ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව (ජාගකොස)

ලිපිනය

241, උද්‍යාන පාර,
කොළඹ 05.

වෙබ් අඩවිය

www.ntc.gov.lk

විද්‍යුත් තැපැල

info@ntc.gov.lk

ක්ෂණික ඇමතුම්

1955

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

<u>වාර්ෂික වාර්තාව - 2014</u>

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 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහාවූ කාර්ය සාධන වාර්තාව, වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාව හා විගණකාධිපති වාර්තාව ඉතාමත් සතුටින් ඉදිරිපත් කරමි.

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

පටුන	පිටුව

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය	01
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	02
දළ විශ්ලේෂණය	04
කාර්යසාධනය	06
වාර්ෂික ගිණුම්	27
විගණකාධිපති වාර්තාව	41

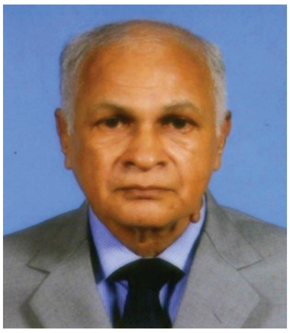
කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන්
2014 ජනවාරි සිට 2014 අප්‍රේල් දක්වා

1.	රොෂාන් ගුණවර්ධන මහතා	-සභාපති
2.	කේ. බුද්ධදාස මහතා	-සාමාජික
3.	ඩබ්.ඩබ්. හැරිසන් මහතා	-සාමාජික
	(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
4.	ඩී.සී.ඩබ්. හපුගොඩ මිය	-සාමාජික
	(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
5.	ඩබ්. ඩී.ආර්. ක්‍රිෂාන්ත මහතා	-සාමාජික
	(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
6.	ඩී.එම්.ඩී. දිසානායක මහතා	-සාමාජික
7.	සුමිත් විජේසිංහ මහතා	-සාමාජික
8.	ආර්.එම්.එස්.පී.කේ. රත්නායක මහතා	-සාමාජික

2014 අප්‍රේල් සිට 2014 දෙසැම්බර් දක්වා

1.	රේණුක දුෂ්‍යාන්ත පෙරේරා මහතා	-සභාපති
2.	කේ. බුද්ධදාස මහතා	-සාමාජික
3.	ඩී.සී.ඩබ්. හපුගොඩ මිය	-සාමාජික
4.	ඩබ්.ඩී.ආර්. ක්‍රිෂාන්ත මහතා	-සාමාජික
5.	ඩබ්. ඩබ්. හැරිසන් මහතා	-සාමාජික
6.	ඩී.එම්.ඩී. දිසානායක මහතා	-සාමාජික
7.	සුමිත් විජේසිංහ මහතා	-සාමාජික
8.	ආර්.එම්.එස්.පී.කේ. රත්නායක මහතා	-සාමාජික

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය



වර්තමාන ආර්ථික සන්දර්භය තුළ රටක සංවර්ධන අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා ප්‍රවාහනය වෙත ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් පැවරී ඇත. කවර රටක වුවද ප්‍රවාහන ජාලයේ සංවර්ධනය, ආර්ථික සංවර්ධනය සහ සමාජයීය අභිවෘද්ධිය අතර ශක්තිමත් වූ සම්බන්ධතාවක් පවතී. විශේෂයෙන්ම පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා පද්ධතිය සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදනය කරමින් රටෙහි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වගකීම වේ.

වර්තමානයේ පොදු ප්‍රවාහනය භාවිතා කරනු ලබන මගීන් දිනෙන් දින පොදු ප්‍රවාහනයෙන් ඈත් වන බව නිරීක්ෂණය වී ඇත. විශේෂයෙන්ම පොදු ප්‍රවාහනයේ ප්‍රමාණාත්මක දියුණුවක් දක්නට ලැබුණද සැලකිය යුතු ගුණාත්මක දියුණුවක් දක්නට නැත. ශ්‍රී ලාංකික ජන සමාජයේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා දියුණු කිරීමේ අරමුණින් පසුගිය කාල පරිච්ඡේදය තුල බස් රථ භාවිතා කරනු ලබන මගීන්ගේ සුව පහසුව වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විවිධ ව්‍යාපෘති රාශියක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීය.

විශේෂයෙන්ම සමාජීය අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම අරමුණු කොට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන් ගණනාවකි. මේ යටතේ පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කායික අපහසුතාවයන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කරගෙන “සිසු සැරිය” බස් රථ සේවාව අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම, ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති පෙදෙස් වල ප්‍රජාවට තම දෛනික අවශ්‍යතාවන් සඳහා අරපිරිමැස්මෙන් යුත් විශ්වාසදායී ප්‍රවාහන පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කරගෙන “ගැමි සැරිය” ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, රාත්‍රී කාලයේ සහ හිමිදිරි උදෑසන බස් සේවාවල පවතින හිගකම නිසා මගීන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවන අපහසුතා මගහැරවීම සඳහා “නිසි සැරිය” ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම, ප්‍රවාහන දුෂ්කරතා ඇති ප්‍රදේශවල පාසල් ළමුන් සඳහා පාපැදි බෙදාදීමේ වැඩපිළිවෙල ක්‍රියාත්මක කිරීම ප්‍රධාන තැනක් ගනී.

මෙයට අමතරව 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 විද්‍යාත්මක ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

2014 වසර තුළ මාර්ග අනතුරු අවමකරගැනීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘතිය යටතේ බස් රථ හිමියන්, ධාවකයින්, මගීන් හා පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් ගණනාවක් පවත්වනු ලැබිය. තවද පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ගෝලීය තත්ව පදනම් වූ (GPS) වාහන පිරික්සුම් ක්‍රමය තුළින් ක්ෂණිකව බස් රථ නියාමනය කිරීමටත් මගී පැමිණිලි විමර්ෂණය හා තොරතුරු සැපයීමටත් කටයුතු කරනු ලැබේ.

එමෙන්ම ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ සැලසුම් සකස් කිරීමේදී අන් කවර ක්ෂේත්‍රයකටම වඩා දත්ත මත පැවතීම අවශ්‍ය වේ. මේ නිසා සියලු දත්ත එක්තැන් කළ වාර්තාවක් වශයෙන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යා ලේඛන වාර්තාව වැදගත් වේ.ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ රාජ්‍ය ආයතන වලින් සංඛ්‍යා ලේඛන එකතුකර පුළුල් විෂය පථයක් ආවරණය වන පරිදි ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව එළි දැක්වීමට ද වාර්ෂිකව සිදු කරනු ලබයි.

මෙම සියලුම ව්‍යාපෘති තුළින් පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම, ආරක්ෂිත හා කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම අරමුණු කෙරේ.කොළඹින් පරිබාහිරව, සංවර්ධන කටයුතු අරමුණු කරගෙන වවුනියාවේ සහ තලවකැලේ බස් පර්යන්තයන් ඉදිකිරීමේ කටයුතු මේ වනවිට අවසන් අදියරේ පවතී.

ආයතනයේ නිලධාරීන්ගේ ඔවුන් රාජකාරී කරනු ලබන ක්ෂේත්‍රවල න්‍යායාත්මක සහ ප්‍රායෝගික දැනුම වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් දේශීය හා විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන්වලට යොමු කර ඇත.

ඉහත දක්වනලද ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ ශ්‍රී ලාංකීය පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් සේවාව උසස් ගුණාත්මක, ආරක්ෂාකාරී මෙන්ම සුවපහසු සේවාවක් ලෙස පවත්වාගැනීමට ගන්නා උත්සාහයේදී ඒ සඳහා සහාය දක්වනු ලබන සියලුම බාහිර පාර්ශවයන්ට සහ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සමස්ථ කාර්යමණ්ඩලයට මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ප්‍රකාෂ කර සිටිමි.

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

දළ විශ්ලේෂණය

අපගේ දැක්ම...

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

අපගේ මෙහෙවර...

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

අපගේ අරමුණු / පරමාර්ථ

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

කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය

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

2014 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 198 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 163 ක් විය.

2014.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදි සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	14	12
PL - 3	13	17
MA- 1.1	90	77
MA- 2.1	03	-
MA- 4	52	40
MA- 5.3	-	-
JM - 1.1	04	10
MM - 1.1	17	04
HM - 1.1	04	02
HM- 2.1	01	01
එකතුව	198	163

මූලාශ්‍රය - පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2014 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සඳහා දායකත්වය

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

1.1. පාසල් බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය 'සිසු සැරිය'

දුරස්ථ ගම් දනව් වල සිට නගරාශ්‍රිත ජනප්‍රිය පාසල් කරා ඇදෙන සිසුන් සංඛ්‍යාව ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩිවන ප්‍රවණතාවක් වර්තමානයේදී දක්නට ලැබේ. එසේ වැඩිවන සිසුන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා බොහෝවිට අධික මුදලක් ගෙවා දරුවන්ගේ ආරක්ෂාව හෝ සැප පහසුව පිළිබඳ කිසිදු ප්‍රමිතියක් නොමැති පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සපයාදීමට දෙමව්පියන්ට සිදුව තිබේ. මෙවන් පසුබිමක් යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගනු ලැබූ වැදගත් පියවරක් ලෙස පාසල් සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ සේවාවක් වන ''සිසු සැරිය'' පාසල් බස්රථ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම හැඳින්විය හැක.

2014.12.31 දින වනවිට ක්‍රියාත්මක සිසු සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	සිසු සැරිය බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	298
දකුණ	111
වයඹ	237
උතුරු මැද	131
සබරගමුව	122
ඌව	67
නැගෙනහිර	101
මධ්‍යම	35
උතුර	23
අන්තර් පළාත්	10
එකතුව	**1135**

මූලාශ්‍රය - සැළසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

විධිමත් පාසල් ප්‍රවාහන සේවාවක් ක්‍රියාත්මක නොවූ බැවින් කොළඹ නගරය තුළ සෑම පාසල් දිනකම පෞද්ගලික වාහන අධික ප්‍රමාණයක් ධාවනය වීම නිසා උදය කාලයේ සහ දවල් කාලයේ කොළඹ මාර්ගවල විශාල ලෙස වාහන තදබදයක් ඇතිවීම පාලනය කළ නොහැකි තත්ත්වයකට පත්ව තිබුණි. තවද දිවයිනේ අනෙකුත් නාගරික ප්‍රදේශවල ද මෙය මහත් ගැටළුවක්ව පැවති අතර එම වාහන ගාල් කර තැබීමට විධිමත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් නොවීම නිසාද පාසල් අවට මාර්ග අවහිර වීම විශාල ගැටලුවක් වී තිබිණ.

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

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කායික අපහසුතාවන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණයි. තවද අනුග්‍රාහක ගාස්තු ක්‍රමය මගින් දෙමාපියන්ට ආර්ථික වශයෙන් සහනයක් ලබාදීම, විශ්වාසවන්ත සහ විධිමත් භාවය තුළින් ළමා හිංසනය අවම කරගැනීමට කටයුතු කිරිම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අනෙකුත් පරමාර්ථ වේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස්රථ සහ පෞද්ගලික බස්රථ මගින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා බස් සේවා ලබාගැනේ. මෙම සේවාවේදී පාසල් සිසුන්ගෙන් සාමාන්‍ය ගාස්තුවෙන් 50%ක අනුග්‍රහ ගාස්තු අයකර ඔවුන් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන හෙයින් ආදායම අඩුවීම වෙනුවෙන් ගෙවීම අරමුණු කරගෙන කලින් එකඟවූ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනුව සේවාවන් ක්‍රියාත්මක වේ.

2014 වර්ෂය අවසාන වනවිට සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1135 දක්වා වර්ධනය කරන ලද අතර ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ සේවා දායකත්වයෙන් මෙම පාසල් බස් සේවා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි විය. මෙම ව්‍යාපෘතිය පාසල් බලධාරීන්ගේද, පාසල් සිසුන්ගේද, දෙමාපියන්ගේද ඉමහත් පැසසුමට ලක්වී ඇති උතුම් සමාජ මෙහෙවරක් බවට පත්ව ඇත.
2014 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 504.95 කි.

1.2 ග්‍රාමීය සහ ලාභදායී නොවන මාර්ග සඳහා බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - "ගැමි සැරිය"

'ප්‍රවාහනය', නූතන ලෝකයේ මිනිසා හට අත්‍යවශ්‍ය සේවා අතුරින් ප්‍රමුඛස්ථානයට පත්ව ඇති බව බොහෝ දෙනා තම පාරම්පරික සරු සාර විශාල ඉඩම් හැර දමා නගරාශ්‍රිත ඉතා කුඩා වපසරියක පදිංචිවීමට පෙළඹීම තුළින් මනාව පැහැදිලි වේ.

නමුත් එම ප්‍රවණතාව අනාගත ප්‍රශ්න රාශියක මූලාරම්භයක් වන හෙයින් නගරයෙන් දුරස්ථව පිහිටි ප්‍රදේශ හුදකලා වීම වළකාලමින් "ගැමි සැරිය" ව්‍යාපෘතිය, ගමේ සිට නගරයටත් නගරයේ සිට ගමටත් මඟී ප්‍රවාහන සේවා සපයමින් ගම් හා නගර සම්බන්ධ කිරීමේ මාධ්‍යයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. "ගැමිසැරිය" ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ ග්‍රාමීය ජනතාවට ඔවුන්ගේ එදිනෙදා අවශ්‍යතා ඉටු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් අඛණ්ඩව විශ්වසනීයව හා ලාභදායීව සැපයීමයි.
2014.12.31 දිනට ක්‍රියාත්මක ගැමි සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
නැගෙනහිර	8
වයඹ	4
දකුණ	5
උතුරු මැද	3
බස්නාහිර	1
එකතුව	**21**

මූලාශ්‍රය - සැළසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

නිශ්චිත වූ ක්‍රියාපිළිවෙතක් මඟින් නියම අනාර්ථික මාර්ග හඳුනාගෙන එම මාර්ග සඳහා සේවා සපයනු ලබන ධාවකයින්ට දවසේ අනාර්ථික වේලාවන්හීදී සිය බස් රථ ධාවනය කරවීම හේතුවෙන් සිදුවන පාඩුව සලකා බලා ප්‍රතිපාදන ලබාදීම මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් සිදුකරනු ලැබේ. මෙම නව සේවාවන් ලාභදායීව ස්ථාවර මට්ටමකට පත්වන තෙක් වසර තුනක කාලයක් සඳහා පමණක් මෙසේ ප්‍රතිපාදන ලබාදෙනු ලැබේ.

