

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව (ජාගකොස)

ලිපිනය

241, උද්‍යාන පාර,
කොළඹ 05.

වෙබ් අඩවිය

www.ntc.gov.lk

විද්‍යුත් තැපෑල

info@ntc.gov.lk

ක්ෂණික ඇමතුම්

1955

ගරු ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය,
ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය,
ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවත,
කොළඹ 10.

වාර්ෂික වාර්තාව - 2015

1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 14 (2) වගන්තිය හා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර යහපාලනය සඳහා වූ උපදෙස් මාලාවේ අංක 05 හා 06 පරිච්ඡේද අනුව සකස් කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහා වූ කාර්ය සාධන වාර්තාව, වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාව හා විගණකාධිපති වාර්තාව ඉතාමත් සතුටින් ඉදිරිපත් කරමි.



ඉංජිනේරු එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර,
සභාපති,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

පටුන

පරිච්ඡේදය	පිටුව
කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය	01
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	03
දළ විශ්ලේෂණය	05
2015 වර්ෂයේ කාර්ය සාධනය	07
1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම	07
2. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝදනය කිරීම	13
3. බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචි කිරීම හා පුහුණු කිරීම	13
4. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම	15
5. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්	16
6. බස් සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම	17
6.1 පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා GPS තාක්ෂණය යොදා ගැනීම	17
7. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ	18
7.1 සමීක්ෂණ	18
7.2 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම හා නවීකරණය කිරීම	19
7.3 අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය	23
8. බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම	24
9. මහජන පැමිණිලි	25
10. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශන	26
11. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව	27
12. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය	28
13. වාර්ෂික ගිණුම්	30
14. විගණකාධිපති වාර්තාව	43

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය

2015 ජනවාරි සිට 2015 පෙබරවාරි දක්වා

- | | | |
|----|---------------------------------|----------------------|
| 1. | රේණුක දුෂාන්ත පෙරේරා මහතා | -සභාපති |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා | -සාමාජික |
| 3. | ඩබ්.ඩබ්. හැරිසන් මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 4. | ඩී.සී.ඩබ්. හසුගොඩ මිය | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 5. | ඩබ්. ඩී.ආර්. ක්‍රිෂාන්ත මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 6. | ඩී.එම්.ඩී. දිසානායක මහතා | -සාමාජික |
| 7. | සුමිත් විජේසිංහ මහතා | -සාමාජික |
| 8. | ආර්.එම්.එස්.පී.කේ. රත්නායක මහතා | -සාමාජික |

2015 පෙබරවාරි සිට 2015 අප්‍රේල් දක්වා

- | | | |
|----|-----------------------------|----------------------|
| 1. | ඩී.එස්. ජයවීර මහතා | -සභාපති |
| 2. | පී.එච්.ඒ.එස්. විජේරත්න මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 3. | ඩබ්. ඩබ්. හැරිසන් මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 4. | ගාමිණී කේ.බී.රත්නායක මහතා | -සාමාජික |
| 5. | ඩී.ඒ.වී.එම්.රත්නසේකර මහතා | -සාමාජික |
| 6. | සිතේන්ද්‍ර සේනාරත්න මහතා | -සාමාජික |
| 7. | ශෙහාන් වික්‍රමපාල මහතා | -සාමාජික |

2015 අප්‍රේල් සිට 2015 සැප්තැම්බර් දක්වා

- | | | |
|----|--------------------------------|----------------------|
| 1. | මහාචාර්ය අමල් එස් කුමාරගේ මහතා | -සභාපති (වැඩ) |
| 2. | පී.එච්.ඒ.එස්. විජේරත්න මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 3. | ඩබ්. ඩබ්. හැරිසන් මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 4. | ගාමිණී කේ.බී.රත්නායක මහතා | -සාමාජික |
| 5. | ඩී.ඒ.වී.එම්.රත්නසේකර මහතා | -සාමාජික |
| 6. | සිතේන්ද්‍ර සේනාරත්න මහතා | -සාමාජික |
| 7. | ශෙහාන් වික්‍රමපාල මහතා | -සාමාජික |

2015 ඔක්තෝම්බර් සිට 2015 දෙසැම්බර් දක්වා

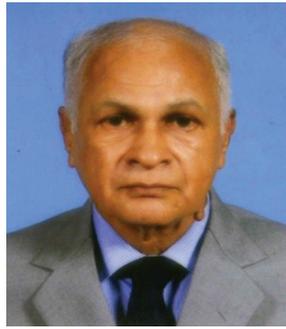
- | | | |
|----|---|----------------------|
| 1. | ඉංජි.එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර මහතා | -සභාපති |
| 2. | මහාචාර්ය අමල් එස් කුමාරගේ මහතා | -සාමාජික |
| 3. | පී.එච්.ඒ.එස්. විජේරත්න මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 4. | ඩබ්. ඩබ්. හැරිසන් මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 5. | ඒ.එම්.අසංග දයාරත්න මහතා | -සාමාජික (නිලබලයෙන්) |
| 6. | ඉංජි. ජයසිරි කරුණානායක මහතා | -සාමාජික |
| 7. | දොස්තර එම්.එච්.එම්.උදීන ප්‍රබාෂ් හේරත් මහතා | -සාමාජික |
| 8. | දනුෂ්ක වැලිගම මහතා | -සාමාජික |

මාණ්ඩලික රැස්වීම්

2015 වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 13 කි.

2015 වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 04 කි.

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය



රටක් සංවර්ධනය කරා මෙහෙයවීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ ප්‍රවාහනය වෙත පැවරෙන කාර්යභාරය ඉතා වැදගත් මෙන්ම සුවිශේෂීය. ඒ අනුව ප්‍රවාහන ජාලයේ පවතින මනා කළමනාකාරිත්වය, ආර්ථික සංවර්ධනය සහ සමාජයීය අභිවෘද්ධිය කෙරෙහි අතිශයින්ම බලපානු ලබයි. 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත අනුව පිහිටුවන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, පොදු මගී ප්‍රවාහන බස්රථ සේවාව සඳහා වන ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදනය කරමින් රටෙහි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම සම්බන්ධයෙන් වගකියනු ලැබේ.

සමස්ථ ලාංකික මගී ප්‍රජාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා නිසිලෙස සපයාදීමේ අරමුණින් 2015 වර්ෂය තුළ පොදු බස් සේවා භාවිතා කරනු ලබන මගීන්ගේ යහපත වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විවිධ ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීය.

ඒ අතරින් විශේෂයෙන්ම සමාජ ශුභසාධනය පරමාර්ථ කොටගත් බස්රථ සේවා වශයෙන් ක්‍රියාත්මක 'සිසු සැරිය', 'ගැමි සැරිය' හා 'නිසි සැරිය' යන ව්‍යාපෘතීන් හැරුණු විට සමස්ථ බස් මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේම උන්නතිය වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන් ගණනාවකි. පාසල් දරුවන්ගේ කායික මානසික පීඩාවන් දුරුකර කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කරගෙන 'සිසු සැරිය' බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතියත්, ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති දුෂ්කර ප්‍රදේශ වල වෙසෙන ජනතාවගේ දෛනික ගමනාගමන අවශ්‍යතාවන් ඉටුකරදීම අරමුණු කරගෙන 'ගැමි සැරිය' බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතියත්, රාත්‍රී කාලයේ සහ හිමිදිරි උදෑසන ප්‍රාදේශීය මාර්ගවල බස් සේවා සැපයීමේ ඌනතාවයට පිළියමක් වශයෙන් 'නිසි සැරිය' ව්‍යාපෘතියත් ක්‍රියාත්මක කෙරේ. මීට අමතරව වෙනත් ප්‍රවාහන සේවා සැපයිය නොහැකි දුෂ්කර මාර්ග සහිත ප්‍රදේශවල වෙසෙන පාසල් දරුවන් වෙත පාපැදි ප්‍රදානය කිරීම ද මෙම සමාජ ශුභසාධනය යටතේ වූ තවත් එක් ව්‍යාපෘතියකි.

දිවයිනේ සමස්ථ මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී, සුවපහසු පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් නියමිත වේලාවට සපයාදීම මගින් පොදු බස් මගී ප්‍රවාහන සේවයෙහි ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම සහ සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි විද්‍යාත්මක, ඒකාබද්ධ වක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නංවා ඇත.

මාර්ග අනතුරු අවම කරගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් පාසල් සිසුන්, බස්රථ හිමියන්, ධාවකයින් හා මගීන් දැනුවත් කරමින් 2015 වසර තුළ ද මාර්ග ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩසටහන් පවත්වනු ලැබූ අතර ගෝලීය තත්ව පදනම් වූ GPS තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීම තුළින් දුරස්ථව වාහන පිරික්සුම් සිදුකිරීමටත් ක්ෂණිකව බස් රථ නියාමනය කිරීමටත් හැකියාව ලැබී තිබේ.

තවද වාර්ෂිකව එළි දක්වනු ලබන ‘ප්‍රවාහන සංඛ්‍යා ලේඛන වාර්තාව’, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව පැනනගින විවිධ ගැටළු සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් සෙවීම, ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය, නව සැලසුම් සකස් කිරීම හා අධ්‍යයන කටයුතුවල නියැලෙන්නන්ගේ පහසුව පිණිස, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළ සියලු දත්ත එක්කරින් කර මෙම වර්ෂයේදීද එළි දක්වන ලදී.

මීට අමතරව දීපව්‍යාප්තව පොදු මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම පිණිස එනම් පොදු මගී ජනතාවගේ හා බස්රථ ධාවකයින්ගේ ආරක්ෂාව හා සුවපහසුව තකා දිවයිනේ විවිධ ජනාකීර්ණ ප්‍රදේශවල නවීන පහසුකම් සහිතව බස්රථ නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියක්ද සාර්ථකව කරගෙනයනු ලබයි. ඒ අනුව 2015 වසර තුළ වව්නියාව හා තලවාකැලේ යන ප්‍රදේශවල බස්රථ නැවතුම්පල ඉදිකිරීමත් වතුමුල්ල ප්‍රදේශයේ තිබූ පැරණි බස්රථ නැවතුම්පල නවීකරණය කිරීමත් අවසන් කරන ලදී.

මෙසේ විවිධ ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ රාජකාරී කරනු ලබන ආයතනයේ නිලධාරීන් ඔවුන්ට අදාළ ක්ෂේත්‍රවල න්‍යායාත්මක සහ ප්‍රායෝගික දැනුම වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් දේශීය හා විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන්වලට යොමු කර ඇත.

ශ්‍රී ලාංකීය පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් සේවාවේ ගුණාත්මක බව ආරක්ෂා කරගනිමින් මගී ජනතාවට විශ්වසනීය සේවාවක් සපයා දීමට ගන්නා උත්සාහයේදී ඒ සඳහා සහාය දක්වනු ලබන ගරු ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යතුමා, නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා හා ලේකම්තුමා ඇතුළු අමාත්‍යාංශ කාර්ය මණ්ඩලයටත්, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඇතුළු සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලයට මෙන්ම සමස්ථ බස් ධාවකයින්ට හා ඔවුන්ගේ කාර්ය මණ්ඩල වලටත්, සෑම අවස්ථාවකදීම සහාය දක්වනු ලබන ශ්‍රී ලංකා පොලීසියේ සියළුම නිලධාරීන්ටත් මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ප්‍රකාශ කර සිටිමි.


ඉංජිනේරු එම්.ඒ.පී. හේමචන්ද්‍ර
සභාපති,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

දළ විශ්ලේෂණය

අපගේ දැක්ම...

දිවයින තුළ සමාජ-ආර්ථික සංවර්ධනයක් ඇතිකිරීම සඳහා ගුණාත්මක, පිරිවැය ඵලදායී සහ ආරක්ෂාකාරී ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හා සේවාවක් මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ සෑම පුරවැසියෙකුගේම විවිධ ගමනාගමන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා සහතිකවීම.

අපගේ මෙහෙවර...

මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් දීම සහ පොදුජන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා කාර්යක්ෂම බස් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතිකවීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමන රාමුවක් සකස්කිරීම.

අපගේ අරමුණු / පරමාර්ථ

- බස් සේවා සංවර්ධන කාර්යයන් ගුණාත්මකව මෙන්ම ප්‍රමාණාත්මකව ඉතා උසස් මට්ටමකින් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම.
- කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වර්ධනය කිරීම.
- තමන්ට වඩාත් සුදුසු බස් සේවයක් තෝරාගැනීමට මගීන්ට අවස්ථාව සැලසෙන ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වර්ධනය කිරීම.
- මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි නියැලී මෙහෙයුම්කරුවන්ගේ ස්ථාවරත්වය හා පැවැත්ම පිළිබඳව සහතික වීම.
- ග්‍රාමීය හා සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා ප්‍රදේශවල ක්‍රියාත්මක වන අඩු ප්‍රතිලාභ ලබන එහෙත් සමාජ අවශ්‍යතාවයන් අනුව අත්‍යවශ්‍ය වන බස් සේවාවන් සඳහා මූල්‍ය ආධාර ලබාදීම.
- මගී ප්‍රවාහන බස් සේවාවන් මගින් ඇතිවන පරිසර හානිය වැළැක්වීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් සැලසුම්කොට වර්ධනය කිරීම.
- බස්රථවල ධාවන කාලයන් විධිමත් කිරීමෙන් බස්රථවල ඵලදායීතාවය වැඩිකිරීම.
- බස්රථ ධාවන කටයුතුවල ආරක්ෂාකාරී බව සහ විනයගරුක බව තහවුරු කිරීම.
- අන්තර් පළාත් සහ පළාත්බද යන අංශ දෙකෙහිම බස් ප්‍රවාහන ක්‍රම සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- රටේ සමස්ත ශ්‍රම ඵලදායීතාවය වැඩිදියුණු කිරීම.

කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය

නිලබලයෙන් පත්වන සාමාජිකයන් තිදෙනෙකුගෙන්ද, කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා විසින් පත්කරනු ලබන තවත් සාමාජිකයින් පස් දෙනෙකුගෙන්ද කොමිෂන් සභාව සමන්විත වේ. කොමිෂන් සභාවේ සංවිධානාත්මක ව්‍යුහය සභාපති හා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, සැලසුම්, ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ, තත්ත්ව ආරක්ෂණ සහ බාහිර සම්බන්ධතා, මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන යන දෙපාර්තමේන්තු 04 භාරව ක්‍රියාකරනු ලබන අධ්‍යක්ෂකවරුන් හතරදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ.

2015 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 198 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථීර සේවක සංඛ්‍යාව 159 ක් විය.

2015.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදී සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	14	12
PL - 3	13	17
MA- 1.1	90	75
MA- 2.1	03	-
MA- 4	52	39
MA- 5.3	-	-
JM - 1.1	04	10
MM - 1.1	17	04
HM - 1.1	04	02
HM- 2.1	01	-
එකතුව	198	159

මූලාශ්‍රය - පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2015 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම

ශ්‍රී ලාංකීය පොදු ජනතාවගේ සුභසාධනය වෙනුවෙන් අති විශාල මෙහෙවරක් ඉටුකිරීමේ පරම අභිලාෂයෙන් විවිධ මාදිලියේ ප්‍රවාහන සේවා ව්‍යාපෘති කිහිපයක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් දීප ව්‍යාප්තව ආරම්භ කර පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

විවිධ වූ සමාජ-ආර්ථික කටයුතු පහසුවෙන් හා කාර්යක්ෂම ලෙස ඉටු කරගැනීම සඳහා ක්‍රමවත් පොදු මගී බස් රථ සේවාවක් සැපයීමේ අරමුණින් යුතුව පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් සිසු සැරිය පාසල් බස් රථ සේවාවක්, ග්‍රාමීය බස් සේවාව නගාසිටුවීම සඳහා ගැමිසැරිය බස් සේවාවක්, රාත්‍රී බස් සේවාව විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාමට නිසි සැරිය රාත්‍රී බස් සේවාවක් යනුවෙන් ව්‍යාපෘති හඳුනාගෙන ක්‍රියාවට නංවා ඇත. මෙම සේවා තුනම, බස්රථ ධාවකයා හට මූල්‍යාධාර ලබාදීමේ පදනමින් ආරම්භ කර ඇති ව්‍යාපෘති වේ. මේ සඳහා රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයෙහි බස් රථ ධාවකයින්ගේ දායකත්වය ලබාගනු ලැබේ.

1.1. පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය ‘සිසු සැරිය’



“සිසු සැරිය” පාසල් බස් රථ සේවාව

දිවයිනේ නන් දෙසින් නගරාශ්‍රිත ජනප්‍රිය පාසල් කරා ඇදෙන සිසුන් සංඛ්‍යාව ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩිවන ප්‍රවණතාවක් වර්තමානයේදී දක්නට ලැබෙන අතර එසේ වැඩිවන සිසුන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා බොහෝවිට පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා තුළින් සපයා දීමට දෙමාපියන් පෙළඹී සිටී. අධික මුදලක් ගෙවා දරුවන්ගේ ආරක්ෂාව හෝ සැප පහසුව පිළිබඳ කිසිදු ප්‍රමිතියක් නොමැති මෙවන් පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා සපයාදීමට දෙමව්පියන්ට සිදුව ඇත්තේ ඒ සඳහා විකල්පයක් නොමැති හෙයිනි. මෙවන් පසුබිමක් යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගනු ලැබූ වැදගත් පියවරක් ලෙස පාසල්

සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ සේවාවක් වන “සිසු සැරිය” පාසල් බස්රථ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම හැඳින්විය හැක.

2015.12.31 දින වනවිට ක්‍රියාත්මක සිසු සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව හා එක් එක් පළාත සඳහා සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් කරන ලද ගෙවීම් පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	සිසු සැරිය බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව	සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් කරන ලද ගෙවීම් (රු.මිලියන)
බස්නාහිර	410	123.87
දකුණ	111	27.09
වයඹ	231	115.06
උතුරු මැද	131	82.65
සබරගමුව	122	28.03
ඌව	67	21.87
නැගෙනහිර	108	49.58
මධ්‍යම	42	18.43
උතුර	23	7.7
අන්තර් පළාත්	10	(අදාළ පළාතට ඇතුළත් කර ඇත.)
එකතුව	1255	474.28

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

පාසල් ප්‍රවාහන සේවාවන්හි පැවති අවිධිමත් බව කොළඹ නගරය තුළ සෑම පාසල් දිනකම උදය කාලයේ සහ දවල් කාලයේ මාර්ගවල අධික වාහන තදබදයක් නිර්මාණය කිරීමට ප්‍රමුඛ සාධකයක් විය. තවද දිවයිනේ අනෙකුත් නාගරික ප්‍රදේශවල ද මෙය මහත් ගැටළුවක්ව පැවති අතර එම වාහන ගාල් කර තැබීමට විධිමත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් නොවීම නිසාද පාසල් අවට මාර්ග අවහිර වීම විශාල ගැටලුවක් වී තිබිණ.

“සිසු සැරිය” ව්‍යාපෘතිය යටතේ අවම වශයෙන් ආසන 42ක් සහිත බස්රථ යෙදවීම අනිවාර්ය වන අතර එමගින් නාගරික ප්‍රදේශවල පාසල් ආරම්භ වන කාලයේ හා පාසල් අවසන් වන වේලාවන්හි පවතින වහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මහත් පිටිවහලක් වී ඇත. එමගින් පෞද්ගලික කුඩා වාහන මගින් කරනු ලබන පාසල් ගමන් වාර ගණන අඩුකිරීමටත් ඉන්ධන භාවිතය අඩු කිරීමටත් වාහන වලින් පිටවන දුමාරය නිසා සිදුවන පරිසර දූෂණය අවම කිරීමටත් ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කාර්යය අපහසුතාවන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණයි. තවද අනුග්‍රාහක ගාස්තු ක්‍රමය මගින් දෙමාපියන්ට ආර්ථික වශයෙන්

සහනයක් ලබාදීම, විශ්වාසවන්ත සහ විධිමත් භාවය තුළින් ළමා හිංසනය අවම කරගැනීමට කටයුතු කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අනෙකුත් පරමාර්ථ වේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ සහ පෞද්ගලික බස් රථ මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා බස් සේවා ලබාගැනේ. මෙම සේවාවේදී නියමිත ගාස්තුවෙන් 50%ක අනුග්‍රහ ගාස්තුවක් අයකර පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන හෙයින් ධාවකයාට (බස් රථ හිමියාට) අහිමිවන ආදායම ප්‍රතිපූරණය කිරීමක් ලෙස කිලෝ මීටරයට රු.45/= බැගින් ධවනය කරන දුර ප්‍රමාණය අනුව ගණනය කර සහනාධාර මුදලක් ලෙස මාසිකව ගෙවනු ලැබේ.

2015 වර්ෂය අවසාන වනවිට සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1255 දක්වා වර්ධනය කරන ලද අතර ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ සේවා දායකත්වයෙන් මෙම පාසල් බස් සේවා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි විය. මෙම ව්‍යාපෘතිය පාසල් ගුරුවරුන්ගේද, පාසල් සිසුන්ගේද, දෙමාපියන්ගේද ඉමහත් පැසසුමට ලක්වී ඇති උතුම් සමාජ මෙහෙවරක් බවට පත්ව ඇත.

2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 462.2 කි.

1.2. ග්‍රාමීය බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - “ගැමි සැරිය”

නූතන ලෝකයේ මිනිසා හට අත්‍යවශ්‍ය සේවා අතුරින් ප්‍රවාහනය ප්‍රමුඛස්ථානයට පත්ව ඇති බව තම පාරම්පරික ගම්බිම් හැරදමා නාගරික ප්‍රදේශ කරා සංක්‍රමණය වන අතිවිශාල ජනකාය තුළින් මනාව පැහැදිලි වේ.



“ගැමිසැරිය” ග්‍රාමීය බස් සේවය

නමුත් එම ප්‍රවණතාවය වර්තමාන හා අනාගත ප්‍රශ්න රාශියක මූලාරම්භයක් වීමට හේතු වී ඇති හෙයින් නගරයෙන් දුරස්ථව පිහිටි ප්‍රදේශ හුදකලා වීම වළකාලමින් “ගැමි සැරිය” ව්‍යාපෘතිය, ගමේ සිට නගරයටත් නගරයේ සිට ගමටත් මගී ප්‍රවාහන සේවා සපයමින් ගම් හා නගර සම්බන්ධ කිරීමේ

මාධ්‍යයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. “ගැමිසැරිය” ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ ග්‍රාමීය ජනතාවට ඔවුන්ගේ ඵදිනෙදා අවශ්‍යතා ඉටු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් අඛණ්ඩව විශ්වසනීයව හා ලාභදායීව සැපයීමයි.

විධිමත්ව සැලසුම් කරන ලද සමීක්ෂණ මගින් ලබා ගන්නා සමාජයීය, ආර්ථික හා භූගෝලීය දත්ත විශ්ලේෂණය තුළින් නිශ්චිත ග්‍රාමීය මාර්ග හෝ මාර්ග කොටසක් හඳුනාගෙන, ඒ අනුව එම ප්‍රදේශයේ මගී අවශ්‍යතාවය පරිදි සුදුසු ගමන් අන්තරයකින් බස්රථ සේවා සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදුවේ. එහිදී තරඟකාරී ඉල්ලුම සලකා බැලීමෙන් පසුව තෝරා ගන්නා බස්රථ හිමියන් සමග ගිවිසුම් වලට ඇතුළත් වී මෙම ග්‍රාමීය මාර්ග ලාභ ඉපයිය හැකි ස්ථාවර තත්ත්වයට පත් වන තෙක් (ගිවිසුම්ගත වී වසර තුනක් දක්වා) තරඟකාරී මිල ගණන් කැඳවීමෙන් තීරණය කරනු ලබන මුදල සහනාධාර වශයෙන් ගෙවනු ලැබේ.

2015.12.31 දිනට ක්‍රියාත්මක ගැමි සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
නැගෙනහිර	6
වයඹ	9
දකුණ	4
උතුරු මැද	1
බස්නාහිර	1
එකතුව	21

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

“ගැමි සැරිය” ව්‍යාපෘතිය ග්‍රාමීය ජනතාවගේ සුවහසක් අපේක්ෂා මල්ඵල ගන්වමින් ආරම්භ කළ ද එය පවත්වාගෙන යාමේදී සේවා සපයන්නන් හට දැඩි අපහසුතාවන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවේ. එනම්, එම ප්‍රදේශ වල යටිතල පහසුකම් ඉතා දුර්වල මට්ටමක පවතින නිසා බස්රථ නිතර ආපදාවන්ට ලක්වීම හේතුවෙන් නඩත්තු කිරීමට සිදුවන අතර සේවාවන් අඛණ්ඩව සැපයීම අසීරු වන අවස්ථා ඇත. මෙවැනි හේතූන් නිසා අනුග්‍රාහක කාලසීමාව අවසන් වීමත් සමගම අධිපණ වී යන සේවාවන්ද ඇත. ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම තුළින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉතා උසස් මට්ටමකට ඔසවා තැබීමට නිශ්චිතවම හැකිවන බව මෙමගින් පෙනී යන අතර නගරාශ්‍රිතව අධික වේගයෙන් සිදුවන ජනාකීර්ණ බව ද පාලනය කළ හැකිවනු ඇත.

2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 6.96 කි.

1.3. රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික හා සමාජයීය සංවර්ධනය, ඒ උදෙසා උරදී වැඩකරන ජනතාවගේ උත්සාහය, උනන්දුව හා කැපවීම මත රඳා පවතී. මොවුන් අතුරින් බහුතරය දිනපතා දුරබැහැර ගම්දනව් වල සිට අග නුවර ඇතුළු අනෙකුත් නගර කරා ගොස් තම ශ්‍රමදායකත්වය ලබාදීම දක්නට ලැබේ. එබැවින් බොහෝ පිරිසක් අළුයම් කාලයේ නිවසින් බැහැරව රාත්‍රී කාලයේ ආපසු පැමිණේ. නමුත් ඔවුන්ගේ මූලික අවශ්‍යතාවයක් බවට පත්ව ඇති ප්‍රවාහන සේවාව නිසි වේලාවට නොලැබීම ඔවුන්ගේ ධෛර්යය හා කැපවීම අඩපණ කිරීමට හේතු වේ.



“නිසි සැරිය” රාත්‍රී බස් සේවාව

ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණුවිට දිවයිනේ බොහෝ සෙසු මාර්ග වල රාත්‍රී කාලයේ පොදු බස් සේවා සැපයීම ඉතා දුර්වල මට්ටමක පවතී. සාමාන්‍යයෙන් රාත්‍රී සහ අළුයම් කාලයේ සියළුම ආසනගතව ගමන් කිරීමට මගීන් නොමැති නිසා අත්වන ආර්ථික පාඩුව සලකා එම කාලය තුළ ගමන්වාර අත්හිටුවනු ලබයි. එහෙයින් එම මගී ජනතාවට අත්විඳීමට සිදුවන දැඩි අපහසුතාවය සලකා බලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ‘නිසි සැරිය’ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ රාත්‍රී අවසන් ගමන් වාරය සහ අළුයම් ප්‍රථම ගමන් වාරය සඳහා පොදු බස් සේවා යොදවා මගීන්ට වඩාත් විශ්වාසදායී හා ආරක්ෂාකාරී ලෙස සිය ගමනාගමන අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීමයි. මෙහිදී ධාවනය වන බස්රථ සඳහා දිනකට එක් ගමන් වාරයක් සඳහා පමණක් ගණනය කරනු ලබන සහනාධාරය ගෙවනු ලැබේ.

2015.12.31 වන විට ක්‍රියාත්මක නිසිසැරිය සේවාවන් සංඛ්‍යාව පහත පරිදි වේ.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	52
දකුණ	26
ඌව	7
මධ්‍යම	20
උතුරුමැද	11
වයඹ	12
සබරගමුව	3
නැගෙනහිර	3
එකතුව	134

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාතික සෞඛ්‍ය

2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 8.56 කි.

1.4 පාසල් සිසුන් සඳහා පාපැදි ලබාදීම



බෙදා දෙන ලද පාපැදි හා එම පාපැදි හිමි වූ සිසු පිරිසක්

ප්‍රදේශයේ පවතින යටිතල පහසුකම් පිළිබඳව සැහීමට පත්විය නොහැකි දුෂ්කරතා සහිත ප්‍රදේශවල සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ බස් සේවා සැපයීම අපහසු හෙයින් හා පාසල් දරුවන් සඳහා පරිසර හිතකාමී සහ ග්‍රාමීය ආර්ථිකයට ඔරොත්තු දෙන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස පා පැදිය ප්‍රවලිත කිරීමේ අරමුණින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. උතුම් සමාජ මෙහෙවරක් වශයෙන්, සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල වෙසෙන තෝරාගත් පාසල් දරු දැරියන් උදෙසා නොමිලේ මෙම පාපැදි බෙදාදීම සිදු කරනු ලැබේ.

නමුත් 2015 වර්ෂය තුළ අදාළ පාපැදි බෙදා දීම සඳහා සුදුස්සන් තෝරාගැනීමේදී අනුගමනය කළ ක්‍රමවේදය සම්බන්ධයෙන් ගැටළු පැනනැගුණු හෙයින් නිසි ක්‍රමවේදයක් සකස් කරන තෙක් අදාළ

ව්‍යාපෘතිය 2015 ජූනි මස සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි අත්හිටුවන ලදී. 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට පාපැදි 500 ක් පාසල් සිසුන් අතර බෙදා දී ඇත.

2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 5.32 කි.

2. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම

මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී, සුවපහසු මෙන්ම ඉහළ ගුණාත්මක භාවයකින් යුත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමත්, රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අභිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කරමින් ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීමත් මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු වේ. නාගරික තදබදය අවම කිරීම, බස් රථ දිනකට ධාවනය වන කිලෝ මීටර් සංඛ්‍යාව (සාමාන්‍ය වාහන උපයෝගීතාවය) උපරිම කිරීම, පරිසර දූෂණය අවම කිරීම සහ මගී ඉල්ලුමට ගැලපෙන බස් රථ සැපයුමක් පවත්වාගෙන යාම මෙම ව්‍යාපෘතියේ සෙසු අරමුණු වේ.

ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙන් ලැබෙන දායකත්වය අවම වීම, ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පොදු පර්යන්ත පහසුකම් නොමැතිවීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වය අඩු වීම සඳහා දැඩි ලෙස බලපා ඇත. එබැවින් ශ්‍රී ලංගමය ඒකාබද්ධ කාලසටහන් අනුව බස් රථ ධාවනයට එකඟ වන තුරු පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා පමණක් වක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීම සිදු කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව තීරණය කර ඇත.

2015 දෙසැම්බර් 31 වන විට අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය වන මාර්ග 210ක සහ බස් රථ 1537ක වක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

2015.12.31 දිනට මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 0.10 කි.

3. බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

පෞද්ගලික බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුවන්ගේ ක්‍රියා කලාපය සම්බන්ධයෙන් සමාජයේ යම් පමණක නොපිළිගන්නා ස්වභාවයක් පැවතීම එම ක්ෂේත්‍රයේ පිරිහීම කෙරෙහි බෙහෙවින් බලපායි. එබැවින් අන්තර් පළාත් බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුවන්ගේ සේවය වෘත්තීයමය තත්ත්වයකට ගෙන ඒම හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි.



පුහුණු වැඩසටහනකට සහඛාගි වූ බස්රථ සේවක පිරිසක්

මෙම පුහුණු වැඩසටහන් දිවයිනේ සිටින වියත් දේශකයන් ලවා සිදුකරවන අතර පාඨමාලාව සාර්ථකව නිමකරනුලබන සේවක මහතන් වෙත විශේෂ රියැදුරු/ කොන්දොස්තර හැඳුනුම්පතක් නිකුත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ.

එසේ වුවද මෙම ක්ෂේත්‍රයට පිවිසෙන පිරිස බොහෝවිට බස්රථ හිමියන්ගේ අභිමතය පරිදි සුදුසුකම් පරික්ෂාවක් හෝ වෙනත් කිසිදු ප්‍රමිතියකින් තොරව බස්රථවල සේවයෙහි යෙදවීම, වෘත්තීයමය තත්ත්වයට නගාසිටුවීමේදී මහත් අභියෝගයක්ව පවතී.

2015 වර්ෂය තුළ පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා මාසිකව යොමු කරනලද රියැදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

මාසය	රියැදුරු මහතන්	කොන්දොස්තර මහතන්	නැවත පුහුණුව ලැබුවන්	එකතුව
ජනවාරි	0	0	0	0
පෙබරවාරි	0	123	0	123
මාර්තු	0	80	59	139
අප්‍රේල්	0	74	0	74
මැයි	99	131	0	230
ජූනි	0	85	0	85
ජූලි	189	0	58	247
අගෝස්තු	82	72	0	154
සැප්තැම්බර්	85	0	8	93
ඔක්තෝම්බර්	177	90	20	287

නොවැම්බර්	85	86	12	183
දෙසැම්බර්	87	67	21	175
එකතුව	804	808	178	1790

මූලාශ්‍රය - තත්වාරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2015 වර්ෂය අවසන් වන විට රියැදුරු මහතන් 804ක් ද, කොන්දොස්තර මහතන් 808ක් ද මහජන පැමිණිලි හෝ ජංගම පරීක්ෂණ තුළින් වෝදනා ලැබුවන් සඳහා නැවත පුහුණු කිරීම් 178ක්ද වශයෙන් 1790 දෙනෙකු පුහුණු කර හඳුනාගැනීමට නිකුත් කර ඇත. මීට අමතරව එසේ පුහුණුව ලැබූ සියළුම රියැදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් සඳහා එක් අයකුට දෙක බැගින් නිල ඇඳුම් ප්‍රදානය කිරීමද සිදු කරන ලදී.

2015 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට රියැදුරු/ කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 2.36ක් ද නිල ඇඳුම් ලබාදීම සඳහා රු. මිලියන 8.40ක්ද වැය වී ඇත.

4. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම

2002 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියේ නිර්දේශයකට අනුව බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. දැනට භාවිතයේ පවතින ගාස්තු සටහන් පොදු නිර්ණායකයන්ට හා විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට සකස් කර නොතිබූ බැවින් හා එක් මධ්‍යගත ආයතනයකින් ගාස්තු සටහන් සම්පාදනය නොවීම හේතුකොටගෙන ගාස්තු සටහන්හි විවිධ වූ විෂමතාවන් දක්නට ලැබිණ. ඒ හේතුවෙන් වෙනස් වූ මාර්ගවල සමාන දුරක් ගමන් කරන මගීන්ගෙන් වෙනස් වූ ගාස්තු අය කළ අතර එකම මාර්ගයේ ධාවනය වන ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස් රථ වල මෙන්ම අන්තර් පළාත් බස් රථ වලද විවිධ වූ ගාස්තු අය කරන ලදී. නිශ්චිත ගාස්තු සටහන් නොමැති වීමෙන් බස් මගීන් හා බස් සේවක කණ්ඩායම් අතර නිරන්තරයෙන් ගැටුම් ඇති විය .

බස් මගියා ගමන් කරන දුරට සාපේක්ෂව ගාස්තුවක් අය කිරීමේ අරමුණින් හා ගාස්තු අවස්ථාවන් නිශ්චිත ප්‍රමිතියකට යටත්ව ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තිය මගින් ගාස්තු අවස්ථාවක් සඳහා වන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණයන් නිර්දේශ කරන ලදී . ඒ අනුව තැනිතලා මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 2 ක් ලෙස හා කඳුකර මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 1.7 වන ලෙස ද දිවයිනේ සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කර ගාස්තු අවස්ථාවන් ස්ථාපනය

කිරීමට නිර්දේශ කර ඇත. එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලද අතර 2011 වර්ෂය අවසන් වන විට සියලු අන්තර් පළාත් මාර්ග හා බස්නාහිර, මධ්‍යම, දකුණ හා වයඹ පළාතට අයත් පළාත් මාර්ගයන්හි පැවති විෂමතාවන් ඉවත් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. 2012 වර්ෂය අවසන් වන විට නැගෙනහිර පළාතට අයත් සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනීම් කර මාර්ග 300 කට ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් සකස් කර ඇත. එසේම 2015 වර්ෂය අවසන් වන විට අන්තර් පළාත් මාර්ග 400ක, බස්නාහිර පළාතේ මාර්ග 780ක හා මධ්‍යම පළාතේ මාර්ග 783ක, දකුණු පළාතේ මාර්ග 388ක, වයඹ පළාතේ මාර්ග 366ක ද ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සබරගමුව පළාතේ මාර්ග 574 ක හා උභව පළාතේ මාර්ග 480 ක මාර්ග මැනීම් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සකස් කර ඇත.

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 0.02 ක පිරිවැයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් දරා ඇත.

5. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්



මාර්ගාරක්ෂාව පිළිබඳව වැඩමුළුවක්

දිනපතා ශ්‍රී ලංකාවේ රිය අනතුරු හේතුවෙන් පුද්ගලයින් 7 දෙනෙකුට අධික සංඛ්‍යාවක් මිය යන බව මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ සංඛ්‍යාන වාර්තා නඟවුරු කරයි. මාර්ග අනතුරු වලින් තුවාල ලබන පුද්ගලයින් සඳහා රජය වසරකට රුපියල් බිලියන ගණනක් වැය කරනු ලැබේ. පවුලක ආර්ථිකය කෙරෙහි මූලික දායකත්වය ලබාදෙන පුද්ගලයන් මෙසේ අනතුරු වලට ලක්වීම තුළින් උද්ගතවන ආර්ථිකමය හා සමාජයීය ප්‍රශ්න රාශියකි. මීට අමතරව මෑත කාලයේ පාසල් දරුවන් මාර්ග අනතුරු වලට ලක්වීමේ ප්‍රවණතාවයද ඉහළ ගොස් තිබීම මහත් සේ අවධානය යොමු කළ යුතු කරුණකි.

කුමන කෝණයකින් බැලූවද මාර්ග අනතුරු වැඩි වීම රටේ සමස්ථ ආර්ථිකයට බෙහෙවින් බලපාන කරුණක් වන බැවින් නියාමන ආයතනයක් ලෙස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මාර්ග අනතුරු වළකාලීම පිණිස දැඩි අවධානයක් යොමු කර ඇත.

ඒ අනුව දිවයිනේ සියළුම පාසල්වල රථ නියාමනය කරනු ලබන පාසල් ළමුන් සඳහාම විශේෂ වූ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මේ මගින් රථ නියාමනය කරනු ලබන දරුවන් වෙත මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පුළුල් දැනුමක් ලබාදී එම දරුවන් හරහා පාසලේ අනෙක් සියළු දරුවන්ද දැනුවත් කරවීම අපේක්ෂා කෙරේ.

2015 වර්ෂයේදී මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 06ක් මොණරාගල, හම්බන්තොට, ගාල්ල හා මාතර යන දිස්ත්‍රික්ක වල පවත්වා පාසල් සිසුන් 2350කට වැඩි පිරිසක් දැනුවත් කර ඇති අතර ඊට සමගාමීව විජය පුවත්පත් සමාගමේ අනුග්‍රහය යටතේ පාසල් දරුවන් අතර විත්‍ර තරඟයක් පවත්වා ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග හා සහතිකපත් පිරිනමන ලදී.

2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 2.77 ක් වේ.

6. බස් සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම

6.1 පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීම



පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ පැන නැගී තිබෙන අභියෝගාත්මක ගැටළු විසඳීම පාදක කර ගනිමින් ගුණාත්මක මෙන්ම ආරක්ෂිත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවට යොදා ගැනීමක් ලෙස ජී. පී .එස් . තාක්ෂණය සහ

අනෙකුත් තාක්ෂණ විධි බද්ධ කරගනිමින් අන්තර් පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාවට නංවා ඇත.

ඒ යටතේ 2015 වර්ෂය අවසන් වන විට අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ 2095 ක් සඳහා ජී. පී.එස්. උපකරණ පද්ධති ස්ථාපිත කර අවසන් කර ඇත.

මෙම උපකරණ පද්ධතිය ධාවනය වන බස් රථවල වේගය පාලනය කරමින් අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාවක් බස් රථය තුළදී නාද වීමටත් ඊට සමාන්තරව පාලන මැදිරියේ ඒ පිළිබඳව සටහන් වීමත් හේතුවෙන් මේ වන විට ජී. පී.එස්. උපකරණ ස්ථාපිත කර ඇති බොහෝ බස් රථ අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම සීමා කර ඇත. මීට අමතරව මහජන පැමිණිලි ඒකකයට සම්බන්ධිත ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංශය වෙත ලැබෙන පැමිණිලි ක්ෂණිකව විසඳීමටත් ඊට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත් හැකි වී ඇත .

ජී. පී.එස්. උපකරණ පද්ධති නඩත්තුව, නියාමන මැදිරිය නවීකරණය කිරීම ඇතුළු කටයුතු සඳහා 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 27.4 ක පිරිවැයක් දරා ඇති අතර ජී .පී.එස්.ඒකක මිලදී ගැනීම සඳහා දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 32.42 කි.

7. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

7.1 සමීක්ෂණ

විවිධ ක්‍රමෝපායන් ඔස්සේ මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය හා කාර්යක්ෂමතාව උදෙසා මංපෙත් සොයාබලමින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සමීක්ෂණ ඒකකය සුවිශේෂී කාර්යාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. විශේෂයෙන්ම බස් මගී ප්‍රවාහනයට අදාළව ප්‍රතිපත්ති සකස්කිරීමේදී , සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමේදී සහ අවස්ථානුකූලව ගතයුතු තීරණවලදී අවශ්‍ය දත්ත සැපයීම සම්බන්ධයෙන් වගකියනු ලැබේ. පොදු බස් රථ සේවා භාවිතාකරන මගීන් සහ බස් ධාවකයන් යන ප්‍රධාන දෙපාර්ශවයටම සාධාරණත්වය ඉටු කිරීම සඳහා පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ඇති ඉල්ලුම සහ සැපයුම ප්‍රශස්ථ ලෙස හැසිරවීමට අවශ්‍ය දත්ත සම්පාදනය කිරීම සමීක්ෂණ ඒකකය සතු ප්‍රමුඛතම කාර්යයි. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් මගී ඉල්ලුම සහ සැපයුම සම්බන්ධයෙන් සමීක්ෂණ සිදුකිරීම කරනු ලබන අතර එකී දත්ත අනුසාරයෙන් නිවැරදි තීරණවලට එළඹීමටත් එතුලින් අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධව ප්‍රශස්ථ උපයෝගීතාවයකින් යුතු කාලසටහන් සකස් කිරීමටත්, මාර්ග ප්‍රතිසැලසුම් කිරීමටත්, කාර්යක්ෂම බස් සේවාවක් සඳහා සැලසුම් සම්පාදනයටත් හැකි වේ.

මෙම වසර තුළදී සිදු කරන ලද සමීක්ෂණ අතර දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සහ පිටත වටරවුම් මාර්ගයේ සමීක්ෂණ විශේෂත්වයක් ගත් අතර අධිවේගී මාර්ග හරහා ධාවනය කරන අධි සුඛෝපභෝගී බස් රථ සේවාව මගී ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි සැපයීම සඳහා බෙහෙවින් ඉවහල් විය. 2015 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 23 ක් සිදුකර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් දරන ලද මුදු වියදම රු. මිලියන 2.94 කි.

7.2 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම හා නවීකරණය

වර්තමාන ශ්‍රී ලංකා ජනසමාජයේ සෑම ස්ථරයකම පාහේ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් භාවිතයට ඇති නැඹුරුතාවය ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩිවන බව එක් එක් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සඳහා පවතින ආංශික දායකත්වය පිළිබඳ පසුගිය වසර කිහිපයක දත්ත වාර්තා සැසඳීමේදී ඉතා පැහැදිලිය. එනම් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවෙහි ආංශික දායකත්වය ක්‍රමයෙන් පහළ බසින අතර පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන්හි ආංශික දායකත්වය ඊට අනුරූපව ඉහළ යමින් පවතින එම දත්ත වාර්තා මනාව පිළිබිඹු කරයි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් නගරාශ්‍රිත මාර්ගවල ඇතිවන වාහන තදබදය හා එමගින්, ඉන්ධන විනාශය, පරිසර දූෂණය, හා ඊට හසුවන ජනතාවගේ කායික මානසික පීඩනයන් තුළින් ඔවුන්ගේ ඵලදායිතාවය අඩු වීම ආදිය සංවර්ධනයේ පසුබෑම කෙරෙහි ඉතා ප්‍රබල ලෙස බලපාන බැවින් බහුතර ජනතාව පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව වෙත කෙසේ හෝ ආකර්ෂණය කරගත යුතුය.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් එම අභියෝගය ජය ගැනීම සඳහා විශාල ලෙස කැපවෙමින් ව්‍යාපෘති ගණනාවක් දියත් කර ඇත. ඒ අතරින් පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලෙහි එක් දැවැන්ත පියවරක් ලෙස සමාජයේ සෑම ස්ථරයක් සඳහාම ගැලපෙන පරිදි නව මගී පර්යන්ත දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීම හා දැනට පවතින පැරණි බස් පර්යන්ත නවීකරණය කිරීම සිදු කරනු ලැබේ. ඉතා දැකුම්කලු මනරම් වටපිටාවක් හා ඇතුළත නවීන පහසුකම් සහිතව මෙම නව බස් නැවතුම්පලවල් ඉදිකර ඇත. ඒ යටතේ 2015 වර්ෂාවසානය වන විට වව්නියාව බස් නැවතුම්පල පළමු අදියර හා තලවාකැලේ බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණයෙන් නිම කර ඇති අතර මැදගම හා කින්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර ඇත.

7.2.1. වවනියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම



වැඩ නිම කරමින් පවතින වවනියාව නව බස් නැවතුම්පල

2014 ජනවාරි 31 දින ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර, මේ වන විට පළමු අදියරේ වැඩ අවසන් කර ඇති වවනියාව නව බස් නැවතුම්පල, කෘෂිකර්ම පර්යේෂණ ආයතනයෙන් ලබාදෙන ලද අක්කර තුනක ඉඩමෙහි ඉතා අලංකාර ලෙස ගොඩනගා ඇත. ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් සකසන ලද සැලැස්මේ පරිදි වර්ග මීටර් 800 ක හා වර්ග මීටර් 1100 ක වපසරියෙන් යුත් ගොඩනැගිලි 02 ක් පවතී. දකින ඕනෑම කෙනෙකුගේ සිත් ඇදගන්නා මනා සැලැස්මකට අනුව නිර්මාණය කර ඇති මෙම ගොඩනැගිලි පරිශ්‍රයෙහි බාහිර අලංකාරය මෙන්ම ඇතුළත ද ඉතා සකසුරුවම් ලෙස නිර්මාණය කර ඇත. අන්තර් පළාත් මෙන්ම පළාත් ප්‍රවාහන කාර්යාල, විවිධ වර්ගයේ ආහාරපාන මිලදී ගතහැකි ආපන ශාලා 2ක්, මගීන් සඳහා නවාතැන් පහසුකම්, වැසිකිලි කැසිකිලි පහසුකම් හා ආබාධිත පුරවැසියන් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම්ද සපයා ඇත. මීට අමතරව අන්තර් පළාත් බස්රථ 13ක් හා පළාත තුළ ධාවනය වන බස්රථ 21 වශයෙන් බස්රථ 34ක් එකවර නවතා තැබීම සඳහා ඉඩ පහසුකම් ඇත.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2015.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 124කි.

7.2.2. තලවාකැලේ බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම



තලවාකැලේ නව බස්නැවතුම්පල

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් දුරගමන් සේවාවන්ට අදාළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2014 වර්ෂයේ තලවාකැලේ නගරයේ ඇරඹී නව බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කර 3015.10.31 දින ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා ගරු අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් ජනතා අයිතියට පත් කරන ලදී.

තලවාකැලේ නගර සභාවේ ඉල්ලීම මත රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවේ උපදේශකත්වයෙන් හා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපාදන යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් මෙම බස් නැවතුම්පල එකවර බස්රථ 8ක් නවතාතැබීමට ඉඩ අවකාශ සහිතව ඉදිකර ඇත. නිතර වැසි සහිත දේශගුණයක් පවතින බැවින් දෛනිකව නගරයට එන යන මගීන්ගේ හා නගරය අවට පාසල් දහයක පමණ ඉගෙනුම ලබන දරුවන්ගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් ආරක්ෂිතව ලබාගැනීම පිණිස මෙම බස් නැවතුම්පල මහඟු සේවාවක් සපයයි.



මීට අමතරව මධ්‍යම කඳුකරයේ ස්වභාවික සෞන්දර්යය නැරඹීමට දිනපතා පැමිණෙන දේශීය සහ විදේශීය සංචාරකයින් සඳහා ගැලපෙන පරිදි අලංකාර ගොඩනැගිල්ලකින්ද සනීපාරක්ෂක පහසුකම් හා සුන්දර වටපිටාවකින්ද සමන්විතය.

මෙම බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරන ලද මුළු පිරිවැය රු. මිලියන 58කි.

7.2.3. බස් නැවතුම්පල නවීකරණය

පොදු බස් රථ සේවා භාවිතා කරනු ලබන මගී ජනතාව වෙත පහසුකම් සැපයීමේ අරමුණින් දැනට පවතින පැරණි (වහල ආදිය කැඩීබිඳී ගිය) බස් රථ නැවතුම්පල නවීකරණය කර නැවත ජනතා අයිතියට පත්කර දීම 2015 වර්ෂය තුළද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉටු කරනු ලැබීය. ඒ අනුව වලපනේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අයත්, වතුමුල්ල බස් රථ නැවතුම්පල නවීකරණය කරන ලදී.

මෙහි කැඩීබිඳී තිබූ වහලය නිසා මගී ජනතාව වර්ෂා කාලයේදී මහත් පීඩාවන්ට ලක් වීමට සිදු වූ අතර වාඩි වීමට ආසන පහසුකම් ආදියද නොතිබුණු බැවින් තිබූ වහලය සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කර නවතම අංගෝපාංග යොදා නවීකරණය කර බිම් ටයිල් අතුරා, වාඩිවීමට ආසන ද සවිකර ආකර්ෂණීය ලෙස සකස්කර ඇත.



නවීකරණය කරනලද වතුමුල්ල බස් නැවතුම්පල

අදාළ නවීකරණ කටයුතු 2015 වර්ෂය තුළ අවසන් කර මහජනයා වෙනුවෙන් විවෘත කළ අතර ඒ සඳහා වියදම් වූ මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 8.9කි.

7.3. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා ප්‍රධාන හා උපකාර්යාලයීය පරිගණක ජාලය ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාම හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම ඇතුළු අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ තොරතුරු අවසරපත්‍ර ලාභීන් හා අනෙකුත් පාර්ශව දැනුවත් කිරීම උදෙසා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියට ඇතුළත් කිරීම මෙහි කාර්යභාරයයි. තවද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වෙබ් අඩවියේ පවත්නා තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා නව තොරතුරු ඇතුළත් කිරීමත් සෙවීම පහසු කිරීමේ ක්‍රමවේද හඳුන්වා දීමත් සිදු කෙරේ. මේ යටතේ බස් ගාස්තු පිළිබඳ දත්ත ජාගකොස වෙබ් අඩවිය හරහා ලබාගත හැකි වීම , අන්තර් පළාත් බස් රථ කාලසටහන් වෙබ් අඩවිය හරහා පහසුවෙන් ලබාගත හැකි පරිදි වෙබ් අඩවිය වැඩි දියුණු කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

මීට අමතරව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ නව Proxi Server ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීම, දිනපතා පැමිණීමේ දත්ත ගබඩාව, සේවක පඩි ගෙවීමට අදාළ දත්ත ගබඩාව යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාමත් බැස්ටියන් මාවත උප කාර්යාල පරිශ්‍රයේ සවිකර තිබූ LED නිර හා CCTV පද්ධතිය නඩත්තු කටයුතු සඳහා යොමු

කිරීමත් සිදු කළ අතර මධ්‍යගත දත්ත පද්ධතියක් හඳුන්වාදීම සඳහා SLIT ආයතනය සමග මූලික සාකච්ඡා පැවැත්වීම විශේෂ කටයුත්තක් වශයෙන් සිදුවිය.

වා්‍යාපෘතිය සඳහා 2015.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 0.3කි.

