වාර්ෂික වාර්තාව

ஆண்டு அறிக்கை

ANNUAL REPORT

2011

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 තැපැල

info@ntc.gov.lk

ක්ෂණික ඇමතුම්

1955

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

<u>වාර්ෂික වාර්තාව - 2011</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 2011දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහාවූ කාර්යසාධන 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
දල විශ්ලේශණය	04
කාර්යසාධනය	06
වාර්ෂික ගිණුම්	26
විගණකාධිපති වාර්තාව	36

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජිකයන්
2011 ජනවාරි සිට 2011 අගෝස්තු දක්වා

1.	ශෂී වෙල්ගම මහතා	-සභාපති
2.	කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ)	-සාමාජික
3.	ඩී. ඒ. රණවන මිය	-සාමාජික
	(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
4.	සේපාලි රූපසිංහ මිය	-සාමාජික
	(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
5.	ඩබ්. ජී. චන්ද්‍රිකා මිය	-සාමාජික
	(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)	*(නිලබලයෙන්)*
6.	යූ. එල්. ජයන්ති ද සිල්වා මිය	-සාමාජික
7.	කේ. ඩී. කේ. තිලකරත්න මහතා	-සාමාජික

2011සැප්තැම්බර් සිට 2011දෙසැම්බර් දක්වා

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

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2011 වර්ෂය සඳහා වන වාර්ෂික වාර්තාව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් මා ඉදිරිපත් කරනුයේ හදපිරි සතුටිනි. ඕනෑම රටක සංවර්ධන ක්‍රියාදාමය උදෙසා ප්‍රවාහනය වැදගත් කාර්ය භාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. මන්ද යත් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය රටෙහි ආර්ථික හා සමාජයීය සංවර්ධනය කෙරෙහි ඍජුව බලපාන බැවිනි. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනය වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සිය නියමු කාර්ය භාරය ඉටු කරනු ලැබේ. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, 1991 අංක 37 දරණ පාර්ලිමේන්තු පනත මගින් ස්ථාපිත කරන ලද අතර කොමිෂන් සභාවේ වැදගත්ම කාර්යභාරය වනුයේ බස්රථවලින් මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීමට අදාල ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් ලබාදීමත්, අන්තර් පළාත් ප්‍රවාහනය සඳහා කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී බස් මගී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සහතිකවීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමන රාමුවක් ස්ථාපනය කිරීමත්, රටෙහි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කිරීමත් වේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් රාජ්‍ය ආයතන වලින් ප්‍රවාහන කාර්යයන් පිළිබඳ සංඛ්‍යා තොරතුරු එකතුකර පුළුල් විෂයපථයක් ආවරණය වන පරිදි තොරතුරු ගොනුගත කොට ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛණ වාර්තාව එළි දැක්වීමට මේ වන විට කටයුතු කොට ඇත. පොදු ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා අදාල බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තිය සැකසීම, විද්‍යානුකූලව සකස් කරන ලද ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාලසටහන් ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම, ගෝලීය තත්ත්වය මත පදනම් වූ වාහන පිරික්සුම් ක්‍රමය (GPS පද්ධතිය), ISO 9001:2008 තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය, ආසන වෙන්කිරීමේ ස්වයංක්‍රීය ක්‍රමය, ප්‍රවාහන දුෂ්කරතා ඇති ප්‍රදේශවල පාසැල් ළමුන් සඳහා පාපැදි බෙදාදීමේ වැඩපිළිවෙලද ක්‍රියාත්මක වේ. මෙයට අමතරව පාසැල් ළමුන් මෙන්ම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නියැළි නිළධාරීන්, රියැදුරු,කොන්දොස්තරවරුන්, බස්හිමියන් සහ මහජනතාව දැනුවත් කිරීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව පිලිබඳ ව්‍යාපෘතිද ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

දූර ගමන් බස් මගීන්ට පහසුකම් සැලසීම අරමුණු කරගෙන ආපන ශාලා ව්‍යාපෘතිය, ප්‍රාදේශීය වශයෙන් සංවර්ධන කටයුතු අරමුණු කරගෙන (උතුරු- නැගෙනහිර ප්‍රදේශයන්ද ආවරණය වන පරිදි) බස් පර්යන්ත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියත් මේ වනවිට ආරම්භ කිරීමට සැලසුම්කර ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙම අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා ලඟාවීමට අඛණ්ඩ සහයෝගය ලබා දෙන පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය ගරු සී.බී.රත්නායක මැතිතුමා සහ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යංශයේ ලේකම් වික්ටර් සමරවීර මහතා ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයටද, අනෙකුත් පාර්ශ්වික ආයතන වලටද සියලුම පෞද්ගලික බස්රථ හිමිකරුවන්ටද, ජාතියට වඩාත් හොඳ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ලබාදීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු හා අදහස් ඉදිරිපත් කරන සාමාන්‍ය පොදු ජනතාවටද මාගේ කෘතගුණ පූර්වක ස්තුතිය මෙයින් පිරිනමමි.

එමෙන්ම බොහෝ අභියෝගයන් මධ්‍යයේ කොමිෂන් සභාවේ ඉලක්කයන් සපුරාගැනීම සඳහා ඉදිරියට යන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සහ ව්‍යාපෘති භාර අධ්‍යක්ෂවරුන්, ඒකක ප්‍රධානීන් ඇතුලු කාර්යමණ්ඩලය වෙතද ඔවුන්ගේ කැපවීම හා ප්‍රයත්නයන් වෙනුවෙන් මාගේ හෘදයාංගම ස්තුතිය මෙයින් පිරිනමමි.

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 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 ක්‍රියාත්මකවන අඩු ප්‍රතිලාභ ලබන එහෙත් සමාජ අවශ්‍යතාවයන් අනුව අත්‍යාවශ්‍යවන 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.

<u>කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය</u>

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, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ සැලසුම්, ධාවන සේවා අධීක්ෂණ, තත්ත්ව ආරක්ෂණ සහ බාහිර සම්බන්ධතා, මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන යන දෙපාර්තමේන්තු 04 භාරව ක්‍රියාකරනු ලබන අධ්‍යක්ෂකවරුන් හතරදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ.

2011 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 190 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 147 ක් විය.

<u>2011.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව</u>

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදි සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	14	11
PL - 3	13	11
MA- 1.1	65	56
MA- 2.1	01	--
MA- 4	57	47
MA- 5.3	20	08
JM - 1.1	05	03
MM - 1.1	10	07
HM - 1.1	04	03
HM- 2.1	01	01
එකතුව	190	147

2011 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

01 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

මාර්ග අනතුරු වැඩිවීම රටේ සමස්ථ ආර්ථිකයට මහත් සේ බලපාන කරුණක් වන අතර මාර්ග අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදුවන්නේ රිය පදවන්නන්ගේ හා මහමඟ ගමන් කරන පදිකයින්ගේ නොසැලකිලිමත්කම නිසා බව මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධයෙන් වන දත්ත හා සංඛ්‍යා ලේඛණ විග්‍රහ කිරීමේදී පෙනේ. මෙය සමාජයීය ප්‍රශ්ණ ගණනාවකටද හේතුවන කරුණකි. එහෙයින් රටක් ලෙස අප මහමඟ සිදුවන අනතුරු වලක්වා ගැනීමට දැඩි ලෙස ක්‍රියාත්මක වියයුතුකාලය එළඹී ඇත. රජය 2011 මැයි මස 11 වන දින මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දශකය ලෙස 2011-2021 ප්‍රකාශයට පත්කර ඇති අතර මාර්ග අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වීමේ අවශ්‍යතාවය අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් අවධාරණය කර ඇත.

රාජ්‍ය නියාමන ආයතනයක් වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව 2011 වසර තුල මාර්ග අනතුරු අඩුකර ගැනීම සඳහා පියවර ගණනාවක් ගන්නා ලදී. මෙහිදී වැදගත්ම පියවරක් වශයෙන් මහමඟ භාවිතා කරන්නන් දැනුවත් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය කරුණක් බව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුනා ගෙන ඇති අතර 2011 වර්ෂයේ ජූලි මස මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව රාජ්‍ය ආයතනවල නිළධාරීන්, රියැදුරු, කොන්දොස්තරවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් දියත් කරන ලදී. මේ යටතේ 2011 වර්ෂය තුලදී පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය , ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය (ශ්‍රී ලංගම) සහ පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්

යන ආයතන වල නිළධාරින් දැනුවත් කිරීම සඳහා වැඩමුළු 04ක් ද අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වන ශ්‍රී ලංගම සහ පෞද්ගලික බස් රථ වල සේවක මහතුන් ද මගී සේවා අවසරපත්‍ර හිමිකාර මහතුන් සහ මහජන පැමිණිළිවලින් චෝදනා ලබා ඇති රියදුරු, කොන්දොස්තරවරුන් දැනුවත් කිරීමට ද වැඩසටහන් 07 ක් පවත්වන ලදී. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් වැයකරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන 5.5කි. තවද රිය අනතුරු අඩු කරගැනීම සහ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් පොදු මහජනතාව දැනුවත් කිරීම සඳහා විද්‍යුත් මාධ්‍ය මගින් ප්‍රචාරය කිරීම සඳහා දැන්වීම් 03ක් නිර්මාණය කිරීමට කටයුතු සැලසුම්කර ඇත.

02 සමාජීය අවශ්‍යතාවයන් ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සඳහා දායකත්වය

ජනතාවගේ සමාජ හා ආර්ථික අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම අරමුණු කොට සමාජ අවශ්‍යතාවයන් මත පදනම් වූ බස් සේවාවන් පුළුල් කර ඇත. සිසු සැරිය පාසැල් බස් සේවාව, ගැමිසැරිය ග්‍රාමීය බස් සේවාව සහ නිසි සැරිය රාත්‍රී බස් සේවාව ඉහත අරමුණ සාක්ෂාත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පෙරදැරි කරගෙන මූල්‍යාධාර ලබාදීමේ විධිවිධාන යටතේ ආරම්භ කළ සේවාවන් වේ. මෙහිදී රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයෙහි මැදිහත්වීම මගින්සේවාවන් සපයාගනු ලැබේ. වාණිජ අරමුණු දෙවනු කොට සමාජ මෙහෙවර පෙරටු කොටගත් සේවාවන් වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වේ.

2.1 පාසල් බස්රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - "සිසු සැරිය"

පාසල් සිසුන්ට මානසික හා කායික අපහසුතාවයන්ගෙන් තොරව කලට වේලාවට පාසලට යාමේ සහ ආරක්ෂාකාරීව ආපසු නිවෙස් බලා පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණයි. තවද පාසල් වෑන්රථ වැඩිවීම තුළින් ඇතිවන මාර්ග තදබදය අවම කිරීම, පරිසර

දූෂණය අවමකිරීම, අනුග්‍රාහක ගාස්තු ක්‍රමය මගින් දෙමාපියන්ට ආර්ථික වශයෙන් සහනයක් ලබාදීම, විශ්වාසවන්ත සහ විධිමත් භාවය තුළින් ළමා හිංසනය අවමකරගැනීමට කටයුතු කිරිම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අනෙකුත් පරමාර්ථ වේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස්රථ සහ පෞද්ගලික බස්රථ 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 එකඟවූ ගාස්තු ප්‍රමාණයන් අනුව සේවාවන් ක්‍රියාත්මක වේ.

2011 වර්ෂය අවසාන වනවිට සිසුසැරිය සේවාවන් 900ක් සැපයීමට බලාපොරොත්තු වුවද වර්ෂය අවසාන වනවිට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ සේවා දායකත්වයෙන් පාසල් බස් සේවාවන් 790ක් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි විය. මෙම ව්‍යාපෘතිය පාසැල් බලධාරීන්ගේද, පාසල් සිසුන්ගේද, දෙමාපියන්ගේද ඉමහත් පැසසුමට ලක්වී ඇත. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 178.7 කි.

2.2 ග්‍රාමීය සහ ලාභදායී නොවන මාර්ග සඳහා බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - "ගැමිසැරිය"

සංවර්ධනය වන ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති පෙදෙස්වල ප්‍රජාවට තම දෛනික අවශ්‍යතාවන් සඳහා අරපිරිමැස්මෙන් යුත් විශ්වාසදායී ගමනාගමන පහසුකම් සැලසීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණයි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වනවිට ගැමි සැරිය සේවාවන් 18ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර මෙම සේවාවන් වලින් 05ක් උතුරු මැද පළාත තුළද, වයඹ පළාත තුල සේවාන් 03ක්ද , නැගෙනහිර පළාත තුල සේවාවන් 10 ක්ද වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 15.1 කි.

2.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - "නිසි සැරිය"

හි

නිසි සැරිය රාත්‍රී බස් සේවාව ආරම්භ කිරීමේ ප්‍රධාන අභිප්‍රාය වන්නේ රාත්‍රී කාලයේදී මෙන්ම හිමිදිරි උදෑසන බස් සේවාවන් හිඟකම අනුව මගී ජනතාවට විඳීමට සිදුවන අපහසුතා මඟහරවා ඔවුන් වෙත පොදු

ප්‍රවාහන සේවාවන් ලබාදීමය. මෙම ව්‍යාපෘතිය අනුව රාත්‍රි කාලයේදී මෙන්ම උදෑසන කාලයේදීද බස් සේවාවන් ක්‍රියාත්මක වන බැව් වගබලාගැනීම සඳහා රාජ්‍ය අංශයෙන් සහ පෞද්ගලික අංශයෙන් සේවාවන් ලබාගැනීම සිදු වේ. වර්ෂය අවසානයේදී ක්‍රියාත්මක කල සේවාවන් ගණන 56 කි. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 3.3 කි.

2.4 පාසල් සිසුන් සඳහා පාපැදි ලබාදීම

පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ තවත් අදියරක් ලෙස ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති දුෂ්කර ප්‍රදේශවල පාසල් සිසුන් සඳහා ආරක්ෂා සහිත, විශ්වාසදායී, ආර්ථිකමය වශයෙන් ලාභදායි, පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පහසුකම් සැලසීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අතරින් එකකි.

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

මෙම වර්ෂය තුළ නැගෙනහිර පළාතේ මඩකළපුව දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් සිසු සිසුවියන් 500 දෙනෙකු සඳහා පාපැදි 500ක් බෙදා දෙන ලදි. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 5 කි.

03 පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

3.1 බස් සමාගම් පිහිටුවීම

මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ වත්මන් පිරිහීමේ තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන තනි තනි බස් ක්‍රියාකරුවන් සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමක කොටස්කරුවන් කිරීමෙන් සේවාව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට රජය විසින් ගෙන ඇති තීරණයක් මත බස් සමාගම් පිහිටුවීම හා එමගින් ක්‍රමවත්, විද්‍යාත්මක මෙන්ම ඵලදායී අන්දමින් බස් සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සහ බස් සමාගම් ඇති කිරීමේ ක්‍රියාවලියට ගැලපෙන අයුරු 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.

- බස්රථ 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 බස්රථ කර්මාන්තය තුළ පවත්නා ආයෝජකයන් ආරක්ෂා කරලීම හා ඉදිරි ආයෝජන දිරිගැන්වීම.
- බස්නැවතුම්පලවල පවතින අවිධිමත් ක්‍රියාකාරීත්වය නතර කිරීම.
- බස්රථ 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 මතුවන ගැටළු යනාදිය සඳහා පොදු විසඳුම් ලබාදීමට හැකිවීම.

2011 වර්ෂය අවසාන වනවිට සමාගම් 07ක් ලියාපදිංචිකර අවසන් කර ඇති අතර පහත සඳහන් සමාගම් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක විය. මේ සඳහා වැයකර ඇති මුදල රු.මි 1.1 කි.

1. සීමාසහිත වයඹ කේ.ජී. 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

04 තාක්ෂණ මට්ටම් වැඩිදියුණු කිරීම, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ බස් සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වර්ධනය කිරීම

4.1 පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ගෝලීය තත්ත්වය පදනම්වූ (GPS) වාහන පිරික්සුම් ක්‍රමය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ගුණාත්මක, ආරක්ෂාකාරී හා විශ්වාසදායී පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් මහජනයා වෙත ලබාදීම අරමුණ කර ගෙන මෙම සේවාව ආරම්භ කරන ලදී. තවද මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ධාවන පිරිවැය සහ ධාවන කාලය අඩු කර ගැනීමත්, ප්‍රවාහන සේවාවන්හි කාර්යක්ෂම භාවය හා නිරවද්‍යභාවය තහවුරු කර ගැනීමත් අපේක්ෂිතය.

