

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව (ජාගකොස)

ලිපිනය

241, උද්‍යාන පාර,
කොළඹ 05.

වෙබ් අඩවිය

www.ntc.gov.lk

විද්‍යුත් තැපෑල

info@ntc.gov.lk

ක්ෂණික ඇමතුම්

1955

ගරු ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය,
ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය,
7වන මහල,
සෙන්සිටිවය අදියර II,
බත්තරමුල්ල.

වාර්ෂික වාර්තාව - 2017

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 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහා වූ කාර්ය සාධන වාර්තාව, වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාව හා විගණකාධිපති වාර්තාව ඉතාමත් සතුටින් ඉදිරිපත් කරමි.

ජනක මල්ලිමාරවිටි,
සභාපති,
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

පටුන

පරිච්ඡේදය	පිටුව
කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය	1
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	3
දළ විශ්ලේෂණය	6
කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය	7
2017 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය	8
1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම	8
1.1 පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය ‘සිසු සැරිය’	8
1.2 ග්‍රාමීය බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - ‘ගැමි සැරිය’	10
1.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”	11
2. බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම	13
3. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ	15
3.1 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම	15
4. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම	18
5. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම	19
6. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්	20
7. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය	21
8. ප්‍රවාහන ඉල්ලුම් හා සේවා තත්ත්ව සමීක්ෂණ	22
9. පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ජී.පී.එස්.(GPS) තාක්ෂණය උපයෝගී කරගැනීම	22
10. බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම	24
11. අන්තර්පළාත් මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම	24
12. මහජන පැමිණිලි	25
13. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශනය	26
14. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව	27
15. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය	28
වාර්ෂික ගිණුම්	29
විගණකාධිපති වාර්තාව	49

කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය

2017 ජනවාරි සිට 2017 දෙසැම්බර් දක්වා

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

මාණ්ඩලික රැස්වීම් හා විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම්

2017 වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 16 කි.

2017 වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 06 කි.

පනත සංශෝධන

2017 වර්ෂයේදී 1991/37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට පනත සංශෝධන සිදුකර ඇත.

1.2017 අංක 6 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව (සංශෝධන පනත)

මෙම පනත මගින් 1991/අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 40 වන වගන්තියේ “රුපියල් දස දහසකට නොවැඩි” යන වචනය වෙනුවට “රුපියල් දෙලක්ෂයකට නොවැඩි” යන වචනය ආදේශ කිරීමෙන් එම වගන්තිය සංශෝධනය කර තිබේ.

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය



රටක සංවර්ධන අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීමේ ක්‍රියාදාමය තුළ ප්‍රවාහනය වෙත අද්විතීය කාර්යභාරයක් පැවරී ඇත. කවර රටක වුවද ප්‍රවාහන ජාලයේ කාර්යක්ෂමභාවය, ආර්ථික සංවර්ධනය හා සමාජයීය අභිවෘද්ධිය කෙරෙහි දැඩි බලපෑමක් ඇති කරයි. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු බස් මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය විධිමත්, ගුණාත්මක හා කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදනය කරමින් රටෙහි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විධිමත් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වගකීම වේ.

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත අනුව පිහිටුවන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, ශ්‍රී ලාංකික ජන සමාජය වෙත ඉතාමත් කාර්යක්ෂම හා සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් උරුම කරදීමේ උදාර අභිලාශයෙන් 2017 වර්ෂය තුළද විවිධ ව්‍යාපෘති රාශියක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

විශේෂයෙන්ම සමාජීය අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම අරමුණු කොට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන් 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 වෙසෙන ජනතාවට තම දෛනික අවශ්‍යතාවන් සඳහා විශ්වාසදායී ප්‍රවාහන සේවයක් සැලසීම අරමුණු කරගෙන ‘ගැමි සැරිය’ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, රාත්‍රී කාලයේ සහ හිමිදිරි උදෑසන බස් සේවාවල පවතින හිඟකම නිසා මගීන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවන අපහසුතා මගහැරවීම සඳහා ‘නිසි සැරිය’ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම ප්‍රධාන තැනක් ගනී.

මීට අමතරව පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් භාවිතා කරන ජනතාව පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීමටත් පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම පිණිසත් දිවයිනේ විවිධ ජනාකීර්ණ ප්‍රදේශවල නවීන පහසුකම් සහිතව බස් රථ නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියක්ද සාර්ථකව කරගෙනයනු ලබයි. ඒ අනුව 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කර වචනියාව නගරයේ

ගොඩනගන ලද නවීන පහසුකම් සහිත නව බස් නැවතුම්පොළ 2017 ජනවාරි මස ජනතා අයිතියට පත් කර ඇත.

මීට අමතරව මැදගම හා කින්නියා යන ප්‍රදේශ වල 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කළ නව බස් නැවතුම්පොළ ඉදිකිරීම් වැඩකටයුතු ද 2017.12.31 වන විට අවසන් කර ඇති අතර ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට සූදානම් කරමින් පැවතී.

උතුරු මැද පළාතේ ප්‍රධාන නගර වන මැදිරිගිරිය හා හිඟුරක්ගොඩ ප්‍රදේශ වල ද උතුරු පළාතට අයත් කිලිනොච්චි නගරයේත් කැබිනට් අනුමැතිය මත බස් නැවතුම්පල තුනක් ඉදි කරමින් පැවති අතර 2017 දෙසැම්බර් මාසය අවසන් වන විට මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පලෙහි වැඩ අවසන් කර ජනතා අයිතියට පත් කිරීමට සූදානම් කරමින් පැවති අතර කිලිනොච්චි හා හිඟුරක්ගොඩ නගරවල බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුවෙමින් පැවතී.

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 ද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

මීට අමතරව 2017 වර්ෂයේ මාර්ග අනතුරු අවමකරගැනීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘතිය යටතේ බස් රථ හිමියන්, ධාවකයින්, මගීන් හා පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩමුළු ගණනාවක් පවත්වනු ලැබ ඇත.

තවද පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ගෝලීය තත්ව පදනම් වූ (GPS) වාහන පිරික්සුම් ක්‍රමය තුළින් ක්ෂණිකව බස් රථ නියාමනය කිරීමටත් මගී පැමිණිලි විමර්ශණය හා තොරතුරු සැපයීමටත් කටයුතු කර ඇත.

එමෙන්ම ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ සැලසුම් සකස් කිරීමේදී අන් කවර ක්ෂේත්‍රයකටම වඩා දත්ත මත පදනම්ව තීරණ ගැනීම 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 ගණනාවකින් සංඛ්‍යා එක්රැස් කර 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. දිනෙන් දින උත්සන්න වන මාර්ග තදබදය අවම කිරීම අරමුණු කර පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව වෙත මගී ආකර්ෂණය ඇතිකරනු වස් පොදුමගී සේවාවට අදාළ යටිතල පහසුකම් සංවරධනය දීප ව්‍යාප්තව සිදු කරමින් පවතී.

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, ගරු ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා ඇතුළු අමාත්‍යාංශයේ සියළුම නිලධාරීන්ට, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහ සමස්ථ කාර්යමණ්ඩලයට මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ප්‍රකාශ කර සිටිමි.

ජනක මල්ලිමාරවිච්චි

සභාපති,

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

දළ විශ්ලේෂණය

අපගේ දැක්ම...

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

අපගේ මෙහෙවර...

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

අපගේ අරමුණු / පරමාර්ථ

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

කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය

නිලබලයෙන් පත්වන සාමාජිකයන් නිදෙනෙකුගෙන්ද, 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.

2017 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 204 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 193 ක් විය.

2017.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව

අනු අංකය	තනතුරු නාමය	සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	දිනටසේවයේ යෙදී සිටි කාර්යමණ්ඩලය
01	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	HM 2 -1	01	01
02	අධ්‍යක්ෂ	HM 1-1	04	03
03	සහකාර අධ්‍යක්ෂ	MM 1-1	17	13
04	කණිෂ්ඨ කළමනාකාර	JM 1-1	21	21
05	කළමනාකරණ සහකාර	MA 4	36	33
06	කළමනාකරණ සහකාර	MA 2-1	2	1
07	කළමනාකරණ සහකාර	MA 1-1	76	74
08	රියදුරු	PL 3	13	16
09	කාර්යාල කාර්ය සහායක	PL 1	12	12
10	වේලා සටහන්කරු	PL 1	18	16
11	කම්කරු	PL 1	3	3
	එකතුව		204	193

මූලාශ්‍රය - පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2017 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

1. සමාජයීය ශුභසාධනය ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සැපයීම

ශ්‍රී ලංකාවේ වෙසෙන බහුතර ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ප්‍රධාන වශයෙන් ඉටුකරනු ලබන්නේ පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් රථ මගිනි. එහෙයින් අදාළ සේවා ව නිසිලෙස සපයා දීමේ මූලික අරමුණින් 2017 වර්ෂය තුළ ද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විවිධ ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ඒ අතරින් සමාජ ශුභ සාධනය පරමාර්ථ කොට ගත් බස් රථ සේවා වශයෙන් ක්‍රියාත්මක 'සිසු සැරිය', 'ගැමි සැරිය' හා 'නිසි සැරිය' යන ව්‍යාපෘතීන් හැරුණු විට සමස්ථ බස් මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේම උන්නතිය වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘතීන් ගණනාවකි.

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

1.1 පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය 'සිසු සැරිය'



'සිසුසැරිය' බස් රථ සේවා

ශ්‍රී ලංකාවේ බොහෝ ජනප්‍රිය පාසල් නගර ආශ්‍රිතව ස්ථාපිත කර ඇති බැවින් වර්ෂයක් පාසා ග්‍රාමීය පාසල් වල සිට නාගරික ජනප්‍රිය පාසල් වෙත සංක්‍රමණය වන ශිෂ්‍ය ප්‍රජාව ශීඝ්‍රයෙන් වැඩිවන ප්‍රවණතාවක් හමුවේ මහා මාර්ගයට එකතුවන පාසල් වැන්රථ ප්‍රමාණයද ක්‍රමයෙන් වැඩිවෙමින් පවතී. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් උදෑසන හා දහවල් කාලයේ නගර ආශ්‍රිතව උත්ගත වන ප්‍රවාහන ගැටළු නිසා ඊට මැදිවන පාසල් දරුවන් මෙන්ම මහා මාර්ගය භාවිතා කරනු ලබන අනෙකුත් මහජනතාවද

පත්වන්නේ ඉතා පීඩාකාරී තත්ත්වයකටය. මෙසේ මොටර් රථ හා ලොකු කුඩා වෑන් රථ විශාල ප්‍රමාණයක් ප්‍රධාන මාර්ගවලට එකතුවීම නිසා නගර ආශ්‍රිතව ඇතිවන මාර්ග තදබදයට පිළියමක් වශයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගනු ලැබූ වැදගත් හා කාලෝචිත පියවරක් ලෙස පාසල් සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ සේවාවක් වන 'සිසු සැරිය' පාසල් බස් රථ ව්‍යාපෘතිය හැඳින්විය හැක.

තවද සිසුසැරිය පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය තුළින් පාසල් සිසුන්ට අත්කර දී ඇති යහපත එම දරුවන්ගේ දෙමාපියන්ටද මහත් වූ අස්වැසිල්ලක් වන බව නොරහසකි. කලට වේලාවට පාසලට ගොස් අධ්‍යාපන කටයුතු වෙහෙසකින් තොරව සිදු කරගෙන ආරක්ෂාකාරීව ආපසු පැමිණීමේ පහසුකම් සැලසීම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වේ. ළමා හිංසනය අවම කර, දෙමාපියන්ට ආර්ථික වශයෙන් සහනදායී ගාස්තු ක්‍රමයක් ලබාදීම මගින් විශ්වාසවන්ත සහ විධිමත් සමාජ මෙහෙවරක් ඉෂ්ඨ සිද්ධ කිරීම ව්‍යාපෘතියේ අනෙකුත් පරමාර්ථ වේ.

මෙහිදී 'සිසු සැරිය' ව්‍යාපෘතිය සඳහා අවම වශයෙන් ආසන 42ක් සහිත බස් රථ යෙදවීම අනිවාර්ය වන අතර සාමාන්‍ය බස් ගාස්තුවෙන් 50%ක් පමණක් සිසුන්ගෙන් අයකරනු ලබන අතර ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ සහ පෞද්ගලික අංශයට අයත් බස් රථ මගින් බස් සේවා ලබාගනු ලැබේ. ධාවකයාගේ ආදායම අඩුවීම වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් කලින් ගිවිසගත් ගාස්තු ක්‍රමයක් අනුව පසුව ප්‍රතිපූරණය කරමින් සේවාවන් පවත්වා ගෙන යනු ලැබේ. මේ වන විට 'සිසු සැරිය' ව්‍යාපෘතිය යටතේ යොදවා ඇති බස් රථ 1370 නිසා (ආසන 15 පමණ වන) පාසල් වෑන් රථ 6000කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් නගරය වෙත පැමිණීම වලක්වා ඇති අතර පාසල් දරුවන් 80,000කට අධික සංඛ්‍යාවක් සේවාව ලබාගනියි.

2017.12.31 දින වනවිට ක්‍රියාත්මක කළ 'සිසු සැරිය' සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	'සිසු සැරිය' බස් සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	424
වයඹ	272
උතුරු මැද	147
දකුණ	121
සබරගමුව	126
ඌව	82
නැගෙනහිර	109
මධ්‍යම	48
උතුර	32
අන්තර් පළාත්	09
එකතුව	1370

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

වැඩි ආසන සංඛ්‍යාවක් සහිත බස් රථ දෙවීම තුළින් පෞද්ගලික කුඩා වාහන සංඛ්‍යාව අඩු කිරීමටත් එමගින් ඉන්ධන භාවිතය අඩු කිරීමටත් වාහන වලින් පිටවන දුමාරය නිසා සිදුවන පරිසර දූෂණය අවම කිරීමටත් ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

2017 වර්ෂය අවසන් වනවිට සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1370 දක්වා වර්ධනය කරන ලද අතර එම සේවා නිසිලෙස පවත්වාගෙන යන්නේද යන්න නිරන්තර පරීක්ෂාවට ලක් කරනු ලබයි. ඒ අනුව ගිවිසුම් කොන්දේසි කඩකිරීම්, නොදන්වා සේවයෙන් ඉවත් වීම ආදී හේතු නිසා බස් රථ සේවා 19ක් 2017 වර්ෂය තුළදී අවලංගු කර ඇත.

2017 වර්ෂයේදී සිසුසැරිය සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 441.61 කි.

1.2 ග්‍රාමීය බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - ‘ගැමි සැරිය’



‘ගැමි සැරිය’ ග්‍රාමීය බස් සේවය

විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති, නගරයෙන් දුරස්ථ, ගම්බදව ජීවත් වන ජනතාව වෙත ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදීම සඳහා 2005 වර්ෂයේදී ‘ගැමි සැරිය’ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. වර්තමානය වන විට ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැතිව එදිනෙදා රැකීරක්ෂා කටයුතු ඉටුකර ගැනීමට පවා නොහැකිවන පසුබිමක එහි අවශ්‍යතාව මැනවින් හඳුනාගත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ‘ගැමි සැරිය’ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර ඇත. මෙම බස් රථ සේවාව වෙනත් පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා ක්‍රියාත්මක නොවන මාර්ග සඳහා පමණක් හඳුන්වා දෙනු ලබන අතර ආරම්භයේ සිට වසර 03ක් දක්වා ධාවකයාට සහනාධාර ගෙවනු ලැබේ. ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා එසේ හඳුන්වා දෙන ලද නව ‘ගැමි සැරිය’ සේවා සංඛ්‍යාව 52කි. මේ වන විට සහනාධාරය ලබමින් පවතින සේවා සංඛ්‍යාව 06ක් පමණක් වන අතර නව සේවා 6ක් ආරම්භ කිරීම සඳහා 2017 වර්ෂය අවසන් වන විට සැලසුම් කර

නිබුණි.. ව්‍යාපෘතිය සඳහා පෞද්ගලික අංශයේ ධාවකයන් පමණක් යොදා ගැනෙන අතර විවෘත ටෙන්ඩර් ක්‍රමයක් යටතේ ධාවකයින් තෝරා ගනු ලැබේ.

2017.12.31 දිනට ක්‍රියාත්මක ‘ගැමිසැරිය’ සේවා සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

පළාත	‘ගැමිසැරිය’ බස් සේවා සංඛ්‍යාව
මධ්‍යම	02
නැගෙනහිර	02
වයඹ	02
එකතුව	06

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාතික සභාව

2017 වර්ෂය තුළදී ‘ගැමිසැරිය’ සේවාව සැපයීම වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම රුපියල් මිලියන 2.45 කි.

1.3 රාත්‍රී බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”

රාත්‍රී කාලයේ සහ අළුයම් කාලයේ බස් සේවා අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක නොවන, ශ්‍රී ලංකාවේ බොහෝ ප්‍රදේශවල මහජනතාවට රැකියා සහ අධ්‍යයන කටයුතු සඳහා කලට වේලාවට අදාළ ස්ථාන කරා යා නොහැකි වීම නිසා මහත් දුෂ්කරතා වලට මුහුණදීමට සිදුවී ඇත. ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණුවිට සෙසු මාර්ග වලට උදා වී ඇති මෙම කණගාටුදායක තත්ත්වය අවබෝධ කරගත් ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ඊට පිළියමක් වශයෙන් ‘නිසි සැරිය’ බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී.

අළුයම් හා රාත්‍රී ගමන්වාර වලදී බස්රථය ධාවනය තුළින් ප්‍රමාණවත් ආදායමක් නොලැබෙන නමුත් ජීවනන සේවාව නොලැබීම නිසා මගී ජනතාව පත්වන දැඩි දුෂ්කරතා අවම කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වේ.



‘නිසි සැරිය’ රාත්‍රී බස් සේවාව

‘නිසි සැරිය’ ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ රාත්‍රී 8.00න් පසු අවසන් ගමන් වාරය සහ පසුදින අළුයම ප්‍රථම ගමන් වාරය සඳහා පොදු බස් සේවා යොදවා මගීන්ගේ ගමනාගමන අවශ්‍යතාවය සපුරා දීමයි. ප්‍රවාහන දුෂ්කරතා සහිත ප්‍රදේශවල මගී ජනතාවට මෙම සේවාව ලැබීම මහත් අස්වැසිල්ලක් වන අතර වඩාත් විශ්වාසදායී සේවාවක් ලෙස ස්ථාපිත කිරීම සඳහාත් අධීක්ෂණ කටයුතු පහසු කර ගැනීම සඳහාත් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මන්ඩලයට අයත් බස්රථ පමණක් යොදා ගැනේ. 2017.12.31 වන විට ක්‍රියාත්මක ‘නිසිසැරිය’ සේවාවන් සංඛ්‍යාව පහත පරිදි වේ.

පළාත	‘නිසි සැරිය’ බස් සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	54
දකුණ	16
වයඹ	14
උතුරුමැද	11
මධ්‍යම	20
සබරගමුව	03
ඌව	09
නැගෙනහිර	03
එකතුව	130

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

දැනට දිවයිනේ බොහෝ පළාත්වල ‘නිසි සැරිය’ බස් සේවාව ක්‍රියාත්මකව ඇති, බොහෝ දෙනාගේ පැසසුමට ලක්වන ඉතා කාලෝචිත සමාජ සේවාවක් වී ඇත. ඉදිරි කාලයේදී මෙම සේවාව තවදුරටත් ව්‍යාප්ත කිරීම සඳහා මේ වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නිලධාරීන් විසින් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ නිලධාරීන් හා සාකච්ඡා පත්වමින් සිටී. ලබාදෙන සේවාවේ ගුණාත්මය ආරක්ෂා කරගැනීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් යොදවා වරින් වර එම බස්සේවා පරීක්ෂා කරවමින් දැඩි කැපවීමෙන් ක්‍රියා කරනු ලබයි.

2017 වර්ෂය තුළදී ‘නිසි සැරිය’ බස් සේවාව වෙනුවෙන් දරණ ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 6.58 කි.

2. බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම

අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ වල සේවයේ නියුතු රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් ලියාපදිංචි කිරීමට අමතරව ඔවුන්ගේ සේවය වෘත්තීයමය තත්ත්වයකට නැංවීම හා යහපත් විනයගරුක වෘත්තීයයන් ලෙස සමාජයට එක් කිරීමත් ඒ තුළින් මගී ජනතාව තුළ ඔවුන් කෙරෙහි යහපත් ආකල්ප ඇති කිරීමත් අරමුණු කර විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. බස් රථය තුළ ගමන් ගන්නා මගීන්ගේ විශ්වාසය හා ගෞරවය දිනා ගනිමින් ප්‍රසංගනීය සේවාවක් ලබා දීමේ පරම අභිලාශයෙන් 2006 වර්ෂයේ සිට මෙම පුහුණු වැඩසටහන් ආරම්භ කරන ලදී. තවද, මෙම පුහුණු වැඩසටහන් දිවයිනේ සිටින වියත් දේශකයන් ලවා සිදුකරවන අතර පාඨමාලාව සාර්ථකව නිමකරනු ලබන සේවක මහතන් වෙත විශේෂ රියදුරු/ කොන්දොස්තර හැඳුනුම්පතක් නිකුත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ. ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළ වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් විසිපන්දහසකට අධික සංඛ්‍යාවක් ලියාපදිංචි කර ඇත.

මීට අමතරව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මගින් වසර දෙකකට වැඩි පලපුරුද්දක් සහිත බස් රථ රියදුරන් සඳහා ‘මගී සේවා රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම (Passenger Transport Training)’ නමින් විශේෂ පුහුණු වැඩසටහනක් 2017 ජූලි මස සිට ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී.

නමුත් මෙසේ පුහුණුව ලබා ක්ෂේත්‍රයට පිවිසෙන සෑමදෙනාම අදාළ වෘත්තීය තුළ රැඳී නොසිටීමත් බස් රථ හිමිකරුවන් විසින් සුදුසුකම් හා යෝග්‍යතාවන් සලකා බැලීමකින් තොරව තම අභිමතය පරිදි රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් බඳවා ගැනීමෙන් සේවාවේ අපේක්ෂිත ගුණාත්මක බව දැක ගැනීමට අසීරු වී ඇත.

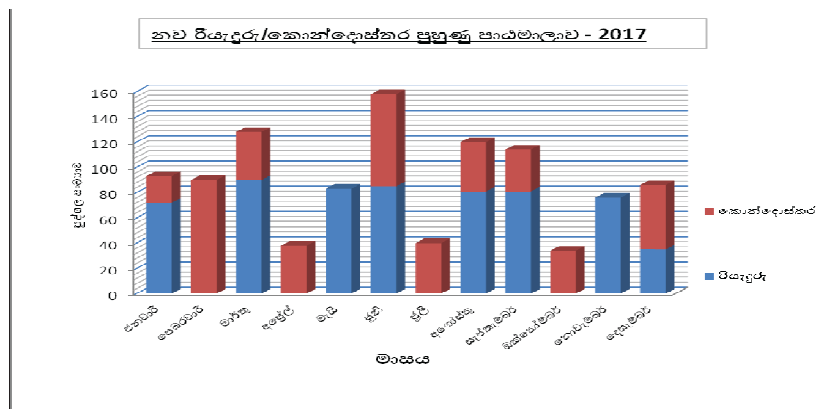


පුහුණු වැඩසටහනක් සඳහා සහභාගි වූ බස් රථ සේවක පිරිසක්

2017 වර්ෂය තුළ පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා මාසිකව යොමු කරන ලද රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

මාසය	ප්‍රථමවර		යාවත්කාලීන		කොන්දේසි කඩ කිරීම නිසා පුහුණු කිරීම		‘පොදු ප්‍රවාහන/ PT’ පුහුණුව ලැබූ රියදුරු
	රියදුරු	කොන්දොස්තර	රියදුරු	කොන්දොස්තර	රියදුරු	කොන්දොස්තර	
ජනවාරි	72	21	16	31	8	11	-
පෙබරවාරි	-	90	33	49			-
මාර්තු	90	38	44	43	24	33	-
අප්‍රේල්	-	38	40	35			-
මැයි	83	-	81	80	25	26	-
ජූනි	85	73	46	42			-
ජූලි	-	40	89	65			37
අගෝස්තු	81	39	42	35	35	37	50
සැප්තැම්බර්	-	33	141	115			-
ඔක්තෝම්බර්	81	34	92	61	35	38	46
නොවැම්බර්	76	-	46	41			-
දෙසැම්බර්	35	51	9	11	30	33	-
එකතුව	603	457	679	608	157	178	133

මූලාශ්‍රය - තත්වාරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස



මූලාශ්‍රය - තත්වාරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

2017 වර්ෂය අවසන් වන විට නවක රියදුරු මහතන් 603ක් ද, නවක කොන්දොස්තර මහතන් 457ක් ද වශයෙන් 1060 දෙනෙකු පුහුණු කර හැඳුනුම්පත් නිකුත් කර ඇත. මීට අමතරව ප්‍රථමවර පුහුණුව ලැබූ රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් සඳහා නොමිලේ නිල ඇඳුම් ප්‍රදානය කිරීමද සිදු කරන ලදී.

2017 වර්ෂයේ රියදුරු/ කොන්දොස්තර වරුන් 2820 දෙනෙකු පුහුණු වැඩසටහන් 44ක් පවත්වමින් පුහුණු කරවා ඇත.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය සඳහා වූ සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 5.21ක් විය.

3. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

3.1 බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

පොදු ප්‍රවාහන සේවාවෙහි ආංශික දායකත්වය ක්‍රමයෙන් පහළ බසින බවත් පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන්හි ආංශික දායකත්වය ඊට අනුරූපව ඉහළ යමින් පවතින බවත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සම්පාදිත ‘ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන’ 2016 හා 2017 වාර්තා සලකා බැලීමේදී මනාව පෙනී යයි. එම වාර්තාව අනුව 2016 වර්ෂය වන විට 50.9 %ක්ව තිබූ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවෙහි ආංශික දායකත්වය 2017 වන විට 42.7 % දක්වා අඩු වී ඇත. මෝටර් රථ, වෑන්, ත්‍රීරෝද රථ හා මෝටර් බයිසිකල් යන පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන්හි ආංශික දායකත්වය 46.4 % සිට 54.8% දක්වා වැඩි වී ඇත. පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතයට ලාංකීය ජනයාගේ ඇති නැඹුරුතාවය ක්‍රමයෙන් අඩුවන බව මේ අනුව පැහැදිලි වේ. නමුත් ලෝකයේ නව සංවර්ධන උපායමාර්ග අනුව ස්වභාවික පරිසරයට වන හානිය අවම කිරීම සඳහා ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමත් ක්‍රියා කිරීමත් අනිවාර්ය වේ. එනම් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය මගින් පරිසර දූෂණය වීම අවම කිරීමට නම් මහාමාර්ගවල ඇතිවන වාහන තදබදය, අවම කළ යුතුය. ඒ සඳහා වැදගත්ම විකල්පය වන්නේ බහුතර ජනතාව පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව වෙත ආකර්ෂණය කරගැනීමයි. මේ අභියෝගය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතුව ඇත. එහෙයින් එම අභියෝගය ජය ගැනීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් ඊට අදාළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාවට නංවා ඇත. ඒ අනුව සමාජයේ සෑම ස්ථරයක් සඳහාම ගැලපෙන පරිදි නවීන පහසුකම් සහිතව විත්තාකර්ෂණීය මනරම් වටපිටාවකින් යුතුව ඒ ඒ ප්‍රදේශයට ගැලපෙන පරිදි බස්රථ නැවතුම් පහසුකම් ද සහිතව නව මගී පර්යන්ත දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීම සිදු කරනු ලැබේ.

3.1.1. කින්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

නැගෙනහිර පළාතේ කින්නියා නගරසභාවට අයත් වර්ග මීටර 225ක වපසරියකින් යුත් භූමියක නව බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කරන ලදී. රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් සකසන ලද සැලැස්මකට අනුව හා එහි පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේ ඉදිකරන ලද මෙම බස් නැවතුම්පල, 2017 වර්ෂය අවසන් වන විට සියළු වැඩ අවසන් කර ඇති අතර 2018 වර්ෂයේදී ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට නියමිතව ඇත.



ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට නියමිත කින්නියා නව බස්නැවතුම්පල

දිවයිනේ නැගෙනහිර මුහුදු තීරයට ආසන්නව ඉදිකර ඇති මෙම ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය ඉතා දැකුම්කලු රමණීය වටපිටාවක් සහිතව වැසිකිලි කැසිකිලි පහසුකම් හා ආබාධිත පුරවැසියන් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම්ද සහිතව ඉදිකර ඇත. මීට අමතරව බස්රථ 4ක් එකවර නවතා තැබීම සඳහා ඉඩ පහසුකම් සැලසෙන පරිදි ඉදිකර ඇත.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2017.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 6.09කි.

3.1.2. මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම



ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට නියමිත මැදිරිගිරිය නව බස්නැවතුම්පල

ප්‍රාදේශීය වශයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නිම්වලලු පුළුල් කරමින් මැදිරිගිරිය නගරය ආශ්‍රිතව ඉතාමත් ප්‍රසන්න පරිසරයක් සහිතව පර්චස් 103 ක භූමිභාගයක ඉදිකරනු ලැබූ මැදිරිගිරිය නව බස් නැවතුම්පල වර්ග මීටර් 240ක වපසරියකින් යුක්ත වන අතර එකවර බස් රථ 6ක් නවතා තැබීම සඳහා පහසුකම් සහිතය. මෙම බස් නැවතුම්පල මගී ජනතාව හා ධාවකයින් සඳහා අවශ්‍ය සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් හා අනෙකුත් අංගෝපාංග සහිතව ප්‍රදේශවාසී මෙන්ම ආගන්තුක මගී ජනතාව වෙත ඉමහත් සේවාවක් සලසනු පිණිස නිර්මාණය කර ඇත.



මැදිරිගිරිය නව බස්නැවතුම්පල තුළ මගීන් සඳහා පහසුකම්

2017.12.31 වන විට නාම පුවරු සවිකිරීම හැර ඉතිරි සියළු වැඩ අවසන් කරනු ලැබූ අතර එම කටයුතු අවසන් කර 2018 වර්ෂයේදී ජනතා අයිතියට පත් කිරීම සඳහා නියමිතව ඇත.

3.1.3. මැදගම බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

ඌව පළාතේ මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයට අයත් මැදගම ප්‍රදේශය ප්‍රමාණවත් ගමනාගමන පහසුකම් නොමැති දුෂ්කරතා සහිත ප්‍රදේශයකි. මගීන් හට රැඳී සිටීම සඳහා මෙන්ම බස් රථ නැවැත්වීම සඳහා ද විධිමත් ක්‍රමවේදයක් නොතිබූ පසුබිමක ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මැදගම ප්‍රදේශයේ බිබිල - මොණරාගල බස් මාර්ගයට යාබදව අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම්පලක් ගොඩනගනු ලැබීය.



මැදගම බස් නැවතුම්පල

මූලික වශයෙන් ඉදිකිරීම් 2015 වර්ෂයේ ආරම්භ කරන ලද අතර පර්චස් 82ක් වූ භූමියෙහි වර්ග මීටර 225ක වපසරියක් සහිතව රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් නිර්මාණය කරන ලද සැලැස්මකට අනුව, එහි පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේ මෙම බස් නැවතුම්පල ඉදිකරන ලදී. මෙම බස් නැවතුම්පල මගී ජනතාව හා ධාවකයින් සඳහා අවශ්‍ය සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සහිතව මනා ලෙස නිර්මාණය කර ඇත. 2017 වර්ෂය අවසන් වන විට සියළු වැඩ අවසන් කර ඇති අතර 2018 වර්ෂයේදී ජනතා අයිතියට පත් කිරීමට නියමිතය.

2017.12.31 දිනට මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 8.99 කි

4. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම

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

ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු අතර ප්‍රධාන වේ. තවද ජාතික නියාමන ආයතනයක් වශයෙන් ඉටුකළ යුතු ප්‍රධාන කාර්යයක් ලෙස මෙය හඳුන්වා දිය හැක.

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

2017 දෙසැම්බර් 31 වන විට අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය වන මාර්ග 240ක සහ බස් රථ 1784ක වක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

2017.12.31 දිනට මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 0.2 කි.

5. 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.

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 2015 වර්ෂය අවසන් වන විට අන්තර් පළාත් මාර්ග 400ක, බස්නාහිර පළාතේ මාර්ග 780ක හා මධ්‍යම පළාතේ මාර්ග 783ක, දකුණු පළාතේ මාර්ග 388ක, වයඹ පළාතේ මාර්ග 366ක ද ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සබරගමුව පළාතේ මාර්ග 574 ක හා ඌව පළාතේ මාර්ග 480 ක මාර්ග මැනීම් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සකස් කර ඇත. ඒ අනුව මැනීම් අනුව ගාස්තු සංශෝධනය කිරීමේදී ශ්‍රී ලංගම හා පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරි වල එකඟතාවය නොලැබීම නිසා ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි වී ඇත.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 1.32 ක පිරිවැයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් දරා ඇත.

6. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

ලෝකයේ මාර්ග අනතුරු නිසා වසරකට මිලියන 1.24 ක් පමණ ජනතාවක් මිය යන බව මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත වාර්තා තහවුරු කරයි. මෙය දිනකට 3400 ක් පමණ වන අතර, ශ්‍රී ලංකාවේදී දිනකට 6 හෝ 7 දෙනෙකු වශයෙන් මානව සම්පත රටට අහිමි වෙයි. කෙසේ වෙතත් මිය යාම මෙන්ම විශාල පිරිසක් පූර්ණ හෝ අර්ධ ආබාධිත තත්ත්වයට පත්වීම වඩාත් බරපතල තත්ත්වයකි.



මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළුවට සහභාගි වූ පිරිසක්



මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළුවේ එක් අවස්ථාවක්

මහා මාර්ගයේ සිදුවන අනතුරු දිනෙන් දින ඉහළ යාම, රියදුරන්ගේ අපරීක්ෂාකාරී රිය ධාවනය මෙන්ම මහාමාර්ග භාවිතයේදී පදිකයන්ගේ නොසන්සුන්කාරී හැසිරීම් ද එකසේ හේතුවී ඇති බැවින් මාර්ග අනතුරු නිසා අහිමිවන මිනිස් ජීවිත හා දේපලවල වටිනාකම සම්බන්ධයෙන් මෙම දෙපාර්ශවයම නිසිලෙස දැනුවත්කර ආකල්ප වර්ධනය කළ යුතුය. එබැවින් රටේ අනාගතය භාරගැනීමට සිටින දරු පරපුර වෙනුවෙන් එම භාරදූර වගකීම භාරගත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, ඔවුන්ගේ ආකල්ප වර්ධනය කර දැනුම හා අවබෝධයෙන් සන්නද්ධ පිරිසක් ලෙස සමාජගත කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. එමගින් මූලිකවම පාසල් දරුවා නොසන්සුන්කාරී අසංවර බවින් මුදවා සිහිනුවණින්, ආරක්ෂාකාරීව මහාමාර්ගය භාවිතා කිරීමට හුරුපුරුදු කරවීම මෙමගින් අපේක්ෂා කෙරේ.

විශේෂයෙන්ම පාසල්වල රථ නියාමනය කරනු ලබන පාසල් ළමුන් සඳහාම විශේෂ වූ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කර ඔවුන් වෙත මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පුළුල් දැනුමක් ලබාදී එම දරුවන් හරහා පාසලේ අනෙක් සියළු දරුවන්ද දැනුවත් කරවීම අපේක්ෂා කෙරේ.

2017 වර්ෂයේදී කොළඹ, හංවැල්ල, ඇඹිලිපිටිය, මහනුවර, ගාල්ල, දිවුලපිටිය , හලාවත යන ප්‍රදේශවල මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 07ක් පවත්වා ඇති අතර ඊට සමගාමීව විජය පුවත්පත් සමාගමේ අනුග්‍රහය යටතේ පාසල් දරුවන් අතර විත්‍ර තරඟයක් පවත්වා ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග හා

සහතිකපත් පිරිනමන ලදී. පාසල් 150ක් නියෝජනය වන පරිදි සිසුන් 3750ක් පමණ මෙම පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා සහභාගී කරවන ලදී.

2017 වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 1.65 ක් වේ.

7. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා ප්‍රධාන හා උප කාර්යාලය පරිගණක ජාලය ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාම හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම සාර්ථකව සිදු කළ අතර ආයතනය තුළ පවතින සියළුම ක්‍රියාවලීන් හඳුනාගෙන එම ක්‍රියාවලීන් එකිනෙකට සම්බන්ධ වන ලෙස මධ්‍යගත දත්ත පාදක පද්ධතියක් ඇති කිරීමේ අරමුණ ඇතිව ආයතනයේ සියළුම ක්‍රියාවලීන් ස්වයංක්‍රීයකරන පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම (Process Automation System) මේ වන විට ICTA ආයතනය , මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය සහ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාල වල උපදේශකත්වය යටතේ ආරම්භ කර ඇත.

එමෙන්ම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වෙබ් අඩවියේ පවත්නා තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා නව තොරතුරු ඇතුළත් කිරීමත් සෙවීම පහසු කිරීමේ ක්‍රමවේද ද හඳුන්වා දීමත් සිදු කරන ලද අතර බස් ගාස්තු පිළිබඳ දත්ත, අන්තර් පළාත් බස් රථ කාලසටහන්, අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය වන මාර්ග ඇතුළත් සිතියම්,මගී ප්‍රවාහන සේවා බලපත්‍ර සම්බන්ධ ටෙන්ඩර් පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළු දැ වෙබ් අඩවිය හරහා පහසුවෙන් ලබාගත හැකි පරිදි වෙබ් අඩවිය වැඩි දියුණු කිරීම නව ප්‍රවේශයකින් යුතුව නව මුහුණු වරකින් සිදුකර ඇත.

බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ සහ තවත් ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පල ස්ථාන 6 ක සවි කර තිබෙන විද්‍යුත් තොරතුරු පුවරු (Digital Display Boards –LED Panels) යාවත්කාලීන කර සහ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට ගෙන එය මාධ්‍ය ආයතනයක් හරහා නඩත්තු හා සේවා කටයුතු සිදු කරමින් ඉදිරියට පවත්වාගෙන යාම සාර්ථක ලෙස සිදු කරන ලදී.

බැස්ටියන් මාවත උප කාර්යාල පරිශ්‍රයේ සවිකර CCTV කැමරා පද්ධතිය නිසි ලෙස ක්‍රියා නොකරන බැවින් ඒ සඳහා නව තාක්ෂණයෙන් පිරිපුන් CCTV කැමරා පද්ධතියක් අදාල බස් නැවතුම්පලම ආවරණය වන පරිදි සහ වව්නියාව බස් නැවතුම්පලද ආවරණය වන පරිදි සවි කිරීම සිදු කිරීමට අවශ්‍ය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයට අනුව අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

මෙයට අමතරව එමෙන්ම මගී ජනතාවට ගුණාත්මක ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණැතිව අන්තර් ජාලය ඔස්සේ (මාර්ගගත) ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතියක් (Online Bus Ticket Reservation

System) මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය මගින් අදාළ මෘදුකාංග සංවර්ධනය සිදු කර මේ වන විට හඳුන්වා දී ඇත.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2017.12.31 දිනට සමුච්චිත වියදම රු. මිලියන 4.2කි.

8. ප්‍රවාහන ඉල්ලුම් හා සේවා තත්ත්ව සමීක්ෂණ

මේ යටතේ ප්‍රධාන වශයෙන් අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනයට හා වෙනත් බස් සේවා ව්‍යාපෘති පුළුල් කිරීමට අදාළ මගී ඉල්ලුම් සමීක්ෂණ සිදුකරනු ලැබේ. එමගින් සපයනු ලබන නිවැරදි දත්ත ක්‍රමවත් කාලසටහන් සකස් කිරීම සඳහාත් මතුවන ගැටලු අවම කරගැනීම සඳහාත් ඉවහල් වේ. මීට අමතරව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් තීන්දු තීරණ ගැනීමේදී හා ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේදීත්, සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමේදීත් පවත්නා වර්තමාන තත්ත්වය අධ්‍යයනය කිරීම මූලිකවම සිදුකරයි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සිසුසැරිය, ගැමිසැරිය හා නිසිසැරිය ව්‍යාපෘති පිළිබඳ දත්ත ලබාගැනීම සිදු කරන අවස්ථා වලදීත් සමීක්ෂණ සිදුකරනු ලබයි. ඒ අනුව පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතාකරන්නන් සහ බස් රථ ධාවකයන් යන දෙපාර්ශවයටම සාධාරණත්වය ඉටු වන පරිදි ඉල්ලුම සහ සැපයුම ප්‍රශස්ථ ලෙස හැසිරවීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහාත් අදාළ දත්ත වැදගත් සාධකයක් වී තිබේ.

2017 වසර තුළදී සිදු කරන ලද සමීක්ෂණ අතර දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සහ පිටත වටරවුම් මාර්ගයේ සමීක්ෂණ විශේෂත්වයක් ගත් අතර අධිවේගී මාර්ග හරහා ධාවනය කරන අධි සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාව මගී ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි සැපයීම සඳහා බෙහෙවින් ඉවහල් විය. මීට අමතරව මහනුවර - කොළඹ, ගාල්ල - කොළඹ ආදී ප්‍රධාන මාර්ග වල ක්‍රියාත්මක බස් සේවා සම්බන්ධයෙන් වැඩි අවධානයක් යොමු කරමින් 2017 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 25 ක් සිදුකර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් දරන ලද මුලු වියදම රු. මිලියන 0.94 කි.

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

පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ පැන නැගී තිබෙන අභියෝගාත්මක ගැටළු විසදීම 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 අන්තර්පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ආරම්භ කරන ලදී.



ජී.පී.එස්.(GPS) මෙහෙයුම

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2017 වසර තුළ ජී.පී.එස් උපකරණ අක්‍රියව තිබූ බස් රථ නැවත ක්‍රියාත්මක කිරීම පදනම් කරගෙන අදාළ ක්‍රම වේදය ප්‍රති සංවිධානය සිදු කරන ලදී.ඒ අනුව සියළුම බස් රථ වල ජී.පී.එස් උපකරණ සවි කිරීම සහ අක්‍රිය උපකරණ නැවත ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට ගෙන ඒම අදාළ බස් හිමිකරුවන්ගේ වගකීමක් ලෙස බලපත්‍ර කොන්දේසි බලාත්මක කරන ලදී.

ඊට අනුකූලව 2017 වසර තුළදී සියළුම අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වන බස් රථ වල ජී.පී.එස් උපකරණ සවිකිරීම කඩිනමින් සිදු කරන ලද අතර එය සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කරන ලදී. තවද අන්තර් පලාත් සුබෝපහෝගී සේවා සඳහාද ජීපීඑස් තාක්ෂණය හඳුන්වා දෙන ලද අතර එම සේවාවේද සම්පූර්ණ වශයෙන් ජීපීඑස් උපකරණ සවිකර අවසන් කරන ලදී. එමෙන්ම අදාළ බස් රථ නියාමනයට අවශ්‍ය නව තාක්ෂණයෙන් පිරිපුන් මෙහෙයුම් මැදිරිය ස්ථාපනය කිරීම සිදු වූ අතර නියාමන කටයුතු සිදු කිරීම මෙහෙයුම් මැදිරියේ සිට ආරම්භ කරන ලදී.

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

තවද ජීපීඑස් උපකරණ සවිකරන ලද බස් රථ වල ධාවන තත්වයන් පිළිබඳ තොරතුරු ධාවකයින් සහ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ඉහල නිලධාරීන් දැනුවත් කිරීම පිනිස කෙටි පනිවිඩ සේවාවක් හඳුන්වා දුන් අතර බස් රථවල ධාවන ස්ථානයන් පිළිබඳ තොරතුරු මගී ජනතාව දැනුවත් කිරීම පිනිස 1955 ක්ෂණික ඇමතුම් ඒකකය හඳුන්වා දෙන ලදී.

මේ සඳහා 2017 වර්ෂය තුළ රු.මි. 2.81 ක සමුච්චිත වියදමක් දරා ඇත.

10. බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම

එක් ගමන් වාරයකදී සාමාන්‍යයෙන් අන්තර් පළාත් දුරගමන් සේවා බස් රථයක් පැය කිහිපයක් ධාවනයේ යෙදෙන බැවින් ඒ සඳහා යොදවනු ලබන බස් රථ මගියාට කායික හා මානසික අපහසුවකින් තොරව තිබිය යුතුය. එසේ හෙයින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව එම බස් රථවල යෝග්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් දැඩි අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. මීට අමතරව මගීන්ගේ ආරක්ෂාකාරීබව සහ සුවපහසුබව තහවුරු කිරීමේ අරමුණින්, අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට පෙර බස් රථවල ඒ ඒ සේවා වර්ගයට අනුකූලව තිබිය යුතු පිරිවිතරයන් පිළිබඳව පූර්ණ පරීක්ෂාවක් සිදුකරනු ලැබේ. ඒ අනුව, බස් රථය ඇතුළත හා පිටත සෝෂාකාරී තත්ත්වය (noise level), පා පුවරු, දොරවල්, හදිසි දොරටු නිසි පරිදි ක්‍රියා කරනවාද යන්නත්, ආසනවල දිග, පළල, උස සහ ආසන අතර පරතරය ආදිය අදාළ පිරිවිතරයන්ට අනුකූලද යන්නත්, බස් රථය තුළ පවිත්‍රතාවය ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවතීද යන්නත්, සිනු පද්ධතිය, ප්‍රධාන ලාම්පු, සංඤා ලාම්පු ආදිය නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක ද යන්නත් ආදී වශයෙන් බස් රථයේ සියළු භෞතික තත්ත්වයන් පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් නිකුත් කරනු ලැබේ. මගී ප්‍රවාහනය සඳහා යෙදවීමට ඉදිරිපත් කරනු ලබන සෑම බස් රථයක් සඳහාම මෙම වාර්තාව ලබාගෙන ඉදිරිපත් කිරීම අනිවාර්ය වේ.

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

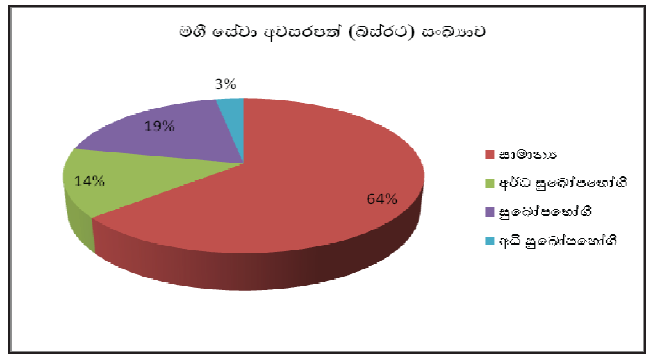
11. අන්තර්පළාත් මගී සේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ දැවැන්ත කාර්යභාරයක් ඉටු කරමින් අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් මගී ප්‍රවාහන සේවාව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නියාමනය කරනු ලබන අතර අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව ප්‍රශස්ථ මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය විධිවිධාන සැලසීමත් මගී ප්‍රවාහන අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමත් සිදු කරනු ලැබේ.

අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව සේවා වර්ග 4කින් සමන්විත වන අතර 2017.12.31 වනවිට ඒ ඒ සේවා වර්ගය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් නිකුත් කර ඇති වලංගු මගී සේවා අවසරපත්‍ර ප්‍රමාණය පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

සේවා වර්ගය	මගී සේවා අවසරපත් (බස්රථ) සංඛ්‍යාව
සාමාන්‍ය	2036
අර්ධ සුබෝපහෝගී	459
සුබෝපහෝගී	601
අධි සුබෝපහෝගී	93
එකතුව	3189

මූලාශ්‍රය - ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස



ජාගකොස මගීන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන බස්රථ සේවා වර්ග

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

ඒ අනුව දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය හරහා තාවකාලික අවසරපත් මගින් බස්රථ ධාවනය වන මාර්ග හා සමීක්ෂණ මගින් හඳුනාගත් නව මාර්ග 10ක් සඳහා ටෙන්ඩර් මගින් නව මගී සේවා අවසර පත් නිකුත් කිරීමට 2017.09.29 දින ප්‍රසිද්ධ පුවත්පත් දැන්වීම් මගින් අයදුම්පත් කැඳවන ලදී. 2017.10.20 වන දින මෙම ටෙන්ඩරය විවෘත කරන ලදී. ඒ අනුව ඉදිරිපත් වූ මාර්ග 05ක් සඳහා මගී සේවා අවසරපත් 21ක් නිකුත් කරන ලදී.

12. මහජන පැමිණිලි

පොදු බස් සේවාව භාවිතා කරන මගී ජනතාවට විශ්වාසදායී, ආරක්ෂිත මෙන්ම සුවපහසු සේවාවක් සලසා දීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ඒකායන අරමුණ වුවද අපේක්ෂිත සුභදගීලී සේවාව වෙනුවට මගී ජනතාව විවිධ අපහසුතාවයන්ට ලක්වන බව වාර්තා වේ. එබැවින් දවසේ පැය 24 පුරාම පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවන සේ මේ සඳහාම වෙන්වූ විශේෂ කේත අංකයක් (1955) සමඟ

ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංකයක් (0112595555) හඳුන්වා දී ඇත. මෙයට අමතරව විද්‍යුත් තැපෑල සහ ලිපි මගින්ද, මගී ජනතාවට කොමිෂන් සභාවට පැමිණීම මගින්ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කල හැකිය.

2017 වර්ෂය තුළදී වාර්තා වූ මහජන පැමිණිලි සංඛ්‍යාව 5959 ක් වූ අතර එමගින් හෙළි වූ ප්‍රධාන චෝදනා පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

අනු අංකය	පැමිණිලි මගින් හෙළිවූ වරදෙහි ස්වභාවය	පැමිණිලි සංඛ්‍යාව
01	වැඩිපුර ගාස්තු අය කිරීම/ ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම	1106
02	මගීන්ට ආවාරශීලී නොවීම	1459
03	නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා වැඩි මගීන් රැගෙන යාම	270
04	නියමිත පරිදි ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් නොකිරීම	466
05	නොසැලකිල්ලෙන් රිය පැදවීම	546
06	අතරමග ස්ථානවල අනවශ්‍ය ආකාරයට බස් රථය නවත්වා මගීන් එකතු කිරීම	210
07	නියමිත කාලසටහන උල්ලංඝනය කිරීම	422
08	නියමිත ස්ථානයෙන් ගමන් ආරම්භ නොකිරීම හා ගමනාන්තය දක්වා ධාවනය නොකිරීම	248
09	බස් රථය මගී ප්‍රවාහනයට සුදුසු තත්ත්වයේ නොතිබීම	144
10	වායු සමීකරණ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොකිරීම	95
11	අධික ශබ්දයෙන් කැසට්/ රේඩියෝ යන්ත්‍ර ක්‍රියාත්මක කිරීම/ නොගැලපෙන වීඩියෝ පට ප්‍රදර්ශනය	100
	එකතුව	5066

මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

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

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිලි අංශය වෙත ලැබුණු එම පැමිණිලි අතුරින් 2017 දෙසැම්බර් 31 වන විට එම පැමිණිලි අතුරින් 4628 ක් එනම් 89% ක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදී ඇත.

13. ජංගම පරීක්ෂණ හා විමර්ශනය

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ. එසේම එම අවසරපත්‍ර දරමින් මගී ප්‍රවාහනයේ යොදවනු ලබන

බස් රථ සම්බන්ධයෙන් හා ඒවාහි සේවයේ නියුතු සේවක මණ්ඩලය මගින් පිළිපැදිය යුතු කොන්දේසි මාලාවක් කොමිෂන් සභාව විසින් පනවා ඇති අතර එම කොන්දේසි පිළිපැදීම පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීම, ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් ඉටු කරනු ලබයි. එම පරීක්ෂණ වලදී අවසරපත්‍ර කොන්දේසි උල්ලංඝනය කරමින් අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය කරන බවට අනාවරණය වුවහොත් අදාළ බස් රථ පිළිබඳව විමර්ශනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ. මගී සේවා අවසරපත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම වෙනුවෙන් සහය වීමත් මගීන් ගුණාත්මක මගී ප්‍රවාහන සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් දායකත්වය ලබා දීමත් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදු කරනු ලැබේ.

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

2017 වර්ෂය තුළදී ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදුකරන ලද බස් රථ පරීක්ෂා කිරීම් සංඛ්‍යාව 19374ක් වන අතර ‘සිසුසැරිය’, ‘ගැමිසැරිය’ හා ‘නිසිසැරිය’ ව්‍යාපෘතීන්ට අයත් බස් රථ 1841ක් පරීක්ෂාවට ලක්කර ඇත. එසේ සිදුකරන ලද පරීක්ෂා කිරීම් තුළින් වාර්තා වූ විෂමාවාර සංඛ්‍යාව 5363ක් වූ අතර ඉන් 5149ක් සඳහා විමර්ශන කටයුතු අවසන් කර ඇත. මගී සේවා අවසරපත්‍ර යාවත්කාලීන කරන අවස්ථාවේ එම මගී සේවා අවසරපත්‍රයට අදාළ විමර්ශන ඇත්නම් එම විමර්ශන අවසන් බවට සහතිකයක් ලබා ගැනීම සාමාන්‍යයෙන් සිදුකරනු ලැබේ.

14. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව



ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගන්නා ඉතාමත් කාලෝචිත පියවරක් ලෙස ‘ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන වාර්තාව’ එළි දැක්වීම හඳුන්වාදිය හැක. ගොඩබිම, ජලය හා ගුවන් යන මාධ්‍ය තුන හරහා සිදුකරන සියළු ප්‍රවාහන කාර්යයන් පිළිබඳ තොරතුරු එකම ස්ථානයකින් ලබාගතහැකි ක්‍රමයක්

ලෙස ‘ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාත වාර්තාව’ මේ වන විට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සියළු විද්වතුන්ගේ පැසසුම් ලබන මාහැඟි ග්‍රන්ථයක් වී තිබේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, ලංකා වරාය අධිකාරිය, ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය ඇතුළු සම්බන්ධිත ආයතන රාශියකින් තොරතුරු හා දත්ත ඒකරාශී කර එම දත්ත අනුසාරයෙන් විශ්ලේෂණය කර ඉතා ආකර්ෂණීය ලෙස සකස් කරනු ලබන මෙම ‘ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාත වාර්තාව’ අඛණ්ඩව වර්ෂයක් පාසා මුද්‍රිත ග්‍රන්ථයක් වශයෙන් භාෂා ත්‍රිත්වයෙන්ම එළිදක්වනු ලැබේ.

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

2017.01.01 සිට 2017.12.31 දක්වා වූ වර්ෂයට අදාළ තොරතුරු ඇතුළත් කර 2017 ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාව සකස් කර ඇත.

2017 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවෙහි භාෂා පරිවර්තන කටයුතු හා සෝදුපත් බැලීම සිදු කරමින් පැවති අතර එය මුද්‍රණය කිරීමෙන් අනතුරුව ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන, මහජන පුස්තකාල, පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීම සිදු කරනු ලැබේ. 2017 වර්ෂය තුළදී වාර්තාව මුද්‍රණය කිරීම අවසන් කළ නොහැකි වූ අතර ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 2.0ක මුදලක් වෙන් කරන ලදී.

15. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය

ආයතනයක කාර්ය මණ්ඩලයේ ඵලදායීතාව, සමස්ථ කාර්යාවලියෙහි ගුණාත්මක බව ඉහළ නැංවීම කෙරෙහි ඉතා ප්‍රබල පිටිවහලක් සපයයි. එබැවින් ආයතනයේ සේවක මණ්ඩලය විවිධ විෂය ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ නිපුණතාවයට පත් කිරීම, දේශීය හා විදේශීය පුහුණු පාඨමාලා තුළින් සිදු කරනු ලැබේ. එලෙසින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්ය මණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුළින් ආයතනයට අවශ්‍ය වන්නාවූ දැනුම හා කුසලතා වලින් පිරිපුන් සේවක මණ්ඩලයක් නිර්මාණය කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. මේ යටතේ 2017 වර්ෂය තුළ විදේශ පුහුණු සඳහා සේවකයින් යොමු කිරීමට නොහැකි වුවද, කාර්යාල කළමනාකරණය සඳහා ඉංග්‍රීසි, Cyber ආරක්ෂණය, යහපත් සම්බන්ධතා සඳහා කම්කරු නීති, නිවාඩු භාර නිලධාරියාගේ වගකීම්, විනය කාර්යය පරිපාටිය, වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය හා වත්කම් අපහරණය ආදී ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා නිලධාරීන් යොමු කරන ලදී.

2017 වර්ෂය තුළ ‘සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය’ යටතේ විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා රු. මිලියන 5.0ක් වෙන්කර තිබූ නමුත් එම මුදල වැය නොවූ අතර දේශීය පුහුණු සඳහා රු. මිලියන 0.78ක පිරිවැයක් දරා ඇත.

වාර්ෂික ගිණුම

දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2017	2016
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපල පිරිසිදු සහ උපකරණ	4	420,608,558.22	434,364,750.80
පුස්තකාල පොත්		1,077,109.81	987,114.03
මුළු ජංගම නොවන වත්කම්		421,685,668.03	435,351,864.83
ජංගම වත්කම්			
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	5	3,859,132.93	2,603,621.76
ලැබීම් - සේවක	6	20,341,998.00	16,277,975.00
ආයෝජන - කාලීන තැන්පත්	7	31,724,072.16	29,239,785.60
ආයෝජන - භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	8	11,610,112.00	10,516,719.00
පොළී ආදායම් ලැබීම්		1,753,342.03	27,940,294.23
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	9	491,688,853.64	549,465,785.81
මුළු ජංගම වත්කම්		560,977,510.76	636,044,181.40
මුළු වත්කම්		982,663,178.79	1,071,396,046.23
බැරකම්			
ජංගම නොවන බැරකම්			
රජයේ ප්‍රතිපාදන	10	326,328,051.35	351,987,670.29
පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම්	11	37,088,716.75	34,530,968.33
මුළු ජංගම නොවන බැරකම්		363,416,768.10	386,518,638.62
ජංගම බැරකම්			
ගෙවිය යුතු වියදම්	12	54,898,338.91	45,478,101.64
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		47,935,404.00	61,559,304.00
වෙන්කිරීම් හා උපවින වියදම්	13	105,944,737.15	28,261,681.21
මුළු ජංගම බැරකම්		208,778,480.06	135,299,086.85
සමුච්චිත අරමුදල		410,467,930.63	549,578,320.76
මුළු ශුද්ධ වත්කම් / හිමිකම්		982,663,178.79	1,071,396,046.23

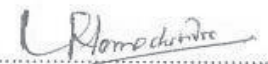
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති (SLPSAS) වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම කර ඇති බවට සහතික කරන ලදී.



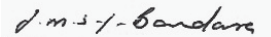
ගණකාධිකාරී

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අංක 05 සිට 08 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇති මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා අංක 09 සිට 15 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇති සටහන් වලට අනුගතව සකස් කර ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා වගකියනු ලැබේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අත්සන් කර ඇත.



සභාපති



කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික

දිනය: ...2018.04.24....