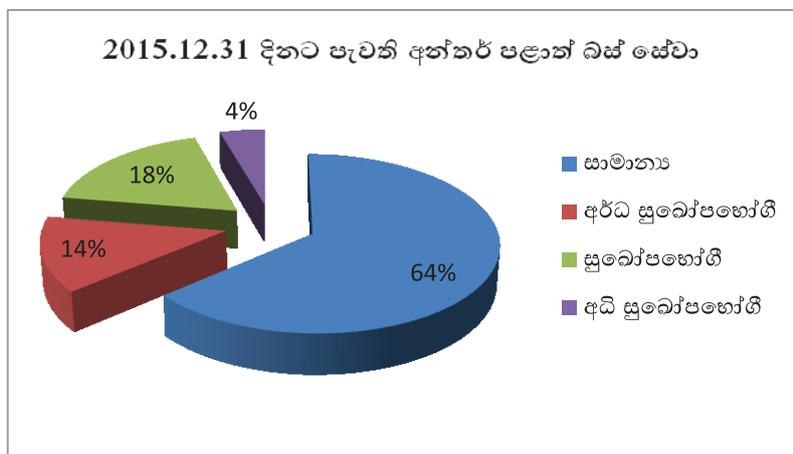
8. බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ බහුතර ජනතාවට සමීපතම පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව වන්නේ බස් රථ මගීන් කෙරෙන ප්‍රවාහන සේවාවයි. එම බස් මගී ප්‍රවාහන සේවාවට අදාළ කර්තව්‍යයන් නියාමනය කිරීම හැරුණු විට අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව සඳහා මගී ප්‍රවාහන අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ඉටු කරනු ලබයි.

2015.12.31 වනවිට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව සඳහා නිකුත් කර ඇති වලංගු මගී සේවා අවසරපත්‍ර ප්‍රමාණය පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

සේවා වර්ගය	බස් රථ සංඛ්‍යාව
සාමාන්‍ය	2046
අර්ධ සුබෝපහෝගී	446
සුබෝපහෝගී	525
අධි සුබෝපහෝගී	89
එකතුව	3106

මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස



මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

සාමාන්‍යයෙන් අන්තර් පළාත් මාර්ග වල ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ එකවර දීර්ඝ කාලයක් තුළ ධාවනයේ යෙදෙන බැවින් එම බස් රථ වල යෝග්‍යතාවය ඊට සරිලන පරිදි පවත්වාගෙන යා යුතුය. එසේ හෙයින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව එම බස් රථවල යෝග්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් දැඩි අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. මීට අමතරව විශ්වාසදායී, ආරක්ෂාකාරී සහ සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණින් අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට පෙර බස් රථවල සෝෂාකාරී තත්ත්වය (noise level) සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව එනම්, ආසනවල දිග, පළල, උස සහ ආසන අතර පරතරය පිළිබඳ වූ ප්‍රමිති පරීක්ෂාව, බස් රථය තුළ පවිත්‍රතාවය, සීනු පද්ධතිය, ප්‍රධාන ලාම්පු, සංඝා ලාම්පු ආදිය නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක ද යන්න ආදී භෞතික වශයෙන් කරුණු සොයා බලා වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂා කරයි.

සාමාන්‍යයෙන් නව අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී හා ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද බස් රථ වෙනුවට නව බස් රථ ආදේශ කිරීමේදී, මෙම වාර්තාවේ අඩංගු කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන, අදාළ නිකුත් කිරීම පිළිබඳ අවසන් තීරණය ගනු ලැබේ.

නව අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් ඔස්සේ සිදුකරනු ලබන අතර එම ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීම මගින් උපරිම විනිවිද භාවයකින් යුක්තව අදාළ කාර්යය ඉටු කිරීමේ හැකියාව ලැබේ.

9. මහජන පැමිණිලි

පොදු බස් සේවාව භාවිතා කරන මගී ජනතාවට විශ්වාසදායී, ආරක්ෂිත මෙන්ම සුවපහසු සේවාවක් සලසා දීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ඒකායන අරමුණ වුවද අපේක්ෂිත සුහදශීලී සේවාව වෙනුවට මගී ජනතාව විවිධ අපහසුතාවයන්ට ලක්වන බව වාර්තා වේ. එබැවින් දවසේ පැය 24 පුරාම පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවන සේ මේ සඳහාම වෙන්වූ විශේෂ කේත අංකයක් (1955) සමඟ ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංකයක් (0112595555) හඳුන්වා දී ඇත. මෙයට අමතරව විද්‍යුත් තැපෑල සහ ලිපි මගින්ද, මගී ජනතාවට කොමිෂන් සභාවට පැමිණිම මගින්ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කල හැකිය.

2015 වර්ෂය තුළදී ලද මහජන පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 4734ක් වූ අතර එම ප්‍රමාණය 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 34% ක අඩු වීමකි. එමගින් මෙම ව්‍යායාමයෙහි යම් සාර්ථකත්වයක් පිළිබිඹු වන අතර 2015 වර්ෂය තුළ වාර්තා වූ විවිධ චෝදනා පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	පැමිණිලි මගින් හෙළිවූ වරදෙහි ස්වභාවය	පැමිණිලි සංඛ්‍යාව
01	වැඩිපුර ගාස්තු අයකිරීම/ ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම	1311
02	මගීන්ට ආචාරශීලී නොවීම	498
03	අතරමග ස්ථාන වල අනවශ්‍ය ආකාරයට බස් රථය නවතා මගීන් එකතු කිරීම	375
04	නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිපුර මගීන් නංවා ගැනීම	418
05	නියමිත පරිදි ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම	114
06	නොසැලකිලිමත් ලෙස රිය පැදවීම	440
07	නියමිත කාලසටහන උල්ලංඝනය කිරීම	384
08	නියමිත ස්ථානයෙන් ගමන් ආරම්භ නොකිරීම හා ගමනාන්තය දක්වා ධාවනය නොකිරීම	246
09	බස් රථය ධාවනයට නුසුදුසු තත්ත්වයේ තිබීම	141
10	වායු සමීකරණ නිසිපරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම	114
11	මගී ප්‍රවාහන බස් රථ අතර ඇතිවන ගැටුම්	220
12	අධික ශබ්දයෙන් කැසට්/ රේඩියෝ යන්ත්‍ර ක්‍රියාත්මක කිරීම	117
13	බස් රථයේ ගමනාන්ත පුවරු ප්‍රදර්ශනය නොකිරීම	41
14	මාර්ග බලපත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කිරීම	79
15	වෙනත්	236
	එකතුව	4734

මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත ලැබෙන මහජන පැමිණිලි අතරින් අන්තර් පළාත් බස් සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යාලය තුළදී පරීක්ෂණ කටයුතු මෙහෙයවා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා අතර පළාත්බද සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි, අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරී වෙත යොමු කිරීමටත් කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරනු ඇත. ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති වෙත යොමු කරනු ලැබේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිලි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි 4734 කි. 2015 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම පැමිණිලි අතුරින් 3562 ක් එනම් 75%කට අධික ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදී ඇත.

10. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශනය

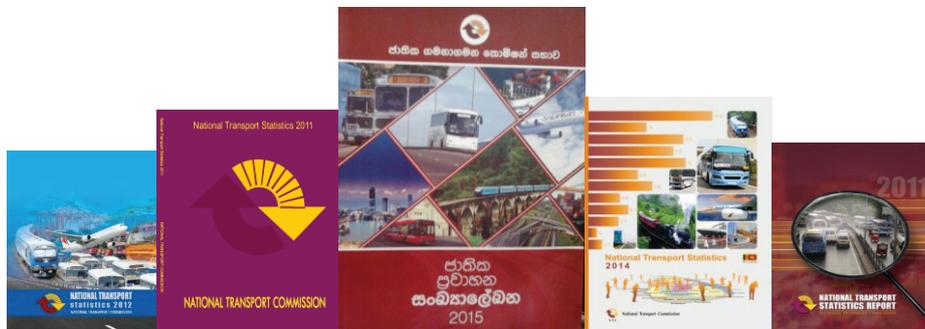
1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන පෞද්ගලික බස් රථ

සඳහා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ. එම අවසරපත්‍ර යටතේ ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ වෙනුවෙන් කොන්දේසි මාලාවක් පනවා ඇති අතර එම කොන්දේසි පිළිපැදීම පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීම, ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් ඉටු කරනු ලබයි. එම පරීක්ෂණ වලදී අවසරපත්‍ර කොන්දේසි උල්ලංඝනය කරමින් අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය කරන බවට අනාවරණය වුවහොත් අදාළ බස් රථ පිළිබඳව විමර්ශනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ. මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම වෙනුවෙන් සහය වීමත් මගීන් ගුණාත්මක මගී ප්‍රවාහන සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් දායකත්වය ලබා දීමත් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදු කරනු ලැබේ.

තවද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් රජයේ සහනාධාර ඇතිව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ‘සිසුසැරිය’ පාසල් බස් රථ සේවාව හා ‘නිසිසැරිය’ රාත්‍රී බස් රථ සේවාව යන සේවාවන් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු ද මෙම ඒකකය මගින් ඉටු කරනු ලබයි.

2015 වර්ෂය තුළදී ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදුකරන ලද බස් රථ පරීක්ෂා කිරීම් සංඛ්‍යාව 20570ක් වන අතර ‘සිසුසැරිය’ හා ‘නිසිසැරිය’ ව්‍යාපෘති වලට අදාළව බස් රථ 782ක් පරීක්ෂාවට ලක්කර ඇත.

11. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාත වාර්තාව



ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින්, සැලසුම් සකස් කරන්නන් මෙන්ම විවිධ ව්‍යාපෘතියෙහි නියැලෙන හා අධ්‍යාපන කටයුතුවල යෙදෙන බොහෝ දෙනාගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු සැපයීමේ මූලික අරමුණ ඇතිව මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර ඇත. මෙම වාර්තාවෙහි අන්තර්ගත දත්ත විශ්ලේෂණය, පසුගිය වසර ගණනාවක දත්ත සමග සාපේක්ෂ හා සන්සන්දනාත්මක විග්‍රහයක් ලෙස ඉදිරිපත් කර තිබීම ඉතා විශිෂ්ටය. ප්‍රවාහනයට අදාළව වර්තමානයේ මුහුණ දෙන හා අනාගතයේ මතුවිය හැකි ගැටළු හඳුනා ගැනීමට හා එම ගැටළු වලට සුදුසු විසඳුම් සෙවීමට අවශ්‍ය බොහෝ කරුණු මෙම වාර්තාව පරිශීලනය කිරීමෙන් ලබාගත හැකි වේ.

මෙම වාර්තාව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන වලින් එක්එක් වර්ෂය සඳහා වෙනවෙනම දත්ත එක් රැස්කර එම දත්ත විශ්ලේෂණය කර වාර්ෂික වාර්තාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ. 2014.01.01 සිට 2014.12.31 දක්වා වන වර්ෂයේ තොරතුරු ඇතුළත් කර 2015 ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව සකස් කර ඇත.

මෙම වාර්තාව සැකසීම සඳහා පහත සඳහන් ආයතන වලින් සංඛ්‍යා දත්ත ලබා ගන්නා ලදී.

- 1 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
- 2 ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
- 3 මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරී
- 4 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
- 5 මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව
- 6 ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය
- 7 ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
- 8 ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව
- 9 රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය
- 10 ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය
- 11 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
- 12 සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
- 13 සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
- 14 මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය

2015 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවෙහි පිටපත් 1800 ක් මුද්‍රණය කර ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන, මහජන පුස්තකාල, පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීම සිදු කරන ලදී. 2015 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද මුළු පිරිවැය රුපියල් මිලියන 0.14 කි.

12. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

ආයතනයක ඵලදායීතාව වර්ධනය කිරීම, සමස්ථ කාර්යාලලියෙහි ගුණාත්මක බව ඉහළ නැංවීම තුළින් ළඟා කරගත යුතුවේ. එබැවින් ආයතනයේ සේවක මණ්ඩලය විවිධ විෂයක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ නිපුණභාවයට පත් කිරීම, දේශීය හා විදේශීය පුහුණු පාඨමාලා තුළින් සිදු කරනු ලැබේ. එලෙසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්ය මණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුළින් ආයතනයට අවශ්‍ය

වන්නාවූ දැනුම හා කුසලතා වලින් යුතු සේවක මණ්ඩලයක් නිර්මාණය කෙරේ. මේ යටතේ 2015 වර්ෂය තුළ මානව සම්පත් කළමනාකරණය, රාජ්‍ය ආයතනවල මූල්‍ය වාර්ථාකරණය, සහතික පත්‍ර ඉංග්‍රීසි පාඨමාලා, ප්‍රවාහනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධිය, පාරිභෝගික සත්කාරය, රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදය, ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරන ප්‍රමිති ක්‍රියාත්මක වීම, විද්‍යාත්මක පිරිමැසුම්දායක සහ ආරක්ෂිත රිය පැදවීම පිළිබඳ පුහුණු වැඩසටහන් යන අංශ ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා නිලධාරීන් යොමු කරන ලදී. ඒ අනුව නිලධාරීන් 11දෙනෙකු විදේශීය පුහුණු සඳහාත් 10 දෙනෙකු දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහාත් යොමු කරන ලදී.

සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය වෙනුවෙන් 2015 වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 3.60ක පිරිවැයක් දරා ඇත.

වාර්ෂික ගිණුම

2015.12.31 දිනට මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2015	2014
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ පිරියත සහ උපකරණ	4	450,205,036.53	476,262,575.38
කෙරිගෙන යන වැඩ		-	18,189,547.43
පුස්තකාල පොත්		902,114.03	827,126.03
මුළු ජංගම නොවන වත්කම්		451,107,150.56	495,279,248.84
ජංගම වත්කම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	5	2,095,869.16	5,237,517.14
ලැබීම් - සේවක	6	15,422,347.00	17,152,350.00
ආයෝජන - කාලීන තැන්පත්	7	22,902,607.10	18,187,405.31
ආයෝජන - භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	8	9,877,650.00	9,282,656.00
පොලී ආදායම් ලැබීම්		15,288,209.94	5,542,908.75
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	9	471,657,190.07	252,492,013.50
මුළු ජංගම වත්කම්		537,243,873.27	307,894,850.70
මුළු වත්කම්		988,351,023.83	803,174,099.54
බැරකම්			
ජංගම නොවන බැරකම්			
රජයේ ප්‍රතිපාදන	10	324,273,749.46	357,626,641.03
පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම්	11	36,963,484.12	30,027,058.56
මුළු ජංගම නොවන බැරකම්		361,237,233.58	387,653,699.59
ජංගම බැරකම්			
ගෙවිය යුතු වියදම්	12	100,423,962.39	50,155,153.09
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		34,227,804.00	32,613,304.00
වෙන්කිරීම් හා උපවිත වියදම්	13	93,494,990.54	79,740,290.54
මුළු ජංගම බැරකම්		228,146,756.93	162,508,747.63
මුළු බැරකම්		589,383,990.51	550,162,447.22
ශුද්ධ වත්කම්		398,967,033.32	253,011,652.32
ශුද්ධ වත්කම්/ හිමිකම්			
සමුච්චිත අරමුදල		398,967,033.32	253,011,652.32
මුළු ශුද්ධ වත්කම් / හිමිකම්		398,967,033.32	253,011,652.32

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති (SLPSAS) වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම කර ඇති බවට සහතික කරන ලදී.

.....
ගණකාධිකාරී

.....
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අංක 05 සිට 08 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇති මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා අංක 09 සිට 15 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා වගකියනු ලැබේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් ඇත.

.....
සභාපති

.....
කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික

දිනය:

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2015	2014
ආදායම			
ආදායම	14	313,389,329.38	322,415,123.68
වෙනත් අදායම්	15	56,106,631.97	56,196,707.76
එකතුව		<u>369,495,961.35</u>	<u>378,611,831.44</u>
වියදම්			
මෙහෙයුම් වියදම්	16		
සේවක පාරිශ්‍රමික	16.1	110,088,288.66	93,118,686.29
ප්‍රවාහන වියදම්	16.2	10,541,793.26	12,872,332.15
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	16.3	-	278,631.00
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	16.4	2,680,253.50	3,095,768.90
ආයතන වියදම්	16.5	28,979,910.84	33,877,032.64
ස්ථාවර වත්කම් අලුත් වැඩියා සහ නඩත්තු	16.6	2,287,872.68	2,181,226.51
සේවක සුභසාධනය	16.7	7,267,873.89	7,299,116.72
කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය	16.8	381,200.00	645,362.50
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	16.9	1,054,691.50	1,451,107.00
සන්නිවේදන වියදම්	16.1	2,069,638.00	3,885,272.54
ක්ෂය වීම්	16.11	48,360,800.79	45,781,282.40
මූල්‍ය ගාස්තු	16.12	52,089.92	48,097.60
සේවක පාරිශ්‍රමික	16.13	295,740.80	11,825,498.80
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්		<u>214,060,153.84</u>	<u>216,359,415.05</u>
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ලාභනාවය)		<u>155,435,807.51</u>	<u>162,252,416.39</u>
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්	17	2,259,177.49	-
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අතිරික්තය/(ලාභනාවය)		<u>157,694,985.00</u>	<u>162,252,416.39</u>
රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන			
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන ලැබීම්	18	632,783,946.32	642,839,588.72
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්	19	632,783,946.32	695,889,447.97
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ලාභනාවය)		<u>157,694,985.00</u>	<u>109,202,557.14</u>
(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)			

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ වත්කම/හිමිකම වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	සමුච්චිත අතිරික්තය (ලාභනාවය)	එකතුව
2014 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	143,809,095.18	143,809,095.18
පෙර වසර සඳහා ගැලපීම	-11,739,604.00	-11,739,604.00
අදාළ වසර සඳහා අතිරික්තය/ ලාභනාවය	109,202,557.14	109,202,557.14
2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	241,272,048.32	241,272,048.32
අදාළ වසර සඳහා අතිරික්තය/ලාභනාවය	157,694,985.00	157,694,985.00
2015 දෙසැම්බර් 31 ට ශේෂය	398,967,033.32	398,967,033.32

සටහන - A

උපවිත වියදම් සඳහා අධි වෙන්කිරීම් සහ 2014 වර්ෂයේ ආදායම් නැවත ගෙවීම නිවැරදි කිරීම.

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සහා අරමුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

සටහන්

2015

2014

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය
වසර සඳහා අතිරික්තය / ඌනතාවය

157,694,985.00

109,202,557.14

මුදල් නොවන වලනයන්

ක්ෂය වීම්

48,360,800.79

45,781,282.40

වත්කම් අපහරණය

(2,259,177.49)

ක්‍රමක්ෂය

(36,970,152.08)

(45,765,138.89)

වසර සඳහා පාරිතෝෂික වියදම

7,123,856.56

7,410,756.00

පොළී අදායම

(19,136,479.89)

(10,431,568.87)

පෙර වර්ෂ ගැලපීම

(11,739,604.00)

සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය

-

(17,632,912.00)

මෙහෙයුම් අතිරික්තය/ඌනතාවය - කාරක ප්‍රාග්ධන
වෙනස්වීම් වලට පෙර

143,074,228.89

88,564,975.78

කාරක ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්

ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්

3,141,647.98

(1,277,357.25)

ලැබීම් - සේවක

1,730,003.00

(114,530.00)

පොළී ආදායම

(9,745,301.19)

4,461,789.66

ගෙවීම්

50,268,809.30

50,062,253.63

ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු

1,614,500.00

3,002,250.00

වෙන්කිරීම් හා උපවික වියදම්

13,754,700.00

(39,952,987.90)

මෙහෙයුම් වලින් ජනිත වූ මුදල්

203,838,587.98

104,746,393.92

පාරිතෝෂික අරමුදල් ගෙවීම්

(187,431.00)

(1,008,990.00)

වත්කම් අපහරණයෙන් ලද මුදල්

2,259,177.49

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල්

205,910,334.47

103,737,403.92

ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය

දේපල පිරියත හා උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම

(4,113,714.51)

(34,918,088.31)

පුස්තකාල පොත් අත්පත් කර ගැනීම

(74,988.00)

(65,000.00)

කාලීන තැන්පත් හා භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා ශුද්ධ

ආයෝජන

(5,310,195.79)

(2,544,134.52)

පොළී ලැබීම්

19,136,479.89

10,431,568.87

භාණ්ඩාගාර ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ

ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය

9,637,581.59

(27,095,653.96)

මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය

ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන ලැබීම් From Treasury / (Repayment)

3,617,260.51

4,793,323.28

වර්ෂය තුළ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය

3,617,260.51

4,793,323.28

වර්ෂය මුල මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

219,165,176.57

81,435,073.24

වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

252,492,013.50

171,056,940.26

වර්ෂ අවසාන මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

සටහන 9

471,657,190.07

252,492,013.50

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ).

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

1 ඒකාබද්ධ තොරතුරු

1.1 වාර්තාකරන ආයතනය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 1991 අංක 37 දරණ ජාගකොස පනත යටතේ ස්ථාපනය කොට ඇත. කොමිෂන් සභාවේ කාර්යාලය සහ ගනුදෙනු සිදුකරනු ලබන ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය කොළඹ 05 , උද්‍යාන පාරේ අංක 241 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටුවා ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍යමය දත්ත ඇතුළත් වේ..

1.2 ප්‍රධාන කාර්යයන් සහ මෙහෙයම් වල ස්වභාවය

කොමිෂන් සභාවේ කාර්යය වනු ඇත්තේ ඔමිනි බස් මගීන් මගී ජනතාවට ප්‍රවාහන සේවාවන් සැලසීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් ලබාදීම සහ ඔමිනි බස් සඳහා නිශ්චය කර ගනු ලබන ප්‍රදේශ සඳහා මගී ප්‍රවාහන සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම වේ.

1.3 2015 වර්ෂය අවසානය වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථිර සේවක මණ්ඩලය 158 කි. එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවකයින් සේවය කර නැත.

1.4 වාර්තාකරන දිනය

කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ දිනය දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වේ.

1.5 නිකුත් කිරීම සඳහා බලයලත් දිනය

කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / සාමාජිකයින් විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අධිකාරී බලය ලබා දී ඇත්තේ 2016 මාර්තු 18 දිනය.

2 වැදගත් ගිණුම්කරන පිළිවෙත්හි සාරාංශය

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

කොමිෂන් සභාවේ ගිණුම් පිළියෙල කරනු ලබන්නේ රාජ්‍ය අංශයේ ගිණුම් පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් (SLPSASs) සහ පොදුවේ පිළිගනු ලබන ගිණුම්කරණ මූලධර්ම (LKAS 20) වලට අනුකූලවය.

මූල්‍ය වාර්තා පිළියෙල කර ඇත්තේ ගත්මිල මත පදනම්ව වේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම ශ්‍රී ලංකා රජයේ ගිණුම් පිළිවෙත් අනුව ඇස්තමේන්තු මත සකස් කර ඇත.

ඉහත සඳහන් ක්‍රියාවලි අනුව ආයතනයේ තොරතුරු, සටහන්, ඇස්තමේන්තු ගිණුම්ගත කිරීමේදී ගිණුම්කරණ ක්‍රියාවලියෙන් පරිබාහිර, විශේෂිත හා සංකීර්ණ වූ අවස්ථාවන් ගිණුම්කරණයට ලක් කිරීමේදී එම අවස්ථාවට යොදාගනු ලබන උපකල්පන හා ඇස්තමේන්තු පිළිබඳව සටහන් අංක 3 මගින් දක්වා ඇත.

2.2 ගිණුම් පිළිවෙත් වල වෙනස්කිරීම්

පහත සඳහන් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වෙනස්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරන කාල සීමාව සඳහා ක්‍රමාණුකූලව සඳහන් කර ඇත.

පවත්නා වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා සසඳමින් වඩා හොඳ ඉදිරිපත් කිරීමක් සඳහා පසුගිය වසරේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම හා වර්ගීකරණය කිරීම අදාල තැන්හි සංශෝධනය කර ඇත.

2.3 විදේශ විනිමය පරිවර්තනය

2.3.1 මෙහෙයුම් සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කර ඇති ගණුදෙනු සහ ශේෂය මනිනු ලබන්නේ ආයතනය මෙහෙය වනු ලබන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරය අනුවය. මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි.

2.3.2 ගණුදෙනු සහ ශේෂය

විදේශ විනිමය ගණුදෙනු ක්‍රියාකාරකම් විනිමය ගණුදෙනු බවට පරිවර්තනය කරනුයේ ගණුදෙනු කරන දිනයේ පවත්නා විනිමය අනුපාතය මතය.

2.4 දේපළ පිරිසත සහ උපකරණ

දේපළ පිරිසත උපකරන පිරිවැය යනු මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හෝ ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද වියදම් වත්කම අපේක්ෂිත කාර්යය සඳහා ක්‍රියාත්මක තත්වයට දැරූ වියදම වේ.

දේපළ පිරිසත සහ යන්ත්‍ර උපකරණවල වටිනාකම දක්වන විටදී එයමිලදී ගැනීමට දැරූ මූලික වියදමින් මෙතෙක් ක්ෂයවීම් හා හානි අඩුකිරීමෙන් පසු ශුද්ධ වටිනාකම දක්වා ඇත.

ස්ථාවර ස්වභාවයේ වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමේ, වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ වියදම් හෝ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ තත්වයට පත් කිරීම දක්වා ගිණුම් වත්කම්

තීරණය ලෙස සලකා ඇත. වත්කම් වලට අදාළ නඩත්තු කිරීම් හා අලුත්වැඩියා කිරීම් වියදම් අදාළ ආදායම් වියදම් ගිණුමට ලියාහැර ඇත.

ඉඩම් වටිනාකම ක්ෂයකිරීමට ලක් නොවන අතර අනෙකුත් වත්කම් ක්ෂයකිරීමට ලක් කිරීමේදී සරළ රේඛීය ක්ෂය ක්‍රමය යොදාගෙන ඇත. අදාළ වත්කම් වල ආයුකාලය පහත පරිදි ගෙන ඇත.

වත්කම් වර්ගය	අවුරුද්ද
මෝටර් වාහන	වර්ෂ 05 තුළ
ලී බඩු සහ සවිකිරීම්	වර්ෂ 10 තුළ
කාර්යාල උපකරණ	වර්ෂ 05 තුළ
විවිධ උපකරණ	වර්ෂ 05 තුළ
පරිගණක සහ මුද්‍රන යන්ත්‍ර	වර්ෂ 04 තුළ
යන්ත්‍ර	වර්ෂ 05 තුළ
ගොඩනැගිලි	වර්ෂ 20 තුළ
විද්‍යුත් උපකරණ (LED)	වර්ෂ 03 තුළ

2.5 භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සහ බිල්පත් මත කරන ආයෝජන

භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සහ බිල්පත් සහ කාලීන තැන්පතු පිරිවැය අනුව සඳහන් කර ඇත.

2.6 ලැබීම්

ලැබීම් යනු ලබාගන්නා ලද සේවාවන් සඳහා ගෙවීමට ඇති මුදල් වේ. එකතුව සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් වකුයේ දී බලාපොරොත්තු වන අතර ලැබීම් වර්ගීකරණය කරනුයේ ජංගම වත්කම් ලෙසය. ලැබීම් හඳුනාගැනීම සහ මනිනු ලබන්නේ ගණුදෙනු කරන කරන වටිනාකම /අගය මතය.

2.7 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ වශයෙන් හඳුන්වා ඇත්තේ අතැති මුදල්, බැංකුවල ඇති ඉල්ලුම් තැන්පතු , බැංකුවල ඇති ක්ෂණික /ස්ථාවර තැන්පතු සහ පාරිතෝෂික අරමුදල්ය.

2.8 ගෙවීම්

ගෙවීම් යනු භාණ්ඩ හා සේවා සපයන්නන් ලබාගත් භාණ්ඩ හා සේවා සඳහා අවශ්‍යයෙන් කළයුතු ගෙවීම් වේ. ගෙවීම් ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කාලවක්‍රයේ කළ යුතු ගෙවීම්කි නම් එය ජංගම වත්කමක් ලෙස වර්ග කරනු ලැබේ. (වසර 1 ක් හෝ ඊට අඩු) එසේ නොමැති අවස්ථාවල ඒවා ජංගම නොවන වත්කම් ලෙස හඳුන්වනු ලැබේ.

ගෙවීම් මූලික වශයෙන් හඳුනාගනු ලබන්නේ ගනුදෙනු කරන මිලට අනුව වන අතර ඉන් පසුව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් වක්‍රයේදී මෙම මිලට මිණුම් කරනු ලැබේ.

2.9 රජයේ ප්‍රතිපාදන

මූල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන ඇතුළත්ව රජයෙන් ලැබෙන ප්‍රතිපාදන ඒවායෙහි සාධාරණ වටිනාකම අනුව හඳුනාගනු ලැබේ.

දේපළ පිරියත සහ උපකරණ වලට අදාළ රජයේ ප්‍රතිපාදන ජංගම නොවන වත්කම් වල රජයේ විලම්භිත ප්‍රතිපාදන යටතට ඇතුළත් කර ඇති අතර මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේදී මෙය හඳුනාගනු ලබන්නේ අදාළ වත්කම් වල අපේක්ෂිත ආයු කාලයේ සරළ රේඛීය පදනම මතය.

මූල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන මූල්‍ය නොවන වත්කමෙහි ධාරණ වටිනාකම අනුව ගණනය කරනු ලබන අතර ධාරණ වටිනාකම අනුව ප්‍රතිපාදන ලබාදීම සහ වත්කම් ගණනය කරනු ලැබේ.

2.10 මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය

මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හඳුනාගනු ලබන්නේ මිලදී ගන්නා ලද කාලය තුළය.

2.11 සේවක ප්‍රතිලාභ

කොමිෂන් සභාවට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සහ නිශ්චිත දායකත්වය පිළිබඳ සැලසුම් ඇත.

(අ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම

නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්මක් යනු කොමිෂන් සභාව මගින් ස්ථාවර දායකත්ව මුදලක් වෙතම අස්ථිත්වයක් වෙත ගෙවනු ලබන පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. මෙය පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් බැවින් තවදුරටත් ඒ සඳහා දායකත්ව මුදලක් ගෙවීම සඳහා

කොමිෂන් සභාවට භෞතික හෝ අධ්‍යාත්මික බැඳීමක් නොමැත. කල් පිරුණු පසු මෙම දායකත්ව මුදල් සේවක ප්‍රතිලාභ වියදම් වශයෙන් හඳුන්වනු ලැබේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සේවක අර්ථසාධක අරමුදල වෙනුවෙන් එක් සේවකයෙකුගෙන් දළ පාරිශ්‍රමික මුදලක් ලෙස 15% ක් බැර කරනු ලබන අතර සේවා නියුක්ති භාරකාර අරමුදලට 3% දළ පාරිශ්‍රමිකයක් අය කරනු ලැබේ.

(ආ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

සේවකයාගේ සේවා පළමු වර්ෂයේ සිට සේවය කරනු ලබන සෑම වර්ෂයකම මාස ½ ක වේතනය සේවක පාරිතෝෂික අරමුදලට බැර කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. කෙසේ වෙතත් 1983 පාරිතෝෂික අරමුදල ගෙවීමේ පනත් අංක 12 අනුව සේවකයෙකුට පාරිතෝෂික අරමුදලට හිමිකම් ලබාගත හැක්කේ වර්ෂ 05 අඛණ්ඩ සේවාවක් කිරීමෙනි.

(ඇ) කෙටිකාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ

කෙටි කාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ පිළිබඳ වගකීම මනිනු ලබන්නේ සේවකයින් විසින් ඉටු කරන ලද සේවාවන් වෙනුවෙන් ගෙවීමට අපේක්ෂිත වට්ටම් හෝ කරන ලද මුදලමය වටිනාකම මතය.

2.12 ප්‍රතිපාදන සහ අවිනිශ්චිත වගකීම්

මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන හඳුනාගනු ලබන්නේ අතීතයේ සිදුකරන ලද සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් කොමිෂන් සභාවට වර්තමානයේ ඇති නෛතික බැඳීම හෝ කොමිෂන් සභාවට අවශ්‍ය ආර්ථික සම්පත් පිටතට ගලායෑම සිදුවිය හැකි අතර විශ්වසනීය ලෙස එම ප්‍රමාණයන් ඇස්තමේන්තු ගත කල හැකිය.

පවත්නා බැඳීමක් හෝ වගකීම හා සම්බන්ධ අවධානය හා අවිනිශ්චිතතාද වාර්තා කරන දිනකට පවත්නා වඩාත් විශ්වසනීය සාක්ෂි පදනම් කරගෙන දැනට පවත්නා බැඳීමද වගකීම පියවීම / නිරවුල් කිරීමට අවශ්‍ය ඇස්තමේන්තුගත වියදම අනුව ප්‍රතිපාදන මනිනු ලැබේ.

සියලුම අස්ථාවර වගකීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි සඳහනක් ලෙස එළිදරවු නොකළහොත් සම්පත් පිටතට ගලායාමේ හැකියාව දුරස්ථ වනු ඇත.

2.13 ආදායම හඳුනාගැනීම

ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සත්‍ය වශයෙන්ම ආයතනයට ගලා එන අවස්ථාවේදී ආදායම් වශයෙන් හඳුනාගැනීම.

කොමිෂන් සභාව අදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ ආදායම් ප්‍රමාණය සත්‍ය වශයෙන්ම මැනිය හැකි අවස්ථාව සහ ඉදිරියේදී කොමිෂන් සභාව වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා ඒමට හැකි සම්භාවිතාව අනුවය.

කොමිෂන් සභාව විසින් ආදායම හඳුනාගැනීම සඳහා පහත දැක්වෙන නිර්ණායක හඳුනාගත හැක. ඒ ඒ ප්‍රධාන මාර්ග වල ආදායම මැනීම සඳහා ආදේශ කර ඇත.

(අ) බලපත්‍ර ආදායම

මාර්ග බලපත්‍ර වලින් ලැබෙන අදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ කොමිෂන් සභාව වෙත අනාගතයේ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සැලැස්මට ඇති හැකියාව මතය..

(ආ) දේපළ පිරිසත හා උපකරණ බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ

බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ නිර්ණය කරනු ලබන්නේ ලත් මුදල් / උත්පාදන මුදල් ධාරන පිරිවැයත් සමඟ සන්සන්දනය කිරීමෙනි. මෙය මුදල් කාර්යඵල ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගෙන ඇත.

2.14 වියදම්

මෙහෙයුම් කරන කාලසීමාවේදී දරන ලද වියදම් යනු වාර්තාකරන කාලයේදී ලාභය ලෙස ලැබෙන ආදායමයි.

2.15 ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව ඇතිවන සිදුවීම්

ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව සිදුවන ද්‍රව්‍යමය සිදුවීම් සැලකිල්ලට ගනු ලබන අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි අවශ්‍ය තැන්වල සුදුසු පරිදි ගැලපීම් හෝ අනාවරණය කිරීම් සිදුකර ඇත.

2.16 වගකීම්

ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව ඇතිවන සියලුම ද්‍රව්‍යමය වගකීම් හඳුනාගෙන ඒ පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කිරීම මඟින් අනාවරණය කර ඇත.

3. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් (නිමාන) සහ විනිශ්චයන්

මූල්‍ය ප්‍රකාශය පිළියෙල කිරීමේදී කළමනාකාරිත්වය මගින් විනිශ්චයන් ගණනාවක් යොදාගනු ලබන අතර වත්කම්, වගකීම්, ආදායම සහ වියදම හඳුනාගැනීම සහ මැනීම් සඳහා තක්සේරු (නිමාන) සහ උපකල්පන රාශියක් උපයෝගී කරගනු ලබයි.

මැනීමට යන හඳුනාගැනීම කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇතිකරන තක්සේරු /පළාත් සහ උපකල්පන පිළිබඳ තොරතුරු පහත දක්වා ඇති පරිදි වේ.

(අ) ක්ෂය වීගෙන යන වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය

වත්කමේ අපේක්ෂිත ආර්ථික උපයෝගීතාවය මත ශේෂ පත්‍ර දිනයට ක්ෂය වන වත්කමෙහි ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය තක්සේරු කරනු ලබන බව කළමනාකාරිත්වය සමාලෝචනයෙහි දක්වා ඇත. මෙම අස්තමේන්තු වල ඇති අවිනිශ්චිතතාවයන්ට හේතුව ඇතැම් මෘදුකාංග හා තොරතුරු තාක්ෂණික උපාංග වල උපයෝගීතාවය වෙනස් කිරීමට ඉවහල් වන යල්පැන ගිය තාක්ෂණික ක්‍රම භාවිතා කිරීමය.

විගණකාධිපති වාර්තාව



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அறிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය
எனது இல.
My No.

සිටිපිටි/එන්ටීසී /එස්එ/01/15/38

ඔබේ අංකය
உமது இல.
Your No.



දිනය
திகதி
Date

2016 දෙසැම්බර් 24 දින

සභාපති,

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 37 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඒ) වගන්තිය ප්‍රකාර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් යථා කාලයේදී නිකුත් කරනු ලැබේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව, -- இல. 306/72, பொல்தூவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. - No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka



+94-11-2887028-34



+94-11-2887223



oaggov@slt.net.lk



www.auditorgeneral.gov.lk

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද, යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට අදාළවන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීම් ද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය හා ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උප වගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

මාගේ විගණන මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.4 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්වගණනය කරනු ලැබේ.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම් හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම්

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 03 ප්‍රකාරව අස්ථිත්වයක් විසින් පූර්ව කාල පරිච්ඡේදවලදී සිදුවී ඇති වැරදි සොයා ගැනීමෙන් පසුව නිකුත් කරන පළමු මූල්‍ය ප්‍රකාශන කට්ටලයෙහිම අනිතානුයෝගීව නිවැරදි කිරීම් කළයුතු වුවත් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී පසුගිය වර්ෂයට අදාළව කරන ලද ගැලපීම් රු.11,739,604 ක් සමුච්චිත අරමුදලට ගලපා තිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී පුනරාවර්තන හා ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා කොමිෂන් සභාව වෙත ලැබුණු මුදලින් පිළිවෙලින් රු.25,223,492 ක් හා රු.23,375,300 ක් වශයෙන් රු.48,598,793 ක මුදලක් ඉතිරිවී තිබූ අතර ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වෙන් කරන ලද මුදලින් රු.124,007,439 ක් බාහිර ආයතන වෙනුවෙන් වත්කම් සැපයීමට යොදවා තිබුණි. මෙම වත්කම් බාහිර ආයතනවලට පවරා හා පැවරීමට නියමිතව තිබූ අතර එම සම්පූර්ණ මුදලම ආදායමට එරෙහිව ලියාහැරීමේ ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කිරීම හේතුවෙන් එම වත්කම් කිසිදු ආයතනයක වත්කමක් ලෙස ගිණුම්ගත වී නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 3 තුළ පමණක් බාහිර ආයතන වෙනුවෙන් ඉදිකළ වත්කම්වල වටිනාකම රු.403,129,613 ක් විය. එම වත්කම් සඳහා රාජ්‍ය ප්‍රදානයට අනිරේකව සභාව විසින් රු.106,207,595 ක් වැයකර තිබූ බවත් එය සභාවේ අයහාර වියදමක් ලෙස ගිණුම්ගතකර තිබූ බවත් තවදුරටත් අනාවැකිය විය.

2.2.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ රු. 468,920,000 ක කෙටිකාලීන තැන්පතු සඳහා ලැබුණු රු.14,373,143 ක පොළිය නැවත ආයෝජනය කර තිබූ බැවින් එම පොළිය ආයෝජන ගිණුමට හර කිරීම වෙනුවට ලැබිය යුතු පොළී ආදායම් ගිණුමකට හර කර තිබුණි.
- (ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රජයේ ප්‍රදාන යටතේ මිලට ගෙන තිබූ රු. 21,806,808 ක වත්කම් වෙනුවෙන් සිදුකර තිබූ රු. 1,036,399 ක් වූ ක්ෂය වෙන්කිරීම්වලට සමාන මුදලක් ක්‍රමක්ෂය කර නොතිබුණි.
- (ඇ) ඉකුත් වර්ෂයේදී ප්‍රාග්ධන වත්කම් අත්පත්කර ගැනීම සඳහා ලද රු. 18,189,547 ක් ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන ලෙස ගිණුම්ගත නොකර පුනරාවර්තන ලැබීමක් ලෙස ගිණුම්ගතකර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන මගින් මිලදීගත් රු. 16,991,221 ක ප්‍රාග්ධන ස්වරූපයේ වත්කමක් ප්‍රාග්ධනික කිරීමකින් තොරව ව්‍යාපෘති වියදමක් ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබුණි.
- (ඈ) බැස්ටියන් මාවතේ වැසිකිළි පද්ධතිය වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු රු. 525,000 ක ගාස්තුව ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ කීරණවලට අනුකූල නොවීම.

1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 11 වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 4.2.2 වගන්තිය පරිදි මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය හා විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතියකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ස්ථාවර තැන්පතු සහ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල පිළිවෙලින් රු.22,902,607 ක් සහ රු.9,877,650 ක් ආයෝජනය කර තිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු.157,694,985 ක අතිරික්තයක් වූ අතර ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේ රු.162,252,416 ක අතිරික්තයක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.4,557,431 කින් පිරිහී තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී 2011 හා 2012 වර්ෂවලදී පිළිවෙලින් රු. 186,879,785 ක් හා රු. 16,053,010 ක අතිරික්තයක් පෙන්වූ කළද රජයේ පුනරාවර්තන ප්‍රදාන නොලැබීම නිසා 2013 වර්ෂයේ රු. 186,871,271 ක ඌනතාවයක් බවට පත්වී තිබුණි. සේවක පාරිශ්‍රමික, රාජ්‍ය බදු හා ජංගම නොවන වත්කම් සඳහා ක්ෂයවීම් ගැලපීමෙන් පසු 2013 වර්ෂයේ හැර කොමිෂන් සභාවේ දායකත්වයේ වර්ධනයක් සිදුවී තිබුණි. ඒ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දායකය රු.316,144,073 ක් විය.

3.2 ආයතනයට එරෙහිව හෝ ආයතනය විසින් ආරම්භකර ඇති නෛතික සිද්ධි

බාහිර ආයතන හා බාහිර පුද්ගලයින් විසින් කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම, මගී සේවා අවසරපත් ලබාදීම, උසස්වීම් අධිවේගී මාර්ග බලපත් අවලංගු කිරීම, බැස්ටියන් මාවත බස්නැවතුමේ පවත්වාගෙන ගිය ආසන වෙන් කිරීමේ කාර්යාලය ඉවත් කිරීම, ධාවන වේලාවන් වෙනස් කිරීම, පුවත්පත් දැන්වීම්වලට නොගෙවීම යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව නඩු 46 ක් ගොනුකර තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් දීම සහ පොදුජන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා කාර්යක්ෂම බස් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතිකවීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමන රාමුවක් සකස් කිරීම කොමිෂන් සභාවේ මෙහෙවර වන අතර එය ඉටුකිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) කොමිෂන් සභාව විසින් 2009 වර්ෂයේ දී ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියෙහි අන්තර්ගත මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ඇතැම් කරුණු වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි අවශ්‍ය සංශෝධනයන් සිදුකිරීම සඳහා රජයට උපදෙස් ලබාදීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත් එසේ අවශ්‍ය උපදෙස් රජයට ලබාදීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ආ) මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීමේ දී විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත පුද්ගලයින්ට බස් පර්යන්තයට හා බස් රථ වලට ප්‍රවේශවිය හැකි වන පරිදි බස් නැවතුම්පලවල් සකස් කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මැදිහත්ව කටයුතු කළයුතු වුවත් එවැනි මැදිහත් වීමක් සිදුකර නොතිබුණි.
- (ඇ) වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සැලසුම්කරන ලද පහත සඳහන් ඉලක්කයන් සම්පූර්ණ කරගත නොහැකිවී තිබුණි.
 - (i) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට ගැමිසැරිය බස් සේවා 40 ක් පවත්වාගෙන යාමට සැලසුම්කර තිබුණද 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට ධාවනය වෙමින් පැවතුනේ සේවාවන් 14 ක් පමණි. එම නිසා ප්‍රතිපාදන රු.මිලියන 20 කින් රු.මිලියන 13.26 ක් උපයෝජනය කර නොතිබුණි.
 - (ii) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මගී ඉල්ලුම හා සේවා සැපයීම පිළිබඳ සමීක්ෂණ 50 ක් සිදු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද වර්ෂය අවසන් වන විට සමීක්ෂණ 24 ක් අවසන් කර තිබුණු අතර සියයට 26 ක ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කර නොතිබුණි.
 - (iii) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී අන්තර් පළාත් මාර්ග 514 ක කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් උතුර, උතුරු මැද හා නැගෙනහිර පළාත්වල බස් ගාස්තු සංශෝධනය හා නිවැරදි කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද අන්තර් පළාත් මාර්ග 210 ක කාලසටහන් පමණක් වැඩිදියුණු කර උතුරු පළාතේ සහ උතුරුමැද හා නැගෙනහිර පළාත්වල කොටසක බස් ගාස්තු පමණක් සංශෝධන හා නිවැරදි කිරීම් කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙහි මුළු ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 41 ක් හා සියයට 65 ක් පමණක් වී තිබුණි.

- (iv) බස් මගීන්ට දුරගමන් සේවා බස් නැවතුම්පලවල් පහසුවෙන් හඳුනාගත හැකි වන පරිදි සීමිත නැවතුම් සංඥා පුවරු 250 ක් දිවයින පුරා ස්ථාපිත කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද වර්ෂය අවසාන වන විට සවිකර තිබුණේ සංඥා පුවරු 19 ක් පමණි. සංඥා පුවරු ඉදිකිරීමේ ප්‍රගතිය සියයට 7.6 ක් පමණ වුවත් ඒ සඳහා මුළු ප්‍රතිපාදන වලින් සියයට 33 ක් උපයෝජනය කර නොතිබුණි.
- (v) මැදගම හා කින්නියා බස් නැවතුම්පල දෙකෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු. 30,000,000 ක් වෙන්කර තිබූ අතර වර්ෂය තුළදීම නිම කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද වර්ෂය අවසන් වන විටත් නිම කර තිබුණේ බස්නැවතුම්පල ඉදිකිරීම්වලින් පිළිවෙලින් සියයට 60 ක් හා සියයට 50 ක් පමණි.
- (vi) වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී දුරගමන් සේවා මගීන්ගේ පහසුව සඳහා කෙටිකාලීන විවේක මධ්‍යස්ථාන 05 ක් වැඩි දියුණු කිරීමට සැලසුම් කළද එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අන්තර් පළාත් බස් රථ හා පළාත තුළ ධාවනය වන බස් රථවල කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ අරමුණින් කොමිෂන් සභාව විසින් 2013 වර්ෂයේදී රු. 62,415,360 ක් වැයකර විද්‍යුත් පුවරු 07 ක් කොළඹ බැස්ටියන් මාවත, අනුරාධපුර, කුරුණෑගල, නුවරඑළිය, කතරගම, රත්න හා පුත්තලම යන ස්ථානවල සවිකර තිබූ නමුත් එම පුවරු සියල්ලම වසර දෙකක කාලයක සිට අක්‍රීයව පැවතුණි. 2016 ජූනි 15 දින වන විටත් එම පුවරු යථාතත්ත්වයට පත්කර ගැනීමට ආයතනයේ කළමනාකාරිත්වය අපොහොසත් වී තිබුණි.

- (ආ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කටයුතු එහි කළමනාකරුට හා කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාට තම කාර්යාලයේ සිට අධීක්ෂණය කළ හැකි වන පරිදි රු. 470,250 ක් වැයකර 2014 ජුනි මාසයේදී සවිකරන ලද සිසිටීවී කැමරා 16 කින් කැමරා 09 ක් 2014 දෙසැම්බර් සිට විගණක දිනය වූ 2016 ජූලි මාසය වන විටත් අක්‍රීයව පැවතුණි. කැමරා අක්‍රීයව තිබුණද අන්තර්ජාල සම්බන්ධතාවයන් වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මාසයකට රු. 61,862 බැගින් රු. 742,341 ක මුදලක් ගෙවීමට සිදුවී තිබුණි.
- (ඇ) කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ ධාවනය සඳහා නිත්‍ය බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම 2016 ජූනි 15 දින වන විටත් ආරම්භ කර නොතිබුණි. තවද දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ඔස්සේ විවිධ ගමනාන්ත දක්වා 2015 ජූලි 25 වන දින සිට ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ වෙනුවෙන් දිනකට රු. 2,500 බැගින් අයකර තාවකාලික බලපත්‍ර 65 ක් ලබාදී තිබූ අතර 2016 ජූනි මාසය වන විටත් නිත්‍ය බලපත්‍ර ලබාදීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය සිදුවන ආකාරය වන්දිකා තාක්ෂණය උපයෝගී කරගෙන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට සෘජුවම අධීක්ෂණය කළ හැකි වන පරිදි රු. 79,061,375 ක මුදලක් වැය කර බස් රථවල සවිකරන ලද ජීපීඑස් උපකරණ 2095 කින් උපකරණ 1307 ක් 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට නිසි කළමනාකාරිත්වයකින් හා නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීමකින් තොරව පවත්වාගෙන යාම නිසා අක්‍රීයව පැවතීම හේතුවෙන් රු. 37,512,288 ක් වැයකර ඉදිකරන ලද නව පාලන මැදිරිය ද භාවිතයට ගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි.
- (ඉ) මාර්ග බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා තෝරාගත් අයදුම්කරුවන් බලපත්‍ර ලබාගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් 2014 වර්ෂයේදී කොළඹ සහ නදාසන්න ප්‍රදේශවල සිට උතුරු නැගෙනහිර දක්වා මාර්ග 14 ක් වෙනුවෙන් බලපත්‍ර 84 ක් සඳහා මිල ගණන් කැඳවා තිබුණ ද 2016 මැයි 31 දින වන විට බලපත්‍ර 21 ක් පමණක් නිකුත් කර එසේම සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ද මාර්ග 10 ක් වෙනුවෙන් බලපත්‍ර 13 ක් සඳහා මිල ගණන් කැඳවා තිබුණද බලපත්‍ර 05 ක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණි. මිල ගණන් කැඳවීමේදී ප්‍රමාණවත් ලංසු සුරක්ෂණයක් ලබාගැනීමට ක්‍රියා නොකිරීම නිසා තෝරාගත් අයදුම්කරුවන් බලපත්‍ර ලබාගැනීමට ඉදිරිපත් නොවී තිබූ බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) අධිවේගී මාර්ගයේ පිටත වටරවුම් මාර්ගය හරහා ප්‍රධාන නගරවලට බස් ධාවනය කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදුකර වාර්තාවක් ලබාදීම සඳහා මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය වෙත භාරදී තිබුණි. ඒ අනුව මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය මගින් කෙටුම්පත් අතුරු වාර්තාවක් 2015 අගෝස්තු 04 වෙනි දින කොමිෂන් සභාව වෙත ලබාදී තිබුණු අතර ඒ වෙනුවෙන් 2015 සැප්තැම්බර් 04 වෙනි දින රු. 1,418,310 ක මුදලක් අත්තිකාරම් වශයෙන් ලබාදී තිබුණ ද ඒ සඳහා ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගත් බවට නිරීක්ෂණය නොවීය.

(උ) සියළුම මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් ඒකාබද්ධ වක්‍රීය කාලසටහනකට අනුව ධාවනය කරවීම රජයේ ප්‍රතිපත්තිය බැවින් 2013 දෙසැම්බර් මාසය තුළදී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මැදිහත් වීමෙන් පිළියෙල කරන ලද ඒකාබද්ධ කාල සටහන සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණද 2016 සැප්තැම්බර් 30 දින වනවිටත් එය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

4.3 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

වව්නියාව බස් නැවතුම්පලේ පළමු අදියරේ කටයුතු 2015 වර්ෂයේ ජූනි මාසයේදී නිමකර තිබූ අතර ඒ සඳහා රු. 104,746,181ක මුදලක් වැයවී තිබුණි. එහෙත් බස්නැවතුම්පලේ භූමිය සකස් කිරීමේ කාර්ය දෙවන අදියරට ඇතුළත්කර තිබූ බැවින් එම අදියර 2016 ජූනි මාසය වන විටත් අවසන්වී නොතිබුණි. එබැවින් බස්නැවතුම්පල මේ දක්වා භාවිතයට ගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි.

4.4 දෘෂ්‍ය අක්‍රමිකතා

සිසුසැරිය බස් රථ ධාවනය සඳහා වූ ගෙවීම් පරීක්ෂා කිරීමේ දී එකම බස් රථයක් මාර්ග දෙකක සිසුසැරිය ධාවනය සඳහා යොදවන බව ව්‍යාජ ලෙස සඳහන් කර පුද්ගලයන් දෙදෙනෙකුගේ නමින් රු. 6,941,862 ක මුදලක් කොමිෂන් සභාවෙන් ලබාගෙන තිබුණි.

4.5 අරමුදල් උන උපයෝජනය

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී විවිධ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් රු. 685,000,000 ක මුදලක් කොමිෂන් සභාව වෙත ලබා දී තිබූ අතර ඉන් රු. 636,401,206 ක් පමණක් උපයෝජනය කර තිබුණි. විධිමත් පුරෝකථනයකින් තොරව මුදල් ලබාගැනීම මත ඉතිරිවූ රු. 48,598,739 ක මුදල ආයෝජනය කර තිබුණි.

4.6 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් පනතේ 47 වන වගන්තිය හා 1985 අංක 1 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් (සංශෝධන) පනතේ 9(2) වගන්තිය අනුව අර්ථසාධක අරමුදලේ හා සේවා නියුක්තිකයින්ගේ භාර අරමුදලේ දායක මුදල සහ පාරිතෝෂික දීමනාව ගණනය කිරීමේදී අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා සහිතව පාරිතෝෂික දීමනා ගණනය කිරීම නිසා පිළිවෙලින් රු. 11,344,443 ක හා රු.697,641 ක දායක මුදල් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය සහ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සැසඳීමේදී තනතුරු 76 ක පුරප්පාඩු පැවති අතර ඉන් විධායක මට්ටමේ පුරප්පාඩු 16 පැවතුණි. 2016 මැයි 31 දින වන විට ඉන් තනතුරු 03 ක් බඳවාගෙන තිබුණි. අනෙක් විධායක තනතුරු සඳහා වැඩබැලීමේ පදනම මත එම තනතුරුවල රාජකාරී අවරණය කර තිබුණි.

4.8 නොවිසඳී ඇති විගණන ඡේද

2014 මාර්තු 06 දින පැවති පොදු ව්‍යාපාර කාරක සභා රැස්වීමේ දී වලංගු මාර්ග බලපත්‍රයක් නොමැතිව බස් ධාවනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඇති නීති රීති ප්‍රමාණවත් නොවන බව අනාවරණය වී තිබුණි. ඒ අනුව පනතේ අදාළ වගන්ති සංශෝධනය කර මාස දෙකක් ඇතුළත කැබිනට් මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට එකඟවී තිබුණද 2016 ජූනි මාසය දක්වාම අදාළ සංශෝධන කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතියට ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

5. ගිණුම්කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ අයවැයගත වියදම් තථ්‍ය වියදම් සමඟ සංසන්දනය කිරීමේදී වැය විෂයයන් 24 කට අදාළව සියයට 10 සිට සියයට 179 ක් දක්වා පරාසයක් තුළ විචලනයන් වූයෙන් අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබූ බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

5.2 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) කොමිෂන් සභාව විසින් රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 ඡේදයට හා ප්‍රසම්පාදන කාර්ය සංග්‍රහයේ දැක්වෙන ආකෘතියට අනුව 2015 වර්ෂය සඳහා ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර තිබුණද ඒ සඳහා විධිමත් අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබුණි.

(ආ) පිළියෙල කරන ලද ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මේ තොරතුරු අයවැය හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සමඟ එකඟ නොවීම, ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ හා අයවැය ලේඛනයේ ඇතුළත් නොවූ අයිතම ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මේ ඇතුළත්වීම, ප්‍රසම්පාදන සැලසුමට අනුව ක්‍රියා නොකිරීම වැනි කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

5.3 වාර්ෂික වාර්තා සහාගත කිරීම

1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 12(3) වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී /12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 6.5.3 වගන්තිය ප්‍රකාරව ආයතනයේ වාර්ෂික වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ සහාගත කළ යුතු වුවත් 2014 වර්ෂයට අදාළ වාර්ෂික වාර්තා 2016 සැප්තැම්බර් 30 දින වන විටත් පාර්ලිමේන්තුවේ සහාගත කර නොතිබුණි. එම වක්‍රලේඛයේම 6.5.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව 2015 වාර්ෂික වාර්තාවේ කෙටුම්පතක් වාර්ෂික ගිණුම් සමඟ ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු පිළිබඳව වරින්වර කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමු කරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු විය යුතුවේ.

පද්ධති පාලන ක්ෂේත්‍ර -----	නිරීක්ෂණ -----
(අ) කොන්ත්‍රාත් පාලනය	ගිවිසුමේ කොන්දේසි අනුව කටයුතු නොකිරීම හා ලංසු කැඳවීම තුළින් මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම.
(ආ) වාහන උපයෝජනය	මුදල් රෙගුලාසි හා වක්‍රලේඛ ප්‍රකාර වාහන පාලනය සිදු නොකිරීම හා වාර්තා නොගැනීම.
(ඇ) කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය	පුරප්පාඩු සඳහා සේවකයින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම.


එච්.එම්.ගාමිණි විජේසිංහ
විගණකාධිපති

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව සඳහා පිළිතුරු

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

ඉදිරියේදී මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් පරිදි ගැලපීම් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්තිය වන්නේ තැන්පත් ශේෂය නාමික අගයට පවත්වා ගැනීම වේ. මෙම ප්‍රතිපත්තිය පසුගිය වර්ෂ ගණනාවක් පුරා අනුගමනය කරන ලද අතර මෙම ගිණුම් වර්ෂයේදීද එම ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කර ඇත. විමසුමේ සඳහන් ආයෝජන පොළිය ගණනය කර වර්ෂයේ ආදායමක් වශයෙන් ගිණුම්ගත කර ඇති අතර එම පොළී ආදායම උපලබ්ධි වන අවස්ථාව දක්වා ලැබිය යුතු පොළී ආදායම් ගිණුමේ දක්වා ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ආ) විමසුමේ සඳහන් රජයේ ප්‍රධාන යටතේ මිලට ගෙන තිබූ රු.21,806,808 ක මුදලට අදාළ ක්ෂය වෙන්කිරීමට සමාන මුදලක් ක්‍රමක්ෂය කිරීම අතපසුවී ඇත. 2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී මේ සඳහා ගැලපීම් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඇ) විමසුමේ සඳහන් ජී.පී.එස්. පාලන මැදිරිය ඉදිකිරීම සඳහා වැය කරන ලද රු.18,189,547.43 ක මුදල රජයේ ප්‍රධාන ගිණුමේ සටහන් කිරීම අතපසුවී ඇති අතර 2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී රජයේ ප්‍රධාන ගිණුමේ ශේෂය නිවැරදි කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඈ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කෙරෙමින් පැවතුන අතර අදාළ ආයතනය විසින් ලබාදෙන ලද ඉන්වොයිසියක් අනුව උපචිත වියදම් සඳහා වෙන් කිරීම සිදුකරන ලදී. 2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී, එම වියදමට අදාළව වත්කම් ගිණුමට හා ක්ෂය ගිණුම් වලට අදාළ ගැලපුම් සිදු කිරීමට නියමිතය.

(ඉ) විමසුමේ සඳහන් රු. 525,000 ක ආදායම ලැබිය යුතු ආදායම් වශයෙන් ගිණුම්ගත කිරීම අතපසුවී ඇත. 2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී මේ සඳහා ගැලපීම් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

2.2.3 අසම්භාව්‍ය බැරකම්

2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී අසම්භාව්‍ය බැරකම් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම

(අ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2. වගන්තිය අනුව තාවකාලික අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලීම් කර ඇති නමුත් එම අනුමැතිය මේ දක්වා ලැබී නොමැත. (අදාල ලිපියේ පිටපත විගණකාධිපතිගේ අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එල්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

එසේ වුවත් 2012 අගෝස්තු මස 22 වන දින පැවති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභාවේදී, කෙටි කාලීන අතිරික්ත අරමුදල් සත් දින කැඳවුම් තැන්පතු වල ආයෝජනය කරනවා වෙනුවට යම් කොටසක් වැඩි පොළී ආදායමක් ලැබීම සඳහා ස්ථාවර තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන මෙන් උපදෙස් ලැබී ඇත. (රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභා රැස්වීම් සටහන් වල පිටපතක් අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එල්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

(ආ) ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාවේ වාහන සංචිතයේ වාහන 15ක් සඳහා දෛනික ධාවන සටහන් පොත් රජයේ මුද්‍රණාලයෙන් ලබා ගෙන ඇත. PD – 8930 සහ PE – 4904 වාහන 1990 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 41/90 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍ර ලේඛය ප්‍රකාරව ඉන්ධන පරිභෝජන පරීක්ෂාවක් සිදු කර ඇත. සංචිතයේ වාහන 15 හි ඉන්ධන පරිභෝජන පරීක්ෂාව සිදු කර ඉන්ධන තුළනයක් සිදු කිරීමට කටයුතු සුදානම් කර ඇත. ඒ අනුව ධාවන සටහන් හා මාසික සාරාංශ විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමටද සැලසුම් කර ඇත.

2.4 ප්‍රමාණවත් අධිකාරී බලයකින් තහවුරු නොවූ ගනුදෙනු

විමසුමේ සඳහන් රු. 70,000.00 ක මුදලින් රාජකාරි අවශ්‍යතාවයන් සඳහා භාවිතා කල මුදල හැර ඉතිරි මුදල වන රු. 66,330.00 ක් නැවත කොමිෂන් සභාව වෙත ගෙවා ඇති අතර උක්ත කරුණ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත යවන ලද ලිපියේ පිටපතක් මෙයට අමුණා ඇත. (ඇමුණුම 01)

4 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

(අ) සහ (ආ) (i) ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය සංශෝධනය කිරීම මේ වන විට සිදුකෙරෙමින් පවතින අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් සොයා බැලීමට විශේෂ කමිටුවක් පත් කරන ලෙසද අමාත්‍යවරයා විසින් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා වෙත උපදෙස් ලබා දෙන ලදී.

(ii) වලංගු මගී සේවා අවසරපත්‍රයක් නොමැතිව ධාවනය වන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් රුපියල් ලක්ෂ 2ක දඩ මුදලක් අයකිරීම සඳහා නීතිපති උපදෙස් ඉල්ලා ඇත.

(ඇ) ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාලසටහන් සකසා අවසන් වූවද ශ්‍රී ලංගමයේ එකඟතාවයක් නොමැති බැවින් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ගැටළු පවතී.

(ඈ) ප්‍රවාහනය යනු විමධ්‍යගත විෂයකි. ඒ අනුව ඒ ඒ පළාත්වල ප්‍රවාහන සේවා සම්බන්ධව කටයුතු කිරීම අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය යටතට ගැනෙන විෂයකි. මේ සම්බන්ධව සවිස්තරව සිටිපි/ඒ/එන්ටිසි/01/15/ඒ කියු/14/38 හි දක්වා ඇත.

(ඉ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉදි කරනු ලබන සෑම බස් නැවතුම්පලකටම විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත පුද්ගලයින් සඳහා අදාළ පහසුකම් සලසනු ලැබේ.

(ඊ) 2015 වර්ෂය සඳහා පුනරාවර්තන හා ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් අනුමත රජයේ ප්‍රධාන රු. මි. 756 ක් වූ අතර, වර්ෂය තුළදී ඉන් රු. මි. 685 ක් භාණ්ඩාගාරය වෙතින් ලබා ගන්නා ලදී. එයින් රු.මි.534 ක් පුනරාවර්තන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ලබාගෙන ඇති අතර, එයට අදාළ වියදම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී, 2015 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කරන අවස්ථාව වන විට ආයතනය වෙත ලැබී තිබුණු ඉන්වොයිසි වල වටිනාකම පමණක් උපවිත වියදම් ලෙස ගිණුම් වලට ඇතුළත් කරන ලදී. එම නිසා 2015 වර්ෂයට අදාළ වන නමුත්, ගිණුම් පිළියෙල කරන අවස්ථාව වන විට ඉන්වොයිස්පත් නොලැබීම හේතුවෙන් හා වියදම් ඇස්තමේන්තු, වර්ෂයේ වියදම් වශයෙන් ගිණුම් වලට ඇතුළත් කිරීමට නොහැකි බැවින්, ගිණුම්ගත කිරීමට නොහැකිවූ වියදම් දැරීම සඳහා මෙම මුදල් ආයතනය තුළ රඳවා ගැනීමට සිදුවූ බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි. එසේම ඉහත රජයේ ප්‍රධාන රු. මි. 685 න් රු.මි. 151 ක් ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ලබා ගන්නා ලදී. 2015.12.31 දින වන විට සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කිරීමට නොහැකිවූ නමුත් 2015 වර්ෂයට අදාළ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති ආරම්භ කර, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමග ගිවිසුම් ඇතිකරගෙන ඇති බැවින් හා 2016 අය වැය ලේඛණය මගින් නැවත එම ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කරවාගෙන නොමැති බැවින්, එම ව්‍යාපෘති සඳහා ගෙවීම් කිරීමට මෙම මුදල් ආයතනය තුළ රඳවා ගැනීමට සිදුවූ බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(උ) 2015 වර්ෂය අවසාන වන විට ගැමි සැරිය බස් සේවා 40 ක් පවත්වා ගෙන යාමට සැලසුම් කර තිබුණද 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට ධාවනය වෙමින් පැවතියේ සේවාවන් 14 ක් පමණි.

ඒ සඳහා බලපා ඇති හේතු

- පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන් මගින් ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලැබෙන යෝජනා ප්‍රමාණය අඩුවීම. අවුරුදු 03 ක ගිවිසුම් කාලය අවසන් වූ සේවා ගැමි සැරිය පෘතියෙන් ඉවත් වී යාම
- 2015 වර්ෂයේ නැගෙනහිර පළාතේ මාර්ග 04 ක් සහ වයඹ පළාතේ මාර්ග 10 ක් සඳහා ටෙන්ඩර් කලද නැගෙනහිර පළාතේ එක් මාර්ගයක් සහ වයඹ පළාතේ මාර්ග 4 ක් සඳහා ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් නොවීම.

- ප්‍රවාහන අධිකාරීන් මගින් තෝරා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත යොමු කරන ලද සමහර ඉල්ලුම් කරුවන් ගිවිසුම් ගත වීමට නොපැමිණීම .
- ගැමි සැරිය සේවා පවත්වා ගෙන යන මාර්ග වලට ශ්‍රී ලංගම බස් රථ යෙදවීම නිසා ගැමි සැරිය බස් රථ ධාවනයෙන් ඉවත් වීම
- ලොග් පත්‍ර ඉදිරිපත් නොකිරීම නිසා ධාවනය නොවන සේවා ලෙස සැලකීම.
- මාර්ග අබලන් වීම නිසා නිතරම කාර්මික දෝෂ ඇති වීමෙන් සේවාව පවත්වා ගෙන යාමට නොහැකි වීම නිසා සේවාවෙන් ඉවත් වීම.

(ඌ) 2015 වර්ෂයේ සමීක්ෂණ ඒකකයේ ප්‍රගතිය දැක්වීමේදී වර්ෂය තුළ සිදුකරන ලද සමීක්ෂණ සංඛ්‍යාව වශයෙන් 24 ක් දක්වා ඇත්තේ සමීක්ෂණ සිදුකර ඇති වාර ගනනයි. නමුත් එක් එක් සමීක්ෂණ වාරයේදී සමීක්ෂණය කර ඇති බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව 91 කි. ඒ අනුව 2015 වර්ෂයේ ඉලක්ක කළ සමීක්ෂණ සංඛ්‍යාවට වඩා 41 ක් සිදුකර ඇත. එක් සමීක්ෂණ වාරයකදී සමගාමීව බස්රථ සේවා රැසක් ආවරණය වන පරිදි එකට සමීක්ෂණය කර ඇත. එම නිසා තනි තනිව මාර්ග සමීක්ෂණය කිරීමේදී දැරිය යුතු වියදම අඩුවීම නිසා ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වීමට හේතුවී ඇත.

(එ) අන්තර් පළාත් සේවාවන් සියල්ල සඳහා ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කර අවසන් කරන ලද්දේ 2012 වර්ෂයේදීය. නමුත් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ නිලධාරීන් ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට දැක්වූ දැඩි විරෝධතාවය නිසා එම කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක නොවීය. තවද මගී ඉල්ලුමට අනුව කාලසටහන් යාවත්කාලීන කළයුතු වේ. එහෙයින් 2015 වර්ෂයේදීද ඒ වන විට පැවති මුළු අන්තර් පළාත් මාර්ග සංඛ්‍යාව කාලසටහන් සකස් කළ යුතු මාර්ග සංඛ්‍යාව ලෙස දක්වා ඇත. නමුත් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය 2015 වර්ෂය වන විටත් ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ සකස් කිරීමට දැඩි විරෝධතාවයක් දැක්වීම නිසා ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි විය.

(ඒ) 2015 වර්ෂයේ නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට වැඩි පුමුඛත්වයක් ලබාදී ඇත. එහෙයින් දුර ගමන් සේවා සංඥා පුවරු ඉදිකිරීම සඳහා 2015 වර්ෂයේ වෙන් කරන ලද රු: මි:05 න් රු: මි:02 ක් 2015 ජනවාරි මාසයේදී ද රු: මි: 1.5 ක් 2015 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදීද නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට මාරු කර ඇත. එහෙයින් දුරගමන් සේවා සංඥා පුවරු 19 ක් පමණක් 2015 වසරේ සවිකර ඇත.

(ඔ) 2015 සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවේ එම වර්ෂයට අදාලව ලබාගත හැකි තොරතුරු අඩංගු වී ඇත.

උදා : 2015 අන්තර් පළාත් බස්රථ සංඛ්‍යාව හා ධාවන කිලෝමීටර් සංඛ්‍යාව
2015 වර්ෂයේ බස්ගාස්තු සම්බන්ධ තොරතුරු

ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව විසින් නිකුත් කරන ලබන “Economic and Social Statistics of Sri Lanka “ සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව ශ්‍රී ලංකාවේ වැදගත්ම සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවකි. මෙම

සංඛ්‍යාලේඛණ වාර්තාව ප්‍රකාශයට පත්කරන වර්ෂය අදාළ වර්ෂය ලෙස දක්වන නමුත් එහි ඇතුළත් වන්නේ ඊට පෙර වර්ෂය දක්වා තොරතුරු වේ. එහෙයින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවද ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව ප්‍රකාශයට පත්කරන වර්ෂය අදාළ සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවේ වර්ෂය ලෙස සලකනු ලැබේ.

- (ඕ) වව්නියාව බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම සඳහා 2014 වර්ෂයේ මිලියන 110ක් පමණක් ලැබුණු බැවින් එම මුදලට සරිලන පරිදි හා මූලික අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලන පරිදි පළාත් අතර හා පළාත තුළ බස් රථ සඳහා ගොඩනැගිලි දෙකක්ද, බස් නැවතුම්පලෙහි භූමිය බස් රථ ගමන් කරන මාර්ගය පමණක් ඇස්ලෝල්ට් කිරීමට (වර්ග මීටර් 4000 ක් පමණ) රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් ඇස්තමේන්තු කර ඒ අනුව ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කරන ලදී.
ඒ අනුව බස් නැවතුම්පල පරිහරණය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය භූමිය සකස් කිරීම පළමු අදියරේ සිදු කරන ලදී.
- (ක). මැදගම කින්නියා යන බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් කටයුතු 2015 වසරේ ඉදි කිරීමට නොහැකි වූ ප්‍රධාන සාධකය වූයේ වැලි ප්‍රවාහනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් පැවති නීතිමය සීමාවන් වේ.
- (ග) දැනට මෙම පාලන මැදිරියේ කටයුතු අවසන්ව ඇති අතර, අදාළ දුරකථන ජාල සම්බන්ධතා ලබා දෙමින් පවතී. 2016 අගෝස්තු මාසයේදී මෙහි ක්‍රියාකාරිත්වය අරම්භ කිරීමට නියමිතය.
- (ජ) 2014 වර්ෂයේ අගභාගයේදී 2015 වර්ෂයේදී සිදුකිරීමට යෝජිත ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ඇත. ඒ අනුව දුරගමන් සේවා මගීන්ගේ පහසුව සඳහා කෙටිකාලීන විවේක ස්ථාන (ආපනශාලා) 05 ක් තෝරාගෙන එම ආපනශාලා සඳහා විධිමත් සනීපාරක්ෂක පහසුකම් (පිරිමි වැසිකිළි 02 ක් සහ ගැහැණු වැසිකිළි 03 ක්) සකස් කිරීමට 2015 අයවැයෙන් රු: මි: 05 ක් වෙන්කරගෙන ඇත. නමුත් 2015 වර්ෂයේදී ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස්කම් මත මෙම ව්‍යාපෘතිය කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කර නොමැති බැවින් එම ව්‍යාපෘති සඳහා වෙන්කර තිබූ රු: මි: 05 වෙනත් ව්‍යාපෘතියට මාරුකර ඇත.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

- (අ) මෙම විද්‍යුත් පුවරු 07 ක්‍රියාත්මක තත්වයට ගෙන ඒම සඳහා දැනට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරමින් පවතින අතර, එම විද්‍යුත් පුවරු ඵලදායී ලෙස භාවිතයට ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනයට තාක්ෂණික ඇගයීමේ කමිටුවක් ද පත්කර ඇත. එම කමිටු නිර්දේශ අනුව මෙම පුවරු යථාතත්වයට පත් කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගනිමින් පවතී.
- (ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සී.සී.ටීවී(CCTV) කැමරා පද්ධතියක් රු 470,250 වැය කර සවි කරන ලදී. විගණන නිරීක්ෂනයේදී අදාළ කැමරා පද්ධතියම අක්‍රීය වී තිබුණු බව සඳහන් කලද ඒ වන විට සියළුම කැමරා අක්‍රීය වී නොතිබුණු අතර කිහිපයක් අක්‍රීය වී පැවතීමට හේතු වූවේ

පාවෙන වෙළඳ සංකීර්නය ගොඩ නැගීමට සමගාමීව බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේද පැවැති අනවසර ඉදි කිරීම් ඉවත් කිරීමේදී එම කැමරාවල සම්බන්ධතාවයට අදාළ රැහැන් පද්ධතියට හානි වී තිබීමයි. තවද බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කාර්යාලයට අත්‍යවශ්‍යව පැවැති ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අන්තර් පළාත් බස් රථ සම්බන්ධ මධ්‍යම දත්ත ගබඩා පද්ධතිය (Central Database System) පරිශීලනය කිරීමේ පහසුකමද, බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලයේ සේවක පැමිණීමේ කළමනාකරන පද්ධතිය (Fingerprint attendance management system) හා අන්තර්සම්බන්ධතාවය ලබා ගැනීම ද මෙම සම්බන්ධතාවය මගින් සිදු කරන ලදී. එබැවින් 2015 වර්ෂය සඳහා මෙම සම්බන්ධතාවය වෙනුවෙන් වැය කර ඇති මුදල වන රු 742,341 කිසිදු ආර්ථික වටිනාකමක් රහිත වූවක් නොවන බව මේ අනුව පැහැදිලි වේ.

(ඇ) 2005 වර්ෂයේ පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අනුව ගාල්ල-කොට්ටාව අධිවේගී මාර්ගය සඳහා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීමට කටයුතු සිදුකලද, එහි ගැටලු කාරී තත්වයන් මත 2014 වර්ෂයේ නැවත් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ සංශෝධනය කිරීමෙන් අනතුරුව මාතර - මහරගම හා මාතර - කඩුවෙල මාර්ග සඳහා අවසරපත් නිකුත් කරණ ලදී. එහෙත් එම අවස්තාවේදීද අවසර පත් නිකුත් කිරීමේදී පැන නැගුණු ගැටළු නිරාකරණය කර ගැනීම සඳහා නැවත වරක් 2016 වර්ෂයේ එම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ සංශෝධනය කර ඇති අතර එම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අනුව ඉදිරියේදී කටයුතු ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. සංශෝධිත අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා ලැබෙන තෙක් මෙම මාර්ගය සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ කටයුතු කල්ගත වීමට හේතු විය.

(ඈ) 2015 අවසන් වර්ෂය අවසන් වන විට **GPS** උපකරණ 635 ක් සක්‍රීය මට්ටමේ පැවතිණි. වර්තමානයේ එම උපකරණ 788 ක්‍රියාත්මක මට්ටමේ පවතින අතර, ඉතිරි උපකරණ යථාතත්වයට පත් කරමින් පවතී.

(ඉ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලීය අනුමැතිය මත කෙටි කාලසීමාවකට තාවකාලික බලපත්‍ර ලබා දී ඇති අතර දැනට නිසි ක්‍රමවේදයක් සකසා අවසන් කර ඇති බැවින්, එම ක්‍රමවේදය අනුව ටෙන්ඩර් කිරීම මගින් නිත්‍ය බලපත්‍ර ලබාදීමට කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.

(ඊ) සෑම ටෙන්ඩර් කැඳවීමකදී ඉල්ලුම් කරුවන් තාක්ෂණික අගයට වඩා ඉහත වටිනාකමක් සහිතව ඉල්ලුම් කරනු ලබයි. එබැවින් ඔවුන් ඉල්ලුම් කල අගයට බස් රථ ධාවනය කිරීමට අපහසු වන බැවින් ඔවුන් ටෙන්ඩර් ලබාගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කරනු ලබයි. මෙය සෑම ටෙන්ඩර් පිරිනැමීමේදී සිදුවන ක්‍රියාවලියකි . සෑම ටෙන්ඩර් පිරිනැමීම කදිම මෙලෙස සුදුසුකම් ලද අයදුම් කරුවන් පසුව ප්‍රතික්ෂේප කිරීම පිළිබඳ විධිමත් සමීක්ෂණයක් සිදු කිරීමෙන් පසුව මෙම සියලු පුරප්පාඩු සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවීමට සැලසුම් කර ඇත.

(උ) මෙම ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, එය ඉදිරි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමකදී සාකච්ඡා කිරීමට කල් තබා ඇත. ඒ අනුව ඉදිරි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී මේ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කිරීමට නියමිතව ඇත.

(ඌ) සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතියේ කොන්දේසිවලට අනුව බස් රථ ධාවනය කරන බවට තහවුරු කරගැනීම සඳහා ජංගම පරීක්ෂණ අංශයට ලබාදී ඇති පත්‍රිකාවේ සිසුන්ගෙන් අර්ධ ගාස්තු අයකරනවාද? නැද්ද? යන තොරතුරු සම්පූර්ණ කිරීමට තීරුවක් දක්වා ඇති අතර, ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් සිසුසැරිය බස් රථ පරීක්ෂා කරන අවස්ථාවේදී මේ සම්බන්ධව අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරී වාර්තා අනුව එම කොන්දේසි කඩකර ඇති බව වාර්තාවුවහොත් එම මාසයේ සහනාධාර ගෙවීම් අත්හිටුවීම සිදුකරනු ලැබේ.

(එ) ගැමි සැරිය සේවාවන් පවත්වා ගෙන යාමේදී අදාළ බස් හිමියා සමඟ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ගිවිසුමකට එළඹේ.

ඒ අනුව අදාළ බස් හිමියන් දෙදෙනා සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇත. අදාළ ගිවිසුම් ගැමිසැරිය ලිපි ගොණු වල අමුණා ඇත.

ඇල්පිටිය- පිටිගල ගැමිසැරිය සේවාව පවත්වා ගෙන ගිය ධාවකයා අවුරුදු 02 ක් සේවාව පවත්වා ගෙන ගොස් නතර කර ඇත. ඉතිරි අවුරුදු 01 ක කාලසීමාව සඳහා දකුණු පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරියේ අනුමැතිය ඇතිව ජී.පී.එස්.සී. ප්‍රගාන්ත මහතා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සමඟ අවුරුද්දක කාලසීමාවකට ගැමිසැරිය ගිවිසුමක් අත්සන් කර ඇත.

මිරිස්වත්ත -පදියතලාව ගැමිසැරිය සේවාව පවත්වා ගෙන යාම වෙනුවෙන් ඒ.එම්.නන්දසේන බණ්ඩා මහතා විසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සමඟ අවුරුදු 03 ක ගිවිසුමකට අත්සන් කර ඇත.

4.3 අවිධිමත් ගණුදෙනු

මේ සම්බන්ධයෙන් 2016 අප්‍රේල් මස 29 වන දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය 2016 මැයි මස 30 වන දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී තහවුරු කර ඇත. ඒ අනුව 2016 මැයි මස 30 වන දින අදාළ විමර්ශන සම්බන්ධයෙන් නිදහසට කරුණු විමසීමක් සිදුකරන ලද අතර ඒවන විටත් එනම් 2016.05.23 වන දින සේවයෙන් විශ්‍රාම ගොස් සිටි එච්. ඩබ්. විපුලසේන මහතාගෙන් සහ 2014.02.06 වන දින සේවයෙන් ඉවත්ව ගොස් සිටි නෙළුම් ප්‍රියංගිකා මහත්මිය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවයේ නොසිටින බැවින් ඔවුන්ගෙන් නිදහසට කරුණු නොවිමසීය. (ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ පාලන අංශය විසින් මෙම කරුණු ඉදිරිපත් කර ඇත.)

මෙම විමර්ශනය සම්බන්ධයෙන් නිදහසට කරුණු විමසීම කරන ලද ඉතිරි නිලධාරීන් 05 දෙනාගෙන් සිසුසැරිය ඒකකයේ රාජකාරී කරන 03 දෙනෙක් වන එස්. කේ. නිලන්ති මෙනෙවිය , ජී. බී. හේමමාලනී මිය සහ කේ. සී. වීරකෝන් යන නිලධාරීන් වෙත 2016 මැයි මස 30 වන දින (අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම පැවති දින) පෙරවරුවේ නිදහසට කරුණු විමසීමේ ලිපි ලබාදී ඇත.

4.4 මතබේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

1985 අංක 01 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ (සංශෝධන) පනතේ ඉපයීම් යන්තට ලබාදී ඇති අර්ථ නිරූපනයට අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවකයන් සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ වකුලේඛ වලට අනුව ගෙවනු ලබන අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා එමපනතේ අංක 9 (2) (ආ) යටතට ගැනෙන බැවින් එම අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා අර්ථසාධක අරමුදලේ හා සේවනියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලේ දායක මුදල් ගණනය කිරීමට අදාල කරගෙන ඇත.

එබැවින් විමසුමේ සඳහන් පරිදි අර්ථසාධක අරමුදලේ හා සේවනියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලේ ගණනයේදී රු. 11,344,443 හා රු. 697,641ක දායක මුදල් වැඩිපුර ගෙවීමක් සිදු වී නොමැත.

සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ දායකය ගණනය කිරීමේදී අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා අදාල කර ගතයුතු බවට දන්වා කමිකරු කොමසාරිස් විසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත එවන ලද 2006.12.29 දිනැති ලිපියේ පිටපතක් මේ සමග අමුණා ඇත.(ඇමුණුම 02)

එසේම 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනතේ 20 වන වගන්තියට අනුව “වැටුප හෝ වේතනය” යන්න අර්ථ දක්වා ඇති අතර, ඒ අනුව

භාණ්ඩාගාර වකුලේඛ වලට අනුකූලව ගෙවනු ලබන අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා එම වගන්තියේ (ආ) යන්න යටතට ගැනෙන බැවින්, අන්තර් දීමනා හා විශේෂ දීමනා පාරිතෝෂික දීමනා වෙන්කිරීමට අදාල කරගෙන ඇත.

එබැවින් විමසුමේ සඳහන් පරිදි පාරිතෝෂික දීමනා වශයෙන් රු. 12,145,773 ක මුදලක් වැඩියෙන් වෙන්කිරීමක්ද සිදුවී නොමැති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

4.5 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය සහ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩල සැසදීමේදී තනතුරු 76 ක් පුරප්පාඩු ලෙස සඳහන් කිරීම 39 ක් ලෙස නිවැරදි විය යුතු බව කාරුණිකව සලකන්න. කළමණාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ගේ අංක DMS/1637/VII දරණ ලිපිය මගින් කොමිෂන් සභාවේ බඳවා ගැනීමේ කාර්ය පරිපාටිය අනුමත කර ඇත.

ඉන් අනතුරුව 2016.05.02 දින අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් තනතුර, අධ්‍යක්ෂ ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ තනතුර සහකාර අධ්‍යක්ෂ නීති තනතුර සඳහා පිටතින් බඳවා ගෙන ඇති අතර සහකාර අධ්‍යක්ෂ තනතුරු 03 ක් සඳහා උසස්වීම් ලබාදී ඇත.

අනිකුත් පුරප්පාඩු ඇති ණි සඳහා මේ වනවිට සම්මුඛ පරීක්ෂණ පවත්වා ඇති අතර එහි සුදුසුකම් ලැබූ නිලධාරීන්ට උසස්වීම් ලබාදීමටත්, වෙලාසටහන්කරුවන් පිටතින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කරමින් පවතී.

5.1 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

අ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අයවැය ලේඛණය ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ කොමිෂන් සභාව දිගින් දිගටම භාවිතාකල ආකෘතිය අනුව වන අතර, 2017 වර්ෂය සඳහා අයවැය ලේඛණය පිළියෙල කිරීමේදී වාර්ෂික ගිණුම්වල ආකෘතිය අනුව ඉදිරිපත් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

ආ) 2017 වර්ෂය සඳහා අයවැය ලේඛණය පිළියෙල කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් කරුණ කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

5.2 ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය

(අ,ආ,ඇ)2015 වර්ෂය සඳහා ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර ඇති අතර, එය අනුමැතිය සඳහා අභ්‍යන්තර ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කර ඇත.

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 ට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන සැලසුම සඳහා අනුමැතිය, වසර 03 ක කාලයක් සඳහා අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු , සවිස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලසුම්, යාවත්කාලීන කිරීම, ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන සකස් කිරීමේදී යම් යම් අඩුපාඩු ඇති බව පිළි ගන්නා අතර , 2017 වර්ෂයේදී සවිස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 ට අනුකූලවනසේ ප්‍රසම්පාදන සැලසුම සකස් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සලසන බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි. තවද, ප්‍රසම්පාදන සැලසුම සකස් කිරීම පිළිබඳව මෙන්ම, ඒ පිළිබඳව යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා අදාල නිලධාරීන් මෙන්ම, ප්‍රසම්පාදන කමිටු සාමාජිකයින්ට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබාදුන් බව වැඩිදුරටත් කාරුණිකව දන්වා සිටිමි

5.3 වාර්ෂික වාර්තාව සභාගත කිරීම

2013 වාර්ෂික වාර්තාව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා 2016/06/20 දින ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

2014 වාර්ෂික වාර්තාව සිංහල පිටපත මේ වන විට සකස් කර අවසන් කර ඇති අතර එය ඉංග්‍රීසි හා දෙමළ මාධ්‍යයට පරිවර්තනය කිරීම සඳහා යොමු කර ඇත.

2016 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී විමසුම් සඳහන් පරිදි කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

6 පද්ධති හා පාලනයන්

විමසුම් සඳහන් ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.