

වාර්ෂික වාර්තාව
ஆண்டு அறிக்கை
ANNUAL REPORT

2012



ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
National Transport Commission

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 පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය,
පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය,
නො.34, නාරාහේන්පිට පාර,
නාවල.

වාර්ෂික වාර්තාව - 2012

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 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහා වූ කාර්ය සාධන වාර්තාව, වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාව හා විගණකාධිපති වාර්තාව ඉතාමත් සතුටින් ඉදිරිපත් කරමි.

රොෂාන් ගුණවර්ධන,
සභාපති,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

පටුන

පිටුව

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය	01
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	02
දළ විශ්ලේෂණය	05
කාර්යසාධනය	07
වාර්ෂික ගිණුම	27
විගණකාධිපති වාර්තාව	37

**කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන්
2012 ජනවාරි සිට 2012 පෙබරවාරි දක්වා**

- | | | |
|----|---|--------------------------------|
| 1. | ශ්‍රී වෙල්ගම මහතා | -සභාපති |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ) | -සාමාජික |
| 3. | ඒ.පොඩිරාළහාමි මහතා
(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 4. | සේපාලි රූපසිංහ මිය
(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 5. | ඩබ්. ජී. වන්දිකා මිය
(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 6. | යූ. එල්. ජයන්ති ද සිල්වා මිය | -සාමාජික |
| 7. | කේ. ඩී. කේ. තිලකරත්න මහතා | -සාමාජික |

2012 පෙබරවාරි සිට 2012 දෙසැම්බර් දක්වා

- | | | |
|----|---|--------------------------------|
| 1. | රොෂාන් ගුණවර්ධන මහතා | -සභාපති |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ) | -සාමාජික |
| 3. | ඒ.පොඩිරාළහාමි මහතා
(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 4. | සේපාලි රූපසිංහ මිය
(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 5. | ඩබ්. ජී. වන්දිකා මිය
(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික
<i>(නිලබලයෙන්)</i> |
| 6. | යූ. එල්. ජයන්ති ද සිල්වා මිය | -සාමාජික |
| 7. | කේ. ඩී. කේ. තිලකරත්න මහතා | -සාමාජික |

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය



ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2012 වර්ෂයේ වාර්ෂික වාර්තාව සඳහා මෙම කෙටි පණිවුඩය කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් මා ඉදිරිපත් කරන්නේ හදපිරි සතුටිනි.

වර්තමාන ආර්ථික රටාව තුළ රටක සංවර්ධන අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා ප්‍රවාහනය වෙත ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් පැවරී ඇත. රටක ප්‍රවාහනය ,ආර්ථික සංවර්ධනය සහ සමාජයීය සංවර්ධනය සඳහා විශාල දායකත්වයක් ලබාදේ.

විශේෂයෙන් මගීන් ප්‍රවාහනය සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදන කරමින් රටෙහි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වගකීමයි.

පසු ගිය වසර 19 ක් පුරා පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ ගුණාත්මක තත්වය වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පියවර රාශියක් ගෙන ඇත.

කොමිෂන් සභාව විසින් ආරම්භ කරන ලද ව්‍යාපෘති තවදුරටත් 2012 වර්ෂයේ අඛණ්ඩව ඉදිරියට ගෙනයන ලදී. මෙයට සිසු සැරිය බස් සේවාවන් ඉහළ නැංවීම, ග්‍රාමීය මාර්ග ඇතුළත්වන පරිදි ගැමිසැරිය බස් සේවාව පුළුල් කිරීම, රාත්‍රී අවසන් ගමන් වාරය සහ අලුයම ගමන් වාරය සඳහා පහසුකම් සැලසීමට නිසිසැරිය බස් සේවාව ක්‍රියාත්මක කිරීම, ප්‍රවාහන දුෂ්කරතා ඇති ප්‍රදේශවල පාසල් ළමුන් සඳහා පාපැදි බෙදාදීමේ වැඩපිළිවෙල ක්‍රියාත්මක කිරීම කෙරේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් විසින් බස් සමාගම් පිහිටුවීමට කටයුතු කිරීම තුලින් ක්‍රමවත්, විද්‍යාත්මක මෙන්ම ඵලදායී අන්දමින් බස් සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහිදී මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ වත්මන් පිරිහීමේ තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන තනි බස් ධාවකයින් සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමක කොටස්කරුවන් බවට පත්කිරීමට ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

මෙයට අමතරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉටු කරනු ලබන සේවාවන් අතර ඒකාබද්ධ වක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීම, බස් රථ සඳහා වාර්ෂික තත්ව ආරක්ෂණ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම, බස් සේවක කණ්ඩායම් ලියාපදිංචි කිරීම අඛණ්ඩව සිදුකිරීම හා මහජන පැමිණිලි විමර්ශණය හා ජංගම පරීක්ෂණ කටයුතු අඛණ්ඩව සිදුකිරීමද ඇතුළත් වේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් රාජ්‍ය ආයතන වලින් ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ සංඛ්‍යා ලේඛන එකතුකර පුළුල් විෂය පථයක් ආවරණය වන පරිදි ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව එළි දැක්වීමට ද පියවර ගෙන ඇත.

තවද තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යොදාගැනීමක් ලෙස ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය, දුරස්ථ ගෝචරව අන්තර් පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම සඳහා ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුන්වා දී සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතියකි. මේ තුළින් පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම, ආරක්ෂිත හා කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම අරමුණු කෙරේ.

2011-2020 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දශකය ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති බැවින් එයට අනුකූලව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් රිය අනතුරු අවම කිරීම පිණිස විවිධ වැඩසටහන් 2012 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මේ යටතේ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව මහජනතාව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්, රථ වාහන නියාමනය කරන පාසල් දැරුවන් දැනුවත් කිරීම, සියලුම රියදුරු සහ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ සේවයේ ගුණාත්මක භාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ විශේෂ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමද සිදු කර ඇත.

මෙයට අමතරව දුර සේවා බස් රථ උපයෝගී කරගනු ලබන මගීන්ට පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කරගෙන කෙටි විවේක ස්ථාන ආරම්භ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර ඇත.

ප්‍රාදේශීය වශයෙන් සංවර්ධන කටයුතු අරමුණු කරගෙන (උතුරු- නැගෙනහිර ප්‍රදේශයන්ද ආවරණය වන පරිදි) බස් පර්යන්ත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියක් මේ වනවිට ආරම්භ කර ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව තුළ එහි අරමුණු දර්ශණය හා අනාගත දැක්ම වෙත ළඟාවීම සඳහා විවිධ තරාතිරම් වල තනතුරු හොබවමින් සේවයේ නිරත වන ලද කාර්යමණ්ඩලයේ සාමාජික සංඛ්‍යාව 143 ක් විය. ආයතනිකමය ශක්‍යතාවය ඔප් නැංවීම පිණිස කාර්යමණ්ඩලයේ දැනුම වර්ධනය කිරීම උදෙසා තම ක්ෂේත්‍රයන්ට අදාලව ආයතනයේ නිලධාරීන් සඳහා දේශීය හා විදේශීය පුහුණු අවස්ථා ලබාදී ඇත. කාර්ය මණ්ඩලයෙන් බහුතරයකට තොරතුරු තාක්ෂණ අංශයේ දැනුම ඇති අතර ඒ සඳහා අවශ්‍ය පුහුණුව දැනටමත් ලබා දී ඇත.

අවසාන වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙම අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා ළඟාවීමට අඛණ්ඩ සහයෝගය ලබා දෙන පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය ගරු සී.බී.රත්නායක මැතිතුමා සහ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වික්ටර් සමරවීර මහතා ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයටද, අනෙකුත් පාර්ශ්වික ආයතන වලටද සියලුම පෞද්ගලික බස් රථ හිමිකරුවන්ටද, ජාතියට වඩාත් හොඳ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ලබාදීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු හා අදහස් ඉදිරිපත් කරන සාමාන්‍ය පොදු ජනතාවටද මාගේ කෘතඥ ජුර්වක ස්තූතිය මෙයින් පිරිනමමි.

එමෙන්ම ප්‍රතිපත්තිමය වශයෙන් තීරණ ගැනීමේදී අභියෝග මධ්‍යයේ සිය උපරිම සහයෝගය ලබාදෙන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයට ද මගේ ගෞරවය පුද කරමි.

තවද කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවයක් මෙරට ජනතාවට දායාද කරදීම සඳහා සැලසුම් සකස් කර ඇති ඉලක්ක කරා ළඟාවීමට අපමණ අභියෝග මධ්‍යයේ වෙහෙස නොබලා සිය සහාය ලබා දෙන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයට මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ප්‍රකාශ කර සිටිමි.

රොෂාන් ගුණවර්ධන,
සභාපති,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

දළ විශ්ලේෂණය

අපගේ දැක්ම...

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

අපගේ මෙහෙවර...

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

අපගේ අරමුණු / පරමාර්ථ

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

කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය

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

2012 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 190 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 143 ක් විය.

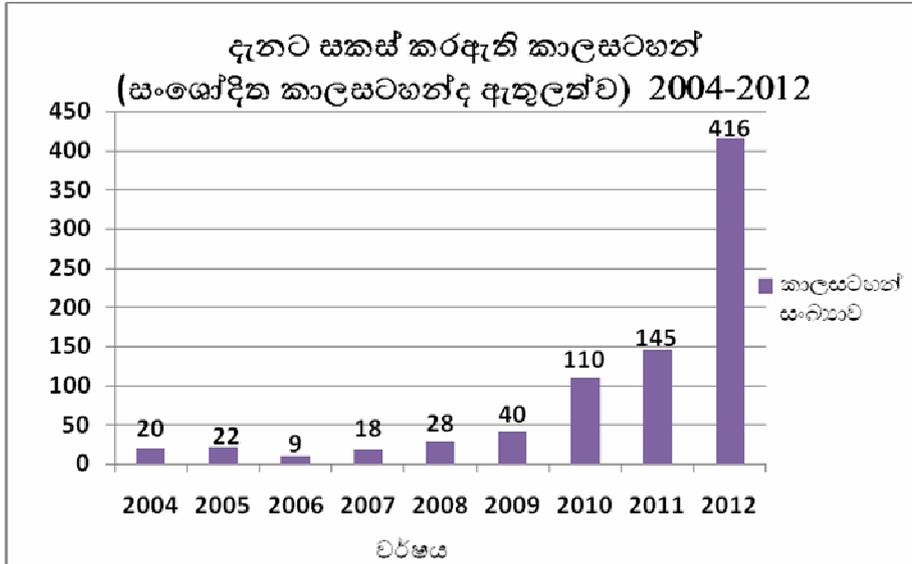
2012.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදී සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	14	11
PL - 3	13	11
MA- 1.1	65	53
MA- 2.1	01	-
MA- 4	57	47
MA- 5.3	20	09
JM - 1.1	05	02
MM - 1.1	10	06
HM - 1.1	04	03
HM- 2.1	01	01
එකතුව	190	143

මූලාශ්‍රය - පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2012 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

01 කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම



මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී, සුවපහසු පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම මගින් පොදු බස් මගී ප්‍රවාහන සේවයෙහි ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම සහ සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි කාලසටහන් සකස් කිරීම තුළින් ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වේ. මෙයට අමතරව රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අහිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කිරීම මෙන්ම බස් රථයක් සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ධාවනය වන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය උපරිම කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු අතර ප්‍රධාන වේ.

මෙම වර්ෂය තුළ ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාල සටහන් ව්‍යාපෘතිය කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ අතර ඒ අනුව වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවති අන්තර් පළාත් බස්සේවා 454 සඳහා ඒකාබද්ධ හා චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර නිම කිරීමට ඉලක්ක කළ අතර ඉන් බස් රථ සේවා 416 කට (91.6%) ඒකාබද්ධ හා චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර අවසන් කිරීමට හැකිවිය. ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේ සිට 2011 වර්ෂය දක්වා සකස් කර ක්‍රියාත්මක වෙමින් තිබූ ඒකාබද්ධ හා චක්‍රීය කාලසටහන් 240 වර්තමාන මගී ඉල්ලුම අනුව සංශෝධනය කිරීමද මෙම වර්ෂය තුළදී සිදු කරන ලදී.

ඉදිරි වර්ෂය තුළදී සියළුම අන්තර් පළාත් බස් රථ සේවා ඒකාබද්ධ හා වක්‍රීය කාලසටහන් අනුව ධාවනයේ යෙදවීම සහ ඒකාබද්ධ වක්‍රීය කාලසටහන් අනුව බස් රථ ධාවනය වීම නිසා මගීන්ට ඇතිවන පහසුව මගී ජනතාව අතරට යොමු කිරීම සඳහා නවීන තාක්ෂණික ක්‍රමවේද හඳුන්වා දීම 2013 වර්ෂයේ ඉලක්කය වේ. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන .88 ක් වේ

02 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් 2011-2020 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දශකය ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අතර රිය අනතුරු අවමකර ගැනීම සඳහා අදාළ සියලු ආයතන ක්‍රියාත්මක වීමේ අවශ්‍යතාව අවධාරණය කර ඇත.



ලංකාවේ දිනකට රිය අනතුරු හේතුවෙන් පුද්ගලයින් 06 දෙනෙකු මිය යති. මාර්ග අනතුරු වලින් තුවාල ලබන පුද්ගලයින් සඳහා රජය වසරකට රුපියල් බිලියන ගණනක් වැය කරනු ලැබේ. විශේෂයෙන්ම පවුලට ආර්ථික ශක්තිය සපයනු ලබන පුද්ගලයන් අනතුරු වලට ලක්වීම මත උද්ගතවන ආර්ථිකමය මෙන්ම සමාජයීය ප්‍රශ්න රැසකි. සියල්ල ගත් කල මාර්ග අනතුරු වැඩි වීම රටේ සමස්ත ආර්ථිකයට බෙහෙවින් බලපාන කරුණක් වන අතර නියාමන ආයතනයක් ලෙස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මාර්ග අනතුරු වළකාගන්නට දැඩි ලෙස ක්‍රියාත්මක වීම කාලීන අවශ්‍යතාවයකි.

ඒ අනුව යමින් ප්‍රවාහනයේ ප්‍රමුඛතම නියාමන ආයතනයක් වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඒකකය 2011 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළ අතර 2012 වර්ෂයේදී සිය කාර්යභාර්ය පුළුල් කරන ලදී. විශේෂයෙන් අන්තර් පළාත් බස් රථ රියදුරන් මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම මගින් එම සේවාවන්ට අදාළ රිය අනතුරු ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීමත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීමත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණු වේ.

බස් රථ රියදුරන් මෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන් ද , පාසැල් වෑන් රථ රියදුරන් ද රාජ්‍ය ආයතන වල රියදුරන්ද සහභාගී කර ගනිමින් දීප ව්‍යාප්තව දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් මාර්ග ආරක්ෂක වැඩමුළු පැවැත්වීම මගින් සමාජය දැනුවත් කිරීම මෙම ඒකකයේ ප්‍රධාන කාර්යයන් අතර වේ.



2012 වර්ෂයේදී මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 12ක් පැවැත්වීම තුළින් රියදුරු ,කොන්දොස්තරවරුන් හා බස්හිමිකරුවන් 1700ක් දැනුවත් කර ඇති අතර පාසල් සිසුන් 3500කට වැඩි පිරිසක් දැනුවත් කර ඇත.

එසේම, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ විද්‍යුත් ප්‍රචාරණ දැන්වීම් 02ක් රූපවාහිනී හා ගුවන් විදුලි මාධ්‍ය හරහා විකාශනය කර පොදු ජනතාව දැනුවත් කිරීමේ කාර්යභාරයය වඩා පුළුල් ලෙස සිදු කරන ලදී. 2012 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 14 ක් වේ

ව්‍යාපෘතියට අදාල වෙනත් කාර්යයන්

- මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පොදු ජනතාවට පණිවිඩ ලබා දිය හැකි ස්ථානවල දැනුවත් කිරීමේ දැන්වීම් පුවරු සවි කිරීම මේ යටතේ බැස්ටියන් මාවත, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා උද්‍යාන පාර පිවිසුම අසල සහ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය භූමිය නාවල පාර යන ස්ථාන හි මෙම පුවරු සවිකිරීමට කටයුතු කර ඇත.
- අනතුරු බහුල ස්ථානවල මාර්ග ආරක්ෂාවට අදාල පණිවිඩ රැගත් දැනුවත් කිරීමේ පුවරු සවි කිරීම - මෙම ස්ථාන පිළිබඳ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත නගර සභා 09 ක් තොරතුරු ඉදිරිපත් කර ඇති අතර දිවයින පුරා මාර්ග අනතුරු බහුලව සිදුවන හා අනතුරුදායක ස්ථාන 50 ක් පුවරු සවිකිරීම සඳහා හඳුනාගෙන ඇත.
- මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ අත්පත්‍රිකා පාසැල් සිසුන් ඇතුළුව පොදු ජනතාව දැනුවත් කිරීමට බෙදා හැරීම - මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු වලදී සහ “දැයට කිරුළ” වැනි ප්‍රදර්ශන අවස්ථාවලදී මෙම අත්පත්‍රිකා බෙදා හරින ලදී.

සමාජීය අවශ්‍යතාවයන් පුමුඛ කොටගත් බස් සේවා සඳහා දායකත්වය

මගී ජනතාවගේ සමාජීය හා ආර්ථික අවශ්‍යතාවයන් ඉටුකරලීම සඳහා කාර්යක්ෂම පොදු මගී බස් රථ සේවාවක් සැපයීමේ අරමුණින් යුතුව පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් සිසු සැරිය පාසල් බස් රථ සේවාව, ග්‍රාමීය බස් සේවාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ගැමිසැරිය බස් සේවාවක් රාත්‍රී බස් සේවාව විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාමට නිසි සැරිය රාත්‍රී බස් සේවාවක් යනුවෙන් ව්‍යාපෘති හඳුනාගෙන ඇත. මෙය මූල්‍යාධාර ලබාදීමේ පදනමින් ආරම්භ කර ඇති ව්‍යාපෘති වේ. මේ සඳහා රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයෙහි බස් රථ ධාවකයින්ගේ දායකත්වය ලබාගනී.

3.1 පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - “සිසු සැරිය”

පාසල් සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ ක්‍රියාත්මක නොවූ බැවින් අධික වියදමක් දැරීමට සිදුවුවද විකල්පයක් ලෙස තම දරුවන් ප්‍රවාහනයට වෑන් රථ යොදවාගැනීමට බෙහෝ දෙමාපියන් පෙළඹුණි. මෙහි ප්‍රතිඵලය වූයේ සෑම පාසල් දිනකම කොළඹ නගරයේ පාසල් වෙත වෑන් රථ අධික ප්‍රමාණයක් ධාවනය වීමයි.



මේ නිසා උදය කාලයේ සහ දවල් කාලයේ කොළඹ මාර්ගවල මෙන්ම දිවයින පුරා නාගරික ප්‍රදේශවල විශාල මාර්ග තදබදයක් ඇතිවීමයි. ඊට අමතරව මෙම වෑන් රථ ගාල් කර තැබීමට විධිත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් නොවීම නිසා පාසල් අවට මාර්ග අවහිර වීම විශාල ගැටලුවක් වී තිබිණ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ නාගරික ප්‍රදේශවල උදය වරුවේ හා සවස් වරුවේ පවතින මාර්ග තදබදය අවම කිරීම සඳහා පෞද්ගලික වාහන මගින් කරනු ලබන පාසල් ගමන් වාර ගණන අඩුකිරීමටත් එමගින් ඉන්දන පාවිච්චිය අඩු කිරීමටත් වාහන වලින් පිටවන දුමාරය නිසා සිදුවන පරිසර දූෂණය අවම කිරීමටත් ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

සිසු සැරිය යටතේ පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කායික අපහසුතාවයන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණයි. තවද අනුග්‍රාහක ගාස්තු ක්‍රමය මගින් දෙමාපියන්ට ආර්ථික වශයෙන් සහනයක් ලබාදීම, විශ්වාසවන්ත සහ විධිමත් භාවය තුළින් ළමා හිංසනය අවම කරගැනීමට කටයුතු කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ

අනෙකුත් පරමාර්ථ වේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ සහ පෞද්ගලික බස් රථ මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා බස් සේවාවන් ලබාගැනේ. මෙම සේවාවේදී පාසල් සිසුන්ගෙන් සාමාන්‍ය ගාස්තුවෙන් 50%ක අනුග්‍රහ ගාස්තු අයකර ඔවුන් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන හෙයින් ආදායම අඩුවීම වෙනුවෙන් ගෙවීම අරමුණු කරගෙන කලින් එකඟ වූ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනුව සේවාවන් ක්‍රියාත්මක වේ.

2012 වර්ෂය අවසාන වනවිට සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1100 දක්වා වර්ධනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වූ අතර වර්ෂය අවසාන වනවිට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ සේවා දායකත්වයෙන් මුලු පාසල් බස් සේවා 1119 ක් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි විය. මෙම ව්‍යාපෘතිය පාසල් බලධාරීන්ගේද, පාසල් සිසුන්ගේද, දෙමාපියන්ගේද ඉමහත් පැසසුමට ලක්වී ඇත. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 221 කි.

3.2 ග්‍රාමීය සහ ලාභදායී නොවන මාර්ග සඳහා බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “ගැමිසැරිය”

ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රවාහන සේවාව ගම් හා නගර සම්බන්ධ කිරීමේ මාධ්‍යයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. ගැමිසැරිය ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ ග්‍රාමීය ජනතාවට ඔවුන්ගේ ඵදිනෙදා අවශ්‍යතා සඳහා නගරය වෙත පැමිණීමට විශ්වාසදායී ආර්ථික වශයෙන් ලාභදායී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමයි.



නිශ්චිත වූ ක්‍රියාපිළිවෙතක් මඟින් නියම අනාර්ථික මාර්ග හඳුනාගෙන ඇති අතර එම මාර්ග සඳහා සේවා සපයනු ලබන ධාවකයින්ට අනාර්ථික වේලාවන්හීදී සිය බස් රථ ධාවනය කරවීම හේතුවෙන් සිදුවන පාඩුව සලකා බලා ප්‍රතිපාදන ලබාදීම මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් සිදුකරනු ලැබේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට ගැමි සැරිය සේවා 21 ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර මෙම සේවාවන්ගෙන් 6 ක් උතුරු මැද පළාත තුළද, නැගෙනහිර පළාත තුළ සේවා 15 ක්ද වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 6 කි.

3.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”

රාත්‍රී කාලයේ පොදු ප්‍රවාහනය භාවිතා කිරීමට අවශ්‍ය මගීන්ට අපහසුවකින් තොරව සිය ගමනාන්තයට යාම පහසු කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිසි සැරිය ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ



රාත්‍රී අවසන් ගමන වාරය සහ අලුයම ප්‍රථම ගමන් වාරය සඳහා පොදු බස් රථ උපයෝගී කරගනු ලබන මගීන්ට වඩාත් වශ්වාසදායී හා අරක්ෂාකාරී ලෙස සිය ගමනාන්තය කරා යාමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීමයි.

වර්ෂය අවසානයේදී ක්‍රියාත්මක කල සේවාවන් ගණන 123 කි. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 3 කි.

3.4 පාසල් සිසුන් සඳහා පාපැදි ලබාදීම

පරිසර හිතකාමී සහ ග්‍රාමීය වශයෙන් ආර්ථිකයට ඔරොත්තු දෙන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස පා පැදිය ප්‍රචලිත කිරීමේ අරමුණින් සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල පාසල් දරු දැරියන්ට නොමිලේ පාපැදි ලබාදීමේ වැඩසටහන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හඳුන්වා දුන් මහඟු සමාජ මෙහෙවරකි. මෙම



සේවාව යටතේ දැනට සීමිත පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් ඇති හා සිසුසැරිය බස් රථ ධාවනය අපහසු ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල සිටින සිසුන් සඳහා මෙම පාපැදි ලබාදේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දී ඇත්තේ වෙනත් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයිය නොහැකි ප්‍රදේශවල පාසල් සිසුන් සඳහා ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙනි.

දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පාපැදි 500 ක් බෙදාදුන් අතර අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාපැදි 200ක් ද මඩකලපුව දිස්ත්‍රික්කයේ පාපැදි 200ක්ද කිලිනොච්චිය දිස්ත්‍රික්කයේ පාපැදි 100 ක් හා ත්‍රිකුණාමලය දිස්ත්‍රික්කයේ පාපැදි 200 ක් ද වශයෙන් පාපැදි 1200ක් බෙදා දුන් අතර මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 22කි.

04 පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා නව තාක්ෂණය පදනම් වූ ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීමේ නව නියාමන ක්‍රමවේදය



පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීමටත් ආරක්ෂිත හා කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම සඳහා තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යොදාගැනීමක් ලෙස ජී.පී.එස්. තාක්ෂණය උපයෝගී කරගනිමින් දුරස්ථ ගෝචරව අන්තර් පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම සඳහා ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මෙය හඳුන්වා දී සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා නව තාක්ෂණය පදනම් වූ ජී.පී.එස්. උපයෝගී කර ගැනීමේ නව නියාමන ක්‍රම වේදය 2011 වසර තුළදී සිදු කරන ලද නියමු ව්‍යාපෘතිය පදනම් කරගෙන සාර්ථක වූ හෙයින් ටෙන්ඩර් පටිපාටිය ඔස්සේ සුදුසු විශ්වාසදායී

සැපයුම්කරුවන් තෝරාගෙන 2012 වර්ෂය වන විට අන්තර් පළාත් මගී සේවා බස් රථ 467 ක ජී.පී.එස්. උපකරන සවිකර ඇත.

2012 වර්ෂය තුළදී ජී.පී.එස්. උපකරන සවිකරන ලද අන්තර් පළාත් මගී සේවා බස් රථ වල නියාමන කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා පාලන මැදිරියක්ද පිහිටුවන ලදී. එහිදී සියළුම මහජන පැමිණිලි මෙම ක්‍රමවේදය ඔස්සේ ක්ෂණිකව විසදීමටත් මගීන්ට අවශ්‍ය තොරතුරු ක්ෂණිකව ලබාදීමටත් කටයුතු කරන ලබන අතර ඉදිරි වර්ෂය තුළදී මේ වන විට පිහිටුවා තිබෙන පාලන මැදිරිය පුළුල් කරමින් නියාමන ක්‍රමවේදය පුළුල් කිරීමටත් සියළුම බස් රථ ජී.පී.එස්. තාක්ෂණගත කිරීමටත් නියමිතය. තවද ඉදිරි වර්ෂය තුළදී සියළුම අන්තර් පළාත් බස් රථ ජී.පී.එස්. තාක්ෂණගත කිරීමෙන් අනතුරුව සෙසු පළාත් බස් රථ සහ ශ්‍රී ලංගම බස් රථ සඳහාද මෙම තාක්ෂණ ක්‍රමවේදය හඳුන්වා දීමට නියමිතය. 2012 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 15 කි.

05 පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

5.1 බස් සමාගම් පිහිටුවීම

රජය විසින් ගෙන ඇති තීරණයක් මත බස් සමාගම් පිහිටුවීම හා එමගින් ක්‍රමවත්, විද්‍යාත්මක මෙන්ම ඵලදායී අත්දැමින් බස් සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීම මේ යටතේ අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහිදී මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ වත්මන් පිරිහීමේ තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන තනි බස් ධාවකයින් සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමක කොටස්කරුවන් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සහ බස් සමාගම් ඇති කිරීමේ ක්‍රියාවලියට ගැලපෙන පරිදි 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සහ 1996 අංක 30 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා සංශෝධන පනත සංශෝධනය කරගෙන යනු ලැබේ. මෙම බස් සමාගම් පිහිටුවීමේ අරමුණු ලෙස පහත සඳහන් කරුණු හඳුනාගෙන ඇත.

- බස් රථ හිමියන් ඒකරාශී කර එම ව්‍යාපාරය දියුණු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් හා ආධාර උපකාර සැපයීම මගින් ජනතාවට ආරක්ෂාකාරී, විශ්වාසනීය හා ගුණාත්මක සේවාවක් ලබාදීම.
- තරඟකාරීත්වය අවම කිරීම මගින් මාර්ග අනතුරු අඩුකර ගැනීම.
- පුද්ගලික බස් රථ කර්මාන්තය තුළ පවත්නා ආයෝජකයන් ආරක්ෂා කරලීම හා ඉදිරි ආයෝජන දිරිගැන්වීම.
- බස්නැවතුම්පලවල පවතින අවිධිමත් ක්‍රියාකාරීත්වය නතර කිරීම.
- බස් රථ සේවක කණ්ඩායම්වල සේවා තත්ත්වයන් සහ සුභසාධක තත්ත්වයන් නංවාලීම.

- අවසරපත්‍ර සම්බන්ධ කටයුතුවලදී සමාගම් නියෝජිතයන් සමග සාකච්ඡා පැවැත්වීම් මගින් පොදු තීරණගැනීමේ පහසුව සහ පරිපාලනය පහසුවීම.
- අනවසර ධාවනය කිරීම් , අධික මගී පැටවුම, අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම හා වැඩිවන මාර්ග අනතුරු සහ ධාවන කාල සටහන් පිලිබඳව මනුෂ්‍ය ගැටළු යනාදිය සඳහා පොදු විසඳුම් ලබාදීමට හැකිවීම.

2012 වර්ෂය අවසාන වනවිට සමාගම් 09 ක් ලියාපදිංචිකර අවසන් කර ඇති අතර පහත සඳහන් සමාගම් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක විය. මේ සඳහා වැයකර ඇති මුදල රු.මි 1.5 කි.

1. සීමාසහිත වයඹ කේ.පී. එන්. මගී ප්‍රවාහන සමාගම
2. සීමාසහිත බදුල්ල මගී ප්‍රවාහන සමාගම
3. සීමාසහිත මාතර මගී ප්‍රවාහන සමාගම
4. සීමාසහිත කතරගම මගී ප්‍රවාහන සමාගම
5. සීමාසහිත අම්බලන්ගොඩ මගී ප්‍රවාහන සමාගම
6. සීමාසහිත රත්නපුර මගී ප්‍රවාහන සමාගම
7. සීමාසහිත කුරුණෑගල - කොළඹ මගී ප්‍රවාහන සමාගම
8. සීමාසහිත හලාවත මගී ප්‍රවාහන සමාගම
9. සීමාසහිත වවුනියාව මගී ප්‍රවාහන සමාගම

5.2 බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම

2002 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියේ නිර්දේශයකට අනුව බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත්කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. දැනට භාවිතයේ පවතින ගාස්තු සටහන් පොදු නිර්ණායකයන්ට හා විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට සකස් කර නොතිබූ බැවින් හා එක් මධ්‍යගත ආයතනයකින් ගාස්තු සටහන් සම්පාදනය නොවීම හේතුකොටගෙන ගාස්තු සටහන්හි විවිධ වූ විෂමතාවයන් දක්නට ලැබිණ.

ඒ හේතුවෙන් වෙනස් වූ මාර්ග වල සමාන දුරක් ගමන් කරන මගීන්ගෙන් වෙනස් වූ ගාස්තු අයකල අතර එකම මාර්ගයේ ධාවනය වන ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස් රථ වල මෙන්ම අන්තර් පළාත් බස් රථ වලටද විවිධ වූ ගාස්තු අයකරන ලදී. නිශ්චිත ගාස්තු සටහන් නොමැති වීමෙන් බස් මගීන් හා බස් සේවක කණ්ඩායම් අතර නිරන්තරයෙන් ගැටුම් ඇති විය.

බස් මගියා ගමන් කරන දුරට සාපේක්ෂව ගාස්තුවක් අයකිරීමේ අරමුණින් හා ගාස්තු අවස්ථාවන් නිශ්චිත ප්‍රමිතියකට යටත්ව ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තිය මගින් ගාස්තු අවස්ථාවක් සඳහා වන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණයන් නිර්දේශ කරන ලදී. ඒ අනුව තැනිතලා මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 2 ක් ලෙස හා කඳුකර මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 1.7ක් වන ලෙසද 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 වර්ෂ අවසන් වන විට සියලු අන්තර් පළාත් මාර්ග හා බස්නාහිර මධ්‍යම දකුණ හා වයඹ පළාතට අයත් පළාත් මාර්ගයන්හි පැවති විෂමතාවයන් ඉවත් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

2012 වර්ෂය අවසන් වන විට නැගෙනහිර පළාතට අයත් සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කර මාර්ග 300 කට ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් සකස් කර ඇත. එසේම සබරගමුව හා ඌව පළාතට අයත් බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. 2012 වර්ෂය තුළ මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන .93 ක් වේ.

5.3 බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

අන්තර් පළාත් බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ සේවා තත්ත්වය හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම පුහුණු වැඩසටහන් සාර්ථකව නිමකරන සේවක මහතන් සඳහා හැඳුනුම්පත්



නිකුත් කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ. ඒ අනුව 2012 වර්ෂය තුළදී රියදුරු 946 ක් හා කොන්දොස්තර 1043 ක් සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් සංවිධානය කිරීම සහ පැවැත්වීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින්ම ඉටු කිරීමට පියවර ගෙන දිස්ත්‍රික් සංවර්ධන වැඩසටහන් වලට අනුකූලව දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් පුහුණු වැඩසටහන් මේ වන විට

ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ බස් සේවක මණ්ඩල පුහුණුවේ ප්‍රගතිය පහත සඳහන් වගුවේ දක්වා ඇත.

බස් සේවක මණ්ඩල පුහුණු වැඩසටහනේ ප්‍රගතිය - 2012		
පුහුණු මධ්‍යස්ථානය	2012 වර්ෂය තුළ පුහුණු කරන ලද බස් සේවක සංඛ්‍යාව	
	රියැදුරු	කොන්දොස්තර
හම්බන්තොට	43	43
ගාල්ල	96	70
කොළඹ	102	99
මහනුවර	173	153
අනුරාධපුරය	121	153
කුරුණෑගල	153	168
කිලිනොච්චිය	27	47
පුත්තලම	44	43
කෑගල්ල	-	54
මාතර	69	67
පොලොන්නරුව	42	35
බදුල්ල	28	37
රත්නපුරය	48	74
2012 වර්ෂය සඳහා මුළු ගණන	946	1043

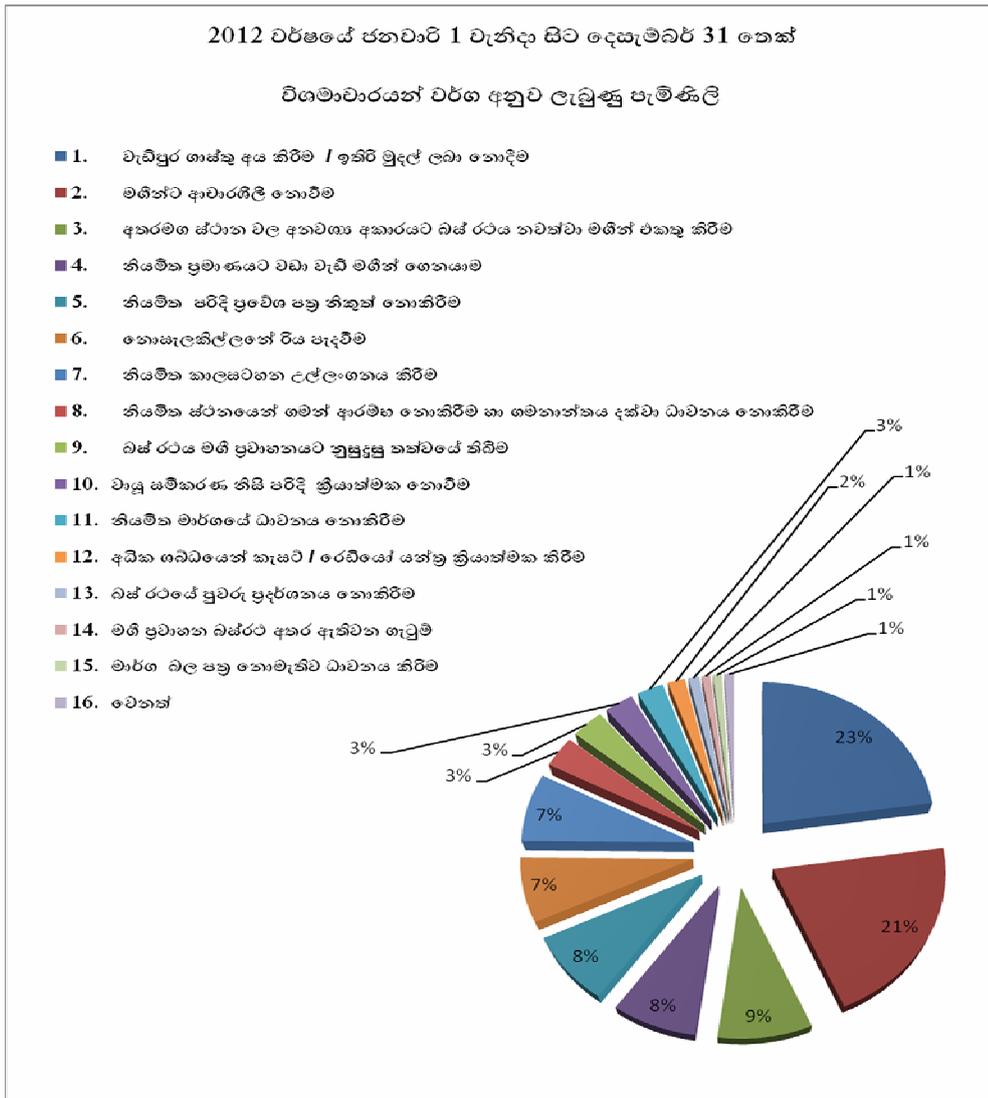
මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

5.4 බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම

මහජනතාව ප්‍රවාහනය සඳහා උපයෝගී කරගනු ලබන ප්‍රධානම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වන බස් රථ වල තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීමට හා ගමනාන්තය දක්වා මහජනයාට ආරක්ෂාකාරී සහ සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණින් බස් රථවල සෝෂාකාරී තත්ත්වය (noise level) සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව (ආසනවල දිග, පළල, උස සහ පරතරය පිළිබඳ) වූ ප්‍රමිත පරීක්ෂාව, නියමිත පුහුණුව ලැබූ සහ කොමිෂන් සභාවේ ලියාපදිංචි රියැදුරු සහ කොන්දොස්තරවරුන් සේවයේ යෙදවීම, විධිමත් ටිකට්පතක් නිකුත් කිරීමේ හැකියාව සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව අධ්‍යයනය කිරීම, සමීක්ෂණය කිරීම සහ අවශ්‍ය බලාත්මක කිරීම සඳහා මිණුම් දඩු හඳුන්වා දීම මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂා කරයි.

ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගෙන, විනිවිද භාවයකින් යුත් ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් අනුගමනය කොට අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කර ඇත. 2012 වර්ෂය අවසන් වන විට ගමන් මාර්ග 33 ක් සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා ඒ අනුව මගී සේවා අවසරපත්‍ර 47ක් නිකුත් කර ඇත.

5.6 මහජන පැමිණිලි



මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

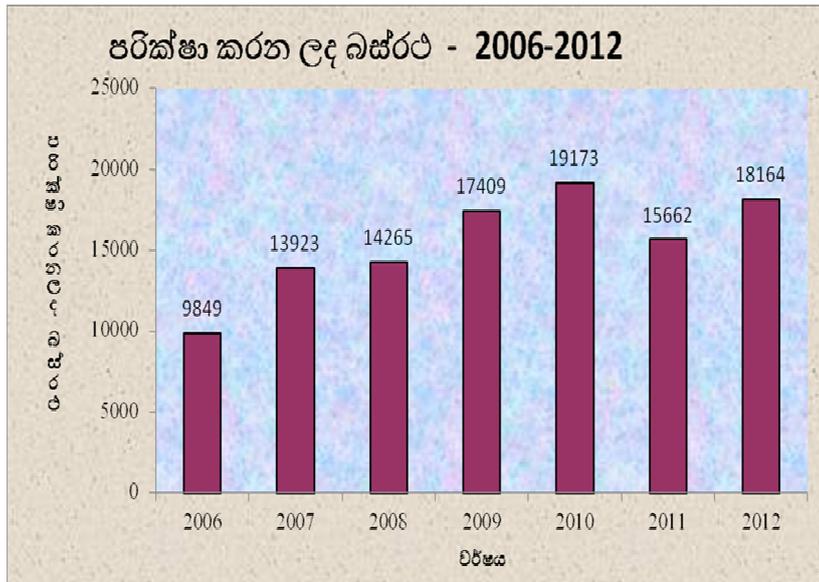
මගී ජනතාවට පොදු මගී බස් රථවල ගමන් කිරීමේදී මුහුණ පෑමට සිදුවන අපහසුතාවයන් දවසේ පැය 24 පුරාම පැමිණිලි කිරීමට හැකිවන සේ මේ සඳහාම වෙන්වූ විශේෂ අංකයක් (1955) සමඟ ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංකයක් (0112595555) හඳුන්වා දී ඇත. මෙයට අමතරව විද්‍යුත් තැපෑල සහ ලිපි මගින්ද, මගී ජනතාවට කොමිෂන් සභාවට පැමිණිම මගින්ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කල හැකිය.

මහජන පැමිණිලි ඒකකයේ මූලික අරමුණ වන්නේ මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ගුණාත්මක මෙන්ම ආචාරශීලී සේවයක් ලබාදීමයි. මේ යටතේ අන්තර් පළාත් බස් සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යාලයේදී පරීක්ෂණ කටයුතු කිරීමටත් පළාත්බද සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි, අදාළ පළාත් කාර්යාල වෙත යොමු කිරීමටත් කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරනු ඇත. ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති වෙත යොමු කරනු ලැබේ. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිලි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 5995 ක් වන අතර එම පැමිණිලි අතුරින් 99% ක් එනම් 5940 ක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදී ඇත.

5.7 ජංගම පරීක්ෂා කිරීම්

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් භාවිතා කරන පොදු මගී ජනතාවට සුරක්ෂිත කාර්යක්ෂම සහ ගුණාත්මක බස් සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පහත යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සඳහා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන බස් රථයක් වෙනුවෙන් පනවනු ලබන කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම් පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම ජංගම පරීක්ෂණ අංශය මගින් සිදු කරනු ලැබේ. ඒ අනුව 2012 වර්ෂය අවසාන වන විට බස් රථ 18164 ක ජංගම පරීක්ෂණ අංශය විසින් පරීක්ෂණයට භාජනය කර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් 2012 වර්ෂය තුළ කණ්ඩායම් පැය 6501 ක් සේවයේ යොදවා ඇත.

ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් විසින් බස්රථ පරීක්ෂා කොට හඳුනා ගන්නා ලද වැරදි සඳහා විමර්ෂණ කටයුතු සිදුකිරීම විමර්ෂණ ඒකකය විසින් සිදු කරනු ලබයි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ ප්‍රගතිය පහත වගුවේ දැක්වේ.



මූලාශ්‍රය - තත්ව ආරක්ෂණ හා භාණිත සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

මීට අමතරව මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස් රථ වැටලීම් කර අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් යොදවා ඇත. ඒ අනුව 2012 වර්ෂය අවසාන වන විට මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වූ බස් රථ 418 ක් වෙනුවෙන් පොලිස් නිලධාරීන්ගේ සහාය ඇතිව අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇත.

තවද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් රජයේ සහනාධාර ඇති ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සිසුසැරිය පාසල් බස් රථ සේවාව හා නිසිසැරිය රාත්‍රි බස් රථ සේවාවන් අධික්ෂණ කටයුතු වෙනුවෙන්ද මෙම ඒකකය පුළුල් කර ඇත.

5.8 සමීක්ෂණ

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්ති සකස්කිරීමේදී , සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමේදී සහ අවස්ථානුකූලව ගතයුතු තීරණවලදී අවශ්‍ය දත්ත සැපයීම සමීක්ෂණ ඒකකයේ කාර්යභාරයයි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කාර්භාරය තුළ පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතාකරන මගීන් සහ බස් ධාවකයන් ප්‍රධාන පාර්ශවයන් වන අතර මෙම දෙපාර්ශවයටම සාධාරණත්වය ඉටු කිරීම සඳහා පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ඇති ඉල්ලුම සහ සැපයුම ප්‍රශස්ථ ලෙස හැසිරවීමට අවශ්‍ය දත්ත සම්පාදනය කිරීම සමීක්ෂණ ඒකකයේ ප්‍රමුඛ කාර්යයක් වී තිබේ. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් මගී ඉල්ලුම් සමීක්ෂණ සිදුකිරීම කරනු ලබන අතර එහිදී පවතින මගී ඉල්ලුම සහ සැපයුම පිළිබඳව නිවැරදි දත්ත සැපයීම තුළින් අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධව කාලසටහන්

සකස් කිරීමට, සැලසුම් සම්පාදනයට සහ අවස්ථානුකූලව මතුවන ගැටලු නිරාකරණය කරගැනීමට අවශ්‍ය තොරතුරු ලබාදීම සිදුකරයි. 2012 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 24 ක් සිදුකර ඇත. සමීක්ෂණ වෙනුවෙන් 2012 වර්ෂය තුළදී දරන ලද මුදල වියදම රු. මිලියන 1 කි.

6.0 දුර ගමන් සේවාවන් සඳහා නැවතුම් සංඥා ඉදිකර නඩත්තු කිරීම

දුර ගමන් සේවා බස්රථ මගින් ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබා ගන්නා මගී ජනතාව වෙනුවෙන් විශ්වසනීය හා ආරක්ෂා සහිත ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම හා දුර ගමන් සේවා බස්රථ නැවතුම් ස්ථාන පහසුවෙන් හඳුනා ගැනීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර ඇත. 2012 වර්ෂය අවසාන වන විට දුර සේවා බස් නැවතුම් සංඥා 273 ක් ඉදි කරන ලදී. මේ වන විට සංඥා පුවරු 500ක් සවි කිරීම වෙනුවෙන් ටෙන්ඩරය ප්‍රධානය කර ඇත. 2012 වර්ෂය තුළදී දුර ගමන් සේවාවන් සඳහා නැවතුම් සංඥා පුවරු ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 4 කි.

2012.12.30 වන දිනට ඉදිකර අවසන් දුර ගමන් සේවා නැවතුම් සංඥා ප්‍රමාණය

සේවා සපයන මාර්ගය	ඉදිකරන ලද සංඥා පුවරු ගණන
කොළඹ - මහනුවර	54
කොළඹ - අළුත්ගම	24
කොළඹ - මීගමුව	62
දෙහිවල - බැලුම්මහර	32
කොළඹ - අවිස්සාවේල්ල	29
අවිස්සාවේල්ල - මොණරාගල	50
කුරුණෑගල - අනුරාධපුර	22
එකතුව	273

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

6.1 දුර ගමන් සේවාවන් සඳහා මගී ආවරණ ඉදිකිරීම

දුර ගමන් සේවා මගීන්ගේ සුවපහසුව සඳහා බස් මගී ආවරණ ඉදිකිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ උතුරු මැද පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ඒකාබද්ධව දැයට කිරුළ සංවර්ධන වැඩසටහනට සමගාමීව මගී ආවරණ 17 ක් අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කය තුළ ඉදිකර ඇත.



7.0 බස් නැවතුම්පල නවීකරණය හා ඉදිකිරීම

7.1 බස් නැවතුම්පල නවීකරණය

පොදු බස් රථ සේවා උපයෝගී කරගනු ලබන මගී ජනතාවට වඩාත් හොඳ සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් දැනට භාවිතා කරනු ලබන බස් රථ නැවතුම්පල නවීකරණ කටයුතු සිදු කිරීමද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉටුකරනු ලැබේ. මේ යටතේ 2012 වර්ෂය තුළ පහත සඳහන් බස් නැවතුම්පලවල් නවීකරණ කටයුතු සිදු කරනු ලැබීය.

- නිල්දණ්ඩාහින්න බස් නැවතුම්පල නවීකරණය කර අවසන් කරනු ලැබීය.
- බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය තුළ හා පිටාර රථ ගාල නවීකරණය කල අතර වැසිකිලි පද්ධතියේ 75% ක් නවීකරණය කිරීම 2012 වර්ෂය තුළ සිදු විය.

7.2 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම



ඉදිකිරීමට යෝජිත වවනියා බස් නැවතුම්පලේ සැලැස්ම

පොදු මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු කිරීමේ එක් පියවරක් ලෙස අංග සම්පූර්ණ බස් රථ නැවතුම්පලක් මගී ජනතාවට ලබාදීම අරමුණු කරගෙන බස් නැවතුම්පල සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කරනු ලබයි.

මේ අනුව වසර 03ක යුද්ධයකින් පසුව උතුරු පළාත දියුණු වෙමින් පවතින අතර එයට සමගාමීව පොදු මගී ප්‍රවාහනයට කෙරෙන ඉල්ලුම වැඩි වෙමින් පවතී. එයට අනුකූලව බස් නැවතුම්පල සංවර්ධනය කිරීම තුළින් එහි මගී ජනතාවට හා බස් ධාවකයින්ට ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ අරමුණින් උතුරු පළාතේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස පළමුව වවනියා බස් නැවතුම්පලේ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට තීරණය වූ අතර ඒ සඳහා කෘෂිකර්ම පර්යේෂණ ආයතනයෙන් ලබාදුන් අක්කර තුනක ඉඩම සංවර්ධනය කර අවසන් කර ඇති අතර මෙම බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ පළමු අදියරට අදාළ සැලැස්ම හා ලියකියවිලි සකස් කිරීම රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් ඉටුකරන ලදී. උතුරු පළාතේ අනෙකුත් දිස්ත්‍රික්කයන් සඳහා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමට සැලසුම් කිරීමට රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව ඉදිරිපත් වූවත් මූලිකව හැර අනිකුත් දිස්ත්‍රික්ක (කිලිනොච්චි , යාපනය, මන්නාරම) සඳහා යෝජිත ඉඩම් නිරවුල් කරගෙන නොමැති බැවින් 2012 වර්ෂයේදී මෙහි මූලික වැඩකටයුතු ආරම්භ කිරීමට නොහැකි විය.

රත්න, උඩුපුස්සැල්ලාව, හයිෆොරස්ට් , තලවකැලේ යන නගරයන්හි බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමට යෝජනා වී ඇත. මෙයින් යෝජිත ඉඩමේ නීත්‍යානුකූල නිරවුල් භාවය ලැබී

ඇති තලවකැලේ බස් නැවතුම්පල සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීමට රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවට භාරදී ඇත.

7.3 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා දිස්ත්‍රික් කාර්යාල පිහිටුවීම

පරිපාලන කටයුතු පහසු කර ගැනීම උදෙසා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් වවනියා දිස්ත්‍රික්කයේ දිස්ත්‍රික් කාර්යාලයක් ස්ථාපනය කර ඇත. එය දිසාපති හරහා ප්‍රධාන කාර්යාලයේ අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ. මෙම කාර්යාලය මගින් බලපත්‍ර යාවත්කාලීන කිරීම, මගී පැමිණිලි විමර්ශනය හා ධාවන ගැටලු විසඳීම ,ලොග්පත්‍ර පිවිසුම්පත්‍ර නිකුත් කිරීම, බස් රථ තත්ව පරීක්ෂාව, බස් පර්යන්ත පරිපාලන වැනි කාර්යයන් ඉටුකරනු ලබන අතර එම ප්‍රදේශවල බස් හිමියන්ට හා මගීන්ට ද තම කටයුතු පහසුවෙන් ඉටුකර ගැනීමට පහසුවක් වී තිබේ.

ඒ අනුව මෙම පහසුකම උතුරේ සෙසු පළාත්වලටද ව්‍යාප්ත කරමින් යාපනය, මුලතිව්, කිලිනොච්චි හා මන්නාරම දිස්ත්‍රික්ක වල දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ආරම්භ කිරීමේ අරමුණින් අදාළ නවීකරණ කටයුතු සිදුකොට ඇත.

8.0 ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික අරමුණ වන්නේ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේ යෙදෙන හා ප්‍රවාහනය පිළිබඳ සැලසුම් සකස් කරන ආයතන සහ බලධාරීන්ට ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ගැටළු හඳුනා ගැනීමට හා එම ගැටළු වලට සුදුසු විසඳුම් ලබා දීමට අවශ්‍ය සංඛ්‍යා දත්ත රැස් කිරීම, ගබඩා කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරීමයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2010 මාර්තු මස ආරම්භ කරන ලදී.

මේ යටතේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය සහ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ආයතනවලින් ජාතික ප්‍රවාහන දත්තයන් එක් රැස්කර, එම දත්ත විශ්ලේෂණය කර අදාළ දත්ත හා සංඛ්‍යා වාර්ෂික වාර්තාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ. මෙම ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව සඳහා පහත සඳහන් ආයතන වලින් සංඛ්‍යා ලේඛන ලබා ගනී.

1. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය
2. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
3. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
4. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්
5. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
6. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව
7. ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය
8. ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
9. ජනලේඛණ හා සංඛ්‍යාලේඛණ දෙපාර්තමේන්තුව
10. රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය
11. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය

2012 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට 2011 ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛණ - වාර්තාවෙහි පිටපත් 1900 ක් මුද්‍රණය කිරීමට හා ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන හා දීප ව්‍යාප්ත මහජන පුස්තකාල පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීමට සැලසුම් කර ඇත. තවද 2012 වර්ෂය තුළදී මෙම වාර්තාව සිඩ් තැටි ගත කිරීමට හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියෙහි ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 1.1 කි.

9.0 සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

2012 වර්ෂය තුළදී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යමණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුළින් සේවකයින්ගේ ඵලදායීතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් ආයතනයට අවශ්‍ය වන්නාවූ පුහුණු වැඩසටහන් සහ පාඨමාලා සඳහා දේශීය වශයෙන් සහ විදේශීය වශයෙන් නිලධාරීන් යොමුකරවන ලදී. මේ යටතේ මාර්ග ආරක්ෂාව, මානව සම්පත් කළමනාකරණය, රාජ්‍ය ආයතන වල මූල්‍ය වාර්තාකරණය, සහතික පත්‍ර ඉංග්‍රීසි පාඨමාලා, ප්‍රවාහනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධිය, පාරිභෝගික සත්කාරය , රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදය, ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත ක්‍රියාත්මක වීම, විද්‍යාත්මක පිරිමැසුම්දායක සහ ආරක්ෂිත රිය පැදවීම පිළිබඳ පුහුණු වැඩ මුලු අයත් විය. 2012 වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු සඳහා නිලධාරීන් 71 ක්ද විදේශීය පුහුණුව සඳහා නිලධාරීන් 11 ක්ද සහභාගී වූ අතර මුලු සේවක සංඛ්‍යාව 88 කි. 2012 වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන .77ක් ද විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 2.0 ක්ද වැයකර ඇත.

10.0 වෙබ් අඩවිය සංවර්ධනය කිරීම

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ තොරතුරු මගී ජනතාව වෙත ලබා දීම සඳහා මෙන්ම අවසරපත්‍රලාභීන් දැනුවත් කිරීම උදෙසා අදාළ අංශ , ඒකක මගින් යොමු කළ තොරතුරු රාජ්‍ය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි වෙබ් අඩවියට ඇතුළත් කර ඇත. පැවති තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා තොරතුරු සෙවීම පහසු කිරීම පිණිස ක්‍රමවේද 2012 වසර තුළදී ද හඳුන්වා දී ඇත.

- බස් ගාස්තු දත්ත වෙබ් අඩවිය හරහා ලබාගත හැකි වීම.
- බස් රථ කාලසටහන් වෙබ් අඩවිය හරහා පහසුවෙන් ලබාගත හැකි පරිදි වෙබ් අඩවිය වැඩි දියුණු කිරීම.

11.0 පෞද්ගලික බස් සේවාව ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සංශෝධන

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කිරීම සඳහා පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කරන ලදී.

මාණ්ඩලික රැස්වීම්

වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 14 කි.

වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 08 කි.

වාර්ෂික ගිණුම්

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
 2012.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය
 රු. '000

	2012	2011
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් මුදල් ප්‍රවාහය		
සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් අනුව අතිරික්තය/(උනන්දුව)	(38,940)	186,880
මුදල් නොවන වලනයන්		
ක්ෂයවීම්	15,249	8,181
විලම්බිත ආදායම්	(14,124)	(374)
පාරිතෝෂික සඳහා වෙන්කිරීම්	4,536	-
ගෙවීම් වැඩිවීම්	(3,918)	33,729
පොළී ලැබීම්	(31,195)	(16,075)
වෙනත් ජංගම වත්කම්වල වැඩිවීම්	(1,322)	2,876
ලැබිය යුතු ආදායම් වැඩිවීම්	(151)	(8,465)
පසුගිය වසරේ ගැලපුම්	13,743	9,964
පාරිතෝෂික දීමනා	(964)	-
සුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන	-	(6,400)
වාසපාති වියදම්	(197,333)	(312,213)
වැඩි ප්‍රගතිය	-	(3602)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	(254,419)	(105,499)
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් අනුව මුදල් ප්‍රවාහය		
පිරියත හා උපකරණ මිලදී ගැනීම්	(23,178)	(30,028)
ආයෝජන වැඩිවීම්	(1,750)	(2,153)
පොළී ලැබීම්	19,748	16,074
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් අනුව ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	(5,180)	(16,107)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය අනුව මුදල් ප්‍රවාහය		
ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන	212,000	329,080
සුනරාවර්තන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	6,400
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	212,000	335,480
මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දැවල ඉද්ධ වැඩිවීම්/අඩුවීම්	(47,599)	213,874
වර්ෂය තුළ මුදල් සහ සමාන දැ	363,306	149,432
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ සමාන දැ	315,707	363,306
සටහන 01 බැංකු තැන්පතු	361,796	147,696
බැංකු ගිණුම්	912	1,577
අනෙක් ඇති මුදල්	597	159
	<u>363,306</u>	<u>149,432</u>
සටහන 02 බැංකු තැන්පතු	313,796	361,797
බැංකු ගිණුම්	620	912
අනෙක් ඇති මුදල්	1,291	597
	<u>315,707</u>	<u>363,306</u>

2012 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	රු. 2012	රු. 2011
ආදායම්		
වර්තන වියදම් සඳහා රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන	-	6,400,000.00
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ අරමුදල්	197,332,601.64	312,212,903.46
වෙනත් ආදායම්	<u>314,913,983.55</u>	<u>293,031,729.36</u>
මුද්‍ර ආදායම	<u><u>512,246,585.19</u></u>	<u><u>611,644,632.82</u></u>
මෙහෙයුම් වියදම්		
සේවක පාරිශ්‍රමික	78,406,896.74	68,510,925.17
ප්‍රවාහන වියදම්	10,816,786.19	8,324,281.31
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්	411,227,901.83	312,212,903.46
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	-	100,000.00
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	4,600,065.80	3,019,450.40
ආයතන වියදම්	17,972,987.25	10,969,221.04
ස්ථාවර වත්කම් අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු වියදම්	1,237,411.96	1,289,706.03
සේවක සුභසාධන වියදම්	7,363,184.20	4,033,061.57
කාර්යමණ්ඩල සංවර්ධන වියදම්	831,704.73	1,129,265.09
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	852,752.00	807,325.00
සංනිවේදන වියදම්	1,699,950.20	4,266,255.88
ක්ෂයවීම්	15,249,448.84	8,180,844.55
වෙනත් වියදම්	<u>839,121.55</u>	<u>1,757,373.80</u>
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්	<u><u>551,098,211.29</u></u>	<u><u>424,600,613.30</u></u>
මෙහෙයුම් වියදම් අතිරික්තය/(ලාභනාවය)	<u>-38,851,626.10</u>	<u>187,044,019.52</u>
මුද්‍ර වියදම්	88,392.50	188,874.23
මුළු මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්		
වත්කම් අපහරණය	-	24,639.38

ඉද්ධ අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	-38,940,018.60	186,879,784.67
පෙර වසරේ ගැලපුම්	30,750,701.39	5,921,526.38
වර්ෂය සඳහා ඉද්ධ අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	-8,189,317.21	192,801,311.05

ජාතික ගම්නාගමන කොමිෂන් සභාව

2012.12.31 දිනට මුදල් ප්‍රකාශය

	2012	2012	2011	2011
වත්කම්				
ජංගම නොවන වත්කම්				
දේපළ පිරිසක හා උපකරණ වැඩ ප්‍රගතිය (කාර්යාල සංකීර්ණය)	455,190,796.73		306,644,959.69	
	-		<u>130,572,254.12</u>	
		455,190,796.73		437,217,213.81
සුස්තකාල පොත්		702,478.53		652,545.03
ආයෝජන පාරිතෝෂික අරමුදල් තැන්පතු	19,656,724.16	19,656,724.16	17,906,986.67	17,906,986.67
		<u>475,549,999.42</u>		<u>455,776,745.51</u>
ජංගම වත්කම්				
කොහය	2,904,001.54		1,788,108.95	
ලැබිය යුතු ආදායම්	39,398,546.81		27,799,954.44	
කලින් ගෙවීම්	697,123.45		540,358.83	
බැංකු තැන්පතු	313,796,087.00		361,797,087.00	
මුදල් සහ සමාන දෑ	1,290,626.36		597,165.80	
බැංකු ගිණුම්	620,043.89	358,706,429.05	911,851.58	393,434,526.60
මුළු වත්කම්		<u>834,256,428.47</u>		<u>849,211,272.11</u>
වගකීම්				
ජංගම වගකීම්				
ගෙවිය යුතු වියදම්	28,347,987.00		25,212,108.62	
උපවික වියදම්	62,301,722.78		69,356,343.91	
විලම්බිත ආදායම් සඳහා වෙන්කිරීම්	176,813,742.07		180,473,253.35	
සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය	17,632,912.00	285,096,363.85	17,632,912.00	292,674,617.88

ජංගම නොවන වගකීම්

වෙන්කිරීම්	22,917,274.12	22,917,274.12	19,345,510.34	19,345,510.34
මුළු ශුද්ධ වගකීම්		526,242,790.50		537,191,143.89
ශුද්ධ වත්කම්/හිමිකාරත්වය				
සමුච්චිත අරමුදල	512,264,709.35		318,872,736.30	
ප්‍රාග්ධන වත්කම් සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන	14,667,398.36		16,867,096.54	
රජයේ ප්‍රතිපාදන	7,500,000.00	534,432,107.71	8,650,000.00	344,389,832.84
කාලපරිච්ඡේදය සඳහා අතිරික්තය/(ලංචනකාවය)		-8,189,317.21		192,801,311.05
මුළු ශුද්ධ වත්කම්		526,242,790.50		537,191,143.89

අත්සන් කලේ -
 ගණකාධිකාරී
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

අත්සන් කලේ -
 වූ.බ.අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

අත්සන් කලේ -
 සභාපති
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2012.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වාර්ෂික ගිණුම්

ගිණුම්කරණ පිළිවෙත්

1. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත්

1.1 පොදු පිළිවෙත්

1.1.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, මුදල් කාර්ය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය, ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් සහ ගිණුම් සටහන් (මූල්‍ය ප්‍රකාශණ) පිළියෙල කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකරණ ආයතනය මගින් නිකුත්කර ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවය. එකී මූල්‍ය වාර්තා ඉදිරිපත්කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලිනි.

1.1.2 සංසන්ධනාත්මක තොරතුරු

ආයතනය විසින් පසුගිය වර්ෂයේ අනුගමනය කල ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් අඛණ්ඩව අනුගමනය කර ඇති අතර වර්තමාන වර්ෂයේ ඉදිරිපත්කිරීම්, තහවුරුකිරීම් අවශ්‍ය වූ විට පසුගිය වර්ෂයේ ඉලක්කම් සහ යෙදවුම් නැවත සකස්කරන ලදී.

1.1.3 ශේෂපත්‍ර දිනෙන් පසු සිදුවීම්

ශේෂපත්‍ර දිනෙන් පසු සිදුවූ සියලුම ප්‍රමාණාත්මක තොරතුරු පිළිබඳව සැලකිලිමත් වූ අතර අවශ්‍ය තැන්හිදී ගැලපිලි කිරීම හෝ ප්‍රකාශ කිරීම මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාල සටහනක් ලෙස ඉදිරිපත් කරන ලදී.

1.2 වත්කම් අගය කිරීම

1.2.1 තොග

තොග අගයකර ඇත්තේ පිරිවැයටය.

1.2.2 වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබීම්

වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබීම්වල අගය සඳහන්කර ඇත්තේ ඇස්තමේන්තුගත උපලබ්ධි වටිනාකම අනුවය.

1.2.3 මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

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

1.2.4 දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ

(අ) පිරිවැය සහ තක්සේරුව

පිරිවැයෙන් සමුච්ඡිත ක්ෂය අඩුකල අගය මත දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණවල අගය සඳහන්කර ඇත.

දේපළ, පිරිසත සහ යන්ත්‍ර උපකරණවල පිරිවැය යනු මිලදීගැනීමේ පිරිවැය හෝ ඉදිකිරීම සඳහා දැරූ වියදම සහ වත්කම අපේක්ෂිත කාර්යය සඳහා ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට දැරූ වියදම වේ.

ස්ථාවර ස්වභාවයේ වත්කම් අත්පත්කර ගැනීමේ, වැඩිදියුණුකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ වියදම් හෝ ඉපයීමේ වාර්තාව වර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රාග්ධන වියදම් ලෙස සලකා ඇත.

(ආ) ක්ෂයකිරීම්

සියලුම දේපළ, පිරිසත සහ යන්ත්‍ර උපකරණ නිදහස් ඉඩම් හැර පිරිවැය හෝ වටිනාකම මත සරල මාර්ග ක්‍රමයට ක්ෂය වෙන්කිරීම් ගණනයකර ඇති අතර වත්කමේ අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජනවත් ජීවිතකාලය තුළ සමාන වාර්ෂික වාරිකවලින් එම වියදම ලියාතැබීම පහත පරිදි වේ.

මෝටර් වාහන	වර්ෂ 5 තුළ
ලීබඩු සහ සවිකිරීම්	වර්ෂ 10 තුළ
කාර්යාල උපකරණ	වර්ෂ 5 තුළ
විවිධ උපකරණ	වර්ෂ 5 තුළ
පරිගණක හා මුද්‍රණ යන්ත්‍ර	වර්ෂ 4 තුළ
යන්ත්‍ර	වර්ෂ 5 තුළ
ගොඩනැගිලි	වර්ෂ 20 තුළ

පුස්තකාල පොත් සඳහා ක්ෂය වෙන්කිරීම් සිදුකර නොමැත.

වත්කම් මිලදී ගන්නා වර්ෂය සඳහා ක්ෂය කිරීම සිදු නොකරන අතර වත්කම ඉවත් කරන වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ වර්ෂය සඳහාම ක්ෂය කරනු ලබයි.

1.2.5 ආයෝජන

ආයෝජන පිරිවැය යනු ආයෝජන අත්පත්කරගැනීමේ පිරිවැයයි.

1.3 වගකීම් සහ වෙන්කිරීම්

1.3.1 වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවීම්

මාර්ග බලපත්‍ර සහ පරිපාලන ගාස්තු එකී වටිනාකම අනුව සටහන්කර ඇත.

1.3.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ පිරිවැය

(අ) ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම නිර්වචනය - පාරිතෝෂික

ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිති අංක 16 “විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ පිරිවැය” අනුව සේවකයෙකු සේවය සම්පූර්ණ කල සෑම වර්ෂයක් සඳහා මාස 1/2ක වැටුප විශ්‍රාමික පාරිතෝෂික ලෙස සේවය ආරම්භ කල මුල් වර්ෂයේ සිට වෙන්කරනු ලැබේ.

කෙසේ වුවද 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනතට අනුව පාරිතෝෂික ගෙවීමේ වගකීමට යටත්වන්නේ අඛණ්ඩව වර්ෂ 5ක සේවය සම්පූර්ණ කල සේවකයන් පමණි.

සත්‍ය පාරිතෝෂික මුදල් වෙනම අරමුදලක තැන්පත්කර නැති අතර එම අයිතමය ශේෂ පත්‍රයේ ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ වර්ග කර ඇත.

(ආ) දායකත්ව සැලැස්ම නිර්වචනය කිරීම - සේවක අර්ථසාධක අරමුදල සහ සේවක භාරකාර අරමුදල

සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් සහ සේවක භාරකාර අරමුදල් දායකත්වය සඳහා හිමිකමක් ඇති සෑම සේවකයෙකුම නියමිත දායකත්ව අරමුදල් සඳහා පවතින නීතිරීති මගින් ආවරණය වී ඇත.

1.3.3 විලම්බිත ආදායම සඳහා වෙන් කිරීම්

පෙර වසරේ භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදනවලින් මිලදී ගන්නා ලද ස්ථාවර වත්කම් වල අගය පදනම් කරගෙන මගින් විලම්බිත ආදායම සඳහා ගැලපීම් සිදු කර ඇත.

1.4 ආදායම් ප්‍රකාශය

1.4.1 පිරිවැටුම

පිරිවැටුමෙන් නියෝජනය වන්නේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවා සැපයීම සහ සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් පැන නැගෙන ප්‍රමාණයන්ය.

1.4.2 ආදායම සහ වියදම

1.4.2.1 ආදායම හඳුනා ගැනීම

ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සත්‍යවශයෙන්ම ආයතනයට ගලා එන අවස්ථාවේදී ආදායම වශයෙන් හඳුනාගැනීම.

1.4.2.2 වියදම හඳුනාගැනීම

ආයතනය පවත්වාගෙන යාම සඳහා දැරූ සියලු වියදම් සහ දේපළ, උපකරණ සහ පිරියත කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙන යාම සඳහා දැරූ වියදම වර්ෂයේ ලාභය ගණනය කිරීමේදී ආදායමට ගලපා ඇත.

2. ආයතනික තොරතුරු

2.1 නෛතික තත්ත්වය

1991 අංක 37 දරන පාර්ලිමේන්තු පනත යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ස්ථාපිත කර ඇත.

2.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් සහ මෙහෙයුම් ස්වභාවය

ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අදාළව මගී ප්‍රවාහනය සපයන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් රජයට උපදෙස්දීම සහ විශේෂිත ප්‍රදේශවල මගී අවශ්‍යතා සපුරන බස් රථ සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම කොමිෂන් සභාවේ කාර්යය වේ.

2.3 සේවක සංඛ්‍යාව

වර්ෂය අවසානයේ මුළු සේක සංඛ්‍යාව

1. ස්ථීර	143
2. කොන්ත්‍රාත්	42
එකතුව	<u>185</u>

විගණකාධිපති වාර්තාව



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அறிப்பதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය எனது இல. } My No	ආර්ථි / බී / එන්ටීසී / එෆ් / 2012	ඔබේ අංකය உமது இல } Your No.	දිනය திகதி } Date	2014 අප්‍රේල් 26 දින
---------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	-------------------------	----------------------

සභාපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය, වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2012 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) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඊ) වගන්තිය ප්‍රකාර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති වෙත 2013 ජූලි 31 දින නිකුත් කරන ලදී.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවීසහැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදුකරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන්

අංක 306/72 පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව	இல. 306/72, பொல்துவ வீதி, பத்தரமுல்லை இலங்கை	No.306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka
දුරකථනය தொலைபேசி } Telephone	2887028 -34	දුරකථන අංකය பக்ஸ் இல } Fax No.
		2887223
		ඉලෙක්ට්‍රොනික් තැපෑල #- மெயில் } E-mail.
		oaggov@sltnet.lk

6. පද්ධති හා පාලන

පහත පාලන ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතු වේ.

- (අ) මාර්ග අවසරපත් නිකුත් කිරීම
- (ආ) ගිණුම් කරණය
- (ඇ) අයවැය පාලනය
- (ඈ) කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය
- (ඉ) අත්තිකාරම් ගෙවීම හා නිරවුල් කිරීම
- (ඊ) දීමනා ගෙවීම


එච්.ඊ.එස්.සමරසිංහ
විගණකාධිපති

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරී වන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරා ගත් පරිපාටි, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමද 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 සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ ස්වදායීත්වය 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 සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත්වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) හා (4) උප වගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 මතය

2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්වය සහ ඊදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා එහි මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නාවූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 උසස් ගිණුම්කරණ පරිච්ඡේද

ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දැයට කිරුළ සඳහා වැය කරන ලද රු.6,163,680 ක මුදල වෙනමම ගිණුම් වල දැක්විය යුතු වුවත් ව්‍යාපෘති වියදම් යටතේ ගිණුම් ගත කර තිබුණි.

2.2.3 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් අනාවරණය විය.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට යොමුව	අනුකූල නොවීම
<p>(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත පනතේ 11 වගන්තිය සහ 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීරඩ්/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 8.2.2 ඡේදය</p>	<p>සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආයෝජනය කරන ලද රු.333,452,811ක මුදල සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය හා අදාළ අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි</p>
<p>(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය 371(2)(අ)</p>	<p>මධ්‍යම මහලපුට හා මහඔය පැවති පාපැදි බෙදාදීමේ උත්සවය වෙනුවෙන් එක් අවස්ථාවකදී දිය හැකි උපරිම මුදල වූ රු.20,000 ඉක්මවා රු.900,000 ක තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම අත්තිකාරම් මුදලක් ලබා දී තිබුණි.</p>
<p>(ඇ) රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීරඩ් /12 දරන වක්‍ර ලේඛයේ 9.2(ආ) ඡේදය</p>	<p>ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට අදාළව අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය පදනම් කරගනිමින් තනතුරු හා ධුරාවලි මට්ටම් ඇතුළත් කර සංවිධාන සටහනක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.</p>
<p>(ඈ) රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛ 2010 දෙසැම්බර් 31 දිනැති අංක 26/2010 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛයෙහි 03 ඡේදය</p>	<p>සමාලෝචිත වර්ෂයේදී කොන්ත්‍රාත් පදනම මත නිලධාරීන් 29 දෙනෙකු බඳවාගෙන තිබුණු අතර මෙම නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමට පෙර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ පූර්ව අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි. ප්‍රමාණවත්</p>

සේවක සංඛ්‍යාවක් නොමැති බැවින් සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත මෙලෙස බඳවාගත් බව සභාපති විසින් දන්වා ඇත.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පෙර වර්ෂයේ ගැලපීම් සිදුකිරීමෙන් පසු 8,189,317 ක ඌනතාවයක් පෙන්නුම් කරන අතර එයට ප්‍රතිරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේදී රු. 192,801,311ක අතිරික්තයක් පෙන්නුම් කර තිබුණි. මේ අනුව ඉකුත් වර්ෂය හා සසඳන විට මෙම වර්ෂයේදී මූල්‍ය ප්‍රතිඵලවල රු.200,990,628ක පිරිහීමක් පෙන්නුම් කෙරේ. පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන නොලැබීම හා ව්‍යාපෘති සඳහා භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබුණ මුදල් ප්‍රමාණය පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 36 ක අඩුවීම මෙයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්ය සාධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාජීය වශයෙන් අත්‍යවශ්‍ය බස් සේවාවන් පවත්වාගෙන යාම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ගැමිසැරිය සේවාවන් 82 ක් ආරම්භ කිරීමට ඉලක්කගත කර තිබුණද ආරම්භ කර තිබුණේ සේවාවන් 21 ක් පමණක් වන අතර එය ඉලක්කගත සේවාවන් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 24 ක් විය.
- (ආ) බස් සමාගම් පිහිටුවීම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ බස් සමාගම් 05ක් පිහිටුවීම සඳහා ඉලක්ක ගතකොට තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආරම්භ කිරීමට හැකිවී තිබුණේ බස් සමාගම් 02 ක් පමණක් වන අතර මෙම කාර්යය සඳහා රු.1,705,433 ක මුදලක් වැය කර තිබුණි.

4.2. මහනේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) කොට්ටාව සිට ගාල්ල දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ ධාවනය සඳහා 2011 වර්ෂයේදී ටෙන්ඩර් කැඳවීම මගින් මගී සේවා අවසර පත් 05ක් ලබාදී තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනවිට බස් රථ 13ක් දක්වා වැඩිවී තිබුණි. මෙසේ අමතරව ලබාදී තිබූ මගී සේවා අවසරපත් 08 ටෙන්ඩර් කැඳවීමකින් තොරව වෙනත් මාර්ග සඳහා දැනටමත් නිකුත් කරන ලද මගී සේවා අවසරපත්වල අයිතිය, මාර්ගය හා සේවාව ආදිය සංශෝධනය කරමින් ලබාදී තිබුණි. මෙම මාර්ග බලපත්‍රයක් සඳහා පෙර ටෙන්ඩර් කැඳවීමේදී තීරණය කර තිබූ අවම වාර්ෂික ලංසුව වන රු. 740,000 මුදල පමණක් අයකර ගෙන තිබුණි.
- (ආ) ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් 2010 වර්ෂය තුළදී යාපනය- කොළඹ මාර්ගයේ බලපත්‍ර රහිතව ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් කරන ලද සමීක්ෂණයෙන් අනාවරණය වූ අනවසර බස් ධාවකයින් වෙනුවෙන් බලපත්‍ර 155ක් ලබාදීමට අංක 10/2374/445/007 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් අවසර දී තිබුණි. ඉන් බලපත්‍ර 130 ක් 2011 වර්ෂය තුළදී නිකුත්කර තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී එම සමීක්ෂණයෙන් අනාවරණය නොවූ බස් හිමියන් 20 දෙනෙකුටද එම අනුමැතිය යටතේම බලපත්‍ර ලබාදී තිබුණි. තවද, 2012 මැයි 31 දිනෙන් පසුව ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේ මාර්ග බලපත් ලබාදීම අත්හිටුවා ටෙන්ඩර් කැඳවීම මගින් පමණක් බලපත්‍ර ලබා දීමට 2012 මාර්තු 22 දිනැති අංක 49/2012 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් තීරණය කර තිබුණද ඒ ගැන නොසලකා ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේම තවත් පුද්ගලයින් දෙදෙනෙකුට මාර්ග බලපත් නිකුත් කර තිබූ අතර එම පුද්ගලයින් දෙදෙනාද සමීක්ෂණය මගින් හඳුනාගත් අනවසර බස් ධාවකයින් නොවන බවද අනාවරණය විය.
- (ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී යාපනය - කොළඹ මාර්ගය සඳහා නිකුත් කරන ලද මගී සේවා අවසර පත් 4 ක් අදාළ මුල් අයදුම්කරුවන් විසින් මගී සේවා අවසරපත් ලබා ගැනීමට පෙර වෙනත් පුද්ගලයින් වෙත පවරා දී තිබූ අතර කොමිෂන් සභාව විසින් පැවරුම්ලාභියාගේ නමින් අදාළ මගී සේවා අවසර පත්‍රය නිකුත් කර තිබුණි. මේ නිසා අයිතිය විධිමත් කිරීම යටතේ කොමිෂන් සභාවට ලබාගත හැකිව තිබූ රු.400,000 ක ආදායම අහිමි වී තිබුණි.
- (ඈ) 2012 ජනවාරි 09 දිනැති ජා.ග.කො.ස./බා/ටෙ 2011 දරන ලිපිය පරිදි කොළඹ සිට යාපනය හැර වෙනත් නගරවල සිට උතුරු නැගෙනහිර පළාත් සඳහා පුරප්පාඩුව පැවති මාර්ග වලින් බැහැරව මගී සේවා අවසරපත් 04 ක් ලබා දී තිබුණි.

- (ඉ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී /12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛයේ 8.3.9 ඡේදය ප්‍රකාරව රාජ්‍ය ව්‍යාපාරයන් සතු සම්පත් කිසිම හේතුවක් නිසා රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ හා අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතනයන්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා නොගතයුතු වුවත් කොමිෂන් සභාවේ නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය පිහිටුවීම සඳහා සහ නිවාඩු නිකේතනයක් පවත්වාගෙන යාමට අදාළව එකතුව රු.2,977,179 ක මුදලක් කොමිෂන් සභාව විසින් වැය කර තිබුණද රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් අමාත්‍යවරයාගේ නුවරඑළිය කාර්යාලය සහ සංචාරක නිවාසය සඳහා යැයි දක්වමින් මෙම ගොඩනැගිල්ලේ අවත්වැඩියා, ජල හා විදුලි බිල්පත් ගෙවා තිබුණි.

4.3 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් බස් මගීන් වෙනුවෙන් මගී විවේකාගාර තැනීම සඳහා රු.307,759ක මුදලක් වැයකරමින් 2012 මාර්තු 27 වැනි දින පුවත්පත් වල ප්‍රසම්පාදන දැන්වීම් පලකර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වනතුරුත් මගී විවේකාගාර තැනීමේ කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබිණි.

4.4 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ පිහිටි වැසිකිළි පද්ධති 2ක නවීකරණය කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.
 - (i) මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා අවස්ථා දෙකකදී මිල ගණන් කැඳවා තිබූ අතර පෙර මිල ගණන් කැඳවීමේදී අවම මිල ඉදිරිපත් කරන ලද එහෙත් එම කොන්ත්‍රාත්තුව සාර්ථකව නිම කිරීමට නොහැකියැයි පවසමින් තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් ප්‍රතික්ෂේප කළ කොන්ත්‍රාත්කරුම දෙවන වරද අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර පෙර තත්වය නොසලකා එම කොන්ත්‍රාත්කරුට අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා තිබුණි.
 - (ii) 2011 ජූලි 07 දිනැති වැඩ පැවරුම් ලීපිය අනුව වහාම නවීකරණය කිරීමේ වැඩ ආරම්භ කළයුතු වුවද වැඩ ආරම්භකර තිබුණේ 2011 අගෝස්තු 04 දිනදීය. කොන්ත්‍රාත්තුව ආරම්භ කර මාස 03කින් වැඩ නිම කළයුතු වුවත් එම කාල පරිච්ඡේදය අවසන් වන විට වැඩ අවසන් කර නොතිබුණු බැවින් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ අනුමැතිය මත තවත් මාස 06කින් එනම් 2012 මැයි 04 දින දක්වා කාලය දීර්ඝ කර තිබුණි. එහෙත් 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනවන විට අංක 2 වැසිකිළි පද්ධතියේ වැඩ නිමකර තිබුණද අංක 01 පද්ධතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 50 ක් පමණ වී තිබුණි.

(ආ) කොමිෂන් සභායට අයත් බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ පිහිටි වැසිකිළි පද්ධති 2 හි පහසුකම් සපුරා ගාස්තු අයකර නඩත්තු කිරීම සඳහා මාසිකව රු.525,000 ක කුලියකට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් වසර 06ක් සඳහා බාහිර පාර්ශවයකට කොන්ත්‍රාත්තුවක් ලබා දී තිබුණු අතර, ගිවිසුමෙහි 3 වන කොන්දේසිය අනුව මාසික කුලිය ඊළඟ මාසයේ 5 වන දිනට පෙර ගෙවිය යුතු බවත් මාස 03කට වඩා ප්‍රමාද වුවහොත් ගිවිසුම අවලංගු වන බව දක්වා තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට අඛණ්ඩව මාස 03ක මුදල් නියමිත පරිදි ගෙවා නොතිබුණ ද ගිවිසුම ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි. තවද ගිවිසුමේ 8 වන හා 9 වන කොන්දේසිය අනුව වැසිකිළි පරිහරණය කිරීම වෙනුවෙන් එක් මහියෙකුගෙන් එක් වතාවකදී රු.6ක මුදලක් අයකර රිසිට් පතක් ද ලබා දිය යුතු අතර වැසිකිළියට ඇතුළුවන ස්ථානයේ එම ගාස්තුව ප්‍රදර්ශනය කළයුතු වුවත් විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව එක් මහියෙකුගෙන් එක් වතාවකදී රු.10ක මුදලක් අයකරන බවත් එසේ අයකරනු ලබන මුදල වෙනුවෙන් රිසිට්පතක් නිකුත් කිරීමක්ද සිදු කරනු නොලැබේ.

4.5 ප්‍රමාදවූ ව්‍යාපෘති

සිසු සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ බස් රථ 05ක් යොදාගෙන සිදුකරන ලද නියමු ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල අනුව අන්තර් පළාත් බස් රථ සඳහා පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් හඳුන්වා දීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ප්‍රසම්පාදන දැන්වීම් පළකර තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

4.6 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් කොමිෂන් සභාවේ සම්පත්

අංක පීර්ඩී/12දරන හා 2003 ජුනි 02 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 8.3.9 ඡේදයට පටහැනිව කොමිෂන් සභාවට අයත් රියදුරන් දෙදෙනෙකු ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත අනුයුක්ත කර තිබුණු අතර මොවුන්ගේ වැටුප් හා දීමනා අදාළ ආයතනය විසින් ප්‍රතිපූර්ණය කර තිබුණි.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය හා තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය පහත පරිදි විය.

	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	(පුරප්පාඩු)/ අතිරික්තය
විධායක	97	70	(27)
විධායක නොවන	66	52	(14)
වෙනත්	27	22	(5)
	<u>190</u>	<u>144</u>	<u>(46)</u>

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය තට්ප කාර්ය මණ්ඩලය හා සැසඳීමේ දී තනතුරු 46 ක් පුරප්පාඩුව පවතින අතර මින් තනතුරු 27 ක්ම විධායක මට්ටමේ තනතුරු විය.
- (ආ) 2012 මාර්තු 01 දින සිට මාස 06ක කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව මාධ්‍ය සම්බන්ධීකාරක ලෙස පුද්ගලයකු බඳවා ගෙන තිබුණු අතර ඔහුට මාසිකව රු.15,000 ක් බැගින් මාස 06 ක් සඳහා රු.90,000 ක දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි. නිලධාරියාගේ පැමිණීම හා පිටවීම සහ කාර්ය සම්බන්ධයෙන් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යායුතු බවට හා ගෙවීම් කිරීමට පෙර ඔහු විසින් කරනු ලැබූ වැඩ සහ පැමිණීම හා පිටවීම පරීක්ෂා කළයුතු බවට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් උපදෙස් ලබා දී තිබුණද එවැනි ලේඛනයක් පවත්වා ගෙන ගොස් නොතිබුණු බැවින් පැමිණීම හා පිටවීම සහ කරනු ලැබූ කාර්යයන් පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීමකින් තොරව ගෙවීම් කර තිබුණි.
- (ඇ) වැඩ පැවරුමක් මත බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ බස් ධාවන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා නිලධාරීන් පස්දෙනෙක් 2012 සැප්තැම්බර් 17 දින සිට බඳවා ගෙන තිබූ අතර ඔවුන්ට දිනකට රු.750 බැගින් දීමනාවක් ගෙවීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතියක් ලබාගෙන තිබුණි. පෙර අවස්ථාවකදීද මෙම කාර්ය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත තිදෙනෙක් බඳවා ගෙන තිබූ අතර ඔවුන්ට දිනකට රු.1250 ක දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි. මොවුන්ගේ තනතුර උපදේශක හා සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් වූ අතර 2012 අප්‍රේල් 05 සිට කළමනාකාර සහකාර වශයෙන් වෙනස් කර තිබූ අතර 2012 සැප්තැම්බර් 17 දින බඳවා ගත් එම නිලධාරීන් පස් දෙනාට රාජකාරී පැවරීමක් අධ්‍යක්ෂ(ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ) විසින් සිදුකර නොතිබුණි.
- (ඈ) කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බැස්ටියන් මාවතේ ආරක්ෂක කටයුතු හා සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් 2012 අගෝස්තු 01 දින සිට මාස හයක කාලයකට දිනකට රු. 1500 ක් හා මසකට රු.18,000ක ඉන්ධන දීමනාවක් ද ගෙවීමට යටත්ව නිලධාරියෙකු පත්කර තිබූ අතර එවැනි කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවාගත් නිලධාරීන්ට ඉන්ධන දීමනාවට හිමිකම් නොමැති වුවද එසේ ගෙවා තිබුණි. තවද, බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ බස් ධාවන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා නිලධාරීන් 9 දෙනෙකුද පත්කර තිබුණි. මෙම බඳවා ගැනීම් සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කර තිබුණ ද එහි සඳහන් කාලසර්විච්ඡේදය තුළ ළඟා කර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු හා ඉලක්කයන් පැහැදිලිව හඳුනාගෙන සකස්කළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් නොවුණි.
- (ආ) 2012 වර්ෂය තුළ නිකුත් කිරීමට අපේක්ෂිත නව මගී සේවා අවසරපත්‍ර සංඛ්‍යාව කොතෙක්ද යන්න හා නව මාර්ගයන් මොනවාද යන්න සැලසුම් කිරීමක් හෝ සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි ඇතුළත් කිරීමක් හෝ කර නොතිබුණි.

5.2 අභ්‍යන්තර විගණනය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර විගණන අංශයක් ක්‍රියාත්මක වුවද ඊට අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කරවා ගෙන බඳවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබූ හෙයින් අංක 133(1) හා (2) යන මුදල් රෙගුලාසිවලට අනුව කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර විගණනයේ පරමාර්ථ ඉටුකර ගැනීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන ඒකකයේ කාර්යයන් නිසි පරිදි පවත්වා ගෙන යාමට නොහැකි වී තිබුණි.

5.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා අයවැය ලේඛනයක් පිළියෙල කර තිබුණ ද එම අයවැය ලේඛනය ගිණුම් වර්ෂය අවසානයේ දී නැවත වරක් සංශෝධනය කර අයවැය ලේඛනයේ විචලතාවයන් අවම කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි. වර්ෂය තුළ අවස්ථා දෙකක දී වැය ශීර්ෂ 09 කට අදාළව අයවැය ගත ප්‍රමාණය රු.4,452,359 කින් ඉක්මවා ගොස් තිබුණු එම මුදල ව්‍යර්ජිත වියදම් තුළට අන්තර්ග්‍රහණය කර තිබුණි.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2012 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

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විමසුමේ සඳහන් පරිදි සමාලෝචිත වර්ෂයේ දැයට කිරුල සඳහා වූ වියදම සමාජීය වශයෙන් ගුණාත්මක බස් සේවාවක් සැපයීම යන ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කර ඇති අතර ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ඇත.

2.2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

(අ) විගණන විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක 2 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2. ඡේදය අනුව තාවකාලික අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලීම් කර ඇත. (අදාල ලිපියේ පිටපත විගණකාධිපතියේ අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

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

(ආ) මෙම මුදල අත්තිකාරමක් වශයෙන් ලබාගත්තේ උත්සව කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය වියදම් වෙක්පත් මගින් හෝ වෙනත් ආකාරයකින් ගෙවීම්කිරීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් සකස්කරගැනීමට තරම් ප්‍රමාණවත් කාලයක් උත්සව කටයුතු සංවිධානය කිරීම සඳහා නොතිබූ බැවින්ය. මෙය ඉතා හදිසියෙන් සංවිධානය කල උත්සවයකි. මෙම උත්සවය සඳහා වියදම රුපියල් 739,161.05 ක් වූ අතර ඉතිරි රුපියල් 160,838.95 ක මුදල නැවත් ගිණුම් අංශයට ගෙවා ඇත.

එසේ වුවත් මේ වන විට විමසුමේ සඳහන් පරිදි විශාල ප්‍රමාණයන්ගෙන් මුදල් අත්තිකාරම් ලබා දීම නවතා ඇති අතර, අත්තිකාරම් ගෙවීමේදී හැකි සෑම විටම වෙක් පත් මගින් ලබා දීමට කටයුතු කර ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ඇ) කළමණාකාර සේවා චක්‍රලේඛ අංක 30 හි විධිවිධාන අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නව බඳවා ගැනීමේ හා උසස් කිරීමේ පටිපාටිය කළමණාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට යොමු කර ඇත. එහි පවතින අඩුපාඩු සකස් කරමින් පවතින බැවින් නව සංවිධාන ව්‍යුහය සකස් කිරීමට ප්‍රමාද විය. නමුත් දැනට සංවිධාන ව්‍යුහය සකස් කරමින් පවතින අතර එය අවසන් කර කළමණාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් පත් කර අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව ඔබ වෙත ඉදිරිපත් කරන බව දන්වා සිටිමි. තවද, අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසුව එය පැහැදිලිව ආයතනය තුළ ප්‍රදර්ශණය කිරීමට කටයුතු කරන බවද දන්වා සිටිමි.

(ඈ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ එදිනෙදා අත්‍යවශ්‍ය රාජකාරී කටයුතු ඉටු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් සේවක සංඛ්‍යාවක් නොමැති බැවින් නොයෙක් ගැටලු කාරී තත්වයන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවේ. එබැවින් දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් විසින් එක් එක් දෙපාර්තමේන්තු සඳහා අවශ්‍ය සේවක මහතන් සංඛ්‍යාව ඉල්ලුම් කර ලිඛිතව සභාපතිතුමා වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

තවද, උතුරු නැගෙනහිර යුද්ධය අවසන්වීමත් සමඟ එම ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් අලුතින් දිස්ත්‍රික් කාර්යාල මෙන්ම නව ව්‍යාපෘති කිහිපයක්ම ආරම්භ කරන ලදී. එම ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම් සම්බන්ධ කටයුතු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් සේවක සංඛ්‍යාවක් නොමැති බැවින් මෙම කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීම සඳහා විවිධ දුෂ්කරතාවයන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවිය.

මේ සම්බන්ධව පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ පැවැති ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම් කිහිපයකදීම සාකච්ඡා කරන ලදී. ඒ අනුව පුරප්පාඩු පවතින බැවින් ආයතනයේ රාජකාරී කටයුතු කරගෙනයාම සඳහා මෙම නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට තීරණය විය.

තවද, නව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියට අනුමැතිය ලැබී නොතිබූ බැවින් ඉහත සඳහන් කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන එයට විසඳුමක් ලෙස ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත් පදනම මත නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කරන ලදී.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පවතින බඳවාගැනීමේ පටිපාටිය අනුව IV ශ්‍රේණිය සඳහා විධායක නිලධාරීන් 05 දෙනෙකු සහ පහලම ලිපිකරු ශ්‍රේණිය 16 දෙනෙකු බඳවා ගැනීමට 2012.05.02 වෙනි දින පැවැති අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීමේදී අනුමැතිය ලබා දී ඇත. ඒ අනුව විධිමත් සම්මුඛ පරීක්ෂණයක් පවත්වා ලිපිකරුවන් පමණක් 21 දෙනෙකු බඳවා ගන්නා ලදී.

ධාවන දෙපාර්තමේන්තුවේ අත්‍යවශ්‍ය රාජකාරී කටයුතු සඳහා ප්‍රමාණවත් නිලධාරීන් සංඛ්‍යාවක් නොමැති බැවින් එදිනෙදා රාජකාරී කටයුතු ප්‍රමාද වේ. තවද, යෝජිත බඳවා

ගැනීමේ සහ උසස්වීම් පටිපාටිය සකස්කරමින් පවතින නිසා සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත සෙසු නිලධාරීන් කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවා ගැනීමට සිදුවූ බව දන්වා සිටිමි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්ය සාධනය

(අ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙහෙයවීම යටතේ පවත්වාගෙන යනු ලබන ගැමිසැරිය ව්‍යාපෘතිය දිවයින පුරා ආවරණයවන පරිදි පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ තුළ ක්‍රියාත්මක කරන සේවාවකි. මෙම සේවාවන් සියල්ලම පාහේ අයත් වනුයේ ඒ ඒ පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිවලට වීම නිසා මෙම සේවාවන් පිළිබඳ විශේෂිත වගකීමක් පැවරෙනුයේ එම පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරි වෙතටය.

- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් රජයේ අභිප්‍රාය ඉටුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය සේවාවන් ඇති කිරීමට 2012 වර්ෂයට ඉලක්කගත සේවා 82 ඉක්මවා යන පරිදි ලබාදීමට ටෙන්ඩර් මගින් ඉල්ලුම්පත් කැඳවා ඇති අතර ඒ සඳහා පුද්ගලයන් ඉදිරිපත් නොවීම. ඉදිරිපත්වූ අය ක්‍රියාත්මක නොවීම, හා සේවා ආරම්භ කල ඇතැම් ධාවකයින් නිසිපරිදි සේවා ලබා නොදීම නිසා අවලංගු කිරීම යන කරුණු හේතුවෙන් ඔබගේ විගණන දිනය වන විට සේවා 21 ක් ලෙස අප වාර්තා තුළ සටහන්ව පැවතුනි.
- ටෙන්ඩර් අංක 2012-1 මගින් සේවා 37 සඳහා ඉල්ලුම්පත් කැඳවූ නමුත් ඒ සඳහා පුද්ගලයන් 24 දෙනෙකු ඉදිරිපත් වී තිබුණි. එයින් ද නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා සේවා 18 ක් අවලංගු කරන ලදී.
- නැවත වරක් ඉහත 2011-1 ටෙන්ඩරයේ පුද්ගලයන් ඉදිරිපත් නොවූ සේවා 13 ක් සහ නව සේවා 3 ක් සහිතව සේවා 16 ක් සඳහා 2012-1 යටතේ ටෙන්ඩර් කැඳවූ නමුත් එහිදී ද පුද්ගලයන් 2 ක් පමණක් ඉදිරිපත් විය. මේ වන විටත් ඔවුන් ද සේවාවන් නිසිපරිදි ක්‍රියාත්මක වන බවත් දක්නට නොමැත.
- 2012 - අංක 2 මගින් නැගෙනහිර පළාත තුළ සේවා 13 ක් සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවූ නමුත් 9 ක් පමණක් ඉදිරිපත් විය. එයින් ද මේ වන විට නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවන සේවා කිහිපයක් පිළිබඳව අධීක්ෂණයේදී අනාවරණය වී ඇත.

2012 - අංක 3 මගින් වයඹ පළාත සඳහා සේවා 18 වශයෙන් ලබාදීමට මූලික පියවර වශයෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවා අවශ්‍ය කටයුතු සුදානම් කරනු ලැබූව ද ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු මෙතෙක් පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින් අප වෙත එවා නැත.

(ආ) 2012 වසරේ සමාගම් 05 ක් ලියාපදිංචි කිරීමේ කටයුතු අවසාන වූ නමුත් ඉන් 2012 වසර තුළදී සී/ස හලාවත මගී ප්‍රවාහන සමාගම සහ සී/ස වච්චියාව මගී ප්‍රවාහන සමාගම සිට කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

ඉතිරි සමාගම් 03 වන සී/ස ගාල්ල මගී ප්‍රවාහන සමාගම, සී/ස නුවරඑළිය මගී ප්‍රවාහන සමාගම සහ සී/ස මහනුවර - කොළඹ (සුබෝපහෝගී සේවා) මගී ප්‍රවාහන සමාගම ලියාපදිංචි කළ නමුත් එම සමාගම්වල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ඒවා ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකර නොමැත.

මෙම සමාගම් අතුරින් සී/ස නුවරඑළිය මගී ප්‍රවාහන සමාගම පමණක් ප්‍රමාදවී 2013 වසරේදී ආරම්භ කර ඇති අතර සී/ස ගාල්ල මගී ප්‍රවාහන සමාගම ඉදිරියේදී විවෘත කිරීමට නියමිතව ඇත.

4.2 මතභේදයට තුඩුදෙන ගණුදෙනු

(අ) ටෙන්ඩර් අංක 15 යටතේ 2011.07.04 වන දින අධිවේගී අධිසුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවනයට සුදුසු පුද්ගලයන් තෝරා ගැනීම සඳහා ටෙන්ඩර් පත් කැඳවන ලදී. ඒ අනුව පුද්ගලයන් 30 ක් විසින් ටෙන්ඩර්පත් ඉදිරිපත් කළ අතර මූලික වටය සඳහා සමීක්ෂණ තොරතුරු පදනම් කරගනිමින් බස් රථ 05ක් යෙදවීමට තීරණය කරන ලදී. ඉහලම ටෙන්ඩර් ගාස්තු ඉදිරිපත් කළ අයදුම්කරුවන් හත්දෙනා ඔවුන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මිල ගණන් අනුව අවසරපත්‍ර ලබාගැනීම ලිඛිතව ප්‍රතික්ෂේප කළ හෙයින් ඉන් පසුව වැඩිම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ඉල්ලුම්කරුවන් තිදෙනාට අයත් බස් රථ 05ක් සඳහා මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරන ලදී.

මෙහිදී ටෙන්ඩර් ගාස්තුව වන රු.740,000.00 සිට පිළිවෙළින් ඔවුන් ඉදිරිපත් කළ මිල ගණන් අනුව අදාළ මුදල් අයකර මගී සේවා අවසරපත්‍ර 05 නිකුත් කිරීමට කටයුතු කරන ලදී. එසේ නිකුත් කරන ලද මගීසේවා අවසර පත්‍ර 05 මගින් ධාවනය වූ බස් රථ 05 සඳහා අධිවේගී මාර්ගයේ පැවති ඉල්ලුම අනුව ප්‍රමාණවත් නොවන බව 2012.02.17 සිට 2012.07.21 දක්වා විශ්ව විද්‍යාල සිසුන් යොදවා කරන ලද සමීක්ෂණයන්ගෙන් අනාවරණය විය. එබැවින් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සේවාවන් කාර්යක්ෂමව හා ගුණාත්මක භාවයෙන් ඉහල මට්ටමක පවත්වාගෙන යාම සඳහා තවත් බස් රථ 08 ක් සඳහා අවසර පත්‍ර ලබා දීමට තීරණය කරන ලදී.

ඒ අනුව අංක 05 ටෙන්ඩරය අනුව යමින් අවසරපත්‍ර ලබාගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් වූ තිදෙනාගෙන් වැඩිම මිල ඉදිරිපත් කළ රු.740,000.00 මිලට අනුව 2012 වාර්ෂික විගණන වාර්තාවේ සඳහන් බස් රථ 08ක් සඳහා නව අවසර පත්‍ර වශයෙන් නොව මාර්ග සංශෝධන වශයෙන් මෙම අවසර පත්‍ර ලබා දෙන ලදී. 2012.02.17 සිට 2012.02.21 දක්වා සිදු කරන ලද සමීක්ෂණයෙන් අනාවරණය වූ කරුණු අනුව තනි පුද්ගලයෙකුට මෙම මාර්ගය සඳහා

අවසරපත්‍ර ලබා දීම සුදුසු බව නිර්දේශ කර ඇති බැවින්ද, එසේම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින්ද තනි පුද්ගලයෙකුට මෙම මාර්ගය සඳහා අවසරපත්‍ර ලබා දීම සුදුසු බව නිර්දේශ කර ඇති බැවින් සහ බස් රථ ධාවකයින් ප්‍රමාණය වැඩිවත්ම අනෙකුත් අන්තර් පළාත් සේවාවන්ට මෙන් ගැටුම්කාරී තත්ත්වයන් ඇතිවීම වලක්වා ගනිමින් මගී ජනතාවට ගුණාත්මක හා කාර්යක්ෂම මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීම සඳහා දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ දැනට බලපත්‍ර ලබා දී ඇති පුද්ගලයින්ටම නව අවසර පත්‍ර ලබා දීමට තීරණය කරන ලදී. ටෙන්ඩර් කිරීමකින් තොරව නව මගී සේවා අවසර පත්‍ර ලබා දීමට නොහැකි බැවින් ඔවුන් සතුව වෙනත් මාර්ග වල ධාවනය වූ බස් රථ සඳහා නිකුත් කොට තිබූ මගී සේවා අවසර පත්‍ර සඳහා මාර්ග සංශෝධනයන් හා සේවා සංශෝධනයන් ලබාදෙමින් නව අවසරපත්‍ර ලබා දීමට සිදුවිය. එම මාර්ග සංශෝධනයන් හා සේවා සංශෝධනයන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමත කල ක්‍රමවේදය අනුව ලබා දුන් බවද, සඳහන් කරමි.

ටෙන්ඩර් අංක 15 අනුව ඉදිරිපත් කරන ලද වැඩිම මිල රු. 2,000,000.00 වුවත් එම මිලට මගී සේවා අවසර පත්‍රය ලබා ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප වූයෙන් රු.740,000.00 මිල සිට මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ අනුපිළිවෙළ අනුව මූලික අවස්ථාවේදී අවසරපත්‍ර 05ක් නිකුත් කරන ලදී. ඒ අනුව යමින් අධිවේගී මාර්ගය සඳහා වැඩි ධාවක මහතුන් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධවීම වළක්වා ගැනීම සඳහා ඉහත ටෙන්ඩරයේ බලපත්‍රලාභීන් වෙතම උපරිම මිල යටතේ මෙම අවසරපත්‍ර 08ද නිකුත් කිරීම තුළින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ආර්ථිකමය වශයෙන් හානියක් සිදුවී නොමැති බවද වැඩිදුරටත් පෙන්වා දෙමි.

ආදායම් ඉපයීමට වඩා මගී ජනතාව වෙත කාර්යක්ෂම, ගුණාත්මක හා ආරක්ෂිත මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම මෙන්ම එය පවත්වා ගෙන යෑම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති මූලික වගකීම හා කර්තව්‍යද වන බවද මෙහිදී සඳහන් කරමි.

(ආ) 2012 වර්ෂයේ නිකුත් කරන ලද බලපත්‍ර 22 ගරු පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍ය සී.බී. රත්නායක මැතිතුමාගේ අනුමැතිය යටතේ පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත යොමුකරන ලද නාම ලේඛනය යටතේ නිකුත් කරන ලදී.

(එහි පිටපතක් විගණකාධිපතිගේ අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

2012.05.31 දිනෙන් පසු බලපත්‍ර 02ක් නිකුත් කිරීම සඳහා හේතු වූයේ එම මාර්ගයන්හි පවතින මගී අවශ්‍යතාවයයි. එම බලපත්‍ර 02ද ඉහත නාම ලේඛනයට අනුව නිකුත් කරන ලදී. එහිදී එම නාම ලේඛනයේ නම් සඳහන් පුද්ගලයන් දෙදෙනෙකු විසින් තමා වෙනුවට අදාල එම පුද්ගලයන් සඳහා අවසර පත්‍ර පිරිනැමීම සිදුකරන ලෙස කරන ලද ඉල්ලීම අනුව අයි.

ජී.විතාරණ මහතා සහ බී.එස්. ජූඩ් මහතා වෙත මාණ්ඩලීය ආචරණ අනුමැතියට යටත්ව එම අවසර පත්‍ර නිකුත් කර ඇත. ඒ අනුව මෙම අවසර පත්‍ර සඳහා 2013.04.18 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී ඇත. (අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියේ පිටපතක් අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත)

(ඇ) අයිතිය විධිමත් කිරීම යටතේ බස් රථ පැවරීම කරනු ලබන්නේ මගීසේවා අවසර පත්‍රය නිකුත් කර අවම වශයෙන් මාස 03ක්වත් බස් රථය ධාවනයේ යෙදවීමෙන් පසුවය. නමුත් මෙම මගීසේවා අවසර පත්‍ර ඒ වන විට නිකුත් කර තිබූ ඒවා නොවන බැවින් අයිතිය විධිමත් කිරීමක් සිදු කළ නොහැකිය. එහිදී එම නාම ලේඛනයේ නම් සඳහන් පුද්ගලයන් විසින් තමා වෙනුවට අදාළ එම පුද්ගලයන් සඳහා අවසර පත්‍ර පිරිනැමීම සිදුකරන ලෙස කරන ලද ඉල්ලීම අනුව මෙම අවසර පත්‍ර පිරිනමා ඇත.

2010 අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව යටතේ ලබාදුන් අවසරපත්‍ර සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලද ටෙන්ඩර් මිල ගණන් අයකරන ලදී. එහෙත් එම මිල ගණන් පවා ගෙවා ගැනීමට නොහැකි බවට බස් ධාවක මහතන් විසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට පැමිණිලි කර ඇති අතර සමහර බලපත්‍ර ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත භාර දී ඇත.

(ඈ) අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 10/2374/445/077 යටතේ උතුරු නැගෙනහිර සඳහා කොළඹ සහ පිට පළාත්වල සිට මගී ප්‍රවාහන සේවාව සඳහා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට ලබා දී තිබෙන අනුමැතිය යටතේ මෙම මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කර ඇත.

(ඉ) ජාගකොස දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය මෙම ගොඩනැගිල්ලේ ස්ථාපිත කිරීමට තීරණය කර ඇති බැවින් එම තීරණය මත මෙම ගොඩනැගිල්ල ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් අලුත් වැඩියා කිරීම් සිදුකිරීම කල හැකි බව පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමාගේ 2011.03.04 දිනැති ලිපිය මගින් දැන්වූ බැවින් එම අනුමැතිය මත අලුත් වැඩියා කිරීම් කරන ලදී.

මෙම ගොඩනැගිල්ලේ අයිතිය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතුව නොපවතින බැවින් නුවර එළිය නිවාඩු නිකේතනයට අවශ්‍ය ගෘහ භාණ්ඩ ඇතුලු බඩු බාහිරාදිය වෙනුවෙන් ජාගකොස අරමුදල් වියදම් කිරීම සඳහා ලේකම්තුමාගෙන් අනුමැතිය සහ උපදෙස් ඉල්ලා සිටින ලදී.

ලේකම්තුමා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමුකර , අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තීරණය අනුව කටයුතු කරන ලෙස දන්වා සිටින ලදී.

ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද අතර 2012.04.05 වෙනි දින පැවැත්වූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මත මේ සඳහා රු 656,467/-ක මුදලක් අනුමත කරන ලද බැවින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත ගෘහ භාණ්ඩ ඇතුලු බඩු බාහිරාදිය වෙනුවෙන් මෙම මුදල වැය කල බව දන්වා සිටිමි.

4.3 ආර්ථික නොවූ ගණුදෙනු

ආපනශාලා ඉදිකිරීම සඳහා සුදුසු ඉඩම් ඇති ආයෝජකයින්ට මේ සඳහා ඉදිරිපත්වන ලෙස සඳහන්කරමින් පුවත්පත් දැන්වීමක් පලකල අතර මේ සඳහා ආයෝජකයන්ගෙන් ප්‍රතිචාරයක් නොලැබුණි. මේ සඳහා ආයෝජකයන්ගේ උනන්දුවක් නොමැති බවට තීරණය කිරීමට සිදුවිය. එබැවින් මෙම ක්‍රමවේදය යටතේ මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපහසු තත්ත්වයක් උදාවූ බැවින් ඒ සඳහා වෙනත් ක්‍රමවේදයන් වෙත අවධානය යොමුකිරීමට තීරණයකරන ලදී. ඒ අනුව සැලසුම්කල පරිදි ආපනශාලා ඉදිකිරීම ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි විය.

4.4 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

(අ) (ආ)

විමසුමේ සඳහන් කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාලව 2011 මැයි මස 05 වන දින භාෂා තුනෙන්ම පුවත්පත් දැන්වීම් පල කරන ලද අතර, එහිදී ප්‍රතිචාර දක්වන ලද්දේ ආයතන තුනක් පමණි. එයින් අඩුම මිල ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ මවිදු කන්ස්ට්‍රක්ෂන් වෙතිනි. ඒ අනුව, අඩුම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කල මවිදු කන්ස්ට්‍රක්ෂන් වෙත තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශය වන ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් ප්‍රදානය කරන ලදී. (මෙය බැස්ටියන් මාවතේ වැසිකිලි පද්ධතියක් නවීකරණය කිරීමත් නිසා ICTAD ලියාපදිංචි කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මීට ඉදිරිපත්වීමේ අඩුවක් දක්නට ලැබිනි.) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ වැසිකිලි පද්ධතිය අධික මගී සංඛ්‍යාවක් භාවිතා කරනු ලබයි. එබැවින්, මෙම වැසිකිලි පද්ධතිය නවීකරණය කිරීමේදී ඇති වූ අධික මගී තදබදය සලකා කොටසින් කොටස අළුත්වැඩියා කිරීමට සිදුවිය.

එසේම වැසිකිලි පද්ධතිය අංක 02 හි අමතර වැඩ සඳහා රු.636,319.80 ක් සඳහා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගෙන් අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇත.

වැසිකිලි පද්ධතියේ පළමු කොටසේ කාන්තා වැසිකිලි පද්ධතිය අවසන් වනතුරු අමතර වැඩවල නිශ්චිත අගයක් ගැනීම අසීරු බැවින් අප්‍රේල් මස ඒ සඳහා සම්පූර්ණ මිනුම් ආපසු ගැනීමට සිදුවිය.

10% කට වඩා අවිනිශ්චිත ප්‍රතිපාදන ඉක්මවන බව පැහැදිලි වන විට අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කිරීමට ප්‍රමාදවීම පහත සඳහන් හේතුද බලපාන ලදී.

- මැයි මාසයේ පසු උපදේශක ඉංජිනේරු සේවා කාලය අවසන් වීම.
- අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ සේවය අත්හිටවීම
- තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව මගින් නැවත සියළු අධ්‍යයනයන් කිරීම.
- තාක්ෂණික කමිටුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම.

බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ පොදු වැසිකිලි පද්ධතිය අළුත්වැඩියා කර අවසන් වීමේදී මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව ඉක්මවා යන්නට හේතුවන ප්‍රධාන කරුණු පහත සඳහන් වේ.

1. අලුතින් අංග එක් කිරීම.
2. ප්‍රමාණයන් වැඩිවීම.
3. පිරිවිතරයන් වෙනස්වීම යනාදිය වේ.

1.1 අලුතින් එක් කරන ලද ප්‍රධානම අංගය වූයේ කාන්තා වැසිකිලි පද්ධතියේ ඉදිරි බැම්මක් ඉදිකර දොරෙහි පිහිටි ස්ථානය වෙනස් කිරීම.

පෙර දොර පිහිටි ස්ථානය අනාරක්ෂිත හා නුසුදුසු ස්ථානයක පිහිටි බැවින් ඉදිරියෙන් බැම්මක් ඉදිකර දොරෙහි පිහිටීම වෙනස් කරන ලදී.

මෙහිදී සක්ක බැම්බි,බිත්ති,ප්ලාස්ටර් යන අංග එක් වූ අතර පින්තාරු,ටයිල්,ඉලෙක්ට්‍රිකල් යන අයිතමයන් ප්‍රමාණයන් හි වැඩිවීමක් සිදුවිය.

මෙම වෙනස් කිරීම අළුත්වැඩියා කරගෙන යාමේදී මතු වූ අවශ්‍යතාවයක් බැවින් මූලික ඇස්තමේන්තුවේ ඇතුළත් නැත.

කැඩ්ගිය වැහිපිහිලි ගැලවීමේදී දිරාපත්ව තිබූ වඩිමිබූ කැඩි වෙන්වූ බැවින් අලුතින් වඩිමිබූ සවිකිරීමට සිදුවිය. තවද වැහිපිලි මූලික ඇස්තමේන්තුවට ඇතුළත් නොවූ අතර එයද අලුතින් එක්කර ගත් අංගයකි.

2.1 හි සඳහන් කරන ලද ප්‍රමාණයන් වැඩිවූවන්ට අමතරව අපද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධතියේ නල ප්‍රමාණයන් ද ජලය බෙදා හැරීම සඳහා නල ප්‍රමාණයන්ද වැඩි වී ඇත.

2.2 වැසිකිලි පද්ධතියට පිටතින් වූ අපද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වන තත්වයක ඇතැයි මූලික ඇස්තමේන්තු සැකසීමේදී උපකල්පනය කර තිබූ අතර නල අවහිරතා හේතුවෙන් එම පයිප්ප වෙනුවට පයිප්ප යෙදීමට සිදු වූ අතර අමතර මැන් හෝල් මෙන්ම ගලිද යෙදීමට සිදුවී ඇත.

2.3 අනෙකුත් ප්‍රමාණයන් වැඩිවීම පිළිබඳව මූලික ඇස්තමේන්තුව සකස් කරන ලද උපදේශක ඉංජිනේරු (ශ්‍රී ලංගම හිටපු ප්‍රධාන ඉංජිනේරු) පැවසුවේ මෙම වැසිකිලි පද්ධති දෙක තිබූ තත්වය මත නිවරදි මිනුම් ගැනීමට ඉතාමත් අපහසු වූ බවයි.

3.1 පිරිවිතරයන් ප්‍රධාන වශයෙන් වෙනස් වී ඇත්තේ දොරවල් සඳහාය. මූලික ඇස්තමේන්තුවේ සඳහන්ව ඇත්තේ සාමාන්‍ය වැසිකිලි දොරවල් වලට සරිලන ඇලුමිනියම් තහඩු කැපීම සහ සොරකම් කිරීමේ සම්භාවිතාවය වැඩි බැවින් “ Aluminum Composite Panel Sheet” බවට පිරිවිතරයන් වෙනස් කරන ලදී.

ඉහත සඳහන් සියළුම වෙනස්වීම් මෙම ව්‍යාපෘති භාරව සිටි උපදේශක ඉංජිනේරු ටී.වී. සිල්වා මහතා විසින් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇති අතර ඊට පසු කෙරුණු හා කෙරීමට ඇති වැඩ සියල්ලම සඳහා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවෙන් අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇති අතර මෙම අමතර වැඩ සඳහා අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමාගෙන් 2013/04/02 දිනැති ලිපියෙන් අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇත.

4.5 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති

පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ යෙදෙන අන්තර් පළාත් බස් රථ වලට පෙර ගෙවුම් කාඩ්පත් හඳුන්වාදීම සඳහා 2012.08.03 දින පුවත්පත් දැන්වීමක් (EOI) පල කරන ලද අතර ඒ සඳහා ආයතන 20ක් සිය අභිලාෂය ප්‍රකාශ කරමින් ඔවුන්ගේ යෝජනා ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

ප්‍රථම වතාවට පෙර ගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමය ලංකාවේ පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යොදාගැනීමක් නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා පත්කර තිබූ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවට මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් අත්දැකීම් නොමැති නිසා විශේෂඥ උපදෙස් ලබාගැනීමට තීරණය වූ බැවින් එම යෝජනා මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ පරිගණක හා ඉංජිනේරු අංශය වෙත යොමුකරන ලදී.

එමෙන්ම මේ සම්බන්ධයෙන් වූ ව්‍යාපාරික යෝජනා ඇගයීම සඳහා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර අධ්‍යයන අංශය වෙත යොමුකරන ලදී.

ඒ අනුව එම සියලුම ඇගයීම් වාර්තා සලකා බලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ ඒකමතික තීරණයට අනුව පළමු ස්ථානයට තේරී පත් වූ ලිස්වින් ටෙක්නොලොජීස් (පුද්) සමාගමට මෙම පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවසර දෙන ලදී.

නමුත් ලිස්වින් ටෙක්නොලොජීස් (පුද්) සමාගමේ පැවති අභ්‍යන්තර ගැටලුවක් හේතුකොටගෙන පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් ව්‍යාපෘතිය මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවුණි.

ඉහත කරුණ සම්බන්ධයෙන් සමාගම් රෙජිස්ටාර් කාර්යාලයෙන් තොරතුරු කැඳවා ඇති අතර එම විස්තර ලැබුන පසු ඒ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි පියවර ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

4.6 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් කොමිෂන් සභාවේ සම්පත්

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමාගේ ඉල්ලීම අනුව විමසුමේ සඳහන් රියදුරන් දෙදෙනා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත තාවකාලිකව මුදාහැර ඇති අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය හා එම රියදුරන් දෙදෙනාගේ වැටුප් හා දීමනා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමේ පදනම මත මෙම මුදා හැරීම සිදු කර ඇත.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

(අ) කළමනාකරණ සේවා අංක 30 වකුලේඛයේ විධිවිධාන අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ගෙන ඇත.

දැනට ඒ අනුව නව උසස්වීම් සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සකස් කෙරෙමින් පවතින අතර ඒ අනුව ආයතනයේ පුරප්පාඩු පිරවීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සඳහා සටහන් කරගත් බව දන්වා සිටිමි.

(ආ) ඩී.ඩී.හසින අකලංක ඩැයලගේ මහතා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත 2012 මාර්තු මස 01 වෙනි දින සිට මාස 06ක කාල සීමාවක් සඳහා මසකට රු 10,000/-ක දීමනාමක් මත අර්ධ කාලීනව සේවයේ යොදවන ලදී. මොහු විසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ඉටුකරන කාර්යභාරය පිළිබඳව ගුවන් විදුලිය, රූපවාහිනිය සහ පුවත් මගින් රටට සහ මහජනතාව වෙත ප්‍රකාශ කිරීම නිසා ඉහල ප්‍රතිචාරයක් ලැබුණු බැවින්ද, සියලුම මාධ්‍ය කටයුතු ආවරණය කරන බැවින්ද, 2012 ජූනි මස 01 වෙනි දින සිට බලපවත්වන පරිදි මොහුගේ දීමනාව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත රු 15,000/- දක්වා වැඩිකර ගෙවීමට කටයුතු කරන ලදී.

මෙම දීමනාව මාසිකව ලබාගැනීම සඳහා මොහු විසින් අදාල මාසය තුළ කරන ලද කාර්යයන් දක්වා දිනවරියා සටහන් මා මගින් සහකාර අධ්‍යක්ෂ වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

කාර්යාලයේ රාජකාරී කරන අවස්ථාවලදී ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍රයේ පැමිණීම සහ පිටවීම සටහන් කරන ලෙසට මොහුට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබාදී ඇති බව දන්වා සිටිමි. තවද ආයතනය විසින් සංවිධානය කරනු ලබන මාර්ග ආරක්ෂාව යටතේ පවත්වනු ලබන සම්මන්ත්‍රණ සහ ගැමි සැරිය, සිසු සැරිය ව්‍යාපෘති යටතේ දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශ වල සංවිධානය කරනු ලබන උත්සව පවත්වන අවස්ථාවලදී හසින අකලංක ඩැයලගේ මහතා මාධ්‍ය සම්බන්ධීකාරක කටයුතු මෙහෙයවනු ලැබේ. එම අවස්ථාවලදී ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍රයේ සටහන් කිරීමට නොහැකි

වේ. හසින අකලංක මහතාට ගෙවීම් කටයුතු කිරීමේදී ඔහු විසින් කරන ලද කාර්යයන් මා විසින් අනුමත කල පසු ගෙවනු ලබන බවද දන්වා සිටිමි.

(ඇ) වැඩ පැවරුමක් මත බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ බස් ධාවන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත මාස 06 ක කාල සීමාවකට නිලධාරීන් පස් දෙනෙකු බඳවා ගන්නා ලදී. ඔවුන්ගේ මාස 06 ක කාල සීමාව අවසන් වූ පසු බැස්ටියන් මාවත කළමණාකාර විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය සාධන වාර්තා නිරීක්ෂනය කිරීමෙන් පසුව ඔවුන් විසින් ඉටු කරන ලද රාජකාරී සම්බන්ධව සැඟිමකට පත් වූ බැවින් සේවා කාලය දීර්ඝ කිරීම සඳහා 2013 පෙබරවාරි මස 18 වෙනි දින පවත්වන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට මාණ්ඩලික පත්‍රිකාවක් යොමු කරන ලදී.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයද මෙම නිලධාරී මහතාගේ කාර්ය සාධන වාර්තාවන්ද නිරීක්ෂණය කර පෙර කොන්දේසි යටතේම දිනකට රු 750/- බැගින් දින 20 ක උපරිමයකට යටත්ව දීර්ඝ කර ඇති බව දන්වා සිටිමි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත දිනකට රු 1,250/- ක දීමනාවක් මත දින 20 ක උපරිමයකට යටත්ව උපදේශක වශයෙන් බඳවා ගත් නිදෙනාගෙන් බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ බස් ධාවන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් උපදේශක සේවාවක් අවශ්‍ය නොවන බව තීරණය කිරීමෙන් පසුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත කරුණු ඉදිරිපත් කරන ලදී. ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2012.04.05 වෙනි දින සිට බලපවත්වන පරිදි තනතුර පමණක් කළමණාකාර සභාකාර වශයෙන් වෙනස් කරන ලදී.

බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලය පැය 24 පුරාම විවෘතව පවතින බැවින් සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත 2012.09.17 වෙනි දින සිට නිලධාරීන් 05 දෙනෙකු වැඩ පැවරුමක් මත බඳවා ගෙන ඇත. අධ්‍යක්ෂ (ධාවන) විසින් රාජකාරී ලැයිස්තු මෙම නිලධාරීන් 05 දෙනාට ලබාදී ඇති බව දන්වා සිටිමි.

මින් ඉදිරියට ඔවුන් විසින් ඉටු කරන ලද කාර්යයන් ඇතුළත් වාර්තාවේ විස්තරාත්මකව ඉටුකරන ලද කාර්යයන් දක්වන ලෙස උපදෙස් ලබාදුන් බව දන්වා සිටිමි.

කළමනාකාර සේවා අංක 30 වකු ලේඛනය අනුව උසස්වීම් සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය අනුමත කර ගැනීම සඳහා කළමණාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට යොමු කර ඇත . එම පටිපාටිය මෙතෙක් අනුමත වී නොමැති බැවින් බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලය සඳහා සේවකයින් බඳවා ගැනීමට නොහැකි වී ඇත.එම නිසා එම කාර්යාලයේ සේවාවන් ඉටු කර ගැනීම සඳහා උසස්වීම් සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියට අනුමැතිය ලැබෙන තෙක් පමණක් වැඩ පැවරුමක් මත මෙම සේවකයින් සේවයේ යෙදවීමට සිදුවී ඇත.

(ඇ) 2012 අගෝස්තු මස 01 වෙනි දින සිට සය මසක කාල සීමාවකට දිනකට රු 1,500/- බැගින් මසකට දින 20 ක උපරිමයකට යටත්ව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ආරක්ෂක කටයුතු සහ විමර්ශන කටයුතු සම්බන්ධීකාරක ලෙස ආර්.ඩබ්.එම්. ස්වර්ණසිංහ මහතා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත සේවයේ යොදවන ලදී. ඔහුට ලබා දී ඇති කාර්ය ලැයිස්තුවට අනුව බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලයේ සහ ජාගකොස ප්‍රධාන කාර්යාලයේ කාර්යයන් ඉටු කළ යුතුය.

ආර්.ඩබ්.එම්. ස්වර්ණසිංහ මහතාගේ සේවය වැඩ පැවරුමක් මත 2013.02.01 දින සිට 2013.07.31 දක්වා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත දීර්ඝ කර ඇති බව දන්වා සිටිමි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත මොහුට රු 18,0000/- ක ඉන්ධන දීමනාවක් ගෙවනු ලැබේ.

බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලය සඳහා නිලධාරීන් සේවයේ අවශ්‍යතාවය මත හැකි ඉක්මණින් බඳවා ගැනීමට සිදුවූ බැවින් කළමණාකාර සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට නොහැකි විය. ඉදිරියේදී ඒ සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන බව දන්වා සිටිමි.

5. ගිණුම් කටයුතු භාවය සහ යහපාලනය

5.1 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

(අ) 2012 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම කාර්තුමය වශයෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු සහ ඉලක්ක කරා ලඟා වන ආකාරයට සකස් කර ඇත.

කෙසේ වෙතත් 2013 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී මෙම අඩුපාඩුව මගහරවාගෙන අපේක්ෂිත අරමුණු සහ ඉලක්ක පැහැදිලිව හඳුනාගෙන සකස් කර ඇත.

(ආ) 2012 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ නිකුත් කිරීමට අපේක්ෂිත නව මගී සේවා අවසර පත්‍ර සංඛ්‍යාව සඳහන් කර නොමැත. නමුත් 2013 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ මෙය පැහැදිලිව හඳුනාගෙන ඇත.

5.2 අභ්‍යන්තර විගණනය

අභ්‍යන්තර විගණන අංශය සඳහා නියමිත කාර්ය මණ්ඩලයක් මෙතෙක් අනුමත වී නොතිබුණි. නමුත් දැනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සිටින කාර්ය මණ්ඩලයේ නිලධාරීන්ගෙන් අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ කාර්යයන් සිදු කරගනු ලැබේ.

කළමනාකරණ සේවා අංක 30 වකුලේඛයේ විධිවිධාන අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ගෙන ඇති අතර දැනට ඒ අනුව නව උසස්වීම්

සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සකස් කෙරෙමින් පවතින අතර අභ්‍යන්තර විගණන අංශය සඳහා නියමිත කාර්ය මණ්ඩලයක අවශ්‍යතාවය අධ්‍යයනය කර අනුමත කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සඳහා සටහන් කරගත් බව දන්වා සිටිමි.

5.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

විගණන විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව 2012 වර්ෂය වෙනුවෙන් අයවැය ලේඛනයක් පිළියෙල කර ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඇති අතර එම අයවැය ලේඛනය 2012 ගිණුම් වර්ෂය අවසානයේදී නැවත සංශෝධනය කර ඒ සඳහාද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇත.

විගණන විමසුමට අනුව පුනරාවර්තන වියදම් ව්‍යාපෘති වලට අන්තර්ග්‍රහණය කර ඇති අතර එයට හේතු පහත දැක්වේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මුළු කාර්යය භාරයෙන් වැඩි ප්‍රමාණයක් ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන අතර පුනරාවර්තන වියදම් වශයෙන් දරණ වියදම් එම ව්‍යාපෘති සඳහාද අදාල වේ. එක් එක් වියදම සිදු කරන අවස්ථාවේ එය කොමිෂන් සභාවේ හා ව්‍යාපෘති වියදම් වශයෙන් වෙන් කර බෙදා හැරීම ප්‍රායෝගිකව අපහසු කාර්යයක් වන බැවින් නිශ්චිත කාලපරිච්ඡේදයකට වරක් ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් හඳුනාගෙන මෙම වියදම් අදාල ව්‍යාපෘති වලට අන්තර්ග්‍රහණය කෙරේ.

එසේම ඉදිරි අයවැය ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරීමේදී වියදම් ඇස්තමේන්තුගත කිරීමේදී වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලද බව කාරුණිකව දැනුම් දෙමි.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විමසුමේ සඳහන් ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

සභාපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (தேபோஆ)

முகவரி

241, பூங்கா வீதி,

கொழும்பு 05.

இணையத்தளம்

www.ntc.gov.lk

மின் அஞ்சல்

info@ntc.gov.lk

தூரித அழைப்பு

1955

கௌரவ தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சர்,
தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சு,
இல 34, நாரஹேன்பிட்டி வீதி,
நாவலை.

ஆண்டறிக்கை – 2012

1971இன் 38ஆம் இலக்க நிதிச்சட்டத்தின் 14 (2) பிரிவின் நியதிகளின் படியும் அரசாங்கத் தொழில் முயற்சிகளின் நல்லாட்சிக்கான வழிகாட்டல்களின் அத்தியாயங்கள் 05 மற்றும் 06 இன் படியும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கை செயன்முறை மதிப்பீட்டு அறிக்கை நிதிக்கூற்று மற்றும் 2012 திசெம்பர் 31ஆந் திகதி முடிவுற்ற ஆண்டுக்கான கணக்காய்வாளர் அதிபதியின் அறிக்கையையும் இத்துடன் சமர்ப்பிப்பதில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு கௌரவமடைகின்றது.

ரொஷான் குணவர்தன

தலைவர்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

உள்ளடக்கம்

பக்கம்

ஆணைக்குழு அங்கத்தவர்கள் குழு	01
தலைவரின் செய்தி	02
மொத்த பகுப்பாய்வு	05
செயலாற்றுகை	06
வருடாந்த கணக்குகள்	25
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை	35

ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபை அங்கத்தவர்கள்

2012 ஜனவரி தொடக்கம் 2012 பெப்ரவரி வரை

1. திரு சஷி வெல்கம -தலைவர்
2. திரு. கே. புத்ததாச (செயற்படு பணிப்பாளர்) -உறுப்பினர்
3. திரு. ஏ. பொடிராஹாமி - உறுப்பினர்
(தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சு) பதவிவழி
4. திருமதி சேபாலி ரூப்பசிங்க -உறுப்பினர்
(நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு) பதவிவழி
5. திருமதி டப்ளியூ. ஜீ. சந்திரிக்கா - உறுப்பினர்
(நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு) பதவிவழி
6. திருமதி யூ.எல். ஜயந்தி டி சில்வா -உறுப்பினர்
7. திரு. கே.ஐ.கே. திலக்கரத்ன உறுப்பினர்

2012 பெப்ரவரி தொடக்கம் 2012 திசம்பர் வரை

1. திரு ரொஷான் குணவர்தன -தலைவர்
2. திரு. கே. புத்ததாச (செயற்படு பணிப்பாளர்) -உறுப்பினர்
3. திரு. ஏ. பொடிராஹாமி - உறுப்பினர்
(தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சு) பதவிவழி
4. திருமதி சேபாலி ரூப்பசிங்க -உறுப்பினர்
(நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு) பதவிவழி
5. திருமதி டப்ளியூ. ஜீ. சந்திரிக்கா - உறுப்பினர்
(நிதி, திட்டமிடல் அமைச்சு) பதவிவழி
6. திருமதி யூ.எல். ஜயந்தி டி சில்வா -உறுப்பினர்
7. திரு. கே.ஐ.கே. திலக்கரத்ன உறுப்பினர்

தலைவரின் செய்தி



பணிப்பாளர் சபையின் சார்பாக 2012ஆம் ஆண்டிற்கான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கையை சமர்ப்பிப்பதில் பேருவகை அடைகின்றேன்.

தற்கால பொருளாதார அமைப்பினில் நாட்டின் நோக்கங்களை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு போக்குவரத்து துறைக்கு பாரிய பொறுப்பொன்று சுமத்தப்பட்டள்ளது. நாட்டின் போக்குவரத்து, பொருளாதார அபிவிருத்தி, சமூகஞ்சார அபிவிருத்தி ஆகியவற்றிற்கு பெரும் பங்களிப்பினை வழங்குகின்றது.

விசேடமாக பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு தேவையான நியதிச்சட்ட நடவடிக்கைகளைத் தொகுத்து நாட்டின் போக்குவரத்து தேவையினை முறைப்படுத்துவதற்கு அவசியமான பணிகளை ஏற்பாடு செய்தல் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கடமையாகும். கடந்த 19 வருடங்களாக பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை விருத்தி செய்யும் பொருட்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது.

ஆணைக்குழுவினால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட செயற்றிட்டங்கள் மேலும் 2012ஆம் ஆண்டிலும் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இதற்கு சிசு செரிய பேருந்து சேவையை மேம்படுத்துதல், கிராமிய வீதிகளும் உட்படுமாறு கெமி செரிய பேருந்து சேவையை விரிவாக்குதல், இரவு கடைசிப் பயண முறை மற்றும் அதிகாலை பயண முறை க்கான வசதிகளை வழங்குவதற்கு நிசி செரிய பேருந்து சேவையினை செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்து கஷ்டப் பிரதேசங்களில் உள்ள மாணவர்களுக்கு மிதிவண்டிகளை பகிர்ந்தளித்தல் ஆகிய பணிகள் செயற்படுத்தப்படுகின்றன.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் பேருந்து கம்பனிகளை அமைப்பதன் மூலம் முறையான, விஞ்ஞான ரீதியான , பயன்மிக்க முறையில் பேருந்து சேவையினை செயற்படுத்தவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இதன் போது பயணிகள் சேவையின் தற்போதைய சீர்கேடுகளைக் கவனத்திற் கொண்டு தனி பேருந்து ஓட்டுவோரை மட்டுப்படுத்திய பொறுப்புக்களுடன் கம்பனியின் பங்காளராக நியமிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

இதற்கு மேலதிகமாக, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் நிறைவேற்றப்படும் சேவைகளில் ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேரஅட்டவணையைத் தயாரித்தல், பேருந்திற்கான வருடாந்த தரப் பாதுகாப்பு நிகழ்ச்சியினைச் செயற்படுத்துதல், பேருந்து ஊழியர் குழுவினரைப் பதிவு செய்தல் ஆகியவற்றை தொடர்ந்தும் மேற்கொள்ளுதல் மற்றும் பொதுமக்கள் முறைப்பாட்டினை விசாரித்தல், நடமாடும் பரிசோதனை நடவடிக்கை ஆகியவற்றை தொடர்ந்தும் மேற்கொள்ளுதலும் உள்ளடங்கும்.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அரசாங்க நிறுவனங்களிலிருந்து போக்குவரத்து தொடர்பில் புள்ளிவிபரங்களை ஒன்று சேர்த்து பரந்த விடயப்பரப்பினை உள்ளடக்கியதாக தேசிய போக்குவரத்து புள்ளிவிபர அறிக்கையினை வெளியிடுவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், தகவல் மற்றும் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பத்தினை பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பிரயோகித்தலாக ஜிபீஎஸ் (GPS) தொழில்நுட்பம், தூரத்தில் உள்ள மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து இயக்கத்தினை ஒழுங்குபடுத்தவதற்கு முதன்முதலாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு வெற்றிகரமாக

செயற்படுத்தப்படும் செயற்றிட்டமாகும். இதன் மூலம், பொது போக்குவரத்து சேவையின் தரத்தினை மேம் படுத்துதல், பாதுகாப்பான மற்றும் வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குதல் என்பன நோக்கப்படுகின்றன.

