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 2016

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 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහාවූ 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 05

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය 07

දළ විශ්ලේෂණය 08

කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය 10

2016 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය 11

01. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම 11

1.1 පාසල් බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය "සිසු සැරිය" 11

1.2 ග්‍රාමීය බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය "ගැමි සැරිය" 13

1.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය "නිසි සැරිය" 14

02. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම 15

03. බස්රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම 15

04. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම 16

05. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් 17

06. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ 17

6.1 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම 17

07. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය 19

08. සමීක්ෂණ 20

09. පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීම 20

10. බස්රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම 21

11. මහජන පැමිණිලි 22

12. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශනය 23

13. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව 24

14. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය 25

වාර්ෂික ගිණුම්.. 26

විගණකාධිපති වාර්තාව.. 36

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය
2016 ජනවාරි සිට 2016 අප්‍රේල් දක්වා

1.	ඉංජි.එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර මහතා	සභාපති
2.	මහාචාර්ය අමල් එස් කුමාරගේ මහතා	සාමාජික
3.	ඩබ්.ඩබ්. හැරිසන් මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
4.	ආනන්ද විජයරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
5.	ඒ.එම්.අසංග දයාරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
6.	කථිකාචාර්ය ජයසිරි කරුණානායක මහතා	සාමාජික
7.	වෛද්‍ය එම්.එච්.එම්. උදිත ප්‍රභාෂ් හේරත් මහතා	සාමාජික
8.	නීතිඥ ධනුෂ්ක වැලිගම මහතා	සාමාජික

2016 අප්‍රේල් සිට 2016 ජූලි දක්වා

1.	ඉංජි. එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර මහතා	සභාපති
2.	මහාචාර්ය අමල් එස් කුමාරගේ මහතා	සාමාජික
3.	ඒ.එම්.ආර්.ජේ.කේ.ජයසිංහ මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
4.	ආනන්ද විජයරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
5.	ඒ.එම්.අසංග දයාරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
6.	කථිකාචාර්ය ජයසිරි කරුණානායක මහතා	සාමාජික
7.	වෛද්‍ය එම්.එච්.එම්. උදිත ප්‍රභාෂ් හේරත් මහතා	සාමාජික
8.	නීතිඥ ධනුෂ්ක වැලිගම මහතා	සාමාජික

2016 අගෝස්තු සිට 2016 සැප්තැම්බර් දක්වා

1.	ඉංජි එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර මහතා	සභාපති
2.	නීතිඥ ධනුෂ්ක වැලිගම මහතා	සාමාජික
3.	ඒ.එම්.ආර්.ජේ.කේ.ජයසිංහ මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
4.	ආනන්ද විජයරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
5.	ඒ.එම්.අසංග දයාරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)

2016 ඔක්තොම්බර් සිට 2016 දෙසැම්බර් දක්වා

1.	ඉංජි.එම්.ඒ.පී.හේමචන්ද්‍ර මහතා	සභාපති
2.	මහාචාර්ය ජේ.එම්.එස්.ජේ.බණ්ඩාර මහතා	සාමාජික
3.	ආනන්ද විජයරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
4.	ඒ.එම්.ආර්.ජේ.කේ.ජයසිංහ මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
5.	ඒ.එම්.අසංග දයාරත්න මහතා	සාමාජික (නිලබලයෙන්)
6.	කථිකාචාර්ය දීමන්ත ද සිල්වා මහතා	සාමාජික
7.	වරලත් ඉංජි. එස්.පී.ඩබ්.ජයසිරිවර්ධන මහතා	සාමාජික
8.	නීතිඥ ධනුෂ්ක වැලිගම මහතා	සාමාජික

මාණ්ඩලික රැස්වීම්

2016 වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 12 කි.

2016 වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 04 කි.

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය

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 ජාතික මට්ටමේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම සම්බන්ධයෙන් වගකියනු ලැබේ.
සමස්ථයක් වශයෙන් රටක් සංවර්ධනය කරා මෙහෙයවීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ ප්‍රවාහනය වෙත පැවරෙන කාර්යභාරය ඉතා සුවිශේෂීය. ඒ අනුව ප්‍රවාහන ජාලයේ පවතින මනා කළමනාකාරිත්වය, ආර්ථික සංවර්ධනය සහ සමාජයීය අභිවෘද්ධිය කෙරෙහි අතිශයින්ම බලපානු ලබයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ වෙසෙන බහුතර ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ඉටුකරනු ලබන්නේ පොදු මගී ප්‍රවාහන බස්රථ මගිනි. එහෙයින් අදාල සේවාව නිසිලෙස සපයාදීමේ අරමුණින් 2016 වර්ෂය තුළද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විවිධ ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

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 කරන ලද ව්‍යාපෘතීන් ගණනාවකි. පාසල් ශිෂ්‍ය ප්‍රජාව වෙනුවෙන්ම වෙන් වූ, ඔවුන්ගේ කායික මානසික විඩාව දුරුකර කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කර ගත් 'සිසු සැරිය' බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතියත්, ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති දුෂ්කර ප්‍රදේශ වල වෙසෙන ජනතාවගේ දෛනික ගමනාගමන අවශ්‍යතාවන් ඉටුකරදීම අරමුණු කර ගත් 'ගැමි සැරිය' බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතියත්, රාත්‍රී කාලයේ සහ හිමිදිරි උදෑසන ප්‍රාදේශීය මාර්ගවල බස් සේවා සැපයීමේ ඌනතාවයට පිළියමක් වශයෙන් 'නිසි සැරිය' ව්‍යාපෘතියත් ක්‍රියාත්මක කෙරේ.

ලාංකීය සමස්ථ පොදු 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 චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නංවා ඇත.

2016 වසර තුළ ද මාර්ග ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාසල් සිසුන්, බස්රථ හිමියන්, ධාවකයින් හා මගීන්, මාර්ග අනතුරු අවම කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් කරමින් වැඩසටහන් පවත්වනු ලැබූ අතර ජීපීඑස් තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීම තුළින් දුරස්ථව වාහන පිරික්සුම් සිදුකිරීමටත් ක්ෂණිකව බස් රථ නියාමනය කිරීමටත් හැකියාව ලැබී තිබේ.

තවද වර්ෂයක් පාසා 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 අදාල සියලු දත්ත එක්තැන් කර මෙම වර්ෂයේදීද එළි දක්වන ලදී.

මීට අමතරව පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් භාවිතා කරන ජනතාව පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීමටත් පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම පිණිසත් දිවයිනේ විවිධ ජනාකීර්ණ ප්‍රදේශවල නවීන පහසුකම් සහිතව බස්රථ නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියක්ද සාර්ථකව කරගෙන යනු ලබයි. ඒ අනුව 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කර වව්නියාව නගරයේ ගොඩනගන ලද නවීන පහසුකම් සහිත නව බස් නැවතුම්පොළ 2016 දෙසැම්බර් මාසය වන විට දෙවන අදියරෙහි වැඩද අවසන් කර ඇති අතර 2017 ජනවාරි මස ජනතා අයිතියට පත් කිරීමට නියමිතය.
මීට අමතරව මැදගම හා කින්නියා යන ප්‍රදේශ වල 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කළ නව බස් නැවතුම්පොළ ඉදිකිරීම් වැඩකටයුතු ද මේ වන විට අවසන් කර ඇත.

උතුරු මැද පළාතේ ප්‍රධාන නගර වන මැදිරිගිරිය හා හිඟුරක්ගොඩ ප්‍රදේශ වල ද උතුරු පළාතේ ඉතාමත් ජනාකීර්ණ නගරය වන යාපනය නගරයේත් විශාල ජනගහනයක් වාසය කරන කිළිනොච්චි නගරයේත් බස් පර්යන්ත ඉදිකිරීමට යෝජනා වී කැබිනට් අනුමැතිය හිමිව ඇත. 2016 දෙසැම්බර් මාසය අවසන් වන විට ඒවායේ මූලික සැළසුම් සකස් කිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදී.

මෙසේ විවිධ ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ රාජකාරී කරනු ලබන ආයතනයේ නිලධාරීන් ඔවුන්ට අදාල ක්ෂේත්‍රවල න්‍යායාත්මක සහ ප්‍රායෝගික දැනුම වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් දේශිය හා විදේශිය 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 හා ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ සියළු දෙපාර්තමේන්තු, ආයතන වල සියළුම නිලධාරීන්ටත් මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ප්‍රකාශ කර සිටිමි.

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

දළ විශ්ලේෂණය

අපගේ දැක්ම...

දිවයින තුළ සමාජආර්ථික 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 අදාල 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 නියැලි 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 සැලසුම් කොට වර්ධනය කිරීම.
- බස්රථවල ධාවන කාලයන් විධිමත් කිරීමෙන් බස්රථවල ඵලදායිතාවය 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 ඵලදායිතාවය 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 හතර දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ.

2016 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 198 ක් වු අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 167 ක් විය.

2016.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදි සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	**29**	**22**
PL - 3	**13**	**17**
MA- 1.1	**75**	**57**
MA- 2.1	**03**	**00**
MA- 4	**36**	**36**
JM - 1.1	**20**	**18**
MM - 1.1	**17**	**13**
HM - 1.1	**04**	**03**
HM- 2.1	**01**	**01**
Total	**198**	**167**

මුලාශ්‍රය   පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2016 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම

ප්‍රවාහනය වෙත පැවරී ඇති අතිමහත් වූ කාර්යභාරයන් අතරින්, ප්‍රවාහනය සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදනය කරමින් රටෙහි මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වේ.

ඒ අනුව ශ්‍රී ලාංකීය පොදු ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම 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.

ඒ අතරින් පාසල් දරුවන් සඳහාම වෙන් වූ 'සිසු සැරිය' පාසැල් බස් රථ සේවාවත්, ග්‍රාමීය ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ඉටු කරදීම සඳහා 'ගැමිසැරිය' බස් සේවාවත්, රාත්‍රී බස් සේවාව විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාමට 'නිසි සැරිය' රාත්‍රී බස් සේවාවත් 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 බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය 'සිසු සැරිය'

"සිසු සැරිය" පාසල් බස්රථ සේවාව

දුරබැහැර ගම්පළාත් වල සිට නගරාශ්‍රිත ජනප්‍රිය පාසල් වෙත සංක්‍රමණය වන ශිෂ්‍ය ප්‍රජාව ක්‍රමයෙන් වැඩිවන ප්‍රවණතාවක් දක්නට ලැබෙන අතර ඔවුන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම විධිමත් නොවීම හේතුවෙන් උදෑසන හා දහවල් කාලයේ නගරාශ්‍රිතව ප්‍රවාහන ගැටළු රාශියක් උත්පන්න වෙමින් පවතී. මෙම පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කරන මොටර් රථ හා ලොකු කුඩා වෑන්රථ නිසා නගරාශ්‍රිතව ඇතිවන

මාර්ග තදබදය මෙසේ උත්පන්න වන ප්‍රධානතම ගැටළුවකි. ඊට අමතරව අධික බරපැනක්ද දරමින් දරුවන්ගේ ආරක්ෂාව හෝ සැප පහසුව පිළිබඳ කිසිදු ප්‍රමිතියක් නොමැති, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය යොදා ගැනීමට දෙමව්පියන්ට සිදුව තිබේ. මෙවන් පසුබිමක් යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගනු ලැබූ වැදගත් හා කාලෝචිත පියවරක් ලෙස පාසල් සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ සේවාවක් වන "සිසු සැරිය" පාසල් බස්රථ ව්‍යාපෘතිය හැඳින්විය හැක.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කායික අපහසුතාවන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණයි. තවද අර්ධ 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

බස්රථ සහ පෞද්ගලික බස්රථ මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා බස් සේවා ලබාගැනේ. මෙම සේවාවේදී පාසල් සිසුන්ගෙන් සාමාන්‍ය ගාස්තුවෙන් 50%ක් පමණක් අයකරනු ලබන අතර ධාවකයාගේ ආදායම අඩුවීම වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව කලින් එකඟවූ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනුව පසුව ප්‍රතිපූරණය කරමින් සේවාවන් පවත්වා ගෙන යනු ලැබේ.

2016.12.31 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	417	124.
වයඹ	247	102.06
උතුරු මැද	138	76.68
දකුණ	111	26.19
සබරගමුව	124	25.47
ඌව	71	22.82
නැගෙනහිර	112	47.92
මධ්‍යම	46	20.85
උතුර	23	7.91
අන්තර් පළාත්	10	(අදාල පළාතට ඇතුලත් කර ඇත.
එකතුව	**1299**	**454.13**

මූලාශ්‍රය සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

අවිධිමත් ලෙස හසුරවනු ලබන පාසල් ප්‍රවාහන සේවාවන් නිසා කොළඹ නගරය තුළ නිර්මාණය වන අධික වාහන තදබදය සෑම පාසල් දිනකම උදය කාලයේ සහ දවල් කාලයේ දක්නට ලැබුණි. 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 සංඛ්‍යාව අඩුකිරීමටත් ඉන්ධන භාවිතය අඩු කිරීමටත් එම වාහන වලින් පිටවන දුමාරය නිසා සිදුවන පරිසර දූෂණය අවම කිරීමටත් ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

2016 වර්ෂය අවසාන වනවිට සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1299 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.

2016 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 454.13 කි.

1.2 ග්‍රාමීය බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය "ගැමි සැරිය"

"ගැමිසැරිය" ග්‍රාමීය බස් සේවය

ප්‍රවාහනය යන්න මිනිසාට අත්‍යාවශ්‍ය අංගයක් වන්නේ අනාදිමත් කාලයක සිටය. අදවන විට ප්‍රවාහනය නොමැතිව එදිනෙදා කටයුතු ඉටුකර ගැනීමට පවා නොහැකිවන තරමට එහි අවශ්‍යතාව ප්‍රබල වී ඇත. භෞතික ලෝකයේ ඕනෑම සංවර්ධන කටයුත්තක මූලික අංගයක් බවට 'ප්‍රවාහනය' පත් වී ඇති පසුබිමක එදිනෙදා මිනිස් අවශ්‍යතා බොහොමයක් තවමත් නගර මූලිකව පවතින විවිධ ආයතන හරහා ඉටු කර ගැනීමට සිදුව තිබීම එම ප්‍රදේශවල ජීවත්වන ජනතාවට මහත් කරදරකාරී තත්ත්වයකි.

එහෙයින් නිසි ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති ගම්බද ව ජීවත් වන ජනතාව වෙත ප්‍රමාණවත් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැලසීම අදාල පළාත් බලධාරීන්ගේ වගකීම වුවද, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, එම කර්තව්‍යට උරදී ගම නගරයෙන් දුරස්ථ වීම වළකාලමින් "ගැමිසැරිය" නමින් ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතියක් 2005 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර මේ දක්වා අඛණ්ඩව පත්වාගෙන යමින් විශ්වසනීය හා ලාභදායී සේවාවක් ගම්බද ජනතාව වෙත ලබාදෙයි.

2016.12.31 දිනට ක්‍රියාත්මක ගැමිසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	පළාත	ගැමිසැරිය බස්රථ සංඛ්‍යාව
1	දකුණ	2
2	නැගෙනහිර	6
3	වයඹ	2
	එකතුව	10

මුලාශ්‍රය සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

ගැමිසැරිය බස් රථ සේවය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සේවාව ආරම්භ කර වසර 3ක් දක්වා පමණක් ප්‍රතිපාදන සපයනු ලබන අතර එම වර්ෂ 3 අවසානයේ ගෙවීම් අත්හිටවනු ලබයි. වසර 3කින් පසුව උපයන ආදායමෙන් සේවාව පවත්වාගෙන යාමට හැකි මට්ටමට පැමිණෙන බැවින් එම කොන්දේසිය පනවා ඇති අතර අදාල සේවාව වෙනුවෙන් යෙදවූ ප්‍රතිපාදන වෙනත් ගැමිසැරිය සේවාවක් ආරම්භ කිරීම සඳහා කොමිෂන් සභාව විසින් ක්‍රියා කරනු ලැබේ. ඒ අනුව 2016 දෙසැම්බර් 31 වන විට සහනාධාර ලබන සේවා සංඛ්‍යාව 10ක් වුවද ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුන්වා දී ඇති ගැමිසැරිය සේවා වලින් විශාල සංඛ්‍යාවක් මේ වන විට ජනප්‍රිය බස්රථ සේවාවන් බවට පත්ව ඇත.

1.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය "නිසි සැරිය"

ශ්‍රී ලංකාවේ බොහෝ ප්‍රදේශවල, ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණුවිට සෙසු මාර්ග වල රාත්‍රි කාලයේ සහ අළුයම් කාලයේ පොදු බස් සේවා සැපයීම ඉතා දුර්වල මට්ටමක පවතී. එම නිසා දුරබැහැර ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල සිට දින පතා නගරය කරා ගොස් රටේ සංවර්ධනය තකා තම ශ්‍රමදායකත්වය ලබාදෙන බොහෝ පිරිසක් අළුයම් කාලයේ නිවසින් බැහැරව රාත්‍රි කාලයේ ආපසු පැමිණේ. නමුත් ඔවුන්ගේ මූලික අවශ්‍යතාවයක් බවට පත්ව ඇති ප්‍රවාහන සේවාව නිසි වේලා වට නොලැබීම ඔවුන්ගේ ධෛර්යය අඩපණ කිරීමට හේතු වේ. එහෙයින් එම මගී ජනතාවට අත්විඳීමට සිදුවන දැඩි අපහසුතාවය සළකා බලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් 'නිසි සැරිය' ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී.

"නිසි සැරිය" රාත්‍රී බස් සේවාව

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ දවසේ (රාත්‍රි) අවසන් ගමන් වාරය සහ පසුදින (අළුයම) ප්‍රථම ගමන් වාරය සඳහා පොදු බස් සේවා යොදවා මගීන්ට වඩාත් විශ්වාසදායී හා අරක්ෂාකාරී ලෙස සිය ගමනාගමන අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීමයි. 2016.12.31 වන විට ක්‍රියාත්මක නිසිසැරියි සේවාවන් සංඛ්‍යාව පහත පරිදි වේ.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	52
දකුණ	15
ඌව	7
මධ්‍යම	20
උතුරුමැද	11
වයඹ	12
සබරගමුව	3
නැගෙනහිර	3
එකතුව	123

මූලාශ්‍රය සැළසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

දුර බැහැර ප්‍රදේශ වල 'නිසි සැරිය' ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී විවිධ ගැටළු පැනනැගී ඇති අතර විශේෂයෙන්ම මධ්‍යම රාත්‍රී හා අළුයම් කාලයේ බස්රථ ධාවනය අධීක්ෂණය කිරීම අසීරු කටයුත්තක් වී ඇත. නමුත් ඒ සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නිලධාරීන් යොදවා වරින්වර එම බස්සේවා පරීක්ෂා කරවමින් එහි ධාවන කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට දැඩි කැපවීමෙන් ක්‍රියා කරනු ලබයි.

2016 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 9.82 කි.

2. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම

සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි ධාවන කාලසටහන් සකස් කර ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීමත් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අහිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කිරීමත් එමගින් මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී මෙන්ම ඉහළ ගුණාත්මක භාවයකින් යුත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණු වේ. මෙයට අමතරව බස්රථයක් සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ධාවනය වන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය උපරිම කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂා කරන අතර නාගරික තදබදය අවම කිරීම,බස්රථ දිනකට ධාවනය වන කිලෝ මීටර් සංඛ්‍යාව (සාමාන්‍ය වාහන උපයෝගීතාවය) උපරිම කිරීම, පරිසර දූෂණය අවම කිරීම සහ මගී ඉල්ලුමට ගැලපෙන බස්රථ සැපයුමක් පවත්වාගෙන යාම මෙම ව්‍යාපෘතියේ සෙසු අරමුණු වේ.

ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස්රථ 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 බස්රථ ධාවනයට එකඟ වන තුරු පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා පමණක් චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීම සිදු කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව තීරණය කර ඇත.
2016 දෙසැම්බර් 31 වන විට අන්තර් පළාත් බස්රථ ධාවනය වන මාර්ග 236ක සහ බස්රථ 1705ක චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

2016.12.31 දිනට මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 2.02 කි.

3. බස්රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

අන්තර් පළාත් පොදු මගී ප්‍රවාහන පෞද්ගලික බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියැදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුන් තම බස්රථය තුළ ගමන්ගන්නා මගීන්ගේ විශ්වාසය හා ගෞරවය දිනා ගනිමින් ප්‍රසංශනීය සේවාවක් ලබාදීම සඳහා පුහුණු කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. බස්රථ තුළ ඔවුන්ගේ හැසිරීම හා ක්‍රියා කලාප යන් සම්බන්ධයෙන් සමාජයේ පවතින අපැහැදීම දුරු කරමින් ඔවුන් කෙරෙහි යහපත් ආකල්පයක් සමාජගත කිරීම මෙමගින් අපේක්ෂා කෙරේ. තවද, අන්තර් පළාත් බස්රථ වල සේවයේ නියුතු රියැදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ සේවය වෘත්තීයමය තත්ත්වයකට නගාසිටුවීම හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම පුහුණු වැඩසටහන් දිවයිනේ සිටින වියත් දේශකයන් ලවා සිදුකරවන අතර පාඨමාලාව සාර්ථකව නිමකරනු ලබන සේවක මහතුන් වෙත විශේෂ රියැදුරු/ කොන්දොස්තර හැඳුනුම්පතක් නිකුත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ.

පුහුණු වැඩසටහනක් සහභාගි වූ බස්රථ සේවක පිරිසක්

නමුත් බස්රථ හිමිකරුවන් විසින් සුදුසුකම් හා යෝග්‍යතාවන් සලකා බැලීමකින් තොරව තම අභිමතය පරිදි රියැදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් බඳවා ගැනීමෙන් හා පුහුණුව ලබා ක්ෂේත්‍රයට පිවිසෙන පිරිස අදාල වෘත්තීය තුළ රැඳී නොසිටීම නිසා මෙම ව්‍යායාමයෙහි නිසි ප්‍රතිඵල දැකිය නොහැකි වීම අභියෝගයක්ව පවතී.
2016 වර්ෂය තුළ පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා මාසිකව යොමු කරනලද රියැදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

මාසය	ප්‍රථමවර පුහුණුව ලැබූ		නැවත පුහුණුව ලැබූ	
	රියැදුරු මහතුන්	කොන්දොස්තර මහතුන්	රියැදුරු මහතුන්	කොන්දොස්තර මහතුන්
ජනවාරි	67	47	9	11
පෙබරවාරි	40	133	.	.
මාර්තු	72	57	10	9
අප්‍රේල්	77	49	6	12
මැයි	60	.	6	15
ජූනි	65	53	7	16
ජූලි	58	37	12	16
අගෝස්තු	3	49	23	31
සැප්තැම්බර්	82	50	4	2
ඔක්තොම්බර්	101	56	.	
නොවැම්බර්	.	54	30	29
දෙසැම්බර්	83	50	26	37
එකතුව	708	635	133	178

මූලාශ්‍රය තත්වාරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2016 වර්ෂය අවසන් වන විට රියැදුරු මහතුන් 841ක් ද, කොන්දොස්තර මහතුන් 813ක් ද වශයෙන් 1654 දෙනෙකු පුහුණු කර හැඳුනුම්පත් නිකුත් කර ඇත.මීට අමතරව ප්‍රථමවර පුහුණුව ලැබූ සියළුම රියැදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුන් සඳහා නොමිලේ නිල ඇඳුම් ප්‍රදානය කිරීමද සිදු කරන ලදී.

2016 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට රියැදුරු/ කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් 24ක් පවත්වා ඇති අතර ඒ සඳහා වූ සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 2.36ක් විය.

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 නිර්ණායකය න්ට 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 ප්‍රමා ණයන් 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 මාර්ග783ක, දකුණු පළාතේ මාර්ග 388ක, වයඹ පළාතේ මාර්ග366ක ද ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සබරගමුව පළාතේ මාර්ග 574 ක හා ඌව පළාතේ මාර්ග 480 ක මාර්ග මැනීම් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සකස් කර ඇත.

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 0.02 ක පිරිවැයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් දරා ඇත.

5. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

මාර්ගාරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළුවට සහභාගි වූ සිසු පිරිසක්

චිත්‍ර තරඟය පැවති අවස්ථාව

අප රට තුළ එදිනෙදා සිදුවන මාර්ග අනතුරු දෙස බැලීමේදී රියැදුරන්ගේ අපරීක්ෂාකාරී රිය ධාවනය මෙන්ම මහාමාර්ග භාවිතයේදී පදිකයන්ගේ නොසන්සුන්කාරී හැසිරීම් රටාවද එකසේ හේතුවී ඇතිබව පෙනේ. මාර්ග අනතුරු අවම කිරීමට නම්, මාර්ග අනතුරු නිසා අහිමිවන මිනිස් ජීවිත හා දේපලවල වටිනාකම සම්බන්ධයෙන් මෙම දෙපාර්ශ වයම නිසිලෙස දැනුවත්කර ආකල්ප වර්ධනය සඳහා පියවර ගත යුතුය. වර්තමානය එසේ තිබියදී අනාගතයේදී මුහුණ පෑ හැකි කණගාටුදායක ඉරණම පිළිබඳ අවබෝධ කරගත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, පොදු ජනසමාජය වෙත පිවිසීමට සූදානම් වන මූලික ජන කොට්ඨාශය වන පාසල් දරුවන් වෙත අවධානය යොමු කරමින් ඔවුන්ගේ ආකල්ප වර්ධනය කර දැනුම හා අවබෝධයෙන් සන්නද්ධ පිරිසක් ලෙස සමාජගත කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මුඛ්‍ය පරමාර්ථයයි. මූලිකවම මෙම ශිෂ්‍ය ප්‍රජාව නොසන්සුන්කාරී අසංවර බවින් මුදවා සිහිනුවණින් මහාමාර්ගය භාවිතා කිරීමට හුරුපුරුදු කරවීම මෙමගින් අපේක්ෂා කෙරේ.

ඒ අනුව දිවයිනේ සියළුම පාසල්වල රථ නියාමනය කරනු ලබන පාසල් ළමුන් සඳහාම විශේෂ වූ වැඩසටහනක් ක්‍රිය ාත්මක 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.
2016 වර්ෂයේදී ගම්පහ, කුරුණෑගල, මිනුවන්ගොඩ, හෝමාගම, බදුල්ල සහ අනුරාධපුර යන කලාපවල මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 06ක් පවත්වා ඇති අතර ඊට සමගාමීව විජය පුවත්පත් සමාගමේ අනුග්‍රහය යටතේ උතුරුමැද පළාතේ පාසල් දරුවන් අතර චිත්‍ර තරඟයක් පවත්වා ජයග්‍රාහකයිනට ත්‍යාග හා සහතිකපත් පිරිනමන ලදී. පාසල් 150ක් නියෙ ෝජනය වන පරිදි සිසුන් 3750ක් පමණ මෙම පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා සහභාගි කරවන ලදී.

2016 වර්ෂය තුලදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 1.84 ක් වේ.

6. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ.

6.1 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් භාවිතයට ලාංකීය ජනයාගේ ඇති නැඹුරුතාවය ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩිවන බව එක් එක් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සඳහා පවතින ආංශික දායකත්වය පිළිබඳ පසුගිය වසර කිහිපයක දත්ත වාර්තා සැසඳීමේදී ඉතා පැහැදිලිය. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සම්පාදිත 'ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන 2016' වාර්තාව අනුව

පසුගිය වසර 15ක කාලය තුළ දක්වා ඇති 'වාහන ගහන වර්ධන වේගය' අනුව ත්‍රීරෝද රථ සංඛ්‍යාවේ ශීඝ්‍ර වර්ධන වේගයක් පෙන්නුම් කරන අතර බස් රථ සඳහා ඇත්තේ අවම වර්ධන වේගයකි.
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, ඊට හසුවන ජනතාවගේ කායික හා මානසික පීඩනය, ඔවුන්ගේ ඵලදායීතාවය අඩු වීම හා එමගින් සමස්ථ සංවර්ධන ක්‍රියාවලියේ පසුබෑම කෙරෙහි ඉතා ප්‍රබල ලෙස බලපාන බැවින් බහුතර ජනතාව පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව වෙත ආකර්ෂණය කරගැනීමේ අභියෝගය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතුව ඇත.

එහෙයින් එම අභියෝගය ජය ගැනීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් විවිධ ව්‍යාපෘති ගණනාවක් දියත් කර ඇත. ඒ අතරින් පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් ඊට අදාල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාවට නංවා ඇත. ඒ අනුව සමාජයේ සෑම ස්ථරයක් සඳහාම ගැලපෙන පරිදි නවීන පහසුකම් සහිතව නව මගී පර්යන්ත දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීම සිදු කරනු ලැබේ. ඒ ඒ ප්‍රදේශයට ගැලපෙන පරිදි බස්රථ නැවතුම් පහසුකම්, මගීන් සඳහා පහසුකම් මෙන්ම මනරම් වටපිටාවක් සහිතව මෙම නව බස් නැවතුම්පලවල් ඉදිකර ඇත.

6.1.1. වව්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට නියමිත වව්නියා නව බස්නැවතුම්පල

කෘෂිකර්ම පර්යේෂණ ආයතනයෙන් ලබාදෙන ලද අක්කර තුනක ඉඩමෙහි ඉතා අලංකාර ලෙස ගොඩනගා ඇති වව්නියාව නව බස් නැවතුම්පල, 2014 වර්ෂයේ ජනවාරි 31 දින ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර, මේ වන විට සම්පූර්ණයෙන්ම වැඩ අවසන් කර ඇත. මෙම ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් සකසන ලද සැලැස්මකට අනුව නිර්මාණය කර ඇති අතර අදියර දෙකක් ඔස්සේ ඉදිකිරීම් සිදුකරන ලදී. වර්ග මීටර් 800 ක හා වර්ග මීටර් 1100 ක වපසරියෙන් යුත් ගොඩනැගිලි 02 කින් සමන්විත මෙම බස් නැවතුම්පල දකින ඕනෑම කෙනෙකුගේ සිත් ඇදගන්නා මනා නිර්මාණයක් වන අතර 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 පහසුතම්, 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 2016.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 62.2කි.

6.1.2. කින්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

ඉදිකිරීම් අවසන් කරමින් පවතින කින්නියා නව බස්නැතුම්පල

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් දුරගමන් බස්රථ සේවාවන්ට අදාල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2015 වර්ෂයේ නැගෙනහිර පළාතේ කින්නියා නගරසභාවට අයත් වර්ග මීටර 225ක වපසරියකින් යුත් භූමියක නව බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් සකසන ලද සැලැස්මකට අනුව නිර්මාණය කරන ලද මෙම බස් නැවතුම්පලෙහි, 2016 වර්ෂය අවසන් වන විට පළමු අදියරේ කටයුතු අවසන් කර ඇත.

පිටත භූමිය පිළිසකර කිරීම, නාම පුවරු හා මගී ආසන ආදිය සවි කිරීම ඇතුළු දෙවන අදියර 2017 වර්ෂයේදී නිම කිරීමට නියමිතය. භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉදිකරනු ලබන මෙම බස් නැවතුම්පල එකවර බස්රථ 4ක් නවතාතැබීමට ඉඩ අවකාශ සහිතව ඉදිකර ඇත. දැඩි හිරුරැස් හා අධික උෂ්ණත්වය සහිත දේශගුණයක් පවතින ප්‍රදේශයක් බැවින් දෛනිකව නගරයට එන යන මගීන්ගේ හා නගරය අවට පාසල් වල ඉගෙනුම ලබන දරුවන්ට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් ආරක්ෂිතව ලබාගැනීම පිණිස මෙම බස් නැවතුම්පල මහත් පිටිවහලක් වෙයි.

මීට අමතරව කින්නියා ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව ඇති සංචාරක ආකර්ෂණයකින් යුත් ස්ථාන 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 6.5කි.

7. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගී ජනතාව වෙත විශ්වාසනීය, ආරක්ෂිත හා ගුණාත්මක බවෙන් ඉහළ පොදු මගී සේවාවක් සැපයීම වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත අනුව පැවරී ඇති කාර්යයන් ඉටු කරනු ලැබේ. මෙම කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා විවිධ ව්‍යාපෘති හඳුන්වා දී ඇති අතර එම එක් එක් ව්‍යාපෘති වල දත්ත වෙන් වෙන් වශයෙන් පවත්වාගෙන යාම මේ වනවිට සිදු වේ. මෙසේ ඒ ඒ ව්‍යාපෘතින්ට අයත් දත්ත වෙන වෙනම පැවතීම කාර්යාලයීය කටයුතු ව්‍යාකුල වීමට බලපාන නිසා ආයතනයේ කාර්යයන්හි ඵලදායීතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා මධ්‍යගත පරිගණක දත්ත පද්ධතියක් (Enterprise Resource Planning System as a total Solution) ස්ථාපනය කිරීම සඳහා මූලික කටයුතු 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර ඇති අතර උපදේශකත්වය සඳහා ICTA (Information & Communication Technology Agency of Sri Lanka) ආයතනය තෝරාගෙන ඇත. 2016 දෙසැම්බර් 31 වන විට EOI (Expression Of Interest) කැඳවා ඇත.

මීට අමතරව කාර්යාලයීය පරිගණක ජාලය ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාම හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම ඇතුළු අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ තොරතුරු අවසරපත්‍රලාභීන් හා අනෙකුත් පාර්ශව දැනුවත් කිරීම උදෙසා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියට ඇතුලත් කිරීම මෙහි තවත් එක් කාර්යභාරයකි. තවද ජාතික ගමනාග

මන 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.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2016.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 1.33කි.

8. සමීක්ෂණ

අන්තර් පළාත් බස්රථ යොදාගනිමින් සිදුකරනු ලබන මඟී ප්‍රවාහන සේවා සම්බන්ධයෙන් වැදගත් වන තීන්දු තීරණ ගැනීමේදී හා ප්‍රතිපත්ති සකස්කිරීමේදීත්, සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමේදීත් පවත්නා වර්තමාන තත්ත්වය අධ්‍යයනය කිරීම මූලිකවම සිදුකරයි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් එවැනි කාර්යයන් සිදු කරන අවස්ථා වලදී අවශ්‍ය දත්ත සැපයීම සමීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදුකරනු ලබයි. ඒ අනුව පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතාකරන්නන් සහ බස්රථ ධාවක යන් යන දෙපාර්ශවයටම සාධාරණත්වය ඉටු වන පරිදි ඉල්ලුම සහ සැපයුම ප්‍රශස්ථ ලෙස හැසිරවීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා දත්ත සම්පාදනය කිරීම සමීක්ෂණ ඒකකයේ ප්‍රමුඛ කාර්යය වී තිබේ. ප්‍රධාන වශයෙන් අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනයට අදාල මඟී ඉල්ලුම් සමීක්ෂණ සිදුකරනු ලබන අතර එමගින් සපයනු ලබන නිවැරදි දත්ත, නව බස්සේවා හඳුන්වා දීම, ක්‍රමවත් කාලසටහන් සකස් කිරීම මෙන්ම ගැටලු අවම කරගැනීම සඳහාත් ඉවහල් වේ.
2016 වසර තුළදී සිදු කරන ලද සමීක්ෂණ අතර ගැමිසැරියී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම මධ්‍යම හා නැගෙනහිර පළාත් මාර්ගස්ථ මඟී ප්‍රවාහන අධිකාරීන් විසින් යෝජනා කරන ලද මාර්ග පිළිබඳ අධ්‍යයනය කර දත්ත එක්රැස් කිරීම සඳහාත්, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සහ පිටත වටරවුම් මාර්ගයේ සමීක්ෂණ විශේෂත්වයක් ගත් අතර අධිවේගී මාර්ග හරහා ධාවනය කරන අධි සුඛෝපභෝගී බස්රථ සේවාව මඟී ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි සැපයීම සඳහා බෙහෙවින් ඉවහල් විය. 2016 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 31 ක් සිදුකර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් දරන ලද මුලු වියදම රු. මිලියන 2.25 කි.

9. පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනී

ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඵලදායීතාව හා විශ්වාසවන්තභාවය තහවුරු කිරීම පිණිස උපයෝගී කරගැනීම මෙම කාර්යාවලියෙහි මුඛ්‍ය පරමාර්ථය වෙයි. එනම් මෙම සුවිශේෂී උපකරණ පද්ධතිය බස්රථ තුළ සවි කර කාර්යාලය තුළ සිටම එම බස්රථ නියාමනය කිරීමේ හැකියාව මෙමගින් උදාවී ඇත. මේ සඳහාම විශේෂයෙන් සැළසුම් කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා ප්‍රධාන කාර්යාල පරිශ්‍රය තුළ (පැරණි ගොඩනැගිල්ල ප්‍රතිසංස්කරණය කර) සාදන ලද නවීන මෙහෙයුම් මැදිරිය 2016.08.08 දින විවෘත කරන ලදී.

නව ජී.පී.එස්.(GPS) මෙහෙයුම් මැදිරිය

අන්තර් පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම සඳහා ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුන්වා දී ඇති මෙම උපකරණ පද්ධතිය මේ වන විට අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස්රථ 2085 ක සවිකර ඇත.

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.

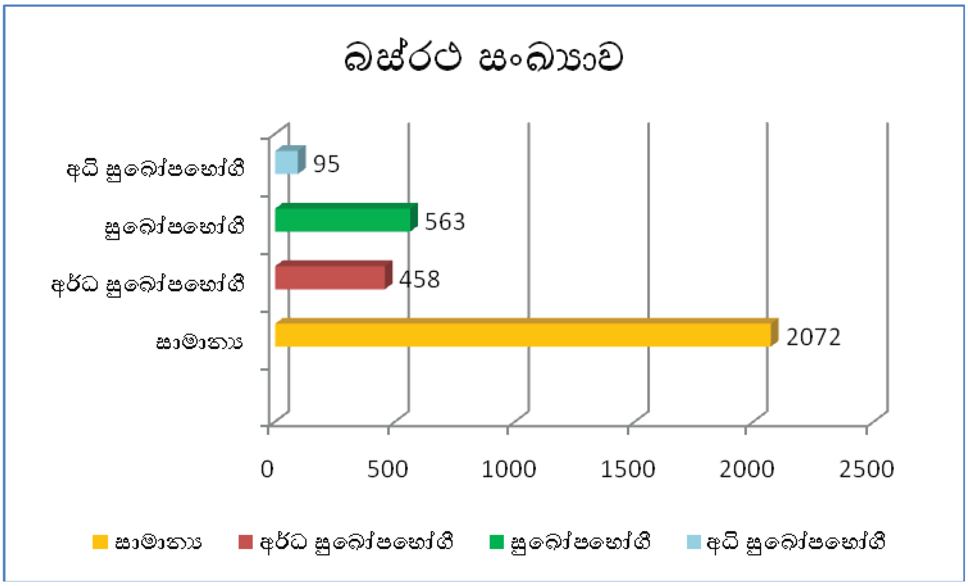
මෙම උපකරණ පද්ධතිය ධාවනය වන බස් රථවල වේගය පාලනය කරමින් අනතුරු හැගවීමේ සංඥාවක් බස් රථය තුළදී නාද වීමටත් ඊට සමාන්තරව පාලන මැදිරියේ ඒ පිළිබඳව සටහන් වීමත් හේතුවෙන් මේ වන විට ජී. පී.එස්. උපකරණ ස්ථාපිත කර ඇති බොහෝ බස් රථ අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම සීමා කර ඇත. මීට අමතරව මහජන පැමිණිලි ඒකකයට සම්බන්ධිත ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංශය වෙත ලැබෙන පැමිණිලි ක්ෂණිකව විසඳීමටත් ඊට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත් හැකි වී ඇත .
මේ සඳහා 2016 වර්ෂය තුළ රු.මි. 3.68 ක සමුච්චිත වියදමක් දරා ඇත.

10. බස්රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ නියමුවා වන්නේ බස්රථ මගින් කෙරෙන මගී ප්‍රවාහන සේවාවයි. එම බස් මගී ප්‍රවාහන සේවාවට අදාළ කර්තව්‍යයන් නියාමනය කිරීම හැරුණු විට අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස්රථ සේවාව ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය විධිවිධාන සැලසීමත් මගී ප්‍රවාහන අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ඉටු කරනු ලැබේ.

අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස්රථ සේවාව සේවා වර්ග 4කින් සමන්විත වන අතර 2016.12.31 වනවිට ඒ ඒ සේවා වර්ගය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් නිකුත් කර ඇති වලංගු මගී සේවා අවසරපත්‍ර ප්‍රමාණය පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

සේවා වර්ගය	බස්රථ සංඛ්‍යාව (මගී සේවා අවසරපත් සංඛ්‍යාව)
සාමාන්‍ය	2072
අර්ධ සුඛෝපභෝගී	458
සුඛෝපභෝගී	563
අධි සුඛෝපභෝගී	95
එකතුව	3188



මූලාශ්‍රය ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

අන්තර් පළාත් බස් සේවා යනු එක් ගමන් වාරයකදී පැය කිහිපයක් තරම් වූ දීර්ඝ කාලයක් තුළ විශාල දුරප්‍රමාණයක් ධාවනයේ යෙදෙන බස් සේවා වේ. එබැවින් ඒ සඳහා යොදවනු ලබන බස්රථ ඉතා යහපත් යෝග්‍යතා මට්ටමක තිබිය යුතුය. එසේ හෙයින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව එම බස්රථවල යෝග්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් දැඩි අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. මීට අමතරව මගීන්ගේ

ආරක්ෂාකාරීබව සහ සුවපහසුබව තහවුරු කිරීමේ අරමුණින්, අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට පෙර බස් රථවල ඒ ඒ සේවා වර්ගයට අනුකූලව තිබිය යුතු පිරිවිතරයන් පිළිබඳව පූර්ණ පරීක්ෂාවක් සිදුකරනු ලැබේ. ඒ අනුව, බස්රථය ඇතුළත හා පිටත ඝෝෂාකාරී තත්ත්වය (noise level) , පා පුවරු, දොරවල්, හදිසි දොරටු නිසි පරිදි ක්‍රියා කරනවාද යන්නත්, ආසනවල දිග, පළල, උස සහ ආසන අතර පරතරය ආදිය අදාල පිරිවිතරයන්ට අනුකූලද යන්නත්, බස්රථය තුළ පවිත්‍රතාවය ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවතීද යන්නත්, සීනු පද්ධතිය, ප්‍රධාන ලාම්පු, සංඥා ලාම්පු ආදිය නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක ද යන්නත් ආදී වශයෙන් බස්රථයේ සියළු භෞතික තත්ත්වයන් පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් නිකුත් කරනු ලැබේ. මගී ප්‍රවාහනය සඳහා යෙදවීමට ඉදිරිපත් කරනුලබන සෑම බස්රථයක් සඳහාම මෙම වාර්තාව ලබාගෙන ඉදිරිපත් කිරීම අනිවාර්ය වේ.

ඒ අනුව නව අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී හා ධාවනයෙන් ඉවත් කරනලද බස්රථ වෙනුවට නව බස්රථ ආදේශ කිරීමේදී, මෙම වාර්තාවේ අඩංගු කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන, අදාල නිකුත්කිරීම පිළිබඳ අවසන් තීරණය ගනුලැබේ.

අන්තර් පළාත් මාර්ග වල පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා සඳහා අවතීර්ණ වන බස්රථවලට මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම, ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් ඔස්සේ සිදුකරනු ලබන අතර එම ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීම මගින් උපරිම විශ්වාසය හා විනිවිද භාවයකින් යුක්තව අදාල කාර්යය ඉටු කරනු ලැබේ.

ඒ අනුව දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය හරහා තාවකාලික අවසරපත්‍ර මගින් බස්රථ ධාවනය වන මාර්ග හා සමීක්ෂණ මගින් හඳුනාගත් නව මාර්ග සඳහා ටෙන්ඩර් මගින් නව මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට අදාල පුවත්පත් දැන්වීම 2016.08.08 දින පල කරන ලදී.

ඉහත ටෙන්ඩරය 2016.09.13 දින විවෘත කිරීමට නියමිතව තිබුණද පාර්ශව කිහිපයක් විසින් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ ගොනුකර තිබූ පෙත්සම් හේතුවෙන් නියමිත දිනයේදී ටෙන්ඩරය විවෘත නොකරන ලදී. එම පෙත්සම තවදුරටත් විභාගවෙමින් පවතින බැවින් 2016 වර්ෂය තුළදී ටෙන්ඩර් මගින් නව මගීසේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට නොහැකිවී ඇත.

11. මහජන පැමිණිලි

අන්තර් පළාත් දුර ගමන් සේවා පෞද්ගලික බස්සේවාව භාවිතාකරන මගී ජනතාවට එම බස්රථ තුළදී අත්විඳීමට සිදුවන මගී අයිතිවාසිකම් කඩවීම් වැනි කරුණු සම්බන්ධයෙන් ඉදිරිපත් කරනුලබන පැමිණිලි විමර්ශනය කිරීම මහජන පැමිණිලි විමර්ශන ඒකකයෙහි කාර්යභාරය වේ. මගී ජනතාවගේ යහපත උදෙසා එම අවස්ථාවේ සේවයේ නියුතුව සිටි බස්රථ සේවක මණ්ඩලයද කැඳවා සාධාරණ පරීක්ෂණයක් සිදු කර විසඳුම් ලබා දීම සිදු කෙරේ. දවසේ පැය 24 පුරා ක්‍රියාත්මක 1955 දුරකථන අංකය (Hot line), 0112595555 දුරකථන අංකය, ෆැක්ස්, විද්‍යුත් තැපෑල, ලිපි යනාදී මාධ්‍ය තුළින් මෙන්ම කාර්යාලයට පැමිණ ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව උදා කර ඇත. එසේ ඉදිරිපත් කරනුලබන මහජන පැමිණිලි අතරින්, 2016 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විට අදාල වර්ෂය තුළ වාර්තා වූ පැමිණිලි පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	පැමිණිලි මගින් හෙළිවූ වරදෙහි ස්වභාවය	පැමිණිලි සංඛ්‍යාව
01	වැඩිපුර ගාස්තු අයකිරීම/ ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම	1198
02	මගීන්ට ආචාරශීලී නොවීම	1403
03	අතරමග ස්ථාන වල අනවශ්‍ය ආකාරයට බස්රථය නවතා මගීන් එකතු කිරීම	357
04	නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිපුර මගීන් නංවා ගැනීම	393
05	නියමිත පරිදි ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම	551
06	නොසැළකිලිමත් ලෙස රිය පැදවීම	568
07	නියමිත කාලසටහන උල්ලංඝනය කිරීම	592
08	නියමිත ස්ථානයෙන් ගමන් ආරම්භ නොකිරීම හා ගමනාන්තය දක්වා ධාවනය නොකිරීම	351
09	බස්රථය ධාවනයට නුසුදුසු තත්ත්වයේ තිබීම	141
10	වායු සමීකරණ නිසිපරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම	159
11	මගී ප්‍රවාහන බස්රථ අතර ඇතිවන ගැටුම්	68
12	අධික ශබ්දයෙන් කැසට්/ රේඩියෝ යන්ත්‍ර ක්‍රියාත්මක කිරීම	99
13	මාර්ග බලපත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කිරීම	79
	එකතුව	5959

මුලාශ්‍රය තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව ජාගකොස

ඉහත දක්වන ලද විවිධ මාර්ග ඔස්සේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත ලැබෙන මහජන පැමිණිලි අතරින් අන්තර් පළාත් බස් සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි පමණක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේදී විමර්ශනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලබන අතර පළාත්බද සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි, විමර්ශනය කිරීම සඳහා අදාල පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරි වෙත යොමු කරනු ලබන අතර ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාල පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභා පති වෙත යොමු කරනු ලැබේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිළි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 5959ක් වූ අතර 2016 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම පැමිණිලි අතුරින් 4334 ක් එනම් 73%ක් සඳහා විසඳුම් ලබාදී ඇත.

12. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශනය

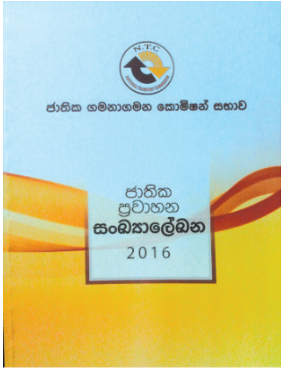
1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ. එසේම එම අවසරපත්‍ර දරමින් මගී ප්‍රවාහනයේ යොදවනු ලබන බස්රථ සම්බන්ධයෙන් හා ඒවාහි සේවයේ නියුතු සේවක මණ්ඩලය මගින් පිළිපැදිය යුතු කොන්දේසි මාලාවක් කොමිෂන් සභාව විසින් 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 අදාල බස්රථ පිළිබඳව විමර්ශනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ. මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස්රථ සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම වෙනුවෙන් සහය වීමත් මගින් 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 බස්රථ සේවාව හා 'නිසිසැරිය' රාත්‍රී බස්රථ සේවාව යන සේවාවන් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු ද මෙම ඒකකය මගින් ඉටු කරනු ලබයි.

2016 වර්ෂය තුළදී ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදුකරන ලද බස්රථ පරීක්ෂා කිරීම් සංඛ්‍යාව 12613ක් වන අතර 'සිසුසැරිය' ව්‍යාපෘතියට අදාලව බස්රථ 583ක් පරීක්ෂාවට ලක්කර ඇත. එසේ සිදුකරන ලද පරීක්ෂා කිරීම් තුළින් විෂමාචාර

සිදුකළ බවට වාර්තා වූ අවස්ථා 5596ක් වූ අතර ඉන් 5529ක් සඳහා විමර්ෂණ කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර මගී සේවා අවසරපත්‍ර යාවත්කාලීන කරන අවස්ථාවේ සියළු විමර්ෂන අවසන් බවට සහතික විය යුතුය. 'සිසුසැරිය' ව්‍යාපෘතියට අදාලව සියළු විමර්ශන කටයුතු අවසන් කර ඇත.

13. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව



'ප්‍රවාහනය' යන ශීර්ෂය යටතේ ගොඩබිම, ජල හා ගුවන් යන මාධය තුන හරහාම සිදුකරන ප්‍රවාහන කාර්යයන් ඇතුළත් වුවද එම සියළු අංශ පිළිබඳ තොරතුරු එකම ස්ථානයකින් ලබාගතහැකි ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක නොවූ බැවින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව 2010 වර්ෂයේ මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සියළු ආයතන වලින් තොරතුරු හා දත්ත ඒකරාශී කර එම දත්ත අනුසාරයෙන් විවිධ පැති ඔස්සේ විශ්ලේෂණය කර ඉතා ආකර්ෂණීය ලෙස සකස් කරනුලබන මෙම් ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාවී අඛණ්ඩව වර්ෂයක් පාසා මුද්‍රිත ග්‍රන්ථයක් වශයෙන් භාෂා ත්‍රිත්වයෙන්ම එළිදක්වනු ලැබේ.

ප්‍රවාහනය පිළිබඳ පර්යේෂණ කරන සැලසුම් සකස් කරන ආයතන හා බලධාරීන්ට මෙන්ම ප්‍රවාහනය පිළිබඳ අධ්‍යයන කටයුතු වල යෙදෙන අයටද මෙම වාර්තාව පරිශීලනය කිරීම එම කටයුතු සඳහා මහත් පිටිවහලක් වනු ඇත.

මෙම වාර්තාව සකස් කිරීම සඳහා, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ප්‍රමුඛ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධිත ආයතන ගණනාවකින් දත්ත එක්රැස් කර එම දත්ත විශ්ලේෂණය කර වාර්ෂික වාර්තාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ. 2016.01.01 සිට 2016.12.31 දක්වා වූ වර්ෂයට අදාල තොරතුරු ඇතුළත් කර 2016 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

2016 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛණ වාර්තාවෙහි භාෂා පරිවර්තන කටයුතු හා සෝදුපත් බැලීම සිදු කරමින් පවතී. එය මුද්‍රණය කිරීමෙන් පසු ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන, මහජන පුස්තකාල, පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීම සිදු කරන ලදී. 2016 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද මුළු පිරිවැය රුපියල් මිලියන 0.082 කි.

14. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

ආයතනයක කාර්ය මණ්ඩලයේ ඵලදායීතාව, සමස්ථ කාර්යාවලියෙහි ගුණාත්මක බව ඉහළ නැංවීම කෙරෙහි ඉතා ප්‍රබල පිටිවහලක් සපයයි. එබැවින් ආයතනයේ සේවක මණ්ඩලය විවිධ විෂයක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ නිපුනභාවයට පත් කිරීම, දේශීය හා විදේශීය පුහුණු පාඨමාලා තුළින් සිදු කරනු ලැබේ. එලෙසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්ය මණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුලින් ආයතනයට අවශ්‍ය වන්නාවූ දැනුම හා කුසලතා වලින් පිරිපුන් සේවක මණ්ඩලයක් නිර්මාණය කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. මේ යටතේ 2016 වර්ෂය තුළ විදේශ පුහුණු සඳහා සේවකයින් යොමු කිරීමට නොහැකි වුවද, සම්පත් කළමණාකරණය, වැටුප් සංශෝධනය, මෝටර් කාර්මික පාඨමාලා, රාජ්‍ය ප්‍රසම්ප ාදන ක්‍රමවේදය, බලශක්ති කළමනාකරණය, E Government & Office Management" පෞද්ගලික ලිපිගොනු ආදී ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා නිලධාරීන් යොමු කරන ලදී. ඒ අනුව නිලධාරීන් 14දෙනෙකු දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා යොමු කරන ලදී.

2016 වර්ෂය තුළ 'සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය' යටතේ විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා රු. මිලියන 5.0ක් වෙන්කර තිබූ නමුත් එම මුදල වැය නොවූ අතර දේශීය පුහුණු සඳහා රු. 95,050.00ක පිරිවැයක් දරා ඇත.

වාර්ෂික ගිණුම්

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	සටහන්	2016	2015
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ පිරියත සහ උපකරණ	4	434,364,750.80	450,205,036.53
පුස්තකාල පොත්		987,114.03	902,114.03
මුලු ජංගම නොවන වත්කම්		**435,351,864.83**	**451,107,150.56**
ජංගම වත්කම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	5	2,603,621.76	2,095,869.16
ලැබීම් - සේවක	6	16,277,975.00	15,422,347.00
ආයෝජන කාලීන - තැන්පත්	7	29,239,785.60	22,902,607.10
ආයෝජන භාණ්ඩාගාර - බිල්පත්	8	10,516,719.00	9,877,650.00
පොළී ආදායම් ලැබීම්		27,940,294.23	15,288,209.94
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	9	549,465,785.81	471,657,190.07
මුලු ජංගම වත්කම්		**636,044,181.40**	**537,243,873.27**
මුලු වත්කම්		**1,071,396,046.23**	**988,351,023.83**
බැරකම්			
ජංගම නොවන බැරකම්			
රජයේ ප්‍රතිපාදන	10	351,987,670.29	363,852,209.06
පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම්	11	34,530,968.33	36,963,484.12
මුලු ජංගම නොවන බැරකම්		**386,518,638.62**	**400,815,693.18**
ජංගම බැරකම්			
ගෙවිය යුතු වියදම්	12	45,478,101.64	100,423,962.39
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		61,559,304.00	34,227,804.00
වෙන්කිරීම් හා උපචිත වියදම්	13	28,261,681.21	93,494,990.54
මුලු ජංගම බැරකම්		**135,299,086.85**	**228,146,756.93**
සමුච්චිත අරමුදල		**549,578,320.76**	**359,388,573.72**
මුලු ශුද්ධ වත්කම් / හිමිකම්		**1,071,396,046.23**	**988,351,023.83**

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අංක 05 සිට 08 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇති මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා අංක 09 සිට 15 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස්කර 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 අත්සන් කර ඇත.

....

සභාපති

....

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික

දිනය: 24/ 04/ 2017

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ
මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිටු අංක 5 සිට 15 දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත.

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2016	2015
ආදායම			
ආදායම	14	363,198,667.41	313,389,329.38
ආදායම	15	69,715,306.67	57,146,700.47
එකතුව		**432,913,974.08**	**370,536,029.85**
වියදම්			
මෙහෙයුම් වියදම්	**16**		
සේවක පාරිශ්‍රමික	**16.1**	107,748,371.06	110,088,288.66
ප්‍රවාහන වියදම්	**16.2**	11,694,934.27	10,541,793.26
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	**16.3**	1,728,540.50	2,680,253.50
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	**16.4**	29,856,310.52	28,979,910.84
ස්ථාවර වත්කම් අලුත් වැඩියා සහ නඩත්තු	**16.5**	2,737,858.13	2,287,872.68
සේවක සුභසාධනය	**16.6**	6,950,107.05	7,267,873.89
කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය	**16.7**	810,848.00	381,200.00
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	**16.8**	1,147,625.50	1,054,691.50
සන්නිවේදන වියදම්	**16.9**	1,686,041.50	2,069,638.00
ක්ෂය වීම්	**16.10**	43,390,110.15	48,360,800.79
මූල්‍ය ගාස්තු	**16.11**	25,943.31	52,089.92
සේවක පාරිශ්‍රමික	**16.12**	471,688.91	295,740.80
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්		**208,248,378.90**	**214,060,153.84**
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය/(ඌණතාවය)		**224,665,595.18**	**156,475,876.01**
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්	**17**	**(28,417.50)**	**2,259,177.49**
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අතිරික්තය/(ඌණතාවය)		**224,637,177.68**	**158,735,053.50**
රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන			
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන ලැබීම්	**18**	**498,348,106.22**	**610,354,965.65**
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම් (රජයේ ප්‍රතිපාදන)	**19.1**	**(498,348,106.22)**	**(610,354,965.65)**
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම් (ජාගකොස ප්‍රතිපාදන)	**19.2**	**(34,447,430.64)**	**(22,428,980.67)**
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය) /(ඌණතාවය)		**190,189,747.04**	**136,306,072.83**

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිටු අංක 5 සිට 15 දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත.

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ වත්කම/හිමිකම වෙනස්වීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	සමුච්චිත අතිරික්තය (ඌනතාවය)
2015 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	223,082,500.89
අදාල වසර සඳහා අතිරික්තය /ඌනතාවය	136,306,072.83
2015 දෙසැම්බර් 31 දිනටශේෂය	359,388,573.72
අදාල වසර සඳහා අතිරික්තයඌනතාවය/	190,189,747.04
2016 දෙසැම්බර් 31 ට ශේෂය	549,578,320.76

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිටු අංක 5 සිට 15 දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත.

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා අරමුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	සටහන්	2016	2015
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
වසර සඳහා අතිරික්තය/ ඌනතාවය		190,189,747.04	136,306,072.83
මුදල් නොවන චලනයන්			
ක්ෂය වීම්		43,390,110.15	48,360,800.79
වත්කම් අපහරණය		28,417.50	(2,259,177.49)
ක්‍රමක්ෂය		(36,562,519.49)	(38,010,220.58)
වසර සඳහා පාරිතෝෂික වියදම		3,429,478.21	7,123,856.56
පොළී අදායම		(33,152,787.18)	(19,136,479.89)
පෙර වර්ෂ ගැලපීම		-	(11,739,604.00)
මෙහෙයුම් අතිරික්තය/ඌනතාවය _කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර		**167,322,446.23**	**120,645,248.22**
කාරක ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්		(507,752.60)	3,141,647.98
ලැබීම් - සේවක		(855,628.00)	1,730,003.00
පොළී ආදායම		(12,652,084.29)	(9,745,301.19)
ගෙවීම්		(54,945,860.75)	50,268,809.30
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		27,331,500.00	1,614,500.00
වෙන්කිරීම් හා උපචිත වියදම්		(65,233,309.33)	13,754,700.00
මෙහෙයුම් වලින් ජනිත වූ මුදල්		**60,459,311.26**	**181,409,607.31**
පාරිතෝෂික අරමුදල් ගෙවීම්		(5,861,994.00)	(187,431.00)
වත්කම් අපහරණයෙන් ලද මුදල්		213,859.50	2,259,177.49
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල්		**54,811,176.76**	**183,481,353.80**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
දේපල පිරියත හා උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම		(27,792,101.42)	(4,113,714.51)
පුස්තකාල පොත් අත්පත් කර ගැනීම		(85,000.00)	(74,988.00)
කාලීන තැන්පත් හා භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා ශුද්ධ ආයෝජන		(6,976,247.50)	(5,310,195.79)
පොළී ලැබීම්		33,152,787.18	19,136,479.89
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය		**(1,700,561.74)**	**9,637,581.59**
මුල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන ලැබීම්		24,697,980.72	26,046,241.18
වර්ෂය තුළ මුල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		**24,697,980.72**	**26,046,241.18**
වර්ෂය මුල මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ		**77,808,595.74**	**219,165,176.57**
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ		471,657,190.07	252,492,013.50
වර්ෂ අවසාන මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	සටහන **9**	**549,465,785.81**	**471,657,190.07**

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ

මුල්‍ය ප්‍රකාශන පිටු අංක 5 සිට 15 දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2016 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 ගණුදෙනු සිදුකරනු ලබන ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය කොළඹ 05, උද්‍යාන පාරේ අංක 241 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටුවා ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මුල්‍යමය දත්ත ඇතුලත් වේ..

1.2 ප්‍රධාන කාර්යයන් සහ මෙහෙයම් වල ස්වභාවය

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

1.3 2016 වර්ෂය අවසානය වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථිර සේවක මණ්ඩලය 166 කි. එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවකයින් සේවය කර නැත.

1.4 වාර්තාකරන දිනය

කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ දිනය දෙසැම්බර් 31වන 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 2016.04.24 දිනය.

2 වැදගත් ගිණුම්කරන පිළිවෙත්හි සාරාංශය

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

කොමිෂන් සභාවේ ගිණුම් පිළියෙල කරනු ලබන්නේ රාජ්‍ය අංශයේ ගිණුම් පිළිබඳ ප්‍රමිතීන (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 ඇතුලත් 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 පිරියත සහ උපකරණ

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

දේපළ පිරියත 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 තත්ත්වයට පත් කිරීම දක්වා ගිණුම් වත්කම් තීරණය ලෙස සළකා ඇත. වත්කම් වලට අදාල නඩත්තු කිරීම් හා අලුත්වැඩියා කිරීම් වියදම් අදාල ආදායම් වියදම් ගිණුමට ලියාහැර ඇත.

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

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

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 චක්‍රයේ 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 කාලචක්‍රයේ කළ යුතු ගෙවීමක් 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 ගණුදෙනු කරන මිලට අනුව වන අතර ඉන් පසුව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් චක්‍රයේදී මෙම මිලට මිණුම් කරනු ලැබේ.

2.9 රජයේ ප්‍රතිපාදන

මුල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන ඇතුලත්ව රජයෙන් ලැබෙන ප්‍රතිපාදන ඒවායෙහි සාධාරන වටිනාකම අනුව හඳුනාගනු ලැබේ.

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

මුල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන මුල්‍ය 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 තුලය.

2.11 සේවක ප්‍රතිලාභ

කොමිෂන් සභාවට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සහ නිශ්චිත දායකත්වය පිළිබඳ සැළසුම් ඇත.

(අ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම

නිශ්චිත දායකත්ව සැළැස්මක් යනු කොමිෂන් සභාව මගින් ස්ථාවර දායකත්ව මුදලක් වෙනම 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 බැදීමක් 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 X 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 බැදීම හෝ කොමිෂන් සභාවට අවශ්‍ය ආර්ථික සම්පත් පිටතට ගලායෑම සිදුවිය හැකි අතර විශ්වසනීය ලෙස එම ප්‍රමාණයන් ඇස්තමේන්තු ගත කල හැකිය.

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

සියලුම අස්ථාවර වගකීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි සඳහනක් ලෙස එළිදරව් 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 හැක 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 පිරියත හා උපකරණ බැහැර කිරීමේදි ඇති ලාභ සහ අලාභ

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

2.14 වියදම්

මෙහෙයුම් කරන කාලසීමාවෙදී 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 මගින් අනාවරණය කර ඇත.

3. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් (නිමාන) සහ විනිශ්චයන්

මූල්‍ය ප්‍රකාශය පිළියෙල කිරීමේදී කළමණාකාරීත්වය මඟින් විනිශ්වයන් ගණනාවක් යොදාගනු ලබන අතර වත්කම්, වගකීම්, ආදායම සහ වියදම හඳුනාගැනීම සහ මැනීම සඳහා තක්සේරු (නිමාන) සහ උපකල්පන රාශියක් උපයෝගී කරගනු ලබයි.

මැනීමට යන හඳුනාගැනිම 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 කළමණාකාරීත්වය 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.

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

4 දේපළ පිරියත සහ උපකරණ

සින්නක්කර වත්කම් - පිරිවැය

අංක	වත්කම් පංතිය	පිරිවැය				ක්ෂය ප්‍රතිශතය	ක්ෂය කිරීම්				2016 ශුද්ධ අගය	2015 ශුද්ධ අගය
		2016.01.01 දිනට ශේෂය	අපහරනය කිරීම්	වසර තුළදී එකතුකිරීම්	2016.12.31 දිනට ශේෂය		2016.01.01 දිනට ශේෂය	අපහරනය කිරීම්	වසර තුළ ක්ෂය කිරීම්	2016.12.31 දිනට ශේෂය		
1	ඉඩම්	245,000,000.00			245,000,000.00	-	-			-	245,000,000.00	245,000,000.00
2	ගොඩනැගිලි	174,703,730.43			174,703,730.43	5%	34,614,347.65		8,614,771.25	43,229,118.90	131,474,611.53	140,089,382.78
3	මෝටර් වාහන	73,447,270.00		2,100,000.00	75,547,270.00	20%	53,219,294.63		6,759,254.47	59,978,549.10	15,568,720.90	20,227,975.37
4	ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	26,448,113.26	615,513.41	6,308,758.75	32,141,358.60	10%	12,186,906.44	373,236.41	2,572,230.58	14,385,900.61	17,755,457.99	14,261,206.82
5	කාර්යාල උපකරණ	11,913,670.44	53,550.00	115,290.00	11,975,410.44	20%	10,510,032.35	53,550.00	825,277.56	11,281,759.91	693,650.53	1,403,638.09
6	විවිධ උපකරණ	5,633,056.97		491,805.00	6,124,861.97	20%	2,995,356.97		558,721.54	3,554,078.51	2,570,783.46	2,637,700.00
7	පරිගණක හා මුද්‍රණ යන්ත්‍ර	39,022,300.55	5,833,474.83	18,776,247.67	51,965,073.39	25%	33,274,603.12	5,833,474.83	3,228,859.11	30,669,987.40	21,295,085.99	5,747,697.43
8	යන්ත්‍රෝපකරණ	1,775,637.00			1,775,637.00	20%	1,766,206.60		2,990.00	1,769,196.60	6,440.40	9,430.40
9	විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන නාමපුවරු	62,415,360.00			62,415,360.00	33.33%	41,587,354.36		20,828,005.64	62,415,360.00	-	20,828,005.64
එකතුව		**640,359,138.65**	**6,502,538.24**	**27,792,101.42**	**661,648,701.83**		**190,154,102.12**	**6,260,261.24**	**43,390,110.15**	**227,283,951.03**	**434,364,750.80**	**450,205,036.53**

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉදිරියට……

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

		2016	2015
ලැබියයුතු, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්			
ලැබියයුතු	සටහන 5.1	577,500.00	718,200.00
තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	සටහන 5.2	2,026,121.76	1,377,669.16
		2,603,621.76	**2,095,869.16**

5.1 ලැබියයුතු

	2016	2015
ලැබිය යුතු ආදායම්	577,500.00	718,200.00
	577,500.00	**718,200.00**

5.2 තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්

	2016	2015
තැන්පතු	146,500.00	276,500.00
අත්තිකාරම් - ව්‍යාපෘති	8,000.00	35,000.00
අත්තිකාරම් - ජාගකොස	825,257.50	12,000.00
අත්තිකාරම් ගෙවීම්	1,046,364.26	1,054,169.16
	2,026,121.76	**1,377,669.16**

ලැබියයුතු - සේවක

	2016	2015
ආපදා ණය	15,548,025.00	14,824,647.00
රෙදිපිළි සඳහා අත්තිකාරම්	393,200.00	391,200.00
උත්සව අත්තිකාරම්	336,750.00	206,500.00
	16,277,975.00	**15,422,347.00**

ආයෝජන කාලීන - තැන්පතු

	2016	2015
කාලීන තැන්පතු	29,239,785.60	22,902,607.10
	29,239,785.60	**22,902,607.10**

පාරිතෝෂික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන කාලීන තැන්පතු ආයෝජන මුදල රු..23,867,443.63 (2015- 21,982,607.10)

ආයෝජන භාණ්ඩාගාර - බිල්පත්

	2016	2015
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	10,516,719.00	9,877,650.00
	10,516,719.00	**9,877,650.00**

පාරිතෝෂික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන කාලීන තැන්පතු ආයෝජන මුදල රු 10,516,719.00 (2015-9,877,650.00)

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

		2016	2015
මුදල් -අතැති	සටහන 9.1	610,950.00	826,975.00
මුදල් - බැංකු	සටහන 9.2	208,030.11	2,781,766.10
කෙටිකාලීන තැන්පතු	සටහන 9.3	548,646,805.70	468,048,448.97
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයට අනුව මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ		**549,465,785.81**	**471,657,190.07**

9.1 මුදල්- අතැති

	2016	2015
අතැති මුදල්	535,950.00	751,975.00
සුළු මුදල් අග්‍රිමය	75,000.00	75,000.00
	610,950.00	**826,975.00**

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්		2016	2015
9.2 මුදල් - බැංකු			
මහජන බැංකුව -නාරාහේන්පිට		208,030.11	2,781,766.10
		208,030.11	**2,781,766.10**
9.3 කෙටි කාලීන තැන්පතු			
කෙටි කාලීන ආයෝජන සහ කැඳවුම් තැන්පතු		273,500,000.00	468,000,000.00
ආයෝජන- REPO		275,000,000.00	-
ඉතිරිකිරීමේ ගිණුම - ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව		146,805.70	48,448.97
		548,646,805.70	**468,048,448.97**

පාරිතෝෂික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන ඉතිරිකිරීමේ ගිණුමේ තැන්පතු මුදල රු.146,805.70(2015-48,448.97)

රජයේ ප්‍රදාන			
ජනවාරි 01දිනට ශේෂය		363,852,209.06	375,816,188.46
වසර තුළ ප්‍රදාන ලැබීම්		24,697,980.72	26,046,241.18
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය		(36,562,519.49)	(38,010,220.58)
දෙසැම්බර් 31ට ශේෂය		**351,987,670.29**	**363,852,209.06**

අංක.241 උද්‍යාන පාර, නාරාහේන්පිට පිහිටි ඉඩම ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලද මූල්‍ය නොවන රජයේ ප්‍රදානයක් ලෙස හඳුනාගෙන ප්‍රදානය ලද අවස්ථාවේ වෙළඳපොල අගයට වත්කම් සටහන් කරගන්නා ලද අතර ගොඩනැගිලිවල ඵලදායී ජීවිත කාලය පදනම් කරගෙන ක්‍රමක්ෂය කරන ලදී

ගෙවියයුතු විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ			
ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය		36,963,484.12	30,027,058.56
වසර තුළ හඳුනාගත් වියදම්		3,429,478.21	7,123,856.56
වසර තුළ කරන ලද ගෙවීම්		(5,861,994.00)	(187,431.00)
දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**34,530,968.33**	**36,963,484.12**
ගෙවිය යුතු			
බස් හිමියන්ට ගෙවිය යුතු ආසන වෙන්කිරීමේ මුදල්			44,116.00
කුලියට ගැනීම්		44,293.79	1,083.00
මුද්දර ගාස්තු		12,425.00	11,600.00
රක්ෂණ		2,537.00	2,537.00
උපයන විට ගෙවීමේ බදු		9,243.00	30,600.00
විවිධ ණයහිමියෝ		351,412.70	41,625.00
ආදායම් කලට පෙර ලැබීම්		44,506,729.96	43,402,126.03
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන		-	48,598,793.17
වෙනත් ගෙවියයුතු		551,460.19	8,291,482.19
		45,478,101.64	**100,423,962.39**
වෙන් කිරීම් සහ උපචිත වියදම්			
උපචිත වියදම් - ව්‍යාපෘති	සටහන 13.1	15,232,973.88	79,287,149.85
උපචිත වියදම් - පුනරාවර්තන	සටහන 13.2	11,824,881.33	13,054,014.69
විගණන ගාස්තු වෙන් කිරීම්		1,203,826.00	1,153,826.00
		28,261,681.21	**93,494,990.54**

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	**2016**	**2015**
13.1 උපචිත වියදම් - ව්‍යාපෘති		
පුනරාවර්තන		
සමාජයීය සුභසාධන බස් සේවා සඳහා දායකත්වය	14,756,325.00	48,542,636.00
පුද්ගලික බස් කර්මාන්තය සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ	151,640.00	19,000.00
පුද්ගලික බස් සේවාවෙ යටිතල පහසුකම් සහ තත්ත්වය සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තාක්ෂණික මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම	244,985.00	262,379.00
ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව	-	1,400,881.00
	15,152,950.00	**50,224,896.00**
ප්‍රාග්ධන		
පුද්ගලික බස් කර්මාන්තය සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ	-	5,719,941.53
පුද්ගලික බස් සේවාවෙ යටිතල පහසුකම් සහ තත්ත්වය සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තාක්ෂණික මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම	-	18,527,354.32
ආයතනික ධාරිතාව නැංවීම සහ නියාමන ධාරිතාව සහතික වීමට නව ප්‍රතිසංස්කරණ සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	80,023.88	4,814,958.00
	80,023.88	**29,062,253.85**
	15,232,973.88	**79,287,149.85**

13.2 උපචිත වියදම් - පුනරාවර්තන		
ගැලපුම් දීමනාව	58,712.00	-
ප්‍රසාද දීමනා	42,500.00	-
පිරිසිදු කිරීමේ සේවා	2,061,315.38	567,033.13
සන්නිවේදන	196,350.02	381,296.99
ජීවන වියදම් දීමනාව	46,800.00	-
විදුලිය සහ බලය	1,097,241.02	612,542.60
සේවක සුභසාධන	731,500.00	2,368,784.70
සේවක වෛද්‍යාධාර ක්‍රමය	90,750.04	30,310.90
ඉතිරි වෛද්‍ය නිවාඩු සඳහා ගෙවීම්	4,868,934.45	5,139,897.42
ඉන්ධන සහ ලිහිසි	300,345.92	191,532.87
නිවාඩු දින දීමනා -විධායක	-	60,682.00
නීති ගාස්තු	32,303.00	77,684.00
ගමන් වියදම් - දේශීය	80,572.50	122,412.50
බලපත්‍ර සහ රක්ෂණ	20,460.00	15,201.33
ගොඩනැගිලි නඩත්තු	12,675.00	68,495.00
පරිගණක නඩත්තු	21,250.00	-
කාර්යාල උපකරණ නඩත්තු	64,477.90	37,011.29
වෘත්තීය ආයතන සාමාජික ගාස්තු	4,000.00	3,500.00
රැස්වීම් සඳහා ආහාරපාන	2,880.00	6,000.00
පුවත්පත් සහ සඟරා	1,900.00	9,040.00
කාර්යාලයීය අවශ්‍යතා	495,413.50	549,982.00
අතිකාල දීමනා සහ නිවාඩුදින දීමනා - විධායක නොවන	21,196.00	498,048.00
මෝටර්රථ අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	879,365.45	132,757.14
වැටුප් හා වේතන	118,578.00	6,000.00
අතුරු දීමනා	6,000.00	-
ආරක්ෂක සේවා		2,107,766.66

	284,282.30	
කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු	190,098.00	-
ප්‍රවාහන සහ කුලී ගාස්තු	-	2,800.00
ජලය	55,315.00	45,061.16
ජලය (බැස්ටියන් මාවත)	7,565.85	-
ලදුපත් මත මුද්දර ගාස්තු	22,100.00	20,175.00
	11,824,881.33	**13,054,014.69**

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

		2016	2015
14	**ආදායම්**		
	14.1 බලපත්‍ර ආදායම්		
	මාර්ග බලපත්‍ර ආදායම	522,000.00	4,412,160.00
	බලපත්‍ර අළුත්කිරීමේ ආදායම	56,732,450.00	20,480,640.00
	මාර්ග ටෙන්ඩර් ආදායම	252,364,556.64	211,194,494.38
		309,619,006.64	**236,087,294.38**
	14.2 වෙනත් ආදායම්		
	පරිපාලන ආදායම්	32,880,491.00	43,803,955.00
	බැස්ටියන් මාවත වැසිකිලි ආදායම	7,507,500.00	6,352,500.00
	විවිධ ආදායම්	13,191,669.77	27,145,580.00
		53,579,660.77	**77,302,035.00**
	මුළු ආදායම	**363,198,667.41**	**313,389,329.38**
15	**වෙනත් ආදායම්**		
	15.1 පොළී ආදායම		
	තැන්පතු මත පොළිය	32,538,978.18	18,473,715.89
	ආපදාණය පොළිය	613,809.00	662,764.00
		33,152,787.18	**19,136,479.89**
	15.2 වෙනත්		
	රජයේ ප්‍රදාන මත ක්‍රමක්ෂය	36,562,519.49	38,010,220.58
		36,562,519.49	**38,010,220.58**
		69,715,306.67	**57,146,700.47**
16	**මෙහෙයුම් වියදම්**		
	16.1 සේවක මණ්ඩල වියදම්		
	වැටුප් හා වේතන	62,548,674.45	60,201,285.30
	ජීවන වියදම් දීමනාව	14,775,588.00	14,606,008.44
	භාෂා දීමනාව	199,189.00	187,215.00
	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල්	11,524,444.03	11,344,443.20
	සේවක භාරකාර අරමුදල	2,304,888.20	2,481,075.73
	නිවාඩු දින දීමනා -විධායක	215,647.50	412,765.00
	අතිකාල දීමනා සහ නිවාඩුදින දීමනා - විධායක නොවන	5,418,054.88	6,140,925.00
	පාවිච්චියට නොගත් වෛද්‍ය නිවාඩු සඳහා ගෙවීම්	5,191,156.79	5,415,714.43
	පාරිතෝෂික	3,429,478.21	7,123,856.56
	ප්‍රසාද දීමනා	2,141,250.00	2,175,000.00
		107,748,371.06	**110,088,288.66**
	16.2 ප්‍රවාහන		
	මෝටර්රථ අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	6,114,324.19	4,771,207.57
	ඉන්ධන සහ ලිහිසි	3,564,211.38	3,779,867.98
	ප්‍රවාහන සහ කුලී ගාස්තු	650,863.00	802,330.00
	බලපත්‍ර සහ රක්ෂණ	1,365,535.70	1,188,387.71
		11,694,934.27	**10,541,793.26**
	16.3 ගමන් වියදම් හා යැපීම් දීමනා		
	විදේශ ගමන් වියදම්	-	58,760.00
	දේශීය ගමන් වියදම්	1,728,540.50	2,621,493.50
		1,728,540.50	**2,680,253.50**

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ
මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉදිරියට……

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

	2016	2015
16.4 සේවා ස්ථාන වියදම්		
කාර්යාලයීය අවශ්‍යතා (ලිපිද්‍රව්‍ය සහ මුද්‍රණ)	5,193,355.47	5,246,919.07
පිරිසිදු කිරීම්	6,851,148.04	6,299,240.50
වරිපනම් හා බදු	288,288.00	288,288.00
ආරක්ෂක සේවා	5,350,660.28	5,065,029.45
විදුලිය සහ බලය	7,970,986.71	7,604,958.22
ජලය	597,052.58	507,077.49
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ගාස්තු	847,500.00	747,100.00
රැස්වීම් සඳහා ආහාරපාන	273,279.81	187,961.00
මාර්ගස්ථ මුදල් රක්ෂණය	53,978.63	37,465.34
සන්නිවේදන	2,430,061.00	2,995,871.77
	29,856,310.52	**28,979,910.84**
16.5 ස්ථාවර වත්කම් අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු		
ගොඩනැගිලි අළුත්වැඩියාව	694,204.01	328,596.89
කාර්යාලයීය උපකරණ අළුත්වැඩියාව	1,776,946.55	1,517,202.84
පරිගණක සහ උපාංග අළුත්වැඩියාව	266,707.57	442,072.95
	2,737,858.13	**2,287,872.68**
16.6 සේවක සුභසාධනය		
සේවක වෛද්‍යාධාර ක්‍රමය	1,924,351.61	1,952,221.84
සේවක සුභසාධනය	4,694,460.44	4,828,884.14
නිල ඇඳුම්	331,295.00	486,767.91
	6,950,107.05	**7,267,873.89**
16.7 සේවක සංවර්ධනය		
සේවක පුහුණු කිරීම්	591,348.00	216,200.00
වෘත්තීය ආයතන සාමාජික ගාස්තු	219,500.00	165,000.00
	810,848.00	**381,200.00**
16.8 නීති ගාස්තු සහ වෙනත්		
විගණන ගාස්තු	216,500.00	306,360.00
නීති ගාස්තු	931,125.50	748,331.50
	1,147,625.50	**1,054,691.50**
16.9 තොරතුරු		
පුවත්පත් දැන්වීම්	1,526,704.00	1,952,978.00
පුවත්පත් සහ සඟරා	159,337.50	116,660.00
	1,686,041.50	**2,069,638.00**
16.10 ක්ෂය		
ගොඩනැගිලි	8,614,771.25	8,245,852.84
මෝටර් වාහන	6,759,254.47	8,417,912.00
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	2,572,230.58	2,264,292.95
කාර්යාලයීය උපකරණ	825,277.56	1,392,272.53
විවිධ උපකරණ	558,721.54	768,919.71
පරිගණක සහ මුද්‍රණ යන්ත්‍ර	3,228,859.11	6,472,265.88

යන්ත්‍රෝපකරණ	2,990.00	14,970.00
විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන නාමපුවරු	20,828,005.64	20,784,314.88
	43,390,110.15	**48,360,800.79**

16.11 මූල්‍ය ගාස්තු		
බැංකු ගාස්තු	25,943.31	52,089.92
	25,943.31	**52,089.92**

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉදිරියට......

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්		2016	2015
	16.12 වෙනත් වියදම්		
	විවිධ වියදම්	395,113.91	234,565.80
	ලදුපත් සඳහා මුද්දර ගාස්තු	76,575.00	61,175.00
		471,688.91	**295,740.80**
17	**මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්**		
	අපහරණය කළ වත්කම්	(28,417.50)	2,259,177.49
		(28,417.50)	2,259,177.49
18	**ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන**		
	ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන- පුනරාවර්තන	428,700,172.30	508,776,507.62
	ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන- ප්‍රාග්ධන	69,647,933.92	101,578,458.03
		498,348,106.22	610,354,965.65
19	**19.1 රජයේ ප්‍රදාන මත විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්**		
	ව්‍යාපෘති වියදම් -පුනරාවර්තන	428,700,172.30	508,776,507.62
	ව්‍යාපෘති වියදම් -ප්‍රාග්ධන	69,647,933.92	101,578,458.03
		498,348,106.22	**610,354,965.65**
	19.2 ජංගකොස අරමුදල් මත විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්		
	ව්‍යාපෘති වියදම් -පුනරාවර්තන	26,207,803.56	-
	ව්‍යාපෘති වියදම් -ප්‍රාග්ධන	8,239,627.08	22,428,980.67
		34,447,430.64	**22,428,980.67**

2015.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් ප්‍රමිත- 3 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු වල වෙනස්කම් හා වැරදි ප්‍රකාරව සිදු කරනලද ගැලපීම් පහත පරිදි වේ.

01) ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන වශයෙන් හඳුනා ගන්නා ලද රු.22,428,980.67 ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන ගිණුම බැර කිරීම හා 2015 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන ගිණුම හර කිරීම.

02) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් ප්‍රමිත- 20ට හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සබාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකාධිපති වාර්තාවට (2.2.3.(බී)) අනුකූලව රු. 21,806,808ක් වූ රජයේ ප්‍රදාන සඳහා රු.1,040,068.50 ක්‍රමක්ෂය කිරීම.

03) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් ප්‍රමිත- 20ට හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සබාවේ 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකාධිපති වාර්තාවට (2.2.3.(සී)) අනුකූලව රු.18,189,547.43 රජයේ ප්‍රදාන ගිණුම බැර කිරීම හා 2015 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන ගිණුම හර කිරීම.

2015 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සිදු කරන ලද ඉහත ගැලපීම් හේතුවෙන් සමුච්චිත අතිරික්තය/ඌණතාවය රු. රු.359,388,573.72 දක්වා වෙනස් විය.

ඉහත ගැලපීම් වල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමුච්චිත අතිරික්තය /ඌණතාවය රු.398,967,033.32 සිට Rs.359,388,573.72 දක්වා අඩු විය.

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

විගණකාධිපති වාර්තාව

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } සිටිපි/ඒ/එන්ටීසී/එෆ්ඒ/01/ 2016/28	මබේ අංකය / உமது இல. / Your No. }	දිනය / திகதி / Date } 2017 නොවැම්බර්/3 දින

සභාපති,

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2016 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.

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 ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

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

+94-11-2887028-34 +94-11-2887223 oaggov@sltnet.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 ප්‍රමිතිවලට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාරධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් 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 ප්‍රකාශයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීම්ද 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 වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැළකිල්ලට ගන්නා නමුත් කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය 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 සහ 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 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම් හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම්

2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළව සිසු සැරිය, ගැමි සැරිය හා නිසි සැරිය යන පුනරාවර්තන ව්‍යාපෘති වියදම් රු.38,299,494 ක් අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කිරීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ව්‍යාපෘති වියදම් හා ජංගම වගකීම් එම වටිනාකමින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාලව සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලැබුණු රු. 577,500 ක වැසිකිළි පද්ධති ආදායම සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලාභයට ගැලපීමෙන් ලාභය එම වටිනාකමින් වැඩියෙන් පෙන්නුම් කර තිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ නව මාර්ග බලපත්‍ර 05 ක් නිකුත් කර ලබාගෙන තිබුණු රු. 6,051,650 ක ආදායමෙන් රු. 453,812 ක් ඉදිරි වර්ෂයට අදාළ වුවත් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායමක් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම නිසා ලාභය එම වටිනාකමින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඈ) දීර්ඝ කාලීන බදු පදනම මත වර්ෂ 33 ක් සඳහා සභාව වෙත පවරාගෙන තිබුණු ඉඩමෙහි වවුනියාව බස් පර්යන්තය ඉදිකර තිබූ අතර ඒ වෙනුවෙන් 2011 වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂය දක්වා වැයකර තිබුණු රු. 139,458,951 ක හා 2016 වර්ෂයේදී වැයකර තිබුණු රු.46,020,612 ක ප්‍රාග්ධන වියදම්, පුනරාවර්ථන වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු වත්කම් රු. 185,479,563 ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

2.2.2 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම.

කොමිෂන් සභාවේ වාහන 17 ක් සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉන්ධන වියදම් ලෙස රු. 3,564,211 ක් වැයකර තිබුණු අතර ඉන් රු. 1,833,295 කට අදාළව එක් එක් වාහනයේ ඉන්ධන වියදම් පිළිබඳව විස්තර හා අමාත්‍යාංශයෙන් පවරාගත් වාහනය සඳහා ලොග් පොත්, මාසික ධාවන සාරාංශ විගණනයට ඉදිරිපත් නොවිය.

2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට යොමුව	අනුකූල නොවීම්
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත	
(i) පනතේ 10 (5) වගන්තිය	සභාවේ සෑම වර්ෂයක් තුළදීම ඇති වන ශුද්ධ අතිරික්ත ආදායමෙන් ඉතිරි සියළුම මුදල් ඒකාබද්ධ අරමුදල වෙත බැර කළ යුතු වුවද 2014 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා සභාවේ රු. මිලියන 109 සිට රු. මිලියන 190 දක්වා අතිරික්තයක් ඇති වී තිබුණද කිසිදු මුදලක් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර නොතිබුණි.
(ii) පනතේ 11 වන වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය.	මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය හා අදාළ විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමකින් තොරව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ අනුමැතිය මත රු. 588,256,504 ක් භාණ්ඩාගාර බිල්පත් හා ස්ථාවර තැන්පත්වල ආයෝජනය කර තිබුණි.

(ආ) 1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් පනතේ 47 වගන්තිය හා 1985 අංක 01 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් (සංශෝධන) පනතේ 9 (2) වගන්තිය	අර්ථසාධක අරමුදල් හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදල් දායක මුදල ගණනය කිරීමේදී අන්තර් දීමනා හා ගැලපුම් දීමනාව අදාළ කර නොගතයුතු වුවත්, එම දීමනා අදාළ කරගෙන දායක මුදල් ගණනය කිරීම නිසා සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලට පිළිවෙලින් රු.3,379,315 ක් හා රු.675,863 ක් වැඩියෙන් ගෙවා තිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු.190,189,747 ක අතිරික්තයක් වූ අතර ඊට අනුරූපිව ඉකුත් වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.136,306,073 ක් වූයෙන් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.53,883,674 ක වර්ධනයක් ඇති වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ මාර්ග බලපත්‍ර ටෙන්ඩර් ආදායම රු.41,170,062 කින් වර්ධනය වීම ඉහත වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී 2013 වර්ෂයේ දී මූල්‍ය ඌනතාවයක් පැවතියද 2012,2014,2015,2016 වර්ෂවල අතිරික්තයක් පැවතුණි. කෙසේ වුවද, මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයට සේවක පාරිශ්‍රමික හා ජංගම නොවන වත්කම් සඳහා වූ ක්ෂයවීම් නැවත ගැලපීමේදී 2012 වර්ෂයේදී රු. 109,057,130 ක් වූ සභාවේ ධන දායකත්වය 2013 වර්ෂයේදී රු. 80,262,665 ක සෘණ අගයක් බවට පත් වී තිබුණි. නැවත 2014 වර්ෂයේදී රු. 248,102,525 ක ධන දායකත්වයක් ලබා තිබූ අතර එය 2016 වර්ෂයේදී රු. 341,328,228 ක් දක්වා අඛණ්ඩව වර්ධනය වී තිබුණි.

3.2 කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව හෝ කොමිෂන් සභාව විසින් ආරම්භකර ඇති නෛතික සිද්ධි

පහත සඳහන් නිරික්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සභාවට එරෙහිව බාහිර පාර්ශවයන් විසින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර අවලංගු කිරීම හා ආසන වෙන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 09 ක් හා එහි සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පලකරන ලද ප්‍රසම්පාදන දැන්වීම්වල කොන්දේසිවලට එරෙහිව නඩු 05 ක් පවරා තිබූ අතර සේවකයින් විසින් ආයතනයට එරෙහිව නඩු 04 ක් පවරා තිබුණි.

(ආ) සභාව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වලංගු මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව බස්රථ ධාවනය කිරීම වෙනුවෙන් බාහිර පාර්ශවයන් 04 දෙනෙකුට එරෙහිව නඩු 04 ක් පවරා 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 ඉටු කිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) කොමිෂන් සභාව විසින් 2009 වර්ෂයේදී 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 ලබා දීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සැලසුම් කරන ලද පහත සඳහන් ඉලක්කයන් සම්පූර්ණ කරගත නොහැකි වී තිබුණි.

(i) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මගී ඉල්ලුම හා සේවා සැපයීම පිළිබඳ සමීක්ෂණ 50 ක් සිදුකිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද වර්ෂය අවසන් වන විට සමීක්ෂණ 31 ක් පමණක් සිදුකර තිබුණි.

(ඇ) විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව බස්රථ යෙදවීමට අවශ්‍ය යැයි කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුනාගෙන තිබූ මාර්ග 30 ක නිකුත් කළ යුතු මාර්ග බලපත්‍ර ගණන 141 ක් විය. 2016 වර්ෂයේ සිට විගණිත දිනය වූ 2017 මැයි 28 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ මෙම බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට සභාව අපොහොසත් වී තිබීම හේතුවෙන් අන්තර් පළාත් හා ජාතික මහාමාර්ග සේවාවන්හි පවත්නා මගී ඉල්ලුමට සරිලන කාර්යක්ෂම සහ ප්‍රමාණවත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමට නොහැකිව් තිබූ අතර ඒ තුළින් කොමිෂන් සභාවට ලබාගත හැකිව තිබූ මාර්ග බලපත්‍ර ආදායම අහිමිවී තිබුණි.