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

2014 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 8.74 කි.

1.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික සංවර්ධනය උදෙසා උර දෙන පුරවැසියන් අතුරින් බහුතරය දිනපතා දුරබැහැර ගම්දනව් වල සිට නගරය කරා ගොස් තම ශ්‍රමදායකත්වය ලබාදීම දක්නට ලැබේ. එබැවින් බොහෝ පිරිසක් අළුයම් කාලයේ නිවසින් බැහැරව රාත්‍රී කාලයේ ආපසු පැමිණේ. නමුත් ඔවුන්ගේ මූලික අවශ්‍යතාවයක් බවට පත්ව ඇති ප්‍රවාහන සේවාව නිසි වේලාවට නොලැබීම ඔවුන්ගේ ධෛර්යය අඩපණ කිරීමට හේතු වේ.

ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණුවිට දිවයිනේ බොහෝ සෙසු මාර්ග වල රාත්‍රී කාලයේ පොදු බස් සේවා සැපයීම ඉතා දුර්වල මට්ටමක පවතී. එහෙයින් එම මගී ජනතාවට අත්විඳීමට සිදුවන දැඩි අපහසුතාවය සළකා බලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් "නිසි සැරිය" ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ රාත්‍රී අවසන් ගමන් වාරය සහ අළුයම ප්‍රථම ගමන් වාරය සඳහා පොදු බස් සේවා යොදවා මගීන්ට වඩාත් විශ්වාසදායී හා අරක්ෂාකාරී ලෙස සිය ගමනාගමන අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැළසීමයි. 2014.12.31 වන විට ක්‍රියාත්මක "නිසිසැරිය" සේවාවන් සංඛ්‍යාව පහත පරිදි වේ.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	44
දකුණ	15
ඌව	8
මධ්‍යම	22
උතුරුමැද	6
වයඹ	13
සබරගමුව	3
නැගෙනහිර	3
එකතුව	**114**

මූලාශ්‍රය - සැළසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2014 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 10.69 කි.

1.4 පාසල් සිසුන් සඳහා පාපැදි ලබාදීම

සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ බස් සේවා සපයාදීමට අපහසු දුෂ්කරතා සහිත ප්‍රදේශවල වෙසෙන පාසල් දරුවන් සඳහා පරිසර හිතකාමී සහ ග්‍රාමීය ආර්ථිකයට ඔරොත්තු දෙන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස පා පැදිය ප්‍රචලිත කිරීමේ අරමුණින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. ඉතාමත් උත්කෘෂ්ඨ සමාජ මෙහෙවරක් වන මෙම පාපැදි බෙදාදීම ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල වෙසෙන පාසල් දරු දැරියන් උදෙසා සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ නොමිලේ සිදු කරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දී ඇත්තේ වෙනත් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයිය නොහැකි ප්‍රදේශවල පාසල් සිසුන් සඳහා ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙනි. 2014 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට පාපැදි 3364 ක් පාසල් සිසුන් අතර බෙදා දී ඇත.

2014 වර්ෂය තුලදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 28.54 ක් වේ

2. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම

රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අහිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කරමින් සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි ධාවන කාලසටහන් සකස් කර ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීමත් එමගින් මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී මෙන්ම ඉහළ ගුණාත්මක භාවයකින් යුත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණු වේ. මෙයට අමතරව බස්රථයක් සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ධාවනය වන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය උපරිම කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු අතර ප්‍රධාන වේ.

යම්කිසි මාර්ගයක් සඳහා ධාවන කාල සටහන් පිළියෙල කිරීමේදී හා සංශෝධනය කිරීමේදී එම මාර්ගයේ මගී ඉල්ලුම හා සැපයුම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. දැනට බස්රථ ධාවනය වන මාර්ග වල මගී ඉල්ලුමට වඩා අධි සැපයුමක් (බස්රථ සංඛ්‍යාවක්) පැවතීම කාල සටහන් විද්‍යානුකූලව සකස් කිරීමේදී මුහුණපා ඇති ප්‍රධානතම අභියෝගය වී ඇත.
අන්තර් පළාත් බස් රථ සේවා 454 න් 416 ක් සඳහා කාල සටහන් සකස් කර තිබූ අතර 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට ක්‍රියාත්මක වූ කාලසටහන් ගණන 70 කි.

2014.12.31 දිනට මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 1.81 කි.

3. බස්රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියැදුරන් සහ කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ සේවය වෘත්තීයමය තත්ත්වයකට ගෙන ඒම හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම පුහුණු වැඩසටහන් දිවයිනේ සිටින වියත් දේශකයන් ලවා සිදුකරවන අතර පාඨමාලාව සාර්ථකව නිමකරනුලබන සේවක මහතුන් වෙත විශේෂ රියැදුරු/ කොන්දොස්තර හැඳුනුම්පතක් නිකුත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ.
එසේ වූවද මෙම ක්ෂේත්‍රයට පිවිසෙන පිරිස බොහෝවිට බස්රථ හිමියන්ගේ අභිමතය පරිදි සුදුසුකම් පරික්ෂාවක් හෝ වෙනත් කිසිදු ප්‍රමිතියකින් තොරව බස්රථවල සේවයෙහි යෙදවීම, වෘත්තීයමය තත්ත්වයට නගාසිටුවීමේදී මහත් අභියෝගයක්ව පවතී.

2014 වර්ෂය තුළදී රියැදුරු මහතුන් 872 ක් හා කොන්දොස්තර මහතුන් 975 ක් සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. සමාලෝචිත වර්ෂය තුල බස් සේවක මණ්ඩල පුහුණුව සඳහා රුපියල් මිලියන 4.60 ක පිරිවැයක් දරා ඇත.

4. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම

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

බස් මගියා ගමන් කරන දුරට සාපේක්ෂව ගාස්තුවක් අය කිරීමේ අරමුණින් හා ගාස්තු අවස්ථාවන් නිශ්චිත ප්‍රමිතියකට යටත්ව ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තිය මගින් ගාස්තු අවස්ථාවක් සඳහා වන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණයන් නිර්දේශ කරන ලදී . ඒ අනුව තැනිතලා මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි. මී. 2 ක් ලෙස හා කඳුකර මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී.1.7 වන ලෙස ද දිවයිනේ සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කර ගාස්තු අවස්ථාවන් ස්ථාපනය කිරීමට නිර්දේශ කර ඇත. එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලද අතර 2011 වර්ෂය අවසන් වන විට සියලු අන්තර් පළාත් මාර්ග හා බස්නාහිර, මධ්‍යම, දකුණ හා වයඹ පළාතට අයත් පළාත් මාර්ගයන්හි පැවති විෂමතාවන් ඉවත් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. 2012 වර්ෂය අවසන් වන විට නැගෙනහිර පළාතට අයත් සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනීම් කර මාර්ග 300 කට ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් සකස් කර ඇත. එසේම 2014 වර්ෂය අවසන් වන විට සබරගමුව පළාතේ මාර්ග 574 ක හා ඌව පළාතේ මාර්ග 480 ක මාර්ග මැනීම් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සකස් කර ඇත.

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 0.50 ක පිරිවැයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් දරා ඇත.

5. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

ශ්‍රී ලංකාවේ දිනකට රිය අනතුරු හේතුවෙන් පුද්ගයින් 06 දෙනෙකු මිය යන බව මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත වාර්තා තහවුරු කර ඇත. මාර්ග අනතුරු වලින් තුවාල ලබන පුද්ගලයින් සඳහා රජය වසරකට රුපියල් බිලියන ගණනක් වැය කරනු ලැබේ. විශේෂයෙන්ම පවුලක ආර්ථික ශක්තිය සපයනු ලබන

පුද්ගලයන් අනතුරු වලට ලක්වීම මත උද්ගතවන ආර්ථිකමය මෙන්ම සමාජයිය ප්‍රශ්න රැසකි. මීට අමතරව මෑත කාලයේ පාසල් දරුවන් මාර්ග අනතුරු වලට ලක්වීමේ ප්‍රවණතාවයද ඉහළ ගොස් තිබීම මහත් අවාසනාවකි.

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.

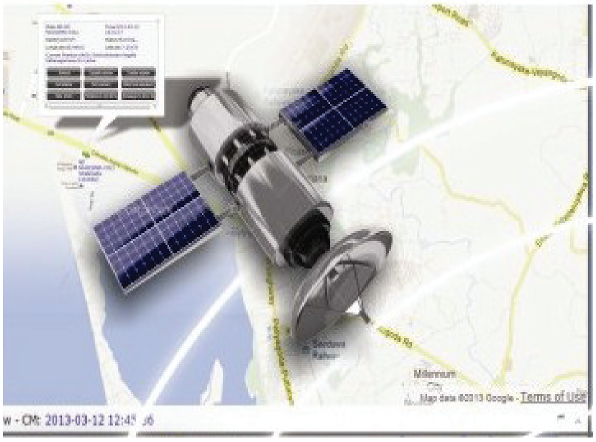
ඒ අනුව යමින් ප්‍රවාහනයේ ප්‍රමුඛතම නියාමන ආයතනයක් වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව දිවයිනේ සියළුම පාසල්වල රථ නියාමනය කරනු ලබන පාසල් ළමුන් සඳහා වූ විශේෂ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මේ මගින් රථ නියාමනය කරනු ලබන දරුවන් වෙත මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පුළුල් දැනුමක් ලබාදී එම දරුවන් හරහා පාසලේ අනෙක් සියළු දරුවන්ද දැනුවත් කරවීම අපේක්ෂා කෙරේ.

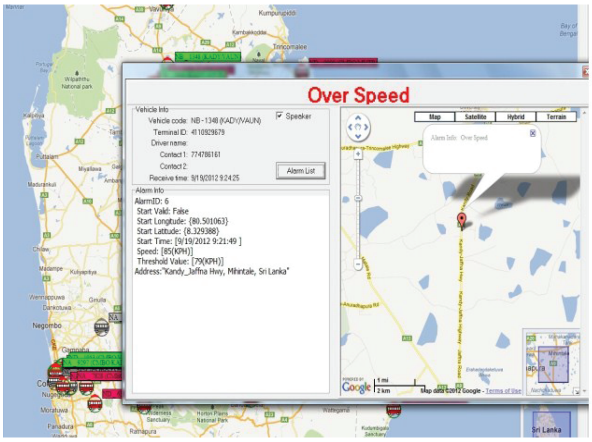
තවද විශේෂයෙන් අන්තර් පළාත් බස්රථ රියදුරන් මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම මගින් එම සේවාවන්ට අදාල රිය අනතුරු ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීමත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගේ ගුණාත්මභාවය ඉහළ නැංවීමත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ එක් ප්‍රධාන අරමුණකි.

2014 වර්ෂයේදී මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 05ක් පවත්වා පාසල් සිසුන් 2550කට වැඩි පිරිසක් දැනුවත් කර ඇති අතර රියැදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් වෙනුවෙන් වැඩමුළු 08ක් පවත්වා 750කට වැඩි පිරිසක් දැනුවත් කර ඇත. 2014 වර්ෂය තුලදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 1.33 ක් වේ.

6. බස් සේවාවේ යටිතල පහසුකම් හා ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම

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





පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ පැන නැගී තිබෙන අභියෝගාත්මක ගැටළු විසඳීම පාදක කර ගනිමින් ගුණාත්මක මෙන්ම ආරක්ෂිත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවට යොදා ගැනීමක් ලෙස ජී. පී .එස් . තාක්ෂණය සහ අනෙකුත් තාක්ෂණ විධි බද්ධ කරගනිමින් අන්තර් පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුන්වාදෙමින් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාවට නංවා ඇත.

ඒ යටතේ 2014 දෙසැම්බර් 31 වන විට අදාල ජී. පී. එස්. තාක්ෂණ ගත කිරීම කඩිනම් කරමින් අන්තර්-පළාත් බස් රථ 2095 ක් සඳහා ජී. පී. එස්. ඒකක ස්ථාපිත කිරීමට හැකි වී තිබේ.

මෙම තාක්ෂණය ඔස්සේ ප්‍රධාන වශයෙන් අධික වේගයෙන් ධාවනය වන බස් රථවල වේග පාලනය කරමින් අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාවක් බස් රථය තුළදී නාද වීමටත් ඊට සමාන්තරව පාලන මැදිරියේ ඒ පිළිබඳව සටහන් වීමත් හේතුවෙන් මේ වන විට ජී. පී .එස් . ස්ථාපිත කර ඇති බොහෝ බස් රථ අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම සීමා කර ඇත. මේ වන විට ක්‍රියාත්මක නියාමන ක්‍රමවේදය පුළුල් කරමින් මහජන පැමිණිලි ඒකකයට සම්බන්ධිත ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංශය සමග ඒකාබද්ධ වී ඊට ලැබෙන පැමිණිලි ක්ෂණිකව විසඳීමටත් ඊට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත් අරමුණු කරගනිමින් නියාමන මැදිරිය පුළුල් කිරීමට කටයුතු ආරම්භ කර ඇත .

ජී පී එස් නියාමන මැදිරිය

එමෙන්ම මගී ජනතාවට ඵලදායී ලෙස ඔවුනට අවශ්‍ය බස් රථය ක්ෂණිකව කෙටි පණිවිඩ සේවාව මගින් සහ ඇන්ඩ්‍රොයිඩ් මෘදුකාංගය ආශ්‍රයෙන් දැන ගැනීමට හැකි පරිදි මෘදුකාංග සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර එය ඉදිරි වර්ෂ තුළදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. මේ ඔස්සේ සියළුම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ඒකාබද්ධ කර නිවැරදි තොරතුරු පද්ධතියක් ස්ථාපිත කරලීම තුළින් පොදු ප්‍රවාහනයේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීමට ඉදිරි වර්ෂ තුළදී සැලසුම් කර ඇත.

නියාමන මැදිරිය නවීකරණය කර ඉදිකිරීම සඳහා 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 18.19 ක පිරිවැයක් දරා ඇති අතර ජී .පී.එස්.ඒකක මිලදී ගැනීම සඳහා දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 32.42 කි.

7. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

7.1 සමීක්ෂණ

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.

2014 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 49 ක් සිදුකර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් 2014 වර්ෂය තුළදී දරන ලද මුලු වියදම රු. මිලියන 1.67 කි.

7.2 බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීම හා නවීකරණය

පොදු මගී ප්‍රවාහනයට අදාල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ එක් පියවරක් ලෙස අංග සම්පූර්ණ බස් රථ නැවතුම්පළක් මහ ජනතාවට ලබාදීම අරමුණු කරගෙන නව බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීම හා දැනට පවත්නා අඩු පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පළ නවීන පහසුකම් සහිතව සංවර්ධනය කිරීම, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් කටයුතු කරනු ලබයි.

7.2.1 වව්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

පුරා වසර 30ක් තුළ පැවති කුරිරු යුද්ධය හේතුවෙන් උතුරු පළාත තුළින් ගිලිහී තිබූ සංවර්ධනයේ මංපෙත් යලි විවර කරමින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට නව ජීවයක් ලබාදීමට වව්නියාව නගරයේ නවීන පහසුකම් සහිත නව බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීම 2014 ජනවාරි 31 දින ආරම්භ කරන ලදී.
කෘෂිකර්ම පර්යේෂණ ආයතනයෙන් ලබාදෙන ලද අක්කර තුනක ඉඩමෙහි ආරම්භ කර ඇති මෙහි ඉදිකිරීම්වල, 2014 දෙසැම්බර් මස 31 වන විට 80% ක පමණ ප්‍රගතියක් අත් කරගෙන ඇත.

ඉදිකිරීමට යෝජිත වව්නියා බස් නැවතුම්පලේ සැළැස්ම

ඉදිවෙමින් පවතින වව්නියාව නව බස් නැවතුම්පල

උතුරු පළාතේ කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස සලකන වව්නියාව නගරය හරහා ධාවනය කෙරෙන මෙන්ම නගරයෙන් ආරම්භ වන බස් රථ ප්‍රමාණය විශාල සංඛ්‍යාවක් වුවද එම බස් රථ නවතා තැබීමට බස් නැවතුම්පලක් නොමැති වීම මගින් මගී ජනතාවට බස් ධාවකයින්ට පමණක් නොව වව්නියාව නගරය පරිපාලනය කරන ආයතනවලටද ගැටළු රාශියකට මුහුණ පෑමට සිදුවී ඇත .

දුර ගමන් සේවා බස් රථ 13 ක්ද පළාත් බස් රථ 21 ක්ද වශයෙන් එක්වර බස් රථ 34 ක් නැවැත්වීමට පහසුකම් සහිතව ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් සකසන ලද සැලැස්මේ පරිදි වර්ග මීටර් 800 ක් හා වර්ග මීටර් 1100 ක් වශයෙන් ගොඩනැගිලි 02 ක් පවතී.

තවද මෙහි ආබාධිතයින් ඇතුලු සියලු මගීන්ට වැසිකිලි පහසුකම්, විවේක කාමර, ආහාර ගැනීම සඳහා ආපන ශාලාවක් ආදී අත්‍යවශ්‍ය පහසුකම් රැසකින් යුක්ත වේ.

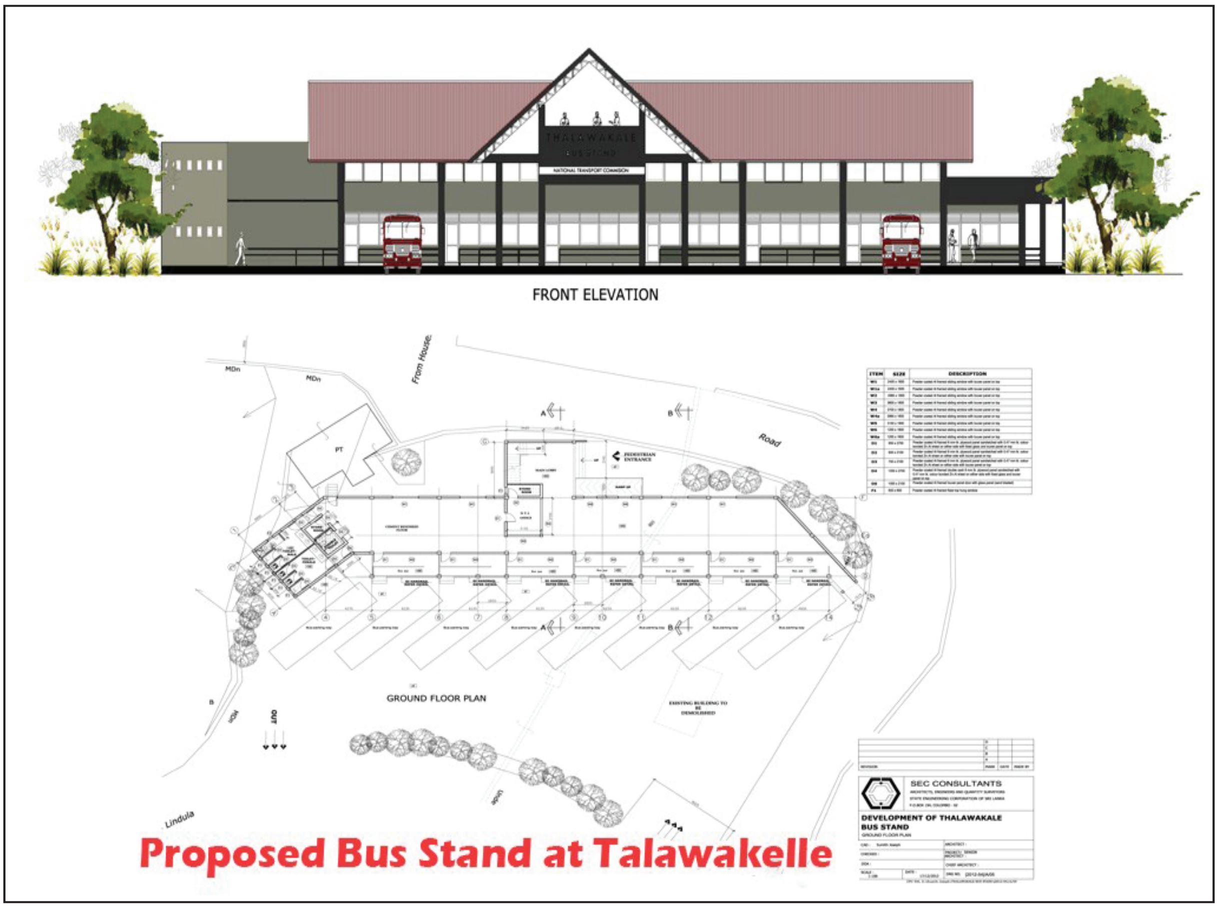
ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2014.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 70.68කි.

7.2.2 තලවාකැලේ බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවයෙහි ගුණාත්මක බව වැඩිදියුණු කිරීම උදෙසා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් තලවකැලේ නගරයේද නව බස් නැවතුම්පලක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු මේ වන විට ආරම්භ කර ඇත.

වසර ගණනාවක් තිස්සේ බස් නැවතුම්පලක් නොමැතිවීම නිසා හිසට සෙවණක් හෝ වෙනත් පහසුකම් කිසිවක් නොලද මගී ජනයා හට නගර සභාවේ ඉල්ලීම මත රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවේ උපදේශකත්වයෙන් හා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපාදන යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් මෙම බස් නැවතුම්පල ඉදිකරනු ලැබේ.

නිතර වැසි සහිත දේශගුණයක් ඇති තලවකැලේ නගරය දියුණු වෙමින් පවතින වාණිජ නගරයක්ද වේ. මෙම නගරය ආසන්නයේ පාසල් 10 ක, 6000 ක් පමණ සිසුන් දිනපතා නගරයට පැමිණෙන අතර රජයේ සහ පෞද්ගලික ආයතනවල අති මහත් සේවක සංඛ්‍යාවක් මෙම නගරය හරහා ගමන් කරනු ලබයි.



Proposed Bus Stand at Talawakelle

ඉදිකිරීමට යෝජිත තලවකැලේ බස් නැවතුම්පලේ සැළැස්ම

ඉදිවෙමින් පවතින තලවකැලේ නව බස් නැවතුම්පල

ඩෙවෝන්, සෙන් ක්ලෙයාර්ස් වැනි අති මනරම් දිය ඇලි සහ ස්වාභාවික සෞන්දර්යයෙන් අනූන වූ මෙම නගරය හරහා දිනපතා නුවරඑළිය හා ශ්‍රී පාදය වෙත දේශීය සහ විදේශීය සංචාරකයින් විශාල ප්‍රමාණයක් ගමන් කරයි.මෙහි එක්වර බස් රථ 08 ක් නවතා තැබීමට ඉඩ පහසුකම් ඇති අතර ආබාධිතයින් ඇතුලු සියලු මගීන්ට වැසිකිලි පහසුකම් සළසා ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2014.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 25.43කි.

7.2.3 බස් නැවතුම්පල නවීකරණය

පොදු බස්රථ සේවා උපයෝගී කරගනු ලබන මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් කරනු ලබන බැස්ටියන් මාවත බස් රථ නැවතුම්පල හා නුවරඑළිය බස් නැවතුම්පල නවීකරණ කටයුතු සිදු කිරීමද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ඉටු කරනු ලැබීය.

නවීකරණය කරනලද නුවරඑළිය බස් නැවතුම්පල

අදාල නවීකරණ කටයුතු වෙනුවෙන් 2014 වර්ෂය සඳහා වියදම් වූ මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 11.8කි.

7.3 අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය ඉහළ නැංවීම හා තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම්

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ තොරතුරු මගී ජනතාව වෙත ලබා දීම සඳහා මෙන්ම අවසරපත්‍රලාභීන් දැනුවත් කිරීම උදෙසා අදාල අංශ හා ඒකක මගින් යොමුකළ තොරතුරු රාජ්‍ය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියට ඇතුලත් කර ඇත. මේ මගින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වෙබ් අඩවියේ පැවති තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා නව තොරතුරු සෙවීම පහසු කිරිම පිණිස පහසු ක්‍රමවේද ද හඳුන්වා දී ඇත. මේ යටතේ බස් ගාස්තු පිළිබඳ දත්ත ජාගකොස වෙබ් අඩවිය හරහා ලබාගත හැකි වීම , අන්තර් පළාත් බස් රථ කාලසටහන් වෙබ් අඩවිය හරහා පහසුවෙන් ලබාගත හැකි පරිදි වෙබ් අඩවිය වැඩි දියුණු කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

මීට අමතරව කාර්යාලයීය හා ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පල තුළ පරිගණක පද්ධතිය පවත්වාගෙන යාම, නඩත්තු කිරිම හා අළුත්වැඩියා කිරීම ද ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පල තුළ එල්.ඊ.ඩී.(LED) තිර සවිකිරිම හා නඩත්තුව සිදුකරනු ලබයි.

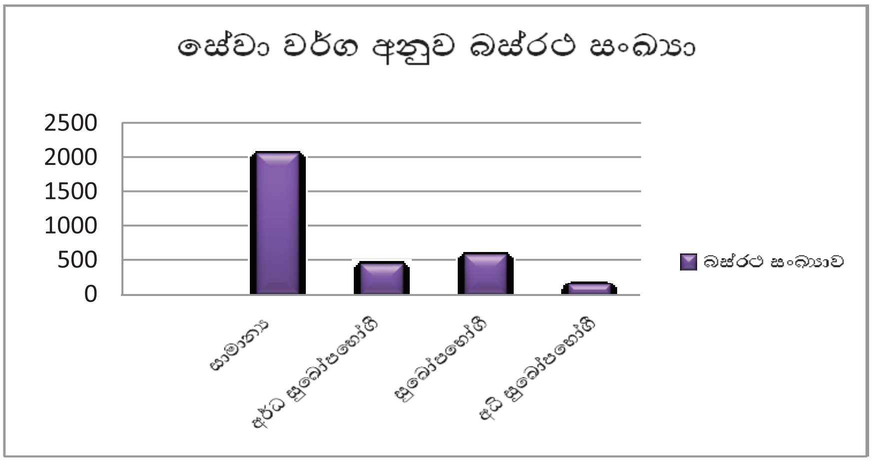
ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2014.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 10.6කි.

8. බස්රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස්රථ සේවාව සඳහා මගී ප්‍රවාහන අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරිම ඇතුළු සමස්ත පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් සේවාවන්ට අදාළ කර්තව්‍යයන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් නියාමනය කරනු ලබයි.
පැවති මගී ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි 2014.12.31 වනවිට නිකුත් කර ඇති අන්තර්පළාත් වලංගු මගී සේවා අවසරපත්‍ර ප්‍රමාණය පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	සේවා වර්ගය	බස්රථ සංඛ්‍යාව
1	සාමාන්‍ය	2055
2	අර්ධ සුඛෝපභෝගී	444
3	සුඛෝපභෝගී	578
4	අධි සුඛෝපභෝගී	144
	එකතුව	3221

මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස



මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

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 ඝෝෂාකාරී තත්ත්වය (noise level) සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව(ආසනවල දිග, පළල, උස සහ පරතරය පිළිබඳ වූ ප්‍රමිති 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 මිණුම්දඬු 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.

9. මහජන පැමිණිලි

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

2014 වර්ෂය තුළදී මහජන පැමිණිලි 5269ක් වාර්තා වූ අතර එමගින් හෙළි වූ විවිධ චෝදනා පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	පැමිණිලි මගින් හෙළිවූ වරදෙහි ස්වභාවය	පැමිණිලි සංඛ්‍යාව
01	වැඩිපුර ගාස්තු අයකිරීම/ ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම	1454
02	මගීන්ට ආචාරශීලී නොවීම	1579
03	අතරමග ස්ථාන වල අනවශ්‍ය ආකාරයට බස්රථය නවතා මගීන් එකතු කිරීම	506
04	නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිපුර මගීන් නංවා ගැනීම	453
05	නියමිත පරිදි ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම	531
06	නොසැළකිලිමත් ලෙස රිය පැදවීම	535
07	නියමිත කාලසටහන උල්ලංඝනය කිරීම	542
08	නියමිත ස්ථානයෙන් ගමන් ආරම්භ නොකිරීම හා ගමනාන්තය දක්වා ධාවනය නොකිරීම	395
09	බස්රථය ධාවනයට නුසුදුසු තත්ත්වයේ තිබීම	159
10	වායු සමීකරණ නිසිපරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම	144
11	නියමිත මාර්ගයේ ධවනය නොකිරීම	49
12	අධික ශබ්දයෙන් කැසට්/ රේඩියෝ යන්ත්‍ර ක්‍රියාත්මක කිරීම	128
13	බස්රථයේ ගමනාන්ත පුවරු ප්‍රදර්ශනය නොකිරීම	53
14	වෙනත්	643
	එකතුව	**7171**

මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

මහජන පැමිණිලි ඒකකයේ මූලික අරමුණ වන්නේ මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ගුණාත්මක මෙන්ම ආචාරශීලි 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 ප්‍රවාහන අධිකාරි වෙත යොමු කිරීමටත් කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරනු ඇත. ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාල පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති වෙත යොමු කරනු ලැබේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිලි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 5269 ක් වන අතර 2014 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම පැමිණිලි අතුරින් 4068 ක් එනම් 77%ක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදී ඇත.

10. ජංගම පරීක්ෂා කිරීම් හා කොන්දේසි කඩකිරීම් විමර්ශනය

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කර ඇති බස්රථ වෙනුවෙන් පනවනු ලබන කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීම, ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් ඉටු කරනු ලබයි. එම පරීක්ෂණ වලදී අවසරපත්‍ර කොන්දේසි උල්ලංඝනය කරමින් අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය කරන බවට අනාවරණය වන බස්රථ පිළිබඳව පරීක්ෂණ වාර්තා විමර්ශන ඒකකය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමත්, මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස්රථ සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම වෙනුවෙන් සහය වීමත් මගින් ගුණාත්මක මගී ප්‍රවාහන සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් දායකත්වය ලබා දීමත් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදු කරනු ලැබේ.

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

2014 වර්ෂය තුළදී ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදුකරන ලද බස්රථ පරීක්ෂා කිරීම් සංඛ්‍යාව 22008ක් වන අතර 'සිසුසැරිය' හා 'නිසිසැරිය' ව්‍යාපෘති වලට අදාලව බස්රථ 782ක් පරීක්ෂාවට ලක්කර ඇත.

11. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික අරමුණ වන්නේ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේ යෙදෙන හා ප්‍රවාහනය පිළිබඳ සැලසුම් සකස් කරන ආයතන සහ බලධාරීන්ට ප්‍රවාහනය පිළිබද ගැටළු හඳුනා ගැනීමට හා එම ගැටළු වලට සුදුසු විසඳුම් ලබා දීමට අවශ්‍යා සංඛ්‍යා දත්ත රැස් කිරීම, ගබඩා කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරීමයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2010 මාර්තු මස ආරම්භ කරන ලදී.
මේ යටතේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ආයතන වලින් ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එක් රැස්කර එම දත්ත විශ්ලේෂණය කර අදාල දත්ත හා සංඛ්‍යා වාර්ෂික වාර්තාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ. 2014 දෙසැම්බර් 31 වන විට 2014 ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත වාර්තාව සකස් කර අවසන් කරන ලදී.

ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත රැස්කිරීම යටතේ ප්‍රවාහනයට අදාල පහත සඳහන් ආයතන වලින් සංඛ්‍යා දත්ත ලබා ගනී.

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

2014 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට 2014 ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛණ වාර්තාවෙහි පිටපත් 1800 ක් මුද්‍රණය කර ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන හා දීප ව්‍යාප්ත මහජන පුස්තකාල පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීම සිදු කෙරේ. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 0.39 කි.

12. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

සේවකයින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා ඵලදායීතාව වැඩි දියුණු කිරීම තුළින් ආයතනයේ සමස්ථ කාර්යාවලියෙහි ගුණාත්මක බව නැංවීමේ අරමුණින් විවිධ ක්ෂේත්‍ර වල දේශීය හා විදේශීය පුහුණු පාඨමාලා සඳහා සේවකයින් යොමු කරනු ලැබේ. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්ය මණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුළින් ආයතනයට අවශ්‍ය වන්නාවූ පුහුණු වැඩසටහන් සහ පාඨමාලා සඳහා දේශීය වශයෙන් සහ විදේශීය වශයෙන් නිලධාරීන් යොමු කරවන ලදී . මේ යටතේ මාර්ග ආරක්ෂාව, මානව සම්පත් කළමණාකරණය, රාජ්‍ය ආයතනවල මූල්‍ය වාර්ථාකරණය, සහතික පත්‍ර ඉංග්‍රීසි පාඨමාලා, ප්‍රවාහනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධිය, පාරිභෝගික සත්කාරය, රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදය, ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරන ප්‍රමිති ක්‍රියාත්මක වීම, විද්‍යාත්මක පිරිමැසුම්දායක සහ ආරක්ෂිත රිය පැදවීම පිළිබඳ පුහුණු වැඩ මුලු අයත් විය. 2014 වර්ෂය තුල දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා නිළධාරීන් 22ක්ද විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා නිලධාරීන් 12 ක්ද යොමු කර ඇත.

සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය වෙනුවෙන් 2014 වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 2.89ක පිරිවැයක් දරා ඇත.

මාණ්ඩලික රැස්වීම්

වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 11 කි.
වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 05 කි.

වාර්ෂික ගිණුම්

2014.12.31 දිනට මුල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2014	2013
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ පිරියත සහ උපකරණ	4	476,262,575.38	505,315,316.91
කෙරීගෙන යන වැඩ		18,189,547.43	-
පුස්තකාල පොත්		827,126.03	762,126.03
මුලු ජංගම නොවන වත්කම්		**495,279,248.84**	**506,077,442.94**
ජංගම වත්කම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	5	5,237,517.14	3,960,159.89
ලැබීම් - සේවක	6	17,152,350.00	17,037,820.00
ආයෝජන - කාලීන තැන්පත්	7	18,187,405.31	16,525,335.79
ආයෝජන - භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	8	9,282,656.00	8,400,591.00
පොළී ආදායම් ලැබීම්		5,542,908.75	10,004,698.41
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	9	252,492,013.50	171,056,940.26
මුලු ජංගම වත්කම්		**307,894,850.70**	**226,985,545.35**
මුලු වත්කම්		**803,174,099.54**	**733,062,988.29**
බැරකම්			
ජංගම නොවන බැරකම්			
රජයේ ප්‍රතිපාදන	10	357,626,641.03	428,949,130.68
පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම්	11	30,027,058.56	23,625,292.56
මුලු ජංගම නොවන බැරකම්		**387,653,699.59**	**452,574,423.24**
ජංගම බැරකම්			
ගෙවිය යුතු වියදම්	12	50,155,153.09	92,899.46
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		32,613,304.00	29,611,054.00
සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය		-	17,632,912.00
වෙන්කිරීම් හා උපචිත වියදම්	13	79,740,290.54	119,693,278.44
මුලු ජංගම බැරකම්		**162,508,747.63**	**167,030,143.90**
මුලු බැරකම්		**550,162,447.22**	**619,604,567.14**
ශුද්ධ වත්කම්		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**
ශුද්ධ වත්කම්/ හිමිකම්			
සමුච්චිත අරමුදල		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**
මුලු ශුද්ධ වත්කම් / හිමිකම්		**253,011,652.32**	**113,458,421.15**

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

…………………………………..
ගණකාධිකාරී

……………………………………..
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්(වැබ)

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

……………………………………
සභාපති

……………………………………..
කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික

දිනය: ………………………..

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2014	2013
ආදායම			
ආදායම	**14**	322,415,123.68	272,728,146.81
වෙනත් අදායම්	**15**	56,196,707.76	59,884,229.40
එකතුව		**378,611,831.44**	**332,612,376.21**
වියදම්			
මෙහෙයුම් වියදම්	**16**		
සේවක පාරිශ්‍රමික	**16.1**	93,118,686.29	81,723,088.76
ප්‍රවාහන වියදම්	**16.2**	12,872,332.15	14,373,763.42
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	**16.3**	278,631.00	-
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	**16.4**	3,095,768.90	3,650,195.36
ආයතන වියදම්	**16.5**	33,877,032.64	27,541,587.16
ස්ථාවර වත්කම් අලුත් වැඩියා සහ නඩත්තු	**16.6**	2,181,226.51	1,745,534.80
සේවක සුභසාධනය	**16.7**	7,299,116.72	6,901,432.58
කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය	**16.8**	645,362.50	163,315.50
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	**16.9**	1,451,107.00	1,419,323.00
සන්නිවේදන වියදම්	**16.10**	3,885,272.54	3,608,571.20
ක්ෂය වීම්	**16.11**	45,781,282.40	24,859,175.03
මූල්‍ය ගාස්තු	**16.12**	48,097.60	47,997.60
වෙනත් වියදම්	**16.13**	11,825,498.80	2,806,262.80
මුලු මෙහෙයුම් වියදම්		**216,359,415.05**	**168,840,247.21**
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ඌණතාවය)		**162,252,416.39**	**163,772,129.01**
රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන			
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන ලැබීම්	**17**	**642,839,588.72**	**370,000,000.00**
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්	**18**	**695,889,447.97**	**714,967,598.46**
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ඌණතාවය)		**109,202,557.14**	**(181,195,469.46)**

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ වත්කම/හිමිකම වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

		සමුච්චිත අතිරික්තය (ඌනතාවය)	එකතුව
2013 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය		**294,653,890.60**	**294,653,890.60**
පෙර වසර සඳහා ගැලපීම	**සටහන - A**	30,350,674.04	**30,350,674.04**
අදාල වසර සඳහා අතිරික්තය/ ඌනතාවය		(181,195,469.46)	**(181,195,469.46)**
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනටශේෂය		**143,809,095.18**	**143,809,095.18**
අදාල වසර සඳහා අතිරික්තය/ඌනතාවය		109,202,557.14	**109,202,557.14**
2014 දෙසැම්බර් 31 ට ශේෂය		**253,011,652.32**	**253,011,652.32**

සටහන - A

2013 වර්ෂයේ වැඩිපුර ඇස්තමේන්තු කරනලද ආදායම නිවැරදි කිරීම.

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සහා අරමුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	සටහන්	2014	2013
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
වසර සඳහා අතිරික්තය / ඌනතාවය		109,202,557.14	(181,195,469.46)
මුදල් නොවන චලනයන්			
ක්ෂය වීම්		45,781,282.40	24,859,175.03
ක්‍රමක්ෂය		(45,765,138.89)	(26,782,009.75)
වසර සඳහා පාරිතෝෂික වියදම		7,410,756.00	3,566,084.67
පොළී අදායම		(10,431,568.87)	(33,102,219.65)
සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය		(17,632,912.00)	-
මෙහෙයුම් අතිරික්තය/ඌනතාවය - කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර		**88,564,975.78**	**(212,654,439.16)**
කාරක ප්‍රග්ධනයේ වෙනස්වීම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්		(1,277,357.25)	(42,937.84)
ලැබීම් - සේවක		(114,530.00)	(1,987,019.00)
පොළී ආදායම		4,461,789.66	12,855,448.80
ගෙවීම්		50,062,253.63	(2,651,533.54)
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		3,002,250.00	4,007,500.00
වෙන්කිරීම් හා උපචිත වියදම්		(39,952,987.90)	56,327,089.66
මෙහෙයුම් වලින් ජනිත වූ මුදල්		**104,746,393.92**	**(144,145,891.08)**
පාරිතෝෂික අරමුදල් ගෙවීම්		(1,008,990.00)	(1,793,600.23)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල්		**103,737,403.92**	**(145,939,491.31)**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
දේපල පිරියත හා උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම		(34,918,088.31)	(74,983,695.20)
පුස්තකාල පොත් අත්පත් කර ගැනීම		(65,000.00)	(59,647.50)
කාලීන තැන්පත් හා භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා ශුද්ධ ආයෝජන		(2,544,134.52)	(4,780,064.65)
පොළී ලැබීම්		10,431,568.87	33,102,219.65
භාණ්ඩාගාර ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		**(27,095,653.96)**	**(46,721,187.70)**
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන ලැබීම්		4,793,323.28	48,500,000.00
වර්ෂය තුළ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		**4,793,323.28**	**48,500,000.00**
වර්ෂය මුල මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ		**81,435,073.24**	**(144,160,679.01)**
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ		171,056,940.26	315,217,619.27
වර්ෂ අවසාන මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**සටහන 9**	**252,492,013.50**	**171,056,940.26**

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

1 ඒකාබද්ධ තොරතුරු

1.1 වාර්තාකරන ආයතනය

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

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍යමය දත්ත ඇතුලත් වේ..

1.2 ප්‍රධාන කාර්යයන් සහ මෙහෙයම් වල ස්වභාවය

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

1.3 2013 වර්ෂය අවසානය වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථිර සේවක මණ්ඩලය 163 කි. එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවකයින් 19 ක් සේවය කර ඇත.

1.4 වාර්තාකරන දිනය

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

1.5 නිකුත් කිරීම සඳහා බලයලත් දිනය

කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / සාමාජිකයින් විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අධිකාරී බලය ලබා දී ඇත්තේ 2015 මාර්තු 31 දිනය.

2 වැදගත් ගිණුම්කරන පිළිවෙත්හි සාරාංශය

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

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

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

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

2.2 ගිණුම් පිළිවෙත් වල වෙනස්කිරීම්

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

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

2.3 විදේශ විනිමය පරිවර්තනය

2.3.1 මෙහෙයුම් සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය

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

2.3.2 ගණුදෙනු සහ ශේෂය

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

2.4 දේපළ පිරියත සහ උපකරණ

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

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

ස්ථාවර ස්වභාවයේ වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමේ, වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ වියදම් හෝ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ තත්ත්වයට පත් කිරීම දක්වා ගිණුම් වත්කම් තීරණය ලෙස සළකා ඇත. වත්කම් වලට අදාල නඩත්තු කිරීම් හා අලුත්වැඩියා කිරීම් වියදම් අදාල ආදායම් වියදම් ගිණුමට ලියාහැර ඇත.

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

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

2.5 භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සහ බිල්පත් මත කරන ආයෝජන

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

2.6 ලැබීම්

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

2.7 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

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

2.8 ගෙවීම්

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

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

2.9 රජයේ ප්‍රතිපාදන

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

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

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

2.10 මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය

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

2.11 සේවක ප්‍රතිලාභ

කොමිෂන් සභාවට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සහ නිශ්චිත දායකත්වය පිළිබඳ සැළසුම් ඇත.

(අ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම

නිශ්චිත දායකත්ව සැළැස්මක් යනු කොමිෂන් සභාව මගින් ස්ථාවර දායකත්ව මුදලක් වෙනම අස්ථිත්වයක් වෙත ගෙවනු ලබන පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. මෙය පශ්චාත්

සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් බැවින් තවදුරටත් ඒ සඳහා දායකත්ව මුදලක් ගෙවීම සඳහා කොමිෂන් සභාවට භෞතික හෝ අධ්‍යාත්මික බැඳීමක් නොමැත. කල් පිරුණු පසු මෙම දායකත්ව මුදල් සේවක ප්‍රතිලාභ වියදම් වශයෙන් හඳුන්වනු ලැබේ.

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

(ආ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

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

(ඇ) කෙටිකාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ

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

2.12 ප්‍රතිපාදන සහ අවිනිශ්චිත වගකීම්

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

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

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

2.13 ආදායම හඳුනාගැනීම

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

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

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

(අ) බලපත්‍ර ආදායම

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

(ආ) දේපළ පිරියත හා උපකරණ බැහැර කිරීමේදි ඇති ලාභ සහ අලාභ

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

2.14 වියදම්

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

2.15 ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව ඇතිවන සිදුවීම්

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

2.16 වගකීම්

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

3. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් (නිමාන) සහ විනිශ්චයන්

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

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

(අ) ක්ෂය වීගෙන යන වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය

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

විගණකාධිපති වාර්තාව

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } ආර්ටී/බී/එන්ටීසී/එෆ්ඒ/01/14/29

ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No. }

දිනය / திகதி / Date } 2015 අගෝස්තු 31 දින

සභාපති,

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2014 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 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 37 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඒ) වගන්තිය ප්‍රකාර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් කොමිෂන් සභාවේ සභාපති වෙත යථා කාලයේදී නිකුත් කරනු ලැබේ..

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු 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 උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතිවලට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැළසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව, - இல. 306/72, பொல்துவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. - No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka
+94-11-2887028-34 +94-11-2887223 oaggov@sltnet.lk www.auditorgeneral.gov.lk

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

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

1.4 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම් හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම්

2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) කොමිෂන් සභාව විසින් උපචිත පදනම මත ගිණුම් තැබීම් සිදුකළද සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ ගෙවිය යුතු රු.12,092,672 ක් සම්බන්ධයෙන් ගිණුම්වල ප්‍රතිපාදන සලසා නොතිබුණි.

(ආ) ගණනය කිරීමේ දෝෂ හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයට පෙර මිලදී ගන්නා ලද දේපල, පිරියත හා උපකරණ සඳහා ක්ෂයවීම්වල අගය රු.1,321,141 කින් අඩුවෙන්ද සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මිලට ගත් වත්කම් සඳහා ක්ෂය ගණනය කිරීමේදී වත්කමේ ක්ෂය රු.115,859 කින් වැඩියෙන්ද දක්වා තිබුණි.

2.2.2. පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට කෙටිකාලීන තැන්පතුවල වටිනාකම රු.239,500,000 ක් වූ අතර ඒ මත ලැබුණ පොළිය නැවත ආයෝජනය කර තිබූ නමුත් එම පොළිය ආයෝජනයක් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට ලැබිය යුතු පොළී ආදායම් ගිණුමකට ඇතුළත් කර තිබුණි. බැංකු සනාථ කිරීම් අනුව ලද පොළිය රු.9,566,017 ක් වුවද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු.5,542,909 ලෙස දක්වා තිබීමෙන් රු.4,023,108 ක වෙනසක් පෙන්නුම් කළද එයට හේතු පැහැදිලිකර නොතිබුණි.

2.3. නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම්

පහත සඳහන් නීති, රීති ,රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 11 වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය	මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන ස්ථාවර තැන්පතු, කෙටිකාලීන තැන්පතු සහ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල පිළිවෙලින් රු.18,187,405 ක්, රු. 239,500,000 ක් සහ රු.9,282,656 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබුණද, ඒ සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය හා විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි.
(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය	
(i) මුදල් රෙගුලාසි 757	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් දිනට භාණ්ඩ සමීක්ෂණයක් සිදුකර වාර්තාව විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ii) මුදල් රෙගුලාසි 1646	කොමිෂන් සභාව සතු වාහන 15 ක් වෙනුවෙන් දෛනික ධාවන සටහන් පවත්වාගෙන ගියද එම එක් එක් වාහනය සඳහා ලබාගත් ඉන්ධන, පාරිභෝජනය කරන ලද ඉන්ධන සහ ටැංකියේ ඉතිරි ඉන්ධන ප්‍රමාණය දැක්වෙන පරිදි දෛනිකව ඉන්ධන තුලනය කිරීමක් සිදු නොකරන ලද අතර එම ධාවන සටහන්වල හා මාසික සාරාංශවල මුල් පිටපත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කිරීමටද පියවර ගෙන නොතිබුණි.
(iii) මුදල් රෙගුලාසි 1647 (ආ)	ආයතනය සතු වාහනවල භාරකාරත්වය වෙනස් වීමේදී වාහනයේ හා උපකරණවල ආරක්ෂාව සඳහා වෙනස්කම් පිළිබඳ වාර්තාවක් නඩත්තු කර නොතිබුණි.
(ඇ) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1වගන්තිය	වාර්ෂික වාර්තාවේ කෙටුම්පතක් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
(ඈ) 1990 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 41/90 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය	කොමිෂන් සභාව සතු සෑම වාහනයකම මාස 06 කට වරක් ඉන්ධන දහනය සම්බන්ධයෙන් සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයකු ලවා පරීක්ෂා කරවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
(ඉ) 2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක IAI/2002/02 දරන භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය	පරිගනක උපාංග හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.
(ඊ) 2014 ජුනි 24 දිනැති අංක බීඩී/අයිඩී184/2/2/3 දරන ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය	ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා රු.8,000,000 ක වටිනාකමක් දක්වා වූ මුදලකට මොටර් රථයක් මිලදී ගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාරය විසින් අනුමැතිය ලබාදී තිබුණද එම සීමාව ඉක්මවා රු.1,150,000 ක මුදලක් වැයකර මෝටර් රථයක් මිලදීගෙන තිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2014 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු. 109,202,557 ක අතිරික්තයක් වූ අතර, ඊට ප්‍රතිරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේ ඌනතාවය රු.181,195,469 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සසඳන විට සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.290,398,026 ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර තිබූ අතර, ආදායම සියයට 18 කින් හා රජයේ ප්‍රදාන සියයට 74 කින් වැඩිවීම මෙයට හේතුවී තිබුණි.

3.2 කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව හෝ කොමිෂන් සභාව විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) බාහිර ආයතන හා පුද්ගලයින් විසින් බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය කොමිෂන් සභාව වෙත පවරා ගැනීම, කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම, මගී සේවා අවසරපත් ලබාදීම, උසස්වීම් ලබා නොදීම, සිසු සැරිය සේවාවන් හා බස් රථ සේවකයින් සම්බන්ධයෙන් ගන්නා ලද ක්‍රියාමාර්ග යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව අධිකරණවල නඩු 33 ක් ගොනුකර තිබුණි.

(ආ) කොමිෂන් සභාව විසින් මගී සේවා අවසරපත් නොමැතිව ධාවනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 53 ක් ආයතනවලට එරෙහිව ගොනුකර තිබූ අතර ඉන් 12 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී අවසන්වී තිබූ අතර තවත් 41 ක් විභාග වෙමින් පැවතුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) පසුගිය වර්ෂය අවසන් වන විට ගැමිසැරිය බස් සේවා 31 ක් සහ නිසිසැරිය බස් සේවා 136 ක් පවත්වාගෙන ගොස් තිබූ අතර එම ප්‍රමාණයම සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදීද පවත්වාගෙන යාමට සැලසුම්කර තිබුණද වර්ෂය අවසන් වන විට පිළිවෙලින් බස් සේවා 21 ක් හා 114 ක් දක්වා අඩුවී තිබුණි.

(ආ) විනයගරුක රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් බිහිකිරීමේ අරමුණින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් 1200 බැගින් පුහුණු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද වර්ෂය තුළදී පුහුණු කිරීමට හැකිවී තිබුණේ පිළිවෙලින් 975 ක් හා 872 ක් පමණි.

(ඇ) ජීපීඑස් තාක්ෂණය පදනම් කරගෙන අන්තර් පළාත් බස්රථ නියාමනය කිරීමේ කටයුතු පුළුල් කිරීම සඳහා නව පාලන මැදිරියක් ස්ථාපිත කිරීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා රු.40,000,000 ක මුදලක් වෙන්කර තිබූ අතර වර්ෂය අවසන් වන විට එහි වැඩකටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකිරීමට සැලැසුම් කර තිබුණි. එසේ වුවද වර්ෂය අවසන් වන විට ගොඩනැගිල්ල පමණක් නිමකර තිබූ අතර ඒ සඳහා රු.18,189,547 ක මුදලක් වැයවී තිබුණි. 2015 අප්‍රේල් 10 දින වන විට නිම කිරීමට සැලැසුම් කර තිබුණද 2015 මැයි මස අවසන් වන විටත් එම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කටයුතු අවසන් කිරීමට නොහැකිවී තිබුණි.

(ඈ) වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සිදු කිරීමට සැලැසුම් කර තිබූ රු. මිලියන 15.5 ක අගයකින් යුතු ව්‍යාපෘති 04 ක් ආරම්භ කර නොතිබූ අතර ඒ සඳහා සාධාරණ හේතු කිසිවක් විගණනයේදී නිරීක්ෂණය නොවීය.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) අන්තර් පළාත් බස්රථ සහ පළාත තුළ ධාවනය වන බස්රථ වල කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ අරමුණින් කොමිෂන් සභාව විසින් රු. .62,415,360 ක් වැයකර විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන පුවරු 07 ක් කොළඹ බැස්ටියන් මාවත, අනුරාධපුරය,කුරුණෑගල, නුවරඑළිය, කතරගම, රත්න හා පුත්තලම යන ස්ථානවල සවිකර තිබූ නමුත් මේ වනවිට එම සියළුම පුවරු අක්‍රිය තත්ත්වයේ පැවතුණි. මෙම පුවරුවල ක්‍රියාකාරීත්වය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම හා වැයවන විදුලි වියදම පියවා ගැනීමේ අරමුණින් මෙම නාම පුවරුවල වෙළඳ දැන්වීම් ප්‍රචාරය කිරීමට තීරණය කර එය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා බාහිර ආයතනයක් තෝරාගෙන තිබුණද එම කාර්යය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපොහොසත්වී තිබුණි. පසුව කොමිෂන් සභාව විසින් ස්වකීය සම්පත් යොදාගෙන එම කාර්ය ඉටුකිරීම සඳහා රු. 286,266 ක මුදලක් වැයකර පරිගනක හා අනෙකුත් උපාංග මිලදීගෙන තිබුණද එයද ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපොහාසත්වී තිබුණි. එම පුවරු ක්‍රියාත්මක නොවුනද 2015 මැයි මස අවසානය දක්වා ලබා ගත් විදුලිය හා අන්තර්ජාල පහසුකම් වෙනුවෙන් රු.1,489,663 ක මුදලක් ගෙවා තිබූ අතර තවදුරටත් රු.433,265 ක මුදලක් ගෙවිය යුතුව තිබුණි.

(ආ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කටයුතු එහි කළමනාකරුට හා කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාට තම කාර්යාලවල සිට අධීක්ෂණය කළ හැකි වන පරිදි රු.470,250 ක් හා අන්තර්ජාල පහසුකම් සඳහා මාසිකව රු.61,862 ක් බැගින් මුදල් වැය කර CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවිකර තිබුණද එය දැනට අක්‍රිය තත්ත්වයේ පවතින අතර එය යථා තත්ත්වයට පත්කිරීමට වගකිව යුතු නිලධාරීන් විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) කොළඹ හා තදාසන්න ප්‍රදේශවල සිට උතුරු නැගෙනහිර දක්වා මාර්ග 14 ක් වෙනුවෙන් බලපත්‍ර 84 ක් සඳහා මිල ගණන් කැඳවීමේදී ලැබුණු අයදුම්පත් 83 කින් 50 ක් අපේක්ෂිත තාක්ෂණික අගය ඉක්මවා තිබුණද බලපත්‍ර 23 ක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණි. තවද කොළඹ සිට තවත් ගමනාන්ත 10 ක් සඳහා බලපත්‍ර 12ක් වෙනුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයේදී මිල ගණන් කැඳවා තිබූ අතර ඉන් මාර්ග 06 ක් සඳහා බලපත්‍ර 08 ක් පමණක් නිකුත් කර තිබූ අතර ඉතිරි මාර්ග 04 සඳහා ලැබුණ මිල ගණන් අපේක්ෂිත අගය ඉක්මවා තිබුණද ඒ සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කර නොතිබුණි.

(ඈ) කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ බලය කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරෙන බවට නීතිපති උපදෙස් ලැබී තිබියදීත් එම මාර්ගයේ බස් ධාවනය සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම 2015 මැයි 15 දින වන විටත් ආරම්භ කර නොතිබුණි.

(ඉ) කොමිෂන් සභාවේ වාහන භාවිතය පාලනය කිරීමේ අරමුණින් එම සභාව සතු සංචිත වාහන 15 කින් 07 ක් සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ජීපීඑස් උපකරණ සවිකර තිබුණද ඒවා නිසි පරිදි නඩත්තු නොකිරීම හා එහි භාරකාරිත්වය රියදුරන් වෙත නොපැවරීමත් නිසා එමගින් වාහන භාවිතයේ පාලනයක් සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. දැනට මෙම සියළුම උපකරණ ක්‍රියා විරහිතව පැවතුණු අතර ඒවා යථාතත්ත්වයට පත් කිරීමට වගකිවයුතු නිලධාරීන් කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඊ) අන්තර් පළාත් බස්රථ ධාවන කටයුතු, චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය මඟින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට සෘජුවම අධීක්ෂණය කළ හැකි වන පරිදි බස්රථවල සවිකරන ලද ජීපීඑස් උපකරණ 2095 ක් වෙනුවෙන් 2014 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට රු.79,061,375 ක මුදලක් වැය කර තිබූ අතර රු.8,313,625 ක මුදලක් එම උපකරණ නඩත්තු කරන ආයතනය වෙත ගෙවිය යුතුව තිබුණි. 2015 මැයි මාසය වන විට එම සියළුම ජීපීඑස් උපකරණ අක්‍රීය තත්ත්වයේ පැවති අතර ඒවා යථාතත්ත්වයට පත් කිරීමට කළමණාකාරිත්වය අපොහොසත්වී තිබුණි.

4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ජනාධිපතිවරයා හා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නියෝජනය කරන ලද සියළුම ආයතනවල නිලධාරීන් සමඟ හමුවක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සංවිධානය කර තිබූ අතර ඒ උත්සවය සඳහා රු.8,009,310 ක මුදලක්ද, සභාව සම්බන්ධයෙන් වාර්තා වැඩසටහනක් පටිගත කිරීම සඳහා රු.1,891,000 ක් වැයකර තිබුණි. මෙම වියදම සඳහා විධිමත් අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබුණු බව විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගිණුම් සටහන් අංක 16.13.1(1) යටතේ දක්වා තිබුණද එම අනුමැතියකින් තොරවූ ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් කොමිෂන් සභාව මඟින් සිදුකර නොතිබුණි. මීට අමතරව මෙම උත්සව වියදම සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) මෙම කාර්යය සඳහා රු.6,699,583 ක ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණද එම ඇස්තමේන්තුව ඉක්මවා රු.1,309,727 ක මුදලක් වැයවී තිබුණි.

(ii) මේ සඳහා වූ කිසිදු මිලදී ගැනීමක් වෙනුවෙන් මිල ගණන් කැඳවීමක් සිදු කර නොතිබූ අතර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අභිමතය පරිදි සැපයුම්කරුවන් තෝරාගෙන තිබුණි.

(ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 8(ඌ)(ii) වගන්තිය ට අනුව ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණේ පාසැල් සිසුන් සඳහා අනුග්‍රාහක ගාස්තු මත පාසැල් සේවා සැලසුම් කිරීම පමණක් වුවද කොමිෂන් සභාව විසින් වර්ෂය තුළදී අවස්ථා දෙකකදී රු.2,669,500 ක් වටිනා පාසැල් බෑග් මිලදී ගෙන බෙදාහැර තිබුණු අතර ඉන් රු.1,327,500 ක ගෙවීම සඳහා විධිමත් අනුමැතියක් නොමැති බව විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අංක 16.13 දරන ගිණුම් සටහන් යටතේ දක්වා තිබුණි.

4.4 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2014 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය සහ තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සැසඳීමේදී තනතුරු 36 ක පුරප්පාඩු පැවති අතර මින් තනතුරු 22 ක්ම විධායක මට්ටමේ තනතුරු විය. කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ගේ 2014 ඔක්තෝබර් 07 දිනැති අංක DMS/1637/VII දරන ලිපිය මඟින් කොමිෂන් සභාවේ බඳවාගැනීමේ පරිපාටිය අනුමත කර තිබියදීත් එම පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු නොකර එම තනතුරු සඳහා වැඩබැලීමේ පත්වීම් ලබා දීම සිදුකර තිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

5.1 ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම

විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමට බැඳෙන බව ප්‍රකාශ කර එහි 16.13.1(4) ඡේදය මඟින් ආදායම් හා වියදම් සම්බන්ධයෙන් වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමට නොබැඳෙන බව දක්වා තිබුණි.

5.2 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 8(3) වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඞී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 5.2.1 වගන්තිය ප්‍රකාර සමාලෝචිත වර්ෂයේ අයවැය ලේඛනය වාර්ෂික ගිණුම්වල ආකෘතිය අනුව ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ අයවැයගත හා තථ්‍ය සංඛ්‍යා සංසන්දනය කිරීමේදී වැය විෂයයන් 15 කට අදාළව වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදනය ඉක්මවා සියයට 4 ක සිට සියයට 47 ක් දක්වා වූ මුදලක් වැයකර තිබූ අතර අනෙකුත් වැය විෂයයන්ට අදාළව සියයට 6 සිට සියයට 67 ක් දක්වා පරාසයක් තුළ විචලනයන් වූයෙන් අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණි

5.3 වාර්ෂික වාර්තාව සභාගත කිරීම

1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 12(3) වගන්තිය හා 2003 ජූනි 02 දිනැති අංක පීඊඞී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.3 වගන්තිය ප්‍රකාරව ආයතනයේ වාර්ෂික වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කළ යුතු වුවත් 2012 වර්ෂයට අදාළ වාර්ෂික වාර්තාව 2015 මැයි 15 වන විටත් පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කර නොතිබුණි.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

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

(අ) මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම

(ආ) ප්‍රසම්පාදන කටයුතු

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් පාලනය

(ඇ) වාහන උපයෝජනය

ඩබ්ලිව්.පී.සී.වික්‍රමරත්න

විගණකාධිපති (වැඩබලන)

<u>ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව</u>

<u>2014 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</u>

2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) කොන්දොස්තරවරුන් සඳහා නිල ඇඳුම් මිලදී ගැනීම හා GPS උපකරණ නඩත්තු කිරීමට අදාල උපචිත වියදම් ගිණුම්ගත කිරීම මගහැරී ඇති අතර, අදාල වියදම ගණනය කර 2015 වර්ෂයේ අවසාන ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.

(ආ) 2013 වර්ෂය දක්වා කොමිෂන් සභාවේ ස්ථාවර වත්කම් සම්බන්ධයෙන් අනුගමනය කරන ක්ෂය ප්‍රතිපත්තිය වූයේ වත්කම් මිලදී ගනු ලබන වර්ෂයේදී ක්ෂය වෙන් නොකිරීම හා වත්කම් ඉවත් කරන වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ වර්ෂය සඳහාම ක්ෂය වෙන්කිරීම වේ. ඒ අනුව ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය කිරීම සඳහා අනුගමනය කරන ලද ඉහත ප්‍රතිපත්තිය මූල්‍ය ප්‍රකාශණ වල ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වලට ඇතුලත් කර තිබුනි.

එසේ වුවත් 2014 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ මිලදී ගන්නා ලද වත්කම් සඳහා විගණන විමසුමේ සඳහන් ආකාරයට ක්ෂය කරන ලදී.

එහිදී ගොඩනැගිලි ක්ෂය කිරීමට අදාල ක්ෂය ප්‍රතිශතය වැරදි ලෙස සටහන් වීමෙන් සිදුවූ දෝෂය 2015 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

2.2.2 පැහැදිලි නොකල වෙනස්කම්

බැංකුව විසින් එවන ලද ශේෂ සනාථ කිරීමේ ලිපි අනුව, කෙටි කාලීන තැන්පතු වල වටිනාකම රු.249,066,017 ක් ලෙස විමසුමේ සඳහන් ශේෂය නිවැරදි නොවන අතර එය රු.244,066,017 ක් ලෙස නිවැරදි විය යුතුය.(විමසුමේ සඳහන් ලේඛණයේ සහතික පත් අංක.47025 වශයෙන් දක්වා ඇති තැන්පතුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතු තැන්පතුවක් නොවන අතර එවැනි තැන්පතුවක් බැංකුව විසින් එවන ලද ශේෂ සනාථ කිරීමේ ලිපි වල ඇතුලත්ව නැත.) . ඒ අනුව බැංකුව විසින් එවන ලද ශේෂ සනාථ කිරීමේ ලිපි අනුව ශේෂය හා මූල්‍ය ප්‍රකාශණ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට කෙටි කාලීන තැන්පතු වල ශේෂය අතර වෙනස වනුයේ එම ආයෝජන වල පොළිය වන රු. 4,566,017 ක මුදල පමණි.

කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්තිය වන්නේ තැන්පත් ශේෂය නාමික අගයට පවත්වා ගැනීම වේ. මෙම ප්‍රතිපත්තිය පසුගිය වර්ෂ ගණනාවක් පුරා අනුගමනය කරන ලද අතර මෙම ගිණුම් වර්ෂයේදීද එම ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කර ඇත. විමසුමේ සඳහන් ආයෝජන පොළිය ගණනය කර වර්ෂයේ

ආදායමක් වශයෙන් ගිණුම්ගතකර ඇති අතර එම පොලී ආදායම උපලබ්ධි වන අවස්ථාව දක්වා ලැබිය යුතු පොළී ආදායම් ගිණුමේ දක්වා ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

2.3 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම්

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

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

(ආ)

i) මුදල් රෙගුලාසි 757
මේ වන විට 2014 වර්ෂය සඳහා භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

ii) ලබාගත් ඉන්ධන පරිභෝජනය කරන ලද ඉන්ධන හා ටැංකියේ ඉතිරි ඉන්ධන ප්‍රමාණය දැක්වෙන පරිදි ඉන්ධන තුලනය කිරීමක් දැනට සිදු නොකෙරේ. ඉදිරියේ දී මේ පිළිබඳව විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කරන ලෙසට විෂයභාර නිළධාරීන් හට උපදෙස් ලබා දී ඇත.

iii) ආයතනය සතු වාහන භාරකාරත්වය වෙනස්වීමේ දී වාහනය සහ උපකරණ වල ආරක්ෂාව සඳහා වෙනස්කම් පිළිබඳව වාර්තාවක් දැනට නඩත්තු නොකෙරේ. එසේ වුවද සියළුම රියැදුරන් වෙත මේ සම්බන්ධයෙන් දෛනික ධාවන සටහන් පොතේ ලිඛිත උපදෙස් ලබා දී ඇත. මීට අමතරව ඉදිරියේදී විධිමත් ලේඛණයක් නඩත්තු කිරීමට විෂයභාර නිළධාරීන් හට උපදෙස් ලබා දී ඇත.

(ඇ) ඉදිරි වර්ෂයේ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමේදී වාර්ෂික වාර්තාවේ පිටපතක් ඉදිරිපත් කිරීමට අවශ්‍ය උපදෙස් ලබාදෙන ලදී.

(ඈ) කොමිෂන් සභාව සතු සෑම වාහනයක්ම මාස 06කට වරක් ඉන්ධන දහනය සම්බන්ධයෙන් සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයෙකු ලවා පරීක්ෂා කර ගැනීමට මේ වන විටත් සැලසුම් කර ඇත.

(ඉ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් දැනට පවත්වාගෙන යනු ලබන වත්කම් ලේඛණයේ පරිගණක හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම තීරුවක් නඩත්තු කරනු ලබයි. එසේ වුවත් විමසුමේ සඳහන් පරිදි කටයුතු කිරීම සඳහා අදාල අංශ දැනුවත් කර ඇත.

(ඊ) විමසුමේ සඳහන් මෝටර් රථය මිලදී ගැනීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත. (අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සටහන් අංක. 79/2014) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල උපදෙස් අනුව, අතිරේක අරමුදල් වැය කිරීම වෙනුවෙන් අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින්, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

3 මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

විමසුමේ සඳහන් පරිදි 2013 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2014 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන අතරආදායම වැඩිවීම හා මෙහෙයුම් වියදම් අඩුවීම මෙයට හේතුවී ඇත. රජයේ ප්‍රදාන ලැබීම් සම්පූර්ණයෙන්ම ව්‍යාපෘති වියදම් සඳහා යොදවා ඇති අතර, එම නිසා රජයේ ප්‍රදාන ලැබීම් වැඩිවීම 2014 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි වර්ධනයට බලපා නොමැති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

3.2 ආයතනයට එරෙහිව හෝ ආයතනය විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

(අ) බාහිර ආයතන /පුද්ගලයන් විසින් මගී සේවා අවසරපත්,කාල සටහන්, සිසු සැරිය, ගැමි සැරිය, සේවාවන්, බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය යනාදී කරුණු සම්බන්ධයෙන් ආයතනයට එරෙහිව නඩු 33ක් ගොනු කර තිබුණි.

(ආ) ආයතනය විසින් මගී සේවා අවසරපත් නොමැතිව බස් රථ ධාවනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 53ක් ගොනු කර තිබූ අතර නඩු 12ක් එම වසර තුල අවසන්ව නඩු 41ක් විභාගයට ගැනෙමින් තිබුණි.

4 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

(අ) <u>ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතිය</u>

2014 වර්ෂය ආරම්භයේදී ගැමි සැරිය බස් රථ 31 ක් ධාවනය කරන ලදී. නමුත් , 2014 වර්ෂය අවසානයේදී සේවා 21 දක්වා අඩුවීමට පහත සඳහන් කරුණු හේතු විය.

- සේවා 01 ක් ගිවිසුම් කාලය අවසන් වීම නිසා ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් කිරීම.

- සේවා 9 ක් GPS වාර්තා අනුව ධාවනයනොවන බවට සනාථ වීම සහ ලොග් පත්‍ර ඉදිරිපත් නොකිරීම නිසා ඉවත් කිරීම.

- නව සේවා ආරම්භ කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් යොජනා පළාත් සභා වලින් නොලැබීම නිසා නව සේවා ආරම්භ කිරීමට නොහැකි වී ඇත.

<u>නිසි සැරිය ව්‍යාපාතිය</u>

2014 වර්ෂය ආරම්භයේදී නිසි සැරිය සේවා 136 ක් කිබූ අතර එය 2014 වර්ෂය අවසානයේදී සේවා 114 ක් දක්වා අඩු වී ඇත.

- නිසි සැරිය බස් සේවා සඳහා ගෙවීම් කිරීමේදී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ජංගම පරීක්ෂක නිලධාරීන් විසින් නිරන්තරයෙන් මෙම සේවා පරීක්ෂා කර ධාවනය වන බවට සහතික වීමෙන් අනතුරුව ගෙවීම් සිදු කරනු ලැබේ. ඒ අනුව අදාල පරීක්ෂා කිරීමේදී නිසියාකාරව ධාවනය නොවන බවට සහතික වූ බස් රථ 22 ක් ඉවත් කරන ලදී.

- නව සේවා ආරම්භ කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් යොජනා පළාත් සභා වලින් සහ ශ්‍රී ලංගම ඩිපෝ මගින් නොලැබීම නිසා නව සේවා ආරම්භ කිරීමට නොහැකි වී ඇත.

(ආ) රියැදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් 1200 බැගින් පුහුණු කිරීමට වාර්ෂික ඉලක්කයන් ලබා දී ඇති නමුත් මෙම පුහුනු කිරීම් සිදු කරනු ලබන්නේ රියැදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් ජාගකොසභි ලියාපදිංචි වන සංඛ්‍යාව අනුවයි. පසුගිය වසරේ කොන්දොස්තරවරුන් හා රියැදුරන් ජාගකොසභි ලියාපදිංචි වී ඇත්තේ 2000කට ආසන්න පිරිසක් පමණි. එසේම පුහුණුව සඳහා කැඳවන සියළුම පිරිස එයට සහභාගිවීම ද සිදු නොවේ.

(ඇ) නව ජී.පී.එස්. පාලන මැදිරියේ IT සහ Net work කටයුතු සඳහා පුවත්පත් දැන්වීම පලකිරීමට ප්‍රථම වඩාත් නවීන තාක්ෂණික ක්‍රම සඳහා වූ පිරිවිතරයන් සොයා ගත යුතුව තිබින. තවද , අප රටේ ඉතාමත් සීමිත පාලන මැදිරි සංඛ්‍යාවක් ඇති බැවින් හා එම පාලන මැදිරි බොහොමයක් CCTV කැමරා පද්ධති පමණක් නිරීක්ෂණය කිරීම පමණක් සිදුකරන බැවින් ජාගකොස අවශ්‍යතාවයට සරිලන තාක්ෂණික උපදෙස් ලබාගැනීමට මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ හා ICTA ආයතනයේ අදාළ විෂයයට සම්බන්ධ විද්වතුන් සමඟ සාකච්ඡා වට කීහිපයක් පැවැත්වීමට සිදුවිය.

මෙම කටයුතු සඳහා සැලකිය යුතු කාලයක් (මාස 03 ක් පමණ) ගතවූ අතර, පුවත්පත් දැන්වීම පලකර අවශ්‍ය EoI (අභිමත ප්‍රකාශ) ලබාගත්තද 2014 වසර අවසානය මැතිවරණ කාලසීමාවක් වූ බැවින් හා 2015 පෙබරවාරි මාසයේ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය අහෝසිවීමත් ජාතික ගමානගමන කොමිෂන් සභාව නව අභ්‍යන්තර ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙත අනුයුක්ත කිරීමත් හේතුවෙන් නව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සඳහා සාමාජිකයන් පත්කිරිමට සිදුවිය.

අභ්‍යන්තර ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයෙන් පත් කළ යුතු තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු සාමාජික 2015 ජුනි මස නම්කර එවන ලදී.

ඒ අනුව මේ වන විට තොරතුරු තාක්ෂණ හා ජාලකරණ උපකරණ සවිකර මෙහෙයුම් මැදිරිය සකස් කිරීමේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතුවල අවසාන අදියරට ලඟාවී ඇත.

(ඈ) 2014 වර්ෂයට අදාලව කෙටි ව්‍යාපෘති සැලසුම් කර තිබුණද 2014 වර්ෂය ආරම්භයේදී කෙටි විවේකාගාර මධ්‍යස්ථාන සකස් කිරීම, ශ්‍රවණාගාරය අලුත් වැඩියා කිරීම, අංක 03 දරණ ගොඩනැගිල්ලේ බිම් මහල ආපන ශාලාවක් ලෙස සකස් කිරීම, පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටුවීම සැලසුම් කලද මෙම ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්බන්ධව නැවත සලකා බැලීමට තීරණය වූ බැවින් ක්‍රියාත්මක කිරීම නතර කරන ලදී.

4.2 කළමණාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

(අ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් විද්‍යාත් තොරතුරු ප්‍රදර්ශක පුවරු (Digital Information Display Board) සවි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ අපේක්ෂිත අරමුණ වූයේ මගී ජනතාවට ගුණාත්මක භාවයෙන් යුතු විශ්වාසනීය සුවිශේෂී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීම පිණිසය.එනම් මෙම ප්‍රදර්ශක පුවරු, මගී තොරතුරු ප්‍රදර්ශක පුවරු (Passenger Information Display Board) ලෙස මගී ප්‍රවාහනයට අදාල සියළුම වැදගත් තොරතුරු ප්‍රදර්ශණය කිරීමේ අරමුණ ඇතිව ව්‍යාපෘතියක් ලෙස විකාශනය කිරීමට සැලසුම් කරන ලදි.

ඒ අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් විද්‍යුත් තොරතුරු ප්‍රදර්ශක පුවරු 07ක් දිවයින තුළ පිහිටි බස් මගී නැවතුම් ස්ථාන 07ක් මූලික කරගෙන පිහිටුවන ලදි. එහි ප්‍රථම පියවර ලෙස ආදල ප්‍රදර්ශක පුවරු තුළ අන්තර් පළාත් බස් රථ සහ පළාත තුළ ධාවනය වන බස් රථ වල කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීම ආරම්භ කරන ලදි.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි පියවර වූයේ මගී ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ සියළුම බස් රථ වල කාලසටහන් එක් එක් පළාතට අදාල වන පරිදි ප්‍රදර්ශණය කිරීමත්, එක් එක් පළාතට අදාල දුම්රිය කාල සටහන් ප්‍රදර්ශණය කිරීමත් ,මගී ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ අනෙකුත් වැදගත් තොරතුරු ප්‍රදර්ශනය කිරීමත්ය.

පසුව එය තත්‍යකාල මගී තොරතුරු පද්ධතියක් (Real Time Passenger information System) ලෙස ක්‍රියාත්මක කරමින් මගී ජනතාවට ගුණාත්මක සහ කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමටද සැලසුම් කර තිබුණි.ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ඉහත සඳහන් පරිදි මෙය ව්‍යාපෘතියක් ලෙස අඛන්ඩව ඉදිරියට ක්‍රියාවට නැංවීමේදී බල පවත්වන අභියෝග ලෙස පහත සඳහන් දෑ දැක්විය හැකිය.

- මෙම විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශක පුවරු වල නඩත්තු සහ සේවා කටයුතු ඉදිරියට පවත්වාගෙන යාම සඳහා වාර්ෂිකව දැරිය යුතු පිරිවැය
- මේ සඳහා වැය වන විදුලියට අදාලව පිරිවැය

- මෙම පුවරු ප්‍රධාන කාර්යාලය සමඟ සම්බන්ධ කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන අන්තර්ජාල සම්බන්ධතාවයේ පිරිවැය

ඉහත අභියෝගයන් සාර්ථක කර ගනිමින් අදාල පිරිවැයයන් පියවා ගැනීමේ අරමුණැතිව මෙම විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශක පුවරු වල වෙළඳ දැන්වීම් ප්‍රචාරණය සිදු කිරීමට සැලසුම් කරන ලදි.
ඒ අනුව අදාල කාර්යය ඉටු කර ගැනීම සඳහා බාහිර ආයතනයක් තෝරා ගැනීම ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අනුගමනය කරමින් සිදු කරන ලද අතර , පසුව අදාල ආයතනය තෝරා ගැනීම පිළිබඳව මතභේදයකට තුඩු දුන් හෙයින් එම කාර්යය ක්‍රියාත්මක කිරීම අත් හිටුවන ලදි.
අදාල නාම පුවරු 2015 ජනවාරි මස වන තෙක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර එය අක්‍රීය වූයේ අදාල නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීමට ප්‍රමාණවත් මුදල් සම්පාදනය කිරීමට අපොහොසත් වූ බැවිනි.
මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඇති වූ ගැටළු පිළිබඳ පුළුල් අධ්‍යයනයක් සිදු කර මේ වන විට බැස්ටියන් මාවත බස් මගී පර්යන්තයේ විද්‍යුත් නාම පුවරුව ක්‍රියා කාරී තත්වයට පත් කර ඇති අතර එහි පෙර පරිදි අන්තර් පළාත් බස් රථ වලට අදාල කාල සටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. එමෙන්ම අනෙකුත් ස්ථාන 06 ට අදාලව විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශක නාම පුවරුද මේ වන විට සක්‍රීය කිරීමට පියවර ගනිමින් පවතී. තවද මෙම ක්‍රියාකාරීත්වය අඛන්ඩව පවත්වා ගෙන යාම සඳහා වෙළඳ දැන්වීම් ප්‍රචාරණය සිදු කිරීමට බාහිර ආයතනයක් තෝරා ගැනීමට අදාලව ප්‍රසම්පාදන කටයුතුද මේ වන විට සිදු කරමින් පවතී.එබැවින් ඉදිරියේදී මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු සාර්ථක ලෙස ඉටු කර ගැනීමට හැකි වනු ඇත.

(ආ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ සිදුවන මෙහෙයුම් කටයුතු දුරස්ථ ගෝචරව අධීක්ෂණය කිරීමේ අරමුණැතිව අදාල සී.සී.ටීවී කැමරා පද්ධතියක් සවි කරන ලදි.මෙම අධීක්ෂණ කටයුතු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති තුමා සහ බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යනතයේ කළමනාකරු විසින් සිදු කළ හැකි පරිදි අදාල පහසුකම ලබා දී තිබුණි. මෙම පද්ධතිය මෙහි සඳහන් පරිදි සම්පූර්ණයෙන්ම අක්‍රිය වී නොතිබුණු අතර යම් කැමරා සහ නිරීක්ෂණය කිරීමේ පහසුකම පමණක් අක්‍රිය වී තිබුණි.ඊට හෙතු වී තිබුනේ පාවෙන වෙළඳ සංකීර්නය ගොඩ නැගීමට සමගාමීව බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේද පැවැති අනවසර ඉදි කිරීම් ඉවත් කිරීමේදී මෙම සම්බන්ධතාවයට අදාල රැහැන් පද්ධතියට හානී වී තිබීම සහ බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලයේ විදුලි සැපයුමෙහි පැවැති තාක්ෂණික දෝෂයක් හේතුවෙනි.
අදාල ධාරිතාවය 512k සිට 2M දක්වා වැඩි දියුණු කර අදාල අන්තර්ජාල පහසුකම පරිශීලණය කිරීම සඳහා මාසිකව රු 61,862 ක මුදලක් ගෙවීම් සිදු කරන ලද්දේ හුදෙක්ම නව කැමරා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා පමණක් නොවන අතර ඉහත සම්බන්ධතාවය මගින් බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කාර්යාලයට අත්‍යවශ්‍යව පැවැති ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අන්තර් පළාත් බස් රථ සම්බන්ධ මධ්‍යම දත්ත ගබඩා පද්ධතිය පරිශීලනය කිරීමේ පහසුකමද,බැස්ටියන් මාවත

කාර්යාලයේ සේවක පැමිණීමේ පද්ධතිය ද (Fingerprint attendance management system) මේ හරහා අන්තර්සම්බන්ධතාවයද ලබා ගැනීමේ අරමුණැතිවය.

මේ වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය පුළුල් අධ්‍යයනයකින් යුතුව,මෙම කැමරා පද්ධතිය සවි කිරීමෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ලබා කර ගැනීම සඳහා අදාල සමාගම හරහා අක්‍රිය වී පවතින සියළුම කැමරා නැවත යථා තත්වයට පත් කරලීමට පියවර ගෙන ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ඈ) කැබිනට් පත්‍රිකා අංක 10/2374/445/077 යටතේ තීරණය වී ඇති සුඛෝපභෝගී සහ අධිසුඛෝපභෝගී බලපත්‍ර සඳහා වන රු.1100000/- ක් හා අර්ධ සුඛෝපභෝගී බලපත්‍ර සඳහා තීරණය වී ඇති රු.700000/- යන මුදල මෙම අවසර පත්‍ර වලින්ද අය කළ යුතු බව 2014.11.05 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර ඇත. එබැවින් තාක්ෂණික අගයට වැඩි වුවද ඉහත තීරණය වී ඇති මුදලට අඩු අයදුම්කරුවන් බලපත්‍ර ප්‍රදානයට තෝරා නොගන්නා ලදි.

අංක 17 යටතේ ටෙන්ඩර් කරන ලද මාර්ග 10 බලපත්‍ර 12න් 08ක් පමණක් නිකුත් කර ඇත. මාර්ග 04ක් සඳහා ඉහළ මිල ගණන් අයදුම්කරුවන් සඳහන් කර තිබුනද මෙම මාර්ග සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් නොකිරීමට 2013.06.07 දිනැති ලිපියෙන් එවකට සිටි සභාපතිතුමා විසින් උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව එම බලපත්‍ර 04 නිකුත් නොකරන ලදි.

(ඈ) කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ බලය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරෙන බවට නීතිපති උපදෙස් ලැබී ඇත. එය නඩු තීන්දුවකින් තීරණය වූවක් නොවන අතර, ඉදිරියේදී එම නීතිපති උපදෙස් අනුව ක්‍රියාකිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

(ඉ) අන්තර් පළාත් බස්රථ වල සහ කොමිෂන් සභාවේ වාහන වල ජී.පී.එස්.උපකරන සවි කරන ලද ආයතනය සඳහා මුදල් නොගෙවීමේ ගැටළුවක් මත එම ආයතනය විසින් ඒ සම්බන්ධ සියළු නඩත්තු කටයුතු නතර කර තිබිණ. එසේ වුවද දැනට මේ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කර තීරණයක් ගැනීම සඳහා කමිටුවක් පත් කරනු ලැබ ඇති බැවින් එම කමිටුවේ තීරණය ලැබීමෙන් පසුව සියළු නඩත්තු කටයුතු කළ හැකි වේ. එබැවින් ආයතනය සතු වාහන වල දැනට ක්‍රියා විරහිතව පවතින සියළු ජී.පී,එස්. යථා තත්වයට පත් කළ හැකිය.

(ඊ) අදාල විගණන විමසුමේ සඳහන් පරිදි සමස්ථ ජී.පී.එස් ජාලය ඒ වන විට ක්‍රියා විරහිතව නොතිබූ අතර ජී.පී.එස් උපකරණ 556 ක ප්‍රමාණය පමණක් අක්‍රීය තත්ත්වයේ තිබුණු අතර අනෙකුත් උපකරණ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක විය. අදාල ආයතන වන සත්සිඳු ෆෝර්වඩින්ග් ආයතනය, ආර් ආර් ආර් ආයතනය හා ඩයලොග් ආයතනය වලට ඉහත සඳහන් පරිදි නඩත්තු මුදල් ගෙවීම් සිදු කිරීම ප්‍රමාද වූ බැවින්, මේ වන විට නියාමනය කිරීමේ මෘදුකාංග නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීම් නවතාලීම හේතු කොට ගෙන නියාමනය කිරීමේ කාර්යය ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි වී ඇත. එහෙත් දැනට සක්‍රීය මට්ටමේ පවතින අදාල ජී.පී.එස් උපකරණ මගින් අදාල දත්තයන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථාපිත සර්වර් පරිසනක වෙත ලැබෙන බවද දන්වා සිටිමි.

විගණන විමසුමේ සඳහන් පරිදි ජී.පී.එස් සවි කරන ලද අදාල ආයතන සඳහා නඩත්තු වියදම් ගෙවීමට ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන අදාල සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා නොමැති බැවින් ගෙවීම් කටයුතු නිසි පරිදි සිදු කිරීමට නොහැකි වී ඇත. එබැවින් අදාල ජී.පී.එස් සවි කරනු ලබන ආයතන සමඟ මේ වන විටත් මේ සම්බන්ධව සාකච්ඡා කරමින් පවතින අතර ඉදිරියේදී මෙම නඩත්තු ගාස්තු ගෙවීම සම්බන්ධව නිසි ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කළමනාකාරීත්වය විසින් පත් කරන ලද විධායක කමිටුවක් හරහා උපදෙස් ගැනීම් සිදු කරමින් පවතී.

4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

(අ) 2014.12.06 දින පැවති උත්සවය ශාලිකා ක්‍රීඩාංගනයේ එදින පැවැත්වීමට තීරණය කර තිබුනේ ඉතා හදිසියේ හෙයින් එම උත්සවයේ වියදම් සඳහා ඇස්තමේන්තුව සකස් කර 2014 දෙසැම්බර් 04 දින පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත යොමු කර ඒ සඳහා ලබාගත් වාචික අනුමැතිය අනුව අදාළ වියදම් සිදු කරන ලදී. පසුව ඒ සඳහා ලිඛිත නිර්දේශ ලබාගන්නා ලදී.

(i) 2014/12/06 දින පැවති උත්සවයේ රු.6, 699,583/- ඇස්තමේන්තුව තුල දිවා ආහාර වියදම ඇතුලත් නොවේ. නමුත් දිවා ආහාරය සඳහාද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් වියදම් දැරූ හෙයින් ඇස්තමේන්තු මුදල ඉක්මවා රු. 1,309,727/- වියදම් වී ඇත.

(ii) 2014 නොවැම්බර් මාසයේදී ප්‍රවාහන දිනය නිමිත්තෙන්, පෞද්ගලික බස් කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනය සඳහා ගතයුතු ඉදිරි පියවර පිළිබඳ පෞද්ගලික බස්රථ හිමියන් සහ හිටපු ජනාධිපතිතුමා අතර සාකච්ඡාව පැවැත්වීමට තීරණය කර තිබුනේ අරලියගහ මන්දිරයේය. නමුත් මෙම උත්සවය 2014.දෙසැම්බර් මස 06 වන දින ශාලිකා ක්‍රීඩාංගනයේදී පැවැත්වෙන බව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව දැනුවත් වූයේ 2014.12.01 දිනය.

අරලියගහ මන්දිරයේ මෙම උත්සවය පැවැත්වීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී තිබූ වගකීම වූයේ බස්රථ හිමියන් සහ සේවක කණ්ඩායම් උත්සවය සඳහා සහභාගී කරවීම පමණි. නමුත් ශාලිකා ක්‍රීඩාංගනයේ දී උත්සවය පැවැත්වීමට ගත් හදිසි තීරණය නිසා එහි සියලු සංවිධාන කටයුතු සහ වියදම් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරන ලදී. මේ සඳහා මිල ගනන් කැඳවා අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය මිලදී ගැනීමට ප්‍රමාණවත් කාලයක් නොතිබූ බැවින් හිටපු ජනාධිපති සහභාගී වන උත්සව සඳහා ආහාර සහ අනෙකුත් උත්සව භාණ්ඩ සපයා ගන්නා ස්ථාන වලින්ම අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය සපයා ගැනීමට ප්‍රසම්පාදන (සුළු) අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.

(ආ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා 133/2013 මගින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණේ පාසැල් බෑග් 2500ක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම වෙනුවෙනි. ඒ අනුව, මිලදීගැනීමේ ඇණවුමද බෑග් 2500ක් සපයන ලෙස තෝරාගත් ආයතනය වන NBC Promotions වෙත යවා ඇත. ඒ අනුව එම ආයතනය විසින් සපයා ඇත්තේ බෑග් 2200ක් පමණකි. මේ අනුව අවශ්‍ය ප්‍රමාණයටත් වඩා අඩුවෙන් මිලදීගෙන ඇත. එයින්ද ඉතිරිවූ ප්‍රමාණයක් සේවකයින්ගේ දූ දරුවන් අතරේ බෙදාහැර තිබුණි. මෙසේ බෙදාහැරීමට හේතුව වූයේ එම බෑග් ප්‍රමාණය දිනෙන් දින කල් ඉකුත් වී යාමෙන් වැඩක් ගැනීමට නොහැකි වන බැවිනි.

2014 වර්ෂයේ ලෝක ළමා දිනය වෙනුවෙන් පාසැල් ළමුන් වෙත බෙදාදීම සඳහා පාසැල් බෑග් 2500ක් ලබා දෙන ලෙසට එවකට ගරු පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය සී.බී,රත්නායක මැතිතුමාගේ පෞද්ගලික ලේකම් අභීත රත්නායක මහතා විසින් 2014/10/09 වන දින එවන ලද ලිපිය ප්‍රසම්පාදන අංශයට ලැබී ඇත්තේ 2014/10/15 වන දිනය. ඒ අනුව 2014 ඔක්තෝම්බර් 19 වන දින වන විට භාණ්ඩ සැපයීය යුතු බව දන්වා සිටින ලදී. ඒ අනුව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු කිරීමට තරම් කාලයක් නොමැති බැවින් කලින් මිලදීගත් ආයතනයෙන්ම හදිසි ප්‍රසම්පාදන කටයුත්තක් සේ සලකා මිලදීගන්නා ලදී. මෙහිදී එක් බෑගයක මිල රු.610/- (හයසියය දහයක මුදලක්) ලෙස තිබූ අතර එය පසුව අඩු කර රු.590/ - කට(පන්සියය අනූවකට) ලෙස ලබාගන්නා ලදී.

4.4 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

අනුමත කාර්ය මණඩලය තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩල හා සැසදීමේදී තනතුරු 36 ක පුරප්පාඩු පැවති අතර මින් තනතුරු 22 ක් විධායක මට්ටමේ තනතුරු විය. විශ්‍රාම යාම, ඉල්ලා අස්වීම, වැඩ තහනම් කිරීම, මිය යාම නිසා මෙසේ පුරප්පාඩු සිදු විය. එවැනි තත්ත්වය මත රාජකාරි කටයුතු විධිමත් කිරීම සඳහා 2014/07/07 දින සිට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය පරිදි සුදුසු නිලධාරීන් කිහිප දෙනෙකුව වැඩ බැලීමට පත් කරන ලදී. ඉන් අනතුරුව 2014/10/07 දින බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය අනුමත කර ඇත. දැනට අන්තර් ග්‍රහණය කිරීම් කටයුතු සිදු කරන අතර 2015/04/06 දින සිට වැඩ බැලීමේ දීමනා ගෙවීම නතර කර ඇත.

5.1 ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම

5.2 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

ඉදිරි වර්ෂයේදී, විමසුමේ සඳහන් පරිදි අයවැය ලේඛණයේ ආකෘතිය වෙනස් කිරීමට හා අයවැය ලේඛනයේ ප්‍රතිපාදන හා තත්‍ය ශේෂයන් අතර විචලතාවයන් අවම කර ගැනීම සඳහා අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

5.3 වාර්ෂික වාර්තාව සභාගත කිරීම

2012 වාර්ෂික වාර්තාව සකස් කිරීමේදී උපයෝගී කරගනු ලබන 2012 විගණකාධිපති වාර්තාවේ (14(2)(සී) සිංහල පිටපත ජාතික ගමනාගමන කෙකාමිෂන් සභාව වෙත ලැබුනේ 2014.05.19 වන අතර එහි දෙමල පරිවර්තනය ලැබුනේ 2014.08.08 වේ. ඉන්පසුව සම්පූර්ණ කරනු ලැබූ වාර්ෂික වාර්තාව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා 2014.09.05 දින පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කරනු ලැබීය. මේ වන විට ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය අදාල අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා ක්‍රියා කරමින් පවතී.

6 පද්ධති හා පාලනයන්

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