2011 – 2020 வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பிலான தசாப்தம் என பிரகடனப்படுத்தியுள்ளதால், அதற்கு இணங்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் வாகன விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கு பல்வேறு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் 2012ஆம் ஆண்டினுள் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இதன் கீழ் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து பொதுமக்களை அறிவூட்டும் நிகழ்ச்சி, வாகன இயக்கத்தினை ஒழுங்குபடுத்தும் பாடசாலைச் சிறார்களை அறிவூட்டல், எல்லா சாரதிகளும் நடத்துனர்களும் பணியின் தரத்தினை விருத்தி செய்யும் நோக்கில் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து அறிவூட்டும் விசேட நிகழ்ச்சிகள் செயற்படுத்துவதும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இதற்கு மேலதிகமாக தூர சேவை பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளுக்கு வசதிகளை வழங்கும் நோக்கில் குறுகிய ஓய்வெடுக்கும் இடங்களை ஆரம்பிக்கும் செயற்றிட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

பிராந்திய ரீதியாக அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை நோக்கமாகக் கொண்டு (வடக்கு – கிழக்கு பிரதேசங்களையும் உள்ளடக்கியவாறு) பேருந்து முடிவிடங்களை அமைக்கும் செயற்றிட்டமொன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் அதன் நோக்கங்களையும் எதிர்கால நோக்கையும் அடைந்து கொள்வதற்கு பல்வேறு மட்டங்களில் பதவிகளை வகிக்கும் பணிகுழாத்தின் உறுப்பினர்களின் எண்ணிக்கை 143 ஆகும். நிறுவனஞ்சார் ஆற்றலை மெருகூட்டுவதற்கு பணிகுழாத்தினரின் அறிவை விருத்தி செய்யும் பொருட்டு தத்தமது துறைக்குரிய நிறுவனத்தின் உத்தியோகத்தர்களுக்கான உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. பணிகுழாத்தினரில் பெரும்பாலானோருக்கு தகவல் தொழில்நுட்பம் துறையில் அறிவுள்ளதுடன், அதற்கு தேவையான பயிற்சி ஏற்கெனவே பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

இறுதியாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு எதிர்பார்க்கும் இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கு ஆதரவினை நல்கிய தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சர் கௌரவ சீ.பி. ரத்நாயக்க அவர்கள் மற்றும் தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளர் திரு. விக்டர் சமரவீர எட்பட பணிகுழாத்தினருக்கும் ஏனைய தரப்பு நிறுவனங்களுக்கும் எல்லா தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் நாட்டிற்கு மிகச் சிறந்த போக்குவரத்து முறைமையினை பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு தேவையான தகவல்கள் மற்றும் கருத்துக்களை முன்வைக்கும் பொது மக்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றிகளைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

அவ்வாறே, கொள்கை ரீதியாக தீர்மானிக்கும் போது சவால்களுக்கு மத்தியில் தமது உச்சளவு ஆதரவினை தந்துதவும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபைக்கும் எனது நன்றிகளைத் தெரிவிக்கின்றேன்.

மேலும்வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்து சேவையொன்றை இந்நாட்டு மக்களுக்கு அளிப்பதற்கு சிட்டம் தீட்டியுள்ள இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கு மட்டற்ற சவால்களுக்கு மத்தியில் கஷ்டம் பாராது தமது ஆதரவினை அளிக்கும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் நாயகம் உட்பட பணிகுழாத்தினருக்கும் எனது உளங்கனிந்த நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

ரொஷான் குணவர்தன

தலைவர்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

மொத்த பகுப்பாய்வு

எமது நோக்கு...

நாடு முழுதும் பரவலாகச் சமூகப் பொருளாதார அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்தும் பொருட்டு செலவிற்கு பயன்மிக்கதாகவும் பாதுகாப்பானதுமான ஒன்றிணைந்த போக்குவரத்து முறைமையையும் சேவைகளையும் மூலம் இலங்கை வாழ் அனைத்து குடிமக்களினதும் வேறுபட்ட போக்குவரத்து தேவைகளை வழங்குவதை உறுதிப்படுத்தல்.

எமது பணி..

பயணிகள் போக்குவரத்து தொடர்பான தேசிய கொள்கைக் குறித்து இலங்கை அரசிற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவேற்றும் திறன்மிகு பஸ் போக்குவரத்து முறைமையை உறுதிப்படுத்துவதற்கு தேவையான ஒழுங்குபடுத்தற் சட்டகத்தை உருவாக்குதல்

எமது இலக்குகளும் /குறிக்கோள்களும்

- பேருந்து சேவையின் அபிவிருத்தியை தரம் மிக்கதாகவும் போதிய அளவானதாகவும் உயர் மட்டத்தில் பேணுதல்.
- வினைத்திறன்மிக்க போக்குவரத்து முறைமை ஒன்றிணை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பொதுமக்கள் தங்களுக்கு மிகவும் பொருத்தமான பேருந்து சேவையைத் தெரிவு செய்வதற்கு உதவும் விதத்தில் போக்குவரத்து முறைமை ஒன்றை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள இயக்குநர்களின் உறுதிப்பாடு மற்றும் நிலைப்பாட்டினை உறுதி செய்தல்
- குறைந்த வருமானம் ஈட்டும் ஆனால் சமூக ரீதியில் பேருந்து சேவை அவசியமான கிராமப்புற மற்றும் அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் பிரதேசங்களுக்கான பேருந்து சேவைகளுக்கு நிதி உதவி அளித்தல்
- பயணிகள் போக்குவரத்து பேருந்து சேவைகள் மூலம் ஏற்படும் சுற்றாடல் பாதிப்பை தடுப்பதற்கான ஒரு வழிமுறையினைத் திட்டமிட்டு அதனை அபிவிருத்தி செய்தல்
- பேருந்து இயங்கும் நேரத்தை ஒழுங்கமைப்பதன் மூலம் பேருந்துகளின் விளைபயனை அதிகரித்தல்
- பேருந்துகளை இயக்கும் வேளையில் பாதுகாப்பையும் ஒழுங்கையும் உறுதி செய்தல்
- மாகாணங்களுக்கிடையில் மற்றும் மாகாணச் சேவையில் ஈடுபடும் பேருந்து சேவைகளின் இயக்கமுறைமைகளை ஒருங்கிணைத்தல்
- நாட்டின் மொத்த உழைப்புத் திறனை மேம்படுத்துதல்

ஆணைக்குழுவின் அமைவு

ஆணைக்குழு மூன்று பதவிவழி அங்கத்தவர்களையும் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்துடன் தனியார் போக்குவரத்து அமைச்சரினால் நியமிக்கப்பட்ட மேலும் ஐந்து அங்கத்தவர்களையும் கொண்டுள்ளது. ஆணைக்குழு ஒழுங்குசார் கட்டமைப்புத் தலைவர், பணிப்பாளர் நாயகம் மற்றும் இயக்கம், திட்டமிடல் மற்றும் சேவைகள் கண்காணிப்பு, தர உறுதிப்பாடு, வெளியார் தொடர்பு, நிதி மற்றும் கொள்ளவனவு என்பவற்றுக்குப் பொறுப்பான நான்கு அங்கத்தவர்களையும் கொண்டுள்ளது.

2012ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஆணைக்குழுவின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியணி 190 பணியாளர்களைக் கொண்டிருந்தது. ஆனால் நிரந்தரப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 143 ஆகும்.

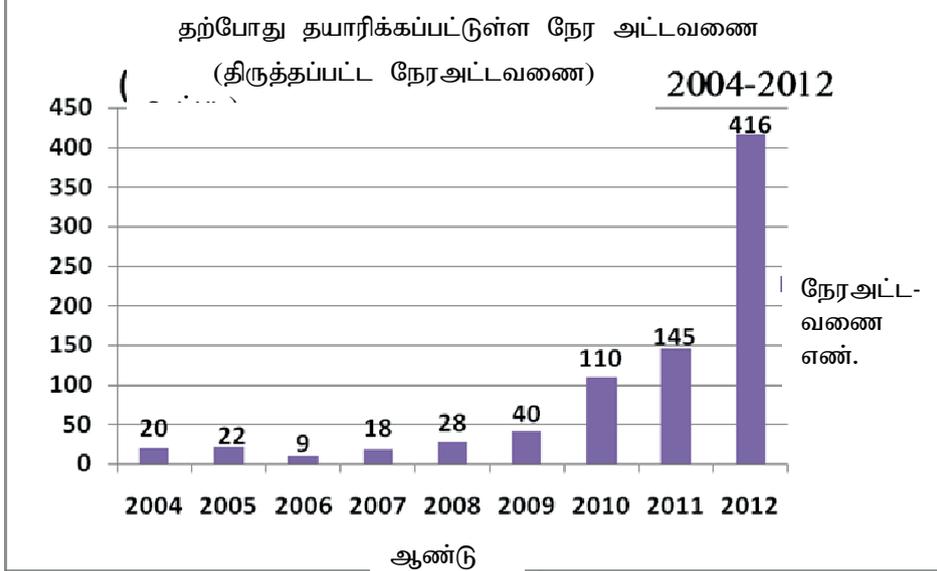
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2012.12.31 அன்றிருந்தவாறான பணியணி

பணியாளர் தொகுதி	அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியணி	சேவையில் ஈடுபடும் பதவியணியினர்
PL - 1	14	11
PL - 3	13	11
MA- 1.1	65	53
MA- 2.1	01	--
MA- 4	57	47
MA- 5.3	20	09
JM - 1.1	05	02
MM - 1.1	10	06
HM - 1.1	04	03
HM- 2.1	01	01
மொத்தம்	190	143

மூலம்: நிர்வாகத் திணைக்களம் தேபோஆ

2012ஆம் ஆண்டிற்கான செயலாற்றுகை

01. நேர அட்டவணையைத் தயாரித்தல் மற்றும் திருத்தி அமைத்தல்



மூலம் - இயக்கம் மற்றும் சேவைகள் கண்காணாப்பு திணைக்களம், தேபோஆ

பொதுப் பயணிகளுக்கு நம்பிக்கைக்குரிய, பாதுகாப்பான, வசதிமிக்க பொது போக்குவரத்துச் சேவையொன்றினை பெற்றுக் கொடுப்பதன் மூலம் பொதுப் பேருந்து சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்துதல் மற்றும் எல்லா பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பம் அமையுமாறு நேர அட்டவணை தயாரித்தல் மூலம் ஓட்டுனர்களின் வர்த்தக நிலைப்பாட்டினைப் பாதுகாத்தல் இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய நோக்கமாகும். இதற்கு மேலதிகமாக அரசாங்க மற்றும் தனியார் பிரிவின் பேருந்து ஓட்டுனர்களுக்கு இடையில் நிலவும் அனுகூலமற்ற போட்டித் தன்மையினைக் குறைத்தலும் பேருந்தொன்று ஒரு நாளில் சாதாரணமாக ஓடக்கூடிய கிலோ மீற்றர் அளவினை உச்சப்படுத்தலும் இச்செயற்றிட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்படும் நோக்கங்களில் பிரதானமானவை ஆகும்.

இவ்வாண்டிற்குள் ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணை செயற்றிட்டம் தொடர்பில் விசேட கவனஞ் செலுத்தியதுடன், ஆண்டிற்குள்செயற்படும் நிலையில் நாணப்பட்ட மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 454 பேருந்து சேவைகளுக்காக ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணைகளை தயாரித்து முடிவதற்கு இலக்கு கொண்டுள்ளதுடன், 416 பேருந்து சேவைகளிற்கு (91.6%) ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணை தயாரித்து முடிக்க இயன்றுள்ளது. செயற்றிட்டத்தின் ஆரம்பத்தில் இருந்து 2011ஆம் வருடம் வரை தயாரித்து செயற்பட்டுக் கொண்டிருந்த 240 ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணைகள் பயணிகளின் கோரிக்கை படி இவ்வருடத்தினுள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன.

எதிர்வரும் வருடத்தினுள் எல்லா மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து சேவைகள் ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணை படி இயங்க விடல் மற்றும் ஒன்றிணைந்த சுழல்முறை நேர அட்டவணை படி பேருந்துகள் இயங்கியமையால் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் வசதிகளை பொதுப் பயணிகளிடையேயும் கிடைக்கப் பெறுவதற்கு நவீன தொழில்நுட்ப முறைமைகளை அறிமுகப்படுத்தல் 2013ஆம் ஆண்டின் இலக்காகும். மீளாய்வாண்டினுள் இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு 88 மில்லியன் ரூபாவாகும்.



02 வீதிப் பாதுகாப்புத் தொடர்பில் விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள்

மாண்புமிகு ஜனாதிபதி அவர்களால் 2011 – 2021 வரையான தசாப்த காலத்தை வீதிப் பாதுகாப்புக்கான காலமாகப் பிரகடனப்படுத்தியுள்ளதுடன், வாகன விபத்துக்களை குறைத்துக்கொள்வதற்கு உரிய எல்லா நிறுவனங்களும் செயற்படுவதன் அவசியத்தை வலியுறுத்தியுள்ளார்.

இலங்கையில் ஒரு நாளில் வாகன விபத்து காரணமாக 06 பேர் இறக்கின்றனர். வீதி விபத்துக்களால் காயத்திற்கு உள்ளாகுவோருக்காக அரசாங்கம் ஒரு வருடத்திற்கு பில்லியன் ரூபாக்கள் செலவிடுகின்றது. விசேடமாக குடும்பத்திற்கு பொருளாதார சக்தியினை வழங்கும் நபர்கள் விபத்துக்குள்ளாகின்றமையால் பொருளாதார மற்றும் சமூக ரீதியான பிரச்சினைகள் பல உருவாகுகின்றன. மொத்தத்தில் வீதி விபத்துக்கள் அதிகரிக்கின்றமை நாட்டின் மொத்த பொருளாதாரத்தில் பாரிய தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் விடயமாக இருப்பதுடன், ஒழுங்கமைப்பு நிறுவனமாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வீதி விபத்துக்களைத் தடுத்துக் கொள்வதற்காக கடுமையாக செயற்படவேண்டியது காலத்தின் தேவையாகும்.



அதன்படி, போக்குவரத்தில் முதன்மைமிக்க ஒழுங்கமைப்பு நிறுவனமான தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வீதி பாதுகாப்பு தொடர்பிலான அலகு 2011ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன், 2012ஆம் ஆண்டில் தமது பணியினை விரிவாக்கி உள்ளது. விசேடமாக மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து சாரதிகளை வீதி பாதுகாப்பு குறித்து விழிப்புட்பூட்டுதல் மூலம் அச்சேவைகளுக்குரிய வாகன விபத்து அளவினை குறைத்துக் கொள்ளுதலும் பொதுப் போக்குவரத்து சேவைகளின் தரத்தினை அதிகரிப்பதும் இச்செயற்றிட்டத்தின் பிரதான நோக்கங்களாகும்.

பேருந்து சாரதிகள், முச்சக்கர வண்டி சாரதிகள், பாடசாலை வேன் வண்டி சாரதிகள், அரசாங்க நிறுவனங்களின் சாரதிகள் ஆகியோரை பங்குபெறச் செய்த நாடளாவ ரீதியிலான மாவட்ட மட்டத்தில் வீதிப் பாதுகாப்பு செயலமர்வுகளை நடாத்துவதன் மூலம் சமூகத்தினை விழிப்பூட்டுதல் இவ் அலகின் பிரதான பணிகளில் ஒன்றாகும்.

2012ஆம் ஆண்டில் வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து 12 செயலமர்வுகளை நடாத்துவதன் மூலம் 1700 சாரதிகள், நடத்தனர்கள், பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியோரை அறிவூட்டியுள்ளதுடன், 3500க்கும் மேற்பட்ட பாடசாலை மாணவர்களும் அறிவூட்டப்பட்டனர்.

அவ்வாறே, வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து அறிவூட்டும் 02 இலத்திரனியல் விளம்பர அறிவித்தல்கள், தொலைக்காட்சி, வானொலி ஆகிய ஊடகங்களுக்கூடாக பொதுமக்களை அறிவூட்டும் பணி பரந்தளவில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 2012ஆம் ஆண்டில் இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு 14 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

செயற்றிட்டத்திற்குரிய ஏனைய பணிகள்

வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து பொது மக்களுக்கு தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்ளக்கூடிய இடங்களில் அறிவித்தற் பலகைகளைப் பொருத்துதல் கீழ் பெஸ்ரியன் மாவத்தை, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பூங்கா வீதி நுழைவாயில் அருகே மற்றும் தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சு வளாகம், நாவலை வீதி ஆகிய இடங்களில் இப்பலகைகளை பொருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

விபத்துக்கள் கூடுதலான இடங்களில் வீதிப் பாதுகாப்பிற்கு உரிய தகவல்களைக் கொண்ட அறிவுறுத்தற் பலகைகளைப் பொருத்துதல் - இவ்விடங்கள் குறித்து தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு 09 நகர சபைகள் தகவல்களை முன்வைத்துள்ளதுடன், நாடு முழுதும் விபத்துக்கள் கூடுதலாக நடைபெறும் மற்றும் அபாயமிக்க 50 இடங்கள் பலகைகளைப் பொருத்தவதற்கு இனங்காணப்பட்டுள்ளன.

வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து துண்டுப் பிரசுரங்கள் பாடசாலை மாணவர்கள் உட்பட பொது மக்களை அறிவுறுத்தவதற்கு பகிர்ந்தளித்தல் -வீதிப் பாதுகாப்பு குறித்து செயலமர்வுகளின் போது மற்றும் “தேசத்திற்கு மகுடம்” போன்ற கண்காட்சி சந்தர்ப்பங்களில் இத்துண்டுப் பிரசுரங்கள் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டன.

03. சமூகத் தேவைகளை முதன்மைப் படுத்தி பேருந்துச் சேவைகளுக்கு பங்களிப்பு

மக்களின் சமூக மற்றும் பொருளாதார தேவைகளை நிறைவேற்றும் நோக்குடன், வினைத்திறன்மிக்க பொதுப் பேருந்துச் சேவையொன்றை வழங்கும் நோக்கில், பாடசாலை பிள்ளைகளுக்காக சிசு செரிய பாடசாலைப் பேருந்துச் சேவை, கிராமப்புற பேருந்துச் சேவையை விருத்தி செய்வதற்காக கெமி செரிய பேருந்துச் சேவை மற்றும் இரவு பேருந்துச் சேவையை முறையாகப் பேணுவதற்கு நிசி செரிய இரவு பேருந்துச் சேவை ஆகியசெயற்றிட்டங்கள் இனங்காணப்பட்டுள்ளன. இவை நிதியுதவி பெற்றுக் கொடுக்கும் அடிப்படையில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட செயற்றிட்டங்கள் ஆகும். இதற்காக அரச மற்றும் தனியார் ஆகிய பிரிவுகளில் பேருந்து ஓட்டுனர்களின் பங்களிப்பு பெற்றுக் கொள்ளப்படுகிறது.

3.1 பாடசாலை பேருந்துச் சேவை செயற்றிட்டம் - “சிசு செரிய”

பாடசாலை மாணவர்க்காகவே ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகள் செயற்படாமையால் உயர்ந்த செலவினை மேற்கொண்டேனும் வேறு மாற்றீடாக தமது பிள்ளைகளின் போக்குவரத்திற்கு வேன் வண்டிகளை ஈடுபடுத்தும் நிலைக்கு பெரும்பாலான பெற்றோர்கள் நிர்ப்பந்திக்கப்பட்டுள்ளனர். இதன் காரணமாக எல்லா பாடசாலை தினங்களிலும் கொழும்பு நகரத்தில் பாடசாலை வேன் வண்டிகள் கூடுதலான எண்ணிக்கையில் ஓடத்தொடங்கின. அதனால், காலையிலும் பகல் நேரங்களிலும் கொழும்புப் பாதைகளில் போன்றே நாடு முழுதும் உள்ள நகரப்புற பிரதேசங்களில் பாதைகளில் கடும் வாகன நெருக்கடி ஏற்பட்டது. இந்த வேன்களுக்கு தரிப்பிட வசதிகள் முயையாக இல்லாமையால், அவை பாடசாலைகளுக்கு அருகில் வாகன நெருக்கடியினை உருவாக்குகின்றன.



இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ் நகரப்புறங்களில் காலை நேரங்களிலும் மாலை நேரங்களிலும் காணப்படும் வாகன நெருக்கடியினைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கும் அதன் மூலம் எரிபொருள் பாவனையைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கும் வாகனங்களில் இருந்து வெளியேறும் புகையினால் ஏற்படும் சூழல் மாசடைவை குறைப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

உள மற்றும் உடல் ரீதியாக எவ்வித இடைஞ்சலுமின்றி பள்ளிக்கூட பிள்ளைகள் நேரத்துக்கு பாடசாலைக்கு சென்று பாதுகாப்பாக வீடு திரும்புவதற்கு வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும். சலுகைக் கட்டண முறை மூலம் பெற்றோரின் பொருளாதார இடரைத் தணித்தல், மற்றும் பிள்ளைகள் தொடர்பான தொந்தரவுகளைக் குறைத்தல் என்பன இச்செயற்றிட்டத்தின் ஏனைய குறிக்கோள்களாகும். இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை பேருந்துகளும் தனியார் பேருந்துகளும் மூலம் இச்செயற்றிட்டத்திற்கு சேவைகள் பெறக்கொள்ளப்படுகின்றன. இச்சேவையின் போது பாடசாலை மாணவர்களிடமிருந்து சாதாரண கட்டணத்தின் 50% வீதம் சலுகைக் கட்டணமாக அறவிடப்பட்டு அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியினை அளிப்பதனால், வருவாயில் வீழ்ச்சி ஏற்பட்டதன் காரணமாக முன் ஒழுங்கமைக்கப்பட்ட கட்டணங்களிலேயே பேருந்து சேவைகள் செயன்முறைப்படுத்தப்படுகின்றன.

2011ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் சிசு செரிய சேவைகள் 1100 வரை அதிகரிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டதுடன், வருட இறுதியாகையில் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் மற்றும் தனியார் பிரிவின் சேவைப் பங்களிப்புடன் 1119 மொத்த பாடசாலை பேருந்து சேவைகளை வெற்றிகரமாக செயற்படுத்த முடிந்தது. இச்செயற்றிட்டம் பாடசாலை அதிகாரிகள், மாணவர்கள், மற்றும் பெற்றோர்கள் அனைவராலும் வெகுவாகப் பாராட்டவும் புகழவும் படுகின்றது. மீளாய்வு ஆண்டுக் காலத்தின் போது இதன் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட தொகை 221 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

3.2 கிராமிய மற்றும் இலாபமற்ற பாதைகளுக்கான பேருந்து சேவை செயற்றிட்டம் -

“கெமி செரிய”

கெமி செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் போக்குவரத்து சேவை கிராமங்களையும் நகரங்களையும் தொடர்புபடுத்தும் ஊடகமாக செயற்படுகின்றது. கிராமிய மக்களின் அன்றாட தேவைகளுக்காக நகரத்திற்கு வருகைத் தர நம்பிக்கையானதும் பொருளாதார ரீதியாக இலாபகரமானதுமான போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குவதே கெமி செரிய கிராமிய பேருந்து சேவைச் செயற்றிட்டத்தின் நோக்கமாகும்.



உறுதியான வழிமுறையின் மூலம் உண்மையான பொருளாதார இலாபமற்ற பாதைகள் இனங்காணப்பட்டுள்ளதுடன், அப்பாதைகளுக்கான சேவையினை வழங்கும் ஓட்டுனர்களுக்கு பொருளாதார இலாபமற்ற நேரங்களில் தமது பேருந்துகளை ஓட்டுவதன் காரணமாக ஏற்படும் நட்டத்தினைக் கருத்திற் கொண்டு ஏற்பாடுகளை வழங்குதல் இச்செயற்றிட்டத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

மீளாய்வு ஆண்டின் இறுதியில் 21 கெமி செரிய சேவைகள் செயற்படுத்தப்பட்டதுடன், இச்சேவைகளில் 6 வடமத்திய மாகாணத்தினுள்ளும், கிழக்கு மாகாணத்தினுள் 15 சேவைகளும் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. வருடத்தினுள் இதன் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட தொகை 6 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

3.3 இரவு நேர பேருந்து சேவை செயற்றிட்டம் - “நிசி செரிய”

இரவு நேரங்களில் பொதுப் போக்குவரத்தினைப் பயன் செய்கரியமாக தமது பயணமுடிவிற்கு போவதை எளிதாக்கும் நோக்கில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் நிசி செரிய செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இரவு கடைசி பயண முறை மற்றும் அதிகாலை முதல் பயண முறைக்காக பொது பேருந்தினைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளுக்கு மிகவும் நம்பிக்கைக்கு பாத்திரமாக மற்றும் பாதுகாப்பாக தமது பயண முடிவிடத்திற்கு போவதற்கான வசதிகளை வழங்குவதே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும்.



ஆண்டின் இறுதியில் 123 சேவைகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. வருடத்தினுள் இதன் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட தொகை 3 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

3.4 பாடசாலை மாணவர்களுக்கு மிதிவண்டிகளை வழங்குதல்

சுற்றாடல் நேயமிகு மற்றும் கிராமிய பொருளாதாரத்திற்கு ஒத்து போகும் போக்குவரத்து ஊடகமாக மிதிவண்டியினை அறிமுகப்படுத்தும் நோக்கில் சிசு செரிய செயற்றிட்டத்தின் கீழ் கிராமிய பிரதேசங்களில் பாடசாலைச் சிறார்கள்க்கு இலவசமாக மிதிவண்டிக்கைகள் பெற்றுக்கொடுக்கும் நிகழ்ச்சித் திட்டம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட மாபெரும் சமூக சேவையாகும். இச்சேவையின் கீழ் தற்போது மட்டுப்படுத்தப்பட்ட பொது போக்குவரத்து வசதிகள் உள்ள மற்றும் சிசு செரிய பேருந்து போக்குவரத்து கடினமான கிராமிய பிரதேசங்களில் உள்ள மாணவர்களுக்காக இம்மிதிவண்டிகள் பெற்றுக் கொடுக்கப்படுகின்றன.



இச்செயற்றிட்டம் வேறு போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்க முடியாத பிரதேசங்களில் உள்ள பாடசாலை மாணவர்களுக்கான போக்குவரத்து ஊடகமாகவே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

தேசத்தின் மகுடம் கண்காட்சிக்கு இணைவாக அனுராதபுர மாவட்டத்தில் 500 மிதிவண்டிகள் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டதுடன், அம்பாறை மாவட்டத்தில் 200 மிதிவண்டிகளும் மட்டக்களப்பு மாவட்டத்தில் 200 மிதிவண்டிகளும் கிளிநொச்சி மாவட்டத்தில் 100 மிதிவண்டிகளும் திருகோணமலை மாவட்டத்தில் 200 மிதிவண்டிகளுமாக 1200 மிதிவண்டிகள் பகர்ந்தளிக்கப்பட்டதுடன், இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 22 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

04 பொதுப் போக்குவரத்திற்காக நவீன தொழில்நுட்பத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட ஜி.பி.எஸ். (GPS) தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தும் புது ஒழுங்குபடுத்தற் முறை



பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் தரத்தினை விருத்தி செய்வதற்கும் பாதுகாப்பானதும் வினைத்திறன் மிக்கதுமான போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குதல் தொடர்பில் தகவல் மற்றும் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பத்தினைப் பயன்படுத்தும் விதத்தில் ஜி.பி.எஸ். தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தி தூரத்தில் உள்ள மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளை ஒழுங்குபடுத்தவதற்காக முதன்முதலாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு வெற்றிகரமாக செயற்படுத்தப்பட்டது.

பொதுப் போக்குவரத்திற்காக நவீன தொழில்நுட்பத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட ஜி.பி.எஸ். (GPS) தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்பாடுக்கும் புது ஒழுங்குபடுத்தற் முறை 2011ஆம் ஆண்டினுள் மேற்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்ட செயற்றிட்டத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டு வெற்றிபெற்றமையால் விலைமனு படிமுறையினூடாக பொருத்தமான நம்பிக்கைக்குரிய வழங்குனரைத் தெரிவுசெய்து 2012 ஆம் ஆண்டாகையில் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான 467 பயணிகள் சேவை பேருந்துகளில் ஜி.பி.எஸ். உபகரணங்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

2012ஆம் ஆண்டில் ஜி.பி.எஸ். உபகரணங்கள் பொருத்தப்பட்ட மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளை ஒழுங்குபடுத்தவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு கட்டுப்பாட்டு அறையொன்றும் அமைக்கப்பட்டது. அதில் அனைத்து பொதுமக்கள் முறைபாடுகளும் இவ்வழிமுறையினால் உடனடியாகத் தீர்ப்பதற்கும் பயணிகளுக்கு தேவையான தகவல்களை உடனடியாகப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதுடன், எதிர்வரும்

வருடங்களில் ஏற்கனவே அமைக்கப்பட்டுள்ள கட்டுப்பாட்டு அறையினை விஸ்தீரணப்படுத்தி ஒழுங்குபடுத்தற் முறைமையினை விரிவாக்குவதற்கும் எல்லா பேருந்துகளையும் ஜீ.பீ.எஸ். தொழில்நுட்ப மயப்படுத்திய பின்னர் ஏனைய மாகாண பேருந்துகள் மற்றும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை பேருந்துகளுக்கும் இத்தொழில்நுட்ப முறையை அறிமுகப்படுத்த எதிர்பார்க்கப்பட்டுள்ளது. 2012ஆம் ஆண்டினுள் இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 15 மில்லியன் ரூபா ஆகும்.

05. தனியார் பேருந்து சேவைகளை மீளமைத்தல்

5.1 பேருந்து கம்பனிகளை நிறுவுதல்

அரசாங்கத்தினால் எடுக்கப்பட்டுள்ள தீர்மானத்தின் பிரகாரம் பேருந்து கம்பனிகளை நிறுவுதல் மற்றும் அதன் மூலம் ஒழுங்கான, விஞ்ஞான ரீதியிலும் இலாபகரமான அடிப்படையிலும் பேருந்து சேவைகளை செயற்படுத்துதல் என்பன எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன. சீர்கெட்டுச் செல்லும் இன்றைய பயணிகள் சேவையைக் கருத்திற் கொண்டு, தனி நபர்களால் நடாத்தப்படும் பேருந்து சேவைகளை மட்டுப்படுத்தப்பட்ட பொறுப்புடன் கம்பனி ஒன்றில் பங்குதாரராக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இந்த மீளமைப்பை பேருந்து சேவைகள் தொடர்பாகப் பொருந்தச் செய்வதற்கு ஏதுவாக 1991இன் 37ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு சட்டம், 1996இன் 30ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தச்) சட்டம் ஆகிய இரண்டும் திருத்தப்படுகின்றன. இந்த பேருந்து கம்பனிகளைத் தாபிப்பதில் பின்வரும் அம்சங்கள் குறிக்கோள்களாக இனங்காணப்பட்டன.

- பேருந்து சொந்தக்காரர்களை ஒன்றிணைத்து இப்பணியினை மேம்படுத்துவதற்கு தேவையான அறிவுறுத்தல்களை வழங்கி அதன் மூலம் பொதுமக்களுக்கு பாதுகாப்பானதும் நம்பிக்கையானதும் தரம் வாய்ந்ததுமான சேவைகளை வழங்குதல்.
- போட்டி மனப்பான்மையை தணிப்பதன் மூலம் வீதி விபத்துக்களைக் குறைத்தல்
- தனியார் பேருந்து தொழிற்றுறையில் முதலீடு செய்துள்ள முதலீட்டாளர்களைப் பாதுகாப்பதன் மூலம் அவர்களை மேலும் முதலீடு செய்வதற்கு ஊக்குவித்தல்
- பேருந்துத்தரிப்பிடங்களில் உள்ள ஒழுங்கீனங்களை ஒழித்தல்
- பேருந்து ஊழியர் குழுவினரின் சேவை நிலைமையினையும் அவர்களின் நலன்புரி நடவடிக்கைகளையும் ஊக்குவித்தல்
- அனுமதிப் பத்திரங்கள் தொடர்பான விடயங்களில் கம்பனிகளின் பிரதிநிதிகளுடன் கலந்துரையாடல்களை நடாத்துவதன் மூலம் பொதுவான தீர்மானமெடுத்தல் மற்றும் நிர்வாகம் என்பனவற்றுக்கு வசதியளித்தல்

- அதிகாரம் அளிக்கப்படாத சேவை, மிகையாகப் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லல், வேகமாக வண்டியை ஓட்டுதல், வீதி விபத்துக்கள் அதிகரித்தல் மற்றும் இயக்கும் நேர அட்டவணைகள் தொடர்பான பிரச்சினைகள் குறித்துப் பொதுவான தீர்மானங்களை எடுப்பதற்கு முயற்சித்தல்

2012ஆம் ஆண்டின் முடிவில் 09 கம்பனிகளைப் பதிவு செய்வதற்கான இறுதித் தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டதுடன், பின்வரும் கம்பனிகள் வெற்றிகரமாக இயக்கப்பட்டன. இதற்கு செலவிடப்பட்ட தொகை ரூபா 1.5 மில்லியனாகும்.

1. வரையறுக்கப்பட்ட வயம்ப கே.ஜி.என். பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
2. வரையறுக்கப்பட்ட பதுளை பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
3. வரையறுக்கப்பட்ட மாத்தறை பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
4. வரையறுக்கப்பட்ட கதிர்காம பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
5. வரையறுக்கப்பட்ட அம்பலங்கொடை பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
6. வரையறுக்கப்பட்ட இரத்தினபுரி பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
7. வரையறுக்கப்பட்ட குருணாகலை பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
8. வரையறுக்கப்பட்ட சிலாபம் பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி
9. வரையறுக்கப்பட்ட வவுனியா பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கம்பனி

5.2 பேருந்து கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்குதல்

2002 ஆம் ஆண்டில் அமைச்சரவையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பேருந்து கட்டணக் கொள்கையின் சிபாரிசுக்கமைய பேருந்து கட்டண ஒழுங்கீனங்களை நீக்கும் செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. தற்போது பாவனையில் இருக்கும் கட்டண அட்டவணை பொதுப் பிரமாணங்கள் மற்றும் விஞ்ஞான ரீதியான வழிமுறைகளுக்கு அமைய தயாரிக்கப்பட்டு இல்லாமையால் மற்றும் மையப்படுத்தப்பட்ட நிறுவனமொன்றினால் கட்டண அட்டவணை தொகுக்கப்பட்டிராமையால் கட்டண அட்டவணையில் பல்வேறு ஒழுங்கீனங்களைக் காணமுடிந்தது.

அதனால், வேறுபட்ட பயணவழிகளில் சமமான தூரத்தினை கடக்கும் பயணிகளிடமிருந்து வேறுபட்ட கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளதன், ஒரே பயணவழியில் ஓடும் இ.போ.ச. மற்றும் தனியார் பேருந்துகளிலும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்துகளிலும் பல்வேறு கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டுள்ளன. குறிக்கப்பட்ட கட்டண அட்டவணை இல்லாமையால் பேருந்து பயணிகளுக்கும் பேருந்து ஊழியர்களுக்கும் இடையில் அடிக்கடி முரண்பாடுகள் ஏற்பட்டன.

பேருந்து பயணிகள் பயணிக்கும் தூரத்திற்கு ஒப்பாக கட்டணமொன்றை அறவிடும் நோக்கில் மற்றும் கட்டண சந்தர்ப்பங்களை குறிப்பிட்ட நியமங்களின் கீழ் நிறுவும் நோக்குடன் பேருந்து கொள்கை மூலம் கட்டண சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூர அளவு பரிந்துரைக்கப்பட்டது. அதன்படி, தட்டையான தரை பாதையில் கட்டண சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 2 கி.மீ. ஆகவும் மலைநாட்டு பாதையில் கட்டண சந்தர்ப்பமொன்றிற்கான சாதாரண தூரம் 17

கி.மீ. ஆகவும் நாட்டின் எல்லா பேருந்து பயணவழிகளும் அளவிடப்பட்டு கட்டண சந்தர்ப்பங்களை நிறுவுவதற்கு சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது.

அச்சிபாரிசினை செயற்படுத்தும் நோக்கில் இச்செயற்றிட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன், 2011ஆம் ஆண்டு முடிவடையும் போது எல்லா மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகள் மற்றும் மேல், மத்திய, தென், வடமேல் மாகாணங்களுக்குரிய மாகாணப் பயண வழிகளில் நிலவிய ஒழுங்கீனங்களை நீக்கி தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2012ஆம் ஆண்டு முடிவடையும் போது கிழக்கு மாகாணத்திற்குரிய எல்லா பேருந்து பயண வழிகளும் அளவிடப்பட்டு 300 பாதைகளுக்கு தரப்படுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டவணைகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வாறே சபரகமுவா மற்றும் ஊவா மாகாணங்களுக்குரிய பேருந்து பயண வழிகளை அளவிடும் நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. 2012ஆம் ஆண்டினுள் இதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 93 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

5.3 பேருந்து ஊழியர் குழுவினரை பதிவுசெய்தலும் பயிற்சி அளித்தலும்

மாகாணங்களுக்கிடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள சாரதிகளுக்கும் நடத்துனர்களுக்கும் அவர்களின் சேவை நிலைமைகளையும் ஒழுக்க மட்டங்களையும் மேம்படுத்துவதற்கென விசேட பயிற்சித் திட்டங்கள் இதன் கீழ் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இப்பயிற்சி நிகழ்ச்சியினை வெற்றிகரமாக பூர்த்திசெய்த ஊழியர்களுக்கான



ஆளடையாள அட்டையும் இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ் வழங்கப்பட்டன. 2012ஆம் ஆண்டினுள் 946 சாரதிகளுக்கும் 1043 நடத்துனர்களுக்கும் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் செயற்படுத்தப்பட்டன. சாரதிகள்/ நடத்துனர்கள் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை ஒழுங்கு செய்தல் மற்றும் நடாத்துதல் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் நிறைவேற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, மாவட்ட அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களுக்கு அமைய மாவட்ட மட்டத்தில் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் ஏற்கனவே செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. மீளாய்வாண்டின் போது பேருந்துப் பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட பயிற்சியின் காரணமாக அடைந்த முன்னேற்றம் பின்வரும் அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளது.

பேருந்து ஊழியர்களின் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்ட முன்னேற்றம் - 2012

பயிற்சி நிலையம்	2012 இல் பயிற்றப்பட்ட பேருந்து ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை	
	சாரதிகள்	நடத்துனர்கள்
அம்பாந்தோட்டை	43	43
காலி	96	70
கொழும்பு	102	99
கண்டி	173	153
அநுராதபுரம்	121	153
குருணாகலை	153	168
கிளிநொச்சி	27	47
புத்தளம்	44	43
கேகாலை	-	54
மாத்தறை	69	67
பொலன்னறுவை	42	35
பதுளை	28	37
இரத்தினபுரி	48	74
2012ஆம் ஆண்டிற்கான மொத்த எண்ணிக்கை	946	1043

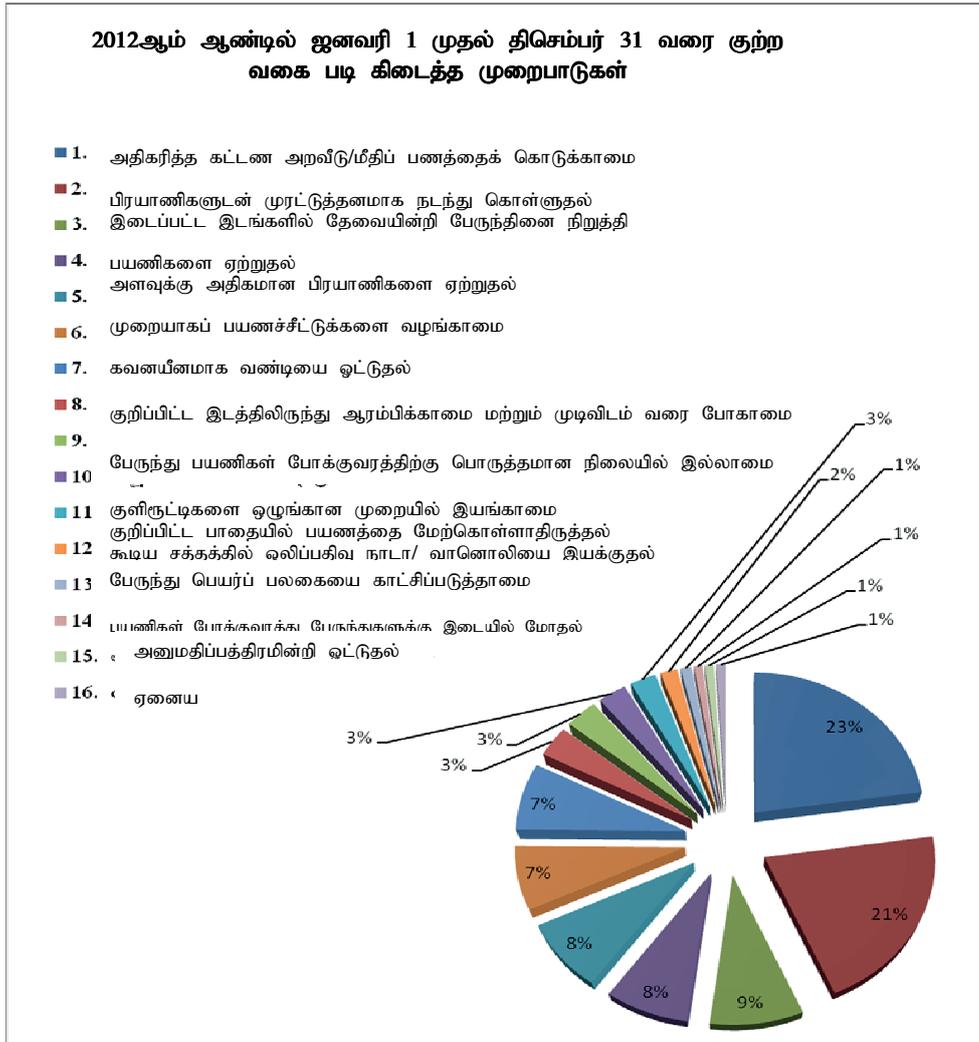
மூலம் - தரப் பாதுகாப்பு மற்றும் வெளியார் தொடர்புகள் திணைக்களம் - தேபோஆ

5.4 பேருந்துகளை பௌதிக ரீதியில் பரிசீலித்தல் மற்றும் பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குதல்

பிரயாணிகள் போக்குவரத்தில் பயன்படுத்தப்படும் பிரதான போக்குவரத்த ஊடகமான பேருந்துகளின் தரத்தினை விருத்தி செய்தலுக்கு மற்றும் பயண முடிவிடம் வரையும் பிரயாணிகளுக்கு பாதுகாப்பானதும் சௌகரியமானதுமான சேவையை வழங்கும் நோக்கில் பேருந்துகளில் ஒலி மட்டத்தையும் (noise level) பிற நிலைமைகளையும் குறித்து (ஆசனங்களின் நீளம், அகலம், உயரம் மற்றும் இடைவெளி குறித்து) கண்காணித்தலும் குறிப்பிட்ட பயிற்சி பெற்ற மற்றும் ஆணைக்குழுவில் பதிவு செய்த சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை சேவையில் ஈடுபடுத்துதல், முறையான ரிக்கட் வழங்கும் ஆற்றல் மற்றும் ஏனைய நிபந்தனைகள் குறித்து ஆய்வு செய்தல், கண்காணித்தல் தேவையான வலியுறுத்தல்களுக்கு பொருத்தமான அளவுகோல்களை அறிமுகஞ் செய்தல் என்பன இச்செயற்றிட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு பொதுமக்களின் போக்குவரத்து தேவைகளைக் கவனத்திற் கொண்டு, வெளிப்படைத்தன்மைமிக்க கேள்விப் பத்திர நடைமுறையின் கீழ் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பிரயாணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கான தீர்மானத்தை எடுத்துள்ளது. 2012ஆம் ஆண்டின் இறுதியளவில் 33 வழிப்பாதைகளுக்கு கேள்விப் பத்திரங்கள் கோரப்பட்டுள்ளதுடன், அதன் படி 47 அனுமதிப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

5.6 பொதுமக்கள் முறைப்பாடுகள்



மூலம் - தரப் உறுதி மற்றும் வெளியார் தொடர்புகள் திணைக்களம் - தேபோஆ

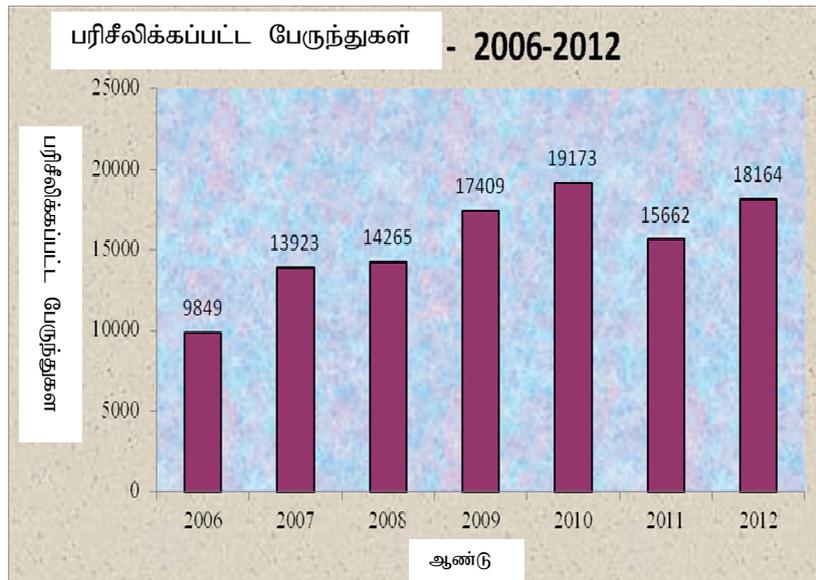
பயணஞ்செய்யும் பொதுமக்களுக்கு பொதுப் பேருந்துகளில் பயணிக்கும் போது முகங்கொடுக்க வேண்டிய அசௌகரியங்களை நாள் முழுதும் 24 மணித்தியாலங்களும் முன்வைப்பதற்கு முடியுமான வகையில், அதற்காகவே ஒதுக்கப்பட்டுள்ள விசேட குறி இலக்கத்ததுடன் (1955) உடனடி தொலைபேசி அழைப்பு எண்ணொன்றும் (0112595555) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதற்கு மெலதிகமாக மின் அஞ்சல் மற்றும் கடிதம் மூலமாகவும், பொதுமக்கள் ஆணைக்குழுவிற்கு வருகைத்தந்தும் முறைப்பாடுகளை முன்வைக்கலாம். பயணிக்கும் பொதுமக்களுக்கு வினைத்திறன்மிக்க, தரமிக்க, மரியாதைமிகு சேவையொன்றினை

வழங்குவதே பொதுமக்கள் முறைபாட்டுப் பிரிவின் நோக்கமாகும். இதன் கீழ் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் தொடர்பில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அலுவலகத்தில் விசாரணை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதற்கும் மாகாண சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகளை உரிய மாகாண அலுவலகங்களுக்கு அனுப்புவதற்கும் ஆணைக்குழுவினால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை சேவைகளுக்குரிய முறைபாடுகள் இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் தலைவருக்கும் அனுப்பி வைக்கப்படும். மீளாய்வு ஆண்டின் இறுதியளவில் பொதுமக்கள் முறைபாட்டு பிரிவிற்கு கிடைக்கப் பெற்ற முறைபாடுகளின் எண்ணிக்கை 5995 ஆவதுடன் அவற்றில் 99% ஆனவை அதாவது 5940 முறைபாடுகள் தீர்த்து வைக்கப்பட்டுள்ளன.

5.7 நடமாடும் சோதனைகள்

மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பொதுப் பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பான, தரமிக்க, வினைத்திறன்மிக்க பேருந்து சேவையினை வழங்கும் நோக்கில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் கீழ் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரத்தின் பிரகாரம் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பயணிகள் போக்குவரத்திற்காக அனுமதிப் பத்திரம் வழங்கப்பட்ட பேருந்து ஒன்றிற்காக பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை மீறுதல் குறித்து சோதனையிடல் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும். அதன்படி 2012ஆம் வருட இறுதியாகையில் 18164 பேருந்துகள் நடமாடும் சோதனைப் பிரிவினால் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டதுடன், அதற்காக 2012ஆம் ஆண்டினுள் 6501 மணித்தியாலங்கள் குழுச் சேவைக்காகச் செலவிடப்பட்டுள்ளன.

நடமாடும் சோதனை உத்தியோகத்தர்கள் பேருந்துகளைப் பரிசோதித்து இனங்காணும் குற்றங்கள் தொடர்பிலான விசாரணைகள் விசாரணைப் பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படும். மீளாய்வு ஆண்டிற்கான முன்னேற்றம் கீழ்வரும் அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.



மூலம் - தரப் பாதுகாப்பு மற்றும் வெளியாரி தொடர்புகள் திணைக்களம் - தேபோஆ

இதற்கு மேலதிகமாக பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பதிர்மின்றி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகளை திடீர் சோதனையிட்டு சட்ட நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கும் நடமாடும் சோதனை உத்தியோகத்தர்கள் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர். அதன் படி 2012ஆம் ஆண்டு இறுதியாகையில் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பதிர்மின்றி மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பாதைகளில் ஓடிய 418 பேருந்துகளுக்கு எதிராக பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களின் துணையுடன் சட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

மேலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் அரசாங்கத்தின் உதவிதொகை கொண்டு செயற்படும் சிசு செரிய பாடசாலை பேருந்து சேவை மற்றும் நிசி செரிய இரவு நேர பேருந்து சேவை என்பனவற்றையும் கண்காணிக்கும் நடவடிக்கைகளுக்காகவும் இப்பிரிவு விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளது.

5.8 ஆய்வு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கொள்கைகளைத் தயாரிக்கும் போது, திட்டங்களை தொகுக்கும் போதும், சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறான தீர்மானங்களை எடுக்கும் போதும் தேவையான தரவுகளை வழங்குவது ஆய்வுப் பிரிவின் பொறுப்பாகும். தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பொறுப்புக்களில் பொதுப் போக்குவரத்து சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகள் மற்றும் பேருந்து ஓட்டனர்கள் ஆகியொர் பிரதான தரப்பினர்களாவதுடன், இவ்விரு தரப்பினர்களுக்கும் நியாயத்தன்மையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு பொதுப் போக்குவரத்திற்காக உள்ள கேள்வி மற்றும் வழங்கல் ஆகியவற்றை அதிசிறந்த முறையில் கையாளுவதற்கு தேவையான தரவுகளைத் தொகுத்தல் ஆய்வுப் பிரிவின் முதன்மைமிகு பணியாகும். அதற்கு பிரதானமாக பயணிகள் கேள்விகளை ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படுவதுடன், அதன்போது காணப்படும் பயணிகள் கேள்வி மற்றும் வழங்கல் குறித்து சரியான தரவுகளை வழங்குவது மூலம் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான பேருந்து இயக்கம் தொடர்பில் நேர அட்டவணை தயாரித்தல், திட்டங்களை தொகுத்தல், சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறான தீர்மானங்களை எடுத்தல் ஆகியவற்றிற்கு தேவையான தகவல்களைப் பெறுதல் மேற்கொள்ளப்படும். 2012ஆம் ஆண்டினுள் இப்பிரிவினால் 24 ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. ஆய்விற்காக 2012ஆம் ஆண்டினுள் செலவிடப்பட்ட மொத்த தொகை 01 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

6.0 நெடுந்தூரச் சேவைகளுக்கென பேருந்துத் தரிப்பிட சமிக்ஞைகளை அமைத்தலும் பராமரித்தலும்

நெடுந்தூரச் சேவைகள் பேருந்து மூலம் பயணத்தை மேற்கொள்ளும் பிரயாணிகளுக்குப் பாதுகாப்பானதும் நம்பிக்கையானதுமான சேவையை வழங்குவதற்கும் நெடுந்தூர பேருந்துத் தரிப்பிடங்களைப் பிரயாணிகள் எளிதில் அடையாளங் கண்டு கொள்வதற்கும் இத்திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. 2012ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 273 நெடுந்தூர பேருந்துத் தரிப்பிட சமிக்ஞைகள் அமைக்கப்பட்டன. இது வரையில் 500 சமிக்ஞைப் பலகைகள் பொருத்தவதற்காக விலைமனு கோரப்பட்டுள்ளது. 2012ஆம் ஆண்டினுள் நெடுந்தூரப் பயண சேவைகளுக்கான தரிப்பிட சமிக்ஞைப் பலகைகளை அமைப்பதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 4 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

சேவை மேற்கொள்ளப்படும் பயணவழி	அமைக்கப்பட்டுள்ள சமிக்ஞைகளின் எண்ணிக்கை
கொழும்பு - கண்டி	54
கொழும்பு - அளுத்தமை	24
கொழும்பு - நீர் கொழும்பு	62
தேகிவளை - பெலும்மஹர	32
கொழும்பு - அவிசாவளை	29
அவிசாவளை - மொணறாகலை	50
குருணாகலை - அனுராதபுரம்	22
மொத்தம்	273

மூலம் - திட்டமிடல் திணைக்களம் - தேபோஆ

6.1 நெடுந்தூர பயணச் சேவைகளுக்காக பயணிகள் கொட்டில்களை அமைத்தல்

நெடுந்தூர பயண சேவைகள் பிரயாணிகளின் வசதி பொருட்டு பயணிகள் கொட்டில்கள் அமைத்தல் இச்செயற்றிட்டத்தின் நோக்கமாகும். இச்செயற்றிட்டத்தின் கீழ் வடமத்திய மாகாண வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகாரசபை மற்றும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு ஆகியவை ஒன்றிணைந்து தேசத்தின் மகுடம் அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்கு இணைவாக 17 பயணிகள் கொட்டில்கள் அனுராதபுர மாவட்டத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.



7.0 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்தல் மற்றும் அமைத்தல்

7.1 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயப்படுத்தல்

பொது பேருந்துச் சேவைகளைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளுக்கு மிகச் சிறந்த சேவையினைப் பெற்றுக்கொடுக்கும் நோக்கில் தற்போது பயன்படுத்தும் பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை நவீனமயமாக்கல் நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ளுதல் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றது. இதன் கீழ் 2012 ஆம் ஆண்டினுள் கீழ்வரும் பேருந்துத் தரிப்பிடங்கள் நவீனமயமாக்கப்பட்டன.

- நில்தண்டாஹின்ன பேருந்துத் தரிப்பிட நவீனமயமாக்கம் முடிவு பெற்றுள்ளது.
- பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்துத் தரிப்பிடத் தொகுதி மற்றும் வாகன நிறுத்துமிடம் நவீனமயமாக்கப்பட்டதுடன், மலசலகூடுத் தொகுதியில் 75% நவீனமயமாக்கப்படல் 2012ஆம் ஆண்டினுள் நடைபெற்றன.

7.2 பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைத்தல்



பொது பயணிகள் சேவைத் தொகுதியினை அபிவிருத்தி செய்தலின் ஒரு கட்டமாக சகல அம்சங்களும் பொருந்திய பேருந்துத் தரிப்பிடமொன்றை பயணிகளுக்கு பெற்றுக் கொடுப்பதை நோக்காகக் கொண்டு பேருந்துத் தரிப்பிட அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மேற்கொள்கின்றது.

இதன் படி 30 வருட யுத்தத்தின் பின்னர் வட மாகாணம் அபிவிருத்தியடைந்து வருவதுடன், அதற்கு இணைவாக பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்திற்கான கேள்வி அதிகரித்த வண்ணம் உள்ளது. அதற்கு சார்பாக பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அபிவிருத்தி செய்வதன் மூலம் அதன் பொதுப் பயணிகளுக்கும் பேருந்து ஓட்டுருக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்கும் நோக்கில் வட மாகாணத்தின் மையஸ்தலமாக முதலில் வவுனியா பேருந்துத் தரிப்பிடத்தின் பணிகளை ஆரம்பிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டதுடன், அதற்காக விவசாய ஆராய்ச்சி

நிறுவனத்தினால் வழங்கப்பட்ட மூன்று ஏக்கர் காணி அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு முடிவடைந்துள்ளதுடன், இப்பேருந்துத் தரிப்பிடத்தினை அமைக்கும் முதல் கட்டமாக உரிய திட்டம் மற்றும் ஆவணங்களைத் தயாரித்தல் அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்தினால் நிறைவேற்றப்பட்டது. வட மாகாணத்தில் ஏனைய மாவட்டங்களுக்கான பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைப்பதற்கு திட்டமிட அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனம் முன்வரினும் முல்லைத்தீவு தவிர ஏனைய மாவட்டங்களுக்கான (கிளிநொச்சி, யாழ்ப்பாணம், மன்னார்) உத்தேசிக்கப்பட்ட காணிகளை தீர்த்தக் கொள்ள முடியாமையால் 2012ஆம் ஆண்டினுள் இவற்றின் ஆரம்பப் பணிகளை தொடங்குவதற்கு முடியவில்லை.

ரன்ன, உடுபுஸ்ஸல்லாவ, ஹைபொரஸ்ட், தலவாக்கலை ஆகிய நகரங்களில் பேருந்துத் தரிப்பிடங்களை அமைப்பதற்கு ஆலோசிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றில் உத்தேசிக்கப்பட்ட காணிகளின் சட்டரீதியான தெளிவுத்தன்மை பெறப்பட்டுள்ள தலவாக்கலை பேருந்துத் தரிப்பிடத்திற்கான திட்டங்களைத் தயாரிப்பதற்கு அரசாங்க பொறியியற் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு வழங்கப்பட்டள்ளது.

7.3 தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் மாவட்ட அலுவலகங்களை நிறுவுதல்

நிர்வாக நடவடிக்கைகளை எளிதாக்கும் விதத்தில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் வவுனியா மாவட்டத்தில் மாவட்ட அலுவலகமொன்று நிறுவப்பட்டது. அது அரசாங்க அதிபரினூடாக தலைமை அலுவலகத்தின் கண்காணிப்பின் கீழ் செயற்படும். இக்காரியாலயத்தினூடாக அனுமதிப்பத்திரங்களை இற்றைப்படுத்தல், பயணிகள் முறைபாடுகளை விசாரணை செய்தல், பேருந்து இயக்க பிரச்சினைகளை தீர்த்தல், லொக்பத்திரம், நுழைவுப்பத்திரங்களை வழங்குதல், பேருந்துத் தரப் பரிசோதனை, பேருந்து முடிவிட நிர்வாகம் போன்ற பணிகள் நிறைவேற்றப்படுவதுடன், அப்பிரதேசங்களின் பேருந்து உரிமையாளருக்கும் பயணிகளுக்கும் தமது காரியங்களை எளிதாக நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு வழியேற்பட்டு உள்ளது.

அதன்படி இவ்வசதிகள் வடக்கில் ஏனைய பகுதிகளுக்கும் விஸ்தீரணப்படுத்தியவாறு யாழ்ப்பாணம், முல்லைத்தீவு, கிளிநொச்சி, மன்னார் ஆகிய மாவட்டங்களில் மாவட்ட அலுவலகங்களை ஆரம்பிக்கும் நோக்கில் உரிய நவீனமயாக்கல் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

8.0 தேசிய போக்குவரத்துத் தரவுகள் சேகரிப்பு

போக்குவரத்திற்கு சம்பந்தமான கொள்கைகளைத் தயாரிப்பதில் ஈடுபடும், போக்குவரத்து தொடர்பில் திட்டங்களை வகுக்கும் நிறுவனங்களுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் போக்குவரத்து தொடர்பிலான பிரச்சினைகளை இனங்காணல் மற்றும் அப்பிரச்சினைகளுக்கு பொருத்தமான தீர்வுகளைப் பெறுவதற்கு தேவையான புள்ளிவிபரம் சார் தரவுகளை சேகரித்தல், வைப்பில் வைத்தல், பகுப்பாய்வு செய்தலே இச்செயற்றிட்டத்தின் முக்கிய குறிக்கோளாகும். இச்செயற்றிட்டம் 2010 மார்ச் மாதம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

இதன் கீழ் போக்குவரத்து அமைச்சு, தனியார் போக்குவரத்து செவைகள் அமைச்சு, போக்குவரத்துடன் தொடர்புபட்ட நிறுவனங்களிடமிருந்து தேசிய போக்குவரத்துத் தரவுகளை

சேகரித்து, அத்தரவுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்து, குறிப்பிட்ட தரவுகள் மற்றும் புள்ளி விபரங்கள் வருடாந்த அறிக்கையாக வெளியிடப்படும். இப்போக்குவரத்துத் தரவுகளைச் சேகரிப்பதற்கெனப் பின்வரும் நிறுவனங்களிடமிருந்து புள்ளிவிபரங்கள் பெறப்படுகின்றன.

1. போக்குவரத்துச் அமைச்சு
2. தேசிய போக்குவரத்துச் ஆணைக்குழு
3. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை
4. வழிப்பிரயாணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபை
5. இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களம்
6. மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் திணைக்களம்
7. தேசிய போக்குவரத்து மருத்துவ நிறுவகம்
8. இலங்கை மத்திய வங்கி
9. சனத்தொகைக் கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிபரவியல் திணைக்களம்
10. வாகன பொலிஸ் தலைமையகம்
11. இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை

2012ஆம் ஆண்டில் திசெம்பர் மாத இறுதியாகையில் 2011 போக்குவரத்து புள்ளிவிபர் அறிக்கையின் 1900 பிரதிகளை அச்சிடுவதற்கும் போக்குவரத்து தொடர்பில் பல்வேறு நிறுவனங்கள் மற்றும் நாடு முழுதும் உள்ள பொது நூலகங்கள், பாடசாலைகள், பல்கலைக்கழகங்கள் ஆகியவற்றிற்கு வினியோகிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேலும், 2012 ஆம் ஆண்டினுள் இவ்வறிக்கை இறுவட்டுகளில் பதிவு செய்வதற்கும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் இணையத்தளத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளவும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்காக இவ்வாண்டினுள் செலவிடப்பட்ட தொகை 1.1 மில்லியன் ரூபாவாகும்.

9.0 ஊழியர் பயிற்சியும் அபிவிருத்தியும்

2012ஆம் ஆண்டில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிக்முழுத்தினருக்கு பயிற்சி அளித்தல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தல் மூலம் ஊழியர்களின் விளைபயனை விருத்தி செய்யும் நோக்கில் நிறுவனத்திற்கு தேவையான பயிற்சி நிகழ்ச்சிகள் மற்றும் பாடநெறிகளுக்கு உள்நாட்டு ரீதியாகவும் வெளிநாட்டு ரீதியாகவும் உத்தியோகத்தர்கள் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர். இதன் கீழ் வீதிப் பாதுகாப்பு, மனிதவள முகாமைத்துவம், அரசு நிறுவனங்களின் நிதி அறிக்கையிடல், ஆங்கில சான்றிதழ் பாட நெறி, போக்குவரத்து தொடர்பில் பட்டமேற்படிப்பு, நுகர்வோர் வரவேற்பு, அரசாங்க கொள்வனவு வழிமுறைகள், இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களை செயற்படுத்துதல், விஞ்ஞான ரீதியாக சிக்கனமாக மற்றும் பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்ததல் என்பன குறித்த பயிற்சிப் பட்டறைகள் உள்ளடங்குகின்றன. 2012ஆம் ஆண்டில் 71 உத்தியோகத்தர்களுக்கு உள்ளூர்ப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்ட அதே வேளை 11 உத்தியோகத்தர்கள் வெளிநாட்டுப் பயிற்சியில் பங்கேற்றனர். பயிற்சியளிக்கப்பட்ட

உத்தியோகத்தர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 88 ஆகும். 2012ஆம் ஆண்டினுள் உள்ளூர்ப் பயிற்சித் திட்டங்களுக்கென ரூபா 0.77 மில்லியன்களும் வெளிநாட்டுப் பயிற்சித் திட்டங்களுக்கென ரூபா 2.0 மில்லியன்களும் செலவு செய்யப்பட்டன.

10.0 இணையத்தளத்தை அபிவிருத்தி செய்தல்

மாகாணங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்துச் சேவைகள் தொடர்பிலான தகவல்களைப் பிரயாணிகளுக்கு வழங்கவும் அரசாங்க நியமங்களுக்கமைவாகப் பொருத்தமுடைய பிரிவுகளால் வழங்கப்பட்ட தகவல்களை அனுமதிச் சீட்டுக்கள் வைத்திருப்போரிடையே விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் விதத்திலும் தகவல்கள் இணையத்தளத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 2011ஆம் ஆண்டுக்காலத்தின் போது தற்போதுள்ள தகவலை இற்றைப்படுத்தவும் தகவல் தேடலுக்கு வசதியளிப்பதற்குமான வழிமுறைகள் அறிமுகம் செய்யப்பட்டுள்ளன.

- பேருந்த கட்டண தரவுகளை இணையத்தளத்தினூடாகப் பெற்றுக் கொள்ள முடிதல்
- பேருந்து நேர அட்டவணைகளை இணையத்தளத்தினூடாக எளிதாகப் பெற்றுக் கொள்ள முடியுமான வகையில் இணையத்தளத்தை விருத்தி செய்தல்

11.0 தனியார் வசு சேவைகளை மீளமைத்தல்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தில் திருத்தங்கள்

1991இன் 37ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தில் அவசியமான திருத்தங்களை மேற்கொள்வதற்கு தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

சபைக் கூட்டம்

வருடத்தினுள் நடாத்தப்பட்ட பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 14 ஆகும். வருடத்தினுள் நடாத்தப்பட்ட கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை 08 ஆகும்.

வருடாந்தக் கணக்கு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

2012.12.31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான திரட்டிய நிதிக்கூற்று

ரூபா . '000

	2012	2011
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாக காசுப்பாய்ச்சல்		
சாதாரண செயற்பாடுகள் மீதான அதிகரிப்பு(குறைவு)	(38,940)	186,880
காசு இல்லா வேறுபாடுகள்		
தேய்மானம்	15,249	8,181
தாமதமான வருமானம்	(14,124)	(374)
பணிக்கொடை நிதி ஒதுக்கம்	4,536	-
கொடுப்பனவில் அதிகரிப்பு	(3,918)	33,729
வட்டி கிடைப்பனவுகள்	(31,195)	(16,075)
ஏனைய நடைமுறை சொத்துக்களின் அதிகரிப்பு	(1,322)	2,876
கிடைக்க வேண்டிய வருமான அதிகரிப்பு	(151)	(8,465)
முன்னைய ஆண்டிற்கான சீராக்கல்	13,743	9,964
பணிக்கொடை கட்டணம்	(964)	-
மீண்டெழும் செலவீனத்துக்கான அரசாங்க ஏற்பாடு	-	(6,400)
கருத்திட்டச் செலவுகள்	(197,333)	(312,213)
முடிவுறா வேலைகள்	-	(3,602)
தொழிற்படு நடவடிக்கைகள் மூலமாக தேறிய காசுப்பாய்ச்சல்	(254,419)	(105,499)
முதலீட்டு நடவடிக்கைகள் மீதான காசுப் பாய்ச்சல்		
பொறித்தொகுதி மற்றும் கருவிகள் கொள்வனவு	(23,178)	(30,028)
முதலீடு அதிகரிப்பு	(1,750)	(2,153)
பெற்ற வட்டி	19,748	16,074
முதலீட்டு நடவடிக்கைகள் மீதான தேறிய காசுப் பாய்ச்சல்	(5,180)	(16,107)
நிதி நடவடிக்கைகள் மீதான காசுப் பாய்ச்சல்		
மூலதனச் செலவுகளுக்கான ஏற்பாடுகள்	212,000	329,080
மீண்டெழும் செலவினங்களுக்கான ஏற்பாடுகள்	-	6,400
பணம் மீளப்பெறல்	-	-
நிதி நடவடிக்கைகள் மீதான தேறிய காசுப் பாய்ச்சல்	212,000	335,480
காசு மற்றும் காசுக்கு சமமானவைகளின் தேறிய அதிகரிப்பு/(குறைவு)	(47,599)	213,874
ஆண்டிற்குள் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	363,306	149,432
ஆண்டின்றுதியில் காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	315,707	363,306
குறிப்பு 01 வங்கி வைப்பு	361,797	147,696
வங்கி கணக்கு	912	1,577
கையிருப்பு	597	159
	363,306	149,432
குறிப்பு 02 வங்கி வைப்பு	313,796	361,797
வங்கி கணக்கு	620	912
கையிருப்பு	1,291	597
	315,707	363,306

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

2012.12.31ஆந் திகதியில் முடிந்த ஆண்டிற்கான நிதிநிலைமைக் கூற்று

	2012	2011
தொழிற்படு வருமானம்		
மீண்டெழும் செலவினத்துக்காக அரசாங்கத்திடமிருந்து பெற்ற ஏற்பாடு	-	6,400,000.00
கருத்திட்டங்களுக்கான அரசு நிதியங்கள்	197,332,601.64	312,212,903.46
ஏனைய வருமானம்	314,913,983.55	293,031,729.36
மொத்த வருமானம்	<u>512,246,585.19</u>	<u>611,644,632.82</u>
தொழிற்படு செலவுகள்		
ஊழியர் பணிக்கொடை	78,406,896.74	68,510,925.17
போக்குவரத்துச் செலவுகள்	10,816,786.19	8,324,281.31
விசேட கருத்திட்டச் செலவுகள்	411,227,901.83	312,212,903.46
போக்குவரத்து அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் பயணச் செலவுகள் மற்றும் பிழைப்பூதியக் கொடுப்பனவு	- 4,600,065.80	100,000.00 3,019,450.40
நிறுவனச் செலவுகள் நிலையான சொத்துக்களின் புதுப்பித்தல்களும் பாரமரிப்பும்	17,972,987.25 1,237,411.96	10,969,221.04 1,289,706.03
ஊழியர் நலன்புரி செலவினம்	7,363,184.20	4,033,061.57
பதவியணியினர் அபிவிருத்தி செலவினம்	831,704.73	1,129,265.09
சட்ட மற்றும் பிற கட்டணங்கள்	852,752.00	807,325.00
தொடர்பாடல் செலவுகள்	1,699,950.20	4,266,255.88
தேய்மானம்	15,249,448.84	8,180,844.55
ஏனைய செலவுகள்	<u>839,121.55</u>	<u>1,757,373.80</u>
மொத்த தொழிற்பாட்டு செலவினங்கள்	<u>551,098,211.29</u>	<u>424,600,613.30</u>
தொழிற்பாட்டு செலவின அதிகரிப்பு/(குறைவு)	<u>-38,851,626.10</u>	<u>187,044,019.52</u>
நிதிசார் கட்டணங்கள்	88,392.50	188,874.23

மொத்த தொழிற்பாடற்ற வருமானம்

சொத்துக்களை விற்றுத் தீர்த்தல்	-	24,639.38
தேறிய அதிகரிப்பு/குறைவு	<u>-38,940,018.60</u>	<u>186,879,784.67</u>
முன்னைய ஆண்டிற்கான சீராக்கல்கள்	30,750,701.39	5,921,526.38
ஆண்டிற்கான தேறிய அதிகரிப்பு/(குறைவு)	<u>-8,189,317.21</u>	<u>192,801,311.05</u>

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
2012.12.31ஆந் திகதியில் நிதிக்கூற்று

	2012	2012	2011	2011
சொத்துக்கள்				
நடைமுறையற்ற சொத்துக்கள்				
சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி , உபகரணங்கள்	455,190,796.73		306,644,959.69	
முடிவுறா வேலை (அலுவலகத் தொகுதி)	-		<u>130,572,254.12</u>	
		455,190,796.73		437,217,213.81
நூலகப் புத்தகங்கள்		702,478.53		652,545.03
முதலீடுகள்				
பணிக்கொடை நிதிய வைப்புக்கள்	19,656,724.16	19,656,724.16	17,906,986.67	17,906,986.67
		<u>475,549,999.42</u>		<u>455,776,745.51</u>
நடைமுறை சொத்துக்கள்				
கையிருப்பு	2,904,001.54		1,788,108.95	
கிடைக்க வேண்டிய வருமானம்	39,398,546.81		27,799,954.44	
முன் கொடுப்பனவுகள்	697,123.45		540,358.83	
வங்கி வைப்புக்கள்	313,796,087.00		361,797,087.00	
காசும் காசுக்கு சமமானவையும்	1,290,626.36		597,165.80	
வங்கிக் கணக்குகள்	620,043.89	358,706,429.05	911,851.58	393,434,526.60
மொத்த சொத்துக்கள்		<u>834,256,428.47</u>		<u>849,211,272.11</u>
பொறுப்புக்கள்				
நடைமுறை பொறுப்புக்கள்				
செலுத்த வேண்டிய செலவினங்கள்	28,347,987.00		25,212,108.62	
சேர் செலவு	62,301,722.78		69,356,343.91	
தாமதித்த வருமானம் மீதான ஒதுக்கு	176,813,742.07		180,473,253.35	
தவணைமுறை கடன் வழங்கல் திட்டம்	<u>17,632,912.00</u>	285,096,363.85	<u>17,632,912.00</u>	292,674,617.88
நடைமுறையற்ற பொறுப்புக்கள்				
ஒதுக்குகள்	22,917,274.12	22,917,274.12	19,345,510.34	19,345,510.34
மொத்த தேறிய பொறுப்புக்கள்		<u>526,242,790.50</u>		<u>537,191,143.89</u>
பொறுப்புக்கள்/உடைமை உரிமை				
திரண்ட நிதியம்	512,264,709.35		318,872,736.30	
முலதனச் சொத்துக்களுக்கான அரசாங்கத்தின் ஏற்பாடு	14,667,398.36		16,867,096.54	
அரசாங்க ஏற்பாடுகள்	<u>7,500,000.00</u>	534,432,107.71	<u>8,650,000.00</u>	344,389,832.84
ஆண்டுக் காலப்பகுதிக்கான அதிகரிப்பு/ குறைவு		-8,189,317.21		192,801,311.05
மொத்த தேறிய சொத்துக்கள்		<u>526,242,790.50</u>		<u>537,191,143.89</u>

ஒப்பம்

கணக்காளர்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

ஒப்பம்

பதில் பணிப்பாளர் நாயகம்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

ஒப்பம்

தலைவர்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
2012.12.31 இல் முடிந்த ஆண்டிற்கான ஆண்டுக் கணக்குகள்
கணக்கீட்டு நடைமுறைகள்

1. முக்கிய கணக்கீட்டு நடைமுறைகள்

1.1 பொது நடைமுறைகள்

1.1.1 ற்கான அடிப்படை

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் நிதி நிலைமைக் கூற்று, நிதி நடவடிக்கைகளின் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று, கணக்கீட்டு நடைமுறைகள், கணக்கீட்டு அட்டவணைகள் (நிதிக் கூற்று) என்பன இலங்கைப் பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனத்தால் வழங்கப்பட்ட கணக்கீட்டு நியமங்கள் பிரகாரம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த நிதி அறிக்கைகள் இலங்கை ரூபாவில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

1.1.2 ஒப்பீட்டுத் தகவல்

நிறுவனத்தால் சென்ற ஆண்டு பின்பற்றப்பட்ட அதே கணக்கீடுதல் முறை தொடர்ந்தும் பின்பற்றப்பட்ட அதேவேளை, நடப்பாண்டில் முன்வைத்தல்கள், உறுதிப்படுத்தல்கள் தேவைப்படும் போது கடந்த ஆண்டின் இலக்கங்களும் உள்ளீடுகளும் மீள் சீராக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளன.

1.1.3 ஐந்தொகைத் திகதிக்குப் பின்னரான நிகழ்வுகள்

ஐந்தொகை திகதிக்குப் பின் இடம்பெற்ற எல்லா பருப்பொருள் நிகழ்வுகளும் கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டு தேவையான இடத்தில் சீராக்கல்கள் செய்யப்பட்டு அல்லது நிதிக் கூற்றுகளுக்குரிய குறிப்புகளாக முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன.

1.2 சொத்துக்களின் மதிப்பீடு

1.2.1 கையிருப்புக்கள்

கையிருப்புக்கள் யாவும் ஆகுசெலவிலேயே மதிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

1.2.2 வியாபாரமும் ஏனைய கிடைப்பனவுகளும்

வியாபாரமும் ஏனைய கிடைப்பனவுகளின் பெறுமானம் உணரப்படும் வேளையிலான மதிப்பீட்டுப் பெறுமானத்துக்கமைய மதிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

1.2.3 காசும் காசுக்கு சமமானவையும்

கையிலுள்ள பணம், வங்கியிலுள்ள கோரிக்கை வைப்புக்கடகள், உடனடி/நிலையான வைப்புக்கள், பணிக்கொடை நிதியங்கள் என்பன காசும் காசுக்கு சமமானவை என இனங்காணப்படுகின்றன.

1.2.4 சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதி, சாதனங்கள்

(அ) ஆகுசெலவும் மதிப்பீடும்

சொத்து ,பொறித்தொகுதி மற்றும் சாதனங்கள் ஆகியவற்றின் பெறுமானம் என்பன திரண்ட தேய்மானம் கழித்து ஆகுசெலவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

சொத்து ,பொறித்தொகுதி மற்றும் சாதனங்கள் ஆகியவற்றின் ஆகுசெலவு என்பதன் கருத்து கொள்வனவுச் செலவு அல்லது கட்டுமானப் பணிச் செலவு மற்றும் சொத்துக்களை தொழிற்படு நிலைமைக்கு கொண்டு வருவதற்கான செலவு என்பவற்றைக் குறிக்கும்.

நிலையான தன்மையைக் கொண்ட சொத்துக்களைக் கொள்வனவு செய்தல், மேம்படுத்துதல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் அல்லது உழைக்கும் திறனை அதிகரிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளுக்கென செலவிட்ட தொகை மூலதனச் செலவினம் எனக் கணிக்கப்பட்டது.

(ஆ) தேய்மானம்

தேய்மானம் தொடர்பிலான ஏற்பாடு நேர்கோட்டு முறையில் சொத்தின் ஆகுசெலவு அல்லது எல்லாச் சொத்துக்களினதும் பொறித் தொகுதி மற்றும் சாதனம் ஆகியவற்றின் சிறையிலி நிலம் நீங்கலாக சொத்தின் உபயோகமான ஆயுட்காலத்திற்கும் சமமான ஆண்டுத் தவணைக் கட்டணங்களாக பின்வரும் விதத்தில் கணிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வாகனங்கள்	5 ஆண்டுகளிற்குள்
தளபாடங்களும் பொருத்திகளும்	10 ஆண்டுகளிற்குள்
அலுவலக உபகரணங்கள்	5 ஆண்டுகளிற்குள்
பல்வேறு உபகரணங்கள்	5 ஆண்டுகளிற்குள்
கணினிகளும் அச்சிடும் இயந்திரங்களும்	4 ஆண்டுகளிற்குள்
இயந்திரங்கள்	5 ஆண்டுகளிற்குள்
கட்டிடங்கள்	20 ஆண்டுகளிற்குள்

நூலகப் புத்தகங்களுக்கு தேய்மான ஒதுக்கீடு செய்யப்படவில்லை.

சொத்துக்கள் கொள்வனவு செய்த ஆண்டுக்கான தேய்மானம் செய்து கொள்ளப்படாத அதேவேளை அவற்றை விற்றுத் தீர்க்கும் ஆண்டின் போது முழு ஆண்டுக்குமான தேய்மானம் செய்து கொள்ளப்படுகின்றது.

1.2.5. முதலீடுகள்

முதலீட்டுக்கான செலவு என்பது முதலீட்டை கைப்பற்றும் செலவு ஆகும்.

1.3 பொறுப்புக்களும் ஒதுக்குகளும்

1.3.1 வியாபாரமும் ஏனைய கொடுப்பனவுகளும்

பாதைகளுக்கான அனுமதிப் பத்திரங்களும் நிர்வாகக் கட்டணங்களும் பெறுமானத்திற்கு ஏற்பப் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

1.3.2 ஓய்வூதிய நன்மை மீதான செலவுகள்

(அ) நன்மைகள் திட்டம் வரைவிலக்கணம் - பணிக்கொடை

இல 16 இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களின் படி “ ஓய்வூதிய நன்மைச் செலவுகள்” ஊழியர் ஒருவர் சேவையைப் பூர்த்தி செய்த ஒவ்வொரு ஆண்டுக்கும் ½ மாதச் சம்பளம் இளைப்பாற்று பணிக்கொடையாக ஊழியர்களின் சேவை தொடங்கிய வருடத்திலிருந்து ஒதுக்கப்படும். எவ்வாறாயினும் 1983 ஆம் ஆண்டின் இல 12 பணிக்கொடை செலுத்துதல் சட்டத்தின் படி ஒரு ஊழியருக்கான பணிக்கொடை செலுத்தும் பொறுப்பிற்கு ஆனாகுவது தொடர்ச்சியாக ஐந்தாண்டுகள் சேவையைப் பூர்த்தி செய்த ஊழியர்கள் மாத்திரமே.

உண்மையான பணிக்கொடைப் பணம் தனியான ஒரு நிதியத்தில் வைப்பிலிடப்படுவதில்லை என்பதுடன் இவ்விடயம் ஐந்தொகையில் நடைமுறையற்ற கடன் பொறுப்புக்களின் கீழ் வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) உதவுதொகைத் திட்டம் என்பதன் வரைவிலக்கணம் - ஊழிர் சேமலாப நிதியம் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியம்

ஊழியர் சேமலாப நிதியம் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியம் ஆகியவற்றுக்கு உதவுதொகை வழங்கத் தகைமையுடைய எல்லா ஊழியர்களும் குறிப்பிட்ட பங்களிப்பு நிதியத்திற்கு காணப்படும் சட்டங்கள் மற்றும் விதிகள் என்பவற்றால் பாதுகாக்கப்படுகின்றனர்.

1.3.3 தாமதித்த வருமானத்திற்கான ஒதுக்கீடு

முன்னைய ஆண்டின் திறைசேரி ஒதுக்கீடுகளிலிருந்து பெறப்பட்ட நிலையான சொத்துக்களின் பெறுமானத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு பிற்போடப்பட்ட வருவாய்க்கான சீராக்கல்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

1.4 வருமானக் கூற்று

1.4.1 மொத்தப் புரள்வு

மொத்தப் புரள்வு என்பது தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் சேவை வழங்கல் மற்றும் பொது நடவடிக்கைகளிலிருந்து பெறப்படும் தொகைகளைப் பிரதிபலிக்கின்றது.

1.4.2 வருமானமும் செலவினமும்

1.4.2.1 வருமானத்தை இனங்காணுதல்

நிறுவனத்திற்கு பொருளாதார ரீதியான இலாபங்கள் கிடைக்கும் சந்தர்ப்பங்களில் அவற்றை வருமானமாக இனங்காணல்

1.4.2.2 செலவுகளை இனங் காணுதல்

நிறுவனத்தைப் பேணுதல் தொடர்பில் செலவிடப்பட்ட எல்லா செலவுகள், மற்றும் சொத்துக்கள். சாதனங்கள், பொறித் தொகுதிகள் ஆகியவற்றை வினைத்திறனுடன் பேணுவதற்கான செலவுகள் என்பனவும் ஆண்டுக்கான இலாபங்களைக் கணிப்பிடும் வேளையில் வருமானத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

2. தாபனத் தகவல்கள்

2.1 சட்ட அமைப்பு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு 1991இன் இல 37 பாராளுமன்ற சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டது.

2.2 அடிப்படை நடவடிக்கைகளும் செயற்பாட்டின் தன்மையும்

தேசிய கொள்கைக்கு அமைவாக பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைகளை நடாத்தும் பேருந்துகள் தொடர்பில் அரசாங்கத்துக்கு மதியுரை வழங்குவதுடன், குறிப்பிட்ட பிரதேசங்களில் பிரயாணிகளின் தேவைகளை நிறைவேற்றும் பேருந்துகளுக்கான அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்குதலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கடமைகள் ஆகும்.

2.3 ஊழியர் எண்ணிக்கை

ஆண்டின் இறுதியில் மொத்த ஊழியர் எண்ணிக்கை:

1. நிரந்தரம்	143
2. ஒப்பந்த அடிப்படை	42
மொத்தம்	<u>185</u>

கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව

கணக்காய்வாளர் தலைமை அபிபதி
திணைக்களம்

AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය
எனது இல
My No.

ஆர்ரீ/பீ/என்றீசீ/எப்ஏ/2012

මගේ අංකය
உமது இல
Your No.

දිනය
திகதி
Date

2014 ஏப்ரல் 30

தலைவர்,
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2012 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரமான கணக்காய்வாளர் தலைமை அபிபதியின் அறிக்கை

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலமைக்கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிச் செயலாற்றல் கூற்று, காசோட்டக் கூற்று மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2012 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்வு 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் 37 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் ஆணைக்குழுவின் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புகளும் இவ்வறிக்கையில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(7)(ஏ) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் ஒரு விரிவான அறிக்கை 2013 யூலை 31 ஆந் திகதி ஆணைக்குழுவின் தலைவருக்கு வழங்கப்பட்டது.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பில் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை பொதுவாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்கீட்டு தத்துவங்களுக்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

අංක 306/72 පොල්දූව පාර,
බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව

දුරකථන
தொலைபேசி
Telephone. } 2887028 /034

இல. 306:72, பொல்துவ வீதி,
பத்தரமுல்லை இலங்கை

ෆැක්ස් අංකය
பக்ஸ் இல
Fax No. } 2887223

No.306/72, Polduwa Road,
Battaramulla, Sri Lanka

ඉලෙක්ට්‍රොනික් තැපෑල
#- மெயில்
E-mail. } oaggov@sltnet.lk

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வின் நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்க நெறி வேண்டுகளுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ள தொகைகளினையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ் கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளது. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் ஆணைக்குழுவின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாக சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்திற் கொள்கின்றாரேயன்றி ஆணைக்குழுவின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறன் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக கருத்திற்கொள்ளவில்லை. முகாமைத்துவத்தினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஓட்டு மொத்த சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது. 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரசட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் (3) மற்றும் (4) ஆம் உப பிரிவுகள் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையையும் அளவையும் நிர்ணயிப்பதற்கான தற்றுணிபு அதிகாரத்தினை கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதிக்கு வழங்குகின்றது.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 அபிப்பிராயம்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் 2012 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் பொதுவாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்கீட்டு தத்துவங்களுக்கு இணங்க நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 உயர் கணக்கீட்டு நடைமுறைகள்

உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் சுற்றொன்று நிதிக்கூற்றுக்களுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.2 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

மீளாய்வாண்டில் தேசத்திற்கு மகுடம் கண்காட்சிக்காக செலவிடப்பட்டிருந்த ரூபா 6,163,680 தொகை கணக்குகளில் புறம்பாக காண்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், செயற்திட்டச் செலவினத்தின் கீழ் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

2.2.5 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்களுடன் இணங்காமை

பின்வரும் இணங்காமைகள் வெளிப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் போன்றவற்றிற்கான தொடர்பு

இணங்காமைகள்

(அ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2 ஆம் பந்தி

மீளாய்வாண்டில் முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்த ரூபா 333,452,811 தொகைக்காக நிதி அமைச்சரின் ஒத்திசைவும் குறித்த அமைச்சரின் அங்கீகாரமும் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் நிதிப் பிரமாணங்கள் கோவையின் 371(2)(அ)

மட்டக்களப்பு மற்றும் மஹலய இல் இடம்பெற்ற சைக்கிள் வண்டிகளை பகிர்ந்தளிக்கும் வைவத்திற்காக ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் வழங்க

முடியுமான உச்ச தொகை ரூபா 20,000 இனை விஞ்சி ரூபா 900,000 குறித்த நோக்க உப கட்டுநிதி வழங்கப்பட்டிருந்தது.

(இ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9.2(ஆ) ஆம் பந்தி

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்சூரிய அங்கீகரித்த பதவியணியினை அடிப்படையாகக் கொண்டு பதவிகள் மற்றும் தரங்களை உள்ளடக்கியதாக அமைப்பு வரைபடமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) 2010 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதிய 26/2010 ஆம் இலக்க அரசாங்க நிர்வாகச் சுற்றறிக்கையின் 03 ஆம் பந்தி

மீளாய்வாண்டில் ஒப்பந்த அடிப்படையில் 29 உத்தியோகத்தர்கள் ஆட்சேர்க்கப்பட்டிருந்ததுடன் இவ்வுத்தியோகத்தர்களை ஆட்சேர்க்கப்பட முன்னர் முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் முன் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை. போதியளவு பதவியணி இன்மையால் சேவைத் தேவை நிமித்தம் இவ்வாறு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டதாக தலைவரினால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த நிதிக் கூற்றுக்களின் படி, 2012 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கங்களை மேற்கொண்டதன் பின்னர் ரூபா 8,189,317 .பற்றாக்குறையினைக் காண்பித்ததுடன் அதனையொத்த முன்னைய ஆண்டிற்காக ரூபா 192,801,311 மிகையைக் காண்பித்திருந்தது. அதன்படி, முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இவ்வாண்டின் நிதி விளைவுகளில் ரூபா 200,990,628 பின்னடைவைக் காட்டுகின்றது. மீண்டெழும் செலவினத்திற்காக அரசாங்க மானியம் கிடைக்கப்பெறாமை மற்றும் செயற்திட்டத்திற்காக திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்திருந்த நிதியின் அளவு முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 36 சதவீதத்தால் குறைவடைந்திருந்தமை இதற்குப் பிரதான காரணங்களாக காணப்பட்டன.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றுகை

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) சமூக ரீதியில் அத்தியாவசிய பேருந்துச் சேவைகளை பேணிச் செல்வதற்காக மீளாய்வாண்டில் 82 கமிசெரிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு இலக்கிடப்பட்டிருந்த போதிலும், 21 சேவைகள் மாத்திரமே ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அது இலக்கிடப்பட்ட சேவைகளின் அளவில் 24 சதவீதமாகும்.

(ஆ) பேருந்துக் கம்பனிகளை தாபித்தல் செயற்திட்டத்தின் கீழ் மீளாய்வாண்டில் 05 பேருந்துக் கம்பனிகளை தாபிப்பதற்கு இலக்கிடப்பட்டிருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டில் 02 பேருந்துக் கம்பனிகளை மாத்திரமே ஆரம்பிக்க முடிந்திருந்ததுடன் இச் செயற்பாட்டிற்காக ரூபா 1,705,433 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தது.

4.2 சர்ச்சைக்குரிய கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) கொட்டாவை முதல் காலி வரையான அதிவேகப் பாதையில் பேருந்துச் சேவைக்காக 2011 ஆம் ஆண்டில் கேள்வி கோரப்படுவதன் மூலம் 05 பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் 13 பேருந்துகளாக அதிகரிக்கப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு மேலதிகமாக வழங்கப்பட்டிருந்த 08 உத்திரவுப் பத்திரங்கள் கேள்வி கோரப்படாது வேறு பாதைகளிற்காக ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டிருந்த பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரத்தின் உரிமைத்துவம், பாதை மற்றும் சேவை போன்றவற்றை திருத்தியமைத்து வழங்கப்பட்டிருந்தன. இப் பாதை உத்தரவுப் பத்திரத்திற்காக முன்னைய கேள்வி கோரலில் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்த குறைந்த வருடாந்த விலைமனுவான ரூபா 740,000 தொகை அறவிடப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் 2010 ஆம் ஆண்டில் யாழ்ப்பாணம் கொழும்பு வீதியில் உத்தரவுப் பத்திரமின்றி ஓட்டத்தில் விடப்பட்டுள்ள பேருந்துகள் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வில் வெளிப்பட்டிருந்த அனுமதியற்ற பேருந்து உரிமையாளர்களிற்காக 155 உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு 10/2374/445/007 ஆம் இலக்க அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தினால் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதில் 130 உத்தரவுப்

பத்திரங்கள் 2011 ஆம் ஆண்டில் விநியோகப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டில் அவ் ஆய்வின் மூலம் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்காத 20 பேருந்து உரிமையாளர்களிற்கும் அந்த அங்கீகாரத்தின் கீழே உத்தரவுப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தன. மேலும், 2012 மே 31 ஆந் திகதிக்குப் பின்னர் மேற்படி அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் கீழ் உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குதல் இடைநிறுத்தப்பட்டு கேள்வி கோரப்படுதலின் மூலம் மாத்திரம் உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு 2012 மார்ச் 22 ஆந் திகதிய 49/2012 ஆம் இலக்க பணிப்பாளர் சபை விஞ்ஞாபனத்தின் மூலம் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதனைக் கருத்திற்கொள்ளாது மேற்படி அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் கீழே மேலும் இரண்டு நபர்களிற்கு வீதி உத்தரவுப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்விரண்டு நபர்களும் கூட ஆய்வின் ஊடாக இனங்காணப்பட்டிருந்த அனுமதியின்றிய பேருந்து உரிமையாளர்களாக இல்லாதிருந்தமை வெளிப்பட்டிருந்தது.

- (இ) மீளாய்வாண்டில் யாழ்ப்பாணம் - கொழும்பு வீதிக்காக விநியோகிக்கப்பட்டிருந்த 4 பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்களிற்குரிய ஆரம்ப விண்ணப்பதாரிகளால் உத்தரவுப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு முன்னர் வேறு நபர்களிற்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் ஆணைக்குழுவினால் கையளிக்கப்பட்டிருந்தோரின் பெயரில் குறித்த பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்கள் விநியோகிக்கப்பட்டிருந்தன. இதன் காரணமாக உரித்தினை முறைமையாக்குதலின் கீழ் ஆணைக்குழுவிற்குப் பெற்றுக்கொள்ளக் கூடியதாகவிருந்த ரூபா 400,000 வருமானம் இழக்கப்பட்டிருந்தது.
- (ஈ) 2012 சனவரி 09 ஆந் திகதிய தே.போ.ஆணை./ஓ/கே 2011 ஆம் இலக்க கடிதத்தின் பிரகாரம் கொழும்பு முதல் யாழ்ப்பாணம் தவிர்ந்த ஏனைய நகரங்களிலிருந்து வடக்கு மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களிற்காக வெற்றிடமாகக் காணப்பட்ட வீதிகளிற்குப் புறம்பாக 04 பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தன.
- (உ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ12/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.3.9 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் அரசாங்க முயற்சிகளிற்குச் சொந்தமான வளங்கள் எக்காரணம் கொண்டும் வரிசை அமைச்சின் மற்றும் ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களின் உபயோகத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படக் கூடாத போதிலும் ஆணைக்குழுவின் நுவரெலியா மாவட்ட அலுவலகத்தைத் தாப்பிப்பதற்காகவும் விடுமுறை சுற்றுலா விடுதியினை நடாத்திச் செல்வதற்காகவும் ரூபா 2,977,179 தொகை ஆணைக்குழுவால் செலவிடப்பட்டிருந்த போதிலும், வரிசை அமைச்சினால் அமைச்சரின்

நுவரெலியா அலுவலகம் மற்றும் சுற்றுலா இல்லத்திற்காக எனக் குறிப்பிட்டு இக்கட்டிடத்தின் திருத்த வேலைகள், நீர் மற்றும் மின்சாரச் சிட்டைகள் செலுத்தப்பட்டிருந்தன.

4.3 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் பேருந்துப் பயணிகளிற்காக பயணிகள் ஓய்விடத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கென ரூபா 307,759 தொகையினை செலவிட்டு 2012 மார்ச் 27 ஆந் திகதி செய்திப்பத்திரிகைகளில் கொள்வனவு அறிவித்தல் வெளியிடப்பட்டிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை பயணிகள் ஓய்விடத்தை நிர்மாணிக்கும் வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.4 ஒப்பந்தவேலை நிர்வாகக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) பெஸ்தியன் மாவத்தையின் பேருந்து தரிப்பிடத்திலுள்ள 2 கழிவறை முறைமைகளின் புதுப்பித்தல் ஒப்பந்த வேலை தொடர்பில் பின்வரும் குறைபாடுகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(i) இந்த ஒப்பந்த வேலைகளிற்காக இரண்டு சந்தர்ப்பங்களில் கேள்விமனுக்கள் கோரப்பட்டிருந்ததுடன் முன்னைய கேள்வி கோரலின் போது குறைந்த விலை மனுவை சமர்ப்பித்திருந்த போதிலும் அந்த ஒப்பந்த வேலைகளை வெற்றிகரமாக பூரணப்படுத்துவதற்கு முடியாது போனதாக குறிப்பிட்டு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுச் சபையால் நிராகரிக்கப்பட்டிருந்த ஒப்பந்தகாரரே இரண்டாவது தடவையும் குறைந்த விலை மனுவைச் சமர்ப்பித்திருந்ததுடன் முந்திய நிலையினைக் கருத்திற்கொள்ளாது அந்த ஒப்பந்தக் காரருக்கே குறித்த ஒப்பந்த வேலைகள் கையளிக்கப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) 2011 யூலை 07 ஆந் திகதிய வேலை ஒப்படைத்தல் கடிதத்தின் படி, உடனடியாக புதுப்பித்தல் வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், 2011 ஆகஸ்ட் 04 ஆந் திகதியன்றே வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன. ஒப்பந்தம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 03 மாதத்தினுள் வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும், அக்காலப்பகுதி முடிவடைகையில் வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருக்காமையால் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அங்கீகாரத்தின் மீது மேலும் 06 மாதங்கள் அதாவது 2012 மே 04 ஆந் திகதி வரை காலநீடிப்புச் செய்யப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், 2012 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை 2 ஆம்

இலக்க கழிவறை முறைமையின் வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும் 01 ஆம் இலக்க கழிவறையின் பௌதீக செயன்முன்னேற்றம் ஏறத்தாழ 50 சதவீதமாக இருந்தது.

(இ) ஆணைக்குவிற்குச் சொந்தமான பெஸ்தியன் மாவத்தை பேருந்து தரிப்பிடத்தில் அமைந்துள்ள 2 கழிவறை முறைமைகளின் வசதிகளை பூரணப்படுத்தி கட்டணத்தை அறவிட்டு பேணிச்செல்வதற்காக மாதாந்தம் ரூபா 525,000 வாடகைக்கு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவால் வெளித்தரப்பினருக்கு 06 ஆண்டுகளிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் உடன்படிக்கையின் 03 ஆவது நிபந்தனையின் படி மாதாந்த வாடகை தொடர்ந்துவரும் மாதத்தின் 5 ஆந்திகதிக்கு முன்னர் செலுத்தப்பட வேண்டுமெனவும் 03 மாதங்களிற்கு மேல் காலதாமதம் செய்யப்படின உடன்படிக்கை இரத்தாகும் எனவும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், மீளாய்வாண்டின் இறுதியளவில் தொடர்ச்சியாக 03 மாதங்கள் பணம் முறைப்படி செலுத்தப்படாத போதிலும், உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. அத்துடன் உடன்படிக்கையின் 8 மற்றும் 9 ஆம் பிரிவுகளின் படி கழிவறையினைப் பயன்படுத்துவதற்காக ஒரு பயணியிடமிருந்து ஒரு தடவைக்கு ரூபா 6 தொகையினை அறவிட்டு பற்றுச்சீட்டொன்றும் வழங்கப்பட வேண்டியதுடன் கழிவறையின் நுழைவாயிலில் அக்கட்டணத்தைக் காட்சிப்படுத்த வேண்டிய போதிலும், முறையான அங்கீகாரமின்றி ஒரு பயணியிடமிருந்து ரூபா 10 தொகை அறவிடப்படுவதுடன் அவ்வாறு அறவிடப்படுகின்ற தொகைக்காக பற்றுச்சீட்டொன்று வழங்கப்படுவதுமில்லை.

4.5 தாமதிக்கப்பட்ட செயற்திட்டங்கள்

சிசு செரிய செயற்திட்டத்தின் கீழ் 05 பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தி மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த பரீட்சார்த்த செயற்திட்டத்தின் பெபேறுகளின் படி மாகாணங்களுக்கிடையிலான பேருந்துகளிற்காக முற்செலுத்திய அட்டைகளை அறிமுகப்படுத்துவதற்காக மீளாய்வாண்டில் கொள்வனவு அறிவித்தல் வெளியிடப்பட்டிருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரைக்கும் இச்செயற்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.6 ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்த ஆணைக்குழுவின் வளங்கள்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.3.9 ஆம் பந்திக்கு முரணாக ஆணைக்குழுவின் இரண்டு சாரதிகள் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு இணைப்புச் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அவர்களுடைய சம்பளங்களும் படிகளும் ஆணைக்குழுவால் மீளிக்கப்பட்டிருந்தது.

4.7 பதவியணி நிர்வாகம்

2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ஆணைக்குழுவின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியான பதவியணியினர் கீழுள்ளவாறாகும்.

	அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர்	உள்ளபடியான பதவியணியினர்	(வெற்றிடங்கள்)/ மிகை
நிறைவேற்றுத் தரத்தினர்	97	70	(27)
நிறைவேற்றுத் தரமற்ற	66	52	(14)
ஏனையோர்	27	22	(5)
	-----	-----	-----
	190	144	(46)
	=====	=====	=====

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியுடன் உள்ளபடியான பதவியணியை ஒப்பிடுகையில் 46 பதவிகளில் வெற்றிடங்கள் நிலவுவதுடன் அதில் 27 பதவிகள் நிறைவேற்றுத் தரத்திலுள்ள பதவிகளாகும்.

(ஆ) 2012 மார்ச் 01 ஆந் திகதி முதல் 06 மாத காலத்திற்காக பணிப்பாளர் சபையின் முன் அங்கீகாரமின்றி ஊடக ஒருங்கிணைப்பாளராக நபரொருவர் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அவருக்கு மாதாந்தம் ரூபா 15,000 வீதம் 06 மாதங்களிற்காக ரூபா 90,000 படியொன்று செலுத்தப்பட்டிருந்தது. உத்தியோகத்தரின் வருகை, வெளியேற்றம் மற்றும் கடமைகள் தெரடர்பில் பதிவேடொன்று பேணிவரப்பட வேண்டுமென்றும் கொடுப்பனவை மேற்கொள்வதற்கு முன்னர் அவரினால் ஆற்றப்பட்ட வேலைகள் மற்றும் வருகைகளும் வெளியேற்றங்களும் பரீட்சிக்கப்பட வேண்டுமென்றும் பணிப்பாளர் சபையால் அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அவ்வாறான பதிவேடொன்று பேணிவரப்பட்டிருக்காமையால் வருகை, வெளியேற்றம் மற்றும் கடமைகள்

தொடர்பில் வருகை, வெளியேற்றம் மற்றும் கடமைகள் தொடர்பில் பரீட்சிக்கப்படாது கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

- (இ) வேலை ஒப்படைத்தலின் பேரில் பெஸ்தியன் மாவத்தையிலுள்ள பேருந்து தரிப்பிடத்தில் பேருந்து பயணித்தல் நடவடிக்கைகளில் ஒருங்கிணைப்பாளராக செயற்படுவதற்காக ஐந்து உத்தியோகத்தர்கள் 2012 செப்டெம்பர் 17 ஆந் திகதி முதல் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அவர்களுக்கு நாளொன்றிற்கு ரூபா 750 வீதம் படியொன்றை செலுத்துவதற்காக பணிப்பாளர் சபையின் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருந்தது. முன்னைய சந்தர்ப்பத்திலும் இந்நடவடிக்கைக்காக பணிப்பாளர் சபையின் அங்கீகாரத்தின் மீது மூன்று நபர்கள் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அவர்களுக்கு நாளொன்றிற்கு ரூபா 1,250 வீதம் படியொன்று செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அவர்களது பதவி ஆலோசகர் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பாளர்களாக இருந்ததுடன் 2012 ஏப்ரல் 05 ஆந் திகதி முதல் முகாமைத்துவ உதவியாளர்களாக மாற்றப்பட்டிருந்ததுடன் 2012 செப்தம்பர் 17 ஆந் திகதி சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட அந்த ஐந்து உத்தியோகத்தர்களிற்கும் பணிப்பொறுப்பு ஒப்படைத்தல்கள் பணிப்பாளரால் (பணங்கள் மற்றும் சேவை மேற்பார்வை) மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஈ) ஒப்பந்த அடிப்படையில் பெஸ்தியன் மாவத்தையின் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பாளராக 2012 ஆகஸ்ட் 01 ஆந் திகதி முதல் 06 மாத காலத்திற்காக நாளாந்தம் ரூபா 1,500 வீதமும் மாதத்திற்கு ரூபா 18,000 ஈரிபொருள் படியொன்றையும் செலுத்துவதற்கு உட்பட்டு உத்தியோகத்தர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்வாறு ஒப்பந்த அடிப்படையில் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்ட உத்தியோகத்தர்கள் ஈரிபொருள் படிக்கு உரித்தற்றவர்களாக காணப்பட்ட போதிலும், அவ்வாறு செலுத்தப்பட்டிருந்தது. மேலும், பெஸ்தியன் மாவத்தையிலுள்ள பேருந்து தரிப்பிடத்தில் பேருந்து பயணித்தல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுவதற்காக 9 உத்தியோகத்தர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர். இந்த ஆட்சேர்ப்புகளிற்காக முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1 செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம்

- (அ) மீளாய்வாண்டிற்காக செயல்நடவடிக்கைத் திட்டமொன்று தாயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த காலப்பகுதியினுள் அடைவதற்கு எதிர்பார்த்த நோக்கங்கள் மற்றும் இலக்குகள் தெளிவாக இனங்காணப்பட்டு தாயாரிக்கப்பட்ட திட்டமொன்றாக இருக்கவில்லை.

(ஆ) 2012 ஆம் ஆண்டில் வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட புதிய பயணிகள் சேவை உத்தரவுப் பத்திரங்களின் எண்ணிக்கை எந்தளவு என்பதும் புதிய பாதைகள் எவை என்பதும் திட்டமிடப்பட்டோ அல்லது மீளாய்வாண்டிற்கான செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டோ இருக்கவில்லை.

5.2 உள்ளகக் கணக்காய்வு

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவில் உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவொன்று செயற்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்குத் தேவையான பதவியணியினரை அங்கீகரித்துக் கொண்டு ஆட்சேர்ப்புச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்காமையால் 133(1) மற்றும் (2) ஆம் இலக்க நிதிப்பிரமாணத்தின் படி ஆணைக்குழுவின் உள்ளகக் கணக்காய்வின் நோக்கத்தினை நிறைவேற்றுவதற்காக உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவின் செயற்பாடுகளை உரிய முறையில் பேணிச்செல்ல முடியாதிருந்தது.

5.3 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

மீளாய்வாண்டிற்காக பாதீடொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அப் பாதீடு நிதியாண்டின் முடிவில் மீளத் திருத்தப்பட்டு பாதீட்டு முரண்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. ஆண்டின் போது இரண்டு சந்தர்ப்பங்களில் 09 செலவினத் தலைப்புகளிற்குரிய பாதிடப்பட்ட தொகை ரூபா 4,452,359 இனால் விஞ்சப்பட்டு அத்தொகை செயற்திட்டச் செலவினத்தினுள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

பின்வரும் கட்டுப்பாட்டுப் பரப்புக்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகிறது.

- (அ) வீதி உத்தரவுப் பத்திரங்களை வழங்குதல்
- (ஆ) கணக்கீடு
- (இ) பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு
- (ஈ) ஒப்பந்த நிர்வாகம்
- (உ) முற்பணங்களைச் செலுத்துதலும் தீர்த்தலும்
- (ஊ) படிகளைச் செலுத்துதல்

எச். ஏ. எஸ். சமரவீர
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

2012 டிசம்பர் 31ம் திகதி முடிவுற்ற ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் குறித்து 1971ம் ஆண்டு இல 38 நிதிச்சட்டத்தின் 14 (2)(சி)பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கைக்கான விடைகள்

2.2.2 கணக்கீட்டுக் குறைப்பாடுகள்

விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டவாறு மிளாய்வு ஆண்டில் தேசத்தின் மகுடத்திற்கான செலவு சமூக ரீதியாக தரமிக்க பேருந்து சேவையினை வழங்குதல் என்ற செயற்றிட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதூடன், அதற்கான பணிப்பாளர் சபை அனுமதியும் பெறப்பட்டுள்ளது.

2.2.3 சட்டதிட்டங்கள், ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் முகாமைத்தவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காமை

(அ) கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பிடப்பட்டவாறு 2003 ஜூன் 02ஆந் திகதியிட்ட இல 2ஐக் கொண்ட பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.2.2. பந்தியின் பிரகாரம் தற்காலிக மேலதிக பண முதலீடு செய்தலிற்காக திறைசேரியின் அனுமதியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சினால் வேண்டப்பட்டுள்ளது.

(குறிப்பிட்ட கடிதத்தின் பிரதி கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எப்ஏ/2012/22 இலக்கத்தைக் கொண்ட விசாரணைக்கு பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

எனினும் 2012 ஆகஸ்ட் 22அந் திகதி நடைபெற்ற பொது முயற்சிகள் தொடர்பிலான பொதுக் குழுக் கூட்டத்தின் போது, குறுங்கால மேலதிக நிதியம் ஏழுநாள் கோரல் வைப்புக்களில் முதலீடு செய்வதற்கு பதிலாக குறிப்பிடளவு ஒன்றை அதிக வட்டி வருமானம் பெறுவதற்காக நிலையான வைப்புக்களில் முதலீடு செய்யுமாறு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது. (பொது முயற்சிகள் தொடர்பிலான பொதுக் குழுக் கூட்டத்தின் குறிப்புக்கள் பிரதியொன்று ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எப்ஏ/2012/22 இலக்கத்தைக் கொண்ட விசாரணைக்கு பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

(ஆ) விழா நடவடிக்கைகளுக்கு தேவையான செலவுகளை காசோலை மூலமாகவோ அல்லது வேறு ஏதேனும் முறையில் செலுத்தவதற்கான வழிமுறையொன்றை ஏற்பாடு செய்துகொள்ளுமளவிற்கு போதிய நேர அவகாசம் விழா நடவடிக்கைகளை ஒழுங்குசெய்வதற்கு இருக்காமையால் இத்தொகை முற்பணமாக பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. இது மிகவும் விரைவாக ஒழுங்கு செய்யப்பட்ட விழாவாகும். இவ்விழாவிற்கான செலவு ரூபா 739,161.05 ஆக இருந்ததுடன், மீதித் தொகையான ரூபா 160,838.95 மீண்டும் கணக்குப் பிரிவிற்கு செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

எனினும், இது வரை விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு பெரியளவிலான பணத்தொகையொன்று முற்பணமாகப் பெற்றுக் கொடுத்தல் நிறுத்தியுள்ளதுடன், முற்பணம்

செலுத்தகையில் முடியுமான அனைத்து சந்தர்ப்பங்களிலும் காசோலை மூலம் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதாக தயவுடன் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

(இ) முகாமைத்துவ சேவைகள் சுற்றறிக்கை இல 30இன் ஒழுங்கு விதிகளுக்கு அமைய தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் புதிய ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வு வழிமுறைகள் முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளன. அதில் காணப்படும் குறைபாடுகள் நிவர்த்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றமையால் புதிய தாபனக் கட்டமைப்பைத் தயார் செய்வதில் தாமதம் ஏற்பட்டுள்ளது.

ஆனால் தற்போது தாபனக் கட்டமைப்பு தயார்செய்யப்பட்டு வருவதுடன், அதனை நிறைவு செய்து முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அனுமதிக்காக முன்வைத்து அனுமதி கிடைத்ததன் பின்னர் தாங்களுக்கு அனுப்பி வைப்பதாக அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

மேலும், அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொண்டதன் பின்னர் அதனைத் தெளிவாக நிறுவனத்தினுள் காட்சிப்படுத்தவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதாகவும் அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

(ஈ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் அன்றாட அத்தியாவசிய உத்தியோகபூர்வ பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கு போதிய ஊழியர் எண்ணிக்கை இன்மையால் பல்வேறு சிக்கல்மிகு நிலைமைகளுக்கு முகங் கொடுக்க வேண்டியுள்ளது. அதனால் திணைக்கள தலைவர்களால் ஒவ்வொரு திணைக்களத்திற்கும் தேவையான ஊழியர் எண்ணிக்கையைக் கோரி எழுத்து மூலம் தலைவர் அவர்களுக்கு அனுப்பிவைக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், வடக்கு கிழக்கு யுத்தம் முடிவுற்ற பின்னர் அப்பிரதேசங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் புதிதாக மாவட்ட அலுவலகங்களும் செயற்றிட்டங்கள் பலவும் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. அச்செயற்றிட்டங்களை செயற்படுத்தும் தொடர்பில் பணிகளை மேற்கொள்வதற்காக போதியளவு ஊழியர் எண்ணிக்கை இல்லாமையால் அப்பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் பல்வேறு இடர்களுக்கு முகங்கொடுக்க வேண்டியுள்ளது.

இது சம்பந்தமாக தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சில் நடைபெற்ற முன்னேற்ற மீளாய்வுக் கூட்டங்கள் பலவற்றில் கலந்துரையடப்பட்டது. அதன்படி வெற்றிடங்கள் காணப்படுவதால் நிறுவனத்தின் அலுவலக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு இந்த உத்தியோகத்தர்களை உள்வாங்குவதற்கு பணிப்பாளர் சபைப் பத்திரம் ஒன்றை முன்வைப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டது.

மேலும், புதிய ஆட்சேர்ப்பு வழிமுறைகளுக்கு அனுமதி கிடைத்தில்லாமையால் மேற் குறிப்பிட்ட விடயங்களைக் கவனத்திற் கொண்டு அதற்கு தீர்வாக ஒப்பந்த அடிப்படையில் உத்தியோகத்தர்களை உள்வாங்குவதற்கு பணிப்பாளர் சபைப் பத்திரம் ஒன்று முன்வைக்கப்பட்டது.

பணிப்பாளர் சபையினால் தற்போதுள்ள ஆட்சேர்ப்பு வழிமுறைகளின் படி IV தரத்திற்கான நிறைவேற்று அதிகாரங்கொண்ட 5 உத்தியோகத்தர்களையும் கீழ்நிலை எழுதுனர் தரத்திற்கு 16 பேரையும் உள்வாங்குவதற்கு 2012.05.02ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது அனுமதி பெறப்பட்டள்ளது. அதற்கமைய முறையான நேர்முகப் பரீட்சையொன்றை நடாத்தி 21 எழுதுனர்கள் மாத்திரம் உள்வாங்கப்பட்டனர்.

இயக்கத் திணைக்களத்தில் அத்தியாவசிய அலுவலகப் பணிகளுக்காக போதியளவு உத்தியோகத்தர் எண்ணிக்கை இல்லாமையால் அன்றாட அலுவலகம் தாமதமாகின்றன. மேலும், உத்தேசிக்கப்பட்ட ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வு வழிமுறைகள் தயார்செய்யப்பட்டுக் கொண்டிருப்பதால் சேவையின தேவைக்கேற்ப ஏனைய உத்தியோகத்தர்களை ஒப்பந்த அடிப்படையில் உள்வாங்க வேண்டியேற்பட்டது என அறிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

4. செயற்படு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றுகை

(அ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் மேற்பார்வையின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் கெமிசெரிய செயற்றிட்டம் நாடு பூராகவும் உள்ளடங்குமாறு பொதுப் போக்குவரத்து வசதிகளற்ற கிராமிய பிரதேசங்களில் செயற்படுத்தப்படும் ஒரு சேவையாகும். இச்சேவைகள் அனைத்தும் அவ்வம் மாகாண வீதிப்பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபைகளுக்கு உரியதாகையில் இச்சேவைகள் குறித்து விசேட பொறுப்பினை அம்மாகாணத்தக்குரிய போக்குவரத்து அதிகாரசபையே கொண்டிருக்கும்.

- தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அரசாங்கத்தின் அபிலாசைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு தேவையான சேவைகளை உருவாக்குவதற்கு 2012ஆம் ஆண்டினை இலக்காகக் கொண்ட 82 சேவைகளை விட விஞ்சும் வகையில் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு விலைமனு மூலம் விண்ணப்பங்கள் கோரப்பட்டுள்ளதுடன், அதற்கான நபர்கள் முன்வராமை, முன்வந்தவர்கள் செயற்படாமை, சேவைகளை ஆரம்பித்த சில ஓட்டுனர்கள் முறையாக சேவையினை வழங்காமை ஆகியவை காரணமாக இரத்துச் செய்தல் என்ற விடயம் காரணமாக தாங்கள் கணக்காய்வு தினமாகையில் 21 சேவைகள் என நம் அறிக்கையில் பதியப்பட்டிருந்தது.
- விலைமனு இல 2012-1 மூலம் 37 சேவைகளுக்கான விண்ணப்பப்பத்திரம் கோரப்பட்ட போதும் அதற்காக 24 நபர்களே முன்வந்தனர். அவற்றிலும் முறையாகச் செயற்படாமையால் 18 சேவைகள் இரத்துச் செய்யப்பட்டன.
- மீண்டும் ஒரு முறை மேற்படி 2012-1 இல விலைமனு கோரலின் நபர்கள் முன்வராத 13 சேவைகளும் புதிய 3 சேவைகளும் கொண்ட 16 சேவைகள் 2012-1 இன் கீழ் கோரப்பட்ட போதும் 2 நபர்கள் மாத்திரமே முன்வந்தனர். இது வரையிலும் அவர்களும் சேவைகளை முறையாகச் செயற்படுத்துவதைக் காணக் கிடைக்கவில்லை.
- இல 2012-2 மூலம் கிழக்கு மாகாணத்தினுள் 13 சேவைகளுக்கான விண்ணப்பப்பத்திரம் கோரப்பட்ட போதும் அதற்காக 9 நபர்களே முன்வந்தனர்.

அவற்றிலும் முறையாகச் செயற்படாத சேவைகள் பல குறித்து அவதானிப்பின் போது தெரியவந்துள்ளது.

- இல 2012-3 மூலம் வடமேல் மாகாணத்தினுள் 18 சேவைகளாகப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு ஆரம்ப நடவடிக்கையாக விலைமனு கோரி தேவையான நடவடிக்கைகளைத் தயார் செய்த போதும் செயற்படுத்துவதற்கு அவசியமான நடவடிக்கைகள் இது வரை மாகாண போக்குவரத்து அதிகார சபை மூலம் எமக்கு அனுப்பி வைக்கப்படவில்லை.

(ஆ) 2012ஆம் அண்டில் 05 நிறுவனங்களை பதிவு செய்யும் நடவடிக்கைகள் முடிவடைந்த போதும் அதில் 2012ஆம் ஆண்டினுள் வரையறுக்கப்பட்ட சிலாபம் பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி மற்றும் வரையறுக்கப்பட்ட வவுனியா பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனியிலிருந்து நடவடிக்கை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

எஞ்சிய 03 கம்பனிகளான வரையறுக்கப்பட்ட காலி பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி, வரையறுக்கப்பட்ட நுவரெலியா பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி, வரையறுக்கப்பட்ட கண்டி – கொழும்பு (ஆடம்பர சேவை) பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி ஆகியவை பதிவு செய்யப்பட்ட போதும் அக்கம்பனிகளின் பணிப்பாளர் சபை அவற்றை ஆரம்பிப்பதற்கான அவசியமான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கவில்லை.

இக்கம்பனிகளில் வரையறுக்கப்பட்ட நுவரெலியா பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி மாத்திரம் தாமதமாகி 2013ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் வரையறுக்கப்பட்ட காலி பயணிகள் போக்குவரத்து கம்பனி விரைவில் ஆரம்பிப்பதற்கு உள்ளது.

4.2 முரண்பாடுகளுக்கு ஏதுவாயுள்ள கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

(அ) விலைமனு இல. 15இன் கீழ் 2011.07.04ஆந் திகதி அதிவேக ஆடம்பர சேவை பேருந்து இயக்கத்திற்கு பொருத்தமான நபரைத் தெரிவுசெய்வதற்காக விலைமனு கோரப்பட்டது. அதன் படி 30 நபர்கள் விலைமனு விண்ணப்பப் பத்திரங்களை அனுப்பியதுடன், முதல் சுற்றுக்காக ஆய்வுத் தகவல்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு 05 பேருந்துகளை ஈடுபடுத்தவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதிகூடிய விலைமனு தொகையினை முன்வைத்த 07 விண்ணப்பதாரிகள், தம்மால் முன்வைக்கப்பட்ட விலைகளின் படி அனுமதிப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக் கொள்ளலை எழுத்து மூலம் நிராகரித்தமையால் அதன் பின்னர் கூடிய விலையினை முன்வைத்த விண்ணப்பதாரிகள் மூவருக்கு உரிய 05 பேருந்துகளிற்கான பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன.

இதன் போது விலைமனுக் கட்டணமான ரூபா 740,000.00 முதல் அவர்கள் முன்வைத்த விலைகளின் படி உரிய பணம் அறவிடப்பட்டு பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. வழங்கப்பட்ட 05 பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்கள் மூலம் ஓடிய 05 பேருந்துகளுக்கு அதிவேகப் பாதையில் நிலவிய கேள்வியின் படி போதியதாக இல்லை என 2012.02.17 ஆந் திகதி முதல் 2012.07.21 வரை பல்கலைக்கழக

மாணவர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் மூலம் தெரிய வந்தது. அதனால் தெற்கு அதிவேகப் பாதையில் சேவைகளை வினைத்திறன் மிக்கதாகவும் தரமிக்கதாகவும் உயர் மட்டத்தில் பேணுவதற்கு மேலும் 08 பேருந்துகளுக்கு அனுமதிப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டது.

அதன் பிரகாரம் இல 05 விலைமனு படி அனுமதிப்பத்திரங்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு முன்வந்த மூவரில் அதி கூடிய விலையினை முன்வைத்த ரூபா 740,000.00 விலைக்கமைய 2012 வருடாந்த கணக்காய்வு அறிக்கையில் குறிப்பிட்ட 08 பேருந்துகளுக்கு புதிய அனுமதிப் பத்திரங்களாக அன்றி வீதித் திருத்தயமைத்தலாக இந்த அனுமதிப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன. 2012.02.17 ஆந் திகதி முதல் 2012.07.21 வரை மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் மூலம் வெளிவந்த விடயங்களின் படி தனி நபர் ஒருவருக்கு இப்பாதைக்கான அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்குவது பொருத்தமானது என சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளதாகவும், அவ்வாறே இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையினாலும் தனி நபர் ஒருவருக்கு இப்பாதைக்கான அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்குவது பொருத்தமானது என சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளதாகவும், பேருந்து ஓட்டுனர் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பின் ஏனைய மாகாணங்களுக்கு இடையேயான சேவைகள் போன்று மோதல்மிக்க நிலைமையினைத் தவிர்த்து பொதுப் பயணிகளுக்கு தரமிக்கதும் வினைத்திறன் மிக்கதுமான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குவதற்காக தெற்கு அதிவேகப் பாதையில் ஏற்கனவே அனுமதிப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்ட நபர்களுக்கே புது அனுமதிப் பத்திரங்களையும் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டது. விலைமனு கோராது புது பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு முடியாதாகையில் அவர்களிடமுள்ள வேறு பாதைகளில் ஓடும் பேருந்துகளுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்திற்கு பாதைத் திருத்தங்களும் சேவைத் திருத்தங்களும் செய்து புது அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்க நேரிட்டது. அந்த பாதைத் திருத்தங்களும் சேவைத் திருத்தங்களும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் சபை அனுமதித்துள்ள வழிமுறைகளுக்கமைய பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டதாக இங்கு குறிப்பிடுகின்றேன்.

விலைமனு இல 15இன் படி முன்வைக்கப்பட்ட அதி கூடிய விலை ரூபா 2,000,000.00 ஆயினும் அவ்விலைக்கு பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரத்தைப் பெற்றுக் கொள்ள நிராகரித்தமையால் ரூபா 740,000.00 விலை முதல் விலைகளை முன்வைக்கப்பட்ட ஒழுங்குமுறைப் படி ஆரம் சந்தர்ப்பத்தில் 05 அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன. அதற்கமைய அதிவேகப் பாதைக்காக கூடுதலான ஓட்டுனர்கள் எண்ணிக்கை தொடர்புபடுவதைத் தவிர்ப்பதற்கு மேற்படி விலைமனு அனுமதிப்பத்திரதாரிகளுக்கே உச்ச விலையின் கீழ் 08 அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்குவது மூலம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு பொருளாதார ரீதியாக பாதிப்பு ஏற்படவில்லை எனவும் குறிப்பிடுகின்றேன்.

வருமானம் ஈட்டுவதை விட பொதுப் பயணிகளுக்கு வினைத்திறன் மிக்கதாகவும் தரமிக்கதாகவும் பாதுகாப்பானதாகவும் சேவையினை வழங்குவதற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தலும் அதனைப் பேணுதலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ள முக்கிய பொறுப்பும் கடப்பாடும் ஆகும் என இங்கு குறிப்பிடுகின்றேன்.

(ஆ) 2012ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட 22 அனுமதிப்பத்திரங்கள் கௌரவ தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சர் சீ.பீ. ரத்நாயக்கா அவர்களின் அனுமதியின் கீழ் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அமைச்சினால் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு அனுப்பியுள்ள பெயரப்பட்டியல் பிரகாரம் வழங்கப்பட்டது,

(அதன் பிரதி ஒன்று கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எப்ஏ/2012/22 இலக்கத்தைக் கொண்ட விசாரணைக்கு பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

2012.05.31ஆந் திகதியின் பின்னர் 02 அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்குவதற்கு காரணம், அப்பாதையில் காணப்பட்ட பயணிகளின் தேவைப்பாடாகும். அவ்விரு அனுமதிப்பத்திரங்களும் மேற்படி பெயர்ப்பட்டியல் பிரகாரம் வழங்கப்பட்டன. அதன் போது அப்பெயர்ப்பட்டியலில் பெயர் குறிப்பிடப்பட்ட இரு நபர்களால் தமக்கு பதிலாக உரிய அந்நபர்களுக்கு அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்குவதற்கு வேண்டியமையால் திரு ஐ.ஜீ. வித்தாரண மற்றும் திரு. பீ.எஸ். ஜூட் ஆகியோருக்கு பிராந்திய பாதுகாப்பளிக்கப்பட்ட அனுமதியின் கீழ் அந்த அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதற்கமைய அவ்வனுப்பத்திரத்திற்காக 2013.04.18ஆந் திகதி பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதி கிடைத்துள்ளது. (பணிப்பாளர் சபை அனுமதியின் பிரதி ஒன்று கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் ஆர்ரீ/பீ/என்ரீசீ/எப்ஏ/2012/22 இலக்கத்தைக் கொண்ட விசாரணைக்கு பதிலுடன் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.)

(இ) உடைமையுரிமையை முறைப்படுத்தலின் கீழ் பேருந்துகள் ஒப்படைக்கப்படுவது பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டு குறைந்தளவு 03 மாதங்களாவது பேருந்தினை இயங்க விட்டதன் பின்னராகும். எனினும் இப்பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரங்கள் அது வரையிலும் வழங்கப்படாது இருந்தமையால் உடைமையுரிமையை முறைப்படுத்துவதற்கு முடியாதிருந்தது. அதன் போது அப்பெயர்ப்பட்டியலில் பெயர் குறிப்பிடப்பட்ட இரு நபர்களால் தமக்கு பதிலாக உரிய அந்நபர்களுக்கு அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்குவதற்கு வேண்டியமையால் அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

2010 அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின் கீழ் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்ட அனுமதிப்பத்திரங்களுக்கு அமைச்சரவையினால் தீர்மானிக்கப்பட்ட விலைமனு தொகை அறவிடப்பட்டது. எனினும் அவ்விலை தொகையையும் செலுத்த முடியாது என பேருந்து ஓட்டுனர்களால் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு முறைபாடு செய்யப்பட்டுள்ளதுடன், சில அனுமதிப்பத்திரங்கள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவில் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(ஈ)அமைச்சரவைப் பத்திர இலக்கம் 10/2374/445/077 இன் கீழ் வடக்கு கிழக்கிற்காக கொழும்பு மற்றும் வெளி மாகாணங்களில் இருந்து பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைகளுக்கான அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு பெற்றுக் கொடுத்துள்ள அனுமதியின் கீழ் இந்த பயணிகள் சேவை அனுமதிப் பத்திரங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

(உ) தேபோஆ மாவட்ட அலுவலகத்தினை இக்கட்டத்தில் நிறுவுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளதனால் அத்தீர்மானத்தின் பிரகாரம் இக்கட்டம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் திருத்தும் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு முடியும் என தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளரின் 2011.03.04ஆந் திகதியிட்ட கடிதம் மூலம் அறிவித்தமையால் அந்த அனுமதியின் பேரில் திருத்தல் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

இக்கட்டத்தின் உடைமையுரிமை தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு இல்லாமையால் நுவரெலியா விடுமுறை பங்களாவிற்கு தேவையான தளபாடங்களுடன் கூடிய பொருட்களுக்காக தேபோஆ நிதியம் செலவு செய்வதற்கு செயலாளரின் அனுமதியிடும் ஆலோசனையும் வேண்டப்பட்டுள்ளன.

செயலாளரினால் பணிப்பாளர் சபைக்கு அனுப்பப்பட்டு, பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்தின் படி நடவடிக்கை எடுக்குமாறு அறிவிக்கப்பட்டது.

அதற்கிணங்க பணிப்பாளர் சபைக்கு அனுப்பப்பட்டதுடன், 2012.04.05ஆந் திகதிநடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் படி இதற்காக ரூபா 656,467.00 தொகை அங்கீகரிக்கப்பட்டதால் பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்தின் படி தளபாடங்களுடன் கூடிய பொருட்களுக்காக இத்தொகை செலவிடப்பட்டதாக அறிவிக்கின்றேன்.

4.3 பொருளாதார இலாபமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

சிறுநுண்ணிச்சாலை அமைப்பதற்கான பொருத்தமான காணியைக் கொண்ட முதலீட்டாளர்கள் இதற்காக முன்வருமாறு குறிப்பிட்டு பத்திரிகை அறிவித்தல் ஒன்று வெளியிடப்பட்டதுடன், இது தொடர்பாக முதலீட்டாளர்களிடமிருந்து எவ்விதப் பதிலும் கிடைக்கவில்லை. இதற்காக முதலீட்டாளர்கள் ஆர்வமில்லை என தீர்மானிக்க நேரிட்டது. இதனால் இம்முறைமையின் கீழ் இச்செயற்றிட்டத்தினை மன்னோக்கி செயற்படுத்தவதற்கு கடினமான நிலை உருவாகியமையால் அதற்கான வேறொரு முறையினைக் கவனத்திற் கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதற்கமைய திட்டமிடப்பட்டவாறு சிறுநுண்ணிச்சாலை நிர்மாணப்பணியினை செயற்படுத்த முடியவில்லை.

4.4 ஒப்பந்த நிர்வாகத்தின் குறைபாடுகள்

(அ), (ஆ)

விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள ஒப்பந்தத்திற்கு அமைய 2011 மே மாதம் 05ஆந் திகதி மும்மொழிகளிலும் பத்திரிகை அறிவித்தல் வெளியிடப்பட்டதுடன், அதன்போது 03 நிறுவனங்களே பதிலளித்துள்ளன. அவற்றில் குறைந்த விலை மவிது கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் நிறுவனத்தினாலேயே முன்வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம், குறைந்த விலையினை குறிப்பிட்ட மவிது கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் நிறுவனத்திற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு கமிட்டியின் சிபாரிசு கொள்வனவு கமிட்டியினால் வழங்கப்பட்டது. (இது பெஸ்ரியன் மாவத்தையில் மலசலகூடத் தொகுதியினை நவீனமயப்படுத்தல் காரணமாக ICTAD பதியப்பட்ட ஒப்பந்தக்காரர்கள் இதற்கு முன்வருவதில் குறை காணமுடிந்தது).

பெஸ்ரியன் மாவத்தையின் பேருந்து முடிவிடத்தின் மலசலகூடத் தொகுதியினை கூடுதலான எண்ணிக்கையில் பயணிகள் பயன்படுத்துகின்றனர். அதனால் மலசலகூடத் தொகுதி 2 இன் மேலதிக வேலைக்காக ரூபா 636,319.80 இற்கு பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளது.

மலசலகூடத் தொகுதியின் முதல் பகுதியின் பெண்கள் மலசலகூடத் தொகுதி முடிவடையும் வரை மேலதிக வேலைகளுக்கு குறிப்பிட்ட பெருமானத்தை சொல்வது கடினம் என்பதால் ஏப்பிரல் மாதம் அதற்கான முழுமையான அளவீட்டினை மீண்டும் எடுக்க நேரிட்டது.

10% ஐ விட நிச்சயமற்ற ஏற்பாடுகள் அதிகரிப்பதாக தெளிவாகும் போது அமைச்சிற்கு அனுப்பி வைப்பதில் தாமதம் ஏற்படலிற்கு கீழ் குறிப்பிட்டுள்ள காரணங்கள் ஏதுவாகலாம்.

- மே மாதத்தின் பின்னர் பொறியியற் ஆலோசகர் சேவைக்காலம் முடிவடைதல்
- பணிப்பாளர் நாயகத்தின் சேவை இடைநிறுத்தம்
- தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு கமிட்டி மூலம் மீண்டும் அனைத்தையும் ஆய்வு செய்தல்
- தொழில்நுட்ப கமிட்டியின் அனுமதியைப் பெற்றுக்கொள்ளல்

பெஸ்ரியன் மாவத்தை பேருந்து முடிவிடத்தின் மலசலகூடத் தொகுதியினை திருத்தும் பணிகளை செய்து முடியும் போது மொத்த ஆகுசெலவு மதிப்பீட்டினை விட அதிகரிப்பதற்கு காரணமான பிரதான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

1. புதிதாக பகுதிகளைச் சேர்த்தல்
2. அளவுகள் அதிகரித்தல்
3. குறிக்கப்பட்ட அமைப்புகள் மாறுபடுதல் என்பன ஆகும்.

1.1 புதிதாக சேர்க்கப்பட்ட பிரதான பகுதியானது பெண்கள் மலசலகூடத் தொகுதியில் முன் மதிலொன்று அமைத்து கதவு இருந்த இடத்தை மாற்றுதல்

முன்னர் கதவு இருந்த இடம் பாதுகாப்பற்றதும் பொருத்தமற்றதுமான இடமாகையில் முன்னால் மதிலொன்று அமைத்து கதவு இருந்த இடம் மாற்றப்பட்டது.

இதன்போது ஆதாரச் சுவர், சுவர், பிளாஸ்டர் ஆகியவை சேர்க்கப்பட்டதுடன், பூச்சு, டைல், மின்சாரம் ஆகிய உருப்புகளின் அளவில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது.

இம்மாற்றம் திருத்தற் பணிகளை மேற்கொண்டு செல்கையில் ஏற்பட்ட தேவை என்பதால் ஆரம்ப மதிப்பீட்டில் உள்ளடங்கவில்லை.

உடைந்து போன மழைநீர் வடிகாண்களை கழற்றும் போது சிதைவடைந்த வடிகான் பலகைகள் உடைந்து அகன்றமையால் புதிதாக வடிகான் பலகைகளைப் பொருத்த நேரிட்டது. மேலும், மழை நீர் வடிகான் ஆரம்ப மதிப்பீட்டில் உள்ளடங்கவில்லை என்பதுடன், அதுவும் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட ஒரு பகுதியாகும்.

2.1 இல் குறிப்பிட்டுள்ள அளவுகள் அதிகரிப்பிற்கு மேலதிகமாக கழிவுநீர் வடிகால் தொகுதியின் குழாய்கள் அளவும் நீர் வினியோகத்திற்கான குழாய்கள் அளவும் அதிகரித்துள்ளன.

2.2 மலசலகூடத் தொகுதியின் வெளியே உள்ள கழிவுநீர் வடிகால் தொகுதி செயற்படுத்தும் நிலைமையில் உள்ளதா என ஆரம்ப மதிப்பீட்டினைத் தயாரிக்கும் போது அனுமானித்திருந்ததுடன், குழாய்களில் தடங்கல் ஏற்பட்டதன் காரணமாக அக்குழாய்களுக்கு

பதிலாக வேறு குழாய்களைப் பொருத்துவதற்கு நேரிட்டதுடன், மேலதிக பிலத்துவாரம் (manhole) மற்றும் கலீக்களையும் அமைக்க வேண்டி ஏற்பட்டது.

2.3 ஏனைய அளவுகள் அதிகரித்தல் குறித்து ஆரம்ப மதிப்பீட்டினைத் தயாரித்த பொறியியற் ஆலோசகர் (இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் முன்னாள் பிரதான பொறியியலாளர்) இவ்விரு மலசலகூடத் தொகுதிகளும் இருந்த நிலைமையில் சரியான அளவீட்டினைப் பெறுவது கடினமாக இருந்ததாகக் கூறினார்.

3.1 குறிப்பிட்டிருந்த அமைப்புகள் பிரதானமாக கதவுகளிலேயே மாறுபட்டுள்ளன. ஆரம்ப மதிப்பீட்டில் சாதாரணமான மலசலகூடக் கதவுகளுக்கு பொருத்தமாக அலுமினியம் தகடுகளை வெட்டுதல் மற்றும் திருட்டு நிகழக்கூடிய தன்மை அதிகம் என்பதால் “Aluminum Composite Panel Sheet” ஆக குறிப்பிட்டிருந்த அமைப்பு மாற்றப்பட்டது.

மேற்குறிப்பிட்ட எல்லா மாற்றங்களும் இச்செயற்றிட்டத்திற்கு பொறுப்பாகவுள்ள பொறியியற் ஆலோசகர் திரு ரீ.வீ. சில்வாவினால் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அனுமதியைப் பெற்றதுடன், அதன் பின்னர் செய்த மற்றும் செய்வதற்குள்ள எல்லா வேலைகளுக்கும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் கமிட்டியின் அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொண்டுள்ளதுடன், இந்த மேலதிகமான வேலைகளுக்கு அமைச்சின் செயலாளரிடமிருந்து 2013/04/02 ஆந் திகதியிட்ட கடிதம் மூலம் அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளது.

4.5 தாமதமாகிய செயற்றிட்டங்கள்

பொதுப் போக்குவரத்து சேவையில் ஈடுபடும் மாகாணங்களுக்கு இடையேயான பேருந்துகளில் முன்செலுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டைகளை அறிமுகப்படுத்துவதற்காக 2012.08.03ஆந் திகதி பத்திரிகை அறிவித்தல் ஒன்று (EOI) வெளியிடப்பட்டுள்ளதுடன், அதற்கு 20 நிறுவனங்கள் தமது ஆர்வத்தினைத் தெரிவித்து அவர்களது கருத்துக்களை முன்வைத்துள்ளனர்.

முதன் முறையாக முன்செலுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டை முறை இலங்கையில் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையில் கையாளப்படுவதால் இச்செயற்றிட்டத்திற்காக நியமிக்கப்பட்டுள்ள தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு கமிட்டிக்கு இச்செயற்றிட்டம் தொடர்பாக அனுபவமின்மையால் நிபுணர் ஒருவரிடம் அறிவுறுத்தல் பெற்றுக் கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டு மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழக கணினி மற்றும் பொறியியற் பிரிவிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறே இது தொடர்பாக வர்த்தக ஆலோசனை மதிப்பீட்டுக்காக ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுரப் பல்கலைக்கழகத்தின் வர்த்தகக் கல்விப் பிரிவிற்கு அனுப்பிவைக்கப்பட்டுள்ளது.

அதற்கிணங்க அவ்வெல்லா மதிப்பீட்டு அறிக்கைகளையும் கவனத்திற் கொண்டு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கொள்வனவு கமிட்டியின் ஒன்றுபட்ட தீர்மானித்தலின் படி

முதல் இடத்திற்கு தெரிவு செய்யப்பட்ட லிஸ்வின் ரெக்னோலொஜீஸ் (தனியார்) கம்பனிக்கு இந்த முன்செலுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டை செயல்திட்டத்தினைச் செயற்படுத்தவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

எனினும் லிஸ்வின் ரெக்னோலொஜீஸ் (தனியார்) கம்பனியில் நிலவிய உள்ளகப் பிரச்சினை காரணமாக முன்செலுத்தப்பட்ட கட்டண அட்டை செயல்திட்டம் இதுவரை செயற்படுத்தப்படவில்லை.

மேற்படி விடயங்கள் தொடர்பாக கம்பனிகள் பதிவாளர் அலுவலகத்திலிருந்து தகவல்கள் பெறப்பட்டுள்ளதுடன், அவ்விபரம் கிடைத்ததன் பின்னர் அது தொடர்பாக மேற்படி நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

4.6 ஏனைய அரசு நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள ஆணைக்குழுவின வளங்கள்

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் தலைவரின் வேண்டுகோள் பிரகாரம் விசாரணையில் குறிப்பிட்டுள்ள சாரதிகள் இருவரும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு தற்காலிகமாக விடுவிக்கப்பட்டுள்ளதுடன், பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதி மற்றும் குறிப்பிட்ட சாரதிகள் இருவரினதும் சம்பளம் மற்றும் கொடுப்பனவுகள் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையினால் மீள்நிரப்பல் செய்யும் அடிப்படையில் இவ்விடுவிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

4.7 பணிக்குழுத்தினர் நிர்வாகம்

(அ) முகாமைத்துவ சேவைகள் இலக்கம் 30 சுற்றறிக்கையின் ஒழுங்குவிதிகள் பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிற்கு அவசியமான பணிக்குழுத்தினருக்கான அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளது.

தற்போது அதனடிப்படையில் புதிய பதவி உயர்வுகள் மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு வழிமுறைகளைத் தயார் செய்து வருவதுடன், நிறுவனத்தின் வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு குறித்துக் கொண்டதாகத் தெரிவிக்கின்றேன்.

(ஆ) திரு. டி.ஐ. ஹசித்த அக்கலங்க டயலகே என்பார் பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியின் படி 2012 மார்ச் 01ஆந் திகதி முதல் 06 மாத காலப்பிரிவிற்கான மாதத்திற்கு 10,000 ரூபா கொடுப்பனவொன்றின் கீழ் பகுதி நேர சேவையில் உள்வாங்கப்பட்டுள்ளார்.

இவர் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகள் குறித்து வானொலி, தொலைகாட்சி, பத்திரிகை மூலம் பொதுமக்களுக்கு தெரிவிப்பதால் உயர்ந்த பிரச்சாரம் கிடைத்துள்ளதாகவும், எல்லா ஊடக அலுவலகங்களையும் நிறைவேற்றுவதாகவும், 2012 ஜூன் மாதம் 01ஆந் திகதி முதல் அமுலாகும் படி இவரது கொடுப்பனவை பணிப்பாளர் சபை அனுமதியுடன் 15,000 ரூபாவாக அதிகரிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

இக்கொடுப்பனவை மாதாந்தம் பெற்றுக் கொள்வதற்கு அவரால் மாதத்தினுள் செய்யப்பட்ட பணிகளை தினப்பதிவேட்டில் குறித்து என் மூலமாக உதவி பணிப்பாளருக்கு முன்வைக்கப்படும்.

அலுவலகப் பணிகளின் போது விரல் அடையாள இயந்திரத்தில் வருகைத்தரல் மற்றும் வெளியேறலை பதிவு செய்யுமாறு அவருக்கு அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளதாக

தெரிவிக்கின்றேன். மேலும் நிறுவனத்தினால் ஒழுங்கு செய்யப்படும் வீதிப் பாதுகாப்பின் கீழ் நடாத்தப்படும் கருத்தரங்குகள், கெமி செரிய, சிசு செரிய செயற்றிட்டங்களின் கீழ் நாட்டின் பல்வேறு பிரதேசங்களில் ஒழுங்கு செய்துள்ள விழாக்கள் நடைபெறும் சந்தர்ப்பங்களில் திரு. டி.ஐ. ஹசித்த அக்கலங்க டயலகேயினால் ஊடக ஒருங்கிணைப்பு பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். அச்சந்தர்ப்பங்களில் விரல் அடையாள இயந்திரத்தில் பதிவு செய்வதற்கு முடியாது போகும். திரு. டி.ஐ. ஹசித்த அக்கலங்க டயலகேயிற்கு கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்ளும் போது அவரால் செய்யப்படும் பணிகள் என்னால் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட பின்னர் செலுத்தப்படுகின்றது என்பதையும் தெரிவிக்கின்றேன்.

(இ) வேலை ஒப்படைப்பின் கீழ் பெஸ்ரியன் மாவத்தை முடிவிடத்தில் பேருந்து இயக்க நடவடிக்கை தொடர்பில் ஒருங்கிணைப்பாளராக பணிபுரிவதற்கான சேவை தேவைப்பாட்டின் கீழ் 06 மாத காலத்திற்கு 05 உத்தியோகத்தர்கள் உள்வாங்கப்பட்டனர். அவர்களது 06 மாத காலம் முடிவடைந்த பின்னர் பெஸ்ரியன் மாவத்தை முகாமையாளரால் முன்வைத்த செயலாற்றுகை அறிக்கையினை அவதானித்ததன் பின்னர் அவர்களால் நிறைவேற்றப்பட்ட பணிகள் குறித்து திருபதியடையக்கூடியதாக உள்ளமையால் சேவைக் காலத்தை நீடிப்பதற்கு 2013 பெப்ரவரி மாதம் ௩௮ஆந் திகதி நடாத்தப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்திற்கு சபை பத்திரமொன்று முன்வைக்கப்பட்டது.

பணிப்பாளர் சபையும் இந்த உத்தியோகத்தர்களின் செயலாற்றுகையை அவதானித்து முன் நிபந்தனைகளின் கீழ் ஒரு நாளைக்கு 750 ரூபா வீதம் 20 நாட்கள் உச்சளவாக நீடித்துள்ளதாக தெரிவிக்கின்றேன்.

பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியின் பிரகாரம் ஒரு நாளைக்கு 1,250 ரூபா கொடுப்பனவில் 20 நாட்கள் உச்சளவாக, ஆலோசகர்களாக இணைத்துக் கொள்ளப்பட்ட மூவரின் பெஸ்ரியன் மாவத்தை முடிவிடத்தில் பேருந்து இயக்க நடவடிக்கை தொடர்பில் ஆலோசகர் சேவை தேவையற்றது எனத் தீர்மானித்ததன் பின்னர் பணிப்பாளர் சபையிடம் விடயங்கள் முன்வைக்கப்பட்டன. அதற்கமைய பணிப்பாளர் சபையினால் 2012.04.05 ஆந் திகதி முதல் அமுலாகும் விதத்தில் பதவிகள் மாத்திரம் முகாமைத்துவ உதவியாளர் என மாற்றப்பட்டன.

பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலகம் 24 மணித்தியாலங்களும் திறந்துள்ளதால் சேவையின் தேவைப்பாட்டிற்கு இணங்க 2012.09.17 ஆந் திகதி முதல் 05 உத்தியோகத்தர்கள் வேலை ஒப்படைப்பு அடிப்படையில் இணைத்துக் கொள்ளப்பட்டனர். பணிப்பாளரால் (இயக்கம்) பணிகள் குறித்த பட்டியலொன்று இந்த 05 உத்தியோகத்தர்களுக்கும் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளதாக அறிவிக்கின்றேன்.

இதற்கு பின்னர் அவர்களால் நிறைவேற்றப்படும் பணிகள் உள்ளடங்கிய அறிக்கையில் நிறைவேற்றப்படும் பணிகளை விபரமாகக் குறித்துக் காட்டும் படி அறிவுறுத்தியுள்ளதாக தெரிவிக்கின்றேன்.

முகாமைத்தவ சேவை இல. 30 சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் பதவி உயர்வு மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு வழிமுறைகளை அனுமதித்துக் கொள்வதற்கு முகாமைத்தவ சேவைகள் திணைக்களத்திற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வழிமுறைகள் இது வரையில் அனுமதிக்கப்பட்டிராமையால் பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலகத்திற்கான ஊழியர்களை உள்வாங்க முடியாதுள்ளது. அதனால் அந்த அலுவலகத்தின் பணிகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு பதவி உயர்வு

மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு வழிமுறைகளை அனுமதித்துக் கொள்ளும் வரை மாத்திரம் இவ்வழியர்களைச் சேவையில் ஈடுபடுத்த நேரிட்டது.

(ஈ) 2012 ஆகஸ்ட் மாதம் 01ஆந் திகதி முதல் ஆறு மாத காலத்திற்கு ஒரு நாளைக்கு 1,250 ரூபா வீதம் ஒரு மாதத்திற்கு 20 நாட்கள் உச்சளவின் அடிப்படையில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பாதுகாப்பு பணிகள் மற்றும் விசாரணை பணிகள் ஒருங்கிணைப்பாளராக திரு ஆர்.டப்ளியூ.எம். ஸ்வர்ணசிங்க பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியுடன் சேவையில் உள்வாங்கப்பட்டார். அவருக்கு வழங்கப்பட்ட பணிகள் குறித்த பட்டியலின் பிரகாரம் பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலகத்தில் மற்றும் தேபோஆ அலுவலகத்தில் பணிகளை நிறைவேற்றாஸ் வேண்டும்.

திரு ஆர்.டப்ளியூ.எம். ஸ்வர்ணசிங்கவின் சேவை வேலை ஒப்படைப்பின் அடிப்படையில் 2013.02.01ஆந் திகதி முதல் 2013.07.31 வரை பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியுடன் நீடிக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறிவிக்கின்றேன்.

பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியுடன் இவருக்கு 18,000.00 எரிபொருள் கொடுப்பனவும் செலுத்தப்படுகின்றது.

பெஸ்ரியன் மாவத்தை அலுவலகத்திற்கான உத்தியோகத்தர்கள் சேவையின் தேவைப்பாட்டிற்கு அமைய கூடிய விரைவில் உள்வாங்கப்பட வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டதால் முகாமைத்தவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அனுமதியைப் பெற முடியாது போயிற்று. எதிர்வரும் காலங்களில் அதற்கான அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதாக அறிவிக்கின்றேன்.

5. கணக்கீட்டுச் செயற்பாடுகள் மற்றும் நல்லாட்சி

5.1 செயற்படு திட்டம்

(அ) 2012 செயற்படு திட்டம் காலாண்டு ரீதியாக எதிர்பார்க்கப்படும் நோக்கங்கள் மற்றும் இலக்குகளை அடைந்து கொள்ளும் விதத்தில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

இருப்பினும் 2013 செயற்படு திட்டத்தினைத் தயாரிக்கையில் இக்குறைபாடுகளைத் தவிர்த்து எதிர்பார்க்கப்படும் நோக்கங்கள் மற்றும் இலக்குகளைத் தெளிவாக இனங்கண்டு தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) 2012 செயற்படு திட்டத்தில் வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட புதிய பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திர எண்ணிக்கை குறிப்பிட்டிருக்கவில்லை. என்னும் 2013ஆம் ஆண்டில் செயற்படு திட்டத்தில் இது தெளிவாக இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

5.2 உள்ளகக் கணக்காய்வு

இது வரை உள்ளகக் கணக்காய்வுக் கிளைக்கான பதவியணியினருக்கான அங்கீகாரம் பெறப்படவில்லை. ஆனால் தற்போதைக்கு தேசிய போக்குவரத்து

ஆணைக்குழுவின் உத்தியோகர்களால் உள்ளகக் கணக்காய்வு நடடிக்கைகளைச் செய்வித்துக் கொள்வதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

முகாமைத்துவச் சேவைகள் சுற்றறிக்கை இல 20ன் ஏற்பாடுகளுக்கமைய தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவுக்குத் தேவையான பதவியணியினருக்கான அங்கீகாரம் கிடைக்கப்பெற்றுள்ளதுடன், தற்போதைக்கு அதன் பிரகாரம் பதவியுயர்வு மற்றும் ஆட்சேர்ப்புத் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்படுவதுடன் உள்ளகக் கணக்காய்வுக் கிளைக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட விதத்திலான பதவியணியினரின் தேவையை ஆராய்வதற்கும் அதற்கான அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்குமான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு குறித்துக் கொண்டதாக அறிவிக்கின்றேன்.

5.2 வரவுச்செலவு திட்டஞ்சார் நிர்வாகம்

கணக்காய்வு விசாரணையில் குறிப்பட்டுள்ளவாறு தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு 2012ஆம் ஆண்டிற்காக வரவுச்செலவு திட்டத்தினைத் தயாரித்து அதற்கான பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியையும் பெற்றுள்ளதுடன், அந்ந வரவுச்செலவுத் திட்டம் 2012 நிதியாண்டின் இறுதியில் மீண்டும் திருத்தியமைக்கப்பட்டு அதற்கும் பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளது.

கணக்காய்வு விசாரணையின் படி மீண்டெழும் செலவினங்கள் செயற்றிட்டங்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருப்பதுடன், அதற்கான காரணங்கள் பின்வருமாறு குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் மொத்த பணிகளில் கூடுதலானவை செயற்றிட்டங்கள் தொடர்பில் செய்யப்படுபவை என்பதுடன், மீண்டெழும் செலவினமாக மேற்கொள்ளும் செலவுகள் அச்செயற்றிட்டங்களுக்காகவும் உரியவையாகும். ஒவ்வொரு செலவும் மேற்கொள்ளப்படும் சந்தர்ப்பத்தில் அது ஆணைக்குழுவின் மற்றும் செயற்றிட்ட செலவினமாக வேறுபடுத்துவது நடைமுறையில் கடினமான காரியம் என்பதால் குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியில் ஒருமுறை நூற்றுவீதமாக இனங்கண்டு அச்செலவினங்கள் செயற்றிட்டங்களில் உள்ளடக்கப்படுகின்றன.

அவ்வாறே எதிர்வரும் வரவுச்செலவு திட்டத்தின் மதிப்பீட்டினைத் தயாரிக்கும் போது செலவினத்தை மதிப்பீடு செய்கையில் கூடுதலான கவனத்தைச் செலுத்துவதற்கு குறித்துக்கொள்வதாக தயவுடன் அறிவத்துக் கொள்கின்றேன்.

06. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வு விசாரணையில் தெரிவிக்கப்பட்ட துறைகளுக்கு விசேட கவனம் செலுத்துவதாகத் தீர்மானிக்கப்பட்டது.

தலைவர்

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

National Transport Commission (NTC)

Address

241, Park Road,

Colombo 05

Website

www.ntc.gov.lk

E-mail

info@ntc.gov.lk

Hot Line

1955

Hon. Minister of Private Transport Services,
Ministry of Private Transport Services,
No. 34, Narahenpita Road,
Nawala.

Annual Report - 2012

In terms of Section 14 (2) of the Finance Act No. 38 of 1971, and chapter 05 and 06 of the Public Enterprises Guidelines for Good Governance, the National Transport Commission has the honor to forward herewith the Performance Review, the Annual Financial Report and the Auditor General's Report of the National Transport Commission for the year ending 31st December 2012.

Roshan Gunawardane
Chairman
National Transport Commission

Contents

Page

Members of the Commission	01
Message from the Chairman	02
Overview	04
Performance Review	06
Annual Accounts	29
Report of the Auditor General	39

**Members of Board of Directors of the Commission
January 2012 to February 2012**

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| 1. | Mr. Shashi Welgama | Chairman |
| 2. | Mr. K Buddhadasa
(Working Director) | Member |
| 3. | Mr. A. Podiralahamy
(Ministry of Private Transport Services) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 4. | Mrs. Sepali Rupasinghe
(Ministry of Finance & Planning) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 5. | Mrs. W.G. Chandrika
(Ministry of Finance & Planning) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 6. | Mrs. U.L.Jayanthi de Silva | Member |
| 7. | Mr. K.D.K. Tilakaratne | Member |

From February 2012 to December 2012

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| 1. | Mr Roshan Gunawardane | Chairman |
| 2. | Mr. K Buddhadasa
(Working Director) | Member |
| 3. | Mr. A. Podiralahamy
(Ministry of Private Transport Services) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 4. | Mrs. Sepali Rupasinghe
(Ministry of Finance & Planning) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 5. | Mrs. W.G. Chandrika
(Ministry of Finance & Planning) | Member
<i>(ex officio)</i> |
| 6. | Mrs. U.L.Jayanthi de Silva | Member |
| 7. | Mr. K.D.K. Tilakaratne | Member |

Message from the Chairman



On behalf of the Board of Directors I have great pleasure in presenting the annual report of the National Transport Commission for the year 2012. Transport performs a key role in achieving the development goals of any country in the modern economic context. The country's transport provides a huge contribution to the economic and social development in the country.

It is the function of the National Transport Commission to formulate necessary activities to streamline the transport requirements in the country by establishing a regulatory frame work necessary to ensure an efficient and productive passenger transport network.

National Transport Commission has taken action during the past 19 years in order to enhance the standard of the public passenger transport service.

The projects launched by the National Transport Commission were continued further in to the year 2012. These include developing the Sisu Seriya bus service, expanding the Gemi Seriya bus service including the rural roads, implementing the Nisi Seriya bus service in order to provide transport facilities for the late night shift and the early morning shift and implementing the distribution of bicycles for school children in rural areas.

National Transport Commission expects to implement the bus services productively as well as methodically and scientifically through taking steps to establish bus companies. By considering the decline of the present standard of the transport service, steps will be taken to convert the individual operators into partners of a limited liability company.

In addition the commission deals with the implementations of co-ordinated rotated time table system prepared scientifically, preparation of annual quality assurance programmes of the buses, uninterrupted registration of bus crew and continuous public complaints investigation and mobile inspections.

National transport Commission has by now taken action to launch the National Transport Statistical Report having collected information pertaining to transport activities from various state institutions so as to cover a wide scope of functions.

Moreover the vehicle tracking system based on global situation (GPS Network) as the integration of Information and Communication Technology into the public transport service, is a project introduced and successfully implemented by the National Transport Commission in order to

control the inter-provincial transport remotely. It is expected to develop the standard of the public transport sector and provide a secure and efficient transport service through this.

National transport Commission has implemented various programmes in the year 2012 in order to minimize motor accidents due to 2011-2020 being declared as the decade for road safety. The commission therefore implemented awareness campaigns on road safety among the general public, among school children who are in the traffic control clubs and among all drivers and conductors to enhance the standard of the service.

In addition the rest places project with the objectives of providing facilities for long distance bus passengers has been commenced.

The project for the construction of Bus Terminals with the objective of promoting regional development activities (including Northern and Eastern Provinces) also has been commenced.

The number of staff members who served in many positions in order to reach the goals and the vision of the National transport Commission is 143. The officers of the institution have been given the opportunities for national and international training according to their fields in order to enhance the efficiency of the institution. Majority of the staff members possess the knowledge of the Information and technology sector and the necessary training has been already provided.

I would like to extend my sincere and grateful gratitude to Hon.C.B. Rathnayake, Minister of Private Transport Services and Mr. Victor Samaraweera, Secretary to the Ministry of Private Transport Services including its staff who extended their continued cooperation to achieve these anticipated targets of the Commission and other state institutions, all private bus owners and the General public providing necessary information and ideas to provide a better transport networks to the nation.

In the same way, I would like to intend my sincere and grateful thanks to the Board of Directors of the National Transport Commission, Director General ,directors in charge of projects , staff including Heads of units proceeding to achieve the targets of the commission despite various challenges.

Roshan Gunawardana
Chairman
National Transport Commission.

Overview

Our Vision...

Ensure a quality, cost effective and safe integrated transport system and services that will provide for the socio-economic development across the country and the different mobility requirements of every individual and co-operate citizen of Sri Lanka.

Our Mission...

To advise the Government of Sri Lanka on the National policy relating to passenger transport and to establish the required regulatory framework in order to ensure an efficient bus transportation system which heeds the transport needs of the public.

Our Goals/ Objectives

- To continue the development of bus services at a higher level both in quality & quantity.
- To develop an efficient transport network
- To develop a transport system which enables the passengers to choose the bus service which is more suitable to them.
- To ensure the stability and viability of operators engaged in passenger transport services.
- To provide financial assistance to less remunerative but socially necessary bus services in rural and developing areas.
- To plan & develop a methodology which will prevent the environmental damage caused by bus passenger transport services.
- To increase the productivity of buses by regularizing the operating times of buses.
- To ensure safety and discipline in operation of buses.
- To coordinate the operational systems of buses both in inter-provincial and provincial services.
- To improve the overall labor productivity in the country

Composition of the Commission

The commission consists of three ex-officio members and further five members appointed by the Minister of Private Transport Services on the approval of the cabinet of Ministers.

The organizational structure of the commission consists of the chairman, Director General and four other Directors in charge of the Departments of Planning, Operations and Services Monitoring, Quality Assurance and External relations, Finance and Procurement.

By the end of year 2012, the approved carder of the commission comprised of 190 employees, but the actual number of permanent employees was 143.

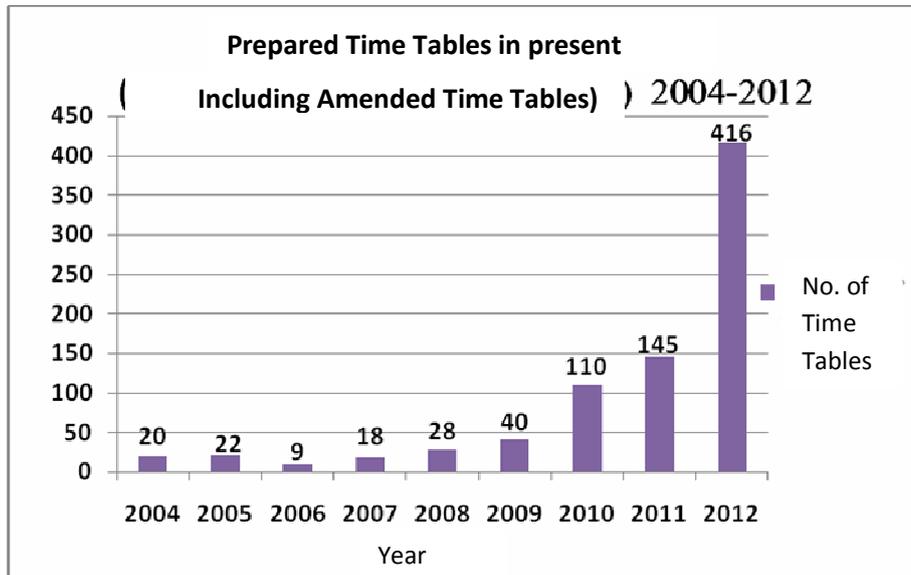
Carder of the National Transport Commission as at 31.12.2012.

Employee Segment	Approved Carder	Staff engaged in Service
PL - 1	14	11
PL - 3	13	11
MA- 1.1	65	53
MA- 2.1	01	-
MA- 4	57	47
MA- 5.3	20	09
JM - 1.1	05	02
MM - 1.1	10	06
HM - 1.1	04	03
HM- 2.1	01	01
Total	190	143

Source – Department of Administration– NTC

Performance of the year 2012

01 Preparation and Amendments of Time Tables



Source – Department of Operation and Monitoring– NTC

The main Objective of this project is to enhance the quality of public passenger transport service by providing a reliable safe and comfortable public transport service for passengers and to provide equal opportunities to all bus operators by formulating time tables and thereby safeguarding the business stability of the bus operators.

In addition, among other anticipated objectives of this project it is expected to minimize the unhealthy competition among the public and private bus operators while maximizing the average number of kilometers operated per bus in a day.

With the co-ordinated rotated time table project being provided special focus this year, while rotate Time Tables were targeted to be formulated for 454 inter provincial bus services, the no. of time tables formulated was 416 (91.6%). From the commencement of this project up to the year 2011 the rotated Time Tables formulated for 240 inter provincial Bus services have been revised and re implemented during this year.

The targets of the year 2013 are to operate all the inter provincial bus services according to the formulated co-ordinated rotated time tables and to introduce modern technologies in order to direct the general public to the comfort resulted by bus services operated according to the integrated rotated time tables during the forthcoming year. The expenditure measured during the year under review in this regard is Rs. 0 .88 million.

02 Awareness programmes on Road Safety

His Excellency the President has declared 2011-2020 as the decade of road safety and has emphasized the necessity of all the institutions taking an active role in minimizing road accidents.

There are at least 06 deaths caused per day due to road accidents in Sri Lanka. The state spends several billions per year for those who have been injured by road accidents. There are innumerable amounts of social as well as economical problems caused when



people providing the economic stability to the family are subjected to road accidents. Overall the increased amounts of road accidents has a great impact on the economy of the country and hence it pressing requirement that the National Transport Commission as a state regulating institution takes firm measures to reduce road accidents.

In this context the National Transport Commission as a pioneer state regulating institution established a Road Safety Unit in the year 2011 and expanded its functions in the year 2012. The major objectives of this project are minimizing the road accidents caused by inter provincial bus services by specially providing



awareness among its drivers on road safety and enhancing the quality of the public transport services.

Conducting road safety workshops throughout the island in district levels with the participation of three wheeler, school van and state institution drivers as well as bus drivers in order to create awareness in the society is among the major functions of this Unit.

1700 drivers, conductors and bus owners and more than 3500 school students have been provided awareness through conducting 12 workshops on road safety in the year 2012.

Likewise 02 advertisements on road safety were broadcasted through the television and the radio and thereby creating a wide awareness among the general public. The expenditure incurred in this regard during the year 2012 is Rs. 14 million.

Other Activities Relevant to the Project

- Installing notice boards in places where awareness on road safety can be provided for the general public.
- Accordingly steps have been taken to install these boards in places like the Bastian Mawatha, near the entrance to the National Transport Commission in the

Park Road, the premises of the Ministry of Private Transport Services at Nawala Road.

- Installing notice boards on road safety in places that read high statistics in accidents.
- While 09 Municipal Councils have provided the information about these places to the National Transport Commission, 50 places throughout the island have been identified as reading high statistics of accidents and being dangerous for transport in order to install notice boards.
- Distributing handouts on road safety to create awareness among the general public including the school children.
- These handouts were distributed at workshops on road safety and during exhibitions like the “Deyata Kirula”.

03 Contribution for Bus Services on Social Requirements.

With the objectives of fulfilling the social and economic needs of the people, bus services based on social requirements such as the school bus service (Sisu Seriya), Rural Bus Service (Gami Seriya) and Late Night Bus Service (Nisi Seriya) were initiated. These services are being implemented primarily as social services, considering the commercial aspects as secondary. These services are procured from both the state and private sectors.

3.1 School Bus Service Project "Sisu Seriya"

As there were no bus services that existed separately for the transportation of school children, many parents were inclined to send their children in school vans as an



alternative though the fares were very high. This resulted in the increased amounts of vans being driven to schools in Colombo on each week day. And thus the result was huge traffic congestions in the urban areas around the island as well as the roads of Colombo during morning and afternoon. In addition the roads surrounding the school being constantly congested due to the non existence of a regular method of parking these vans became a huge problem.

Under this project steps will be taken to minimize the transportation done by private vehicles in order to minimize the traffic congestion in urban areas during morning and afternoon and thereby reducing the fuel consumption and the environmental pollution that is caused by smoke emitted by the vehicles.

The main objective of this project is to provide facilities for school children to attend school in time devoid of any mental or physical inconvenience and return home safely. The other objectives of this project are to provide relief to parents economically through concessionary fares, minimizing harassments of children through reliability and regularity.

The services required for this project are procured from both the buses of the Sri Lanka Transport Board and private buses. A concessionary rate of 50% the normal charge is levied from students in school buses under this project, while the services are implemented on pre arranged charges owing to the decrease in the revenue.

Though it was expected to increase the number of school bus services of Sisu Seriya to 1100 by the end of the year 2012, a total number of 1119 school bus services could be implemented successfully with the contributions of the Sri Lanka Transport Board and the Private Sector.

This project is greatly appreciated and praised by school authorities, students, and parents. During the year under review the expenditure incurred in this regard was Rs. 221 million.

3.2 Project to Provide Bus Services for Rural and Uneconomical Routes - "Gami Seriya"

The transport service under the Gami Seriya project operates as a medium of linking the rural and urban areas.

The objective of this project is to provide economical and reliable transport facilities to people in rural areas lacking transport facilities to fulfill their daily needs.



This project has identified the real uneconomical routes through a definite and reliable method and carries out providing the provisions considering the loss in the revenue of those who provide their bus services during the uneconomical times for the above routes.

By the end of year under review 21 Gami Seriya services were implemented viz: 06 services in the North Central Province and 15 services in the Eastern Province. Expenditure incurred during the year in this regard is Rs. 6 million.

3.3 Night Bus Service Project- "Nisi Seriya"

The National Transport Commission commenced the Nisi Seriya Project in order to provide public transport facilities for passengers who wish to travel at night.



The main Objective of this project is to avoid the difficulties

faced by passengers due to lack of bus services during night time and early morning and provide them with reliable and secure public transport facilities in order to reach their destinations.

The number of services operated by the end of the year was 123. The expenditure incurred during the year is Rs. 3 million.

3.4 Distributing Bicycles for School Children

With the aim of promoting the bicycle as an environmental friendly and economically profitable for the rural areas, the process of distributing free bicycles for school students in the rural areas under the sisu seriya project is an immense contribution to the society.



School children in uncongenial areas with limited transport facilities and those students who reside in rural areas with unfavorable road conditions for bus transportation are provided with these bicycles under this service.

This project was introduced as a step of providing a medium of transport for school children in uncongenial areas to where no other transport facility can be provided.

In concurrence to the Deyata Kirula Exhibition 1200 bicycles were distributed as follows, 500 bicycles to the Anuradhapura District, 200 bicycles to the Ampara District, 200 bicycles to the Batticaloa District, 100 bicycles to the Kilinochchiya District and 200 bicycles to the Trincomalee District.

The expenditure incurred during this year in this regard was Rs.22 million.

04 GPS (Global Positioning System) Based Vehicle Tracking System for Public Transport



National Transport Commission commenced and successfully operates this service with the objective of providing a qualitative, safe and reliable transport service by incorporating Information and Communication Technology into the public transport sector through utilizing the GPS technology in order to monitor and control the inter provincial buses.

Due to the pilot project conducted in the year 2011 utilizing the modern monitoring method of GPS in public transport, the project was finalized and suitable and reliable suppliers were selected through the tender process, and thereby the GPS system has been installed in 467 inter provincial buses by the year 2012.

A control room was established in the year 2012 for the monitoring of the GPS system installed in the inter-provincial buses.

Through this control room it is expected to regulate the buses promptly to provide information regarding complaints from passengers and also to provide instant information to the passengers. It is also expected to expand this monitoring system by expanding the control room and installing the G.P.S. technology in all the buses in the forthcoming year. Moreover it is also expected to install G.P.S in all the inter provincial buses and afterwards introduce this technology to the rest of the provincial and Sri Lanka Transport Board buses. The expense incurred in this regard during the year 2012 is Rs. 15 million.

05 Reformation of Private Bus Services

5.1 Establishment of Bus Companies

The government has decided to reform the bus services and thereby expects to operate bus services on a systematic, scientific and productive basis. Here, considering the present deteriorating state of the passenger transport services the individual operators will be converted into shareholders of limited liability companies.

The National Transport Commission act No.37 of 1991 and National Transport Commission (Amendment) act No.30 of 1996 are being amended to suit this reforming of these bus services.

The following aspects have been identified as objectives for the establishment of these bus companies.

- Grouping the bus owners and give them necessary instructions to improve the industry and there by provide a safe, reliable and quality service to the general public.
- Reducing road accidents by minimizing the competition.
- Protecting the existing investors in the private bus industry and encouraging further investments.
- Eradicating the irregularities in bus stands.
- Promoting the service conditions of bus crew and their welfare activities.

- Facilitating the general decision taking and administration by holding discussions with representatives of companies regarding matters pertaining to permits.
- Ability to arrive at general solutions pertaining to problems of un authorized operations, excessive passenger loading high speed driving and increasing road accidents and ability to find common solutions for problems arising in operating time tables.

The registration of 09 companies had been finalized and the following companies were operated successfully at the end of year 2012. The expenditure incurred in this regard was Rs.1.5 million.

1. Wayamba KGN passenger Transport Company limited.
2. Badulla Passenger Transport Company Limited.
3. Matara Passenger Transport Company Limited.
4. Kataragama Passenger Transport Company Limited.
5. Ambalangoda Passenger Transport Company Limited.
6. Rathnapura Passenger Transport Company Limited.
7. Kurunegala – Colombo Passenger Transport Limited.
8. Halawata Passenger Transport Company Limited.
9. Vavuniya Passenger Transport Company Limited

5.2 Bus Fare Rectification

The Bus Fares Rectification project was implemented as a result of the recommendation of the Bus Fares Policy which was approved by the Cabinet in the year 2002. Various anomalies were detected in the bus fares due to the present fare schedules not being prepared according to a general criterion and a scientific method and due to the fare schedules not being prepared by a central institution.

As a result while passengers who travel the same distance in different routes were charged different fares, the passengers who travel in the same route but in SLTB and private and also inter provincial buses were charged different fares. There

were continuous disputes between the passengers and the bus crew due to the absence of a definite fare schedule.

With the aim of charging a bus fare relative to the distance travelled by the passenger and establishing the fares according to a definite standard, the bus fare policy had recommended the average distances for determining the fares. Accordingly it was recommended that all bus routes in the island had to be taken into account and such the average distances were determined for a route in a valley as 2 k.m and a bus route in a mountainous terrain as 17 k.m.

This project was launched with the objective of implementing those recommendations and thus by the end of the year 2011 the bus fare anomalies in all inter provincial routes and the routes in the Western, Central, Southern and Wayamba Provinces were rectified and standardized fare schedules have been implemented.

All the bus routes in the Eastern Province were measured and standardized fare schedules have been prepared for 300 routes by the end of the year 2012. Likewise route measurements have been commenced for the bus routes in the Sabaragamuwa and Uva Provinces. The expenditure incurred during the year 2012 is Rs. 0.93 million.

5.3 Registration and Training of Bus Crew

Special training programmes have been launched to improve the service conditions and the level of discipline of drivers and conductors engaged in inter provincial passenger transport services. The bus crew who successfully complete these training programmes are also issued identity



cards under this project. Accordingly 946 drivers and 1043 conductors have been

trained by these programmes during the year 2012. Steps had been taken to organize and conduct the driver/conductor training programmes by the National Transport Commission itself and the training programmes are conducted presently in district level according to the district development programmes. The progress achieved in training of bus crew during the year under review is given in the following table.

Progress of the Bus Crew Training Programme - 2012		
Training Center	No. of the bus crew trained during the year 2012	
	Drivers	Conductors
Hambantota	43	43
Galle	96	70
Colombo	102	99
Kandy	173	153
Anuradhapura	121	153
Kurunegala	153	168
Kilinochchi	27	47
Puttalam	44	43
Kegalle	-	54
Matara	69	67
Polonnaruwa	42	35
Badulla	28	37
Ratnapura	48	74
Total for the year 2012	946	1043

Source- Quality Assurance & External Relations Department- NTC

5.4 Physical Checking of Buses and Issuing Passenger Service Permits

The objective of this project is to improve the condition of buses engaged in passenger transport services and providing a safe and comfortable service to the passengers up to the terminal by monitoring the noise level, quality assurance of the other conditions (Length, Breadth, Height and the Space between seats), recruiting drivers and conductors who are equipped with proper training and are registered in the Commission, the ability in issuing regularized tickets and about other conditions, and researching, surveying and introducing necessary criteria for relevant enforcements.

National Transport Commission has taken action to issue inter provincial passenger service permits following a transparent tender procedure by taking the public needs into consideration. By the end of year 2012 tenders were called for 33 routes and 47 permits were issued accordingly.

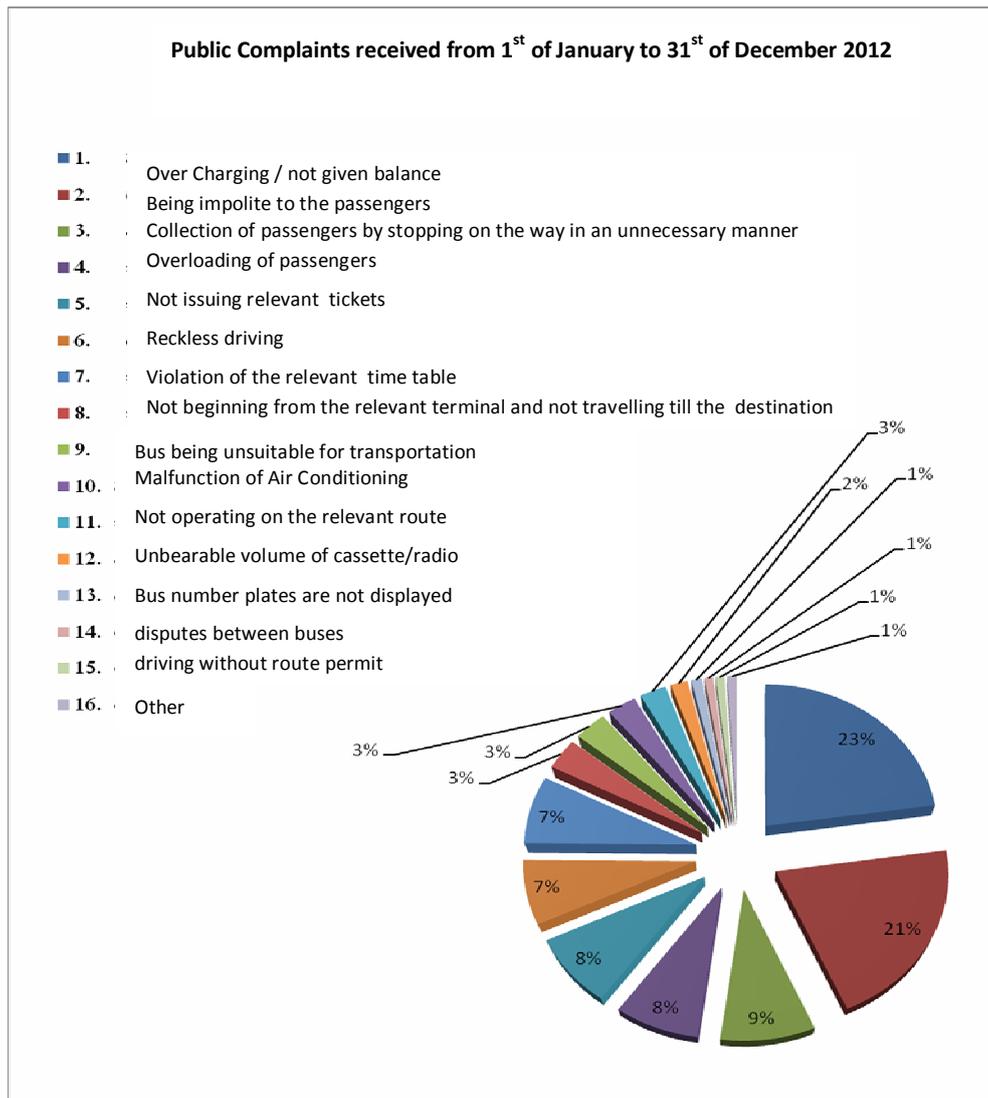
5.6 Public Complaints

The National Transport Commission has introduced code number (1955) along with an instant Hot line (0112595555) available 24 hours of the day exclusive for lodging complaints that the passengers may have when traveling by public transport.

In addition the passengers can lodge complaints to the National Transport Commission via fax, e-mail and letters. Passengers can also visit the commission office personally and make complains. The Public Complaints Investigation unit was established in view of providing an efficient, qualitative and courteous service to the public. The National Transport Commission has made arrangements to conduct investigations into complaints relating to inter provincial services at the commission office and complains pertaining to provincial services to be

referred to the relevant provincial authorities. Complaints relating to SLTB services will be directed to the SLTB Chairman.

By the end of the year under review the total number of complaints received by the public complains was 5995 and out of them 99% viz.5940 complaints were resolved.

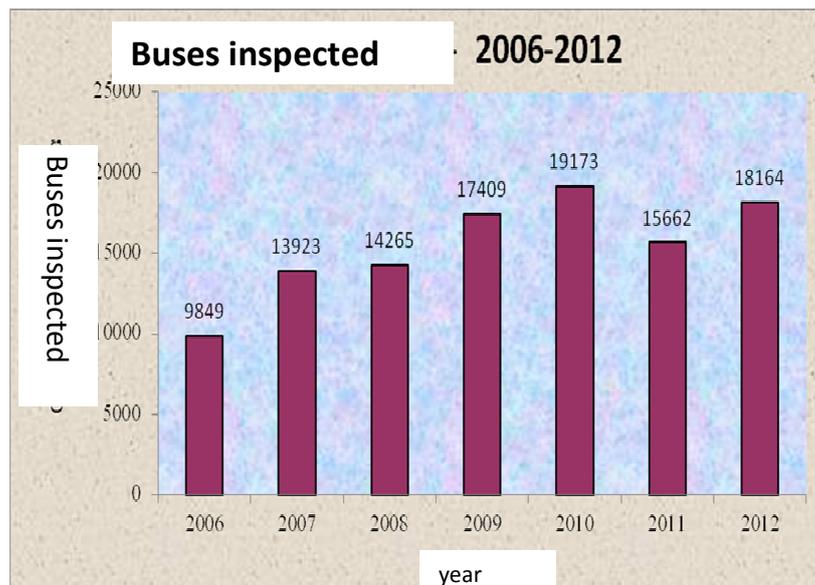


Source –Quality Assurance & External relation Department, NTC

5.7 Mobile Inspections

The mobile inspection unit inquires about the violations of conditions that are drafted for buses issued permits for inter provincial passenger transport in accordance with the power vested by the National Transport Commission Act to the National Transport Commission with the aim of providing a secure, efficient and quality bus service to the general public who utilize the inter provincial passenger transport services.

Accordingly the Mobile Inspection unit subjected 18164 buses to inspections while 6501 group service hours have been spent by the end of the year 2012. The inquiries for the offenses that are identified by the mobile inspection officers by inspecting the buses will be conducted by the Inquiry Unit. The progress of the year under review is shown in the following chart.



Source –Quality Assurance & External relation Department, NTC

In addition, mobile inspectors have been assigned to take judicial measures by seizing the buses that travel in inter provincial routes without a passenger service permit. Accordingly 418 inter provincial buses which operated without permits had been referred for judicial action with the assistance of the police officers by the end of the year 2012.

Furthermore this unit has been expended for the inspection of the sisu sariya and the Nisi Sariya bus services that are operated by the National Transport Commission with the financial aid of the state.

5.8 Surveys

The Main function of the survey unit is to provide necessary data to formulate the policies of the National Transport Commission and to provide necessary information for planning and decision making. Passengers using the public transport services and the bus operators are main parties of the National Transport Commission and in order to treat both parties justly, it has been a key role of the survey unit to supply the required data to the demand for the public transport and the supply for such a demand. For this purpose mainly the passenger demands are monitored and accurate data pertaining to existing passenger demands and supply are provided and thereby providing the necessary information to prepare time tables pertaining to the inter provincial bus operations, formulations of plans and solving problems to suit the occasion. This unit has conducted 24 surveys during the year 2011. The total expenditure incurred for surveys during the year 2011 is Rs. 1 million.

6.0 Installation and maintenance of Bus stop sign posts for Long Distance Services

This project was established in order to provide a safe and reliable transport service for passengers using the long distance transport services and for the passengers to easily identify the long distance Bus stops. 273 long distance Bus Stop Sign posts were erected by the end of year 2012. By now the tender procurement has been sent out for the installation of 500 Signs. The expenditure incurred for the erection of long distance Bus Stop Sign post was Rs. 4 million by the end of the year 2012.

Long Distance Bus Stops Sign erected as at 30.12.2012

Route	Number of Sign Posts
Colombo-Kandy	54
Colombo-Aluthgama	24
Colombo-Negombo	62
Dehiwala-Belummahara	32
Colombo-Awissawella	29
Awissawella- Monaragala	50
Kurunegala-Anuradhapura	22
Total	273

Source – Planning Department, NTC

6.1 Construction of bus stops for Long Distance Services

It is the aim of this project to construct bus stops for the comfort of passengers utilizing the long distance bus service. The National Transport Commission in collaboration with the North Central Province Transport Authority has constructed 17 bus stops in the Anuradhapura District in concurrence to the Deyata Kirula Development Programme under this project.



7.0 Improvement and Construction of Bus Terminals

7.1 Improvement of bus terminals

The National Transport Commission carries out the improvements of the bus terminals used with the aim of providing a better service to the passengers who utilize the public bus service. And thus the following bus terminals were improved during the year 2012.

- The improvements of the Nildandahinna Bus Terminal were completed.
- The parking slots for buses inside and outside the premises of the Bastian Mawatha Bus Terminal and 75% of the lavatory system were improved during the year 2012.

7.2 Construction of Bus Terminals



Proposed Bus Terminal site – Vavuniya

The National Transport Commission takes the relevant measures for the development activities of the bus terminal with the aim of providing the

passengers with a fully equipped bus terminal as a step of the development of infrastructure facilities for the public transport network.

Accordingly the demand for the public transport service has been increasing in concurrence with the development of the Northern Province after the 30 years of war. In accordance with that it was decided to firstly commence the construction work of the Vavuniya bus terminal as a hub of the Northern Province with the aim of providing transport facilities for the passengers and the bus crew by developing the bus terminal.

It was proposed 3 acres of land allocated from the Department of Agriculture (Research) has been developed and the relevant plan and documents for the first step of the construction of this terminal were prepared by State Engineering Corporation. Though the State Engineering Corporation had come forward to plan the construction of bus terminals for other districts in the Northern Province, the basic steps could not start in the year 2012 as the proposed lands had not yet been established for other districts (Kilinochchi, Jaffna, Mannar) except Mullaithivu.

Bus terminals have been proposed to be constructed in cities like Ranna, Udupussellawa, High Forest, Thalawakale. Here by planning of the Thalawakale bus terminal which has been granted the legal approval of the proposed land was handed over to the State Engineering Corporation.

7.3 Establishment of District offices of the National Transport Commission.

The National Transport Commission has established a district office in the Vavuniya District in order to facilitate the administrative activities. It operates under the supervision of the Head Office through the Government Agent. This office renews the permits, inquires passenger complaints, solves transport problems, issues log entries, inspects the condition of the buses and administrates the bus terminals. This has facilitated the passenger and the bus crew of those areas in fulfilling their activities easily. Accordingly the relevant steps for

improvement have been undertaken with the aim of establishing district offices in the Jaffna, Mullaithivu, Kilinochchi and Mannar Districts by expending this facility to other regions of North.

8.0 National Transport Data Collection

The main objective of this project is to provide statistical data for institutions and authorities engaged in making policies on transport and to collect, store and analyze data required to create awareness on problems pertaining to transport and to find solutions for them. This project was established in March 2010.

Scope of this project is to formulate a Statistical Annual Report on National Transport Data collected from the relevant institutions under the Ministry of Private Transport Services and produce a formal analysis by means of the collected data. The statistics have been obtained from the following institutions for the transport data collection.

1. Ministry of Transport
2. National Transport Commission
3. Sri Lanka Transport Board
4. Road Passenger Transport Authorities
5. Sri Lanka Railway Department
6. Department of Motor Traffic
7. National Transport Medical Institute
8. Sri Lanka Central Bank
9. Ministry of Finance and Planning
10. Department of Census and Statistics
11. Traffic Police Headquarters
12. Sri Lanka Ports Authority

It has been planned to print 1900 copies of the National Transport Statistics Report 2011 and to distribute them to institutions pertaining to transport and to public libraries, schools and universities island wide by the end of December 2012.

Further, steps have been taken to get this report on to CDs and to include it in the web site of the National Transport Commission. The expenditure incurred during the year, in this regard is Rs.1.1 million.

9.0 Staff Training and Development

The officers of the National Transport Commission were directed to national and international training workshops and courses that were required by the institution during the year 2012 with the aim of enhancing the productivity of the officers through training and developing the staff of the institution.

The training to the staff included road safety, human resource management, financial reporting in state institutions and certificate courses in English Language, Postgraduate degree on transport, state procurement methodology, standardized Sri Lanka financial reporting and scientific, economic and safe driving.

71 officers were given local training while 11 officers participated in foreign training during the year 2012. The total number of officers trained is 88. A sum of Rs. 0.77 million was spent for local training programmes and Rs.2.0 million was spent for foreign training programmes during 2012.

10.0 Development of the Web -Site

The information supplied by relevant divisions has been included in the Web- Site in keeping with the government standards in order to provide passengers with information pertaining to Inter Provincial Passenger Transport Services and to create awareness among permit holders. Methodologies have been introduced to update the existing information and to facilitate information searching during the year 2012.

- Bus fares could be obtained via the website.
- The development of the website to facilitate easy access to bus time tables via the website.
-

11.0 Reformation of the Private Bus Service

Amendments to National Transport Commission Act

The necessary amendments to be made to the National Transport Commission Act No. 37 of 1991 were directed to the Ministry of Private Transport Service.

Board Meetings

The number of Board of Directors meetings held during the year is 14.

The number of Audit and Management meetings held during the year is 08.

Annual Accounts

National Transport Commission
Consolidated Cash Flow Statement For the year Ended 31st December 2012

	2012	Rs.'000 2011
Cash flow from operational activities		
Surplus/(deficit) From Ordinary activities	(38,940)	186,880
Non Cash Movements		
Depreciation	15,249	8,181
Revenue for Deferred Income	(14,124)	(374)
Provision for Gratuity	4,536	-
Increase in Payables	(3,918)	33,729
Interest	(31,195)	(16,075)
Increase in Other current Assets	(1,322)	2,876
Increase in Receivables	(151)	(8,465)
Previous Year Adjustment	13,743	9,964
Gratuity Payment	(964)	-
Government Grant for Recurrent Expenditure	-	(6,400)
Project Expenses	(197,333)	(312,213)
Working Progress	-	(3,602)
Net Cash flows from Operating activities	(254,419)	(105,499)
Cash flows from Investing activities		
Purchase of Plant and Equipment	(23,178)	(30,028)
Increase in Investment	(1,750)	(2,153)
Interest Received	19,748	16,074
Net Cash flows from Investing activities	(5,180)	(16,107)
Cash flows from financial activities		
Capital Grant	212,000	329,080
Recurrent Grant	-	6,400
Net Cash flows from financial activities	212,000	335,480
Net increase /(decrease in cash and cash equivalents)	(47,599)	213,874
Cash & Cash equivalents at Beginning of the Period(Note 01)	363,306	149,432
Cash and Cash equivalents at end of the Period (Note 02)	315,707	363,306
Note 01 Bank Deposits	361,797	147,696
Bank Accounts	912	1,577
Cash in Hand	597	159
	363,306	149,432
Note 02 Bank Deposits	313,796	361,797
Bank Accounts	620	912
Cash in Hand	1,291	597
	315,707	363,306

National Transport Commission

Financial Performance for the period ending on 31st December 2012

	Rs. 2012	Rs. 2011
Revenue		
Government funds for Recurrent Expenditure		6,400,000.00
Government contribution for projects	197,332,601.64	312,212,903.46
Income	314,913,983.55	293,031,729.36
Total Revenue	512,246,585.19	611,644,632.82
Operating Expenses		
Personnel Emoluments	78,406,896.74	68,510,925.17
Transportation	10,816,786.19	8,324,281.31
Special Project Expenses	411,227,901.83	312,212,903.46
Transport Development Activities		100,000.00
Travelling & Subsistence	4,600,065.80	3,019,450.40
Establishment Expenses	17,972,987.25	10,969,221.04
Repairs and maintenance expenses of fixed assets	1,237,411.96	1,289,706.03
Staff Welfare	7,363,184.20	4,033,061.57
Staff Development	831,704.73	1,129,265.09
Legal & other Fees	852,752.00	807,325.00
Information	1,699,950.20	4,266,255.88
Depreciation	15,249,448.84	8,180,844.55
Other Expenses	839,121.55	1,757,373.80
	551,098,211.29	424,600,613.30
Total Operating Expenses		
Surplus/(Deficit) from Operating Activities	-38,851,626.10	187,044,019.52
Financial Charges	88,392.50	188,874.23

Non Operating Revenue

Disposal of Assets	-	24,639.38
Net Surplus (Deficit)	<u>-38,940,018.60</u>	<u>186,879,784.67</u>
Previous year adjustments	30,750,701.39	5,921,526.38
Net Surplus/(Deficit) for the year	<u>-8,189,317.21</u>	<u>192,801,311.05</u>

National Transport Commission

Statement of Financial Position as at 31st December 2012

			Rs.	
	2012	2012	2011	2011
Assets				
Non Current Assets				
Property Plant & Equipment	455,190,796.73		306,644,959.69	
Work in Progress (Office Complex)	-		<u>130,572,254.12</u>	
		455,190,796.73		437,217,213.81
Library Books		702,478.53		652,545.03
Investments				
Gratuity Fund Deposits	19,656,724.16	19,656,724.16	17,906,986.67	17,906,986.67
		<u>475,549,999.42</u>		<u>455,776,745.51</u>
Current Assets				
Inventories / Stock /Debtors	2,904,001.54		1,788,108.95	
Income & Other Receivables	39,398,546.81		27,799,954.44	
Payment in Advance	697,123.45		540,358.83	
Bank Deposits	313,796,087.00		361,797,087.00	
Cash & Cash Equivalents	1,290,626.36		597,165.80	
Bank Accounts	620,043.89	358,706,429.05	911,851.58	393,434,526.60
Total Assets		<u>834,256,428.47</u>		<u>849,211,272.11</u>
Liabilities				
Current Liabilities				
Payables	28,347,987.00		25,212,108.62	
Accrued Expenditure	62,301,722.78		69,356,343.91	
Provision for Differed Income	176,813,742.07		180,473,253.35	
Concessionary Credit Scheme	17,632,912.00	285,096,363.85	17,632,912.00	292,674,617.88

Non Current Liabilities

Provisions	22,917,274.12	22,917,274.12	19,345,510.34	19,345,510.34
Total Net Assets		<u>526,242,790.50</u>		<u>537,191,143.89</u>
Net Assets /Equity				
Accumulated Fund	512,264,709.35		318,872,736.30	
Government Contribution for Projects- capital	14,667,398.36		16,867,096.54	
Government Grant	<u>7,500,000.00</u>	<u>543,432,107.71</u>	<u>8,650,000.00</u>	<u>344,389,832.84</u>
Surplus/(Deficit) for the Period		-8,189,317.21		192,801,311.05
Total Net Assets		<u>526,242,790.50</u>		<u>537,191,143.89</u>

Signed
Accountant
National Transport Commission

Signed
Director General (Acting)
National Transport Commission

Signed
Chairman
National Transport Commission

National Transport Commission
Annual Accounts for the year ending 31.12.2012
Accounting Procedures

1. Important Accounting Procedures

1.1 General Procedures

1.1.1 Basis of preparations

The Statement of financial position of the National Transport Commission, Statement of financial activities, cash flow statement, accounting procedures and accounting schedules (financial statements) have been prepared according to the accounting standards issued by the Institute of Sri Lanka Chartered Accountants. These financial reports have been submitted in Sri Lanka Rupees.

1.1.2 Comparative Information

Accounting procedures followed by the institute last year have been continuously followed while submissions for the current year had been re-adjusted with previous year's figures and inputs.

1.1.3 Events occurring after the Balance Sheet

All material events occurring after the Balance sheet data have been taken into consideration and where necessary adjustments or disclosure have been made in the respective notes to the financial statements.

1.2 Valuation of Assets

1.2.1 Stocks

Stocks have been valued at cost.

1.2.2 Trade and other Receivables

Value of Trade and other receivables have been stated according to the estimated value of realization.

1.2.3 Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents are defined as cash in hand demand deposits in banks, instant/ fixed deposits in banks and gratuity funds.

1.2.4 Property, Plant and Equipment

(a) Cost and Valuation

The value of property, plants and equipments has been stated at cost less accumulated depreciation.

The cost of property, plant & equipment means the cost of purchase or construction together with any expenses incurred in bringing the assets to its working condition.

Expenditure incurred in accruing, improving and developing assets of permanent nature or activities to increase the ensuring capacity has been treated as capital expenditure.

(b) Depreciation

The provision for depreciation is calculated by using straight line basis on the cost or valuation of all property, plants and equipment other than free holds land and in order to write off such amounts over the estimated useful lives by equal annual in statements is as follows:-

Motor Vehicles	during 05 years
Furniture & Fittings	during 10 years
Office Equipment	during 05 years
Miscellaneous Equipment	during 05 years
Computers & Printers	during 04 years
Machinery	during 05 years
Buildings	during 20 years

Depreciation allocations not made for library books.

Depreciation not made in respect of the purchase year of the assets, while during the year of disposal depreciation will be made in respect of the full year.

1.2.5 Investments

Cost of investments means the cost of acquisition.

1.3 Liabilities and Provisions

1.3.1 Trade and Other Payments

Route Permits and administrative charges recorded according to values.

1.3.2 Retirement Benefit Costs

(a) Benefits plan Definition - Gratuity

According to the Sri Lanka accounting standard No. 16 "Retirement Benefit Costs", an employee is paid ½ month salary for every year of service as gratuity from the commencement of service. However according to the payment of gratuities act No. 12 of 1983 the liability for gratuity to an employee arises only on completion of five years continued services.

Actual gratuity monies have not been deposited in a separate fund and this item has been classified under non – current liabilities in the balance sheet.

(b) Definition of contributory plan – Employees’ Provident Fund and the Employees’ Trust Fund

All employees eligible for contribution towards the Employees’ Provident Fund and the Employees’ Trust Fund are covered by the prescribed rules and regulations.

1.3.3 Allocation for Deferred Revenue

Adjustments have been made for deferred revenue based on the value of fixed assets purchased from Treasury allocations for the previous year.

1.4 Income Statement

1.4.1 Income

Turnover represents the supply of services of the National Transport Commission and quantities arising out of general activities.

Income and Expenditure

1.4.2.1 Identification of Income

When economic benefits reach the institution such benefits are identified as revenue.

1.4.2.2 Identification of Expenditure

All expenses increased in maintaining the institution expenses incurred for the efficient maintenance of property, equipment and plants have been adjusted to the revenue when calculating profits of the year.

2. Institutional Information

2.1 Legal status

National Transport Commission has been established under parliament act No. 37 of 1991.

2.2 Basic activities and Nature of operations

The functions of the National Transport Commission are to advice the government on buses providing passenger transport services in keeping with the National policy and issuing permits for buses fulfilling passenger requirements in specialized areas.

2.3 Carder

Total carder at the end of the year

1. Permanent	143
2. On contract	<u>42</u>
Total	<u>185</u>

Report of the Auditor General



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அறிபுதி
திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය }
எனது இல }
My No. }

RT/B/NTC/FA/2012

ඔබේ අංකය }
உமது இல }
Your No. }

දිනය }
திகதி }

Date } 30 April 2014

Chairman
National Transport Commission

Report of the Auditor General on the Financial Statements of the National Transport Commission for the year ended 31 December 2012 in terms of Section 14(2) (c) of the Finance Act. No. 38 of 1971.

The audit of financial statements of the National Transport Commission for the year ended 31 December 2012 comprising the statement of financial position as at 31 December 2012 and the statement of financial performance and cash flow statement for the year then ended and a summary of significant accounting policies and other explanatory information was carried out under my direction in pursuance of provisions in Article 154(1) of the Constitution of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka read in conjunction with Section 13(1) of the Finance Act, No. 38 of 1971 and Section 37 of the National Transport Commission Act No. 37 of 1991. My comments and observations which I consider should be published with the Annual Report of the Commission in terms of Section 14(2) (c) of the Finance Act appear in this report. A detailed Report in terms of Section 13(7) (a) of the Finance Act was furnished to the Chairman of the Commission on 31 July 2013.

1:2 Management's Responsibility for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with Generally Accepted Accounting Principles and for such internal control as the management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatements, whether due to fraud or error.

1:3 Auditor's Responsibility

My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit. I conducted my audit in accordance with Sri Lanka Auditing Standards. Those Standards require that I comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free from material misstatements.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatements of the financial

අංක 306/72 පොල්දූව පාර,
බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව

දුරකථනය }
தொலைபேசி } 2887028 /034
Telephone. }

இல. 306.72, பொல்துவ வீதி,
பத்தரமுல்லை இலங்கை

ෆැක්ස් අංකය }
பக்ஸ் இல } 2887223
Fax No. }

No.306/72, Polduwa Road,
Battaramulla, Sri Lanka

ඉලෙක්ට්‍රොනික් තැපෑල }
✉ மெயில் } oaggov@slt.net.lk
E-mail. }

statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the Commission's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Commission's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of financial statements. Sub-sections (3) and (4) of Section 13 of the Finance Act, No. 38 of 1971 give discretionary powers to the Auditor General to determine the scope and the extent of the audit.

2 Financial Statements

2.1 Opinion

In my opinion, the financial statements give a true and fair view of the financial position of the National Transport Commission as at 31 December 2012 and its financial performance and cash flows for the year then ended in accordance with Generally Accepted Accounting Principles.

2.2 Comments on Financial Statements

2.2.1 Best Accounting Practices

A statement of changes in equity had not been presented with the financial statements.

2.2.2 Accounting Deficiencies

Even though the sum of Rs. 6,163,680 spent for Deyata Kirula in the year under review should be shown separately in the accounts, it had been accounted under project expenditure.

2.2.3 Non-compliance with Laws, Rules, Regulations and Management Decisions

The following non-compliances were observed.

Reference to Laws, Rules, Regulations and Management Decisions	Non-compliance
-----	-----
(a) Finance Act No. 38 of 1971 Section 11 of the Act and Paragraph 8.2.2 of the Public Enterprises Circular No. PED/12 dated 02 June 2003.	The concurrence of the Minister of Finance and the approval of the relevant Minister had not been obtained for the sum of Rs.

- | | |
|---|---|
| <p>(b) Financial Regulation 371(2)(a) of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka.</p> | <p>333,452,811 invested during the year under review.</p> <p>An advance of ad-hoc sub imprest of Rs. 900,000 had been granted exceeding the maximum amount of Rs. 20,000 that could be granted in one instance for distribution of cycles held in Batticaloa and Mahaoya.</p> |
| <p>(c) Public Enterprises Circulars
Paragraph 9.2(b) of Circular No. PED/12 dated 02 June 2003.</p> | <p>An organization chart had not been prepared including posts on hierarchy levels based on the approved cadre according to the National Transport Commission.</p> |
| <p>(d) Public Enterprises Circulars
Paragraph 03 of Public Administration Circular No.26/2010 dated 31 December 2010.</p> | <p>Twenty nine officers had been recruited on contract basis in the year under review and prior approval of the Department of Management Services had not been obtained before recruitment of the said officers. The Chairman had informed that this recruitment had been made on requirement of the service due to unavailability of adequate employees.</p> |

3. Financial Review

3.1 Financial Results

According to the financial statements presented, the operation of the National Transport Commission for the year ended 31 December 2012 had resulted in a deficit of Rs.8,189,317 after making adjustments in the preceding year as against the surplus of Rs.192,801,311 for the preceding year, thus indicating a deterioration of Rs.200,990,628 in the financial results in this year as compared with the preceding year. Non receipt of government grants for recurrent expenditure and decrease of the amount of money received from the Treasury by 36 per cent in relation to the preceding year had mainly affected this.

4. **Operating Review**

4.1 **Performance**

The following observations are made.

- (a) Even though it had been targeted to commence 82 Gemi Seriya Services during the year under review to maintain socially essential bus services, only 21 services had been commenced and it was 24 per cent of the targeted services.
- (b) Even though establishment of 05 bus companies had been targeted under the Bus Companies Establishment Project during the year under review, only 02 bus companies had been commenced during the year under review and a sum of Rs. 1,705,433 had been spent for this purpose.

4.2 **Transactions of Contentious Nature**

The following observations are made.

- (a) Five passenger service permits had been provided through Tenders in the year 2011 for operation of buses on the Highway from Kottawa to Galle and by the end of the year under review the number of buses had increased up to 13. The 08 passenger service permits had been provided additionally by revising ownership, route and service of the passenger service permits already issued for other routes without calling Tenders. Only the minimum annual bid of Rs. 740,000 decided at the previously called Tender, had been charged for a permit.
- (b) Permission had been granted by the Cabinet Paper No. 10/2374/445/007 to provide 155 permits for unauthorized bus runners revealed at the survey conducted in respect of buses operating without permits on the Jaffna - Colombo route by the Transport Commission in the year 2010. Out of them, 130 permits had been issued in the year 2011 and permits had been issued under the same approval for 20 bus owners not revealed at the said survey in the year under review. Even though it had been decided by the Paper of the Board of Directors No. 49/2012 dated 22 March 2012 to grant permits only through Tenders by suspending issue of route permits under the above

Cabinet Paper after 31 May 2012, without considering the decision of the Board of Directors, route permits had been issued to 02 more persons under the same Cabinet Decision and it was revealed that the said 02 persons were not unauthorized bus operators identified by the survey.

- (c) Four passenger service permits issued for the Jaffna-Colombo route in the year under review had been transferred to other persons before obtaining passenger service of permits by a relevant first applicants and the relevant passenger service permit had been issued in the name of the transferee by the Commission. Thus, the income of Rs. 400,000 obtainable to the Commission under transfer of ownership had been lost.
- (d) Four passenger service permits had been issued outside routes unoccupied from other cities to Northern and Eastern Provinces except Colombo to Jaffna as per the letter N.T.C./R/T 2011 dated 09 January 2012.
- (e) Even though the resources belonging to public enterprises should not be made use of by the Line Ministry and other public institutions for any reason whatsoever in terms of Paragraph 8.3.9 of Public Enterprises Circular No. PED/12 dated 02 June 2003, a total of Rs.2,977,179 had been spent by the Commission for establishment of the Nuwara Eliya District Office and maintenance of a holiday resort of the Commission. However, payments for repairs, water and electricity of this building had been made by the Line Ministry indicating that the said payments were for the Nuwara Eliya District Office and Circuit Bungalow of the Minister.

4.3 **Uneconomical Transactions**

Procurement notices had been published in the newspapers of 27 March 2012 spending a sum of Rs. 307,759 to construct rest rooms for passengers by the Transport Commission and construction work of the passenger rest rooms had not been commenced even by the end of the year under review.

4.4 Deficiencies in Contract Administration

The following observations are made.

- (a) The following deficiencies in respect of the contract of repairing of 02 toilet systems located at the bus terminal of Bastian Mawatha were observed.
 - (i) Quotations had been called in 02 instances for this contract and the minimum quotation had been submitted at the previous quotation. However, the contractor himself who had been rejected by the Technical Evaluation Committee saying that the contract could not be completed successfully, had submitted minimum quotation at the second time and the relevant contract had been awarded to the said contractor without considering the previous position.
 - (ii) Even though repairs should be commenced immediately in terms of the letter of assignment dated 07 July 2011, they had commenced only on 04 August 2011. Even though the work should be completed within 03 months of commencing the contract, the work had not been completed even by the end of that period. As such, it had been extended by a period of 06 months that is up to 04 May 2012 with the approval of the Director General. However, work of No.2 toilet system was completed by 31 December 2012 while the physical progress of No.1 system was 50 per cent.
- (b) A contract for a monthly rental of Rs.525,000 had been awarded by the National Transport Commission to an external party for a period of 06 years to facilitate, charge and maintain the two toilet systems located at the bus terminal on Bastian Mawatha belonging to the Commission. According to the Condition 3 of the Agreement, monthly rental should be paid before the 5th day of the following month and in case of a delay more than 03 months, the agreement would be cancelled. Even though rentals relating to 03 consecutive months had not been paid by the end of the year under review, action had not been taken as per the agreement. Further, when using toilets Rs.6.00 per head should be charged and issued a receipt and that charge

- (b) A person had been recruited as a Media Coordinator for a period of 06 months from 01 March 2012 without a prior approval of the Board of Directors and allowances amounting to Rs.90,000 had been paid to the said officer for 06 months at Rs.15,000 per month. The Board of Directors had given instructions to maintain a register in respect of the work and arrival and departure of the officer and to check his work done, arrival and departure before payments are made. Nevertheless, such register had not been maintained and as such payments had been made without checking the work done and arrival and departure.
- (c) Five officers had been recruited on assignment basis from 17 September 2012 as Coordinators in respect of operating of buses on Bastian Mawatha Terminal and an approval of Board of Directors had been obtained to pay them a daily allowance of Rs. 750.00. Three persons had been recruited with the approval of the Board of Directors for this purpose on an earlier occasion too and a daily allowance of Rs. 1250.00 had been paid to them. They were recruited as consultants and coordinators and their posts had been changed to the posts of Management Assistants with effect from 05 April 2012. No duties had been assigned to the said 05 officers who were recruited on 17 September 2012 by the Director. (Operations and Service Supervision)
- (d) An officer had been appointed on contract basis as Coordinator of Security on Bastian Mawatha subject to a daily allowance of Rs. 1500.00 and a fuel allowance of Rs. 18000.00 per month for a period of 06 months from 01 August 2012. Even though such officers recruited on contract basis are not entitled to a fuel allowance, it had been so paid. Further, 09 officers had been appointed to carry out operations of buses on the Bastian Mawatha terminal. The approval of the Department of Management Services had not been obtained with regard to these recruitments.

5. **Accountability and Good Governance**

5.1 **Action Plan**

- (a) Even though an Action Plan had been prepared for the year under review, it was not prepared by clearly identifying the expected objectives and targets to be achieved during the period mentioned therein.

should be displayed at the entrance of the toilet as per Conditions 8 and 9 of the Agreement. Nevertheless, it was observed that Rs. 10 per head was being charged without a proper approval and a receipt thereon also was not being issued.

4.5 **Delayed Projects**

According to the results of the pilot project implemented through 05 buses under Sisu Seriya Project, procurement advertisements on introduction of Prepaid Cards for interprovincial buses had been published during the year under review. Nevertheless, the said project had not been implemented even by the end of the year under review.

4.6 **Resources of the Commission given to other Government Institutions**

Two drivers of the Commission had been attached to the Sri Lanka Transport Board and their salaries and allowances had been reimbursed by the relevant institute contrary to the Paragraph 8.3.9 of the Public Enterprises Circular No.PED/12 dated 02 June 2003.

4.7 **Personnel Administration**

Approved cadre and actual cadre of the National Transport Commission as at 31 December 2012 are given below.

	Approved Cadre	Actual Cadre	(Vacancies)/ Excesses
	-----	-----	-----
Executive	97	70	(27)
Non-executive	66	52	(14)
Other	27	22	(5)
	----	----	----
	190	144	(46)
	==	==	==

The following observations are made.

- (a) A comparison between approved cadre and actual cadre revealed that vacancies existed had been 46 out of which 27 posts were in executive level.

(b) Particulars of number of new passenger service permits expected to issue during the year 2012 and details of new routes had not been planned or included in the Action Plan for the year under review.

5.2 **Internal Audit**

Even though an Internal Audit Unit was in operation, approval had not been obtained for the recruitment of necessary staff and as such it was unable to carry out the functions of the Internal Audit Unit properly with a view to achieving the objectives of internal audit of the Commission as per Financial Regulations 133(1) and (2).

5.3 **Budgetary Control**

Even though a budget had been prepared for the year under review, action had been taken to revise that budget at the end of the year of accounts and to minimize the variances of the budget. Budgeted amount relating to 09 Expenditure Heads had been exceeded by a sum of Rs.4,452,359 in two instances during the year and that amount had been absorbed into the project expenditure.

6. **Systems and Controls**

Special attention is needed in respect of the following areas of control.

- (a) Issuing of Route Permits
- (b) Accounting
- (c) Budgetary Control
- (d) Contract Administration
- (e) Payment and Settlement of Advances
- (f) Payment of Allowances

H.A.S. Samaraweera

Auditor General

National Transport Commission

Replies to the Auditor General's report on financial statements for the year ending on 31st December 2012 in terms of section 14(2)(C) of the Finance Act No 38 of 1971.

2.2.2 Accounting Deficiencies

As stated in the query, the expenditure for the Deyata Kirula pertains to the project of providing a qualitative bus service for the society and the Board of Directors had approved the project.

2.2.3 Non compliance with Rules and Regulations and Management decisions

(a) As stated in the query, the Ministry of Private Transport Services had requested on 2nd June 2003 for the approval of the Treasury in order to invest the temporary surplus money according to the section 8.2.2 of the State Business Circular No.2.

(The copy of the relevant letter has been produced to the audit along with the replies to the query no.RTB/B/NTC/FA/2012/22)

Despite that , advice has been given to invest a part of the short term surplus funds in fixed deposits rather than investing in seven day call deposits in order to receive more interest revenue during the general committee meeting about public enterprises which was conducted on 22nd August 2012. (A copy of the minutes of the general committee meeting about public enterprises has been produced to the audit along with the replies to the query no. RTB/B/NTC/FA/2012/22)

(b) This amount was obtained as an advance due to the absence of time in preparing a method of payment for the necessary expenses of the function through either cheques or other methods in organizing the function. This was a function which was organized in

a hurry. The expense incurred for the function was Rs.739,161.05 and the remaining amount of Rs.160,838.95 was remunerated to the accounts division.

Despite that I kindly inform that while providing large amounts of financial advance has been suspended as stated in the query, steps are taken to facilitate the payment of advances through cheques whenever possible.

- (c) According to the regulations of No.30 Management Services Circular the schemes of recruitment and promotion of the National Transport Commission has been directed to the Department of Management Services. Due to the rectifications of the short comings seen in it the preparation of the new organizational structure was postponed.

But I inform you that I would produce the organizational structure to you after its completion and the granting of approval by the Department of Management Services .

In addition I inform that steps will be taken to exhibit it clearly within the institution after receiving the approval.

- (d) The National Transport Commission faces various problematic situations due to the lack of adequate cadre in order to execute the important official activities of the Commission. Hence the Heads of the departments produced the required no. of cadre for each department with a written request to the Chairman.

Moreover, the National Transport Commission had launched several new projects including the establishment of new district offices in order to develop the north eastern areas with the end of the war. The Commission had to face several hardships in order to fulfill these functions due to the lack of adequate cadre in assigning to the activities related to operating those projects.

This issue was discussed in several performance review meetings that were held in the Ministry of Private Transport Services. Accordingly it was decided to produce a Board of Directors notice in order to recruit these officers for the official work of the institution due to shortcomings in the staff.

Furthurmore a Board of Directors notice was produced in recruiting officers on contract basis as a solution for the above stated facts as the new recruitment procedure was not granted approval yet.

The permission was granted for the recruitment of 5 executive officers for Grade IV and 16 officers for the lowest Grade of clerks according to the present recruitment procedure at the Board of Directors meeting held on 02.05.2012. Accordingly 21 clerks were recruited following a formal interview.

The day to day official activities are delayed due to the inadequate no. of cadre required for the official activities of the Transport Department. Moreover, I inform that other officers had to be recruited on contract basis due to the requirements of service as the proposed scheme of recruitment and promotion is still under preparation.

4. Operational Review

4.1 Performance

(a) The Gami Sariya project conducted islandwide under the supervision of the National Transport Commission is a service that is operated in the rural areas that have no public transport facilities. As almost all these services come under its relevant Provincial Transport Authorities a special duty regarding these services are assigned to those Provincial Transport Authorities.

- While the applications were called through tender notices by the National Transport Commission in order to surpass the targetted 82 services for the year 2012 to create the necessary services in order to fulfilll the objective of the state, our reports indicate 21 services to the date of your audit due to lack of applicants, applicants not being operational, and cancellation of the applicants who commenced but did not provide proper services.
- Though applicants were called for 37 services through Tender No. 2012-1 only 24 applicants had come forward. But even amongst them 18 services were cancelled due to improper operation.

- Once again though tender notices 2012-1 were issued for 16 services including 13 services that were not answered for in the above tender 2011-1 and 3 new services, only 2 applicants had come forth. Even at the present it appears to be that they also do not operate properly.
- Though 13 services were called upon for in the Eastern Province through the tender no. 2012-2, only 9 came forth. Even amongst them several services that do not operate properly have been disclosed at the courts.

Despite the relevant steps were taken in calling for tenders as the basic step in providing 18 services for the Wayamba Province by 2012-3, the Provincial Transport Authority has not by far sent us the required activities for its implementation.

- (b) Though the registrations of 05 companies were completed in the year 2012 the activities commenced from the Halawatha Passenger Transport Company Limited and Vavuniya Passenger Transport Company Limited amongst the companies during the year 2012.

Though the remaining 03 companies being Galle Passenger Transport Company Limited, Nuwara Eliya Passenger Transport Company Limited and Kandy-Colombo (Luxury Service) Passenger Transport Company Limited had registered, the relevant steps had not been taken by their Board of Directors to commence them.

Among these companies only the Nuwara Eliya Passenger Transport Company Limited had been established in the year 2013 due a delay and the Galle Passenger Transport Company Limited is to be established in the future.

4.2 Controversial transactions

- (a) Tender notices were issued under Tender No. 15 on 04.07.2011 for the selection of suitable people for the Highway Luxury Bus Service. Accordingly 30 applicants had answered the tender and 05 buses were decided to be implemented based on the survey information for the initial round. As the seven applicants who produced the highest tender fees rejected obtaining permits according to the prices produced by them in written form, the three applicants who produced the next highest prices were issued passenger service permits for 05 buses belonging to them.

Here, steps were taken to issue 05 passenger service permits by charging the relevant fee according to the prices put forth by them for the tender fee of Rs. 740,000.00 onwards in order. It was later revealed by a survey done with the help of undergraduates from 17.02.2012 to 21.07.2012 that the 05 buses that were travelling by the 05 passenger permits issued thus was not adequate according to the demand put forth by the highway route. Hence, it was decided that 08 more buses should be provided permits in order to maintain the efficiency and the high level standards of the services in the Southern Expressway.

Accordingly, these permits were issued as road amendments and not as new permits for the 08 buses stated in the Annual Audit Report 2012 according Tender No.05 and to the Rs. 740,000.00 which was the highest bidding out of the three bidders who came forth to obtain permits.

As it was recommended that it was suitable to issue permits for this route to individual operators according to the facts revealed by the survey conducted from 17.02.2012 to 21.02.2012, like wise as the Sri Lanka Transport Board too had recommended the suitability of issuing permits for this route to individual operators, and in order to provide a qualitative and efficient passenger transport service to the general public by avoiding the problematic situations that arise due to the increase in the number of buses to the inter provincial services, it was decided that the new permits to be given for the same people who already are issued permits in the Southern Expressway. The new permits had to be issued by providing road and service amendments for the passenger service permits that were already issued for different routes of the buses as it was not possible to issue new passenger service permits without a calling of tender. I state that the road and service amendments were issued according to the approved procedure by the Board of Directors of the National Transport Commission.

Though the highest bidding for the Tender No.15 was 2,000,000.00, as it was rejected to obtain the passenger service permit at that price 05 permits were issued at first according to the order of bidding from Rs. 740,000.00 onwards. Accordingly I further point out that the National Transport Commission had not been subjected to any loss economically

through the issuing of these 08 permits for the same permit holders of the above tender under the maximum price in order to avoid the increased amount of buses in the highway.

I also state here that the major obligation and duty assigned to the National Transport Commission is to take necessary action to provide an efficient, qualitative and safe transport service for the passengers and to maintain it, more than the struggle for earning more income.

- (b) The 22 licences issued in the year 2012 were issued under the register directed to the National Transport Commission by the Ministry of Private Transport Services under the approval of Hon. C.B. Rathnayake, the Minister for Private Transport.

(A copy of it is produced to the audit along with the replies too the query of the Auditor General No. RTB/B/NTC/FA/2012/22)

The reason behind the issuing of 02 licenses after 31.05.2012 was the passengers' need prevalent in those routes. Those 02 licenses were also issued under the above register. There, according to the request made by two people mentioned in that register to issue the permits for two others instead of them, those permits were issued to Mr. I.G. Witharane and Mr. B.S. Jood pertaining to the Board's approval. In accordance to that the approval had been granted to the Board of Directors for the issuing of these permits on 18.04.2013. (A copy of the approval of the Board of Directors is produced to the audit along with the replies to the query no. RTB/B/NTC/FA/2012/22)

- (c) The assigning of buses under the regulation of the right is done at least after 03 months of the commencement of the service of the bus after the issuance of its permit. But the right cannot be established due to these passenger service permits not being ones that were already issued by then. There these permits had been issued according to the request made by the persons mentioned in the register to issu the permits to the relevant people instead of them.

The tender prices determined by the Cabinet of Ministers for the permits issued under the Cabinet Memorandum 2010 were charged by the applicants. But the bidders had lodged a complaint to the National Transport Commission that they could not pay even those prices and some licenses were handed over to the National Transport Commission.

- (d) These passenger service permits had been issued under the permission to issue permits for passenger transport service from Colombo and other Provinces to the North Eastern Province under the Cabinet Memorandum No. 10/2374/445/077.
- (e) Due to the decision of establishing the N.T.C District Office in this building and thus it was informed by the letter of the Secretary of the Ministry of Private Transport Services dated 04.03.2012 that the National Transport Commission can do the necessary renovations, the renovations were undertaken on that permission.

As the National Transport Commission did not own the rights of the building the approval and guidance of the Secretary was requested for spending the N.T.C funds for the equipment including the required furniture for the Nuwara Eliya Holiday Resort.

The Secretary had directed it to the Board of Directors and it was informed that steps to be taken according to the decision arrived by the Board of Directors.

Accordingly, I inform that an amount of Rs. 656,457/- was approved according to the decision of the Board of Directors during the meeting held on 05.04.2012 and thus this amount was spent on equipment including furniture with the approval of the Board of Directors.

4.3 Uneconomical transactions

Though a newspaper advertisement was published stating to investors possessing suitable land come forth in the construction of restaurants, there was no response from investors for this venture. We had to surmise that the investors were not interested in this. Hence the decision was taken to direct the attention on other procedures due to the problematic situation faced in operating this project further under this method. In accordance to that, it was not possible to construct restaurants as planned.

4.4 Shortcomings in the administration of contracts

(a) (b) While newspaper advertisements were published in all three languages on 5th May 2011, only three institutions responded to them. The lowest price was presented by Mawindu Constructions. Accordingly, Mawindu Constructions which produced the lowest prices was presented by the Committee of Provisions which is a recommendation

of the Committee of Technological Evaluation. (Due to this including the improvement of a lavatory network in the Bastian Mawatha, there was a lack of entering of ICTAD registered contractors). A huge number of people use the toilet network of the Bastian Mawatha bus terminal. So, with consideration to the huge congestion of passengers when renovating this lavatory network, the renovations had to be done in sections.

Likewise permission had been obtained from the Director General for Rs. 636,319.80 for the additional work in lavatory network No.02.

As it was a tedious task to obtain a definite value for additional work till the completion of the ladies lavatory network of the first section of the lavatory network, the complete measurements had to be taken again during the month of April.

Following reasons also affected the delay in directing to the Ministry when it became clear that the indefinite provisions were exceeding 10%.

- End of the service periods of Consultant Engineers after May
- Suspension of services of the Director General
- All the researches being once again conducted by the Committee of Technological Evaluation.
- Obtaining the approval of the Committee of Technology.

The major reasons that resulted in exceeding the total expenditure estimate when the renovations of the public lavatory network of the Bastian Mawatha Bus Terminal was completed are states as follows.

1. Addition of new features.
2. Increase in quantity.
3. Change in the specifications.

1.1 The major feature that was included anew was changing the place of the door by constructing a front wall in the ladies lavatory network.

The place of the door was change by the construction of a front wall due to the former door being situated in an unsuitable and unsecure place.

Here, the features of supporting walls, walls, plaster had been integrated and the amount of paintings, tiles, electrical equipment was increased.

As this change was something that was discovered as a need during the process of renovation, this is not included in the initial estimation.

New valance boards has to be installed due to the decayed valence boards breaking when removing damaged gutters. Moreover, the gutters also is a feature that was added anew while not being included in the initial estimation.

2.1 While the above mentioned equipment were increased in quantity in addition the quantity of pipe lines of waste transportation network and the distribution of water.

2.2 Though it was assumed in the initial estimation that the waste transportation network outside the lavatory network was in operational standards, pipes that were blocked had to replaces with new pipes and additional manholes and gullies also had to be installed.

2.3 The Consultant Engineer (Former Chief Engineer of S.L.T.B) who prepared the initial draft commented about the increase in other quantities that it was highly difficult to obtain accurate measurements according to the conditions that the two lavatory networks were in.

3.1 Specifications were mostly changed for doors. Due to the Aluminium sheets that are sufficient for normal toilet doors mentioned in the initial estimation being prone to cutting and theft, the specifications were changed into “ Aluminum Composite Panel Sheet”.

All the aforementioned changes were obtained approval by the Consultant Engineer Mr. T.V. Silva who is in charge of the project from the Director General and the approval of the Technology Committee was obtained for all the work done and to be done and moreover the permission of the Secretary of thr Ministry had been obtained by the letter dated 02.04.2013 for these additional work.

4.5 Delayed Projects

A newspaper advertisement (EOI) was published on 03.08.2012 in order to introduce pre paid cards for inter provincial buses that operate in the public transport service and 20 institutions had put forward their proposals voicing their aspirations.

As the Committee for Technological Evaluation that was assigned to this project did not have experience regarding it due to it being the first time that pre paid cards are used in the Sri Lankan public transport sector, and due to the decision of obtaining guidance from specialists, the proposals were directed towards the Computer and Engineering Unit of the University of Moratuwa.

Likewise the evaluation of business proposals regarding this was directed towards the Business Research Unit of the University of Jayawardanepura.

Accordingly the permission was granted to the Liswin Technologies (Pvt) Limited which was selected in the first place for operating these prepaid cards according to the unanimous decision of the Provisions Committee of the National Transport Commission by considering all the progress reports.

But the prepaid cards project was not operated by far due to an internal conflict in the Liswin Technologies (Pvt) Limited.

Information pertaining to the above has been called for from the company registrar office and relevant measures are expected to be taken in the future regarding them after obtaining the information.

4.6 Resources of the Commission provided to other State Institutions.

While the two drivers stated in the inquiry are temporarily discharged to the Sri Lanka Transport Board according to the request of the Chairman of the Sri Lanka Transport Board, this discharge had been done on the basis of the permission of the Board of Directors and re-imbursing the salary and allowance of the two drivers by the Sri Lanka Transport Board.

4.7 Staff Administration

- (a) The required number of cadre for the National Transport Commission has been approved according to the regulations of the Management Services Circular No. 30.

I inform that by far the scheme of promotion and recruitment is being prepared and accordingly it was noted to take the relevant measures to fulfil the shortcomings of the institution.

- (b) Mr. D. D. Hasitha Akalanka Deyalage was assigned for duty half time on a monthly allowance of Rs. 10,000/- for 06 months from 01 March 2012 with the permission of the Board of Directors.

Steps were taken to increase his allowance up to Rs. 15,000/- effective from 01 June 2012 with the approval of the Board of Directors as he presented the role played by the National Transport Commission to the general public via the radio, television and news and thus generated a huge response and due to covering all the media networks.

The activities undertaken by him and his journal notes in order to obtain this allowance monthly was submitted to the Assistant Director by me.

I inform that instructions were given to him to record his entrance and exit when in official duty in the finger print reading device. In addition, Mr. D. D. Hasitha Akalanka Deyalage conducts the media co-ordination activities at conferences held on road safety and at the functions are organized in various areas around the island under the Gemi Sariya and Sisu Sariya projects organized by the Commission. At those instances it is not possible to record his fingerprint in the device. During the process of making payments to Mr. Hasitha Akalanka, I inform that he is payed after his tasks are approved by me.

- (c) 05 officers were recruited on a work assignment for a period of 06 months according to the requirements of the service in order to act as co-ordinators for the bus transport in the Bastian Mawatha Bus Terminal.

At the end of their 06 months time period, due to satisfactory performance in their work by inspecting the performance reviews produced by the Manager of Bastian Mawatha, a Board Report was put forward at the meeting of Board of Directors held on 18 February 2013 in order to extend their service periods.

I inform that the Board of Directors too after the inspecting the performance review of these officers had extended their service under the same conditions of maximum 20 days with Rs. 750/- per day.

As stated by the three officials who were recruited as consultants for maximum 20 days of Rs. 1,250/- per day with the approval of the Board of Directors it was decided that the Bastian Mawatha Bus Terminal does not require a consultant service for its transportation activities and the facts were presented to the Board of Directors. In accordance to that the Board of Directors just only changed the post as Assistant Manager as effective from 05.04.2012.

05 officers were recruited on a work assignment from 17.09.2012 onwards due to the requirements of service as the Bastian Mawatha office stays open 24 hours. I inform that the duty lists have been given to these 05 officers by the Director (Transport).

I also state that instructions were given to detail the work done by them in future reports including the work done by them.

It has been directed to the Department of Management Services in order to gain the approval for the schemes for Promotion and Recruitment according to the Management Services Circular No. 30. It has not been possible to recruit workers for the Bastian Mawatha Office as the procedure has not yet been approved. And thus these officers are to be engaged in the service on a work assignment in order to fulfill the office work till the schemes of Promotion and Recruitment are granted the approval.

- (d) Mr. R.W.M. Swarnasinghe was assigned to duty on the approval of the Board of Directors as the coordinator of the safety and inquiry activities of the National Transport Commission for a maximum of 20 days per month with Rs. 1,500/- per day for a period of 6 months from the 1st of August 2012. According to the list of duties given to him he has to execute the duties of the Bastian Mawatha office and the duties at the National Transport commission head office.

I state that the service of Mr. R.W.M. Swarnasinghe was extended as a work assignment pertaining to the permission granted by the Board of Directors from 01.02.2013 to 31.07.2013.

According to the approval of the Board of Directors he is paid a petrol allowance of Rs. 18,000/-

The approval of the Department of Management Services could not be obtained as the officers were recruited as soon as possible pertaining to the requirements of the Bastian Mawatha office. However I inform that steps will be taken to gain the approval in the near future.

5. Accounting activities and good governance

5.1 The Action Plan

- (a) The 2012 Action Plan has been prepared as achieving the expected aims and targets in quarterly sessions.

However the 2013 Action Plan has prepared by clearly identifying the anticipated goals and targets by avoiding this shortcoming.

- (b) The number of passenger service permits due to be issued is not mentioned in the 2012 Action Plan. But this has been clearly identified within the Action Plan of 2013.

5.2 Internal Audit

A definite staff for the internal audit branch had not been approved till now. But for the present steps have been taken to get the internal audit activities done by the officers of the National Transport Commission staff.

According to provision in Management services circular No. 30, the required staff of the National Transport Commission has been approved.

At present, new schemes of promotion and recruitment are being prepared accordingly while it has been noted to take steps to study the necessity of a prescribed staff for the internal audit branch and get the approval for same.

5.3 Budgetary Control

As shown in the audit query the National Transport Commission has prepared a budget for the year 2012 and had obtained the permission of the Board of Directors and the

approval was also granted for the amendment of that budget at the end of the accounts year 2012.

According to the audit query recurrent expenses have been integrated to the projects and the reasons are as follows.

Most of the functions of the National Transport Commission are in regard of projects, and thus the expenses incurred as recurrent expenses are relevant to those projects too. As it is a practically tedious task to differentiate between the expenses of the Commission and projects when the funds are spent, these expenses are integrated into the relevant projects by identifying them as a percentage once a in a definite period of time.

Likewise I kindly inform that it will be noted to focus more on estimating the expenses when preparing the forthcoming budget estimations.

6. Systems and Controls

It has been noted to draw special attention to the fields referred to in the audit query.

The Chairman

National Transport Commission



ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
National Transport Commission

241, උද්‍යාන පාර, කොළඹ 5. 241, පාක් වීථි, කොරුමම්පු 5. 241, Park Road, Colombo 5.
Office : 0112 587 372 / Fax : 0112 503 725, E-mail : info@ntc.gov.lk, Web : www.ntc.gov.lk
Information & Complaints : 1955 / 0112 595 555(Hot Line)