(ඉ) අන්තර් පළාත් බස් රථ හා පළාත තුළ ධාවනය වන බස්රථවල ධාවන කාල සටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ අරමුණින් කොමිෂන් සභාව විසින් 2013 වර්ෂයේදී රු.62,415,360 ක් වැය කර කොළඹ බැස්ටියන් මාවත, අනුරාධපුරය, කුරුණෑගල, නුවරඑළිය, කතරගම, රත්නපුර සහ පුත්තලම යන ප්‍රධාන ස්ථානවල විද්‍යුත් පුවරු 07 ක් ස්ථාපිත කර තිබුණි. නමුත් එම පුවරු සියල්ලම වසර තුනක කාලයක සිට අක්‍රියව පැවතුණු අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.

(ඊ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කටයුතු එහි කළමනාකරුට හා කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාට තම කාර්යාලයේ සිටම අධීක්ෂණය කළ හැකි පරිදි රු.470,250 ක් වැය කර 2014 ජුනි මාසයේදී සවිකර තිබූ සීසීටීවී කැමරා 16 න් 14 ක්ම සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් අක්‍රියව පැවතුණි. එම කැමරා පද්ධතිය විගණිත දින වූ 2017 ජුනි 06 දින වන විටත් ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(උ) අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන මගීන්ගේ සනීපාරක්ෂක කටයුතු වෙනුවෙන් කොමිෂන් සභාව විසින් කොළඹ බැස්ටියන් මාවතේ වැසිකිළි පද්ධතියක් ස්ථාපිත කර තිබූ අතර එහි ගාස්තු අය කිරීම, පිරිසිදුකර පවත්වාගෙන යෑම යන කටයුතු සඳහා ආයතනයක් තෝරාගෙන සභාව විසින් එම ආයතනය සමඟ ගිවිසුමකට ඇතුළත් වී තිබුණි. එම ගිවිසුම ප්‍රකාරව වැසිකිළි පහසුකම් වෙනුවෙන් එක් මගියෙකුගෙන් එක් අවස්ථාවකදී රු. 7 ක ගාස්තුවක් අයකල හැකි වුවත් ඊට පටහැනිව මගියෙකුගෙන් රු. 20 ක මුදලක් සභාවේ අනුමැතියකින් තොරව අයකර තිබුණද ඒ පිළිබඳ කළමනාකරණයේ අවධානය යොමුවී නොතිබුණි.

(ඌ) උතුරු පළාතේ ප්‍රධානම බස්රථ හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස 2015 වර්ෂයේදී රු. 166,393,051 ක් වැය කර වවුනියාව නගරයේ බස් පර්යන්තයක් ඉදිකර තිබුණි. එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2017 ජනවාරි 15 දින සභාව වෙත භාරදී තිබුණද එදින සිට 2017 සැප්තැම්බර් 28 දින විටත් එම බස් පර්යන්තය භාවිතයට නොගෙන නිෂ්කාර්යව

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) පෞද්ගලික බස් කර්මාන්තය නඟා සිටුවීම, බස්රථ සේවා ගුණත්වය ඉහළ නැංවීම හා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් සභාව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබාගත් රු.75,000,000 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් හිඟුරක්ගොඩ බස් පර්යන්තය ඉදිකිරීමට හා බැස්ටියන් මාවතේ බස් පර්යන්තය නවීකරණය කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද එම කටයුතු සිදුකිරීමෙන් තොරව රු.43,000,000 ක් භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල හා ස්ථාවර තැන්පතුවල ආයෝජනය කර රු. 26,106,954 ක් වර්ෂය අවසානයේ භාණ්ඩාගාරය වෙත නැවත ලබා දී තිබුණි.

(ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ මඟී සේවා අවසරපත් සඳහා ගාස්තු අයකරන ආකාරය දක්වා නොතිබුණු අතර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයක් මත රු. 3,000 ක වාර්ෂික ගාස්තුවක් යටතේ එම බලපත්‍ර ලබාදීම සිදුකර තිබුණි. මෙම බලපත්‍ර ඥාතීත්වය මත පමණක් වෙනත් කෙනෙකුට පැවරීමට ඉඩදී තිබු අතර එවැනි බලපත්‍ර වාර්ෂිකව රු. 15,000 ක ගාස්තුවක් යටතේ ලබාදී තිබුණු අතර 2010 වර්ෂයේ සිට අලුතින් ලබාදෙන බලපත්‍ර ටෙන්ඩර් ක්‍රියාපටිපාටිය යටතේ පමණක් ලබාදීම සිදුකර තිබුණි. ඒ අනුව එකම මාර්ගය වෙනුවෙන් ගාස්තු වර්ග 03 ක් යටතේ බලපත්‍ර ලබාදීම සිදුවීම නිසා මාර්ග බලපත්‍රවල ගාස්තු අය කිරීමේ දැඩි අසමතුලිතතාවයක් පැවතුණ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි. කෙසේ වුවද සභාවේ 2017 මැයි 28 දිනට ලබා දී තිබුණු මුළු බලපත්‍ර 3277 න් සියයට 70 ක්ම රු. 3,000 ක වාර්ෂික බලපත්‍ර ගාස්තුවක් යටතේ ලබා දී තිබුණු අතර මුළු බලපත්‍රවලින් සියයට 22 ක් රු. 15,000 ක වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුවක් මත ලබා දී තිබුණි.

(ඇ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන්සභා පනතේ 25 (ආ) වගන්තිය අනුව එක් වසරකට නොඅඩු වුවද වසර තුනකට නොවැඩි වු ද කාල පරිච්ඡේදයක් බලාත්මක වන සේ මඟී සේවා අවසර පත් නිකුත් කළ යුතු වුවත්, 2015 ජූලි 25 දින සිට 2016 දෙසැම්බර් 28 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ අධිවේගී මාර්ගයේ පමණක් සුඛෝපභෝගී බස් රථ 65 ක් හා සාමාන්‍ය බස් රථ 02 ක්, දිනකට රු. 2,500 ක් අයකර තාවකාලික මඟී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කර තිබුණි. මේ අනුව අවම ලංසු වටිනාකම පදනම් කරගෙන ටෙන්ඩර් මගින් මඟී සේවා අවසර පත් නිකුත් නොකිරීම නිසා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට විශාල බලපත්‍ර ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

පැවතුණි. කෙසේ වුවද එම කාලය තුල එහි කාර්ය මණ්ඩල වැටුප්, පිරිසිදු කිරීමේ වියදම්, විදුලිය, දුරකථන හා ජල බිල්පත් වෙනුවෙන් රු. 2,807,541 ක පිරිවැයක්ද දරා තිබුණු අතර බස් පර්යන්තය ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට වගකිවයුතු පාර්ශවයන් කටයුතු කර නොතිබුණි.

4.3 හඳුනා ගන්නා ලද පාඩු

2016 අගෝස්තු 08 දින ටෙන්ඩර් අංක 23 යටතේ මහී බලපත්‍ර පිළිබඳ ටෙන්ඩර් දැන්වීම් පුවත්පත් මගින් ප්‍රසිද්ධ කිරීමේදී එම දැන්වීම නිවැරදිව පිළියෙල කර නොතිබීම නිසා අවස්ථා 04 කදීම එම දැන්වීම නිවැරදි කර පුවත්පත්වල පල කිරීමට සිදුවීමෙන් රු. 417,746 ක අනවශ්‍ය පිරිවැයක් සභාවට වැය කිරීමට සිදු වී තිබුණි.

4.4 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති

සමාලෝචිත වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව 2016 මාර්තු 31, 2016 සැප්තැම්බර් 30 හා 2016 දෙසැම්බර් 31 යන දිනයන්හිදී අවසන් කළ යුතු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු. 76,524,812 ක් වූ ව්‍යාපෘති 04 ක් 2017 මැයි 18 වන විටත් නිමකර නොතිබුණි.

4.5 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය සහ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සැසඳීමේදී තනතුරු 35 ක පුරප්පාඩු පැවති අතර තනතුරු 03 ක අතිරික්තයක් විය. පුරප්පාඩු තනතුරුවලින් තනතුරු 05 ක් විධායක මට්ටමේ තනතුරු වන අතර 2017 අගෝස්තු 29 වන විටත් එම තනතුරු සඳහා බඳවාගැනීම් සිදුකර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, වැඩබැලීමේ පදනම මත එම තනතුරුවල රාජකාරි ආවරණයකර තිබුණි. අධ්‍යක්ෂ (මූල්‍ය හා ප්‍රසම්පාදන) තනතුර පුරප්පාඩුව පැවතීම හේතුවෙන් මූල්‍ය බලතල බෙදා හැරීම පිළිබඳව සහ ආයතනයේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නිසියාකාරව සිදු කිරීමට බාධාවක් වී තිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 ඡේදය ප්‍රකාරව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව ගිණුම් වර්ෂය අවසාන වී දින 60 ක් ඇතුළත විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කළයුතු වුවත් 2016 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණේ දින 65 ක් ප්‍රමාද වී එනම් 2017 මැයි 05 දින දීය.

5.2 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

සභාව විසින් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර තිබුණද ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 හා 4.2.2 ඡේදය ප්‍රකාරව විස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් හා ප්‍රසම්පාදන කාල සටහනක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

5.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

සමාලෝචිත වර්ෂයේ අයවැයගත හා තථ්‍ය ආදායම් වියදම් සැසඳීමේදී සියයට 10 ක සිට සියයට 189.2 දක්වා වූ විචලනයන් නිරීක්ෂණය වූයෙන් අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු වරින්වර මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමුකරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

	පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර	නිරීක්ෂණ
(අ)	මගී සේවා බලපත්‍ර ලබාදීම.	ලංසු කැඳවීම් තුළින් මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම. ප්‍රමාදකර බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, බලපත්‍ර පිළිබඳ යාවත්කාලීන තොරතුරු ඇතුළත් ලේඛන නඩත්තු නොකිරීම.
(ආ)	ප්‍රසම්පාදන කටයුතු	විස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල නොකිරීම හා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේද අනුගමනය නොකර ප්‍රසම්පාදනයන් සිදුකිරීම.
(ඇ)	කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය	පුරප්පාඩු සඳහා සේවකයින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම.
(ඈ)	මූල්‍ය පාලනය	භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබාගත් මුදල් අදාල කාර්යයන් සඳහා උපයෝජනය නොකිරීම.

එච්.එම්. ගාමිණී විජේසිංහ

විගණකාධිපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2016 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 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) විවිධ ප්‍රායෝගික ගැටළු හේතුවෙන් 2016 වර්ෂයට අදාල සිසුසැරිය, ගැමි සැරිය හා නිසි සැරිය බිල් පත් ගිණුම් අංශයට යොමු කිරීමට අපොහොසත්ව ඇති බැවින් , 2016 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට නොහැකි වී ඇත. 2017 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ආ) 2016 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී ගිණුම් අංශයට බිල් පත් ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත්වූ නමුත් පසුව ගෙවීම් සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලදුව ගෙවීමට සිදුවූ රු. 30,080 ක බිල් පත් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට නොහැකි වී ඇත. 2017 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඇ) 2015 වර්ෂයට අදාලව බැස්ටියන් මාවතේ වැසිකිලි පද්ධති ආදායම ගිණුම්ගත කිරීමේදී 2015 දෙසැම්බර් මාසයට අදාල ආදායම රු. 577,500.00 ක් 2015 වර්ෂයේ ආදායමක් ලෙස ගිණුම්ගතවීම අතපසුවී ඇත. 2017 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඈ) විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි බස් ගාස්තු සංශෝධනයට අදාලව පලකරන ලද පුවත්පත් දැන්වීම වෙනුවෙන් ගෙවන ලද මුදල කාලසටහන් පිළියෙල කිරීමේ වියදමක් ලෙස සටහන් වී නොමැති බව කාරුණිකව දන්වමි.

බස් ගාස්තු සංශෝධනයට අදාලව පලකරන පුවත්පත් දැන්වීම් සඳහා වන වියදම් වෙනුවෙන් ප්‍රතිපාදන වෙන්කර ඇත්තේ බස් ගාස්තු විශමතා ඉවත් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මගින් වන අතර ඒ අනුව 2016 වර්ෂයේ බස් ගාස්තු සංශෝධනයට අදාලව පලකරන ලද පුවත්පත් දැන්වීම් වෙනුවෙන් ගෙවන ලද මුදල් බස් ගාස්තු විශමතා ඉවත් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය තුල දක්වා ඇත.

(ඊ) විමසුමේ සඳහන් මාර්ග බලපත්‍ර 05ට අදාල ආදායමෙන් 2017 වර්ෂයට අදාල කොටස ටෙන්ඩර් මාර්ග බලපත්‍ර ආදායමෙන් ඉවත් කර ලැබීම් අත්තිකාරම් ගිණුමට මාරු කිරීම මගහැරී ඇති අතර, 2017 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(උ) විමසුමේ සඳහන් ලීබඩුවලින් පිරිවැය රු. 308,870.00 ක් වූ ලීබඩු, සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අපහරණය කරන ලදී. එසේ අපහරණය කරන ලද ලීබඩු වලට අදාල ක්ෂයවීම් ඉවත්කර සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාල ලීබඩු හා උපකරණ ක්ෂය ගිණුම්ගතකර ඇති අතර, විමසුමේ සඳහන් පරිදි ක්ෂය අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කිරීමක් සිදුකර නෙ ාමැතිබව දන්වා සිටිමි.

(ඌ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි පරිගණක හා උපාංග සඳහා ක්ෂය වටිනාකම රු. 6,059.00 ක් අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කර ඇත්තේ අතපසුවීමකිනි. 2017 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී අදාල නිවැරදි කිරීම් සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(එ) විමසුමේ සඳහන් බිල් පත් ගිණුම් අංශය වෙත ඉදිරිපත් වී නොමැති බැවින් එම ගෙවීම් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට නොහැකි වී ඇත.

2.2.2 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

(අ) **කොමිෂන් සභාවේ වාහන**

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතු වාහන වල ඉන්ධන පරිභෝජන පරීක්ෂාව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කර්මාන්ත ඉංජිනේරු මහතාගේ උපදෙස් හා පරීක්ෂාව යටතේ සිදුකර ඇති අතර, මේ වන විට අදාල වාර්තා ලැබී ඇත. ඒ අනුව එක් එක් වාහනයේ ඉන්දන භාවිතය පිළිබඳව විස්තර පවත්වාගෙන යෑමට කටයුතු ආරම්භකර ඇත.

එමෙන්ම එක් එක් වාහනය සම්බන්ධයෙන් වෙන වෙනම ලිපිගොනු පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

(ආ) **අමාත්‍යාංශයෙන් පවරාගත් වාහන**

ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් රු.2,100,000.00 මුදලකට පවරාගත් ඨක්0304 අංක දරන ජීප් රථය මිලදී ගැනීමේදී එහි මයිලෝ මීටරය ක්‍රියාවිරහිත වී තිබීම හේතුවෙන් ලොග් සටහන් පොත් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපහසු වු අතර, නිසියාකාරව මාසික ධාවන සාරංශ පවත්වාගෙන යෑමටද අපහසු විය.

නමුත් මිළ ගණන් කැඳවා මයිලෝ මීටරයක් සවිකරගැනීමට දැනටමත් කටයුතු කර ඇති බැවින් ඉදිරියේදී ලොග් පොත් හා මාසික ධාවන සාරාංශ පවත්වාගෙන යෑමට කටයුතු යොදා ඇත. එතෙක් මෙම ජීප් රථය ආයතනය ය් රාජකාරී අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් කෙටි දුර ධාවනය සඳහා යොදවා ඇති අතර, එම ධාවන විස්තර දෛනික ධාවන සටහන් පොතේ සටහන් කර ඇත.

(ඇ) **ලැප්ටොප් පරිගණක**

විගණන විමසුමේ පෙන්වා දී ඇති පරිදි අදාල වර්ෂය තුළ ලැප්ටොප් පරිඝනක 05 ක් කළමන ාකාරීත්වයේ අවශ්‍යතාවය මතද,ඩෙස්ක්ටොප් පරිඝනක 03ක් කාලය ඉකුත් වී තව දුරටත් භාවිතා කල නොහැකි මට්ටමේ පරිඝනක 03ක් සඳහා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම අරමුණැතිව ද මිලදී ගැනීම් සිදු කළ අතර,අදාල මිලදී ගැනීම් සඳහා අවශ්‍ය පිරිවිතරයන්ද සහිතව ඉල්ලීම් ලිපි ප්‍රසම්පාදන අංශය වෙත යොමු කර තිබුණු බව දන්වා සිටිමි.

(ඈ) **මාර්ග බලපත්‍ර ගාස්තු**

මාර්ග බලපත්‍ර ගාස්තු තීරණය කිරීමට අදාල අනුමැතීන් වල ඡායා පිටපත් මේ සමග යොමු කරන බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි. (ඇමුණුම් 01 1 සිට 01 V11 දක්වා)

2.2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකුල නොවීම

(අ) තාවකාලික අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලීම් කර ඇත. (අදාල ලිපියේ පිටපත විගණකාධිපතිගේ අංක ආර්ටී/බී/එන්ටීසී/එෆ් ඒ/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 ආර්ටී/බී/එන්ටීසී/එෆ්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

(ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වැටුප් හා පුනරාවර්තන වියදම් වෙනුවෙන් භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන ලබා නොගන්නා අතර කාරක ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතාව සඳහා අතිරික්ත ආදායමින් කොටසක් රඳවාගනු ලැබේ. එසේම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ක්‍රියාත්මක කරන ව්‍යාපෘති අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති වන බැවින්, එම ව්‍යාපෘති අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන ලැබෙන තෙක් වියදම් දැරීමට සිදු වන අතර ඒ සඳහාද මෙම රඳවාගත් අතිරික්ත ආදායම යොදාගනු ලබන අතර 2017 වර්ෂයේදී ගනුලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයකට අනුව එසේ රඳවාගත් අතිරික්ත ආදායමින් රු.මි. 200 ක මුදලක් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත යවා ඇති බවද දන්වා සිටිමි.

(ඇ) මේ වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අර්ථසාධක අරමුදල් හා සේවානියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදල් දායක මුදල ගණනය කිරීමේදී විගණනය විසින් දක්වන නිවැරදි ක්‍රමය අනුගමනය කරන බව කාරුණිකව දන්වමි.

4.1 කාර්යසාධනය

01) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව 2009 වර්ෂයේදී අනුමත වූ ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය යටතේ තම කර්තව්‍යයන් ඉටු කළද පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වශයෙන් වෙනම අමාත්‍යාංශයක් පිහිටුවීමෙන් පසුව ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව එම අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනුනි. එහිදී පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් නව ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් කෙටුම්පත් කර අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කළ නමුත් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය වී ඇත්තේ ප්‍රවාහනය සඳහා නව ප්‍රතිපත්තියක් නොව 2009 සිට පවතින ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියට අවශ්‍ය නම් සංශෝධන එක් කරන ලෙසය. නමුත් පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය 2015 වර්ෂයේදී විසුරුවා හැරිය අතර ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව යලිත් ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනුනි. ඒ අනුව ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සමග එක්ව නව ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය සකස් කිරීම සඳහා දැනට කටයුතු සිදු කරනු ලබන අතර ඒ සඳහා රැස්වීම් වාර කීපයක් ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ආයතන සමග පවත්වා ඇත. ඒ අනුව ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියේ කෙටුම්පත මෙම වර්ෂය තුළ සකස් කිරීමට හැකිවනු ඇත.
එමෙන්ම ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව මඟින් 2009 වර්ෂයේ ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය ප්‍රකාශයට පත් කිරිමට අමතරව 2011 වර්ෂයේ සිට ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යා ලේඛණ වාර්තා නොකඩවා 2016 වර්ෂය දක්වා ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. එම වාර්තා මගින් 2011 වර්ෂයේ සිට ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ ඒ ඒ ක්ෂේත්‍රයන්හි සංඛ්‍යාත්මකව සිදු වි ඇති වෙනස්වීම් පිළිබඳව තොරතුරු දක්වා ඇත.

(අ) 2016 වර්ෂය ආරම්භ වන විට ගැමි සැරිය සේවා 16ක් ක්‍රියාත්මකව පැවති අතර වර්ෂය තුළ ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂිත නව සේවා 40 යන සියළු සේවාවන් සඳහා ගෙවීම් කිරීමේ අරමුණින් රු.මිලියන 23.5ක මුදලක් වෙන්කර ඇත.
සේවා සංඛ්‍යාව 03 දක්වා අඩු වීමට හා මුදල් ඉතිරි වීමට හේතු :-

එක් සේවාවක් සඳහා සහනාධාර ගෙවීම වසර 3කට සීමාවන බැවින් අදාල වසර 3 ගිවිසුම් කාලය අවසානයේ ගැමිසැරිය ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් වී යෑම සහ සාමාන්‍ය සේවා ලෙස පවත්වාගෙන යාම.

- ගැමිසැරිය සේවා ක්‍රියාතමක වන සමහර දුෂ්කර මාර්ග වලට ශ්‍රී ලංගම බස්රථ යෙදවීම හේතුවෙන් ගැමිසැරිය සේවාව අකර්මන්‍ය වීම නිසා ධාවනයෙන් ඉවත් වීම.
- මාර්ග අබලන් වීම හේතුවෙන් බස්රථ නිතර නිතර කාර්මික දෝෂ වලට ලක්වීම නිසා නිසිලෙස සේවාව පවත්වාගෙන යාමට නොහැකි වීමෙන් බස්රථ ධාවනයෙන් ඉවත් වීම.
- ගැමිසැරිය නව සේවා ආරම්භ කිරීම යනු කාලයක් ගතවන දිගු ක්‍රියාවලියක ප්‍රතිඵලයක් නිසා ද 2016 වර්ෂය ඇතුළත එම ක්‍රියාවලිය අවසන් කිරීමට නොහැකි වීම.
- සමහර මාර්ග සඳහා ටෙන්ඩර් කළද ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් නොවීම

- පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරි මගින් ගැමිසැරිය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉදිරිපත් කරන යෝජනා ප්‍රමාණය අඩු වීම.

එමෙන්ම නව සේවා ආරම්භ කිරීමේ අරමුණින් මූලික කටයුතු සිදු කරමින් අදාල වර්ෂය තුළ දිවයිනේ සියළුම පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරි වෙත නව යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ලෙස දන්වා ලිපි යවන ලදී. ඒ අනුව ලැබුණු ප්‍රතිචාර අතුරින් මුලින්ම මධ්‍යම හා නැගෙනහිර පළාත් වලින් යෝජනා කර තිබූ මාර්ග අතරින් සමීක්ෂණ සිදුකර තෝරා ගන්නා ලද මාර්ග 11ක් සඳහා ගැමිසැරිය සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇත.

(ආ). ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හා ප්‍රධාන වශයෙන් 2016 වසරේ ගැමිසැරිය සේවාව පුළුල් කිරීම සඳහා සියළුම පළාත් නියෝජනය වන පරිදි දිවයින පුරා සමීක්ෂණ සිදු කිරීමට අපේක්ෂා කරන ලදී. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදු කළ නොහැකි වූ අතර නව ගැමිසැරිය සේවා සඳහා සමීක්ෂණ සිදුකළ හැකි වූයේ පළාත් දෙකක පමණි.

එමෙන්ම අධිවේගී මාර්ග වල හා අනෙකුත් දුරගමන් බස්රථ සේවා සම්බන්ධයෙන් කරනු ලබන සමීක්ෂණ කටයුතු වලට අවශ්‍ය ශ්‍රම දායකත්වය ලබාගැනීමට යෝග්‍ය නිලධාරීන් ප්‍රමාණවත් නොවීමද සිදු කිරීමට අපේක ්ෂිත සමීක්ෂණ ප්‍රමාණය අඩු වීමට හේතුව විය.

(ඇ) අන්තර් පළාත් මාර්ග සඳහා කාලසටහන් සකස් කර අවසන් කරන ලද්දේ 2012 වර්ෂයේය. නමුත් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ දැඩි විරෝධතාවය නිසා එම කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි විය. සකස් කරන ලද කාලසටහන් වර්තමාන මගී ඉල්ලුම අනුව ගැලපිය යුතු වේ. එහෙයින් සෑම වසරකම සකස් කළයුතු කාලසටහන් වශයෙන් මුළු අන්තර් පළාත් මාර්ග සංඛ්‍යාව දක්වයි.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීම දත්ත ලබාදීමේ ප්‍රමාදය සහ සකස් කරන ලද කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු නොකිරීම නිසා 2016 වර්ෂයේ කාලසටහන් සකස් කිරීමට හැකි වූයේ 234 ක් පමණි.

(ඇ) 2016 වර්ෂය තුළ සීමිත නැවතුම් සංඥා පුවරු සවිකිරීම අවසන් කළ නොහැකි වුවද කොළඹ මහනුවර, කොළඹ අවිස්සාවේල්ල, පානදුර මහනුවර ආදී මාර්ග කිහිපයක සංඥා පුවරු සවිකළ යුතු ස්ථාන හඳුනාගනීම ඇතුළු විවිධ කාර්යයන් රැසක් සිදුකර ඇත. නමුත් පුවරුවෙහි දැක්විය යුතු සංඥා ලකුණ පිළිබඳ මෙතෙක් අවසන් නිගමනයකට පැමිණ නැති බැවින් මේ දක්වා සවිකිරීමට නොහැකි වී ඇත. ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් වෙත මෙම සංඥා ලකුණු සකස් කොට ගැසට් කරන ලෙස උපදෙස් ලබාදී ඇත.

(ඉ) යාපනය බස් පර්යන්තය සඳහා මූලිකව යෝජනා වූ යෝජිත ඉඩම වෙනස් වූ අතර නව යෝජිත ඉඩම මේ වන තෙක් නිරවුල් වී නොමැත..

(ඊ) කිලිනොච්චි, මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පල යෝජිත ඉඩම් සඳහා මිනින්දෝරු සැළසුම් ප්‍රමාද වූ බැවින් ප්‍රසම්ප ාදන කටයුතු කිරීමට ප්‍රමාද වීම. මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පලේ වැඩ අවසන් අතර කිලිනොච්චි බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් කරගෙන යනු ලැබේ.

(උ) ජී.පී.එස් ව්‍යාපෘතිය විගණන හා කළමනාකරන කමිටුවේ උපදෙස් පරිදි ප්‍රතිසංවිධානය කර අතර ඊට අනුකූලව සියළුම ජී.පී.එස් උපකරණ සවි කර ගැනීම් සහ නඩත්තුව ක්‍රමවත්ව පවත්වාගෙන යාම අදාල බලපත්‍ර ලාභී බස් හිමිකරුගේ වගකීමක් වේ.ඒ අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මෙය පියවර කිහිපයක් යටතේ සිදු කීරීමට තීරණය කර අතර ඉන් ප්‍රථමයෙන්සියළුම අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ ද අනෙකුත් මාර්ගවල ධාවනය කරනු ලබන අධි සුඛෝපභෝගී බස් රථද, සුඛෝපභොගී බස් රථ සඳහාද ජී.පී.එස් උපකරණය සවි කර තිබීම අනිවාර්ය බව දන්වා එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල බලපත්‍ර ලාභීන් දැනුවත් කරන ලදි.

ඒ අනුව දත්ත සම්ප්‍රේෂණ සිම් කාඩ් පත් නිකුත් කිරීම සිදු කරන ලද අතර විගණන විමසුමේ පෙන්වා දී ඇති සිම් කාඩ්පත් ප්‍රමාණය 438 ලෙස සඳහන් වී ඇත්තේ ඒ වන විට ජී.පී.එස් උපකරණ ක්‍රියාත්මක වන බස් රථ ප්‍රමාණය වන අතර,2100 ලෙස දක්වා ඇත්තේ ඒ වන විට සවි කර තිබූ මුළු බස් රථ ප්‍රමාණය වේ.ඒ අනුව ඒ වන විට ජී.පී.එස් උපකරණ අක්‍රීයව පවතින බස් රථ ප්‍රමාණය 79%ක් ලෙස දැක්විය හැකිය.ඉහත පෙන්වා දුන් පරිදි මේ වන විට පියවරින් පියවර ජී.පී.එස් උපකරණ අක්‍රීය බස් රථ නැවත ක්‍රියාත්මක කරලීම සහ සවි කර නොමැති බස් රථ සඳහා උපකරණ සවි කර ගැනීමට අදාල උපදෙස් බලපත්‍ර ලාභීන් හට දැනුවත් කර එය මනා අධීක්ෂණයක් යටතේ සිදු වෙමින් පවතී.මේ වන විට අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වන සියළුම බස් රථ සහ අනෙකුත් මාර්ගවල ධාවනය වන අධි සුඛෝපභෝගී බස් රථ,සුඛෝපභෝගී බස් රථ වල අදාල සවි කිරීම් සහ ජී.පී.එස් ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට ගැනීම සිදු වෙමින් පවතී. ඊයේ මගින් බස් රථ නියාමනය සඳහා අවශ්‍ය නිළධාරීන් සඳහා අනුමැතිය ලැබුන පසුව මෙම උපාංග සියළුම බස් රථ වලට සවිකොට නියාමනය කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත.

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

(අ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි 2016 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන වැය ඇස්තමේන්තුව තුල ඇතුලත් වූ මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම සඳහා 2016 අවසාන භාගයේ (2016.10.26) කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රධානය කෙරුනු බැවින් එම වසරට අපේක්ෂිත ගෙවීම් සඳහා බිල් පත් නොලැබුන අතර රු.මි.5.6 ක් (5,605,632.94) ක් පමණක් බිල් පත් සඳහා ගෙවන ලදී.

තවද වව්නියා බස් නැවතුම්පලේ අදියර සස ට අදාල අපේක්ෂිත බිල්පත් 2016 අවසන් කාර්තුවේ නොලැබීමද මෙම මුදල් ඉතිරිවීමට හේතු විය.

2016 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන වැය ඇස්තමේන්තුව තුල හිඟුරක්ගොඩ බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීම මෙන්ම බැස්ටියන් මාවත නවීකරණයද ඇතුලත්ව නැත.

එනමුත් එම කාර්යයන් දෙක 2016 වර්ෂයේ සිදු නොකිරීමට හේතු පහත පරිදි වේ.

හිඟුරක්ගොඩ බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සකස් කර තිබූ සැලැස්ම සඳහා අනුමැතිය නොලැබුන අතර එම ඉදිකිරීම සඳහා නව සැලැස්මක් රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව මඟින් නිර්මාණය කර ඊට අදාල සියළු කටයුතු නැවත සිදු කිරීම නිසා 2016 වර්ෂයේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කිරීමට නොහැකි විය. දැනට ඉදිකිරීම් කටයුතු කොන්ත්‍රාත්කරුට ප්‍රදානය කොට අගෝස්තු 31 වැනිදා වැඩබිම ඔවුන්ට බාර දෙනු ඇත.

බැස්ටියන් මාවත නව පර්යන්තය කඩිනමින් ඉදිකෙරේයැයි බලාපොරොත්තු වූ බැවින් නවීකරණ කටයුතු සිදු නොකෙරිණි.

විමසුමේ සඳහන් රු.මි. 43 ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා වන භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන වශයෙන් 2016 සැප්තැම්බර් 01 වන දින ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා බැංකු ගිණුමට බැර වී ඇත. එම මුදල් ගෙවීම් කිරීම එකවර සිදු නොවන බැවින් මුළු මුදලම ජංගම ගිණුමේ තබාගැනීම අනාර්ථික වන බැවින්, ආයතනය සාමාන්‍යයෙන් අනුග මනය කරන ක්‍රමය වන කෙටිකාලීන ආයෝජන වශයෙන් යෙදවීමේ ක්‍රමයක් වන මහා භාණ්ඩාගාරයේ භාණ්ඩ වල තැන්පත් කිරීම සිදු කර ඇත.

2016.12.31 දින වන විට ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් මහාභාණ්ඩාගාරයෙන් ලද මුළු ප්‍රතිපාදන ලැබීම් රු.මි.75,000,000.00 ක් වූ අතර ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් 2016.12.31 දින වන විට දරා ඇති මුළු වියදම රු.72,268,346.67 කි. ඉතිරි මුදල මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත හරවා යවා ඇත.

ඒ අනුව විමසුමේ සඳහන් භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන රු. මි. 43 ක මුදල 2016 වර්ෂයේදෙසැම්බර් 31 දින දක්වා අරමුදල් ලබාගත් ව්‍යාපෘති අරමුණු වෙනුවෙන් වැය නොකර කෙටිකාලීන ආයෝජන වශයෙන් පවත්වාගෙන ගොස් නොමැති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ආ) 2016 වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පුනරාවර්තන වැය වෙනුවෙන් රු. මිලියන 600

ක අයවැය ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණ අතර ඒ අනුව රජයේ මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් මිලියන 460 ක මුදලක් ලබා දී තිබුණි.

සිසු සැරිය සහනාධාර ක්‍රමය යටතේ සේවාවන් සපයන ධාවකයින් සඳහා මාසිකව සාමාන්‍ය ආකාරයෙන් සහන ාධාර මුදල් ගෙවීමේදී අදාල මාසය සඳහා ජාගකොස කාර්යාලයට ලොග්පත්‍ර ලබා දිය යුත්තේ පසු මාසයේ සිට දින 60ක් ඇතුළතයි. ඒ අනුව මාස 02ක් වන තුරු ලොග්පත්‍ර භාරගනු ලැබේ.එසේ ලොග්පත්‍ර ලබා ගැනීමෙන් මාස 02 කට පමණ පසුව සහනාධාර මුදල් ගෙවීමේ අවස්ථාවන් බොහෝ ඇත. ඒ අනුව සහනාධාර මුදල් ගෙවීම සඳහා මාස 04ක් පමණ පසුවන අවස්ථා ඇති බවද පැහැදිලි වේ.

සේවා ගිවිසුම් කොන්දේසිවලට අනුව සේවාව සැපයූ දිනයන් ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගණන් බැලූ විට 90% සම්පූර්ණ නොවූ අවස්ථාවල සහනාධාර මුදල් නොගෙවන අතර මාසිකව 90% 99% අතර ප්‍රතිශතයකින් සේ වා සපයන අවස්ථාවලදී අධිභාර පනවා අදාල සහනාධාර මුදල් වලින් මෙම අධිභාර වල මුදල් අඩුකර අදාල ධාවකයින් සඳහා ගෙවීම් කරනු ලැබේ.මීට අමතරව අදාල ලේඛන ප්‍රවාහන අධිකාරීන් මගින් නිසිලෙස ඉදිරිපත් නොකිරීම , අදාල ධාවකයන් විසින් බස් රථ වල අයිතිය තහවුරු නොකිරීම සහ සත්‍ය බවට පිළිනොගන්නා ලේඛන ඉදිරිපත් කිරීම වැනි කරුණු මත අදාල සහනාධාර මුදල් නොගෙවීම හේතුවෙන් ඇස්තමේන්තු කරන ලද මුදල වර්ෂ අවසානය වන විට අදාල ධාවකයින් සඳහා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවීමට නොහැකි වී තිබේ.

මීට අමතරව 2016 වර්ෂය තුල නව සේවාවක් ආරම්භ කිරීමේදී ප්‍රවාහන අධිකාරීන් දැනුවත් කලද අදාළ ලේඛන ගෙන්වා ගැනීමට මාස 03 කට වැඩි කාලයක් ගතවීම හේතුවෙන් නව සේවා (සේවා 25කට වැඩි ප්‍රමාණයක්) ආරම්භ කිරීම සඳහා බොහෝ කාලයක් ගත වී ඇත. ඒ අනුව 2016 අගෝස්තු මාසයේ සිට 2016 දෙසැම්බර් මාසය දක්වා කාලය තුල ආරම්භ කරන ලද එකී සේවා සඳහා මුදල් ගෙවීම ආරම්භ කර ඇත්තේ 2017 වර්ෂය ආරම්භවීමෙන් පසුවයි. ඒ මන්ද යත් නව සේවා ආරම්භ කිරීමේදී බොහෝ අඩුපාඩු තිබෙන අතර ඒවා නිවැරදි කිරීම සඳහා උපදෙස් ලබා දීමටත් ඉන් අනතුරුව මෙම සේවාවන් නිසි අයුරින් සිදුවනවා ද යන්න පරීක්ෂා කිරීමටත් නැවත නැවත ජාගකොස ජංගම පරීක්ෂණ නිළධාරීන් යොදවා පරීක්ෂා කිරීමටත් සිදුවීම හේතුවෙන් මුදල් ගෙවීම ආරම්භ කිරීම සඳහා බොහෝ කාලයක් ගත වේ. එසේ සිදුවන විට වර්ෂ අවසානයේ දී සහනාධාර මුදල් ගෙවීමේ ප්‍රවාහය සමතුලිත කර ගැනීමට නොහැකි වේ.

(ඇ) ටෙන්ඩර් නොවන බලපත්‍ර සඳහා 2011 වර්ෂයට පෙර නිකුත් කරන ලද මගී සේවා අවසර පත්‍රයන්හී වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුව රු. 3,000/ක් ද, 2011 වර්ෂයෙන් පසු ටෙන්ඩර් නොවන අයිතිය විධිමත් කිරීම යටතේ නිකුත් කරන ලද මගී සේවා අවසර පත්‍රයන්හී වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුව රු. 15,000/ක් ද වේ. එසේම ටෙන්ඩර් මගී සේවා අවසර පත්‍ර වල වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුව රු.3,000/ක් වන අතර, වාර්ෂික ටෙන්ඩර් ගාස්තුවද අය කරනු ලබයි.

යම් මාර්ගයක් වෙනුවෙන් 2011 වර්ෂයට පෙර අය කරනු ලැබූ දීර්ඝ කිරීමේ ගාස්තුව වනුයේ රු. 3,000/කි. නමුත් එම මාර්ගය තාක්ෂණික අගය මත ගාස්තුව අය නොකර මාර්ග හෝ සේවා සංශෝධන සිදු කරන ලද මගී සේවා අවසර පත්‍රයක නම් එහි වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුව වනුයේ රු.15,000/කි.

එසේම දැඩි මගී ඉල්ලුම මත එම මාර්ගයම නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවීමක් මගින් අවසර පත්‍ර ලබා දුන්නේ නම් හෝ තාක්ෂණික අගය මත ගැලපූ මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නම් එම අවසර පත්‍ර සඳහා අදාල වාර්ෂික ටෙන්ඩර් මුදල හා අලුත් කිරීමේ ගාස්තුව ලෙස රු. 3,000/ක මුදලක්ද අයකරනු ලබයි.

(ඈ) 26/ 2017 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවට අදාල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව අධිවේගී මාර්ගයේ තාවකාලික අවසර පත්‍ර සඳහා 2017/05/16 දින සිට වාර්ෂික තාක්ෂණික අගය මත ගාස්තුව සකසා එයින් දිනකට අය විය යුතු අගය ගණනය කර අය කරනු ලබයි. එබැවින් මෙම තත්වය යටතේ තවදුරටත් අලාභයක් සිදු නොවන බව සඳහන් කරමි.

(ඉ) මෙම බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ටෙන්ඩර් පටිපාටිය යටතේ කටයුතු කිරීමට කොමිෂන් සභාව කටයුතු සකස් කර තිබූ අතර, මෙහිදී ටෙන්ඩර් ක්‍රමය යටතේ මාර්ග 30ක බලපත්‍ර 141ක් ලබා දීමට අදාලව ටෙන්ඩර් කැඳවීමක් සිදු කරන ලදි. (ටෙන්ඩර් අංක 23 යටතේ) එහෙත් බස් හිමියන් පිරිසක් අධිකරණයේ නඩුවක් ගොනු කිරීම හේතුවෙ න් හා අධිකරණ නියෝගයක් මත මෙම ටෙන්ඩරය අවලංගු කිරීමට සිදු විය.

(ඊ) විගණන විමසුමේ පෙන්වා දී ඇති උක්ත කරුණ යටතේ අදාල සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී විද්‍යුත් තොරතුරු පුවරු යාවත්කාලීන කර නැවත යථා තත්ත්වයට ගැනීම සිදු කරමින් පැවතුණු අතර ඊට අදාලව එහි සියළුම නඩත්තු කටයුතු සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වයේ වගකීම ප්‍රසම්පාදනක්‍රියාවලියට අනුකූලව මීඩියා ආයතනයක් සඳහා පවරාදීමද සිදු විය. මේ වන විට අදාල විද්‍යුත් තොරතුරු පුවරු 05ක් යථා තත්ත්වයට ගෙන ඇති අතර එහි අදාල කාලසටහන් හා අනෙකුත් තොරතුරු ප්‍රදර්ශනය කිරීම සිදු වෙමින් පවතී.

(උ) උක්ත කරුණ යටතේ පෙන්වා දී තිබෙන පරිදි අදාල කැමරා පද්ධතියෙන් කැමරා 03ක් පමණක් ක්‍රියාකාරීත්වයේ පැවතුනද සෙසු කැමරා නැවත ක්‍රියාකාරීත්වයට ගැනීමට නොහැකි තත්ත්වයේ පවතී.එබැවින් කළමනාකාරීත් වය විසින් අදාල බස් පර්යන්තයම ආවරණය වන පරිදි නව තාක්ෂණයෙන් හා වැඩි වගකීම් කාලයකින් යුක්ත කැමරා පද්ධතියක් සවි කිරීමට අදාලව කටයුතු සිදු කිරීමට උපදෙස් ලබා දී තිබෙන අතර ඊට අනුකූලව අදාල කටයුතු සිදු වෙමින් පවතී.

(ඌ) මෙම කරුණට අදාලව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් බැස්ටියන් මාවත පොදු වැසිකිළි පද්ධතිය නඩත්තු කිරීම සඳහා වූ ගිවිසුම් ගත ආයතනයට (මේධා එන්ටර්ප්‍රයිසස්) යවන ලද අවවාදාත්මක ලිපියක් සම්බන්ධව අදාල ආයතනයේ හිමිකරු 2016 නොවැම්බර් මස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති වන මා හමුවී මින් ඉදිරියට මෙම ගිවිසුමට අනුව කටයුතු කිරීමට වග බලා ගන්නා බවට වාචික එකගතාවය පල කරන ලදී.

නමුත් , 2017 වර්ෂයේ මාර්තු මස 31 දින ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් මෙම ආයතනය වෙත ගිවිසුමේ සඳහන් කොන්දේසි කඩ කිරීමට අදාලව අවවාදාත්මක ලිපියක් ලබාදී ඇති අතර එම ලිපියට අදාල ආයතනය විසින් සෑහීමකට පත්විය නොහැකි ආකාරයේ පිලිතුරක් ලබා දී ඇත. තවද 2017/05/05 , 2017/06/29 යන දින වලදී සහ පසුගිය වසර තුලදීද ජා.ග.කො.සභාව මගින් මෙම ආයතනය වෙත අවවාදාත්මක ලිපි කිහි පයක් යොමු කර ඇත.

නමුත් මේධා එන්ටර්ප්‍රයිසස් ආයතනය විසින් මෙම ලිපි අනුව කටයුතු නොකරමින් ගිවිසුම ප්‍රකාරව විධිමත් අයුරින් ක්‍රියා කිරීමට අපොහොසත්ව ඇති බැවින් 2017/08/10 දින අදාල ගිවිසුම අවසාන කිරීමේ නොතීසි ලිපිය නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර ඇති බව වැඩිදුරටත් දන්වමි.

(එ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ වැසිකිළි පද්ධතිය පොදු පහසුකම් සපුරා වසර 06 ක් නඩත්තුකර පවත් වාගෙන යාම සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා 2010 සැප්තැම්බර් මස 06 දින මේධා එන්ටර්ප්‍රයිසස් ආයතනය සමඟ ගිවිසුමකට එලඹෙන ලදී.

නමුත් මෙම වැසිකිලි පද්ධතිය මගී ජනතාවට පරිහරණය කිරීමට අපහසු තත්වයකට පත්ව තිබූ බැවින් රුඃ මිලියන 1.5 ක් පමණ වියදමක් දරා මෙම වැසිකිලි පද්ධතිය තාවකාලිකව අලුත්වැඩියා කිරීමට කොමිෂන් සභාව තීරණයක් ගෙන තිබුණි.

නමුත් තාවකාලික අළුත්වැඩියාවකට වඩා ඉතා හොඳ අළුත්වැඩියාවක් අවශ්‍ය බැවින් සහ යෝජිත නාගරික සං වර්ධන සැලසුමක් පවතින බැවින් ද, විශාල මුදලක් කොමිෂන් සභාව විසින් දැරීම යෝග්‍ය නොවන බැවින් ද, ටෙන්ඩර් කරු ඉදිරිපත් කල කාලයට අමතරව වසර 06 ක කාලයක් කාලය දීර්ඝ කරන්නේ නම් ඇස්තමේන්තු ගත කර ඇති නවීකරණය සඳහා වන මුළු මුදල වන රුඃ මිලියන 5.8 ක මුදල ම ටෙන්ඩර්කරු විසින් ගෙවීමට එකගවී ඇත. තවද වසර 06 ගතවීමෙන් පසු වසරක් සඳහා බදු මුදල 10% වැඩි කිරීමටද ටෙන්ඩර්කරු එකග වී ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගෙන් උපදෙස් හා අනුමැතිය ඉල්ලා ඇති අතර එම උපදෙස් හා අනුමැතියට අනුකූලව ටෙන්ඩර්කරුට ලබා දී ඇති වසර 06 ට අමතරව තවත් වසර 04 ක් ගිවිසුම දීර්ඝ කරන ලදී. (ඇමුණුම 02 I හා 02 II)

4.4 හඳුනාගත් පාඩු

පුවත් පත් දැන්වීම් වල පල වූ තොරතුරු නිවැරදි කිරීම සඳහා අවස්ථා දෙකකදී පුවත්පත් දැන්වීම් වෙනුවෙන් මුදල් ගෙවීමට සිදුවූ අතර ඉදිරියේදී මෙවැනි සිදුවීම් සිදු නොවීමට අවශ්‍ය පරිදි කටයුතු සැලසුම් කරන බව කාරුණිකව සඳහන් කරමි.

4.5 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති

මැදිරිගිරිය, මැදගම, කින්නියා බස් නැවතුම්පල සඳහා වු කොන්ත්‍රාත් සමාගම කාලය දික් කිරිමක් ඉල්ලා ඇත. උපදේශන ආයතනය (රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව) ඒ පිළිබඳ වු නිර්දේශය යොමු කිරිමෙන් පසුව ඒ පිළිබඳව කටයුතු කිරිමට නියමිතය.
කිලිනොච්චිය සඳහා වූ මූලිකව යෝජනා වූ ඉඩම වෙනස් වූ අතර නව යෝජිත ඉඩම 2017 මාර්තු 10 දින ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා ලැබුණු බැවින් කොන්ත්‍රාත් ලියකියවිලි වලට අනුව ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කළ යුතු දිනය 2017 ඔක්තෝම්බර් 10 වේ.

4.6 විධිමත් පරිදි පවරා නොගත් දේපලවල ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම

බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරිම සඳහා යෝජිත ඉඩම් අදාල දිස්ත්‍රික් ලේකම්/ ප්‍රාදේශිය කාර්යාලය හෝ පළාත් පාලන ආයතන මඟින් ලබා දෙන අතර එම යෝජිත ඉඩම් නගර සැළසුමට අදාල රජයේ ඉඩමකි.

මෙම බස් නැවතුම්පල පරිපාලනය (වව්නියාව හැර) පළාත් පාලන ආයතනය මඟින් සිදු කරන බැවින් ඉදිකිරීම් කටයුතු කර එම අදාල ආයතන වෙත භාර දෙනු ලබයි.

එම භාර දීමේදී ඉදිකිරීම් සඳහා වු සියළු වත්කම් එම ආයතනයේ වත්කම් ලෙස සටහන් කර ගන්නා ලෙස දන්වන ලෙස අප වෙත උපදෙස් ලැබි ඇති අතර ඒ අනුව අප විසින් කටයුතු කරනු ලබයි.
එම දැන්වීම් ලිපියේ පිටපතක් විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව වෙතද යොමු කරනු ලබයි.
වව්නියාව බස්නැවතුම්පල ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පරිපාලනය සිදුකරන බැවින් එම භූමිය දීර්ඝ කාලීන බදු ක්‍රමය යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත වව්නියාව දිස්ත්‍රි ක් ලේකම් මගින් ලබා දී ඇත.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2016/12/31 ට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ තනතුරු පුරප්පාඩු 35 න් 05 ක් විධායක මට්ටමේ තනතුරු වේ. ඉන් එක් තනතුරක් අධ්‍යක්ෂ මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන තනතුර වන අතර, තනතුරු 04 ක් ප්‍රවාහන ඉංජිනේරු තනතුරු වේ. මෙම තනතුරු පුරප්පාඩු සම්පූර්ණ කිරීම පිනිස පුවත්පත් දැන්වීමක් පල කිරීමෙන් සහ අනුමත වෙබ් අඩවි වල පල කිරීමෙන් අයඳුම්පත් කැඳවීම් කරන ලදී. ඒ අනුව අනුමත බඳවාගැනීමේ පරිපාටියට අනුව තොරා ගන්නා ලද අයඳුම්කරුවන් හට සම්මුඛ පරීක්ෂණයට කැඳවන ලදී. මෙම තනතුරු සඳහා තේරීපත්වූ අයඳුම්කරුවන් එම තනතුරු භාර ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කරනු ලැබුවේ එම තනතුරු සඳහා ලබා දෙනු ලබන වැටුප්, දීමනා සහ වෙනත් වරප්‍රසාද සම්බන්ධයෙන් සෑහීමකට පත් නොවන බැවිනි.

එම නිසා දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ පුරප්පාඩුව පැවති අධ්‍යක්ෂ මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන තනතුර සඳහා අනුමත බඳවාග ැනීමේ පරිපාටියෙහි සඳහන් සුදුසුකම් සංශෝධනය කිරීම පිණිස,කළමණාකරන සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට යොමු කර ඇත. කළමණාකරන සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා දෙනු ලබන උපදෙස් වලට අනුව මෙම තනතුරෙහි පුරප්පාඩුව කැඳවීම සඳහා ඉදිරියේදී කටයුතු කරනු ඇත.

ඉතිරි තනතුරු 30 සඳහා පැවති තනතුරු පුරප්පාඩු වලින් 28 ක් සම්පූර්ණ කර ඇති අතර ඉතිරි වී ඇති තනතුරු සඳහා පුරප්පාඩු කැඳවීම් කර ඇත. ඉදිරියේදී ඉතිරිව ඇති එම පුරප්පාඩු සියල්ල සම්පූර්ණ කිරීමට අවශ්‍යය කටයුතු කරනු ඇත.

අතිරික්තව පැවති රියදුරු තනතුරු 04 න් එක් රියදුරකු උසස්වීමක් ලබා ඇත. මේ වන විට රියදුරු තනතුරු අතිරික්තය 03 දක්වා අඩු වී ඇත.

5 ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

ඉදිරි වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන නියමිත කාලසීමාව තුල විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

5.2 ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 ට අනුකූලව ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් 2016 වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කර ඇති අතර එය අනුමැතිය සඳහා ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කර ඇත.
නමුත් කාර්යයමණ්ඩලයෙහි පැවති හිඟතාව හේතුවෙන් ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම සම්බන්ධිත කටයුතුහි යම් යම් අඩු පාඩු සිදුව ඇති බව පිළිගන්නා අතර 2017 වර්ෂයේදී මාර්ගෝපදේශන සංග්‍රහයේ 4.2.1 ට අනුකුල වනසේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම පිළියෙල කර ඒ සඳහා මාණ්ඩලික අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ක්‍රියාකර ඇති බව වැඩිදුරටත් කාරුණිකව දන්වමි.

(ආ) මෙම ටෙන්ඩරය සඳහා කැමැත්ත ප්‍රකාශ කර එවා තිබුනේ ඉල්ලුම්කරුවන් පස්දෙනෙකු පමණි. අනෙකුත් ඉල්ලුම්කරුවන් ටෙන්ඩර් මුදල වාරික වශයෙන් ගෙවීමට ඉල්ලීම් කර තිබුණි. එසේ වාරික වශයෙන් ගෙවීමට අවසර නොලැබීමත් සමග අනෙකුත් ඉල්ලුම්කරුවන් අට දෙනා මෙම ටෙන්ඩරය ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත.

(ඇ) මෙම ටෙන්ඩරයේ අවසර පත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන කාල සීමාව මැතිවරණ කාල සීමාවක් වූ බැවින් මැතිවරණ කොමසාරිස්ගේ ලිඛිත නියෝගය මත මෙම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට කාලයක් ගත වී ඇත.

5.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

ඉදිරි වර්ෂයේදී, විමසුමේ සඳහන් පරිදි අයවැයගත හා තත්‍ය ආදායම් වියදම් අතර විචලනයන් අවම කර ගැනීම සඳහා අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

6 පද්ධති හා පාලනයන්

(අ) නව මගීසේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී ටෙන්ඩර් කැඳවීම මගින් සිදු කරන අතර, විශේෂ හේතුවක් නොමැති නම් එම ටෙන්ඩරය අදාල කාල සීමාව තුළදීම ලබා දීමට කටයුතු කරනු ලබයි. එසේම බලපත්‍ර පිළිබඳ තොරතුරු ලබා ගැනීම සඳහා අදාල ලේඛන නඩත්තු කිරීම සිදු වන අතර, ආයතනයේ සියළුම ක්‍රියාවලින් ඒකාබද්ධ කර ස්වයංක්‍රීය පද්ධතියක් හරහා දත්ත ලබා ගැනීමට හැකි පරිදි වන මෘදුකාංග සංවර්ධනයක් (Process Automation System) මධ්‍යම දත්ත සැකසුම් පද්ධතිය) ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඉදිරියේදී සැලසුම් කර ඇත. එවිට අදාල තොරතුරු කඩිනමින් ලබාදීමට හැකි බවද කාරුණිකව සඳහන් කරමි.

(ආ) ප්‍රසම්පාදන කටයුතු

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශන සංග්‍රහයට අනුකුල වන සේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම පිළියෙල කිරීමටද ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වලදී ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේද අනුගමනය කිරීම කෙරෙහිද විශේෂ අවධානය යොමු කිරීමට ක්‍රියාකරන බව කාරුණිකව දන්වමි.

(ඇ) කාර්යය මණ්ඩල පරිපාලන

2017.08.30 දින වන විට පැවති තනතුරු පුරප්පාඩු වලින් 95% කට වඩා සම්පූර්ණ කර ඇති අතර, ඉතිරි වී ඇති තනතුරු සඳහා පුරප්පාඩු කැඳවීම් කර ඇත. ඉදිරියේදී ඉතිරිව ඇති එම පුරප්පාඩු සියල්ල සම්පූර්ණ කිරීමට අවශ්‍යය කටයුතු කරනු ඇත.

(ඈ) මූල්‍ය පාලනය

ඉදිරියේදී භාණ්ඩාගාර අරමුදල් ඌණ උපයෝජනයන් ඇති නොවීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.