2011 වසර තුලදි ගෝලීය ස්ථානීය පද්ධතිය (Global Positioning System) නියාමක ව්‍යාපෘතිය අවසන් කර සුදුසු , විශ්වාසදායී සැපයුම් කරුවන් තෝරා ගන්නා ලදී. තවද සමාලෝචිත වර්ෂය තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාල ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටි සම්පූර්ණ කර ඇති අතර බස් රථ 150ක (GPS) සවිකර ඇත. ඉදිරි වර්ෂය තුල ගෝලීය ස්ථානීය පද්ධතිය (Global Positioning System) සඳහා පාලන මැදිරියක් පිහිටුවීමටද අනෙකුත් සියළුම අන්තර්පලාත් බස්රථවලද මෙම ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක

කිරීමට ඉලක්ක කොට ඇත. මෙම පාලන මැදිරිය තුලින් ක්ෂණිකව බස්රථ නියාමනය කිරීමටත් මගී පැමිණිලි හා තොරතුරු සැපයීමටත් කටයුතු කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 6.8 කි.

4.2 බස්රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම

මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි නියැලි බස්රථවල 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 අධ්‍යයනය කිරීම, සමීක්ෂණය කිරීම සහ අවශ්‍ය බලාත්මක කිරීම සඳහා මිණුම්දඬු හඳුන්වා දීම මෙම වැඩ සටහන මගින් අරමුණු කෙරේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2011 වර්ෂය අවසන් වනවිට අන්තර් පළාත් මගී සේවා බස් රථ 1080ක ගමනාන්ත පුවරු සවිකර ඇති අතර බස්රථ 1600ක තත්ත්වය පරීක්ෂා කර අවසන් කර ඇත. සියළුම සුඛෝපභෝගී හා අධි සුඛෝපභෝගී බස් රථ වල තත්වය පරීක්ෂා කිරීම සාර්ථක ලෙස නිම කර ඇත. මෙම කාර්යයන් වෙනුවෙන් වර්ෂය තුළදී දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 2.1 කි.

මගී ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගෙන, විනිවිද භාවයකින් යුත් ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් අනුගමනය කොට අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාමන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කර ඇත. 2011 වර්ෂය අවසන් වන විට ගමන් මාර්ග 33 ක් සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා ඒ අනුව මගී සේවා අවසරපත්‍ර 47ක් නිකුත් කර ඇත.

4.3 දුරකථනන හරහා ආසන වෙන් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළ

අන්තර් පළාත් බස් මගීන් සඳහා සිය ජංගම දුරකථනය මාර්ගයෙන් ආසන වෙන්කරගැනීමේ පහසුකම 2011 ජූලි මාසයේ සිට ආරම්භ කරන ලදි. මෙහි නියමු ව්‍යාපෘතිය අන්තර් පළාත් මාර්ග 18ක ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර එහි සාර්ථකත්වය මත ඉදිරි සැලසුම් සකස් කිරීමට නියමිතව ඇත.

4.4 බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය සංවර්ධනය කිරීම

බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තය, ඒකාබද්ධ බහු මාදිළි ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයක් (Integrated Multi model Transport Node) ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම සහ ක්‍රියාවට නැංවීම පිණිස අවශ්‍ය කටුයතු සඳහා පහත සඳහන් ආයතන සමඟ සාකච්ඡා වාර 04 ක් 2011 වර්ෂය තුළදී පවත්වන ලදි.

- පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය
- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
- ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය
- ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
- දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
- කොළඹ නගර සභාව
- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
- රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව
- නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය
- බස්නාහිර පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය
- මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය

බැස්ටියන් මාවතේ දැනට පවතින පර්යන්තයට අදාල ඉඩම කඩ සාප්පු ඇතුළු අක්කර 06ක් සහ මැනිං වෙළඳ සැල සඳහා ඇති අක්කර 06ද එකතුකර අක්කර 12ක ඉඩ ප්‍රමාණයක බස් පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමත්, ගුණසිංහපුර දැනට පවතින බස් නැවතුම, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් නැවතුම සහ බැස්ටියන් මාවතේ දැනට පවතින බස් පර්යන්තය ඒකාබද්ධ කර මෙම ස්ථානයට ගෙනඒම සාකච්ඡාවේ ප්‍රධාන අරමුණ විය. ඉදිරි වැඩකටයුතු වෙනුවෙන් මැනිං වෙළඳසැල සඳහා විකල්ප ස්ථානයක් ලබාගැනීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය කටයුතු කරමින් පවතී.

4.5 වවුනියාව පර්යන්තය

මහජන ප්‍රවාහන පද්ධතියට වඩාත් හොඳ යටිතල පහසුකම් ලබාදීමේ අරමුණින් අන්තර් පළාත් බස්රථ පර්යන්තයක් වවුනියාවේ පිහිටුවීම සඳහා කටයුතු යොදා ඇත. මේ වෙනුවෙන් කෘෂිකර්ම(පර්යේෂණ) දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉඩම් කොටසක් කෙටි කාලීන බදු ක්‍රමය යටතේ වව්නියාව දිසාපතිතුමා මගින් වෙන්කර ලබාගෙන ඇත. මෙම ඉඩම සංවර්ධනය කළයුතු මට්ටමේ තිබූ බැවින් ඒ සඳහා ටෙන්ඩර් පටිපාටිය අනුව රුපියල් මිලියන 14.3 වැය කොට පස් පුරවා සංවර්ධනය කර ඇත.

4.6 සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ප්‍රවාහන සැලසුම්කරණය, භාෂා ප්‍රවීනත්වය ලබාදීම, මහජන කළමනාකරණය හා මානව සම්පත් කළමණාකරණය, ප්‍රසම්පාදනය, සංනිවේදන හැකියා වර්ධනය, ව්‍යාපාරික ලිපි ලිවීම, පාරිභෝගික සත්කාරය, ගෝලීය තත්ත්වය මත පදනම් වූ තොරතුරු සංනිවේදන ක්‍රමය (GIS) පිළිබඳ පුහුණුව, මාර්ග තදබදය කළමනාකරණය සඳහා උපක්‍රම, පුහුණුකරුවන් පුහුණු කිරීම, මාර්ග ආරක්ෂාව, නායකත්ව පුහුණුව, විමෝචන පෙට්‍රල් ඉන්ධන පද්ධතියහා කොමන් රේල් ඩීසල් ඉන්ධන පද්ධතිය ආදී ක්ෂේත්‍රයන්හි කාර්යමණ්ඩලය පුහුණු කිරීම සඳහා කොමිෂන් සභාව විසින් වැඩපිළිවෙල යොදන ලදි. මේ සඳහා රජයේ විශ්ව විද්‍යාල සහ අනෙකුත් පිළිගත් පුහුණු ආයතන මගින් සහ තෝරාගත් පෞද්ගලික ආයතන කිහිපයක් මගින් සම්පත් දායකත්වය ලබාගන්නා ලදි. තවද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කාර්යමණ්ඩලය, ප්‍රවාහන කාර්යයන්ට අදාල විවිධ ශිෂ්‍යත්ව යටතේ විදේශ පුහුණුව සඳහාද යවන ලදි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු සඳහා නිළධාරින් 44 ක්ද විදේශීය පුහුණුව සඳහා නිළධාරින් 10ක්ද සහභාගී කරන ලද අතර පුහුණුව ලත් මුළු සේවක සංඛ්‍යාව 54කි. වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 0.72 ද, විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 1.1ක්ද වැයකර ඇත.

4.7 බස්රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවයේ නියැලි රියැදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ සේවා තත්ත්වය හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම සහ ඔවුන්ට හැඳුනුම්පත් නිකුත් කිරීමේ පරමාර්ථය ඇතිව විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් දියත්කර ඇත. 2011 වර්ෂය තුළදී උතුරු පළාතේ දෙමළ මාධ්‍ය රියැදුරු හා කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර මේ යටතේ යාපනය හා වව්නියාව යන නගරවල පුහුණු වැඩසටහන් සංවිධානය කර රියදුරු මහතුන් 171 සහ කොන්දොස්තර මහතුන් 164 ක් පුහුණුකර ඇත. තවද මෙම වැඩසටහන් සඳහා දෙමළ මාධ්‍ය උපදේශකවරුන් බඳවාගැනීමට යෝජිතය. සමාලෝචිත වර්ෂය තුල බස් සේවක මණ්ඩල පුහුණුවේ ප්‍රගතිය පහත සඳහන් වගුවේ දක්වා ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 5.5 කි.

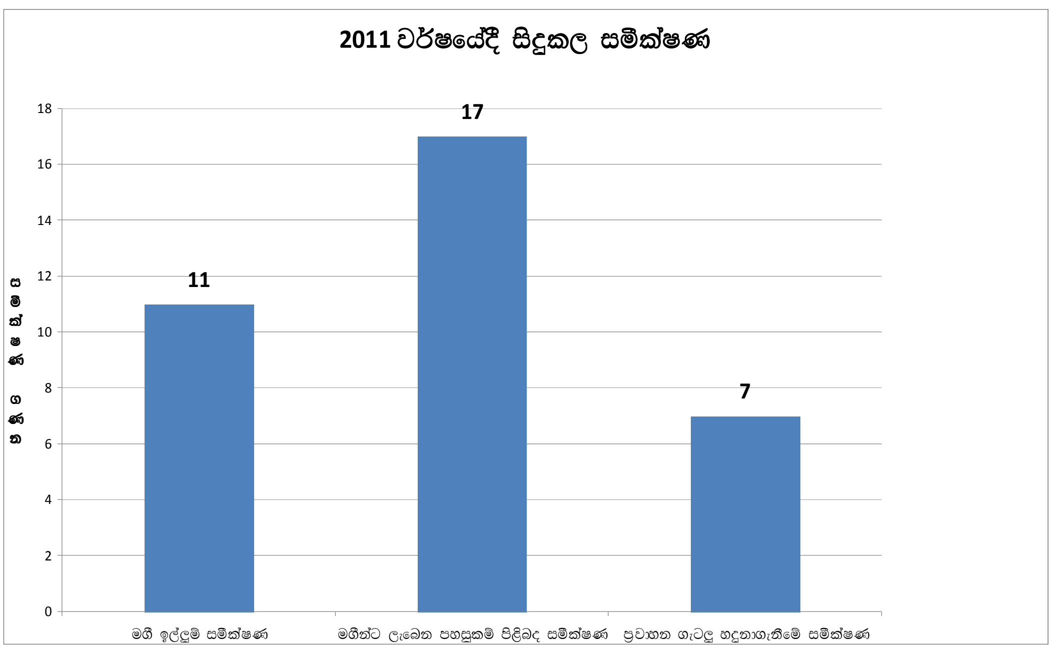
බස් සේවක මණ්ඩල පුහුණු වැඩසටහනේ ප්‍රගතිය - 2011

පුහුණු මධ්‍යස්ථානය	2011 වර්ෂය තුල පුහුණු කරන ලද බස් සේවක සංඛ්‍යාව		2011 වර්ෂය තුල සිදු කරන ලද පුහුණු වැඩසටහන් ප්‍රමාණය	
	රියැදුරු	කොන්දොස්තර	රියැදුරු	කොන්දොස්තර
කුරුණෑගල	344	370	09	10
අනුරාධපුර	174	156	04	04
මොරටුව	258	307	07	08
ගාල්ල	126	108	03	03
හම්බන්තොට	134	113	03	03
වවුනියාව	14	32	01	01
නුවර	122	160	03	04
යාපනය	157	132	03	03
2011 වර්ෂය සඳහා මුළු ගණන	**1329**	**1378**	**33**	**36**
2008-2011 සමුච්ඡිත අගය	**5548**	**6437**	**149**	**163**

මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

4.8 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 තුල 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 තුලින් අන්තර් පළාත් බස් ධාවනය සම්බන්ධව කාලසටහන් සකස් කිරීමට, සැලසුම් සම්පාදනයට සහ අවස්ථානුකූලව මතුවන ගැටලු නිරාකරණය කරගැනීමට අවශ්‍ය තොරතුරු ලබාදීම සිදුකරයි. 2011 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 35ක් සිදුකර ඇත. මේ පිළිබඳ සාරාංශ තොරතුරු පහත වගුවේ දැක්වේ. සමීක්ෂණ වෙනුවෙන් 2011 වර්ෂය තුළදී දරන ලද මුලු වියදම රු. මිලියන 0.6 කි.



මුලාශ්‍රය -සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

4.9 බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම

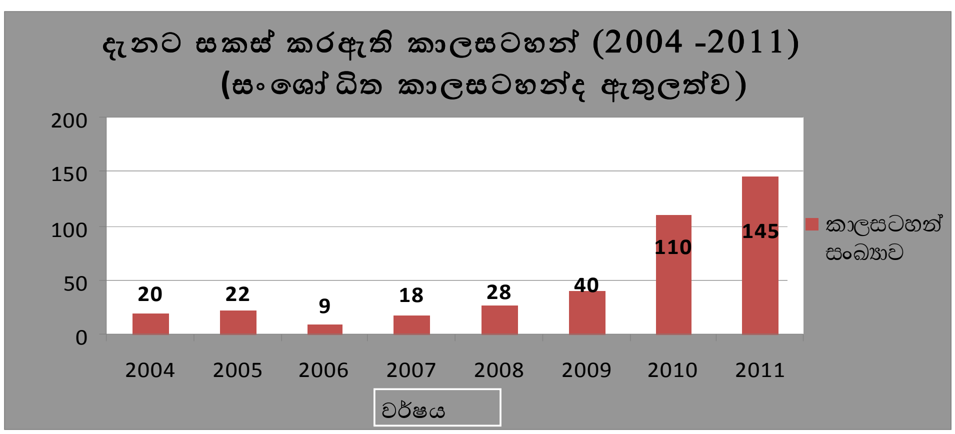
2002 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමත කල බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියට අදාල නිර්දේශයන්හි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. ප්‍රතිපත්තියට අනුව භාවිතා කරන බස් ගාස්තු සටහනෙහි පවත්නා විෂමතාවන් ඉවත්කිරීම සඳහා නිර්දේශකර ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන කාර්යයන් වනුයේ සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැන බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියේ සඳහන් නිර්දේශයන්ට අනුව ගාස්තු අවස්ථාවන් ස්ථාපනය කිරීමයි. 2011 වර්ෂයේ වයඹ පළාතේ බස් ධාවන සියලු මාර්ගයන්හි බස් ගාස්තු විෂමතාවන් ඉවත්කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් පිළියෙල කර අවසන්කර ඇත. 2011 වර්ෂය අවසාන වන විට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය පහත දැක්වේ. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 3 කි. ඉදිරි වර්ෂයේදී නැගෙනහිර හා සබරගමුව පළාත්වල විෂමතා ඉවත් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට යෝජිතව ඇත.

<u>බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත්කල ගමන් මාර්ග සංඛ්‍යාව</u>

පළාත / අන්තර් පළාත්	ගමන් මාර්ග සංඛ්‍යාව
මධ්‍යම	580
වයඹ	365
දකුණු	390
බස්නාහිර	780
ජා.ග.කො.ස (අන්තර් පළාත්)	400

මූලාශ්‍රය -සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

4.9 කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම



මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

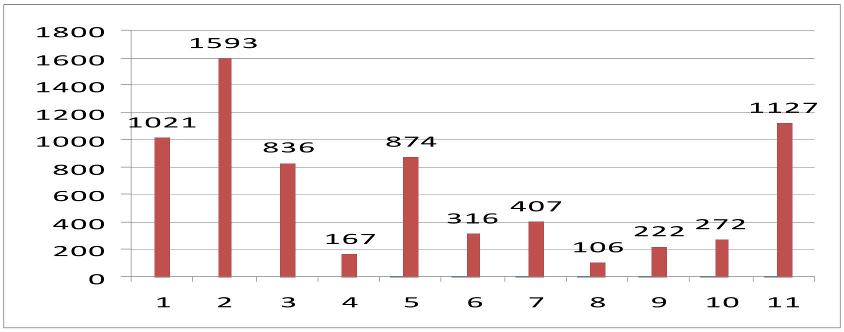
මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී, සුවපහසු පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම මගින් පොදු බස් මගී ප්‍රවාහන සේවයෙහි ගුණාත්මක භාවය ඉහල නැංවීම සහ සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි කාලසටහන් සකස් කිරීම තුලින් ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වේ. මෙයට අමතරව රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අහිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කිරීම මෙන්ම බස්රථයක් සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ධාවනය වන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය උපරිම කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු අතර වේ. මේ අනුව 2011 වර්ෂය තුළ ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාල සටහන් 145 ක් සකස් කොට ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේ සිට මෙම වර්ෂය අවසානය දක්වා අන්තර් පළාත් බස්රථ සේවා 240 කට ඒකාබද්ධ චක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර අවසන් කර ඇති අතර මෙම කාලය තුළ මගී ඉල්ලුමේ ඇතිවන වෙනස්වීම් මත කාලසටහන් 152 ක් සංශෝධනය කර නැවත ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ඉදිරි වර්ෂය තුලදී අන්තර් පළාත් මාර්ග සිතියම සකස් කිරීම, බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ ධාවන කාල සටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීම, බස් ධාවන කාල සටහන් සකස් කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම, පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන්වල කාල සටහන් පිළියෙල කිරීමට උපදේශනය සඳහා සහභාගී වීමට සැලසුම් කරගෙන යනු ලැබේ. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 2.5 කි.

4.11 ජංගම පරීක්ෂා කිරීම්

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ගමනාගමන තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකයේ කාර්යභාරය පුළුල්කර ඇත. ඒ අනුව මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව ධාවනය වන අන්තර් පළාත් බස්රථ ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් යොදවා වැටලීම් කර අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු යොදා ඇත. 2011 වර්ෂය අවසානය වනවිට බස්රථ 15662ක් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් පරීක්ෂණයට භාජනය කර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් කණ්ඩායම් සේවා පැය 5978ක් වැයකර ඇත. බලපත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කරන ලද අන්තර් පලාත් බස්රථ 381ක් පොලිස් රථවාහන මූලස්ථානයේද සහාය ඇතිව අධිකරණ කටයුතු සඳහා යොමු කර ඇත.

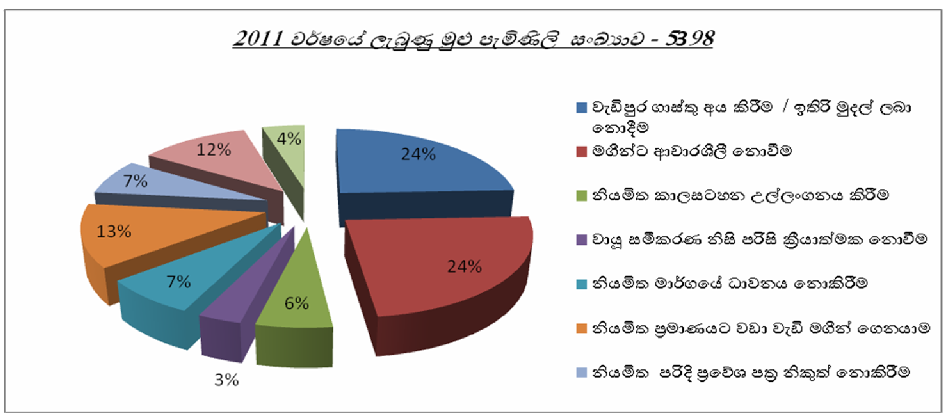
<u>2011 වර්ෂය තුළදී වාර්තා වී ඇති අවසරපත්‍ර කොන්දේසි කඩකිරීම්</u>



1 සුලු වැරදි
2 ලියාපදිංචි නොකළ රියැදුරු/කොන්දොස්තර මහතුන් සේවයේ යෙදවීම
3 අව්ධිමත් හෝ යාන්ත්‍රික නොවන ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත්කිරීම
4 නිලධාරි මහතුන්ට අදාළ ලේඛන පරීක්ෂා කිරීමට සහාය නොදක්වා ප්‍රතික්ෂේප කිරීම
5 වලංගු බලපත්‍රයක් නොමැතිව /මාර්ගයට අදාළ වන පරිදි ධාවනය නොකිරීම
6 සුඛෝපභෝගී බස්රථයේ වැඩි මගී සංඛ්‍යාවක් ප්‍රවාහනය කිරීම
7 ධාවනයට අදාළ ලියකියවිලි බස්රථයේ නොතිබීම
8 නියමිත ගමනාන්ත පුවරු ප්‍රදර්ශනය නොකිරීම
9 මගීන්ට ප්‍රවේශපත් නිකුත් නොකිරීම
10 නියමිත බස් ගාස්තුවට වඩා බස් ගාස්තු අයකිරීම
11 ඉතිරි වෙනත් වැරදි

මුලාශ්‍රය -තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

4.12 මහජන පැමිණිලි



මුලාශ්‍රය -තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

අන්තර් පළාත් බස් සේවාව භාවිතා කරනු ලබන මහජනයාට උසස් හා ගුණාත්මක මෙන්ම විනීත සේවයක් ලබාදීමේ අරමුණින් මහජන පැමිණිලි විමර්ශණ ඒකකය ස්ථාපිත කර ඇත. මෙය දවසේ පැය 24 පුරාම මගී ජනතාවට තම පැමිණිලි ඉදිරිපත් කල හැකි ආකාරයට වැඩිදියුණු කර ඇත. මේ සඳහා විශේෂ කේත අංකයක් සමඟ

ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංක 02ක්ද, ෆැක්ස් අංක 02 ක්ද, විද්‍යුත් තැපැල සහ ලිපි මගින්ද, මගී ජනතාවට කොමිෂන් සභාවට පැමිණිම මගින්ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කල හැකිය. මෙම ඒකකය මගින් මහජන පැමිණිලි ලබා ගැනීමත් ඒ පිළිබඳ වාර්තා තබා ගැනීමත්, විමර්ශන කටයුතු කිරීමත් හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීමත්, සභාපතිවරයා සහ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් නියම කරනු ලබන අනෙකුත් මෙහෙයුම් කාර්යයන් ඉටු කිරීමත් වේ. අන්තර් පළාත් සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යාලයේදී පරීක්ෂණ කටයුතු කිරීමටත් පළාත්බද සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි, අදාළ පළාත් නිලධාරීන් වෙත යොමු කිරීමටත් කොමිෂන් සභාව විසින් වැඩ පිළිවෙළ යොදා ඇත. ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාල පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා වෙත යොමු කරනු ලැබේ. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිළි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 5398 ක් වන අතර එම පැමිණිලි අතුරින් 88% ක් එනම් 4725 ක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් දෙන ලදී.

4.13 ISO 9001:2008 තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සඳහා ISO:9001:2008 ලබා ගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් ඒ සඳහා තත්ත්ව කළමනාකරණ බලය පැවරීමේ ලිපි ලේඛණ පිළියෙල කිරීමට සුදුසු උපදේශකවරයෙකු තෝරා පත් කරගෙන ඇත. මෙය අදියර හතරක් යටතේ සැලසුම් කර ඇත.

අදියර I	පද්ධති අධ්‍යයනය සහ පුහුණුව
අදියර II	ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළියෙල කිරීම
අදියර III	ක්‍රියාත්මක කිරීම
අදියර IV	විගණනය හා සමාලෝචනය කිරීම

ISO 9001: 2008 තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියර සියයට 80 ක් 2010 වර්ෂය තුළදී නිම කර ඇත. 2011 වසර තුලදී මෙහි දෙවන අදියර යටතේ සියළුම දෙපාර්තමේන්තු නියෝජනය වන පරිදි ISO අනු කමිටුවක් පත් කර ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් ඉහළ කළමණාකාරීත්වය සහ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්ය මණ්ඩලය ISO පරිපාටිය පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම සඳහා සාකච්ඡා වටයක් පවත්වා ඇත.

තෙවන අදියර යටතේ අදාල ඉලක්ක හඳුනාගෙන, සාකච්ඡා පවත්වා එම ඉලක්ක සහ දර්ශක පිළිබඳව සමාලෝචනයක් සිදු කර ඇත. ISO සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන කමිටුවක් පත්කර එම කමිටු සාමාජිකයන් වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා පදනම් ආයතනයේ දී පුහුණු වැඩමුළුක් ද පවත්වා ප්‍රථම අභ්‍යන්තර විගණනය සඳහා විගණන පරීක්ෂණ ලැයිස්තුව සකස් කර අවසන් කර ඇත.

4.14 "සිටි ලයිනර් කෝච් සේවාව" (City Liner Coach Service) සහ "පාක් ඇන්ඩ් රයිඩ් පහසුකම" (Park and Ride Facility)

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූලිකත්වයෙන් කොළඹ සහ නගරාසන්න ප්‍රදේශ සඳහා හඳුන්වාදී ඇති සිටිලයිනර් සුඛෝපභෝගී බස් සේවාව මගින් නගරයට ඇතුල්වන පෞද්ගලික වාහන සංඛ්‍යාව අඩු කර එමගින් වාහන තදබදය තුරන් කිරීමත් අමතර ඉන්ධන පරිභෝජනය සහ වාහනවලින් පිට කරන වායුව මගින් ඇතිවන පරිසර දූෂණය අඩුකරලීමත් අරමුණු කෙරේ. සාමාන්‍යයෙන් කොළඹ නගරය වෙත දිනකට පැමිණෙන මගී සංඛ්‍යාව 750,000 ක් පමණ වන අතර මින් 65%ක් පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය මගින් හා ඉතිරි 35% පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය එනම් මෝටර් රථ ,වෑන් රථ , ත්‍රීරෝද රථ හා මෝටර් බයිසිකල් වලින් පැමිණේ. ඒ අනුව කොළඹ නගරයට පිවිසෙන ප්‍රධාන මාර්ගවල වැඩිවෙන රථවාහන තදබදය අඩු කිරීමේ උපාය මාර්ගයක් වශයෙන් මෙම අධි සුඛෝපභෝගී කෝච් සේවාව හඳුන්වා දිය හැකිය. තම පෞද්ගලික වාහන ආරක්ෂිත ස්ථානයක නවතා තබා සිටිලයිනර් රථවලින් නගරය තුලට ගමන් කිරීමේ පහසුකම ලබා දී ඇත. පහසු ස්ථානවල වාහන නවතා තබා වෙනත් වාහනවලින් ගමන් කිරීමේ පහසුකම් ඇති ස්ථාන 06 ක් දැනටමත් සැලසුම් කර ඇත. මෙම "සිටිලයිනර් කෝච් සේවාව පාක් ඇන්ඩ් රයිඩ්" පහසුකම් සමඟ දැනට කටුබැද්දේ ක්‍රියාත්මක වේ. සිටිලයිනර් බස්රථ 05 ක් මොරටුව සිට කොළඹ කොටුව දක්වා දැනට ධාවනය කෙරේ.

මෙම සේවාවේ පිරිවැය ආවරණය කරන ලද්දේ සහනාධාර මගිනි. දිගින් දිගටම කුඩා මගීන් සංඛ්‍යාවක් සඳහා අධික සහනාධාර මුදලක් වැය කිරීමෙන් ලැබෙන ප්‍රතිලාභ භෞතිකව නොපෙනෙන නිසාත් මුල්‍යමය වශයෙන් ගණනය කිරීම දුෂ්කර වීම මෙන්ම මුලු පිරිවැයෙන් 50% ක් පමණම සහනාධාර මගින් ආවරණය කිරීමේ අවාසිදායක තත්ත්වයට මුහුණ දීම නිසාත් 2011 වසර අවසන් වීමෙන් පසු මෙම සේවාව තවදුරටත් දීර්ග නොකිරීමට තීරණය කර තිබුණි.

05 ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව

2010 මාර්තු මස ආරම්භ කරන ලද මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික අරමුණ වන්නේ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්ති සකස් කරන හා ප්‍රවාහනය පිළිබඳ සැලසුම් සකස් කරන ආයතන සහ බලධාරීන්ට ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ ගැටළු පිළිබඳව දැනුවත් වීමට හා එම ගැටළු වලට සුදුසු විසඳුම් ලබා දීමට අවශ්‍ය සංඛ්‍යා දත්ත රැස් කිරීම, ගබඩා කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරිමයි.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ විෂයපථය වන්නේ, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයට සම්බන්ධව ඇති ආයතනවලින් ජාතික ප්‍රවාහන දත්තයන් එක් රැස්කර, වාර්ෂික වාර්තාවට අදාළ සංඛ්‍යා තොරතුරු සම්පාදනය කිරීමයි. එසේ එකතු කෙරෙන දත්තයන් උපයෝගී කරගෙන විධිමත් විශ්ලේෂණයන් ඉදිරිපත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියට අයත්වන කාර්යයක් වේ. මෙම ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව සඳහා පහත සඳහන් ආයතන වලින් තොරතුරු ලබා ගෙන ඇත.

1. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය
2. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
3. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
4. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්
5. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
6. මෝටර්රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව
7. ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානය
8. ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
9. මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශය
10. ජනලේඛණ හා සංඛ්‍යාලේඛණ දෙපාර්තමේන්තුව
11. ශ්‍රී ලංකා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව

මෙම වාර්තාව සඳහා දත්තයන් එකතු කිරීම 2010 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කර ඇත. ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව - 2010 වාර්තාවෙහි අවසන් කෙටුම්පත සිංහල, දෙමළ හා ඉංග්‍රීසි භාෂා ත්‍රිත්වයෙන් කෙටුම්පත් කර අවසන් කර ඇති අතර මෙම වාර්තාව මුද්‍රණය කිරීම ඉහත සඳහන් කරන ලද ආයතන වලින් එකඟතාවය ලැබී ඇත. ඒ සඳහා මුද්‍රණ ආයතන කිහිපයකින් මිළ ගණන් කැඳවා ඇත.

2012 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස අවසන් වන විට ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එකතුව - 2010 වාර්තාවෙහි පිටපත් 1500 ක් මුද්‍රණය කිරීමට හා ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ආයතන හා දීප ව්‍යාප්ත මහජන පුස්තකාල වලට බෙදා හැරීමට සැලසුම් කර ඇත. තවද 2012 වර්ෂය තුලදී මෙම වාර්තාව සීඩී තැටි ගත කිරීමට හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියෙහි ඇතුලත් කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 0.3 කි.

06 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. 2011වර්ෂය අවසාන වන විට, බස්නාහිර පළාත තුල ප්‍රධාන පිවිසුම් මාර්ග 04 ක පහත දැක්වෙන පරිදි දිගු ගමන් බස් නැවතුම් සංඥා 125 ක් ඉදි කරන ලදී. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 2 කි.

<u>2011.12.30 වන දිනට ඉදිකර අවසන් දුර ගමන් සේවා නැවතුම් සංඥා ප්‍රමාණය</u>

සේවා සපයන මාර්ගය	ඉදිකරන ලද සංඥා පුවරු ගණන
මහරගම - කළුඅග්ගල	16
පැලියගොඩ - වේවැල්දෙනිය	24
කළුඅග්ගල - අවිස්සාවේල්ල	05
ඔරුගොඩවත්ත - හංවැල්ල	08
අවිස්සාවේල්ල - මොණරාගල	50
පැලියගොඩ - තෝප්පුව	22
එකතුව	125

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

08 වෙබ් අඩවිය සංවර්ධනය කිරීම

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාල තොරතුරු මගී ජනතාව වෙත ලබා දීම සඳහා මෙන්ම අවසරපත්‍රලාභීන් දැනුවත් කිරීම උදෙසා අදාල අංශ , ඒකක මගින් යොමුකළ තොරතුරු රාජ්‍ය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි වෙබ් අඩවියට ඇතුලත් කර ඇත. පැවති තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා තොරතුරු සෙවීම පහසු කිරීම පිණිස ක්‍රමවේද 2011 වසර තුලදී හඳුන්වා දී ඇත.

09 පෞද්ගලික බස් සේවාව ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සංශෝධන

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට අවශ්‍ය සංශෝධන දැනට කෙරී ගෙන යන අතර එමගින් බස් රථ අංශයේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා පහත සඳහන් විධිවිධාන ඇතුලත් කෙරේ.

i. සියළු ආකාරයේ මහාමාර්ග ප්‍රවාහන කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය හා ප්‍රවාහන කටයුතු පිළබඳ සමස්ත සැලසුම් ඇතුලත් වන අයුරු කොමිෂන් සභාවේ කාර්ය භාරය පුළුල් කිරීම.

ii. අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා පත් කිරීම සහ කොමිෂන් සභාවේ බලතල පැවරීම.

iii. තනි බස්රථයක වත්මන් හිමිකරුවන් වෘත්තීය වශයෙන් කළමනාකරණය කෙරෙන සමාගම් බවට පරිවර්තනය කිරීම සහ කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී බස්රථ මෙහෙයුම් ක්‍රමයක් සඳහා එවැනි සමාගම්වලට පරම අයිතිය සහ බලපත්‍ර ප්‍රදානය කිරීම.

iv. ශ්‍රී ලංකාව තුල මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා කවර හෝ මාර්ග වාහන/සේවා වෙනුවෙන් ප්‍රමිතීන් සහ පිරිවතර නියම කිරීම.

v. අයහපත් තරඟකාරී බස්රථ මෙහෙයුම් අවම කිරීම සහ සියළුම ක්‍රියාකරුවන්ට සමාන හා යුක්ති සහගත මෙහෙයුම් අවස්ථා ලබාදීම සහ දවසේ සෑම වේලාවන්හිදීම විශ්වාසදායක මෙන්ම නිරතුරු සේවයක් ලබාදීම සඳහා සහතික වීම පිණිස කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම.

vi. අත්හිටුවීම්, අධිභාරයන් අයිතිය සහ බලපත්‍ර අවලංගු කිරීම් සහ ඉහත කරුණු සම්බන්ධව අභියාචනා ක්‍රියා පරිපාටිය පිළිබඳව නව විධි විධාන ඇතුලත් කිරීම.

vii. බස් මෙහෙයුම් කටයුතු කෙරෙහි බලපෑම් ඇති කරන අනවසර පුද්ගලයින් සම්බන්ධයෙන් විධි විධාන සැලසීම.

viii. ගාස්තු දර්ශකයක් මගින් වාර්ෂික ගාස්තු සංශෝධන සැකසීම.

ix. අර්ථ නිරූපනය පිළිබඳ වගන්තිය සංශෝධනය කිරීම.

2010 වර්ෂයේ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය පිහිටුවීමෙන් පසුව නව ප්‍රතිපත්තිමය සංශෝධන ඇතුලත් කරමින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත් කෙටුම්පත සකස් කර නීති උපදෙස් සඳහා ගරු නීතිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කරඇත.

මාණ්ඩලික රැස්වීම්

වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 15කි.
වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 12කි.

වාර්ෂික ගිණුම්

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
2011.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ඒකාබද්ධ මුල්‍ය ප්‍රකාශය

	2011	2010
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් මුදල් ප්‍රවාහය		
සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් අනුව අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	186,879	68,003
මුදල් නොවන චලනයන්		
ක්ෂයවීම්	8,181	15,695
විලම්බිත ආදායම්	-374	-811
ගෙවීම් වැඩිවීම්	-16,359	6,695
පොළී ලැබීම්	-16,075	-4,566
වෙනත් ජංගම වත්කම්වල වැඩිවීම්	2,876	-1,044
ලැබිය යුතු ආදායම් වැඩිවීම්	-8,468	45,052
පසුගිය වසරේ ගැලපුම්	-	157
පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන	-6,400	-34,200
ව්‍යාපෘති වියදම්	-312,213	-391,045
වැඩ ප්‍රගතිය	-3,602	-13,053
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුලින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	**-165,555**	**-309,117**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් අනුව මුදල් ප්‍රවාහය		
පිරියත හා උපකරණ මිළදී ගැනීම්	30,028	-3,179
පොළී ලැබීම්	16,074	4,566
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් අනුව ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	**46,102**	**1,387**
මුල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය අනුව මුදල් ප්‍රවාහය		
ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන	329,080	405,900
පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන	6,400	34,200
මුදල් ආපසු ගැනීම්	-	-
මුල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුලින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය	**335,480**	**440,100**
මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑවල ශුද්ධ වැඩිවීම්/අඩුවීම්	216,027	132,370
වර්ෂය තුළ මුදල් සහ සමාන දෑ	165,185	32,815
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ සමාන දෑ	**381,212**	**165,185**

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2011 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	රු.	රු.
	2011	**2010**
මෙහෙයුම් ආදායම්		
වර්තන වියදම් සඳහා රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන	6,400,,000.00	34,200,,000.00
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ අරමුදල්	312,212,903.46	381,144,599.39
ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ දායකත්වය	-	9,900,000.00
වෙනත් ආදායම්	293,031,729.36	137,780,377.43
මුලු ආදායම	611,644,632.82	563,024,976.82
මෙහෙයුම් වියදම්		
සේවක පාරිශ්‍රමික	68,510,925.17	63,711,067.48
ප්‍රවාහන වියදම්	8,324,281.31	5,286,708.40
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්	312,212,903.46	391,044,599.39
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	100,000.00	171,965.00
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	3,019,450.40	2,837,240.81
ආයතන වියදම්	10,969,221.04	8,530,320.23
ස්ථාවර වත්කම් අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු වියදම්	1,289,706.03	1,265,896.57
සේවක සුභසාධන වියදම්	4,033,061.57	2,956,607.07
කාර්යමණ්ඩල සංවර්ධන වියදම්	1,129,265.09	680,318.72
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	807,325.00	949,002.00
සංනිවේදන වියදම්	4,266,255.88	705,238.15
ක්ෂයවීම්	8,180,844.55	15,695,235.94
වෙනත් වියදම්	1,757,373.80	943,473.23
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්	**424,600,613.30**	**494,777,672.99**
මෙහෙයුම් වියදම් අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	187,044,019.52	68,247,303.83

මුල්‍ය ගාස්තු	188,874.23	244,490.60
මුළු මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්		
වත්කම් අපහරණය	24,639.38	-
ශුද්ධ අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	186,879,784.67	68,002,813.23
පෙර වසරේ ගැලපුම්	5,921,526.38	-723,763.85
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අතිරික්තය/(ඌනතාවය)	192,801,311.05	67,279,049.38

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2011.12.31 දිනට මුදල් ප්‍රකාශය

	2011	2011	2010	2010
වත්කම්				
ජංගම නොවන වත්කම්				
දේපළ පිරියත හා උපකරණ	306,644,959.69		267,790,978.63	
වැඩ ප්‍රගතිය (කාර්යාල සංකීර්ණය)	130,572,254.12		126,970,044.92	
		437,217,213.81		394,761,023.55
පුස්තකාල පොත්		652,545.03		617,545.03
ආයෝජන				
පාරිතෝෂික අරමුදල් තැන්පතු	17,906,986.67	17,906,986.67	15,754,805.73	15,754,805.73
		455,776,745.51		411,133,374.31
ජංගම වත්කම්				
තොගය	1,788,108.95		4,715,274.15	
ලැබිය යුතු ආදායම්	27,799,954.44		19,334,604.62	
කලින් ගෙවීම්	540,358.83		489,518.56	
බැංකු තැන්පතු	361,797,087.00		147,696,087.00	
මුදල් සහ සමාන දෑ	597,165.80		159,247.27	
බැංකු ගිණුම්	911,851.58	393,434,526.60	1,576,946.16	173,971,677.76
මුළු වත්කම්		849,211,272.11		585,105,052.07
වගකීම්				
ජංගම වගකීම්				
ගෙවිය යුතු වියදම්	25,212,108.62		27,154,942.30	
උපචිත වියදම්	69,356,343.91		35,712,316.01	
විලම්බිත ආදායම් සඳහා වෙන්කිරීම්	180,473,253.35		153,559,460.85	
සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය	17,632,912.00	292,674,617.88	17,632,912.00	234,059,631.16

ජංගම නොවන වගකීම්				
වෙන්කිරීම්	19,345,510.34	19,345,510.34	17,317,284.00	17,317,284.00
මුළු ශුද්ධ වගකීම්		537,191,143.89		333,728,136.91
ශුද්ධ වත්කම්/හිමිකාරත්වය				
සමුච්චිත අරමුදල	318,872,736.30		251,593,686.92	
ප්‍රාග්ධන වත්කම් සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන	16,867,096.54		14,855,400.61	
රජයේ ප්‍රතිපාදන	8,650,000.00	344,389,832.84	-	266,449,087.53
කාලපරිච්ඡේදය සඳහා අතිරික්තය/(ඌනතාවය)		192,801,311.05		67,279,049.38
මුළු ශුද්ධ වත්කම්		537,191,143.89		333,728,136.91

අත්සන් කලේ -

ගණකාධිකාරි

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

අත්සන් කලේ -

වැ.බ.අධ්‍යක්ෂ (මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන)

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

අත්සන් කලේ -

සභාපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2011.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වාර්ෂික ගිණුම්

ගිණුම්කරණ පිළිවෙත්

1. **වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත්**

1.1 **පොදු පිළිවෙත්**

1.1.1 පිළියෙල කිරිමේ 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 ලදි.

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 ලදි.

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, පිරියත සහ උපකරණ

(අ) **පිරිවැය සහ තක්සේරුව**

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

දේපළ, පිරියත සහ යන්ත්‍ර උපකරණවල පිරිවැය යනු මිළදීගැනීමේ 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) **ක්ෂයකිරීම**

සියලුම දේපළ, පිරියත 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 කළ මුල් වර්ෂයේ සිට වෙන්කරනු ලැබේ.

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

සත්‍ය පාරිතෝෂික මුදල් වෙනම අරමුදලක තැන්පත්කර නැති අතර එම අයිතමය ශේෂ පත්‍රයේ ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ වර්ගකර 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 තුලින් පැනනැගෙන ප්‍රමාණයන්ය.

1.4.2 ආදායම සහ වියදම

1.4.2.1 ආදායම හඳුනා ගැනීම

ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සත්‍යවශයෙන්ම ආයතනයට ගලාඑන 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 අදාලව මගී ප්‍රවාහනය සපයන බස්රථ සම්බන්ධයෙන් රජයට උපදෙස්දීම සහ විශේෂිත ප්‍රදේශවල මගී අවශ්‍යතා සපුරන බස්රථ සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම කොමිෂන් සභාවේ කාර්යය වේ.

2. 3 සේවක සංඛ්‍යාව

වර්ෂය අවසානයේ මුළු සේක සංඛ්‍යාව

1. ස්ථිර	147
2. කොන්ත්‍රාත්	11
3. වැඩ පැවරුම මත	4
එකතුව	162

විගණකාධිපති වාර්තාව

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல / My No. } ආර්/ටී /බී/එන්ටීසී/ එෆ්ඒ/2011

ඔබේ අංකය / உமது இல / No. }

දිනය / திகதி / Date } 2012 නොවැම්බර් 15 දින

සභාපති ,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2011දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂ පත්‍රය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2011 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.

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 ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය යැයි කළමනාකරණය විසින් තීරණය කරනු ලබන අභ්‍යන්තර පාලනය කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණනකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදුකරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාර වන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරා ගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම

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

දුරකථනය / தொலைபேசி / Telephone. } 2887220
ෆැක්ස් අංකය / பக்ஸ் இல / Fax No. } 2887221
ඉලෙක්ට්‍රොනික් තැපැල් / ஈ- மெயில் / E-mail. } oaggov@sltnet.lk

ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමද ඇතුලත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස ආයතනයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාල වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිත භාවය හා යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුලත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උප වගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාර බලතල පැවරේ.

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

1.4 තත්ත්වාගණනය කළ විගණන මතය සඳහා පදනම

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

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා එහි මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම්

2.2.1 උසස් ගිණුම්කරණ පරිචයන්

ගිණුම් තැබීමේදී උසස් ගිණුම්කරණ පරිචයන්ට අනුකූල නොවූ පහත සඳහන් අවස්ථා කීපයක් නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මුදල් ප්‍රවාහය පහත සඳහන් අඩුපාඩු සහිතව ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

(i) උපකරණ මිලදී ගැනීම් සඳහා වැය කරන ලද එකතුව රු.2,999,312 ක් වූ මුදල ගෙවීම් මුදල් ප්‍රවාහයක් ලෙස සටහන් කරනු වෙනුවට ලැබීම් මුදල් ප්‍රවාහයක් ලෙස සටහන් කර තිබුණි.

(ii) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වත්කම් අපහරණයෙන් ලැබූ රු. 35,814 ක මුදල හා රු.24,639 ක ලාභය මුදල් ප්‍රවාහය තුල පැහැදිලිව පෙන්නුම් කර නොතිබුණි.

(iii) සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගෙවිය යුතු අගයන්ගේ වැඩිවීම් මුදල් ප්‍රවාහයේ දක්වා ඇති අගයට වඩා රු.50,088,421 කින් අඩු අගයක් විය. මෙම වෙනසට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය.

(ආ) 2006 වර්ෂයේ සිට 2009 වර්ෂය දක්වා එකතුව රු.6,697,050 වූ විලම්භිත අයභාර ආදායම් සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් අතිරික්තය එම අගයෙන් අඩුවෙන් හා විලම්භිත ආදායම් වෙන්කිරීම් ශේෂය එම අගයෙන් වැඩියෙන් පෙන්නුම් කර තිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ව්‍යාපෘති 2 ක් යටතේ මිලදී ගන්නා ලද එකතුව රු.2,374,123 ක් වූ ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රාග්ධනිත කිරීමේදී ඒවායේ පිරිවැය රු. 130,478 ක අගයකින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ආ) ගොඩනැගිල්ල වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා දරන ලද එකතුව රු.721,140 ක් වූ වියදම් ගොඩනැගිල්ලේ පිරිවැයට ප්‍රාග්ධනිත කරනු වෙනුවට සමාලෝචිත වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබුණි. මේ හේතුවෙන් වර්ෂයේ අතිරික්තය එම ප්‍රමාණයෙන් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ස්ථාවර තැන්පතු වෙනුවෙන් ලැබිය යුතු පොලී ආදායමේ එකතුව රු.9,832,040 ක් වුවද ලැබිය යුතු එම ආදායම රු.9,633,007 ක් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම නිසා අතිරික්තය රු.199,032ක අගයකින් අඩුවෙන් පෙන්වා තිබුණි.

(ඈ) ව්‍යාපෘති 3 ක් යටතේ වියදම් ලෙස රු.22,475,871ක් වැඩියෙන්ද වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් යටතේ වියදම් ලෙස රු.305,616ක් අඩුවෙන්ද ගිණුම්ගත කර තිබීම නිසා එහි ශුද්ධ ප්‍රතිඵලය ලෙස රු 22,170,255 ක මුදලකින් ව්‍යාපෘති වියදම් වැඩියෙන් ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

(ඉ) 2012 ජනවාරි හා පෙබරවාරි මාසවලදී 2011 වර්ෂය වෙනුවෙන් කරනු ලැබූ වියදම් උපචිත වියදම් ලෙස ගිණුම් නොතැබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ උපචිත වියදම් රු.23,583,430 ක් වැඩියෙන් හා රු. 34,761 ක් අඩුවෙන් ගිණුම්ගත කර තිබීම හේතුවෙන් රු.23,548,669 කින් වර්ෂයේ අතිරික්තය අඩුවෙන් පෙන්වා තිබුණි.

(ඊ) බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තය සඳහා බඳවා ගත් උපදේශකවරුන් 02 කු හා සම්බන්ධීකාරකවරුන් 02 කු වෙත වැටුප් ලෙස ගෙවා තිබුණු රු. 1,516,571 ක මුදල වෙනත් ව්‍යාපෘති 02 ක් යටතේ ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

2.2.3 නොසැසඳුනු පාලන ගිණුම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශ අනුව පහත පරිදි ගිණුම් 03 ක ශේෂයන්ගේ එකතුව රු. 17,583,296 ක් වූ නමුත් විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද ඊට අදාල උප වාර්තා අනුව එකතුව රු.17,717,980 ක් වූයෙන් රු.268,381ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. ඊට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය.

2.2.4 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුල අපහරණය කරන ලද පිරිවැය රු. 921,038 වූ වත්කම්වලට අදාල ලේඛන විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් ක්ෂය වෙන්කිරීම්වලින් ඉවත් කරන ලද වටිනාකම සහ වත්කම් අපහරණයෙන් ලද ලාභය සතුටුදායක ලෙස සත්‍යාපනය කිරීමට නොහැකි විය.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුල කොමිෂන් සභාව විසින් පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාර කාර්යාල හා බස් නැවතුම්පලවල් නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා කුලී පදනම මත ලබාගෙන තිබුණු වාහන වෙනුවෙන් රු. 350,551 ක මුදලක් වැයකර තිබුණු අතර විධිමත් වැඩසටහනක් හෝ එම කාර්යය අවසානයේදී ඒ පිළිබඳ වාර්තාවක් හෝ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) බැස්ටියන් මාවතේ සේවයේ නිරත කොමිෂන් සභාවේ ජංගම පරීක්ෂක නිලධාරීන්ගේ ජංගම පරීක්ෂණ පිළිබඳ වාර්තා විගණන පරීක්ෂාවේදී ඉදිරිපත් නොවූ බැවින් එම නිලධාරීන්ගේ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කිරීමට හා කාර්ය ඇගයීමට නොහැකි විය.

2.2.5 නීති රීති , රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

පහත දැක්වෙන අනුකූල නොවීමේ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති , රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(අ) 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 37 වගන්තිය මගින් 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 18 වන වගන්තිය ඉවත් කිරීම හා ඒ වෙනුවෙන් 18(1) වගන්තිය ආදේශ කිරීම.	වලංගු මගී සේවා අවසර පත් නොමැතිව ධාවනය කරන ලද බස්රථ පිළිබඳව නඩු පවරා දඩ ගැසීම් සිදුකර තිබුණද දිගින් දිගටම අවසරපත් නොමැතිව බස්රථ ධාවනය කරනු ලබන බව අනාවරණය විය.
(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි මු.රෙ. 371(2)(ආ)	(i) අත්තිකාරම් ලබාගෙන එම කාර්යය අවසාන වූ වහාම පියවීම කළයුතු වුවත් එසේ පියවීම් නොකර තිබූ අවස්ථා 31 ක දී දින 02 සිට දින 59 දක්වා කාල පරාසයක් ප්‍රමාදවී තිබුණි. (ii) ලබාගන්නා ලද අත්තිකාරම්, වියදම හා සැසඳීමේදී වියදමේ ප්‍රතිශතය 25% සිට 49.7 % දක්වා වූ අවස්ථා 07 ක් වූ අතර රු.30,000 ක අත්තිකාරම් මුදලක් ලබාගෙන එයින් කිසිදු වියදමක් සිදු නොකර එම මුදල් ආපසු පියවා තිබුණේ දින 10 කින් පසුවය.

(ඇ)1998 දෙසැම්බර් 30 දිනැති හා 29/98 දරන රාජ්‍ය පර්පාලන චක්‍රලේඛය. 3.2.1.(viii) ජේදය	භාෂා ප්‍රවීනතා දීමනා ලබාගැනීමට චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව පිළිගත නොහැකි ආයතනයකින් ලබාගත් සහතිකපතක් එහි වලංගුතාවය පිළිබඳ සහතික කර ගැනීමකින් තොරව නිලධාරිනියකට 2009 මැයි 15 දින සිට රු.2500 ක්වූ එකවර ගෙවනු ලබන දීමනාවක් ගෙවා තිබුණු අතර රු. 150 ක් වූ වැටුප් වර්ධකයක් හා විශ්‍රාම වැටුපට අයත් නොවූ රු.325 ක් වූ වැටුප් වර්ධකයක් බැගින් 2011 දෙසැම්බර් දක්වා 16,240 ක දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි.
(ඈ) 2004 අගෝස්තු 24 දිනැති අංක 353(5) දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛයේ 2 ජේදය	කුලී පදනම මත ලබාගත් වාහනයක් වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු උපරිම මුදල රු.40,000 ක් වුවත් 2010 හා 2011 වර්ෂය තුල ලබාගත් වාහන 2 ක් වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය තුල පිළිවෙලින් රු.86,229 ක් හා රු.339,536 ක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.
(ඉ) 2005 ජනවාරි 31 දිනැති අංක පීඊඩී/28 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය	සමාලෝචිත වර්ෂය තුල අදාල අනුමැතිය ලබාගෙන කුලී පදනම මත වාහන 03 ක් ලබාගෙන තිබුණද චක්‍රලේඛයේ උපදෙස් ප්‍රකාරව ගිවිසුමකට එළැඹිය යුතු වුවත් වාහන 02 ක් සම්බන්ධනයෙන් ගිවිසුමකට එළැඹීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
(ඊ) 2006 ජනවාරි 25 දිනැති මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ	
(I) 3.2.2(අ) හා 3.4.3 (ආ)(ii)ජේදය	සමාලෝචිත වර්ෂයේ කුලී පදනම මත වාහන ලබා ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරුවන්ගේ නම් ඇතුලත් ලැයිස්තුවක් පිළියෙල කළයුතු වුවත් එසේ නොකර තිබූ අතර විවෘත ටෙන්ඩර් හෝ පුවත් පත් මිළ කැඳවීමකින් ද තොරව වාහන සැපයුම්කරු තෝරාගෙන තිබුණි.
(II) 5.4.10 (ඇ) ජේදය	ගමනාන්ත පුවරු ස්ටිකර් මුද්‍රණය කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවේ කාර්යසාධන සුරක්ෂිතය වශයෙන් රු.78,000 ක් තැබිය යුතු වුවත් රු.33,000 ක් අඩුවෙන් තැන්පත් කර තිබූ අවස්ථාවක් නිරීක්ෂණය විය.
(III) 8.11.06 (අ) ජේදය	ගමනාන්ත පුවරු ස්ටිකර් මුද්‍රණය කිරීමේ කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් පැහැර හැර තිබුණද පැහැර හැර ඇති කොන්ත්‍රාත්/ සැපයුම්කරුවන් පිළිබඳ දත්ත මූලාශ්‍රයක් චක්‍රලේඛයේ උපදෙස් ප්‍රකාරව කොමිෂන් සභාව විසින් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.

(ඇ) 2011 පෙබරවාරි 11 දිනැති අංක පීඊඩී/57 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 08 ජේදය	කොමිෂන් සභාව විසින් පුවත්පත් නිවේදන පළකිරීමේදී රාජ්‍ය මාධ්‍ය ආයතනවලින් උපරිම වට්ටම් වාසි ලබා ගැනීම සඳහා කටයුතු කිරීමකින් තොරව අවස්ථා 14 දී එකතුව රු.1,830,382 ක වටිනාකමින් යුතු දැන්වීම් පළකිරීම සඳහා පුද්ගලික ආයතන 02 ක් වෙත ලබා දී තිබුණි.

3. **මූල්‍ය සමාලෝචනය**

3.1 **මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් 2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව එම වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.192,801,311 ක් වූ අතර, ඊට අනුරූපව ඉකුත් වර්ෂයේ අතිරික්තය රු. 68,002,813 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සසඳන විට සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.124,798,498 වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර තිබුණි. මේ සඳහා මාර්ග බලපත්‍ර ආදායම රු.131,947,807 ක්ද, පොලී ආදායම් රු.16,074,674ක්ද , වෙනත් ආදායම් රු.145,033,887ක්ද වශයෙන් ආදායම් වර්ධනය වීතිබුණි.

4. **මෙහෙයුම් සමාලෝචනය**

4.1 **අරමුණුවලට පටහැනි වියදම්**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් සිදුකරනු ලැබේ.

(අ) ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ ඉටුකර ගැනීමේ කාර්යයන්ට හැර අමතර වෙනත් වියදම් සඳහා රු.7,335,546 ක් වැය කර තිබුණු අතර එය මුළු වියදමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස 48.49% ක් වී තිබුණි.

(ආ) සිසු සැරිය ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් වෙන්කර තිබූ රු.9,548,441 ක ප්‍රතිපාදන වෙනත් වියදම් ලෙස වැයකර තිබුණි. එය මුළු වියදමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස 4.67% ක් වී තිබුණි.

(ඇ) එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ මහ ලේකම්ගේ දරුස්මාන් වාර්තාවට විරුද්ධව අත්සන් දශලක්ෂයේ වැඩසටහන වෙනුවෙන් කොමිෂන් සභාව විසින් රු.248,889 ක මුදලක් වැයකර තිබුණු අතර එය කොමිෂන් සභාවේ අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා උපකාර නොවූ ගනුදෙනුවක් ලෙස විගණනයේදී නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

(46)

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) කොළඹ නගරයේ පවතින අධික මාර්ග තදබදය අවම කිරීමේ, ඉන්ධන පරිභෝජනය හා පරිසර දූෂණය අවම කිරීමේ අරමුණින් ආරම්භ කරන ලද සිටිලයිනර් කෝච් සේවාව වෙනුවෙන් 2009 මාර්තු සිට 2011 දෙසැම්බර් දක්වා එකතුව රු. 36,594,963ක් වූ මුදලක් වැයකර තිබුණද අපේක්ෂිත අරමුණු ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුවී නොතිබුණි. මෙම හේතුව නිසා දැනට මෙම සේවාව අත්හිටුවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) කොමිෂන් සභාව විසින් නව මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීමේදී අවසරපත් නිකුත් කිරීම සඳහා මගී ඉල්ලුමක් තිබේද යන්න පිළිබඳව සමීක්ෂණයකින් පසුව සිදු කරන බව දක්වා තිබූ නමුත් 2010 හා 2011 වර්ෂයේදී අවසරපත් 12 ක් එසේ සමීක්ෂණයක් සිදු කිරීමකින් තොරව නිකුත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

4.3 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරී 15 දෙනෙකු විසින් එක් මාසයකට පිළිවෙලින් දින 11 සිට 22 දක්වාත් දින15 සිට 21 දක්වා වූ දින ගණනක් සේවයේ නිරතව තිබුණෙන් එම කාර්යයන්හි නිරතව සිටි දින ගණන ප්‍රමාණවත් නොවීය.

4.4 හඳුනාගත් පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් සිදුකරනු ලැබේ.

(අ) සපුරාලිය යුතු කොන්දේසි සත්‍ය වශයෙන්ම ඉටුකර තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීමකින් තොරව ගැමි සැරිය වෙනුවෙන් බස්රථ 12 ක් සම්බන්ධයෙන් 2010 වර්ෂය තුල රු.5,640,977 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණු අතර ආයතනය විසින් මේ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමේදී, මෙම මුදල වංචා කර ඇති බව තහවුරු වී තිබුණි.

(ආ) මාර්ග 03 ක් සඳහා මගී සේවා අවසරපත් 04 ක් වෙනුවෙන් මිල ගණන් කැඳවීම් සිදු කර තිබුණු අතර ඉහළම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ටෙන්ඩර්කරු වෙත බලපෑම් පැවතීමේ හේතුවෙන් අවසරපත් ලබා ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කළ බව කොමිෂන් සභාව දන්වා තිබුණි. පසුව දෙවන ඉහළ මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ටෙන්ඩර්කරු වෙත ටෙන්ඩරය පිළිගැන්වීම වෙනුවට

ටෙන්ඩරය අවලංගු කර තැන්පතු හා අයදුම්පත් ගාස්තු ලෙස ලබාගත් එකතුව රු.60,000 ක මුළු මුදල අයදුම්කරුවන් වෙත ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත් එම ටෙන්ඩරය වෙනුවෙන් රු.72,912 ක මුදලක් පුවත්පත් දැන්වීම් සඳහා ද වැයකර තිබුණි.

4.5 ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය හා පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා වූ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අනුව කොමිෂන් සභාව ඒකාබද්ධ කාලසටහන් පිළියෙළ කර තිබුණද ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පැවති බාධක හා සීමාවන් නිරාකරණය කර ගැනීමට අපොහොසත් වී තිබුණෙන් අවශ්‍යතා මත ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම, ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම, නීතිමය හා කළමණාකරණ ශක්තිය වැඩිදියුණු කිරීම යන අරමුණු ලඟා කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ආ) උතුරු හා දකුණු ප්‍රදේශවල බස්රථ සඳහා ජීපීඑස් උපකරණ ස්ථාපිත කිරීමේදී ප්‍රමාදයක් සිදුවී තිබුණු අතර ප්‍රගතියේ ප්‍රතිශතයන් පිළිවෙලින් 14%ක් හා 62%ක් වී තිබුණි. විමර්ශන කටයුතු සඳහා පාලන මැදිරියේ අධීක්ෂණ කටයුතු ආරම්භකර නොතිබීම හේතුවෙන් එම උපකරණ ස්ථාපිත කිරීමේ අරමුණු ලඟා කර ගැනීමේ ප්‍රමාදයක් ඇතිවී තිබුණි. එසේම නියමු ව්‍යාපෘතිය යටතේ එම උපකරණ නොමිලේ සපයා දීම සිදුකළ යුතු වුවද උපකරණ 20 ක් මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් කොමිෂන් සභාව රු. 600,000 ක මුදලක් ද භාවිතා කරන ලද සිම් කාඩ් පත් 20 ක් වෙනුවෙන් රු.94,168 ක මුදලක් ද ගෙවා තිබුණි.

4.6 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් සම්පත්

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී /12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.3.9 ඡේදය ප්‍රකාරව රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සතු සම්පත් අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතනයන්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා නොගතයුතු වුවත් කොමිෂන් සභාව ඊට පටහැනි ලෙස කටයුතු කර තිබුණු අවස්ථා පහත දැක්වේ.

(අ) පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් 2010 වර්ෂයේදී හා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එකතුව රු. 2,059,866 ක මුදලක් වැයකර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුලදී මෙම මුදල් ප්‍රතිපූර්ණය නොකිරීම නිසා 2011 වර්ෂයේ ගිණුම්වලින් ලියා හැර තිබුණි.

(ආ) රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් වැයකළ යුතු එහෙත් කොමිෂන් සභාව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුල වැයකර තිබුණු රු.517,925 ක් වූ වියදම් කොමිෂන් සභාවේ වැය යටතේ ගිණුම් ගත කර තිබුණි.

(ඇ) පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් කොමිෂන් සභාව විසින් පුවත්පත් දැන්වීම් 05 ක් පළකර තිබුණ බව නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ අතර එකතුව රු. 836,150 ක මුදලක් ඒ වෙනුවෙන් වැය කර තිබුණි.

(ඈ) ප්‍රවාහන ආමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් වැයකරනු ලැබූ, 2010 වර්ෂයේ මුල්‍ය ප්‍රකාශනවල ලැබිය යුතු ලෙස දක්වා තිබුණු රු.1,260,497 ක් සම්බන්ධයෙන් අදාල අමාත්‍යාංශය දැනුවත් කළ ද ප්‍රතිපූර්ණය කරගැනීමට නොහැකිවීම නිසා 2011 වර්ෂයේ ගිණුම්වලින් ලියාහැර තිබුණි.

(ඉ) 2011 නොවැම්බර් 28 දින සම්බන්ධීකරණ තනතුරක පත්වීම් ලද නිලධාරියකු එදින සිට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත මුදාහැර තිබුණු අතර දෙසැම්බර් මාසයේ වැටුප ලෙස රු.13,500 ක් කොමිෂන් සභාව විසින් ගෙවා තිබුණි.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය හා තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය පහත පරිදි විය.

	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු	අතිරික්තය
විධායක	20	14	(6)	-
විධායක නොවන	143	113	(32)	2
වෙනත්	27	22	(5)	-
	190	149	(43)	2

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණය සිදු කරනු ලැබේ.

අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයට ඇතුලත් නොවූ තනතුරු 02 ක් වෙනුවෙන් නිලධාරීන් 08 දෙනෙකු සමාලෝචිත වර්ෂය තුල බඳවාගෙන තිබුණු අතර අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය හා සැසඳීමේ දී නිලධාරීන් 43 දෙනෙකුගේ පුරප්පාඩු හා නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුගේ අතිරික්ත පැවතිණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහ පාලනය

5.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරනු ලැබූ සංයුක්ත සැලැස්ම හා ක්‍රියාකාර සැලැස්ම ගිණුම් වර්ෂය ආරම්භ වීමට දින 15 කට පෙර රේඛීය අමාත්‍යාංශය, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව හා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළයුතු වුවද 2011 වර්ෂයට අදාල එම සැලසුම් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණේ 2011 ජූලි 28 දිනදීය.

(ආ) ආයතනයේ වර්තමාන සම්පත් ද පෙර වර්ෂ තුනක මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලවල සමාලෝචනයක් ද එක් එක් වර්ෂය සඳහා අපේක්ෂිත කාර්යසාධන ඉලක්කයන් ද කාර්යසාධන නිර්නායකයන්ද සංයුක්ත සැලැස්මෙහි ඇතුලත් වී නොතිබුණි.

5.2 ක්‍රියාකාර සැලැස්ම

පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2011 වර්ෂය සඳහා ක්‍රියාකාර සැලැස්මක් පිළියෙල කර තිබුණ ද එහි සඳහන් කාලපරිච්ඡේදය තුල ලභා කර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු හා ඉලක්කයන් පැහැදිලිව හඳුනාගෙන සකස් කළ ක්‍රියාකාර සැලැස්මක් නොවූ බැවින් අවශ්‍යතාවය මත එක් එක් අංශ විසින් පිළියෙල කරනු ලබන ප්‍රගති වාර්තා සමග සැසඳීමක් කර 2011 වර්ෂය සඳහා වූ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් ඇගයීමක් සිදු කිරීමට නොහැකි විය.

(ආ) 2011 වර්ෂය තුල නිකුත් කිරීමට අපේක්ෂිත නව මගී සේවා අවසරපත්‍ර සංඛ්‍යාව කොතෙක්ද යන්න හා නව මාර්ගයන් මොනවාද යන්න සැලසුම් කිරීමක් හෝ 2011 වර්ෂය සඳහා වූ ක්‍රියාකාර සැලැස්මෙහි ඇතුලත් කිරීමක් හෝ කර නොතිබුණි.

5.3 අභ්‍යන්තර විගණනය

අභ්‍යන්තර විගණන අංශයක් ක්‍රියාත්මක වුවද අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කරවා ගැනීමක් සිදුකර නොතිබුණු හෙයින් අභ්‍යන්තර විගණන ඒකකයේ කාර්යයන් නිසි පරිදි පවත්වා ගෙන යාමට නොහැකි වී තිබුණි.

44

5.4 විගණන කමිටු

2011 වර්ෂය තුල විගණනය කමිටු 12 ක් මාසිකව පවත්වා තිබුණද විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිතයකු නිරීක්ෂකයකු ලෙස කැඳවා තිබුණේ එක් රැස්වීමකට පමණි.

5.5 අයවැය පාලනය

අයවැයගත හා තත්‍ය සංඛ්‍යා අතර 11% සිට 1118% ක් දක්වා වූ පරාසයක් තුල විචලනයන් වූයෙන් අයවැය ලේඛනය ඵලදායි කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන සම්බන්ධ අඩුපාඩු සභාපතිවරයා වෙත වරින්වර දැනුම් දෙන ලදි. පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

(අ) විමර්ශන අංශය හා ජංගම පරීක්ෂණ අංශය

(ආ) අත්තිකාරම් ලබාගැනීම හා නිරවුල් කිරීම

(ඇ) කුලී පදනම මත වාහන ලබා ගැනීම

(ඈ) ගමනාන්ත පුවරු ස්ටිකර් මුද්‍රණය කිරීම

(ඉ) නව මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම

(ඊ) ගිණුම්කරණය

(උ) අභ්‍යන්තර විගණනය

(ඌ) අයවැය පාලනය

(එ) උපාය මාර්ග සැලසුම්කරණය

(ඒ) ඒකාබද්ධ කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම

එච්.ඒ.එස්.සමරවීර

විගණකාධිපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2011 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව සඳහා පිළිතුරු

2.2.1 උසස් ගිණුම්කරණ පරිචයන්

(අ)

(i)(ii)(iii)

2011 ගිණුම් ප්‍රකාශන වල ඇතුලත් මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය පිළිබඳ විගණනයේ නිරීක්ෂණයන්ට අනුව, එම මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කිරීමේ දෝෂ නිවැරදි කර ගැනීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ආ) 2012 වර්ෂය සඳහා ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී, පසුගිය වර්ෂ වලට අදාලව විලම්භිත ආදායම ගැලපීමේදී, විලම්භිත ආදායම් හා විලම්භිත ආදායම් වෙන් කිරීම් ගිණුම් වල සිදුවූ වැරදි නිවැරදි කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි ව්‍යාපෘති දෙකක් යටතේ මිලදී ගන්නා ලද වත්කම් ප්‍රාග්ධනිත කිරීමේදී එකතුව වැඩියෙන් ගිණුම්ගතවීම හඳුනාගන්නා ලද අතර 2012 වර්ෂයේ ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කර ඇත.

(ආ) 2012 වර්ෂයේ ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කර ඇත.

(ඇ) 2012 වර්ෂයේ ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කර ඇත.

(ඈ) විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි පාසැල් ළමුන්ට පාපැදි බෙදාදීමේ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් 2010 වර්ෂයේ රජයේ ඇස්තමේන්තුවෙන් රු.5,000,000 ක් ප්‍රතිපාදනය කර තිබූ අතර අදාල ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම එම වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදී. ව්‍යාපෘති වියදමෙන් කොටසක් එම වර්ෂයේදී සිදුකරන ලද අතර ඉතිරි ප්‍රමාණය උපචිත වියදම් ලෙස වෙන්කර 2011 වර්ෂයේදී වියදම් දැරීම සිදුකර ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපෘති වැඩි ප්‍රමාණයක් එක් වර්ෂයකින් අවසන් වන ව්‍යාපෘති නොව අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ව්‍යාපෘතීන් වේ. එම ව්‍යාපෘතීන්ට සම්බන්ධව එසේ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන වැඩ හෝ සේවා වර්ෂය අවසාන වූ වහාම නතර කල නොහැකි අතර ඊළඟ වසරේ අය වැය ප්‍රතිපාදන සඳහා අනුමැතිය ලබා ගන්නා තෙක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදුවේ. සිටි ලයිනර් ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් හා සිසු සැරිය ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් එම ව්‍යාපෘති සඳහා වූ අයවැය සීමාව ඉක්මවන වියදම් ඊළඟ වසරේ ව්‍යාපෘති වියදම් වලට හර කර ඇත්තේ එබැවිනි.

විමසුමේ සඳහන් පරිදි බැස්ටියන් මාවත මගී පර්යන්තයේ 2011 ජනවාරි මාසයේ විදුලි බිල්පත වෙනුවෙන් කරන ලද ගෙවීම බැස්ටියන් මාවත වැසිකිලි පද්ධතියේ විදුලි පරිභෝජනය වෙනුවෙන් විමසුමේ සඳහන් පුද්ගලික ආයතනය විසින් ගෙවිය යුතු වියදමක් වන අතර එය ව්‍යාපෘති වියදමක් ලෙස සටහන් වී ඇතිතේ අතපසුවීමකිනි. පසුව මෙම වරද හඳුනාගෙන එම ආයතනයෙන් මුදල් අයකර ගන්නා ලද අතර ව්‍යාපෘති වියදම් ගිණුම් තැබීම නිවැරදි කරගන්නා ලදී.

ඒ අනුව විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි ව්‍යාපෘති වියදම අඩුවෙන් සටහන් කිරීමක් සිදුවී නොමැත.

බස් කර්මාන්ත ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ දරණ ලද වියදම අඩුවෙන් සටහන් වීම 2012 ගිණුම් සකස් කිරීමේදී නිවැරදි කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඉ) 2011 වර්ෂය සඳහා වෙන් කරන ලද උපචිත වියදම් 2012 වර්ෂය තුලදී දැරීමට නියමිතය.

(ඊ) බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තය සඳහා බඳවා ගන්නා ලද නිළධාරීන් වෙත ගෙවනු ලැබූ වැටුප් හා දීමනා එම උපදේශකවරුන් හා සම්බන්ධීකාරකවරුන් යොදවා ඇති ව්‍යාපෘතීන් යටතේ ගිණුම්ගත කර ඇත.

(උ) 2012 වර්ෂයේ ගිණුම් පිළියෙල කිරීමේදී නිවැරදි කර ඇත.

2.2.3 නොසැසඳුනු පාලන ගිණුම්

2012 ගිණුම් සකස් කිරීමේදී ලැබිය යුතු ස්ථාවර තැන්පතු පොලී ගිණුම නිවැරදි කර ඇත.

ගලපන ලද සමුච්චිත ක්ෂය වෙන් කිරීම් සම්බන්ධයෙන් විමසුමේ සඳහන් ගිණුම් ශේෂ නිවැරදි වන අතර ඊට අදාල උප වාර්තා නිවැරදි කර කර ඇත.

2.2.4 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

(අ) වර්ෂය තුල අපහරණය කරන ලද වත්කම් වලට අදාල ලේඛණ මේ වන විට විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

(ආ) ගරු පුද්ගලික බස් රථ ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ සහභාගීත්වයෙන් පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරී හා අනෙකුත් බස් නැවතුම්පොළ නිරීක්ෂණය කිරීම සිදු වූ අතර(2011 මැයි), ඒ සඳහා යොදා ගත් වාහන සඳහා රු: 350,551.00 ක් දරන ලදී. මේ සඳහා ගරු අමාත්‍යතුමා සමඟ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ නිළධාරීන් සහභාගී විය.

(ඇ) බැස්ටියන් මාවත බස් නැවතුම්පලේ නිරත පරික්ෂණ නිළධාරින්ගේ ජංගම පරික්ෂණ වාර්තා විමර්ශණ ඒකකය වෙත යොමු කර ඇති අතර, එම ලේඛණ විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරමි.

2.2.5 නීති රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

(අ) 2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන පනතින් සංශෝධිත 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ අංක 18 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව මගී බස්රථයක් අන්තර් පලාත්

මාර්ගයක ධාවනය කෙරේනම් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ලබාගත් මගී සේවා අවසරපත්‍රයක් තිබිය යුතුය.

ඒ අනුව එකී පනතේ 40 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව මෙම පනතේ කරුණු උල්ලංඝණය වේනම් මෙම පනත යටතේ වරදකට වරදකරු වන අතර, මහේස්ත්‍රාත්වරයකු ඉදිරියේ පවත්වනු ලබන ලඝු නඩු විභාගයකින් පසු වරදකරු කරනු ලැබූ විට, රු10,000/= ක් නොඉක්මවන දඩ මුදලකට හෝ අවුරුදු දහයකට නොඉක්මවන කාලයක් සඳහා බන්ධනාගාරගත කිරිමට යටත් කල හැකිය.

මෙලෙස දඬුවම් පිළිබඳව ප්‍රතිපාදන තිබුනද මහේස්ත්‍රාත්වරු විසින් මෙම පනතේ කරුණු උල්ලංඝණය වේනම් බොහෝ විට රු.10,000 ට අඩු දඩ මුදල පමණක් නියම කරනු ලැබේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථාපිත කර ඇති ජංගම පරීක්ෂණ අංශය මගින් 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ අංක 39 වගන්තිය යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව මගී ප්‍රවාහන බලපත්‍ර වෙනුවෙන් පනවනු ලබන කොන්දේසි අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහනයේ පුද්ගලයන් රැගෙනයාම වෙනුවෙන් එකි බලපවත්නා කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම පිළිබඳව ජංගම පරීක්ෂණ නිළධාරීන් පරීක්ෂණ කටයුතු කරනු ලැබේ.

මෙම කරුණු හේතු කොට ගෙන 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරිම දැනට සිදුකරමින් පවතින අතර එකි සංශෝධිත පනත මගින් බලපත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කරන බස්රථ දිගින් දිගටම ධාවනය වැලැක්විම සඳහා විධිවිධාන එයට ඇතුලත් කිරිමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

(ආ) (I) මු.රෙ. 371(2)(ආ)

(i) මෙම අත්තිකාරම් ලබාගෙන ඇත්තේ ජංගම පරීක්ෂණ කටයුතු, ව්‍යාපෘති කටයුතු හා දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශණ කටයුතු සඳහාය. ජංගම පරීක්ෂණ නිළධාරීන් දිගින් දිගටම ජංගම පරීක්ෂණ කටයුතු වල නිරතවන බැවින්ද ව්‍යාපෘති සඳහා අත්තිකාරම් ලබා ගන්නා නිළධාරීන් කොළඹින් බැහැර ප්‍රදේශ වල රාජකාරි කටයුතු කරන බැවින්ද අත්තිකාරම් පියවීම ප්‍රමාද වී ඇත. දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශණය සඳහා ලබාගෙන ඇති අත්තිකාරම් පියවා ඇත්තේ ප්‍රදර්ශණය අවසන් වීමෙන් පසු බැවින් ඒවා පියවීමද ප්‍රමාද වී ඇත. ඉදිරියේදී අත්තිකාරම් නියමිත දින ගණන ඇතුලත පියවා ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ii) මෙම අත්තිකාරම් ලබා ගනු ලබන්නේ වියදම් ඇස්තමේන්තුවක් පදනම් කරගෙන වන අතර සත්‍ය වශයෙන් වැය වන වියදම හා ඇස්තමේන්තුව අතර ඇතැම් අවස්ථා වල වෙනස්කම් පවතී.

(iii) මෙම අත්තිකාරම අවශ්‍ය නොවන බව ගිණුම් අංශයට දැන්වීමෙන් පසු සරප් විසින් බැංකුගත කර ඇත.

(II) මු.රෙ. 757(2)(අ)

සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තාවේ පිටපතක් මේ වන විට විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

(ඇ) රාජ්‍ය පරිපාලන හා ස්වදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ආයතන අධ්‍යක්ෂ විසින් ශ්‍රී ජිනරතන වෘත්තීය පුහුණු ආයතනය මගින් පවත්වනු ලබන ඉංග්‍රීසි ඩිප්ලෝමා පාඨමාලා සහතිකය රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 29/9 විධිවිධාන යටතේ භාෂා ප්‍රවීනතා දීමනාව අදාළ කර ගත නොහැකි බව 2012-09-19 දින දරණ ලිපියෙන් මා වෙත දන්වා ඇත.

ඒ අනුව මේ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු යොදා ඇත.

(ඈ) ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුකූලව කාර්යසාධන වාර්තා රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙත මාසිකව යොමුකරනු ලබන අතර ඒ ඒ මාසවලට අදාලව ව්‍යාපෘතිවල සමුච්ඡිත ප්‍රගතියද එහි සඳහන් කරනු ලැබේ. 2011 වර්ෂයේදී ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව කාර්යසාධන වාර්තා කාර්තුමය වශයෙන්ද සකස්කොට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා වෙත යොමුකර ඇත. (අවශ්‍ය වුවහොත් ඉදිරිපත් කළ හැක) නමුත් කාර්තුමය වාර්තා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙත යැවීම මගහැරී ඇත. කෙසේ වුවද රේඛීය අමාත්‍යාංශයට මෙන්ම රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙතද මෙම කාර්තුමය කාර්යසාධන වාර්තා ඉදිරියේදී යොමුකිරිමට කිරීමට සටහන් කර ගතිමි.

(ඉ) මාසික කුලිය රු:40,000.00 කට නියමිත වුවද ආයතනය කුලියට ගෙන තිබූ HL – 3945 අංක දරන වාහනයට ඊට වැඩි මුදල් ගෙවා ඇත. ඒකා බද්ධ කාල සටහන් ,දැයට කිරුළ,කෙටි විවේකාගාර හා අනෙකුත් ව්‍යාපෘති කඩිනමින් ඉටු කල යුතු බැවින් හා ආයතනයේ වාහන හිඟ බැවින් එම වාහනයට වැඩිපුර ගෙවා අවශ්‍යතාවයන් ඉටු කර ගන්නා ලදී.

(ඊ) වාහන කුලියට ගැනීම සඳහා වාහන හිමිකරුවන් අතර ගිවිසුම් ගත වීමට බලාපොරොත්තු වුවද එක් වසරකදී නිශ්චිත මිල ගණන් වලට වාහන සැපයීමට වාහන හිමිකරුවන් කැමැත්තක් නොදක්වයි.එබැවින් හදිසි අවශ්‍යතාවය මත ගිවිසුමකින් තොරව වාහන කුලියට සපයා ගෙන ඇත.

(උ) (I) කුලී පදනම මත වාහන ලබා ගැනීමට වාහන සැපයුම් කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවක් පිළියෙල කිරීමට අපේක්ෂා කල ද ප්‍රායෝගික වශයෙන් ඔවුන් ඒ සඳහා එකඟතාවයක් නොදක්වයි.

(II) 2011 වසරේ ගමනාන්ත පුවරු මුද්‍රණය කිරීමේ ටෙන්ඩරයට අනුව ස්ටිකර් 2400 ක් එකක් රු 325 බැගින් මුද්‍රණය කිරීම සඳහා ෆොටෝ හවුස් ඉන්ඩිසයින් ආයතනය වෙත 2011 / 09 /07 දින භාර දී තිබුණි. මෙම ස්ටිකර් 2400 න් 1600 ක් මුද්‍රණය කර ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව වෙත සපයා ඇත. මෙම ආයතනය ස්ටිකර් 800 ක් සපයා නොමැත. එමනිසා අදාල සැපයුම්කරුගේ කාර්ය සාධන සුරක්ෂිතයෙන් රු 26,000 ක මුදලක් රඳවා ගැනීමට කටයුතු කර ඇති බව දන්වමි.

මෙම ටෙන්ඩරයේදී රු 78,000 ක කාර්ය සාධන සුරක්ෂිතයක් ෆොටෝ හවුස් ඉන්ඩිසයින් ආයතනයෙන් ලබාගත යුතුව තිබුණත් ලබා ගෙන ඇත්තේ රු 45,000 ක කාර්ය සාධන

සුරක්ෂිතයක්වේ. එබැවින් ඉදිරි කොන්ත්‍රාත්වලදී භාණ්ඩ සඳහා 10 % ක කාර්ය සාධන සුරක්ෂිතයක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන බව කරුණාවෙන් දන්වමි.

(III) ගමනාන්ත පුවරු මුද්‍රණය කිරීමේ ටෙන්ඩරයට අදාලව අඩුම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කල ෆොටෝ හවුස් ඉන්ඩිසයින් ආයතනය වෙත ලබාදුන් ඇණවුමේ පරිදි ස්ටිකර් 2400 ක් මුද්‍රණය කල යුතුවේ. නමුත් ස්ටිකර් 1600 ක් මුද්‍රණය කොට සපයා ඇත. එහිදි සපයා නොතිබූ ස්ටිකර් 800 ක් වෙනුවෙන් කාර්ය සාධන සුරක්ෂිතයෙන් රු 26000 ක් ද රඳවා ගෙන ඇත.

මෙම සැපයුම්කරු ද ඇතුලත්ව කොන්ත්‍රාත් පැහැර හරින කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ / සැපයුම්කරුවන් පිළිබඳ දත්ත මුලාශ්‍රයක් පවත්වාගෙනයාමට කටයුතු කරන බව කාරුණිකව දන්වමි

(ඌ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට අදාල වන සියළු ක්‍රියාකාරකම් ඍජුවම පොදු ජනතාවට සම්බන්ධ වන බැවින් ආයතනය මගින් කරනු ලබන ක්‍රියාකාරකම් පිලිබඳව සියළු පොදු කටයුතු පුවත්පත් මගින් ප්‍රසිද්ධ කල යුතුව ඇත. දැන්වීම් පල කල යුතු නිශ්චිත දැ පිළිබඳව තීරණය වීම ක්ෂණිකව සිදුවන බැවින් හා භාෂා තුනෙන්ම පල කල යුතු බැවින් ආයතනය මගින් මෙම පුවත්පත් දැන්වීම් ඍජුවම පළකිරීමට ක්‍රියාකිරීමේදී විවිධ අපහසුතාවයන් ඇතිවේ.

නියෝජිත ආයතනයක් මගින් පුවත්පත් දැන්වීම් ලබා දීමේදී මෙම ගැටළුව නිරාකරණය වන අතර එවැනි සමාගමක් හරහා දැන්වීම් පල කිරීම තුලින් ගෙවීම් කටයුතු සිදු කිරීමේදී ආයතනය මගින් ඍජුව පුවත් පත් දැන්වීම් ලබා දීමේදී දෙනු ලබන මුදලට වඩා අඩු මුදලක් ගෙවීමට සිදුවේ.

එබැවින් මෙලෙස ක්‍රියා කිරීම ආයතනයට වාසිදායක වන බැවින් හා කලට වේලාවට දැන්වීම් පළකරගත හැකි බැවින් එලෙස ක්‍රියා කර ඇත.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 අරමුණුවලට පටහැනි වියදම්

(අ) මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ ඉටු කර ගැනිමේ වියදමට වඩා වෙනත් වියදම් සඳහා වැය කර තිබූ මුදල වැඩි බව සඳහන් කර තිබුනද 2011 වර්ෂයේ ලෙජර් ගිණුමේ වෙනත් වියදම් ශීර්ෂය යටතේ ඇති දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශණය, පාපැදි ව්‍යාපෘතිය, විශේෂ සේවා යන ශීර්ෂ සමාජ සහනාධාර ව්‍යාපෘතිය යටතේ සහනාධාර මුදල් ගෙවීම් කරන විශේෂ ව්‍යාපෘතින් වේ.

(ආ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි ව්‍යාපෘති වලට අදාලව හඳුනා ගන්නා ලද පුනරාවර්තන වියදම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී රජයේ ඇස්තමේන්තුවේ සඳහන් ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති වලට සමානුපාතිකව බෙදා ගිණුම් ගත කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

(ඇ) ගරු පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යතුමා සහ පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති විසින් කරන ලද සාකච්ඡාවේදී ගත් තීරණය මත රටේ එවකට පැවති කාලීන අවශ්‍යතාවයක් සේ සලකා රු:248,889.00 ක මුදලක් දරා ඇත (2011 මැයි).

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

(අ) 2009 වර්ෂයේ සිට 2011 දෙසැම්බර් මස දක්වා සිටි ලයිනර් කෝච් සේවාව සඳහා වැය කරන ලද රු. 36,594,963.00 ක් වූ මුදල හා සාපේක්ෂව බලන විට මෙකී සේවාවෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුවී නැති බව පැහැදිලි වූ නිසා සිටි ලයිනර් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය 2012 අප්‍රේල් මස 30 දිනෙන් අවසාන කරන ලදී.

(ආ) අවසරපත්‍ර 12 ක් සඳහා මගී සේවා අවසරපත්‍ර ලබාදීමේදි මාර්ග සමීක්ෂණ කණ්ඩායම් හරහා පරීක්ෂා නොකළද, මෙම මාර්ග සඳහා බස්රථ නොමැති වීම හේතුවෙන් මගීන්ට බස්රථ කිහිපයකින් ගමනාන්තයට ළඟාවීමට සිදුව ඇති බවට දෝෂාරෝපණ එල්ල විය. ඊට අමතරව බස්රථ යෙදවීම සඳහා අවසරය ලබාදෙන පුද්ගල ඉල්ලීම්ද ඉදිරිපත් විය. තවද, බස්රථ යෙදවීම සඳහා පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිවලින් නිර්දේශ විමසා ඇති අතර, අදාල නිර්දේශයන්ට අනුව මගී සේවා අවසරපත්‍ර ලබාදීම සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවන ලදී.

4.3 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

(අ) 18 (1) කොමිෂන් සභා විසින් හෝ ඒ වෙනුවෙන් බලය පවරනු ලබන තැනැත්තකු විසින් නිකුත් කරන ලද සහ තත්කාලයේ බලපවත්නා මගී සේවා අවසර පත්‍රයක අධිකාරය යටතේ හැර ගාස්තුවක් හෝ ත්‍යාගයක් හෝ වෙන් වශයෙන් වූ ගාස්තුවක් සඳහා මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා කිසිම තැනැත්තකු විසින් බස් රථයක් පාවිච්චි නොකළ යුතුය.

(2) මේ වගන්තියේ කාර්ය සඳහා පළාත් දෙකක් හෝ ඊට වැඩි ගනණක් අතර මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා බස් රථ යෙදවීම සඳහා අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමේ බලය කොමිෂන් සභාව වෙත පවරනු ලබන්නේය."

ඒ අනුව වලංගු මගී අවසර පත්‍රයක් රහිතව මගීන් ගෙනයාම සඳහා අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි බස් රථ ධාවනය කිරීම පනතේ 40 වගන්තිය යටතේ වරදකි. පනතේ විධි විධාන කිසිවක් උල්ලංඝනය කරමින් ක්‍රියාකරන සෑම තැනැත්තකුම මේ පනත යටතේ වරදකට වරදකරු වන අතර මහේස්ත්‍රාත්වරයකු ඉදිරියේ පවත්වනු ලබන ලඝු නඩු විභාගයකින් පසු වරදකරු කරනු ලැබූ විට පනතේ 40 (ඉ) වගන්තිය යටතේ දැක්වෙන දඩුවම් වලට යටත්විය යුතුය.

මේ අනුව, වලංගු මගී සේවා අවසර පත්‍ර නොමැති බස් රථ සම්බන්ධයෙන් නීතිමය කටයුතු කිරීමට අදාළ ප්‍රතිපාදන පනතේ ඉහත සඳහන් වගන්ති වල ඇතුලත් බව දන්වා සිටිමි.

(ආ) පරික්ෂණ නිළධාරින් පරික්ෂණ කටයුතු කිරිමේදි ඔවුන් විසින් භාරයට ගනු ලබන ලේඛණ/බලපත්‍ර වැඩිදුර විමර්ශණ කටයුතු සඳහා විමර්ශණයන්ට කාර්යාලයට යොමු කිරිමට කාර්යාලයට කැඳවිය යුතු

වේ.තවද පරික්ෂණ කටයුතු සඳහා භාවිතා කරනු ලබන වාහන අළුත්වැඩියා කටයුතුවලට යොමු කිරිමේදි හා එම වාහන වෙනත් අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයන් වෙනුවෙන් යෙදවිමේදි පරික්ෂණ නිළධාරින් පරික්ෂණ කටයුතුවල නිරත කරලිමට අවස්ථාව නොලැබේ. එමෙන්ම බස්රථ වර්ජනයන් සිදු වන අවස්ථාවන්හිද පරික්ෂණ නිළධාරින් පරික්ෂණ කටයුතුවල නිරත කරලිමට අවස්ථාව නොලැබේ. මෙම කරුණු හේතුවෙන් පරික්ෂණ කණ්ඩායමක් දෛනිකව රාජකාරි නිරත කරලිමට අවස්ථාව නොලබනු ඇත.

එමෙන්ම ජංගම පරික්ෂණ නිළධාරින්ගේ සංඛ්‍යාව වැඩි කිරිමට කටයුතු පිණිස ඒ සඳහා අවශ්‍ය බඳවා ගැනිම වෙනුවෙන් පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත දැනුම් දී තිබේ.

4.4 හඳුනාගත් පාඩු

(අ) ගැමි සැරිය ග්‍රාමීය සේවා අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා අදාල ග්‍රාමයේ ග්‍රාමීය කමිටුවක් පිහිටුවනු ලබයි. ප්‍රදේශයේ ජීවත්වන පුද්ගලයන් හා බස් රථය අධීක්ෂණය කිරීමට පහසු මාර්ග ආසන්නයේ ජීවත් වන පුද්ලයන්ගෙන් මෙම කමිටු සමන්විත වේ. අදාළ බස් රථය නිසි අන්දමින් ධාවනය වූ බවට ග්‍රාමිය කමිටුව සහතික කිරීමෙන් අනතුරුව පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය නිර්දේශ කර නියමිත අන්දමින් ඉදිරිපත් කරන ලොග් පත්‍රිකා සඳහා ගෙවීම් සිදු කර ඇත. මෙම සේවා දිනපතා ගමන්වාරයෙන් ගමන්වාරයට අධීන්ෂණය කිරීමේ හැකියාවක් ජංගම පරීක්ෂණ නිළධාරීන්ට නොමැති අතර එම වගකීම ග්‍රාමිය කමිටුවට හා පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරියට පවරා ඇත.

ප්‍රමාණවත් අධීක්ෂණ නිළධාරීන් නොමැතිවීම හා වාහන සපයාගැනීමේ දුෂ්කරතා වැනි ගැටළු හේතුවෙන් අදාල සේවා දිගින් දිගට පරීක්ෂා කිරීමේ ගැටළුවක් පැන නැගුන අතර ඒ හේතුවෙන් සේවා අධීක්ෂණය කිරීමේදී යම් යම් ගැටළුකාරී තත්වයන් ඇතිවී තිබුණි. මේ වන විට ගැමි සැරිය බස් රථ බොහෝමයක ජී.පී.ඒ. යන්ත්‍ර සවි කර ඒ මගින් ලබා ගන්නා තොරතුරු මත ගැමි සැරිය බස් සේවා අධීක්ෂණයට කටයුතු කර ඇත.

ඒ අනුව නිවැරදිව සම්පූර්ණ කරන ලද ලොග් පත්‍රිකා වෙනුවෙන් ගෙවීම් කර ඇති අතර එම සේවා සම්බන්ධයෙන් පැමිණිල්ලක් ලැබුනහොත් හා ජංගම පරීක්ෂණ වාර්තා අනුව බස් රථ ධාවනය නොවන බවට පැමිණිලි ලැබුනහොත් අදල සේවාව වෙනුවෙන් ගෙවීම් කිරීම අත්හිටුවීමට කටයුතු කර ඇත. එනිසා ආයතනයට පාඩුවක් සිදුවූ බව සඳහන් කළ නොහැක.

(ආ) 2011.06.07 වන දින මගී සේවා අවසරපත්‍ර 04 ක් නිකුත් කිරීම සඳහා ටෙන්ඩර් අංක 14 යටතේ මාර්ග 03ක් සඳහා මිලගණන් කැඳවන ලදි. ඉදිරිපත් වූ මිල ගණන්වලට අනුව ඉහල මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ටෙන්ඩර්කරු වෙත ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට කටයුතු සුදානම් කළද දෙවන ඉහල මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ පුද්ගලයාගෙන් පළමු මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ පුද්ගලයාට සිදුවූවායැයි දන්වා සිටින ලද තර්ජනයක් හේතුවෙන් ගැටුම්කාරි තත්ත්වයක් ඇති විය. එබැවින් තර්ජනයට බියවී පළමු හිමිකරු ටෙන්ඩරය ප්‍රතික්ෂේප කළ අතර, තර්ජනය කරන ලද පුද්ගලයා දෙවන ඉහල මිල ගණන් ඉදිරිපත් කරන ලද පුද්ගලයා බැවින්, ඔහුට ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කළ නොහැකි විය. මේ පිළිබඳව ජාතික

ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට කරුණු ඉදිරිපත් කළ අතර, එහිදි මෙම ටෙන්ඩරය අවලංගු කළ යුතු බවට තීරණය කරන ලදි.

4.5 ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමාදයන්

(අ) ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීමට හා ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඇති බාධක සහ සීමාවන් යටතේ වුවද 2011 වර්ෂය වන විට බස්රථ සේවා 240 ක් සඳහා කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. එය 2011 වර්ෂයේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කර තිබූ මුළු අන්තර් පළාත් සේවාවන් 406 හි ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගත්විට 59% ක් වේ.

(ආ) ජී.පී.එස් උපකරණ සවි කිරීමේ කටයුතු අදාල උපකරණ ස්ථාපිත කරන සමාගම් වලට වෙන වෙනම කොරිඩෝර් ලෙස සවි කිරීම් කටයුතු කරන ලෙස බස් රථ වෙන් කොට දී තිබුනු අතර උතුරු කොරිඩෝරය ලබා දී තිබූ ආයතනය සවි කිරීම් කටයුතු ආර්ම්භ කිරීමට මදක් ප්‍රමාද වූ බැවින් සහ ඔවුන් සවි කිරීම් කටයුතු ආරම්භ කරන විට, 2011 නොවැම්බර් මාසයේදී ඩීසල් මිල ඉහල යාම නිසා බස් හිමියන් විසින් බස් ගාස්තු සංශෝධනයක් ඉල්ලා සිටි අතර ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් එම බස් ගාස්තු සංශෝධනය ප්‍රතික්ශේප කරමින් බස්රථ හිමිකරුවන්ට දැරීමට සිදුවන අමතර වැයබර තාවකාලිකව නතර කරන ලෙස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට උපදෙස් දෙන ලදි. ඒ යටතේ GPS උපකරණ සවිකිරීම තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදි. මේ හේතුකොටගෙන මාස 3 පමන කාලයක් ද පසුව අභ්‍යන්තර තීරණයන් මත ද GPS සවිකිරීමේ කටයුතු තරමක් ප්‍රමාද විය, එ බැවින් අදාල සමාගමට ඔවුන්ගේ අපේක්ෂිත ඉලක්කයට යාමට අසීරු විය. එම නිසා උතුරු ප්‍රදේශයේ ජී.පී.එස් උපකරණ ස්ථාපිත කිරීමේ ප්‍රගතිය ඒ වන විට අඩු මට්ටමක පැවතුනද, උතුරු ප්‍රදේශය සඳහා අපේක්ෂිත ඉලක්කය මේ වනවිට සපුරා ඇත.

ජී. පී. එස්. තාක්ෂණය හරහා බස් රථ විමර්ශනය තුලින් ගුණාත්මක නියාමනයක් සිදු කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුන වූ අතර මෙම නියාමන කටයුතු ක්‍රමවත්ව සිදු කිරීම්ට පාලන මැදිරියක් ස්ථාපිත කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් මතු වූ හෙයින් එය ස්ථාපිත කිරීමේ කටයුතු අදාළ විගණිත දින වන විට ආරම්භ කර තිබුනද අවසන් වී තිබුනේ නැත.ඒ වන විට පාලන මැදිරියකින් තොරව යම් තාක් දුරට අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකල අතර නිසියාකාරයෙන් එය සිදු කිරීමට පාලන මැදිරිය මෙන්ම සර්වර් පරිගණක ස්ථාපිත කර නොතිබීම හේතුවෙන්ද,ප්‍රමානවත් කාර්ය මණ්ඩලයක් නොසිටි බැවින්ද,විගණිත දින වන විට අදාල අධීක්ෂණ කටයුතු නිසි පරිදි ආරම්භ කිරීමේ ප්‍රමාදතාවයක් තිබුණ නමුදු මේ වන විට අදාල පාලන මැදිරිය සහ සර්වර් පරිඝනක ස්ථාපිත කොට අදාළ අධීක්ෂණ කටයුතු සිටින කාර්ය මණ්ඩලය යම් තාක් දුරට යොදාගෙන ආරම්භ කර ඇත.

ඒ සඳහා පහත සඳහන් නිශ්චිත උදාහරන කිහිපයක් දැක්විය හැකිය.

- අපරික්ෂාකාරී ලෙස අධික වේගයෙන් ධාවනය කරන විට බස් රථය තුල අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාවක් නාද වන බැවින් ස්වයං වේග පාලනයකට ලක් වීම
- අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ ධාවනය පිලිබඳ ධාවන වාර්ථා පවත්වාගෙන යාම

- අපරික්ෂාකාරී ලෙස අධික වේගයෙන් ධාවනය කරන බස් රථ හඳුනාගත හැකි අතර එම බස් රථ වලට දුරකථන මාර්ගයෙන් අමතා අවවාද කිරීම සහ එම වාර්තා පවත්වාගෙන යාම
- ධාවන ගැටළු විසඳීම. උදා: දැරංගල-කොලඹ මාර්ගයේ ධාවනය සම්බන්ධව
- මගී පැමිණිලි සහ බස් රථ ධාවකයන්ගේ පැමිණිලි නිරාකරණය කිරීමට යොදා ගැනීම-

  උදා:තංගල්ල-මුලතිවු සහ නන්දිකඩාල් - කොළඹ බස් ධාවනය සම්බන්ධව

- සවිකර ඇති බස් රථ වලට අදාළව මගීන් විසින් තොරතුරු විමසීමක් සිදුකල විට තොරතුරු ලබා දීමට කටයුතු සිදු කිරීම.

  උදා: අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ ධාවනය පිලිබඳ තොරතුරු ලබා දීම.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ඉල්ලීමක් මත අදාළ ආයතන නියමු ව්‍යාපෘතිය සිදුකරන මාස කිහිපයේදී පමනක් එම උපකරණ නොමිලේ සපයා දීමට එකඟ විය. එම සමාගම් අතර අදාල සමාගම,

- අදාළ ක්ෂේත්‍රයේ ආරම්භක අදියරේ පවතින සමාගමක් හෙයින්ද,
- එම සමාගම 2010 දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයේදී GPS තාක්ෂණය බස්රථ වලට යොදා ගැනීමේ වැදගත්කම පිළිබඳ මගි ජනතාව දැනුවත් කිරීමට නොමිලේ බස්රථ කිහිපයකට GPS උපකරණ සවිකොට ප්‍රදර්ශන කුටියේදී එම තාක්ෂණයේ ක්‍රියාකාරිත්වය සහ වැදගත්කම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙනුවෙන් ප්‍රදර්ශනය පැවති දිනයන් තුල නොමිලේ ඉදිරිපත් කල හෙයින්ද
- අදාළ උපකරණ නිපදවීමට අවශ්‍ය කොටස් මෙරටට ගෙන්වා මෙහිදී අදාළ එකලස් කිරීම් සිදු කොට දේශීය වශයෙන් නිපැයුමක් කිරීම ඔවුන්ගේ අරමුණ වූ හෙයින් දේශීය නිෂ්පාදන දිරි ගැන්වීමක් වශයෙන්ද,
- ICTA ආයතනය මගින් එම ආයතනය හොඳ ආයතනයක් බවට නිර්දේශකල බැවින්ද
- එම උපකරණ අපගේ කාර්ය සඳහා විශේෂිත ලෙස නිෂ්පාදනය කළ බැවින්ද

ජාතික ගමනාගමන කොමින් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මගින් නියමු ව්‍යාපෘතිය තුල අනෙක් ආයතන නොමිලේ සවිකලද එම ආයතනයෙන් පමණක් අදාල උපකරණ මිලදී ගැනීමට අවසර දෙන ලදී.

නියමු ව්‍යාපෘතියෙන් අනතුරුව එම උපකරණ වල යම් යම් සුළු දෝෂ තිබුනද ඒවා එම ආයතනය ලවා නිවැරදි කරගන්නා ලදී.

නමුදු මේ වන විට ප්‍රධාන ගැටළුව වී ඇත්තේ එම ආයතනය අදාළ ක්ෂේත්‍රයෙන් ඉවත් වී තිබීමයි,එබැවින් එම උපකරණ ක්‍රියාකරවීම දැනට ජී පී එස් උපකරණ සපයන ආයතනයක් මගින් සිදු කිරීමට කටයුතු යොදමින් පවතී.

4.6 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් සම්පත්

(අ) විගණන විමසුමට අනුව පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් දරණ ලද වියදම් ප්‍රතිපූර්ණය කරන මෙන් අදාල අමාත්‍යාංශය දැනුවත් කර ඇති නමුත් 2011 වර්ෂය අවසාන වන තෙක් මෙම මුදල් ප්‍රතිපූර්ණය නොකරන ලදී.

එබැවින් 2012.02.28 දින පැවත්වූ විගණන හා කළමණාකරණ කමිටු රැස්වීමේ තීරණයන්ට අනුව මෙම ශේෂය 2011 වර්ෂයේ ගිණුම් වලින් ලියා හරින ලදී.

(ආ) විගණන විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි රු.517,925 වූ වියදම කොමිෂන් සභාව විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘති යටතේ වැය කර ඇති අතර, එම වියදම් ඒ එක් එක් ව්‍යාපෘතිය හා සෘජුව සම්බන්ධ වන වියදම් වේ.

(ඇ) නව අමාත්‍යාංශයක් වශයෙන් ස්ථාපිත කරන ලද පුද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංයේ විධිමත් කාර්යාලය ලබා ගන්නා තෙක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පරිශ්‍රයේ අමාත්‍යාංයේ කටයුතු පවත්වාගෙන ලදී.එම කාල වකවානුව තුල අමාත්‍යාංශ සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශය මගින් වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන නොලැබී තිබූ බැවින් රේඛීය අමාත්‍යාංශය මගින් වැය කල යුතු ඇතැම් දැන්වීම් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් පල කිරීමට සිදු විය. ඒ සඳහා වියදම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් දැරීමට සිදු විය.

(ඈ) විගණන විමසුමට අනුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් දරණ ලද වියදම් ප්‍රතිපූර්ණය කරන මෙන් අදාල අමාත්‍යාංශය දැනුවත් කර ඇති නමුත් 2011 වර්ෂය අවසාන වන තෙක් මෙම මුදල් ප්‍රතිපූර්ණය නොකරන ලදී.

එබැවින් 2012.02.28 දින පැවත්වූ විගණන හා කළමණාකරණ කමිටු රැස්වීමේ තීරණයන්ට අනුව මෙම ශේෂය 2011 වර්ෂයේ ගිණුම් වලින් ලියා හරින ලදී.

(ඉ) 2011-11-28 දින සිට වයි.කේ.එම්.නිශාන්ත අබේනායක මහතා බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ බස් ධාවන කටයුතු සම්බන්ධිකාරක ලෙස සේවයේ යොදවන ලදී.

පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යතුමාගේ උපදෙස් පරිදි වයි.කේ.එම් නිශාන්ත අබේනායක මහතා 2011-11-29 දින සිට අමාත්‍යාංශයේ සේවය සඳහා මුදා හැර ඇත.මොහු මෙම කාර්යාලයේ සේවය කරන අතර තුර බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලයේ රාජකාරී කටයුතු ද කරන ලද බව දන්වා සිටිමි.

මොහුගේ පත්වීම් 2011-11-28 දින සිට සය මසකට පමණක් ලබා දෙන ලදී. තවද දිනකට රු.750.00 බැගින් උපරිම වශයෙන් දින 20 ක් වූ බැවින් අර්ථ සාධක සඳහා 10% මුදලක් අඩු කල පසු රු.13,500.00 බැගින් දීමනාවක් මසකට ගෙවන ලදී.

වයි.කේ.එම්.නිශාන්ත අබේනායක මහතාගේ සය මසක කාලය 2012 මැයි මස 28 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ බව දන්වා සිටිමි.

4.7 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යාලයේ රාජකාරි කටයුතු කාර්යක්ෂමව සහ මගී අවශ්‍යතාවය අනුව කටයුතු කිරීම සඳහා දැනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් නොමැත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ බැස්ටියන් මාවත පර්යන්තයේ කාර්යාලය සඳහා කාර්ය මණ්ඩලයක් අනුමත කිරීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත. එම අනුමැතිය ලැබෙන තෙක් මෙම කාර්යාලයේ රාජකාරි කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටු කිරීම සඳහා බැස්ටියන් මාවත සම්බන්ධීකාරක ලෙස වැඩ පැවරුමක් මත මෙම නිළධාරීන් සේවයේ යොදවන ලදී.

බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලයේ උපදේශක වශයෙන් නිළධාරීන් තිදෙනෙකු කලින් සේවය කල අතර දැනට එම කාර්යාලයේ උපදේශක වරුන් ලෙස නිළධාරීන් සේවයේ යොදවා නොමැති බව දන්වා සිටිමි.

5. ගිණුම් කටයුතු භාවය සහ යහපාලනය

5.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

(අ) 2011 – 2015 සංයුක්ත සැලැස්ම (ක්‍රියාකාරී සැලැස්මද ඇතුලත්ව) සඳහා 2011.03.29 වන දින පැවැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී අනුමැතිය ලබාදී ඇති අතර එය අදාල ආයතන වෙත යොමුකිරීමට අනුමැතිය ලබාදි ඇත. ඒ අනුව එම වාර්තා අදාල ආයතන වන රේඛීය අමාත්‍යාංශය, විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව හා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතන වෙත යොමුකිරීමට කටයුතු කර ඇත. මෙම වාර්තා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ බවට ලිඛිත සාක්ෂි නොමැති බවට වාර්තා වී තිබූ බැවින් 2011.07.28 දිනැති ලිපිය මගින් විගණකාධිපති වෙත අදාල වාර්තා යැවීමට කටයුතු කර ඇත.

(ලිපියේ පිටපත මෙයට අමුණා ඇත)

එමෙන්ම 2012 – 2016 සඳහා සකස්කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම සඳහා 2011.12.01 දින පැවැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්විමේදි අනුමැතිය ලබාදී ඇති අතර එය **2011.12.09** දිනැති ලිපිය මගින් රේඛීය අමාත්‍යාංශය, විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව හා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතන වෙත යොමුකිරීමට කටයුතු කර ඇත.

(ආ) 2013 -2017 සංයුක්ත සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී කාර්යසාධන නිර්ණායකයන් හා පෙර වර්ෂ 03ක මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලවල සමාලෝචනයක්ද ඇතුලත්ව සකස් කිරිමට සටහන්කර ගතිමි.

(ඇ) ජාගකොස යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සමාජමය වශයෙන් වැදගත්වන ඇතැම් ව්‍යාපෘතිමය කාර්යයන් අඛණ්ඩව දීර්ග කාලයක් ක්‍රියාත්මක වන බැවින් එසේ සඳහන් කර ඇත. නමුත් මාසිකව සිදුකරනු ලබන ප්‍රගති සමාලෝචනවලදී අපේක්ෂිත කාර්යසාධන ඉලක්ක කරා ලඟාවීම් පිලිබඳව පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ මෙහෙයවීම යටතේ සාකච්ඡාවට භාජනය කෙරේ. කෙසේ වුවද අපේක්ෂිත කාර්යසාධන ඉලක්කයන් ඉදිරි වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ ඉලක්ක වශයෙන් සඳහන් කිරීමට සටහන් කර ගතිමි.

(ඈ) ඉහත (අ) (ආ) (ඇ) යටතේ පිළිතුරු සපයා ඇත.

5.2 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

(අ) අපේක්ෂිත කාර්යසාධන ඉලක්කයන් ඉදිරි වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළ ඉලක්ක වශයෙන් සඳහන් කිරීමට සටහන් කර ගතිමි.

(ආ) නිකුත් කිරීමට අපේක්ෂිත නව මගීසේවා අවසරපත්‍ර සංඛ්‍යාව කොතෙක්ද යන්න හා නව මාර්ගයන් මොනවාද යන්න තීරණය වන්නේ මගී ඉල්ලීම්, සමීක්ෂණ දත්ත හා නව මාර්ග ඉදිකිරීම් යන කරුණු පදනම් කරගෙනය. දැනට ඇති මාර්ග පද්ධතිය සඳහා ප්‍රමාණවත් පරිදි මාර්ග බලපත්‍ර ලබාදී ඇත. එබැවින් ඉහත දත්ත ඔස්සේද වසරකට නිකුත්කරනු ලබන නව බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව ඉතා සීමිත වන අතර මෙම තීරණ ගැනීම බොහෝවිට අවස්ථානුකූල වන බැවින් ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම තුළ නිවැරදිව සඳහන්කිරීම ප්‍රායෝගිකව අපහසු කරුණකි.

(ඇ) 2011 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරි සැලැස්මට අනුව ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කිරීමට හැකිවන පරිදි **පොදු ආකෘතියක් යටතේ දත්ත එක්රැස්කොට** රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා වෙත යොමුකර ඇත.

5.3 අභ්‍යන්තර විගණනය

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

කළමනාකරණ සේවා අංක 30 චක්‍රලේඛයේ 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 අභ්‍යන්තර විගණන අංශය සඳහා නියමිත කාර්ය මණ්ඩලයක අවශ්‍යතාවය අධ්‍යයනය කර අනුමත කර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරිම සඳහා සටහන් කරගත් බව දන්වා සිටිමි..

5.4 විගණන කමිටු

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් පවත්වනු ලබන විගණන හා කළමණාකරන කමිටු රැස්වීම් සඳහා උපදෙස් හා නිරීක්ෂණ අවශ්‍ය අවස්ථාවන්වලදී හා විගණකාධිපති විමසුම් සාකච්ඡා කිරීමට ඇති අවස්ථාවන්හිදී විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිතයෙකු නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස සහභාගි කරගැනීමට කටයුතු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත් 2011 වර්ෂයේ එක් රැස්වීමක් සඳහා පමණක් නියෝජිතයෙකු නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස සහභාගි කරවා තිබුණද 2012 වර්ෂය සඳහා දැනට රැස්වීම් 03 ක් සඳහා විගණකාධිපති නියෝජිතයෙකු නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස කැඳවා සහභාගිවී තිබුණි.

5.5 අයවැය ලේඛණය

ඉදිරි අය වැය ලේඛණය පිළියෙල කිරීමේදී විචලනයන් ඇතිවීම අවම කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

6. පද්ධති හා පාලනයන්

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

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (වැ.බ)

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව