලීමක් කරනවා. ඒවායේ වෙනස්කම් තිබෙනවා නම් ඒ අවශ්‍ය වෙනස්කම් ටික කරලා, ඉන්පසු මේක සමස්ත සංවර්ධනය හැටියටම ගැසට් කරලා ස්ථාපිත කරන්න. රජයක් හැටියට, පුද්ගලයෝ හැටියට, ඇමතිවරයා වෙනස් වනකොට එහෙමත් නැත්නම් වෙන කවුරු හරි එනකොට මේවා වෙනස් කරන්න බැරි වන විධියට මේ සමස්ත සංවර්ධන යෝජනා ටික හදන්න කියන ගෞරවනීය ඉල්ලීම අපි ඔබතුමාගෙන් කරනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. මම මෙහෙම කියන්නේ වෙන මොනවත් නිසා නොවෙයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ ගම්පොල නගරය ගත්තොත්, ගම්පොල සහිරා විද්‍යාලය ළඟ ඉඳලා නිදහස් මාවතට යන මාර්ගය 1997 අවුරුද්දේදී තමයි හදන්න තිබුණේ. හැබැයි, අපි යන්නම් ඒ මාර්ගය හදන්න පටන් ගත්තේ 2017 අවුරුද්දේ. ඒ කියන්නේ, අවුරුදු 20කට පස්සේ. හැබැයි, අවුරුදු 20කට පසුව හදන්න පටන් ගත්ත මාර්ගයේ කොන් දෙකම හදලා මැද හදන්නේ නැතුව තවම තිබෙනවා. ඉදිරියේදී මොකක් හරි රජයකින් මේ ඉඩම් නැවත වරක් කාට හරි බදු දීලා මොනවා හරි ප්‍රශ්නයක් ඇති වුණොත් ඒ මාර්ගයේ කොන් දෙක හදපු එකෙන් වැඩක් වෙන්නේ නැහැ. මේක තමයි අපේ රටේ වෙලා තිබෙන්නේ.

අනෙක් කාරණාව මෙයයි. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියෙන් Land Acquisition Act එනම් Section 38 යටතේ සංවර්ධන කටයුතුවලට මොකක් හරි ඉඩමක් - ඒක සමහර විට Greater Kandy නම් Greater Kandy Project එක වේවා - කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතිය අරගෙන අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපෘතියක් හැටියට රජයට අත්පත් කර ගන්නා නම් උසාවියට ගිහිල්ලා ඒ ආණ්ඩුව මාරු වෙනකම් නඩු කියන්න තමයි අද වනකොට බොහෝ පිරිස් පුරුදු වෙලා ඉන්නේ, ගරු සභාපතිතුමනි. හැබැයි, නඩුවට පෙනී ඉන්නේත් නැහැ. Stay Order එකක් ගන්නවා, ගරු ඇමතිතුමනි. මේක සාමාන්‍ය ක්‍රමවේදය. එහෙම කරලා මාස හයෙන් හයට calling date එකක් දීලා, ආණ්ඩුව මාරු වෙනකම් නඩු කියනවා.

රටට අවශ්‍ය වෙච්ච national projects ඔබතුමන්ලා ලැයිස්තුගත කරලා බලන්න. මේ රටට අවශ්‍යයි කියලා සියලු ආණ්ඩු තීන්දු කරපු ව්‍යාපෘති බොහොමයකට කැබිනට් පත්‍රිකා දාලා, මුදල් වෙන් කරලා, ආයෝජන ලැබිලා සියල්ල සිදු වෙලා තිබෙනවා. හැබැයි, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ. එකකෝ, ඒක නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ තිබෙනවා. එහෙම නැත්නම්, මාස හයෙන් හයට calling dates දෙමින් ඒ නඩුව ඉස්සරහට අරගෙන යනවා. මම මෙහෙම කියන්නේ මේකයි. ගරු සභාපතිතුමනි, ගම්පොල නගර සංවර්ධනයට රුපියල් මිලියන 678ක් වෙන් කරලා අපි ඒ මුදලින් වියදම් කළේ රුපියල් මිලියන 112යි. ඉතුරු මුදල් සියල්ල නැවත මහා භාණ්ඩාගාරයට ගියා. අද වනකොට නඩු 7ක් දාලා තිබෙනවා. හැබැයි, අත්පත් කරගන්න ඉඩම සම්බන්ධයෙන් නඩුවක් දාලා, අවුරුද්දක්, දෙකක් තිස්සේ ඒ නඩුව අරගෙන යනවා. මම මෙහෙම කියන්නේ වෙන මොනවත් නිසා නොවෙයි. අපි මේකට පෞද්ගලිකව මැදිහත් වෙලා නීතිපතිතුමා සමඟ කථා කරන්න පුළුවන්, එහෙම නැත්නම් representation එකක් කරලා කථා කරන්න පුළුවන්. ඒක පිළිබඳව නොවෙයි මම කියන්නේ. ඔබතුමන්ලා රටට අත්‍යවශ්‍ය වෙච්ච තීන්දු අනුව වැඩ කොටස් ටික නතර කරන්නේ නැතුව ඉස්සරහට ගෙනියන්න පුළුවන් අඛණ්ඩ වැඩ පිළිවෙළක් අපි මේ වෙනුවෙන් නිර්මාණය කරගන්න ඕනෑ. මේ සඳහා අවශ්‍ය ආයෝජන ටික තිබෙනවා; මුදල් ටික තිබෙනවා; අනුමැතීන් ටික තිබෙනවා. හැබැයි, ව්‍යාපෘතිය මහ පොළොවේ ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ.

ඒ නිසා අපි විශේෂයෙන් කියනවා, නාගරික සංවර්ධනය තුළ අවශ්‍ය සංවර්ධන කටයුතු ටික අපි හරියාකාරව ඉදිරියට අරගෙන ගියේ නැත්නම් මේක බරපතළ ප්‍රශ්නයක් වෙනවාය කියන එක. අපි නාගරික වශයෙන් අද වනකොට එවැනි ප්‍රශ්න නිසා හටගත් දරුණු ඵල විපාකවලට මුහුණ දෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ නිසා අපි මේ අවස්ථාවේදී ඉල්ලීමක් කරනවා. රජයක් හැටියට එවැනි තීන්දු-තීරණ ක්‍රියාත්මක කරනවා නම් ඒ ස්ථාවර තීන්දු-තීරණ එකක් රජයේ නිලධාරීන්ට ඒ වැඩ ටික ඉස්සරහට ගෙනියන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයක් අපි නිර්මාණය කරගත යුතුයි කියන එක විශේෂයෙන් මේ වෙලාවේදී මම සිහිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම පසුගිය අවුරුද්දේදී අපි මහනුවර නවක නීතිඥවරු 200කට උසාවි කටයුතු කරගෙන යෑම සඳහා නීතිඥ කාර්යාල හදන්න ඉඩම් කොටසක් ලබා දුන්නා. මේ ඉඩම් කොටස තිබෙන්නේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සතු භූමියක. මේ භූමිය 1990දී ප්‍රාදේශීය ලේකම් හරහා පවරාගෙන තිබෙන්නේ අධිකරණය සහ බන්ධනාගාරය හදන්නයි. හැබැයි, බන්ධනාගාරය පල්ලේකැලේ ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම නිසා යම් භූමි ප්‍රමාණයක් ඉතුරු වුණා. ගරු සභාපතිතුමනි, නවක නීතිඥවරු 200කට වඩා ඉන්නවා. ඔවුන්ට අවශ්‍ය කාර්යාල පහසුකම් ටික මහනුවර නගරයේ නැහැ. ඒ නිසා අපි පසුගිය කාලයේ ඒ සම්බන්ධයෙන් යෝජනාවක් කළා. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ මූලික පරමාර්ථය වූයේත් අධිකරණ කටයුතුවලට අවශ්‍ය ඉඩම් ප්‍රමාණය ලබා දෙනවාය කියන එකයි. ඒ අනුව නවක නීතිඥවරුන්ට

ඔවුන්ගේ නීතිඥ කාර්යාල ටික හදා ගන්න ඒ ඉඩම ලබා දෙන්න කියලා යෝජනා කළා. ඒ අනුව රුපියල් මිලියන 307ක් නවක නීතිඥවරු ඒ වෙනුවෙන් වියදම් කරනවා. රජය කරන්නේ ඉඩම ලබා දීම විතරයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, යෝජනාව වූයේ 1990 අවුරුද්දේදී එම ඉඩම ගන්න මුදලට නවක නීතිඥවරුන්ට, නීතිඥ සංගමයට මේ ඉඩම ලබා දෙන්න කියන එකයි. හැබැයි, අවාසනාවකට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා යෝජනා කළා, 1990 අවුරුද්දේදී අත්පත් කර ගන්න වටිනාකමට නීතිඥ සංගමයට මේ ඉඩම ලබා දෙන්න කියලා. අවශ්‍ය නම් මට ඒ ලියකියවිලි ටික දෙන්න පුළුවන්. හැබැයි, කැබිනට් පත්‍රිකාවේ පළ වෙන්නේ වර්තමානයේ පවතින වටිනාකමට මේ ඉඩම නීතිඥ සංගමයට දෙන්න කියයි. නීතිඥවරුන් එකක් ආණ්ඩුවට බිස්නස් එකක් කරන්න අවශ්‍යතාවක් නැහැ, ගරු ඇමතිතුමනි. මොකද, 1990 අවුරුද්දේ ගන්න ඉඩමේ තට්ටු 25ක ගොඩනැගිල්ලක් හදන්න ගිහිල්ලා අසාර්ථක වුණා. එම නිසා ඒ කටයුත්ත කෙරෙන්නේත් නැහැ. අද මේක අත්හැර දමපු ඉඩමක් විධියට තිබෙන්නේ. මේකෙන් පර්චස් 40ක් නවක නීතිඥවරුන්ට දීලා, නීතිඥවරු 200ක් විතර තමන්ගේ කාර්යාල පහසුකම් හදා ගන්නවා කියන්නේ, ඒ කණ්ඩායමට සහනයක් වනවා විතරක් නොවෙයි, නීති කටයුතුවලටත් එය විශාල ශක්තියක් වනවාය කියන එකයි. ඒ නිසා අපි ඔබතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලනවා, මේ ගන්න තීන්දුව පිළිබඳව නැවත සලකා බලන්න කියලා. නොමිලේ කාටවත් ඉඩම් දෙන්න අවශ්‍යතාවක් නැහැ. රජය හැටියට දරපු වියදම නැවත ලබා ගැනීම පිළිබඳ ගැටලුවක් නැහැ. හැබැයි, නවක නීතිඥවරුන්ට ඔවුන්ගේ වැඩ කටයුතු ටික කරගෙන යන්න පුළුවන් වන විධියට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර දෙන්න කියලා අපි ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලනවා, ගරු ඇමතිතුමනි.

අනෙක් කාරණය මෙයයි. පසුගිය කාලය පුරාවටම සෑමට පිරිසිදු ජලය ලබා දීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වුණා. ඒ සෑමට පිරිසිදු ජලය ලබා දීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ විශාල ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාවක් හැදුවා. ඒ වාගේම සමස්ත ජනතාවටම පානීය ජලය ලබා දීම සඳහා වන වැඩ පිළිවෙළ හැදුවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මහනුවර නිසා දන්නවා, ජනතාවගෙන් සියයට 65ක, සියයට 68ක වාගේ ප්‍රමාණයකට තමයි පානීය ජලය තිබෙන්නේ කියන එක. තෙල්දෙණිය ආසනය ගන්නාම ජනතාවගෙන් බොහොම අඩු ප්‍රමාණයකට තමයි පානීය ජලය තිබෙන්නේ. මහවැලි ගඟ ආසනය මැදින් ගලාගෙන යනවා. Reservoirs දෙකක් තිබෙනවා. එහෙම තිබුණත්, මම හිතන විධියට තෙල්දෙණිය ආසනයේ ජනතාවගෙන් සියයට 40කට, 45කට තමයි පානීය ජලය තිබෙන්නේ. ගරු සභාපතිතුමනි, සෑමට පිරිසිදු පානීය ජලය ලබා දීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ සමස්ත ජනතාවට ජලය ලබා දීම සඳහා වන වැඩ පිළිවෙළක් හැදුවා. ඒත් ජලය ලබා දෙන්න බැරි තැන්වල ප්‍රජා ජල ඒකකයේ ව්‍යාපෘති ටික එකට එකතු කරලා ඒ වැඩ පිළිවෙළ කරලා පෙන්වුවා. ඒ නිසා මම ඔබතුමන්ලාගෙන් මේ අවස්ථාවේදී ඉල්ලීමක් කරනවා.

ගම්පොල මගේ ආසනය නියෝජනය කරන 128,000ක් වූ සියලුම ජනතාවට වතුර ටික ලබා දෙන්න රුපියල් බිලියන 3.2 වැය වෙන්නේ, ගරු සභාපතිතුමනි. මම දන්නවා, රජයක් හැටියට ඒ සියලු වියදම් ටික, ආයෝජන ටික මේ වෙලාවේ කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ කියන එක. හැබැයි, ඒ අත්පත් කර ගන්න ඉඩම් ටික හරියාකාරව කළමනාකරණය කරලා, ඒවා තියාගෙන අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ ඉස්සරහට අරගෙන ගියොත් සෑමට ජලය ලබා දෙන වැඩ පිළිවෙළ හරියාකාරව, ශක්තිමත්ව ඉටු කරන්න පුළුවන්කම ලැබෙයි. භාගේට කරගෙන ආපු ව්‍යාපෘතිවලට සමහර වෙලාවට ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය ඉඩම් අත්පත් කරගත් බව අපි දන්නවා. හැබැයි, ඒ අත්පත් කර ගන්න

[ගරු අනුරාධ ජයරත්න මහතා]

ඉඩම් ටික සම්බන්ධයෙන් නව රජය තව අවුරුද්දක්, දෙකක්, තුනක් ඇතුළත වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කළේ නැත්නම් ඔය ඉඩම් ටිකවත් ඉතුරු වෙන්නේ නැහැ කියන එක ඔබතුමන්ලා මතක තබා ගන්න. එක්කෝ ඉඩම් ටික අල්ලාගෙන නැත්නම් රජය විසින්ම වෙනත් ව්‍යාපෘතිවලට ඔය ඉඩම් ටික ලබා දීලා. අවසානයේ ජලය ලබා දීම සඳහා වන ප්‍රධාන කාර්යය තමයි අත්හැරෙන්නේ. මේ ව්‍යාපෘතිය අත්‍යවශ්‍යම කාරණාවක්. මොකද, අපි කියන මූලික අවශ්‍යතා ටික -මිනිසුන්ට අවශ්‍ය කරන චතුරට ටික, ප්‍රවාහන පහසුකම්, මහාමාර්ග- නැත්නම් එතැනින් එහාට අපි සංවර්ධනයේ දියුණුව ගැන කපා කරලා වැඩක් නැහැ. ඒ හදපු සැලසුම් ටික ඒ විධියටම ක්‍රියාත්මක කරන්න කියන එක නොවෙයි මම කියන්නේ. ඔබතුමන්ලාගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත් කරලා, ඒ කාරණා ටික සමාලෝචනය කරලා වැදගත් වූ, නිවැරදි වූ, රටේ ක්‍රියාත්මක කරන්නම අත්‍යවශ්‍ය යෝජනා ටික ඔබතුමන්ලා හඳුනා ගන්න.

ඒ යෝජනා ටික ඉදිරියට අරගෙන යන්න සැලැස්මක් හදන්න කියලා අපි ඔබතුමන්ලාගෙන් බොහොම ගෞරවයෙන් ඉල්ලනවා. මොකද, රුපියල් බිලියන ගණනක් වෙන් කර තිබෙනවා කිව්වත්, ඒ මුදලින් මේ සියල්ල කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. විදුලි බලය ගන්නොත්, අපි දන්නවා hydropower plants හදනකොට අපි private sector එකත් එක්ක mergeවෙලා තිබෙන බව. ඒ වාගේම solar projectsවලදීත් අපි private sector එකත් එක්ක mergeවෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම ජල පරිභෝජනය ගන්නත්, ඒ සම්බන්ධයෙන් අලුත් concept එකක් හිතන්න කියලා අපි යෝජනා කරනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. මොකද, ජලය ලැබෙන මූලාශ්‍ර සියල්ලම අපේ රටේ ජාතික සම්පත්. පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක එකතුවෙලා, ඔවුන්ටත් යම් මුදලක් උපයන්න හැකි පරිදි ඒ මූලාශ්‍රවලින් ලැබෙන ජලය උපරිමව ප්‍රයෝජනයට අරගෙන, හැමෝටම ජලය ලබා දෙන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළක් ගැන අලුතින් හිතන්න කියලා මම රජයට යෝජනා කරනවා. මොකද, එහෙම නැතුව මේක බිලියන ගණනකින් කරන්න පුළුවන් වැඩකුත් නොවෙයි. ඔබතුමන්ලා මහා භාණ්ඩාගාරයේ තිබෙන සම්පූර්ණ මුදල් ටික යෙදව්වත් මේ රටේ සියලුදෙනාට පානීය ජලය දෙන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. එම නිසා අලුතින් හිතලා, mini-hydro power plantsවලදී Government එක private sector එකත් එක්ක mergeවෙලා විදුලිය එකතු කලා හා සමානවම මේ ජල මූලාශ්‍ර ටික සම්බන්ධයෙනුත් පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක එකතුවෙලා අලුත් වැඩ පිළිවෙළක් හිතන්න කියන යෝජනාව කරමින්, මට කපා කරන්න කාලය ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මා නිහඬ වෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தமிழ்சான்ற அமைச்சர்)
(The Hon. Chairman)

Next, the Hon. Mujibur Rahman. You have 22 minutes.

[අ.හා. 2.00]

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා
(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹ்மான்)
(The Hon. Mujibur Rahman)

ගරු සභාපතිතුමනි, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේත්, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව කපා කරන මේ මොහොතේ, ඒ පිළිබඳව අදහස් ප්‍රකාශ කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම ගැන ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය කොළඹ නගරයට ඉතාම වැදගත් වන අමාත්‍යාංශයක් බව අපි දන්නවා. මොකද, එම අමාත්‍යාංශය විසින් විශේෂයෙන්ම "නැවත පදිංචි කිරීම" යටතේ පසුගිය කාලය පුරාම කොළඹ නගරයේ ජීවත් වන ජනතාව විශාල පිරිසක් මහල් නිවාසවල -තට්ටු නිවාසවල- පදිංචි කරවා තිබෙනවා. විශේෂයෙන් එම පදිංචි කරවීම් පටන් ගත්තේ යුද්ධය අවසන් වීමෙන් පසු 2010 වසරේ ආරක්ෂක ලේකම් හැටියට හිටපු ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින්. විශේෂයෙන්ම අපට පෙනෙන දෙයක් තමයි, එම පදිංචි කිරීම් කිසිදු ආකාරයක විද්‍යානුකූල ක්‍රමයකට සිදු නොවූවත් කියන කාරණය. එහෙම නැත්නම් ඒ ජනතාව කලින් හිටපු ප්‍රදේශවල තිබුණු පහසුකම්, ඔවුන්ගේ ජීවනෝපාය ගෙන යන්න තිබුණු ක්‍රමවේද, ඒ කිසි දෙයක් සලකා බලන්නේ නැතුව තමයි ඔවුන්ව පදිංචි කෙරෙව්වේ. එසේ පදිංචි කරවූ විශාල තට්ටු නිවාස දෙස අද බලනකොට අපට පෙනෙනවා, ඒවායේ තිබෙන යටිතල පහසුකම් අද වෙනකොට විශාල වශයෙන් අඩපණ වෙලා තිබෙන බව. එම ජනතාවට ඒක විශාල ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම අඩු ආදායම්ලාභීන් ජීවත් වන මහල් නිවාස හැටියට ඒවා හඳුනාගෙන තිබෙනවා. එම මහල් නිවාස යථා තත්වයට ගේන්න ඒවායේ ජීවත් වන ජනතාවට ආර්ථික පසුබිමක් හෝ ආර්ථික හයිසක් නැහැ. එම නිසා රජයට සිද්ධ වෙනවා, මේ වෙනුවෙන් විශාල මුදලක් වැය කරන්න. ඒ මහල් නිවාසවලට අවශ්‍ය පහසුකම් නැවත හදන්න ජනාධිපතිතුමා රුපියල් මිලියන 1,000ක වාගේ මුදලක් මේ අය වැයෙන් වෙන් කර තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, කොළඹ නගරයේ ජීවත් වන ජනතාවගෙන් සියයට 60ක් වාගේ පිරිසක් ජීවත් වෙන්නේ ස්වයං-රැකියා කරමින්. එදිනෙදා කියක් හරි සොයාගෙන ජීවත් වන ජනතාවක් තමයි කොළඹ නගරයේ බහුතරයක් ඉන්නේ. කොළඹ නගරයේ ලක්ෂ 6කට, 7කට ආසන්න ජනගහනයක් සිටියත්, ඒ ජනගහනයෙන් සියයට 40ක් වාගේ පිරිසක් කොළඹ නගරයේ රැකියා කරන උදවිය. එසේ රැකියා කරන උදවිය සමහර විට සිකුරාදා, සෙනසුරාදා, ඉරිදා වාගේ දවස් එනකොට කොළඹ නගරයෙන් පිටවෙලා යනවා. කොළඹ නගරයේ ඉපදිලා කොළඹ නගරයේම ජීවත් වන ජනතාවගෙන් සියයට 60ක පමණ පිරිසක් එදිනෙදා ස්වයං රැකියා කරගෙන ජීවත් වෙනවා. ඒ මිනිස්සු තමයි පසුගිය කාලයේ නැවත පදිංචි කරනවා -relocate කරනවා- කියලා පදිංචි කළේ. සමහර අවස්ථාවල බලහත්කාරයෙන් එක්කගෙන ගිහිල්ලා පදිංචි කරවනවා අපි දැක්කා. කොමසස්කැට්ටිය වාගේ ප්‍රදේශවල සමහර ඉඩම් බලහත්කාරයෙන් අරගෙන අද ඒ ඉඩම් බහු ජාතික සමාගම්වලට දීලා තිබෙනවා අපි දකිනවා. ඒවා කෝටි ගණන් වටිනා ඉඩ කඩම්. අපි දැක්කා, ඒවායේ හිටපු ජනතාව අරගෙන ගිහිල්ලා ඒ ජනතාවට සම්බන්ධයක් නැති හේනමුල්ල, මට්ටක්කුලිය වාගේ ප්‍රදේශවල ගාල් කරලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම dump කරනවා වාගේ තමයි පසුගිය කාලයේ මේක කළේ. ඒ ජනතාවගේ ජීවන තත්වය ඉහළ දමන්න, එහෙම නැත්නම් ඒ අයගේ lifestyle එක වෙනස් කරන්න හෝ ඒ අයගේ lifestyle එක ඉහළට දමන්න මේ projects එකකින්වත් පුළුවන් වෙලා නැහැ. අද අපි ගිහිල්ලා බැලුවොත්, ඒ projects ඔක්කෝම අසාර්ථක ව්‍යාපෘති හැටියට තමයි තිබෙන්නේ. ඒක වෙන්න ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූණේ, එදා හිටපු ආරක්ෂක ලේකම්තුමාට ඕනෑ වුණා, එම වටිනා ඉඩ කඩම් ටික අරගෙන විදේශීය සමාගම්වලට දෙන්න.

ඒ ඉඩකඩම් බලහත්කාරයෙන් ලබාගෙන, ඒවා අද විදේශීය සමාගම්වලට දීලා තිබෙනවා. අපේ ආණ්ඩු කාලයේත් මෙවැනි දේවල් මම විශාල ලෙස විවේචනයට ලක් කලා. එදා හිටපු ඇමතිතුමා එක්කත් මේ තිබෙන ව්‍යාපෘති සම්බන්ධව මගේ විශාල ගැටීමකුත් ඇති වුණා. මොකද, කොළඹ නගරයේ ජීවත් වන

මිනිසුන් තට්ටු 14ක මහල් නිවාසවලට ගාල් කරලා, ඒ මිනිසුන්ගේ ජීවිත ගොඩ නගන්න පුළුවන් කියලා මම විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. ඒ පිළිබඳව මට වෙනම මතයක් තිබෙනවා. රණසිංහ ප්‍රේමදාස මැතිතුමා ගොඩ නගනු මාලිගාවත් නිවාස සංකීර්ණය ගත්තොත්, මේ සමාජයේ හැම මට්ටමකම, හැම තරාතිරමකම උදවිය ඒ මහල් නිවාස සංකීර්ණයේ ජීවත් වෙනවා. එම මහල් නිවාස සංකීර්ණයේ අඩු ආදායම්ලාභීන් ඉන්නවා; මධ්‍යම පාන්තිකයන් ඉන්නවා; ඉහළම මධ්‍යම පාන්තිකයන් ඉන්නවා. ඒ වාගේම, එහි කලාකරුවන් පදිංචි වෙලා හිටියා. ඒ වාගේ විවිධත්වයක් තිබෙන මහල් නිවාස හැටියට එම මහල් නිවාස හඳුන්වන්න පුළුවන්. එවැනි මහල් නිවාස තමයි ගොඩ නැගෙන්න ඕනෑ. පසුගිය කාලයේ ගොඩ නැගුණේ එවැනි විවිධත්වයක් තිබෙන මහල් නිවාස නොවෙයි. එකම ජන කණ්ඩායමක් එක තැනකින් අරගෙන ගිනිල්ලා තව තැනකට dump කරපු එක විතරයි වුණේ. ඒ නිසා අපි ඔබතුමන්ලාගේ අවධානයට යොමු කරනවා, ඉදිරියේදී මෙවැනි ජනාවාස හදනකොට කොළඹ නගරයේ සිටින ජනතාවගේ සමාජ මට්ටම් ගැන, තරාතිරම ගැන අවබෝධයක් තිබෙන්න ඕනෑ කියන කාරණාව. ඒ අවබෝධය උඩ විතරයි මේක සාර්ථක ව්‍යාපෘති බවට පත් විය හැකි වන්නේ. අද අපට ජේනවා, අවුරුදු 10කට, 15කට කලින් හදපු ව්‍යාපෘති, -2010දී විතර ගොඩනගනු ව්‍යාපෘති- බහුතරයක් අද වන විට අසාර්ථක වෙලා තිබෙන ආකාරය. ඒ ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය, ඔවුන්ගේ ක්‍රියාකලාප, ඔවුන්ගේ ආකල්ප කිසිදු ආකාරයකින් වෙනසක් වෙලා නැහැ. ඔවුන් අර පරණ හිටපු තැනම තමයි ඉන්නේ. නැවත වරක් ඔවුන් කලින් හිටපු පරණ තැනටම තමයි පත්වෙලා තිබෙන්නේ කියලා අපට ජේනවා.

විශේෂයෙන්ම දැන් තිබෙන කුලී නිවාස ගැනත් මම කථා කරන්න ඕනෑ. මේ වන විට කොළඹ නගරය ඇතුළේ පවුල් 20,000ක් විතර කුලියට ඉන්නවා. මේ නගරයේම ඉපදිලා, නගරයේම හැදිලා, ළමයි නගරයේම ඉස්කෝලවලට යවලා, නගරයේම ජීවත් වෙන පවුල් 20,000ක් විතර ඉන්නවා. අවාසනාවකට, 1994 ඉදන් කොළඹ නගරයේ ජීවත් වන මිනිස්සු වෙනුවෙන් ගෙවල් හැදුණේ නැහැ. මම කිව්වා වාගේ 2010න් පස්සේ සිමිත ගෙවල් ප්‍රමාණයක් තමයි හැදුණේ. ඒ හැදුණේත් තිබෙන වටිනා ඉඩම් ටික ගන්න. ඒක තමයි ඒකේ අධිෂ්ඨානය හා අරමුණ වුණේ. නමුත් මේ කොළඹ නගරයේ කුලියට ඉන්න පවුල් 20,000ක පමණ ප්‍රමාණයට දැන් ගෙවල් හැදෙන්නේ නැහැ. අපි නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය එක්ක කථා කළත් හැමදාම කොළඹ ගෙවල් හැදෙන්නේ නැවත පදිංචි කිරීම - relocate කිරීම - සඳහා පමණයි. එහෙම නැතිව අඩු ආදායම්ලාභීන්ට, නිවාසයක් නැතිව ඉන්න උදවියට, පහළ මධ්‍යම පාන්තික උදවියට කොළඹින් ගෙයක් ගන්න බැහැ.

ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ කාලයේ UDA එක කොළඹ නගරයේ projects දෙකක් පටන් ගන්නා. එකක් තමයි, බොරැල්ල ප්‍රදේශයේ තිබෙන Oval View Residencies එක. මේ Oval View Residencies හදලා එතුමා වෘත්තිකයන්ට දුන්නා. රුපියල් මිලියන 7ක, 8ක වාගේ මුදලකට ඒ ගෙවල් දුන්නා. දැන් ඒ ගෙවල්වල වෘත්තිකයන් කවුරුවත් නැහැ. දැන් ඒ වෘත්තිකයන් ඔක්කෝම එම ගෙවල් කුලියට දීලා. දැන් කොළඹ නගරයේ පවුල් 20,000ක් විතර ඉන්නවා, මාසිකව යම් මුදල් ප්‍රමාණයක් ගෙවලා නිවසක් ගන්න බලාගෙන. නමුත්, ඒගොල්ලන්ට ඒ ගෙවල් දුන්නේ නැහැ. ඒ වාගේම, දැන් බොරැල්ල ප්‍රදේශයේ එලියට් ජලේස් එකේත් ඒ වාගේ නිවාස යෝජනා ක්‍රමයක් හදලා තිබෙනවා. මම හිතන විධියට ඒ නිවසකුත් රුපියල් මිලියන 9කට, 10කට ආසන්න මුදලකට තමයි විකිණෙන්නේ. මම කියන්නේ මේකයි. කොළඹ නගරයේ කුලියට ඉන්න මිනිස්සු වෙනුවෙන් තමයි ගෙවල් හදන්න ඕනෑ. නමුත්, UDA එක කරන්නේත් පෞද්ගලික සමාගම් කරනවා වාගේ මුදල් තිබෙන අයටම ඔවුන්

හදන ගෙවල් ටික දෙන එකයි. එහෙම කරලා මේ නිවාස ප්‍රශ්නය විසඳන්න බැහැ. අපිට ජේනවා, දැන් මේක වෙනස් වෙන්න ඕනෑ කියලා. දැන් බලුමැන්ඩල් ප්‍රදේශයේ ගෙවල් 450ක් හදලා තිබෙනවා. ඒ ගෙවල් 450 විශේෂයෙන්ම හැදුවේ කුලියට ඉන්න මිනිස්සුන්ට ඒ ගෙවල් ගන්න කියලායි. නමුත්, පසුගිය ආණ්ඩුව එක ගෙයක් රුපියල් මිලියන 10ක මිලකට තින්දු කළා. ඒ ගෙදරක ප්‍රමාණය වර්ග අඩි 450යි. මේ කොළඹ නගරයේ ඉන්න පහළ මධ්‍යම පාන්තිකයාට, අඩු ආදායම්ලාභී පවුල්වලට රුපියල් මිලියන 10ක් ගෙවලා එවැනි නිවසක් මිලදී ගන්න බැහැ. අන්තිමට ගෙවල් තිබෙන උදවියම තමයි ඒ ගෙවල් ටිකත් ගන්නේ. එම නිසා ඒකෙන් නිවාස ප්‍රශ්නය විසඳෙන්නේ නැහැ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා ඔබතුමා ඒ ගැන හොඳ අවධානයෙන් බලන්න. දැන් ඔරුගොඩවන්නේත් ගෙවල් 1,100ක් හදාගෙන යනවා. ඒ ගෙවලුත් මේ කුලියට ඉන්න අය වෙනුවෙන් ලබා දෙන්න කියලායි මා කියන්නේ. නමුත්, ඒවා කොළඹ නගරයේ කුලියට ජීවත් වන මිනිසුන්ට ඇත්තටම ලැබෙනවා ද කියන එක තමයි ඒ ගෙවල් ලබා දෙන කොට භොයන්න ඕනෑ. එහෙම නැතුව UDA එකත් ඒ ගෙවල් හදලා ව්‍යාපාර කරන්න හදනවා නම් අවසානයේ මේ කොළඹ නගරයේ ඉන්න මිනිස්සුන්ට ඒ ගෙවල් හම්බ වෙන්නේ නැහැ. ගෙවල් තිබෙන උදවියම ඇවිල්ලා මුදල් වියදම් කරලා කොළඹ නගරයෙන් ඒ ගෙවල් ගනිවි. එහෙම වුණොත් ප්‍රශ්නය විසඳෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමනි, අපි ඔබතුමාගේ අවධානයට ඒ කාරණය යොමු කරනවා. කොළඹ නගරයේ කුලී නිවාසවල ඉන්න පවුල් 20,000ක් විතර ඉන්නවා. ඒගොල්ලන්ගේ ප්‍රශ්න විසඳන්න ඒ හදන ගෙවල් භාවිත කරන්න. විශාල මිල ගණන්වලට දුන්නත් ඒ මිනිසුන්ට හයියක් නැහැ, ඒ ගෙවල් මිල දී ගන්න. එවැනි ක්‍රය ශක්තියක් ඔවුන්ට නැහැ. මොකද, මම කලින් කිව්වා වාගේම ඒ ජනතාවගෙන් සියයට 60ක්ම වාගේ ඉන්නේ රාජ්‍ය සේවයේ වැඩ කරන උදවිය නොවෙයි, පෞද්ගලික සේවයේ Executive level එකේ වැඩ කරන උදවියත් නොවෙයි. ඒ සියලුදෙනාම පාහේ -ඒ බහුතරය- ස්වයං-ධනියාවල් කරලා ජීවත් වෙන මිනිස්සු. එදිනෙදා කියක් හෝ භොයාගෙන ජීවත් වන පරිසරයක ඉන්න අය තමයි වැඩියෙන් ඉන්නේ. ඒ හින්දා ඔබතුමන්ලාට අපි යෝජනා කරනවා ඒ ගෙවල් ලබා දීමේදී විශේෂයෙන්ම මේ කියන නිර්ණායක පිළිබඳව සැලකිලිමත් වෙන්න කියලා. එහෙම නැතුව අපි කොයි තරම් ගෙවල් හදලා විකුණුවත්, අන්තිමට මුදල් ශක්තිය තිබෙන අය ඇවිත් ඒ ගෙවල් ගන්නවා. අර කියපු පහළ මධ්‍යම පාන්තිකයන්ට, ඒ වාගේම නිවසක් නොමැතිව අවුරුදු ගණන් කොළඹ නගරය තුළම කුලියට සිටින අයට ඒ ගෙවල් ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා මේ පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියා අපි ඉල්ලා සිටිනවා, ගරු ඇමතිතුමනි.

ඒ වාගේම, ඔබතුමාගේ අවධානයට තවත් කාරණයක් යොමු කරන්න කැමැතියි. පසුගිය කාලය පුරාම -විශේෂයෙන්ම 2020-2024 කාලයේදී- නිවාස අමාත්‍යාංශයට, එහෙම නැත්නම් නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියට අයිති ඉඩම් බොහොමයක් අවභාවිත වෙලා තිබෙනවා. පසුගිය ආණ්ඩුව ඒවා හිතමනේ තමන්ගේ හිතවතුන්ට ලබා දීලා තිබෙනවා. ඉඩම් විතරක් නොවෙයි, සමහර ස්ථාන පවා ඒ ආකාරයට ලබා දී තිබෙනවා. මම මේ කාරණය පසු ගිය දවසකත් ඔබතුමාට යොමු කළා. මාලිගාවත් නිවාස සංකීර්ණය තුළ තිබෙන රථ ගාල් -විශේෂයෙන්ම නිවාස හිමියන් පාවිච්චි කරන රථ ගාල්- පවා වෙන වෙන දේවල්වලට; ව්‍යාපාරික ස්ථානවල Stores හැටියට පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් විධියට කුලියට දීලා තිබෙනවා. ඒක වැරදියි. එහෙම දෙන්න බැහැ. මා හිතන විධියට, නිවාස අමාත්‍යාංශයට, නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියට අයිති ඉඩ කඩම් කිසිදු වාණිජමය කටයුත්තක් සඳහා ඒ විධියට දෙන්න බැහැ; පනතේ හැටියට දෙන්නත් බැහැ. නමුත්, ඒ ස්ථානයේ නීති විරෝධීව එහෙම ලබා දීලා තිබෙනවා. ගරු

[ගරු මුද්දුරු රත්නාන් මහතා]

ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට බලය තිබෙනවා ඒවා අවලංගු කරන්න. මොකද, ඒවායේ කිසිදු ටෙන්ඩර් ක්‍රියා පටිපාටියක් නැහැ. Board එකේ අනුමැතිය විතරක් අරගෙන ඒවා දීලා තිබෙනවා, තමන්ගේ හිතවතුන්ට. මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා මේ ගැන වහාම ක්‍රියාත්මක වෙන්න කියලා. මොකද, තව කල් යන්න යන්න ඔවුන් එළවාගන්න බැරි වෙනවා. තව අවුරුද්දක් විතර ප්‍රමාද වන කොට ඔවුන්ටත් නීතිමය අයිතියක් ලැබෙනවා; "අවුරුද්දක් විතර ගිහින් තිබෙනවා, ඇයි මෙච්චර කල් මේවා අයිත් කළේ නැත්තේ" කියලා අහන්න පුළුවන්. දැන් තිබෙන්නේ අලුත් ආණ්ඩුවක්. ඔබතුමන්ලාට තීන්දු ගන්න පුළුවන්. එවැනි දේපළ - විශේෂයෙන්ම නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියට අයිති දේපළ - විශාල වශයෙන් අවහාසිත වෙලා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මැදිහත් වෙලා ඒ දේපළ නැවත වතාවක් ජනතාවගේ පරිභෝජනයට ලබා දෙන්න කියා ඉල්ලා සිටිමින්, ඒ කාරණයන් ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරන්න මා කැමැතියි.

ගරු ඇමතිතුමනි, නිවාස අමාත්‍යාංශයෙන් ඔබතුමන්ලා වකුලේඛයක් යවා තිබෙනවා මම දැක්කා. මේ අවුරුද්දේ ග්‍රාම නිලධාරි වසම් 14,022ක ගෙවල් හදන්න රුපියල් මිලියන 500ක් වෙන් කර තිබෙනවා. මම හිතන්නේ නැහැ ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 500ක් ප්‍රමාණවත් වෙනවා කියලා. ආධාරයක් හැටියට එක් පවුලකට රුපියල් ලක්ෂ 10ක් ලබා දෙන්න යෝජනා වෙලා තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අද මේ රටේ ජනතාව ආර්ථික වශයෙන් ඉතාම අර්බුදකාරී තැනකට වැටිලායි ඉන්නේ. ජීවන වියදම ඉතාම අධිකයි. එහෙම මුදල් දෙන්න තමුන්තාන්සේලා යෝජනා කළොත්, ඒ මුදල් හරියාකාරව නිවාස හදන්න යොදවයි ද? මේ තිබෙන ගැටලුකාරී ආර්ථිකයත් එක්ක මිනිස්සු ඒ මුදල් අරගෙන ගිහිල්ලා සමහර විට ඒ ගොල්ලන්ගේ පෞද්ගලික පරිභෝජනයට යොදා ගන්න පුළුවන්. එසේ මුදල් ලබා දීමේ ප්‍රතිඵලය ඒක වෙන්න පුළුවන්. ඒ හින්දා ඒ ගැන නැවත වතාවක් හිතන්න කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා.

අපේ රටේ ග්‍රාම නිලධාරි වසම් 14,022ක් තිබෙනවා. එක් පවුලකට රුපියල් ලක්ෂ 10ක් වෙන් කළත් ඒ රුපියල් මිලියන 500ත් විශාල ප්‍රමාණයකට මුදල් වෙන් කරන්න පුළුවන් වෙයි කියලා මම හිතන්නේ නැහැ. වෙන් කළත්, ඉතාම සුළු මුදල් ප්‍රමාණයක් තමයි වෙන් කරන්න ලැබෙන්නේ.

ඒ වාගේම, අද වන විට ඉදි කිරීම් කර්මාන්තයට අවශ්‍ය අමු ද්‍රව්‍යවල, ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍යවල මිල ඉහළ යෑම නිසාම මධ්‍යම පාන්තිකයන් සහ අඩු ආදායම්ලාභීන් නිවාස ඉදි කිරීමේ කාර්යයෙන් ඉවත් වෙලා ඉන්නවා. මොකද, ඒක ඒ අයට දරා ගන්න බැහැ. ඒ හින්දා ඒ හුඟක් අය දැන් නිවාස ඉදි කිරීමෙන් ඇත් වෙලා ඉන්නවා.

ඊළඟ ප්‍රශ්නය, නිවාස ණය පොලිය ඉහළ දැමීමයි. නිවාස ණය පොලිය ඉහළ දැමීම නිසාත් හුඟක් අය ගෙවල් හැදීම අත් හැර දමා තිබෙනවා. ඒකේ ඊළඟ ප්‍රතිඵලය වන්නේ, අනවසර ඉදිකිරීම් වර්ධනය වීමයි. අඩු ආදායම්ලාභී අය තමන්ගේ නිවසේම ඉදිරිපසට හරි පිටුපසට හරි අනවසර ලෙස තවත් කොටසක් එකතු කර ගෙන ඒ තුළම ජීවත් වෙන්න පුරුදු වෙනවා. මොකද, ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍යවල, ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයට අවශ්‍ය ද්‍රව්‍යවල මිල ඉහළ යෑම නිසාම ඔවුන්ට අලුත් නිවසක් තනා ගැනීම බොහෝ දුරට අපහසු වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම බැංකු පොලිය ඉහළ යෑම නිසාත් ඔවුන් අද වන කොට ඒ කාර්යයෙන් ඉවත් වෙලා ඉන්නවා. ඒ හින්දා අපි ගරු ඇමතිතුමාට කියනවා, මේ පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කරන්න කියලා. විශේෂයෙන්ම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය නිවාස ලබා දෙන කොට, කොළඹ නගරය තුළ නැවත

පදිංචි කිරීමේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරන කොට ඒවා අනිවාර්යයෙන්ම විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට අනුව කරන්න. ඒ නැවත පදිංචි කිරීමේ ව්‍යාපෘති ඒ මිනිසුන්ගේ ජීවිත ගොඩ නගන්න, ඒ ජීවිතවල තත්ත්වය ඉහළ නංවන්න, ඒ ජීවිත ඉස්සරහට අරගෙන යන්න පුළුවන් ව්‍යාපෘති බවට පරිවර්තනය කරන්න කියලා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් නැවත වතාවක් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

අද මේ විවාදයේදී වරාය පිළිබඳවත් කරුණු ඉදිරිපත් වුණා. වරායේ West Container Terminal එක අදානි සමාගමට ලබා දීලා තිබෙනවා. මම විශේෂයෙන්ම කියන්න ඕනෑ, ඒ සමාගම එවකට පැවැති ආණ්ඩුවත් එක්ක ගිවිසුම අත්සන් කරන කොට යම් target එකක් ලබා දීලා තිබෙන බව. ඒ target එකට යන්න බැරි වුණොත්, අපට ඔවුන්ගෙන් ලබා ගන්න තිබෙන සහනය ලබා ගන්න බැරි වෙනවා කියන එක තමයි ඒ ගිවිසුම අනුව පෙනී යන්නේ. ඒ වාගේම අපි දැක්කා, පසුගිය දා අදානි සමාගම ඉන්දියාවේ කොචින් ප්‍රදේශයේ Vizhinjam නමින් අලුත් වරායක් ආරම්භ කළ බව. අපේ රටට vessels එන පාර හරහා තමයි ඒ Vizhinjam වරාය තිබෙන්නේ. පසුගිය දා අපේ රටේ රේගුවේ ඇති වෙච්ච වැඩ වර්ජනයත් එක්ක අපේ රටට ආපු නැව් 30කට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් ආපසු හැරිලා ගියා. ඒ නැව් හැරිලා ගියේ, Vizhinjam වරායට. එය, අදානි සමාගම අලුතින් පටන් ගත්තු වරාය. එහෙම වුණේ ඇයි? එතැන strike එකක් පටන් ගත්තා. ඒ strike එක පටන් ගන්නට පසුව එතැනට ආපු නැව් 30කට වැඩි ප්‍රමාණයක් නැවත වතාවක් හැරිලා ගියා. ඒ හැරිලා ගියේ Vizhinjam වරායට. ඒ හින්දා අපි දැන් යෝජනා කරනවා, ඒ තත්ත්වය ගැන සොයා බැලිය යුතුය කියලා. Vizhinjam වරාය සංවර්ධනය කරන්නද ලංකාවේ වරායට ආපු නැව් ටික ආපහු හැරිලා ගියේ? ඒ වර්ජනයත් එක්ක නැව් හැරිලා ගිය එකේ යම්කිසි ආකාරයේ සම්බන්ධයක් තිබෙනවාද?

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ සංඛ්‍යාලේඛන අනුව බැලුවාම පෙනෙනවා, 2024 ජනවාරිවලට වඩා 2025 ජනවාරිවලදී පර්යන්ත මෙහෙයුම්වල අඩුවීමක් වෙලා තිබෙන බව. 2024දී බහලු 236,520ක් ඇවිත් තිබෙනවා. 2025දී බහලු 204,095යි ඇවිල්ලා තිබෙන්නේ. ඒ කියන්නේ 2024 හා 2025 ජනවාරි මාසය සංසන්දනය කර බලන කොට පෙනෙනවා, සියයට 13ක අඩුවීමක් තිබෙන බව. සමස්තයක් හැටියට සියලුම terminals එකතු කරලා බැලුවොත් සියයට 3ක අඩුවීමක් වෙලා තිබෙනවා. පර්යන්ත මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් සියයට 50ක් මෙහෙයවන්නේ MSC නැව් සමාගමයි. MSC නැව් සමාගමත් එක්ක 2025ට, 2026ට අත්සන් කරන්න ඕනෑ ගිවිසුම් තවම අත්සන් වෙලා නැහැ කියලා තමයි වාර්තා වෙන්නේ. ඉතින් මම හිතනවා, වරායේ ඉදිරි කටයුතුවලට, වරායේ සංවර්ධන කටයුතුවලට ඒක විශාල බාධාවක් වෙන්න පුළුවන් කියලා.

ඒ වාගේම තමයි වරායේ නැඟෙනහිර පර්යන්තය. ගරු ජනාධිපතිතුමාත් කිව්වා, මේ අවුරුද්දේ -2025 අවුරුද්දේ- ජූලි මාසය වන කොට නැඟෙනහිර පර්යන්තයේ කටයුතු පටන් ගන්න පුළුවන් කියලා. නමුත් දැන් මේ වාර්තා වන දේවල් අනුව නැඟෙනහිර පර්යන්තයේ - ECT එකේ - කටයුතු පටන් ගන්න එක 2027 දක්වා කල් යනවා.

ඒ කල් යන්නේ මොකක් හින්දාවත් නොවෙයි, ඒ පර්යන්තයට භාවිත කරන්න අවශ්‍ය උපකරණ ගෙන්වන්න කැඳවු පටන්බරය අවලංගු කරලා තිබෙන නිසා. නැවත වතාවක් එම ටෙන්ඩරය කැඳවන්න අඩුම ගාණේ මාස 18කට වඩා වැඩි කාලයක් යන්න බොහෝදුරට ඉඩ තිබෙනවා. මාස 18ක් වාගේ කාලයක් ගියොත්, 2027දී තමයි අපට මේක නැවත පටන් ගන්න පුළුවන් වෙන්නේ කියලා තමයි අපට දැන් වාර්තා වෙන්නේ. ඒ නිසා 2026 ජූලි

මාසයේ ඒක පටන් ගන්න හම්බ වෙන්නේ නැහැ. දැන් නව කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයෙක් අලුතින් පත් වෙලා ඉන්නවා. එතුමාගේ ක්‍රියාකලාපය තමයි මේ ප්‍රශ්න ඇති වෙන්න විශේෂ හේතුව බවට වාර්තා වෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ ඇමතිතුමාගේ කථාවේදී කිව්වා Port Access Elevated Highway Project එක ගැනයි, Central Expressway Project එක ගැනයි, Kandy Multimodal Transport Terminal Development Project එක ගැනයි. එතුමා කථා කරනකොට කිව්වා මේවා blunder projects කියලා. මේ projects දෙකටම මුදල් ලබා දීලා තිබෙන්නේ ADB එකයි, World Bank එකයි; Asian Development Bank එක සහ World Bank එක. ඒ banks දෙක තමයි මේ projects දෙකටම මුදල් වෙන් කරලා තිබෙන්නේ. අපි දන්නවා, ADB එකයි, World Bank එකයි blunder projectsවලට සල්ලි දෙන්නේ නැහැ කියලා. ඒගොල්ලන් ව්‍යාපෘති කරනකොට feasibility report එකක් කැඳවලා, -ශක්‍යතා අධ්‍යයන කරලා- තමයි මුදල් ලබා දෙන්නේ. Blunder projectsවලට සල්ලි දෙන්නේ නැහැ මේ ආයතන දෙකම. මොකද, මේ දෙකම ජාත්‍යන්තර ආයතන නේ. ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුත් මේ ආයතනත් එක්ක දැන් වැඩ කරනවා. ඔබතුමන්ලාටත් ලෙහදී World Bank එකෙන් විශාල ණය මුදලක් ලබා දුන්නා. ඒවා එහෙම නිකම්ම ලබා දෙන්නේ නැහැ. අපේ සභානායකතුමා මේ ආණ්ඩුවේ ඉන්න ප්‍රබලයා. මම හිතනවා ජනාධිපතිතුමාට පස්සේ ඔබතුමා තමයි ඉන්නේ කියලා. ඒ නිසා ඔබතුමන්ලා ගනුදෙනු කරන ආයතන ගැන කථා කරනකොට, ඒ ආයතනවලට වෝදනා කරනකොට පරිස්සම් වෙන්න. මොකද, ඔවුන් කවදාවත් blunder projectsවලට සල්ලි දෙන්නේ නැහැ. ඔවුන් සල්ලි දෙන්නේ feasibility reports බලලා. මේ Port Access Elevated Highway Project එකේ exits දෙකක් තිබුණා. ඒ exits දෙකම ගිය ආණ්ඩුවෙන් කළේ නැහැ. විශේෂයෙන් පිටකොටුව මල්වත්ත මාවතට යන exit එකයි, අලුත් මාවතට යන exit එකයි. ගිය ආණ්ඩුව ඒ exits දෙකම කළේ නැහැ. ඔබතුමන්ලා දැන් මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා ඒ exits දෙක කරන්න, මේ අය වැලයන්. ඒවා blunder projects නම් එහෙම මුදල් වෙන් කෙරෙන්නේ නැහැ නේ. නමුත් ඒවාට මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. 2020-2024 ආණ්ඩුව කාලයේ මුදල් වෙන් කළේ නැති නිසා තමයි ඒ exits දෙකේ වැඩ කළේ නැත්තේ.

ඔබතුමා ඒ වෝදනාව කළේ, සමහරවිට ඔබතුමා හිතුවාද දන්නේ නැහැ මේවා unsolicited proposals කියලා. මේවා unsolicited proposals නොවෙයි. Unsolicited proposals දුන්නා 2010ට කලින්. ඒ කියන්නේ රාජපක්ෂ පාලනය විසින් දීපු හැම එකක්ම unsolicited proposals හැටියට තමයි දුන්නේ. ඒවා හරි. චීනයෙන් ගන්න ණය හුඟක් blunder projects හැටියට තමයි ගිහින් තිබෙන්නේ. අද ඒවා සුදු අලි බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒක ඇත්ත. ඔබතුමන්ලා දන්නවා, හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ projects කියක් නතර වෙලා තිබෙනවාද කියලා.

ගරු සභාපතිතුමා
(*මාණ්ඩුමුතු ත්‍රවිසාණාර් අචාර්ය*)
(The Hon. Chairman)
Hon. Mujibur Rahman, your time is up.

ගරු මුජීබුර් රහුමාන් මහතා
(*මාණ්ඩුමුතු මුජීබුර් රහුමාන්*)
(The Hon. Mujibur Rahman)
මම අවසන් කරන්නම්; I will finish.

2005න් පස්සේ රාජපක්ෂලා බලයට ආවාට පස්සේ, - ඔබතුමන්ලාගේ සහයෝගයෙන් බලයට ආවේ- හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ කොයි තරම් blunder projects වෙලා තිබෙනවාද චීන

ණය අරගෙන? සම්මන්ත්‍රණශාලාවක් ගොඩ නඟලා තිබෙනවා. ඒකට විශාල පාරවල් හදලා තිබෙනවා. හම්බන්තොට වරායත් අපට ඒ විධියට ගන්න පුළුවන්. ඒ වාගේ blunder projects රාශියක් කළා චීන ණයවලින්. නමුත් Asian Development Bank එකවත්, World Bank එකවත් blunder projectsවලට මුදල් දෙන්නේ නැහැයි කියන මම මේ සභාවට අවධාරණය කරන්න ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමනි, නැවත වතාවක් ඔබතුමාට ස්තූතියක් වෙනවා මම මේ කාලය ලබා දීම පිළිබඳව.

ගරු සභාපතිතුමා
(*මාණ්ඩුමුතු ත්‍රවිසාණාර් අචාර්ය*)
(The Hon. Chairman)

The next speaker is the Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra. You have eight minutes.

Order, please! The Deputy Chairperson of Committees will now take the Chair.

අනතුරුව ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය [ගරු හේමාලී වීරසේකර මහත්මිය] මූලාසනාරූඪ විය.

අනතුරුව, මාණ්ඩුමුතු පිරාතිස් ස්වාභ්‍යාකාර් අචාර්ය අක්කිරාසනාත්තිනිණ්ණු අකුලවෙ, ලුඞුකුකුනිණ් පිරාතිස් ත්‍රවිසාණාර් අචාර්ය [මාණ්ඩුමුතු (ත්‍රිලුමති) ඞුමාමානී වීරසේකර] තබාමාම වාකිත්තාර්ය.

Whereupon THE HON. DEPUTY SPEAKER left the Chair, and DEPUTY CHAIRPERSON OF COMMITTEES [THE HON. (MRS.) HEMALI WEERASEKARA] took the Chair.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(*මාණ්ඩුමුතු පිරාතිස් ත්‍රවිසාණාර් අචාර්ය*)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු මන්ත්‍රීතුමිය, ඔබතුමියගේ කථාව කරන්න.

[අ.භා. 2.24]

ගරු නීතිඥ ලක්මාලී හේමවන්ද මෙනෙවිය
(*මාණ්ඩුමුතු සඳුසුත්තරාණි (සෙල්වම්) ලක්මානී ඞුමාමානී*)
(The Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney-at-Law)
Thank you, Hon. Deputy Chairperson.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, විපක්ෂයේ ගරු අනුරාධ ජයරත්න මන්ත්‍රීතුමා මහනුවර නීතිඥවරුන්ට office complex එකක් හදන එක ගැන කථා කළා. මම මුලින්ම ඒ ගැන කථා කරන්න කැමතියි. මම හිතන විධියට එතුමාට කියන්න අමතක වූ කාරණයක් තිබෙනවා. මැතිවරණ කාලයේදී අනුරාධ ජයරත්න මන්ත්‍රීතුමාත්, එවකට සිටි අධිකරණ ඇමති විජයදාස රාජපක්ෂ මහත්මයාත් Urban Development Authority එකෙන් අදාළ ඉඩම නිදහස් කර ගන්නේ නැතිව, අනුන්ගේ ඉඩමක මුල්ගලක් තියලා තිබෙනවා, Lawyers' office complex එකක් හදන්න. මේ වෙනකොටත් ඒ ඉඩම release කරගෙන නැහැ. Lawyersලාට office තිබෙන්න ඕනෑ කියන එක හරි. අපිත් නීතිඥවරු. අපි ඒ ගැන දන්නවා. Lawyersලාට office තිබෙන්න ඕනෑ කියන එක ඇත්ත. නමුත් අධිකරණ අමාත්‍යාංශයේ වගකීමක් නොවෙයි, lawyersලාට ඉඩම් ලබා දෙන එක. එහෙම නැත්නම් Lawyers' office complex එකක් ලබා දෙන එක. නමුත් මහනුවර නීතිඥ සංගමයත් එක්ක අධිකරණ අමාත්‍යවරයා මේ වෙනකොටත් ඒ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කරලා තිබෙනවා. අපි රජයක් හැටියට අපට කරන්න පුළුවන් දේ කරගෙන යනවා. මම හිතන විධියට නිවැරදිව වෙන්න ඕනෑ දේ තමයි, විය යුතුව තිබූ දේ තමයි ඒ

[ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය]

ඉඩම release කරගෙන මුල්ගල තියන එක. නමුත් අපේ රටේ හිටපු දේශපාලනඥයන් සහ - අවාසනාවට අනුරාධ ජයරත්න වාගේ - මන්ත්‍රීවරුන් හැසිරිලා තිබෙන්නේ එහෙමයි. මුල්ගල කියලා ඇවිත් තමයි ඉඩම release කර ගන්න පාර්ලිමේන්තුවේ කටා කරන්නේ. මම හිතන විධියට ඒක අනෙක් පැත්තට තමයි විය යුතුව තිබුණේ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, අද අපි කටා කරන්නේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව. ගරු ඇමතිතුමා -ගරු බිමල් රත්නායක මහත්මයා- අද උදේ සඳහන් කළා, මගේ සභාපතිත්වය යටතේ තිබෙන -ප්‍රවාහන උපදේශක කාරක සභාව යටතේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නීති පිළිබඳව සොයා බැලීමට පත් කර තිබෙන- Subcommittee එකක් ගැන. අපි විශේෂයෙන් මෙතැනදී මතක් කර ගන්න ඕනෑ, පොදු ප්‍රවාහනය කියන එක. බස්, දුම්රිය ඇතුළු පොදු ප්‍රවාහනය කියන්නේ ජනතා සේවාවක්. ජනතාවට ලැබෙන සේවාවක් තමයි පොදු ප්‍රවාහනය කියන්නේ. නමුත් මේක ජනතා සේවාවක් විතරක් නොවෙයි, රටේ ආර්ථිකය මත අතිවිශාල බලපෑමක් සිදු කරන සේවාවක්.

මොකද, පොදු ප්‍රවාහනය දුර්වල වෙනකොට අනිවාර්යයෙන් ජනතාවට බලපාලනවා. දැන් අපේ රටේ සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ ඒක තමයි. පැවති සාකච්ඡා කිහිපයකදීම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පැත්තෙන් මේ අදහස මතු වුණා. ඒ කියන්නේ පොදු ප්‍රවාහනය දුර්වල වීම නිසා ජනතාව අතිශය විශාල ලෙස පෞද්ගලික ප්‍රවාහනයට යොමු වෙලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික ප්‍රවාහනය තෝරා ගැනීම නිසා නගරාශ්‍රිතව වාහන තදබදය - traffic- සහ වායු දූෂණය ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. මම හිතන විධියට මේ තත්ත්වය ලංකාවේ ආර්ථිකයටත් සෘජුව බලපානවා. අපි අතිවිශාල විදේශ විනිමය වියදමක් දරනවා, රට තුළට තෙල් අරගෙන එන්නට. ඒ වාගේම වාහන අරගෙන එන්නට. ඒ නිසා පොදු ප්‍රවාහනය යහපත් ලෙස සකස් කිරීම සමස්ත ආර්ථිකයට විවිධ පැතිවලින් වැදගත් වෙනවා. එකක් තමයි connectivity කියන එක. විශේෂයෙන් ශ්‍රමිකයන්, කම්කරුවන්, වැඩ කරන ජනතාව, සාමාන්‍ය ජනතාව පොදු ප්‍රවාහනය තමයි පාවිච්චි කරන්නේ. එතකොට හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් තිබීමෙන් රටේ සමස්ත ශ්‍රම බලකායේ ඵලදායීත්වය ඉහළ නංවනවා. ඒ වාගේම රටේ ආර්ථිකයේ සම්බන්ධතාව -connectivity - වර්ධනය කිරීම තුළින් ආර්ථිකයේ ඵලදායීතාව ඉහළ නංවනවා.

අපේ රටේ ආර්ථිකය තුළ තිබෙන අමතර වියදම් කප්පාදු කර ගැනීමට සහ පාරිසරික හානිය අඩු කර ගැනීමටත් හැකි වෙනවා, හොඳ පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් තිබෙනවා නම්. මේ කාර්යය කිරීමේදී අපි මුලින්ම 2011 - 2021 කාලය වෙනකම් road safety වැනි දේවල් ගැන බැලුවා. පොදු ප්‍රවාහනයේදී තිබිය යුතු වැදගත්ම දේවල් ගැන අපි බැලුවා. පොදු ප්‍රවාහනයේදී හොඳ පාරක් තිබෙන්න ඕනෑ; road safety තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම බස් රථ, දුම්රිය වාගේ වාහන ආරක්ෂිත -safe- වෙන්න ඕනෑ. මාර්ගය පාවිච්චි කරන අය ආරක්ෂිත ලෙස මාර්ගය පාවිච්චි කරන්න ඕනෑ. ආරක්ෂිත මාර්ග කියන එක road safety - හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක මූලිකාංගයක් හැටියට තිබෙන දෙයක්. අපි road safety කියන්නේ පාරේ ආරක්ෂාව විතරක් නොවෙයි. ඒ කියන්නේ සමස්ථයක් ලෙස, වාහනයේ ආරක්ෂාව, මගියාගේ ආරක්ෂාව, පාරේ physically තිබෙන ආරක්ෂාව වැදගත් කරුණු හැටියට තිබෙනවා.

2011-2021 වෙනකම් Decade of Action for Road Safety කියලා initiative එකක් තිබිලා තිබෙනවා. පසුගිය අවුරුදු පහ ඇතුළත ලංකාවේ පුද්ගලයන් 12,240 දෙනෙක් මිය ගිහින තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(மாண்புமிகு பிரதீத் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)
ගරු මන්ත්‍රීතුමිය, ඔබතුමියට තව විනාඩි 2ක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය
(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி (செல்வி) லக்மாணி ஹேமசந்திர)
(The Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney-at-Law)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, පසුගිය අවුරුදු 05 ඇතුළත ලංකාවේ පුද්ගලයින් 12,240ක් මිය ගිහින තිබෙනවා, road accidents නිසා. මේ road accidents අඩු කරගන්න නම් මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධව අවධානය යොමු කරමින් 2014දී පී. දයාරත්න වාර්තාව සකස් කර තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමාත් ඒ ගැන අවධානය යොමු කළා කියලා මම හිතනවා. මේ පාර්ලිමේන්තුවෙන්ම පත් කළ කාරක සභාවක් තුළින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ශක්තිමත් කරන්නේ කොහොමද, නියාමනය කරන්නේ කොහොමද කියා වාර්තාවක් සකස් කළා. හැබැයි, අවුරුදු 10ක් ගත වුණත් එම වාර්තාවේ තිබෙන බොහොමයක් නිර්දේශ - recommendations, ඒ වාගේම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නියාමනය කිරීමට, ශක්තිමත් කිරීමට ඉදිරිපත් කර තිබෙන යෝජනා පැවැති ආණ්ඩුවලට ක්‍රියාත්මක කරගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ශක්තිමත් කළ යුතුයි. අපි දන්නවා, බස් රථ සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කරනවා. නමුත් ත්‍රිවිලර් රථ, පාසල් ප්‍රවාහන සේවයේ යොදවන රථ වාගේ දේවල් නියාමනය කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට මේ වනතෙක් නීතිමය හැකියාවක් නැහැ. හැබැයි, අවුරුදු 10ක් තිස්සේ පැවැති ආණ්ඩු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කරලාත් නැහැ.

ලංකාව තුළ අවුරුද්දකට මිනිස්සු 2,000කට වඩා මාර්ග අනතුරුවලින් මිය යනවා. එසේ මාර්ග අනතුරුවලින් - road accidents වලින් - මිය යන්නේ කවුද කියා බැලුවොත්, පදිකයෝ, මෝටර් සයිකල් පදින අය, ත්‍රිවිලර් රථ රියදුරන්; ඒ කියන්නේ ඉතාම පහළ ආදායම් මට්ටම්වල සිටින අය තමයි බොහෝ දුරට ඒ අතර සිටින්නේ. ලංකාවේ මාර්ග අනතුරු කියන්නේ බේදවාටකයක්. නමුත් අවුරුදු 10කට පමණ ඉස්සෙල්ලා පාර්ලිමේන්තුවෙන් විශේෂ කාරක සභාවකුත් පත් කළා, මේ සම්බන්ධව පරීක්ෂා කරන්න. එම කාරක සභාවේ සිටි සාමාජිකයෝ ඇත්තටම වෙන රටවලට පවා ගිහිල්ලා ඒ ගැන අධ්‍යයනය කර තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධව නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරලාත් තිබෙනවා. නමුත් අවුරුදු 10ක් තිස්සේ අපට බැරි වෙලා තිබෙනවා, අපේ නියාමන පද්ධතිය ශක්තිමත් කර ගන්නට.

ඒ වාගේම road safety සම්බන්ධව තිබෙනවා, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව. පනතක් මගින් එය කොමිසමක් හැටියට පත් කරලා එම ආයතනයට මාර්ග ආරක්ෂාව - road safety - සම්බන්ධව තිබෙන බලතල පුළුල් කරන්නට කියලා යෝජනා කර තිබෙනවා. නමුත් අවුරුදු 10කට අධික කාලයක් තිස්සේ පැවැති කිසිදු රජයක් එම recommendations ක්‍රියාත්මක කර නැහැ. මම හිතන විධියට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කර අර කියපු සමහර සංශෝධන එම පනතට ඇතුළත් කිරීමට මීට සති කිහිපයකට පෙර කැබිනට් පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් වුණා. ඇත්තටම ඒ සම්බන්ධව අපි ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ. මොකද, විශේෂයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ ඇතුළු පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය regulate කරලා මාර්ග ආරක්ෂාව හදන්නේ කොහොමද කියන එක ගැන අවුරුදු 10ක් තිස්සේ ඉදිරිපත් වුණු සංශෝධන අපේ ආණ්ඩුව යටතේ තමයි ඇත්තටම ක්‍රියාත්මක කරන්නට කටයුතු කරන්නේ.

අර මුලින් සඳහන් කළ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව - National Council for Road Safety එක - තවත් බලාත්මක කරලා එය කොමිසමක් හැටියට පත් කරලා මාර්ග ආරක්ෂාව -

[மேலும் விவரம் காண்க]

பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, அதையும் அந்தப் புனரமைப்பு வேலைத்திட்டத்தில் உள்வாங்கிக்கொள்ளுமாறு உங்களிடத்திலே வேண்டுகோள் விடுக்கின்றேன்.

அடுத்தாக, வட்டுவாகல் bridgeஐ புனரமைப்பதற்காக இந்த முறை உங்களுடைய வரவு செலவுத்திட்டத்தில் 1,000 மில்லியன் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கியிருக்கின்றீர்கள்; அதற்காக வன்னி மாவட்ட மக்கள் சார்பாக எமது நன்றியைச் செலுத்துகிறோம். ஆனால், அதன் புனரமைப்புக்கான estimate 2,750 மில்லியன் ரூபாயாக இருக்கிறது. மிகுதிப் பணமும் வழங்கப்படும் என்ற உத்தரவாதம் அளிக்கப்பட்டால், அதற்கான tender call பண்ணுவதாகச் சொல்லப்படுகின்றது. ஆகவே, இது சம்பந்தமாக நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் நான் வேண்டுகோள் விடுக்கின்றேன்.

அதேபோல, வவுனியாவிலிருந்து மன்னாருக்குச் செல்லு கின்ற பாதையில் அதிகமான தூரம் iRoad Projectஇன்கீழ் திருத்தம் செய்யப்பட்டது. தற்பொழுது பறையனாளங்குளப் பிரதேசத்தின் மூன்றரைக் கிலோமீற்றர் தூரமான பாதையின் வேலை இடையிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பாதைக்கு iRoad Projectஇல் ஒதுக்கப்பட்ட பணம் மீதம் இருப்பதாகவும் நாங்கள் கேள்விப்படுகின்றோம். எனவே, அந்தப் பாதையையும் உடனடியாகத் திருத்தம் செய்தால், மக்கள் அதனைப் பயன்படுத்த முடியும்.

அதேபோலத்தான், RDAக்குச் சொந்தமான வெளிக் குளம் - மாமடுப் பாதை இதுவரை புனரமைக்கப்படாமல் இருக்கிறது. வவுனியாவில் நேரியகுளத்திலிருந்து நெலுக்குளம் போகின்ற RDAஇற்குச் சொந்தமான பாதை அமைக்கப்பட்டு விட்டது. ஆனால், அதன் 12ஆவது கிலோமீற்றரிலே பாலம் ஒன்று அமைக்கப்படாமல் இருக்கின்றது. மழைக் காலங்களில் அதனுடாக வெள்ளம் பெருக்கெடுத்துச் செல்வதனால் பெரிய பாதிப்பாக இருக்கிறது. அது பெரிய பாலமல்ல, சாதாரண பாலம். அதனையும் RDAஇனுடான வேலைத்திட்டத்தில் அவசரமாக உள்வாங்குமாறு வேண்டுகோள் விடுக்கின்றேன்.

அதுபோல, இடம்பெயர்ந்த 100,000 பேர் புத்தளம் நகரப் பகுதிக்கு வந்து அந்தப் பகுதியில் முகாம்களை அமைத்து வாழ்ந்துவருவது உங்களுக்குத் தெரியும். அந்தப் பகுதியிலுள்ள பாதைகள் நீண்டகாலமாகப் போடப்படாமல், சாதாரணமாக ஒரு three-wheelerகூட ஓட முடியாதளவு துர்ப்பாக்கிய நிலையில் காணப்படுகிறது. நான் கடந்தகால அரசாங்கத்துடன் கதைத்து, குறித்த பாதைகளின் அவசரத் திருத்த வேலைகளுக்காக 150 மில்லியன் ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்து கொடுத்தேன். புதிய அரசாங்கம் வந்ததன் பின்னர் விடுக்கப்பட்ட ஒரு circular இன் அடிப்படையில் அந்தப் பணம் திரும்பப் பெறப்பட்டுள்ளது. எனவே, நான் DCC Chairman இடம் அந்தப் பாதைகளை நீங்களாவது போட்டுக் கொடுங்கள் என்று சொன்னேன். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, ஏற்கனவே estimate போடப்பட்டுள்ள அந்தப் பாதைகள் சம்பந்தமாகக் கவனம் செலுத்தி, அவசரமான தேவையாகவிருக்கின்ற குறித்த பாதைகளை அமைப்பதற்கான உங்களுடைய நடவடிக்கையை நான் எதிர்பார்த்து நிற்கின்றேன்.

தலைமன்னார் என்பது ஒரு international island போன்றதென்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அங்கு தற்போது wind power மின் உற்பத்தி, mineral மண் தோண்டல்

போன்ற நிகழ்வுகள்தான் நடைபெறுகிறது. ஆனால், ஒருகாலத்தில் இராமேஸ்வரத்துக்கும் தலைமன்னாருக்கும் இடையிலான கப்பல் சேவை நடைபெற்றபோது தலைமன்னார் ஒரு பொருளாதாரக் கேந்திர நிலையமாக காணப்பட்டது; மக்களும் பொருளாதாரத்தில் மேம்பட்டார்கள். தற்பொழுது இந்திய மீனவர்களுடைய தொல்லையினால் அங்குள்ள மீனவர்களின் வருமானம்கூட மிகக் குன்றியிருக்கின்றது. சுற்றுலாப் பயணிகள் அந்தப் பகுதிக்கு வருவதாகவிருந்தால் இராமேஸ்வரம் - தலைமன்னார் கப்பல் சேவை மீண்டும் ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டும். கடந்த அரசாங்கத்தில் அதற்குப் பொறுப்பான அமைச்சினால் Jetty புனரமைப்புக்கு tender call செய்யப்பட்டு, அதற்குரிய பணமும் Budget இல் ஒதுக்கப் பட்டிருந்தது. ஆனால், எந்த வேலையும் நடைபெற்றதாக நாங்கள் காணவில்லை. தற்போது யாழ்ப்பாணத்துக்கு ஊடாக அந்தக் கப்பல் சேவை நடத்தப்பட்டாலும், கடந்த காலங்களில் நாங்கள் அறிந்தவரையில் இராமேஸ்வரம் - தலைமன்னார் பகுதிதான் மிகக்குறுகிய தூரமுடையதாக - 25-30 கிலோமீற்றர் தூரமுடையதாக - இருக்கிறது. அந்த jettyஐப் புனரமைப்பதற்கு இந்தியா readyஆக இருக்கிறது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இலங்கை அரசாங்கம் பணம் ஒதுக்காவிட்டால் இந்தியாவுடன் பேசியாவது அதனை உங்களுடைய காலத்தில் புனரமைக்குமாறு வேண்டுகோள் விடுக்கின்றேன்.

அதேபோன்றுதான் மன்னார் - புத்தளம் வீதியில், மன்னாரிலிருந்து மறிச்சுக்கட்டி வரையிலும், புத்தளம் முதல் எலுவன்குளம் வரையிலும் உள்ள பாதை carpet பாதையாகப் போடப்பட்டுள்ளது. வெளிநாட்டிலிருந்து பணம்பெறுகின்ற சில இனவாத NGOs, குறித்த பாதையை மூடுமாறும் அதனைப் புனரமைக்க வேண்டாமென்றும் court's இல் வழக்குப் போட்டார்கள். ஆனால், நீதிமன்றம் அதனை carpet பாதையாகப் புனரமைப்பதை மாத்திரம் தற்காலிகமாகத் தடைசெய்தது. ஆனால், கிறவல் போட்டு, அந்தப் பாதையை motorable conditionக்குக் கொண்டுவந்து பயன்படுத்த முடியும். குறித்த பாதையைப் பயன்படுத்தும் போது மன்னார் - புத்தளத்துக்கான 100 கிலோமீற்றர் பயணத் தூரம் மிச்சமாகும். யால் ஆகவிருக்கலாம், அல்லது அதுபோன்ற வெவ்வேறு இடங்களிலாக இருக்கலாம், அங்கெல்லாம் wildlife பகுதிக்கூடாகப் பாதைகள் போகின்றன. இந்த வீதியின் ஒரு சிறிய areaஇல் மட்டும்தான் wildlife காணி இருக்கிறது. ஆனால், இது 100 வருடத்துக்கு மேற்பட்ட பழமைவாய்ந்த, RDAக்குச் சொந்தமான பாதையாகும். இந்தப் பாதை வடக்கினை இணைப்பதனால்தான் கடந்தகால ஆட்சியாளர்கள் ஓர் இனவாதப் பார்வையோடு அதனைப் பார்த்தார்கள். இந்தப் பாதை தெற்கில் அல்லது வேறு எங்கேயாவது இருந்திருந்தால் அவர்கள் அதனை அழகாகப் புனரமைத்து, சுற்றுலாப் பயணிகள் அந்தப் பாதையினுடாகச் செல்ல ஏற்பாடு செய்திருப்பார்கள்.

அந்தப் பாதையைத் திறந்து போக்குவரத்துக்கு அனுமதிக்கும்போது யாழ்ப்பாணம், மன்னார் போன்ற இடங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற பொருட்களைக் கொண்டுவருகின்ற செலவு மிச்சப்படுத்தப்படுவதுடன், விலையும் குறைக்கப்படும்; அந்தப் பகுதியின் பொருளாதாரமும் மேம்படும். அதில் சிறியதாக மூன்று பாலங்களும் இருக்கின்றன. அந்தப் பாதை நான் அமைச்சராக இருக்கும் போதுதான் திறந்துவைக்கப்பட்டது. கோட்டாபய ராஜபக்ச அவர்கள் ஜனாதிபதியாக வரும்வரை அந்தப் பாதையூடாக மக்கள் போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். கோட்டாபய ஜனாதிபதியாக வந்த பின்னர்தான் அது மீண்டும் மூடப்பட்டது. அந்தப்

ஒரே நிமிஷம் ஸ்பாஸிஜிஸ்ட்

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson)

இவ்வொலே கப்பலி டிபன்சன் கர்னன், ஒரே மிநிஜிஸ்ட்.

ஒரே ரிஸை டிபன்சன் மஹா

(மாண்புமிகு றிஸைட் பதியூதீன்)

(The Hon. Rishad Bathiudeen)

Please give me thirty seconds.

SLTB நடத்திலே இயங்கும் நிறுவனமாக மாறியிருக்கின்றது. Private bus உரிமையாளர்கள் அதை இலாபத்துடன் இயக்குகிறார்கள்; ஒரு பஸ் வைத்திருந்தவர் 10 பஸ் வண்டிகளை வாங்குகிறார். எனவே, SLTB விடயத்திலும் புதிய மாற்றங்களைக் கொண்டுவரங்கள் என்று கேட்டு, விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

ஒரே நிமிஷம் ஸ்பாஸிஜிஸ்ட்

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson)

ஒரே ஓரேன் மஹாட் மிநிஜிஸ்ட். இவ்வொலி விஸை 11 கைடெய்ஸ் திவெனலி.

[பி.ப. 2.46]

ஒரே ஓரேன் மஹாட் மிநிஜிஸ்ட்

(மாண்புமிகு இம்ரான் மஹரூப்)

(The Hon. Imran Maharoo)

நன்றி, கௌரவ பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே! இன்றைய தினம் இச்சபையில் நடைபெறுகின்ற போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு, நகர அபிவிருத்தி, நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சு என்பவற்றின் நிதி ஒதுக்கீடு மீதான குழுவை விவாதத்தில் கலந்துகொண்டு பல விடயங்களைக் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன்.

நான் பிரதிநிதித்துவப்படுத்துகின்ற திருகோணமலை மாவட்டமானது, சுற்றுலாவுக்கு மிகவும் உகந்த ஒரு மாவட்டமாகக் காணப்படுகின்றது. அதுமாத்திரமன்றி, எமது நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் உதவக்கூடிய ஒரு மாவட்டமாகவும் காணப்படுகின்றது. போர்த்துக்கேயர், ஒல்லாந்தர், ஆங்கிலேயர் ஆகியோரின் ஆட்சிக் காலத்தில் திருகோணமலையானது முக்கிய நகரமாக - பட்டினமாக - காணப்பட்டது. மேலும், இலங்கையின் உத்தியோகபூர்வமற்ற தலைநகரமாகப் பார்க்கப்பட்ட ஒரு மாவட்டம்தான் திருகோணமலை மாவட்டம். இதனை ஒரு காலத்தில் 'தூங்கா நகரம்' என்று அழைத்ததாகவும் நாங்கள் கேள்விப்பட்டு இருக்கின்றோம். யுத்தத்தாலும் சுனாமி போன்ற இயற்கை அனர்த்தங்களாலும் பாதிக்கப்பட்ட ஒரு பிரதேசமாக எங்களுடைய திருகோணமலை மாவட்டம் காணப்படுகின்றது. கொழும்பிலிருந்து திருகோணமலைக்கு வருவதென்றால், கிட்டத்தட்ட ஏழு மணித்தியாலங்கள் பயணம் செய்யவேண்டிய நிலைப்பாடு காணப்படுகின்றது. தற்பொழுது குருநாகல் வரை அமைக்கப்பட்டுள்ள அதிவேக நெடுஞ்சாலையை தம்புள்ளை அல்லது ஹபரணை வரை நீடித்தால், அதை வடக்கு, கிழக்குக்கான ஒரு பிரதான expressway ஆக அமைத்தால், அது tourism போன்ற விடயங்களுக்குக் கூடுதலான பங்களிப்பைச் செலுத்தும் என்பதை நான் இந்த இடத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன். எனவே, இதுதொடர்பில் இந்த அரசாங்கம் உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென நான் இந்த இடத்தில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

எங்களுடைய மாவட்டத்திலுள்ள திருகோணமலைத் துறைமுகமானது சர்வதேச புகழ்வாய்ந்த ஒரு துறைமுகமாகும். குறிப்பாக, திருகோணமலையை யார் கைப்பற்றுவது என்பதற்காகப் பல தசாப்த காலம் யுத்தம் நடைபெற்றிருப்பதாக நாங்கள் வரலாறுகளில் படித்திருக்கிறோம். "திருகோணமலையைக் கைப்பற்றினால் ஒட்டுமொத்த இலங்கையையும் கைப்பற்றியது போன்றுதான்" என்ற கூற்றை நாங்கள் கேள்விப்பட்டு இருக்கின்றோம். எனவே, திருகோணமலை நகரத்துக்கான போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் அமைப்பது சம்பந்தமான விடயங்களில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, எங்களுடைய கிண்ணியா பிரதேசத்திலுள்ள குறிஞ்சாக்கேணிப் பாலம் சம்பந்தமாக பாலாகாலமாகப் பேசப்பட்டு வருகின்றது. இந்தப் பாலம் புனரமைக்கப்படாமையால் கடந்த காலத்தில் எட்டு உயிர்கள் பலிகொள்ளப்பட்டன. இந்தப் பாலத்தின் தற்போதைய நிலை என்ன? அதன் புனரமைப்புப் பணிகள் எப்போது ஆரம்பிக்கப்பட இருக்கின்றன? அது எந்த அடிப்படையில் முன்னெடுக்கப்பட இருக்கின்றது? என்பதை கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சபையில் தெளிவுபடுத்தினால் சிறப்பாக இருக்கும்.

திருகோணமலை, கருமலையூற்றிலுள்ள முஸ்லிம்களின் அடையாளமாகக் காணப்படுகின்ற பழைமை வாய்ந்த பள்ளிவாசலுக்குரிய 139 பேர்ச்சஸ் காணியும், ஸியாரத்துக்குச் சொந்தமான 16 பேர்ச்சஸ் காணியும் இப்பொழுது துறைமுக அதிகாரசபையின் காணி எனச் சொல்லப்படுகின்றது. இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் அதே காணியை 4ஆம் படைப்பிரிவின் 'ஆமட்கோ' பாதுகாப்புப் படையினர் தங்களுடைய காணியெனச் சொல்லி, அந்தக் காணிக் குள் மக்கள் செல்வதைத் தடுக்கிறார்கள். அதுமாத்திரமன்றி, அந்தப் பள்ளிவாசலின் நடவடிக்கையையும் இடைநிறுத்தி இருக்கிறார்கள். இந்த விடயத்தில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். ஏனென்றால், இது தனியார் காணியாகும். அதுமாத்திரமல்ல, கருமலையூற்று ஜூம்ஆ பள்ளிவாசலுக்குரிய காணியுமாகும். அதற்கான ஆதாரங்கள் எங்களிடம் இருக்கின்றன. எனவே, அந்தக் காணியையும் பள்ளிவாசலையும் மக்களுடைய பாவனைக்குக் கையளிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். அந்தப் பள்ளிவாசலுக்குச் செல்லும் வழியில் 4ஆம் படைப்பிரிவின் ஆமட்கோ பாதுகாப்புப் படையினரின் சிறிய camp ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. அந்தக் camp அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்ற காணி அந்தப் பள்ளிவாசலுக்குரியது. எனவே, அந்தக் campஐ அங்கிருந்து அகற்றி, வேறொரு இடத்தில் அதனை அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை விடயத்துக்குப் பொறுப்பான அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்க வேண்டுமென நான் இந்த இடத்தில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

திருகோணமலையின் பட்டினமும் சூழலும் பிரதேசத்திலுள்ள 11 கிராம சேவகர் பிரிவுகளில் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான காணிகள் இருப்பதாகக் கூறப்படுகின்றது. குறிப்பாக, முத்துநகர், கப்பல்துறை, வெள்ளமணல், கருமலையூற்று, நாச்சிக்குடா, பாலையூற்று போன்ற பிரதேசங்களில் மக்கள் நீண்ட காலமாகக் குடியிருந்த காணிகள் மற்றும் பயிர்ச்செய்கை செய்த விவசாயக் காணிகள் இன்று இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான காணிகள் எனச் சொல்லப்படுகின்றது. இது அங்குள்ள மக்களுக்குப் பெரும் அச்சுறுத்தலாக இருக்கின்றது. 1984ஆம்

ஆண்டு வெளியிடப்பட்ட வர்த்தமானி அறிவித்தலில் அவ்வாறு குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கின்றது. அதில் சில மாற்றங்களை ஏற்படுத்தி, நீண்ட காலமாக அங்கு வாழுகின்ற மக்களின் குடியிருப்புக் காணிக்கான உத்தரவாதத்தையும், விவசாயச் செயற்பாடுகளை முன்னெடுக்கின்ற காணிக்கான உத்தரவாதத்தையும் வழங்குவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்க வேண்டுமென நான் இந்த இடத்தில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, இங்கு போக்குவரத்து சம்பந்தமான பல விடயங்கள் பேசப்பட்டன. திருகோணமலை - கொழும்பு புகையிரதம் தொடர்பான விடயத்தை நான் ஏற்கெனவே கௌரவ அமைச்சரின் கவனத்துக்குக் கொண்டுவந்து இருக்கின்றேன். பகல் நேரத்தில் இருந்த இந்தப் புகையிரத சேவை தற்போது இடைநிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றது. இன்று படிப்படியாக வெளிநாட்டுச் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை அதிகரித்துச் செல்கின்ற காரணத்தால், இது மிக முக்கிய விடயமாகக் காணப்படுகின்றது. இப்பொழுது அந்தப் புகையிரத சேவை குறிப்பிட்டளவு நஷ்டத்தை ஏற்படுத்தி னாலும், எதிர்காலத்தில் அது இலாபகரமானதாக அமையும். இதனைக் கருத்திற்கொண்டு, அந்தப் புகையிரத சேவையின் நேர அட்டவணையில் சில திருத்தங்களைச் செய்யவேண்டிய தேவை இருக்கின்றது. நாங்கள் கடந்த DCC கூட்டத்தில் கூட, இது சம்பந்தமாகக் கதைத்துச் சில தீர்மானங்களை எடுத்திருக்கிறோம். அந்தப் புகையிரத சேவையை துரிதப் படுத்தினால், அது மக்களின் போக்குவரத்துக்கு இலகுவாக இருக்கும். எனவே, இந்த விடயத்தில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் திருகோணமலையிலுள்ள சீனக்குடா விமானத் தளத்திலிருந்து மீளவும் உள்நாட்டு விமான சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். ஏனெனில், சென்ற காலங்களில் நடைமுறையில் இருந்த இந்த விமான சேவை இப்பொழுது இடைநிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றது. குறிப்பாக, சீனக்குடா-கொழும்பு, சீனக்குடா-இரத்தமலாணை, சீனக்குடா-பலாலி, சீனக்குடா-மட்டக்களப்பு ஆகியவற்றுக்கு இடையிலான விமான சேவைகள் தற்பொழுது இடைநிறுத்தப்பட்டு உள்ளன.

இன்று கிண்ணியா பாலத்திலிருந்து உப்பாறு பாலம் வரையான பகுதியில் கடலரிப்பு மிக மோசமாகக் காணப்படுகின்றது. இதனால் அங்குள்ள பல வீதிகள் கடலால் காவுகொள்ளப்படுகின்றன. இவ்வாறே மூதூர் பிரதேசத்திலும் கடலரிப்புக் காரணமாகப் பல பிரதேசங்கள் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. சென்ற காலங்களில் இதனைத் தடுப்பதற்கென நிதி ஒதுக்கப்பட்டாலும், அதில் ஊழல் இடம்பெறுவதாகக் கூறி அப்பணி இடைநிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றது. குறிப்பாக, மூதூர் பிரதேசத்தில் அவ்வாறான குற்றச்சாட்டுக்கள் காணப்படுகின்றன. அதில் என்ன நடைபெற்று இருக்கின்றது? அப்பிரச்சினையை எவ்வாறு தீர்க்க முடியும்? போன்ற விடயங்களில் கவனம் செலுத்தி, இதற்கொரு தீர்வை கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் வழங்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

நகர அபிவிருத்தித் திட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டால், இன்று திருகோணமலை மாவட்டத்தில் குறிப்பாக கிண்ணியா, தோப்பூர், புல்மோட்டை ஆகிய பிரதேசங்களில் காணப்படுகின்ற சுற்றுலாத்தரத்தை - roundaboutஐ - அமைக்கின்ற விடயத்தில்கூட புறக்கணிப்புகள் காணப்படுகின்றன.

பல்லாயிரக்கணக்கான மக்கள் வாழ்கின்ற அந்தப் பிரதேசங்களில் கவர்ச்சிகரமான நிலை இல்லாத காரணத்தால், அவை இருள்மயமாகக் காணப்படுகின்றன. எனவே, அந்த சுற்றுலாத்தரங்களை அழகுபடுத்துவதற்கான அல்லது மணிக்கூட்டுக் கோபுரத்தை அமைப்பதற்கான வேலைத் திட்டங்களை கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் முன்னெடுக்க வேண்டுமென நான் உயரிய சபையில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

கௌரவ பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, அண்மையில் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் ஒருவரால் மௌலவி ஒருவர் மிகக் கொடுமாகத் தாக்கப்பட்டார். இந்தத் துரதிருஷ்டவசமான சம்பவம் கடந்த பெப்ரவரி மாதம் 23ஆம் திகதி மாலை கெக்கிராவைக்கு அருகிலுள்ள மடாட்டுகம, கைலப்பத்தான பகுதியில் இடம்பெற்றுள்ளது. இது தொடர்பான காரணாளிகள் சமூக ஊடகங்களில் வெளியாகியிருந்தன. இந்தச் சம்பவத்தில் பாதிக்கப்பட்ட அல்-ஹாபில், அல்-ஆலிம் அப்துல் லதீப் கியாஸ்தீன் (ரஹ்மானி) அவர்கள் ஹொரவப்பொத்தானை, அங்குநெச்சி மஸ்ஜிதுல் ஹுதா ஜும்ஆ பள்ளிவாசலில் பேஷ் இமாமாக கடமையாற்றுவவர். சம்பவத்துடன் தொடர்புடைய பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் கைதுசெய்யப்பட்டு பின்னர் பிணையில் விடுவிக்கப்பட்டுள்ளார். இவ்வாறு ஒரு பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் மதகுரு ஒருவர்மீது கண்மூடித்தனமாக தாக்குதல் நடாத்தியதை நாங்கள் உண்மையிலேயே உலமாக்களை அகௌரவப் படுத்தும் ஒரு செயலாகவே பார்க்கின்றோம். அதுமாத்திர மன்றி, இந்தச் சம்பவமானது ஒட்டுமொத்த முஸ்லிம்களையும் மனவேதனைக்கு உள்ளாக்கியுள்ளது. அகில இலங்கை ஜம்இய்யதுல் உலமா சபைகூட, இதற்குக் கண்டனம் வெளியிட்டு இருக்கிறது. அதுமாத்திரமல்ல, இது தொடர்பில் பதில் பொலிஸ்மா அதிபருக்கும் கடிதம்மூலம் அறிவித்திருக்கிறது. இந்த விடயம் தொடர்பில் பொது மக்கள் பாதுகாப்பு அமைச்சு கவனம் செலுத்த வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். இந்த அரசாங்கம் இன ஒற்றுமை, இன ஐக்கியம் பற்றிப் பேசுகின்ற இந்தத் தருணத்தில், இவ்வாறான செயற்பாடுகள் மக்கள் மத்தியில் எவ்வாறான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்பதை நீங்கள் உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும்.

097 டிஸெம்ப்ர ஸ்பாஸிவிஜே

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson)

097 மன்தீஜே, மெஜே மென் டி காலச டிபென்.

097 ஓமீரான் மெரூன் மஹா

(மாண்புமிகு இம்ரான் மஹரூப்)

(The Hon. Imran Maharoof)

மெ ஓன்மென் கலா டிபென் கரன்மெ.

நேற்றைய தினம் வெளிவந்துள்ள 'விடிவெள்ளி' பத்திரிகையில் கூட, இவ்விடயம் பிரதான செய்தியாக வெளிவந்திருக்கிறது. அதில், "மௌலவி ஒருவரை நடுவீதியில் பொலிசார் தாக்கிய சம்பவம்: நடந்தது என்ன?" என்ற தலைப்பின்கீழ் முழுமையான கட்டுரையொன்றை எஸ்.என்.எம். சுஹைல் அவர்கள் எழுதியுள்ளார். அதை நான் ஹன்சாட் பதிவுக்காகச் *சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

* ஸ்ரீஹைலாசே வலா டிபென்.

* நூலிலையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

* Placed in the Library.

[ගරු ඉම්රාන් මහරුන් මහතා]

இனமுறுகலை ஏற்படுத்தக்கூடிய இவ்வாறான செயற்பாடுகளுக்கு முற்றுப்புள்ளி வைப்பதற்குரிய நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டுமெனக் கேட்டு, எனது உரையை முடித்துக்கொள்கின்றேன்.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)
මීළඟට, ගරු අර්කම් ඉල්යාස් මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු අනුරාධ ජයරත්න මහතා
(மாண்புமிகு அநුராத ஜயரத்ன)
(The Hon. Anuradha Jayaratne)
Madam, I rise to a point of Order.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)
ගරු අනුරාධ ජයරත්න මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු අනුරාධ ජයරත්න මහතා
(மாண்புமிகு அநுராத ஜயரத்ன)
(The Hon. Anuradha Jayaratne)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, මම ගරු සභාවේ නැති අවස්ථාවේදී ගරු ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මන්ත්‍රීතුමය මගේ නම සඳහන් කරමින් කියා තිබෙනවා, මමත්, විජයදාස රාජපක්ෂ හිටපු ඇමතිතුමාත් ගිහිල්ලා නුවර උසාවි සංකීර්ණය හඳුන්න මුල්ගලක් තැබුවා කියලා. නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස විෂය භාර අමාත්‍යතුමා ගරු සභාවේ සිටියදී, එම අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් නිලධාරී කුටියේ සිටින අවස්ථාවේදී එම කටයුත්ත කඩිනම් කරන්න කියලා මම ඉල්ලුවා. හැබැයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමය හිතාගෙන ඉන්නේ අපි මුල්ගල ගිහින් තැබුවේ අනුමැතියක්, අවසරයක් හෝ වැඩ පිළිවෙළක් නැතුව කියයි. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, කරුණු නොදැන කවුරුත් හෝ ලියා දුන් කොළ කැල්ලක් මේ ගරු සභාවට ගෙනැල්ලා කියවන්නේ නැතුව මා ළඟ තිබෙන මේ ලියකියවිලි ටික අධ්‍යයනය කරන්න කියලා මම එතුමයගෙන් ඉල්ලනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, මහනුවර නීතිඥ කාර්යාල සංකීර්ණය පුළුල් කිරීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සතු ඉඩමෙන් කොටසක් ලබා දීමට එම අධිකාරිය එකඟතාව ලබා දීපු ලිපියත්, -නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මුලින් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයට එම ඉඩම ලබා දීලා තිබුණා - නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය එම ඉඩම නැවත මහනුවර නීතිඥ සංගමයට දෙන්න ලබා දීපු එකඟතා ලිපියත්, Kandy Bar Association එක එම ඉඩම භාර ගැනීමට එකඟතාව පළ කරපු ලිපිය ඇතුළු ඊට අදාළ සියලු ලිපි මා මේ අවස්ථාවේදී සභාගත* කරනවා.

ඒ වාගේම මා ළඟ තිබෙනවා, එවකට හිටපු අමාත්‍යවරුන් වන ගරු ප්‍රසන්න රණතුංග මැතිතුමාත්, අලි සබිරි මැතිතුමාත් ඉදිරිපත් කළ කැබිනට් පත්‍රිකාව. ඒක අත්සන් කරලා නැහැ. එම නිසා මම එය සභාගත කරන්නේ නැහැ. හැබැයි, එවකට අධිකරණ, බන්ධනාගාර කටයුතු හා ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා ප්‍රතිසංස්කරණ

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

අමාත්‍ය අලි සබිරි මහතාත්, නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍ය ප්‍රසන්න රණතුංග මහතාත් අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කරලා, ඊට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියත් ලබා දීලා අවසන්. එම නිසා එතුමයට මම මතක් කරනවා, නොදන්න කතන්දර මේ ගරු සභාවේ කියන්න එපා කියලා. සියලු අනුමැතීන් ලබාගෙන තමයි එම නීතිඥ සංකීර්ණය පුළුල් කිරීමේ වැඩ පටන් ගන්නේ. කුමන හෝ හේතුවකට කවුරු හෝ එය නතර කරගෙන ඉන්නවා. මම ගෞරවයෙන් ඉල්ලුවේ, ඒ ගැන නැවත සොයා බලලා වැරදි තිබෙනවා නම් නිවැරදි කරලා, ඒ වැඩේ පටන් ගන්න කියන එක විතරයි. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, එහෙම නොකළා නම් ගම්පොළ විවෘත කර තිබෙන නීතිඥ සංකීර්ණයේ ඉඩම අදටත් තිබෙන්නේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය යටතේ; ගාල්ල අධිකරණ සංකීර්ණයේ ඉඩම අදටත් තිබෙන්නේ අධිකරණ අමාත්‍යාංශය යටතේ; මාතර අධිකරණ සංකීර්ණයේ ඉඩම අදටත් තිබෙන්නේ අධිකරණ අමාත්‍යාංශය යටතේ. නිලධාරීන්ගෙන් වන අතපසුවීම්වලට අපි දෙපැත්තේ සිටිමින් ගහගෙන වැඩක් නැහැ, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි. මම එතුමයට කියනවා, මේ ලිපි අධ්‍යයනය කරන්න, කාරණා දැනගෙන විතරක් මේ ගරු සභාවේ කපා කරන්න කියලා. ඊට අදාළ සියලු ලිපි මම දැන් සභාගත කළා.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, ගරු ඉම්රාන් මහරුන් මන්ත්‍රීතුමාට මා පිළිතුරක් දිය යුතුයි. එතුමා කියපු Kurinchakerny Bridge එක හඳුන්න අපි සල්ලි වෙන් කරලා තිබෙනවා. තවත් මන්ත්‍රීවරු ගණනාවක් කිව්වා, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ටෙන්ඩර් ප්‍රශ්නයක් ගැන. ඒ කාරණය අපි ජනාධිපති විමර්ශන ඒකකයටත් භාර දී තිබෙනවා. වෙලාව නැති නිසා ඒ ගැන මම කෙටියෙන් කියන්නම්. වරායට straddle carriers ගෙන ඒම සම්බන්ධව බරපතළ වංචාවක් සිදු වෙලා ඒ පිළිබඳව උසාවි පවා ගිහින් තිබෙනවා.

මේක සිද්ධ වෙච්ච විධිය මම කියන්නම්, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි. දිගටම වංචනික දේවල් සිදු වීම නිසා කැබිනට් මණ්ඩලය එය නතර කරන්න තීන්දු කරනවා. එය නතර කරන්න අවසාන වශයෙන් තීන්දු කරපු කැබිනට් පත්‍රිකාව එලෙස තිබියදී, ඒ කැබිනට් පත්‍රිකාවම පාවිච්චි කර, 2024 සැප්තැම්බර් 13වැනි දා මේක තහනම් කරන්න කියලා ඉදිරිපත් කරපු කැබිනට් පත්‍රිකාව වෙනස් කරනවා, මේවා ගෙන්වන්න. ඒ, straddle carriers කියන ඒවා විශාල වටිනාකමක් තිබෙන දේවල්. මට මතක හැටියට එහි full tender එක ඩොලර් මිලියන 18ක්. අපට ඔය ගණන් මතක නැහැ, අපි හොරකම් කරන්නේ නැති නිසා.

ජනාධිපතිවරණය තිබුණේ 2024 සැප්තැම්බර් 21වැනි දා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, CANC එක, ඒ කියන්නේ, specifications සම්බන්ධයෙන් තිබෙන Committee එක bypass කරලා කැබිනට් මණ්ඩලය ඒක approve කරනවා, සැප්තැම්බර් 18වැනි දා. සැප්තැම්බර් 13වැනි දා කැබිනට් මණ්ඩලයේදී තහනම් කරන්න කියපු එක අනුමත කරනවා. ඒ procedure එක අනුමත කරන්න යන්නේ නැතුව සැප්තැම්බර් 18වැනි දා කැබිනට් මණ්ඩලය එය ratify කරනවා. ඊට පසුව සිදු වුණු දේ මේකයි. සැප්තැම්බර් 19වැනි දා -කැබිනට් මණ්ඩලය ratify කරපු දවසට පසුව දා- Ports Authority එකේ සිටි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය එම ටෙන්ඩරය approve කරනවා. ජනාධිපතිවරණය පැවැත්වුණේ සැප්තැම්බර් 21වැනි දා. සැප්තැම්බර් 20වැනි දා ටෙන්ඩර් එක award කරනවා. එහෙම තමයි ඒ හොරකම කළේ. ඒ හොරකම මෙව්වර වෙගයෙන් කළේ ඇයි කියලා අපට තේරෙන්නේ නැද්ද? ඒ, බොම්බයි මොටයි ගන්නවා නොවෙයි නේ; බයිසිකල් ටයර්

ගන්නවා නොවෙයි නේ. එම නිසා තමයි ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, අපි හැම උපදෙසක්ම අරගෙන ඒ straddle carriers 15 නැවත ටෙන්ඩර් කරන්න තීන්දු කළේ. ඒ ටෙන්ඩරය ලබා දුන්නට අනිවාර්යයෙන් මාස 10ක් ගත වෙනවා, ඒවා ගෙනෙන. අපි ගන්න ඒ තීන්දුවෙන් අමුතුවෙන් විශේෂ ප්‍රමාදයක් වෙන්වේ නැහැ.

ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා තොරතුරු දැන ගෙන නම් කපා කරන්නේ, ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නැත්නම් අපට සැකයක් තිබෙනවා, ඒ වංචනික පුද්ගලයන්ගේ අරමුණු වෙනුවෙන්ද මෙහෙම දන්නේ නැතුව තොරතුරු කියන්නේ කියලා. අපි කිසිම වංචාවක් කරලා නැහැ. ඔබතුමන්ලා බලන්න. මේක dramatic. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු අර්කම් ඉල්යාස් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 8ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 3.03]

ගරු අර්කම් ඉල්යාස් මහතා
(மாண்புமிகு அர்கம் இல்யாஸ்)
(The Hon. Arkam Ilyas)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත්, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව සාකච්ඡා වන අවස්ථාවේ එම විවාදයට සහභාගි වෙන්න අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ස්තූතියක් වෙනවා. නාගරික සංවර්ධනය පැත්තෙන් මගේ අදහස් ඉදිරිපත් කිරීමට මම බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන් ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුවේ මංගල අය වැයෙන්ම විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අපි වෙන් කර තිබෙනවා. අගයක් ලෙස ගත්තොත්, බිලියන 98ක වාගේ මුදලක් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අපි වෙන් කරලා තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් රටක ආර්ථිකය රඳා පවතින්නේ, රටේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති මතයි. බොහෝදුරට ආර්ථිකයේ කොඳු නාරටිය බවට පත් වෙන්නේ, රටක සංවර්ධනයයි. අවුරුදු කිහිපයකට පසුව ඒ සඳහා විශාල මුදලක් අපට මේ අවුරුද්දේ වෙන් කරගන්න පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා.

සාමාන්‍යයෙන් අපි ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය සලකන්නේ, ලෝකයේ ආර්ථිකය පටන් ගත්ත දවසේ ඉඳලා අවසානය දක්වා නොනැසී පවතින ව්‍යාපාරයක් ලෙසයි. මොකද කිව්වොත්, නිවාස එහෙම නැත්නම් ඉඳුම් හිටුම් කියන්නේ, මිනිසාගේ මූලික අවශ්‍යතාවලින් එකක්. ඒ වාගේ ව්‍යාපාරයක් කවදාවත් වැනසෙන්නේ නැහැ. හැටදාම ඒ ව්‍යාපාරය පවතිනවා. නමුත්, ලංකාව ගත්තොත් ඒක වෙනස්ම තත්ත්වයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. මොකද, මේ වාගේ ව්‍යාපාර ලෝකයේ පටන් ගත්තේ කවදාද, එදා ඉඳන් ලස්සනට කෙරිගෙන යනවා. ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය කියන්නේ, විවිධ මිනිසුන්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා හින්දා කාලානුරූපීව විකාශනය වෙන දෙයක්. ඒවාත් එක්කම එකතු වෙලා ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයත් විකාශනය වෙනවා. නමුත්, අපේ රට ගත්තොත්, මීට වඩා ගොඩක් වෙනස් තත්ත්වයකට තමයි පසුගිය වසර කිහිපය තුළ කටයුතු සිද්ධ වූණේ. ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය සම්පූර්ණයෙන්ම ඇතහිටින තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබුණා. ඒ ක්ෂේත්‍රවල නියැළුණු ඒ විෂය පිළිබඳ විශේෂඥයන්, ඒ විෂයයන්වල රැකියාවල නියුතු සුළු සේවකයාගේ සිට ගොඩක් අය රැකියා විරහිතභාවයට පත් වුණා. ඒ වාගේම ඒ ක්ෂේත්‍රවල නියැළුණු තවත් විශාල පිරිසක් අපේ රට දාලා යන තත්ත්වයට පත් වුණා. මේක ලොකු ප්‍රශ්නයක්.

ඇත්තටම, අහස උසට හැදිවීම් බිල්බින් ගොඩක් තිබුණත්, ඒවායෙන් ප්‍රයෝජනයක් ගන්න බැරි තත්ත්වයට අපේ රට පත් වුණා. බිලියන ගණනක් මුදල් වටිනාකම් තිබෙන විශාල ඉඩම් ප්‍රමාණයක් අපහරණයට ලක් වෙලා තිබෙනවා. තවත් පැත්තකින්, රටේ ජනතාවගේ මුදල් විශාල ප්‍රමාණයක් ගොඩක් බිල්බින්වල සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ආයෝජනය වෙලා තිබෙනවා. ඒත් අපට ප්‍රයෝජනයක් ගන්න බැරි තත්ත්වයටම ඒවා පත් වෙලා තිබෙනවා.

උදාහරණයක් විධියට අපට ගන්න පුළුවන්, කොළඹ නගර මධ්‍යයේ - in the heart of Colombo - තිබෙන ක්‍රිෂ් ගොඩනැගිල්ල. Land value එක විතරක් ඩොලර් බිලියන 5ක් පමණ වන, අක්කර 3.7ක ඉඩමක පිහිටි ඒ බිල්බින් එක දැන් අපට හරි ප්‍රයෝජනයක් ගන්න බැරි තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඇත්තටම කිව්වොත්, තට්ටු 60ක විතර ඒ බිල්බින් එක හොල්මන් බංගලාවක තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙනවා. අපේ වෙළඳ නගරයේ හදවත වූ කොළඹයි මේ වාගේ ස්ථානයක් තිබෙන්නේ. මම හිතන විධියට, 2015දී තමයි, එහි construction පටන් ගත්තේ. ඒ කටයුතු තවමත් අපට නිම කර ගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඇත්තටම කිව්වොත්, ඒ බිල්බින් එකෙන් අපට දැන් ආයෝජනයකට වඩා අවාසි ගොඩක් ඇවිල්ලා තිබෙනවා. දැනට තිබෙන තත්ත්වය අනුව ඒ ගොඩනැගිල්ල නිම කිරීමට බැරිවීම හින්දා අවාසි ගොඩක් තිබෙනවා. පසුගිය අවුරුද්දේ කොටුව පොලීසියට සිද්ධ වුණා, අධිකරණයෙන් නියෝගයක් ගන්න. මොකද කිව්වොත්, අදාළ ගොඩනැගිල්ලේ තාවකාලික ඉදිකිරීම්වල තිබුණු අඩු පාඩු හින්දා. අනෙක් පැත්තේ තිබෙන ජනාකීර්ණ ප්‍රදේශවලට, එහෙම නැත්නම් නාගරික ප්‍රදේශවලට ඒ තාවකාලික ඉදිකිරීම් කඩා වැටෙන තත්ත්වයට පත් වී තිබුණා. අන්තිමට කොටුව පොලීසිය කොළඹ මහාධිකරණයෙන් නියෝගයක් ගන්නා, ඒ ගොඩනැගිල්ලේ තාවකාලික ඉදිකිරීම් වහාම නවත්වන්න කියලා. ඒ වාගේම පසුගිය මාසය වෙනකොට fire outbreak එකකුත් සිද්ධ වුණා.

අපි මොනවා හෝ ආයෝජනයකට කියලා ගෙනාපු ගොඩක් projects අද ආයෝජනයකට වඩා හිසරදයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. බොහෝ වෙලාවට මේවාට ලොකුම හේතුව තමයි, කොමිස් මුදල්වලට, එහෙමත් නැත්නම් වෙනත් වෙනත් දේශපාලනඥයන්ගේ වුවමනාකම්වලට මේ ව්‍යාපෘති භාර දීම. මේ වාගේ ව්‍යාපෘතිවලින් රටට ලැබුණේ වාසි නොවෙයි අවාසි. මේ විධියට කොළඹ නගරයේ තිබෙන වටිනා ඉඩම් අපට අහිමි වෙලා තිබෙනවා. සමහර වෙලාවට ප්‍රයෝජනයට ගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ගොඩක් ඒවා idle වෙනවා. ඒ වාගේ විවිධ ව්‍යාපෘතිවලට අපේ රටේ ජනතාවත් විශාල වශයෙන් ආයෝජනය කරලා තිබෙනවා. ඒ ආයෝජන එනවිට සම්පූර්ණ මුදලම අදාළ ව්‍යාපාරිකයා අරගෙන එන්නේ නැහැ. ඒගොල්ලන් ලංකාවේ තිබෙන apartmentsවලට, ඒ වාගේ ස්ථානවලට දේශීය ආයෝජකයන්ගෙන් ආයෝජන ගන්නවා. ඒ මුදල් බොහෝ ප්‍රමාණයක් දැනට නාස්ති වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මහා පරිමාණ ආයෝජකයන් තවදුරටත් ලංකාව තුළට එන්නත් බය වෙනවා, මේ වාගේ projects එකවරම නවතිනකොට, අවුරුදු ගණනක් තිස්සේ වැඩකටයුතු කරන්නේ නැතුව ඉන්නකොට. ඒවායෙන් ගොඩක් ප්‍රශ්න එනවා.

උදාහරණයක් විධියට ගත්තොත් මේ ක්‍රිෂ් ව්‍යාපෘතිය වාගේම ග්‍රැන්ඩ් හයට ව්‍යාපෘතිය, Destiny Mall and Residency ව්‍යාපෘතිය වාගේ ගොඩක් ව්‍යාපෘති ලංකාව තුළ දැනට නැවතිලා තිබෙනවා. තට්ටු 20කට වඩා වැඩි, අහස උසට ගොඩනැගිලි ඉදි කරපු, විශාල ප්‍රමාණයේ ව්‍යාපෘතියේ 20කට අධික ප්‍රමාණයක් කොළඹ නගරයේ විතරක් දැනට අතහැර දමා තිබෙනවා. දේශීය ව්‍යාපාරිකයන්ගේ මුදල් විශාල ප්‍රමාණයක් කිසිම return එකක් නැතුව මේවායේ ආයෝජනය කරලා තිබෙනවා. නිසි

[ගරු අර්ථකථ ඉල්ලාස් මහතා]

අධ්‍යයනයකින් තොරව, වෙනත් වෙනත් ආශාවන් නිසා මේවා ආරම්භ කරපු නිසා සහ මේ වාගේ projects වලට දේශපාලන මැදිහත්වීම් තිබුණු නිසා තමයි මේ projects අපට භිසරදයක් වෙලා තිබෙන්නේ. නිවැරදි feasibility study එකකින් තොරව ආරම්භ කරපු ව්‍යාපෘති නිසා තමයි, මේ වාගේ දේවල් සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ.

ඒ වාගේම, අපට තවත් දෙයක් වාර්තා වෙනවා. පසුගිය වසරේ පැවති නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභාවේදී රජයේ ව්‍යාපෘති 34ක් සඳහා යෙදවූ රුපියල් බිලියන 6.5ක මුදලක් දැනට අපිට ප්‍රයෝජනයට ගන්න බැරි වෙලා තිබෙන බව වාර්තා වෙලා තිබෙනවා. මේ වාගේ ගොඩක් දේවල් සඳහා අපිට ඉදිරියේදී උත්තර සොයන්න වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, මේ බිල්පත්වලට අපි මොනවාද කරන්නේ කියලා බලන්න වෙනවා.

ඒ වාගේම මම හිතනවා මීට වැඩිය ගොඩක් දේවල් අපිට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ හා සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව හරහා කරගන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා කියලා. මොකද, අපි ඇත්තටම ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ තවත් ව්‍යාපෘති විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. ඇත්තටම කිව්වොත්, ජාතික ආපදා තත්ත්වයන්ට අදාළව උත්තර සොයන්න, අපි ගොඩක් කල් අරගෙන තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම දික්වැල්ල බෙරුවල, වැවුරුකන්නල ප්‍රදේශයේ අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඇති වන ගංවතුර තත්ත්වය. ඒ ගැනත් ඇත්තටම වෙනස් විධියට කටා කරන්න පුළුවන්. කලින් ආණ්ඩුවක අවිධිමත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් නිසා, මුහුදට මීටර් 50ක්, 100ක්වත් නැති ස්ථානයක ලොකු ගංවතුර තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඒක විසඳන්න බැරිව ඉන්නවා. ඉතා සංවේදී කළපු ප්‍රදේශයකට, වෙනත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියකින් ගෙනාපු පස් දමා, අක්කර 30ක වාගේ ප්‍රදේශයක් සම්පූර්ණයෙන් ගොඩ කිරීම නිසා, ඇති වෙච්ච තත්ත්වය මත මුහුදට මීටර් 50ක්වත්, 100ක්වත් නැති ස්ථානයක 2017 වර්ෂයේ සිට ගංවතුර තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න, ඊට අදාළ ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ගන්න විතරක් අපට SLLRDC එකට, එහෙම නැත්නම් ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ හා සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාවට රුපියල් මිලියන 6ක මුදලක් වෙන් කරන්න වෙලා තිබෙනවා. ඒ ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ගන්න විතරක්, project එක කරන්න නොවෙයි. මම අහගෙන හිටියා මට කලින් කටා කළ මන්ත්‍රීවරයෙක් අකුරු ප්‍රදේශයේ ගංවතුර ප්‍රශ්නය පිළිබඳව කටා කළා. ඒ පිළිබඳවත් ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ලබා දීමට ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ හා සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාවට රුපියල් මිලියන 22ක මුදලක් මේ ආණ්ඩුවෙන් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒක තවත් දේශපාලන කාරණාවක් නොකර, ඉතා ඉක්මනින්, පුළුවන් විධියට, විද්‍යාත්මකව නිවැරදි ක්‍රමවේදයකින් අදාළ විසඳුම් ලබා දීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ වාගේ අපට ආයෝජන කරන්න පුළුවන් විධියේ project ගොඩක් තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි. මේ අවස්ථාවේ මට මතක් වෙනවා, "වෙඩි නොවදින ළමයි" කියන චිත්‍රපටයට රුවන් බන්දුප්පේ මහතා ලියපු සිත්දුටුක කොටසක්. ඒ තමයි, "හතර පැත්තෙන්ම මුහුද තිබුණාම රටවල් මලකඩ කනවද, ලේනෝ ලේනෝ මේ රට අරගෙන අලුත් රටක් මට දෙනවද" කියන කොටස. අපිට ඇත්තටම ලැබිලා තිබෙන්නේ මලකඩ කාපු රටක්. හැබැයි, ඒ මලකඩ කාලා තිබෙන්නේ, හැට පැත්තෙන්ම මුහුද තිබෙන නිසා මුහුදු සුළං වැදිලා නොවෙයි, රට ඇතුළේ කරන්න ඕනෑ දේවල්, කරන්න ඕනෑ විධියට නොවීම නිසායි. ජාතික ජන බලවේගයේ අපි ඇවිල්ලා ඉන්නේ, ඒ රටේ මලකඩ ඇරලා, අලුත් ලස්සන රටක් ගොඩ නගන්නයි.

ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමය

(மாண்புமிகு பிரதீத் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු ජගත් විතාන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 12ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 3.11]

ගරු ජගත් විතාන මහතා

(மாண்புமிகு ஜகத் விதான)
(The Hon. Jagath Vithana)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමයනි, ප්‍රථමයෙන්ම මම ස්තූතිවන්ත වෙනවා අපේ ගරු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමාට; පාර්ලිමේන්තුවේ ගරු සභානායකතුමාට. මම උදේ වරුවේ පාර්ලිමේන්තුවේ හිටියේ නැහැ, මංගල උත්සවයකට සහභාගී වුණා, සාක්ෂියට අත්සන් කරන්න. ගරු ඇමතිතුමා මගෙන් ඉල්ලීමක් කළා, එතුමාගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව මට තිබෙන දැනුමෙන් මේ විවාදයට දායක වෙන්න කියලා එතුමා. මම ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ සඳහා සෑදි පැහැදි ඉන්න බව එතුමා දන්නවා.

මට මේ වෙලාවේදී මතක් වෙනවා, ඉතිහාසයේ වුණු සිදුවීමක්. අපේ කුමාර වෙල්ගම මැතිතුමා, මගේ දොති සහෝදරයා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය භාරව හිටපු කැබිනට් ඇමතිවරයෙක්. එතුමා ප්‍රවාහන ඇමතිවරයාට සිටියදී දවසක් මට කටා කරලා කිව්වා, "මල්ලී, මට මේක කරන්න බැහැ. මගේ බස් ටික ඔක්කොම ගන්න" කියලා. ඒ බස් ටික ඔක්කොම මම මුදල් දීලා ගත්තා. ගරු ඇමතිතුමනි, අද මට පුළුවන් ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට නොමිලයේ උදවු කරන්න. මට වාහන අවශ්‍ය නැහැ, වැටුප් අවශ්‍යත් නැහැ.

මෙන්න මේ කාරණය මම මුලින්ම කියන්න ඕනෑ. අපේ ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා අදහස් දක්වනකොට මම අහගෙන හිටියා. මට හිතූණා, එතුමා ඉන්නේ විපක්ෂයේදී කියලා.

මොකද එතුමා නිර්ලෝභීව, කිසිම බයක් සැකක් නැතුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ තිබෙන, ප්‍රවාහන කටයුතු පිළිබඳව තිබෙන, ඒ පද්ධතියේ තිබෙන අඩු පාඩුකම් ටික කියාගෙන කියාගෙන ගියා. මම හිතනවා එතුමා ලොකු අධ්‍යයනයක් කරලා තිබෙනවා කියලා. ඒ කියපු ඒවා ඇත්ත.

අපි අසුබවාදීව හිතන්න හොඳ නැහැ. කළුතර ගන්නොත්, ඩීපෝ පහක් තිබෙනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. ඒ ඩීපෝ පහේම අඩුම තරමින් jack එකක් නැහැ, බස් උස්සලා යට බලන්න. ඒ බස් සෝදන්නේ නැහැ. Service කරන්න බැහැ. තෙල් ටික මාරු කරන්න පහසුකම් නැහැ. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ මේ අඩු පාඩුකම් මැද්දේ බස් ටික ධාවනය වෙනවා. තරහා වෙන්න එපා, මම මේ කියන කාරණයට. මම කැමැති නැහැ ඒවා හැල්ලුවට ලක් කරන්න. එහෙම එකක් නොවෙයි මේ කරන්නේ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයිති බස් එකකුයි, පෞද්ගලික අංශයේ අපේ බස් එකකුයි පාරේ යන කොට ticket ගත් මගියා ඒ බස් එකෙන් බැහැලා පෞද්ගලික අංශයේ බස් එකක නඟින අවස්ථා ඕනෑ තරම් තිබෙනවා. මොකද, අපි පහසුකම් ගොඩක් දෙනවා.

එහෙම පහසුකම් දෙන්න ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට බැරි ඇයි කියන එකත්, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය නහා සිටුවන්න බැරි ඇයි කියන එකත් මම කියන්නම්. අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් ඇවිල්ලා ඉන්නවා නම්, මේ කියන කාරණා ලියා ගන්න. පළමුවැනි කාරණය, බස්වලට සේවක අතිරික්තයක් තිබීම. හැබැයි, මම වත්මන් ආණ්ඩුවට මේ කාරණය කියනවා. ඔබතුමන්ලා හොඳ වැඩක් කළා. මමත් දේශපාලනයට බොහොම පරණයි. මොනම පක්ෂයක් වුණත් තට්ටුමාරු ක්‍රමයට බලයට පත්

වුණාට පස්සේ, ඉස්සෙල්ලාම සේවකයෝ දැමීමේ SLTB එකට. සේවක අතිරික්තයක් ආවේ එහෙමයි. බලය මාරු වුණාට පස්සේ ආයෝග් SLTB එකට සේවකයෝ දමනවා. ඩිපෝ අධිකාරිවරයෙක් වෙන්වේ කවුද? කොන්දොස්තර කෙනෙක්, එහෙම නැත්නම් රියදුරු මහත්මයෙක්. එතකොට කොහොමද පරිපාලනය කරගෙන යන්නේ? මේ කියන කාරණය නිසා මට දැවැන්ත ප්‍රභාචාරයක් එල්ල වෙන්න පුළුවන්. නමුත් මේක තමයි ඇත්ත. මම ගණන් හදලා බැලුවාම බස් එකකට මේ වන විට ඉන්නේ 7 දෙනෙක්, 8 දෙනෙක් විතර පිරිසක්. පසුගිය කාලයේ බස් එකකට 12 දෙනෙක්, 13 දෙනෙක් විතර හිටියා. එතකොට කොහොමද ඒ ආයතනය පවත්වාගෙන යන්නේ? එය දිගින් දිගටම අලාභ ලැබුවේ ඒකයි. ඒකට වෙන් කරලා තිබෙන මුදල් ප්‍රමාණය මම දැක්කා. ඒ මුදල් ප්‍රමාණය ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙන් හම්බ කරන්න ලැබෙන්නේ නැහැ.

මගේ බස් රථ ලංකාව වටේම ධාවනය වෙනවා. ඔබතුමන්ලා හැමෝම ඒ බව දන්නවා. අපි කොහොමද බස් දුවන්නේ කියලා මම කියන්නම්. එතකොට ඒ කියන ඒවායින් ඔබතුමන්ලාට ගන්න ඕනෑ වික ඔබතුමන්ලා ගන්න. මගේ සේවකයන් විධියට බස් රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන් ඉන්නවා නේ. මම ඒ driverටම පුහුණුවක් ලබා දීලා කොන්දොස්තර licence එක අරගෙන දෙනවා. NTC licence එකත් අරගෙන දෙනවා. පළාත් සභාවේ licence එකත් තිබෙනවා. මට ඕනෑ මගේ බස් රථ හැම දාම ධාවනය කරවන්නයි. මම උදේට නැඟිට්ටාම බලන්නේ එදා දවසේ බස්වල සේවයේ නොයෙදෙන්නේ කවුද කියලායි. බස් එකක සේවකයෙකු අඩු වුණා නම්, දෙන්නාගෙන් එක්කෙනෙක් යොදවලා බස් රථය ධාවනය කරවනවා. තවත් බස් එකක සේවකයෙක් නිවාඩු ගියා නම් ඒ වෙනුවට තවත් කෙනෙක් යොදවනවා. බස් එකකට සේවකයන් තුන්දෙනෙක් තමයි අපේ ළඟ ඉන්නේ. අන්න එහෙම තමයි අපි බස් රථ ධාවනය කරවන්නේ.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කිසිම බස් එකක ආයුධ පෙට්ටියක් නැහැ. ආයුධ පෙට්ටියක් කියන්නේ පොඩි දෙයක්. 10 ඉඳලා 14 වන කල් යතුරු සෙට් එකක්, cable එකක්, accelerator cable එකක් ආදී දේවල් තියෙන්න ඕනෑ, පොඩි පොඩි repairs කරගන්න. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් එකක් මහදි කැඩුණොත් මිනිස්සු බැහැලා බලාගෙන ඉන්නවා අනෙක් බස් එක එනකල්. මගේ බස් නම් නැවතිලා නැහැ කොහේවත්. මගේ බස් කිලෝමීටර් 500 ධාවනය කරවන අවස්ථාත් තිබෙනවා. කිලෝමීටර් 500 ධාවනය කරලා ආපසු එනකොට අපි සෑදි පැහැදි ඉන්නවා, අවශ්‍ය කරන කටයුතු වික කරන්න. අපි මෙන්න මෙහෙම ක්‍රමවේදයක් තමයි ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. විනය අතින් ගත්තත් එහෙමයි. පෞද්ගලික බස් රථ රියදුරෙකු අතින් පොඩි වැරද්දක් වුණාම අපේ සියලු ක්ෂේත්‍රවලටම ඒක බලපානවා. ඒක මේ රටේ හැටි. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට මට කියන්න තිබෙන්නේ මේ කාරණයයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මෙතැනදී මට ආරාධනා කළා වාගේම මම ඒ වගකීම භාර ගන්නම්. මට වැටුප් නැතුව අධිකෂණ මන්ත්‍රිකමක් දෙන්න. මම ඩිපෝ එකට ගිහිල්ලා පාට දාන්නේ නැතුව ඒ ගොල්ලන් එක්ක සුභදව කථා කරලා මා දන්නා දේ apply කරලා දෙන්නම්. අද මෙහි ඇවිත් ඉන්න ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නිලධාරීන් මේ කාරණා ලියා ගන්න. ඔබතුමන්ලා ළඟ spare parts නැහැ. බස් රථ 50ක්, 60ක් ධාවනය වන ඩිපෝ එකක අඩු ගණනේ එදිනෙදා move වන ලක්ෂ 25ක, 30ක spare parts වික අරගෙන තියාගන්න ඕනෑ නැද්ද? දැන් බොහෝ ආයතන ඩිජිටල්කරණය කරනවා කියලා අපේ ගරු ජනාධිපතිතුමා තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒක ඉතා හොඳයි. අමතර උපාය තිබෙන ගබඩාවක් පාලනය කරලා, තවත් රස්සාවකුත් දීලා, ඒ බඩු වික එතැනින්ම අරගෙන සවි කරන එක හොඳ නැද්ද, බස් එක

සුමානයක් එක තැන තිබෙනවාට වඩා? දැන් බස් එකක කුමක් හෝ repair එකක් ආවොත් ඒ බඩු කොළඹ තිබෙන කාර්යාලයෙන් ගෙන්වන්න වෙනවා. ඒවා කොළඹ තිබෙන කාර්යාලයෙන් ගෙන්වන්න සිදු වන්නේ පෞද්ගලික අංශයෙන් මිල දී ගෙනයි. කවුද දන්නේ පෞද්ගලික අංශයෙන් ගන්න අය original එක ගන්නවා ද, duplicate එක ගන්නවා ද කියලා. එකම පෙට්ටිය. එකම විධියට ගහලා තිබෙනවා. ඒවායේ නම් කියන්නේ නැහැ, මම. නම් කියන්නේ පුළුවන් මට. කාලය මදි නිසා, නම් කියන්න බැහැ. අමතර කොටස් හැටියට මොනවාද දමන්නේ? කිලෝමීටර් 10ක්, 15ක් දුවන කොට කැඩෙන ඒවා තමයි දාන්නේ. ඒ ගැන බලන්න කවුරුවත් නැහැ. තත්ත්ව පරීක්ෂාවක් තිබෙන්න ඕනෑ. මේ වාගේ ඉතා සරල න්‍යාය පත්‍රයක් තිබෙන්නේ.

මම මේ වෙලාවේ තවත් කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. දැන් අපට ලොකු ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. NTC එකේ මගේ බස් තිබෙනවා. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේත් බස් තිබෙනවා. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ බස් එකක අයිතිය සංශෝධනය කරන්න රුපියල් ලක්ෂයක් අරගෙන පුළුවන්, ගරු ඇමතිතුමා. NTC එකේ බස් එකක අයිතිය සංශෝධනය කරන්න අවස්ථාවක් දීලාම නැහැ. ඒකට Cabinet approvals තුනක් ලැබිලා තිබෙනවා. මා දන්නා තරමින් මේ ආණ්ඩුවේතුන් Cabinet approval එකක් ලැබුණා. එහෙම නම් එය කඩිනම් කරලා පාර්ලිමේන්තුවේදී සම්මත කරලා නියමිත ගණනක් තීරණය කරලා අයිතිය සංශෝධනය කරන්න අවස්ථාව ලබා දෙන්න. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ බස් එකක් නම් රුපියල් ලක්ෂයක් දුන්නාම transfer කරන්න පුළුවන්. ඒ වාගේ මොකක් හෝ මිලක් නියම කරලා ඒකට අවස්ථාව හදලා දෙන්න. දැන් මොකද වෙලා තිබෙන්නේ? එක්කෝ බස් රථ අයිතිකරු බස් එක විකුණලා; එක්කෝ රට ගිහිල්ලා. එහෙම නැත්නම්, අයිතිකරු මිය ගිහිල්ලා. දැන් බස් එක දුවන අයගේ අතින් මොකක් හරි accident එකක් වුණොත් මොකද වෙන්නේ? කොහොමටත් accidents වෙනවා නේ. මොකක් හෝ fatal accident එකක් වුණොත් එහෙම, බස් එක දිරනවා. Route permit holder නැහැ. එතකොට කොයි තරම් නම් අසාධාරණයක් සිදු වනවා ද, මේ ව්‍යාපාරික ලෝකයට. එහෙම වෙන්න දෙන්න එපා. අයිතිය පැවරීමේ කටයුත්තට කඩිනම්ව ඉඩ හදලා දුන්නොත් රජයට ලොකු ආදායමක් එනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, බස්වලට ගහන VAT එක අඩු කරලා දෙන්න. බස් විතරක් නොවෙයි ඔබතුමාගේ විෂයයට අයිතියි, ත්‍රිරෝද රථ පවා. ත්‍රිරෝද රථවලට ගහන VAT එකක් අඩු කරන්න. ත්‍රිවලර් එකක් රුපියල් ලක්ෂ 20ක් වෙනවා. ඉතින්, මිනිස්සු වාහන ගනියි ද? බස් එකක් රුපියල් ලක්ෂ 175ක් වෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, පසුගිය කාලයේ සිද්ධ වෙළුම් වංචාවක් ගැනත් මම කියන්නම්. ඒ ගැනත් සොයන්න. මම Ashok Leyland කම්පැනි එකෙන් බස් රථ ගනිද්දී, මම බස් රථ ගත්තු ගණනට වඩා ලක්ෂ 25ක් වැඩිපුර දීලා බස් රථ එක්දහස් ගණනක් ගමනාගමන මණ්ඩලයට එක සැරේ ගත්තා. මම මෙය වගකීමෙන් කියන්නේ. ඒ ගැන පරීක්ෂා කරන්න. ඒ මුදල් කොහේටද ගියේ කියලා බලන්න. එය දැවැන්ත වංචාවක්. අන්න ඒකේ file එක තිබෙනවා, ගෞතමි ළඟ. ගෞතමි කියන්නේ, - [බාධා කිරීමක්] එවැනි දැවැන්ත වංචා සිදු වුණාම පසු විපරමක් හෝ කරනවා නම් ඒක හොඳයි. මම ඒ වංචාව ගැන වගකීමෙන් කියන්නේ. ඒක ඒ දවස්වල සිදු වූ ලොකු වංචාවක්. කොහොම නමුත් ඒක යට ගියා. Ashok Leyland Company එකේ ඒ file එක එහෙමම තිබෙනවා. මොකද, මේ ක්ෂේත්‍රය ගැන මට තිබෙන අත්දැකීමත් එක්ක මම දන්නවා එහෙම දෙයක් සිද්ධ වුණා කියලා. ඒක වහන්න දෙන්න එපා. ඒක ගැන සොයන්න. දඩුවම් කරන්න නොවෙයි මම කියන්නේ. ඒ ගැන හොයලා ඒ වංචාව කරපු කට්ටියට දඩුවම් කළත් කමක් නැහැ. මොකද, දේශපාලන අධිකාරියට විතරක් එකතු වෙලා මේ වාගේ දෙයක් කරන්න බැහැ. මේක කරන්න නම් නිලධාරීන් එකතු වෙන්න ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් ඔබතුමාට තිබෙන්නේ.

ගරු ජගත් විතාන මහතා

(மாண்புமிகு ஜகத் விதான)
(The Hon. Jagath Vithana)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, මට කාලය නම් මදි වෙනවා. කමක් නැහැ, මම ඉක්මනින් කියන්නම්. මට කියන්න තිබෙන්නේ මෙන්න මේ කියපු දේවල් ටික කරන්න කියලායි.

ගරු ඇමතිතුමනි, දුර ගමන් සේවා ගැනත් කියන්න ඕනෑ. දුර ගමන් සේවා බේරපවල අඩුවක් තිබෙනවා. මතුගම ඉදන් අරගෙන බලන්න. මම මතුගම base කරලා තමයි බස් රථ ධාවනය කරවන්නේ. මතුගම ඉදන් ත්‍රිකුණාමලයට යන්න බස් එකක් නැහැ. මතුගම ඉදලා බදුල්ලට යන්න බස් එකක් නැහැ. මතුගම ඉදලා හපුතලේට යන්න, අම්පාරට යන්න බස් එකක් නැහැ. අපේ පැත්තේ කෝවිච්චි නැහැ නේ. ඉතින් අම්පාරට යන අය මොකද කරන්නේ? ඒ නිසා ඒ ගොල්ලන් කොළඹට එනවා, ආයෙත් බස් එකකට මාරු වෙනවා, ආයෙත් තවත් බස් එකකට මාරු වෙනවා. එහෙම නොවෙන්නත්, රජයට ආදායමක් ගන්නත් හැකි විධියක් තිබෙනවා. ටෙන්ඩර් කරන්න. එහෙම නැත්නම් අවුරුද්දට මෙන්න මෙව්වර ගණනක් දෙන්න ඕනෑ කියලා ක්‍රමවේදයක් හදන්න. මොකද, ඒ මාර්ගය හදා ගන්න වෙනවා. ඒක හදා ගන්න ලෙහෙසියි. බස් රථවලට ගහන VAT එක අයිත් කළොත් මිනිස්සු මේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යොමු වෙයි.

ගරු ලක්මාලි හේමන්ද මැතිනිය මේ ක්ෂේත්‍රය ගැන දිගින් දිගටම අදහස් ප්‍රකාශ කළා. ඒ කථාවේ එක තැනකදී කියැවුණා, "පෞද්ගලික අංශයට මේක කරන්න පුළුවන්" කියලා. පෞද්ගලික අංශයට විතරක් නොවෙයි, ඇත්ත වශයෙන්ම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයටත් මේක කරන්න පුළුවන්.

ගරු ඇමතිතුමනි, මම කළුතර දිස්ත්‍රික්කයෙන් පටන් අරගෙන ඒ ආදර්ශය ලබා දෙන්න සූදානම්. ඔබතුමා ඒ සඳහා මට ප්‍රවේශය ලබා දෙන්න. ඔබතුමාගේ ප්‍රකාශයත් එක්ක දැනටම ප්‍රවෘත්ති නාළිකාවල යනවා ලූ, මම ආණ්ඩුවට යනවා කියලා. මා භීතන විධියට, ආණ්ඩුව කියන්නේ අපි ඔක්කෝම. අපි, අවුරුදු 5කට රජය. අපි උදව් කරන්න ඕනෑ. මම ඒකටයි ඇවිල්ලා ඉන්නේ. මට බරේක් නැහැ. මට ඉලක්ක නැහැ. මම එදා මගේ මංගල කථාවේදීත් කිව්වා. ඒ නිසා ඔබතුමාගේ ආරාධනාව මම ඉතාම ආදරයෙන් පිළිගන්නවා, ගරු ඇමතිතුමනි. මට කරන්න පුළුවන් දේවල් ටික කරලා දෙන්නම්.

තවත් කියන්න කරුණු කාරණා ගණනාවක් තිබෙනවා. මම ඒ ටික ලිඛිතව භාර දෙන්නම්. මමත් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයේ උපදේශක කාරක සභාවේ ඉන්නවා. එම නිසා ඔබතුමන්ලාටත් අපටත් එකතු වෙලා මේ ක්ෂේත්‍රය ගොඩ නගන්න පුළුවන් බව මම කියනවා. මට මේ අවස්ථාව ලබා දුන්නට බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

මිලහට, ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුමක්කු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 7ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.භා. 3.22]

ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුමක්කු මහතා (වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு ஜனீத ருவன் கொடித்துவக்கு - துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. Janitha Ruwan Kodithuwakku - Deputy Minister of Ports and Civil Aviation)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, අද විවාදයට මම ඉතිහාසයක් එක්ක ප්‍රවිෂ්ටයක් ගන්නම්. ඔබතුමන්ලා දැකලා තිබෙනවාද, ටොලමිගේ පළමුවෙනි world map එක? ඒකේ තිබෙන ලංකාව දැක්කා ද? ලංකාව කියලා නොවෙයි, ඒකේ තිබෙන්නේ "තැප්‍රොබේන්" කියලා. සාපේක්ෂව ඒ ලංකාව ලොකයි; ඉන්දියාවටත් වඩා පොඩ්ඩක් ලොකයි. එහෙම වෙන්නේ කොහොම ද? ටොලමි මේ සිතියම අදින්තේ දේශ ගවේෂකයන්ගෙන්, වෙළෙන්දන්ගෙන් එන තොරතුරු මත. මේ දෙගොල්ලෝ දෙන තොරතුරු මොනවාද? ලංකාව කියන්නේ ඉතා පොහොසත්, විශාල රටක් විධියට තමයි ඒගොල්ලෝ දකින්නේ. ඒ ගැන මෙහෙමයි කියන්නේ: "It was about a Great Nation somewhere down, who knows international trading well, who knows the effective communication at their best, and who had a great foreign policy and professional diplomats; it was a large nation at a very strategic location." ඉන්දියන් සාගරයේ තිබෙන පොඩි රටක් විධියට ඔවුන් දෙවැනි ශත වර්ෂයේදී අපේ රට දැක්කේ නැහැ.

And now, here we are as a nation which has missed centuries, not decades.

Hon. Deputy Chairperson, the Ministry Transport, Highways, Ports and Civil Aviation is now the gateway to a modern Sri Lanka, connecting us to the world. We are 22nd in the list of the best-connected countries in the world and we will lead in bringing back our country to its old glory. Our ports, both seaports and airports, can play a significant role in our journey towards a new era of renaissance, achieving economic prosperity while uplifting the living standards of all Sri Lankans.

Moving on to seaports, Madam, you know that the Colombo Port ranks 25th in business volume, handling 7.5 million TEUs. However, considering its strategic location and business potential, the Colombo Port is the 13th best-connected seaport. The 13th best-connected seaport! Exploring this potential for rapid growth, we are focusing on achieving its full operational capacity with the new terminals: the West and East Container Terminals. The West Container Terminal would handle 2.5 million TEUs while the East Container Terminal would handle 3 million TEUs. By the end of 2026, the total handling capacity of the Colombo Port would be around 14 million TEUs. So, we are increasing our capacity. Yes, we do have an issue with regard to straddle carriers for the ECT, but not with regard to all the equipment. However, we have a solution for that. We will use prime mover trucks and as the Hon. Minister mentioned, we will operate this Port with a 50 per cent efficiency. So, that is the answer to the question that was raised.

Madam, at present, we are facing a bottleneck in marketing our Port due to capacity constraints and congestion. With continuously increasing volumes, we believe that strategic marketing would raise us to have a

better stake in the regional market. Having these targets in the national plan, this year we are calling for EoIs to build the West Container Terminal 2 with a total volume of 3 million TEUs. For that project, feasibility studies have been completed and money has been allocated for detailed drawings to be completed in 2025. Then, the Colombo North Port consists of three container terminals with a total volume of 10 million TEUs. So, with all these terminals together, the Colombo Port would reach a handling capacity of 30 million TEUs by the end of 2035. Now, the Port of Singapore, the second-largest port in the world, is handling 35 million TEUs. By the end of 2035, they target to handle 65 million TEUs, with 30 million more TEUs coming from the global and the regional markets. And, we would increase our capacity by 22 million TEUs. So, that is what we are targeting for. If they could achieve 30 million TEUs, why can we not target for 22 million TEUs?

For that, we have to increase the volume of the Port. Without increasing the volume of the Port, we cannot get any business done. So, to do the marketing, we need to increase the volume. We have set the target to reach that volume by 2035 and we are on the move. We humbly request you all to support, join hands and work together in this journey.

Madam, cargo operations are not enough for ships to call at the Port. We need to facilitate other auxiliary services with heavy infrastructure. Traditionally, bunkering and logistics. The transportation business does not run without fuel. At the moment, Sri Lanka has a very low storage capacity. This year, we are planning to join the CPC with the JCT Oil Bank to enhance our storage capacity and the last mile operations would be done through a joint venture between the private sector and the Ceylon Shipping Corporation.

Then, moving on to logistic centres, we will start a feasibility study this year for a multimodal logistics centre at Bloemendhal, which will be funded by the ADB. That is a cargo hub incorporated with railway transportation. Most significantly, it would be an inland dry port. As we all know, we had a congestion within the Port during the last few days. Apart from that, there are about 30 prime movers roaming around the Colombo City every day. So, how can we come out of that congestion? We have to remove those prime movers from the city traffic. For that, we are establishing this dry port.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමීය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුමක්කු මහතා
(மாண்புமிகு ஜனநித ருவன் கொடித்துவக்கு)
(The Hon. Janitha Ruwan Kodithuwakku)

Hon. Leader of the House, can I have two more minutes?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
Okay.

ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුමක්කු මහතා
(மாண்புமிகு ஜனநித ருவன் கொடித்துவக்கு)
(The Hon. Janitha Ruwan Kodithuwakku)

Not only infrastructure, but to cater to the requirement of this industry, to enter the international maritime industry and to have a better stake, we also need qualified and skilled human resources. In line with that, we will empower the Mahapola Training Centre to generate the required labour force. And also, Sri Lankan seafarers can significantly contribute to the economy of the country. The Merchant Shipping Secretariat has set their roadmap to increase seafarers up to 50,000 by 2030 with the collaboration of the private sector and State-owned institutions.

Madam, as per the NPP policy, we are bound to boom the economy and spread its benefits throughout the country. This year, we will re-evaluate the master plan for the Trincomalee Port on main sectors such as the oil terminal, the cruise terminal and the container terminal. Oil terminal facilitates the oil tanks which are being restored. With regard to the cruise terminal, as per the national tourism plan, with the increased number of tourists, we need new destinations. Thereby, we may create new destinations, building infrastructure. The container terminal will act as transshipment base for the shipping route to Indian Eastern Seaboard.

When it comes to the aviation sector, our first initiation is to amend the Act to facilitate, one, domestic aviation, for which we did not have enough regulation, two, aviation tourism including ballooning, parachuting, paragliding, para-jumping et cetera and three, agriculture drones.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමීය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා, ඔබතුමාට ලබා දුන් කාලය අවසානයයි.

ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුමක්කු මහතා
(மாண்புமிகு ஜனநித ருவன் கொடித்துவக்கு)
(The Hon. Janitha Ruwan Kodithuwakku)
I will wind up, Madam.

These areas had a bottleneck due to lack of proper regulations and we will be able to ease up these operations without conflicting national security and the ICAO Regulations. And, we are also expecting a rapid boom in this industry.

Then, moving on to the Bandaranaike International Airport, which has a designed capacity for 6 million passengers, it handled 8.8 million passengers last year. So, we need to expedite its Terminal 2 constructions, which are expected to resume in the second half of this year. Terminal 2 will increase the Airport's volume per annum by another 9 million passengers. And also, due to our strategic location, we have around 40,000 to 50,000 aircraft passing through our airspace and we are offering all these aircraft with navigation facilities. In 2024, our revenue was Rs. 3,200 million. Considering its importance as a foreign currency generator, we have

[மேலும் சிறிது காலம் கழித்து]

allocated Rs. 3,500 million this year for a new building and the upgrading of technologies.

Finally, Madam I would like to say that we are on the right track. So, through this Budget, we would be able to lay the foundation for what we are going to build in the next few years.

Thank you very much.

மேலும் சிறிது காலம் கழித்து
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

மேலும் சிறிது காலம் கழித்து
7வது காலம் கழித்து.

[பி.ப. 3.32]

மேலும் சிறிது காலம் கழித்து
(மாண்புமிகு கதிர்வேலு சண்முகம் குகதாசன்)
(The Hon. Kathiravelu Shanmugam Kugathasan)

கொளவ பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, இன்றைய தினம் நடைபெறுகின்ற போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் நிதி ஒதுக்கீடு மீதான குழுநிலை விவாதத்தில் கலந்துகொண்டு, எனது கருத்துக்களைக் கூற விழைகின்றேன். முதலாவதாக, துறைமுகங்கள் பற்றி பேசலாமென நினைக்கின்றேன்.

திருகோணமலை மாவட்டத்தின் முதன்மையான வளமாகக் காணப்படுவது அதன் இயற்கைத் துறைமுகமாகும். பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்து நாட்டின் கடற்படைத் தளபதியாகப் பணிபுரிந்த வில்சன் என்பவர் இங்கிலாந்து அரசுக்கு எழுதிய கடிதத்தில், “யார் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தை வைத்திருக்கிறானோ, அவனே இந்து மா கடலின் திறவுகோலை வைத்திருப்பவன் ஆவான்” என்று குறிப்பிட்டிருப்பதிலிருந்து திருகோணமலைத் துறைமுகத்தின் முதன்மையை நாம் உணர்ந்து கொள்ளலாம். சுதந்திரத்துக்குப் பின்னர், ஆட்சிக்கு வந்த அரசுகள் இந்தத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதில் பெரிய அக்கறை காட்டவில்லை.

திருகோணமலை துறைமுகத்தின் உள்ளே நான்கு இறங்குதுறைகள் உள்ளன. அவற்றில் ஒன்று 'அஷ்டர்ப்' இறங்குதுறை என அழைக்கப்படுகின்றது. இது இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது. எஞ்சிய மூன்று இறங்குதுறைகளில் ஒன்றை பிறிமா மா ஆலையும், மற்றொன்றை டோக்கியோ சீமெந்து ஆலையும், பிறிதொன்றை இந்திய எண்ணெய்க் கூட்டுத்தாபனமும் பயன்படுத்துகின்றன. அஷ்டர்ப் இறங்குதுறையானது, தொடக்கத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட அபிவிருத்தி வேலைகளுடன் மாத்திரம் இன்றுவரை ஆளணிப் பற்றாக்குறை, போதிய கப்பல் தரிப்பிட வசதியின்மை, போதிய சரக்குக் களஞ்சிய வசதியின்மை, சரக்கு ஏற்றி இறக்கும் கனரக எந்திரங்கள் இன்மை, முறையான வாகன ஓடுதளம் இன்மை முதலிய குறைபாடுகளோடு காணப்படுகின்றது. இதன் காரணமாக இங்கு வரவேண்டிய கடற்கலங்களுக்குச் சிறந்த சேவை கிடைப்பதில்லை. அதனால் அவை வேறு துறைமுகங்களை நாடிச் செல்கின்றன. இதன் விளைவாக நமக்குப் பாரிய வருவாய் இழப்பு ஏற்படுகின்றது. துறைமுகத்திலுள்ள குறைபாடுகளைச் சீர்செய்வதன்மூலம்

கணிசமான அந்நிய நாணயமாற்று வருவாயை ஈட்ட முடியும். முற்கூறியவாறு அந்நியவனங்கள் பயன்படுத்தும் மூன்று இறங்குதுறைகளையும் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையே நிர்வகித்தால், கூடுதலான வருவாயை நாட்டுக்கு ஈட்ட முடியும் என்பதோடு, வேலைவாய்ப்புகளையும் வழங்க முடியும்.

துறைமுகத்தை அண்டியுள்ள எண்ணெய்க் குதங்களில் 10 சதவீதத்துக்கும் குறைவானவையே பயன்பாட்டில் உள்ளன. ஏனையவற்றையும் பயன்பாட்டுக்குக் கொண்டுவந்தால், இந்துமா கடலில் பயணம் செய்கின்ற கடற்கலங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கி, பெருமளவு அந்நிய நாணய மாற்றை ஈட்ட முடியும் என்பதோடு, வேலைவாய்ப்புகளையும் வழங்கலாம் என்பதை நான் கொளவ அமைச்சரது மேலான கவனத்துக்குக் கொண்டுவருகின்றேன்.

துறைமுக அதிகாரசபைக்கும் மக்களுக்கும் இடையில் ஒரு பிரச்சினை உள்ளது. திருகோணமலை துறைமுக அதிகாரசபையானது 5,266 ஏக்கரை கையகப்படுத்தியுள்ளது. இந்தப் பகுதிக்குள் 1,888 ஏக்கரில் மக்கள் வாழ்கின்றார்கள். 1987ஆம் ஆண்டு கையகப்படுத்த முன்னரே, அங்கு அந்த மக்கள் வாழ்ந்து வருகின்றார்கள். அவர்களுக்கும் துறைமுக அதிகாரசபைக்கும் இடைவிடாத முரண்பாடுகள் காணப்படுகின்றன. எனவே, கொளவ அமைச்சர் அவர்கள் விரைவில் அந்த மக்களுக்குக் காணிகளைக் கொடுத்து, அவர்களுடைய பிரச்சினையைத் தீர்க்க வேண்டுமென வேண்டுகின்றேன்.

இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் திருகோணமலை மாவட்ட அலுவலகத்துக்கு 37 பேருந்துகள் தேவை. எனினும், 20 பேருந்துகள் மட்டுமே அதனிடம் உள்ளன. இதனால் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையால் சிறந்த சேவையை வழங்க முடியாதுள்ளது. எனவே, பழுதுபட்டுக் கிடக்கின்ற பேருந்துகளைத் திருத்த ஆவன செய்யுமாறும், குறைந்தது 10 புதிய பேருந்துகளையாவது திருகோணமலை மாவட்டத்துக்கு வழங்குமாறும், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் திருகோணமலை மாவட்ட அலுவலகத்தில் காணப்படும் 50 சதவீதமான ஆளணிப் பற்றாக்குறையைத் தீர்ப்பதற்கு ஆவன செய்யுமாறும் வேண்டிக் கொள்கின்றேன். மேலும், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் திருகோணமலை மாவட்ட தரிப்பிட உள்ளக ஓடுதளம் மிக மோசமாகப் பழுதடைந்துள்ளது. இதனைப் புனரமைப்பதற்கு ஆவன செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

திருகோணமலை மாவட்டத்தில் காணப்படுகின்ற பாலங்கள் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளன. இவை நீண்ட காலத்துக்கு முன்னர் கட்டப்பட்டவையாகும். எடுத்துக் காட்டாக, மூதூர் பிரதேச செயலாளர் பிரிவிலுள்ள கறுப்புப் பாலம் என்று அழைக்கப்படுகின்ற கட்டைபறிச்சான் பாலமும் இறால் பாலமும் முழுமையாகச் சேதமடைந்து காணப்படுகின்றன. இவற்றைச் சீர்செய்யாவிட்டால் உயிர்ச் சேதங்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு உண்டு. எனவே, இவற்றைப் புதிதாக அமைக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மேலும், வெருகல் பிரதேசத்தில் எரிக்கும் கடலுக்கும் இடையில் ஏறத்தாழ 5,000 மக்கள் வாழ்கின்றார்கள். பேரிடர் காலங்களில் மக்கள் இங்கிருந்து வெளியேற முடியாமல் சிக்கி, மரணத்தைச் சந்திக்கக்கூடிய வாய்ப்பு உண்டு. இவ்வாறான விளைவுகளைத் தடுக்கும் பொருட்டு எரியின்மீது பாலம் அமைக்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். இந்தப் பாலம்தான் புன்னையடிப் பாலம்! இதனை அமைப்பதற்கான

[சென்னை ஹைலிவென்ஸ்]

கௌரவ பிரதி அமைச்சர் அவர்கள்கூட, ஹற்றனுக்கு வந்து இவற்றைக் கண்காணித்தார். இந்த road வேலைகளை எல்லாம் முடித்தால், அடுத்த மாதமே திறப்புவிழாவை வைத்து, அவருக்கு முதல் மாலையை நானே மிகவும் சந்தோஷமாகப் போடுவேன். அதில் எனக்கு எந்தப் பிரச்சினையும் இல்லை.

அடுத்து, வீட்டுத்திட்டம் சம்பந்தமாகப் பார்ப்போம். இன்று நாங்கள் பேசுவது இந்திய வீட்டுத்திட்டம் சம்பந்தமாக அல்ல. அமைச்சின் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற வீட்டுத்திட்டம் சம்பந்தமாகத்தான் பேசுகிறோம். கௌரவ சஜித் பிரேமதாஸ் அவர்கள் வீடமைப்பு அமைச்சராக இருக்கும்போது, மலையகத்தில் வீடுகள் அதிகளவு அமைக்கப்படவில்லை. காரணம் என்னவென்றால், இந்திய வீட்டுத்திட்டம் இருப்பதனால் அமைச்சினூடாக வீடு கொடுக்கத் தேவையில்லை என்ற தவறான எண்ணம் இருந்ததுதான். 2025ஆம் ஆண்டுக்கான Budgetஇல் மலையகம் சார்ந்த அமைச்சுக்கு வெறுமனே 387 வீடுகளுக்கு மட்டும்தான் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. அதாவது, இலங்கை அரசாங்கத்தின் ஊடாக 387 வீடுகள் அமைப்பதற்கு மாத்திரமே நிதி ஒதுக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இந்திய அரசாங்கத்தின் ஊடாக 1,300 வீடுகள் அமைக்கப்பட இருக்கின்றன. தயவுசெய்து, NHDA - தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி அதிகாரசபை - மூலமான நிதி ஒதுக்கீட்டை அதிகரிக்க வேண்டும்.

மலையகத்தில் வீடு கட்டுவதைவிட, அங்குள்ள மக்களுக்குக் காணி உரிமை வழங்குவதே பொருத்தமானது. இதைத்தான் நாங்கள் ஒவ்வொரு பாராளுமன்ற அமர்விலும் ஆலோசனையாக முன்வைத்து வருகின்றோம். நான் ஏற்கனவே சொன்னதுபோல மலையகத்தில் 251,000 குடும்பங்கள் வீடு இல்லாமல் இருக்கின்றன. இந்திய அரசாங்கம் மூலமாக ஏற்கனவே எங்களுடைய மக்களுக்கு 4,000 வீடுகள் கிடைத்திருக்கின்றன. அதைவிட, இன்னும் 10,000 வீடுகள் இருக்கின்றன. இங்குள்ள வாய்ச்சொல் வீரர்கள் என்னதான் தாங்கள் 5,000 வீடுகளைக் கட்டுவோம், 10,000 வீடுகளைக் கட்டுவோம் என்று சொன்னாலும், இந்த வருடத்தில் உங்களால் ஆகக் கூடியது 1,000 வீடுகளைத்தான் கட்டிமுடிக்க முடியும். எனினும், மலையகத்திலுள்ள வீட்டுப் பிரச்சினை தீராது. அதுதான் உண்மையான நிலவரம்!

பெருந்தோட்ட நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான 204,000 ஹெக்டெயர் காணியில் ஒரு குடும்பத்துக்கு பத்து பேர்ச்சல் வீதம் கொடுத்தால்கூட, கிட்டத்தட்ட 4,777 ஹெக்டெயர் காணிதான் மலையக மக்களுக்குக் காணி உரிமை வழங்குவதற்குத் தேவைப்படும். இதற்காக நாங்கள் கடந்த அரசாங்கத்தில் 2,000 மில்லியன் ரூபாயை ஒதுக்கீடு செய்திருந்தோம். ஆனால், இன்றைக்கு அந்த 2,000 மில்லியன் ரூபாய் காணி உரிமை வழங்குவதற்குப் போதாது. எங்களுடைய மக்களுக்குக் காணி உரிமைதான் அத்தியாவசியமானது. சலுகை அரசியலானது மலையக மக்களுடைய வாழ்க்கையை மாற்றப்போவது கிடையாது. இன்று நான் பாராளுமன்றத்தில் இருப்பேன்; நாளை இருக்க மாட்டேன். எல்லோருக்கும் அதே கதிதான். ஒரு மாற்றம் தேவையென்றால், கட்டாயம் எங்களுடைய மக்களுக்குக் காணி உரிமையை வழங்கித்தான் ஆக வேண்டும். நாங்கள் அமைச்சைப் பாரமெடுத்து ஒரு வருடத்தில் 629 வீடுகளைக் கட்டி முடித்தோம். அதுதவிர, இந்திய அரசாங்கம் மூலமாகக் கிடைத்த 1,300 வீடுகளில் 600 வீடுகளைக் கட்டுவதற்குத் தொடங்கினோம். மாண்புமிகு சனாதிபதி அவர்களின்

கொள்கைப் பிரகடன உரையில் ஒரு விடயம் கூறப்பட்டது. அதாவது, தற்போது இருக்கின்ற 'லயன்' தொடர் குடியிருப்பை renovate பண்ணுவதாகக் கூறப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக அவற்றை முழுமையாக இடித்துவிட்டு காணிகளை மக்களுக்குக் கொடுத்தால் அவற்றில் அவர்களே வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வார்கள்.

இன்றைக்கு நிறையப் பேர் நினைக்கிறார்கள், மலையக மக்களால் வீடுகளைக் கட்டிக்கொள்ள இயலாது என்று. அது தவறு! நான் இன்றைக்கும் சொல்கின்றேன், அவர்களின் கையில் காணியை ஒப்படைத்தால் அவர்கள் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வார்கள். தோட்டத்தில் வேலை செய்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, தோட்டத்தில் வேலை செய்யாதவர்களாக இருந்தாலும் சரி, அவர்களால் தங்களது சொந்த வீட்டை கட்டாயம் கட்டிக்கொள்ள முடியும். அவர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்புக் கொடுத்தால்தானே தெரியும்! நான் அமைச்சராக இருக்கும்போது, அதற்கு அவ்வளவு அரசியல் எதிர்ப்பு இருந்தது. காரணம் என்னவென்றால், இந்த மக்களுக்குக் காணியைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அதனை விற்று விடுவார்களாம்! அவர்கள் காணியை விற்கிறார்களோ, வைத்துக்கொள்கிறார்களோ அது எங்களுடைய பிரச்சினை இல்லையே! இன்று நாடளாவிய ரீதியில் எல்லோருக்கும் காணி உறுதிப்பத்திரம் வழங்கப்படுகின்றது. ஆனால், மலையக மக்களுக்கு மட்டும் வழங்கப்படுவதில்லை.

உங்களுக்கு ஐந்து வருடங்கள் இருக்கின்றன. அதுமாத்திரமன்றி, உங்களிடம் 2/3 பெரும்பான்மை பலமும் இருக்கின்றது; மலையகத்தைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும் இருக்கிறார்கள். யாராவது ஓர் உறுப்பினர் எழுந்து சொல்லட்டும், ஜீவன் தொண்டமான் சொல்வது தவறு என்று. நான் அதை ஏற்றுக் கொள்கின்றேன். உண்மை என்னவென்று அவர்களுக்கும் தெரியும்; எனக்கும் தெரியும்! வீட்டை வைத்து அரசியல் செய்ய முடியாது. எங்களுடைய மக்களுக்குக் காணி உரிமையை வழங்கியாக வேண்டும். அதற்கு நாங்கள் முழுமையான ஒத்துழைப்பைக் கொடுப்போம். அது சம்பந்தமான ஆலோசனை எங்களிடம் இருக்கின்றது; ஆவணம் அமைச்சில் இருக்கின்றது. அதை எடுத்துப் பார்த்தால் உங்களுக்கே புரியும், காணி உரிமை வழங்குவதற்கு நாங்கள் அமைச்சரவையில் மூன்று முறை அங்கீகாரம் பெற்று இருக்கின்றோம் என்பது. அதனை அமுல்படுத்துவது மட்டும்தான் இருக்கின்றது. எனவே, நீங்கள் அதையும் கருத்தில் எடுப்பீர்களென நான் எதிர்பார்க்கின்றேன்.

Hon. Prime Minister, I would like to bring up just one more matter. I believe at a previous Parliamentary Sitting, my Colleague, the Hon. D.V.Chanaka had brought up an important matter regarding the chromium content in the water that is being supplied. He had initially mentioned - [Interruption] I understand that the Minister concerned is not here, but I want to bring it to your notice. I believe even the Minister of Fisheries had retaliated quite aggressively regarding this. It has been mentioned that hydrated lime containing 14 mg of chromium has been brought in. But, anything above 10 mg of chromium will cause liver-related diseases, CKD and so on and so forth; it creates a lot of issues. So, we asked you all to test it and bring it down to 10 mg. I believe this morning, the Hon. Deputy Minister for Environment has mentioned, "No, we have brought it down to 12 mg" and when questioned whether it has been tested or not, he said, "We will try it out and then test it". Hon. Prime Minister, I would like to sincerely make a request. There is an institution called the

JRDC - Joint Research and Demonstration Centre for Water Technology - under the National Water Supply and Drainage Board, which is based in the University of Peradeniya. So, I put forward a humble request to send these samples across to the JRDC, which is a Government institution and a Government plant, get it tested and curtail it below 10 mg because anything beyond that is going to be harmful to the people.

Likewise, Hon. Leader of the House, with all due respect, I must address one statement you had made regarding former President Ranil Wickremesinghe. Earlier, you had mentioned that, after his interview with Al Jazeera, he may have suffered brain damage. Hon. Leader of the House, I must tell you again - I do have a lot of respect for you - that we should understand that, today, people have voted for me not to defend the Hon. Ranil Wickremesinghe at every given chance. Similarly, people have also voted for you to change the political culture and the administration in this country, not for petty insults, if I may say so. I can only imagine had you been there, they would have had to call for a stretcher or an ambulance to get you out after the first question or what is even worse is, God forbid, if the President had been there, we would have had to check his pulse, I am just saying.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
I only mentioned about the Ferrari licence.

ගරු ජීවන් තොන්ඩමන් මහතා
(மாண்புமிகு ஜீவன் தாண்டமான்)
(The Hon. Jeevan Thondaman)

No, no. - [Interruption.] See, the Hon. (Dr.) Kavinda Jayawardhana is getting very angry that you had insulted former President Ranil Wickremesinghe.

Madam, I am just trying to say that we are all trying to work together, and given the current geopolitical climate with America going on a trade war with China, Mexico and Canada, we are going to face a risk of increased inflation and not only that, but also decreased demand, especially for our exports. I think to gear up for that, we all must come together regardless of there being one party with a majority and 13 parties in the Opposition. I would like to say that we are looking forward to work with you all and my suggestion would be to create an inter-party action committee, where we can actually come together, discuss and come to solutions concerning the Sri Lankan people.

Thank you.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමිය ප්‍රකාශ කළ පරිදිම පාසල් දරුවන් සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව විසින් "සිසුසැරිය" නමින් බස් සේවයක් කාලයක් තිස්සේ පවත්වාගෙන යනවා. දැනට බස් 1,500කින් ඒ සේවය ලබා දෙනවා. අපි මේ වසරේ පාසල් බස් රථ ප්‍රමාණය 2,000ක් දක්වා

වැඩි කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමිය අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය හරහා දැනුවත් කරනවා නම් මේ සේවය දුෂ්කර ප්‍රදේශවල පාසල්වලට ලබා ගන්න පුළුවන් කියලා, මම හිතනවා, ඒක වැදගත් කියලා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ජගත් විතාන මන්ත්‍රීතුමා කිවවා, licence transfer කරන එක ගැන. ඒක තිබෙන්නේ NTC එකට, National Transport Commission එකට. අපි ඒ පනතට අදාළ සංශෝධනය අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරලා පනත සංශෝධනය කරලා තිබෙනවා. ඒක ගැසට් කරන්න යවලා තිබෙන්නේ. ඒ පනත් කෙටුම්පත පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත කර ගන්නට පසු, එම ownership transfer කරන එක NTC එකට අයිති බස්වලටත් කරන්න පුළුවන්කම ලැබෙනවා. අපි හිතනවා, ඉදිරි මාස කිහිපය තුළදී ඒක කරන්න පුළුවන්කම ලැබෙයි කියලා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)
ගරු ටී.බී. සරත් නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 10ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 4.02]

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා (නිවාස නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு டී.பி. சரத் - வீடமைப்புப் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. T.B. Sarath - Deputy Minister of Housing)
ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව අද සාකච්ඡා කරද්දී විපක්ෂයේ බොහෝ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් කියවුණු දේ තමයි කලින් හිටපු බොහෝ ඇමතිවරු නිවාස ප්‍රශ්නය පිළිබඳ කාරණයේදී ඒ අමාත්‍යාංශය විද්‍යානුකූලව මෙහෙයවූයේ නැහැ කියන එක. විශේෂයෙන් මුජිබුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමාත් කිවවා, අමාත්‍යාංශය විද්‍යානුකූලව මෙහෙයවීමක් තිබුණේ නැහැ කියලා.

අපේ රටේ බොහෝ කාලයක්, විශේෂයෙන් 1977ත් පස්සේ ජනාධිපතිවරු මූලික කරගෙන, ජනාධිපති සිහින දකිමින් තමයි මේ නිවාස අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක වුණේ. ඒ වුණත් අපේ රටේ ජනතාවගෙන් තවමත් සාතිය බහුතරයකට නිවාස අවශ්‍යතාව සම්පූර්ණ කර ගන්න හැකියාවක් ලැබීලා නැහැ. ඒ වාගේම රටේ ජනතාවත් නිවාසයක් ගැන සිහින මවමින් ඉන්නවා. මේ නිවාස සිහිනය ඉටු නොවුණ මූලික හේතුව තමයි, ජනාධිපති සිහින දකිමින් බොහෝ කාලයක් -අවුරුදු 30ක්, 40ක්- මේ නිවාස අමාත්‍යාංශය මෙහෙයවා තිබීම. ඊට කලින් ගන්නොත්, කොළඹ නගරයේ නිවාස ඉදිකිරීමේදී යම් විද්‍යානුකූලභාවයකින් ඒ කටයුතු මෙහෙයවීම පිළිබඳව පීටර් කෙනමන් මහතාට යම් ප්‍රසාදයක් තිබෙනවා. එතුමා අමාත්‍යවරයා විධියට කටයුතු කරනකොට යම් විද්‍යානුකූලභාවයකට මේ අමාත්‍යාංශය මෙහෙයවූවාය කියා ප්‍රසාදයක් තිබෙනවා. එතැනින් පස්සේ ගන්නොත්, විශේෂයෙන් මෑත ඉතිහාසයේ 2015-2019 කාලයේ ආදර්ශ ගම්මාන පිහිටුවීමේදී නිවාස 4,313ක් ආදර්ශ ගම්මාන 313ක් මූලික කරගෙන හදලා තිබෙනවා. මේ නිවාස 4,313ත් නිවාස 779ක දැනටත් පදිංචි වෙලා නැහැ. ඒ කියන්නේ, මේ නිවාස ලබා දීලා තිබෙන්නේ නිවාස අවශ්‍ය අයට නොවෙයි. මේ නිවාස 4,313ත් නිවාස 1,000කට, 1500කට වඩා කුලියට දීලා තිබෙනවා, දැනටත්.

2015-2019 කාලයේ නිවාස 343,769ක් හදනවා කියලා කයිවාරු ගැහුවාට, එවැනි නිවාස ප්‍රමාණයක් හදීලා නැහැ. ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 58,712ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒකෙන් නිවාස 238,852ක් හදුවා කියලා සඳහන් වුණාට, ඒවා

[ගරු ඩී.බී. සරත් මහතා]

නිවාස විධියට නොවෙයි හදලා තිබෙන්නේ. සමහර ඒවාට සිමෙන්ති කොටට දහයක් දුන්නාමත් නිවාසයක් හදලා තිබෙන විධියට සඳහන් වෙලා තිබෙනවා. සිමෙන්ති කොටට 20ක් දුන්නාම නිවාසයක් හදලා තිබෙන බවට සඳහන් වෙලා තිබෙනවා. රුපියල් 20,000ක වෙක් එකක් ලියලා දුන්නාම නිවාසයක් හදලා තිබෙන බවට සඳහන් වෙලා තිබෙනවා. එහෙම තමයි මේ සංඛ්‍යාලේඛනවල තිබෙන්නේ. මේ කියන 343,769ක නිවාසවලින් නිවාස 91,459ක් බාගෙට ඉදිකළ ඒවා. ඒ කියන්නේ, foundation මට්ටමේ තිබෙන්නේ, බිත්ති බැඳලා නැහැ. එහෙම නිවාස 91,459ක් තිබෙනවා.

ඒ නිවාසවලින් නිවාස 45,117ක් හදනවා කියලා රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයාගේ ආණ්ඩුව කාලයේ රුපියල් මිලියන 15,444ක් වෙන් කර තිබෙනවා. හැබැයි, 2024.06.18වැනි දා වනවිටත් මේ නිවාස හදපු බවට හරියට සංඛ්‍යාලේඛන නැහැ. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ පමණක් එක කාලයක නිවාස 68,097ක් හදන්න යෝජනා වෙනවා. හැබැයි, නිවාස හදලා තිබෙන්නේ -සිමෙන්ති කොටට බෙදලා තිබෙන්නේ- 30,840යි. නිවාස 37,257ක් හදලා නැහැ. ඒක තමයි අද දිලිප් වෙදආරව්වි මහත්මයා අඳෝනා නැහුවේ, නැවත මේවා කරන්න කියලා. මෙහෙම සංඛ්‍යාලේඛන ඉදිරිපත් කළාට ඒවා මහ පොළොවේ යථාර්ථයක් කරන්න බැහැ. යථාර්ථයක් කරන්න බැරි හේතුව තමයි, ඒ ආකාරයේ විස්මිත නිවාස මවන්න හැකියාවක් නැහැ, තිබෙන තත්ත්වයට සාපේක්ෂව ගන්නොත්.

2015-2019 කාලය තුළත්, ඉන් අනතුරුවත් දේශපාලන අධිකාරිය රජයේ මුදල් ලබාගෙන විනිවිදභාවයකින් තොරව නිවාස ඉදිකිරීමේ කටයුතු කළ නිසා තමයි මේ විනාශය සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ. විශේෂයෙන් 2015-2019 කාලයේ අත්තිවාරම් පමණක් යෙදූ නිවාස පමණක් 45,117ක් තිබෙනවා. මේ ආකාරයට ජනාධිපති සිහින දකිමින් සෑම තැනකම නිවාස හදනවා කියලා අත්තිවාරම් දැමීම නිසාම, දැන් අපි මේ නිවාස හදන්නේ කොහොමද කියන අභියෝගයට මුහුණ දීලා තිබෙනවා. අපේ ආණ්ඩුව මේ අවුරුද්දේ රුපියල් ලක්ෂ 2,000ක් මේ කටයුතු සඳහා වෙන් කර තිබෙනවා, ඒවායෙන් යම් ප්‍රමාණයක් හෝ හදන්න.

ඒ වාගේම 2019 වසරේ ජාතික හා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ක්‍රීඩා ජයග්‍රහණ ලබා ගත් ක්‍රීඩක ක්‍රීඩිකාවන්ට නිදහස් දීමනාවක් වශයෙන් එවකට අඟුලාන, සයුරුපුර, "තිළිණ" මහල් නිවාසයෙන් ගෙවල් දෙනවා කියලා මාධ්‍ය සන්දර්ශනයකුත් තිබ්බා, එවකට හිටපු නිවාස ඇමති, අද විපක්ෂ නායකතුමා. හැබැයි, මේ ගෙවල් නිකම් දෙනවා කිව්වාට එතුමාම අමාත්‍ය මණ්ඩල සන්දේශයක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා, එම ක්‍රීඩක ක්‍රීඩිකාවන්ගෙන් මුදල් අයකර ගැනීම සඳහා. මෙහෙම තමයි එදා කටයුතු කර තිබෙන්නේ. පැවති රජයන් පටන් ගත්ත සමහර ව්‍යාපෘති ගන්නොත්, රන්පොකුණුගම නව නිවාස ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තු මුදල රුපියල් මිලියන 259යි, වැඩ නිම කර තිබෙන්නේ සියයට 28යි. හැබැයි, සියයට 50ක් වියදම් කර තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, රුපියල් මිලියන 96.7ක් වියදම් කර තිබෙනවා. යක්කල, වැරැල්ලවත්ත නිවාස ව්‍යාපෘතියට වෙන් කළ මුදල රුපියල් මිලියන 1,331යි. සියයට 6යි වැඩ නිම කර තිබෙන්නේ. රුපියල් මිලියන 173ක් වියදම් කර තිබෙනවා. මෙම නිවාස ව්‍යාපෘතිය මහල් 12කින් යුක්ත ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ආරම්භ කර, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියෙන් මූලික සැලසුම් අනුමැතියක් ලබා නොගෙන කටයුතු කර තිබෙනවා. අමාත්‍ය මණ්ඩලය නොමඟ යවමින්, අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියක් ලබා නොගෙන, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියක් අනුගමනය කිරීමකින් තොරව, අතිවිශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවට ලබා දීමෙන් එම මුදල් උපකොන්ත්‍රාත්කරුවන් මගින් එවකට සිටි රාජ්‍ය අමාත්‍ය ඉන්දික අනුරුද්ධ මහතා විසින් වංචා කර ඇති අතර, අද වන විටත් මෙම ඉදිකිරීම් කර තිබෙන්නේ

සියයට 6කට වඩා අඩු ප්‍රමාණයක්. සමහර එච්චායේ ලිපිගොනු සොයා ගන්නත් නැහැ.

ඒ වාගේම මැනින් ටවුන් නිවාස යෝජනා ක්‍රමයේ නිවාස ගණනාවක් දේශපාලන හිතවතුන්ට නොමිලේ ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒකේ මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ නමටත් නිවාසයක් තිබෙනවා. එකට අදාළ එක වාරිකයක් පමණක් ගෙවලා තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(மாண்புமிகு பிரதீத் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙන්නේ.

ගරු ඩී.බී. සරත් මහතා
(மாண்புமிகு டி.பி. சரத்)
(The Hon. T.B. Sarath)

හොඳයි, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි.

සජීන් ප්‍රේමදාස මහත්මයාගේ කාලයේ අතිරික්ත ලෙස සේවකයන් 2,336 දෙනෙක් බඳවාගෙන තිබෙනවා. ඒ අය ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියට බරක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, ඒ බඳවා ගත් අතිරික්ත සේවකයන්ගෙන් 1,432ක් පසුගිය ආණ්ඩුව එළියට දාලා තිබෙනවා. ඒගොල්ලන් එක්ක නඩු කියන්න රුපියල් ලක්ෂ 150කට වඩා ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියට වියදම් කරන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. වීර මාවත, වියත්පුර නිවාස සංකීර්ණයෙන් මන්ත්‍රීවරුන්ට නිවාස ලබා දීලා තිබෙනවා. අරගළය වෙලාවේ මන්ත්‍රීවරුන් පිරිසකගේ නිවාස ගිනි තැබුවාට පස්සේ මන්ත්‍රීවරුන් 76 දෙනෙකුට නිවාස ලබා දෙන්න කියලා හිටපු කථානායකවරයාගෙන් ඉල්ලා තිබෙනවා. ඒ නිවාස ලබා දීමේදී, එම නිවාසවල මුළු වටිනාකම ගෙවන්න බැහැ කියලා ඒ මන්ත්‍රීවරු කියා තිබෙනවා. ඒ නිවාස සංකීර්ණයේ B Block එකේ නිවාස 101ක් තිබෙනවා. ඒකෙන් ඒ සඳහා නිවාස 76ක් වෙන් කර තිබෙනවා. ඒවා දීපු පදනම මා කියන්නම. ඒ නිවාස හදන වෙලාවේ තිබුණු වටිනාකම අපි කියමු රුපියල් මිලියන 10යි කියලා. නිවාස හැඳුවාට පස්සේ වටිනාකම රුපියල් මිලියන 20යි කියමු. මේ දෙක එකතු කළාම එන මිලියන 30 දෙකෙන් බෙදලා එන උත්තරයෙන් සියයට 25ක කොටසක් අවුරුද්දක් ඇතුළත ගෙවීම සහ ඉතිරි ටික අවුරුදු 15කින් ගෙවීම තමයි පදනම. සාමාන්‍ය අය මේ නිවසක් ගැනීමේදී මුළු මුදල වසරකින් ගෙවන්න ඕනෑ.

මට මේ ටික කියන්න පොඩි කාලයක් දෙන්න, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි. ඒ නිවාස ලබා ගත් මන්ත්‍රීවරුන් මෙසේයි. ප්‍රසන්න රණතුංග මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට රුපියල් මිලියන 9.9ක් ගෙවා තිබෙනවා; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 11ක්. මුසම්මිල් මන්ත්‍රීතුමාට -දේශප්‍රේමී මන්ත්‍රීතුමාට- වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ, රුපියල් මිලියන 3.3යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 10ක්. නිමල් පියතිස්ස මන්ත්‍රීතුමාට -දේශප්‍රේමී මන්ත්‍රීතුමාට- වෙන් කරපු නිවසට රුපියල් මිලියන 3.3යි ගෙවා තිබෙන්නේ; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 9.9ක්. ගාමිණී ජයනන්ද වලේබොඩ මන්ත්‍රීතුමාට වෙන් කරපු නිවසට රුපියල් මිලියන 3.3යි ගෙවා තිබෙන්නේ; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 9ක්. මහින්ද යාපා අබේවර්ධන මහත්මයාට -අපේ හිටපු කථානායකතුමාට- වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 5.3යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 16ක්. ගාමිණී කුලවංශ ලොකුගේ මහත්මයාට -ගාමිණී ලොකුගේ මහත්මයාට- වෙන් කරපු නිවසට රුපියල් මිලියන 4යි ගෙවා තිබෙන්නේ; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. කුමාරසිරි රත්නායක මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ

රුපියල් මිලියන 3.3යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 9.9ක්. හම්බන්තොට අපීන් නිශාන්ත රාජපක්ෂ මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.2යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12.6ක්. එතුමා හිටපු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා. කට්ටිය ලස්සනට බෙදාගෙනයි තිබෙන්නේ. වින්තක අමල් මායාදුන්න මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට රුපියල් මිලියන 4.2යි ගෙවා තිබෙන්නේ; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. මිලාන් සජීන් ජයතිලක මන්ත්‍රීතුමාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.6යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 13ක්. තිසකුට්ටි ආරච්චිගේ වමන්ද ජනක මන්ත්‍රීතුමාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.1යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. විරසිංහ දේවගේ විරසිංහ මහත්මයාට - අම්පාරේ විරයාට- වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.2යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. අසංක සමිතච්චි නවරත්න මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 3.3යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 9.9ක්. බණ්ඩාර හේරත් මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.2යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. අනුරාධපුරයේ එස්.එම්. වන්දුසේන මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.6යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 13ක්. දේවගේ ප්‍රියන්ත අශෝක මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.1යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්. නීතිඥ ප්‍රේමනාත් වමන්ද දොලවත්ත මහත්මයාට -එක තමයි හැමදාම කෝට් එක දාගෙන උසාවියට යන්නේ- වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.1යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12ක්.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාண்பුමිතු පිමල් රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
කළුමන පුටු නැද්ද?

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා
(මාண்பුමිතු ඊ.පී. සරත්)
(The Hon. T.B. Sarath)
කළුමන පුටු නැහැ.

හිටපු මුදල් රාජ්‍ය ඇමති එස්.ඒ. සේමසිංහ මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.6යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 13.8ක්.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(මාණ்பුමිතු පිරාතිත් තව්ෂාආර් අබාර්කර්)
(The Hon. Deputy Chairperson)
ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසන්, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා
(මාණ்பුමිතු ඊ.පී. සරත්)
(The Hon. T.B. Sarath)

ශාන්ත බණ්ඩාර මහත්මයාට වෙන් කරපු නිවසට ගෙවලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 4.1යි; රජයට පාඩුයි, රුපියල් මිලියන 12.5ක්. මට මේ ඔක්කොම කියන්න කාලයක් නැහැ.

මන්ත්‍රීවරු 76 දෙනෙක් නිවාස ඉල්ලා තිබෙනවා. මන්ත්‍රීවරු 26 දෙනෙකුට තමයි නිවාස ලබා දී තිබෙන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, මේ ආකාරයට නිවාස ලබා ගත් මන්ත්‍රීවරු 26 දෙනාගේ නම් සහ ඒ පිළිබඳ විස්තර ඇතුළත් ලේඛනය මම මේ අවස්ථාවේදී සභාගත* කරනවා.

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* න්‍රාභ්‍යායුත්තිල් භවස්කප්පථඋභ්‍රාණතු.
* Placed in the Library.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාණ்பුමිතු පිමල් රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, අපි දැනගන්න කැමැතියි කලින් වන්දි ගත්තු කට්ටියත් ඔය අතර ඉන්නවාද කියලා.

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා
(මාණ்பුමිතු ඊ.පී. සරත්)
(The Hon. T.B. Sarath)
ඔව්, මේ අය අතර ඉන්නවා, වන්දි ගත්තු අයත්.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාණ்பුමිතු පිමල් රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
ඒ කියන්නේ, වන්දිත් අරගෙන, ගෙවලුත් අරගෙන ද?

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා
(මාණ்பුමිතු ඊ.පී. සරත්)
(The Hon. T.B. Sarath)
වන්දි මුදලුත් අරගෙන තිබෙනවා. ඊට අමතරව ඒ අයගේ ගෙවල්වලට insurance මුදලුත් අරගෙන තිබෙනවා. ඊට අමතරව රජයේ ගෙවල් ටිකක් කුණු කොල්ලයට අරගෙන තිබෙනවා. අපට නම් හිතෙන්නේ ඒ ගෙවල් ගිනි තියාගන්නා ද දන්නේත් නැහැ කියලායි. අම්මපා, මේ මිනිස්සුන්ගෙ වැඩ! ජනලේ ගිනි ගත් ඒවාටත් ගෙවල් අරගෙන තිබෙනවා. සමහර අයගේ ගෙවල්වල ජනලේ තමයි ගිනි අරගෙන තිබෙන්නේ. ජනලේ ගිනි ගත් ඒවාටත් ගෙයක් අරගෙන තිබෙනවා. එහෙමයි ජනතා මුදල් අරගෙන තිබෙන්නේ. මේවා හෙළි වන කොට තමයි ඔය විපක්ෂය කුලප්පු වෙලා ඉන්නේ. එතකොට තමයි අර National Water Supply and Drainage Board එකේ හුණුගල් කැලී වාගේ අනං මනං මතක් වෙන්නේ. ගිලපුවා වමාරන්න බැරි වන කොට තමයි ඒ කැලී අරගෙන එන්නේ. ඒවාත් කොන්ත්‍රාත්. ඒ කොන්ත්‍රාත් ගත්තු මහත්මයාගේ කොන්ත්‍රාත් එක අහෝසි වෙලා තමයි ඔය කැ ගහන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය
(මාණ்பුමිතු පිරාතිත් තව්ෂාආර් අබාර්කර්)
(The Hon. Deputy Chairperson)
දැන් කථාව අවසන් කරන්න, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා
(මාණ்பුමිතු ඊ.පී. සරත්)
(The Hon. T.B. Sarath)
මම ඉක්මනින් කථාව අවසන් කරන්නම්. මට තවත් විනාඩියක් දෙන්න, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි.

මේ අවුරුද්දේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මහල් නිවාසවලට අයත් සියලු ගෙවල් ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා රුපියල් මිලියන 1,360ක් අපි වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඔව්, මහල් නිවාසවල ප්‍රශ්න තිබෙනවා තමයි. ඒ ගැන ගරු මුද්‍රාධර් රහුමාත් මන්ත්‍රීතුමාත් කීවා. ඒ වාගේම, මුළු රටේම ගෙවල් හදන්න අපි රුපියල් මිලියන 3,000ක් වෙන් කර තිබෙනවා. ඒ මුදල ගන්නොත්, ඇත්තටම 2015-2019 වසර 5 තුළ හදපු ගෙවල් සංඛ්‍යාව මේ අවුරුද්ද තුළ හදන්න අපි කටයුතු කරනවා. ඒ වාගේම රුපියල් මිලියන 2,850ක් ආධාර වශයෙන් ලබා දෙන්න අපි මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. තවත් ගොඩක් දේවල් තිබෙනවා කියන්න. කාලය අවසන් නිසා මම ඉක්මනින් කථාව අවසන් කරන්නම්.

ගරු ගමගෙදර දිසානායක මහතා (බුද්ධශාසන, ආගමික සහ සංස්කෘතික කටයුතු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு கமகெதர திசாநாயக்க - புத்தசாசன, சமய மற்றும் கலாசார அலுவல்கள் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Gamagedara Dissanayake - Deputy Minister of Buddhasasana, Religious and Cultural Affairs)

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා, ඔබතුමා කියපු, රජයට වෙච්ච පාඩුවට අදාළ මුදල් අය කර ගැනීමට කටයුතු කරනවා ද?

ගරු ටී.බී. සරත් මහතා

(மாண்புமிகு T. B. சரத்)

(The Hon. T.B. Sarath)

රජයට වෙච්ච පාඩුව අය කර ගන්නවා. අපේ නව රජය ප්‍රතිපත්තිමය තීන්දු ගණනාවක් ගන්න ඕනෑ ඒ දේවල් ආපසු ගන්න. හේතුව, ඒ වෙලාවේ කැබිනට් මණ්ඩලයෙන්, ඒ වාගේම මේ උත්තරීතර සභාවෙන් අනුමැතිය අරගෙන තමයි ඒවා දිලා තිබෙන්නේ. රජයේ දේවල් හොරකම් කිරීම නීත්‍යානුකූල කරගෙනයි තියෙන්නේ. රජයේ දේවල් හොරකම් කරන්න නීත්‍යානුකූලභාවය හදාගෙනයි තිබෙන්නේ. අනෙක් නිවාස ලබා දීම අපි දැන් නතර කර තිබෙනවා. නිවාස 76ක් ඉල්ලා තිබියදී 26යි දිලා තිබෙන්නේ. ඉතිරි ඒවා නවත්වා තිබෙනවා. අපි ඒවා සම්බන්ධවත් නීත්‍යානුකූලව කටයුතු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

බොහොම ස්තුතියි, ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂන් ජයවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 10ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 4.18]

ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂන් ජයවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) கவிந்த ஹேஷன் ஜயவர்தன)

(The Hon. (Dr.) Kavinda Heshan Jayawardhana)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ම කාලය ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමියට බෙහෙවින්ම ස්තුතිවන්ත වෙනවා.

මගේ කථාවට කලින් කථා කරපු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා list එකක් ඉදිරිපත් කළා. ඒ lists ඉදිරිපත් කරන එක හොඳයි. හැබැයි, ඒවාට නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න. Lists ඉදිරිපත් කරලා, අන්තිමට මිනිසුන්ට ඒ lists විතරක් ඉතිරි වෙයි. ඒකෙන් කාගේවත් බඩ පිරෙන්නේත් නැහැ, සමාජයට යමක් දැනෙන්නේත් නැහැ.

කෙසේ වෙතත්, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගැන කථා කරන්න කලින් මට හිතූණා එතුමා කියපු තවත් කාරණයක් ගැන කියන්න. අපේ විපක්ෂයේ ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා ජලය පිරිපහදු කරන්න භාවිත කරන සංසටකයක අන්තර්ගත ක්‍රෝමියම් ප්‍රතිශතය මිලිග්‍රෑම් 12 දක්වා වැඩි කිරීම පිළිබඳ කාරණාව. මීට පෙර කථා කරපු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා ඒ කාරණාව ගෙවල් ගිනි තියපු එකට සමාන කළා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ක්‍රෝමියම් ප්‍රතිශතය මිලිග්‍රෑම් 12 දක්වා වැඩි කිරීම නිසා මේ රටේ අභි-සක මිනිසුන්ට පිළිකා ඇති වීමේ ප්‍රවණතාවක් තිබෙනවා. එදා කෙහෙළිය රඹුක්වැල්ල මේ රටේ අභි-සක මිනිසුන්ට බාල ඖෂධ ගෙනෙන කොට අපි ඒකට විරුද්ධව කථා කළා. මම තමයි ඔහුට විරුද්ධව මේ සභාවට විශ්වාසභංග යෝජනාවක් ගෙනාවේ. අදත් අපි මේ රටේ අභි-සක මිනිසුන්ගේ සෞඛ්‍යය වෙනුවෙන් පෙනී සිටිනවා. ඒක සමච්චලයට ලක් කරන්න එපා. ලෝකයේ කිසි දවසක එම ක්‍රෝමියම් ප්‍රතිශතය වැඩි කරන්නේ නැහැ, අඩු කරනවා විතරයි. ඒ කාරණය ඉදිරිපත් කරපු ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමාට අපි ස්තුතිවන්ත වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය අපට මෙච්චර වැදගත් වෙන්නේ ඇයි කියලා අපි කථා කරමු. ලෝකයේ සාමාන්‍ය පුද්ගලයෙකු ඇවිදින කාලය කොච්චරක් ද බලමු. According to the available data, a normal person will likely to spend around 37,000 to 50,000 hours travelling in their lifetime. ඒ කියන්නේ, සාමාන්‍ය පුද්ගලයෙක් තම ජීවිත කාලයෙන් අවුරුදු 5කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් යම් ආකාරයේ ප්‍රවාහන පහසුකමක් භාවිත කරනවා; travel කරනවා. අපේ රටේ ප්‍රවාහන සේවය ගන්නොත්, පොදු ප්‍රවාහන සේවය තිබෙනවා, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය තිබෙනවා.

පොදු ප්‍රවාහන සේවය ගන්නොත් ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, අපට metro නැහැ, tram cars නැහැ. අපට තිබෙන්නේ බස් රථ. ඒ වාගේම දුම්රිය. බස් රථ ගන්නොත් ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ඔබතුමිය දන්නවා ඒ බස් රථවල මිනිස්සු යන්නේ කොහොමද කියලා. දහඩිය පෙරාගෙන ඉතාම අසීරුවෙන් තමයි මිනිස්සු බස්වල ගමන් කරන්නේ. ඒ වාගේම කිසිම customer service එකක් නැහැ. ඒ අය Customer ලාට කථා කරන්න දන්නේ නැහැ, customer ලාට සලකන්න දන්නේ නැහැ, බල්ලෝ බළල්ලා වාගේ සමහර වෙලාවට බස් රථවල දමාගෙන යන්නේ. බස් රථයේ තිබෙනවා නම් සීට් 58ක්, පොල් ගෙඩි පටවනවා වාගේ මිනිස්සු 60ක්, 80ක්, 90ක් අරගෙන යනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, ඒවාට timetable එකක් නැහැ. මොන වෙලාවටද, කොතැනටද ඒ බස් එක එන්නේ කියලා හරි වැඩ පිළිවෙළක්, හරි යාන්ත්‍රණයක් නැහැ. එහෙම යාන්ත්‍රණයක් නැති නිසා පාරේ බස් රේස් යන හැටි අපි අනන්ත අප්‍රමාණ දැකලා තිබෙනවා. මේ රජයට වගකීමක් තිබෙනවා, මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරලා කටයුතු කරන්න.

ඒ වාගේම අපේ රටේ ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ, රියදුරු මහත්වරු පරීක්ෂාවට ලක් කිරීම. අපි දන්නවා, ගුවන් සේවාවක් ගන්නොත්, ඒ ගුවන් සේවාවේ කපිතාන්වරයා - pilot - යම් කිසි මන්ද්‍රියයක් පානය කරලාද ඉන්නේ, සුරා - alcohol - පානය කරලාද ඉන්නේ කියලා පරීක්ෂා කරනවා. හැබැයි, ජීවිත සිය දහස් ගණනක් අරගෙන යන බස් රථවල රියදුරන් එවැනි පරීක්ෂාවකට ලක් වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා රජයට වගකීමක් තිබෙනවා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඩිජිටල් කරනවා වාගේම, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වග කිව යුත්තන්ට අවශ්‍ය නීති සම්පාදනය කරන්න. අපි ඒ යෝජනාව කරනවා ආණ්ඩුවට.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ආරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවාවක් මේ රටට අවශ්‍යයි. උදාහරණයක් හැටියට ගන්නොත්, දුම්රිය ධාවනය කොයි තරම් දුරට අනාරක්ෂිතයිද කියන එක පැහැදිලියි, ආරක්ෂිත ගේට්ටු නැති, ගේට්ටුවල බෙල් වැඩ කරන්නේ නැති මහා මාර්ගය හරහා යන දුම්රිය මාර්ග - level crossing - කොයි තරම් තිබෙනවාද කියලා බැලුවාම. ඒ තැන්වලට යම් කිසි පුද්ගලයෙක් යොමු කරලා තිබුණත් එක්කෝ ඒ කෙනා සමහර වෙලාවට එතැන නැහැ. එහෙම නැත්නම් ඒ මනුස්සයා අසනීප වෙලා. එහෙමත් නැත්නම් ඒ මනුස්සයා වෙන ගමනක් ගිහිල්ලා. එතකොට අභි-සක ජීවිත දුම්රියට බිලි වෙනවා.

අපට මනුෂ්‍ය ජීවිත වාගේම මේ රටේ සත්වයන්ගේ ජීවිතත් වටිනවා. 2020 වසරේ අලි තුන්දෙනෙක් මරණයට පත්වෙලා තිබෙනවා, දුම්රිය අනතුරුවලින්. ඒ වාගේම, 2021 වසරේ හයදෙනෙක්, 2022 වසරේදී දාහතරදෙනෙක් මරණයට පත්වෙලා තිබෙනවා. මේ වසරේ මාස තුනයි ගත වුණේ, ඒ කෙටි කාලය තුළ අලි හයදෙනෙක් ජීවිතක්ෂයට පත්වෙලා තිබෙනවා. අද උදේ "සිරසේ" ප්‍රවාහනවලින් මම දැක්කා, ඇතෙක් ලොරියක වැදිලා ඒ ඇතාගේ දළ කැඩිලා මහ පාරේ වැටිලා තිබුණා. ඒ තරම් සෝචනීය තත්වකට පත්වෙලා තිබෙනවා. එක පැත්තකින් අද මේ රටේ අභි-සක මිනිස්සුන්ගේ ජීවිත විනාශ වෙනවා. අනෙක් පැත්තෙන් අපි ආදරය කරන වන සතුන්ගේ ජීවිත විනාශ වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම මේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය අපි මිනිසුන්ට යන්න පුළුවන් ප්‍රවාහන සේවයක් බවට පත් කරන්න ඕනෑ. අපි කවුරුත් මිනිස්සු. අපි කවුරුත් කැමැතියි, හොඳට ඇඳ පැලඳලා සැපට ඉන්න. මේ බස් රථවල යන මිනිස්සු දහඩිය පෙරාගෙන ගඳ ගහගෙන යනවා වෙනුවට, රැකියාවට යනකොට බොහොම වැදගත් විධියට ලස්සනට යන්නත්, රැකියාව අවසන් කරලා ගෙදර එනකොට බොහොම ලස්සනට එන්නත් පුළුවන් පරිසරයක් නිර්මාණය කරන්න මේ රජය අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ කියලා මම විශ්වාස කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, අපි මේ රටේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රය දියුණු කරන්න කටයුතු කරන්න ඕනෑ. මම හිතන්නේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා e-ticketing පිළිබඳව අවධානය යොමු කරලා තිබුණා. බොහොම හොඳයි. දැන් ඒක ජාවාරමක් වෙලා. අපේ යාඵවෝත් පිට රට ඉඳලා ආවාම ඇල්ලට යන්නේ කෝච්චියෙන්. ඒ ගොල්ලන් ඒකට ආසයි. අද ලෝකයේ කිසිම රටක නැති අත්දැකීමක් ලබන්න පුළුවන් අපේ රටේ ඒ දුම්රිය ගමනින්. ඉතාම ලස්සන පරිසරයක් පහු කරගෙන තමයි ඇල්ල ප්‍රදේශයට දුම්රිය යන්නේ.

හැබැයි, ඒ මිනිස්සුන්ට අද ඒ ටිකට එක ගන්න වෙලා තිබෙන්නේ කළුකඩ මුදලාලිගෙන්. මේක නිවැරදි විය යුතුයි. [බාධා කිරීමක්] හරි, බොහොම හොඳයි. නමුත් නිවැරදි විය යුතුයි. ඒකට අවධානය යොමු කරන්න. ඒ වාගේම දුම්රිය ඇතුළත පිරිසිදු කළ යුතුයි. ඒ වාගේම වැසිකිළි පිරිසිදු කළ යුතුයි. සංචාරයට එන සංචාරකයන් ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල ප්‍රමිතිය අපෙන් බලාපොරොත්තු වෙනවා ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි. ඒ නිසා එවැනි ක්‍රියාදාමයකට අවධානය යොමු කරන්න කියන ඉල්ලීම කරනවා.

බස්වල විතරක් නොවෙයි දුම්රියේත් timetable එකකට ගමනාන්තය දක්වා යන්න පුළුවන් නම් ඉතාම වැදගත්. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, internet එකේ බැලුවොත් ලංකාවේ පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ තිබෙන අඩු පාඩු මොනවාද කියලා, පළමුවෙන්ම කියන්නේ delays. අනෙක් එක overcrowding. අනෙක් එක hygiene issues. ආණ්ඩුවට මේවා පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන්න පුළුවන්.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, 2019 නිකුත් කළ UNFPA report එකට අනුව, 90 per cent of Sri Lankan women and girls have faced sexual harassment in public buses and trains at least once in their lifetime. මේක ඉතාම සෝචනීය තත්ත්වයක්. අපේ රටේ කාන්තා අයිතිය ගැන අපි කපා කරනවා. අපි කාන්තාවන් වෙනුවෙන් පෙනී සිටිනවා. කාන්තා දිනය වෙනුවෙන් අපි පාර්ලිමේන්තුවට දම් පාට ඇඳගෙන එනවා. හැබැයි අපේ රටේ සහෝදරියන්, නැඟනියන්, පාසල් යන දැරියන් අපයෝජනයට ලක් වෙනවා. අපි මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන්න අවශ්‍යයි.

ඇයි මම දිගින් දිගටම බස් රථ, පොදු ප්‍රවාහනය ගැන කපා කරන්නේ? ඔබතුමන්ලා දන්නවා, පෞද්ගලික බස් සහ ලංගම බස්වල වැඩි ප්‍රමාණයක් ගෙනියන්නේ සාමාන්‍ය මිනිස්සු. 2024දී පමණක් බස් අනතුරු නිසා 258ක් මරණයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම 2024දී බරපතල රිය අනතුරු, පෞද්ගලික බස්වලින් 409කුත්, ලංගම බස්වලින් 156කුත් සිදු වෙලා තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි, ඒ හානි වෙන හැම ජීවිතයක්ම අපට වටිනවා. අවුරුදු 7ක් වැනි කෙටි කාලයක් තුළ රිය අනතුරු නිසා ජීවිත හානි සිදු වෙලා තිබෙනවා, 15,903ක්. 2024දී විතරක් අපේ රටේ වටිනා කියන ජීවිත 2,521ක් අපට අහිමි වෙලා ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමියනි. ඒ නිසා මම ඉල්ලීමක් කරනවා මේ ජීවිත ආරක්ෂා කරන්න කටයුතු කරන්න කියලා. අපේ රටේ අහිංසක මිනිසුන්ගේ ජීවිත තවදුරටත් මහ පාරේ අකාලයේ විනාශ වෙන්න ඉඩ දෙන්න එපා කියන ඉල්ලීම කරනවා.

විශේෂයෙන්ම අපේ ගුවන් තොටුපොළ ගත්තොත්, outdated. SriLankan Airlines එකේ flights delay. ඒවායේ ප්‍රමිතිය ගැනත් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ගුවන් යානයට නැග්ගාම පාඩු ලබන එකක් කියලා ජේනවා. ඒ නිසා අපි ඉල්ලීමක් කරනවා මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන්න කියලා. විශේෂයෙන්ම අඩු පහසුකම්වලින් මේ ගුවන් යානා තවදුරටත් පවත්වාගෙන යෑම පිළිබඳව ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවයේ නිලධාරීන්ට ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ.

අපේ ඇමතිතුමාට සුබ පතමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson)

ගරු චන්දන සූරියආරච්චි මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 9ක කාලයක් ලැබෙනවා.

Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු සේන නානායක්කාර මන්ත්‍රීතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

අනතුරුව ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, [ගරු (මහාචාර්ය) සේන නානායක්කාර මහතා] මූලාසනාරූඪ විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்றும் அகலவே, மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) சேன நானாயக்கார அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. DEPUTY CHAIRPERSON OF COMMITTEES left the Chair, and THE HON. (PROF.) SENA NANAYAKKARA took the Chair.

[අ.භා. 4.29]

ගරු චන්දන සූරියආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு சந்தன சூரியஆர்ச்சி)

(The Hon. Chandana Sooriyaarachchi)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද මේ පාර්ලිමේන්තුවේ අපි ඉතා වැදගත් විෂයකට අදාළ වැය ශීර්ෂ සාකච්ඡා කරමින්, ඒ පිළිබඳ විවිධ අදහස් යෝජනා ඉදිරිපත් කරමින් සාකච්ඡාව පවත්වාගෙන යනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ පාර්ලිමේන්තුව නියෝජනය කරන විපක්ෂයේ ඇතැම් මන්ත්‍රීවරු ඉතා ධනාත්මක, සාධනීය යෝජනා අද ඉදිරිපත් කළා. ඒ යෝජනාවලට අපි රජය විධියට අවශ්‍ය අවධානය යොමු කරමින්, ඒ කාරණා පිළිබඳව සැලකිලිමත් වෙන්න සූදානම්.

අද උදේ ඉඳලා මේ සාකච්ඡාව අහගෙන සිටිද්දී මට දැනුණු කාරණාවක් තිබෙනවා. විපක්ෂයේ බොහෝ මන්ත්‍රීවරු ලංගමය, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වැනි මහජන ප්‍රවාහන සේවා පිළිබඳ බරපතල ප්‍රශ්න මතු කරමින් තිබෙනවා. ඒ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ අපේක්ෂාව වෙන්න ඇති, දැන් මේ මතු කරන්නේ. මේවා මීට වඩා හොඳ විධියට තිබුණා නම් හොඳයි නේ කියන කාරණය තමයි මතු කරන්නේ. නමුත් බේදවාචකය මේකයි. ඒ මන්ත්‍රීවරු නියෝජනය කරපු ආණ්ඩු, එහෙම නැත්නම් ඒ ආණ්ඩුවල නායකයන් මේ සේවා නහා සිටුවනවාට වඩා, ඒවා බිඳ වට්ටන්න, ඒවා අඩපණ කරන්න තමයි විවිධ තීන්දු තීරණ අරගෙන තිබුණේ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, හිටපු ජනාධිපති රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයා පසුගිය කාලයේ ජනාධිපති වෙලා හිටියේ නිවැරදි ජනවරමක් තුළ නොවෙයි, ව්‍යවස්ථාවේ යම් ප්‍රතිපාදනයක් පාවිච්චි කරලායි. ඊයේ පෙරේදා දවසක එතුමා ජාත්‍යන්තර මාධ්‍ය

[ගරු වන්දන සූරියආරච්චි මහතා]

ආයතනයක මාධ්‍යවේදීන් එක්ක කරපු සාකච්ඡාවකදී යම් සංවාදයක් මතු වුණා. අපි එහි ගැන කිව යුතු දෙයක් තිබෙනවා. එතුමා එදාත් මේ රටට විරුද්ධව කටයුතු කළා. මේ රටට එරෙහිව යම් යම් ආණ්ඩුවලට අදාළව විවිධ ප්‍රකාශ නිකුත් කරමින් විවිධ කටයුතු කළා. අවශ්‍ය ජනවරම නොලැබීම නිසා බලයෙන් පහ වෙව්ව හිටපු ජනාධිපති රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයා අද විවිධ සංවිධානවල යම් යම් වරප්‍රසාද ඇතුළේ, පහසුකම් ඇතුළේ කටයුතු කරමින් අපේ රටට එරෙහිව කටයුතු කරනවා. විශේෂයෙන් මේ රටේ ශක්තිමත් ජනවරමක් ලබාගෙන මේ මොහොතේ රටට නිවැරදි නායකත්වයක් දෙන ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුවට එරෙහිවත් විවිධ අවලංගු තහමන් රට පුරා, ලෝකය පුරා යමින් සිටිනවා. එදාත් රනිල් වික්‍රමසිංහලා වැනි අය මේ රටේ කීර්තිනාමයට, රටේ අනන්‍යතාවයට, මේ රටේ තිබිය යුතු ඇතැම් දේවල්වල අනන්‍යතාවට එරෙහිව විවිධ කුමන්ත්‍රණ කළා; ප්‍රකාශ කළා. ඒ නිසා අපි එතුමන්ලාට කියනවා, දැන්වත් පාඩුවේ මේ රටට ඉදිරියට යන්න ඉඩ දෙන්න, ඒවා වළක්වන්න, ඒවාට බාධා කරන්න එපා කියලා. ජාත්‍යන්තර වුවමනාව වෙනුවෙන් රටට එරෙහිවත්, ආණ්ඩුවට එරෙහිවත් විවිධ ප්‍රකාශ, අවලංගු තහනන එක වහාම තහන කරන්න කියා ඉල්ලා සිටිනවා. එතුමාට යම් හෝ දේශපාලන සදාචාරයක් ඉතිරි වෙලා තිබෙනවා නම්, ඒ පිළිබඳ සැලකිලිමත් වෙලා කටයුතු කරන්න කියා අපි කියනවා. මම ඒක මෙතැනට අදාළ කර ගන්නේ මේ නිසායි. ඒ අය තමයි මේ සේවා පවත්වා ගෙන යන්න නායකත්වය දුන්නේ. හැබැයි, අද ජාතික ජන බලවේගයේ අපි ආණ්ඩුවක් විධියට මහජනතාවට අත්‍යවශ්‍ය සේවා, කාර්යයන් වඩා විධිමත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය රාජ්‍ය මැදිහත්වීම, නිවැරදිව ආණ්ඩුව කරන්න සූදානම්.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද විවාදයේදී වැඩිපුර අවධානයට ලක් වුණේ විධිමත් ප්‍රවාහන සේවය ගැනයි. විශේෂයෙන්ම ලංගමය සහ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ගැන. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අදාළව ගන්නොත්, අපේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ විශේෂ උපදෙස් අනුව පසුගිය දා පැවැති ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශීය උපදෙශක කාරක සභාවේදී මේ රටට අවශ්‍ය, රටේ ජනතාවට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන සේවා විධිමත් කරන්නත්, ඒ ප්‍රවාහන සේවාවලින් පහසුකම් ලබන, අවශ්‍යතා සපුරා ගන්න ජනතාවට වඩාත් හොඳ ගුණාත්මක සේවාවක් සැපයීමටත්, විවිධ විෂයයන්ට අදාළව යම් යම් අනුකමිටු පත් කරලා ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය සඳහා යම් දායකත්වයක් ලබා දීමේ කටයුතු අපි දැන් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. අපි පසුගිය දිනක උපදෙශක කාරක සභාවේදී අවධිමත් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය හා සම්බන්ධ වෘත්තීයයන්ගේ වෘත්තීය සුරක්ෂිතතාව තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ උපදෙශක කාරක සභාවට අදාළව අනුකමිටුවක් පත්කර ගන්නා. එහි සභාපතිවරයා විධියට මම කටයුතු කරනවා.

මීට කලින් අදහස් දක්වපු විපක්ෂයේ ගරු ජගත් විතාන මන්ත්‍රීතුමා, ආණ්ඩු පක්ෂයේ දිනිඳු සමන් මන්ත්‍රීතුමා, දේවානන්ද සූරවීර මන්ත්‍රීතුමා ඒ අනුකමිටුව නියෝජනය කරනවා. අපේ රටේ විශේෂ අවධානයට ලක් නොවන, සාකච්ඡාවට ලක් නොවන, යම් නියාමනයකට ලක් නොවන අවධිමත් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයට සම්බන්ධ යම් කාරණා ටිකක් මේ සභාවට ඉදිරිපත් කරන්න මම දැන් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද අපේ රටේ ත්‍රිරෝද රට සේවයෙන් ඉතා විශාල පිරිසක් සේවා සපයා ගන්නවා. ඒ වාගේම පාසල් ප්‍රවාහන සේවය, බස් රථ සේවය, කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවය වැනි සේවා සපයන වෘත්තීයයන් විශාල ප්‍රමාණයක් අද අපේ රටේ ජීවත් වෙනවා.

හැබැයි, ඒ සේවාවල නිරත වන වෘත්තීයයන්, ඒ කියන්නේ රියදුරු මහත්වරු සම්බන්ධයෙන් හෝ කොන්දොස්තර මහත්වරු සම්බන්ධයෙන් හෝ එහෙම නැත්නම් ත්‍රීවීලර් රථයක් හිමි පෞද්ගලිකව ස්වයං රැකියාවක් කරන තැනැත්තෙකු සම්බන්ධයෙන් හෝ පසුගිය කාල සීමාව ඇතුළත ඒ අවශ්‍ය අවධානය යොමු කර තිබුණේ නැහැ. නමුත් එම සේවාවල යෙදෙන, එම සේවාව ලබා දෙන අයට යම් වෘත්තීයමය සුරක්ෂිතභාවයක් ඇති කරන්නත්, ඒ වාගේම ඔවුන්ගේ වෘත්තීය හිමිකම්, සුබ සාධනය ඇතුළු ඒ අවශ්‍ය කරුණු කෙරෙහි අවධානය යොමු කරලා ඉදිරියේදී යම් ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයක් සඳහා මේ සභාව තුළින් අවශ්‍ය කටයුතු කරන්නත්, අපි පත් කරගත් අනුකමිටුව තුළින් විශේෂයෙන්ම අවධානය යොමු කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම එම වෘත්තීයයන්ගේ ආරක්ෂාව සහ සුබසාධනය සැලසීමට සහ ඔවුන්ගෙන් එම සේවාව ලබා ගන්නා අයගේ ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් සැලසීමට යම් විධිමත් නියාමනයක් සිදු කරලා ඒ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ ඉදිරියේදී සකස් කිරීම සඳහා අපි ආණ්ඩුවක් විධියට විශේෂ අවධානය යොමු කර තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ලංගමය පිළිබඳවත් මෙතැනදී යම් යම් කරුණු කාරණා සාකච්ඡා වුණා. අපි ඉතා පැහැදිලිව කියනවා, පසුගිය කාලයේ පැවැති හැම ආණ්ඩුවක්ම බලයට පත් වුණාට පසුව පළමු දේශපාලන මැදිහත්වීම, බලපෑම ඇති වුණු පළමු රාජ්‍ය ආයතනය ලංගමය බව. නමුත් නව දේශපාලන සංස්කෘතියක් රට තුළ නිර්මාණය කරමින් ඒ ආකාරයේ දේශපාලන අත්දැකීමක් ලංගමය තුළ ඇති නොවන ආකාරයට යම් නිවැරදි දේශපාලන නායකත්වයක් අපි ජාතික ජන බලවේගය විධියට ලබා දුන්නා. කිසිදු ආකාරයකින් දේශපාලන අරමුණු වෙනුවෙන් තනතුරුවල වාඩි කරවන එක, පුටු මාරු කරන එක අපි මේ දක්වා සිද්ධ කරලා නැහැ. යම් විනය කාරණාවක් හෝ පරිපාලනමය ගැටලු මත යම් වෙනස්කම් ඇති වුණත්, දේශපාලන කාරණා මත එවැනි ආකාරයේ සිදුවීම් වෙලා නැහැ. මීට පෙර අපේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් ලංගමය ගැන කරුණු සඳහන් කළා. විශේෂයෙන්ම අද වනවිට ලංගමය තුළ සිටින කාර්ය මණ්ඩලය ගන්නාම, ඔවුන් විවිධ අපහසුතාවලට, දුෂ්කරතාවලට ලක් වුණු පිරිසක් බව අපට පෙනී යනවා. ඒ නිසා අපි ආණ්ඩුව විධියටත්, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශීය උපදෙශක කාරක සභාව නියෝජනය කරන මන්ත්‍රීවරයකු විධියට මමත් ඒ පිළිබඳව වඩා හොඳින් දන්නවා. අපි ලංගමය විධිමත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුයි. අද වනවිට ලංගමය මඟි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවෙන් සියයට 14යි සම්පූර්ණ කරන්නේ. මඟි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවට බස් රථ 7,500ක් අවශ්‍ය වුණාට, දැනට පවතින්නේ බස් රථ 4,500ක්-5,000ක් අතර ප්‍රමාණයක් පමණයි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා
 (மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
 (The Hon. Presiding Member)
 ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට ලබා දී තිබෙන කාලය අවසානයයි.

ගරු වන්දන සූරියආරච්චි මහතා
 (மாண்புமிகு சந்தன சூரியஆரட்சி)
 (The Hon. Chandana Sooriyaarachchi)
 මට නව විනාඩියක කාලයක් ලබා දෙන්න, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ලංගමය විධිමත් කිරීම සඳහා අපි රජයක් විධියට විශේෂ අවධානයක් යොමු කර තිබෙනවා. ඒ අනුව එහි පරිපාලනය විධිමත් කරන්නත්, අදාළ තනතුරුවලට අවශ්‍ය සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයන් පත් කරන්නත්, අනුමත බඳවා ගැනීම් පටිපාටි ක්‍රියාත්මක කරන්නත්, මිලදී ගැනීම්වලදී දිගින් දිගටම ඇති වෙන

[மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது]

ஒரு தேவையிருக்கின்றது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இந்த விடயத்திலே நீங்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டும்; பாடசாலை மாணவர்களை பஸ் வண்டிகளில் ஏற்றிக் கொண்டு செல்ல வேண்டுமென்ற உங்களுடைய ஆணை - instruction - இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைக்குப் போக வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அதேபோல, இலங்கையின் தொடருந்துப் பாதைகளில் 1,925 வீதிக் கடவைகள் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகின்றது. இப்போது எங்களுடைய பிரதேசத்திலுள்ள 25 வீதிக் கடவைகளுக்குத்தான் காப்பாளர்கள் இருக்கின்றனர். வடக்கு மாகாண புகையிரதப் பாதையில் ஒவ்வொருநாளும் accidents நடைபெறுவதைக் காணக்கூடியதாகவுள்ளது. இந்தப் புகையிரதக் கடவைக் காப்பாளர்கள் 25 ரூபாய் நாட்கூலியைப் பெறுகின்றார்கள். குறித்த 250 ரூபாயைக் கொண்டு தங்கள் குடும்பச் செலவுகளை நடாத்த முடியாமல் பெரும்பாலானார் விலகிச் சென்றுள்ளனர்; சிலர் வேலை செய்கிறார்கள். இந்தக் காப்பாளர் ஒருவரிடம், “உங்களுக்கு இந்த 250 ரூபாய் போதுமானதா?” என்று நான் கேட்டபோது, “250 ரூபாய் போதாது. ஆனாலும், என்னுடைய முயற்சியால் எத்தனையோ உயிர்களைக் காப்பாற்றியிருக்கிறேன்” என்று மிகவும் பெருந்தன்மையாகச் சொன்னார். ஆகவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, நீண்டகாலமாக 250 ரூபாய் பெற்று வேலை செய்துவருகின்ற பணியாளர்களுக்கு ஏதோ ஒரு வகையில் நிரந்த நியமனத்தைக் கொடுத்து, உயிர்களைப் பாதுகாக்கின்ற இந்தச் சேவையில் அவர்களை ஈடுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தப் பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகளில் பணியாளர்களை நியமிக்கமுடியாத சூழல் காணப்பட்டால், மாற்றீடான ஒரு திட்டத்தை, ஒரு பொறுதியைக் கொண்டுவருவதற்கும், சமீக்கைகளை யாவது பொருத்தவும் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

எங்களுடைய மாவட்டத்தில், ஓமந்தை புகையிரத நிலையம் மீளவும் அமைக்கப்பட்டபோது 100 வருடங்களுக்கு முற்பட்ட பழமையான ஒரு பாதை மறிக்கப்பட்டமையால் அதில் மக்கள் பயணம் செய்ய முடியாத நிலைமை காணப்படுகிறது. மாற்றுப் பாதையொன்று அமைக்கப்பட்டாலும்கூட அது மக்களின் பயன்பாட்டுக்குப் பொருத்தமற்றதாகவுள்ளது. கௌரவ அமைச்சருடன் இது தொடர்பாக ஏற்கனவே பேசியிருக்கிறேன்; அதற்குரிய தீர்வினைத் தருவதாக அவர் சொல்லியிருக்கிறார். கௌரவ அமைச்சரவர்களுடைய ஆலோசனைப்படி நிச்சயமாக இன்னுமோர் மாற்றுப் பாதையை அடையாளப்படுத்தி, மேலதிக நடவடிக்கைக்காக நாங்கள் முன்வைப்போம். அதுபோல, வவுனியாவிலிருந்து மாங்குளம்வரை புதிய புகையிரதப் பாதை அமைக்கும்போது அல்லது திருத்த வேலைகள் செய்யப்பட்டபோது railway track இனை cross செய்கின்ற இடங்களில் இருந்த பல சிறிய பாதைகளைப் பேணுவதற்குரிய ஏற்பாடுகள் செய்யப் படவில்லை. இதனால் இறந்த பிரேதத்தைக்கூட ஒரு பக்கத்திலிருந்து மறுபக்கத்துக்கு கொண்டுசெல்ல முடியாத நிலைமை காணப்படுகிறது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இந்த விடயத்திலும் கூடிய கவனத்தைச் செலுத்தி இந்த விடயத்தைக் கையாளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

வீடமைப்பு தொடர்பாகப் பார்த்தால், சஜித் பிரேமதாஸ அவர்கள் வீடமைப்பு அமைச்சராக இருந்தபோது வவுனியாவில் 3,349 வீடுகள், முல்லைத்தீவில் 3,557 வீடுகள்,

மன்னாரில் 2,854 வீடுகள் என்ற வகையில் வீட்டுத் திட்டங்கள் மக்களுக்காகக் கொடுக்கப்பட்டன. ஆனால், இன்று வவுனியா மாவட்டத்தில் 13 சதவீத வீடுகளும், முல்லைத்தீவு மாவட்டத்தில் 3.7 சதவீதமான வீடுகளும் தான் முடிவுறுத்தப்பட்டுள்ளன. நகர அபிவிருத்தி, நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் பல வீட்டுத் திட்டங்களைக் கொண்டுவந்துள்ளீர்கள். ஆனால், குறித்த வீட்டுத் திட்டத்துக்காக மக்கள் தமது சொத்தை விற்று, நகைகளை விற்று, வங்கியில் கடனெடுத்து இன்று கடனாளிகளாக இருக்கின்றார்கள். ஆகவே, தொடங்கப்பட்டு அரைகுறையாக இருக்கின்ற வீட்டுத் திட்டங்களை முடிவுறுத்துவதற்கான மிகுதிப் பணத்தினை அவர்களுக்குக் கொடுத்து, அவற்றை நிறைவுசெய்வதற்குரிய நடவடிக்கையை நீங்கள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். நன்றி.

மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)

மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது

[மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது]

மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது

மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது

மேலே (பேரவை) பதிலளிப்பது கீழ்க்கண்டது

වෙනවා. මේ විපක්ෂය, එහෙම නැත්නම් නව ලිබරල් ආර්ථිකය ගෙනාපු අය කවදාවත් ප්‍රවාහනය ආර්ථික උපාය මාර්ගයක් විධියට දැක්කේ නැහැ. ඒ අය හැම තිස්සේම ඒක දැක්කේ වියදමක් විධියටයි, කප්පාදු කළ යුතු දෙයක් විධියටයි, ලාභ ලැබිය යුතු දෙයක් විධියටයි. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ලාභ උපරිම කරන්න ගියොත්, අපේ තරගකාරිත්වය ලෝක මට්ටමින් අඩු වෙනවා කියන එක මේ ආර්ථික ඔස්තාර්ලාට කාලයක් යනතුරු තේරුම් ගන්න බැරි වුණා.

විශේෂයෙන්ම ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුව යටතේ ප්‍රවාහනය කියන්නේ මේ ආර්ථිකයට සේවයක්. ඒ තුළින් එක පැත්තකින් නිෂ්පාදන ආයතනවල පිරිවැය අඩු කරලා දෙනවා. ඒ වාගේම ඒ අයගේ සේවකයන් ප්‍රවාහනයට යන වියදම අඩු කරලා දුන්නොත්, එතැනත් වියදම අඩු වෙනවා. මහ මග ගත කරන කාලය අවම කිරීම තුළින් අපට එලදායිතාව වැඩි කර ගන්න පුළුවන්. සේවකයන්ගේ තෙහෙට්ටුව අඩු කර ගැනීම තුළින් එලදායිතාව වැඩි කර ගන්න පුළුවන්. භාණ්ඩවල සුරක්ෂිතතාව වැඩි කර ගැනීම තුළින් එලදායිතාව වැඩි කර ගන්න පුළුවන්. Sri Lanka Customs එකේ හිර වෙලා තිබෙන කාලය මත, එහෙම නැත්නම් කර්මාන්තශාලාවලට බඩු ගෙන්වා ගැනීමේදී තිබෙන අපහසුතාව මත එලදායිතාව අඩු වෙලා තිබෙනවා. ඒක දියුණු කර ගන්නත් ප්‍රවාහනය අපට උපාය මාර්ගයක් වෙනවා.

මේ අය වැයෙන් අපි පැහැදිලිව ඉදිරිපත් කරනවා, මේ පරිවර්තනය ලංකාවේ සිද්ධ කර ගන්න, රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික කියන අංශ දෙකේම දායකත්වය අපට අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා කියන කාරණය. මේ ක්‍රියාවලිය තුළින් අමාත්‍යාංශයීය උපදේශක කාරක සභා යටතේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළ නව business models හදන්න මේ වෙලාවේ අපේ කණ්ඩායමක් කටයුතු කරනවා. ඒ වාගේම, මේ පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ තිබෙන ඉඩ - space - අපි භාවිත කරන්නේ කොහොමද, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය භාවිත කරන මගින් පාරිභෝගිකයන් විධියට සලකා, ඒ පාරිභෝගිකයන්ගෙන් නව ධනය උත්පාදනය කරන්න පුළුවන් ව්‍යාපාරික අවස්ථා බිහි කරන්නේ කොහොමද කියන දේවල් ගැනත් අපි සොයා බලනවා.

ඒ වාගේම දැනට තිබෙන බස් රථ, දුම්රිය, දුම්රිය පාරවල්, මහාමාර්ග සහ ජල මාර්ග උපරිම ධාරිතාවට අනුව භාවිත කරන්නේ කොහොමද, මේ සමස්ත ක්‍රියාවලිය optimize කරන්නේ කොහොමද කියන එක සම්බන්ධයෙන් මේ වෙනකොට අපි යෝජනා ඉදිරිපත් කරමින් සිටිනවා. මගී ප්‍රවාහනයට අමතරව භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා දුම්රිය සේවාව භාවිත කරන්නේ කොහොමද, දුම්රිය මාර්ගයන් එක්ක ඒකාබද්ධ කරලා parking පහසුකම් සලසා, ඒ තුළින් අමතර ආදායමක් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ලබා ගන්නේ කොහොමද, delivery එහෙම නැත්නම් courier ක්‍රියාවලියක් සඳහා දුම්රිය භාවිත කරන්නේ කොහොමද, advertising සහ marketing කියන අවස්ථා ළඟා කර දී ඒවායෙන් අමතර මුදලක් උත්පාදනය කරන්නේ කොහොමද කියාත් අපි යෝජනා ඉදිරිපත් කරමින් සිටිනවා. අගය එකතු කළ සේවා - value added services - පාරිභෝගිකයාට ලබා දීලා, අදාළ ඉඩම් සහ buildings ආර්ථික උත්පාදන මාර්ග බවට පත් කර ගෙන ඒ ක්‍රියාවලියට අවශ්‍ය spare parts සහ repairs කරන ව්‍යාපාරික ස්ථාන, මුදල් උත්පාදනය කරන ස්ථාන බවට පත් කිරීම තුළින් අපට පුළුවන්, භාණ්ඩාගාරයට බරක් නොවන විධියට පොදු ප්‍රවාහනයේ වියදම අඩු කරලා, ලාභදායී විධියට අපේ ප්‍රවාහන සේවය පවත්වා ගෙන යන්න.

ඒ වාගේම තමයි අපේ SLTB බස් සේවය. අපට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට බස් රථ නැහැ. ඒවා නඩත්තු කරලා නැහැ. අවශ්‍ය fleets අරගෙන නැහැ. ඒ නිසා එතැනින් එහාට ගිහිල්ලා අපි ඒකට තාක්ෂණය පාවිච්චි කරන්නේ කොහොමද, ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන

සේවයක් පෞද්ගලික සහ රාජ්‍ය කියන අංශ දෙකටම පාවිච්චි කරන්නේ කොහොමද, විශේෂයෙන්ම, දුර ප්‍රදේශවලට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කර ගැනීම සඳහා ඒවා භාවිත කරන්නේ කොහොමද, workshops සහ repairs කියන ඒවා ව්‍යාපාරයක් විධියට මේ කටයුත්තට බද්ධ කර ගන්නේ කොහොමද කියාත් අපි සොයා බලනවා. ඒ වාගේම sea and air logistic hubs කියන සංකල්ප සියල්ල මේ නව අය වැය තුළ ගැබ් වෙලා තිබෙනවා, ආරම්භයක් විධියට අනුගමනය කරන්න.

විශේෂයෙන්ම අපි කියන්න ඕනෑ, මේ වෙන් කර තිබෙන රුපියල් බිලියන 433 තුළින් අපේ රටේ ආර්ථිකයේ නව නැම්මක්, නව හුරුවක් ඇති කරන්න සුදානම් වෙලා තිබෙන බව. විශේෂයෙන්ම මාර්ග පද්ධතිය දියුණු කිරීම සඳහා රුපියල් බිලියන 335ක්, පාලම්- bridges - ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා රුපියල් බිලියන 22ක්, railways දියුණු කිරීම සඳහා රුපියල් බිලියන 24ක්, transportation sector එකට රුපියල් බිලියන 23ක්, ports and airports වලට රුපියල් බිලියන 9ක් වශයෙන් අපි මුදල් වෙන් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ports and airports ගන්නොත්, අපට ඒ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා පෞද්ගලික අංශයන් දායක කර ගන්න වෙනවා. ඒ වාගේම අපේ කර්මාන්තකරුවන් කාලයක් තිස්සේ ඉල්ලුපු dry port එක දශක ගණනකට පසුව ලංකාවට එනවා. මොකක්ද, dry port එකක් කියන්නේ? ඒ අයගේ භාණ්ඩ වෙනත් තැනක - වේයන්ගොඩ වාගේ ප්‍රදේශයක - එකලස් කරන්න පුළුවන් නම්, ඒකට Sri Lanka Cutoms එකෙන් approval වාගේම clearances ගන්න පුළුවන් නම්, කොළඹ වරායේ භාණ්ඩ ගොඩ ගැහෙන තත්ත්වය අපට මහ හරවා ගන්න පුළුවන්. මේක ගොඩක් අපනයනකරුවන් ඉල්ලුපු සේවාවක්. ඉදිරියේදී රට පුරා තිබෙන නිෂ්පාදන කර්මාන්ත පදනම් කරගෙන dry ports බිහි කරන්න අපට හැකියාවක් ලැබෙනවා.

අවසාන වශයෙන් මම කියනවා, බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන් රේල් පාර හැදූවේ නිෂ්පාදනය කරන භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා බව. නිෂ්පාදනය මත තමයි ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නිර්මාණය විය යුත්තේ. නිෂ්පාදනය කරන භාණ්ඩ කොහොමද අපි එලදායි ලෙස ප්‍රවාහනය කරන්නේ? පසුගිය දශක කිහිපයේදී අපි දැක්කේ පාරවල්වල සංවර්ධන කටයුතු නාස්තිකාර විධියට සිද්ධ වන ආකාරය. මොන මූල්‍ය ආයතනයෙන් මුදල් දුන්නත් ජාතික සැලැස්මක් යටතේ නොවෙයි ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු වුණේ. ඒ නිසා අපේ මේ අලුත් ආරම්භයට විපක්ෂයන්, රටේ ජනතාවන් යෝජනා ලබා දෙන්න කියා මා ඉල්ලා සිටිනවා. ආර්ථිකය ඉහළ නැංවීමේ ප්‍රධානම සාධකයක් වන ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඉදිරියට ගැනීම තමයි ලංකාවේ ආර්ථික පුනරුදයෙන්, නිෂ්පාදන ආර්ථිකයෙන් අධිකාලම වෙන්තේ. කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශය මොන සැලසුම් හැදුවත්, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයෙන් දායකත්වය ලැබෙන්නේ නැතුව අපට මේ රට ඉදිරියට ගෙන යන්න බැහැ.

බොහොම ස්තූතියි මට මේ අවස්ථාව ලබා දුන්නාට, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු පත්මනාදන් සත්‍යලිංගම් මැතිතුමාට මම විනාඩියකින් පිළිතුරු ලබා දෙන්න කැමැතියි.

එතුමා පැහැදිලි කළා, අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග - unprotected level crossings - ලෙස හඳුන්වන ස්ථාන පිළිබඳව. අපි ඊයේ දුම්රිය පාලන අධිකාරියෙන් ඒ තොරතුරු ලබා ගන්නා ලංකාවේ දැනට ගන්නොත්, Trincomalee line එකේ එවැනි අනාරක්ෂිත ස්ථාන 60ක්, Batticaloa line එකේ 80ක්, Badulla

[மேல் பார்லிமேன் உறுப்பினர்]

line එකේ 63ක්, Northern line එකේ 65ක්, Mannar line එකේ 35ක්, Main line එකේ 17ක්, Puttalam line එකේ 63ක්, KV Line එකේ 32ක් හා coastal line එකේ 20ක් වශයෙන් ස්ථාන 429ක් තිබෙනවා. මගේ ආරම්භක කටවේදී කිව්ව විටියටම අපි ඒ අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග 429ම මේ වසර තුළදී ආරක්ෂිත ස්ථාන බවට පත් කිරීමේ ambitious programme එකක ඉන්නවා. ඒ සඳහා කලාකරුවන් සහ පෞද්ගලික අංශයන් දායක වෙන්න ලැස්නී වෙලා ඉන්නවා.

දුම්රිය ගේට්ටුකරුවන් යෙදවීම එතරම්ම සුදුසු නැහැ. නමුත්, දුම්රිය ගේට්ටුකරුවන් මේ දක්වා විශාල සේවයක් කරලා තිබෙනවා. ඔවුන් ඉතා කුඩා වැටුපකට තමයි ඒ සේවාව ලබා දෙන්නේ. මූලාසනාරූප ගරු මන්තීතුමනි, නමුත් දුම්රිය ගේට්ටුකරුවන් කරන සේවාවෙන්ම ඒ අනතුරු වළක්වා ගන්න බැහැ. සමහර අන්දැකීම් තිබෙනවා, ඒ ගේට්ටුකරුවන් යෙදවීමට පසු අනතුරු වැඩි වෙලා තිබෙන බවට. මොකද, ඔවුන්ට එතැන දිගටම රැකී සිටින්න බැහැ, රුපියල් 7,500ක් හෝ රුපියල් 10,000ක් වශයෙන් වැටුපකට. මිනිසුන් හය නැතුව දුම්රිය මාර්ගය හරහා යනවා දුම්රිය ගේට්ටුකරුවන් ඉන්නවා කියලා හිතලා. හැබැයි, ඇත්තටම ඔහු එතැන නැහැ. එම නිසා දුම්රිය අනතුරු වැඩි වූ අවස්ථාවේ ඔහු තරම් අපට දකින්නට තිබෙනවා. එම නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කින්ද කරන පරිදි electronic control systems හෝ traffic lights control systems හදලා ඒ සියල්ල මේ වසර තුළදී අවසන් කරන්න අපි උපරිමයෙන් කටයුතු කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු මූලාසනාරූප මන්තීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
ගරු තුරෙරාසා රවිකරන් මන්තීතුමා.

[பி.ப. 4.59]

ගරු තුරෙරාසා රවිකරන් මහතා

(மாண்புமிகு துரைராசா ரவிகரன்)
(The Hon. Thurairasa Ravikaran)
கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நன்றி.

மதிப்புக்கும் மரியாதைக்கும் உரிய கௌரவ அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வருமான பிமல் ரத்நாயக்க அவர்களே, உங்களுடைய பாரபட்சமின்மையையும், எல்லோரையும் அரவணைத்துக்கொண்டு செல்லவேண்டுமென்ற எண்ணத்தையும் நான் மிகமிகப் பாராட்டுகின்றேன்; வாழ்த்துகின்றேன். உங்களது அமைச்சின்மீழ் செய்யப்பட்ட நிதி ஒதுக்கீடுகள் பூரணத் திருப்தி! முள்ளிவாய்க்கால் கிழக்கு கிராம அலுவலர் பிரிவிலுள்ள வட்டுவாகல் பாலத்தை அமைப்பதற்கான கோரிக்கை அதற்கான நிதியொதுக்கீட்டின் மூலம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக, மாண்புமிகு ஜனாதிபதி அவர்களுக்கும் உங்களுக்கும் மனம் நிறைவான நன்றிகள்! இந்தப் பாலத்தின் கட்டுமானப் பணிகளைத் துரிதமாக முன்னெடுக்கவும், இந்த வருடத்திற்குள் இதற்காக ஒதுக்கப்பட்ட பணத்துக்கான வேலைத்திட்டங்களைப் பூரணப்படுத்தவும் உங்களுடைய ஆதரவு முழுமையாகத் தேவை.

அடுத்து, இப்போது ஒரு முக்கியமான கோரிக்கையை உங்களிடம் முன்வைக்கின்றேன். அடுத்த வரவு செலவுத் திட்டத்திலோ இல்லாவிட்டால், அதற்கு முன்னர் நிதி

கிடைக்கும் பட்சத்திலோ இத்திட்டத்திற்கு முன்னுரிமை அளியுங்கள்! அதாவது, முல்லைத்தீவு, கொக்கிளாயிலிருந்து திருகோணமலை, புல்மோட்டை வரையிலான இரண்டு மாவட்டங்களுக்கும் இடையில் ஒரு பாலம் அமைக்க வேண்டியிருக்கின்றது. எனவே, அதனை அமைப்பதனுடாக அந்த மக்களினது கனவை நிறைவேற்றுவங்கள்! அதிகமான சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கும் இது பயனுள்ளதாக அமையும். இந்தப் பாலத்தைக் கொக்கிளாய் நீரேரியினுடாக அமைப்பதால் மிகவும் குறுகிய நேரத்தில் பயணிகள் பிரயாணம் செய்வதற்கு உதவ முடியும். பாராளுமன்ற உறுப்பினர் என்ற வகையில், நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கு ஏற்ற வகையில் ஆலோசனை வழங்கவேண்டிய பொறுப்பு எமக்கும் உண்டு. இந்தப் பாலத்தை அமைப்பதால் இரண்டு மாவட்ட மக்களுடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்றுவதாக அமைவதோடு, சுற்றுலாப் பயணிகள் பெருமளவில் இந்தப் பகுதிகளுக்கு வருவதன்மூலம் நாட்டின் வருவாய்க்கும் உதவும் என்பது எனது அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை.

அடுத்து, இன்னுமொரு கோரிக்கையையும் எங்களுடைய கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் நான் முன்வைக்கின்றேன். அதனைச் செய்வதும் செய்யாததும் உங்களைப் பொறுத்தது. ஆனால், உங்களை எனக்குப் பிடிக்கும். அந்த வகையில், நான் இந்தக் கோரிக்கையை முன்வைக்கின்றேன். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இறந்தவர்களை நினைவு கூருவதென்பதை அவரவரது சமய நம்பிக்கைகளுக்கேற்ப மக்கள் செய்துவருவது வழமையாகும். எங்களுடைய மக்கள் வடக்கு, கிழக்கில் யுத்தத்தில் இறந்தவர்களை நவம்பர் 27 அன்று துயிலும் இல்லங்களிலும், மே 18 அன்று முள்ளிவாய்க்காலிலும் நினைவுகூருவார்கள். கடந்த நவம்பர் 27ஆம் நாளை உங்களுடைய ஆட்சியில் தடையில்லாமல் உணர்வுபூர்வமாக நிம்மதியாக மக்கள் நினைவுகூர்ந்தார்கள். ஆனாலும், துயிலும் இல்லங்கள் சிலவற்றில் இன்னமும் இராணுவத்தினர் இருக்கின்றார்கள். இராணுவத்தினரின் எண்ணிக்கை வடக்கு, கிழக்கில் அதிகமாகவும் முல்லைத்தீவில் இன்னும் அதிகமாக, 2 பேருக்கு ஒரு படையினர் என்ற அடிப்படையிலும் உள்ளதைப் பலரும் சுட்டிக்காட்டியிருக்கின்றனர். மக்கள் தங்களுடைய உறவுகளை நினைத்து, ஒரு சொட்டுக் கண்ணீர் சிந்தி, தமது மனதை ஆறுதல்படுத்த, இராணுவம் அத்துமீறி இருக்கின்ற முள்ளியவளை, அளம்பில், தேராவில், ஈச்சங்குளம் உள்ளிட்ட இன்னும் சில துயிலும் இல்லங்களை விடுவியுங்கள் என்று நான் வடக்கு, கிழக்கு தமிழ் மக்கள் சார்பாக உங்களைக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அடுத்ததாக, வீடமைப்பு சம்பந்தமாக இங்கு பலராலும் கருத்துகள் சொல்லப்பட்டது. இருந்தாலும் 2018ஆம் ஆண்டு தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால் வழங்கப் பட்டு இடைநிறுத்தப்பட்ட வீட்டுத் திட்டம் தொடர்பாக நானும் ஒரு விடயத்தைச் சொல்கின்றேன். கடந்த 2018இல் தற்போது எதிர்க்கட்சித் தலைவராகப் பதவி வகிக்கும் சஜித் பிரேமதாஸ அவர்கள் வீடமைப்பு அமைச்சராகப் பதவி வகித்த காலப்பகுதியில் வடக்கு, கிழக்குப் பகுதியில் வெள்ள இடர்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள், யுத்தத்தினால் இடம்பெயர்ந்து அகதி முகாம்களிலே தங்கி வாழ்ந்து மீளக் குடியேற்றப்பட்டவர்கள், புனர்வாழ்வுவளிக்கப்பட்ட போராளிகள் மற்றும் வறுமை நிலையில் வாழ்ந்த குடும்பங்களைச் சார்ந்தவர்கள், அநாதைச் சிறுவர்கள் மற்றும் யுத்தத்தின்போது களைவளை இழந்த பெண் தலைமைதாங்கும் குடும்பங்களைச் சார்ந்தவர்கள் என்ற அடிப்படையில் வறுமைக் கோட்டுக்கு உட்பட்ட, அடிப்படை வசதிகளற்ற, தற்காலிக வீடுகளில் கையறுநிலையில் வாழ்கின்ற குடும்பங்களைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 750,000 ரூபாய் பெறுமதியான

විட்டுத் திட்டமானது 2 மாத காலப்பகுதிக்குள் கட்டி முடிக்கப்படவேண்டுமென்ற நிபந்தனையின் அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டது. இருப்பினும், அரசாங்கம் மாற்றப்பட்டதன் விளைவாக இத்திட்ட நடவடிக்கையானது இடைநிறுத்தப்பட்டு, கேட்பாரற்றுக் கைவிடப்பட்ட நிலையில் காணப்படுகின்றது.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට වෙන් වූ කාලය අවසානයයි.

ගරු තුරෙරාසා රවිකරන් මහතා

(மாண்புமிகு துரைராசா ரவிகரன்)
(The Hon. Thuraiasa Ravikaran)

Please, ஒரு நிமிடத்தில் முடிக்கிறேன்.

இதனைத் தொடர்ந்து 2019ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் வழங்கப்பட்ட வீட்டுத் திட்டங்கள் அனைத்தும் மேற்குறிப்பிட்ட திட்டத்தினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களைத் தவிர்த்தே வழங்கப்பட்டது. அரசாங்கங்கள் மாறினாலும் இத்திட்டம் தொடர்பாக எவ்விதமான முன்னேற்றங்களும் இதுவரையில் மேற்கொள்ளப்படாமல் இருப்பது மிகவும் வருந்தத்தக்கது. எனவே, வடக்கு, கிழக்கில் முல்லைத்தீவில் மட்டுமன்றி, மன்னார் வவுனியா உள்ளிட்ட வன்னியில் உள்ளவர்களுக்கும் இந்த வீட்டுத் திட்டம் முழுமையாகக் கிடைக்க ஆவன செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். நன்றி.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)

ගරු ආචාර්ය අනිල් ජයන්ත ඇමතිතුමා, ඔබතුමාට විනාඩි 10ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 5.04]

ගරු (ආචාර්ය) අනිල් ජයන්ත මහතා (කම්කරු අමාත්‍ය සහ ආර්ථික සංවර්ධන නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) அனில் ஜயந்த - தொழில் அமைச்சரும் பொருளாதார அபிவிருத்திப் பிரதி அமைச்சரும்)
(The Hon. (Dr.) Anil Jayantha - Minister of Labour and Deputy Minister of Economic Development)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අය වැය කාරක සභා අවස්ථාවේ විවෘතයේදී අද දින අපි සාකච්ඡා කරනවා ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සහ නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයන් ගැන. ඇත්ත වශයෙන්ම අපි අවධානය යොමු කරන්නට ඕනෑ, අය වැයෙන් වෙන් කරන මුදල් කළමනාකරණය කරන්නේ කොහොමද, එම මුදල් යොදවන්නේ මොනවාටද, ඒවායෙන් ලැබෙන ප්‍රතිඵලය මොකක්ද කියලා. සමහර ඒවායේ ප්‍රතිඵලය මෙම වර්ෂය තුළම දකින්න පුළුවන්. හැබැයි, සමහර ඒවායේ ප්‍රතිඵලය ලැබෙන්න වසර ගණනාවක් යනවා. එම අර්ථයෙන් ගත්තාම විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට මෙම වර්ෂය සඳහා වෙන් කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 487.5ක්. එහිදී සලකා බැලිය යුතු වනවා, කොපමණ ප්‍රමාණයක් ප්‍රාග්ධන වැය - මූලධන වියදම් - සඳහා වෙන් කරනවාද කියන කාරණය. මෙම අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රාග්ධන වැය සඳහා සියයට 89කට, සියයට 90කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වෙන් වනවා. ඒක තමයි ආයෝජනය. එම මුදල් වෙන් කිරීම ගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 16කින් වැඩි වෙලා තිබෙනවා. සමස්ත වියදම ගත්තාම එය සියයට 6.8කින් වැඩි

වෙලා තිබෙනවා. එහි වැදගත්කම අපි සැලකිල්ලට භාජන කරනවා. එහි වැදගත්කම අපි ඇයි විශේෂයෙන් සැලකිල්ලට භාජන කරන්නේ? අනිකුත් අය වැය අරමුණු ඉෂ්ට කර ගන්නා අතරතුරේදීම එම අංශයට වියදම් කරන ප්‍රාග්ධන මුදල්වලින් අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් නිර්මාණය කිරීම ආර්ථික වර්ධනය සහ සංවර්ධනය කියන කාරණාවලට දායක වන බැවින්. එම ප්‍රාග්ධන වියදම්වල ක්ෂේත්‍ර ගණනාවක් තිබෙනවා. එතැනත් ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර දෙකක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, නව වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම. ඊළඟට, තිබෙන වත්කම් නඩත්තු කිරීම සහ ඒවා නැවත සකස් කර ගැනීම. එවැනි කාරණාවලට සමස්තයෙන් සියයට 74.4ක් වෙන් වී තිබෙනවා.

ඊළඟට, මෙම අරමුදල් වෙන් වන්නේ කොහොමද කියලා බැලුවොත්, එය ක්ෂේත්‍ර ගණනාවකට යනවා. යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේදී මාර්ග සංවර්ධනය ඉතාම වැදගත්. මේ ප්‍රතිපාදන ඇතුළේ ප්‍රාග්ධන වියදම්වලින් සියයට 86ක් මාර්ග සංවර්ධනයට වෙන් වනවා.

මෙතැනදීත් විශ්ලේෂණය කර බැලුවාම පෙනෙනවා, ඒ මාර්ග සංවර්ධනය හුදෙක් එක් දිස්ත්‍රික්කයකට, එක් ප්‍රදේශයකට සීමා වෙලා නැහැ, මුළු ලංකාව පුරාවටම ජාලගත ආකාරයට මේ කටයුත්ත යෝජනා කර තිබෙන බව. ඉන් කිහිපයක් මම සඳහන් කරන්න කැමැතියි. දැනට තිබෙන සමහර ව්‍යාපෘති කලින් පවත්වාගෙන ආපු ඒවා. ඒවාත් අපි නිසි පරිදි කළමනාකරණය කරලා, වේගවත් කරලා ඉදිරියට ගෙන යන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම අලුත් ව්‍යාපෘති ඒ ආකාරයට සැලසුම් කරන්න ඕනෑ. මොකද, රටක අය වැය සකස් කරනකොට අලුත් ආණ්ඩුවක් ආවා කියලා සියලු දේ නවත්වලා අපිට අලුතෙන් පටන් අරගෙන ඉදිරියට යන්න බැහැ. මෙය, රටක් ඉදිරියට යන ගමනේ එක් ස්ථානයක්, එක් වර්ෂයක් පමණයි. ඒ නිසා මේ අමාත්‍යාංශය ඇතුළේ කටයුතු කරගෙන යාමේදී අපිට හිර වෙච්ච සමහර කරුණු කාරණා ගණනාවකුත් තිබෙනවා. උදාහරණයක් ගත්තොත්, වෙන වෙන ආයතනවලට ගත්තු ණය තිබෙනවා. ඒවා රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරයේ ණය විධියට නොවෙයි පෙන්වුම් කර තිබෙන්නේ. සමස්ත ණය බරෙහුත් ඒවා අයින් කර තිබෙනවා. ඒ අනුව මේ අවුරුද්දේත් රුපියල් බිලියන 66ක් එවැනි පැරණි ණය මේ අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් විධියට අපිට ගෙවන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා.

ඊළඟට, අධිවේගී මාර්ගවලට රුපියල් මිලියන 153.8ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. කොළඹ-රත්නපුර මාර්ගය ඉදි කිරීම සහ කැලණි පාලම සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුලුණු මත ඉදි වෙන මාර්ගයට මුදල් වෙන් වෙලා තිබෙනවා. ඉඟුරුකඩේ හන්දිය සිට වරාය පිවිසුම් මාර්ගයට රුපියල් මිලියන 23,900ක් වෙන් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය දැන් තීරණාත්මකයි. අපිට ඒ මාර්ගය හදන්න වෙනවා, එහි ගැටලු සමාකරණය කරලා. මේ වාගේ ක්ෂේත්‍ර 4කට අදාළව අපි යෝජනා ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. කඩවත-මීරිගම මාර්ගයේ කිලෝමීටර 37ක ප්‍රමාණය, මීරිගම- කුරුණෑගල මාර්ගයේ කිලෝමීටර 39ක ප්‍රමාණය, පොතුහැර-රඹුක්කන මාර්ගයේ කිලෝමීටර 12ක ප්‍රමාණය සහ Kadawatha Interchange එක වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 122.4ක් වෙන් කරලා ප්‍රමුඛතාව දීලා තිබෙනවා. ඊට අමතරව පිටකොටුව අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන දෙකක් වෙනුවෙනුත් රුපියල් මිලියන 4,500ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මහා මාර්ගවලට අමතරව අනෙකුත් මාර්ග සංවර්ධනය කෙරෙහිත් අපි අවධානය යොමු කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන් ගංවතුර හානියෙන් බිඳ වැටුණු මාර්ග ඇතුළුව දිවයින පුරා විහිදී තිබෙන මාර්ග නඩත්තුව සඳහා රුපියල් මිලියන 31,500ක් වෙන් කරනවා. බේස්ලයින් පාරේ අදියර 3

[ගරු (ආචාර්ය) අනිල් ජයන්ත මහතා]

සඳහා රුපියල් මිලියන 1,000ක් වෙන් කරනවා. ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලවි මාර්ගයේ කටයුතු සඳහාත්, අම්පාර උභන, ලුණුගල ප්‍රදේශ සඳහාත් සැලකිය යුතු මුදල් ප්‍රමාණයක් වෙන් කර තිබෙනවා.

ඒ වාගේම මාර්ග ජාල ගොඩනැගීමේදී ඔරුගොඩවත්ත සඳහාත්, පිළියන්දල-මහරගම මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහාත්, මධ්‍යම උච්ච පළාතේ පාලම් සහිතව කිලෝමීටර 51ක දුර සඳහාත්, විකල්ප මාර්ග පද්ධති සඳහාත් රුපියල් මිලියන 15,000ක් වෙන් වෙනවා. විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ කාරණයක් තමයි, අපි වියදම් යෝජනා යටතේ උතුරු පළාත ඇතුළුව අනෙකුත් පළාත්වල මාර්ග සංවර්ධනය සඳහාත් මුදල් වෙන් කළා. ඒ සඳහා විශේෂයෙන්ම විමධ්‍යගත අරමුදල් යටතේ වෙන් කරන ලද මුදල්වලින් රුපියල් මිලියන 9,000ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඊට අමතරව ග්‍රාමීය මාර්ග කිලෝමීටර 1,000ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 18,080ක් වෙන් කර තිබෙනවා.

නව වියදම් යෝජනා යටතේ විශේෂ කථා බහට ලක් වෙව්ව වඩිඬුවාකල් පාලම සඳහා රුපියල් මිලියන 1,000ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. හුදෙක්ම භෞතිකව පෙනෙන සංවර්ධනයටත් වඩා එහා ගිය කාරණයක් මේ තුළ පෙන්වනවා. ඒ තමයි, අපි කොහොමද මේ සංවර්ධනය ගමට අරගෙන යන්නේ, සෑම තැනකම සම්බන්ධතාව හදන්නේ කොහොමද කියන එක. මොකද, ලංකාවේ තිබෙන තවත් සුවිශේෂී ප්‍රශ්නයක් තමයි ප්‍රාදේශීය විෂමතාවක් - regional disparity එකක් - තිබීම. මේක වෙනස් කරන්න නම් ආර්ථික සංවර්ධනයේදී ගම, නගරය හා සම්බන්ධ වෙන් නිකුත් කළා.

පාලම් හා ගුවන් පාලම් සඳහා රුපියල් මිලියන 20,350ක් වෙන් වෙලා තිබෙනවා. එහිදී අබලන් පාලම්, ග්‍රාමීය පාලම්, ගුවන් පාලම් ඇතුළුව ඒ කටයුතු සඳහා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයකුත්, මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහනය දියුණු කිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 2,465ක් වෙන් වෙනවා. නව දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් මිලියන 11,775ක් වෙන් වෙනවා. එහිදී අවධානය යොමු වෙනවා, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාසල් ළමුන් සඳහා ප්‍රවේශ බලපත්‍ර ලබා දීම. ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 11,500ක් වෙන් කර ඒ සහනය අපි ලබා දෙනවා.

ඒ වාගේම ලාභදායී නොවන මාර්ගවල ගමනාගමන මණ්ඩලය හරහා ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදෙන්න අපට සිදු වනවා. ඒ නිසා ඒ සඳහාත් මුදල් වෙන් කිරීමක් කර තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් ලාභය ඉලක්ක කරගත්ත ප්‍රවාහන පද්ධතිවල; පෞද්ගලික අංශයේ වාහන ඒ මාර්ගවල යොදවන්නේ නැහැ.

ඊළඟට, වරාය හා ගුවන් තොටුපොළ සංවර්ධනය සඳහාත්, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ගොඩ නැගීම සඳහාත් මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා.

එහිදී විශේෂ අවධානය යොමු කළ ක්ෂේත්‍ර කිහිපයක් තිබෙනවා. දුම්රිය මෙහෙයුම් හා සංවර්ධනය කිරීම, දුම්රිය බලඇණිය, සංඥා පද්ධති දියුණු කිරීම, නව රේල් පීලි ඉදි කිරීම, මගී මැදිරි 160ක් මිල දී ගැනීම ආදී වශයෙන් ක්ෂේත්‍ර ගණනාවක පැතිරුණු කාරණා ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම කැලණිවැලි දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ආදී වශයෙන් කටයුතු ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළවත් විද්‍යුත්කරණය සඳහා තාක්ෂණය එතැනට කැඳවීමටත් විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වෙන් වනවා.

මෙහිදී විශේෂයෙන් වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය ගැනත් කිව යුතුයි. එය කලින් තිබුණු ආයතනයක්. එය ප්‍රතිසංස්කරණයේදී

අපි බලාපොරොත්තු වන කාරණයක් තිබෙනවා. අනෙකුත් සංවර්ධන කටයුතුත් එක්කම අපි අපේ රට නාවික කේන්ද්‍රස්ථානයක්, වෙළෙඳ කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කර ගන්න ඕනෑ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය කරන ජාතික වෙළෙඳ ප්‍රවර්ධනය, නාවික හා වරාය කළමනාකරණ කටයුතු කිරීම, නීති හා රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කිරීම, වෙළෙඳ හා නාවික ආයෝජනය ආකර්ෂණය කර ගැනීම සහ විශේෂයෙන්ම ව්‍යාපාර හා නාවික සේවා පහසුකම් සැපයීම කියන ක්ෂේත්‍ර වෙනුවෙන් මේ වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය සඳහා අපි මුදල් වෙන් කර තිබෙනවා.

ඊට අමතරව, නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය සඳහා 2025 වර්ෂයට සැලකිය යුතු මුදල් ප්‍රමාණයක් වෙන් වෙනවා. එයින් ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වෙන් කරන මුදල් ප්‍රමාණය විශාලයි. වෙන් වන සමස්ත රුපියල් බිලියන 104ත් රුපියල් බිලියන 102ක්ම වෙන් වන්නේ ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා. එහිදී නාගරික සංවර්ධන කටයුතු සඳහා රුපියල් මිලියන 14.8ක් ද, නිවාස සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් මිලියන 25ක් ද වෙන් වනවා. ජල සම්පාදනය හා සනීපාරක්ෂා කටයුතු වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 54.6ක් වෙන් කරනවා. මීට අමතරව, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ වෙන් වෙලා තිබෙන රුපියල් බිලියන 58ක් ජල සම්පාදන කටයුතු වෙනුවෙන් වෙන් කර තිබෙනවා. මේ ආදී වශයෙන් මේ ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ දෙක යටතේ අපට පැහැදිලිව මේ සංඛ්‍යාවලින් පෙනෙනවා, අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් දියුණු කරලා සංවර්ධනය කරා යන්න අපේ අය වැය තුළ සැලකිය යුතු මුදල් ප්‍රමාණයක් වෙන් කර තිබෙනවා කියලා. ඒ වාගේම මේ සංඛ්‍යා ඇතුළේ පෙන්වුම් කරනවා, මේ සංඛ්‍යාවලට එහා ගිය සංවර්ධනයට අවශ්‍ය කරන ප්‍රධාන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමකුත්. ඒ නිසාම ඉතා සුබවාදීව මේ අය වැය දෙස බැලිය හැකියි. විශේෂයෙන් මේ අමාත්‍යාංශ දෙක කැපී පෙනෙන අමාත්‍යාංශ දෙකක් වනවා කියන අදහස දක්වමින් මම මගේ අදහස් දැක්වීම අවසන් කරනවා.

බොහොම ස්තූතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
ගරු ඥානමුත්තු ශ්‍රීනේසන් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 4ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[பி.ப. 5.14]

ගරු ඥානමුත්තු ශ්‍රීනේසන් මහතා
(மாண்புமிகு ஞானமுத்து ஸ்ரீநேசன்)
(The Hon. Gnanamuththu Srineshan)
கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, மிகக்குறுகிய நேரத்தில் சில விடயங்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்ல வேண்டியுள்ளது. முதலாவதாக, மட்டக்களப்பு மாவட்ட bus depot இல் சாரதிகள் பற்றாக்குறை காணப்படுவதால் புதிய சாரதிகளுக்கான நியமனத்தைப் பெற்றுத் தருமாறும், சேவையில் ஈடுபடுகின்ற அநேகமான பேருந்துகள் பழைமையாய்ந்தனவாகக் காணப்படுவதனால் புதிய பேருந்துகளைப் பெற்றுத் தருவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்குமாறும் உங்களை விரியமாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அடுத்ததாக, RDA appointment என்ற வகையில் வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையால் 10 வருடங்களுக்கு முன்னர் வீதி அபிவிருத்திப் பணியாளர்கள் தற்காலிகமாக நியமிக்கப்பட்டார்கள். அவர்களுக்கு இன்னும் நிரந்தர

[ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා]

කැන්ටබරියෙහි අගරදගුරුතුමා විසින් ලෝකයේ හොඳම නිවාස ඇමති විධියට 1987දී නම් කරන්නේත් දිවංගත ආර්. ප්‍රේමදාස ජනාධිපතිතුමායි. එතුමා අපේ රටේ නිවාස ප්‍රශ්නය විසඳන්න දැවැන්ත දායකත්වයක් දුන්නු ජනාධිපතිවරයෙක්.

ඒ නිසා අපේ රටේ නිවාස ප්‍රශ්නයට එතුමා දුන්න දායකත්වය, ශක්තිය අපට අමතක කරන්න බැහැ. ඒ වාගේම තමයි, නිවාස ඇමතිවරයකු විධියට හිටපු සජීන් ප්‍රේමදාස මැතිතුමාත්. එතුමා නිවාස විතරක් නොවෙයි, නිවාස සහිත ගම්මානත් හදුවා. ජලය, විදුලිය ඇතුළු අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් සහිතව ඒ ජනතාවට යම්කිසි කර්මාන්තයක යෙදෙන්න පුළුවන් වටපිටාවකුත් හදුවා. එක්කෝ කෘෂිකර්මාන්තයේ, එහෙම නැත්නම් ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදෙන්න පුළුවන් වටපිටාවකුත් එක්ක නිර්මාණය කරපු පුංචි ගමක් තමයි එතුමා හදුවේ.

ඇමතිතුමා නිවාස පිළිබඳ list එකකුත් කිව්වා නේද? මොකක්ද ඒ, නිවාසපුර නේද? මොකක්ද?

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර උණුමාලි ඉලුබාරි*)
(An Hon. Member)
වියන්පුර.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර නලින් පණ්ඩාර ජයමහා*)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ආ, වියන්පුර. අපට දැන් lists අහලා ඇතිවෙලා, ගරු ඇමතිතුමනි. Lists දාන්න එළියට. හැබැයි actionsත් වැදගත්. Actions ටිකත් වෙන්න ඕනෑ, අපේ ගරු ඇමතිතුමනි. ඒ නිසා list එක එතවත් එක්කම ඒ පිටිපස්සෙන් ඒ ඒ ක්‍රියාමාර්ගත් - actionsත් - අරගෙන වැඩ ටික කරනවා නම් තමයි හොඳ. නැත්නම් හැම දාම lists දැමීමාම, ඒවා නිකම් කුණුබක්කියට යන lists බවට පත් වෙන්න ඉඩ තිබෙනවා. ඒ නිසා listsවලින් එහා ගිය වැඩ පිළිවෙළක් අවශ්‍යයි. Lists දාන එක හොඳයි. List එක දාලා ඊළඟ සතියේ දෙන්න ඒකට ගන්න action එක. ඒ ගන්න ක්‍රියාමාර්ගත් ඉදිරිපත් කරන්න කියලා මම ඔබතුමාට කියනවා, ගරු ඇමතිතුමනි.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශය තමයි මෙතැන ප්‍රධානම අමාත්‍යාංශය විධියට තිබෙන්නේ. මම දැක්කා, ඔබතුමා ඊයේ-පෙරේදා ඉන්දියාවටත් පොඩි පාටි එකක් දැමීමා. පාටි එකක්ම නොවෙයි, නිකම් පොඩි බෝලයක් දැමීමා. ඉන්දියාව අපට ගොඩක් උදවු කරපු රටක්. අපට මතකයි, ආර්ථික අර්බුදය ඇතිවෙච්ච වෙලාවේ බිලියන 4.5ක් දීලා අපේ රටේ ජනතාවට, ආණ්ඩුවට, රාජ්‍යයට ඔවුන්ගේ දායකත්වය දුන්නා.

ඉන්දියාව ආධාර කරගෙන, ඉන්දියාවේ උදවු අරගෙන අපට නඟාසිටුවන්න පුළුවන් ස්ථානයක් තමයි පලාලි ගුවන් තොටුපළ, ගරු ඇමතිතුමනි. පලාලි ගුවන් තොටුපළට ඉඩම් පවා අත්පත් කරගෙන තිබෙනවා. නමුත් පලාලි ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ඔබතුමන්ලා ගන්න ක්‍රියාමාර්ග සහ ඒකට ඉන්දියාවේ දායකත්වය ගන්නවාද කියන එක අපට පැහැදිලි නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අතීතයේ තිබුණා, තලෙයිමන්තාරමේ ඉඳන් රාමේශ්වරම් දක්වා ferry service එකක්. ඒකෙන් විනාඩි 45ත් ඉන්දියාවට යන්න පුළුවන්. ඒ ferry service එක දැනට නතර වෙලා තිබෙනවා. ඒ වෙනුවට නාගපට්ටිනම්වල ඉඳලා KKSවලට පැය තුනක් ගතවෙන ferry

service එකක් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඒ නිසා ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, කලින් තිබුණු ferry service එක දියුණු කරන්න. ජනාධිපතිතුමා ඉන්දියාවට ගියා. අපට ආධාර උපකාර ගන්න කලා කළාද කියලා මම දන්නේ නැහැ. කලා කළා නම් හොඳයි. ඉන්දියාව අපේ ලොකු අයිසා; මෝදි අගමැතිතුමා ඉන්නවා. එතුමාගේ සහයෝගය අරගෙන මේ ferry service එක නැවත ආරම්භ කළොත් හොඳයි. අපේ උතුරේ ජනතාව බොහොම සමීපයි දකුණු ඉන්දියාවත් එක්ක. දකුණු ඉන්දියාවත් එක්ක ඔවුන්ගේ තිබෙන සබඳතාවලට විතරක් නොවෙයි, ඒකෙන් අපට ආර්ථිකමය වශයෙනුත් විශාල ශක්තියක් ලැබෙනවා.

ඒ වාගේම එදා ඉඳන්ම කලා කරපු කාරණයක් තමයි, ඉන්දියාවයි, ලංකාවයි අතර තිබෙන land connectivity එක. මේ ගැන මොකක්ද ඔබතුමන්ලාගේ අදහස? මොකක්ද ඔබතුමන්ලාගේ මතය? ඉන්දියාව කියන්නේ ලෝකයේ ඉන්න billionairesලාගෙන් තුන්වැනියට වැඩිම billionairesලා ඉන්න රට. ඉන්දියාව දැවැන්ත ආර්ථිකයක් තිබෙන රටක්.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර පීඨල් රත්නායක*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
Ferry service එක?

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර නලින් පණ්ඩාර ජයමහා*)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

නැහැ. Ferry service එක ගැන නොවෙයි මම කියන්නේ. Land connectivity එක ගැන මම කලා කරන්නේ. මේකට අපි බද්ධ වෙන්න ඕනෑ. අපි ඉන්දියාවත් එක්ක මීට වඩා ගනුදෙනු කරන්න ඕනෑ. අපි ඉන්දියාව සමීප කරගන්න ඕනෑ. අපි ඉන්දියාව සහ ලංකාව අතර පාලමක් හදුවා කියලා, නැත්නම් ගමන් මාර්ගයක් හදුවා කියලා, එහෙම නැත්නම් මාර්ගයක් නිර්මාණය කළා කියලා අපි දැන් බය විය යුතු නැහැ. අපි ඒවාට බය වෙන්න ඕනෑ ඔබතුමන්ලා විපක්ෂයේ ඉන්න කාලයේ. එතකොට නේ, ඔබතුමන්ලා බිල්ලෝ මැව්වේ. ඉන්දියාව බිල්ලෙක් විධියට නේ කිව්වේ. දැන් අපි බිල්ලෝ මවන්නේ නැහැ. ඒ නිසා මේ වැඩේ දැන් ඔබතුමන්ලාගෙන් තමයි කරගන්න වෙන්නේ. අතීතයේ ඔබතුමන්ලා බිල්ලෝ මැව්වා. බිල්ලෝ මැව්වා විතරක් නොවෙයි, ඉන්දියාවේ ව්‍යාප්තවාදය ගැන, ඒ වාගේම බලය බෙදීම ගැන දැවැන්ත සටනක් මේ රටේ, මේ භූමියේ ඇති කළා නේ. 1988-1989 කාලයේ ඔබතුමන්ලාගේ මූලික සටන් පාඨය බවට පත් වුණේ බලය බෙදීම කියන කාරණය නේ.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර පීඨල් රත්නායක*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
ඔබතුමාත් අපිත් එක්කද හිටියේ ඒ කාලයේ?

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර නලින් පණ්ඩාර ජයමහා*)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

1988දී මම 8 වසරේ. ඒ ඔබතුමා ජන්දය ඉල්ලන කාලයේ. ඔබතුමාට මම මනාපෙකුත් දුන්නා. මතක නැද්ද?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර පීඨල් රත්නායක*)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
2004දී?

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(மாண்புமிகு நலிள் பண்டார ஜயமஹா)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

1988 ගැන මම කිව්වේ. 2004දී නොවෙයි. 2004දී අපි එකට නේ හිටියේ. එකකොට අපි ඔබතුමාගේ යාළුවෝ නේ.

ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, මම කියන්නේ ඉන්දියාවේ සහයෝගය අරගෙන ඔබතුමන්ලාට පුළුවන් මේ land connectivity එක දියුණු කරන්න. මම හිතන හැටියට අපට ණය වෙන්නේ නැතුව ඉන්දියාව ලවා මේ වැඩේ කරගන්න හැකියාව තිබෙනවා.

ඒ වාගේම, ත්‍රිකුණාමලය වරාය දියුණු නොකිරීම මම හිතන හැටියට ඓතිහාසිකව භූ දේශපාලනයේ අපට වෙච්ච බාධාවක්. ඒක අපට දියුණු කරගන්න බැරි වුණු තැනක්. හැබැයි, දැන් අපට ඉන්දියාවේ තිබෙන සුභද්‍රතාව සහ ඔවුන්ගේ ආර්ථික ශක්තිය භාවිත කරලා ත්‍රිකුණාමලය වරාය දියුණු කරන්න පුළුවන් වුණොත්, බෙංගල බොක්ක ආශ්‍රිත රටවල ආර්ථිකය කේන්ද්‍රගත කරන්න පුළුවන් ත්‍රිකුණාමලය වරායට. මේ කලාපීය ආර්ථිකය, නාවුක ආර්ථිකය ත්‍රිකුණාමලය වරාය මූලික කරගෙන දියුණු කරන්න අපට පුළුවන්. මොකද, දැන් උතුරු, නැහෙනහිර සියලු ජනතාව ඔබතුමන්ලාත් එක්ක ඉන්නවා. එදා සාම්පූර්වල ගල්අඟුරු බලාගාරය හදන්න යනකොට විචන්ඒ එක විරුද්ධ වුණා. හැබැයි දැන් මම හිතන්නේ නැහැ, උතුරු, නැහෙනහිර ජනතාව ඔබතුමන්ලා කරන වැඩකට විරුද්ධ වෙයි කියලා. ඒකට ඉන්දියාවේ සහයෝගය තිබෙනවා. මම දන්නේ නැහැ, ඔබතුමන්ලාගේ චීන සහෝදරයෝ මේකට -ත්‍රිකුණාමලය වරාය දියුණු කරනවාට- විරුද්ධ වෙයිද කියලා. එහෙම නැහැ නේද?

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

තෝසෙයි, නුඩ්ලේස්සුයි දෙකම කනවා.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(மாண்புமிகு நலிள் பண்டார ஜயமஹா)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

තෝසෙයි, නුඩ්ලේස්සුයි දෙකම කැවට කමක් නැහැ. හැබැයි, රස දෙකක්, two different tastes. නුඩ්ලේස් කන්නේ chopsticks වලින්. තෝසේ කන්නේ අතින්. ඒ නිසා බොහොම පරිස්සමින් ඒ දෙක කරන්න ඕනෑ. කමක් නැහැ. ඒ දෙකම කැවත්, හරි වෙලාවට වටිනා දේ, ගුණ දේ තෝරාගෙන කැවෙන්න තමයි හොඳ. අපට, වඩා හොඳ තෝසේ කියලා තමයි මට නම් හිතෙන්නේ, නුඩ්ලේස් කනවාට වඩා. ඒක අපට හොඳයි; අපේ taste එකටත් හොඳයි. අපේ අසල්වැසි රටේ අය තමයි තෝසේ කන්නේ. චීනය ඔබතුමන්ලාගේ සහෝදර රටක්. ඒ නිසා ඒ කාරණයන් අවබෝධ කරගන්නොත් හොඳයි.

ඒ වාගේම මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ගැන කලා කරද්දී, Central Expressway Project එකේ CEP-3 එක, Kandy දක්වා යන කොටසේ පොතුහර සිට රඹුක්කන දක්වා වන කොටස ගැනත් කියන්න ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, මේක පටන් ගත්තේ ඔබතුමාගේ කාලයේ නොවෙයි. ඒකත් මම කියන්න ඕනෑ. මම දන්නා විධියට මේකේ contract එකේ පොඩි packages 12කුත්, ලොකු packages 5කුත් award කළා. කුඩා packages සහ ලොකු packages දුන්නේ එකම qualifications තිබෙන companiesවලට. හැබැයි, කුඩා packages 12 ලබා දුන් සමාගම්වලට වාගේ නොවෙයි, ලොකු packages 5 ලබා දුන් සමාගම්වලට දීපු unit rate එක ඔබතුමා හොයලා බලන්න. මේ BOQs දෙක ගෙනැල්ලා සන්සන්දනය කරලා බලන්න. එය ඉතාම වැඩියි; ආසන්න

වශයෙන් තුන්ගුණයක් වැඩියි. මම නම කියලාම කියන්නම්. ජොන්ස්ටන් ප්‍රනාන්දු හිටපු ඇමතිතුමා තමයි ඒ වෙලාවේ ඒක දුන්නේ. හිතවත්කමට අනෙක් කොන්ත්‍රාත්කරුවෝ පැත්තකට දාලා ප්‍රධාන සමාගම් 5කට දුන්නා. කාටද ඒ? ICC, Maga Engineering, NEM Construction, Access Engineering සහ KDAW කියන සමාගම් 5ට තමයි දුන්නේ. ඒක වෙනම බෙදිල්ලක්. හැබැයි, ඒ සමාගම් ඔබතුමන්ලාත් එක්කත් බොහොම හිතවත් කියන එක මම දන්නවා. මම ඒකේ වරදක් කියන්නේ නැහැ. Maga Engineering එකේ පියදාස මහත්මයාට ජනාධිපතිතුමා ස්තූති කළා, මට මතකයි. මම හිතන විධියට ඉංජිනේරු වෘත්තිකයන්ගේ සමුළුව තිබෙන වෙලාවේ එතුමා ඔබතුමන්ලාට උදවු කළා. ඒකේ කිසි ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ව්‍යාපාරිකයෝ උදවු කරනවා. ඒක සාමාන්‍ය දෙයක්. හැබැයි, ඔය ව්‍යාපාරිකයෝ ටිකම ඉස්සෙල්ලා ජොන්ස්ටන් මහත්මයාට තමයි උදවු කළේ. ඒ නිසා ඔය ව්‍යාපාරිකයෝ එක්ක කටයුතු කරද්දී ඔබතුමන්ලාට බොහොම පරිස්සමෙන් වැඩ කරන්න වෙයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම මේ කොටසේ ටෙන්ඩර් එක මුලින්ම award කරද්දී, මේකේ ABC overlaying, ඒ කියන්නේ කාපට කරන එක හැර ඉතුරු කොටස තමයි දීලා තිබුණේ. ඔබතුමන්ලා ඉතුරු කොටස දෙන්න ටෙන්ඩර් කරද්දී මේකේ National Procurement Commission එකේ guidelinesවලට එහා ගිහිල්ලා International Competitive Bidding - ICB - system එක පාවිච්චි කරලා, අපේ NCB එකේ තිබෙන guidelineවලින් එහාට ගිහිල්ලා තමයි කටයුතු කරන්නේ. ඒ කරන්නේ වෙන මුකුත් නිසා නොවෙයි. ප්‍රධාන තුන්දෙනෙකුට, හතරදෙනෙකුට favour කරන්න; ඒගොල්ලන්ට මේ අවස්ථාව ගන්න. මේකෙන් competitive bidding එකක් වෙන්නේ නැහැ. අන්තිමට තුන්හතරදෙනාම එකතු වෙලා ඒගොල්ලන්ට ඕනෑ rate එකට මේ job එක ගන්නවා. ඔබතුමා ඒක කරන්න දෙන්න එපා. National Procurement Commission එකේ guidelines අනුව, එහෙම නැත්නම් ඒ නිර්ණායක අනුව මේ කටයුත්ත කරන්න කියලා මම මතක් කරනවා. ඒ වාගේම මම කියපු විධියට ජොන්ස්ටන් ප්‍රනාන්දුලා ටෙන්ඩර් 5 දෙද්දී තුන්ගුණයක් වැඩියෙන් දුන් එක ගැනත් හොයලා බලන්න.

රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ වැඩ නැවැත්තුවා. ඔබතුමන්ලා නොවෙයි, කලින් ආණ්ඩුව කාලයේ ඒක නැවැත්තුවේ. මේක දීලා තිබෙන්නේ මාගා සමාගමට. අපට ආරංචියි, ඒගොල්ලන් බිලියන 30ක විතර claim එකක් දාලා තිබෙනවා කියලා. ටෙන්ඩර් එකත් ආසන්න වශයෙන් බිලියන 30ක්. ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, මාගා සමාගමට වැඩේ කරනවාට වඩා ලාභයි වැඩේ නොකරන එක. මාගා සමාගම ලංකාවේ තිබෙන ප්‍රධාන හොඳ සමාගමක්. හැබැයි, වැඩේ කරනවාට වඩා වැඩේ නොකිරීම ඒ සමාගමට වාසියි. මාත් ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයේ හිටපු කෙනෙක්. මේ ගොල්ලන් දාලා තිබෙන claim එක ගැන ඔබතුමන්ලා හොඳට හොයලා බලන්න. Claim එක ගෙවනවාට වඩා මේක දෙන එක හොඳයි නම්, ඒගොල්ලන්ටම මේ contract එක award කරලා දෙන්න පුළුවන් ඉඩකඩක් තිබෙනවාද කියලා බලන්න.

ඔබතුමා දන්නවා, අද වනවිට මීරිගම-කඩවත කොටසේ වැඩ ඉබ්ගමනින් යන්නේ කියලා. තවම එහි සියයට 10ක්වත් වැඩ කෙරිලා නැහැ. මම හිතන විධියට මේකට හේතු වුණේ, Exim Bank of China සහයෝගය නොදීම. ඔවුන්ට 2015දී ටෙන්ඩර් එක award කළා. 2015 ඉදන් 2020 වනකල් මේ loan එක දුන්නේ නැහැ, agreement එක sign කළේ නැහැ. ඒ නිසා මේකේ එහා පැත්තේ කොටස විතරක් දේශීය සමාගම් ටික කළා. මේකේ අවශ්‍ය ප්‍රධානම කොටස කෙරිලා නැහැ. මම දන්නා විධියට ඔබතුමන්ලා චීනයට ගිය වෙලාවේ මේ සඳහා සහයෝගය ඉල්ලා තිබෙනවා. Exim Bank of China එකේ අය මේ වනකොට

[ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා]

ලංකාවට ඇවිල්ලා තිබෙනවා කියලාත් ආරංචියි. ඔවුන්ගේ සහයෝගය අරගෙන, - [බාධා කිරීමක්] අනිද්දා එනවා. මේ කොටස ඔබතුමාටත්, අපිටත්, කාටත් ඉතාම වැදගත් කොටසක්. රටේ ආර්ථිකයටත් වැදගත් කොටසක්. මේ කොටසේ වැඩ අවසන් කිරීමට කටයුතු කරන්න. ඒක රටේ ආර්ථිකයට ඉතාම වැදගත් වෙනවා.

ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, East Container Terminal එක ගැනත් ඔබතුමා දන්නවා. දැන් ඒකේ වැඩ ප්‍රමාද වෙලා තිබෙන්නේ. ඒ ප්‍රමාදයට හේතුව මොකක්ද කියලා මම දන්නේ නැහැ.

අපි දන්න විධියට equipment ගෙනෙන්න දාපු ටෙන්ඩර් එක cancel කරලා තිබෙනවා. ඒක එක හේතුවක්. මම හිතන විධියට වයිනා හාබර් ඉංජිනේරු සමාගම තමයි මේකේ contractor. ඒ contractorට වරාය අධිකාරිය පැත්තෙන්, ඒ නිලධාරීන්ගෙන් ලැබිය යුතු සහයෝගය ලැබෙන්නේ නැහැ. මම දන්නා විධියට MD එක්ක හෝ වෙනත් කවුරු හරි හෝ එක්ක ලොකු පලහිලව්වක් තිබෙනවා; නඩුවක් තිබෙනවා.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාණ්ඩුපුර පීඨයේ රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
නඩුවක් නැහැ.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාණ්ඩුපුර නවීන් පණ්ඩාර ඉයාමහා)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

නඩුවක් නැහැ කියලා ඔබතුමා කියනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. නමුත්, නඩුවක් තිබෙනවා කියලා තමයි අපි දන්නේ. නඩුවක් තිබුණත් නැතත්, එම සමාගමට ඉදිකිරීම් කරන්න අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු ඉතා ඉක්මනින් සකස් කර දෙන්න. ඒ වාගේම ඒ සඳහා අවශ්‍ය සහයෝගය ලබා දෙන්න. අපට ආරංචි විධියට මෙහි ප්‍රධානම ප්‍රශ්නය තමයි, පිවිසුම් මාර්ගය - access road එක - වෙනස් කර තිබීම. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එහි මුල් සැලසුම්වල තිබුණු පිවිසුම් මාර්ගය වෙනස් කරලා වෙනත් තැනකින් ඒ පිවිසුම් මාර්ගය හදන්න යෝජනා කරලා තිබෙනවා. මෙතැනත් තිබෙන්නේ ලොකු ගේම් එකක්. ඔබතුමන්ලා දන්නේ නැහැ, මේවා නිලධාරීන් ගහන ගේම්. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා බොහෝම පරිස්සම් මේවා handle කරන්න ඕනෑ. මොකද, ඔබතුමාගේ සහායකයන් අලුත්, ඔබතුමාගේ උප සහායකයන් අලුත්, ඒ වාගේම ඔබතුමාගේ MD අලුත්.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාණ්ඩුපුර පීඨයේ රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
මමත් අලුත්.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාණ්ඩුපුර නවීන් පණ්ඩාර ඉයාමහා)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ඔබතුමා අලුත් නැහැ, ඔබතුමා කොච්චර පරණද? ඒ නිසා ඔබතුමා ඒ නිලධාරීන් මතම යැපෙන්න එපා. ඊට වඩා එහාට ගිහිල්ලා සොයා බලන්න. ඔබතුමා උපදෙස් දෙනකොට ඒ මත පදනම්ව තීන්දු තීරණ ගන්න එපා. මේ access road එක වෙනස් කිරීමේ කටයුත්ත නිසා SAGT පර්යන්තයට විශාල වාසියක් ලැබෙනවා. ඒක පෞද්ගලික පර්යන්තයක්. ජෝන් කීල්ස් හෝල්ඩින්ග්ස් පිළිබඳ සමාගම තමයි ඒක manage කරන්නේ. Access road එක වෙනස් කිරීම හරහා එහි වාසිය යන්නේ SAGT

පර්යන්තයට. එම පර්යන්තයට ඒ වාසිය අත් පත් කර දෙන්නද, මේ පිවිසුම් මාර්ගය වෙනස් කරන්නේ කියන බරපතල ප්‍රශ්නය අපට තිබෙනවා.

ගරු අනුර කරුණාතිලක ඇමතිතුමනි, National Water Supply and Drainage Board එක අයත් වන ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය පිළිබඳවත් අද දවසේ අපි කථා කරනවා. ඔබතුමා සභාවේ ඉන්න මේ වෙලාවේ මම මේ කාරණය කියන්න ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, Exim Bank of Koreaහි ණය ආධාර යටතේ 2016 දී මගේ දිස්ත්‍රික්කයේ අදියර 1 - phase 1 - යටතේ වන Deduru Oya Water Supply Project එක ආරම්භ වුණා. එහි intake pump station එක, ඒ වාගේම water tank, treatment plant, ඒවා වික හැඳුවා. Distribution network එකේත් යම් කොටසක් හැඳුවා. ඒකේ phase 2 යටතේ- මහව සහ පොල්පිහිගම ප්‍රදේශය ලේකම් බලප්‍රදේශ තමයි එම ව්‍යාපෘතියෙන් ආවරණය වෙන්නේ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාත් දන්නවා විශේෂයෙන්ම අපේ දිස්ත්‍රික්කයේ වකුගඩු ආසාදනය වන පිරිස යම් මට්ටමකට වැඩි බව. එයින් වැඩි පිරිසක් ඉන්නේ පොල්පිහිගම ප්‍රදේශයේ. ඒකට විසඳුමක් තමයි මේ ව්‍යාපෘතිය. එම ව්‍යාපෘතිය යුළුස් ඩොලර් මිලියන 27ක් පමණ වටිනා ව්‍යාපෘතියක්. මෙම ව්‍යාපෘතියේ distribution network එක යටතේ කිලෝමීටර 260ක් විතර ආවරණය වෙන්න ඕනෑ. ඒ සඳහා Cabinet approval එකත් හම්බවෙලා තිබෙනවා; contract එකත් award කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, තවම agreement sign කරලා නැහැ. මෙහි ප්‍රමාදයක් තිබෙනවා කියලා ආරංචියි. ඔබතුමා හොයලා බලන්න. මේක ඉතාම වැදගත්. ඒ වාගේම මෙය අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපෘතියක්. මෙම මූලික ව්‍යාපෘතිය මගින් දවසකට කියුබික් මීටර් 17,000ක පමණ ජලය පිරිසිදු කිරීමක් සිද්ධ වෙනවා. හැබැයි, දැනට හදලා තිබෙන distribution network එකෙන් දවසකට කියුබික් මීටර් 8,000ක් විතර තමයි පිරිසිදු කරන්නේ. තවත් කියුබික් මීටර් 8,000ක්, 9,000ක් අපේ ජනතාවට බෙදා ගන්න පුළුවන්. එහෙම බෙදා ගන්න නම්, කොරියන් ණය ආධාර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙන්නට ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, මෙහි තිබෙන වැදගත්ම කාරණය මේකයි. කොරියන් ණය ආධාරවල පොලිය සියයට 0.15යි. ඒ වාගේම ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා අවුරුදු 15ක grace period එකක් තිබෙනවා. අවුරුදු 40කින් තමයි ණය ගෙවලා ඉවර කරන්න තිබෙන්නේ. විශේෂයෙන්ම මේක මේ වෙලාවේ මේ රටේ ආර්ථිකයට, රටට බරක් නැති ව්‍යාපෘතියක්. අවුරුදු 15කින් තමයි මෙම ණය ආපසු ගෙවන්න පටන් ගන්නේ. එම නිසා කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ, විශේෂයෙන්ම පොල්පිහිගම සහ මහව ප්‍රදේශයේ ජනතාවට මෙම ජල ව්‍යාපෘතිය ඉතාම වැදගත් ව්‍යාපෘතියක් නිසා ඒ සඳහාත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා මම මතක් කරනවා.

ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමනි, දුම්රිය සේවාව ගැන කථා කරද්දී මෙන්න මේ කාරණයත් කියන්න ඕනෑ. අපි සුද්දාගේ, -

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාණ්ඩුපුර පීඨයේ රත්නායක)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු නලින් බණ්ඩාර මන්ත්‍රීතුමනි, මම ඔබතුමාගේ කාලයෙන් තත්පර 30ක් ගන්නවා.

ඔබතුමා මේවා දන්නවා ඇති. මම මේවා එච්චර ලොකුවට දන්නේ නැහැ. ඔබතුමා කීවා නේ, companies කිහිපයකට favour කරන්න තමයි අපි tender documents හදන්නේ කියලා. නමුත් මෙහි සඳහන් වෙනවා, CS1 and CS2, companies 21 කියලා. ඒ companies ඔක්කෝටම පුළුවන්, CEP-03 එකේ carpet project එකට bid කරන්න. ඔබතුමාගේ කොමිෂනරියක් තිබෙනවා නම්, ඒත් පුළුවන්. ඒ විධියට companies 21කට පුළුවන්.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාண்பුමිතු நலின் பண்டார ஜயமஹ)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ගරු ඇමතිතුමනි, මා දන්නා විධියට එතැන ප්‍රශ්නයක් තිබුණා. ඒ වාගේම මේ ලිපිය මම ඔබතුමාට එවන්නම්. National Construction Association of Sri Lanka මගින්, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට යවන ලද ලිපිය මේ අවස්ථාවේදී මා සහාගත* කරනවා.

ගරු මූලාසනාරුව මන්ත්‍රීතුමා
(මාண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)

Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

අනතුරුව ගරු (මහාමාර්ග) සේන නානායකකර මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු කථානායකතුමා මූලාසනාරුව විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) சேன நானாயக்கார அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. (PROF.) SENA NANAYAKKARA left the Chair, and THE HON. SPEAKER took the Chair.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාண்பුමිතු நலின் பண்டார ஜயமஹ)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ගරු සහානායකතුමනි, 2025 පෙබරවාරි 24වෙනි දා ඔබතුමාගේ Secretaryට, "Subject: Comments on unfair situation in the bidding process reducing competition" ශීර්ෂය යටතේ ලිපියක් ලියලා තිබෙනවා. ඒ ලිපිය ලියලා තිබෙන්නේ, National Construction Association of Sri Lanka මගින්. මා සඳහන් කළ ගැටලුව පිළිබඳවයි ඔබතුමාගේ ලේකම්ට ලියලා තිබෙන්නේ. මේ පිළිබඳවත් ඔබතුමා අවධානය යොමු කරන්න. මේ ලිපියේ පැහැදිලිව තිබෙනවා, ඒ අයට සිදුවන අසාධාරණය පිළිබඳව. මම ඒ ලිපිය සහාගත කළා. ඔබතුමා ඉතාම කෙටි කාලයකින් මට reply කරපු එක ගැන සතුටු වෙනවා වාගේම ඒක ඇත්තද කියන එක ගැනත් හොයා බලන්න කියලා මම මතක් කරනවා.

දුම්රිය සේවාව ගැන කථා කළොත්, සුද්දා හඳුන්වන railway lines භාවිත කරමින් තමයි අපේ දුම්රිය සේවය තවම කටයුතු කරන්නේ. එහි මහා සංවර්ධනයක්, මහා වෙනසක් වෙලා නැහැ. ඇයි, එහෙම වූණේ? SLTB එක ගැනත් අද කථා කළා. ඇයි, SLTB එක ඒ තත්වයේ තිබෙන්නේ? 1960-1970 දශකයේ අපේ රටේ හොඳ ප්‍රවාහන සමාගම තිබුණා. ඊට පිළිවෙලට සමාගම තිබුණා, මෙන්ඩිස් සමාගම තිබුණා, අපේ ගම වන උඩුබද්දාවේ තිබුණා, "ලංකා මාතා" කියලා ප්‍රවාහන සේවයක්. ඒ වාගේම "සිටි මුදලාලි" හිටියා, කුරුණෑගල. ඔබතුමන්ලාත් දැන් කථා කරමින් අගය කළා, අපේ ජගත් විතාන මහත්තයා. නොයෙක් ප්‍රවාහන සමාගම් අතීතයේ තිබුණා. ඒවාට මොකක්ද කළේ? සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනියගේ රජය ඒවා සියල්ල ජනසතු කෙරුවා. ඒවායේ ප්‍රතිඵල තමයි අපි අද භුක්ති විඳින්නේ. අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවටත් ඕක තමයි වූණේ. එදා ප්‍රේමදාස මහත්තයා සැලසුම් කරපු ජනනාකරණ වැඩසටහන යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, SLTB එක පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක එකතු වෙලා දියුණු කළා නම් අද සිංගප්පූරුවේ දකින, මලයාසියාවේ දකින ප්‍රවාහන පද්ධතියක් අපටත් උරුම කරගන්න තිබුණා. ඒ දවස්වලත් ඔබතුමන්ලාගේ දේශපාලන මතය වූණේ ඒවාට විරුද්ධව කටයුතු කරන එකයි. ඒවාට විරුද්ධව ඔබතුමන්ලා සටන් කළා. ඔබතුමන්ලා පෞද්ගලිකරණයට විරුද්ධ වූණා. මම දැක්කා

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

ඔබතුමාගේ කථාවේදී කිව්වා, පෞද්ගලික අංශයේ කෙනෙක් ඉන්නවා නම් නානුමය ඉදන් railway track එක හදන්න දෙනවා කියලා. ඒක හොඳයි. මොකද, ඒ මාර්ගය කලින්ත් උඩුපුස්සැල්ලාවට යනකල් තිබුණා.

ගරු සහාපතිතුමා
(මාண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Hon. Member, you have two minutes.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාண்பුමිතු நலின் பண்டார ஜயமஹ)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)
ගරු සහාපතිතුමනි, මම ඉක්මනින් අවසන් කරනවා.

ඇත්තටම එතැනට යන්නේ cost එකක් විතරයි. ඔබතුමා කියපු නාය යෑමේ තර්ජනය ඒ කොටසේ නැහැ, ගරු ඇමතිතුමනි. හැබැයි, අපට පිරිවැයක් - cost එකක් - යනවා. ඒ සඳහා අපට ආයෝජනයක් අවශ්‍යයි. හොඳ ආයෝජකයෙකු සොයාගෙන ඔබතුමා ඒ කොටස භාර දෙන්න. අපේ tourism එකේ ලෝකය ඉදිරියට ගිය තැනක් නේ, අපේ railway track එක. නානුමයෙන් පටන් ගන්නාම, පැරකුම්පුර, අඹේවෙල, පට්ටිපොල, ඔහිය, ඉදල්ගස්හින්න, හපුතලේ, දියතලාව, බණ්ඩාරවෙල, හීල්මය, ඇල්ල කියන්නේ සුන්දර ස්ථාන. [බාධා කිරීමක්] ඉස්සර මම කුරුණෑගල class ගිහිල්ලා night mail එකට නඟිනවා. පවුඩ්දා බණ්ඩාරවෙල ඉඳලා එනවා. ඒ දවස්වල මගේ ජීවිතයේ ආසම ගමන ඕක තමයි. [බාධා කිරීමක්] ගැහැනු ළමයි ඉන්න ඕනෑ නැහැ. අපි කොල්ලෝ එක්ක ගියේ. ගැහැනු ළමයි එක්ක යන්න බැරිව ගියා. දැන්වත් යන්න ඕනෑ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ දුම්රිය ගමන දැන් promote වෙලා තිබෙන්නේ, ආයෝජන promote කරන්න දෙයක් නැහැ. හැබැයි, මේකට ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ. මේ මාර්ගයට තව දුම්රිය යොදවන්න. සමහර trains යවන්න, කොළඹ ඉදන්. සමහර ඒවා යවන්න, නානුමය ඉදන්. ගම්පොල ඉදන් යවන්න, නාවලපිටියේ ඉදන්ම යවන්න පුළුවන් නම් එතැන ඉදන්ම ලස්සනයි. එම railway stationsවල ඉඳලාම trains යවන්න පුළුවන්.

ගරු සහාපතිතුමනි, අපට opportunities තිබෙනවා. මේවා කරන්න ලෙහෙසියි. මොකද, හැම දේටම විරුද්ධ වූණු විපක්ෂයක් දැන් නැහැ. ඔබතුමන්ලාට තිබෙන හොඳම chance එක මේක තමයි. වෘත්තීය සමිති දාගෙන රට බංකොලොත් කරන තත්වයකුත් නැහැ. දැන් ඔබතුමන්ලාට තිබෙන වටිනාම විපක්ෂය තමයි, සමගි ජන බලවේගය. අපි බිල්ලෝ මවන්නේත් නැහැ. ජාතිවාදීන් මවන්නේත් නැහැ.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා
(මාண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
විපක්ෂය කියලා ගැසට් කරන්න ඕනෑ.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(මාண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)
විපක්ෂය කියලා ගැසට් කරන්න. කමක් නැහැ. ඔබතුමන්ලා හොඳට කරන්න. අපි හැම දාම විපක්ෂයේ ඉඳගෙන support එක දෙනවා.

ගරු සහාපතිතුමා
(මාண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
Hon. Member, your time is over.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා
(மாண்புமிகு நலிள் பண்டார ஜயமஹ)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මම ඉක්මනින් අවසන් කරන්නම්, ගරු සභාපතිතුමනි.

ඒ නිසා ඔබතුමන්ලා මේ වැඩ ටික කරන්න. මේ ආයතන පෞද්ගලීකරණය කරන්න. SLTB එක පෞද්ගලීකරණය කරන්න; Sri Lanka Railways එක පෞද්ගලීකරණය කරන්න. මේ ආයතන පෞද්ගලීකරණය කළොත් තමයි ඉතාම දියුණු තත්ත්වයකට යන්න පුළුවන් වෙන්නේ. ගරු සභානායකතුමනි, මම මේ කියන දේට වමට දකුණට නොවෙයි, ඔබතුමා ඔළුව ඉහළට පහළට වන්න. ඔබතුමන්ලාට දැන් ආණ්ඩු බලය ලැබ්ලා තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා දැන් මේවා දකිනවා. ඔබතුමන්ලා ලජ්ජා වෙන්න එපා. අතීතයේ කරපු දේවල්, අතීතයේදී විරුද්ධ වෙච්ච දේවල් දැන් අතීතයට දමන්න. ඒවා කුණු බක්කියට දමන්න. දැන් නිවැරදි තීන්දු-තීරණ අරගන්න. විපක්ෂයක් විධියට අපි දෙන්න පුළුවන් උපරිම සහයෝගය ලබා දෙනවා. අපි රට බංකොලොත් කරන්න, රට අගාධයට ඇද දමන්න, බිල්ලෝ මවන්න කටයුතු කරන්නේ නැහැ.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

The Hon. Anura Karunathilaka. You have 23 minutes.

[අ.හා. 5.44]

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා (නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க - நகர அபிவிருத்தி, நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சர்)
(The Hon. Anura Karunathilaka - Minister of Urban Development, Construction and Housing)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රධාන මාතෘකාවට එන්න කලින් විවාදය තුළ මතු වෙච්ච විශේෂ කරුණක් සම්බන්ධයෙන් කෙටි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න මම කැමැතියි. විශේෂයෙන්ම hydrated lime පිළිබඳව කපා කරද්දී ප්‍රධාන වශයෙන් කරුණු 03ක් මතු වුණා. එකක් තමයි, SLS standards වෙනස් වුණේ අපේ ඉල්ලීම මත කියන එක. ඇත්තටම 2024.04.17 දිනැති ලිපියෙන් තමයි එවකට හිටපු National Water Supply and Drainage Board එකේ General Manager ඉල්ලීමක් කර තිබෙන්නේ, purify කරන්න භාවිත කරන සමහර රසායනික ද්‍රව්‍ය පිළිබඳව revision එකක් කරන්න කියලා. හැබැයි, mainly ඉල්ලා තිබෙන්නේ මැගනීස් කියන ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් පිරිවිතරයන්වල පුනරීක්ෂණයක් - revision එකක් - කරන්න කියලා. ඒ අනුව Sri Lanka Standards Institution - SLSI - එක 2024 ජූලි මස 26වැනි දා ආරම්භ කරලා, සැප්තැම්බර් 24 දක්වා සිදු කළ මහජන මත විමසීමකින් පසුව තමයි ඒ අදාළ දේවල් කර තිබෙන්නේ. එතකොට මේ තිබෙන hydrated lime තොගය සහ SLS standards වෙනස් කිරීම අතර කිසිම සබඳතාවක් අපට පෙනෙන්නේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ ප්‍රශ්නගත hydrated lime වලට tenders call කර තිබෙන්නේ 2024.05.01වැනි දා. ඒ වාගේම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කර තිබෙන්නේ 2024.07.31වැනි දා. එතකොට මේක ඇත්තටම අපි බලයට එන්න කලින්, අපේ අලුත් සභාපතිතුමා පත් වෙන්න කලින් සිදු වෙච්ච දෙයක්. ඒ නිසා මේ සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් අපේ විශේෂ ලබාදියාවක් හෝ සබඳියාවක් ඇත්තේ නැහැ. ඒ වාගේම තමයි,

පළමුවැනි තොගය deliver කර තිබෙන්නේ 2024.12.13වැනි දා. ටෙන්ඩර් පටිපාටියේදී සඳහන් කළ පිරිවිතරයන්වලට අනුරූප නොවන නිසා එය ප්‍රතික්ෂේප කර තිබෙනවා. එලෙස ප්‍රතික්ෂේප කරලා, එම තොග අදාළ තැන්වල ගොඩගසා තිබෙනවා. සැපයුම්කරු විසින් මේ දේවල් නැවත අරගෙන පිරිවිතරයන්ට අදාළ සැපයුම් භාර දෙන්න ඕනෑ. එහෙම නැත්නම් මුදල් ආපසු ලබා දෙන්න ඕනෑ. ඒ නිසා අපි මේ රටේ ජනතාවට කියනවා, මේ ප්‍රශ්නගත hydrated lime කිසිම ලෙසකින්වත් ජලය පිරිපහදු කිරීම සඳහා භාවිත කර නැති බව. ඒ නිසා අනියත බියක් ඇතිකර ගත යුතු නැහැ. ඒ වාගේම සමහර testing සම්බන්ධයෙනුත් සාකච්ඡාවක් ආවා, ඇත්තටම මේ පරීක්ෂණ ප්‍රතිඵල ඒකාකාර නැත්තේ ඇයි කියලා. මේ hydrated lime කියන සංසටකය ගන්නේ ස්වාභාවිකව තිබෙන හුණු ගල් නිධිවලින්. අපි දන්නවා, පොළොවේ විවිධ තැන්වල තිබෙන හුණු ගල් නිධිවල ඇති මූලද්‍රව්‍ය සංයුතිය ඒකාකාර නැහැ කියලා. එතකොට ඒවා යොදාගෙන කරන පරීක්ෂණවල ප්‍රතිඵලත් තොගයෙන් තොගයට වෙනස් වෙන්න පුළුවන්. ඒ නිසා තමයි සියලුම තොග වෙන වෙනම පරීක්ෂා කර බලා, අදාළ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මේවා තිබෙනවාද කියලා බලන්න කටයුතු කරන්නේ.

ඊළඟට, සංඛ්‍යා පිළිබඳ ගැටලුවකුත් සාකච්ඡා කළා. ඒක වෙන්නේ මෙහෙමයි. මෙතැනදී පිරිපහදු කිරීම සඳහා ගන්නා hydrated lime කිලෝග්‍රෑම් එකක අඩංගු විය හැකි chromium මිලිග්‍රෑම් ගණන සම්බන්ධයෙන් සම්මුතීන් තිබෙනවා. ඒ වාගේම සමහර රටවල් පාවිච්චි කරනවා, පිරිපහදු කළාට පස්සේ ජලයේ අඩංගු වෙලා තිබෙන chromium level එක සම්බන්ධයෙන් වූ දත්ත. ඒවා එකිනෙකට වෙනස්. ඒකත් එකක් සංඛ්‍යාත්මක වෙනස්කම් ඇති වෙන්න පුළුවන්. ඒ නිසා මම මේ සාකච්ඡාව මෙතැනින් අවසන් කරනවා.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා

(மாண்புமிகு டி.வீ. சானக)
(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු ඇමතිතුමනි, -

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க)
(The Hon. Anura Karunathilaka)

මම ඔබතුමාගේ නම සඳහන් කළේ නැහැ.

ගරු ඩී.වී. වානක මහතා

(மாண்புமிகு டி.வீ. சானக)
(The Hon. D.V. Chanaka)

ගරු ඇමතිතුමනි, මට ප්‍රශ්නයක් අහන්න අවස්ථාව දෙන්න. ඔබතුමාගේ ලබාදියාව පිළිබඳව මම කිසිම වෙලාවකවත් ප්‍රශ්න කළේ නැහැ, ගරු ඇමතිතුමනි. ඔබතුමා මේ සමාගමක් එක්ක සම්බන්ධයි කියලා මම කිව්වේත් නැහැ. මම කියපු එකම කාරණාව තමයි, මේ chromium content එක වැඩි කරන්න එපා, මේක පිළිකාකාරකයි කියන එක. අනෙක් කාරණය තමයි, ඔබතුමා අන්තිම දවසේ මේ ගැන ප්‍රකාශ කරද්දී New Zealand ගැන කියා සිටියා, 150 mg per kilo කියලා.

ඒක සම්පූර්ණයෙන්ම වැරදියි. ඊට අදාළ වාර්තාවක් මම අද උදේ සභාගත කළා. ඒ අනුව ඔබතුමා පසුගිය දිනක කපාවේදී ඉදිරිපත් කරපු ඒ දත්ත වැරදියි. ඒකත් නිවැරදි කරන්න කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම, ISO Standards සංශෝධනය කළේ 2024.07.26වැනි දා නොවෙයි, 2025.01.21වැනි දා ඔබතුමා ඇමතිවරයා වශයෙන් පත් වුණාට පසුවයි. ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශය නොවෙයි ඒක කරලා තිබෙන්නේ. ඒකත් නිවැරදි කරන්න කියන ඉල්ලීමත් මම කරනවා.

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க) (The Hon. Anura Karunathilaka)

අදාළ සැපයුම්කරු සමඟ අපේ සභාපතිතුමාගේ හෝ අමාත්‍යාංශයේ හෝ අපේ රජයේ විශේෂ සබැඳියාවක්, ළබැඳියාවක් නැහැ කියලා ඔබතුමා ප්‍රකාශ කරපු එක ගැන බොහොම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, නාගරික සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් කථා කරනකොට විශේෂයෙන් අපි දන්නා කාරණයක් නමයි, සැලසුම්කරණයේදී සාමාන්‍යයෙන් ලෝකයේ සම්මුතීන්වලට අනුකූලව අප විසින් අවධානයට ලක් කරන කරුණු ගණනාවක් තිබෙන බව. විශේෂයෙන් වර්තමාන අවශ්‍යතා සපුරා ගන්නා අතර අනාගත පරම්පරා සඳහා මේ සම්පත් භාවිත කරන්නේ කොහොමද කියන එකක් එක්ක තමයි හරිත ගොඩනැගිලි, පරිසර හිතකාමීත්වය, පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන සේවා, පුනර්ජනනීය බලශක්තිය වාගේ දේවල් සාකච්ඡාවට එන්නේ. ඒ වාගේම, smart නගර සහ මිශ්‍ර සංවර්ධනය පිළිබඳ අදහසත් මේ නාගරික සංවර්ධනයත්, නාගරික සැලසුම්කරණයත්, ග්‍රාමීය සැලසුම්කරණයත් එක්ක එන එකක්. තාක්ෂණය සහ දත්ත මත පදනම් වූ සංවර්ධන සැලසුම් වාගේම ගමනාගමනය කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා නේවාසික සහ වාණිජ පොදු විනෝදාත්මක අවකාශ ඒකාබද්ධ කර සජීවී අසල්වැසි ප්‍රදේශ ඇති කරන්නේ කොහොමද කියන සංකල්පයත් මේ නාගරික සංවර්ධනය සහ සැලසුම්කරණය පිළිබඳ සාකච්ඡාවේදී මතු වන කරුණු හැටියට ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම, නාගරික හරිත අවකාශයන් හරහා එහි ජීවත් වන පුරවැසියන්ගේ මානසික සෞඛ්‍යය, ජෛව විවිධත්වය ආරක්ෂා කිරීම, නගරවල වායු ගුණාත්මකභාවය ආරක්ෂා කිරීම වැනි විවිධ කරුණු පිළිබඳව සැලකිල්ලට ලක් කරමින් තමයි මේ නාගරික සැලසුම්කරණය කියන එක කරන්නේ. ඒ වාගේම, ඕනෑම අවස්ථාවක සංවර්ධනයත් එක්ක ඉදිරියට යනකොට ඒ සංවර්ධනයත් එක්ක ඉදිරියට යන්න අවකාශය නොලැබෙන කොටසක් ඉන්නවා. විශේෂයෙන් ඒ වාගේ අවස්ථාවක අඩු ආදායම්ලාභී ප්‍රජාවගේ අවතැන්වීම් වැළැක්වීම සඳහා, ඒ වාගේම සංවර්ධනයේ සමතුලිතතාව ඇති කිරීම මගින් ජනනය සහ සමාජ සමානාත්මතාව ඇති කිරීම පිළිබඳ සංකල්පයත් මෙතැනදී වැදගත් වෙනවා.

ඒ නිසා ජාතික ජන බලවේගයේ රජය හැටියට අපි මේ නාගරික සැලසුම්කරණය වාගේම ග්‍රාමීය සැලසුම්කරණය සකස් කරද්දී මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරමින් තමයි කටයුතු කරන්නේ. ඒ අනුව, අපේ මුදල් රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත් සඳහන් කළා වාගේ මේ අවුරුද්ද තුළ මේ විෂය ක්ෂේත්‍ර සඳහා රුපියල් බිලියන 180.9ක් වෙන් කර තිබෙනවා. මෙතැනින් සමහර දේවල් රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරය හරහා ලැබෙනවා. ඒ වාගේම සමහර කොටස් විදේශ ණය සහ ආධාර මත ලැබෙනවා. ඒ වාගේම, ඒ ඒ ආයතනවලින් ජනනය කරනු ලබන අරමුදල් භාවිත කරලා, රුපියල් බිලියන 180.9කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් 2025 අවුරුද්ද තුළ මේ අමාත්‍යාංශය විසින් තමන්ගේ විෂය පථයන්ට අදාළව වියදම් කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මෙතැනදී වැදගත් කාරණයක් හැටියට මතු කරන්න ඕනෑ, මේ මුදල් අතුරින් රුපියල් බිලියන 175.3ක්ම ප්‍රාග්ධන වියදම් හැටියට තමයි අපි වියදම් කරන්නේ කියන එක. එතැනින් පෙනෙනවා, මේකේ සංවර්ධන දිශාව. ඒ වාගේම ජනතාවගේ යටිතල පහසුකම් ඇති කිරීම සඳහා අපේ තිබෙන කැපවීම ඒ තුළින් පෙනෙනවා.

අපේ අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයට අනුව සියයට 96.9ක්ම ප්‍රාග්ධන වියදම් හැටියට තමයි වෙන් කර තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම තමයි, මෙතැනදී ජාතීය ජලය සම්පාදනය සඳහා රුපියල් බිලියන 108.7ක්, නිවාස හා ඉදිකිරීම් සඳහා රුපියල් බිලියන 39.2ක්, නාගරික සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් බිලියන 24.5ක්, අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සඳහා රුපියල් බිලියන 8.5ක් ආදී වශයෙන් ඒ ඒ ක්ෂේත්‍ර සඳහා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වැය කරන්න සහ ඒ මුදල්

වැය කිරීම තුළින් ජනතාවගේ මහජන සේවාවන් සහ යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා කටයුතු කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මෙහිදී නාගරික සංවර්ධනය යටතේ විශේෂයෙන් මේ අවුරුද්දේ ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වන එක් ව්‍යාපෘතියක් සම්බන්ධයෙන් මම ඔබතුමන්ලාගේ අවධානය යොමු කරවන්න කැමැතියි.

සාමාන්‍යයෙන් ලෝකයේ මේ වනකොට කථා කරන එක සංකල්පයක් තමයි, නගර සන්නාමකරණය - city branding - කියන එක. මේ නගර සන්නාමකරණයේදී අවධානය යොමු කළ යුතු කරුණු කිහිපයක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, ඒ නගරයේ අනන්‍යතාව. සාමාන්‍යයෙන් ඒ නගරයේ ඉතිහාසය, වර්තමානයට ඒ ඉතිහාසය දායකත්වය දක්වන විධිය වාගේම ඒ නගරය සංස්කෘතික විවිධත්වයක් සහිත, විවිධ ජාතීන් ජීවත් වන - cosmopolitan - නගරයක්ද කියන එක, එහෙම නැත්නම් ශක්තිමත් දේශීය සම්ප්‍රදායක් තිබෙන නගරයක්ද කියන එක පිළිබඳව අවධානය යොමු කරමින් තමයි ඒ city branding කළ යුතු වෙන්නේ. ඒ වාගේම නගරයේ විශේෂිත වූ භූගෝලීය ලක්ෂණ සහ සමහර icons සැලකිල්ලට ලක් කරමින් තමයි city branding කරන්න ඕනෑ. උදාහරණයක් හැටියට ගන්නොත්, අපි කවුරුත් දන්නා විධියට අයිගල් කුලුන තමයි පැරිස් නගරයේ සංකේතය. එතකොට city brandingවලදී "Paris" කියලා ලියනකොට "a" අකුර capitalවලින්, අනෙක් අකුරුවලට වඩා ටිකක් ඉහළින් ලියලා තමයි ඒ නාමය සඳහන් කරන්නේ. ඒ නගරයේ අනන්‍යතාව වන අයිගල් කුලුන සංකේතවත් වන විධියට තමයි නාමකරණය පවා සිදු කරන්නේ. දැන් ලංකාවේ ගාල්ල කොටුව, මහනුවර දළදා මාළිගාව, ඒ වාගේම සැන් ෆ්‍රැන්සිස්කෝ නගරය ගන්නොත් Golden Gate Bridge එක වාගේ ඒ නගරයට ආවේණික වූ සමහර ලක්ෂණ පාවිච්චි කරමින් තමයි city branding කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම ඉදිරි අවුරුදු 20ක, 30ක කාලය තුළ ඒ නගරය සකස් කරන්න ඕනෑ කොහොමද, නගරයේ ආර්ථික සංවර්ධනයේ දිශානතිය කොහේටද ළඟා වෙන්න ඕනෑ, සංචාරක ආකර්ෂණය ලබා ගන්නේ කොහොමද, ව්‍යාපාරික ප්‍රජාවට ආයෝජන අවස්ථා උදා කරලා දෙන්න ඕනෑ කොහොමද කියන කරුණු සැලකිල්ලට අරගෙන තමයි city branding කරන්න ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்) (The Hon. Chairman)
Order, please! පාර්ලිමේන්තුව යළි රැස් වේ.

ඊට අනුකූලව පාර්ලිමේන්තුව එක්රැස් විය.
அதன்படி, பாராளுமன்றம் மீண்டும் கூடியது. Accordingly, Parliament resumed.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்) (The Hon. Speaker)
අද දින විවාදයේ කටයුතු අවසන් වන තෙක් අවශ්‍ය කාලය ලබා ගැනීමට සභාව එකඟද?

ගරු මන්ත්වරු
(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்) (Hon. Members)
Aye.

කාරක සභාවෙහිදී නවදුරටත් සලකා බලන ලදී -
[ගරු කථානායකතුමා මූලාසනාරූඪ විය.]
குழுவில் மேலும் ஆராயப்பட்டது. -
[மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.]
Considered further in Committee. -
[THE HON.SPEAKER in the Chair.]

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

ගරු අමාත්‍යතුමා කථා කරන්න.

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க)
(The Hon. Anura Karunathilaka)

ස්තූතියි, ගරු සභාපතිතුමනි.

ඒ අනුව මම සඳහන් කළා වාගේ මේ 2025 වසරේදී අපි Clean Sri Lanka වැඩසටහනේ එක් ව්‍යාපෘතියක් හැටියට ලංකාවේ තේරා ගත් නගර කිහිපයකින් මේ නගර සන්නාමකරණය ආරම්භ කරනවා. මේ අවුරුද්දේදී අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව, සීගිරිය, ගාල්ල, කතරගම, මහනුවර, ඇල්ල, කොළඹ කොටුව හා ත්‍රිකුණාමලය ආදී ප්‍රදේශවල නගර සන්නාමකරණය - city branding - සඳහා අපි කටයුතු කරනවා. ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 500ක් වැය කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේම අපි ලස්සන ජීවිතයක් ගැන කථා කරනකොට මිනිස්සු ජීවත් වන පරිසරය වාගේම ඒ පුද්ගලයන්ගේ නිවාස ගැනත් අමතක කරන්න බැහැ. "පොහොසත් රටක් - ලස්සන ජීවිතයක්" කියන අපේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනය තුළ අපි හැම පුරවැසියෙකුටම සැප පහසු, සෞඛ්‍යාරක්ෂිත රටක් ඇතිකර දීම පිළිබඳව ප්‍රකාශ කළේ අන්ත ඒ නිසායි. සාමාන්‍යයෙන් ලංකාවේ නිවාස අවශ්‍යතාව මේ වෙනකොට වසරකට ලක්ෂ 8ක්, 10ක් කියලා තමයි සංඛ්‍යාලේඛනවල තිබෙන්නේ. 2012-2022 දක්වා කාලය තුළ නිවාස අවශ්‍යතාව සාමාන්‍යයෙන් සියයට 11.9කින් වැඩි වුණත් නිවාස සැපයීමේ වේගය වැඩිවෙලා තිබෙන්නේ සියයට 9.5කින්. එතකොට මේ සංඛ්‍යාලේඛන දිහා බැලුවාම පෙනෙනවා, ඒ අගයන් දෙක අතර වෙනසක් තිබෙන බව. අවශ්‍යතාව වැඩි වෙන වේගය වැඩියි. නමුත් අවශ්‍යතාව සපුරාලන වේගය අනුව අපි ඉන්නේ ඒකට වඩා මදක් පිටුපසින්. ඒ වාගේම විශේෂයෙන් කොළඹ නගරය ගන්නොත්, සමස්ත ලංකාව තුළ නිවාස අවශ්‍යතාව සියයට 11.9කින් වැඩි වෙනකොට කොළඹ නගරය තුළ නිවාස අවශ්‍යතාව සාමාන්‍යයෙන් සියයට 10කින් තමයි වැඩි වෙන්නේ. ඒකට විශේෂ හේතුවක් තිබෙනවා. කොළඹ නගරයෙන් ඇත් වෙලා ජනාවාස බිහිවීම තමයි ඒකෙන් පෙනෙන්නේ. නමුත් කොළඹ නගරය තුළ නිවාස අවශ්‍යතාව සියයට 10කින් වැඩි වෙනකොට සැපයීම සිද්ධ වෙන්නේ සියයට 7.4ක වේගයකින් විතරයි. ඒ අනුව අපට පෙනෙන දෙය තමයි, නිවාස අවශ්‍යතාව වේගයෙන් වැඩි වෙනවා, නමුත් ඒකට මදක් පිටුපසින් තමයි සපුරාලීමේ වේගය පවතින්නේ කියන එක.

ඒ නිසා පුරවැසියාගේ නිවාස සැපයීම පිළිබඳව අපි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරලා කටයුතු කරන්න ඕනෑ කියන එක හරි පැහැදිලියි. ඒ නිසා තමයි මේ අවුරුද්දේදී අපි විවිධ අරමුදල් හරහා රුපියල් බිලියන 39.2ක් ඒ සඳහා වැය කරන්නේ.

නාගරික සංවර්ධන, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස අමාත්‍යාංශය හැටියට ප්‍රධාන වශයෙන් නිවාස ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරන ආයතන 3ක් තිබෙනවා. නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ඒ සඳහා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් යොදවන්න අපි මේ වෙනකොට බලාපොරොත්තුවෙන්න ඉන්නවා. අඩු ආදායම්ලාභීන් වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 3,054ක් යොදවනවා. මේ සභාවේදී සාකච්ඡා වුණා උතුරු, නැහෙනහිර, විශේෂයෙන් වන්නි දිස්ත්‍රික්කය තුළත්, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය තුළත් විවිධ ව්‍යාපෘති හරහා ඉස්සර ක්‍රියාත්මක කළ සමහර නිවාස ව්‍යාපෘති සම්පූර්ණ වෙලා නැහැ, ඒවා අතරමැදි තත්ව වෙලා තිබෙනවා කියලා. විශේෂයෙන් 2015-2019 කාලය තුළ පටන් ගත් ඒ විධියට අසම්පූර්ණ නිවාස 45,117ක් තිබෙනවා ගරු

සභාපතිතුමනි. සමහර ඒවායේ තිබෙන්නේ අත්තිවාරම් විතරයි, සමහර ඒවායේ ජනෙල් මට්ටමට විතරයි සම්පූර්ණ කරලා තිබෙන්නේ, සමහර ඒවා වහල මට්ටමටවත් ගිහිල්ලා නැහැ, තවත් සමහරක වහල නිම කරලා තිබෙනවා, නමුත් ඉතිරි ටික සම්පූර්ණ කරලා නැහැ. ලංකාවේ මේ වෙනකොට මේ විධියට තිබෙන සම්පූර්ණ නිවාස සංඛ්‍යාව 45,117ක්. අපි බලාපොරොත්තු වුණත් සමහර විට අපට බැරි වෙයි මේ 45,117ම මේ අවුරුද්ද තුළ සම්පූර්ණ කරන්න. නමුත් මම කලින් සඳහන් කළ රුපියල් බිලියන 3,054ම වෙන දා අපි ණය හැටියටයි පාවිච්චි කරන්නේ. හැබැයි අපි මේ අවුරුද්දේ බලාපොරොත්තු වෙනවා ආධාර හැටියටම ලබා දෙමින් මේ නිවාස 45,117ත් කොටසකටත්, ඒ වාගේම නව නිවාස සඳහාත් වෙන් කරන්න. සමහර වෙලාවට, "නිවාස හැඳුවා, නිවාස හදනවා" කියලා විශේෂ අවධානයෙන් කථා කරලා මාධ්‍ය සංදර්ශන පෙන්වුවත් අපට කල්පනා කරලා බලන්න වෙනවා ඒ වෙගයෙන් ඒ දේවල් සිද්ධ වෙලා තිබෙනවාද කියලා.

මම උදාහරණයක් ගන්නම්. 2015-2019 කාලය තුළ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ආදර්ශ ගම්මාන ව්‍යාපෘති 333ක් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. එයින් 269ක් ණය ගම්මාන හැටියට තමයි ක්‍රියාත්මක කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, ආධාර ගම්මාන හැටියට 64ක් යෝජනා වෙලා ආරම්භ කරලා තිබුණා. ඒ, ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ 50ක් සහ "ග්‍රම ශක්ති" ව්‍යාපෘතිය හරහා 14ක්. නමුත් අවාසනාවකට මේ කාලය තුළ සම්පූර්ණ කරලා තිබෙන්නේ අර 269ත් 83ක් විතරයි; විවෘත කරලා තිබෙන්නේ 83ක් විතරයි. ඉන්දියානු ව්‍යාපෘතියෙන් විවෘත කරලා තිබෙන්නේ එක ගම්මානයක් විතරයි. "ග්‍රම ශක්ති" ව්‍යාපෘතියෙන් 14ක් විවෘත කිරීමට තිබුණා, නමුත් විවෘත කරලා තිබෙන්නේ එකක් විතරයි. එතකොට මේකෙන් ජේනවා සමහර දේවල් ලොකු සද්දයක් දාලා කළාට ඇත්තටම නිසි නායකත්වයක්, නිසි මහ පෙන්වීමක් යටතේ මේ ව්‍යාපෘති කරලා නැති බව. ආධාරවලින් කරන නිසා ගොඩක් වෙලාවට මේවාට මුදල් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් ඇති වෙන්නේ නැහැ. සම්පූර්ණ මුදල ලැබෙන්නේ නැති වුණත් සැලකිය යුතු මුදලක් ඉන්දියානු ආධාරවලින් ලැබෙනවා. ඒ නිසා අපට කල්පනා කරලා බලන්න වෙනවා සමහර දේවල් ශබ්ද දාලා කළාට ඇත්තටම ඒ දේවල් සිද්ධ වෙලා තිබෙනවාද කියලා.

අද දවසේ සාකච්ඡාව තුළ මතු වුණු තවත් එක කරුණකට මම අවධානය යොමු කරන්න කැමැතියි. අපේ ගරු දිලීප් වෙදආරච්චි මන්නිතුමා මේ අවස්ථාවේ සභාවේ නැහැ. එතුමා කථා කරද්දී නිවැසියන් 255ක් ඉන්න වීරකැටිය, නයිගල නිවාස ව්‍යාපෘතියක් ගැන කිව්වා. නමුත් එතැනට ජල සම්පාදනය සිද්ධ වෙලා නැහැ. ඇත්තටම අපි සොයලා බැලුවාම ජේන කාරණය තමයි, මේ ගමට නළ ජලය සපයන්න ජාතික ජලාපවහන මණ්ඩලයට පුළුවන්කමක් නැහැ, අදාල පීඩනය එතැනට නැති නිසා. ඒ නිසා ඒ ගම්මාන හදනකොට, නිවාස ව්‍යාපෘති හදනකොට අපි විසින් සැලකිල්ලට ගත යුතු කාරණයක් තමයි අදාළ යටිතල පහසුකම්, මහජන සේවා සම්පාදනය කිරීම සඳහා සැලසුමක් තිබෙනවාද කියන. එහෙම සැලසුමක් නැතිව, ජලය සපයන්න, විදුලිය සපයන්න, අත්‍යවශ්‍ය දේවල් සපයන්න සැලසුමක් නැතිව ආරම්භ කරන සමහර ව්‍යාපෘති නිසා ඇත්තටම අවසානයේ සිද්ධ වෙන්නේ ඒ නිවාසලාභීන් කබලෙන් ලිපට වැටුණා වාගේ තත්ත්වයකට පත් වෙන එකයි.

අපි සොයලා බැලුවා, නයිගල ඒ කියන තැන ගැන. එතැනට National Water Supply and Drainage Board එකෙන් supply එක දෙන්න බැහැ. නමුත් නළ ලීදක් සකසලා ජල ව්‍යාපෘතියක් හදලා ඒ පිළිබඳ කටයුතු කරන්න පුළුවන්. ඉදිරියේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මම කලින් සඳහන් කළා වාගේ මේ හතළිස් පන්දහස් ගණනට සහ

අලුත් නිවාසලාභීන්ට නිවාස සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ විවිධ ව්‍යාපෘති හරහා නිවාස ආධාර ලබා දෙන්න, ඒ හරහා ඔවුන්ගේ නිවාස අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කරන්න කටයුතු කරන බව මම මේ අවස්ථාවේ ගරු සභාවට දැනුම් දෙන්න කැමැතියි.

මම තව එක කරුණක් සඳහන් කරලා නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියේ කටයුතු පිළිබඳවත් කථා කරන්නම්. ඔබතුමන්ලාට මේ කාරණය මතක ඇති. අපේ ජනාධිපතිතුමා අය වැය කථාව තුළ සඳහන් කළා, උතුරු, නැගෙනහිර පළාත්වල ගැටුම්වලින් පීඩාවට පත් ජනතාවට රුපියල් මිලියන 2,500ක් වෙන් කරනවා කියලා. ඒ වාගේම උතුරු, නැගෙනහිර පළාත්වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තවත් රුපියල් මිලියන 1,000ක් ලබා දෙනවා කිව්වා. මේ අය වැය විවාදය තුළ බොහෝ අවස්ථාවලදී අපට අහන්න ලැබුණා, උතුරට සහ නැගෙනහිරට සමහර දේවල් ලැබුණේ නැහැ කියලා. නමුත් ප්‍රතිපාදන ලැබෙන විධියට අපි කටයුතු කරනවා. අපි දන්නවා, ඒ ප්‍රදේශවල ජනතාව අඳුරු කාලයක් ගත කරපු බව. විශේෂයෙන් අවධානයට ලක් විය යුතු, ඒ හරහා විශේෂයෙන් ප්‍රතිපාදන ලැබිය යුතු කලාපයක් හැටියට තමයි උතුරු, නැගෙනහිර අපි විසින් හඳුනාගත යුත්තේ. ඒ නිසා ලැබෙන ප්‍රතිපාදන අනුව නිවාස සහ අනෙක් යටිතල පහසුකම් සම්පූර්ණ කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් මේ අය වැය තුළින් ප්‍රතිපාදන හැටියට වෙන් කරලා තිබෙනවා.

ඒ වාගේම UDA එක යටතේ, අපේ නාගරික ජනාවාස සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ විවිධ ව්‍යාපෘති හරහා නිවාස අවශ්‍යතා ඉටු කරලීම සඳහා අපි මේ අමාත්‍යාංශයට මේ වනවිට මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. වෙලාව ප්‍රමාණවත් නැති නිසා මම ඒ සංඛ්‍යාලේඛන ඉදිරිපත් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. ඒන ආධාර යටතේ ලැබුණු ව්‍යාපෘති හරහා, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ජනනය කරපු අරමුදල් හරහා මේ නිවාස අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා ඉදිරියේදී අපි කටයුතු කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ආරම්භ කරලා තිබුණු විවිධ නිවාස ව්‍යාපෘති පසුගිය කාලයේ ඇති වෙච්ච ආර්ථික අර්බුදය නිසා මේ වනවිට මහ නතර වෙලා තිබෙනවා. අපි මේ අවුරුද්ද තුළ සමහර වෙලාවට පෞද්ගලික ආයෝජකයන් සම්බන්ධ කර ගනිමින් ඒ නිවාස ව්‍යාපෘති ඉදිරියට අරගෙන යන්න කටයුතු කරන බව මම මේ අවස්ථාවේ සඳහන් කරන්න කැමතියි. විශේෂයෙන් සමහර පළාත්වල තිබෙන දේවල් මම නම් වශයෙන් සඳහන් කරන්න උත්සාහ කරන්නේ නැහැ, කාලය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් තිබෙන නිසා. නමුත් ඇණ හිට තිබෙන බොහෝ නිවාස ව්‍යාපෘතිවලට මේ වනවිට සැලසුම් සකස් කරලා තිබෙනවා. ඊයේ දවසේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමන්, මමත් නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියත් එක්ක සාකච්ඡා කළා. අවශ්‍ය නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙනුත් ඒ අයත් එක්ක සාකච්ඡා කළා. ඒ වාගේම අනෙකුත් ආයතනත් එක්ක අපි මේක සාකච්ඡා කරලා මේ අවුරුද්ද තුළ සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මම කලින් කිව්වා වාගේ ජල සම්පාදනය පැත්තෙන් විශාලම මුදලක් වෙන් කරලා තිබෙන්නේ පානීය ජල අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කරන්නයි. ඒ වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 109කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් අපි වියදම් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ සමහර ව්‍යාපෘති දැනටමත් ආරම්භ කරලා විවිධ හේතූන් නිසා අතරමග නතර කරලා තිබෙන්නේ. අපි මේ අවුරුද්ද තුළ ඒ ව්‍යාපෘතිවල වැඩ නැවතත් ආරම්භ කරලා ඉදිරියට පානීය ජල අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා කටයුතු කරන බව මම මේ අවස්ථාවේ සඳහන් කරන්න කැමැතියි. මම එක උදාහරණක් විතරක් සඳහන් කරලා ඊළඟ කරුණට යන්නම්. අනුරාධපුර උතුර ජලසම්පාදන ව්‍යාපෘතිය සඳහා අපි මේ අවුරුද්දේ රුපියල් මිලියන

6,432ක් වැය කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒකෙන් නව ජල සම්බන්ධතා 67,000ක් සම්පූර්ණ කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ අනුව,-

ගරු සභාපතිතුමා
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)
(The Hon. Chairman)
Hon. Minister, your time is over.

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(*மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க*)
(The Hon. Anura Karunathilaka)
මම අවසන් කරන්නම්, ගරු සභාපතිතුමනි.

ඒ අනුව ඉතා විශාල අරමුදල් ප්‍රමාණයක් ඒ, ඒ ක්ෂේත්‍රවලට යොමු කරමින්, මේ අමාත්‍යාංශයට පැවරිලා තිබෙන විෂය පථ ඔස්සේ කටයුතු කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ඉතා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වෙන් වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන් තවත් එක කරුණක් කියලා මම මගේ කථාව අවසන් කරන්නම්, ගරු සභාපතිතුමනි. ගංවතුර ප්‍රශ්නය ගැන අපි දන්නවා. ඒ වාගේම සහ අපද්‍රව්‍ය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයන් අද ලංකාවේ බරපතළ ප්‍රශ්නයක් බව අපි දන්නවා. මේ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමේ වගකීමෙන් සැලකිය යුතු කොටසක් ඉටු කිරීම අපේ අමාත්‍යාංශය හරහා සිද්ධ වෙනවා. එහිදී බොහෝ වෙලාවට අප දකින කාරණයක් තමයි, සමහර නගර ගංවතුරටත් වඩා වැසි වතුර නිසා යට වෙනවා කියන එක. ඒ නිසා වැසි වතුර පාලනය කිරීම සඳහා කටයුතු කළ යුතුයි. එහිදී විශේෂයෙන්ම අනවසර ඉදිකිරීම් වළක්වන්න, ඒවා ඉවත් කරන්න, ඒ වාගේම retention areas වල වැසි වතුර රඳවා ගැනීමේ කටයුතු වැඩිදියුණු කරලා වැසි ජලයෙන් 1/3ක් රඳවා ගන්න, 1/3ක් භූගත කිරීම සඳහා සහ ඉතුරු 1/3 ගංගා ඇළ දොළ හරහා මුහුදට ගලා යෑමට සැලැස්වීම සඳහා කටයුතු කරන්න මේ වන කොට සැලසුම් සකස් කර තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, මේ අවුරුද්දේ ඒ වෙනුවෙන් ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව හරහා රුපියල් මිලියන 700ක් වැය කරන්න.

මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තවත් ආයතන ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. අපි උත්සාහ කරනවා, අපේ අමාත්‍යාංශයට වෙන් කර තිබෙන සියලු මුදල් මේ අවුරුද්ද ඇතුළත ඒ සියලු ආයතන හරහා භාවිත කරලා හොඳ ප්‍රතිඵලයක් රටේ ජනතාවට ලබා දෙන්න. අපි දන්නවා, ඉතා ප්‍රතිඵලදායී, සාධනීය යෝජනා රැසක් මේ අය වැය තුළින් ඉදිරිපත් කිරීමට අපට පුළුවන්කම ලැබුණු බව. ඒ වෙනුවෙන් කටයුතු කරපු අපේ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා, අතිරේක ලේකම්වරුන්, සැලසුම් අධ්‍යක්ෂවරුන්, සියලු ආයතන ප්‍රධානීන්, ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරීතුමා ඇතුළු සියලු නිලධාරීන්ට මම මේ අවස්ථාවේ විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා, ඉතාම සාධනීය සහ ප්‍රතිඵලදායී යෝජනා රැසක් ඉදිරිපත් කරලා, ඒවාට මුදල් වෙන් කරගෙන මේ අවුරුද්ද තුළ වඩා හොඳ සේවයක් ජනතාවට ලබා දීම සඳහා කටයුතු කිරීමට දැරූ උත්සාහය සම්බන්ධයෙන්.

මා කලින් සඳහන් කළා වාගේ මේ ලැබුණු මුදල් ප්‍රතිපාදන සියල්ල මේ අවුරුද්ද තුළ වියදම් කරලා මේ අවුරුද්ද අවසානයේදී "අපට ලැබුණු වගකීම අපි නිසි පරිදි ඉටු කළා" කියන තෘප්තිමත් හැඟීමෙන් යුතුව ඊළඟ අවුරුද්දට පිය මනින්න පුළුවන් වන විධියට සියලු නිලධාරීන් ඇතුළු අපි ඔක්කෝම එකට එකතු වෙලා වැඩ කරමු. ඒ සඳහා මේ ගරු සභාවේ සියලු දෙනාගේ - පක්ෂ, විපක්ෂ සියලු දෙනාගේ - සහයෝගය බලාපොරොත්තු වෙමින් මම නිහඬ වෙනවා.

බෙහෙවින්ම ස්තූතියි.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

The Hon. Bimal Rathnayake, please.

[අ.භා. 6.11]

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க - போக்குவரத்து, நெடுஞ் சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)

(The Hon. Bimal Rathnayake - Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation and Leader of the House of Parliament)

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධව අසන ලද ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු ලබා දෙන මේ අවස්ථාවේ ගරු විපක්ෂයේ ප්‍රධාන සංවිධායකතුමා ඇතුළු මන්ත්‍රීවරුන් මේ ගරු සභාවේ රැඳී සිටීම ගැන මා ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, ගරු මන්ත්‍රීවරුන් මතු කළ ප්‍රධාන කාරණාවලට මම ටෙලිග්‍රෑම් ක්‍රමයට ඉක්මනින් පිළිතුරු දෙන්නම්.

The Hon. (Dr.) Kavinda Heshan Jayawardhana ඇතෙකු ගැන කිව්වා. එම කාරණය මගේ අමාත්‍යාංශයට අදාළ නැති වූණාට අපේ රටට අදාළයි. ඒ, සුමේධ කියන ඇතාගේ දළය අහිමි කළ ලොරි රථ රියදුරා අත්අඩංගුවට අරගෙන 21වැනි දා දක්වා රක්ෂිත බන්ධනාගාරගත කර තිබෙනවා, නඩු අංක B/332/2025 යටතේ. වනජීවී නිලධාරීන් එම කටයුත්ත කර තිබෙනවා. ගරු මන්ත්‍රීතුමා ඒ ගැන විශාල උනන්දුවක් දැක්වූ නිසායි මා ඒ පිළිබඳව සඳහන් කළේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට කොළඹ වරායේ ECT පර්යන්තය පිළිබඳව යම් යම් ප්‍රශ්න මතු කළා. ගරු ජනිත රුවන් කොඩිතුට්ටි නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් ඒ ගැන පැහැදිලි කළා. මම ඉතා ඉක්මනින් ඒ ගැන කියන්න කැමැතියි. කොළඹ වරාය සතුව තිබෙන strategically ගොඩක්ම වැදගත් terminal එක එයයි. වරායේ වෘත්තීය සමිති සටන් කරලා, වරාය සේවකයන් සටන් කරලා දිනාගත් දෙයක්, ඒක. අපි එය පෞද්ගලිකරණය කරන්නේ නැහැ. නමුත් එය ඉතාම හොඳින් කළමනාකරණය කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, එහි කටයුතු අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වන timeline එක මේ විධියටයි තිබෙන්නේ. එහි 1 වැනි කොටසේ කටයුතු 2025 මාර්තු වල අවසන් කරන්නයි නියමිතව තිබුණේ. දැන් එහි කටයුතු අවසන්. ඊළඟට, එහි 2 වැනි කොටසේ කටයුතු 2025 ජූනි වල, ඒ කියන්නේ තව මාස තුනකිනුත්, 3 වැනි කොටසේ කටයුතු 2025 ඔක්තෝබර් වලත්, 4 වැනි කොටසේ කටයුතු 2025 නොවැම්බර් වලත්, 5 වැනි කොටසේ කටයුතු 2026 ජූලි වලත් සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, වරාය අධිකාරියේ වර්තමාන නායකත්වය වාගේම මීට කලින් හිටපු, මේ සම්බන්ධව කටයුතු කරපු දක්ෂ, අවංක නිලධාරීන් ද අපි මේකට සම්බන්ධ කරගෙන තිබෙනවා; වෘත්තීය සමිතිත් සම්බන්ධ කරගෙන තිබෙනවා; ඒ වාගේම කොළඹ වරාය පිළිබඳව ලෝක බැංකුවෙන් සම්බන්ධ කරගෙන තිබෙන ඒ විශේෂඥවරයාත් සම්බන්ධ කරගෙන තිබෙනවා.

අපි steering committee එකක් හඳුලා තිබෙනවා. අපි විශ්වාස කරනවා, ඒ steering committee එකෙන් ECT එක ඉතාම පිළිවෙලට ගොඩ නගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. මේකේ ටෙන්ඩර්වල කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැහැ. කරන්න ගිය හොරකමක්

නතර කරන්න අප දරපු උත්සාහයක් විතරයි තිබෙන්නේ. ඒකෙන් විශේෂ ප්‍රමාදයක් වෙන්නේ නැහැ.

ඒ වාගේම, වරාය පිවිසුම් මාර්ගයේ design එක පිළිබඳවත් options ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ options දෙකෙන් දැනට ඇඳලා තිබෙන drawing එකයි, ප්‍රධාන නිලධාරී යෝජනා කර තිබෙන alternative design එකයි කියන දෙකේම simulation එකක් කරලා වඩාත්ම සුදුසු එක මොකක්ද කියලා තෝරාගන්න. මොකද, කොළඹ වරාය කියන්නේ, ශ්‍රී ලංකාවට ලැබීවිච දායාදයක්; අපේ රටට blessed රටක් වෙලා තිබෙන ප්‍රධාන හේතුවක්. ඕනෑම දෙයක් එක්ක අපට එක එක දේවල් කරන්න පුළුවන්. නමුත්, කොළඹ වරාය එක්ක දැමියකින්වත් සෙල්ලම් කරන්න අපි නම් බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. ඒක ඉතාම පරිස්සමෙන්, අනාගත පරපුර වෙනුවෙන් අවුරුදු සිය ගණනක්, දහස් ගණනක් යනකල්, ආරක්ෂා කරගත යුතු දෙයක්. අපි විශ්වාස කරනවා, ලෝකයේ නැව් යනකල් කොළඹ වරාය ලෝකයේ ඉහළම වරායන් අතර තිබේවි කියලා. මෙවිච විනාශයක් වූණාට පසුවත් ඒක 13th place එකේ ඉන්නවා. හොඳම වරායන් 20-25 අතර කොළඹ වරාය දිගටම ඉඳලා තිබෙනවා. මේක මහන්සි වෙලා ගොඩ නැගුවොත් මම හිතනවා ඉදිරියට යන්න පුළුවන් කියලා. ඒ නිසා ඒ වරායත් එක්ක නරක දේවල් මොකක් කරන්න අපි කොහෙත්ම බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ.

ඒ වාගේම රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ claims ගැනත් කිව්වා. Claims දාන්න පුළුවන්. Claims industry එකක් තිබෙනවා, road developmentවලට අදාළව. වෙනම කොමිපැනි තිබෙනවා, බොරු claims දමන. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, රජයේ බුද්ධි අංශ යොදාගෙන ඒගොල්ලන් අත්අඩංගුවට ගන්න. මොකද, ඔවුන් රටට වංචා කරන අය. ජනාධිපතිතුමාත් මෙතැනදී ඒ ගැන කිව්වා. විශේෂයෙන්ම private බදු නිලධාරීන්ට පවා කිව්වා, රටට බදු අහිමි වන විධියට bills හදන්න එපා කියලා. ඒකම කරන කණ්ඩායමක් ඉන්නවා. Road developmentවලට අදාළව රුපියල් මිලියන 300 ඒවාට බිලියන 10 bills දමන සමාගම් තිබෙනවා. අපි ඒවා හොයනවා. දැනටත් හොයා ගෙන තිබෙනවා. ඒවා අනිවාර්යයෙන් අල්ලනවා. ඒ නිසා අපි warn කරනවා, ඒ සෙල්ලමට එන්න එපා කියලා. විශ්වාස කරන්න ගරු සභාපතිතුමනි, මිලියන 200, 300 ඒවාට මිලියන 10,000 bills දානවා. ඊට පස්සේ අවුරුදු ගණන් එක එක committees දමාගෙන - amicable committees කියයි, තවත් එක එක නම් කියයි - තිබෙනවා. මේක වැරදි industry එකක්. මම ඉතාම පැහැදිලිව කියන්න කැමැතියි, අපි කිසිම කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුගෙන් වතුර උගුරක් ගන්නේ නැති බව. අපි ප්‍රධාන පෙළේ සිටින සියලු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මෑතකදී කැඳවන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා. අපි ඔවුන්ට එක භාෂාවකින් කියනවා, "ඔබ වැදගත්. ඔබගේ සේවය අපට කරන්න බැහැ. හැබැයි, කරුණාකර රටේ ඉදිකිරීම් කර්මාන්තය හරියාකාරව පිළිවෙළක් ඇතුළු කරන්න" කියලා. මොකද, "ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ ඉන්නේ දුෂිතයන්" කියලා කියන එක ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ ප්‍රධානීන්ට හොඳයි කියලා මම හිතන්නේ නැහැ. ඒගොල්ලන් මේ ඉදිකිරීම් කර්මාන්තය හරියාකාරව කරනවා නම්, අපි ආණ්ඩුවක් වශයෙන් මහන්සි වෙලා ඒ අයට ශක්තිය ලබා දෙන්න ලැස්තියි. ලෝකයේ වෙනත් රටවලත් ඒගොල්ලන් ව්‍යාපාර ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. අපේ කාර්යශූර තානාපති සේවාවන් ඉදිරියේදී ඇති වූණාට පසුව ඒවාට තවත් ශක්තිය ලබා දෙන්න අපි සූදානම්.

ගරු සභාපතිතුමනි, මගේ කථාව අවසන් කිරීමට කලින් මම තවත් කාරණා කීපයක් කියන්න කැමැතියි. අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙනවා, සීමාසහිත ලක්දිව ඉංජිනේරු (පුද්ගලික) සමාගම. එය ඉතාම ජවයක් ලබා දුන්නු ආයතනයක්. ඇත්තටම,

අපේ morale boost කරපු ආයතනයක්. එහි ඉතාම අමාරුවෙන් වැඩ කරන ඒ සේවක මණ්ඩලය මේ අවස්ථාවේදී අපි ආදරයෙන් මතක් කරන්න කැමැතියි. අපි ඔවුන්ට උදවු කරන්නත් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේම සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය ගැනත් මම කියන්න ඕනෑ. මෙතැනදී කිව්වා, Batticaloa International Airport එක ගැන. ඒවා ඡන්ද පොරොන්දුවලට වාගෙයි කරලා තිබෙන්නේ. ඒක International Airport එකක් බවට පත් කරලා තිබෙන්නේ feasibility studies වලින් තොරවයි. නමුත්, දැන් ඒක International Airport එකක්. අපි ඉස්සෙල්ලාම උත්සාහ කරනවා, ලංකාවේ domestic operators ලාට හරි පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් වන විධියට එය හදන්න. ඒකට ලොකු බාධාවක් තිබෙනවා. මොකද, අපේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය තමයි ලංකාවේ ගුවන් යානා කටයුතු පිළිබඳව නීති රීති හදන්නේ. අපි ළඟදී ඒක රාශි කළා, ලංකාවේ -දේශීය වශයෙන්- ගුවන් ගමන් සේවා පවත්වා ගෙන යන සමාගම් සහ පුද්ගලයන්. ඔවුන්ට තිබෙන ලොකු ප්‍රශ්නයක් තමයි, ලංකාවේ ගුවන් ගමන් සඳහා domestic law එකක් නොමැති වීම. අපි පාවිච්චි කරන්නේ, ජාත්‍යන්තර නීතියමයි. Insurance වල අප නියාගන්න ඕනෑ quality එක ගොඩක් වැඩි වීමත් එක හේතුවක් වෙලා තිබෙනවා, අපේ දේශීය ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය තවදුරටත් වර්ධනය කරන්න. අපි ඒකෙන් කියන්නේ safety levels අඩු කරනවා කියන එක නොවෙයි. නමුත්, ලෝකයේ තරගකාරී මට්ටමට අපි ඉන්න ඕනෑ. අපි extremely high security levels වලට ගියොත් අපට industry එකක් නැහැ. අපි low level එකට ආවොත් මිනිස්සු fly කරන එකක් නැහැ, මොනවා හරි වැරද්දක් වුණොත්.

එම නිසා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට අපි කියලා තිබෙනවා, customized domestic law එකක් හදන්න කියලා. අපි ඉතා ඉක්මනින් අදාළ නීති රීතිවලට අනුව කටයුතු කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. ඉස්සෙල්ලාම කරන්න වෙන්නේ ගරු සහාපතිතුමනි, අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපළවල් අතර දේශීය ගුවන් ගමන් වැඩිදියුණු කිරීමයි. ඒ සඳහා අපි මහත්සි වනවා.

ගරු සහාපතිතුමනි, ගුවන් තොටුපොළේ කරන්න යන වෙනස්කම් ගැන මට කියන්න බැරි වුණා. ඒ නිසා ඒ ගැන මම කියන්න කැමැතියි. එකක්, Terminal Two එක නැවත පටන් ගැනීම; අර ඇමති කෙනෙක් හොරකම් කරන්න ගිහිල්ලා නතර කරපු එක. අපි ජපානය සමඟ සාකච්ඡා කරලා ඒක ඔක්තෝබර්වල පටන් ගන්නවා. අපි මේ එන winter එක වන විට ඒකේ අලුතින් gates තිහක් විතර වැඩි කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. සමහර විට ඒ කාලය ඊට වඩා පොඩ්ඩක් වැඩි වෙන්න පුළුවන්. සමහර විට ලබන ජනවාරි වෙන්නත් පුළුවන්.

ගරු සහාපතිතුමනි, ඊළඟට, Department of Immigration and Emigration එක්ක කථා කරලා කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට e-gates හඳුන්වා දෙන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මොකද, දැන් කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට විශාල සෙනහක් එනවා. ඒ නිසා ඒ කටයුත්ත නිලධාරීන් මහින්ම කරන්න බැහැ. ඊළඟට, අපේ මගියෙකුට කටුනායකට බස් එකේ යන්න පුළුවන්කමක් තිබුණේ නැහැ. එතැන වෙන පාලනයක් තිබුණේ. දැන් අපි ඒක වෙනස් කරලා තිබෙන්නේ. අද මගියෙකුට -පිට රට යන කෙනෙකුට- පුළුවන් බස් එකෙන් ඇවිල්ලා බැහැලා Airport එකට යන්න. ඒ වාගේම, arrival කෙනෙකුට වුණත් බස් එකේ නැගලා යන්න පුළුවන්. අපි ඒ තත්වය තවත් දියුණු කරනවා. මොකද, airport එක හදලා තිබෙන්නේ එතැනින් යන එන මිනිසුන්ට සේවය සලසන්න මිස, දේශපාලනඥයන්ගේ භංවයියලාට හම්බ කරගෙන කන්න නොවෙයි. හැබැයි, අපි Airport එක අවට ඉන්න ප්‍රජාව ගැන සැලකිලිමත් වනවා.

ඒගොල්ලන්ට දිය හැකි සේවා ලබා දෙන්නත් අපි කටයුතු කරනවා.

ගරු සහාපතිතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශය ගැනත් මම පොඩ්ඩක් කියන්න කැමැතියි. අපේ අමාත්‍යාංශයේ දුෂණවලට එරෙහිව කටයුතු කරන ප්‍රධානම අංශය තමයි, අභ්‍යන්තර විගණන අංශය. ගරු සහාපතිතුමනි, ඒවා සියල්ලම අපි ශක්තිමත් කරනවා. මේ මොහොතේ ලංකාව රැක ගන්න පුළුවන් ප්‍රධානම කණ්ඩායමක් තමයි, විගණකවරු. එ ඊ නිසා ඔවුන්ගේ ශක්තිය වැඩි කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු සහාපතිතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙනවා SD&CC හා මහ නැගුම වාගේ ආයතන. ඒවා යම් අභියෝගයකට ලක් වෙලා තිබෙන ආයතන. ඒ ආයතන කොහොමද ඉස්සරහට ගත්තේ කියන ගැටලුවත් අපට තිබෙනවා. නමුත්, කැබිනට් මණ්ඩලයේ උපදෙස් මත අපට ඉස්සරහට යන්න පුළුවන් කියලා අපි හිතනවා.

අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් කෝච්චිද, බස්ද, වරායද, මහාමාර්ගද දියුණු කිරීමට අමතරව, අපගේ අමාත්‍යාංශය තුළත්, අපගේ පාර්ලිමේන්තු උපදේශක කාරක සභාව තුළත් අපි අලුත් විද්‍යාගාරයක් ඉදිකරමින් තිබෙනවා. ඒ විද්‍යාගාරය තමයි ලොරු සහාපතිතුමනි, අනාගතය සඳහා අවැසි නව පරම්පරාව නිර්මාණය කිරීමේදී ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ ගුවන් සේවා ඇමතිවරුන්, නියෝජ්‍ය ඇමතිවරුන්, සහාපතිවරුන්, අධ්‍යක්ෂවරු නිර්මාණය කිරීමේ විද්‍යාගාරය. එම විද්‍යාගාරයේ යතුර අපේ රට නිර්මාණය කරපු විශිෂ්ටතම උගෙනතු සහ නිහතමානිභාවයේ පරමාදර්ශයක් බඳු අප අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් මහාචාර්ය කපිල පෙරේරා මැතිතුමාගේ සහ මගේ අතේ දැනට රැඳී තිබෙනවා. මාගේ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරුන් දෙදෙනාම අනාගතයේ මෙම විෂයයන්වලින් මා පසු කර යන කැබිනට් ඇමතිවරුන් වන බවට දැනටමත් බොහෝ සාක්ෂි තිබෙනවා. අප නිදෙනාගේම පෞද්ගලික කාර්ය මණ්ඩලවල සිටින ඉතාම තරුණ, ඉතාම දක්ෂ, ඉතාම ගුණගරුක, ඉතාම කැපවීමෙන් වැඩ කරන පෞද්ගලික ලේකම්වරු, සම්බන්ධීකරණ ලේකම්වරු, මාධ්‍ය ලේකම්වරු හා මහජන සම්බන්ධතා නිලධාරීන් තුළින් ද, එමෙන්ම පාර්ලිමේන්තුවේ සහායක කාර්යාලයේ මගේ සම්බන්ධීකරණ ලේකම්වරු ලෙස කටයුතු කරන එම ආදරණීය තරුණ සහෝදර සහෝදරියන් තුළින් ද මම අනාගත අමාත්‍යවරුන්, අමාත්‍යවරියන්ගේ ජායාව දකිනවා; අතිවිශිෂ්ට අනාගත පරිපාලකයන් දකිනවා. එමෙන්ම නොබෝ කලකින් අමාත්‍යාංශයේ සුක්කානම භාර දිය හැකි, සියලු දෙපාර්තමේන්තු තුළ සේවය කරන අවංක, තරුණ, දක්ෂ දෙවන සහ තෙවන පෙළ මට්ටමේ රාජ්‍ය නිලධාරීන් දහසක්වත් හඳුනාගෙන ඔවුන්ට මෙම යෝධ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු ඉදිරියට ගෙන යෑමට භාර දීමට හැකි යැයි මා විශ්වාස කරනවා.

අවසාන වශයෙන්, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ ගැටලු මතුකරමින්, ඒවාට විසඳුම් යෝජනා කරමින් නිරන්තරයෙන් අපව දැනුවත් කරන පොදු ජනතාවටත්, අමාත්‍යාංශයේ විවිධ සේවා පිළිබඳව නිරන්තර ගුණදොස් සපයන ප්‍රාදේශීය මාධ්‍යවේදීන් ඇතුළු සියලු මාධ්‍යවේදී සහෝදර සහෝදරියන්ටත්, මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව වටිනා යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන්ටත් මාගේ ස්තූතිය පුද කරනවා.

අපගේ අමාත්‍යාංශයේ විවිධ ආයතනවල කටයුතු කරමින්, ඒ ආයතන රැක ගත් වෘත්තීය සමිතිවල සහෝදර සහෝදරියන්ටත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ඕනෑම ගැටලුවකදී තමන්ගේ ආසන්නයේ සහ දිස්ත්‍රික්කයේ සෑම තැනකටම මැදිහත් වෙමින්, ඒවා නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කරන මගේ ආදරණීය පක්ෂයේ මන්ත්‍රී සහෝදර

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

සහෝදරියන් ඇතුළු සියලු සංවිධායකවරුන්ටත්, අපගේ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සඳහා නිස්සරණාධාරණයෙන් උදවු කරන NIO Engineering කණ්ඩායමේ ආදරණීය සහෝදරියන්ටත් මාගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ඒ වාගේම, ස්වේච්ඡාවෙන් කටයුතු කරන විශේෂඥයන්, මිතුරන්, පක්ෂයේ ක්‍රියාධරයන්, සහායකවරුන්, උපදේශකයන් ඇතුළු සියලුදෙනාම මම ඉතා ගරුත්වයෙන්, සහෝදරත්වයෙන් මතක් කරන්න කැමැතියි.

ගරු සහායකවරුන්, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ කටයුතුවලට හා Clean Sri Lanka වැඩ පිළිවෙළ යටතේ අප වෙත පැමිණ ස්වේච්ඡාවෙන්, කැමැත්තෙන් උදවු කරන පෞද්ගලික සමාගම්වල නිලධාරීන් සහ විශේෂයෙන් බාලදක්ෂ ව්‍යාපාරයන් අප මෙහිදී සිහි කරන්න කැමැතියි. ඒ වාගේම, අපගේ ගුණ දොසේ ඉදිරිපත් කරමින්, අපට නිවැරදි වෙන්කර, වඩ වඩාත් fine tune වෙන්කර, උදවු කරන අපේ ගරු ගයන්ත කරුණානිලක මන්ත්‍රීතුමා ඇතුළු විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාටත් අපි මේ අවස්ථාවේදී ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

ගරු සහායකවරුන්, ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයේ ජනාධිපති ලේකම්තුමා ඇතුළු සහෝදර නිලධාරී මණ්ඩලයටත්, ඩිජිටල් ආර්ථික අමාත්‍යාංශය භාර අමාත්‍යතුමා, නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා ඇතුළු කණ්ඩායමටත්, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා ඇතුළු නිලධාරී මණ්ඩලයටත්, අපගේ අමාත්‍යාංශයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සහ අනිකුත් සියලු නිලධාරී මණ්ඩලයටත්, අවසාන වශයෙන්, මේ වගකීම මා වෙත පැවරූ අපගේ පක්ෂයට සහ ජනාධිපති අනුර කුමාර දිසානායක සහෝදරයාටත්, කැබිනට් මණ්ඩලයේ සියලු සහෝදර සහෝදරියන්ටත් මාගේ ස්තූතිය පුද කර සිටිනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு
MINISTRY OF TRANSPORT, HIGHWAYS AND CIVIL AVIATION

පුනරාවර්තන	රු. 52,410,000,000
මූලධන	රු. 421,000,000,000

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු සහායකවරුන්, මුදල් අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025 කාරක සභා අවස්ථාවේදී, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සඳහා පහත සඳහන් සංශෝධනය ඉදිරිපත් කරනවා:

"17 වන පිටුවේ, 13 වන ඡේදය ඉවත් කර ඒ වෙනුවට පහත සඳහන් අයිතමය ආදේශ කළ යුතුය:

මූලධන	රු. 435,100,000,000' "
-------	------------------------

ගරු සහායකවරුන්

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)

කාරක සභාව එකඟ ද?

ගරු මන්ත්‍රීවරු

(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
(Hon. Members)
Aye.

"මූලධන වියදම සඳහා රු.435,100,000,000 දක්වා වැඩි කළ මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

මූලධන වියදම සංශෝධනාකාරයෙන් උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

"මුළුතමන් සෙලවුණු අතිරික්තව ප්‍රධාන 435,100,000,000 අදාළවන අයවැයේ ජේරුකප්පටුමාක" ආදිය වඩාත් විශ්ලේෂණයට ලක්වීමට ඉඩ ඇති බවට සභා සම්මත විය.

මුළුතමන් සෙලවූ තීරණයට අදාළව අදාළවන අයවැයේ ජේරුකප්පටුමාක ඉරුකුණු කළ යුතු බවට සභා සම්මත විය.

Question, "That the increased sum of Rs. 435,100,000,000, for Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Capital Expenditure, as amended, ordered to stand part of the Schedule.

"117 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 1,133,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

117 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 57,000,000

"117 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 57,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

117 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

"தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுமருள் செலவுக்கான ரூபாய் 1,133,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" ආදිය වඩාත් විශ්ලේෂණයට ලක්වීමට ඉඩ ඇති බවට සභා සම්මත විය.

தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுமருள் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இரூக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு, ரூபாய் 57,000,000

"தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபாய் 57,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" ආදිය වඩාත් විශ්ලේෂණයට ලක්වීමට ඉඩ ඇති බවට සභා සම්මත විය.

தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இரூக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 1,133,000,000, for Head 117, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 117, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01.- Operational Activities - Capital Expenditure, Rs. 57,000,000

Question, "That the sum of Rs. 57,000,000, for Head 117, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 117, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන -

පුනරාවර්තන වියදම, රු.16,070,000,000;
මූලධන වියදම, රු. 389,036,000,000

නිකුත්කිරීමේදී 02.- අධිකාරීන්ගේ සේවකයන් -
මිනිසුන්ගේ සේවය, රුපාය 16,070,000,000;
මූලධන සේවය, රුපාය 389,036,000,000

Programme 02.- Development Activities -
Recurrent Expenditure, Rs. 16,070,000,000;
Capital Expenditure, Rs. 389,036,000,000

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු සභාපතිතුමනි, විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025 කාරක සභා අවස්ථාවේදී, 117 වන වැය ශීර්ෂයේ 02 වන වැඩසටහන සඳහා මා සංශෝධනය ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
කාරක සභාව එකඟ ද?

ගරු මන්ත්‍රීවරු

(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
(Hon. Members)
Aye.

මතු පළ වන යෝජනාව සභා සම්මත විය:

தீர்மானிக்கப்பட்டது:

Resolved:

"17 වන පිටුවේ, 17 වන ඡේදය ඉවත් කර ඒ වෙනුවට පහත සඳහන් අයිතමය ආදේශ කළ යුතුය:

'වැඩසටහන 02

සංවර්ධන වැඩසටහන රු. 16,070,000,000 රු. 402,036,000,000"

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

(මෙම සංශෝධනයේ අභිප්‍රාය වනුයේ, වැය ශීර්ෂ අංක 117 සඳහා අය වැය යෝජනා අංක 06,09,11 සහ 16 යටතේ වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් කරමින් රු.13,000,000,000කින් මූලධන ප්‍රතිපාදන වැඩි කිරීමයි.)

" 117වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු.16,070,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

117 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

" 117වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු.402,036,000,000 දක්වා වැඩි කළ මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

117 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සංශෝධනාකාරයෙන් උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

"තலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக் கான ரூபாய் 16,070,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

"தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக் கான அதிகரிக்கப்பட்ட ரூபாய் 402,036,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 117, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு திருத்தப் பட்டவாறு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 16,070,000,000, for Head 117, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 117, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Question, "That the increased sum of Rs. 402,036,000,000, for Head 117, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 117, Programme 02, Capital Expenditure, as amended, ordered to stand part of the Schedule.

306 වන ශීර්ෂය.- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන -

පුනරාවර්තන වියදම, රු. 31,378,000,000;
මූලධන වියදම, රු. 30,476,000,000

தலைப்பு 306.- இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களம்

නිකුත්කිරීමේදී 02.- අධිකාරීන්ගේ සේවකයන් -
මිනිසුන්ගේ සේවය, රුපාය 31,378,000,000;
මූලධන සේවය, රුපාය 30,476,000,000

HEAD 306.- DEPARTMENT OF SRI LANKA RAILWAYS

Programme 02. - Development Activities -
Recurrent Expenditure Rs. 31,378,000,000;
Capital Expenditure, Rs. 30,476,000,000

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු සභාපතිතුමනි, විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025 කාරක සභා අවස්ථාවේදී, 306 වන වැය ශීර්ෂයේ 02වන වැඩසටහන සඳහා මා සංශෝධනය ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
කාරක සභාව එකඟ ද?

ගරු මන්ත්‍රීවරු

(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
(Hon. Members)
Aye.

මතු පළ වන යෝජනාව සභා සම්මත විය:

தீர்மானிக்கப்பட்டது:

Resolved:

"17 වන පිටුවේ, 19 වන ඡේදය ඉවත් කර ඒ වෙනුවට පහත සඳහන් අයිතමය ආදේශ කළ යුතුය:

'වැඩසටහන 02

සංවර්ධන වැඩසටහන රු. 31,378,000,000 රු. 31,576,000,000"

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

(මෙම සංශෝධනයේ අභිප්‍රාය වනුයේ, වැය ශීර්ෂ අංක 306 සඳහා අය වැය යෝජනා අංක 23,42, හා 54 යටතේ වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් කරමින් රු.1,100,000,000කින් මූලධන ප්‍රතිපාදන වැඩි කිරීමයි.)

HEAD 336.- MERCHANT SHIPPING SECRETARIAT
 Programme 02. - Development Activities - Recurrent Expenditure,
 Rs. 166,000,000

Question, "That the sum of Rs. 166,000,000, for Head 336, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 336, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure,
 Rs. 25,000,000

Question, "That the sum of Rs. 25,000,000, for Head 336, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 336, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

நாගரிக் கட்டுமானம், ஓடிக்கிரீம் சபை
நகராட்சி அமைச்சு
நகராட்சி அமைச்சு, நிர்மாணிப்பு மற்றும்
வீடமைப்பு அமைச்சு
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT, CONSTRUCTION
AND HOUSING

புனர்ப்பணம்	ரூ. 3,282,000,000
மூலப்பணம்	ரூ. 98,000,000,000

மேலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற மொத்தம்
 (மாண்புமிகு அனூரா கருணாதிலக்க)
 (The Hon. Anura Karunathilaka)

மேலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற மொத்தம் 2025 ஆம் ஆண்டுக்கான பணம் ஒதுக்கீடு, நாசா கட்டுமானம், ஓடிக்கிரீம் சபை நிர்மாணிப்பு மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சு மூலமாக ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது.

"19 வது பிப்ரவரி, 20 வது சேப்டீம்பர் மாதம் 2025 ஆம் ஆண்டுக்கான பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது."

'மூலப்பணம் ரூ. 101,250,000,000'

மேலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற மொத்தம்
 (மாண்புமிகு தலைமைநாயகரும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
 (The Hon. Presiding Member)
 காரணம் சபை உறுப்பினர்?

மேலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற மொத்தம்
 (மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
 (Hon. Members)
 Aye.

"மூலப்பணம் ரூ. 101,250,000,000 டீக்கிரீம் சபை மூலமாக மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது" என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

மூலப்பணம் ரூ. 101,250,000,000 டீக்கிரீம் சபை மூலமாக மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

"மூலப்பணம் ரூ. 101,250,000,000 டீக்கிரீம் சபை மூலமாக மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது" என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

மூலப்பணம் ரூ. 101,250,000,000 டீக்கிரீம் சபை மூலமாக மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

Question, "That the increased sum of Rs. 101,250,000,000, for Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Capital Expenditure, as amended, ordered to stand part of the Schedule.

"123 வது டீக்கிரீம் 01 வது மூலப்பணம், புனர்ப்பணம் ரூ. 1,275,000,000 மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது" என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

123 வது டீக்கிரீம் 01 வது மூலப்பணம், புனர்ப்பணம் ரூ. 1,275,000,000 மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

01 வது மூலப்பணம்.- மூலப்பணம் - மூலப்பணம்
 ரூ. 86,000,000

"123 வது டீக்கிரீம் 01 வது மூலப்பணம், மூலப்பணம் ரூ. 86,000,000 மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது" என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

123 வது டீக்கிரீம் 01 வது மூலப்பணம், மூலப்பணம் ரூ. 86,000,000 மூலப்பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது என பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புமதிப்பு வழங்கியது.

"தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுமொரு செலவுக்கான ரூபாய் 1,275,000,000 அட்டவணைப்படி சேர்க்கப்படுமா" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுமொரு செலவுக்கான ரூபாய் 1,275,000,000 அட்டவணைப்படி சேர்க்கப்படுமா எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலப்பணம்
 செலவு, ரூபாய் 86,000,000

"தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலப்பணம் ரூ. 86,000,000 அட்டவணைப்படி சேர்க்கப்படுமா" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலப்பணம் ரூ. 86,000,000 அட்டவணைப்படி சேர்க்கப்படுமா எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 1,275,000,000, for Head 123, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 123, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01. - Operational Activities - Capital Expenditure,
 Rs. 86,000,000

Question, "That the sum of Rs. 86,000,000, for Head 123, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 123, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

02 வது மூலப்பணம்.- மூலப்பணம் மூலப்பணம் -

புனர்ப்பணம்	ரூ. 360,000,000;
மூலப்பணம்	ரூ. 95,003,000,000

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் -

மீண்டுமொரு செலவு,	ரூபாய் 360,000,000;
மூலப்பணம் செலவு,	ரூபாய் 95,003,000,000

Programme 02.- Development Activities -
 Recurrent Expenditure, Rs. 360,000,000;
 Capital Expenditure, Rs. 95,003,000,000

ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு அனூர கருணாதிலக்க)
(The Hon. Anura Karunathilaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2025 කාරක සභා අවස්ථාවේදී, 123 වන වැය ශීර්ෂයේ 02 වන වැඩසටහන සඳහා මා සංශෝධනය ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Chairman)
කාරක සභාව එකඟ ද?

ගරු මන්ත්‍රීවරු
(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
(Hon. Members)
Aye.

මතු පළ වන යෝජනාව සභා සම්මත විය:
தீர்மானிக்கப்பட்டது:
Resolved:

"20 වන පිටුවේ, 3 වන පේළිය ඉවත් කර ඒ වෙනුවට පහත සඳහන් අයිතමය ආදේශ කළ යුතුය:

"වැඩසටහන 02
සංවර්ධන වැඩසටහන රු. 360,000,000 රු. 98,253,000,000"
[ගරු අනුර කරුණාතිලක මහතා]

(මෙම සංශෝධනයේ අභිප්‍රාය වනුයේ වැය ශීර්ෂ අංක 123 සඳහා අය වැය යෝජනා අංක 18,20,25 සහ 30 යටතේ වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් කරමින් රු.3,250,000,000කින් මූලධන ප්‍රතිපාදන වැඩි කිරීමයි.)

"123 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 360,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

123 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

"123 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 98,253,000,000 දක්වා වැඩි කළ මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

123 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සංශෝධිතාකාරයෙන් උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

"තலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக் கான ரூபாய் 360,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

"தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான அதிகரிக்கப்பட்ட ரூபாய் 98,253,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 123, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு திருத்தப்பட்டவாறு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 360,000,000, for Head 123, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 123, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Question, "That the increased sum of Rs. 98,253,000,000, for Head 123, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 123, Programme 02, Capital Expenditure, as amended, ordered to stand part of the Schedule.

309 වන ශීර්ෂය.- ගොඩනැගිලි දෙපාර්තමේන්තුව

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 174,000,000

"309 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 174,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

309 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 7,000,000

"309 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 7,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

309 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 466,000,000

"309 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 466,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

309 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 68,000,000

"309 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 68,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

309 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

310 වන ශීර්ෂය.- රජයේ කර්මාන්තශාලා දෙපාර්තමේන්තුව

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 216,000,000

"310 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 216,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.

310 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

සැ.සු.

මෙම වාර්තාවේ අවසාන මුද්‍රණය සඳහා ස්වකීය කථාවල නිවැරදි කළ යුතු තැන් දක්වනු රිසි මන්ත්‍රීන් මින් පිටපතක් ගෙන
නිවැරදි කළ යුතු ආකාරය එහි පැහැදිලිව ලකුණු කොට, පිටපත ලැබී දෙසතියක් නොඉක්මවා
හැන්සාඩ් සංස්කාරක වෙත ලැබෙන සේ එවිය යුතුය.

குறிப்பு

உறுப்பினர் தமது உரையின் இறுதிப் பதிப்பிற் செய்யவிரும்பும் பிழை திருத்தங்களை தமது பிரதியில் தெளிவாகக் குறித்து
அதனைப் பிழை திருத்தப்படாத பிரதி கிடைத்த இரு வாரங்களுள் ஹன்சாட் பதிப்பாசிரியருக்கு அனுப்புதல் வேண்டும்.

NOTE

Corrections which Members suggest for the Final Print of their speeches should be clearly marked in their copy and sent to the Editor of HANSARD within two weeks of receipt of the uncorrected copy.

Contents of Proceedings :

**Final set of manuscripts
Received from Parliament** :

Printed copies dispatched :

හැන්සාඩ් වාර්තා
කොළඹ 5, පොල්හේන්ගොඩ, කිරුළපන පාර, අංක 163 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටි
රජයේ ප්‍රවෘත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ පිහිටි රජයේ ප්‍රකාශන කාර්යාංශයෙන්
මිල දී ගත හැක.

මෙම හැන්සාඩ් වාර්තාව www.parliament.lk වෙබ් අඩවියෙන්
බාගත හැක.

ஹன்சாட் அறிக்கையின் பிரதிகளை
இல. 163, கிருலப்பனை வீதி, பொல்ஹேன்கொட, கொழும்பு 5இல் அமைந்துள்ள
அரசாங்க தகவல் திணைக்களத்தின் அரசாங்க வெளியீடுகள் அலுவலகத்தில்
பணம் செலுத்திப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

இந்த ஹன்சாட் அறிக்கையை www.parliament.lk எனும் இணையத்தளத்திலிருந்து
பதிவிறக்கம் செய்ய முடியும்.

Hansard Reports can be purchased from the Government Publications Bureau
at the Department of Government Information,
No. 163, Kirulapone Avenue, Polhengoda, Colombo 5.

This Hansard Report can be downloaded from
www.parliament.lk