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශය සටහන්	2017	2016	
ආදායම			
ආදායම	14	434,824,751.08	363,198,667.41
වෙනත් ආදායම්	15	68,634,949.22	69,715,306.67
එකතුව		503,459,700.30	432,913,974.08
වියදම්			
මෙහෙයුම් වියදම්	16		
සේවක පාරිශ්‍රමික	16.1	124,466,337.03	107,748,371.06
ප්‍රවාහන වියදම්	16.2	10,655,493.24	11,694,934.27
ප්‍රවාහන සංවර්ධන කාර්යයන්	16.3	2,386,000.94	1,728,540.50
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	16.4	43,457,777.08	29,856,310.52
ස්ථාවර වත්කම් අලුත් වැඩියා සහ නඩත්තු	16.5	3,693,323.62	2,737,858.13
සේවක සුභසාධනය	16.6	8,946,466.47	6,950,107.05
කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය	16.7	988,053.05	810,848.00
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	16.8	811,284.50	1,147,625.50
සන්නිවේදන වියදම්	16.9	2,201,997.50	1,686,041.50
ක්ෂය වීම්	16.10	22,138,768.08	43,390,110.15
මූල්‍ය ගාස්තු	16.11	61,302.42	25,943.31
සේවක පාරිශ්‍රමික	16.12	312,647.44	471,688.91
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්		220,119,451.37	208,248,378.90
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ලාභනාවය)		283,340,248.93	224,665,595.18
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්	17	-	(28,417.50)
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අතිරික්තය/(ලාභනාවය)		283,340,248.93	224,637,177.68
රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන			
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන ලැබීම්	18	457,510,901.00	498,348,106.22
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම් (රජයේ ප්‍රතිපාදන)	19.1	(461,147,139.71)	(498,348,106.22)
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම් (ජාගකොස ප්‍රතිපාදන)	19.2	(118,814,400.35)	(34,447,430.64)
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (ලාභනාවය)		160,889,609.87	190,189,747.04

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ වත්කම/හිමිකම වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	සමුච්චිත අතිරික්තය (ඌනතාවය)
2016 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	359,388,573.72
අදාළ වසර සඳහා අතිරික්තය/ ඌනතාවය	190,189,747.04
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	<u>549,578,320.76</u>
භාණ්ඩාගාරය වෙත හරවා යවන ලද මුදල්	300,000,000.00
අදාළ වසර සඳහා අතිරික්තය/ ඌනතාවය	160,889,609.87
2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	<u><u>410,467,930.63</u></u>

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා අරමුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	සටහන්	2017	2016
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
වසර සඳහා අතිරික්තය / උනන්දුව		160,889,609.87	190,189,747.04
මුදල් නොවන වලනයන්			
ක්ෂය වීම්		22,138,768.08	43,390,110.15
වත්කම් අපහරණය		-	28,417.50
ක්‍රමක්ෂය		(30,248,717.94)	(36,562,519.49)
වසර සඳහා පාරිතෝෂික වියදම		4,189,026.42	3,429,478.21
පොළී අදායම		(38,386,231.28)	(33,152,787.18)
මෙහෙයුම් අතිරික්තය/උනන්දුව - කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර කාරක ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්		118,582,455.15	167,322,446.23
ලැබීම්, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්		(1,255,511.17)	(507,752.60)
ලැබීම් - සේවක		(4,064,023.00)	(855,628.00)
පොළී ආදායම		26,186,952.20	(12,652,084.29)
ගෙවීම්		9,420,237.27	(54,945,860.75)
ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු		(13,623,900.00)	27,331,500.00
වෙන්කිරීම් හා උපවිත වියදම්		77,683,055.94	(65,233,309.33)
මෙහෙයුම් වලින් ජනිත වූ මුදල්		212,929,266.39	60,459,311.26
පාරිතෝෂික අරමුදල් ගෙවීම්		(1,631,278.00)	(5,861,994.00)
වත්කම් අපහරණයෙන් ලද මුදල්		-	213,859.50
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල්		211,297,988.39	54,811,176.76
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
දේපල පිරිසික හා උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම		(8,382,575.50)	(27,792,101.42)
පුස්තකාල පොත් අත්පත් කර ගැනීම		(89,995.78)	(85,000.00)
කාලීන තැන්පත් හා භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා ශුද්ධ ආයෝජන		(3,577,679.56)	(6,976,247.50)
පොළී ලැබීම්		38,386,231.28	33,152,787.18
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය		26,335,980.44	(1,700,561.74)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය			
ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන ලැබීම්		(295,410,901.00)	24,697,980.72
වර්ෂය තුළ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		(295,410,901.00)	24,697,980.72
වර්ෂය තුළ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑහි ශුද්ධ වෙනස		(57,776,932.17)	77,808,595.74
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ		549,465,785.81	471,657,190.07
වර්ෂ අවසාන මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	සටහන් 9	491,688,853.64	549,465,785.81

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම වේ)

1 ඒකාබද්ධ තොරතුරු

1.1 වාර්තාකරන ආයතනය

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

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍යමය දත්ත ඇතුළත් වේ.

1.2 ප්‍රධාන කාර්යයන් සහ මෙහෙයුම් වල ස්වභාවය

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

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

1.4 වාර්තාකරන දිනය

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

1.5 නිකුත් කිරීම සඳහා බලයලත් දිනය

කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / සාමාජිකයින් විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අධිකාරී බලය ලබා දී ඇත්තේ 2018.04.24 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 ක්‍රමානුකූලව සඳහන් කර ඇත.

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

2.3 විදේශ විනිමය පරිවර්තනය

2.3.1 මෙහෙයුම් සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය

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

2.3.2 ගනුදෙනු සහ ශේෂය

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

2.4 දේපළ පිරිසහ උපකරන පිරිවැය

දේපළ පිරිසහ උපකරන පිරිවැය යනු මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හෝ ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද වියදම් වත්කම අපේක්ෂිත කාර්යය සඳහා ක්රියාත්මක තත්වයට දැරූ වියදම වේ. දේපළ පිරිසහ සහ යන්ත්‍ර උපකරණවල වටිනාකම දක්වන විටදී එය මිලදී 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 සලකා ඇත. වත්කම් වලට අදාළ නඩත්තු කිරීම් හා අලුත්වැඩියා කිරීම් වියදම් අදාළ ආදායම් වියදම් ගිණුමට ලියාහැර ඇත.

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

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

වත්කම් වල පොත් අගය එහි ඇස්තමේන්තුගත උපයා ගතහැකි අගයට වඩා වැඩි අගයක් ගන්නේ නම් එම වත්කම් වල පොත් අගය වහාම උපයාගත හැකි අගයට ලියාහරිනු ලැබේ.

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 වක්‍රයේ දී බලාපොරොත්තු වන අතර ලැබීම් වර්ගීකරණය කරනුයේ ජංගම වත්කම් ලෙසය. ලැබීම් හඳුනාගැනීම සහ මනිනු ලබන්නේ ගනුදෙනු කරන කරන වටිනාකම/අගය මතය.

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

2.8 ගෙවීම්
ගෙවීම් යනු භාණ්ඩ හා සේවා සපයන්නන් ලබාගත් භාණ්ඩ හා සේවා සඳහා අවශ්‍යයෙන් කළයුතු ගෙවීම් වේ. ගෙවීම් ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කාලවක්‍රයේ කළ යුතු 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 ගනුදෙනු කරන මිලට අනුව වන අතර ඉන් පසුව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් වක්‍රයේදී මෙම මිලට මිණුම් කරනු ලැබේ.

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

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

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

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

2.11 සේවක ප්‍රතිලාභ
කොමිෂන් සභාවට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සහ නිශ්චිත දායකත්වය පිළිබඳ සැලසුම් ඇත.

(a) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම

නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්මක් යනු කොමිෂන් සභාව මගින් ස්ථාවර දායකත්ව මුදලක් වෙතම අස්ථිත්වයක් වෙත ගෙවනු ලබන පශ්චාත් සේවක ජර්නිලාභ සැලැස්මකි. මෙය පශ්චාත් සේවක ජර්නිලාභ සැලැස්මක් බැවින් තවදුරටත් ඒ සඳහා දායකත්ව මුදලක් ගෙවීම සඳහා කොමිෂන් සභාවට භෞතික හෝ අධියාත්මික බැඳීමක් නොමැත. කල් පිරුණු පසු මෙම දායකත්ව මුදල් සේවක ජර්නිලාභ 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.

(b) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

සේවකයාගේ සේවා පළමු වර්ෂයේ සිට සේවය කරනු ලබන සෑම වර්ෂයකම මාස ½ ක වෙනනය 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.

(c) කෙටිකාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ

කෙටි කාලීන සේවක ජර්නිලාභ 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.

පදනම් කරගෙන දැනට පවත්නා බැඳීමද වගකීම පියවීම / නිරවුල් කිරීමට අවශ්‍ය ඇස්තමේන්තුගත වියදම අනුව ප්‍රතිපාදන මනිනු ලැබේ.

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

2.13 ආදායම හඳුනාගැනීම

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

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

(a) බලපත්‍ර ආදායම

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

(b) දේපළ පිරියත හා උපකරණ බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ

බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ නිර්ණය කරනු ලබන්නේ ලත් මුදල් / උත්පාදන මුදල් ධාරන පිරිවැයත් සමඟ සන්සන්දනය කිරීමෙනි. මෙය මුදල් කාර්යඵල ජරකාශයෙහි 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 ප්‍රකාශනයෙහි 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 ප්‍රකාශනයෙහි සටහන් කිරීම මඟින් අනාවරණය කර ඇත.

3. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් (නිමාන) සහ විනිශ්චයන්

මූල්‍ය ප්‍රකාශය පිළියෙල කිරීමේදී කළමණාකාරිත්වය මඟින් විනිශ්චයන් ගණනාවක් යොදාගනු ලබන අතර වත්කම්, වගකීම්, ආදායම සහ වියදම හඳුනාගැනීම සහ මැනීම සඳහා තක්සේරු (නිමාන) සහ උපකල්පන රාශියක් උපයෝගී කරගනු ලබයි. මැනීමට යන හඳුනාගැනීම කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇතිකරන තක්සේරු / පළාත් සහ උපකල්පන පිළිබඳ තොරතුරු පහත දක්වා ඇති පරිදි වේ.

(a) 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 කළමණාකාරිත්වය 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.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

4 දේපළ පිරිසක සහ උපකරණ

සිත්තකර වත්කම - පිරිවැය

අංක	වත්කම පාතිය	පිරිවැය				කිසිය ප්‍රතිශතය	ක්ෂය කිරීම				2016 ඉදිව අගය
		2017.01.01 දිනට ශේෂය	අපහරණය කිරීම	වසර තුළදී එකතුකිරීම	2017.12.31 දිනට ශේෂය		2017.01.01 දිනට ශේෂය	අපහරණය කිරීම	වසර තුළ කිසීම	2017.12.31 දිනට ශේෂය	
1	ඉඩම්	245,000,000.00	-	-	245,000,000.00	-	-	-	-	-	245,000,000.00
2	ගොඩනැගිලි	174,703,730.43	-	-	174,703,730.43	5%	8,438,724.20	51,667,843.10	123,035,887.33	131,474,611.53	
3	මෝටර් වාහන	75,547,270.00	-	-	75,547,270.00	20%	4,230,700.00	64,209,249.10	11,338,020.90	15,568,720.90	
4	ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	32,141,358.60	-	2,478,494.50	34,619,853.10	10%	3,034,064.27	17,419,964.88	17,199,888.22	17,755,457.99	
5	කාර්යාල උපකරණ	11,975,410.44	-	2,780,682.00	14,756,092.44	20%	403,148.42	11,684,908.33	3,071,184.11	693,650.53	
6	විවිධ උපකරණ	6,124,861.97	-	165,999.00	6,290,860.97	20%	593,084.98	4,147,163.49	2,143,697.48	2,570,783.46	
7	පරිගණක හා මුද්‍රණ යන්ත්‍ර	51,965,073.39	-	2,957,400.00	54,922,473.39	25%	5,436,056.21	36,106,043.61	18,816,429.78	21,295,085.99	
8	යන්ත්‍රෝපකරණ	1,775,637.00	-	-	1,775,637.00	20%	2,990.00	1,772,186.60	3,450.40	6,440.40	
9	විද්‍යුත් පදාර්ථන නාමස්ඵල	62,415,360.00	-	-	62,415,360.00	33.33%	-	62,415,360.00	-	-	
එකතුව		661,648,701.83	-	8,382,575.50	670,031,277.33		22,138,768.08	249,422,719.11	420,608,558.22	434,364,750.80	

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

2017

2016

5	ලැබියයුතු, තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්		
	ලැබියයුතු	සටහන 5.1	1,659,302.50
	තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	සටහන 5.2	2,199,830.43
			3,859,132.93
			2,603,621.76
5.1 ලැබියයුතු			
	ලැබිය යුතු ආදායම්		1,659,302.50
			1,659,302.50
5.2 තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්			
	තැන්පතු		686,500.00
	අත්තිකාරම් - ව්‍යාපෘති		228,726.75
	අත්තිකාරම් - ජාගකොස		477,911.02
	අත්තිකාරම් ගෙවීම්		806,692.66
			2,199,830.43
			2,026,121.76
6	ලැබියයුතු - සේවක		
	ආපදා ණය		18,366,180.00
	ආපදා ණය		1,274,118.00
	රෙදිපිළි සඳහා අත්තිකාරම්		426,200.00
	උත්සව අත්තිකාරම්		275,500.00
			20,341,998.00
			16,277,975.00
7	ආයෝජන කාලීන - තැන්පතු		
	කාලීන තැන්පතු		31,724,072.16
			31,724,072.16
			29,239,785.60
	සාරිතෝෂික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන කාලීන තැන්පතු ආයෝජන මුදල රු.25,286,000.17 (2015- 23,867,443.63) .		
8	ආයෝජන භාණ්ඩාගාර - බිල්පත්		
	භාණ්ඩාගාර බිල්පත්		11,610,112.00
			11,610,112.00
			10,516,719.00
	සාරිතෝෂික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන කාලීන තැන්පතු ආයෝජන මුදල රු 11,610,112.00 (2016-10,516,719.00) .		
9	මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ		
	මුදල් -අතැති	සටහන 9.1	384,192.00
	මුදල් - බැංකු	සටහන 9.2	289,321.65
	කෙටිකාලීන තැන්පතු	සටහන 9.3	491,015,339.99
	මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයට අනුව මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ		491,688,853.64
			549,465,785.81
	9.1 මුදල්- අතැති		
	අතැති මුදල්		309,192.00
	සුළු මුදල් අග්‍රිමය		75,000.00
			384,192.00
			610,950.00

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

2017

2016

9.2 මුදල් - බැංකු

මහජන බැංකුව - නාරාහේන්පිට

289,321.65	208,030.11
289,321.65	208,030.11

9.3 කෙටි කාලීන තැන්පතු

කෙටි කාලීන ආයෝජන සහ කැඳවුම් තැන්පතු

55,976,778.67 273,500,000.00

ආයෝජන- රෙපෝ

434,845,956.74 275,000,000.00

ඉතිරිකිරීමේ ගිණුම - ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව

192,604.58 146,805.70

491,015,339.99 548,646,805.70

පාරිභෝගික වගකීම සඳහා වෙනම පවත්වාගෙන යන ඉතිරිකිරීමේ ගිණුමේ තැන්පතු මුදල රු.192,604.58 (2016-146,805.70) .

10 රජයේ ප්‍රදාන

ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය

351,987,670.29 363,852,209.06

වසර තුළ ප්‍රදාන ලැබීම්

4,589,099.00 24,697,980.72

රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය

(30,248,717.94) (36,562,519.49)

දෙසැම්බර් 31ට ශේෂය

326,328,051.35 351,987,670.29

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

11 ගෙවියයුතු විග්‍රාමීක ප්‍රතිලාභ

ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය

34,530,968.33 36,963,484.12

වසර තුළ හඳුනාගත් වියදම්

4,189,026.42 3,429,478.21

වසර තුළ කරන ලද ගෙවීම්

(1,631,278.00) (5,861,994.00)

දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය

37,088,716.75 34,530,968.33

12 ගෙවිය යුතු

කුලියට ගැනීම්

44,293.79 44,293.79

මුද්දර ගාස්තු

14,375.00 12,425.00

රක්ෂණ

2,537.00

උපයන විට ගෙවීමේ බදු

26,400.00 9,243.00

විවිධ ණයගිම්යෝ

351,412.70 351,412.70

ආදායම් කලට පෙර ලැබීම්

53,835,319.23 44,506,729.96

ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන

-

වෙනත් ගෙවියයුතු

623,126.19 551,460.19

EPF ගෙවිය යුතු

3,021.00

ETF ගෙවිය යුතු

391.00

54,898,338.91 45,478,101.64

13 වෙන් කිරීම් සහ උපවික වියදම්

සටහන

උපවික වියදම් - ව්‍යාපෘති

13.1

89,443,772.91 15,232,973.88

සටහන

උපවික වියදම් - පුනරාවර්තන

13.2

15,097,138.24 11,824,881.33

විගණන ගාස්තු වෙන් කිරීම්

1,403,826.00 1,203,826.00

105,944,737.15 28,261,681.21

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

2017

2016

13.1 උපචිත වියදම් - ව්‍යාපෘති

සුනරාවර්තන

සමාජයීය සුභසාධන බස් සේවා සඳහා ආයතනවය

73,406,171.00 14,756,325.00

පුද්ගලික බස් කර්මාන්තය සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

127,070.00 151,640.00

ගුණාත්මය හා ගාස්තු නියාමනය

765,066.63 244,985.00

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩසටහන්

427,299.94

ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත රැස් කිරීම

74,725,607.57 15,152,950.00

ප්‍රාග්ධන

පුද්ගලික බස් කර්මාන්තය සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ

14,155,726.26 -

ආයතනික ධාරිතාව නැංවීම සහ නියාමන ධාරිතාව සහතික වීමට නව ප්‍රතිසංස්කරණ සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය

562,439.08 80,023.88

14,718,165.34 80,023.88

89,443,772.91 15,232,973.88

13.2 උපචිත වියදම් - සුනරාවර්තන

ගැලපුම් දීමනාව

83,703.00 58,712.00

ප්‍රසාද දීමනා

- 42,500.00

පිරිසිදු කිරීමේ සේවා

711,014.55 2,061,315.38

සන්නිවේදන

237,198.09 196,350.02

ජීවන වියදම් දීමනාව

96,544.00 46,800.00

විදුලිය සහ බලය

626,254.58 1,097,241.02

සේවක සුභසාධන

175,868.00 731,500.00

සේවක වෛද්‍යාධාර ක්‍රමය

34,173.34 90,750.04

EPF

1,600.00 -

ETF

320.00 -

ඉතිරි වෛද්‍ය නිවාඩු සඳහා ගෙවීම්

6,261,216.52 4,868,934.45

ඉන්ධන සහ ලිහිසි

338,599.68 300,345.92

නිවාඩු දින දීමනා - විධායක

- -

නීති ගාස්තු

29,500.00 32,303.00

ගමන් වියදම් - දේශීය

118,447.50 80,572.50

බලපත්‍ර සහ රක්ෂණ

- 20,460.00

ගොඩනැගිලි නඩත්තු

40,260.00 12,675.00

පරිගණක නඩත්තු

- 21,250.00

කාර්යාල උපකරණ නඩත්තු

57,430.73 64,477.90

වෘත්තීය ආයතන සාමාජික ගාස්තු	-	4,000.00
රැස්වීම් සඳහා ආහාරපාන	6,822.00	2,880.00
පුවත්පත් සහ සඟරා	9,500.00	11,900.00
කාර්යාලයීය අවශ්‍යතා	3,150.00	495,413.50
අතිකාල දීමනා සහ නිවාඩුදින දීමනා - විධායක නොවන	23,046.00	21,196.00
මෝටර් රථ අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	1,004,215.71	879,365.45
වරිපනම්	36,036.00	-
වැටුප් හා වෙනත්	289,571.00	118,578.00
අතුරු දීමනා	-	6,000.00
ආරක්ෂක සේවා	4,576,877.04	284,282.30
කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු	-	190,098.00
ප්‍රවාහන සහ කුලී ගාස්තු	238,832.00	-
ජලය	77,958.50	62,880.85
ලදුපත් මත මුද්දර ගාස්තු	19,000.00	22,100.00
	15,097,138.24	11,824,881.33

(වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම් වේ)
 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉදිරියට.....

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

2017

2016

14 ආදායම්

14.1 බලපත්‍ර ආදායම්

මාර්ග බලපත්‍ර ආදායම

160,500.00

522,000.00

බලපත්‍ර අළුත්කිරීමේ ආදායම

21,256,912.00

56,732,450.00

මාර්ග ටෙන්ඩර් ආදායම

352,778,497.73

252,364,556.64

374,195,909.73

309,619,006.64

14.2 වෙනත් ආදායම්

පරිපාලන ආදායම්

32,744,465.00

32,880,491.00

බැස්ටියන් මාවත වැසිකිලි ආදායම

7,598,552.50

7,507,500.00

විවිධ ආදායම්

20,285,823.85

13,191,669.77

60,628,841.35

53,579,660.77

මුළු ආදායම

434,824,751.08

363,198,667.41

15 වෙනත් ආදායම්

15.1 පොළී ආදායම

තැන්පතු මත පොළිය

37,676,271.28

32,538,978.18

ආපදාණය පොළිය

709,960.00

613,809.00

38,386,231.28

33,152,787.18

15.2 වෙනත්

රජයේ ප්‍රදාන මත ක්‍රමක්ෂය

30,248,717.94

36,562,519.49

30,248,717.94

36,562,519.49

68,634,949.22

69,715,306.67

16 මෙහෙයුම් වියදම්

16.1 සේවක මණ්ඩල වියදම්

වැටුප් හා වේතන

71,722,903.98

62,548,674.45

ජීවන වියදම් දීමනාව

17,414,506.00

14,775,588.00

වෘත්තීය දීමනා

186,000.00

-

භාෂා දීමනාව

208,054.00

199,189.00

සේවක අර්ථසාධක අරමුදල්

12,407,580.29

11,524,444.03

සේවක භාරකාර අරමුදල

2,481,516.06

2,304,888.20

නිවාඩු දින දීමනා - විධායක

578,517.00

215,647.50

අතිකාල දීමනා සහ නිවාඩුදින දීමනා - විධායක නොවන

6,005,266.00

5,418,054.88

පාවිච්චියට නොගත් වෛද්‍ය නිවාඩු සඳහා ගෙවීම්

6,591,717.28

5,191,156.79

පාරිභෝගික

4,189,026.42

3,429,478.21

ප්‍රසාද දීමනා

2,681,250.00

2,141,250.00

124,466,337.03

107,748,371.06

16.2 ප්‍රවාහන

මෝටර් රථ අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු

4,879,077.08

6,114,324.19

ඉන්ධන සහ ලිහිසි

3,504,857.99

3,564,211.38

ප්‍රවාහන සහ කුලී ගාස්තු	1,055,658.67	650,863.00
බලපත්‍ර සහ රක්ෂණ	1,215,899.50	1,365,535.70
	10,655,493.24	11,694,934.27

16.3 ගමන් වියදම් හා යැපීම් දීමනා

විදේශ ගමන් වියදම්	15,850.00	-
දේශීය ගමන් වියදම්	2,370,150.94	1,728,540.50
	2,386,000.94	1,728,540.50

වරහන් තුළ දක්වා ඇති සංඛ්‍යා අඩුකිරීම වේ.

2017.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	2017	2016
16.4 සේවා ස්ථාන වියදම්		
කාර්යාලයීය අවශ්‍යතා (ලිපිද්‍රව්‍ය සහ මුද්‍රණ)	5,411,484.05	5,193,355.47
පිරිසිදු කිරීම	8,160,568.64	6,851,148.04
වරිපනම් හා බදු	348,481.00	288,288.00
ආරක්ෂක සේවා	16,531,050.44	5,350,660.28
විදුලිය සහ බලය	7,911,330.91	7,970,986.71
ජලය	587,790.68	597,052.58
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ගාස්තු	1,144,700.00	847,500.00
රැස්වීම් සඳහා ආහාරපාන	387,723.44	273,279.81
මාර්ගස්ථ මුදල් රක්ෂණය	67,977.91	53,978.63
සන්නිවේදන	2,906,670.01	2,430,061.00
	43,457,777.08	29,856,310.52
16.5 ස්ථාවර වත්කම් අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු		
ගොඩනැගිලි අළුත්වැඩියාව	1,585,130.46	694,204.01
කාර්යාලයීය උපකරණ අළුත්වැඩියාව	1,897,995.27	1,776,946.55
පරිගණක සහ උපාංග අළුත්වැඩියාව	210,197.89	266,707.57
	3,693,323.62	2,737,858.13
16.6 සේවක සුභසාධනය		
සේවක වෛද්‍යාධාර ක්‍රමය	2,317,755.81	1,924,351.61
සේවක සුභසාධනය	5,719,340.83	4,694,460.44
නිල ඇඳුම්	909,369.83	331,295.00
	8,946,466.47	6,950,107.05
16.7 සේවක සංවර්ධනය		
සේවක පුහුණු කිරීම්	777,312.78	591,348.00
වෘත්තීය ආයතන සාමාජික ගාස්තු	210,740.27	219,500.00
	988,053.05	810,848.00
16.8 නීති ගාස්තු සහ වෙනත්		
විගණන ගාස්තු	200,000.00	216,500.00
නීති ගාස්තු	611,284.50	931,125.50
	811,284.50	1,147,625.50
16.9 තොරතුරු		
පුවත්පත් දැන්වීම්	2,097,657.50	1,526,704.00
පුවත්පත් සහ සඟරා	104,340.00	159,337.50
	2,201,997.50	1,686,041.50

16.10 ක්ෂය

ගොඩනැගිලි	8,438,724.20	8,614,771.25
මෝටර් වාහන	4,230,700.00	6,759,254.47
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	3,034,064.27	2,572,230.58
කාර්යාලයීය උපකරණ	403,148.42	825,277.56
විවිධ උපකරණ	593,084.98	558,721.54
පරිගණක සහ මුද්‍රණ යන්ත්‍ර	5,436,056.21	3,228,859.11
යන්ත්‍රෝපකරණ	2,990.00	2,990.00
විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන නාමපුවරු	0.00	20,828,005.64
	<u>22,138,768.08</u>	<u>43,390,110.15</u>

16.11 මූල්‍ය ගාස්තු

බැංකු ගාස්තු	61,302.42	25,943.31
	<u>61,302.42</u>	<u>25,943.31</u>

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

2016.12.31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	2017	2016
16.12 වෙනත් වියදම්		
විවිධ වියදම්	235,497.44	395,113.91
ලදුපත් සඳහා මුද්දර ගාස්තු	77,150.00	76,575.00
	312,647.44	471,688.91
17 වෙනත් වියදම්		
අපහරණය කළ වත්කම්	-	(28,417.50)
	-	(28,417.50)
18 ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන		
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන- පුනරාවර්තන	393,100,000.00	428,700,172.30
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රදාන- ප්‍රාග්ධන	64,410,901.00	69,647,933.92
	457,510,901.00	498,348,106.22
19 19.1 රජයේ ප්‍රදාන මත විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්		
ව්‍යාපෘති වියදම් -පුනරාවර්තන	393,100,000.00	428,700,172.30
ව්‍යාපෘති වියදම් -ප්‍රාග්ධන	68,047,139.71	69,647,933.92
	461,147,139.71	498,348,106.22
19.2 ජාගකොප අරමුදල් මත විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්		
ව්‍යාපෘති වියදම් -පුනරාවර්තන	112,868,478.80	26,207,803.56
ව්‍යාපෘති වියදම් -ප්‍රාග්ධන	5,945,921.55	8,239,627.08
	118,814,400.35	34,447,430.64

Figures in brackets indicates deductions.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

විගණකාධිපති වාර්තාව



ජාතික විගණන කාර්යාලය

தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்

NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல. }
My No. }

01/2017/28

ඔබේ අංකය
உமது இல. }
Your No. }

දිනය
திகதி }
Date }

2018 ඔක්තෝබර්/5 දින

සභාපති

ජාතික ගම්නාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගම්නාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2) (ඔ) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව

ශ්‍රී ලංකා ගම්නාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2017 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 වැදගත් කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගම්නාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 37 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ පාඨමාලාව ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(ඔ) වගන්තිය ප්‍රකාර කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව යමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය පංච ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාම්ප්‍රදායික ප්‍රකාශනයන්ගෙන් ඉතා වැඩි මුදලක් මුදල් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අත්‍යවශ්‍ය 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 සායනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. දාවාරධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිතී අපේක්ෂා කරයි.

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

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

1.4 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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



2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම් හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ දැනුම දැක්වීම්

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

(අ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 02

ප්‍රමිතයේ 31 ඡේදය ප්‍රකාරව ප්‍රමිතයෙන් ඉඩ දී ඇති ඉදිරි පදනම මත වාර්තාකරණ මුදල් ප්‍රවාහයක් හැර ලාභෝප්‍රයෝජන හා මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වයන්ගෙන් වන දළ මුදල් ලැබීම්වල හා දළ මුදල් ගෙවීම්වල ප්‍රධාන පන්තීන් වෙන්ව වාර්තා කළ යුතු වුවත් ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන ලෙස භාණ්ඩාගාරයෙන් ලද රු.4,589,099 ක් හා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කළ රු.300,000,000 ක් වෙන් වශයෙන් පොදක්වා ඉදිරි ප්‍රතිඵලය වූ රු.295,410,901 පමණක් මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ දක්වා තිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 07

රාජ්‍ය ප්‍රදාන ගිණුම් තැබීමට අදාලව ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියක් හඳුනාගෙන තිබුණද, ප්‍රදාන ලෙස ලැබෙන ඉඩම් ගිණුම්කරණ කිරීම සම්බන්ධයෙන් අදාල ප්‍රතිපත්තියට පැතුළත් කර නොතිබුණි. 2012 වර්ෂයේදී ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන වලින් මිලදී ගත් රු.134,279,913 ක් වටිනා ඉඩම් එම වර්ෂයේදී විකිණී ලෙස හා එම ප්‍රමාණයට ආදායම් ලෙස ගිණුම්ගත කළ යුතු වුවත්, ඊට පටහැනි ලෙස ඉඩම් සඳහා සියයට 5 ක ක්ෂය ගණනය කොට රු.6,713,995 ක් පමණක් රජයේ ප්‍රදාන ගිණුම හර කර ආදායම් ප්‍රකාශයට බැර කර තිබුණි.



2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරන ලැබේ.

- (අ) පාරිභෝගික ගණනය කිරීමේදී සම්පූර්ණ කරන ලද වර්ෂ ගණන පමණක් පදනම් කරගෙන ගණනය කළයුතු වුවත් පාරිභෝගික වෙන් කිරීම් ගණනය කිරීමේදී සම්පූර්ණ වර්ෂ ගණන සහ මාස ගණනාද පදනම් කරගෙන තිබීම නිසා, නිලධාරීන් 69 ක් වෙනුවෙන් රු.754,642 ක් වැඩියෙන් පාරිභෝගික වෙන්කිරීම් සිදු කර තිබුණි. ඒ අනුව එම ප්‍රමාණයෙන් පාරිභෝගික වෙන් කිරීම් ගිණුම වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ආ) සිසු සැරිය, නිසි සැරිය හා ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘති සඳහා උපචිත වියදම් වෙනුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයේ වෙන් කිරීම් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයට අදාලව ගෙවා තිබුණු රු. 38,299,494 ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබීම හා සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාල උපචිත වියදම් සඳහා රු.7,429,132 ක් අඩුවෙන් වෙන් කිරීම් සිදු කර තිබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ අතිරික්තය රු. 30,870,362ක් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඇ) ආයතනයේ ගොඩනැගිලි අළුත්වැඩියා කටයුතු වෙනුවෙන් වැය කරන ලද රු. 5,903,071 ක මුදල ගොඩනැගිලි ගිණුමට ප්‍රාග්ධනිත කිරීමකින් තොරව, ව්‍යාපෘති වියදම් ලෙස මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශයට හර කර තිබීම හේතුවෙන් වත්කම් හා වෙහෙසුම් ලාභය එම ප්‍රමාණයෙන් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.
- (ඈ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රති මිලදී ගැනුම් ආයෝජනවල (REPO) ආයෝජනය කර තිබූ රු.434,845,956ක් සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයට ලැබිය යුතු පොළිය රු.1,780,942ක් ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.
- (ඉ) වර්ෂය තුළ මිලදී ගන්නා ලිපිද්‍රව්‍ය හා මුද්‍රණ ද්‍රව්‍ය තොග ගිණුමේ පැවති ආරම්භක ලේඛය හා ඉතිරි පොහොස සමඟ ගැලපුම්කර වර්ෂය තුළදී භාවිතා කළ ප්‍රමාණය පමණක් වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට, වර්ෂය තුළදී මිලදී ගෙන තිබුණු රු. 5,276,646 ක ලිපි ද්‍රව්‍ය හා මුද්‍රණ පොහොස, වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත කර තිබුණු අතර, වර්ෂය අවසානයේදී පැවති කොටස ගිණුම්ගතකර නොතිබුණි.



(ඊ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොත් 40 බැගින් වූ තාවකාලික මගී සේවා අවසර පත්‍ර පොත් කට්ටල 21 ක්ද, නවය මගී සේවා අවසර පත්‍ර පොත් 100 බැගින් වූ කට්ටල 24 ක් , හා ඒකක 1000 බැගින් වූ විශේෂ වාරිකා අවසර පත්‍ර කට්ටල 14 ක් පැවතියද ඒවා ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

2.3 නීතිරීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම නිරීක්ෂණය විය.

නීතිරීති හා රෙගුලාසි යනාදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(ආ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත (i) පනතේ 10 (5) වගන්තිය	නොමිනිස් සහායවී සෑම වර්ෂයක් අවසානයේදීම ඇති වන ශුද්ධ උනිවිකිත ආදායමෙන් ඉතිරි සියළුම මුදල් ඒකාබද්ධ අරමුදල වෙත බැර කළ යුතු වුවද, 2014 වර්ෂය සිට 2016 වර්ෂය දක්වා සහායවී රු.මිලියන 109 සිට රු. මිලියන 190 දක්වා අතිරික්තයක් ඇති වී තිබුණද, ඒ අනුව කටයුතු නර නොතිබුණි.
(ii) පනතේ 11 වන වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති ලංකා පීපීඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර ව්‍යුහලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය.	මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය හා අදාළ අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමකින් තොරව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ අනුමැතිය මත රු. 534,156,919 ක් ආයෝජනය කර තිබුණි.
(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය මුදල් රෙගුලාසි 756	නොමිනිස් සහාය වීසින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට භාණ්ඩ සම්පූර්ණයක් සිදුකර නොතිබුණි.



- (ඌ) 1978 දෙසැම්බර් 18 දිනැති අංක 842 දරන භාණ්ඩාගාර වික්‍රලේඛය වික්‍රලේඛය ප්‍රකාරව ස්ථාවර එක්කම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.
- (ඌ) 2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක අයිඒඅයි/2002/02 දරන භාණ්ඩාගාර වික්‍රලේඛය වික්‍රලේඛය පරිදි පරිගණක හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම වත්කම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යා යුතු වුවද, සභාවේ රු. 51,965,073 ක් වටිනා පරිගණක හා මෘදුකාංග වෙනුවෙන් එසේ ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු.160,889,609 ක අතිරික්තයක් වූ අතර, ඊට අනුරූපව ඉකුත් වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.190,189,747 ක් වූයෙන්, ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.29,300,138 ක පිරිහීමක් සිදු වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ කොමිෂන් සභාවේ පාදයම රු. 70,545,726 කින් වැඩිවී තිබුණද විශේෂ ව්‍යාපෘති සඳහා දරන ලද වියදම රු.84,366,969 කින් වැඩිවීම, ඉහත පිරිහීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

සමාලෝචිත වර්ෂය හා ඉකුත් වර්ෂ 04 ක මූල්‍ය ප්‍රතිඵල විග්‍රහ කිරීමේදී, 2013 වර්ෂයේ දී මූල්‍ය උනන්දුවක් පැවතියද, 2012, 2014, 2015 හා 2016 යන වර්ෂවල අතිරික්තයක් පැවතුණි. කෙසේ වුවද, මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයට සේවක පාරිශ්‍රමික හා ජංගම නොවන එක්කම් සඳහා වූ ක්‍ෂයවීම් නැවත ගැලපීමෙන් පසු 2012 වර්ෂයේදී රු. 109,057,130 ක් වූ සභාවේ දායකත්වය 2013 වර්ෂයේදී රු.80,262,665 ක ක්‍ෂය අගයක් බවට පත් වුවද, නැවත 2017 වර්ෂයේදී රු. 307,494,715 දක්වා වර්ධනය වී තිබුණි.



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

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) බලපත්‍ර හා වෙන්දිර උසස් වීම් මාරු දිරස කිරීම ආදී කරුණු වලට අදාලව බාහිර පාර්ශවයන් 22 ක් විසින් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩු 22 ක් පවරා තිබුණි.
- (ii) එමෙන්ම අභියාචනාධිකරණයේ බලපත්‍ර සම්බන්ධයෙන් නඩු 03 ක්ද, බැස්ටියන් මාවතේ ආසන වෙන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 01ක්ද, කොළඹ බදුල්ල මාර්ගයේ කාලසටහන් නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 01ක් දැවලයෙන් නඩු 05ක්, සභාවට එරෙහිව විභාග වෙමින් පැවතුණි.
- (iii) ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිකුත් කරන වලංගු මඪී සේවා අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව බස් රථ ධාවනය කිරීම වෙනුවෙන් අදාළ පාර්ශවයන් වෙත කොමිෂන් සභාව විසින් මහේස්ත්‍රාත් අධිකරණයේ පවරන ලද නඩු 16ක් විභාග වෙමින් පැවතුණි.
- (iv) සභාවට එරෙහිව බස් රථ ආසනවල ප්‍රමිතිය සම්බන්ධයෙන් එක් නඩුවක්ද, බලපත්‍ර සම්බන්ධයෙන් නඩු 02ක් ද දිස්ත්‍රික් උසාවියේ විභාග වෙමින් පැවතුණි.
- (v) සේවය අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව කම්කරු විනිශ්චයාධිකරණයේ පවරන ලද නඩු 03ක් ද විභාග වෙමින් පැවතුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

4.1.1 ක්‍රියාකාරීත්වය හා සමාලෝචනය

වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සැලසුම් කරන ලද පහත සඳහන් ඉලක්කයන් සම්පූර්ණ කර ගත නොහැකි වී තිබුණි.



- (අ) ගැමි සැරිය සේවාවන් 3ක් පැවැති අතර, එය සේවාවන් 28 කින් වැඩි කිරීමට ඉලක්ක ගත කර තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සේවාවන් 6ක් දක්වා පමණක් වැඩි කරගෙන තිබුණ අතර, සේවාවන් 25 ක් වැඩි කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- (ආ) නිසි සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ සේවාවන් 123 සිට 158 දක්වා වැඩිකර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණද, 130 දක්වා පමණක් වැඩිකරගෙන තිබුණු අතර, නව සේවා 28ක් සැලසුම් කළ පරිදි වැඩිකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- (ඇ) කිලිනොච්චි බස් පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සම්පූර්ණ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සියයට 50ක ප්‍රතිශතයක් පමණක් නිමකර තිබුණි.
- (ඈ) යාපනය බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් සඳහා රු. මිලියන 150 ක මුදලක් වෙන්කර තිබුණු අතර එම ඉදිකිරීම් කටයුතුවලින් සියයට 40 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සිදුකිරීමට ඉලක්ක කර තිබුණද, වර්ෂය තුළ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි.
- (ඉ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා ගොඩනැගිල්ල ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කටයුතු 2017 වර්ෂය තුළ සම්පූර්ණයෙන් නිම කිරීමට සැලසුම්කර තිබුණ ද, එහි සැලසුම් අදියර පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ නිමකර තිබුණි.
- (ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව හිඟුරක්ගොඩ බස් පර්යන්තයේ කටයුතු සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, වර්ෂය තුළදී සියයට 30ක් පමණක් නිමකර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු 2018 ජූලි 12 විගණන දින වන විටත් අවසන් කර නොතිබුණි.
- (උ) කොමිෂන් සභාවේ සිට බස් රථ හා මගීන්ගේ තොරතුරු නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ජී.පී.එස් පරිගණක මෘදුකාංග පහසුකම් පද්ධතියක් ගොඩනැගීමට ක්‍රියාකර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ සඳහා රු. 17,570,635 ක පරිගණක මිලදී ගෙන තිබුණි. ජී.පී.එස් (Global Position System) පරිගණක මෘදුකාංග පහසුකම් පද්ධතිය යටතේ බස් රථ 3271 කට දොළ උපකරණ සවිකළ යුතු වුවද, සවිකර තිබුණේ බස් රථ 767 කට පමණි. මින් සිම කාඩ් නිකුත් කර තිබුණේ බස් රථ 697 කට පමණි. මේ අනුව බස් රථ ඇණියෙන් සියයට 79ක ප්‍රතිශතයක් ජී.පී.එස් තාක්ෂණය ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ නොපැවතුණි.



4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) කොමිෂන් සභා පනතේ මගී සේවා අවසර පත් සඳහා ගාස්තු අයකරන ආකාරය දක්වා නොතිබුණු අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයක් මත රු. 3,000 ක වාර්ෂික ගාස්තුවක් යටතේ එම බලපත්‍ර ලබාදීම සිදුකර තිබුණි. මෙම බලපත්‍ර ඥාතීන්වය මත පමණක් වෙනත් කෙටෙනකුට පැවරීමේ දී, වාර්ෂිකව රු. 15,000 ක ගාස්තුවක් යටතේ 2010 වර්ෂය සිට අලුතින් ලබාදෙන බලපත්‍ර වෙන්වීම් ක්‍රියාපටිපාටිය අනුගමනය කර තෝරා ගත් පුද්ගලයන්ට ලබාදී තිබුණද ඒ අනුව පහත සංඝෝධනය කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් එකම මාර්ගය වෙනුවෙන් ගාස්තු වර්ග 03ක් යටතේ බලපත්‍ර ලබාදීම සිදුවී තිබුණි. කොමිෂන් සභාවේ 2018 ජූලි 5 දිනට ලබා දී තිබුණු මුළු බලපත්‍ර 3171 ක් සියයට 62 ක්ම රු. 3,000 ක වාර්ෂික බලපත්‍ර ගාස්තුවක් යටතේ ලබා දී තිබුණු අතර, මුළු බලපත්‍රවලින් සියයට 29 ක් රු. 15,000 ක වාර්ෂික අලුත් කිරීමේ ගාස්තුවක් මත ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව මුළු බලපත්‍ර වලින් සියයට 91ක් වෙන්වීම් කිරීමෙන් කෙටව ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව කොමිෂන් සභාවට ලැබිය හැකිව තිබුණු විශාල ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සාමාන්‍ය හා අධිවට්ටි මාර්ග සඳහා සමීක්ෂණ සිදු කිරීම මගින් නව මාර්ග හඳුනාගෙන, නව මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 25 (ආ) වගන්තිය අනුව එක් වසරකට නොවැඩු වූ ද වසර තුනකට නොවැඩි වූ ද, කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා බලාත්මක වන සේ, මගී සේවා අවසර පත් නිකුත් කළ යුතු වුවත්, ඊට පටහැනි වන සේ, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ පහත පරිදි කාචකාලික බලපත්‍ර නිකුත් කර තිබුණි.

(i) සාමාන්‍ය මාර්ග සඳහා දිනකට රු.200ක ගාස්තු අයකිරීමේ පදනම මත හා ප්‍රධාන කාර්යාලය හා බැස්ටියන් මාවත කාර්යාලය මගින්, කාචකාලික බලපත්‍ර 5819 ක් ලබාදී තිබුණු අතර දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන දැඩිකාරිය පිළිබඳ දිනකට රු.1500 හා රු.1000 බැගින් අයකර, පිළිවෙලින් 2274 ක් හා 2050ක් වශයෙන්,



එකතුව 4324 ක් තාවකාලික බලපත්‍ර නිකුත්කර තිබුණි. තවද අධිවේගී මාර්ගයේ 2015 ජූලි 25 දින සිට 2017 ජූනි 30 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ සුබෝපගෝච්චි බස් රථ 65 ක් සඳහා දිනකට රු.2,500ක් බැගින් අයකර තාවකාලික මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කර තිබුණි. 2017 ජූලි 01 දින සිට ඉහත බස් රථ 65 න් බස් රථ 48 ක් සඳහා ආයතනය විසින් ගණනය කළ දිනක අවම තාක්ෂණික අගය පදනම් කරගෙන බලපත්‍ර නිකුත් කර තිබුණි. මේ අනුව වෙත්චර් ක්‍රියාවලිය අනුගමනය කර තරඟකාරී මිල ගණන් ලබාගෙන බලපත්‍ර ලබාදීම සඳහා පුද්ගලයන් තෝරා ගනු ලැබීම නිසා ආයතනයට ලබා ගත හැකිව තිබුණු ආදායම අඩු වී තිබුණි.

(ii) කොමිෂන් සභාවේ වගකිවයුතු නිලධාරියෙකු නොවන වේලා සටහන්කරු වෙත තාවකාලික බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට අවසර ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව මහරගම , කඩුවෙල හා කඩවත බස්නැවතුම්පොළ වේලා සටහන්කරු විසින් දිනකට රු.1500 හා රු.1000 බැගින් අයකර පිළිවෙලින් 947ක් හා 25ක් වශයෙන් බලපත්‍ර 972ක් නිකුත්කර තිබුණි.

(ආ) දකුණු පලාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය වෙත 2017 සැප්තැම්බර් සිට 2018 මැයි මාසය දක්වා ලබා දී තිබුණු, තාවකාලික අවසර පත්‍ර පොත් 139ක, මුදල් හා කාර්යාල පිටපත සහිත වූ පොත්, විගණිත දින වූ 2018 ජූලි 19 දින වන විටත්, ආපසු කොමිෂන් සභාව වෙත භාර දී නොතිබුණි.

(ඉ) 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 28 වන වගන්තිය පරිදි යම් තැනැත්තෙකු වෙත ප්‍රදානය කරනු ලැබූ මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් වෙනත් තැනැත්තෙකුට පැවරිය නොහැකි විය යුතු අතර, එවැනි පැවරීමක් ඉන්‍ය හා බල රහිත වේ. එසේ වුවද, රු. 5000 ක පැවරීමේ ගාස්තුවක් හා අචන්කිරීමේ ගාස්තු ලෙස වාර්ෂිකව රු.15,000 බැගින් අයකිරීම මත 2016 හා 2017 වර්ෂවලදී බලපත්‍ර 63ක් ඥාතීන්විය මත අයිතිය වෙනස් වී තිබුණි.

(ඊ) අධිවේගී මාර්ගයේ පිටත වටරවුම මාර්ගය හරහා ප්‍රධාන නගරවලට බස් ධාවනය කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳ සමීක්ෂණයක් කිරීමට මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය වෙත භාර දී තිබුණු අතර, කොමිෂන් සභාව ඒ සඳහා රු.2,127,465ක වියදමක් දරා තිබුණි. ඒ සඳහා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය අතුරු වාර්තාවක් පමණක් 2015 අගෝස්තු 04 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර, නව ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජනා කර තිබුණි. එහෙත්



විශ්වවිද්‍යාලය මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද මිල ඇස්තමේන්තුව සමඟ සභාව එකඟ කොටු අතර, සභාව විසින් එම කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමට කීරණය කර තිබුණි. එසේ වුවද, 2018 ජූලි 19 විශේෂ දින වන විටද එම කටයුතු ආරම්භ කිරීමට කොමිෂන් සභාවට නොහැකිවී තිබුණි.

(උ) උතුරු පළාතේ ප්‍රධානම බස් රථ හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස, 2015 වර්ෂයේදී රු.166,393,051ක් වැය කර, චිත්‍රනියාව නගරයේ බස් පර්යන්තයක් ඉදිකර තිබුණි. එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර කොන්ත්‍රාත්තරු විසින් 2017 ජනවාරි 15 දින සභාව වෙත භාරදී තිබුණද, එදින සිට 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත්, එම බස් පර්යන්තය භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, එම කාලය තුළ එහි කාර්යමණ්ඩල වැටුප්, පිරිසිදු කිරීමේ වියදම්, විදුලිය, උරුමය හා පල බිල්පත් වෙනුවෙන්, රු. 2,807,541 ක වැයකර දරා තිබුණු අතර, බස් පර්යන්තය ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට වගකිවයුතු පාර්ශ්වයන් කටයුතු කර නොතිබීම හේතුවෙන් මෙම පිරිවැය නිෂ්කාර්ය වියදම් බව නිරීක්ෂණය විය.

4.3 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය සහ තර්ජන කාර්ය මණ්ඩලය සැසඳීමේදී, තනතුරු 15 ක පුරප්පාඩු පැවති අතර, තනතුරු 03 ක අතිරික්තයක් විය. පුරප්පාඩු තනතුරුවලින් තනතුරු 05 ක් විධායක මට්ටමේ තනතුරු වන අතර 2018 ජූලි 16 දින වන විටත්, එම තනතුරු සඳහා බඳවාගැනීම සිදුකර නොතිබුණු අතර වැඩබැලීමේ පදනම මත එම තනතුරුවල රාජකාරී ආවරණය කර තිබුණි. ප්‍රධාන මූල්‍ය හා ප්‍රසම්පාදන තනතුරු පුරප්පාඩුව පැවතීම හේතුවෙන්, මූල්‍ය බලතල බෙදා හැරීම පිළිබඳව සහ ආයතනයේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නිසියාකාරව සිදු කිරීමට බාධාවක් වී තිබුණි.

5. තිරසාර සංවර්ධනය

5.1 තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ළඟාකර ගැනීම

තිරසාර සංවර්ධනය පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ වසර 2030 “තරාල පත්‍රය” පිළිබඳව ජාතික ගමනාන්ත කොමිෂන් සභාව විසින් දැනුවත් වී තිබීම හේතුවෙන් එහි කාර්යයන්ට සම්බන්ධ තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු, ඉලක්ක හා එම ඉලක්ක කරා ළඟා විය යුතු සන්ධිස්ථානයන්ද ඉලක්ක මත ළඟාවීම මැන බැලීම සඳහා වන දර්ශනයන්ද හඳුනා ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි.



6. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

6.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

2003 ජූනි 02 දිනැති *එංක පීටීඩී/12* දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 6.5.1 ඡේදය ප්‍රකාරව, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව ගිණුම් වර්ෂය අවසාන වී දින 60 ක් ඇතුළත විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත්, 2017 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණේ දින 30 ක් ප්‍රමාද වී, එනම් 2018 මාර්තු 29 දිනදීය.

6.2 ප්‍රසම්පාදනය හා කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාවලිය

6.2.1 ප්‍රසම්පාදනය

දායකතා විසින් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර තිබුණද, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 හා 4.2.2 ඡේදය ප්‍රකාරව සවිස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් හා ප්‍රසම්පාදන කාල සටහනක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

6.2.2 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2016 ඔක්තෝබර් 11 වෙනි දින ආරම්භ කළ අතර, එහි ගිවිසුම්ගත ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. 68,197,933 ක් විය. ගිවිසුම් අනුව කාලය දිරිස කිරීමෙන්ද, පසුව මෙම ව්‍යාපෘතිය 2017 මාර්තු 06 දින නිම කළ යුතු වුවත්, ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් කර කොමිෂන් සභාව වෙත බාර දෙන ලද්දේ 2018 මාර්තු 28 දින වන අතර, මෙම බස් පර්යන්තය මහජන අයිතියට පවරා දැක්වූ තවත් මාස 04 ක කාලයකට පසුව බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) කින්නියා අදියර ii ව්‍යාපෘතියෙහි ගිවිසුම් අනුව, ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. 7,137,740.50 ක් වන අතර, මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 ජනවාරි 18 දින ආරම්භ කර තිබුණි. මෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු ගිවිසුම් ප්‍රකාරව 2017 මාර්තු 18 දින තිමි කළ යුතු වුවත්, ඉදිකිරීම් නිමකර තිබුණේ 2017 ඔක්තෝබර් 17 දිනදීය. මෙම බස් පර්යන්තය ජනතාව වෙත විවෘත කරන ලද්දේ 2018 ඔක්තෝබර් 22 දිනදී ය. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමවීමෙන්

පළුවත්, වසරක කාලයක් ප්‍රමාද වී ජනතාව වෙත මෙම බැර නැවතුම්පොල විවෘත කර නොතිබුණි. මෙලෙස ව්‍යාපෘති කටයුතු දීර්ඝ කාලයක් ප්‍රමාද වීම කෙරෙහි කොමිෂන් සභාවේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.

6.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

සමාලෝචිත වර්ෂයේ අයවැයගත හා තරාජ ආදායම් හා වියදම් ලේඛ සැකසීමේදී, ආදායම් හා වියදම් ශීර්ෂ 15 ක, සියයට 10 සිට සියයට 160 දක්වා වූ, විචලනයන් නිරීක්ෂණය වූයෙන්, අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණු බව, විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

7. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු, වරින් වර කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයාගේ අවධානයට යොමුකරන ලදී. පහත පදනමේ පාලන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුය.

පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍ර	නිරීක්ෂණ
(අ) මෙහෙයුම් පාලනය	(i) ලංසු කැඳවීම් තුළින් මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් නොකිරීම (ii) බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම ප්‍රමාද වීම. (iii) බලපත්‍ර පිළිබඳ යාවත්කාලීන තොරතුරු ඇතුළත් ලේඛන නඩත්තු නොකිරීම. (iv) භාවිකාලීන මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම. (v) වට්ටම් සඳහා ගෙවීම් කිරීමේදී හුදලේ රෙගුලාසි අනුව කටයුතු නොකිරීම. (vi) සෑම ගෙවීමකම වට්ටරයේ සඳහන් මුදල ලද බවට තහවුරු නොවීම
(ආ) ප්‍රසම්පාදන කටයුතු	විස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල නොකිරීම හා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේද අනුගමනය කිරීමකින් තොරව ප්‍රසම්පාදනයන් සිදුකිරීම.



- | | |
|----------------------------|--|
| (අ) කාර්ය විෂය
පරිපාලනය | පුරප්පාඩු සඳහා සේවකයින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම. |
| (ඈ) මූල්‍ය පාලනය | භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබාගත් මුදල් අදාළ කාර්යයන් සඳහා උපයෝජනය නොකිරීම. |
| (ඉ) වාහන පාලනය | <ul style="list-style-type: none"> (i) සෑම මාස 6 කට වරක්ම ඉන්ධන පරිහරණය පරීක්ෂා නොකිරීම (ii) දෛනික ධාවන සටහන්වල ඉන්ධන තුලනයන් සිදු නොකිරීම (iii) දෛනික ධාවන සටහන් නියමිත කාලයට අනුව පිළියෙල නොකිරීම (iv) විස්තර ඇතුළත් වාහන පිළිබඳ ප්‍රවේශයක් හානි නොකිරීම |

එච්.එම්. ගාමිණි විජේසිංහ
 විගණකාධිපති

2017 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. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

(අ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 02

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය පිළියෙල කිරීමේදී භාණ්ඩාගාරයෙන් ලද මුදල් හා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කිරීම් වල ශුද්ධ ප්‍රතිඵලය දක්වා ඇත. 2018 වර්ෂයේ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී එම තොරතුරු වෙන් වෙන්ව දැක්වීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 07

2012 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන ප්‍රධාන වලින් මිලදී ගත් ඉඩම් සඳහා ක්‍රමක්ෂය කර ඇති බවට විමසුමේ සඳහන් කර තිබීම නිවැරදි නොවන අතර, එම ක්‍රමක්ෂය කිරීම සිදු කර ඇත්තේ 2012 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන ප්‍රධාන වලින් මිලදී ගත් ගොඩනැගිලි සඳහා බව කාරුණිකව දැනුම් දෙමි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) පාරිතෝෂික වෙන් කිරීමේදී පසුගිය ගිණුම් වර්ෂ වල සිට සිදුකරගෙන ආ පරිදි සේවා කාලය ආසන්න අර්ධ වර්ෂය දක්වා ගණනය කර ඇති අතර, එම හේතුව නිසා විගණන විමසුමේ සඳහන් පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම වැඩිවීම සිදුවී ඇත. ඉදිරි මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී, පාරිතෝෂික වෙන් කිරීම් සඳහා සේවා කාලය ගණනය කිරීම විමසුමේ දක්වා ඇති පරිදි සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ආ) ඉකුත් වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දිනට සිසුසැරිය, ගැමි සැරිය, නිසි සැරිය ව්‍යාපෘති සඳහා උපවිත වියදම් රු. 38,299,494ක් අඩුවෙන් වෙන්කර තිබුණු බැවින් මෙම වියදම් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ප්‍රතිපාදන වලින් දැරීමට සිදු වී තිබුණු බවත් එමෙන්ම සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ද, රු. 7,429,132ක් අඩුවෙන් ණයහිමි ප්‍රතිපාදන වෙන්කර තිබුණු බවත් දන්වා ඇත. ඊට අදාල වන කරුණු වනුයේ,

1. සෑම වර්ෂයකදීම නොවැම්බර්, දෙසැම්බර් මාස වල සිසු සැරිය, ගැමි සැරිය හා නිසි සැරිය ව්‍යාපෘති වල සේවා සැපයූ බවට අදාල ලොග් සටහන් පත්‍ර ජාගකොස වෙත ලැබෙනුයේ (දෙසැම්බර් මාසය පාසල් නිවාඩු මාසය බැවින් ලොග් සටහන් පත්‍ර පාසල් බලධාරීන් , විදුහල්පතිවරුන් විසින් සහතික කර ගැනීමට නොහැකි වන නිසා) ඊ ළඟ වර්ෂයේ ජනවාරි, පෙබරවාරි, මාර්තු මාස වලදීය. ලොග් පත්‍ර සම්පූර්ණ කර ජාගකොස වෙත ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා මාස දෙකක කාලයක්ද ලබා දෙනු ඇත. එමෙන්ම එම ලොග් පත්‍ර ජාගකොස වෙත ලැබීමෙන් පසු අදාල ගණනය කිරීම් සිදු කර මුදල් ගෙවීමට මාස දෙකක වැනි කාලයක්ද ගත වනු ඇත. එබැවින් ඔක්තෝබර්, නොවැම්බර්, දෙසැම්බර් මාස වල ලොග් සටහන් පත්‍ර වලට ගෙවීම් ඊළඟ වර්ෂයේදී ද සිදු වනු ඇත. මෙම සිදු වීම සෑම වර්ෂයකදීම එකසේ සිදු වන සිදු වීමකි.

2. සිසු සැරිය සේවාවේ ධාවනය වන බස් රථ සිසු සැරිය සේවාවට අදාල කොන්දේසි කඩකරමින් ධාවනය කරන බවට පැමිණිලි ලැබුණු අවස්ථාවල එම පැමිණිල්ල සම්බන්ධයෙන් ජංගම පරීක්ෂණ අංශයේ පරීක්ෂාවකින් නියමිත පරිදි ධාවනය වන්නේ නම් හා ධාවකයාගෙන් නියමිත පරිදි සේවාව සැපයූ බවට පාසල් බලධාරීන් , පාසල් වල විදුහල්පතිවරුන් සහ අදාල පලාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය හෝ ශ්‍රී ලංගම ඩිපෝ මගින් ලිඛිත සාක්ෂි ලබා ගැනීමෙන් පසු ගෙවීම් සිදු කරනු ලැබේ. එම ලිඛිත සාක්ෂි ලබා ගැනීමට මාස දෙක තුන ගතවන අවස්ථා ඇත. එහෙයින් එතෙක් අත්හිටුවන ලද මුදල් මාස කීපයකට පසු නිදහස් කිරීමට සිදු වේ.

3. ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් විසින් සිසු සැරිය බස් රථ පරීක්ෂා කිරීමේදී යොදවා ඇති බස් රථය ධාවනයට සුදුසු භෞතික තත්ත්වයේ නොතිබීම, බස් රථයේ නොගැලපෙන සවිකිරීම් (කලු ස්ටිකර් අලවා තිබීම, රූපවාහිනි සවි කර තිබීම) වැනි කරුණු අනාවරණය වීම. බස් රථය සම්පූර්ණ දුර ධාවනය නොවන බවට තොරතුරු ලැබීම වැනි විවිධ වැරදි හඳුනාගනු ලැබේ. එවැනි අවස්ථාවලදී බස් රථය නියමිත දින අඛණ්ඩව ධාවනය කර තිබුණ ද ගෙවීම් අත්හිටුවා වරද නිවැරදි කරගෙන එන ලෙස දැනුම් දෙනු ලැබේ. ඉහත වැරදි නිවැරදි වූ පසු සහනාධාර මුදල් ගෙවීම් කරනු ලැබේ. එවැනි හේතූන් මත සහනාධාර මුදල් ගෙවීම් මාස තුන හතරක් ප්‍රමාද වන අවස්ථා පවතින අතර වර්ෂයක් අවසන් වී ඊළඟ වර්ෂයට යාමේදී අවසාන මාස වල ගෙවීම් ඊළඟ වර්ෂයේ මුල් කාර්තුව තුළදී ගෙවීමට සිදු වේ.

ඉහත කී කරුණු ධාවකයා විසින් නිවැරදි කර ඉදිරිපත් කරයිද? නොකරයිද? යන්න පිළිබඳ නිශ්චිතව කිව නොහැකි හෙයින් ඉදිරි වර්ෂයේ ගෙවිය යුතු (උපවිත වියදම්) වියදම් සම්බන්ධයෙන් සියයට සියයක් නිවැරදි ඇස්තමේන්තුවක් සිදු කළ නොහැකි අතර, ගෙවීමට ඇති ජාගකොස වෙත ලැබී ඇති ලොග් පත්‍ර වලින් කිසිදු අධිභාරයක් අය නොකරන ලෙස සලකා ගණනය කර ඇස්තමේන්තුවක් පමණක් ඉදිරිපත්

කරයි. ඊට පෙර වර්ෂයේ ලොග් පත්‍ර ඊළඟ වර්ෂයේ මාස තුනකින් පසුව ඉදිරිපත් කළ ද ක්‍රමවේදය අනුව අධිභාර අය කර ගෙවීමට සිදු වේ. එහෙයින් උපවික වියදම් නැතිනම් ණයහිමි ප්‍රතිපාදන වශයෙන් සියයට සියයක් නිවැරදි ඇස්තමේන්තුවක් ලබා දීම අපහසු වේ.

මෙම තත්ත්වය පාලනය කර ගැනීම සඳහා විසඳුමක් වශයෙන් සිසුසැරිය බස් රථ වල GPS යන්ත්‍ර සවිකිරීමටත් GPS වාර්තා අනුව ගෙවීම් කිරීමටත් යෝජනාවලියක් සකස් කර විගණන හා කළමනාකරන කමිටුවට වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

(ඇ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි ගොඩනැගිලි අළුත්වැඩියා කටයුතු වෙනුවෙන් වැය කරන ලද සම්පූර්ණ මුදල වියදමක් ලෙස මෙහෙයුම් ප්‍රකාශයට හර කර ඇත්තේ අතපසුවීමකිනි. 2018 මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී ප්‍රාග්ධනික කල යුතු ප්‍රමාණය හඳුනාගෙන ගිණුම් නිවැරදි කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඈ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රතිමිලදී ගැනීම් වල (REPO) සිදු කර තිබූ ආයෝජනය වල පොළිය එම එක් එක් ආයෝජනය අවසන් වරට කල් පිරුණු දින දක්වා ගිණුම් ගත කර ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ඉ) කොමිෂන් සභාව මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී 2012 වර්ෂය දක්වා ලිපි ද්‍රව්‍ය තොග ශේෂය ගිණුම්ගත කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් ක්‍රමය අනුගමනය කරන ලදී.

2013 වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත වලට අනුකූලව නැවත සකස් කිරීම සඳහා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනයක් වෙත (අමරසේකර සහ සමාගම) භාර දෙන ලදී. එහිදී ලිපි ද්‍රව්‍ය තොග ශේෂය ශේෂ පත්‍රයෙන් ඉවත්කොට, ලිපිද්‍රව්‍ය හා මුද්‍රණ වියදම් සම්පූර්ණයෙන්ම ආදායම් ප්‍රකාශයට හරකරන ලද අතර , එදින සිට මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී එම ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කරන ලදී.

(ඊ) ඉහත (ඉ) පිළිතුර අදාල වේ.

2.3 නීතිරීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම

(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත

(i) 2017 වර්ෂයේදී රු. මිලියන 300 ක මුදලක් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත යවා ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

- (ii) තාවකාලික අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලීම් කර ඇත. (අදාල ලිපියේ පිටපත විගණකාධිපතිගේ අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.) එසේ වුවත් 2012 අගෝස්තු මස 22 වන දින හැවති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභාවේදී, කෙටි කාලීන අතිරික්ත අරමුදල් සත් දින කැඳවුම් තැන්පතු වල ආයෝජනය කරනවා වෙනුවට යම් කොටසක් වැඩි පොළී ආදායමක් ලැබීම සඳහා ස්ථාවර තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන මෙන් උපදෙස් ලැබී ඇත. (රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභා රැස්වීම් සටහන් වල පිටපතක් අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)
- (ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් 2017 වර්ෂයට අදාල භාණ්ඩ සමීක්ෂණය සිදුකර සමීක්ෂණ වාර්තාව මේවන විට විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.
- (ඇ) දැනට පවත්වාගෙන යනු ලබන ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය, වක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදුකර පවත්වාගෙන යාමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.
- (ඈ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි පරිගණක හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම වත්කම් ලේඛණයක් පවත්වාගෙන යාමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

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

- (i) නඩු 19ක් බලපත්‍ර හා ටෙන්ඩර් සම්බන්ධයෙන්ද, නඩු 02 ක් උසස් වීම් සම්බන්ධයෙන්ද, නඩු 01 ක් මාර්ග දීර්ඝ කිරීම් සම්බන්ධයෙන්ද ලෙස කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව නඩු 22 ක් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ පවරා ඇත.
- (ii) එමෙන්ම බලපත්‍ර සම්බන්ධයෙන් නඩු 03 ක්ද බැස්ටියන් මාවතේ ආසන වෙන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 01 ක්ද කොළඹ බදුල්ල මාර්ගය සඳහා පොදු කාලසටහන් නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 01 ක්ද වශයෙන් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව නඩු 05ක් අභියාචනාධිකරණයේ පවරා ඇත.
- (iii) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිකුත් කරන වලංගු මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව බස්රථ ධාවනය කිරීමට එරෙහිව අදාළ පාර්ශවයන්ට වෙත කොමිෂන් සභාව විසින් මහේස්ත්‍රාත් අධිකරණයේ නඩු 16ක් පවරා ඇත. පහරදීම් සිද්ධියකට එරෙහිව අදාළ පාර්ශවයන්ට එරෙහිව නඩු 01ක් මහේස්ත්‍රාත් අධිකරණයේ පවරා ඇත.

- (iv) බස් රථ ආසන වල ප්‍රමිතිය සම්බන්ධයෙන් නඩු 01ක්ද, බලපත්‍ර සම්බන්ධයෙන් නඩු 02 ක්ද, කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව දිස්ත්‍රික් උසාවියේ පවරා ඇත
- (v) සේවය අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් කොමිෂන් සභාවට එරෙහිව නඩු 03ක් කම්කරු විනිශ්චය සභාවේ පවරා ඇත.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

4.1.1 ක්‍රියාකාරීත්වය හා සමාලෝචනය

(අ) පැවති ගැමි සැරිය සේවා 03 , සේවා 06ක් දක්වා පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ වැඩි කර ගැනීමට හැකි වී තිබුණ අතර සේවා 25 වැඩි කර ගැනීමට නොහැකි වූ බවට නිරීක්ෂණය වී තිබුණ බව දන්වා ඇත. එයට හේතු වූයේ ගැමිසැරිය සේවා ඉදිරිපත් කරන ලෙසට පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන් වෙත දැනුවත් කළද පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන් දෙකක් පමණක් (නැගෙනහිර සහ මධ්‍යම) සේවා 6ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එම මාර්ග 06 සමීක්ෂණය කර ටෙන්ඩර් කර ඇති අතර ඉන් සේවා දෙකක් සඳහා පමණක් ටෙන්ඩර්කරුවන් ඉදිරිපත් විය. ඒ අනුව සේවා දෙකක් සඳහා පමණක් ගිවිසුම්ගත වීමට කටයුතු කර ඇත.

(ආ) නිසි සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ සේවාවන් 123 සිට 158 දක්වා වැඩිකර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණද 130 දක්වා පමණක් වැඩිකරගෙන තිබුණු අතර නව සේවා 28 ක් සැලසුම් කල පරිදි වැඩිකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බවට නිරීක්ෂණය කර ඇත. එයට බලපෑ හේතු පහත පරිදි වේ

- 2017.03.21 දිනැති ලිපියෙන් ශ්‍රී ලංගමයෙන් නිසිසැරිය නව සේවා සඳහා නිර්දේශ කැඳවා ඇත.
- නව සේවා සඳහා නිර්දේශ නොලැබුණු හෙයින් 2017/07/11 දිනෙන් නැවත සිහි කැඳවීමක් ශ්‍රී ලංගමය වෙත යොමු කර ඇත.
- එම සිහි කැඳවීමට අනුව ශ්‍රී ලංගමයෙන් පිලිතුරු ලිපිය හා පවතින සේවාද ඇතුළුව නව සේවා සඳහා ලේඛණය ලැබුණි.
- ඉදිරිපත් කර තිබූ ලේඛණයෙන් නව සේවා තෝරාගෙන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියට 2017.09.03 දින යොමු කර ඇත.

- 2017.10.16 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියට අනුව සත්‍ය වශයෙන්ම ධාවනය වන බවට ජංගම පරීක්ෂණ අංශයෙන් පරීක්ෂා කර තහවුරු කර ගත් සේවා සඳහා පමණක් ගිවිසුම්ගත වීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමත කර ඇත.
- ඒ අනුව නව සේවා 41 ක් ජංගම පරීක්ෂණ අංශයේ පරීක්ෂාවට ලක් වී ඇති අතර ඒ අතරින් සත්‍ය වශයෙන්ම ධාවනය වන බවට තහවුරු කර ගත් සේවා ගණන 25කි. ධාවනය නොවන සේවා ගණන 16කි.
- ධාවනය වන සේවා ලෙස හඳුනාගත් සේවා 25 සඳහා ගිවිසුම්ගත වීමට 2017/11/01 දිනෙන් ශ්‍රී ලංගමයට ලිපියක් යොමු කරන ලදී.
- එම දැනුම් දීමට අනුව 2017/11/06 නිව්ටබ්‍රුව ඩිපෝව නිසි සැරිය සේවා 06 කට සහ කොග්ගල ඩිපෝව සේවා 02 කට ගිවිසුම්ගත වීමට කටයුතු කර ඇත.

ඒ අනුව උක්ත ක්‍රමවේදය අනුගමනය කරමින් 2017 වර්ෂය සඳහා නිසි සැරිය සේවා ආරම්භ කිරීමට හැකි වූයේ 8ක් පමණි. නමුත් මේ වන විට ශ්‍රී ලංගමය විසින් ඉදිරිපත් කළ සේවා 24ක් සඳහා උක්ත ක්‍රමවේදය යටතේ ගිවිසුම්ගත වී සේවාවන් ආරම්භ කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

(ඇ) කිලිනොච්චි බස් නැවතුම්පලේ මූලිකව යෝජනාවූ ඉඩමේ මායිම් වෙනස් වූ බැවින් මූලිකව මාස 03 ක පමණ කාලයක් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට නොහැකි විය.

(ඈ) යාපනය බස් නැවතුම් පල සඳහා යෝජිත ඉඩම නිරවුල් නොවීය.

(ඉ) ගොඩනැගිලි අංක 03 නවීකරණය සඳහා මූලිකව රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් ඉදිරිපත්කරන ලද ඇස්තමේන්තුව එම වසරේ වෙන්වූ මුදලට වඩා වැඩි වූ බැවින් නැවත දෙවතාවක් යම් යම් අයිතමයන් අඩු කර පිරිවිතරයන් වෙනස් කර වෙන් වූ මුදලට ගැලපෙන පරිදි ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීම හේතුවෙන් සැලසුම් කර පරිදි 2017 වර්ෂයේ එම කාර්යයන් ආරම්භ කිරීමට නොහැකි විය.

(ඊ) හිගුරක්ගොඩ බස් නැවතුම්පලේ සැලසුම නැවත වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් සමාගම වෙත වැඩ බිම භාරදීමට සිදු වූයේ 2018 අගෝස්තු 31 දිනය. ඉන් පසුව කඩ සාප්පු හා විදුලි කණු ඉවත් කිරීම ප්‍රමාද වූ බැවින් සැලසුම් කල පරිදි ඉදි කිරීමට කටයුතු සිදු කිරීමට නොහැකි විය.

2018 වර්ෂයේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් බස් නැවතුම් පල සඳහා පිවිසුම් මාර්ග වෙනස් කිරීම හා ඊට අනුකූලව ඉවත් කිරීම් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම් ප්‍රමාද වුවද දීර්ඝ කරන ලද කාලය තුළ ඉදිකිරීම් අවසන් කර 2018.08.01 දින මෙම බස් නැවතුම්පල ජනතා අයිතියට පත් කරන ලදී.

(උ) අදාළ විගණන විමසුමේ සඳහන් පරිදි සමාලෝචිත වර්ෂය වන 2017 තුළදී ජී.පී.එස්. ව්‍යාපෘතිය පදනම් කරගෙන රු. 17,570,635 ක පරිසනක මිලදී ගෙන නොතිබූ අතර ආයතනයේ අවශ්‍යතාවය මත පරිසනක මිලදී ගෙන තිබුණි. ඒ සඳහා වැය වී ඇති මුදල රු 2,609,399 ක් පමණි.

තවද විමසුමේ පෙන්වා දී ඇති පරිදි ජී.පී.එස්. සවි කිරීම සියළුම අන්තර් පළාත් බස් රථ සඳහා ක්‍රියාත්මක විය යුතු අතර අදාළ විගණනය සිදු වන කාලය තුළදී අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වන බස් රථ හා අධි සුබෝපහෝගී බස් රථ මෙන්ම සුබෝපහෝගී බස් රථ සඳහා ජී.පී.එස්. උපකරණ සවි කිරීම අවසන් වී තිබුණි. මේ වන විට අර්ධ සුබෝපහෝගී හා සාමාන්‍ය සේවා බස් රථ සඳහා අදාළ ජී.පී.එස්. උපකරණ සවිකර ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට ගැනීම ආරම්භ කර ඇත.

4.2 කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම්

(අ) 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 24 වැනි වගන්තිය අනුව මගී අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමට කොමිෂම වෙත ප්‍රතිපාදන පැවතියත් මගී සෙවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමවේදය පිළිබඳව පනතේ සඳහන් නොවේ.ජා.ග.කො.ස. ස්ථාපිත කල අවධියේ සිට 2008 වර්ෂය දක්වා මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කර ඇත්තේ එක් එක් පුද්ගලයෙක් විසින් කරනු ලබන ඉල්ලීම පදනම් කරගෙනය. එහිදී විවෘත හා විනිවිදභාවයක් නොවිය.එම මගීසේවා අවසරපත්‍රවල ආයු කාලය පිළිබඳ කිසිදු සඳහනක් නොවූ අතර රු.3000/= ක මුදලක් අයකර වාර්ෂිකව යාවත්කාලීන කර ඇත.

2005 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද අංක අමප/05/1461/031/036 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව නිත්‍ය මගීසේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇති අතර, ඒ අනුව පනත සංශෝධනය කිරීම සිදුකරන ලෙසටද නිර්දේශ කර ඇත.මෙම ක්‍රමවේදය මගින් මුල්වරට ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇත්තේ 2008 වර්ෂයේදීය.

ඒ අනුව ජා.ග.කො.ස. ස්ථාපිත කල අවධියේ සිට 2008 වර්ෂය දක්වා එනම් අවුරුදු 15 කට ආසන්න කාලයක් නිසි ක්‍රමවේදයකින් තොරව පනතේ වගන්තීන්වලට පටහැනිව මගීසේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කර ඇත.2005 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලද ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදයෙන් පවා පනතේ වගන්තීන්වලට පටහැනිව මගීසේවා අවසර පත්‍රයක කාලය පිළිවෙලින් වසර 5 කට හා තවත් වසර 3ක් ලෙස වසර 8ක කාලයක් සඳහා නිකුත් කර ඇත. මේ පිළිබඳව කරුණු අවබෝධ කරගැනීමෙන් පසු

2017 වර්ෂයේදී නිකුත් කළ මගීසේවා අවසරපත්‍ර 21 ක් පනතේ 25 වන හා 30වන වගන්ති ප්‍රකාරව වසර 6ක කාලයක් සඳහා නිකුත් කර ඇත.

2018.07.05 දිනට ලබාදුන් දත්තවලට අනුව වලංගු මගීසේව අවසර පත්‍ර 3171න් ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදයට නිකුත් කර වලංගුව පවතින මගීසේවා අවසර පත්‍ර ප්‍රමාණය 291ක් වේ. ඒ අනුව වලංගුව පවතින ඉතිරි මගීසේවා අවසර පත්‍ර 2880 ම ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර නිකුත් කළ මගී සේවා අවසරපත්‍ර වන අතර එම මගී සේවා අවසර පත්‍රවල කාලය පිලිබඳ කිසිදු සඳහනක් නොමැත. එබැවින් එම මගීසේවා අවසරපත්‍ර 2880 අවලංගු කර නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවීමේදී මගීසේවා අවසරපත්‍ර හිමියන්ගෙන් විරෝධතාවයක් එල්ල විය හැක.

දැනට පවතින මගීසේවා අවසරපත්‍රයක් යම් සංශෝධනයකට ලක්වන අවස්තාවකදී(මාර්ග සංශෝධනය හා ඥාතීත්වයමත අයිතිය සංශෝධනය) එම මගීසේවා අවසරපත්‍රවල වාර්ෂික යාවත්කාලීන කිරීමේ ගාස්තුව රු 3000/= සිට රු 15000/= ක් දක්වා වැඩි කරනු ලැබේ.

ඒ අනුව දැනට වලංගුව පවතින මගීසේවා අවසරපත්‍ර 291ක් ටෙන්ඩර් ගාස්තුව හා රු 3000/= ක් අයකිරීමෙන්ද, බලපත්‍ර 922 ක් රු 15000/=ක් අයකිරීමෙන්ද වාර්ෂිකව යාවත්කාලීන කරනු ලබයි. ඉතිරි මගීසේවා අවසරපත්‍ර සඳහා අයකරනු ලබන රු 3000/=ක මුදල වැඩි කිරීම පිලිබඳ දැනට විගණන හා කලමනාකරන කමිටුවේ සාකච්ඡා වී ඇති අතර මේ පිලිබඳ ඉදිරියේදී අන්තර් පළාත් බස් රථ හිමියන් සමඟද සාකච්ඡා කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

(ආ) 2016 හා 2017 වර්ෂයේ දී අධිවේගී මාර්ගය සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට අවස්ථා 03ක දී ටෙන්ඩර් කැඳවනු ලැබූ අතර ටෙන්ඩර් අංක 23 ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණ නියෝගය මත හා ටෙන්ඩර් අංක 24 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මත අවලංගු කිරීමට සිදු විය. එහෙත් ටෙන්ඩර් අංක 25 යටතේ 2017 වර්ෂයේ දී නිත්‍ය මගී සේවා අවසර පත්‍ර 21ක් නිකුත් කිරීමට හැකි විය. 2017 වර්ෂයේ දී අධිවේගී මාර්ගයේ සේවාවන් සඳහා නිත්‍ය මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර 2018 වර්ෂයේ දී අධිවේගී මාර්ගයේ මෙන්ම සාමාන්‍ය මාර්ග සඳහාද ටෙන්ඩර් කැඳවීමට සැලසුම් කර ඇත. ඒ අනුව ටෙන්ඩර් අංක 26 යටතේ අධිවේගී මාර්ගයේ අවසර පත්‍ර 48 ක් හා ටෙන්ඩර් අංක 27 යටතේ සාමාන්‍ය මහා මාර්ග සඳහා අවසර පත්‍ර 09ක් සඳහා නිත්‍ය මගීසේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇත. අංක 26 වන ටෙන්ඩරය සඳහා ඇති තහනම් නියෝගය නිසා එය විවෘත කිරීමට නොහැකිව පවතී. ටෙන්ඩර් අංක 27 යටතේ කැඳවූ ටෙන්ඩරය 2018.08.15 දින විවෘත කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද එයද ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමාගේ නියෝගය මත තාවකාලිකව සකි දෙකකට කල්දමා ඇත.

(i) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් විශාල මගී ඉල්ලුමක් ඇති විට මෙන්ම කාලසටහන් පුරප්පාඩු මතද තාවකාලික අවසර පත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ. බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයෙන් දෛනිකව බස් රථ 1800ක් පමණ දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශවලට ධාවනය කරනු ලැබේ. එලෙස ධාවනය කරනු ලබන යම් බස් රථයක් ධාවනය නොවූ අවස්ථාවක හෝ අපදාවකට ලක්වූ අවස්ථාවක මගීන්ගේ ගමන් පහසුව සඳහා තාවකාලික අවසරපත්‍රයක් මගින් වෙනත් බස් රථයක් යොදවනු ලැබේ. එසේම සති අන්තයේ හා දීර්ඝ නිවාඩු ඇති අවස්ථාවන් වලදී වැඩි මගී ඉල්ලුමක් පවතින අතර, එම මගී ඉල්ලුමට ප්‍රමාණවත් බස් රථ සැපයුම සඳහා තාවකාලික අවසර පත්‍ර මගින් බස් රථ යෙදවීම කරනු ලැබේ. එසේ නිකුත් කිරීම කරනු ලබනුයේ මගීන්ට කඩිනමින් තම ගමනාන්තය වෙත යෑම සඳහා අවශ්‍ය බස් රථ සැපයුම වෙනුවෙන්ය. නිත්‍ය මගීසේවා අවසරපත්‍ර හිමි බස් රථවලට පමණක් තාවකාලික අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ.

බස් රථයක් ධාවනයෙන් ඉවත් කල විට ඒ වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා ප්‍රධාන කාර්යාල මගින් නිත්‍ය මගී සේවා අවසරපත්‍ර ඇති බස් රථයන් සඳහා තාවකාලික අවසර පත්‍ර (බස් රථය ධාවනය නොවන දින ගණනට) නිකුත් කරනු ලැබේ.

ගාල්ල හා මාතර බස්නැවතුම්පලවල බස් ධාවන මෙහෙයුම් කටයුතු හා තාවකාලික අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ කටයුතු දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ නිලධාරීන් විසින් සිදු කරනු ලබයි. මෙම කටයුත්ත සඳහා ප්‍රමාණවත් නිලධාරීන් ජා.ග.කො.සභාව සතුව නොමැති බැවින් එම කටයුත්ත දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින් සිදු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.

අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වන බොහෝ බස් රථ ගාල්ල හා මාතර බස් නැවතුම්පොලින් ආරම්භ වන අතර, සති අන්ත හා දීර්ඝ නිවාඩු දිනවල විශාල මගී ඉල්ලුම සපුරාලීමට අමතර බස් රථ යෙදවීම හෝ අමතර ගමන්වාර ලබා දීම සිදු කරනු ලැබේ. එවැනි අවස්ථාවකදී තාවකාලික අවසරපත්‍ර මගින් බස් රථ යොදවනු ලැබන අතර එය දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින් සිදු කරනු ලබයි.

2014 වර්ෂයේදී මාර්ග සංශෝධන මගින් අධිවේගී මාර්ගයට නිකුත් කරන ලද මගීසේවා අවසර පත්‍ර 56ක් 2015 වර්ෂයේ දී අවලංගු කර එම ධාවකයින්ගේ පැරණි මාර්ගයට අනුයුක්ත කර ඇත. මෙම බස් රථ අධිවේගී මාර්ගයේ ධාවනය වූ කාලයේ දී මගීන් එම සේවාව සඳහා පුරුදුව සිටි බැවින් මගී ඉල්ලුම සපුරා ලීමටත් අඛණ්ඩව එම සේවාව පවත්වාගෙන යාමටත් තාවකාලික අවසර පත්‍ර නිකුත් කර ඇත.

තවද තාවකාලික මභී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන මාර්ග සඳහා නිත්‍ය මභී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට අවස්ථා 03 කදී ප්‍රසිද්ධ දැන්වීම් මභින් ටෙන්ඩර් කැඳවීමට කටයුතු කලද එයට එරෙහිව ධාවකයන් විසින් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කර ඇත. එහෙත් අංක 25 යටතේ කැඳවන ලද ටෙන්ඩරය මභින් නිත්‍ය මභී සේවා අවසර පත්‍ර 21 ක් නිකුත් කිරීමට හැකිව ඇත.

(ii) මහරගම, කඩවත, හා කඩුවෙල බස්පර්යන්තයෙන් ආරම්භ කරනු ලබන අධිවේගී මාර්ගයේ බස්රථ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වේලාසටහන් කරුවන් යොදවා ඇත. මෙම වේලාසටහන්කරුවන් අධිවේගී මාර්ගයේ ගාල්ල හා මාතර දක්වා ධාවනය වන බස්රථ මෙහෙයුම් කටයුතු පමණක් සිදු කරනු ලබයි. මීට අමතරව මභී ඉල්ලුම වැඩිවන අවස්ථාවක හෝ කාලසටහනේ සඳහන් බස්රථ ධාවනය නොවන අවස්ථාවක පමණක් නිත්‍ය මභී සේවා අවසරපත්‍ර හිමි බස්රථයක් සඳහා තාවකාලික අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබයි. තාවකාලික අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ කටයුත්ත දෛනිකව සිදු වන කටයුත්තක් නොවන අතර අවශ්‍යතාවය මත සිදුවන කටයුත්තකි. එබැවින් ඒ සඳහා වේලාසටහන් කරුවන්ට වඩා ඉහළ ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකු යොදවා ඔහුගෙන් ඉටු කරවා ගැනීමට තරම් ප්‍රමාණවත් කාර්යයක් නොවන බැවින් ඉහළ ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකු යෙදවීම නිශ්චල ක්‍රියාවක් වන අතර ඒ සඳහා යෙදවීමට අමතර නිලධාරීන්ද නොමැත.

තවද, එම බස්නැවතුම්පලේ වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු යෙදවීමට තරම් ප්‍රමාණවත් ඉඩ පහසුකම් ලබා ගැනීමේ ගැටළුවක්ද ඇත. එබැවින් මභීන්ට ගුණාත්මක, කඩිනම් මභී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයුම අරමුණ කරගෙන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවයේ නියුතු වෙලා සටහන්කරුවන් මභින් තාවකාලික අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමට ඔවුන්ට සිය රාජකාරි ලැයිස්තුව මභින් බලතල ලබා දී ඇත. තවද එසේ වැඩි මභී ඉල්ලුමක් ඇතිවිට වේලාසටහන්කරුවන් නිකුත් කරන තාවකාලික අවසරපත්‍රය වලංගු වනුයේ අදාල දිනයට පමණක් වන බවද දැනුම් දෙමි.

(ඇ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මභින් දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මභී ප්‍රවාහන අධිකාරිය වෙත යොමු කර ඇති තාවකාලික මභී සේවා අවසර පත්‍ර පොත් 139ක් පිළිබඳව එම අධිකාරිය වෙත නැවත එම පොත් වලට අදාළ මුදල හා අනුපිටපත් භාර දෙන ලෙස දන්වා ඇති අතර 2018/08/10 දින වන විට ඉන් තාවකාලික අවසර පත්‍ර පොත් 118ක් හා එයට අදාළ රුපියල් 3,295,125/=ක මුදලක් ලැබී ඇත. ඒ අනුව මෙතෙක් එම අධිකාරිය මභින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට භාර දී නොමැති අනෙකුත් තාවකාලික අවසර පත්‍ර පොත් හා එයට අදාළ මුදල ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය කටයුතු කරනු ලබන බව දන්වා සිටිමි.

(ඉ) 2016 හා 2017 වර්ෂයන් හි දී මහී සේවා අවසර පත්‍රයන් හි අයිතිය පැවරීම සිදු කර ඇත්තේ ඥාතීත්වය මත පමණක් වේ. ඒ අනුව එම මහී සේවා අවසර පත්‍ර ඥාතීත්වය මත හැර වෙනත් පාර්ශවයක් වෙත පැවරීම සිදු නොකරන අතර මහී සේවා අවසර පත්‍ර හිමිකරුගේ පවුල තුළ ඥාතීත්වය මත පමණක් පැවරීම සිදුකරනු ලැබේ. එහිදී මහී සේවා අවසර පත්‍රයේ හිමිකරු මිය යන අවස්ථාවකදී සිදු වන මහී සේවා අවසර පත්‍ර පැවරීම ද ඇතුළත් වේ.

(ඊ) අධිවේගී මාර්ගයේ පිටත වටරවුම හරහා ප්‍රධාන නගරවලට බස් ධාවනය කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් 2016 වර්ෂයේ අගභාගයේදී ලබාදී ඇති කෙටුම්පත් අතුරු වාර්ථාව සම්පූර්ණ කර අවසන් වාර්තාව ලබාගැනීමට නව ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සිදුකිරීම අවශ්‍ය බවට මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය මගින් යෝජනා වූ අතර, ඒ සඳහා තවත් මුදලක් වැය කළ යුතු වන හෙයින් හා අරමුණ වෙනස්වී ඇති හෙයින්ද, වර්තමාන තත්වය උපකුලපතිතුමා වෙත දැන්වීමට තීරණය විය. මේ වන විට සිදුකරන ලද සමීක්ෂණ වල දෘඩ පිටපත් හා මෘදු පිටපත් අවශ්‍ය කටයුතු සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත ලබාදෙන ලෙස දන්වා අධිවේගී මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ උපකුලපතිතුමා වෙත දන්වා යවා ඇත. කෙසේ වෙතත් 2016 වසරේ සිට සියලු මාර්ග සමීක්ෂණ කටයුතු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සිදුකරනු ලබයි.

(උ) උතුරු පළාතේ ප්‍රධානම බස් රථ හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ඉදි කරන ලද වව්නියාව බස්නැවතුම්පොල 2017 ජනවාරි මස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත භාර දී මෙන් පසු 2017 ජනවාරි 16 දින එය බස් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කරන ලදී. නව බස් පර්යන්තය බස් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කරනු ලැබුවද ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මන්ඩලයේ බස් රථ වව්නියාව නගර මධ්‍යයේ ඇති වව්නියාව නගර සභාව සතු බස්නැවතුම්පොලින් ඉවත් වී නව බස් පර්යන්තයට පැමිණීමට මැලිකම දැක්වීය. ආරම්භයේදී සේවාවන් කිහිපයක් නව බස් පර්යන්තයෙන් ආරම්භ කරනු ලැබුවද ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ නව බස් පර්යන්තයේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ඉවත් විය. ඒ අනුව පුද්ගලික අංශයේ බස් රථ සුපුරුදු පරිදි වව්නියාව නගර මධ්‍යයේ ඇති මාර්ග දෙපස නවතා බස් සේවා ආරම්භ කළේය.

නව බස් පර්යන්තයෙන් බස් ධාවන කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව අඛණ්ඩ උත්සහ කළ අතර එහි ප්‍රථිපලයක් ලෙස උතුරු පළාතේ ප්‍රධාන අමාත්‍යවරයා විසින් වව්නියාව නගර සභාව සතු පැරණි බස්නැවතුම්පොල වසා දැමීමට තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව 2018 ජනවාරි මස සිට වව්නියාව නව බස් පර්යන්තයෙන් ධාවන කටයුතු යලි ආරම්භ කර ඇත.

භාහිර පුද්ගලයන් අනවසරයෙන් බස්පර්යන්තයට ඇතුළු වී නොමනා ක්‍රියාවන්හි යෙදෙන බවට කරුණු වාර්තාවීම නිසා එහි ඇති කාර්යාලය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමටත් බස් පර්යන්තයේ ආරක්ෂක සේවා දිගට පවත්වාගෙන යාමටත් තීරණය කර තිබුණි. මීට අමතරව අන්තර් පළාත් පුද්ගලික බස් රථ මෙම ස්ථානයට ගොස් ලොග්පත්‍ර සටහන් කරගෙන ගමන් ආරම්භ කිරීමටත් කටයුතු කර තිබුණි. මෙම කරුණු වලට අමතරව බස්පර්යන්තය උචිත තත්ත්වයෙන් පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් අදාළ වියදම් දැරීමට සිදු වූ අතර වර්තමානයේදී බස් පර්යන්තය ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයේ පවතී.

4.3 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

විධායක මට්ටමේ තනතුරු 05 ක් වනුයේ ප්‍රවාහන ඉංජිනේරු තනතුරු 04 ක් සහ අධ්‍යක්ෂ (මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන තනතුරු) 01 වේ. ප්‍රවාහන ඉංජිනේරු තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීම් පිණිස පුවත්පත් දැන්වීම් පළකර සම්මුඛ පරීක්ෂණයක් පැවැත් වුවද, ඒ සඳහා පැමිණි අයදුම්කරුවන් අදාළ තනතුර සඳහා ලැබෙන වැටුප හා වරප්‍රසාද ගැන සැඟවීමට පත් නොවූ බැවින්, එම තනතුර පුප්පාඩුව පවතී. අධ්‍යක්ෂ (මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන) තනතුර සඳහා බඳවා ගැනීමට අවසාන සම්මුඛ පරීක්ෂණ කටයුතු ද සිදු කර ඇති බැවින්, ඉදිරියේදී එම පුරප්පාඩුව පියවීමට කටයුතු කරන බැවින්, මූල්‍ය බලතල බෙදාහැරීම සම්බන්ධයෙන් සහ ආයතනයේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නිසියාකාරව සිදුකිරීමට බාධාවක් නොවනු ඇත.

6 ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

6.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

2018 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කර නියමිත කාලය තුළ විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

6.2 ප්‍රසම්පාදනය හා කොන්ත්‍රාත් ක්‍රියාවලිය

6.2.1 ප්‍රසම්පාදනය

2017 වර්ෂය වන විට බස් පර්යන්ත ඉදිකිරීම් ආදී ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වලට අදාළ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු පෙර වර්ෂයේදී ආරම්භ කර පැවති බැවින් 2017 වර්ෂය සඳහා ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම පිළියෙල කිරීමේදී එම වර්ෂයේදී ආරම්භ කිරීමට යෝජිත වූ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති මත වූ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මට ඇතුළත් නොවූ අතර “Procurement of total IT solution (internal software) අයිතමය යටතේ ඉදිරිපත් කර ඇති ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සඳහා ERP ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට අදාළ වූ ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන්ද 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබිණි.

තවද ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම තුළ අන්තර්ගත බොහෝ මිලදී ගැනීම් අදාළ වසර තුළ අවශ්‍යතාවය මත ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂිත වූ කුඩා වටිනාකම් සහිත මිලදී ගැනීම් වූ අතර මෙම කුඩා වටිනාකම් සහිත මිලදී ගැනීම් වෙළඳපොළ මිල සැදහුම් ක්‍රමවේදය අනුගමනය කරමින් සිදු කිරීමට අපේක්ෂිත විය.

ඉහත කරුණු මත ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 හා 4.2.2 ඡේද ප්‍රකාරව සවිස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් සහ ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනක් පිළියෙල කිරීමට 2017 වර්ෂයේදී අපහසු වූ අතර ඉදිරියේදී හැකි සෑම අවස්ථාවකදීම ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.1 හා 4.2.2 ඡේද ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීමට පියවර ගන්නා බව කාරුණිකව දන්වමි.

6.2.2 ප්‍රමාද වූ ව්‍යාපෘති

(අ) මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියේ ගිවිසුම්ගත පිරිවැය රු. 18,908,677.70 ක් වන අතර ප්‍රමාදවීම සඳහා උපරිම ප්‍රමාද ගාස්තු අය කර ඇත. මෙම බස් නැවතුම්පල 2018.08.01 දින ජනතා අයිතියට පත් කරන ලදී.

(ආ) කින්තියා බස්නැවතුම්පල 2018 ජූලි 22 දින ජනතා අයිතියට පත් කරන ලදී.

දෙවන අදියරට අදාළව තිබූ ඇසේෆ්ල්ට් යෙදීම සඳහා අනෙකුත් ව්‍යාපෘතීන් සමග සලකන කල ඉතා සුළු ප්‍රමාණ බැවින් යන්ත්‍රෝපකරණ ලබා ගැනීමට නොහැකි වීම ප්‍රමාද වීමට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපාන ලදී. කරුණු එසේ වුවද කොන්ත්‍රාත් සමාගමෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු උපරිම ප්‍රමාණය අඩු කර ඇත.

6.3 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

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

7. පද්ධති හා පාලනයන්

(අ) මෙහෙයුම් පාලනය

(i) (ii) (iii) (iv) නව මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම දැනට ලංසු කැඳවීමෙන් පමණක් සිදු කරනු ලැබේ. නම මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී ටෙන්ඩරය ලැබුම් ලාභියා විසින් එම බලපත්‍රයට අදාළව බස් රථයක් මිලදී ගැනීම සඳහා කිසියම් කාලසීමාවක් ලබා ගැනීම නිසා අදාළ ටෙන්ඩරය පිළිගැනීමෙන් පසුව එයට අදාළ බලපත්‍රය නිකුත් කිරීමට කිසියම් කාල සීමාවක් ගනු ලැබේ. එම නිසා බලපත්‍රලාභියා වෙත ඒ සඳහා මාස 02ක කාල සීමාවක් ලබා දී ඇත.

බලපත්‍ර යාවත්කාලීන කිරීමට අදාළ ලේඛණයක් දැනට පවත්වාගෙන යන අතර එය ඉදිරියේදී විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාම සඳහා කටයුතු කරනු ලැබේ.

දැනට නිකුත් කර ඇති මගීසේවා අවසරපත්‍ර මගින් සපුරාලීමට නොහැකි මගී ඉල්ලුමක් ඇති විට එම මගී ඉල්ලුමට සරිලන බස් රථ යෙදවීම සඳහා දෛනිකව වලංගු වන ලෙස තාවකාලික අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලැබේ. එම නිසා මගීන්ට ගුණාත්මක මගී සේවාවක් සැපයීම සඳහා තාවකාලික මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම අවශ්‍ය වනු ඇති අතර එසේ තාවකාලික මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන්නේ දැනට නිත්‍ය මගීසේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කර ඇති බස් රථ සඳහා පමණි.

(v) (vi) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව බාහිර පාර්ශවයන් වෙත ගෙවීම් කිරීමේදී මෙතෙක් කල් සිදුකරගෙන ආ ක්‍රමවේදය අනුව වෙක්පත් භාරදීම සඳහා ලේඛණයක් භාවිතා කරන ලදී. එසේ වුවත් ඉදිරි ගෙවීම් කිරීමේදී විමසුමේ පෙන්වා දී ඇති ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.

(ආ) ප්‍රසම්පාදන කටයුතු
ඉදිරි වර්ෂය සඳහා ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම හා ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන පිළියෙල කිරීමේදී සහ ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු කිරීමේදී නිවැරදිව කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඇ) කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය
පුරප්පාඩු වූ තනතුරු සඳහා වරින් වර කැඳවීම් කර සුදුසු පුද්ගලයින් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත.

(ඈ) මූල්‍ය පාලනය
බිල් පත් වලින් වැඩි අත්තිකාරම් මුදලක් අඩු කිරීම මෙන්ම අවසන් බිල්පත් සහතික කිරීම ප්‍රමාද වීමද මුදල් ඉතිරි වීමට හේතුවිය. එම මුදල් එම ව්‍යාපෘති සඳහා 2018 වර්ෂයේ ගෙවීමට නියමිතය.

(ඉ) වාහන පාලනය

(i) (ii) (iii) (iv)

2017 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංගම නිල වාහන ඉංජිනේරු මහතාගේ පරීක්ෂාව යටතේ ඉන්ධන පරිභෝජන පරීක්ෂාව සිදුකර, දෛනික ධාවන සටහන් වල ඉන්දන තුලනය සිදු කරනු ලබයි. 2018 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංගම නිල වාහන ඉංජිනේරු මහතාගේ පරීක්ෂාව යටතේ එක් එක් වාහන සඳහා ඉන්ධන පරිභෝජන

පරීක්ෂා කිරීමට කටයුතු කෙරෙමින් පවතින අතර, සියලුම වාහන වල ඉන්ධන තුලනයක් සිදු කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත.

ජංගම පරීක්ෂණ, සමීක්ෂණ කටයුතු වැනි රාජකාරීන් සඳහා දින ගණන් එක දිගට රාජකාරී කටයුතු සඳහා වාහන යෙදවීමට සිදුවන බැවින්, දෛනික ධාවන සටහන් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා, ධාවන සටහන් පොත් දෛනිකව කාර්යාලය වෙත ලබා ගැනීමට සමහර අවස්ථා වලදී අපහසුවේ. එසේවුවද ඉහත කරුණු මගහරවා ගනිමින් මින් ඉදිරියට නිසි අයුරින් මාසික සාරාංශ සටහන් කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.

මෝටර් වාහන පිළිබඳව වාහන වර්ගය, මෝස්තරය, ලියාපදිංචි අංකය, භාරදුන් දිනය, තමන් විසින් පැවරූ දිනයන් ඇතුලත් දත්ත පරිගනකයේ ඇතුලත් කර යාවත්කාලීන කරමින් පවතී. මේ සම්බන්ධයෙන් ලේඛණයක්ද පවත්වාගෙන යෑමට කටයුතු යොදා ඇත.

ඉංජි.එම්.ඒ.පී. හේමචන්ද්‍ර

සභාපති

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව