

270 வன காணீய - 10 வன கலாபய  
தொகுதி 270 - இல. 10  
Volume 270 - No. 10

2019 லார்து 25 வன ஃபுடா  
2019 ஢ார்ச் 25, திங்கட்கிழ஢ை  
Monday, 25th March, 2019



பார்லீ஢ேன்து விவாட  
(஢ன்ஸாட்)

பாராளு஢ன்ற விவாதங்கள்  
(ஹன்ஸாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES  
(HANSARD)

நில லார்வை  
அதிகார அறிக்கை  
OFFICIAL REPORT



# අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා වාර්තා

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2019 – [අහසය වන වෙන් කළ දිනය] :

[ශීර්ෂ 114, 306, 307 (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා); ශීර්ෂ 176 (වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන)] - කාරක සභාවේදී සලකා බලන ලදී

සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා ( ශ්‍රී ලංකා) සමාගම :

වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම (2016)

කල් තැබීමේ යෝජනාව:

වනාන්තර ආරක්ෂාව සඳහා නීති ශක්තිමත් කිරීම

---

## පிரිතාන உள்ளடக்கம்

துறைசார் மேற்பார்வைக் குழு அறிக்கைகள்

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்

ஒதுக்கீட்டுச் சட்டமூலம், 2019 - [ஒதுக்கப்பட்ட பதினாறாம் நாள்] :

[தலைப்புக்கள் 114, 306, 307 (போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் ); தலைப்பு 176 (துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி)] - குழுவில் ஆராயப்பட்டது.

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையம் மற்றும் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி:

வருடாந்த அறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் (2016)

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை:

காடுகளைப் பாதுகாப்பதற்காகச் சட்டத்தை வலுப்படுத்தல்

---

## PRINCIPAL CONTENTS

SECTORAL OVERSIGHT COMMITTEE REPORTS

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

APPROPRIATION BILL, 2019 – [Sixteenth Allotted Day]:

Considered in Committee – [Heads 114, 306, 307 (Transport and Civil Aviation);  
Head 176 (Ports and Shipping and Southern Development)]

AIRPORT AND AVIATION SERVICES (SRI LANKA) LIMITED:

Annual Report and Accounts (2016)

ADJOURNMENT MOTION:

Strengthening of Laws to Protect Forests



**පාර්ලිමේන්තුව**  
**பாராளுமன்றம்**  
**PARLIAMENT**

**2019 මාර්තු 25 වන සඳුදා**  
**2019 மார்ச் 25, திங்கட்கிழமை**  
**Monday, 25th March, 2019**

**පූ.භා. 9.30ට පාර්ලිමේන්තුව රැස් විය.**  
**කරානායකතුමා [ගරු කරු ජයසූරිය මහතා]**

**මූලාසනාරුව විය.**  
பாராளுமன்றம் மு.ப. 9.30 மணிக்குக் கூடியது.  
சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு கரு ஜயசூரிய] தலைமை வகித்தார்கள்.  
The Parliament met at 9.30 a.m.,  
MR. SPEAKER [THE HON. KARU JAYASURIYA] in the Chair.

**ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා වාර්තා**  
**துறைசார் மேற்பார்வைக் குழு அறிக்கைகள்**  
**SECTORAL OVERSIGHT COMMITTEE REPORTS**

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் இராஜாங்க அமைச்சர்)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe - State Minister of Transport and Civil Aviation)

ගරු කරානායකතුමා, අභ්‍යන්තර පරිපාලන හා රාජ්‍ය කළමනාකරණ පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේ සභාපතිතුමා වෙනුවෙන් මම, අභ්‍යන්තර පරිපාලන හා රාජ්‍ය කළමනාකරණ පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද;

- (i) 2015, 2016 සහ 2017 වර්ෂ සඳහා ජනාධිපති කාර්යාලයේ කාර්ය සාධන වාර්තා;
- (ii) 2015, 2016 සහ 2017 වර්ෂ සඳහා අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලයේ කාර්ය සාධන වාර්තා;
- (iii) 2016 සහ 2017 වර්ෂ සඳහා විගණන සේවා කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තා;
- (iv) 2017 වර්ෂය සඳහා රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ කාර්ය සාධන වාර්තාව හා වාර්ෂික ගිණුම;
- (v) 2016 සහ 2017 වර්ෂ සඳහා සීමා නිර්ණය කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික ප්‍රගති වාර්තා;
- (vi) 2017 වර්ෂය සඳහා මැතිවරණ කොමිෂන් සභාවේ කාර්ය සාධන වාර්තාව; සහ
- (vii) 2016 වර්ෂය සඳහා ජාතික ප්‍රසම්පාදන කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව සම්බන්ධයෙන් වූ එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව ඉදිරිපත් කරමි.

**සභාමේසය මත තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.**  
**சபாபீடத்தில் இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.**  
**Ordered to lie upon the Table.**

**පෙත්සම්**  
**மனுக்கள்**  
**PETITIONS**

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)  
ගරු කරානායකතුමා, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් තුන පිළිගන්වමි.

- (1) පුවක්පිටිය, වේරගොල්ල, අංක 75 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ජී.ඩී. වන්දාවතී මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) පන්නිපිටිය, කොට්ටාව, හොරහේන පාර, අංක 1580/8 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ජේ. කාරියවසම් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (3) කොස්ගම, සාලාව, අංක 1/16 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එස්.එච්. සිරිසේන රුද්‍රිගු මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

ගරු ඩග්ලස් දේවානන්දා මහතා  
(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)  
(The Hon. Douglas Devananda)  
Hon. Speaker, I present a petition from Mr. Moses Judeness of Kallikattaikkadu, Uyilankulam.

ගරු සුසන්ත පුංචිචිලමේ මහතා  
(மாண்புமிகு சுசந்த புஞ்சிநிலமே)  
(The Hon. Susantha Punchinilame)  
ගරු කරානායකතුමා, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් දෙක පිළිගන්වමි.

- (1) ත්‍රිකුණාමලය, නුවර පාර, පාලයින්න, අංක 04 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ඒ.එච්. නන්දසිරි මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (2) ත්‍රිකුණාමලය, ජේදුරු කොටුව, මාගෝසා ටෙරස් යන ලිපිනයෙහි පදිංචි ඩබ්ලිව්.ඩී.ජී.එන්. රුපසිංහ මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

**ඉදිරිපත් කරන ලද පෙත්සම් මහජන පෙත්සම් පිළිබඳ කාරක සභාවට පැවරිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.**  
**சமர்ப்பிக்கப்பட்ட மனுக்களைப் பொதுமனுக் குழுவுக்குச் சாட்டக் கட்டளையிடப்பட்டது.**  
**Petitions ordered to be referred to the Committee on Public Petitions.**

**ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු**  
**வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்**  
**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

**වැන්දඹු කාන්තාවන්ට ආර්ථික ස්ථාවරභාවය**  
**ඇතිකිරීම : රජයේ මැදිහත්වීම**

**விதவைககளைப் பொருளாதாரரீதியில்**  
**ஸ்திரப்படுத்தல்: அரசாங்கத்தின் தலையீடு**  
**ECONOMIC STABILITY OF WIDOWS: GOVERNMENT INTERVENTION**

27/18

**1. ගරු හේෂා විතානගේ මහතා**  
(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)  
(The Hon. Hesha Withanage)  
කාන්තා හා ළමා කටයුතු සහ වියළි කලාප සංවර්ධන අමාත්‍යතුමියගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) ශ්‍රී ලංකාවේ වැන්දඹු කාන්තාවන්ට ආර්ථික වශයෙන් ස්ථාවරභාවයක් ළඟා කර දීමට රජය විසින් ක්‍රියා මාර්ග ගනිමින් සිටින්නේද;

මේ රටේ බොහෝ වෙලාවට සමාජයීය වශයෙන් අසාධාරණයට ලක්වෙන කොටසාසයක් ගැනයි මම මේ ප්‍රශ්නය ඇහුවේ. යුරෝපීය රටක වාගේ නම්, මේක ලොකු ප්‍රශ්නයක් නොවුණාට, අපේ රටේ මේ ප්‍රශ්නයෙන් යම්තාක් දුරකට අසරණතාවයට පත්වන කණ්ඩායමක් තමයි, මේ වැන්දඹු කාන්තාවන්. ඒ කණ්ඩායම වෙනුවෙන් සහන සලසන්න, සහයෝගය හා ශක්තිය ලබා දෙන්න රජයකට යම් ප්‍රතිපත්තියක් තිබෙන්න ඕනැය කියා මම හිතනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් ගරු

ඇමතිතුමා යෝජනා කීපයක් ඉදිරිපත් කළා. එහි ප්‍රමාණවත්භාවයක් තිබිය යුතුයි කියා මම විශ්වාස කරනවා. සාමාන්‍යයෙන් යුරෝපීය රටක අම්මා කෙනෙක් දරුවන් දෙතුන්දෙනෙක් එක්ක තනිවුණොත්, ඒ දරුවන් රැක බලා ගන්න රජයෙන් යම්කිසි ආධාර මුදලක් ලැබෙනවා. ඒකට dole එකක් කියා කියනවා.

අපේ රටේ එවැනි ක්‍රමවේදයක් නැහැ. අඩුම තරමින් එවැනි කාන්තාවන්ට ඉන්න නිවසක් ලබා දෙන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. අඩුම තරමින් ඒ කාන්තාවන්ට ස්වයං රැකියාමය වශයෙන් ශක්තිමත් වෙන්න ක්‍රමවේදයක් නැති වෙලා තිබෙනවා. මේ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරක් දෙන්න ගරු ඇමතිතුමිය දැන් මේ ගරු සභාවේ නැති වුණත්, මම ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, මේ සම්බන්ධව අමාත්‍යාංශයෙන් යම්කිසි නිසි ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීමට කටයුතු කරන්න කියා. මම හිතනවා, මේකට පක්ෂ විපක්ෂ කවුරුත් කැමැති වෙයි කියා. මේ අමාත්‍යාංශය තුළින් කාන්තාවන් ශක්තිමත්ව සවිබල ගන්වන්න පුළුවන් නිසි ක්‍රමවේදයක් සකස් කර, අඩුම තරමේ සමෘද්ධි සහනාධාරය ලබාදීමේදී මේ අයට ප්‍රමුඛත්වයක් ලබා දෙන්න පුළුවන් නම් හොඳයි කියන ඉල්ලීමක් මම කරනවා.

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

හොඳයි, ආණ්ඩු පාර්ශ්වයේ ගරු ප්‍රධාන සංවිධායකතුමා කථා කරන්න. ගරු මන්ත්‍රීතුමා ඉදිරිපත් කළේ හොඳ අදහසක්. ඒ කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන්න.

**ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා**

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)

(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා වැදගත් අදහසක් තමයි ඉදිරිපත් කළේ. මේ පිළිබඳව අපි ගරු ඇමතිතුමියගේ අවධානය යොමු කරවන්නම්. ඒ වාගේම, එම අමාත්‍යාංශයේ කාරක සභා අවස්ථාව පැවැත්වෙන බදාදාටත් ඒක යොමු කරන්න පුළුවන් නම් හොඳයි.

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

අපේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට බදාදාට මේ ගැන කථා කරන්නත් පුළුවන්.

**ගරු හේෂා විතානගේ මහතා**

(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)

(The Hon. Hesha Withanage)

මේ ප්‍රශ්නයට මීට වැඩිය යන්න ඕනෑ නැහැ. ගරු කථානායකතුමනි, අපේ ආණ්ඩුවත් වැන්දඹු ස්වරූපයෙන් නේ යන්නේ. තාත්තා පැත්තකයි ඉන්නේ. අපි වෙනම තමයි යන්නේ. මේ දවස්වල අපි ගමේ ගියාම මිනිසුන් අහනවා, "අපේ මන්ත්‍රීතුමනි, ආපහු තාත්තයි, අම්මයි එකතු වෙන්න හදනවා ද?" කියා. එහෙම වැන්දඹු වෙනවා, එකතු වෙනවා. මෙහෙම වුණොත් මේක විලිලජ්ජා නැති ආණ්ඩුවක් බවට පත් වෙනවා. ඒ නිසා මේ පොඩි ළමයි ටික නම් ඒකට කැමැති නැහැ කියන එකත් අපි ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක ඇමතිතුමාට මතක් කර කියන්න ඕනෑ.

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

හොඳයි, බොහොම ස්තූතියි. මීළඟට, ප්‍රශ්න අංක 2 - 135/18 - (1), ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා.

**ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා**

(மாண்புமிகு சமீந்த விஜேசிரி)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා. ඉහත කාරණය සම්බන්ධයෙන් ගරු හේෂා විතානගේ මන්ත්‍රීතුමා දැක්වූ විරෝධයම මමත් පානවා.

**තාක්ෂණික විෂය ධාරාව සහිත පාසල්: බදුල්ල**

**දිස්ත්‍රික්කය**

தொழில்நுட்பப் பிரிவுகளைக்கொண்ட

பாடசாலைகள்: பதுளை மாவட்டம்

SCHOOLS WITH TECHNOLOGY STREAM: BADULLA DISTRICT

135/18

**2. ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා**

(மாண்புமிகு சமீந்த விஜேசிரி)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ පිහිටි අපොස (උසස් පෙළ) තාක්ෂණික විෂය ධාරාවෙන් පංති පැවැත්වෙන පාසල් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
- (ii) එම පාසල්වල නම් කවරේද;
- (iii) දැනට බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ සිටින තාක්ෂණික විෂය උගන්වන ගුරුවරයන් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
- (iv) ඔවුන්ගේ නම් හා දැනට සේවයේ නිරතව සිටින පාසල් කවරේද;
- (v) ඉදිරියේදී බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ සිසුන් අතර තාක්ෂණික විෂය ප්‍රවේශ කිරීමට අමාත්‍යාංශය ගනු ලබන පියවර කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

கல்வி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) பதுளை மாவட்டத்தில் அமைந்துள்ள க.பொ.த. (உயர் தர) தொழில்நுட்பப் பிரிவுக்கான வகுப்புகள் நடைபெறுகின்ற பாடசாலைகளின் எண்ணிக்கை யாது என்பதையும்;
- (ii) மேற்படி பாடசாலைகளின் பெயர்கள் யாவை என்பதையும்;
- (iii) தற்போது பதுளை மாவட்டத்தில் உள்ள தொழில்நுட்பப் பாடத்தைக் கற்பிக்கின்ற ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கை யாது என்பதையும்;
- (iv) இவர்களின் பெயர்கள் மற்றும் தற்போது சேவையாற்றுகின்ற பாடசாலைகள் யாவை என்பதையும்;
- (v) எதிர்வரும் காலத்தில் பதுளை மாவட்டத்தில் மாணவர்களுக்கு மத்தியில் தொழில்நுட்பப் பாடத்தை பிரபல்யப்படுத்துவதற்காக அமைச்சு மேற்கொள்ளும் நடவடிக்கைகள் யாவை என்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

[ගරු එම්.දී. විජේසිරි මහතා]

asked the Minister of Education:

(a) Will he inform this House -

- (i) the number of schools in Badulla District with G.C.E (Advanced Level) Technology Stream classes;
- (ii) the names of aforesaid schools;
- (iii) the number of teachers for technology subject in Badulla District to date;
- (iv) the names of aforesaid teachers and the schools where they teach to date; and
- (v) the measures that would be taken by the Ministry to popularize the technology subject among the students of Badulla District in future?

(b) If not why?

ගරු අකිල විරාජ් කාරියවසම් මහතා (අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு அக்கில விராஜ் காரியவசம் - கல்வி அமைச்சர்)  
(The Hon. Akila Viraj Kariyawasam - Minister of Education)

ගරු කථානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මෙසේයි.

- (අ) (i) පාසල් 22කි. (ජාතික පාසල් 14ක් සහ පළාත් පාසල් 8කි.)
- (ii) ජාතික පාසල්
01. මහියංගණය ජාතික පාසල, මහියංගණය
  02. මීගහකිවුල ජාතික පාසල, මීගහකිවුල
  03. කන්දේගෙදර ජාතික පාසල, හැලිඇල
  04. ශ්‍රී ජනානන්ද ජාතික පාසල, කුරුගමුව, දියතලාව
  05. හල්පේ ජාතික පාසල, හෙල හල්පේ
  06. බ/ධර්මපුත්‍ර ජාතික පාසල, බදුල්ල
  07. පස්සර මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, පස්සර
  08. බදුල්ල මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, බදුල්ල
  09. විශාකා බාලිකා මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, බණ්ඩාරවෙල
  10. වල්හපුත්ත මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, වල්හපුත්ත, හලුදුම්මුල්ල
  11. වැලිමඩ මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, වැලිමඩ
  12. ලුණුවත්ත මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, ලුණුවත්ත
  13. සරස්වතී මධ්‍ය විද්‍යාලය, බදුල්ල
  14. පස්සර දෙමළ මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, පස්සර

පළාත් පාසල්

01. මලිත්ත මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, මලිත්ත, පට්ටියගෙදර
02. ධර්මපාල මහා විද්‍යාලය, බණ්ඩාරවෙල
03. ධර්මාශෝක මහා විද්‍යාලය, බණ්ඩාරවෙල
04. ජනාධිපති මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, අඹගස්දෙට්ටි, වැලිමඩ

05. හපුතලේ දෙමළ මාධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, හපුතලේ

06. කැප්පෙට්පොල මහා විද්‍යාලය, කැප්පෙට්පොල

07. ලුණුගල මහා විද්‍යාලය, ලුණුගල

08. ශ්‍රී දේවානන්ද මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය, මීරහාවත්ත

(iii)	ඉංජිනේරු තාක්ෂණවේදය	-	29
	පෞර්ව පද්ධති තාක්ෂණවේදය	-	28
	තාක්ෂණය සඳහා විද්‍යාව	-	33
	එකතුව		90
(iv)	ඉංජිනේරු තාක්ෂණවේදය -	ඇමුණුම 01	
	පෞර්ව පද්ධති තාක්ෂණවේදය -	ඇමුණුම 02	
	තාක්ෂණය සඳහා විද්‍යාව -	ඇමුණුම 03	
	(ඇමුණුම් සභාගත* කරමි.)		

(v) ඔව්.

බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ අපොස උසස් පෙළ තාක්ෂණවේදය විෂය ධාරාව ක්‍රියාත්මක සියලුම පාසල්වල තාක්ෂණික පියවරින් විෂයානුබද්ධ ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් සඳහා අවශ්‍ය ක්ෂය ද්‍රව්‍ය, ආයුධ සහ සුළු උපකරණ මිලදී ගැනීම සඳහා වාර්ෂිකව ප්‍රතිපාදන වෙන්කර දෙනු ලැබේ. එක් එක් පාසලේ තාක්ෂණවේදය විෂය ධාරාව හදාරනු ලබන ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව සහ පෙර වසරේ ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය පදනම් කරගෙන පාසලකට රුපියල් 20,000.00ක (රුපියල් විසිදහසක) අවමයක් සහ රුපියල් 90,000.00ක (රුපියල් අනුදහසක) උපරිමයකට යටත්ව ප්‍රතිපාදන ලබාදීම වාර්ෂිකව අඛණ්ඩව සිදු කෙරේ.

රොබෝ තාක්ෂණය සහ ට්‍රෙන්ඩ් තාක්ෂණය පිළිබඳව පාසල් දරුවන් සහ ගුරුවහුවන් දැනුවත් කිරීමේ ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් ඇතුළත් විශේෂ පුහුණු වැඩසටහනක් පැවැත්වීමට කටයුතු සැලසුම් කර ඇත.

සිසුන් සඳහා සිවිල් යාන්ත්‍රික හා ඉලෙක්ට්‍රොනික තාක්ෂණවේදය විෂයයන්ට අවශ්‍ය අතිරේක පුහුණුවීම් ලබාදීමට සැලසුම් කර ඇත.

තාක්ෂණවේදය ගුරු හවතුන් සඳහා න්‍යාය හා ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් ඇතුළත් ගුරු පුහුණු වැඩසටහන්, පාසලේ විෂය ඉගැන්වීම් ක්‍රියාවලියට බාධාවක් නොවන පරිදි පැවැත්වීම අඛණ්ඩව සිදු කිරීම මගින් ඉගැන්වීම් ක්‍රියාවලිය වඩාත් ප්‍රශස්තව සිදු කිරීමට අවශ්‍ය පසු බිම නිර්මාණය කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.

(ආ) අදාළ නොවේ.

\* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.

\* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

\* Placed in the Library.



### ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(மாண்புமிகு சமீந்த விஜேசிரி)  
(The Hon. Chaminda Wijesiri)

පිළිතුරු සැපයීම සම්බන්ධයෙන් මම ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වනවා. මෙය ඉතා වැදගත් විෂයයක්. උසස් පෙළ හදාරන දරුවා විශ්වවිද්‍යාලයට ප්‍රවේශ නොවුණත්, එම තරුණයා සහ තරුණිය ස්වයං රැකියා වශයෙන් නිර්මාණය වන තැන තමයි එම ස්ථානය. අපේ පළාතේ ජාතික පාසල් සහ පළාත් පාසල් 22ත්, 25ත් අතර ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. හැබැයි, ඔබතුමාගේ පිළිතුරට අනුව ඉංජිනේරු තාක්ෂණවේදය සඳහා ගුරුවරු ඉන්නේ 29 දෙනෙයි. පළාත් වශයෙන් ගත්තත්, රට වශයෙන් ගත්තත් මේ තාක්ෂණික විෂයයන් සඳහා ගුරුවරුන්ගේ ලොකු හිඟයක් තිබෙනවා. ඒ නිසා "එන්ටර්ප්‍රයිස් ශ්‍රී ලංකා" වැඩසටහන යටතේ රටේ ව්‍යවසායකත්වය සහ රටේ ශ්‍රම බලකාය දිරිගන්වන්න අපි උත්සාහ දරනවා. ඒ වෙනුවෙන් දැනුම ලබා දෙන, ශක්තිය ලබා දෙන ගුරුවරුන්ගේ හිඟ අඩුපාඩුවක් විධියට අපි දකිනවා. ඒ වෙනුවෙන් ඔබතුමා අමාත්‍යාංශය මට්ටමින් යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් අරගෙන තිබෙනවාද, එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් අරගෙන තිබෙනවා නම් ඒ වැඩ පිළිවෙළ පිළිබඳව ඔබතුමාට මෙම ගරු සභාවට කරුණු ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවන්ද?

### ගරු අකිල විරාජ් කාරියවසම් මහතා

(மாண்புமிகு அக்கில விராஜ் காரியவசம்)  
(The Hon. Akila Viraj Kariyawasam)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ගරු හිඟ පියවීම සඳහා අවශ්‍ය බඳවා ගැනීම් කරන්න කියා අපි විශේෂයෙන්ම මුදල් අමාත්‍යාංශය සහ කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව දැනුවත් කර තිබෙනවා. ඒ අනුමැතිය ලැබුණු සැණින් අපි ඒ බඳවා ගැනීම් කරනවා.

### ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)

දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න, ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

### ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) பந்துல குணவர்தன)  
(The Hon. (Dr.) Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි,-

### ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(மாண்புமிகு சமீந்த விஜேசிரி)  
(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමනි, මම දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය ඇහුවාට පස්සේ ඔබතුමා අහන්න. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ කාරණයට යම් ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දිය යුතුයි කියා මම හිතනවා. මුදල් අමාත්‍යාංශය මීට වඩා මේ කාරණයට ප්‍රමුඛතාව ලබා දිය යුතුයි කියන යෝජනාව ඔබතුමා වෙනුවෙන් අපි ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ විෂය හදාරන දරුවා දැනුමින් පිරුණු, යම්කිසි වැඩකට සම්බන්ධ වෙන දරුවෙක් හැටියට අපි නිර්මාණය කරනවා. හැබැයි, අපි සමාජය තුළ දකින්නේ නැහැ, මේ දරුවන් ඒවාට පෙලඹෙන බවක්. උදාහරණයක් විධියට ගත්තොත් මේ දරුවන් යම්කිසි නිර්මාණයක් කිරීමට උත්සාහ කරන බව, දැනේ ශක්තියත් සමඟ තම ජීවිතය, දිවිපෙවෙත ඉදිරියට ගෙනයන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළක් හඳුනා බව අපි දකිනවා. නමුත් ගරු ඇමතිතුමනි, එහිදී මම එක අඩු පාඩුවක් දකිනවා. දරුවන් ඒ වැඩ පිළිවෙළ ඉදිරියට ගෙන යාමට පෙලඹෙන්නේ නැත්තේ ඔවුන්ට අවශ්‍ය කරන ප්‍රාග්ධනය සහ ව්‍යවසායකත්ව හැකියාව නැති නිසායි. ගරු කථානායකතුමනි, මම කලින් මේ සඳහා යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළා. අපේ රට තුළ අපේ දරුවෝ ලොකු

සම්පතක් හැටියට ඉන්නවා. අපි පිට රටින් ගෙනෙන mobile phones අලුත්වැඩියා කරන්නේ අපේ දේශීය තරුණ-තරුණියන්. හැබැයි, ඔවුන්ගේ ඒ හැකියාව දිරිගන්වන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදය රට තුළ නිර්මාණය වෙලා නැහැ, අධ්‍යාපනික මට්ටමින්. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ සඳහා අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය පැත්තෙන් යම්කිසි දායකත්වයක් දෙන්න පුළුවන් නම්, ඔබතුමා කරන වැඩ පිළිවෙළ තවත් ශක්තිමත් වෙයි කියලා මම හිතනවා. එහෙම වුණොත් අපේ රටේ ඉගෙන ගන්නා දරුවා සමාජයට යද්දී අතමීට සරු වුණු කෙනෙක්, රටට යම්කිසි සේවයක් සපයන දරුවෙක් හැටියට නිර්මාණය කරන්න පුළුවන් වෙනවා. ඒ අභියෝගය ජය ගන්නට ඔබතුමාට පුළුවන් කියා මා හිතනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මේ වෙනකොට අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රය තුළ විශාල වැඩ කොටසක් කරලා තිබෙනවා. ඒ නිසා තාක්ෂණ විෂය ඉගෙන ගෙන එළියට එන දරුවාත් යම්කිසි පුංචි කර්මාන්තයක් සඳහා දිරි ගැන්වීමේ වැඩ පිළිවෙළක් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය සමඟ සම්බන්ධ වෙලා නිර්මාණය කරන්න ඔබතුමාට පුළුවන් නම් හොඳයි. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ සඳහා හැකියාවක් තිබෙනවාද, ඒ සඳහා යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න සූදානම්ක ඉන්නවාද කියන කාරණය මම දැන ගන්න කැමැතියි.

### ගරු අකිල විරාජ් කාරියවසම් මහතා

(மாண்புமிகு அக்கில விராஜ் காரியவசம்)  
(The Hon. Akila Viraj Kariyawasam)

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ වගකීම තමයි තාක්ෂණවේදී විෂයට අවශ්‍ය පුහුණුව ලබා දීම, විශේෂයෙන් ඒ සඳහා පහසුකම් දීම. ඒ වාගේම ඒ මඟ පෙන්වීම කරලා සාමාන්‍ය පෙළ හෝ උසස් පෙළ විභාගවලින් පසුව පද්ධතියට යොමු කිරීමත් අපේ වගකීමක්. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කියන කාරණය හරි. ඊට පසුව තිබෙන කාරණා කටයුතු මගේ අමාත්‍යාංශයට පමණක් කරන්න බැහැ. එතැනින් එහාට උසස් අධ්‍යාපනය හෝ වෘත්තීය අධ්‍යාපනය ලබා දීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය සහ වෘත්තීය පුහුණු අමාත්‍යාංශය එකතු වෙලා සකස් කළ යුතුයි.

### ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) பந்துல குணவர்தன)  
(The Hon. (Dr.) Bandula Gunawardane)

නැඟී සිටියේය.

எழுந்தார்.  
rose.

### ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)

ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා.

### ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) பந்துல குணவர்தன)  
(The Hon. (Dr.) Bandula Gunawardane)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ කාරුණික අවධානයට යොමු කළ යුතු කාරණයක් තිබෙනවා. ගරු වමින්ද විජේසිරි මන්ත්‍රීතුමා ඉදිරිපත් කළේ ඉතා වැදගත් ප්‍රශ්නයක්. ඉංජිනේරු තාක්ෂණවේදය, ජෛව පද්ධති තාක්ෂණවේදය, තාක්ෂණවේදය සඳහා විද්‍යාව වැනි විෂයයන් සඳහා ගුරු හිඟයක් මෙම විෂය ධාරව අපි පටන් ගන්නකොටම තිබුණා. එයට ප්‍රතිකර්මය ලෙස අපි කළේ, කැබිනට් මණ්ඩලයෙන් විශේෂ අනුමැතියක් ලබා ගන්නා වෘත්තීය පුහුණු අමාත්‍යාංශයේ ඉන්න කමිකාවාර්යවරු, UNIVOTEC එකේ ඉන්න කමිකාවාර්යවරු හා අනෙක්

[ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා]

විශ්වවිද්‍යාලවල ඉන්න කටිකාචාර්යවරු යොදා ගන්න. ඔවුන්ට ඒ වෙනුවෙන් මසකට ගමන් දීමනාව වශයෙන් දීමනාවක් ගෙවීම තමයි කළේ. මෙම විෂය ධාරාවෙන් තවම උපාධිධාරීන් බිහි වෙලා නැති නිසා, වෙළෙඳ පොළෙන් අපට පහසුවෙන් සපයා ගන්න බැහැ. මොකද, මේ අලුත් විෂය ධාරාවක් නිසා. ඉංජිනේරු උපාධිය පිළිබඳ පළමු උපාධිධාරියා බිහි වෙන්නේ ගරු කථානායකතුමනි, 2020දී. ඒ නිසා අපට කළ හැකිව තිබෙන දේ තමයි, වෘත්තීය පුහුණු අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කරලා, ඒ දවස්වල වාගේ එතැන ඉන්න දක්ෂතා තිබෙන අය දවස් කීපයකට හෝ පාසල්වලට අනුයුක්ත කිරීමයි. එසේ කළොත්, ගරු හිඟය පවතින ප්‍රදේශවලට ඔවුන්ගේ සේවය ලබා ගන්න පුළුවන්. මොකද, ඇත එපිට ප්‍රදේශවලත් වෘත්තීය පුහුණු අමාත්‍යාංශයේ ශාඛා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, වෘත්තීය පුහුණු අමාත්‍යාංශයෙන් ඒ අවශ්‍යතාව සඳහා ඔබතුමා තාවකාලිකව ගුරුවරු ලබා ගන්නවා නම් වැදගත් කියලා මම හිතනවා.

**ගරු අකිල වීරාජ් කාරියවසම් මහතා**

(மாண்புமிகு அக்கில விராஜ் காரியவசம்)  
(The Hon. Akila Viraj Kariyawasam)

හිටපු ගරු අධ්‍යාපන ඇමතිතුමනි, 2015 වෙද්දි තාක්ෂණික පීඨ පහක් විතරයි හදලා අවසන් කර තිබුණේ. අපි ඒ ප්‍රතිපත්තිය දිගටම ගෙනියලා, ඉතුරු තාක්ෂණ පීඨ 251ම හදන්න කටයුතු කළා.

දැන් ඒ කටයුතු බොහෝ දුරට අවසන් වෙමින් යනවා. ඔබතුමන්ලා මහින්දෝදය විද්‍යාගාර හදලා අවසන් කරමින් සිටියා මිස, තාක්ෂණික පීඨ හදන්න ආරම්භ කරලා තිබුණේ නැහැ. තාක්ෂණික පීඨ හතරක් පමණ තමයි අවසන් කරලා තිබුණේ. ඉතින් මේ ප්‍රමාණයත් එක්ක ගුරුවරුන්ගේ ලොකු හිඟයක් තිබෙනවා. රට පුරාම මෙම තාක්ෂණික පීඨ වැඩි වෙලා තිබෙනවා. ඔබතුමා කියනවා වාගේ ඉංජිනේරු තාක්ෂණ විෂය සම්බන්ධ ගුරුවරුන්ගේ දැඩි හිඟයක් තිබෙනවා. අපි මොනවා දුන්නත් ඒ විෂයට අදාළව ගුරුවරුන් බඳවා ගැනීමට නොහැකි තත්ත්වයක් තිබෙනවා. ඇත්තටම අපි පටන් ගනිද්දි වැඩ පිළිවෙළක් සෑදිය යුතුව තිබුණා. නමුත්, අපි ඒ සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනිමින් යනවා. ඔබතුමා කීවා වාගේ ඒකට වැඩ පිළිවෙළක් අපි සකස් කරලා තිබෙනවා.

**ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා**

(மாண்புமிகு கலாநிதி) பந்துல குணவர்தன)  
(The Hon. (Dr.) Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි,-

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)

ගරු (ආචාර්ය) බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමනි, අපි එකඟත්වයකට ආවා, දැනට කථා කරන කරුණුවලින් පිටස්තරව යන්නේ නැහැ කියලා. ඔබතුමාට අවස්ථාවක් දුන්නා. නැත්නම් මේක දිගටම යනවා. අමනාප වෙන්න එපා. හොඳයි, බොහොම ස්තූතියි.

ප්‍රශ්න අංක 3-219/18 - (1), ගරු වෛද්‍ය නලින්ද ජයතිස්ස මහතා.

**ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා**

(மாண்புமிகு வைத்திய கலாநிதி) நலிந்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

ගරු කථානායකතුමනි, මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

**ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා**

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, කෘෂිකර්ම, ග්‍රාමීය ආර්ථික කටයුතු, පශු සම්පත් සංවර්ධන, වාරිමාර්ග සහ ධීවර හා ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දීම සඳහා සනී දෙකක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

**ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.**

வினாளை மற்றொரு தினத்திற்கு சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.  
Question ordered to stand down.

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 4 - 245/18 - (2), ගරු පද්ම උදයශාන්ත ගුණසේකර මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 5 - 336/18 - (1), ගරු ඉෂාක් රහුමාන් මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 6 - 464/19 - (1), ගරු අශෝක ප්‍රියන්ත මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 7 - 491/19 - (1), ගරු ආනන්ද අලුත්ගමගේ මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

**ශ්‍රී ලංකා උසස් තාක්ෂණ අධ්‍යාපන ආයතනය:**

**ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය**

**இலங்கை உயர் தொழில்நுட்பக் கல்வி நிறுவகம்:**

**டிப்ளோமா பட்டமளிப்பு விழா**

**SRI LANKA INSTITUTE OF ADVANCED TECHNOLOGICAL  
EDUCATION: DIPLOMA AWARDING CEREMONY**

537/19

**8. ගරු බිමල් රත්නායක මහතා**

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)  
(The Hon. Bimal Rathnayake)

නගර සැලසුම්, ජලසම්පාදන සහ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) ශ්‍රී ලංකා උසස් තාක්ෂණ අධ්‍යාපන ආයතනයේ (SLIATE) ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය මෙතෙක් පවත්වන ලද ස්ථානය කවරේද;
- (ii) 2017 වර්ෂයේදී එම ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය පවත්වනු ලැබූ ස්ථානය කවරේද;
- (iii) මේ සඳහා පසුගිය වර්ෂයේදී එක් ඩිප්ලෝමාධාරියෙකුගෙන් අය කරනු ලැබූ මුදල කොපමණද;
- (iv) 2017 වර්ෂයේදී ඒ සඳහා එක් ඩිප්ලෝමාධාරියෙකු ගෙන් අය කරන ලද මුදල කොපමණද;
- (v) පෙර වර්ෂවල ශාලා පහසුකම් සඳහා ගෙවීම් කළ යුතු වූ බැවින්, මුදල් අය කරනු ලැබූවද 2017 වර්ෂයේදී නොමිලේ ශාලා පහසුකම් සපයනු ලබන විටත් මුදල් අයකිරීමට හේතුව කවරේද;
- (vi) මේ දක්වා ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය පැවති කොළඹ නගරය වෙනුවට කොළඹින් බැහැර නවාතැන් පහසුකම් පවා සොයාගත නොහැකි අම්පාර වැනි දුෂ්කර ප්‍රදේශයකට එම උත්සවය රැගෙන යාමට හේතුව කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

நகரத் திட்டமிடல், நீர்வழங்கல் மற்றும் உயர்கல்வி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) இலங்கை உயர் தொழில்நுட்ப கல்வி நிறுவகத்தின் (SLIATE) டிப்ளோமா வழங்கும் விழா இற்றைவரையில் நடத்தப்பட்ட இடம் யாதென்பதையும்;
- (ii) 2017 ஆம் ஆண்டில் மேற்படி டிப்ளோமா வழங்கும் விழா நடத்தப்பட்ட இடம் யாதென்பதையும்;
- (iii) இதற்காக கடந்த ஆண்டில் ஒரு டிப்ளோமாதாரியிடமிருந்து அறவிடப்பட்ட பணத் தொகை எவ்வளவென்பதையும்;
- (iv) 2017 ஆம் ஆண்டில் இதற்கென ஒரு டிப்ளோமாதாரியிடமிருந்து அறவிடப்பட்ட பணத் தொகை எவ்வளவென்பதையும்;
- (v) முந்திய ஆண்டுகளில் மண்டப வசதிகளுக்காக கட்டணம் செலுத்த வேண்டியேற்பட்டமையால், பணம் அறவிடப்பட்ட போதிலும், 2017 ஆம் ஆண்டில் இலவசமாக மண்டப வசதிகள் வழங்கப்படுகின்றபோதுகூட பணம் அறவிடுவதற்கான காரணம் யாதென்பதையும்;
- (vi) இற்றைவரையில் டிப்ளோமா பட்டமளிப்பு விழா நடத்தப்பட்ட கொழும்பு நகரத்திற்கு பதிலாக கொழும்புக்கு வெளியே தங்குமிட வசதிகளையேனும் பெற்றுக்கொள்ள முடியாத அம்பாறை போன்ற பின்தங்கிய பிரதேசத்திற்கு இவ்விழா மாற்றப்பட்டமைக்கான காரணம் யாதென்பதையும்;

அவர் இச்சபையில் அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of City Planning, Water Supply and Higher Education:

- (a) Will he inform this House -
- (i) the place where the diploma awarding ceremony of the Sri Lanka Institute of Advanced Technological Education (SLIATE) was held so far;
- (ii) the place where the diploma awarding ceremony of year 2017 was held;
- (iii) the amount of money charged from a diploma holder in this regard last year;
- (iv) the amount of money charged from a diploma holder in this regard in year 2017;
- (v) although money was charged in previous years since a payment was required to book the hall, the reason for charging money even when the hall was provided free in year 2017; and
- (vi) the reason for shifting the diploma awarding ceremony to a remote area such as Ampara, where lodging facilities are hard to find, instead of Colombo where the ceremony was held so far?

(b) If not, why?

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, නගර සැලසුම්, ජලසම්පාදන සහ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දෙනවා.

- (අ) (i) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාව (BMICH)
- (ii) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාව (BMICH)
- (iii) එක් ඩිප්ලෝමාධාරියෙකුගෙන් රුපියල් 4000.00ක මුදලක් අය කර ඇත.
- (iv) එක් ඩිප්ලෝමාධාරියෙකුගෙන් රු. 6000.00ක මුදලක් අය කර ඇත.
- (v) 2017 වර්ෂයේදී බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේදී පවත්වන ලද ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය සඳහා නොමිලේ ශාලා පහසුකම් ලබා දී නොමැති අතර, ඒ සඳහා රු. 3,609,669.00ක මුදලක් වැය වී ඇත.
- (vi) ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය අම්පාර ප්‍රදේශයේ පැවැත්වීමට රැගෙන ගොස් නොමැත.

(ආ) පැන නොනඬී.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අතුරු ප්‍රශ්න තිබෙනවා නම් ගරු ඇමතිතුමාට යොමු කරන්න කිව්වා. එතුමා පිළිතුරු සපයන්නම් කිව්වා.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)  
(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ ප්‍රශ්නය ගොඩක් පැරණි ප්‍රශ්නයක්. නැවත මේ පිළිබඳව අතුරු ප්‍රශ්න ඇසීම තේරුමක් නැහැ, දැනට BMICH එකේ මේක පවත්වන නිසා. එක අවස්ථාවක අම්පාරේ පවත්වා තිබෙනවා.

මේ අතුරු ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු ඇමතිවරයාගෙන් දැනගන්න කියා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. පළමුවන අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන රජයේ නොමිලේ පවත්වා ගෙන යනු ලබන පාඨමාලාවලින් NDT පාඨමාලාවට -NVQ VI පාඨමාලාව- මහපොළ ශිෂ්‍යාධාරය රුපියල් 5,000ක් ලබා දෙන අතරදී, HND පාඨමාලාවේ ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ට රුපියල් 1500ක් තමයි ලබා දෙන්නේ. ඔබතුමා ළඟදී රුපියල් 1,000කින් වැඩි කළා කියලා කියනවා. ඒත් රුපියල් 2,500යි. මම ඇමතිවරයාගෙන් දැන ගන්න කැමැතියි, ඒ සඳහා වන පදනම මොකක්ද කියලා. මොකද, පාඨමාලා දෙකම NVQ VI. පාඨමාලා දෙකම රජයේ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන්නේ.

ඊළඟට, දෙවන අතුරු ප්‍රශ්නය. ගරු ඇමතිතුමනි, HND පනතට 1978 අංක 16 දරන විශ්වවිද්‍යාල පනතේ 118වන වගන්තිය හැර අනෙක් වගන්ති අදාළයි කියලා එහි සඳහන් වෙනවා. විශ්වවිද්‍යාල පනතේ 118 වන වගන්තියේ තිබෙන්නේ විශ්වවිද්‍යාලයට සිසුන් බඳවා ගැනීම පිළිබඳ ප්‍රතිපාදන. ඒ අනුව, විශ්වවිද්‍යාල පනතින් පිළිගෙන තිබෙනවා, විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්ට ශිෂ්‍ය සංගම් ඇති කරගැනීමේ, පවත්වා ගෙන යාමේ අයිතියක් තිබෙනවායි කියන එක. ඒක ලෝකයේම තිබෙන අයිතියක්. නමුත්, අදාළ හිටපු පරිපාලකයා පසුගිය වසරේ HND එකේ by-law එකක් හඳුලා තිබෙනවා, සිසුන්ට ශිෂ්‍ය සංගම් අයිතිය තහනම් කරන්න. ඒ නිසා මම දැනගන්න කැමැතියි, ඒක ප්‍රතික්‍රියා පනත යටතේ සෑදූ එකක්ද, එහෙම නැත්නම් හිටපු පාලකයාගේ පෞද්ගලික වුවමනාව මත සෑදූ එකක්ද, මේක වෙනස් කරන්න ඇමතිවරයා කටයුතු කරනවාද කියන කාරණය.

\* *Placed in the Library.*

\*\* Placed in the Library.

මෙම බාධාවන් මහභරවා ගැනීම සඳහා පසු වෛද්‍යානික ධාරීන් ඇතුළු නිලධාරීන් බදවා ගැනීමේ කටයුතු සහ ප්‍රවාහන හා කාර්යාල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.

- (iv) රේඛීය අමාත්‍යාංශ හා මධ්‍යම පළාත් සභා ප්‍රතිපාදන යොදාගනිමින් මධ්‍යම පළාත් සත්ත්ව නිෂ්පාදන හා සෞඛ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව හා ඒකාබද්ධව උසස් ආරයේ වැස්සි පැටවුන් සුලභ කිරීම අරමුණ කර එළ ගව අභිජනන ගොවිපළවල් පිහිටුවීම, වාණිජ ගොවිපළ සඳහා අවශ්‍ය එළ පැටවුන් සුලභ කිරීම අරමුණ කර එළ අභිජනන ගොවිපළවල් පිහිටුවීම, දියර කිරි නිෂ්පාදනය ඉහළ නැංවීම අරමුණු කර වාණිජ මට්ටමේ ගව පාලන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම, සතුන්ගේ ආරය උසස් කිරීම සඳහා කෘත්‍රීම සිංවන කටයුතු ව්‍යාප්ත කිරීම, සත්ත්ව පෝෂණය ඉහළ නැංවීම සඳහා තෘණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ග්‍රාමීය ජනතාවගේ පෝෂණ තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම අරමුණු කර ගනාග්‍රිත කුකුළු පාලන වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම. සත්ත්ව පාලනය පිළිබඳ ගොවීන්ගේ දැනුම දියුණු කිරීම අරමුණ කර ගොවි පුහුණු වැඩසටහන් ආදිය මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය තුළ ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී.

(ආ) අදාළ නොවේ.

**ගරු කථානායකතුමා**

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත - 2019, කාරක සභා අවස්ථාව.

## විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2019

ஒதுக்கீட்டுச் சட்டமூலம், 2019

APPROPRIATION BILL, 2019

කාරක සභාවේදී තවදුරටත් සලකා බලන ලදී.-

[ප්‍රගතිය: මාර්තු 23]

[ගරු කථානායකතුමා මූලාසනාරූප විය.]

குழுவில் மேலும் ஆராயப்பெற்றது.-

[தேர்ச்சி: மார்ச் 23]

[மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்]

Considered further in Committee-

[Progress: 23rd March]

[HON. SPEAKER in the Chair.]

**114 වන ශීර්ෂය.- ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යවරයා**

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
රු. 298,350,000

**தலைப்பு 114.- போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச்  
சேவைகள் அமைச்சர்**

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ்  
செலவு ரூபா 298,350,000

HEAD 114.- MINISTER OF TRANSPORT AND CIVIL AVIATION

Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure,  
Rs. 298,350,000

**176 වන ශීර්ෂය.- වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ  
සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා**

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
රු. 311,000,000

**தலைப்பு 176.- துறைமுகங்கள், கப்பற்சுறை மற்றும் தெற்கு  
அபிவிருத்தி அமைச்சர்**

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ்  
செலவு ரூபா 311,000,000

HEAD 176.- MINISTER OF PORTS AND SHIPPING AND  
SOUTHERN DEVELOPMENT

Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure,  
Rs. 311,000,000

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

පළමුවැනි උපලේඛනය ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, ශීර්ෂ අංක 114, 306 සහ 307. වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, ශීර්ෂ අංක 176 සලකා බැලීම පූර්ව භාග 10.00 සිට අපරභාග 12.30 දක්වා සහ අපර භාග 1.00 සිට අපර භාග 7.00 දක්වා.

කපා හැරීමේ යෝජනාව, ගරු කංචන විජේසේකර මන්ත්‍රීතුමා.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)

(The Hon. Kanchana Wijesekera)

ගරු සභාපතිතුමනි, "2019 විසර්ජන පනත් කෙටුම්පතෙහි කාරක සභා අවස්ථාවේදී අද විවාදයට ගැනෙන අමාත්‍යාංශ හා ඒවා යටතේ ඇති අනිකුත් දෙපාර්තමේන්තු හා ආයතනවලට අදාළ අංක 114, 306, 307 හා 176 දරන වැය ශීර්ෂයන්ගෙන් සාම්ප්‍රදායිකව එක් එක් වැඩසටහනකි සියලුම පුනරාවර්තන වියදම් හා මූලධන වියදම් රුපියල් 10කින් කපා හැරිය යුතුය" යි මම යෝජනා කරමි.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමා.

[ප්‍ර. හා. 9.54]

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**

(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)

(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය පිළිබඳව අදහස් කිහිපයක් ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව මා ඉතාමත්ම සන්තෝෂ වෙතවා. මගෙන් පසුව මේ විෂයය භාර ගත් අපේ මිත්‍ර අර්ජුන රණතුංග අමාත්‍යතුමාටත්, මා සමඟ දීර්ඝ කාලයක් එම අමාත්‍යාංශයේ ඉතාම සහයෝගයෙන් කටයුතු කරමින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සඳහා ලබා දෙන්න පුළුවන් උපරිම සහයෝගය ලබා දුන්නු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමාටත්, මේ ක්ෂේත්‍රය ඉදිරියට ගෙන යෑමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සඳහා මගේ ශුභාශිංසන පළවූවෙන්ම පළ කරන්න මා කැමැතියි. පායැලි වම්පික රණවක ඇමතිතුමා මේ සභාවේ ඉන්නවා. Megapolis and Western Development Ministry එකත් සමඟ මේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එතුමා මනා දර්ශනයකින් යුතුව අපත් සමඟ ඉතාම සහයෝගයෙන් වැඩ කටයුතු කළා. මා එතුමාටත් ශුභ පතනවා. අද්‍රත් අමාත්‍යවරයා සමඟත් සහයෝගයෙන් කටයුතු කරමින් මේ රටේ තිබෙන දැවැන්ත ප්‍රශ්නය විසඳීම සඳහා දායක වන ලෙසත් මා එතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා අතිශයින්ම වැදගත් වන ස්ථානයක් තමයි කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ. කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ සම්බන්ධයෙන් අපට අභියෝග රාශියකට මුහුණ දෙන්නට සිදු වුණා. සංචාරක ව්‍යාපාරයේ වර්ධනයත් සමඟම කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ හරහා වැඩි වැඩියෙන් සංචාරකයන් පැමිණීමට පටන් ගත්තත්, ඒ සඳහා අවශ්‍ය ඉඩ කඩ පහසුකම් සපයා දීමට අපට හැකියාවක් තිබුණේ නැහැ. එම නිසා අපට කෙටි කාලීන වැඩ කටයුතු රාශියක් සිද්ධ කරන්නට සිදු වුණා. එවැනි වැඩ කටයුතු රාශියක් අප විසින් ඉෂ්ට කළා පමණක් නොවෙයි, කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ සුරක්ෂිත ගුවන් තොටුපොළක් බවට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නව තාක්ෂණික ආම්පන්න සියල්ලක්ම පාහේ එහි සවි කළා. ඒ අනුව කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ ලෝකයේ ඉතාම ඉහළ මට්ටමේ

[ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා]

ගුවන් තොටුපොළක් බවට පත් කිරීමට අපට පුළුවන්කම ලැබුණා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ගුවන් තොටුපොළේ තාක්ෂණික නිලධාරීන් ඇතුළු සියලුදෙනාටම මාගේ ස්තුතිය පුද කරන්නට කැමැතියි. ඉතා කෙටි කාලයක් තුළදී අපට ඒ වැඩ කටයුත්ත ඉෂ්ට කරන්න පුළුවන් වුණා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම විශේෂයෙන් ICAO සංවිධානය මගින් අපට අනතුරුදායක දැන්වීමක් කරලා තිබුණා, අපේ ගුවන් ගමන් පථය අවුරුදු 20කට වඩා පැරණියි, එය නියමිත ප්‍රමිතියට නැහැයි කියලා. එම ගුවන් පථයේ අලුත්වැඩියාව මුලදී ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 89කට තක්සේරු කරලා තිබුණේ. නමුත් මට පුළුවන් වුණා, අපේ නිලධාරීන්ගේ සහයෝගයත් ඇතිව පාරදායකභාවයකින් යුතුව ටෙන්ඩර් කරලා ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 47කින්, ඉතාම උසස් මට්ටමකින් -මාස තුනක් වැනි කෙටි කාලයක් පමණක් ගුවන් තොටුපොළ වසා තබලා- නිම කිරීමට.

ඒ නිසා තව අවුරුදු 20ක් දක්වා කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැතුව ගුවන් යානා බැස්සවීමට පමණක් නොවෙයි, A320, A380 වාගේ විශාල ගුවන් යානා පවා බැස්සවීමටත් පුළුවන් ආකාරයට අපි එම ගුවන් තොටුපොළ සකස් කර තිබෙනවා. නමුත්, ගුවන් තොටුපොළේ අපට ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. JICA ආයතනයෙන් අපට ලැබුණු මුදලින් second terminal එක හදාගන්න අපට බැරි වුණා. ඒක අපේ වැරද්දක් නොවෙයි. විශේෂයෙන්ම ජපන් රජය අපට ණය දෙන කොට කොන්දේසි ඇතුළුයි දෙන්නේ. ඒ කොන්දේසි තමයි ජපානයේ අයම ඒ වැඩේ කරන්න ඕනෑ කියන එක. එතකොට ජපානයේ අය අතරේ විතරයි ඒක ටෙන්ඩර් කරන්න පුළුවන් වෙන්නේ. ඉතින්, ටෙන්ඩර් කරපු උදවිය ටෙන්ඩර් කළා. ටෙන්ඩර් වටිනාකම බලන කොට එය ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 47ක් වැඩියි. ඉතින්, අපට ඒක ප්‍රදානය කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ප්‍රදානය කළා නම් මටත් FCID එකට යන්න වෙනවා, මගේ නිලධාරීන්ටත් FCID එකට යන්න වෙනවා. අපට නැවත පාර්ලිමේන්තුවට එන්න ලැබෙන්නේත් නැහැ. ඒ නිසා අපි JICA ආයතනයට කිව්වා, මේ ක්‍රමය වැරදියි කියලා. අපි ඒ ගැන කථා කළත්, අපට ඔවුන්ගෙන් කිසිම සහයෝගයක් ලැබුණේ නැහැ. ඒ අය මස් රාත්තලම ඉල්ලනවා. මම කිව්වා, මේක වැරදියි, මේ රටේ නීති රීති අනුව අපට මේක කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ කියලා. තවමත් ඒ ප්‍රශ්නය විසඳිලා නැහැ. එම ප්‍රශ්නය විසඳා ගන්නට ඇමතිතුමාට ලොකු අභියෝගයක් තිබෙනවා. එක්කෝ, අපි වෙනත් තැනකින් ණය මුදලක් ගන්න ඕනෑ. එහෙම නැත්නම් එම ණය මුදල අපේ රටේ නීතියට අනුව වියදම් කරලා second terminal එක හදන්නේ කොහොමද කියලා සොයා බලන්න ඕනෑ. මෙවැනි ප්‍රශ්නවලදී වෙනත් රටවල් මුහුණ දීලා තිබෙන්නේ කොහොමද කියලා මම කල්පනා කළා. ලෝකයේ බොහෝ රටවල්වල temporary terminals, ඒ කියන්නේ අවුරුදු 10ක්, 12ක් තබා ගන්න පුළුවන් තාවකාලික terminals හදලා තිබෙනවා. ඒවා අවුරුදු 25ක් විතර තිබෙනවා. නිලධාරී කණ්ඩායමක් යවලා, මේ පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරලා temporary terminal එකක් අපේ සල්ලිවලින් හදන්න මම කටයුතු කළා. ඒ පිළිබඳ සියලු කටයුතු අවසන් වුණා. නමුත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් දෙදෙනෙකුගේ ප්‍රශ්නයක් නිසා, ඔවුන් දැනට Supreme Court එකට ගිහින් තිබෙනවා. මගේ මතය නම්, Supreme Court එකේ තඩුව ඉතා ඉක්මනින් ඉවර කරලා, ඒක කළොත් මාස නවයක් ඇතුළත තවත් මිලියන 10කට ඉන්න පුළුවන් terminal එකක් අපට හදන්න පුළුවන් කියන එකයි. JICA එක කොහොම පටන් ගත්තත්, තව අවුරුදු හතරක් යනවා මේ ගොඩනැගිලි හදලා ඉවර කරන්න. එතකොට අපේ තදබදය තව තවත් වැඩි වෙනවා. මෙන්න මේ අභියෝගය නව ඇමතිතුමාට තිබෙනවා. නව ඇමතිතුමා ඒ පිළිබඳ කල්පනා කරලා ඉතා ඥානවිත පියවරක් ගනියි කියා මා විශ්වාස

කරනවා. ඒ වාගේම මම කියන්නට කැමැතියි, අපි මේ ආයතනය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කළා. 2015 වර්ෂයේ මම මේ ආයතනය භාර ගන්නකොට අපේ සම්පූර්ණ ආදායම රුපියල් බිලියන 15යි. බදු ගෙවූ පසු ඉතිරි වුණේ රුපියල් මිලියන 816යි. නමුත් මේ වන විට ආදායම රුපියල් බිලියන 25 ඉක්මවලා, ලාභය රුපියල් බිලියන 15 ඉක්මවලා තිබෙනවා. එම නිසා අපි ඔබතුමන්ලාට කරගෙන යෑමට ලාභ උපදවන, මුදල් තිබෙන ආයතනයක් දායාද කර දුන්නා. ඒ නිසා ඉදිරි වැඩ කටයුතු කිරීමට කිසිම අපහසුතාවක් ඇති වන්නේ නැහැ. අපි මෙවැනි ආදායමක් ලැබුවේ මත්තල ගුවන් තොටුපොළ සඳහා ගෙවිය යුතු ණය වාරිකය සහ එහි පාඩුව ගෙවලා අවසන් වුණාට පසුවයි. එසේම තවත් කරුණක් කියන්න ඕනෑ. මඩකළපුව ගුවන් තොටුපල සකස් කරලා දෙන්න අපට පුළුවන් වුණා.

රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළේ විශාල ඉඩ ප්‍රමාණයක් ගුවන් හමුදාව විසින් අල්ලාගෙන තිබුණා. මේ පිළිබඳව සාකච්ඡා වට ගණනාවක්ම තියලා බොහොම අමාරුවෙන් ඒ ප්‍රශ්නය විසඳා ගන්නා. වර්තමාන ගුවන් හමුදාපතිතුමාට මගේ ස්තුතිය පුද කරන්න කැමැතියි. එතුමා ඉතාම ප්‍රායෝගික ලෙස මේ ගැන කල්පනා කරලා අපිත් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කරලා, අපට අක්කර 25ක පමණ ඉඩම් ප්‍රමාණයක් මුදා හැරියා. ඒ අනුව දැන් රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළේ සංවර්ධනය සඳහා දැවැන්ත මුදලක් අපි වියදම් කරලා, ඒ සංවර්ධන කටයුතු කරගෙන යනවා.

මේ කාරණය පිළිබඳවත් විශේෂයෙන්ම කියන්නට ඕනෑ. අපි Air Traffic Management System එකක් සවි කළා. ADS-B system එකක් සවි කළා. Aeronautical Information Management systems සවි කළා. එපමණක් නොවෙයි, Airport එකට අඩුව තිබුණු hotel එකක් සඳහා පෞද්ගලික අංශයත් සමඟ ඒකාබද්ධ වෙලා ඉතාම වාසිදායක කොන්දේසි මත එම hotel එක හදන්නට අවශ්‍ය ඉඩකඩ ලබා දීලා, දැන් ඒ කටයුතු කරගෙන යනවා. ඒක නිසා අපට විශාල දියුණුවක් ඇති කර ගන්න පුළුවන් වුණා. ඒ වාගේම අපි solar power system එකක් සවි කරන්න කටයුතු කළා.

ගරු සභාපතිතුමනි, එපමණක් නොවෙයි. මේ ආයතනයේ ගුණාත්මකභාවය රැක ගත යුතු නිසා දේශපාලන වුවමනාවන් මත එක එක්කෙනා බඳවා ගැනීමේ සංකල්පයෙන් තොරව මම විශේෂ අධ්‍යයනයක් කරලා SLIDA ආයතනය මගින් දෙන ලද මහපොත්වීම් යටතේ පමණක්ම මේ ආයතනය සඳහා සේවක - සේවිකාවන් බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් සකස් කළා. ඒ වාගේම Airport එකේ තිබුණු විශාල ප්‍රශ්නයක් තමයි, ආගමන හා විගමන අංශයත් සමඟ තිබුණු ප්‍රශ්නය; ආගමන හා විගමන නිලධාරීන්ගේ තිබුණු අඩුව. ඒ පිළිබඳව මම කැබිනට් මණ්ඩලය තුළ විශේෂ හඩක් තහලා ආගමන හා විගමන නිලධාරීන් විශාල ප්‍රමාණයක් බඳවා ගන්නා. එපමණක් නොවෙයි, සිංග්පූරුව වැනි රටවල තිබෙන e-gate system එක ඇති කරන්නත් කටයුතු සකස් කළා. Passport එක තියලා එළියට එන්න පුළුවන්. එවිට, ආගමන හා විගමන නිලධාරියෙක් අවශ්‍ය නැහැ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය tender procedure එක මම ලැහැස්ති කරලා ආවේ. අපේ වර්තමාන ඇමතිතුමා එය ඉක්මනින් ක්‍රියාත්මක කළොත්

එයාර්පෝට් එකේ තිබෙන congestion එක ගොඩක් අඩු කරන්නට පුළුවන්. එය අත්‍යවශ්‍යයි.

එයාර්පෝට් එකේ තිබුණු පොදු පහසුකම් පිළිබඳ ප්‍රශ්න ගැනත් මම කියන්නට ඕනෑ. පුළුවන් තරම් දුරට ඒ සඳහා අවශ්‍ය වැසිකිළි කැසිකිළි පහසුකම් අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන් අනුව සකසා දීමට අපට පුළුවන් වුණා. දැනට තිබෙන තදබදය අනුව සියයට සියයක්ම ජනතා අපේක්ෂාවන් අනුව මෙය කරන්නට බැරි වෙයි.



කෙසේ හෝ මේ second terminal එකත් හදා ගෙන, temporary terminal එක හදා ගන්නොත් අපට මේ ප්‍රශ්න සඳහා විසඳුමක් ලැබේවි කියා මම විශ්වාස කරනවා.

රිළහට, Airport ගැන කථා කරනකොට මම මේ කාරණය ගැනත් කියන්නට කැමතියි. විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ තිබුණු ආරක්ෂක තත්ත්වය අනුව, අපේ එයාර්පෝට්ස්වල කාර්ය භාරයන් සඳහා ගුවන් හමුදාව අපි විවිධාකාරයෙන් එකතු කර ගත්තා. මම කියන්නේ නැහැ, එකවරටම ඒ අයව ඉවත් කරන්නටය කියා. නමුත් අපි ගුවන් හමුදාව සඳහා dedicated airport එකක් හදන්නට ඕනෑ. ඒ සඳහා අපි අගමැතිතුමා සමඟ සාකච්ඡා කළා; ජනාධිපතිතුමා සමඟ සාකච්ඡා කළා. ගුවන් හමුදාවේ යානා නවතා තියන්න, ඒ වැඩ කටයුතු කරන්න, ගුවන් තොටුපොළේ ඇති වන හදිසියකදී එතැන ගුවන් යානා බස්සවන්නට පුළුවන් විධියට අපේ දිර්ඝකාලීන සැලැස්මේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් එය කළ යුතුයි. එය මේ රටට ඉතාමත් අත්‍යවශ්‍යයි. ඒ පිළිබඳවත් ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්නට මා කැමැතියි.

රිළහට, අපේ ප්‍රවාහන සේවයන් ගැන කථා කරන්නට ඕනෑ. ගරු සභාපතිතුමනි, දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය ගන්නොත් දුම්රිය ප්‍රවාහනය ගැන කල්පනා කිරීමේ දී 1990 වර්ෂයේ දී දුම්රිය ප්‍රවාහනයෙන් ලැබුණු ආදායම රුපියල් මිලියන 680යි. වියදම මිලියන 1,057යි. මිලියන 377ක පාඩුවක් තිබුණා. එහෙම ඇවිත් දැන් අද වෙනකොට දුම්රියෙන් අවුරුද්දකට පාඩුව බිලියන 6 ක් වෙනවා. මිලියන 6,000ක ප්‍රමාණයක් දුම්රියෙන් පාඩු වෙනවා. නමුත් දුම්රිය අති දැවැන්ත සේවාවක් කරනවා. අපි ඉතා සුළු මුදලකට දුම්රියෙන් ගමන් කිරීම සඳහා ජනතාවට අවස්ථාව සලසා දෙනවා.

ඒ වුණත්, ඉහළ මට්ටමේ ගුණාත්මක සේවාවක් දුම්රිය තුළින් ලබා දීමට අපට පුළුවන් වෙලා නැහැ. මේ තත්ත්වය තේරුම් ගෙන මම දුම්රිය මැදිරි 200ක් පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලාංකික සමාගමකට භාර දුන්නා. ඒ වැඩ කටයුතු ඉතාම හොඳින් කෙරීගෙන යනවා. ඔබතුමන්ලා කාන්තාවන් සඳහා අලුතින් දුම්රිය මැදිරි යෙදවීමේ ඉතාම හොඳ ව්‍යාපෘතියක් කළා. ඒ සඳහා යෙදවුමෙන් අප විසින් ලංකාවේ සකස් කරන ලද දුම්රිය මැදිරියි. විශේෂයෙන්ම උඩරට දුම්රිය මාර්ගය සඳහා එන්ජින් - GE engines - 12ක් ගැනීමට අවශ්‍ය tender procedure එක අවසන් කරලා ඒ tender එක භාර දීලායි තිබෙන්නේ. ඒ එන්ජින් 12 ලැබුණොත් උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ අතිවිශාල දියුණුවක් ඇති කරලා මේ රටේ ජනතාවට එහි ප්‍රතිලාභ ලබා දෙන්න ඔබතුමාට පුළුවන් වෙනවා. උඩරට දුම්රිය මාර්ගය සඳහා බලවේග කට්ටල 9ක් ලබා ගැනීම සඳහා වූ ටෙන්ඩර් එක භාර දීලා, order එකත් භාර දී ඉවරයි. ඒ අතරින් පළමුවන කට්ටලය මේ වසරේ ජුනි මාසයේ එනවා. ඉතිරි ටික රිළහ අවුරුද්දේ ජුනි මාසය වනවිට එනවා. එවිට ඒ අංශයෙන් විශාල දියුණුවක් ලබා ගන්න පුළුවන්.

පොල්ගහවෙල, කුරුණෑගල, අලුත්ගම, ගාල්ල දුම්රිය මාර්ග double line කිරීම, කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය සේවාව ආරම්භ කිරීම වැනි කටයුතුද අපි කළා. විශේෂයෙන්ම කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ ඉතා විශාල වැඩ කටයුතු රාශියක් කළා. මා විශේෂයෙන් කියන්න ඕනෑ, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් ලබා දී තිබෙන ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩ කටයුතු රාශියක් කර තිබුණු බව. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාට තිබෙන්නේ ඒ වැඩ කටයුතු ටික ඉදිරියට ගෙන ගිහින්, කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ඉතා ඉක්මනින් double line කරලා, එහි ප්‍රතිලාභ ජනතාවට ලබා දීමයි. ඒ වාගේම, ඉන්දියානු ණය සහන යටතේ දුම්රිය එන්ජින් 10ක් ලබා ගැනීමට අපි කටයුතු කර තිබෙනවා. දැනටමත් එයින් එකක් ගෙනත් තිබෙනවා. ඉතිරි 9 ඉතා ඉක්මනින් පැමිණෙනවා. අපි බලවේග

කට්ටල 6ක් order කර තිබෙනවා. මගී මැදිරි 160ක්, තෙල් ටැංකි 30ක්, container flatbed carriages 20ක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර තිබෙනවා. මා හිතන්නේ ඒවා හෙට අනිද්දට ඒවි. දුම්රිය සේවාව අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ භෞතික සම්පත් රාශියක් සැපයීමේ වැඩ කටයුත්ත අප විසින් දුරදර්ශීය කල්පනා කරලා ඉෂ්ට කර තිබෙනවා. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ වැඩ කටයුත්ත ඉතාම හොඳින් කරලා, දුම්රිය සේවාවේ නව ප්‍රගමනයක් ඇති කරන්න ඔබතුමාට සහ අපේ ගරු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමාට පුළුවන් වේවි.

බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩ කටයුතුවලින් සියයට 95ක් පමණ මා අමාත්‍යාංශය භාර දෙන විට අවසන් කරලායි තිබුණේ. මම සතුටු වෙනවා, වර්තමාන ඇමතිතුමා ඉතාම උනන්දුවකින් ඒ වැඩ කටයුත්ත අවසන් කරලා මේ සිංහල අවුරුද්දට කලින් ඒ දුම්රිය මාර්ගය විවෘත කිරීමට පියවර ගන්න එක ගැන. ඒ ව්‍යාපෘතියත් අපේ දුම්රිය සේවාවේ ඉතාම වැදගත් මංසන්ධියක් වෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, එතැනින් නතර නොවී, මේ දුම්රිය මාර්ගය කතරගම දක්වා දීර්ඝ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වනවා. එහෙම වුණොත්, අපට විශාල සේවාවක් ඉටු කරන්න පුළුවන් වෙයි.

මේ අවස්ථාවේදී මම තවත් විශේෂ කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා කටයුතු කළ යුතුව තිබෙන තවත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් තමයි, කුරුණෑගල, හබරණ, මාහෝ, ඕමන්තේ දක්වා වූ ව්‍යාපෘතිය. ඒ සඳහාත් Indian Line of Credit මගින් විශාල මුදලක් ලබා දීලා තිබුණා. එහි බොහෝ වැඩ කටයුතු මම අවසන් කරලායි තිබුණේ. ඉතිරි වෙලා තිබෙන වැඩ ටිකත් අවසන් කරලා, ඉක්මනට ඒ ව්‍යාපෘතිය භාර දෙන එකයි ඔබතුමාට කරන්න තිබෙන්නේ.

මම මේ අමාත්‍යාංශයේ ඇමතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන කොට මට තිබුණු ප්‍රශ්න ගැනත් මේ වෙලාවේ කියන්න ඕනෑ. එක ප්‍රශ්නයක් තමයි, සේවකයන්ගේ හිඟය. මේ කාරණය මම කිව යුතුද, නැද්ද කියා හිතාගන්න බැහැ. නමුත් මම එය කියන්නම්. මීට පෙර සිටි අමාත්‍යවරුන් මේ අමාත්‍යාංශයට සේවකයන් බඳවා ගත්තා. නමුත්, වැඩ කරන්න පුළුවන් අය නොවෙයි ඒ ගත්තේ. කාන්තාවන් තමයි බඳවා ගත්තේ. මේ අයට සිල්පර කොටයක් උස්සන්න, රේල් පිල්ලක් උස්සන්න, ගල් තාව්වියක් උස්සන්න පුළුවන්කමක් තිබුණේ නැහැ. ඔබතුමාටත් මතක ඇති, මම කැබිනට් මණ්ඩලයට විශේෂ කැබිනට් සංදේශයක් ඉදිරිපත් කළා, මේ ඉන්න කාන්තාවෝ ටික වෙන තැන්වලට මාරු කර මට අලුතෙන් සේවකයෝ බඳවා ගන්න ඉඩ දෙන්නය කියා. නමුත්, මට අලුතෙන් සේවකයෝ බඳවා ගන්න ඉඩ දුන්නේ නැහැ. ඔබතුමා වාසනාවන්තයි, ගරු ඇමතිතුමනි. ඔබතුමාට දැන් සේවකයෝ 1,000ක් පමණ බඳවා ගන්න අවස්ථාව දීලා තිබෙනවා. එහෙම නොකළොත්, දුම්රිය සේවාව ගෙන යන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. භාණ්ඩාගාරය ඇතුළු අනිකුත් ආයතන මේ පිළිබඳවත් කල්පනා කරන්න ඕනෑ. එවකට සිටි ඇමතිවරයා වශයෙන් මම කිව්වා, මේ අය එක්ක මේ දුම්රිය සේවාව ගෙන යන්න බැහැය කියා. ඒ ප්‍රශ්නය විශේෂයෙන්ම මට තිබුණා.

රිළහ කාරණය තමයි, වෘත්තීය සමිති ප්‍රශ්නය. ඒ ප්‍රශ්නය විසඳීම සඳහා විශේෂයෙන්ම අපේ සරත් අමුණුගම ඇමතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් විශේෂ කමිටු ගණනාවක්ම පත් කරලා, ඒ සඳහා අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශයන් අපි කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ මොනවා කළත් වැඩක් නැහැ, අන්තිමට දුම්රිය රියදුරන්, guardsලා, station mastersලා strike කරන්න පටන් ගන්නාම මේ සමස්ත පද්ධතියම කඩා වැටෙනවා. එම නිසා මේ වැටුප් විෂමතා පිළිබඳවත් යම් ආකාරයක විසඳුමක් අපි අනිවාර්යයෙන්ම ලබා දිය යුතුයි. එහෙම වුණොත් පමණයි, මේ කටයුතු කර ගෙන යා හැකි වන්නේ.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි තුනක් තිබෙනවා.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**

(மாண்புமிகு நிமல் சிறீபால் த சில்வா)

(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

මම තව ගොඩක් දේවල් කියන්න තිබෙනවා. I have twenty minutes, Sir.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Yes. But, now, you are left with only three minutes.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**

(மாண்புமிகு நிமல் சிறீபால் த சில்வா)

(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

Okay.

එහෙම නම්, මම ඉක්මනට කියන්නම්. මම ලංගම භාර ගන්නකොට ලංගම සභාපතිතුමාට විරුද්ධව වරෙන්තු 300ක් තිබුණා. අර්ථසාධක අරමුදල් නොගෙවීම සම්බන්ධයෙන් නඩු 2,515ක් තිබුණා. "ලංගම ඉඩම්" කියලා තිබුණාට, ඒ ඉඩම් ලංගමට අයිති වෙලා තිබුණේ නැහැ. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාට කියා ඒ ඉඩම් ලංගමට පවරාගෙන, අපි ඒවා Treasury-owned company එකකට දුන්නා. අපිට අර්ථසාධක අරමුදලේ රුපියල් මිලියන 11,832ක් හිඟ වෙලා තිබුණා. අර මුදලින් ඒකෙන් වැඩි ප්‍රමාණයක් ගෙවන්න අපට පුළුවන් වුණා. ඊළඟට, පාරිතෝෂික මුදල්වලත් රුපියල් මිලියන 3,212ක් හිඟයක් තිබුණා. ඒවාත් ගෙවන්න අපට පුළුවන් වුණා. ඊළඟට, අපි ස්වේච්ඡා විශ්‍රාම ගැන්වීම් කරලා ලංගම ස්ථාවර ආයතනයක් බවට පත් කළා. බස් 250ක් ගන්න, බස් 1,000ක් ගන්න Treasury එකෙන් අපට සල්ලි දෙනවාය කිව්වාට ඒවා නම් ලැබුණේ නැහැ. එන්ජින් කට්ටල 500ක් අරගෙන, එහෙත් මෙහෙන් ඡේප් කරගෙන තමයි අපි මේ වැඩ කටයුතු කරගෙන ගියේ.

කෙසේ වෙතත්, වෙනත් ඇමතිවරු වාගේ මේ ආයතනයට සෙනඟ දහස් ගණනින් පුරවන්නේ නැතිව, භාණ්ඩාගාරය විසින් කළ මහ පෙත්වීම් යටතේදී අපි කටයුතු කළේ. අවුරුදු 60ත් ඉහළ සියලුදෙනාම අයිති කරන්නාය කියා ඔවුන් කිව්වා. එක්කෙනෙක් ඊයේ-පෙරේදා ගිනි තියාගන්න හැදුවා නේ. එතුමා Treasury එක ඉස්සරහට ගිහින් තමයි ගිනි තියාගන්න ඕනෑ.

ඒ අනුව කටයුතු කරමින්, මේ ආයතනයට විශාල ලාභයක් අරගෙන දීලා, සේවකයන්ට ලබා දෙන වැටුපත් අපි වැඩි කළා. ඔබතුමා මේ ආයතනය රැක ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කරයි කියා මම හිතනවා. අනවශ්‍ය ලෙස උසස්වීම් යනාදිය ලබාදීමෙන් මේ ආයතනය විසිරී යාමක්, කැඩී බිඳී යාමක් තමයි සිදු වන්නේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අංශයේත් අපි වැඩ කටයුතු රාශියක් කළා. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ නිවහනක් නැතිව සිටි සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට, රුපියල් මිලියන 800ක් වැය කරලා අපි නිවාසයක් හදා දුන්නා. ගරු ඇමතිතුමනි, දැන් ඔබතුමාට එහි අභියෝගයක් තිබෙනවා. දැන් තිබෙන පඩි නඩි අනුව, සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ ප්‍රවීණත්වයකින් යුතු පුද්ගලයන් එයට එකතු කර ගැනීම ඉතාම අමාරුයි. නිමලසිරි මහත්මයා හිටියාට, අනෙක් අය කවුරුවත් එහෙම ඉන්නේ නැහැ. ඒ පිළිබඳවත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, කියන්න නම් බොහෝ දේවල් තිබෙනවා. කාලය නැති නිසා තව එක කාරණයක් විතරක් කියලා මම කථාව අවසන් කරන්නම්. විශේෂයෙන්ම මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව අපි විශාල උනන්දුවක් දක්වන්න ඕනෑ. අපේ රටේ තිබෙන නීතිය නොසලකා හරිමින් කටයුතු කිරීම නිසා බොහෝ අය අද රිය අනතුරුවලට ගොදුරු වෙනවා. රියදුරන් මෙන්ම පදිකයන්ටත් මම විශාල නීති පද්ධතියක් සකස් කළා. කිසිදු බියකින් සැකයකින් තොරව එම නීති ක්‍රියාත්මක කරන්න ඔබතුමාට ශක්තිය ලැබේවායි කියාත් මම ප්‍රාර්ථනා කරනවා. විශේෂයෙන්ම මම මේ අමාත්‍යාංශය භාරව කටයුතු කළ කාලයේ අපේ අබේසිංහ මැතිතුමාත්, විතානගේ මැතිතුමාත්, සමරසිංහ මැතිතුමා ඇතුළු අනෙකුත් නිලධාරීන් සියලුදෙනාත් ඒ ආයතනවල වැඩකටයුතු සඳහා මට හොඳ සහයෝගයක් ලබා දුන්නා. ඒ වෙනුවෙන් මම එතුමන්ලාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. අත් දැකීම රාශියක් ඇති සාමාන්‍යාධිකාරීවරයෙක් -ඩිලන්ත ප්‍රනාන්දු මැතිතුමා- ඇවිල්ලා සිටිනවා. ඔවුන් සියලු දෙනාම එකතු කරගෙන ඔබතුමාට මේ සේවාව ජනතාව වෙනුවෙන් දියුණු කරගෙන ඉදිරියට යාමට ශක්තිය හා ධෛර්ය ලැබේවා! කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

බොහෝම ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. මිළඟට, ගරු පායළි වම්පික රණවක අමාත්‍යතුමා.

[පු. හා. 10.16]

**ගරු පායළි වම්පික රණවක මහතා (මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க - மாநகர மற்றும் மேல் மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சர்)

(The Hon. Patali Champika Ranawaka - Minister of Megapolis and Western Development)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ රටේ ආර්ථිකයේ, සමාජමය ක්ෂේත්‍රයේ වාගේම පාරිසරික ක්ෂේත්‍රයේ වැදගත් කාර්ය භාරයක් ඉටු කරන අමාත්‍යාංශයක් තමයි ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය කියන්නේ. රටක ආර්ථිකය ඉදිරියට ගෙනයන්න නම්, අනිවාර්යයෙන්ම ඒ රටේ ස්ථාවර සාමයක්, ජාතික ආරක්ෂාවීම තහවුරු වීමක් වෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම නීතිය හා සාමය ශක්තිමත්ව පවත්වාගෙන යන්න ඕනෑ. ස්වාධීන, කාර්යක්ෂම, අපක්ෂපාතී අධිකරණ පද්ධතියක් තියෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම හොඳ දේශපාලන ස්ථාවරත්වයක් තිබෙන්න ඕනෑ. මූල්‍ය ප්‍රතිපත්තියක්, ආර්ථික ප්‍රතිපත්තියක් වාගේම ආයෝජකයන්ට, පාරිභෝගිකයන්ට හැම කෙනාටම විශ්වාසය තියන්න පුළුවන් වෙළඳපොළක අවශ්‍යතාවයක් තිබෙනවා. නිදහස් වෙළඳපොළ ක්‍රියාත්මක වීමට භාණ්ඩ හා සේවා ප්‍රවාහනය ඉතාම අත්‍යවශ්‍යයි. විශේෂයෙන්ම හොඳ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වාගේම හොඳ සන්නිවේදන පද්ධතියක් රටක ආර්ථිකය ඉදිරියට ගෙන යන්න ඉතාම අත්‍යවශ්‍යයි. විශේෂයෙන්ම මධ්‍ය ආදායම් රටක් හැටියට, අවුරුදු 20ක් එක තැන හිරවෙලා සිටින රටක් හැටියට, අධි ආදායම් කලාපයට පිවිසෙන්න අපට තිබෙන ලොකුම බාධාවක් හැටියට, හිරවීමක් හැටියට තිබෙන්නේ අපේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයයි. ලංකාවේ ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය ගත්තොත්, අපට බටහිර රටවලින් තමයි නූතන ප්‍රවාහන මාදිලිය ලැබුණේ. 1860 ගණන්වල දුම්රිය සේවය, 1902, 1903 දී බස් රථය මේ රටට ඇවිල්ලා පොදු ප්‍රවාහනය හඳුන්වා දීමක් වුණා. මෝටර් සයිකලය, මෝටර් රථය ලැබීමෙන් පසු පෞද්ගලික ප්‍රවාහනයේ වර්ධනය ලැබුණා. ගරු සභාපතිතුමනි, අපට නිදහස ලැබීමෙන් පසු 1950දී මේ රටේ ජනගහනය ලක්ෂ 80කට ආසන්න වෙලා තියෙනකොට මේ රටේ රථවාහන පද්ධතිය වාහන 5,000යි තිබුණේ. මෝටර් සයිකල්, මෝටර් රථ, බස් රථ ඔක්කෝම එකතුව 5,000යි. අද මොකක්ද තත්ත්වය? අද අපගේ ජනගහනය ආසන්න වශයෙන් අවුරුදු 70කට පස්සේ තුන්

ගුණයකට ආසන්න වෙලා තිබෙනවා. ඒ අනුව ජනගහනය ලක්ෂ 210ක්, ලක්ෂ 220ක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වගේම අපගේ වාහන පද්ධතිය ආසන්න වශයෙන් දහස් ගුණයකින් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. අද මිලියන 7කටත් වඩා අධික මෝටර් රථ ප්‍රමාණයක් අපේ රට තුළ සංසරණය වන තත්ත්වයක් ඇතිවෙලා තිබෙනවා. මේ හේතු නිසා තමයි අද ප්‍රවාහන තදබදය ඇතිවෙලා තිබෙන්නේ. මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ අධ්‍යයනයන්ට අනුව අද මහ මහ ඇතිවෙලා තිබෙන ප්‍රවාහන තදබදය නිසා ඉන්ධනවලින්, ශ්‍රම කාලයෙන් දවසකට නාස්ති වන ධනය ආසන්න වශයෙන් මිලියන 1,000යි. අපේ රටේ ප්‍රවාහනයට, මාර්ග පද්ධතියේ දියුණුවට මෙවර අය වැයෙන් වියදම් කරන ප්‍රාග්ධන වියදමට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් මහ මහ තදබදය නිසා විනාශ වන බව මම ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ. අපේ ගමන් මහ කොයි දෙසටද යන්නේ? මේ රටේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය -විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංගම සේවය, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව- 70 දශකයේ, 80 දශකයේ ඉතා ශක්තිමත්ව තිබුණු බව අපි දන්නවා. මගීන්ගෙන් සියයට 80කට වැඩි ප්‍රමාණයක් භාවිත කළේ පොදු ප්‍රවාහන සේවයයි. නමුත් අද ඒ තත්ත්වය සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනස් වෙලා තිබෙනවා. අනුක්‍රමයෙන් මේ රට ඒක පුද්ගල ආදායම ඩොලර් 3,000 සීමාව ඉක්ම වනවාත් සමඟම පහළ මැදි ආදායම් රටක් බවට අපේ රට පත් වනවා. ඒ සමඟම පෞද්ගලික වාහන ගෙන්වීම ඉතා ශීඝ්‍රයෙන් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික වාහනවලින් අද මාර්ගය තෙරපුමකට ලක් වෙලා තිබෙන නිසා තමයි මහාමාර්ග තදබදය ඇතිවෙලා තිබෙන්නේ. මේකට විසඳුම මොකක්ද? අපි 2004 ඉඳලා අධිවේගී මාර්ග සෑදීමට, මාර්ග පුළුල් කිරීමට, මාර්ග කාපට් කිරීමට, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීමට සහ නවීකරණය කිරීමට අතිවිශාල ධනස්කන්ධයක් වැය කර තිබෙනවා. 2005 ඉඳලා 2015 දක්වා අපගේ ජාතික අය වැයේ ප්‍රාග්ධන වියදම්වලින් සියයට 42ක් වැය වුණේ මාර්ග ක්ෂේත්‍රය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහායි. මෙවර අය වැයෙහිත් ආසන්න වශයෙන් සියයට 30ක් පමණ ප්‍රාග්ධන වියදම් වෙනුවෙන් වැය කර තිබෙන්නේ මාර්ග සංරචකය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහායි. අධිවේගී මාර්ග හා පොදු ප්‍රවාහන මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තමයි ප්‍රාග්ධන වියදම්වලින් සියයට 30ක් පමණ වැය කර තිබෙන්නේ. "ගම් පෙරළිය" වේවා, "සුබ්න පුරවර" වැඩසටහන වේවා, වෙනත් ඕනෑම දෙයක් වේවා, අපේ දේශපාලනඥයන්ටත් වැඩිම ඉල්ලීම එන්නේ මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් කර දෙන්න කියායි. නමුත් මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් කර ගැනීමට ට්‍රිලියන ගණනක අතිවිශාල ධනස්කන්ධයක් වියදම් කළත්, අපිට ඒ කටයුත්ත කර ගැනීමට හැකියාව ලැබුණේ නැහැ. මොකද, මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් වනවාට වඩා වැඩි ශීඝ්‍රතාවයකින් වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වනවා. දැනට කොළඹ නගර සභා සීමාවේ පමණක් මාර්ගවලට යට වෙලා තිබෙන ප්‍රමාණය එහි ඉඩම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 15යි.

කොළඹ නගර සභා බල ප්‍රදේශයට ඇතුළු වෙන වාහන ප්‍රමාණය පාලනය කිරීමට නම්, තදබදයකින් තොරව ධාවන කටයුතු සිදුවෙන්න නම්, -ඒ කියන්නේ ආසන්න වශයෙන් පැයට කිලෝමීටර 30ක වේගයෙන්වත් කොළඹ නගර සභා බල ප්‍රදේශයේ වාහනයක් ගමන් කරන්න නම්,- මාර්ග ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් තුන්ගුණයක් විය යුතුයි. ඒක කරන්න දැන් තිබෙන තත්ත්වය යටතේ කෙසේවත්ම අපට හැකියාවක්, පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ නිසා අපි වෙනස් උපාය මාර්ගයකට යා යුතුයි කියා, මේ මාර්ග ක්‍රියාදාමය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා මේ රජය 2015දී -මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ අලුතින් ඇති කරපු අපගේ මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය කියන අමාත්‍යාංශ එකතු වෙලා- අලුත් මූලික සැලැස්මක් ඇති කරන්න කටයුතු කළා.

එතැනදී අපි පළමුවෙන්ම JICA ආයතනය වාගේම KOICA ආයතනය සමඟ සම්බන්ධ වෙලා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ප්‍රවාහන හා සැලසුම් අංශය වාගේම ජාතික ප්‍රවාහන ආයතනවල

තිබුණු දත්ත, සංඛ්‍යා ලේඛන සහ අනාගත පුරෝකථන පිළිබඳව පළමුවැනි හැදෑරීම කළා. ඊළඟට, බස්නාහිර මහනගර සැලැස්මට අනුකූලව අනාගතයේ ගොඩනැගෙන නගර හා ඒ නගරවල ඇතිවෙන ජනාවාස වාගේම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අනාගත සැලසුම් යනාදි මේ සියල්ල අරගත්තාම අපට පැහැදිලි වුණා, තවත් දශක එකහමාරක් ඇතුළත මේ මගී ප්‍රමාණය දෙගුණයක් බවට පත් වෙනවා; ඒ නිසා ඊට සම්බන්ධ වුණු ප්‍රවාහන උපාය මාර්ගයක් අපි සකස් කරගත යුතුයි කියා. ඒ අනුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියත්, අපේ අමාත්‍යාංශයත් එකතු වෙලා දැනට තිබෙන අධිවේගී මාර්ග පද්ධතියට සබැඳියා මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීමට කටයුතු කළා. විශේෂයෙන්ම ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව යටතේ අද නව කැලණි පාලම හරහා වරාය නගරය දක්වා ඉහළින් දිවයන මාර්ගයක් ඉදිවෙමින් තිබෙනවා. ඒ වාගේම එම මාර්ගය අනාගතයේදී කොටුව බස් නැවතුමත්, ඒ වාගේම දුම්රිය ස්ථානයත් සමඟ ගොඩනැගෙන ප්‍රධාන බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයට ලබන වසරේ සිට විවෘත වෙනවා. ඊළඟට, කැලණිය හරහා ඔරුගොඩවන්නේ රාජගිරිය HSBC එක ලඟටත්, එතැනින් බත්තරමුල්ල පාර්ලිමේන්තු මංසන්ධියටත්, එතැනින් කඩුවෙලටත් මේ අධිවේගී මාර්ග පද්ධතිය සම්බන්ධ කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ බත්තරමුල්ලේ අති දැවැන්ත බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයක් -එනම්, දුම්රිය, බස් රිය සහ පෞද්ගලික වාහනවලට එක තැනකින් ගොඩවෙන්න පුළුවන් ස්ථානයක්- ඉදිකිරීමේ කටයුතු අපි පෞද්ගලික අංශයත් සමඟ එකතු වී මේ වසරේ ආරම්භ කරනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, වෙනත් පළාත්වලත් මේ සබැඳියාව ඇති කරන්න. එහි පියවරක් හැටියට 2015 දෙසැම්බර් මාසයේ වැඩ ආරම්භ කර, මාකුඹුරේ ඉදිවුණු ඒ බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානය අතිගරු ජනාධිපතිතුමා අතින් මේ 31 වැනි දා විවෘත වෙනවා. එමගින් කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයත්, 138 හයිලෙවල් බස්රථ මාර්ගයත්, ඒ වාගේම එතැනින් ආරම්භ වෙන ගාල්ල, මාතර, කෙරවලපිටිය, කඩවත අධිවේගී මාර්ග පද්ධතියේ ප්‍රවේශයත් එකම බහුවිධ මධ්‍යස්ථානයකින් හැසිරවීමේ හැකියාව ලැබෙනවා.

එදිනට නවීන බස් රථ සේවාවක් එම ස්ථානයෙන් ආරම්භ කරන්න ගරු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා කටයුතු යොදා තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මේ රටේ මගී ප්‍රවාහනයේ සියයට 99.9ක්ම දුවන්නේ මගීන් ගෙන යන බස් රථ නොවෙයි. ලොරි වැසිවලට seats සවි කරපු වාහන තමයි අපේ රටේ තිබෙන්නේ. මේ රටේ මගීන් ගෙන යන්න සුදුසු බස් රථ සේවාවක් ඉදිරියේදී අවශ්‍යයි. තවදුරටත් බස් රථ ප්‍රමාණය එන්න එන්නම වැඩි කිරීමෙන් හා bus permits දීමෙන් මේ ප්‍රශ්නය විසඳෙන්නේ නැහැ. පෞද්ගලික මෝටර් රථයකින්, ත්‍රි චිලර් එකකින්, මෝටර් සයිකලයකින් ගිහිල්ලා තමන්ගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සලසා ගන්න පුළුවන් මේ රටේ ජනතාවට -මධ්‍ය ආදායම් රටක ජනතාවට- ආත්ම ගරුත්වය ඇතුව යන්න පුළුවන් බස් සේවාවක් අපේ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයේ අපි විසින් දියත් කළ යුතුයි. ඒ අනුව සැලකිය සංවාදයකින් පස්සේ අපි 2017දී තීරණය කළා, මේ රටට සුදුසු ක්‍රියාදාමය වන්නේ ශීඝ්‍රගාමී බස් සේවාවක් - Bus Rapid Transit System - එකක් ඇති කිරීමත්, ඒ වාගේම සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධති සේවාවක් ඇති කිරීමත් කියන එක. ඒ සඳහා මූලික වැඩකටයුතු අපි ආරම්භ කළා.

විශේෂයෙන්ම බස් ප්‍රවාහන සේවාව වැඩි දියුණු කර ගැනීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයත් සමඟ අපි පියවර ගණනාවක් ගත්තා. ඒ සඳහා ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමා ඉතාම සහයෝගයෙන් අපිත් සමඟ ඒ කටයුතු දියත් කළා. ඒ සම්බන්ධව හිටපු ගරු ඇමතිතුමාට මගේ ස්තූතිය පිරිනමනවා. එහි පළමු පියවර හැටියට අපි KOICA ආයතනයත් සමඟ අධ්‍යයනයක් කර

[ගරු පාය්ලි වම්පික රණවක මහතා]

කිලෝමීටර 40කට බස් ප්‍රමුඛතා මංතීරු හඳුන්වා දුන්නා. එහි කිසියම් සාර්ථකත්වයක් අපට ගාලු පාරේ ලැබිලා තිබෙනවා. මෙහි දෙවැනි පියවර වන්නේ මහ ජනයාට යන්න පුළුවන් low-floor bus සේවයක්. නියම මගී ප්‍රවාහන බස් සේවයක් මේ මාර්ගවල ගමන් කරවීමයි අපේ අරමුණ වන්නේ. මම හිතනවා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ඒ සඳහා අවශ්‍ය පියවර ඉදිරි කාලයේ තබනවා ඇති කියා.

අන්තර්ජාලය මගින් පාලනය වන ශීඝ්‍රගාමී බස් සේවාවක අවශ්‍යතාව අපට දැනෙනවා. එහි පළමු පියවර අපි තබා තිබෙනවා. අතිගරු ජනාධිපතිතුමා මේ සම්බන්ධයෙන් මධ්‍යම පළාතේ ප්‍රවාහන අධිකාරියත් සමඟ කථා කළා. එතුමාගේ සම්බන්ධීකරණ ලේකම් එරික් වීරවර්ධන මැතිතුමාගේ මූලිකත්වයෙන්, SEMA ආයතනයේ අනුග්‍රහයෙන් අපි "සහසර" නමින් තුන් මාසයක නියමු ව්‍යාපෘතියක් මධ්‍යම පළාතේ ක්‍රියාත්මක කළා. එමගින් අපි උත්සාහ කළේ බස් රියදුරු, බස් කොන්දොස්තර හා බස් අයිතිකරුවා අන්තර්ජාලය හරහා සම්බන්ධ කර එක්තරා නිශ්චිත කාලසටහනකට අනුව පෞද්ගලික සහ ලංගම කියන බස් සේවාවන් දෙකම ඒකමිනික කර ගමන් කරවන්න. ඒකේ අත් දැකීම් අපට ලැබිලා තිබෙනවා.

ඒ අත් දැකීම් පදනම් කරගෙන ඉදිරියේදී මුළු රට පුරාම ඒ ක්‍රියාමාර්ගයන් අනුව ගමන් කරවීමට අපි බලාපොරොත්තු වනවා. මේකට තිබෙන ප්‍රධාන බාධාව අපේ ඇමතිවරු දෙපොළම දන්නවා. මේකට තිබෙන ප්‍රධානම බාධාව තමයි, මේ රටේ ඉලෙක්ට්‍රොනික ගනුදෙනු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කරන National Payment Platform එක ඇති කර ගැනීමට අපට පහසුකම් නොමැතිවීම. ඒ නිසා තමයි මේ ගැටලු ඇති වෙලා තිබෙන්නේ. නැත්නම් අද එකම කාඩ් පතකින් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාත්, පාරිභෝගික අවශ්‍යතාත් ඉෂ්ට කර ගැනීමට හැකියාව ලැබෙනවා. දැනටමත් මධ්‍යම පළාතේ එම නියමු ව්‍යාපෘතිය කෙරුණේ ජංගම දුරකථන සේවාවක් මගිනි. අපි ඉදිරියේදී බලාපොරොත්තු වනවා, සුහුරු දුරකථන -smartphones- පාවිච්චි කරලා මෙම ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලිය, National Payment Platform එක ඇති වන තෙක් ගමන් කරන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ රටේ 1860දී දුම්රිය සේවය ඇති වුණා. දුම්රිය සේවය ඇති කළ ඒ අවස්ථාවේදී ඒ බටහිර රටවල, එංගලන්තයේ වාණිජ වැවිලිකරුවන්ගේ ප්‍රයෝජනය උදෙසා ඒ අවස්ථාවේදී පවුම 30,000ක පමණ,-

**ගරු සභාපතිතුමා**

(මාණ්ඩුමිත ත්‍රවිසාභාර් අවර්කර්)  
(The Hon. Chairman)

ගරු ඇමතිතුමනි, තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් දෙන්න පුළුවන්.

**ගරු පාය්ලි වම්පික රණවක මහතා**

(මාණ්ඩුමිත පාට්ටනි සම්පික රණවක)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)

මේ අනුව තමයි ඒ දුම්රිය සේවය ලාභ උපයන ක්‍රියාදාමයක් හැටියට පටන් ගත්තේ. අපි දැන් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා, සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධති හතරක් ගෙන එන්න. මුලින්ම සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධති හතරක් ගෙන ඒමට තිබුණා. අපි ඒක හතරක් කළා. දම් මං තීරුව මාලමේ, බොරැල්ල සිට කොටුව දක්වා කිලෝ මීටර් 15.2ක් දුරට හඳුනවා. ඒ සඳහා ජපාන ආධාර ලැබෙනවා. අපි ගිවිසුම් අත්සන් කරලා තිබෙනවා. ඒක සියයට දශම එකක පොලියට ලැබෙන මුදලක්. අවුරුදු 12ක් යනතෙක් ඒ ණය ගෙවන්න අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ. මේ සැහැල්ලු දුම්රිය මං පෙත ඒ

අවුරුදු 12 ඇතුළත ලාභ උපයන තත්ත්වයකට -තමන්ගේ ණය ගෙවන තත්ත්වයට,- පත් වෙයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ ව්‍යාපෘතිය මේ රටේ ජනතාවට බදු ගෙවන්න වෙන තත්ත්වයට ඇති වෙන්නේ නැහැ.

රීළඟට රතු මං පෙත රාගම, කඩවත, කොටුව සහ කිරුළපන දක්වාත්; කොළ මං පෙත මොරටුව, පිළියන්දල, නුගේගොඩ, බොරැල්ල, කැලණිය දක්වාත්; නිල් මං පෙත කොට්ටාව කොස්වත්ත, අංගොඩ, හුණුපිටිය දක්වා හඳුනවා. මේ මං පෙත්වලින් දම් මං පෙත රජයේ ආධාරයෙන්, ජපන් තාක්ෂණයෙන් ජපන් ආධාර ඇතිව ඉදි වෙනවා. එහි වැඩ කටයුතු අපි දැනටමත් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. එහි කටයුතු මැයි මාසයේ දියත් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වාගේම එහි වැඩකටයුතු 2024දී අවසන් කිරීමට නියමිතයි. අනෙකුත් මං පෙත් තුනම අපි පෞද්ගලික අංශයේ සහ රජයේ හවුල්කාරීත්වය මත දියත් කරන්න යන්නේ රටේ ආර්ථිකයට බරක් නොවන ආකාරයටයි. මේ සියල්ලේම ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් දැන් සැලකිය යුතු මට්ටමකට අවසන්; පරිසර අධ්‍යයනයන් අවසන්; ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් අවසන්. අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් මෙහිදී කරන්නේ භාරකාර කටයුත්තක් පමණයි. අනාගතයේදී නව නීති රීති ගෙනැල්ලා, නව පනත් ගෙනැල්ලා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, මහාමාර්ග හා මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යනාදී මේ හැම ක්ෂේත්‍රයකටම අදාළ වන විධියේ නව පරිපාලනයක් ඇතිව මෙම කටයුතු සිදු කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. මේ සියලු අමාත්‍යාංශ පක්ෂ පාට හේදයෙන් තොරව ජය ගතයුතුම අභියෝගයක් තමයි මහ පාරේ ඇති වෙලා තිබෙන ප්‍රවාහන අභියෝගය. එය ජය ගැනීමට අලුත් ඇමතිතුමාට හැකියාව, ශක්තිය, ධෛර්යය ලැබෙව්වා කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මම නිහඬ වෙනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(මාණ්ඩුමිත ත්‍රවිසාභාර් අවර්කර්)  
(The Hon. Chairman)  
බොහොම ස්තූතියි, ගරු ඇමතිතුමනි.

The next speaker is the Hon. Mavai S. Senathirajah. You have 19 minutes.

[භ.ප. 10.39]

**ගරු මාවෙ සෝ. සේනාධිරාජා මහතා**

(මාණ්ඩුමිත මාතව. ජො. සේනාතිරාජා)  
(The Hon. Mavai S. Senathirajah)

කෙළවර ත්‍රවිසාභාර් අවර්කර්, මිස්ස නැන්ඩි. இன்று போக்குவரத்து மற்றும் சிலில் விமான சேவைகள் அமைச்சு, துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சுமீதான குழுநிலை விவாதம் இடம்பெறுகின்றது. இதிலே நான் சில கருத்துக்களை முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். வட பகுதியைப் பொறுத் தவறையில், அங்கு யாழ்ப்பாணத்தின் காங்கேசன்துறையில் இந்தியாவின் உடன்பாட்டுடன் ஒரு துறைமுகத்தை அமைப்பதற்கு அமைச்சு ஏற்கெனவே நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(මාණ්ඩුමිත ත්‍රවිසාභාර් අවර්කර්)  
(The Hon. Chairman)  
Order, please!

මේ අවස්ථාවේදී ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

அங்கே மிக அண்மையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வுகள் வழங்கப்பட்டன. 10 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட சேவைக்

[மேர் 10-லேவெ ஷேர். ஷேனாடிரோசு மெனா]

காலமுள்ளவர்களுக்குப் பதவியுயர்வு வழங்குவதாக நீங்கள் சொல்லியிருந்தீர்கள். அங்கு பதவி உயர்வு வழங்குவது சரியானது. பதவியுயர்வு வழங்குவது மிகவும் தேவையாகவும் அவசியமாகவும் இருக்கின்றது. ஆனால், அந்த நடைமுறையில் பல குறைபாடுகள் இருப்பதாக அங்கிருக்கின்ற தொழிலாளர் சங்கங்களும் ஊழியர்களும் என்னிடம் முறையிட்டிருக்கின்றார்கள். 20 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட சேவைக்காலம் கொண்ட பல தொழிலாளர்களுக்கும் கூட இன்னும் பதவி உயர்வு வழங்கப்படவில்லை என்று கூறி, அது பற்றிய விபரங்களடங்கிய பட்டியல்களையும் என்னிடம் தந்துள்ளார்கள். அதை நான் உங்களிடம் ஏற்கனவே கொடுத்திருக்கின்றேன். ஆயினும் இன்னும் அது தொடர்பில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை என்று நினைக்கின்றேன். ஆகவே, ஏற்கனவே பதவி உயர்வு வழங்கிய திட்டத்தின்படி 10 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட சேவைக்காலம் கொண்ட அனைவருக்கும் குறித்த பதவி உயர்வுகளை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன். நீங்கள் கட்டாயம் அதற்கான நடவடிக்கையை எடுப்பீர்கள் என்று நினைக்கின்றேன்.

அடுத்தபடியாக, எங்களுடைய பிரதேசத்துக்கான புகையிரதப் பாதைகள் முழுமையாகச் சீரமைக்கப்பட வேண்டுமென்பதுடன், அங்கு இரவு கடுகதிப் புகையிரத வண்டி - express train சேவையில் ஈடுபடுகின்றபோதும், அதில் இரவுப் பயண வசதியுடைய ஆசனங்கள் கொண்ட compartments இணைக்கப்படாமையால், சிறந்த படுக்கை ஆசன வசதியுள்ள compartments ஐக் கொண்ட இரவு புகையிரத வண்டிச் சேவையை நடத்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

எங்களுடைய பிரதேசங்கள் போரினால் பாதிக்கப்படும் அழிக்கப்படும் இருக்கின்றன. இருந்தபோதிலும் அங்கு தொழில் பயிற்சிபெற்ற எமது இளைஞர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்கள் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே, உங்களுடைய அமைச்சுக்கூடாக எங்களுடைய பிரதேசங்களிலும் போக்குவரத்து, விமானத்துறை, துறைமுகம் போன்றற்றில் வேலைவாய்ப்புக்களை வழங்க வேண்டும். அந்தந்தத் துறைகளிலுள்ள வேலைவாய்ப்புக்களை அடையாளங்கண்டு, அங்குள்ளவர்களில் பொருத்தமான தகையையுள்ளவர்களை அவற்றுக்கு நியமிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்றும் தங்களிடம் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

சுற்றுலாத்துறை இந்த அமைச்சின் கீழ் வராவிட்டாலும், அது சம்பந்தமான ஒரு சில விடயங்களையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். மிக அண்மையில் அங்குள்ள துறைமுகம் சார்ந்த பிரதேசங்களை ஒட்டி மேற்கொள்ளப்படுகின்ற சில நடவடிக்கைகளால் நெருக்கடி நிலைமை ஏற்பட்டுள்ளது. அதாவது, அந்தத் துறைமுகத்தை அண்டிய பிரதேசத்தில் இராணுவத்தினர் நடத்துகின்ற 'தல்செவன' என்று பெயரிடப்பட்ட "Thalsevana Army Resort" இருக்கின்றது. அதையொட்டி அங்குள்ள நிலங்களை அளந்து எடுப்பதற்கும், அதைவிட காங்கேசன்துறை நகரப் பிரதேசத்தில் பாடசாலைகள், சிறுவர் பூங்கா உட்பட 30 ஏக்கர் தனியார் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தவும் முயற்சி எடுக்கப்பட்டது. The order has already been sent to the Divisional Secretary to acquire the land for the purpose to survey that. அது எங்களது மக்களை மிகவும் முக்கியமாகப் பாதிக்கின்ற ஒரு பிரச்சினை. அந்தப் பிரதேசத்தைச் சுற்றுலா மையமாக உருவாக்குவதற்கான நிர்வாகப் பொறுப்பை இராணுவத்தினருக்கே அளிக்கக் கூடிய வகையில் இந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. ஏற்கெனவே இராணுவத்தினால் நிர்வகிக்கப்

படுகின்ற 'தல் செவன' விடுதியோடு ஏனைய 30 ஏக்கர் நிலங்களையும் எடுப்பதற்கு அவர்கள் முயற்சித்திருக்கிறார்கள். அங்குள்ள ஆங்கிலப் பாடசாலையும் இன்னும் விடுவிக்கப்படவில்லை.

அந்தப் பிரதேசத்திலே துறைமுகம், விமானத்தளம் அதைவிட மீன்பிடித் துறைமுகங்கள் வருகின்றபொழுது பிரதேசம் நன்மையடையும். மேலும், அந்தப் பிரதேசத்தில் இனிமேல் தொடர்ந்தும் சுண்ணாம்புக் கற்பாறைகள் - limestone அகழப்படக்கூடாது என்ற காரணத்தினால், சீமெந்துத் தொழிற்சாலை உள்ள இடத்தில் தொழிற் பேட்டைகள், தொழிற்றுறைகள் மற்றும் தொழில்நுட்பத் துறைகளைச் செயற்படுத்த வேண்டும் என்று பிரதமர் அவர்களும் நாங்களும் தீர்மானித்து, அதுகுறித்த பத்திரம் அமைச்சரவைக்கும் அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றது. அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் துறைமுகம், விமானத்தளம் மற்றும் விமான நிலையப் பொறுப்புக்கள் இருக்கின்றபோது, அதற்குச் சுற்றுலாத்துறை மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருக்கும். ஆயினும், துறைமுகம், பலாலி விமானத் தளம் ஆகியவற்றை நிறுவுவதன் தொடர்ச்சியாக சீமெந்துத் தொழிற்சாலை இருந்த இடத்தில் பலவிதமான தொழிற்றுறைகளையும் தொழிற் பேட்டைகளையும் அமைப்பதற்கு எங்களால் திட்டமிடப்பட்டிருக்கின்றது. இது தொடர்பாக நாங்கள் நாளை அல்லது நாளை மறுதினம் மேதகு ஜனாதிபதியையும் மாண்புமிகு பிரதமரையும் சந்தித்துப் பேசவிருக்கின்றோம். பிரதமர் அவர்களுடைய கூட்டத்திலும் ஜனாதிபதி அவர்களுடைய கூட்டத்திலும் பலமுறை இந்த விடயம் தொடர்பாகத் தீர்மானிக்கப்பட்டபோதிலும், முன்னெப் பொழுதுமே பேசப்படாத ஒரு விடயம் இப்போது நடைபெறுகின்றது. அதாவது, கடற்படையினர் தங்களுக்குக் கடற்படைத் தளம் தேவையென்று சீமெந்துத் தொழிற் சாலைக்குச் சொந்தமான 163 ஏக்கர் நிலத்தைச் சுவீகரிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள்.

அதற்கு இடையில் 'தல் செவன' விடுதியுள்ள இடத்திலுள்ள மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிலங்களை, அதுவும் சுற்றுலாவுக்காக, இராணுவத்தினரின் நிர்வாகத்தின்கீழ் மீண்டும் கொண்டு வரப்படுகின்ற முயற்சி எங்களுடைய மக்கள் மத்தியில் பெரும் கொதிப்பை ஏற்படுத்தியிருந்தது. சென்ற 22ஆம் திகதி காங்கேசன்துறை, கீரிமலை ஆகிய இரண்டு இடங்களிலும் இடம்பெறவிருந்த நில அளவைக்கு நூற்றுக்கணக்கான மக்கள் எதிர்ப்புத் தெரிவித்தார்கள். அந்த எதிர்ப்பு நடவடிக்கையில் நானும் பங்குகொள்ள வேண்டும் என்று அந்த மக்கள் கேட்டார்கள். நிச்சயமாக நான் வருவேன் என்று சொன்னேன். அந்த வகையில் நாங்களும் அந்தப் போராட்டத்தில் கலந்துகொண்டோம்.

அதைவிட, 62 ஏக்கர் நிலத்தில் எந்தவிதமான அமைச்சரவை அங்கீகாரமும் இல்லாமல் கிட்டத்தட்ட 200 மில்லியன் ரூபாய் செலவிலே அமைக்கப்பட்டுள்ள ராஜபக்சுவடைய விடுதி ஒன்று அங்கிருக்கின்றது. அமைச்சரவைக்குத் தெரியாமலேயே ராஜபக்சுவடைய அந்தக் கட்டடம் 20 ஏக்கரில் அமைக்கப்பட்டதென்று ஜனாதிபதி அவர்கள் எங்களிடத்திலே சொன்னார். நகுலேஸ்வரம் ஒரு புனிதமான பூமி; கோவில்கள் நிறைந்த ஒரு பூமி; சமாதிகள் உள்ள பூமி; சித்தர்கள் வாழ்ந்த இடம். அங்கு கடலோரம் எங்களுடைய இந்து மக்கள் ஈமக்கடன் நிறைவேற்றுவதற்காகப் பாவிக்கின்ற பல நீரூற்றுக்களும் இருக்கின்றன. அந்த ராஜபக்சு விடுதியை மையமாகக்கொண்டு அந்த 62 ஏக்கர் நிலங்களைச் சுற்றுலாத் துறைக்கெனச் சுவீகரிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்படுகின்றன. அமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் விமானத்துறைக்கு, போக்குவரத்துக்கு, கப்பல் துறைக்குப் பொறுப்பாக இருக்கின்றீர்கள். காங்கேசன்துறைப்

ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව අන්තර් පළාත් තුළ බස් රථ 3,000ක් 3,200ක් අතර ප්‍රමාණයක් නියාමනය කරන අපේ



[ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා]

අමාත්‍යාංශය තුළ තිබෙන විශේෂ ආයතනයක්. ඊට අමතරව, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව, ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම, සීමාසහිත ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා සමාගම සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන අනෙක් ආයතන. මේ ආයතන නවයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පමණක් මෙහෙයුම් අලාභයක් ලබනවා. නමුත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මෙහෙයුම් අලාභය අපට අලාභයක් වීයයි කල්පනා කරන්නට බැහැ. මොකද, අපි ඒ තුළින් රටේ ජනතාවට විශාල සේවක සලසන නිසා. මේ දුම්රිය මාර්ග නඩත්තු කිරීම ආයතනයේ මුදල්වලින්ම, -භාණ්ඩාගාරයේ මුදල්වලින්ම- කරගෙන යන නිසා එම අලාභය අලාභයක් ලෙස හිතන්න බැහැ.

කෙසේ වෙතත්, 2015 ජනවාරි 08වෙනි දාට පසු මෙම අමාත්‍යාංශය ශීඝ්‍ර ප්‍රගතියක් ලබා තිබෙනවා. අපි මේ අමාත්‍යාංශය භාර ගන්නා අවස්ථාව වන විට 2010 සිට 2015 දක්වා ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය කිසිම වාර්ෂික වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරලා තිබුණේ නැහැ. ඒ වාගේම, අපට විශාල ප්‍රමාණයක ණය මුදලක් ගෙවන්නට තිබුණා. සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල්, සේවක භාරකාර අරමුදල්, පාරිතෝෂික මුදල් රුපියල් කෝටි 2,555ක් පමණ සේවකයන්ගේ ගිණුම්වලට බැර කරලා නැති තත්ත්වයක් තිබුණා. ඒ වාගේම, ඩිපෝ 110ත් 79කම සේවකයන්ට නිසි වෙලාවට මාසික වේතනය ගන්න බැරි තත්ත්වයක් තිබුණා. විශාල ප්‍රශ්න රාශියක් තිබුණු අවස්ථාවක තමයි අපි මේ ආයතනය භාර ගත්තේ.

හිටපු ඇමතිවරයා සඳහන් කළ පරිදි ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය සතු නොවුණු ඉඩම් ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයට පවරා ගැනීම සඳහා රුපියල් බිලියන 5කට වැඩි මුදලක් භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබා දෙන බව පොරොන්දු වෙලා තිබුණා. දැනට අපට එයින් රුපියල් බිලියන 3ක් පමණ ලැබීලා තිබෙනවා, තව රුපියල් බිලියන 2ක් ලැබෙන්න ඕනෑ. අපි මේ වන විට ප්‍රාදේශීය 12ත් 3ක හැර අනෙක් සෑම ප්‍රාදේශීයයකම සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් සහ සේවක භාරකාර අරමුදල් තැන්පත් කරලා තිබෙනවා. ඉතුරු මුදල් භාණ්ඩාගාරයෙන් ලැබුණු පසු තැන්පත් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. තව රුපියල් බිලියන 2කට වැඩි මුදලක් අපට ලැබෙන්නට තිබෙනවා. එයින් රුපියල් මිලියන 900ක් 950ක් වාගේ මුදලක් තමයි අපට අවශ්‍ය වෙන්නේ, සේවක භාරකාර අරමුදල් සහ සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ සේවකයන්ට ලබා දෙන්නට.

විශේෂයෙන්ම, පසුගිය කාලයේ සේවකයන්ට පාරිතෝෂික මුදල් ගැනීමට නොහැකි විශාල ප්‍රශ්නයක් තිබුණා. නමුත්, සෑම සේවකයකුටම විශ්‍රාම ගිය පසු ඉතා ඉක්මනින් ඒ පාරිතෝෂික මුදල් ලබා ගැනීමේ හැකියාව අපි දැන් ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒක එම සේවකයන්ට සහනයක් වෙලා තිබෙනවා.

ඊළඟට, අපි මේ ආයතනය භාර ගනිද්දී සේවකයින් තිස්සොදහසක් පමණ සිටියා. බස් රථ 5,500ක් පමණ දිනපතා ධාවනය වුණා. එක බස් රථයකට සේවකයන් හත්දෙනකු පමණ සිටියා. නමුත්, ස්වේච්ඡා සේවක විශ්‍රාම යාමේ වැඩ පිළිවෙළ තුළ රුපියල් බිලියන අටක් -රුපියල් කෝටි 800ක්- වැය කරමින් සේවකයන් 4,000කට වැඩි ප්‍රමාණයක් විශ්‍රාම ගැන්වීම තුළ දැනට සේවකයන් 30,500ක් පමණ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවය කරනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ලැබූ ජයග්‍රහණ කිහිපයක් තිබෙනවා. අපි 2010 සිට 2015 දක්වා සේවක අර්ථ සාධක

අරමුදල් සියල්ල බැර කළා. 2015ත් පසු එම සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් අපි නියම වීයයිට ගෙවා ගෙන යනවා. ඒ වාගේම 2017, 2018 වසරවල අපට ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙන් මෙහෙයුම් ලාභ ලබන්නට පුළුවන් වුණා. 2018 වසරේ වාර්ෂික වාර්තා අනුව ලැබූ ලාභය බිලියන දෙකක් පමණ වනවා. නමුත්, බස් රථ සඳහා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට රජයෙන් යම්කිසි මුදලක් ලැබෙනවා. ඒවා ලැබෙන්නේ අපි ජනතාව වෙනුවෙන් විශේෂ සේවාවන් සලසන නිසයි. අපි පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය කරන්න "සිසුසැරිය" බස් රථ සේවාව ක්‍රියාත්මක කරනවා. ඒ වාගේම පාසල් ළමුන් සඳහා වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර ලබා දෙනවා අඩු මුදලට. ඒ වාගේම "ගැමිසැරිය" සේවාව ලබා දෙනවා. ගම්වල තිබෙන අනාර්ථික මාර්ගවල කිලෝ මීටරයක් ධාවනය කිරීම සඳහා සාමාන්‍යයෙන් අපට රුපියල් 65ත්, 70ත් අතර මුදලක් වියදම් වෙනවා. නමුත්, සමහර ග්‍රාමීය මාර්ගවල බස් රථ ධාවනය කරද්දී අපට ලැබෙන්නේ කිලෝමීටරයකට රුපියල් 15යි, 20යි, 25යි. නමුත්, අපි රජයක් වශයෙන් ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් වෙනුවෙන් එම බස් රථ ධාවනය කරවනවා. ඒ සඳහා රජයෙන් අපට මුදලක් ලැබෙනවා. ඒක තමයි "ගැමිසැරිය" සේවාව ලෙස හඳුන්වන්නේ. ඒ වාගේම "නිසිසැරිය" බස් රථ සේවාවක් ක්‍රියාත්මක වනවා. කොළඹ ඇවිල්ලා රැකියාව කරලා ගෙවල් බලා යද්දී රාත්‍රී කාලයේ බස් රථ නොමැති නිසා "නිසිසැරිය" බස් රථ සේවාව ක්‍රියාත්මක වනවා. ඒ සඳහාත් අපට රජයෙන් මුදල් ලැබෙනවා. ඒ තුළින් අපි බලාපොරොත්තු වන මුදල් ප්‍රමාණයම ලැබුණේ නැති වුණත්, ලැබෙන මුදල්වලින් අපි සේවකයන් සඳහා විශේෂයෙන් වේතන ලබා දෙනවා. අපි සේවකයන් 30,500ත් එක් සේවකයකුට රුපියල් 16,200ක පමණ මුදලක් රජයෙන් ලැබෙන මුදල්වලින් ලබා දෙනවා. ඒක අතිවාරියෙන්ම අපට ලැබිය යුතු මුදලක්. මොකද, අපි පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ, ත්‍රිවිධ හමුදාවේ නිලධාරීන් ප්‍රවාහනය කරන්නේ විශේෂ අඩු මුදලකට. ඒ නිසා රජයක් වශයෙන් ප්‍රවාහනය සඳහා ලබා දිය යුතු මුදල තමයි ඒ ලැබෙන්නේ. ඒ සියල්ලත් එක්කම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය එම ලාභය ලබා ගෙන තිබෙන්නේ.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය 1958 දී ජනසතු කළායින් පසුව විශේෂයෙන්ම සේවකයන් සඳහා ලබා දී තිබුණු උපරිම bonus මුදල රුපියල් 1,000යි. ගරු සභාපතිතුමනි, සාමාන්‍යයෙන් පාඩු ලබන ආයතනයක් bonus වශයෙන් ලබා දෙන්නේ රුපියල් 1,000යි. එවැනි රාජ්‍ය ආයතනයක, සංස්ථාවක, මණ්ඩලයක සේවකයන්ට ලබා දියහැකි උපරිම bonus මුදල රුපියල් 13,500යි. නමුත්, පසුගිය වසරේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සියලුම සේවකයන්ට රුපියල් 13,500 බැගින් bonus මුදල් ලබා දෙන්න හැකිවීම ගැන අපි සන්නේෂ වනවා. එය ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වශයෙන් අප ලැබූ ජයග්‍රහණයක්.

විශේෂයෙන්ම බස් රථවල හිඟයක් තිබෙනවා. පසුගිය අය වැයෙහුත් අපට බස් රථ සඳහා මුදල් ලබා දුන්නා. පසුගිය රජය බස් රථ 2,200ක් ගෙනැල්ලා තිබෙනවා. ඒ වෙනුවෙන් රජයේ මුදල් වැය කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම, එම බස් රථ 2,200 සඳහා එක බස් රථයකට රුපියල් 3,000 ගණනේ සෑම ඩිපෝවකින්ම තවම ගෙවනවා. මම හිතන වීයයිට 2020 වන විට එම බස් රථවල මුදල් ගෙවා අවසන් කරන්න පුළුවන්. අපට බස් රථ අවශ්‍යතාව තිබෙනවා.

ගරු අමාත්‍ය අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමාගේ උපදෙස් පරිදි නවීන බස් රථ 2,000ක් පමණ මේ වසරේ ගෙන්වීමට අප බලාපොරොත්තු වනවා. වම්පික රණවක ඇමතිතුමා කිව්වා වාගේ, පාසුවරුව පහළ තිබෙන -low-floor- සුබෝපහෝගී, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ හැකි පමණ මේ වසර තුළ ධාවනයට යොදවන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ තුළින් ලංකා



ගමනාගමන මණ්ඩලයට නව මුහුණුවරක් ලබා දීම තමයි අපට අවශ්‍ය වෙලා තිබෙන්නේ. ඒ නව මුහුණුවර අපි අනිවාර්යයෙන්ම ලබා දෙනවා. මොකද, 1958 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා එකම වර්ගයේ බස් රථ තිබුණේ. අපේ ඇමතිතුමාගේ සංකල්පයක් අනුව මින්පසුව මේ රටට බස් රථ ගෙන්වීමේ දී ඒ සඳහා ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතු වනවා. සෑම කෙනෙක්ම කියනවා, ලොරි වැසිවලට තමයි බස් රථ බොඩ් ගහලා තිබෙන්නේ කියලා. ඒ නිසා එහෙම නැතිව අලුත්ම පිරිවිත සකස් කර අවසන් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ පනතට ඇතුළත් කරලා, මින් පසුව ප්‍රමිතියෙන් තොර කිසිම බස් රථයක් මේ රටට ගෙනෙන්න බැරි වන විධියේ අලුත් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කිරීමට ගරු ඇමතිවරයා කටයුතු කර තිබෙනවා. අපි මේ මස තුළ එය නීතිගත කරනවා. ඉන් පසුව නිසි ප්‍රමිතියකින් යුතු බස් රථ පමණක් මේ රටට ගෙන්වීම සඳහා අපි ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය හරහා වැඩ කටයුතු කරනවා.

ඒ වාගේම, මෙවර අය වැයෙන් විශේෂයෙන් "එන්ටර්ප්‍රයිස් ශ්‍රී ලංකා" ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා එක් බස් රථයකට සියයට 3.5ක පොලිය යටතේ රුපියල් මිලියන 10ක් -රුපියල් කෝටියක මුදලක්- ලබා දෙන්න වැඩ පිළිවෙළක් අපි සකස් කර තිබෙනවා. තමන්ගේ බස් රථය වෙනුවට අලුත් බස් රථයක් ලබාදීම සඳහා අපේ අමාත්‍යාංශය මගින් වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්නට අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඒ ආකාරයට සිසු ප්‍රගතියක් ලබා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම මේ සඳහා එම සේවකයන්ගේ ඇති උනන්දුව මම අගය කරනවා. මම නිතරම කියන දෙයක් තමයි, අවම පහසුකම් යටතේ උපරිම සේවයක් කරන සේවකයන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සිටින බව. අනෙක් සේවා ස්ථානවල තත්ත්වය හා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඩිපෝවල තත්ත්වය සසඳා බලන විට ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඩිපෝ ඉතා පහත් තත්ත්වයක තිබෙනවා. ඒ නිසා හිටපු ඇමතිතුමාත්, අපේ වර්තමාන ඇමතිවරයාත් එම ඩිපෝ නවීකරණය කිරීම සඳහා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා.

වර්තමාන අමාත්‍යවරයා ඒ ඩිපෝ නවීකරණය කිරීම සඳහා මෙම වසර තුළ, අඩුම තරමින් ඩිපෝ 35ක් පමණ නවනීකරණය කරන්න, ඒ සියලුම සේවකයන්ට පහසුකම් සලසන්න, වැසිකිළි, කැසිකිළි පහසුකම් සලසන්න, නවාතැන් පහසුකම් සලසන්න, අංගන සකස් කරන්න, ඒ වාගේම අලුත්වැඩියා කරන ස්ථාන සකස් කරන්න, ඒ ආදී කටයුතු සඳහා මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒ සඳහා අය වැයෙහින් මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මුදල් වෙන් කරලා ඒ වැඩ කටයුතු ඉටු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. එම නිසා මේ වසර කිහිපය තුළ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ශීඝ්‍ර දියුණුවක් ලැබී තිබෙනවා. මේ වසර තුළ නව ඇමතිවරයාගේ නායකත්වය යටතේ, හැමදාම දකින බස් රථය වෙනුවට නව බස් රථයක් මාර්ගයට යොදවන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒක තමයි ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල ඉතිහාසයේ දැවැන්තම පෙරළිය වන්නේ. එවැනි බස් රථයක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ලාංඡනය යටතේ මාර්ගයේ ගමන් කිරීමට සැලැස්වීම තමයි අපේ එකම බලාපොරොත්තුව වෙන්නේ. ඒ සඳහා අපි මේ අවුරුද්දේ ගරු ඇමතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ වැඩ කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

හිටපු ඇමතිවරයා විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ විශාල වැඩ කොටසක් ආරම්භ කර තිබුණා. වර්තමාන ඇමතිවරයා ඒවා ඉදිරියට අරගෙන යනවා. විශේෂයෙන්ම දැනට අපි ඇණවුම් කළ බලවේග කට්ටලවලින් එක් බලවේග කට්ටලයක් ආවා. ඒක

"උත්තරදේවි" ලෙස උතුරු පළාතේ ධාවනය කරනවා. TNA එකේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා, ඒ කාලයේ තිබුණා වගේ නිදාගෙන යන්න පුළුවන් දුම්රිය මැදිරි අවශ්‍යයි කියලා. දැනට එවැනි දුම්රිය මැදිරි 160ක් ගෙන්වීම සඳහා මුදල් අනුමත වෙලා තිබෙනවා. මෙන්න මේ විධියට දුම්රිය මැදිරි තිබිය යුතුයි කියලා අපේ ඇමතිවරයා ඒ සඳහා අවශ්‍ය සැකැස්ම සකස් කර තිබෙනවා. අපි එවැනි දුම්රිය මැදිරි ධාවනයට යොදවනවාම ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන දේ අපට ලබා දෙන්න පුළුවන්. මේ වන විට එයින් එක් දුම්රියක් ගෙන්වා තිබෙනවා. අනෙක් දුම්රිය මැදිරි - බලවේග කට්ටල- ඉදිරියේ දී ගෙන්වීමට නියමිතව තිබෙනවා. ඒ වාගේම උඩරට මාර්ගය සඳහා දුම්රිය එන්ජින් 12ක්, බලවේග කට්ටල 9ක් ලැබීමට නියමිතයි. ඒවා මේ වසර තුළ ලැබෙයි. එහෙම වුණාම, දුම්රිය මාර්ග නවීකරණයත් සමඟ මගීන්ට හොඳ ගමන්වාර ලබා දෙන්නට අපට පුළුවන්.

විශේෂයෙන්ම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඒ සඳහා ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 600ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් ලැබී තිබෙනවා. ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියනයක ආධාරයක් වශයෙන් එහි මූලික කටයුත්ත වන ශක්‍යතා වාර්තාවල කටයුතු දැන් අවසන් කරලා, ඉඩම් අත් පත් කර ගැනීමේ වැඩ සටහන් ක්‍රියාත්මක කරලා, එම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කරගෙන යනවා. විශේෂයෙන්ම පාදුක්ක දක්වා කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ගයක් බවට පත් කරන්නත්, පාදුක්ක සිට අවිස්සාවේල්ල දක්වා වන තනි මාර්ගය නවීකරණය කරන්නත්, සංඥා පද්ධතිය නවීකරණය කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. එම වැඩ පිළිවෙළ ඔස්සේ විශේෂයෙන්ම රාගම දක්වා තිබෙන මාර්ග තුන, මාර්ග හතරක් බවට පත් කිරීමෙන්, රාගම සිට වේයන්ගොඩ දක්වා තිබෙන මාර්ග දෙක, මාර්ග තුනක් බවට පත් කිරීමෙන්, එතැනින් පසුව රඹුක්කන දක්වා තිබෙන මාර්ග දෙක, මාර්ග තුනක් බවට පත් කිරීමෙන් වැඩ සටහන් "තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය" ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඉන්දීය ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ඉතිරි වී තිබෙන මුදල්වලින් කුරුණෑගල - පොල්ගහවෙල මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ගයක් බවට පත් කිරීම අපි මේ වසරේ ආරම්භ කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේම, පානදුර සිට වේයන්ගොඩ දක්වා විදුලි දුම්රිය මාර්ගයේ මූලික වැඩ කටයුතු අපි දැන් අවසන් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම කොළඹ සිට කළුතර දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය, ත්‍රිත්ව මාර්ගයක් බවට පත් කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළ අපි සකස් කරගෙන යනවා. ඒ වාගේම, මාතලේ-බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගය අපි ලබන මාසයේ විවෘත කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය කිලෝ මීටර් 1,562යි. ඒකට ලබන මාසයේ තව කිලෝමීටර් 26.8ක් එකතු වෙනවා. එම කිලෝමීටර් 26.8 සඳහා ඩොලර් මිලියන 278ක මුදලක් වියදම් වෙලා තිබෙනවා. කිලෝමීටර් එකක් සඳහා ඩොලර් මිලියන 10ක් වෙනවා. ඒ කියන්නේ, රුපියල් කෝටි 180ක් වාගේ මුදලක් කිලෝමීටර් එකක් සඳහා වියදම් වෙලා තිබෙනවා. තව කිලෝමීටර් 63ක් හම්බන්තොට දක්වා ඉදිකිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා -අලුත් දුම්රිය මාර්ගය බෙලිඅත්තේ සිට හම්බන්තොට දක්වා දීර්ඝ කිරීමට- අපේ ඇමතිවරයා මූලික වැඩ කටයුතු සකස් කරගෙන යනවා. ඒ වාගේම හබරණ-කුරුණෑගල දුම්රිය මාර්ගය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු කරගෙන යනවා. විශේෂයෙන් "පිඬිදෙමු පොළොන්නරුව" වැඩසටහන යටතේ තමයි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඒ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. කුරුණෑගල සිට හබරණ දක්වා දුම්රිය මාර්ගයේ කිලෝමීටර් 84ක් පමණ තිබෙනවා. අපි දැන් එයත් ආරම්භ කරනවා. ඒ වාගේම, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් සිදු වෙමින් තිබෙනවා. බලවේග කට්ටල 60ක් සහ එන්ජින් 50ක් -110ක්- තමයි දිනපතා ධාවනය වෙන්නේ. මෙයින් බහුතරය, එනම් සියයට 65ක් පමණ

[ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා]

අවුරුදු 30කට වඩා පැරණි එන්ජින් සහ බලවේග කට්ටල. මේවා නවීකරණය කිරීමට ඉතා අපහසු තත්ත්වයක් තිබෙනවා. ඒ සඳහා සේවකයන් විශාල උනන්දුවක් දක්වනවා. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී වරයා ඇතුළු ඉංජිනේරුවරු විශේෂ උනන්දුවකින් තමයි මේ සියල්ල ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. කෙසේ වෙතත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අපේ අලුත් වැඩ පිළිවෙළ ඔස්සේ දුම්රිය මැදිරි, දුම්රිය බලවේග කට්ටල, එන්ජින්, තෙල් වැංකි ඇණවුම් කර තිබෙනවා. තෙල් වැංකි 30ක් ඇණවුම් කරලා තිබෙනවා. කන්ටේනර් ප්‍රවාහනය සඳහා flatbeds 20ක් ඇණවුම් කර තිබෙනවා. ඒ සියල්ල පැමිණියාට පසු දුම්රිය මාර්ග සංඥා නවීකරණය කිරීමෙන් හා මාර්ග පද්ධතිය නවීකරණය කිරීමෙන් පසු හොඳ සේවයක් ලබා ගැනීමට පුළුවන්. දුම්රියෙන් දවසකට ගමන් කරන්නේ මගීන් 400,000ක් පමණයි. අපි එය වැඩි කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න ඕනෑ. මම මුලින් කිව්වා වාගේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථවල දිනකට ලක්ෂ 25ක්, 28ක් පමණ ජනතාවක් ගමන් පහසුව සලසා ගන්නවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් ලක්ෂ 25ක්, 28ක් අතර ප්‍රමාණයකට ගමන් පහසුව සලසාද්දී, දුම්රියෙන් ගමන් කරන්නේ දවසකට ලක්ෂ හතරක් වාගේ ප්‍රමාණයක්. මෙය වැඩි කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් අපට ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් වෙයි.

ඒ වාගේම පසුගිය වසරේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වාහන 665,000කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ලියාපදිංචි කර තිබෙනවා. වාහන බලපත්‍ර 800,000ක් පමණ තිබුණ් වෙලා තිබෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වසරක ආදායම රුපියල් කෝටි 1,100ක් පමණ වෙනවා. සමස්ත වියදම අඩු කළාම, රුපියල් කෝටි 700ක්, ඒ කියන්නේ රුපියල් බිලියන 07ක වාගේ ලාභයක් තිබෙනවා.

එයින් අපි රජයේ ආදායමට මුදල් ලබා දෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ e-Motoring ව්‍යාපෘතිය, අපි කාලයක සිට කරන්න බලාපොරොත්තු වුණු ව්‍යාපෘතියක්. අපේ හිටපු ඇමතිවරයා මූලික වෙලා වැඩ කටයුතු පටන් අරගෙන e-Motoring ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට අරගෙන ගියා. වර්තමාන අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ, මේ වසරේදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ එම e-Motoring ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම, කුරුණෑගල, ගම්පහ වැනි දිස්ත්‍රික්කවල මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අලුත් කාර්යාල, ධාවන පථ ආරම්භ කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අනෙක් ප්‍රදේශවල ධාවන පථ ආරම්භ කරලා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වේරහැර ප්‍රධාන ධාවන පථය අපි පසුගිය වසරේ විවෘත කරනු ලැබුවා.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව බස් රථ 3,200කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් නියාමනය කරනවා. එහි නව සභාපතිවරයා වන ජනක මල්ලිමාරවි මැතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ එහි ප්‍රගතිය ඉදිරියේදී ඔබතුමන්ලාට දැක ගන්න පුළුවන් වෙයි. විශේෂයෙන්ම දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය කියන ඒවා සම්පූර්ණයෙන් ඉදිවුණාට පසුව අන්තර් පළාත් බස් රථ බලපත්‍ර ලබා දීලා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වැඩ කටයුතු ඉතා සාර්ථකව කර ගෙන යන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(மாண்புமிகு நிறுநால் கலப்பத்தி)

(The Hon. Nihal Galappaththi)

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, අධිවේගී මාර්ගවල ධාවනය වන සමහර බස් රථ අසාධාරණ ලෙස මුදල් අය කිරීමක් කරනවා.

කතරගම සිට කොළඹ දක්වා එන අධිවේගී බස් රථයට, තංගල්ලෙන් නැග්ගත් අය කරන්නේ කතරගම සිට එන මගියකුගෙන් අය කරන මුදල් ප්‍රමාණයයි. ඒක හරි අසාධාරණයි.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)

(The Hon. Ashok Abeysinghe)

අපි ඒ පිළිබඳව සොයා බලන්නම්. ඔබතුමා ඔය ප්‍රශ්නය ගැන මට කලින් කිව්වා. මම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට එය දැනුම් දී තිබෙනවා. ඒ ගැන නැවත පසු විපරමක් කර බලන්නම්.

ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය සභාව කියන්නේ, රියදුරු බලපත්‍රයක් තිබුණ් කිරීමේදී වෛද්‍ය සහතිකය ලබා දෙන ස්ථානයයි. දිස්ත්‍රික්ක 25 තුළ, එම කාර්යාල 25ක් තිබෙනවා. මේ කාර්යාල විසිපහේ යම් යම් අඩු පාඩු තිබෙන බව අපි දන්නවා. ඒ අඩු පාඩු නැති කරන්න වර්තමාන ඇමතිවරයා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. නව සභාපති සිසිර පෙරේරා මැතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ ඒක ක්‍රියාත්මක වෙනවා. මේ හැම කාර්යාලයක් ඉදිරිපිටම හැම දාම දිගු පෝලිම් දක්නට ලැබෙනවා. එහෙම වෙන්නේ මොකද කියා අපි සොයා බැලුවා. ජනතාව උදෙසා මේ ස්ථානවලට එනවා. ඇවිල්ලා පෝලිම් ඉන්නවා, තමන්ගේ ඒ කටයුත්ත ඉක්මනට කර ගන්න. හැබැයි උදේ 11, 12 වේද්දී එක තැනකවත් පෝලිමක් නැහැ. මේ පිළිබඳවත් කුමක් හෝ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න ඕනෑ. උදේ එන ජනතාවට වුණත් පාරේ ඉන්න වෙන්නේ නැති විධියට අපි වැඩකටයුතු සකස් කරන්න ඕනෑ. අපට සේවක ප්‍රමාණයේ අඩුවක් තිබෙනවා. මම යම් යම් තැන් පිළිබඳව සොයා බැලුවා. ඒ සේවකයන්ගෙන්, ආරක්ෂක නිලධාරීන් වාගේ උදෙසා එන අය මේ වැඩවලට අපිට හවුල් කරගන්න පුළුවන්. ඒ අය යොදවලා, ඒ එන අය ඇතුළට කැඳවලා ඔවුන්ට අවශ්‍ය ටිකට් පත දීලා -අංක දීලා- තමන්ට කථා කරනතුරු seat එකේ ඉඳගෙන ඉන්න විධියට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කළොත්, උදේට තිබෙන දිග පෝලිම දකින්න නැතිව යනවා. සේවක හිඟය තමයි මෙතැන ප්‍රධාන ප්‍රශ්නය වෙලා තිබෙන්නේ. ඒ සඳහා අපි මෙවර වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ සභාපති සිසිර කෝදාගොඩ මැතිතුමා විශේෂ සේවයක් කරනවා. ඒ සඳහා අපි ලංකාව පුරා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් දියත් කර තිබෙනවා. දවසකට අපේ රටේ පුද්ගලයන් අටදෙනෙක් අනතුරුවලින් මාර්ගවලදී මිය යනවා. මෙයත්, 'නිහඬ මාරයා' ලෙස හඳුන්වන්නට පුළුවන්. යුද්ධයේදී අවුරුදු තිහකින් මියගිය සංඛ්‍යාවට වඩා වැඩි සංඛ්‍යාවක් මාර්ග අනතුරුවලින් මිය යනවා. මේ අනතුරු අඩුකිරීමේ අදහසින් අපි දඩ මුදල් වැඩි කිරීමක් කළා. ඒ වාගේම දඩ වර්ග සංඛ්‍යාවක් 24 සිට 31 දක්වා වැඩි කර තිබෙනවා. උපරිම මුදල රුපියල් 3,000 දක්වා වැඩි කළා. විශේෂයෙන් හිටපු ඇමතිවරයාත් සමඟත් සාකච්ඡා කර දඩ වර්ග පහක් හයක් වැඩි මුදලක් අය කිරීමට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්නට ඕනෑ. බිමත්ව රිය පැදවීම, දුම්රිය හරස් මාර්ගවලින් ධාවනය කිරීම, රියදුරු බලපත්‍රයක් නොමැතිව ධාවනය කිරීම, - [බාධා කිරීමක්]

ගරු මහින්ද අමරවීර මහතා

(மாண்புமிகு மஹிந்த அமரவீர)

(The Hon. Mahinda Amaraweera)

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මේ දඩ මුදල් වැඩි කිරීම ගැන විශාල ආන්දෝලනයක් ඇති වෙලා තිබුණා. ඇත්තටම අපිත් ඒ

කටයුත්තට ඔබතුමන්ලාට සහයෝගය දුන්නා. මේ දඩ මුදල් වැඩි කිරීම තුළ අනතුරුවල අඩු වීමක් තිබෙනවාද? ඒ ගැන තොරතුරක් ඔබතුමාට කියන්න පුළුවන්ද?

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeyesinghe)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මුලින්ම අපි දඩ මුදල් වැඩි කරනවාය කියූ දවස්වල විශේෂයෙන්ම රිය අනතුරුවල අඩු වීමක් තිබුණා. මම පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවත් එක්ක කථා කළා. දඩ මුදල් වැඩි කරනවාය කියා කියූ පමණින් මුලින්ම අනතුරු අඩු වුණා. ඒ ගණන අපි කිව්වේ, රුපියල් 25,000ක්, 30,000ක් කියායි. නමුත් අන්තිමට රුපියල් 3,000කින් පමණයි වැඩි කරන්නට පුළුවන් වුණේ. [බාධා කිරීමක්] මෙහිදී වැරදි හතක් අපි නම් කර තිබෙනවා. ඒ වැරදි හතට තමයි දඩ මුදල වැඩි කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ. දඩ වර්ගත් 24 සිට 31 දක්වා වැඩි කළා. වැරදි හතක් වෙනුවෙන් ගෙවන දඩ මුදල් රුපියල් 25,000ක් දක්වා වැඩි කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා සාකච්ඡා කර ගෙන යනවා. එසේ කළොත්, ඔය වැරදි ටික අඩු වෙයි.

වැඩිපුරම අනතුරු සිදු වන්නේ නිදිමනේ රිය පැදවීම නිසායි. රියදුරන්ට විවේකයක් නොමැති වීම නිසායි එහෙම වෙන්නේ. ඒ සඳහා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් විශේෂයෙන්ම මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පාතික සභාවෙන් ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා.

අපේ ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම සාමාන්‍යයෙන් මාසයකට බස් රථ 12ක් පමණ අලුත්වැඩියා කර භාර දෙනවා. එම ආයතනය, අනතුරු සිද්ධ වෙලා, එක එක ඩිපෝවලින් ගෙනෙන බස් රථ නවීකරණය කර ඒ ඩිපෝවලට භාර දෙන වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. පසුගිය දිනක මම ඇමතිවරයාත් සමග ගිහින් එවැනි බස් රථ භාර දීමක් කළා. ඒ ආයතනයත් දැන් ලාභ ලබන තත්ත්වයට ඇවිත් තිබෙනවා. එහි සභාපති එදිරිසිංහ මහතාත්, විශේෂයෙන්ම ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ විමලසිරි මහතාත් යන දෙදෙනාම ඩිපෝවලට ගිහින් ඒ අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා. ඉදිරියේදී මසකට බස් 15ක් නවීකරණය කර ඩිපෝවලට භාර දෙන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර ගෙන යනවා. ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගමටම අදාළව බස් රථ එකලස් කරන ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගුවන් තොටුපොළ, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කියන්නේ මේ රටේ විශේෂ ස්ථානයයි. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ICAO විගණනය අනුව සියයට 88.4ක ලකුණු ප්‍රමාණයක් ලබා පසුගිය වසරට වඩා ඉදිරියට ඇවිත් තිබෙනවා. විශේෂයෙන් දකුණු ආසියාවේ රටවල් නවය අතරින්, පළමුවන ස්ථානය අපේ සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියට ලැබී තිබෙනවා. ආසියා පැසිෆික් රටවල් 38ක් අතරින් ශ්‍රී ලංකාව 6වන ස්ථානයට පැමිණ තිබෙනවා; ලෝකයේ රටවල් 191ක් අතරින්, 19වන ස්ථානයට අපේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පැමිණ තිබෙනවා. එවන් තත්ත්වයකට මෙම ආයතනය ගෙන ඒමට කටයුතු කිරීම පිළිබඳව එම අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද මහතාටත්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී නිමලසිරි මහතාටත් මා විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා. වසර ගණනකට පසුවයි ඒ ජාත්‍යන්තර විගණනයට මුහුණ දී අපිට එවැනි ස්ථානයක් ළඟා කරගන්න හැකි වුණේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව විශ්වාසයක් ඇති කිරීම සඳහාත් එතුමන්ලා විශේෂ උනන්දුවකින් යුතුව වැඩකටයුතු කර තිබෙනවා. ඒ වෙනුවෙන් අපි ඔවුන්ට විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

හිටපු ඇමතිවරයා කිව්වා වාගේ, හැමදාම මෙම අධිකාරිය සිවියේ යම් යම් ස්ථානවල කුලියටයි. අපට අවශ්‍ය අලුත් ගොඩනැගිල්ලට 2016 වසරේ මුල්ගල තැබුවා. එහි වැඩකටයුතු නිම කරලා පසුගිය වසරේ එම ගොඩනැගිල්ල විවෘත කළා. රුපියල් කෝටි 80කට වැඩි මුදලක් වියදම් කර අති නවීන කාර්යාල පද්ධතියක් අපි ඔවුන්ට ලබා දී තිබෙනවා. ඔවුන් එයින් නිසි ප්‍රයෝජන ලබා ගෙන තිබෙනවා. දකුණු ආසියාවේ පළමුවන ස්ථානය, ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ හය වන ස්ථානය, ලෝකයේ 19 වන ස්ථානයත් අපේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ලබා ගන්න හැකි වුණා. ඒ වෙනුවෙන් ඇප කැප වී කටයුතු කළ එම ආයතනයේ නිලධාරීන් සියලුදෙනාටම මගේ ස්තූතිය පිරිනමනවා.

එම ආයතනයත් ලාභ ලබන ආයතනයක්. එයින් අපි රජයට මුල් ලබා දෙනවා. ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වර්තමාන සභාපති ධම්මික රණතුංග මැතිතුමා, උපසභාපති ප්‍රියන්ත කාරියප්පෙරුම මැතිතුමා, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සංජීව විජේරත්න මැතිතුමා කියන සියලු දෙනා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ එකතු වෙලා ගුවන් තොටුපොළේ තද බද්ද අවම කිරීම සඳහා දැන් විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරගෙන යනවා. එම ගුවන් තොටුපොළේ තිබෙන්නේ මිලියන 6.5ක ධාරිතාවක්. නමුත් පසු ගිය වසරේ මිලියන 11කට ආසන්න මගීන් සංඛ්‍යාවක් පැමිණ තිබෙනවා. ඒ නිසා විශාල තදබදයක් තිබෙනවා. දැන් එම ප්‍රශ්නය විසඳන්න කටයුතු කර තිබෙනවා. තීරුබදු රහිත ව්‍යාපාර ස්ථාන වෙන් කිරීම ස්ථානයකට ගෙන ගිහින් එහි තිබූ තදබදය අවම කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව මම ඔවුන්ට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ගුවන් තොටුපොළේ දෙවන පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල පිළිබඳව හිටපු අමාත්‍යතුමා කිව්වා. ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 47ක වැඩි ප්‍රමාණයක් තිබීම නිසා තමයි මේ ප්‍රමාද වීම සිදු වෙලා තිබෙන්නේ. ඉදිරි වැඩ කටයුතු කරන්නේ කෙසේද කියන එක සම්බන්ධයෙන් නව ගරු ඇමතිතුමා දැන් සාකච්ඡා පවත්වමින් යනවා. අලුත් ක්‍රමවේදය ඔස්සේ එය හඳුන් පටන් ගන්න තුරු එය සාමාන්‍යයෙන් කළමනාකරණය කරගන්න අපට පුළුවන් වේවි කියා මම හිතනවා. පළාලි ගුවන් තොටුපොළ නවීකරණය සඳහා ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ නායකත්වය යටතේ අපේ ගරු අමාත්‍යතුමා මූලිකත්වය ලබා දෙනවා. බිලියන දෙකක වාගේ මුදලක් අපේ ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා අධිකාරිය වියදම් කර පළාලි ගුවන් තොටුපොළ නවීකරණය කර අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා. දැන් අපි මඩකලපුව ගුවන් තොටුපොළ ආරම්භ කර තිබෙනවා. මඩකලපුව ගුවන් තොටුපොළේ ගුවන් ගමන් දැන් සිදු වනවා. පසු ගිය වසරේ මගීන් 4,000කට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් ගමන් කර තිබුණා. රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ නවීකරණය වෙනවා. මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව අපි මේ වසරේ යම්කිසි තීන්දුවක් ගන්නවා. එය ලාභ ලබන තත්ත්වයක් ඇති කිරීම සඳහා වූ සාකච්ඡා නිලධාරී මට්ටමින් දැන් සිදු වෙමින් යනවා. [බාධා කිරීමක්]

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ඉන් පසුව අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවය ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. රත්මලාන, මත්තල, මඩකලපුව, සීගිරිය, ත්‍රිකුණාමලය, පළාලි, කටුනායක අතර අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියත් ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමත් එකතු වෙලා ඒ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා.

[ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා]

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශයට අයත් ආයතන 9හි සභාපතිවරුන්ට මම විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ හිටපු සභාපති රමල් සිරිවර්ධන මැතිතුමාටත්, වර්තමාන සභාපති උපාලි මාර්සිංහ මැතිතුමා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත් විශේෂයෙන්ම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඉදිරියට රැගෙන යෑමට ඔවුන් විශාල දායකත්වයක් සපයනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් මම ඔවුන්ට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒ වාගේම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කිලින්ත ප්‍රනාන්දු මහතා ඇතුළු සියලු ඉංජිනේරු මහත්වරුන්ට රාජ්‍ය ඇමතිවරයා වශයෙන් මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති ජනක මල්ලිමාරවිච්චි මහතා ඇතුළු සමස්ත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත්, ජාතික ගමනාගමන වෛද්‍ය සභාවේ සභාපති සිසිර පෙරේරා මහතා ප්‍රමුඛ සමස්ත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ කොමසාරිස් ජනරාල් චන්ද්‍රසිරි මහතා ප්‍රමුඛ සමස්ත නිලධාරී මණ්ඩලයටත් මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. පසු ගිය වසරේ ලබා ගත් ප්‍රගතිය 2019 වසරටත් ඉදිරියට ගෙන යෑමට එතුමන්ලාට හැකි වෙච්චි. විශේෂයෙන්ම ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගමේ සභාපති එදිරිසිංහ මහතාට සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විමලසිරි මහතාට, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ සභාපති සිසිර කෝදාගොඩ මහතා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ධම්මක රණතුංග මැතිතුමා, උපසභාපති ප්‍රියන්ත කාරියප්පෙරුම මැතිතුමා, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සංජීව විජේරත්න මැතිතුමා ප්‍රමුඛ සමස්ත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට විශේෂයෙන් ස්තූතිය පුද කරනවා. අපි හිතනවා 2019 වසරේ ගුවන් තොටුපොළ ඉතාම නවීකරණය වූ, ජනතාවට පහසුකම් සලසන ගුවන් තොටුපොළක් බවට පත් කරන්න ඔවුන්ට හැකියාව ලැබෙච්චි කියා.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මහතාටත්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී නිමලසිරි මහතාටත් මගේ විශේෂ ස්තූතිය පුද කරනවා, සිවිල් ගුවන් සේවය ලෝකයේ 19වන ස්ථානයට ගෙනැල්ලා, ආසියාවේ 6වන ස්ථානයටත්, දකුණු ආසියාවේ පළමුවන ස්ථානයටත් ගෙන ඒම පිළිබඳව. 2018 වසරේ ලැබූ ප්‍රගතිය 2019 වසරටත් ඉදිරියට ගෙන යන්න හැකි වෙච්චි කියා අපි විශ්වාස කරනවා. අපේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් එල්.පී. ජයම්පති මහතා, මගේ රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් මල්කාන්ති ඒකනායක මහත්මිය, අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම්වරුන් වන සිසිර රත්නායක මහතා, තිලකරත්න බණ්ඩාර මහතා, ජයසිංහ මහතා, ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීතුමා ප්‍රමුඛ සියලු නිලධාරීන්ට මම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ අමාත්‍යාංශයේ හිටපු ලේකම් විතානගේ මහතාට, ඊට පෙර සිටි ලේකම් නිහාල් සෝමවීර මහතාට, වර්තමාන ලේකම්තුමා වන ජයම්පති මහතාට මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. එතුමන්ලා දක්ෂ ලේකම්වරු. විශේෂයෙන්ම මගේ රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයට ඉතාම හොඳ ලේකම්වරියක් ලැබී තිබෙනවා. ඒ තමයි, මල්කාන්ති ඒකනායක මහත්මිය. එතුමිය බොහොම දක්ෂ ලේකම්වරියක්. එතුමියටත්, අතිරේක ලේකම්වරුන් සියලු දෙනාටත් මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා.

2018 වසරේ අපේ අමාත්‍යාංශය ලැබූ ප්‍රගතිය, 2019 වර්ෂයේදී වර්තමාන අමාත්‍යවරයා යටතේත් තවත්වත් ඉදිරියට ගෙන යෑම සඳහා ඒ සියලුම දෙනාගේ සහයෝගය අපි බලාපොරොත්තු වනවා. අපි මේ මගින් මේ රටේ ජනතාවට හොඳ ප්‍රවාහන සේවාවක් 2020 වර්ෂය වනකොට ලබා දෙන්න බලාපොරොත්තු වනවා. බොහොම ස්තූතියි.

[පු.භා. 11.21]

ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා  
(மாண்புமிகு தயாசிரி ஜயசேகரா)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අද මේ විවාදයට එක්වන්න ලැබීම ගැන මම සන්තෝෂ වනවා. මට වැඩි වෙලාවක් නැති නිසා ලංගම් පිළිබඳව කාරණා කීපයක් කලා කර මගේ කලාව අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. විශේෂයෙන්ම පසුගිය කාල වකවානුවේ අපට මතකයි, නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමා මේ අමාත්‍ය ධුරය භාර ගන්නට පස්සේ අර්ථසාධක අරමුදල් ගෙවා ගන්න බැරිව විශාල අර්බුදයක් තිබුණු බව. මට මතකයි, ඒ සඳහා රුපියල් කෝටි 2,555ක මුදලක් ලබා ගන්න එතුමා කැබිනට් මණ්ඩලයේ දැවැන්ත සටනක් කළ බව. ඉන් පසුව එතුමා ඒ සේවකයින්ට ඒ මුදල් ලබා දීලා ඒ ප්‍රශ්නය අවසන් කළා. ඒ වාගේම අපි ඒ කාල වකවානුව තුළ උසස්වීම් සම්බන්ධයෙන් විශාල වැඩ කොටසක් ආරම්භ කර ගෙන ගියා. ඒ අනුව එතුමා යටතේ විශාල වැඩ කොටසක් සිද්ධ වුණා. එතැනින් පස්සේ වන්දි ලබා දීලා ස්වේච්ඡාවෙන් විශ්‍රාම යෑමට අපි වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කළා. ඒ අනුව අපි සේවකයන් 8,000ක් පමණ ඉවත් කරන්න බලාපොරොත්තු වුණා. මොකද හේතුව, ලංගමයේ දැවැන්ත අර්බුදයක් තිබුණු නිසා. ඒ නිසා කැමැත්තෙන් විශ්‍රාම ගැන්වීමේ ක්‍රමවේදයක් 2016.06.30 දිනැති වක්‍රලේඛයෙන් ආරම්භ කර ඒ අනුව වැඩ කටයුතු කර ගෙන ගියා. ඒ ක්‍රියාදාමය අනුව ඒ වැඩ පිළිවෙළ අවසන් කරනකොට සේවකයින් 3,747කට පමණ භාණ්ඩාගාරයේ මුදල් උපයෝගී කර ගෙන සම්පූර්ණයෙන්ම වන්දි දීලා අවසන් කළා. මේ වන්දි ලබා දීමේ ක්‍රමවේදය අවසන් වීමත් සමඟම විශේෂයෙන්ම ලංගමය සඳහා වැටුප් ගෙවීමට අදාළ කර ගන්න ඕනෑ වැඩ පිළිවෙළක් සඳහා 2006 අංක 30 දරන වක්‍රලේඛය නිකුත් කළා. ඊට පසුව වැඩ වර්ජන කර ඒ සඳහා ගත් ක්‍රියාමාර්ග ගණනාවක් තිබුණා. නමුත්, 2006 වර්ෂයේදී රාජ්‍ය සංස්ථා, ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩල සඳහා නිකුත් කරපු භාණ්ඩාගාර වක්‍රලේඛය අනුව බොහොම පැහැදිලිව සියලුම ලංගම් සේවකයන් වැටුප් තල අනුව පිහිටුවා 2018.10.01 දින සිට එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට සම්පූර්ණ අනුමැතිය ලබා දී ඒ සඳහා අවශ්‍ය වාතාවරණය සකස් කර දුන්නා.

2015.01.08 වෙනි දා බලයට පත්වූ නව යහ පාලන රජයත් සමඟ රුපියල් 1,000ක මුදලක් ලබා දෙන්න එකඟතාවක් පැවතුණා. ඒකත් සමඟම සේවකයන්ගේ වැටුප් වැඩි කිරීම සම්බන්ධව 2016 අංක 02 දරන වක්‍රලේඛය නිකුත් කර එම වක්‍රලේඛයට අනුව වැටුප් වැඩිවීම ක්‍රියාත්මක කරන්න නියමිතව තිබුණත්, 2016 සිට 2018 අගෝස්තු මාසය දක්වාම මේ වැටුප් වර්ධකය ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍ය වාතාවරණය සකස් කර ගන්න බැරිව ගියා. මේක විශාල ප්‍රශ්නයක් බවට සේවක මණ්ඩලවලින් දිගින් දිගටම චෝදනා ආවා. ඊට අමතරව මේ ක්‍රියාදාමය ඉස්සරහට ගෙන යන්න දීප ව්‍යාප්ත වැඩ වර්ජනයක් ක්‍රියාත්මක කළා. විශේෂයෙන්ම සමිති හතක් මේකට සම්බන්ධ වුණා. ඒ අනුව, මේ සඳහා සමිති හතක එකඟතාව පළ කර මේ සියලුම සමිති සමඟ සාකච්ඡා කර 2018.09.04 වෙනි දින ලිඛිතව මේ සම්බන්ධයෙන් එකඟතාවකට ආවා, මේ ක්‍රියාදාමය ඉස්සරහට ගෙන යන්න අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ ගෙන යන්නේ කොහොමද කියා. ඒ අනුව ඒ ක්‍රියාදාමය ඉස්සරහට ගෙන යන්න අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ සකස් කර තිබුණා. එහි බොහොම පැහැදිලිව තිබුණා, වක්‍රලේඛ අංක 30 සහ කළමනාකරණ සේවා වක්‍රලේඛ අංක 2/2006 විධිවිධාන අනුව නව වැටුප් ක්‍රමයක් නිර්දේශ කරන්න වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබුණු බව. ඒකට කොන්දේසි ඉදිරිපත් කර තිබුණා. ඒ ක්‍රියාදාමය තුළ බොහොම පැහැදිලිව සඳහන් වෙලා තිබුණු කාරණයක් තිබුණා.

ඒ අනුව, "නව වැටුප් ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමඟ ආයතනයේ කාර්ය භාරය අනුව කාර්ය මණ්ඩලය ප්‍රතිවර්ගීකරණයට හා කාණ්ඩගත කිරීමට ලක්කර ඇති බැවින්, නව වැටුප් ක්‍රමයේ ප්‍රතිලාභ අඛණ්ඩව ලබා ගත හැකි වන පරිදි අනුමත සෑම තනතුරක් සඳහාම බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි සකස් කර ඒ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය. එතෙක් නව බඳවා ගැනීම් කිසිවක් නොකළ යුතුය. එමෙන්ම දැනට පවත්නා උසස්වීම් ක්‍රමවේදය යටතේ උසස් වීම් ලබා දීම ද සිදු නොකළ යුතුය." කියා බොහොම පැහැදිලිව ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාට කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් දන්වා තිබුණා. ඒ විතරක් නොවෙයි.

"2/2016 වක්‍රලේඛයේ දක්වා ඇති උපදෙස් වැරදි ලෙස අර්ථ කථනය කිරීම හෝ වැරදි ලෙස යොදා ගැනීම හෝ අක්‍රමවත් ලෙස ප්‍රතිශෝධනය කිරීම හෝ වෙනත් වැරදි හේතුකොටගෙන සිදුවන ඕනෑම වැඩිපුර ගෙවීමක්, ඒ ගෙවීම ලබා ගත් සේවකයාගෙන් අප්‍රමාදව ආපසු අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුයි." කියා මේ වක්‍රලේඛයේ බොහොම පැහැදිලිව තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි.

"මින් ඉදිරියට කිසිදු වැටුප් සංශෝධනයක් හෝ තනතුරු සංශෝධනයක් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියකින් තොරව සිදු නොකරන්න." කියාත් මේ වක්‍රලේඛයේ බොහොම පැහැදිලිව සඳහන් කර තිබෙනවා.

සේවකයන් ගණනාවක් තමුන්ගේ කැමැත්තෙන් විශ්‍රාම අරගෙන ඇති අවස්ථාවක, වැටුප් සම්බන්ධ මේ ක්‍රියාදාමය තිබියදී තමයි මේවා කිසිවක් නොසලකා, මේ වගන්ති උල්ලංඝනය කරලා, අද වෙනකොට 5,200කට අධික සේවකයන්ට නව උසස්වීම් දීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරලා තිබෙන්නේ. සම්පූර්ණ නීති විරෝධී වැඩ පිළිවෙළක් මේ ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. මම බලාපොරොත්තු වෙනවා, COPE එකට ගෙනැල්ලා අපේ සභාපතිතුමාත් එක්ක මේ ගැන කථා කරන්න. මොකද හේතුව, මේ වක්‍රලේඛ සම්පූර්ණයෙන්ම උල්ලංඝනය කරමින් තමයි මේ ක්‍රියාදාමය සිද්ධ කරන්නේ. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, අනාගතයේදී ඒ සම්බන්ධව කථා කරන්න. විශේෂයෙන්ම කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාවේ නිර්දේශ සම්පූර්ණයෙන්ම උල්ලංඝනය කරමින් තමයි, -[බාධා කිරීමක්]-

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)

නැඟී සිටියේය.  
எழுந்தார்.  
rose.

ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා  
(மாண்புமிகு தயாசிரி ஜயசேகர)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)

ගරු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ වෙලාව අරගෙන කථා කරන්න. මට වෙලාව දෙන්න බැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා  
(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Chairman)  
Yes, Hon. State Minister.

ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා  
(மாண்புமிகு தயாசிரி ஜயசேகர)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, දැන් එතුමාට කථා කරන්න අවස්ථාව දෙනවා නම්, ඒ කාලය එතුමාගෙන් ගන්න. මගේ විනාඩි දහය මට අවශ්‍යයි. ඔබතුමා කියන්න, ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමා.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)

ගරු මන්ත්‍රීමනි, ඔබතුමා කියන එක දින 52 තුළදී සිද්ධ වුණේ. ඒක ඔබතුමා දන්නවා. මම හිටපු ජනාධිපතිතුමාටත් මේ සම්බන්ධයෙන් උත්තර දුන්නා. මෙහෙමයි, මේ සියලුම උසස්වීම් දීලා තිබෙන්නේ, අවුරුදු 20ක්වත් උසස්වීම් දීලා නැති අයට.

ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා  
(மாண்புமிகு தயாசிரி ஜயசேகர)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)

නැහැ, මම පෙන්වන්නම්. ඔබතුමා වාඩි වෙන්න, මම පෙන්වන්නම්. ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහත්මයා, ඔබතුමා දන්නවා නේ මම. ශ්‍රී ලංගමයේ හැමදාම සිද්ධ වුණු කාර්ය භාරයක් තිබුණා. ඉතිහාසයේ ඉඳලා මේක වැරදියි. මම කියන්නේ, දැන්වත් මේක නවත්වන්න කියලායි. මතක තියාගන්න, ඒ දින 52 මමත් වෘත්තීය සමිතියක වැඩ කළ කෙනෙක්. මම මේ දෙගොල්ලන්ම ගෙන්වලා සාකච්ඡා කරලා කිව්වා, "මේක කරන්න එපා" කියලා. ඒ දින 52 තුළ මොකක්ද වුණේ? ඒ දින 52 තුළත් මේ වාගේ විශාල වශයෙන් දුන්නා. සමහර කට්ටිය ගිහිල්ලා තැන් තැන්වල ඉඳගන්නා. මම මේ දෙගොල්ලන්ම ගෙන්වලා කථා කළා. කථා කරලා මම කිව්වා, "පොඩ්ඩක් ඉවසන්න; මේ ක්‍රියාදාමය හරියට කරන්න" කියලා. නමුත් ඒ ගොල්ලන් ඒකත් ක්‍රියාත්මක කරන්නේ නැතිව ලියුම් ගැහුවා. තමුන්නාත්සේලාට මතක ඇති, ඒ දින 52 තුළ කරපු ඒවා වැරදියි කියලා, ඒක අත්හිටුවලා ලියුමක් ගහලා තිබෙනවා. හැබැයි, ඒ වැරද්ද තිබියදී තමුන්නාත්සේලා කොහොමද මේ ක්‍රියාදාමය ඉස්සරහට ගෙනියන්නේ කියන එකයි මට තිබෙන ප්‍රශ්නය. මා ළඟ තිබෙන මේ ලේඛනයේ බොහොම පැහැදිලිව ඒ ගැන සඳහන්ව තිබෙනවා. "සභාපති, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය" ලෙසට යොමු කර තිබෙන්නේ, 2018.11.05 වැනි දා. මේකේ සම්පූර්ණ විස්තර තිබෙනවා, කොහොමද මේක ක්‍රියාත්මක වුණේ කියලා. මේක සම්පූර්ණයෙන් නතර කරලා තිබෙන්නේ. අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලයේ අතිරේක ලේකම් සුනිල් ගුණවර්ධන මහතා පැහැදිලිව දන්වා තිබෙනවා, "සියලු ආයතනවල ස්ථිර, තාවකාලික, අතියම් හෝ කවරාකාරයක තනතුරු බඳවා ගැනීම්, උසස් කිරීම්, අනුයුක්ත කිරීම් හෝ ස්ථාන මාරුකිරීම් නැවත දැනුම් දෙනතුරු නතර කිරීමේ අවශ්‍ය කටයුතු කරන්න" කියලා. මම බොහොම පැහැදිලිව කියන්න කැමැතියි, එදා ආපු ආණ්ඩුව යටතේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයත්, පොදුජන පෙරමුණේ කට්ටියත් මේ දෙගොල්ලන්ම ගෙන්වලා මම සාකච්ඡා කළ බව. ඒ මම වෘත්තීය සමිතියක වැඩ කරපු නිසා. මම කිව්වා, "කරුණාකරලා මේකට අත ගහන්න එපා. කරුණාකරලා මේ උසස්වීම්වලට දාන්න එපා. මොකද, මේක ලොකු ප්‍රශ්නයක් බවට පත්වෙන නිසා" කියලා. අපි ඒ ක්‍රියාදාමය නතර කරලා තිබියදී තමයි, දැන් තමුන්නාත්සේලා මේ ක්‍රියාදාමය පටන් ගෙන තිබෙන්නේ.

බලන්න, මේ දීලා තිබෙන ඒවා දිහා. මේවා දීලා තිබෙන්නේ කිසිම බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් නැතිව, උසස්වීමේ පටිපාටියක් නැතිවයි. මම තමුන්නාත්සේට පෙන්වන්නම්. මේකේ පැහැදිලිව තිබෙනවා, ගත්ත ක්‍රියා මාර්ග ගණනාවක්. වෙලාව නැති නිසා මම එයින් කීපයක් කියන්නම්. රියදුරු මහත්වරු කෙළින්ම ලිපිකරු

[ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා]

විධියට දාලා තිබෙනවා. සම්මුඛ පරීක්ෂණයෙන් තොරව රියදුරු මහත්වරුන්ට ඩිපෝ පරීක්ෂක තනතුරු ලබා දී තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, සම්මුඛ පරීක්ෂණයෙන් තොරව කොන්දොස්තර මහත්වරු ජ්‍යෙෂ්ඨ ඩිපෝ පරීක්ෂක තනතුරේ යොදවලා තිබෙනවා. මම ළඟ ලැයිස්තුවම තිබෙනවා. උදාහරණයක් මම තමුන්තාන්සේට කියන්නම්. බී.එම්. පුංචිචේවා මහත්මයා දෙවැනි පෙළ කොන්දොස්තර, රුවනි ශ්‍රේණියට උසස් කෙරුවා. මේ වාගේ ලැයිස්තු ගණනාවක් මා ළඟ තිබෙනවා. සමහර අයට දීලා තිබෙනවා, නාරාහේන්පිට ප්‍රධාන මානව සම්පත් කළමනාකරු විසින් උසස් වීමේ ලිපියට අනුව ඩිපෝ කළමනාකරු විසින් ලබාදෙන පැවරුම් ලිපි. වෙනම පැවරුම් ලිපිත් දීලා තිබෙනවා. මේ විධියට ගන්නාම මාණ්ඩලීය පාලන පිළිවෙත් උල්ලංඝනය කරලා, විධායක ශ්‍රේණිය සඳහා සුදුසුකම් නොලත් පුද්ගලයන් විශාල සංඛ්‍යාවක් පත් කරලා තිබෙනවා. මම කියන්නේ නැහැ, මේ දේවල් ඉතිහාසයේ සිද්ධ වූයේ නැහැ කියලා. මේවා ඉතිහාසයේ සිද්ධ වූණා. මම කිව්වේ ඒක වැරදියි කියලයි. තමුන්තාන්සේලා යටතේ මේක කරන්න එපා. මොකද හේතුව, මේ ක්‍රියාදාමය තුළ 3,000කට අධික සංඛ්‍යාවක් මිනිසුන් අයින් කරලා තිබෙනවා. නමුත් අපි ඉල්ලන්නේ මේකට ක්‍රියාදාමයක් ආරම්භ කරලා, කරුණාකරලා මේ වක්‍රලේඛන අනුව වැඩ කරන්න කියලයි.

වක්‍රලේඛන අනුව වැඩ කළොත් අපට කිසි ප්‍රශ්නයක් නැහැ. කාට උසස්වීම් දුන්නත් අපට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නමුත්, මේ අසාධාරණ විධියට දෙන උසස්වීම් තුළ විශාල ප්‍රශ්න ගණනාවක් ඇති වෙනවා. 2019.01.31වන දින එක් අයෙකු සඳහා පත්වීම් ලිපි දෙකක් දීලා තිබෙනවා. එකම කෙනාට මේ පත්වීම් දෙකම දීලා තිබෙන්නේ එකම දවසේ. උසස්වීම් දීලා තිබෙන ආකාරය මම තමුන්තාන්සේට කියන්නම්. ගාල්ල ඩිපෝවේ, එන්.එච්. සුසන්ත ලාල් මහත්මයා දෙවැනි පෙළ රියදුරු ඉඳලා, 6 වන ශ්‍රේණියේ පත්වීමක් දීලා තිබෙනවා. එන්.එච්. සුසන්ත මහත්මයා දෙවැනි පෙළ රියදුරු ඉඳලා 6වන ශ්‍රේණියේ පත්වීමක් දෙනවා. මේ එකම දවසේ පත්වීම් දෙකක් දෙනවා. කොහොමද මෙහෙම දෙන්නේ? ඒ විතරක් නොවෙයි, උදාහරණයක් විධියට රඹුක්කන ඩිපෝවේ එච්.බී. ජෝතිස්ස මහතා, ටයර් සවිකරු දෙවැනි පෙළ, රුවනි ශ්‍රේණියට උසස්වීමක් දෙනවා. අර්ජුන රණතුංග මහත්මයා සාධාරණත්වය ගැන කථා කරන කෙනෙක්. ප්‍රශ්නවලට හැම වෙලාවේම කථා කරන කෙනෙක්. තමුන්තාන්සේ යහ පාලනය ගැන කථා කරන කෙනෙක්. තමුන්තාන්සේගේ යටතේ මේවා සිද්ධ වෙනවා නම්, අපි මේවා ගැන කථා කරන්නේ මොකටද? - [බාධා කිරීමක්] - උත්තර දෙන්න. නමුත් ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ, තමුන්තාන්සේලාගේ යටතේම මේවා සිද්ධ වෙන්නේ.

5,200කට අධික පිරිසක් මේ ලැයිස්තුවේ ඉන්නවා. මම ඉල්ලා සිටිනවා, කරුණාකරලා මේකට විරුද්ධව අවශ්‍ය පියවර ගන්න කියලා. නැතිනම් අපට සිද්ධ වෙනවා, මේවාට විරුද්ධව උසාවි යන්න. උසාවි යන්න විතරක් නොවෙයි, පැහැදිලිව මම කියන්න කැමැතියි, කෝප් කමිටුව හමුවට මේ සභාපතිවරයා සහ මේ සිටින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ගෙනැල්ලා පැහැදිලිව ප්‍රශ්න කිරීම්වලට ලක් කරනවා. ඒ කරන්න තියෙන කාරණා ටික අපි කරන්නම්. ඒ නිසා කරුණාකරලා මේ වැරදි ක්‍රියාමාර්ගය නතර කරන්න. මිනිසුන්ට සාධාරණ විධියට උසස්වීම් දීලා නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ගයක් ගන්න කියා ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් ත්විසාණාර් අචාර්කර්)

(The Hon. Deputy Chairman)

බොහොම ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. මිළහට, ගරු වමින්ද

විජේසිරි මහතා.

[පු.භා. 11.31]

**ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා**

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් ත්විසාණාර්)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේත්, වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂ කථා බහට ලක් වෙන අද දිනයේ කථා කිරීමට මට අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව මුලින්ම මම ස්තූතියිවන්න වෙනවා. මම සතුටු වෙනවා, ආණ්ඩුකරණයේ නියැලුණු හිටපු අමාත්‍ය අපේ ගරු දයාසිරි ජයසේකර මන්ත්‍රීතුමා, අපි අපගේ වැරදි හඳුනා ගනිමින් ඒවා නිවැරදි කළ යුතුයි කියන කාරණය අද මේ උත්තරීතර සභාවට යෝජනා කිරීම පිළිබඳව. හැබැයි, - එතුමා හෘදය සාක්ෂියට එකඟව මෙය පිළිගනීද දන්නේ නැහැ. - ඔක්තෝබර් 26වෙනි දා මේ පාර්ලිමේන්තුවේ අග්‍රාමාත්‍යවරයා වෙනස් කරලා, වෙනත් අග්‍රාමාත්‍යවරයෙක් පත් කරගෙන ඒ දින කිහිපය ගත කරපු ආණ්ඩුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ හිටපු මානව සම්පත් කළමනාකාරකම් ඉවත් කරලා, ඒ තනතුරට ඒ මොහොතේම පත්වීමක් ලබාදීලා, ඒ වාගේම තවත් පත්වීම් 500ක් ඒ මොහොතේම ලබාදීම වැරදියි කියා ඔබතුමා අනුමත කරයි කියා මා විශ්වාස කරනවා. ඒ වැඩ පිළිවෙළ පිළිබඳව එතුමා විවේචනාත්මකව කථා කළා. ඒ ගැන අපි සතුටු වෙනවා. හැබැයි, ඔබ ඔබගේ කාලය තුළ කරපු කාර්ය භාරය පිළිබඳවත් විවේචනාත්මකව කථා කරනවා නම්, අපි අගය කරනවා ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. [බාධා කිරීමක්] අපි දන්නවා නේ ඔබතුමන්ලා ඒ කාලයේ කිව්වා, වරායේ ගලක් තිබුණා කියා; පස්සේ නැහැ කිව්වා. අවස්ථාවාදී විධියට, තමුන්තාන්සේලාට වාසිදායක විධියට තමුන්තාන්සේලාගේ මුඛයෙන් කථා කළා. එදා යුඑන්පී ආණ්ඩුව කාලයේ වරායේ ගලක් තිබුණා. ඊටපස්සේ ඇමතිකම් අරගෙන ගිහිල්ලා "වරායේ ගල නැහැ. ගල තිබුණේ නැහැ" කියලා ඒක හොඳ බවට පරිවර්තනය වුණා. තමුන්තාන්සේලාගේ දේශපාලන වැඩ පිළිවෙළ තුළ ඒක තමයි යථාර්ථය. නමුත් අද හොඳ ශක්තිමත් අමාත්‍යවරයෙක් සහ රාජ්‍ය අමාත්‍යවරයෙක් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට පත් කරලා තිබෙනවා. මේ රටේ කීර්ති නාමය ආරක්ෂා කරපු, මේ රටේ ගෞරවය ආරක්ෂා කරපු, ඉදිරියටත් මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගෞරවාන්විතව,-

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් ත්විසාණාර් අචාර්කර්)

(The Hon. Deputy Chairman)

Order, please! Hon. Bimal Rathnayake will now take the Chair.

*අනතුරුව ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු බිමල් රත්නායක මහතා මූලාසනාරූඪ විය.*

*அதன் பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.*

*Whereupon THE HON. DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES left the Chair, and THE HON. BIMAL RATHNAYAKE took the Chair.*

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(මාණ්ඩුමුතු තலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, කථා කරන්න.

**ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා**

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් ත්විසාණාර්)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම කථා කරමින් සිටියේ විශේෂයෙන් රටේ අනාගත පරපුරට හොඳ අනාගතයක් නිර්මාණය කරන්නට වෙර දරන වගකිව යුතු ගරු ඇමතිවරයෙක්

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඉන්නවා. අපි ඒක ඉතිහාසය තුළ දැක්කා. අද ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, සේවා සපයන ආයතනයක් හැටියට තමයි අපි දකින්නේ. හැබැයි, ගරු ඇමතිතුමනි, මම දකිනවා, අපේ අය වැයට කඩදා හෝ අයක් හැටියට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය එකතු විය යුතුයි කියා. අපේ අය වැයේ ආදායම් හැටියට වැඩි හරියක් ගන්නේ වක්‍ර බදු සහ සෘජු බදු. හැබැයි, දියුණු වෙළඳ රටවල් දිනා බැලුවාම අපි දකිනවා, ජාතික ආර්ථිකයට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළින් යම් ආදායමක් උත්පාදනය කළ හැකියි කියා. ඒ සඳහා යන ගමන ඔබතුමන්ලා ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. ඔබ දෙපළ ඒ පිළිබඳව විශේෂ අවධානයක් යොමු කරලා තිබෙනවා කියන කාරණය අපි පැහැදිලිව දකිනවා. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට නවීන ප්‍රවාහන වැඩ පිළිවෙළක් එකතු කරලා තිබෙනවා. අපි දැක්කා, ඊයේ පෙරේදා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට හොඳ දුම්රිය කිහිපයක් ලබාගෙන තිබෙන බව. ඒ සේවාවන් සහ පහසුකම් ටික ලබා දෙන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා. ඒ සේවාවන් සහ පහසුකම් ටික එසේ ලබා දෙනකොට මම හිතනවා, ඒවා බුක්ති විඳින සාමාන්‍ය ජනතාව ඒ පහසුකම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා තිබෙන වැඩ පිළිවෙළ ගැනත් අපි කල්පනා කරන්න ඕනෑ. මොකද, අපි නිරන්තරයෙන් සමහර මාධ්‍ය තුළින් දකිනවා, ඒ පහසුකම් අත්තනෝමතිකව පරිහරණය කිරීම තුළ ඒ සම්පත අපෙන් ඇන්වෙලා යනවා කියන කාරණය.

ඒ නිසා වැඩි අවධානයක් අමාත්‍යාංශ මට්ටමින් ගන්න ඕනෑය කියා මම හිතනවා. අපි වෙනත් රටවල්වලට ගියාම දකිනවා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ තිබෙන පහසුකම් ටික ආරක්ෂා කරන්න ඒ රටවල්වල ජනතාව විශාල කර්තව්‍යයක් කරන ආකාරය, ගරු අමාත්‍යතුමනි. අපේ රට එතැනට ගෙන යන්න යම්කිසි මාර්ගෝපදේශයක් ආරම්භ කළ යුතුයි. අපි දෛනිකව ගන්නොත්, හවස් වරුවේ ටෙලිවිෂන් එක දාගෙන බලන වෙලාවට, ප්‍රවෘත්ති ආරම්භයේදී බොහෝ වෙලාවට පෙන්වන්නේ මාර්ග අනතුරයි. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වැඩ කරන සමහර බස් රියදුරන් වැඩිපුර රුපියල දෙක බලාගෙන කරන අත්තනෝමතික වැඩ පිළිවෙළ නිසා මේ රටේ අභි-සක මිනිසුන්ගේ ජීවිත නැති වන තත්ත්වයට පත්වෙලා තිබෙනවා, ගරු අමාත්‍යතුමනි. මෙන්න මේ සඳහා යම්කිසි යන්ත්‍රණයක් තිබුණත් එය මදි කියන කාරණය අපිට පෙන්වා දීමට අවශ්‍යව තිබෙනවා. අපි යම්කිසි දෙයක් පෙන්වා දුන්නාම ඒ දේ හොඳද නැද්ද කියන කාරණය ඔබතුමාට වැටහෙනවා. මෙන්න මේ කාරණය කෙරෙහි අපි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරන්න ඕනෑ, ගරු ඇමතිතුමනි.

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නිරන්තරයෙන් -දිගින් දිගටම- පාඩු ලබන්නේ ඇයි කියන ප්‍රශ්නය අපිට තිබෙනවා. පසුගිය කාලයේ එහෙම ප්‍රශ්න තිබුණා. දැන් එහෙම නැහැ. මැයි රැලියට, අපේ පක්ෂයේ රැස්වීම්වලට බස් රථ යොදා ගන්නත් අපි ඒවාට මුදල් ගෙවලා තමයි ගන්නේ. අපිට ඒ සඳහා මුදල් ගෙවන්න සිද්ධ වනවා. ඔබතුමන්ලා අපට බස් රථ නිකම් දෙන්නේ නැහැ. පසුගිය කාල වකවානුව තුළ හිටපු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමන් දැන් මේ ගරු සභාවේ ඉන්නවා. ඒ කාලයේ බස් ඕනෑම තැනකට, ඕනෑම වෙලාවක අරගෙන යන්න පුළුවන්කම තිබුණා. හැම රැලියකටම බස් රථ නොමිලේ අරගෙන ගිහිල්ලා, විනාශ කළා. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයෙන් අභි-සක ජනතාවට බුක්ති විඳින්න තිබුණු දේවල් නැත්තම නැති කළා. එවන් යුගයක් නැවත මේ රට තුළ නිර්මාණය නොවෙයි කියලා අපිට දැඩි විශ්වාසයක් තිබෙනවා. මොකද, පසුගිය කාලය තුළ වුණත් අපි බස් රථයක් අරගෙන යනවා නම් අපි මුදල් ගෙවා අපට රිසිට පතක් කඩලා දුන්නා. අපි ඒක අගය කරනවා. ඒ තුළින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ආරක්ෂා වුණා. ඒ තුළින් නැවත ආදායමක් ලැබුණා. ඒ ආදායම රකිනවා වාගේම සේවා සපයනවා වාගේම ඒ සේවා ලාභීන්ට ඒ තුළින් ලැබෙන ආරක්ෂාව පිළිබඳවත් අපි වැඩි වශයෙන් හිතන්නට ඕනෑ. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළින් ගමන් කරන මගීන් පිළිබඳව දැඩි අවධානය යොමු කරලා, ඔවුන් සුරක්ෂිත කරන්න ඕනෑ.

පසුගිය කාලයේ පැවති යුද්ධයෙන් විශාල පිරිසක් අපේ රටට අහිමි වුණා. නමුත් අද රිය අනතුරුවලින් තමයි මේ රටේ මනුෂ්‍ය ජීවිත වැඩියෙන්ම නැති වෙන්නේ. රිය අනතුරු ගැන බැලුවොත්, බස් රථ රියදුරන්ගේ අවිධිමත් වැඩ පිළිවෙළ නිසා තමයි මනුෂ්‍ය ජීවිත නැති වෙන්නේ. මේකට ප්‍රධාන හේතුව තමයි, අවිධිමත් ලෙස කාල සටහන් නිර්මාණය කර තිබීම. පෞද්ගලික බස් සේවය, ලංගම සේවයත් එක්ක තරගයක් තිබෙනවා. පුංචි කාල සීමාවකට ඔවුන්ගේ ආදායම් වැඩි කර ගැනීම සඳහා යම් කිසි තරගයක් තිබෙනවා. ඒ ආදායම් වැඩි කර ගැනීමේ තරගය නිසා මම කලින් සඳහන් කරපු ජීවිත අවදානම වැඩි වී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව විශේෂයෙන් අපි අවධානය යොමු කළ යුතුයි කියන කාරණය මම මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වාගේම බස් ඩිපෝවල විශාල වශයෙන් ආදායම් උත්පාදනය කරන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළවල් තිබෙනවා. හැබැයි, අපි හරියට නිරීක්ෂණය කළොත් පෙනෙනවා, සමහර ඩිපෝ ආදායම් උත්පාදනය කරනවාට වඩා විශාල මුදල් විනාශයක් සිදු කර ඇලාහ ලබන තත්ත්වයට පත්වෙලා තිබෙන බව. එහෙම වෙන්න බැහැ. එහෙම විය යුතු නැහැ. පෞද්ගලික ප්‍රවාහන අංශය ගැන බැලුවොත් ඒ බස් හිමියන්ට බස් දෙකයි, තුනයි තිබෙන්නේ. හැබැයි, ඔවුන් හොඳට ඔවුන්ගේ බස් ටික නඩත්තු කරනවා වාගේම බස්වලින් ලබන ආදායම වැඩි කර ගන්න කටයුතු කරනවා. එහෙම නම් අපිට මොකද වෙලා තිබෙන්නේ? ඒ පිළිබඳව නිරීක්ෂණයක් කරලා, විමර්ශනය කරලා, අපේ මේ අය වැය ලේඛනයට වැඩි ආදායමක් එකතු කරන්න පුළුවන් වන විධියේ වැඩ පිළිවෙළක් ඔබතුමන්ලා දෙපළ නිර්මාණය කරයි කියන විශ්වාසය අපිට තිබෙනවා.

ඊළඟට වරාය පිළිබඳවත් මම කථා කරන්න ඕනෑ. වරාය ඇමතිවරයා හැටියට අපේ ගරු සාගල රත්නායක මැතිතුමා කටයුතු කරනවා. එතුමා හෙමින් වැඩ කළාට, දක්ෂ, බුද්ධිමත්, පරිණත ඇමතිවරයෙක් විධියට විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් නිර්මාණය කර තිබෙනවා. එතුමා පොලීසිය බාර ගත්ත වෙලාවේ හැමෝම විපරම් එතුමා දෙස බලාගෙන හිටියා. අද පොලීසියේ නිලධාරීන්ගෙන් ඇහුවොත් එතුමන්ලා කියනවා, "එතුමා හිටියා නම් හොඳයි" කියලා. එතුමා යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් හැදුවා. එතුමා පොලීසියේ නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍ය කරන වැඩ පිළිවෙළ හැදුවා. වරාය රටට දැවැන්ත ආදායමක් උත්පාදනය කරන ආයතනයක් හැටියට, ඒ තුළ තිබෙන ප්‍රශ්න ටික එතුමා හොඳට අවබෝධ කර ගෙන, ඒවා නිරාකරණය කරන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළක් එතුමා විසින් හදලා තිබෙනවා. ගුද්මවලින් එන ආදායම විවිධාකාරයෙන් නිදහස් කරලා, රටට ලැබෙන්න තිබෙන ආදායම් ටික සම්බන්ධයෙන් සමහරු වංචනික ලෙස කටයුතු කළා. ඒ සියල්ල දැන් එතුමා විසින් හොයාගෙන, ඒවා ජාතික ධනයට එකතු කරන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයක් හදලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම වරාය යටතේ තිබුණු,-

#### ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

#### ගරු චමින්ද විජේසිරි මහතා

(மாண்புமிகு சமீந்த விஜேசிரி)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

බොහොම ස්තූතියි, මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. ඒ ආදායම් නැවත ලබා ගන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළක් එතුමා විසින් නිර්මාණය කළා. ජාත්‍යන්තරය එක්ක සම්බන්ධතා ඇති කරගෙන, අපේ රටේ තිබෙන වරායන් ගොඩ නගන්නට එතුමා අවශ්‍ය වැඩ



[ගරු මහින්ද විජේසිරි මහතා]

පිළිවෙළ හදාව කියන විශ්වාසය අපිට තිබෙනවා. එතුමා ඒ වැඩ පිළිවෙළ කරන්න අද වනකොට අත ගහලා තිබෙනවා. එතුමා කාටවත් බණින්නේ, කෑ ගහන්නේ නැති බව අපි දන්නවා. එතුමා නිහතමානීව ඒ වැඩ පිළිවෙළ කිරීම අපිට ලොකු ශක්තියක්. අවුරුදු ගණනාවකට පස්සේ තමයි වරාය හා නාවික කටයුතු හා දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ඇමතිවරයෙකු අතට ආවේ. අපි පසුගිය කාලය තුළ මේ කාරණා පිළිබඳව අධ්‍යයනය කළා. සමහර දේවල් එක එක්කෙනාට ඕනෑ ඕනෑ විධියට සිදු වුණා. නමුත් අද අපිට එහෙම වෙන්නේ නැහැ කියා අපි දන්නවා. මෙන්න මේක තමයි අපේ ඇමතිවරුන් දෙපළගේ තිබෙන සුවිශේෂත්වය. ඒවායේ තිබෙන වැඩ පිළිවෙළට අපිටත් දායකත්වය දක්වන්න හැකියාවක් පවතිනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, අපි යම්කිසි යෝජනා මාලාවක් ඉදිරිපත් කළා. අපි පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරුන් හැටියට පසු පෙළේ ඉදගෙන පාර්ලිමේන්තුවේ කටයුතු ආරම්භ කරන වේලාවේදී අපට ලැබෙන පුළුල් අවස්ථාවේදී ප්‍රශ්න යොමු කරලා, මේවා මේ විධියට විය යුතුයි කියලා යෝජනා ඉදිරිපත් කළා. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ගත්තොත් විශේෂයෙන්ම පළාත් සභාවට මේ විෂයයෙන් යම්කිසි කොටසක් ගිහිත් තිබෙනවා. පළාත් සභාව තුළ සිද්ධ කරන වැඩ පිළිවෙළේ තිබුණු අක්‍රමිකතා තමයි මම කලින් කියපු විධියට ජීවිත රාශියකට හානි වෙන්න බලපා තිබෙන්නේ. සමහර වේලාවට කුඩා නගරයකින් එම මාර්ග සඳහා බලපත්‍රයක් දෙනවා. ඒ වාගේ බස් රථයක් ප්‍රධාන පාරට වැටීම් ගමන් තමයි තරගය ඇති වෙන්නේ. එසේ තරගය ඇතිවීම තුළ තමයි මේ ප්‍රශ්න ඇති වෙන්නේ. ඒ නිසා මේ සඳහා හොඳ යන්ත්‍රණයක්, හොඳ නියාමනයක් හදන්න ඕනෑ කියලා මම හිතනවා. පළාත් සභාව විසින් දෙන බලපත්‍ර දෙන්න එපා කියලා අපි කියන්නේ නැහැ. ඒ බලපත්‍රය දෙන්න. නමුත් මධ්‍යම රජයට බාධාවක් නොවී මේ වැඩ පිළිවෙළ කරගෙන යන්න කියන කාරණයක් කියනවා.

අවසාන වශයෙන් විශේෂයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයත්, වරාය ක්ෂේත්‍රයත් ඉතාම පුළුල් ලෙස සංවර්ධනය කර, මේ රටේ අනාගත පරපුරට ඒ සංවර්ධනය භුක්ති විඳින්නට අවස්ථාව සලසන්න ඔබ දෙපළට හැකියාව ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින්, මට කථා කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධව මූලාසනයේ සිටින ගරු මන්ත්‍රීතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මම නිහඩ වෙනවා. බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට ස්තූතියි. මිළහට, ගරු මහින්ද සමරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට විනාඩි 20ක කාලයක් වෙන් කර තිබෙනවා.

[පු.හා.11.41]

**ගරු මහින්ද සමරසිංහ මහතා**

(மாண்புமிகு மஹிந்த சமரசிங்ஹ)

(The Hon. Mahinda Samarasinghe)

වරාය භාර අපේ සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා මේ වේලාවේ මේ සභාවේ නොසිටියත්, මම එතුමාට සුබ පතනවා. මොකද, එතුමා ඇත්තවශයෙන්ම හොඳ ඇමතිවරයෙක්; අවංක ඇමතිවරයෙක්. ඒ වාගේම මම එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ සිටි කාලයේදී එතුමා මන්ත්‍රීවරයෙක් හැටියට, ඇමතිවරයෙක් හැටියට

මාත් එක්කත් දීර්ඝ කාලයක් බොහොම කීට්ටුවෙන් වැඩ කරලා තිබෙනවා. මම වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු කරද්දී, මාස 19ක විතර කාලයක් තුළදී අපිට ලබා ගන්න පුළුවන් වුණු ප්‍රගතිය තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයන්න, ඒ පැත්තෙන් තිරසාර තත්ත්වයක් ඇති කරන්න එතුමා වැඩ කරයි කියන එක ගැන මගේ හිතේ කිසිම සැකයක් නැහැ.

2018 වසරේ ප්‍රගතිය සමාලෝචනයට ලක් කරන අවස්ථාවේදී මම හුභාක් සන්නේෂ වෙනවා, වරාය හා නාවික කටයුතු ඇමතිවරයා හැටියට සේවය කරද්දී, මාස 19ක කාලයක් තුළදී අපට වාර්තාගත වන ඉලක්ක ගණනාවක් සම්පූර්ණ කරන්න අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව. විශේෂයෙන්ම 2017 වර්ෂයේ තමයි වරාය ඉතිහාසයේ වැඩිම ලාභයක් ලබන්න අපට හැකියාව ලැබුණේ. 2017 වර්ෂයේ අපි රුපියල් බිලියන 13.3ක ලාභයක් ලැබුවා. මම කලින් කීවවා වාගේ වරාය ඉතිහාසයේ වැඩිම ලාභය ඒ වර්ෂයේ ලබා ගන්න අපි සමත් වුණා. ඒ වාගේම මම මේ අවස්ථාවේදී කියන්න ඕනෑ, 2018 වර්ෂයේ අවසාන ගිණුම් පරීක්ෂා කර බලනකොට, ඒ ලාභය බිලියන 4.5කට අඩු වී තිබෙන බව. හැබැයි, ඒකටත් හේතුවක් තිබුණා. රුපියලේ වටිනාකම අඩුවීමත් සමඟ, අවප්‍රමාණයවීමත් සමඟ බිලියන 11ක පාඩුවක් වරාය අධිකාරියට විඳින්න සිද්ධ වුණා. ඇත්තවශයෙන්ම අපි 2017දී ලබා ගත් වාර්තාගත ලාභය හා සමාන ලාභයක් 2018දීත් ලබා ගන්න හැකියාව තිබුණා, රුපියල ඒ තරම් ප්‍රමාණයකින් අවප්‍රමාණය -අගය පහත වැටීමක්- වුණේ නැත්නම්. ඒ වාගේම අවුරුදු පහක කාල සීමාවකට වරාය අධිකාරියට ලැබී තිබුණු බදු සහන අවස්ථාව 2018 අවසාන වෙනකොට අපට නැතිව ගියා. මේ සියල්ලක්ම නිසා තමයි ලාභය අඩු වුණේ. කොහොම වුණත්, 2018දීත් විශාල ලාභ ලබන ආයතනයක් හැටියට කටයුතු කරන්න වරාය අධිකාරිය සමත් වුණා කියන එක මම විශේෂයෙන් සඳහන් කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බහලුම් ගැන කථා කළොත්, බහලුම් මෙහෙයුම මිලියන 6 සම්පූර්ණ කරන්න හැකියාව ලැබුණේ මගේ කාලයේ. අපි මුල ඉඳලාම බැලුවා ඒ ප්‍රමාණය වැඩි කර ගන්න. 1995දී තමයි පළමු මිලියනයක ඉලක්කය අපි ලබා ගත්තේ. හැබැයි, අවුරුදු 5ත් 10ත් අතර කාලයක් ගියා ඊළඟ මිලියනයට යන්න. 2015 සිට 2017 වනතෙක් අපට අවුරුදු දෙකක් ඉන්න සිද්ධ වුණා, මිලියන 5ත් මිලියන 6ට යන්න. හැබැයි 2018දී අපි සමත් වුණා -එක වර්ෂයකදී- බහලුම් මිලියනයක් වැඩි කරගෙන, මිලියන 7ක වාර්තා ගත බහලුම් සංඛ්‍යාවක් ලබා ගන්න. ඒකත් ඇත්ත වශයෙන්ම සුවිශේෂ ජයග්‍රහණයක් හැටියට මම සඳහන් කරන්න කැමැතියි.

ඒ වාගේම මේ කාලය තුළදී කොළඹ වරාය ලෝකයේ පළමුවැනි තැනට ගෙනෙන්න අපි සමත් වුණා. ලෝකයේ විශාලම සහ ක්‍රියාකාරීත්වයෙන් වැඩි වාරාය 30 අතරින් පළමුවැනි ස්ථානය ලබා ගන්න අපි සමත් වුණා. සිංගප්පූරුවත් ඉක්මවා ගිහිල්ලා, අපට සියයට 15.6ක වර්ධනයක් 2018 පළමු මාස හයේ ලබා ගන්න හැකියාව ලැබුණා. ලෝකයේ පළමුවැනි ස්ථානයට අපි පත් වුණා. ඇත්ත වශයෙන්ම මේක සුවිශේෂී ජයග්‍රහණයක් හැටියට මම සඳහන් කරන්නට කැමැතියි. මේ තත්ත්වය උදා කර ගන්න අපට හැකියාව ලැබුණේ, අපි හවුල් ව්‍යාපාරයකට ගිය නිසායි. කොළඹ වරායේ පර්යන්ත තුනක් තිබෙනවා. මම ඇමති ධුරය භාර ගන්නට පස්සේ අපි සමත් වුණා, කොළඹ වරායේ පර්යන්ත තුන අතර අවබෝධතා ගිවිසුමක් ඇති කර ගන්න. අපට -ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට- තිබෙන්නේ එක පර්යන්තයයි. ඒ JCT එක. මම අමාත්‍යාංශය භාර ගන්න කලින් පෞද්ගලික ව්‍යාපාරයකට පර්යන්ත දෙකක් අවුරුදු 35ක බද්දකට දුන්න අවස්ථාවේදී, ඒ දෙකේම අපට සියයට 15 බැගින් කොටස් තිබුණේ. පළමු පෞද්ගලික පර්යන්තය ක්‍රියාත්මක වුණේ, හිටපු ජනාධිපති



මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ කාලයේ. ඇත්ත වශයෙන්ම එතුමා ජනාධිපති වෙන්න කලින් වන්දිකා බණ්ඩාරනායක මැතිනිය ජනාධිපති වුණ අවස්ථාවේ තමයි SAGT හවුල් ව්‍යාපාරයට ගියේ, අවුරුදු 35කට ඒ පර්යන්තය දෙන්න. මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාත් ඒ වෙලාවේ ආණ්ඩුවේ හිටියා. හැබැයි, එතුමා ජනාධිපතිවරයා හැටියට පත් වීමත් සමඟම තමයි චීන සමාගමත් එක්ක -වයිනා මර්වන්ට් සමාගමත් එක්ක CICT එක හවුල් ව්‍යාපාරයක් හැටියට පටන් ගත්තේ. එතැනත් අපට සියයට 15ක් කොටස් තිබෙනවා. සියයට 85ක් තිබෙන්නේ ඒ චීන සමාගමට. කොහොම වුණත් මේ පර්යන්ත තුනම එකතු වෙලා තමයි අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරලා ලෝකයේ නොමිමර එකේ ස්ථානය දිනා ගන්න සමත් වුණේ.

ජය බහලුම් පර්යන්තය පමණක් නොවෙයි, SAGT, CICT කියන මේ පර්යන්ත තුනම ඒ අවබෝධතා ගිවිසුම පදනම් කරගෙන හොඳ අවබෝධයකින් සහ සුහදව වැඩ කරලා කොළඹ වරාය ජාත්‍යන්තරය තුළ ප්‍රසිද්ධ කළා. ඒ තත්ත්වය ඇති කළාට පස්සේ අපට අවස්ථාව ලැබුණා ඒ මාස හය තුළදී ලෝකයේ පළමුවැනි ස්ථානය දිනා ගන්න. මම ඉතාම සංතෝෂයෙන් කියන්න කැමතියි, සෑණ වර්ධනයක තිබුණු ජය බහලුම් පර්යන්තය, 2017 අන්තිම කාර්තුවෙන්, 2018දීත් වර්ධනය කරලා, සියයට 23ක වර්ධනයක් පෙන්වන්න අපට පුළුවන් වුණ බව. ඒ හරහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට -රජයට- ජය බහලුම් පර්යන්තයෙන් විශාල ආදායමක් ලැබුණා. අද ඒ තත්ත්වය ඉදිරියට ගෙන යන්න ජය බහලු පර්යන්තයේ වැඩ කරන සියලුදෙනාම කාර්මික සාමයන් පදනම් කරගෙන බොහොම සතුටින් කටයුතු කරගෙන යනවාය කියන එක මම විශේෂයෙන්ම සඳහන් කරන්න කැමතියි.

2018 වසරේ පළමුවෙනි මාස හයේ වැඩිම වර්ධනයක් ඇති වූ වරාය හැටියට ලෝකයේ පළමුවෙනි ස්ථානය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ලබා ගත්තා. 2018 අග වන විට ලෝකයේ හොඳම වරාය හැටියට ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ සම්මානයක් ඩුබායිහිදී අපේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ලැබුණාය කියන එකත් මම විශේෂයෙන් සඳහන් කරන්න කැමතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ කාලය තුළදී අපේ සේවක සේවිකාවන්ට, නිලධාරීන්ට ඉතිහාසයේ නොලැබූ විධියට සියයට 30ක වැටුප් වර්ධනයක් ලබා දෙන්න අපට හැකියාව ලැබුණා. හම්බන්තොට වරාය සම්බන්ධයෙන් චීන සමාගමත් එක්ක බදු ගිවිසුමකට ගිහිල්ලා, ලංකාවේ භාණ්ඩාගාරයට විශාල මුදලක් ලබා ගැනීමත් සමඟම, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ණය බරින් මිදීමත් සමඟම, අපේ සේවක සේවිකාවන්ටත්, නිලධාරීන්ටත් යම් කිසි සහනයක් ලබා දෙන්න අපට මුදල් තිබුණා. ඒ අයට සියයට 30ක වැටුප් වර්ධනයක් ලබා දෙන්න අපට සිදු වුණා. ඒ සාමූහික ගිවිසුම හරහා අවුරුදු තුනකට ඒක වලංගුයි. ඒ වාගේම, ප්‍රථම වතාවට නිලධාරී ශ්‍රේණිවලටත් විශාල වැටුප් වර්ධනයක් ලබා දෙන්න අපට හැකියාව ලැබුණා. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ තත්ත්වය උදා කර ගන්න, උදා කර දෙන්න බොහෝ දෙනෙක් මහත්සි වුණා. මම හිටපු වරාය ඇමතිවරයා හැටියට ඒ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ එදා ගන්නා වාගේම, කැඩිනට මණ්ඩලයට ගිහිල්ලා ඒ සඳහා අනුමැතිය ලබා ගෙන අවශ්‍ය වෙලාවට නියෝග ලබා දුන්නා. ඒ කාලය තුළදී ඇත්ත වශයෙන්ම මට හොඳ ලේකම්වරයෙක් හිටියා. එතුමා තමයි එල්.පී. ජයම්පති මහත්මයා. දීර්ඝ කාලයක් රජයේ සේවයේ ඉන්න එතුමාට හොඳ පළපුරුද්දක් තිබෙනවා. අද එතුමා අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාගේ ලේකම්වරයා හැටියට කටයුතු කරනවා. එතුමා මට ලොකු හයියක් දුන්නා. එතුමා අවශ්‍ය වෙලාවට නිවැරදි උපදෙස් ලබා දුන්නා. ඒ වාගේම, විශේෂයෙන්ම සඳහන් කරන්න ඕනෑ, බොහොම දක්ෂ සභාපතිවරයෙක් හිටියා. ඒ තමයි ආචාර්ය පරාක්‍රම දිසානායක මැතිතුමා. එතුමා මේ ක්ෂේත්‍රයෙන්ම ආපු කෙනතු නිසා එතුමාට කියා දෙන්න මට වුවමනාවක් තිබුණේ නැහැ, මේ

දේ කරන්න, මේ දේ කරන්න කියලා. අපි සාකච්ඡා කරලා ඒ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගන්නට පස්සේ එතුමා ඒවා නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කළා. එතුමා ඡෝටිකට් වැඩ කළේ නැහැ. නිවැරදි මාර්ගවල ගිහිල්ලා විනිවිදභාවයකින් යුතුව වග විමකින්, වග කීමකින් එතුමා ඒ සියල්ලම නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කරලා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට හොඳ නායකත්වයක් ලබා දුන්නාය කියන එක මම මේ අවස්ථාවේදී කෘතචේදීව සිහිපත් කරන්න කැමතියි. ඒ වාගේම තමයි දැන් පත් කරලා ඉන්න සභාපති කාවන් රත්නායක මැතිතුමාත්. එතුමාත් හොඳ පළපුරුද්දක් ඇතිව, පෞද්ගලික අංශයෙන් ආපු කෙනෙක්. කාට්ටත් කියන්න බැහැ එතුමා පැරිසුට එකකින් ආවා කියලා. මොකද, එතුමාට හොඳ පසුබිමක් තිබෙනවා; අධ්‍යාපනයක් තිබෙනවා; පළපුරුද්දක් තිබෙනවා. ඒ නිසා එතුමාත් ඒ වැඩ පිළිවෙළ හොඳට කරගෙන යනවාය කියන එක මම දකිනවා. මම ඒ ගැන සතුටු වෙනවා.

දැන් සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා ගරු සභාවට ආවා. එතුමා මෙම ගරු සභාවේ ඉන්න එක හොඳයි. එතුමා දැන් ජය බහලු පර්යන්තයේ සංවර්ධනය පටන් ගන්න කටයුතු කරන්න ලැස්ති වෙනවා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් විශාල මුදලක් වියදම් කරලා ඒක සංවර්ධනය කළාට පස්සේ, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට තවත් වැඩිපුර ආදායමක් ලබා ගන්න හැකියාව ලැබෙනවා.

ඒ නිසා එතුමාට ඒ කටයුත්ත ඉදිරියට ගෙන යන්න හැකි වේවායි කියා මා ආශීර්වාද කරනවා.

ඒ වාගේම නැගෙනහිර පර්යන්තය පිළිබඳවත් එතුමා හොඳ ස්ථාවරයක ඉන්නවා කියන එක මම දකිනවා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුව ඒ නැගෙනහිර පර්යන්තය තියෙන්න ඕනෑ. හැබැයි, අපේ ඒ සුවිශේෂී ස්ථානය ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් - විශේෂයෙන්ම දකුණු ආසියාවේ- transshipment hub එකක් හැටියට තව දුරටත් පවත්වා ගෙන යනවා නම්, අපි නැව් සමාගම්, ජාත්‍යන්තරයන් සමඟ මීටත් වඩා සම්බන්ධ වෙලා ඒ කටයුත්ත කරන එක හොඳයි. එතුමාගේ අදහස මොකක්ද කියලා ඉදිරියේ දී එතුමා දැනුවත් කරාවි. කොහොම වුණත්, ඒ අයිතිය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුවම තියාගෙන තමයි එතුමා එම වැඩ පිළිවෙළට යන්නේ කියන එක මේ අවස්ථාවේ දී මා සඳහන් කරන්නට කැමතියි.

පසුගිය වර්ෂයේ Budget Speech එක ඉදිරිපත් කරන අවස්ථාවේ දී ගරු මංගල සමරවීර මැතිතුමා සඳහන් කර තිබුණා, නාවික ක්ෂේත්‍රය විවෘත කරන්න - liberalize කරන්න - එතුමාගේ අදහසක් තිබෙනවා කියලා. ඇත්ත වශයෙන්ම නාවික ක්ෂේත්‍රය විවෘත වෙලායි තිබෙන්නේ. විවෘත කරන්න දෙයක් නැහැ. ඕනෑම කෙනකුට ඇවිල්ලා ආයෝජනයක් කරලා ඒ වැඩකටයුතු කරගෙන යන්න පුළුවන්. හැබැයි, අපට පෙර වරාය සම්බන්ධව කටයුතු කරපු ඇමතිවරු ගැසට් නිවේදනයකින් සඳහන් කර තිබෙනවා, ඒජන්තවරු පත් කරන අවස්ථාවේ දී ශ්‍රී ලාංකික ව්‍යාපාරවලට සියයට 60ක කොටස් තිබෙන්නට ඕනෑයි කියලා. එතකොට සියයට 40යි විදේශ ව්‍යාපාරිකයන්ට ඒ agency business එකෙන් තියාගන්න හැකියාව තිබෙන්නේ. මේක ගැසට් එකකින්ම ප්‍රකාශයට පත් කර තිබෙනවා. වරාය භාර ඇමතිවරයාට තමයි ඒ බලය තිබෙන්නේ. මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා ඔය විවෘත කිරීම -liberalization- ගැන කලා කරන කොට අපි කිව්වා, ඒ දේශීය ව්‍යාපාරිකයන්ට දීලා තිබෙන සියයට 60 තවදුරටත් ආරක්ෂා වෙන්න ඕනෑයි කියලා. මොකද, ඒ අය උපයන මුදල-

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

### ගරු මහින්ද සමරසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு மஹிந்த சமரசிங்ஹ)

(The Hon. Mahinda Samarasinghe)

හොඳයි. මොකද, ඒ අය උපයන මුදල ඒ අය පිට රට ගෙන යන්නේ නැහැ. ලංකාවේම ආයෝජනය කරනවා. ඒ වාගේම කාට හෝ -ඒ කියන්නේ, නැව් සමාගම්වලට හෝ විදේශ ව්‍යාපාරිකයන්ට- ඒකේ සියයට සියයක්ම ගන්න, නැත්නම් බහුතර කොටස් තියා ගන්න අවශ්‍ය නම් යම්කිසි අවම සෘජු ආයෝජනයක් - FDI - කරන්න ඒ ගොල්ලන් සුදානම් වෙන්න ඕනෑ කියන එකක් කිව්වා. ඒ වෙලාවේ අපි නම් කිව්වේ "අඩු ගණනේ ඩොලර් මිලියන 50ක්වත් ඇවිල්ලා ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ, එනකොට ගැටලුවක් නැහැ" කියලයි. මොකද, නිකරුගේ අපි ගැසට් නිවේදනය වෙනස් කරලා ඒ අයට අවස්ථාව දුන්නොත්, දේශීය ව්‍යාපාරිකයන් හොඳින් කරගෙන යන ව්‍යාපාරවලට ඇතුළු වෙලා ඒ ගොල්ලන් ඒක අරගෙන, ඒ උපයන මුදලත් ලංකාවේ තියන්නේ නැතිව පිටට ගෙන ගොස් කටයුතු කරනවා. ඒකට ඉඩ දුන්නොත් ඒක ලොකු අසාධාරණයක් කියන එක පෙන්වා දුන්නා. හොඳ වෙලාවට 2018 දී නම් ඒක ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. මේ පාරත් ඔය liberalization කරාව පාර්ලිමේන්තුවේ දී නොවෙයි, පිටතදී Budget එක ගැන සාකච්ඡා කරන අවස්ථාවක ඒ ගැන සඳහන් කර තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ ප්‍රතිපත්තියත් මම දන්නවා. දේශීය ව්‍යාපාරිකයන් ආරක්ෂා කළ යුතුයි කියන ප්‍රතිපත්තියේ තමයි එතුමාත් ඉන්නේ. ඒ නිසා දැනට විවෘත කර -liberalize කර- තිබෙන මේ sector එක ඒ විධියටම තියාගෙන කටයුතු කරන්න ඕනෑ. මේ ඒජන්තවරුන්ගේ ව්‍යාපාරය මුළුමනින්ම නැව් සමාගමට ගන්න කාට හෝ ඕනෑ නම්, රටේ ආර්ථිකයට ඒ අයගේ දායකත්වයක් තිබෙන්න ඕනෑ. නිකම්ම ඇවිල්ලා, "අපි මේ transshipment hub එක තවත් expand කරනවා; තවත් ලොකු කරනවා; දියුණු කරනවා" කියලා හරි යන්නේ නැහැ. ඒ අය එම සෘජු ආයෝජනය ගෙනැවිත් පෙන්වන්න ඕනෑ.

"ලංකාවේ මෙවැනි ආයෝජනයක් කරලා තමයි අපි මේ කටයුත්ත කරන්න යන්නේ" කියන එක ඒ අය සෘජු ආයෝජන ගෙනැල්ලා පෙන්වන්න ඕනෑ. ඒ අය එසේ කටයුතු කරයි කියලා බලාපොරොත්තුවෙනවා. මා නැවත වරක් සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාට සුඛ පතනවා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නැව් සමාගම ගැන කරා කරන්න ඔට දැන් වෙලාවක් නැහැ. පසුගිය කාලයේ; අපේ කාලයේ ඒ ආයතනයේත් ලාභය වැඩි කරන්න හැකියාව ලැබුණා. ඒ හා සම්බන්ධ සියලු දෙනාටම සුඛ පතමින්, මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට බොහොම ස්තූතියි. මිළහට, ගරු කුමාර වෙල්ගම මැතිතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 15ක් වෙන්කර තිබෙනවා.

[අ.හා. 12.01]

### ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம்)

(The Hon. Kumara Welgama)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, පුළුවන් නම් මට කාලය ටිකක් වැඩිකර දෙන්න.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා, විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට පැමිණීම ගැන අපට සන්නේෂ වෙන්න පුළුවන්. එතුමා 1996දී ක්‍රිකට් ලෝක කුසලානය දිනාගන්නා. ඒක ලොකු දෙයක් නේ. අදත් ඒ ගැන කරා කරනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. එතුමා වරාය හා නාවික ඇමතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ කාලයේ දී එතුමා වරාය

විකුණන්න දුන්නේ නැහැ. ඒ ගැන අද ප්‍රශංසා මුඛයෙන් කරා කරනවා. එතුමාට ඉවත් කර දමලා තමයි වෙනම ඇමතිවරයෙක් පත් කරලා වරාය විකුණන්න කටයුතු කළේ. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය හදන එක ඔබතුමාට ඉතාම පහසුවෙන් කළ හැකියි. ඔබතුමා දක්ෂ ඇමතිවරයෙක්.

විශේෂයෙන්ම බස් ගැන කරා කරන කොට මේ ගැනත් කියන්න ඕනෑ. අපි ඉන්දියාවෙන් බස් 2,200ක් ගෙන ආවා. භාණ්ඩාගාරයෙන් බස් 1,000යි, SLTB එකෙන් බස් 1,200යි. ඒ සියල්ලම ගෙනාවේ ගෙවීමේ පදනම මත. ඒ සියල්ලම හම්බ කරලා තමයි ගෙව්වේ. වුවමනා නම් ඔබතුමා ඒ ගැන සොයා බලන්න. නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් මේ සභාවේ ඉන්නවා. හම්බ කරලා තමයි ගෙව්වේ. මම හිතන විධියට තවමත් ගෙවනවා. සත්‍යයක්වත් SLTB එක මුදල් දුන්නේ නැහැ. අපි හම්බ කරලා තමයි ගෙව්වේ, අර leasing ක්‍රමය වාගේ. හැබැයි, ඒ කාලයේ ඉන්දියාවේ සමාගම ඒකට වැඩි පොලියක් ගත්තේත් නැහැ. මම හිතන විධියට, ලංකාවට හොඳ ඉන්දියාවේ බස් රථ. චීනයේ බස් ගැන කරා කරනවා. චීනයේ electric bus ගන්න ගියොත් රුපියල් මිලියන 50ක්, 60ක් විතර වියදම් කරන්න වෙනවා. ඒක අපට ඔරොත්තු දෙන්නේ නැහැ. මොකද, අපි මගියාගෙන් අය කරන්නේ එකම ගාස්තුවක්. ඒක වැඩි වෙන්නේ නැහැ නේ. ඉන්දියාවේ අර Euro 4 engine එක තිබෙන බස් රථය පරිසරයට හිතකාමී බස් රථයක්. ඒවා ඉන්දියාවේ නිෂ්පාදනය කරනවා. තමුන්නාන්සේලා ඒ ගැන බලන්න. අපේ සාක්කුවට සරිලන විධියට තමයි අපි බස් ගන්න ඕනෑ. එහෙම නැතිව, අපි මුළු ලෝකයට පෙන්වන්න බස් රථ ගන්නොත්, අපි අන්තිමට හිර වෙනවා. ඒක එක කාරණයක්. SLTB එක ගැන මම වැඩිය කරා කරන්න යන්නේ නැහැ. සියලු දෙනාම කරා කළේ SLTB එක ගැන. ආණ්ඩුවක් පෙරළුණාම, SLTB එකෙන් තමයි promotions දෙන්න මුලින්ම පටන් ගත්තේ. හැම ආණ්ඩුවක්ම එහෙමයි. එක්සත් ජාතික පක්ෂ ආණ්ඩුව ගැන විතරක් නොවෙයි මම කියන්නේ. අපේ ආණ්ඩුව කාලයේත් එහෙමයි. ඒකෙන් තමයි පටන් ගත්තේ. දින 52 ගැන කිව්වා; අපේ කාලය ගැන කිව්වා. අපි ඕනෑම කාලයක දී දුටුගෙන එන්නේ promotionsවලට. විවිධ හේතු නිසා බස් ධාවනය නවතිනවා. දැනුත් රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන් නැතිව බස් 1,000ක් විතර නැවතිලා තිබෙනවා. මම හරිද, වැරදිද කියලා මම දන්නේ නැහැ. තමුන්නාන්සේ ඒ ගැන ටිකක් සොයා බලන්න. SLTB එක ගැන මට කියන්න තිබෙන්නේ එපමණයි.

අද මම විශේෂයෙන්ම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව ගැන කරා කරන්නයි ආවේ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2000 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කළ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම 2016 දී නිමකර, දෙපාර්තමේන්තුව භාර දීමට නියමිතව තිබුණා. අදටත් එසේම ඒක ක්‍රියාත්මක වේ ගෙන යනවා. ඒකේ දැන් ගණන කීයද? ඒ කාලයේ රුපියල් 1,700යි. එනකොට තාක්ෂණය එව්වර දියුණු නැහැ. Machineries මිල අධිකයි. නමුත්, අද ඒවා ඔක්කෝම පහතට වැටිලා තිබෙනවා. 2000 වර්ෂයේ තරගකාරී මිල ගණනක් වන රුපියල් 1,700ක් අය කරලා ලබා දුන් රියදුරු බලපත්‍රය, අදත් දෙන්නේ ඒ මිලටමයි. ඒක හුභාක් ගණන් වැඩියි. අද මේ රියදුරු බලපත්‍රය රුපියල් 100කට අඩුවෙන් දෙන්න පුළුවන්.

ඒ ගැන හොඳට සොයා බලන්න. මොකද, දැන් තාක්ෂණය ගොඩක් දියුණුයි. පටන් ගත් කාලයේ තිබුණු තාක්ෂණය නොවෙයි, දැන් තිබෙන්නේ. පුද්ගලයන් ලියා පදිංචි කිරීමේ දෙපාර්තමේන්තුව ඒ කාඩ්පත රුපියල් 75කට නිකුත් කරනවා. ඒ අනුව මිලෙහි විශාල වෙනසක් දකින්න පුළුවන්. මෙම ක්‍රියාවලිය නිසා රජයට අහිමි වන මුළු ආදායම රුපියල් බිලියන 5කට වැඩියි කියා මා හිතනවා.

අපි බැඳුම්කරය ගැන කථා කරනවා. නමුත් මෙතැන ඊට වඩා විශාල මං කොල්ලයක් සිද්ධ වෙනවා. අනික් එක, දැන් කාලය ඉවරයි. කාලය ඉවර වුණත් තවම එය ක්‍රියාත්මක වෙමින් යනවා. මෙයට tender call කර තිබුණා. රජයට හම්බ වෙන්නේ කීයද? සියයට 10යි. රුපියල් 1,700ක් අය කරනකොට සියයට 10යි රජයට ලබෙන්නේ. ඉතිරි සියල්ලම යන්නේ පෞද්ගලික අංශයටයි. ඒ නිසා විශාල මුදලක් අපට අහිමිවෙලා යනවා. එහෙම වෙන්නේ ඒ ගොල්ලන්ගේ කාලය අවසන් නිසාද? 2006 වසරේදී මෙම ක්‍රමය මුලින්ම තිබුණේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවටයි. 2016දී රජයට හිමි විය යුතුව තිබුණා. Contract එක අනුව 2016දී ඒ ගොල්ලන් අපට භාර දෙනකොට නවීන යන්ත්‍ර සූත්‍රත් එක්ක භාර දෙන්න ඕනෑ. නමුත් අද වනතුරු ඒවා භාර දීලා නැහැ. ඒවා එසේම කරගෙන යනවා.

අංක තහඩු ගැන කථා කරනකොටත් එහෙම තමයි කියන්න වෙන්නේ. 2000 වර්ෂයේ මැයි මාසයේ ආරම්භ කළ අංක තහඩු නිකුත් කිරීම 2011 වර්ෂයේ ටෙන්ඩර් මගින් තවත් අවුරුදු 5කට ලබා දුන්නා. ඒ අනුව 2016 මැයි මාසය අවසන් වනකොට මෙය අවසන් විය යුතුයි. නමුත් අදත් එය ක්‍රියාත්මකයි. මට දැන ගැනීමට ලැබී ඇති පරිදි නව මිල ගණන් කැඳවා ඇතත්, අදාළ ආයතනවලට ලබා දී නැහැ. දැන් අලුත් මිල ගණන්වලට RFID තිබෙනවා. දුර ඉදලා number plate එක හඳුනා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයත් එක්ක තමයි tender call කර තිබෙන්නේ. මා දන්නේ නැහැ, මෙය නිවැරදිද කියා. මට ලැබී තිබෙන තොරතුරු අනුව නම් මේ ටෙන්ඩරය ගිණි තිබෙන්නේ රුපියල් 800කටයි. හැබැයි අද වනතුරුත් දීලා නැහැ. මේක එහෙමම පරණ කොම්පෑනියට රුපියල් බිලියන ගණන් හම්බ කරන්න දීලා තිබෙනවා. අංක තහඩු ටෙන්ඩරය වසර 20ක් පමණ තිස්සේ එකම සමාගමක් මගින් සිදු කරන අතර, පසුගිය දා දුෂිත ටෙන්ඩරයක් කැඳවා එය නැවත ලබා දීම සඳහා නිර්දේශ කර ඇත්තේද එම සමාගමද ඇතුළුව එකම අධ්‍යක්ෂවරුන් සිටින, නම් දෙකකින් පෙනී සිටින සමාගම් දෙකකටයි. ඒ සමාගම් දෙකේම ඉන්නේ එකම නම් තිබෙන අධ්‍යක්ෂවරුන්. මා දන්නා හැටියට මෙවර ඒ ටෙන්ඩරය ගිණි තිබෙන්නේ රුපියල් 800කටයි. නමුත් මේක තවමත් දීලා නැහැ. කරුණාකර මේ සම්බන්ධයෙන් සොයා බලන්නාය කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මෙය රජයේ ආයතනයෙන් සිදු කරන ලෙස පාර්ලිමේන්තුවේ COPE එකෙන් නියෝග කර තිබුණු අතර, එය රජයේ ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස විද්‍යාලය මගින් හෝ රජයේ කර්මාන්ත ශාලාව හරහා කළ හැකිව තිබියදී, පෞද්ගලික අංශයට පවරා විශාල විදේශ විනිමයක් වැය කිරීම පසු පස ඇත්තේ දුෂිත ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලියකි. මා තමුන්නාන්සේලාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, කරුණාකර මේ ගැනත් සොයා බලන්නාය කියා.

දුම් පරීක්ෂාවත් එහෙමයි. ඒ කාලයේ දුම් පරීක්ෂාව කරනකොට RMV එකේ නිලධාරීන් පාරේ ඉඳගෙන වාහනවල හරිහැටි දුම් පිටවෙනවාද, නැද්ද කියන එක බැලුවා. දැන් එවැනි ක්‍රියාවලියක් තිබෙනවාද, නැද්ද කියා මා දන්නේ නැහැ. ඒ පිළිබඳවත් හොඳට සොයා බලන්න ඕනෑ. මොකද, ඒකත් තවම ඒ විධියටම කරගෙන යනවා. ඒ විධියට කරගෙන යන නිසා අපට විශාල පාඩුවක් සිදුවෙලා තිබෙනවා.

මට තවත් කාරණයක් කියන්න තිබෙනවා. මැනකදී, දුෂිත කටයුතු සඳහාම රජයේ පරිගණක නියෝජිත ආයතනයකින් ගෙන්වන ලද "සුර වීර" මේ බොහෝ කටයුතු සඳහා -සුර වීර නම තිබෙන කෙනා- යොදවා තිබෙනවා. එවැනි නමක් තිබෙන කෙනා වරක් අගමැති කාර්යාලයේ සේවයෙන්ද ඉවත් කළ අයෙක්. මේ වීර සුරයා, ටෙන්ඩර් කිහිපයක්ම අතරතුර විවිධ සමාගම් කිහිපයක් සමඟ විදේශ සංචාරද සිදු කර තිබෙනවා. අඩුම මිල ගණන්

ඉදිරිපත් කරමින් ඉහළ තාක්ෂණයක් ලබා දෙන සමාගම් මුල් වටයෙන්ම ඉවත් කරමින්, ඔහු සියලු දුෂිත ක්‍රියාකාරකම්වල නිරතව තිබෙනවා.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අයත් වන්නේ අපේ අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාටයි. තමුන්නාන්සේ මේ ආයතනය ගැන හරියට බැලුවොත්, 1996දී ක්‍රිකට් ලෝක කුසලානය දිනා ගන්නාට වඩා ජනප්‍රියත්වයක් ලැබෙනවාය කියා මම කිව්වේ ඒ නිසායි. ඇත්තටම මේක ලොකු භොර ගුහාවක්. ඒ බව කවුරුත් දන්නවා. මේකෙන් සල්ලි නැතිව කිසිම දෙයක් කර ගන්නට බැහැ. පහාවක් දෙන එක වෙනම දෙයක්. ඒ කාලයේ ඉදන්ම RMV එකේ පහා ගන්නවා. මම පොඩි කාලයේ ඉදන්ම ඒක දන්නවා. අපේ තාත්තා ලොරි ව්‍යාපාරිකයෙක්. තාත්තා ලොරියක් රෙජිස්ට්‍රර් කරන්න ගියාම, ලොරියක් කිරින්න ගියාම ඒ කාලයේ හැටියට පොඩි පොඩි ගණන් දීලා තිබුණා. නමුත් අද ඒක හැටි නිලධාරියාම බලාපොරොත්තු වෙනවා. සල්ලි නැතිව කිසි දෙයක් කරන්නේ නැහැ. ඕනෑ නම් වාහන ලියා පදිංචි කරන අයගෙන් අහලා බලන්න. තමුන්නාන්සේ මේ ගැන සොයා බලන්න. නැත්නම් අපේ මහ ජනතාව තමයි අපහසුතාවට පත් වෙන්නේ.

RMV එක ගැන කථා කරනකොට, තව බොහෝ විස්තර කියන්න පුළුවන්. වාහන ලියා පදිංචි කිරීම, වාහන පැවරීම, අංක තහඩු නිකුත් කිරීම වැනි කටයුතුද එම ආයතනයෙන් සිදු කරනවා. රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා එහි පරිගණක අංශය online ක්‍රමයට පරිවර්තනය කර තිබෙනවා. අපේ අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා ඒ පිළිබඳව කිව්වා. දැන් ලංකාවේ දිස්ත්‍රික්ක 25ක විතර ඒ ක්‍රමය හොඳින් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. එය ඉතාම හොඳ කටයුත්තක්. මම එහෙම කියන්නේ මේ නිසායි. ඒ කටයුත්ත කරගන්න ආයෙත් කොළඹට එන්න ඕනෑ නැහැ නේ. ඒ පළාත්වල ඉඳලාම අපේ ජනතාවට ඒක කර ගන්න පුළුවන්. ඒ අය මෙහාට ආවොත් තමයි මේ සියලුම දුෂණ සිද්ධ වෙන්නේ. ඒ ගැන මම මීට වඩා කථා කරන්නේ නැහැ.

SLTB එක ගැන කථා කරනකොට, අනෙක් අය කථා කළා වාගේම, පොඩි අත්දැකීමක් තිබෙන කෙනෙක් හැටියට මම තමුන්නාන්සේට මේ කාරණය කියන්න ඕනෑ, කොච්චර බස් ගෙනාවත් වැඩක් නැහැ, ඒවා හරියට තබන්න කරන්නේ නැත්නම්. තබන්නව තිබිය යුතුයි. තබන්නව අඩු වුණොත් බස් එක ඉක්මනට කැඩෙනවා. අනෙක් රටවල් සමඟ බලනකොට අපේ අසල්වැසි රට වන ඉන්දියාවේ spare partsවල මිල ගණන් ඉතාම අඩුයි. අපි CHOGM එකට ගෙනා බස් රථ මේ වෙනකොට කිලෝමීටර් ලක්ෂ 8ක් විතර දුවලා තිබෙනවා. ඒවායේ ක්‍රියාකාරීත්වය ගැන ගරු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා දන්නවා ඇති. අපේ හිටපු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමාත් ඒ ගැන දන්නවා ඇති.

අනෙක් කාරණය මේකයි. අපේ highway එකේ ධාවනය වෙන්නේ සුබෝපහෝගී බස් රථ විතරයි. හැම කෙනෙකුටම ඒවායේ යන්න බැහැ නේ. සාමාන්‍ය මිනිසෙකුට යන්න නම් අධිවේගී මාර්ගවලට සාමාන්‍ය බස් රථ දැමිය යුතුයි. අඩු තරමින් සති අන්තයේදී වේලාසනින් ගමට යන්න සාමාන්‍ය බස් යොදවනවා නම් හොඳයි. ඒවායින් අය කරන මුදලත් අඩුයි නේ. තමුන්නාන්සේ ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න. මොකද, highway එකේ සුබෝපහෝගී බස් රථ විතරක් නොවෙයි නේ, යන්න ඕනෑ. විශේෂ ගමන් යන සාමාන්‍ය බස් රථ අධිවේගී මාර්ගවල යනවා අප දැක තිබෙනවා නේ. අපි hire කරලා ගියොත් ඒවායේ යන්න පුළුවන්. දැන් හැම තැනින්ම highway බස්වලට නඟින්න පුළුවන්. කඩවත, මීගමුව, මහරගම සිට එන්න පුළුවන්; මාතරට යන්න පුළුවන්. තමුන්නාන්සේලාගේ ආණ්ඩුව තිබුණොත් තව ටික කාලයකින් නුවරටත් යන්න පුළුවන්. [බාධා කිරීමක්] ආණ්ඩුව තිබුණොත් විතරයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මට ඒක

[ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා]

විකක් සැක සහිතයි. එහෙම නිවුණොත් නුවරට යන්න පුළුවන්. [බාධා කිරීමක්] මම ඉතින් වමේ මිනිසා නේ. මම වමේම තමයි. තමුන්නාන්සේලාගේ ආණ්ඩුව නිවුණොත් තමුන්නාන්සේලාට, අපට නුවරට යන්න පුළුවන්. මේවායේ සාමාන්‍ය මිනිසුන්ටත් යන්න පුළුවන් වන විධියට ක්‍රමවේද හඳුන්වන. හැමෝම යන්නේ සුබෝපහෝගී බස් රථවලයි. SLTB එකෙන් ඔය බස් රථ ගත්තේ ඒ ගොල්ලන්ගේ ඩිපෝවලින් ගෙවලායි. ඒවාට ආණ්ඩුවෙන් මුදල් දුන්නේ නැහැ.

Highway එකේ දුටු ශ්‍රී ලංගමට අයත් බස් රථ ඔක්කෝම CTB depot වලින් අදාළ කොමිෂනරියට භාගයක් සල්ලි දීලා, ඉතුරු වික ගෙවීමේ පදනම මත අරගෙන තමයි දුටුන්නේ. ඒක දැනුත් ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන්. ඉන්දිය සුබෝපහෝගී බස් රථයක් සාමාන්‍යයෙන් ලක්ෂ 120ක් විතර වෙනවා. චීනයෙන් ගන්න ගියොත් ලක්ෂ 200ක් විතර යනවා. Electric bus එකක් ගත්තොත්, රුපියල් මිලියන 50ක්, නැත්නම් මිලියන 60ක් විතර යනවා. තමුන්නාන්සේලා කණ්ඩායමක් ළඟදී චීනයට ගියානේ. ගිහිල්ලා බලන්න ඇතිනේ. චීනයට ගියා කියා මට ආරංචිය, ගිහිල්ලා බලන්න ඇති. අපට තවමත් ඒ බස් රථ ගෙන්වන්න බැහැ. අපි මහින්ගෙන් අය කරන ගාස්තුව එකම ගණනනේ. ඒක වැඩි වන්නේ නැහැනේ.

**ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට වෙන් වූ කාලය දැන් අවසන්.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம்)

(The Hon. Kumara Welgama)

මම මීට වැඩිය කථා කරන්නේ නැහැ. ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මේ ගැන අවධානය යොමු කරන්න. මේක කරන්න ඔබතුමාට පුළුවන්. ඔබතුමා දක්ෂයෙක්. ඔබතුමාට හොඳ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයෙක් තමයි ඉන්නේ. TV එකේ හොඳට කථා කරනවා. ඕනෑ එකකට උත්තර දෙන්න පුළුවන්.

**ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා**

(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண)

(The Hon. Buddhika Pathirana)

රාජ්‍ය ඇමතිවරයෙක්.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம்)

(The Hon. Kumara Welgama)

ඔව්, රාජ්‍ය ඇමතිවරයෙක්. අය වැයෙන් පස්සේ කැබිනට් ඇමතිවරයෙක් වෙයි නේද? එහෙම වෙයි කියා මම බලාපොරොත්තු වෙනවා. මොකද, ඔබතුමා මෙපමණ කල් බර ඇද්දා ඇති. දැන් ඔබතුමාටත් promotion එකක් දෙන්න ඕනෑ. නැත්නම් අපට වගේ, - [බාධා කිරීමක්] මම ඉතින්, අවුරුදු 37ක් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ හිටපු මිනිසෙක්නේ. අවුරුදු 37ක් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ සංවිධායක. මම පළමුවෙන්ම බැඳුනේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට. මම ඉන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ. මම මැරෙන්නේ ශ්‍රී ලංකාකාරයෙක් හැටියට පමණයි. එතැනින් එහාට කතන්දරයක් නැහැ. අර පක්ෂයේද, මේ පක්ෂයේ, ඒ පක්ෂවලටද කියා නැහැ. මැරෙන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පාක්ෂිකයෙක් හැටියටයි. ගරු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, තමුන්නාන්සේ යුළුන්පිකාරයෙක් හැටියට මම කියන්නේ, තමුන්නාන්සේටත් හොඳ අනාගතයක් තිබෙනවා. මම කියන්නේ, ඇමතිතුමා කපාගෙන යන්න නොවෙයි. ඇමතිතුමා

කපන්න බැහැ, එතුමා බොහොම දක්ෂ කෙනෙක්. ඇමතිතුමාත් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ හිටපු කෙනෙක්, ඔබතුමාත් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ හිටපු කෙනෙක්. දෙදෙනාම ශ්‍රී ලංකාකාරයෝ. හැබැයි, අපි එහාට මෙහාට පැන්නේ නැහැ, අපි එක තැනට සිටිනවා. එම නිසා තමුන්නාන්සේලාට හොඳ අනාගතයක් තිබෙනවාය කියා ප්‍රකාශ කරමින් මම නිහඩ වෙනවා.

**ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට බොහොම ස්තුතියි. මිළහට ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂාන් ජයවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 11ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 12.18]

**ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂාන් ජයවර්ධන මහතා**

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) கவிந்த ஹேஷான் ஜயவர்தன)

(The Hon. (Dr) Kavinda Heshan Jayawardana)

මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට කථා කරන්න කාලය ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒ වාගේම, ගරු කුමාර වෙල්ගම මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාවෙන් පස්සේ මගේ කථාව කිරීමට ලැබීම පිළිබඳව මම සන්නේෂ වෙනවා. කුමාර වෙල්ගම මන්ත්‍රීතුමා හැම වෙලාවේම හරි පැත්තේ හිටපු, හරි දේ වෙනුවෙන් කථා කරන, හරි දේ වෙනුවෙන් පෙනී සිටින මන්ත්‍රීවරයෙක් වීම අපටත් ලොකු ගෞරවයක්. ඒ වාගේම මම එතුමාගේ පුතාගේ මිත්‍රයෙක්. අපි දෙදෙනාම පළාත් සභාවේ එකට තමයි හිටියේ. එම නිසා කුමාර වෙල්ගම මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාවෙන් පස්සේ මගේ කථාව කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව මා සන්නේෂ වෙනවා.

මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත්, ඒ වාගේම වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව කථා කිරීමේදී කියන්නට ඕනෑ, මටත්, මගේ මිත්‍ර හේෂා විතානගේ මන්ත්‍රීතුමාටත් ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාගේ වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීවරු හැටියට කටයුතු කරන්නට ලැබීම පිළිබඳව අපි සන්නේෂ වෙන බව. මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි දන්නවා, ඇමතිවරයෙකුගේ අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීවරයෙක් හැටියට කටයුතු කිරීමේදී අපට ඒ අමාත්‍යාංශය ගැන හොඳ අවබෝධයක් ලැබෙනවා වාගේම, අමාත්‍යාංශයේ වැඩ පිළිවෙළ ගැන අපට අඟන්නට, දකින්නට ලැබෙනවා. ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා භාර බොරු වංචා නැති, සෘජුව කටයුතු කරන අමාත්‍යවරයෙක්. එතුමා යටතේ පුරුදු පුහුණු වෙන්න ලැබීම අප ලැබූ මහත් භාග්‍යයක් හැටියට දකිනවා. මොකද, එතුමා පොලීසිය භාර අමාත්‍යාංශයේ වගකීම ඉෂ්ට සිද්ධ කළා. ඒ වාගේම එතුමා දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ වගකීමත් ඉෂ්ට සිද්ධ කරනවා. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ අමාත්‍යාංශ පමණක් නොවෙයි, එතුමාගේ කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රධානියා හැටියටත් එතුමා කටයුතු කරනවා. ඒ සියල්ලටම අපිවත් සම්බන්ධ කර ගන්නවා. එතුමා මොන තරම් පිළිවෙළට වැඩ කරන ඇමතිවරයෙක්ද කියා එහිදී අපි දකිනවා. එතුමා ඉතාමත් පිළිවෙළට එතුමාගේ වැඩ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරනවා. ඒ වාගේම ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාත් සමඟ වැඩ කරද්දී මහජන දිනයේ වැඩ කටයුතු කරන්නත් අපට අවකාශ ලැබෙනවා. මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එහිදී අපි පක්ෂ, පාට දේශපාලනයක් බලන්නේ නැහැ. අපේ මෙම අමාත්‍යාංශය අවුරුදු 24කට වඩා වැඩි කාලයක් එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ඇමතිවරයෙකුට ලැබුණේ නැහැ. එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ සාමාජිකයන් ඇවිල්ලා අපට කථා කරනවා.

ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ සාමාජිකයන් ඇවිත් අපට කථා කරනවා. අපි ඒ සියලුදෙනාට එකම ආකාරයෙන් තමයි කටයුතු කරන්නේ. ඒ අයට අසාධාරණයක් සිදු වෙලා තිබෙනවාද කියා බලලා සාධාරණය ඉෂ්ට සිද්ධ කිරීමට අපි කටයුතු කරනවා. ඒ වාගේම මේ අමාත්‍යාංශය තුළින් දැවැන්ත සංවර්ධනයක් මේ රටට ගෙනෙන න් පුළුවන්. ඒකට හේතුව අපේ රට දූපතක් වීමයි, මූලසනාරුද්ධ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මේ රටට ආයෝජන එන්නේත්, මේ රටේ නිෂ්පාදන රටින් බැහැර වෙන්නේත් වරාය සහ ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතවයි. ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාගේ දැක්ම සහ ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ මහ පෙන්වීම යටතේ මේ අමාත්‍යාංශයෙන් උපරිම ප්‍රතිලාභ, ප්‍රයෝජන මේ රටේ ජනතාවට ලබා දෙන්න අපට පුළුවන්කම ලැබෙනවා. ඒ වාගේම අපට හොඳ සහාපතිවරයෙක් සිටීම ගැන මම සන්නේෂ වෙනවා. එතුමා කාවන් රත්නායක මැතිතුමා. මම මගේ මිත්‍රයෙකුගේ ප්‍රශ්නයට, මගේ මිත්‍රයාට එතුමා හමුවෙන්න යැව්වා. මගේ මිත්‍රයා එතුමා හමුවෙලා ඇවිත් මට දුරකථනයෙන් කථා කර කිව්වා, "කාවින්ද, මගේ වැඩේ තොවුණත් කමක් නැහැ. එතුමා හිතා වෙලා කථා කළා. ඒකම ඇති. මිනිස්සු දැකලා තිබෙනවා. මේ වාගේ හොඳ මනුෂ්‍යයෙක් මම දැකලා නැහැ." කියා.

කෙසේ වෙතත් අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා මගේ දිස්ත්‍රික්කයේ අමාත්‍යවරයෙක්. එතුමා අපේ දිස්ත්‍රික්කයේ -ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ- අමාත්‍යවරයෙක් වීම ගැන මම ආඩම්බර වෙනවා. එතුමා ඉතා සාර්ථක කටයුත්තක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. දින 52 ආණ්ඩුව කාලයේ එතුමාගේ භාණ්ඩ ටික ගන්න එතුමා බනිජ තෙල් සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයට ගියා. එතැන සිටි මැර පිරිස් එතුමාට ප්‍රහාරයක් එල්ල කර, ඉතා අශෝභන ආකාරයට හැසිරුණා. රාජ්‍ය නිලධාරීන් සහ ඒ ආයතනවල සිටින පිරිස ඒ ආකාරයෙන් කටයුතු කිරීම පිළිබඳව අපි කනගාටු වෙනවා.

පොදු ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරද්දී, අපේ රටේ බස්වල, දුම්රියවල යන කාන්තාවන් මොන තරම් අපහසුතාවන්ට ලක් වෙනවාද කියන එක අපි දන්නා කාරණයක්. අපි ආණ්ඩුව ඉතා දුරදර්ශී ක්‍රියාවක් කර තිබෙනවා. මේ වන විට කාන්තාවන්ට පමණක් ගමන් කිරීමට දුම්රිය මැදිරියක් වෙන් කර තිබෙනවා. මම හිතන විධියට මෙය ඉතාම වැදගත් ක්‍රියාවක්. මොකද, කාන්තාවන් බස් එකේ යනකොට, දුම්රියේ යනකොට අපහසුතාවට ලක් වෙනවා. ඉන්දියාවේ නම් කාන්තාවන්ට යන්න බස් රථ පවා තිබෙන බව අපි දන්නවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ දුරදර්ශී දැක්මත් සමඟ කාන්තාවන්ට පමණක් යාමට දුම්රිය මැදිරියක් වෙන් කර තිබීම ඉතාම වැදගත් කටයුත්තක්.

හම්බන්තොට rail track එක කිලෝමීටර 20ක් පමණ අලුතින් හැදුවා. එය විවෘත කිරීමට ඇමතිතුමා ගිය අවස්ථාවේ මැර පිරිසක් ගිනිත් මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ cutout එකක් ගහලා, ඔවුන් ඒක බලෙන් විවෘත කළා. මම හිතන විධියට ඒක නොවෙයි විය යුත්තේ. මේ පිළිබඳ අපි කනගාටු වෙනවා. මේ රටේ ජනතාවගේ බදු මුදලින් ආරම්භ කරන දේ මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයා හැදුවාද, අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා මැදිහත් වුණාද, එහෙම නැත්නම් අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා ඒක කළාද කියන එක නොවෙයි වැදගත් වන්නේ. හොඳ ක්‍රියාවක් නම් අපි ඒකටයි දායක වෙන්න ඕනෑ. මැර බලයෙන් දේශපාලනය කරනවා නම්, දේශපාලනයට එන්න සිටින තරුණ පිරිස්වලට එයින් වැරදි අර්ථකථනයක් වැරදි පූර්වාදර්ශයක් තමයි අපි ලබා දෙන්නේ. මේ විධියේ ක්‍රියාදාම එක දිගටම දෙපැත්තෙන්ම කළොත් අපි කොතැනද නතර වෙන්නේ කියන එක පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අපි බලයේ සිටින ආණ්ඩුව හැටියට ඊයේ ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා තෙල් පිරිපහදු ව්‍යාපෘතියකට මුල් ගල් තිබ්බා. හෙට අපට බලය නැති වෙලා මූලාසනාරුද්ධ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ පක්ෂය හෝ වෙන කවුරු හෝ බලයේ හිටියොත්, අපි ගිනිත් බලෙන් ඒවා විවෘත කළොත්, මොකක්ද මේ රටේ ඇති වෙන තත්ත්වය. ඒ නිසා

මුල් ගල් තියන එකවත්, ඒවා විවෘත කරන එකවත් නොවෙයි වැදගත් වන්නේ. එයින් රටට යන පණිවිඩයයි වැදගත් වන්නේ. මේ රටේ ඉතිහාසයක් තිබෙන දේශපාලනඥයින් ඒ ආකාරයෙන් හැසිරීම පිළිබඳව මම කනගාටු වෙනවා.

පෞද්ගලික බස් පිළිබඳව කථා කරද්දී කියන්න ඕනෑ, ඔවුන් ඒවා පදවන ආකාරය පිළිබඳව පොලීසියත් එක්ක එකතු වෙලා අමාත්‍යාංශයට මැදිහත් වෙන්න පුළුවන් නම්, ඒක ඉතාමත් වැදගත් දෙයක් වන බව. බස්වල රියදුරුවරු බස් එක එළවන්නේ race එකක් යනවා වාගෙයි. මේක අධීක්ෂණය කරන්න කිසිම විධියක වැඩසටහනක් නැහැ. දැවැන්ත රිය අනතුරු ගණනාවක් සිදු වෙනවා. ඒ වාගේම ඒ අයගේ ජීවිත අනතුරට ලක් වෙන්නට පුළුවන්.

ඒත් එක්කම මම ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා, මම නියෝජනය කරන මීගමුව ආසනයේ තිබෙන මීගමුව Railway Station එක කෙරෙහි. එය අද ඉතාමත් අබල-දුබල තත්ත්වයේයි තිබෙන්නේ. එය ප්‍රතිසංස්කරණ කරන්නත්, එය සංවර්ධනය කරන්නත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියන ඉල්ලීම මම කරනවා. මොකද, දවසකට විදේශිකයන් 100කකටත් වැඩි ප්‍රමාණයක් මෙම Railway Station එකට යනවා; එනවා. මම පෞද්ගලිකවම ගිහිල්ලා මෙය නිරීක්ෂණ කළා.

#### ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)

(The Hon. Ashok Abeysinghe)

ඒ කටයුතු කරන්න තීන්දු කරලා තිබෙන්නේ.

#### ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂන් ජයවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) கவிந்த ஜேயவர்தன)

(The Hon. (Dr) Kavinda Heshan Jayawardana)

බොහොමත්ම ස්තුතියි, ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි.

ගුවන් තොටුපොළ තිබෙන්නේත්, කටුනායක ප්‍රදේශයේ; මගේ ගමේ. මේ වන විට වර්ෂයකට ගුවන් මගීන් මිලියන අටක් පමණ එනවා. අපට ධාරිතාව තිබෙන්නේ මිලියන පහකට වැනි ප්‍රමාණයක් විතරයි. මූලාසනාරුද්ධ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, 2020 වෙන කොට එම සංඛ්‍යාව මිලියන 15ක් දක්වා වැඩි වෙන්න පුළුවන්. මේ ධාරිතාව වැඩි කිරීම සඳහා කටයුතු කරන්න වෙනවා කියමින් මේ අවස්ථාව මට ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තුතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන් සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාටත්, අපේ අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමාටත්, අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාටත් ශුභාශීසන එක් කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

#### ගරු මූලාසනාරුද්ධ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට බොහොම ස්තුතියි. ඊළඟට ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මැතිතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 10ක් වෙන් කර තිබෙනවා.

#### ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා

(மாண்புமிகு லசந்த அலகியவள்ள)

(The Hon. Lasantha Alagiyawanna)

දිවා ආහාරයට පෙර විනාඩි කීයද?

#### ගරු මූලාසනාරුද්ධ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට විනාඩි තුනක් ගත හැකියි.

[අ.භා. 12.27]

**ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා**

(மாண்புமிகு லசந்த அலகியவள்ள)

(The Hon. Lasantha Alagiyaawanna)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා විධියට මම සැලකිය යුතු කාලයක් කටයුතු කරපු නිසා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට නව අමාත්‍යවරයා විධියට පත් වුණු අර්ජුන රණතුංග අමාත්‍යතුමාට අපේ ශුභාශිංසන පළ කරන අතර රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමාටත් අපේ සුඛ පැතුම් මේ අවස්ථාවේදී පිරිනමනවා.

මට ලැබී තිබෙන මේ විනාඩි තුන තුළ මූලික කරුණු කිහිපයක් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. කුමාර වෙල්ගම ඇමතිතුමා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳව සඳහන් කළා. රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේදී මේ පිළිබඳව දීර්ඝ වශයෙන් අපි සාකච්ඡා කරලා තිබෙනවා. මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, ඒ ලබා දීපු තීන්දු-තීරණ පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කරන්න කියලා. මේක රටක් විධියට අපි අවධානය යොමු කළ යුතු කරුණක්.

ලංගම සේවකයන්ගේ උසස්වීම්, බඳවා ගැනීම් පිළිබඳව ගරු දයාසිරි ජයසේකර අපේ පක්ෂයේ ලේකම්තුමාත් සඳහන් කළා. විශේෂයෙන්ම මේ සභාවේදීම ඉදිරිපත් වුණු කරුණු අනුව මේ දක්වා පැවැති සෑම ආණ්ඩුවක්ම දේශපාලන බලහුවමාරුවක් වුණාම මේ ආයතනය තමයි මුලින්ම ඒ බිල්ලට පත් වුණේ. ඒක තමයි ඇත්ත යථාර්ථය. එම නිසා වර්තමානයේදීත් අපි ඒ ආදර්ශයම ගන්නවා නම්, කලින් ලංගමට ඇති වුණු දේම තමයි ඇති වෙන්නේ. රියදුරු, කොන්දොස්තරවරු බස් ධාවනය කරවන්න නැහැ; කාර්යාලවල ඉන්නවා. අපි පසුගිය කාල සීමාව තුළදී ලංගම පනත මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළ සම්මත කළා. ඒ පනත තුළ විශේෂයෙන්ම තිබෙනවා, අනුමත කාර්ය මණ්ඩල සම්බන්ධයෙන් යම් කිසි වෙනසක් ඇති කරනවා නම්, පාර්ලිමේන්තුවෙන් පවා අනුමැතිය ලබා ගත යුතුයි කියලා. මේ නීති - රීති ගෙනාවේ මේකට යම් කිසි ආකාරයක වැටක් බැඳීමේ අවශ්‍යතාවක් නිසා. එම නිසා අපි ප්‍රවාහනය දියුණු කරනවා නම්, මොනම ආකාරයකටවත් මේ විධියට උසස් වීම් ලබා දීලා, අධික සේවක සංඛ්‍යාවක් බඳවා ගෙන මේ කටයුත්ත කොහෙත්ම කරන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

එම නිසා අපි තීරණය කරන්න ඕනෑ, පොදු ප්‍රවාහනය දියුණු කරනවාද, උසස් වීම් ලබා දෙනවාද, සේවකයන් බඳවා ගන්නවාද කියලා. ඒ ප්‍රශ්නයට තමයි විශේෂයෙන්ම අපට පිළිතුරු ලබා දෙන්න සිදු වෙන්නේ.

එඬේරමුල්ල දුම්රිය ස්ථානය ගැන යමක් කියන්න ඕනෑ. මහර මැතිවරණ බලප්‍රදේශයේ තිබෙන එකම දුම්රිය ස්ථානය තමයි එඬේරමුල්ල දුම්රිය ස්ථානය. අපි ලක්ෂ 400කට ආසන්න මුදලක් වැය කරලා, -දැන් එහි වැඩ නිමවෙමින් පවතිනවා.- ඒක නවීකරණය කරන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, එහි තවත් ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. මහනුවර ඉඳලා එන සියලු දුම්රිය එම දුම්රිය ස්ථානය පසු කර යනවා. එය වැඩිම මහි සංඛ්‍යාවක් සිටින දුම්රිය ස්ථානය බවට පත් වී තිබුණත්, දුම්රිය බොහොමයක් එම දුම්රිය ස්ථානයේ නවත්වන්නේ නැහැ. අද නවීන ආකාරයටම එම දුම්රිය ස්ථානය සකස් කර තිබෙනවා. ගරු අමාත්‍යතුමනි, අපි ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, විශේෂයෙන්ම එඬේරමුල්ල දුම්රිය ස්ථානයේ තවත් දුම්රිය කීපයක් නවත්වන්න අවශ්‍ය පහසුකම් ලබා දෙන ලෙස.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද ප්‍රධාන වශයෙන් අපට තිබෙන අභියෝගයක් තමයි රිය අනතුරු. 70 දශකයේ අපේ රටේ

දිනකට 113දෙනකු පමණ මැරෙන කොට ඒ අතරින් 1ක් තමයි රිය අනතුරකින් වූ මරණයක් වුණේ. නමුත් මේ වන විට 40දෙනකු මිය යන විට ඉන් එක්කෙනකු රිය අනතුරකින් මිය යන තත්ත්වයට පත් වී තිබෙනවා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please! අය වැය කාරක සභා අවස්ථාවේ කටයුතු දිවා ආහාරය සඳහා පස් වරු 1.00 දක්වා අත් හිටුවනවා.

*යස්වීම් ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත් හිටුවන ලදින්, අ.භා. 1.00ට නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමාගේ සභාපතිත්වයෙන් නැවත පවත්වන ලදී.*

*அதன்படி, அமர்வு பி.ப. 1.00 மணிவரை இடைநிறுத்தப்பட்டு மீண்டுந் தொடங்கிற்று. குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.*

*Sitting accordingly suspended till 1.00 p.m. and then resumed, DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES in the Chair.*

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මන්ත්‍රීතුමා.

[අ. භා. 12.27]

**ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා**

(மாண்புமிகு லசந்த அலகியவள்ள)

(The Hon. Lasantha Alagiyaawanna)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අපේ රටේ රිය අනතුරු පිළිබඳවයි මා දිවා ආහාර විවේකයට පෙර සඳහන් කරමින් සිටියේ. විශේෂයෙන්ම 70 දශකයේ දවසකට සිදු වූ මරණ 140කින් 1ක් තමයි රිය අනතුරකින් වූ මරණයක් බවට පත් වුණේ. නමුත් අද සිදු වන මරණ 40කින් 1ක් රිය අනතුරකින් වන මිය යෑමක් බවට පත් වී තිබෙනවා. මේ නිසා අද ආර්ථික සහ සමාජයීය වශයෙන් දැවැන්ත අර්බුදකාරී තත්ත්වයකට අපේ රට මුහුණ පා තිබෙනවා. රිය අනතුරු සියයට සියයක්ම නවත්වන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. නමුත් ලෝකයේ ජපානය ආදී රටවල් රිය අනතුරු අවම කිරීමට කටයුතු කර තිබෙනවා. අපිත් රිය අනතුරු අවම කරගැනීමට උත්සාහ කළ යුතුව තිබෙනවා. ලෝකයේ අනෙක් රටවල යම් රිය අනතුරක් සිද්ධ වුණාට පසුව ඒ රිය අනතුරට හේතුව මොකක්ද කියන එක පිළිබඳව විවිධාකාරයෙන් පර්යේෂණ කරලා ඒවා නැවත ඇති නොවීමට ප්‍රතිකර්ම යොදනවා. ගුවන් සේවය ගැන කතා කරද්දී, මෑතකදී ඉතියෝපියානු ගුවන් යානයක් අනතුරට ලක් වීම නිසා එකී අනතුර සිදු වීමට හේතුව සොයා ගන්නා කල් බෝයිං වර්ගයේ ගුවන් යානා භාවිතය නාවකාලිකව අත් හිටුවා තිබෙනවා. අපේ රටේත් රිය අනතුරක් සිද්ධ වුණාට පසුව එය සිදු වුණේ කුමන ආකාරයෙන්ද, එය සිදු වන්න හේතුව කුමක්ද යනාදී වශයෙන් කරුණු සොයා විසඳුම් ලබා දීමට අනිවාර්යයෙන්ම කටයුතු කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒකට එක් විසඳුමක් විධියට යෝජනා වුණා අකුසලනා නවීන රියදුරු බලපත්‍ර ක්‍රමය. එය ක්‍රියාත්මක කිරීම අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ප්‍රමාද වී තිබෙනවා. මේ තත්ත්වය පිළිබඳව ඉක්මනින් අවධානය යොමු කරන්න කියන ඉල්ලීම අපි අමාත්‍යාංශයෙන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අපේ රටේ වැදගත්ම අමාත්‍යාංශයක් තමයි ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය. ලෝකයේ දියුණු රටවල් ගත් විට ඒ සෑම දියුණු රටකම ප්‍රධාන ලක්ෂණය තමයි ඒ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණුව පැවතීම. ඒ අනුව, රටක් දියුණු කරන්න නම් ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනිවාර්යයෙන්ම දියුණු කළ යුතුයි. ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු කරන්නේ නැතිව කුමන ආකාරයකටවත් රටක් දියුණු කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. මෙය

ලංගමයට, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට පමණක් සීමා වූ වගකීමක් තිබෙන අමාත්‍යාංශයක් නොවෙයි. මුදල් අමාත්‍යාංශය හා සමානවම රටේ ආර්ථිකයට වැඩිම දායකත්වයක් ලබා දෙන්න පුළුවන් අමාත්‍යාංශයක් තමයි ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය. එහි ක්‍රියාවලිය මගින් තමයි රටේ දියුණුව අනිවාර්යයෙන්ම තීරණය වෙන්නේ. ප්‍රවාහනය දියුණු නැත්නම් ඒ රට නොදියුණු රටක්. ප්‍රවාහනය දියුණු නම් ඒ රට දියුණුයි. මේක තමයි යථාර්ථය.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ලෝකයේ ජන සහත්වය අතින් අප ඉන්නේ 28වන තැනයි. රටවල් 200කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. අපේ රට ඒවායෙන් ඉහළම ජන සහත්වයක් තිබෙන රටක්. වැඩිම ජන සහත්වයක් තිබෙන රටවල් තමයි සිංගප්පූරුව, හොංකොං ආදී රටවල්. ජන සහත්වයක් තිබෙන රටවල සුවිශේෂ වූ ලක්ෂණයක් තමයි අලුතින් පාරවල් ඉදි කරන්න පුළුවන්කමක් නොමැති වීම; ඉඩ ප්‍රමාණය අඩු වීම. මේ තත්ත්වයට ස්ථිරසාර සාර්ථක විසඳුම් සොයනවා නම් පොදු ප්‍රවාහන සේවය අනිවාර්යයෙන්ම ශක්තිමත් කළ යුතුයි. පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් කරන්නේ නැතිව, අලුතින් මාර්ග පද්ධති ඉදි කරලා, අලුතින් ගුවන් පාලම් ඉදි කරලා, අලුතින් අධිවේගී මාර්ග ඉදි කරලා පමණක් අපේ රට වැනි අඩු ජන සහත්වයක් තිබෙන රටවල තිබෙන මේ ප්‍රශ්නයට විසඳුම් සොයන්න පුළුවන්කමක් කොහෙත්ම ලැබෙන්නේ නැහැ.

විශේෂයෙන්ම සිංගප්පූරුව වැනි රටවල ඒක පුද්ගල ආදායම ඇමෙරිකානු ඩොලර් 40,000කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. එරට පොදු ප්‍රවාහන සේවය සියයට 90කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. නමුත්, අපේ රට ඇමෙරිකානු ඩොලර් 4,000ක ඒක පුද්ගල ආදායමක් තිබෙන දියුණු වෙමින් පවතින රටක් බවට පත් වෙලා තිබුණත්, සියයට 50කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් තමයි අපේ රටේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය භාවිතයට ගන්නේ. එම නිසා මේ ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය විසඳන්න කොතරම් මුදල් ආයෝජනය කළත්, එතැන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අද අපි දන්නවා, අධිවේගී මාර්ගයක කිලෝමීටරයක් හදන්න රුපියල් බිලියන 25ක් පමණ වැය වන බව.

#### ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් තඹාසානාර් අචාර්කර්)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට විනාඩි දෙකක් තිබෙනවා.

#### ගරු ලසන්ත අලගියවත්ත මහතා

(මාණ්ඩුමුතු ලසන්ත අලගියවත්ත)

(The Hon. Lasantha Alagiyawanna)

ඒ වාගේම සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ගයක කිලෝමීටරයකට රුපියල් මිලියන 25ක් පමණ වැය වනවා. නමුත්, අපේ රටේ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් වන බස් සේවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා හදා තිබෙන සැලැස්මට අනුව -වැඩ පිළිවෙළට අනුව- මුළු ලංකාවේම බස් නැවතුම්පොළවල් හදා, බස් රථ අලුතෙන් ගෙනැල්ලා, ඒවාට නවීන තාක්ෂණය හඳුන්වා දීලා, අවශ්‍යතාව පරිදි පැය 24ම විධිමත්ව බස් ටික ධාවනය කරන්න වැය වන්නේ රුපියල් බිලියන 80කට ආසන්න මුදලක් කියලා ඇස්තමේන්තු සකස් කර තිබෙනවා. එම නිසා අපි තීරණය කරන්න ඕනෑ, මේ ආකාරයෙන් අවශ්‍යතාවේ ප්‍රමුඛතාව හඳුනා ගෙන පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් කරන්න. එහිදී ඉහළම ප්‍රමුඛතාව ලබා දීම අනිවාර්යයෙන්ම කළ යුතු කරුණක් විධියටයි මා දකින්නේ.

2014 අවුරුද්දේ කොළඹ නගරය තුළ ගමන් කරන වාහනයක පැයකට වේගය තිබෙන්නේ කිලෝමීටර් 12යි. 2020 අවුරුද්ද වන විට මේ ප්‍රමාණය කිලෝමීටර් 6ක් 7ක් දක්වා අඩුවනවා. මේක තමයි, ඇත්ත යථාර්ථය. දවසකට කොළඹට ලක්ෂ 10ක පමණ

සෙනහක් එනවා. මේ ලක්ෂ 10 තුළ දුම්රියෙන් ලක්ෂයක් පමණ එනවා. ඒ වාගේම බස්වලින් ලක්ෂ 4ක් පමණ එනවා. ඒ වාගේම පෞද්ගලික වාහනවලින් ලක්ෂ 5ක් පමණ එනවා. ඒ වාගේම කොළඹට දවසකට වාහන ලක්ෂ 3ක් පමණ එනවා. මේක තමයි තත්ත්වය. මේ තදබදය වළක්වන්න කොපමණ අධිවේගී මාර්ග හදුවත්, කොපමණ ගුවන් පාලම් හදුවත් ප්‍රතිඵලයක් ලැබෙන්නේ නැහැ. දැන් අපි වැලිකඩ ගුවන් පාලම හදුවා. නමුත්, අද එයින් ප්‍රතිඵලයක් නැහැ. එම නිසා අද කළ යුතු වන්නේ මොකක්ද? මේක හැම අය වැය විවාදයකදීම වාගේ මම සඳහන් කළා. බස්නාහිර පළාතේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ කාලයේ සිටම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ කටයුතු කරලා විශේෂඥයින් ලබා දුන් කරුණු අනුව තමයි අපි සියලුදෙනාම කටයුතු කරන්නේ. එම නිසා මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කර පොදු ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා අනිවාර්යයෙන්ම අපි ප්‍රමුඛතාව ලබා දීලා කටයුතු කළ යුතුව තිබෙනවා. බොහොම ස්තූතියි.

#### ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා

(මාණ්ඩුමුතු පිරාතිත් තඹාසානාර් අචාර්කර්)

(The Hon. Deputy Chairman)

බොහොම ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.භා. 1.07]

#### ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා

(මාණ්ඩුමුතු රොහිත අබේගුණවර්ධන)

(The Hon. Rohitha Abeygunawardana)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අද දවසේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයත්, ඒ වාගේම වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයත් විවාදයට ගැනෙනවා. මම හිතන විධියට උදේ කාලයේදී වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යවරයා සභා ගැබේ සිටියා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම එතුමාගේ අවධානයට කරුණු කීපයක් යොමු කරන්න මම බලාපොරොත්තු වනවා. අපි මුහුදෙන් වට වුණු දිවයිනක -දූපතක- ජීවත් වනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ ආනයනය සහ අපනයනය කියන කාරණා දෙකම වැඩිපුර -සියයට 95ක් පමණ- සිද්ධ වන්නේ නැව් මාර්ගයෙන්. නමුත්, ලෝකයේ අතිකුත් රටවල් දිනා බලන කොට වරාය ආශ්‍රිත කර ගෙන තමන්ගේ රටේ ආර්ථිකය ගොඩනගනු රටවල් අපි දැක තිබෙනවා. ආසියාවේ සිංගප්පූරුව ගන්නොත් වරාය ආශ්‍රිතව ඔවුන්ගේ ආර්ථිකය හදා ගන්නා. වරාය තමයි, ඔවුන්ගේ ආර්ථික මර්මස්ථානය බවට පරිවර්තනය වුණේ. ඒ වාගේම මැදපෙරදිග ඩුබායි රටත් ඔවුන්ගේ ආර්ථික මර්මස්ථානය බවට වරාය පරිවර්තනය කර ගන්නා. ඒ රටවල එවැනි තත්ත්වයක් ඇති කළ නිසා තමයි, හිටපු ජනාධිපති අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මහතාගේ කාලයේදී වරාය රටේ ආර්ථිකයට අවශ්‍ය කරන වැඩ බිමක් වශයෙන් සකස් කර ගන්නා මාගම්පුර ජාත්‍යන්තර වරාය ඉදි කළේ.

ඒ වරාය, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් අපේ දේශීය වරායක්. අද ඒක චීනයට අනුනව අවුරුදු බදු දීලා තිබෙනවා, මේ යහ පාලන ආණ්ඩුව. එක පැත්තකින් ඒ වරායත් දැන් අපට නොමැති අවස්ථාවක, කොළඹ වරාය ආශ්‍රිතව ක්‍රියාත්මක වන ලංකාවේ දේශීය ව්‍යාපාරිකයාටත් පහර ගහන්න හදනවා. දේශීය ව්‍යාපාරිකයා තමයි ලෝකයේ නැව් සමාගම්වල ඒජන්තවරු හැටියට ලංකාවේ ක්‍රියා කරන්නේ. ඒජන්තවරු හැටියට ක්‍රියා කරන මේ දේශීය ව්‍යාපාරිකයන් ඒ ව්‍යාපාර ආරම්භ කරලා දැන් දීර්ඝ කාලයක් ගත වෙලා තිබෙනවා. දේශීය ව්‍යාපාරිකයා අද ඒ ව්‍යාපාර සාර්ථක ව්‍යාපාර බවට පරිවර්තනය කරලා එයින් ආදායම් ලබනවා. නැව් ඒජන්ත සමාගම් හැටියට සිටින ඒ දේශීය ව්‍යාපාරිකයා ඒ ආදායම්වලින් ලැබූ ලාභය රටේ තවත් ව්‍යාපාරවලට යොදවා තිබෙනවා. ඔවුන් ඒ හම්බ කරගත් මුදල

[ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා]

අපේ රටේම වෙනත් ව්‍යාපාරවලට යොදවා තිබෙනවා. නමුත් මේ ආණ්ඩුවේ මුදල් අමාත්‍යවරයා පසුගිය දිනවල මාධ්‍ය තුළ සහ අනිත් තැන්වල කරපු ප්‍රකාශ දිනා බලනකොට අපට පෙනෙනවා, මේ සම්බන්ධයෙන් දැනට තිබෙන නීතිය වෙනස් කරන්නට එතුමා යම් උත්සාහයක යෙදෙන බව. ලංකාවේ නැව් ඒජන්තවරුන්ට, නැව් සමාගම් කරන අයට සියයට 60ක අයිතියත්, විදේශ සමාගම්වලට සියයට 40ක අයිතියත් ලබා ගැනීමේ හැකියාව තිබෙනවා. සියයට 60ක් වශයෙන් ලංකාවේ ව්‍යාපාරිකයාට තිබෙන අයිතිය විදේශීය සමාගම්වලට ලබා ගන්න පුළුවන් තත්ත්වය ඇති කරන්න මුදල් ඇමතිවරයා උත්සාහ කරනවා. මේ තුළින් මොකක්ද වෙන්නේ?

අද අපේ හැම දෙයක්ම අද විදේශීකරණය කරගෙන යන බව අපි දකිනවා. අපි අපේ ඉඩම් ටික, අපේ සම්පත් ටික පිටරටවලට විකුණනවා. ඒවා ඒ රටවලට විකුණන සම්ප්‍රදායද අපි පුරුදු වෙන්න ඕනෑ? එතකොට මේ රටේ මේ පොළොවේ ඉපදුණු ව්‍යාපාරිකයාට යන කල මොකක්ද? මොකක්ද මේ තුළින් බලාපොරොත්තු වෙන්නේ? මේ තුළින් බලාපොරොත්තු වෙනවා නම්, ලෝකයේ ඉතා ප්‍රබලම නැව් සමාගම් ලංකාවට ගෙන්වා ගන්න ඕනෑ, ඒ හරහා වැඩිපුර ආයෝජකයන් ගෙන්වා ගන්න ඕනෑ කියලා -එහෙම හිතනවා නම්- ඒක වෙන්නේ නැහැ ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි. Maersk, MSC, COSCO, CMA CGM, Wan Hai Lines, Evergreen ඇතුළු ලෝකයේ ප්‍රබලම නැව් සමාගම් 20ක් ලංකාවත් එක්ක මේ වෙනකොටත් ගනුදෙනු කරනවා. ඒ සමාගම් ලංකාවත් එක්ක ගනුදෙනු කරද්දී, විදේශීය කෙනෙකුට ඇවිල්ලා අලුතින් ඒජන්තවරයකු හැටියට ලියාපදිංචි වෙන්න අවශ්‍ය වන්නේ -රජය කියන විධියට- මිලියන 5ක මුදලක්. මිලියන 5ක් කියන්නේ ලක්ෂ 50ක මුදලක්. අලුත් ඒජන්තවරයකු බවට පත් වෙන්න විදේශීය සමාගමකට අවශ්‍ය වන්නේ ලක්ෂ 50ක මුදලක්. එතකොට, ලක්ෂ 50ක් යොදවා ව්‍යාපාර කරන්න බැරි මිනිසුන්ද ලංකාවේ ඉන්නේ? ඒ අවශ්‍ය පිරිස ලංකාවේ ඉන්නවා. අද ඒ අය ඒක කරනවා. අද සෘජු රැකියා, වක්‍ර රැකියා ලබාදීමේ මේ යුතුකම වගකීම දේශීය ව්‍යාපාරිකයා හරියට ඉටු කරනවා. ඒ නිසා මේ සභාවේ නොහිටියත් සාගල රත්නායක විෂය භාර අමාත්‍යවරයාට විපක්ෂයක් හැටියට අපි බොහොම පැහැදිලිව මතක් කරනවා, විදේශීය සමාගම්වලට තිබෙන සියයට 40ක අයිතිය සහ අපට තිබෙන සියයට 60ක අයිතිය වෙනස් කරන්න දෙන්න එපා කියලා. අපි ගරු ඇමතිතුමාගෙන් විශේෂයෙන් ඒ ඉල්ලීම කරනවා. විශේෂයෙන්ම ඒ තුළින් වෙන්නේ අපේ රටේ සමාගම්වලට, අපේ රටේ ව්‍යාපාරිකයාට යන කල දශාව ඉතාම අසාධාරණ තත්ත්වයකට පරිවර්තනය වීමයි. එහෙම වුණොත්, යම් විදේශ සමාගමක් ඇවිල්ලා මේ කටයුතු කරලා ඔවුන්ගේ මුදල් ටික නැවත පිටරටට අරගෙන යන්න පුළුවන්. ඒ නිසා අපි ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, ඔබතුමා ඉන්න ප්‍රතිපත්තිය තුළම ඉදගෙන දේශීය ව්‍යාපාරිකයා රැකගන්න කටයුතු කරන්න කියලා. ඒ තුළින් ඒ සියලුදෙනාම රැක ගන්න, ආරක්ෂා කරන්න කියලා අපි ඉල්ලීමක් කරනවා.

හිටපු ඇමතිවරයා හැටියට මම දන්නවා, අපේ රටේ අනාගතය වෙනුවෙන් හදපු මාගම්පුර වරාය අද ඒක සමාගමකට විකුණලා තිබෙන බව. එදා රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමා මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී කිව්වා, හම්බන්තොට වළක් භාරවා කියලා. එතුමා කියපු ඒ කථා හැන්සාඩ් වාර්තාවේ ඇතුළත් වෙලා තිබෙනවා. හම්බන්තොට වළක් භාරලා වතුර පුරවලා, පිහිනුම් තටාකයක් හදනවා කියලා මේ රටේ වර්තමාන අග්‍රාමාත්‍යවරයා, එවකට විපක්ෂ නායකවරයා මේ සභාවේදී කිව්වා. අපි අගමැතිතුමාගෙන් අහනවා, එදා ඩොලර් මිලියන 840ක් පමණ වියදම් කරලා, ඒ හදපු වරාය එතුමා දැක්කේ වළක් භාරලා හදපු පිහිනුම් තටාකයක් - swimming pool - විධියටද කියලා. ඒ වාගේම, එතැන මාළු

බාන්න පුළුවන් කිව්වා. හැබැයි, එහෙම කියපු අගමැතිවරයා, හැරුවාය කියන ඒ වළ ඒ swimming pool එක බිලියන 1.2කට විකුණ ගන්නවා. එහෙම නම්, හම්බන්තොට වරාය වෙනුවෙන් පසුගිය ආණ්ඩුව ණය වුණාය කියන්න දැන් පුළුවන්කමක් තියෙනවාද? කොහොමද ණය වෙන්නේ? ඒක හදන්න ගිය ප්‍රමාණයකට වඩා වැඩි ගණනකට වරාය විකුණා තිබෙනවා.

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමාට තව විනාඩියක් පමණයි තිබෙන්නේ. You have one minute.

**ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා**

(மாண்புமிகு ரோஹித அபேகுணவர்தன)

(The Hon. Rohitha Abeygunawardana)

Thank you.

ගරු අගමැතිතුමනි, එම නිසා හම්බන්තොට වරාය හදන්න පසුගිය ආණ්ඩුව ගත් ණය ගෙවිය යුතු නැහැ කියන එක ඔබතුමාම මේ පාර්ලිමේන්තුවේ කරපු ප්‍රකාශ එක්ක සිහිපත් කරගන්න කියලා අපි කියනවා.

ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා අසනීප තත්ත්වයෙන් හිටියා වුණත්, ඔබතුමා මේ ගරු සභාවට ආපු එක ගැන සතුටු වෙනවා. ඔබතුමාට මම බොහොම පැහැදිලිව මතක් කළේ, නැව් ඒජන්තවරුන්ගේ ප්‍රශ්නයයි. මම ඒ ප්‍රශ්නය ඉදිරිපත් කළා. ඔබතුමා අපේ දේශීය ව්‍යාපාරිකයා රැකගන්න. මිලියන 50ක් වාගේ ගණනකින් ඒ දේ කරන්න ඉඩ දුන්නොත් විදේශිකයන් ඇවිල්ලා අපේ මේ සමාගම් ටික සම්පූර්ණයෙන් විනාශ කරයි. ඒ ගැන ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න.

ඒ වාගේම, මම ඔබතුමාගෙන් තවත් ඉල්ලීමක් කරනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී අපි පිළිතුරු අපේක්ෂාවෙන් ගරු අමාත්‍යවරුන්ගෙන් වාචික ප්‍රශ්න අසනවා. මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ඔබතුමාට කලින් හිටපු ඇමතිවරුන්ට මම ප්‍රශ්න ඉදිරිපත් කරපු අවස්ථාවලදී ඒවාට නිසි පිළිතුරු හම්බ වුණේ නැහැ. මම මේ කියන්නේ ඔබතුමා අමාත්‍ය ධුරය දරන කාලය ගැන නොවෙයි, ඔබතුමාට පෙර කාලය ගැනයි. ඒ අමාත්‍යවරු අවශ්‍ය පිළිතුරු දුන්නේ නැහැ. පිළිතුරක් ඉල්ලලා අවුරුදු එකහමාරක් විතර හිටියා. ඔබතුමා වගකීමක් ඇතිව වැඩ කරන ඇමතිවරයකු හැටියට මම ඔබතුමාගෙන් නැවතත් ඉල්ලනවා, ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් අසන ප්‍රශ්නයකට නියම පිළිතුරු ලබා දෙන්න කියලා. නිලධාරීන්ටත් කියන්න ඕනෑ, ඇමතිතුමාට නියම පිළිතුරු දෙන්න කියලා.

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමාට නියමිත කාලය දැන් අවසානයයි.

**ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා**

(மாண்புமிகு ரோஹித அபேகுணவர்தன)

(The Hon. Rohitha Abeygunawardana)

සේවකයන් බඳවා ගැනීම සම්බන්ධව, සේවකයන්ට පඩි නඩි දීම සම්බන්ධ නිසි පිළිතුරු දෙන්න. වරාය විෂයය භාර ඇමතිවරයා හැටියට මේ ගෙනයන වැඩ පිළිවෙළ ගැන මම ඔබතුමාට මේ වෙලාවේ සුබ ප්‍රාර්ථනා කරනවා. ඔබතුමාගේ අධීක්ෂණය යටතේ අවශ්‍ය කරන gantry cranes ටික ගෙනැල්ලා, නැගෙනහිර පර්යන්තයේ කටයුතුත් ආරම්භ කරන්න කියලා මම ඉතාම ගෞරවයෙන් ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. බොහොම ස්තූතියි.



**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

මිලිනට, ගරු හේෂා විතානගේ මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන්න. You have eleven minutes.

[අ.හා. 1.18]

**ගරු හේෂා විතානගේ මහතා**

(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)

(The Hon. Hesha Withanage)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අද ඉතා වැදගත් අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ විවාදයට ගැනෙන වෙලාවේදී අපේ හිටපු මහාමාර්ග, වරාය හා නාවික ව්‍යාපෘති ඇමතිතුමාගේ කථාවෙන් පස්සේ අදහස් දැක්වීමට අවස්ථාව ලැබීම ගැන සතුටු වෙනවා.

අපි විශ්වාස කරනවා, මේ රටේ ජනතාවට පසුගිය අවුරුදු දහයක, පහළොවක කාලය තුළ මේ රට ගිය දිශාව ගැන, මේ රටේ ආර්ථිකය ගමන් කළ දිශාව ගැන හොඳ අවබෝධයක් තිබෙනවා කියලා. අද යහ පාලන රජය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මේ රටේ අමාත්‍යාංශවල ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳව ජනතාව කල්පනා කරනවා, සන්සන්දනය කරනවා, කොහොමද මේ කටයුතු සිද්ධ වෙන්නේ කියලා. මේ රජයට අවුරුදු හතරක් ගෙව්වා තිබෙන මේ වෙලාවේ, වරාය හා නාවික කටයුතු පිළිබඳ ගරු අමාත්‍යවරයා විධියට ගරු සාගල රත්නායක මැතිතුමා මීට මාස කිහිපයකට පෙර රාජකාරි කටයුතු ආරම්භ කළා.

සාම්ප්‍රදායිකව අවුරුදු ගණනාවක් මේ ආයතනය -අමාත්‍යාංශය - කටයුතු කළේ කොහොමද කියන කාරණය රටේ ජනතාවට පැහැදිලි කරන්න ඕනෑ. හම්බන්තොට වරාය ගැන අපේ ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන හිටපු ඇමතිතුමා කථා කළා. වරායේ කටයුතු ආරම්භයේ ඉඳලාම විවිධ දේශපාලන මත ඉදිරිපත් වුණා, මෙය මේ රටේ ජනතාවට විශාල වැය බරක් වෙන ව්‍යාපෘතියක් කියලා. ඒකට හේතු තිබෙනවා. එම ව්‍යාපෘතිය හොඳ, වැදගත් ව්‍යාපෘතියක් කියලා අපි කියනවා. එය මේ රටට අවශ්‍ය ව්‍යාපෘතියක්. හැබැයි, ඒ හදුනා ව්‍යාපෘතියේ වටිනාකම ලැබෙන්න නම්, ඒ වෙනුවෙන් ආයෝජකයන් සූදානම් කරගෙන, ඒ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් වනකොට එය ඵලදායීව පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් වන ආකාරයේ ව්‍යාපෘතියක් බවට පත් වෙන්න ඕනෑ. එදා තිබුණු හදිසියට, වරාය නිර්මාණය කරන්න විශාල වශයෙන් වාණිජ ණය ගත් ආකාරය අපි දැක්කා. සියයට 6.4ක් වැනි විශාල පොලී ප්‍රතිශතයක් සහිත වාණිජ ණය අරගෙන තමයි මේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළේ. තමන්ගේ හැකියාව, ශක්තිය යොදවලා මේ කටයුත්ත කළාය කියා පුනපුනා කියන ඇමතිවරුන්ට මම කියන්න ඕනෑ, මේ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් ගත් ණය කන්ද රටට බරක් වනකොට ඒකට විකල්ප හොයන්න, ඒ සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගන්න කිසිවෙකු කටයුතු කළේ නැති බව. ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ මේ වරාය පාවිච්චි කරන්නේ කොහොමද කියන එක ගැන කිසිම ආයෝජකයෙක් පැහැදිලි කිරීමක් කරලා තිබුණේ නැහැ.

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා ගිහිල්ලා ඊයේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළා. වරායෙන් ප්‍රයෝජන ගන්න නම් මේ වාගේ ව්‍යාපෘති විශාල ප්‍රමාණයක් හදන්න ඕනෑ. ඒ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන කොටත් සමහරු හිතේ තිබෙන එක එක දේවල් දුකට කියන සිපද වාගේ පසුගිය දවස් ටිකේම ප්‍රකාශ කරනවා අපි දැක්කා. ඔවුන්ගේ මුහුණු දැක්කාම අපිට ඒ බව තේරෙනවා. "ඕමාන් රජය එන්නේ නැහැ" වැනි කොහේවත් නැති වල්පල් දොඩන්න පටන් ගත්තා. නමුත්, එහෙම කියපු කට්ටියගේ ප්‍රකාශ ආපස්සට හරවා ගන්න බැරිව අද කට්ටි වැහිලා, රෙදි ගැලවිලා තිබෙනවා. වරාය ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරනකොට ඒක තමන්ගේ පවුලේ ව්‍යාපෘතියක් හැටියට තමයි ක්‍රියාත්මක වුණේ.

කංචන විජේසේකර මන්ත්‍රීතුමාට, එක මිනිහෙකුට වරායේ රැකියාවක් දෙන්න පුළුවන් වුණාද? වරායේ ඇමතිවරයා විධියට කටයුතු කරපු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මැතිතුමා හොඳටම දන්නවා, පසුගිය කාලයේ රැකියා ටික ලබා දුන්නේ කොහොමද කියලා. ඒ විධියට තිබුණු යුගයක් තමයි අද වෙනස් වෙලා තිබෙන්නේ. රැකියා ලබා දීමේ දී රාජපක්ෂ නියෝගයන් එක්ක කටයුතු කරන්න වරාය ඇමතිවරයාට පසුගිය කාලයේ සිදු වුණු බව අපි දන්නවා. එහෙම හොඳ නැහැ. අපි කියනවා, ඒක සුදුසු නැහැ කියලා. එම ක්‍රමවේදයෙන් බැහැර වෙන්න ඕනෑ. තනි තිත් දු තීරණ අරගෙන මේ තිබෙන ව්‍යාපෘතිවල වටිනාකම කියද, ව්‍යාපෘතිවල ඉදිරි ගමන මොකක්ද කියලා තේරුම් අරගෙන අමාත්‍යාංශය ඉස්සරහට අරගෙන යන්න ඇමතිවරයාට හයිය තිබෙන්න ඕනෑ.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)

(The Hon. Kanchana Wijesekera)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි,-

**ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, point of Order එකක්ද?

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)

(The Hon. Kanchana Wijesekera)

මගේ නම සඳහන් කරමින් ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශයක් කළා. ගරු මන්ත්‍රීතුමා,-

**ගරු හේෂා විතානගේ මහතා**

(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)

(The Hon. Hesha Withanage)

මම කිව්වේ ඔබතුමාට job ලබා දෙන්න අවස්ථාව ලැබුණේ නැහැ කියලායි. නැත්නම් "නැහැ" කියන්න, ඔව් නම් "ඔව්" කියලා කියන්න.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)

(The Hon. Kanchana Wijesekera)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා වරායට ගල් ප්‍රවාහනය කරපු බව ඇත්ත. හම්බන්තොට වරාය හදන කොට ඇමිලිපිටියේ ඉඳලා ගල් ටික දැමීමේ, පස් ටික දැමීමේ ඔබතුමා කියන එක මේ රටේ ජනතාව දන්නවා.

**ගරු හේෂා විතානගේ මහතා**

(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)

(The Hon. Hesha Withanage)

අනේ! මන්ත්‍රීතුමා, අපි ඔය දෙකේ පන්තියේ වැඩ කළා නම් ඔබතුමන්ලා වාගේ තවම ගොට්ට අල්ලාගෙන ඉන්නවා. ඔය ඉන්න රෝහිත අබේගුණවර්ධන හිටපු ඇමතිතුමාගෙන් ඒ ගැන අහන්න. අපි ඒ ජාතියේ වැඩ කරන මිනිස්සු නොවෙයි. අපරාදේ ඔබතුමා ඔය ටික කියන්න මෙතැන ඉඳලා ගියේ. එහෙම කළේ මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ යුගයට ඉස්සෙල්ලා. ඔබතුමාගේ තාත්තා ගැන කියන්න මම කැමති නැහැ. තාත්තා හොඳ දේශපාලනඥයෙක් නිසා මට ඒ ගැන කියන්න බැහැ. ඒ නිසා නිකම් බොරුවට මඩ වළවල්වල පනින්න ලැස්ති වෙන්න එපා. අපිට එහෙම වෝදනා තිබෙනවා නම් මෙහෙම කථා කරන්නේ නැහැ. ඔබතුමන්ලාගේ කටවල් දැන් වැහිලා තිබෙන්නේ. පසුගිය දවස් ටිකේ කිව්වා, "ඕමාන රටින් එන්නේ නැහැ" කියලා. සිංහයෙක් වාගේ ඔබතුමා අගමැතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්න අහනවා මම

[ගරු හේෂා විතානගේ මහතා]

දැක්කා. දැන් බල වෙලා නේ ඉන්නේ. සිංහයෙක් වාගේ අගමැතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්න ඇහුවේ. ඊයේ දැක්කා නේ. මහා විකාරයෙන් කපා කළේ. ඒ නිසා ඒවා ගැන කපා කරන්න එන්න එපා. දැන් කපා කරන්න දෙයක් නැතිව ඉන්නවා. ගල්, වැලි දිපු මිනිසුන් කවුද කියලා හිටපු ඇමතිතුමාගෙන් අහන්න. එතුමා මේ අවස්ථාවේ දී ගරු සභාවේ ඉන්නවා. මේ රටේ ගස් කොළන් ටික කපලා කරපු දේවල් ගැන මම කියන්න යන්නේ නැහැ. ඉතිහාසය ගැන කියන්න ගත්තොත් ඔබතුමා ඔතැනින් නැහිටලා එළියට යනවා. ඒ නිසා මගෙන් ඒවා ගැන අහගන්න එපා.

මම මේ කියාගෙන ආවේ චෝදනා රාශියක් තිබෙනවාය කියන එක ගැනයි, ගරු ඇමතිතුමනි. සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාත් එක්ක අපි මේ ගැන කපා කරලා තිබෙනවා. පසුගිය කාල සීමාව තුළ මේ රටේ විනයක් ඇතිව අමාත්‍යාංශයක් කරන්න පුළුවන් හයියක් අමාත්‍යවරුන්ට තිබුණේ නැහැ කියන කාරණයයි මම මේ කියන්නේ. අපේ ප්‍රදේශයේ -හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ- එක්තරා පළාත් සභා මන්ත්‍රීවරයෙකුට සෘජු චෝදනාවක් එල්ල වෙලා තිබෙනවා, වරායේ රැකියා ලබා දෙනවා කියලා අභිසක මිනිසුන්ගේ සල්ලි එකතු කළාය කියලා. මම මේ සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ දී ප්‍රශ්නයකුත් ඇහුවා. නමුත් නිවැරදි උත්තරයක් මට ලැබුණේ නැහැ. මේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ වගකීම ගන්න කොට, මේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ අභිමානය ගන්න කොට, මේ රටට සිදු වෙච්ච විනාශය පිළිබඳ වගකීමත් ගන්න කියලා අපි කියනවා. ඒ වගකීම ගන්නේ නැතිව, ඒ වගකීම එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ගොඩට තබා "මේක හදුවේ අපි, මේ ව්‍යාපෘතිය අපේ තමයි" කියලා උදම් අනන්ත උත්සාහ කළාම, මේ රට යන්නේ කොහේද? අපි විශ්වාස කරනවා, ගරු ඇමතිතුමාට ශක්තියක්, හයියක් වෙන්ත හොඳ සභාපතිවරයෙක් මේ අමාත්‍යාංශයට ඇවිල්ලා තිබෙනවා කියලා. ඒ සභාපතිවරයාට වරාය අමාත්‍යාංශය ගෙන යා යුතු දිශාව පිළිබඳව අවබෝධයක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. අන්න ඒ නිසා අපට එතුමා පිළිබඳව විශ්වාසයක් තිබෙනවා. අපේ හිටපු ඇමතිතුමා එහෙම දන්නවා, ඔය සිටින මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන්, ඇමතිවරුන්ගෙන් මහ ලොකු විමසීම් ආවා, "මොනවාද, අපට කරගන්න පුළුවන්?" කියලා. එහෙම තිබිච්ච අමාත්‍යාංශයක් අද වෙනත් පැත්තකට, වෙනත් දිශානතියකට හරවා මේ රටේ ආර්ථිකය ශක්තිමත් කරන මර්මස්ථානය වියට හසුරුවන්න පුළුවන් වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා.

අපි දන්නවා, මේ රටේ දුෂිතම රාජ්‍ය ආයතනවලින් එකක් තමයි විශේෂයෙන්ම Sri Lanka Customs එක. Sri Lanka Customs එකේ එම හැසිරීමට ලොකු බලපෑමක් වෙනවා, වරාය අධිකාරිය ගන්නා ක්‍රියාමාර්ග. ඒ නිසා, මේ රටේ අභිසක මිනිසාගෙන් බදු එකතු කරනවාට එහා ගිහිල්ලා, මේ රටේ බදු හොරු විශාල ප්‍රමාණයක් ගැවසෙන තැනක් වන එතැනට මුලින්ම වැට බැඳලා, ඒකට හොඳ වැඩසටහනක් හදලා ඒ තුළින් මේ රටේ ජනතාවගේ බදු බර අඩු කරලා, ආදායම වැඩි කරගන්න පුළුවන් වටපිටාවක් හදාගත යුතුයි කියලා අපි භීතනවා. ඒ සඳහා අවශ්‍ය සැලසුම් ඔබතුමා ළඟ තිබෙනවා කියලා අපි දන්නවා. ඒ නිසා, පසුගිය අවුරුදු ගණනාව තුළ එක තැන පල්වෙච්ච යුගයෙන් ඔබට ගිහිල්ලා, නවමු වියට; නිර්මාණශීලී වියට මේ අමාත්‍යාංශය ඉදිරියට ගෙන යන්න පුළුවන් වියට වටපිටාවක් සුදානම් කරයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

මේ අමාත්‍යාංශය ගැන වැඩිදුරටත් කපා කරනවා නම්, සාමාන්‍යයෙන් වරාය අධිකාරිය කියන ආයතනයේ රැකියාවකට යන කෙනෙකුට, රාජ්‍ය සේවයේ සාමාන්‍ය නිලධාරියෙකුට වඩා වැඩි වැටුපක් ගන්න පුළුවන් බව මම විශේෂයෙන්ම කියන්න කැමැතියි. ඒ නිසා මෙහි රැකියාවලට යන්න තරුණ-තරුණියන්ගේ

තිබෙන උනන්දුව වැඩියි. ගරු ඇමතිතුමනි, අපි ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. මෙව්වර කාලයක් දේශපාලනඥයන්ගේ හෙවෙයින් විධියට, දේශපාලනඥයන්ගේම කණ්ඩායම් බුරුතු පිටින් මේ වරාය අධිකාරියේ රැකියා ලබා ගන්නා. මේ ආයතනයේ රැකියා ලබා දීමේ දී ඒ සඳහා විනිවිදභාවයකින් යුත් වැඩ පිළිවෙළක් හදන්න. වරාය අධිකාරියේ රැකියා ලබා දීමේදී විනිවිදභාවයකින් යුත් වැඩ පිළිවෙළක් හදීම තුළින් මේ රටේ සිටින දක්ෂයන්ට, මේ රටේ සිටින මේ ආයතනයට සුදුසු වෘත්තියකන්ට මේ තුළට එන්න පුළුවන් අවස්ථාවක් නිර්මාණය වෙයි. අපි දන්නවා, දේශපාලන පත්වීම් ලබා දීලා මේ ආයතනය පිරවීමේ අවශ්‍යතාවක් සභාපතිතුමාට නැති බව. අනවශ්‍ය වියට සේවකයන් ගෙනැල්ලා ලාභ ලබන මේ අධිකාරිය පාඩු ලබන තැනක් බවට පත් කරන්න අවශ්‍ය නැහැ. ඒ නිසා deal ගෙනෙන්නේ නැතුව, මේ ආයතනය හරි තැනකට ගෙනයන්න පුළුවන් කාලයක් උදා වෙලා තිබෙනවා කියලා අපි දන්නවා. මෙම අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීවරයෙක් වියට ඉන්නා නිසා මම ඒ ගැන ඉතාම සතුටු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මේ වේලාවේදී විශේෂයෙන්ම සඳහන් කළ යුතු තව කාරණයක් තිබෙනවා. මේ රටේ ආර්ථිකය ශක්තිමත් කරන්න නම්, මේ ආර්ථිකය ශක්තිමත් කරන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයන් අපි හඳුනා ගන්න ඕනෑ. අපි දන්නවා අද මේ අමාත්‍යාංශය කොළඹ වරායෙන්ම යැපෙන්නේ නැතිව ආර්ථිකයට හයියක් දෙන්න පුළුවන් ත්‍රිකුණාමල වරාය පිළිබඳව, හම්බන්තොට වරාය පිළිබඳව ඉදිරි කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙන්න ඕනෑ කොහොමද කියන අවබෝධය ලබා ගෙන තිබෙන බව. ඒ වාගේම යාපනය දිස්ත්‍රික්කයේ තිබෙන වරාය වැඩිදියුණු කරලා, මේ රටේ ආර්ථිකයට හයියක් වන වියට ගමන් කරන්න පුළුවන් වියට හඳුනා ගෙන තිබෙනවා. අපි භීතනවා ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ මේ සියලු දේවල්වලට අවශ්‍ය පියවර ගන්න පුළුවන් කියලා. ඒ නිසා මේ ඇති කර තිබෙන ව්‍යාපෘතිවල විනාශකර ගණනය කිරීමේ දී, -

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு பிரதீத தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු හේෂා විතානගේ මහතා

(மாண்புமிகு ஹேசா விதானகே)  
(The Hon. Heshu Withanage)

රටේ ජනතාව බලාපොරොත්තු වෙච්ච වෙනස, මේ යහ පාලන රජය තුළින් දැකිය යුතු වෙනස අද රටේ ජනතාවට මේ අමාත්‍යාංශය හරහා දකින්න පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා කියලා මම විශ්වාස කරනවා. අද මේ විවාදයේ දී කිසි කෙනෙකුට ඇහිල්ල දිගු කරලා කියන්න බැහැ, "මේ ඇමතිවරයා මෙහෙම කළා, මේ ඇමතිවරයාගේ ධුර කාලය තුළ මෙහෙම වුණා, මේ සභාපතිවරයාගේ ක්‍රියාකාරකම් හින්දා මෙවැනි තත්ත්වයකට වරාය අධිකාරිය පත් වුණා" කියන කාරණාව. එහෙම වචනයක් කියන්න බැරි වෙන වියට වෙනසක් මේ අමාත්‍යාංශය තුළ ඇති කරන්න පුළුවන් වීම පිළිබඳව ගරු සාගල රත්නායක අමාත්‍යවරයාට අපේ ගෞරවය හා ස්තූතිය පිරිනමනවා. අනෙක් අමාත්‍යාංශවලට සාපේක්ෂව කිසි චෝදනාවක් නැතුව අද මේ රටේ වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ කාරය භාරය කරගෙන යනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මම වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීවරයා වියට සිටියත්, අපේ භීතවත් ඇමතිවරුන් දෙපොළක් වන ගරු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත්, ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාත් කටයුතු

කරන ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳවත් වචනයක් කථා කරන්න මට අවස්ථාව දෙන්න. අපි දන්නවා ප්‍රවාහන හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පසුගිය කාලයේ එකට බැඳිලා තිබුණේ කොහොමද කියලා. අපි දන්නවා, අර්ජුන රණතුංග ඇමතිවරයාත් හැම වෙලාවේම මේ රටේ දූෂණයට විරුද්ධව නැතිවලා කථා කරන අමාත්‍යවරයෙක් බව. එතුමා හැම තැනකදීම දේශපාලනයෙන් ඔබ්බට ගිහිල්ලා හරි තැන ඉදගෙන කථා කරන අමාත්‍යවරයෙක්. මම මුලින් කථා කරපු වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශය තුළ මහ විශාල දූෂණ ගුහාවක් හැදිලා තිබුණා.

පසුගිය කාලයේ තමන්ගේ සිතැති පරිදි මේ අමාත්‍යාංශය මෙහෙය වූ ආකාරය අපි දැක්කා. අද එහි වෙනසක් අපට දකින්න පුළුවන්. අද මේ අමාත්‍යාංශය නැවුම් මාවතකට ගෙන යන්න පුළුවන් විධියේ හොඳ සම්බන්ධතාවක් මේ අමාත්‍යවරු දෙදෙනා අතර තිබෙනවා. හොඳ සහයෝගයකින් කටයුතු කරමින්, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය දියුණු කරන්න කටයුතු කිරීම පිළිබඳවත් ගරු අර්ජුන රණතුංග අමාත්‍යතුමාටත්, ගරු අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමාටත්, අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමාටත් මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා.

අද කාරක සභා අවස්ථාවේ විවාදයට ගැනෙන මේ රටේ ආර්ථිකයට දැවැන්ත ශක්තියක් දෙන අමාත්‍යාංශ දෙක භාරව කටයුතු කරන ගරු අමාත්‍යතුමන්ලාට, මේ රටේ ජනතාව බලාපොරොත්තු වන දිශානතියට එම අමාත්‍යාංශ ගෙන යන්න අවශ්‍ය ශක්තිය හා ධෛර්ය ලැබේවායි පතමින්, මගේ කථාව අවසන් කරනවා. ස්තූතියි.

[අ.හා. 1.30]

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)  
(The Hon. Kanaka Herath)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය, වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය කියන ඉතාම වැදගත් අමාත්‍යාංශ දෙකේ වැය ශීර්ෂ පිළිබඳවයි අද අප සාකච්ඡා කරන්නේ. එම විවාදයට සම්බන්ධ වෙන්න අවස්ථාවක් ලැබීම පිළිබඳව මම සතුටු වෙනවා.

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මේ රටට පමණක් නොවෙයි, විශේෂයෙන්ම ලෝක ආර්ථිකයටත් ඉතා වැදගත් වන අමාත්‍යාංශයක්. මෙම අමාත්‍යාංශයේ එදිනෙදා වැඩකටයුතු කෙරුණත්, අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ තිබෙන ආයතන අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවක් නොමැතිවීම නිසා ගැටලු රාශියකට මුහුණ දී තිබෙනවා. ඒ ගැටලු පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන්න තමයි මා බලාපොරොත්තු වෙන්නේ. ඊට ප්‍රථම, මම රැකියාව කළ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳවත් වචන කීපයක් කථා කරන්න මම බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළේ හැම වෙලාවේම සංවර්ධනයක් සිදු වෙනවා. එම නිසා ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළේ යම් යම් ප්‍රශ්න මතු වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම මගීන්ට යම් යම් අවහිරතා ඇති වී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව සොයා බලා, ඒවා වැළැක්වීමට පියවර ගන්නය කියා මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඊළඟට, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සහ ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම වෙත වෙනම තිබීම නිසාත් ගැටලු කීපයක් මතු වෙලා තිබේවා. ඔබතුමා ඒ ගැන ප්‍රායෝගිකව දන්නවා ඇති. ගුවන් තොටුපොළේදීත් ඒක ඒ ආකාරයෙන්ම සිදු වනවා.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මෙම අමාත්‍යාංශය ගැන කථා කරද්දී අපට ඉල්ලන්න තිබෙන්නේ එක දෙයයි. අපේ රටේ තිබෙන සම්පත් ටික රැක ගන්න. ඒ කාර්යය ඉටු කරන්න පුළුවන් අමාත්‍යවරයෙක්

හැටියට, අපි ඔබතුමා දකිනවා. මොකද, ඔබතුමා වරාය භාර අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ කාලයේ වරාය විකුණන්න කටයුතු සිදු වෙද්දී, ඔබතුමා ඊට එරෙහිව කටයුතු කළ ආකාරය අපි දැක්කා. ඒ වාගේ ගරු ඇමතිතුමනි, මන්තල ගුවන් තොටුපොළ විකුණන්න, නැත්නම් එය පෞද්ගලිකරණය කිරීම සඳහා කටයුතු කරන එක නවත්වන්න පුළුවන් නම්, ඔබතුමා ශ්‍රේෂ්ඨ අමාත්‍යවරයෙක් බවට පත් වෙයි. ඇත්තටම මන්තල ගුවන් තොටුපොළට ආයෝජන වෙනම ගෙනෙන්න අවශ්‍යතාවක් නැහැ. අපේ රටේ තිබෙන සම්පත්වලින් -විශේෂයෙන් ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම මගින්ම- එහි වැඩ කටයුතු රාශියක් ආරම්භ කරන්න පුළුවන්. අපිට, නඩත්තු -MRO- සේවාවක් ආරම්භ කරන්න පුළුවන්. ඒකට වෙනම ආයෝජනයක් අවශ්‍ය නැහැ. යුරෝපා සංගමයේ EASA Part - 145 කියන licence එක ලැබිලා තිබෙන ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගමට ඒ නඩත්තු සේවාව මන්තල ගුවන් තොටුපොළේ ඉතාම පහසුවෙන් ආරම්භ කරන්න පුළුවන්. ඒ වාගේ කාරණා රාශියක් තිබෙනවා. මම ඒවා පිළිබඳව දීර්ඝව කථා කරන්නේ නැහැ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මන්තල ගුවන් තොටුපොළ විකුණන්න හදන එකට එක හේතුවක් තමයි, එය ලාභ ලැබුවේ නැහැය කියන කාරණය. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ලෝකයේ අලුතෙන් හදපු ගුවන් තොටුපොළවල වසරක් ඇතුළතදී මගීන් හුවමාරු වූ සංඛ්‍යාව දැක්වෙන ප්‍රස්තාරයක් මා ළඟ තිබෙනවා. මම එය සභාගත\* කරනවා.

එම ප්‍රස්තාරයට අනුව, පසුගිය කාලය තුළ පළමු අවුරුද්ද ඇතුළතදී මගීන් වැඩිම ප්‍රමාණයක් ගමන් කළ ගුවන් තොටුපොළවල් අතරින් මන්තල ගුවන්තොටුපළ දෙවන ස්ථානයේ ඉන්නවා. ඒ අනුව, වසරක් ඇතුළතදී මගීන් 39,272ක් ගමන් කර තිබෙනවා. ඊට වඩා මගීන් ප්‍රමාණයක් ගමන් කර තිබෙන්නේ, Heathrow Airport එකෙනයි. ඒ, එය ආරම්භ කළ වර්ෂයේයි. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් තොටුපොළක් ආරම්භ කරලා, ඒක ඒ රටේ එකම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ බවට පත් වුණොත්, එය ඊළඟ දවසේ ඉඳලා සාර්ථක වෙනවා. නමුත්, මෙය දෙවැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වශයෙන් ආරම්භ කළ නිසා, එක අවුරුද්දකින්, අවුරුදු දෙකකින් හෝ තුනකින් සාර්ථක වෙන්නේ නැහැ. ඒ සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙන්න ඕනෑ. මේ රජය බලයට පැමිණි දවසේ ඉඳලා වී ටික ගෙනැත්, ගබඩා කරලා මන්තල ගුවන් තොටුපොළ විකුණන තත්ත්වයටම තමයි ගෙන ගියේ. ඒ නිසා තමයි, මේ තත්ත්වයට එම ගුවන් තොටුපොළ පත් වෙලා තිබෙන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ පිළිබඳව සොයා බලා අවශ්‍ය පියවර ගන්න. මේක අපේ රටේ සම්පතක්. අපට නොවෙයි, අනාගත දරුවන්ට තිබෙන මේ සම්පත නැති වෙන තැනට කටයුතු කරන්න එපාය කියා මේ අවස්ථාවේදී මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ගැන කථා කරද්දී මෙන්න මේ කාරණයක් කිව යුතුයි. එක එක කාලයට ආණ්ඩුව තුළ අමාත්‍යවරු වෙනස් වෙනවා. ඊළඟට ආණ්ඩුව වෙනස් වෙනවා. එතකොට එක එක කාලවලදී නොයෙකුත් ප්‍රතිපත්ති තමයි ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ. ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් ස්ථිර ප්‍රතිපත්තියක් නැහැ. 1972දීත්, 2009දීත් කැබිනට් මණ්ඩලයට ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. නමුත් ඒ ප්‍රතිපත්ති පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරලා නිසියාකාරව ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. සැබැවින්ම අපේ රටට,

\* ප්‍රස්තකාලයේ තබා ඇත.

\* நானிவைப்பதில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

\* Placed in the Library.

[ගරු කතක හේරත් මහතා]

රටේ අනාගතයට ගැළපෙන ආකාරයේ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් ගොඩනැගිය යුතුයි කියා පසුගිය කාලයේදී ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේදී අපි කථා කළා. අපි ඒ මතයේ ඉඳගෙන ඒ පැමිණි නිලධාරීන් සියලුදෙනාම ඒ සඳහා සම්බන්ධ කර ගත්තා. ඒ සඳහා රාජ්‍ය අංශ වාගේම, පෞද්ගලික අංශයේ වෘත්තීයවේදීන් ඇතුළත් සියලුම අංශ -වෘත්තීය සමිති, කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ නියැලෙන අය, ව්‍යාපාරිකයන් යනාදී සියලුදෙනාම- සම්බන්ධ කරගෙන කටයුතු කරන්නාය කියා අපි ඉල්ලා සිටියා. ඒ ඉල්ලීම සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරලා, කෙටුම්පතක් හඳුලා තිබෙන අවස්ථාවක තමයි ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා අද නැති වෙලා තිබෙන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මේ ක්ෂේත්‍රයේ මා දකින තවත් ගැටලු කිහිපයක් පිළිබඳව ඊළඟට මා කථා කරන්න කැමැතියි. අද ප්‍රවාහන පද්ධතියේ ප්‍රධානම අභියෝගය තමයි, නිරූපදිනනාව; එහෙමත් නැත්නම්, safety කියන එක. අද ලෝකයේ වෙනත් රටවලට වඩා අපේ රටේ මාර්ග අනතුරු වැඩි වී තිබෙනවා. මාර්ග අනතුරුවලින් දවසකට හත් අටදෙනෙක් මිය යනවා. නැත්නම්, නොයෙකුත් විධියේ අනතුරුවලට ලක් වෙනවා. අපි මේ ගැන හොයා බලන්න ඕනෑ. රියදුරන්ට අවශ්‍ය නිසි පුහුණුව ලබා දීම, නිත්‍යානුකූලව කටයුතු කිරීම හා ඔවුන්ගේ විනය යනාදී කරුණු පිළිබඳව අපට නැවත නැවත සලකා බලන්න සිදු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ඊළඟ කාරණය තමයි, පරිසර දූෂණය. පසුගිය දිනවල අපි මාධ්‍ය තුළින් දැක්කා, පොලිසිය ශබ්ද දූෂණය සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන ආකාරය. ශබ්ද දූෂණය, වායු දූෂණය යනාදී සියල්ලක් ගැනම අපි සොයා බලන්න ඕනෑ. ලෝකයේ ප්‍රවාහන කටයුතු දියුණු වෙද්දී, ඒ ප්‍රවාහනය භාවිත කරන අයටත් අප යම් යම් පහසුකම් සලසන්න ඕනෑ. සාමාන්‍ය මගීන් සඳහා පමණක් නොවෙයි, ආබාධිතයන් සහ වැඩිහිටියන් වෙනුවෙනුත් ඒ පහසුකම් ලබා දීමේ වැඩ පිළිවෙළක් අප ක්‍රියාත්මක කරන්න ඕනෑ. අනාගතයේදී සංවර්ධනය වන සෑම අංශයක් වෙනුවෙන්ම එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කිරීම වැදගත් වෙනවා.

ඊළඟට තිබෙන ලොකුම ගැටලුව තමයි, ප්‍රවාහන පද්ධතියේ සම්බන්ධතාවක් නැතිකම. Integrated transport system එකක් නැහැ, ගරු ඇමතිතුමනි. එක එකකෙනා එක එක ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිත කරනවා. ගුවනින් ඇවිල්ලා තමන්ගේ පෞද්ගලික වාහනයෙන් යනවා මිසක්, පහසුකම් සහිත, හරියාකාර බස් සේවාවක් නැහැ. අපේ ගුවන් තොටුපොළ දක්වාම දුම්රිය මාර්ගය තිබෙනවා. නමුත් මගීන් සහ විදේශිකයන් ප්‍රවාහනය කරන්න ඒකෙන් නිසි ප්‍රයෝජනයක් ගන්නේ නැහැ. සමහර අය වැඩ ඇරිලා දුම්රියෙන් ගෙදර යනවා. එහෙම ගිහින් තමන්ගේ නගරයෙන් බැස්සාට පසුව ඔවුන්ට එතැන සිට යාමට බස් සේවාවක් නැහැ.

විශේෂයෙන්ම බස් සේවාව දිහා බැලුවාම, පෞද්ගලික සහ රජයේ බස් -CTB- ඒකාබද්ධ කාලසටහනක් අනුව ධාවනය කරන්න කටයුතු කර තිබෙන බවක් පෙනෙනවා. නමුත්, එය සාර්ථක වෙලා නැහැ. ඇත්තටම ඒකාබද්ධ කාලසටහනක් අනුව බස් ධාවනය ක්‍රියාත්මක කළා නම් හොඳයි. එම ප්‍රවාහන පහසුකම් සෑම ප්‍රදේශයකටම හැම අවස්ථාවකදීම ලබා දීමට කටයුතු කළ යුතු වනවා. ඒ කටයුත්ත එක පාරටම කරන්න බැහැ. නමුත්, මේ අංශ දියුණු වෙනකොට ඒ සඳහා හැකියාව තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, අපට නිසියාකාර, විශ්වසනීය සේවාවක් පොදු ප්‍රවාහන සේවයෙන් සපයන්නේ නැහැ; ගුණාත්මක සේවාවක් ලබා දෙන්නේ නැහැ. අපි නිරූපදිනනාව

ගැන කථා කළා. සමහර අවස්ථාවලදී පහසුකම් තිබෙන බස් රථවල ගියොත්, ඒ පුද්ගලයාට දරා ගන්න බැරි විධියට ගාස්තුවක් ගෙවන්න වෙනවා. මේ සමහර අය ආචාරශීලීව කථා කරන්නේ නැහැ. කලට වෙලාවට ප්‍රවාහන සම්බන්ධතාවක් දෙන්නේ නැහැ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, තදබදයෙන් තොරව, පහසුකම් සහිත ගුණාත්මක ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දෙනවා නම්, බොහෝදෙනෙක් එම ප්‍රවාහන සේවයට සම්බන්ධ වෙයි.

ප්‍රවාහන සේවාව කිව්වාම, බස් හා දුම්රිය ඇතුළු පෞද්ගලික සේවාවන් ගැන පමණයි අපි කථා කරන්නේ. නමුත්, කොළඹ නගරය තුළ වාගේම ගම්පහ, මීගමුව පැතිවල මෝටර් නොවන ප්‍රවාහනය - non-motorized transportation තිබෙනවා. විශේෂයෙන් පසු ගිය ආණ්ඩුව කාලයේදී ඇළ මාර්ග හරහා ප්‍රවාහන පද්ධතියක් භාවිත කිරීමට සැලසුම් ක්‍රියාත්මක වුණා. මම දන්නේ නැහැ, ඒක නැවතුණේ ඇයි කියා. ඒ ආකාරයට ඇළ මාර්ග හරහා ප්‍රවාහන පද්ධතියක් භාවිත කරන්න පුළුවන් නම් ඒක ඉතාම වැදගත් වෙනවා, විශේෂයෙන් කොළඹ තිබෙන තදබදය අඩු කරගන්න.

වෙනත් රටවලට ගියාම තිබෙනවා වාගේ අඩුම තරමින් තදාසන්න ප්‍රදේශවල, තදබදය තිබෙන ප්‍රදේශවල වාගේම නාගරික ප්‍රදේශවල ගමන් කරන්න, වැඩ කටයුතු කරගන්න බයිසිකල් සේවාවක් ලබා දෙන්න පුළුවන් නම් වැදගත් වෙනවා. මේවා ලොකු ආයෝජන නොවෙයි. කරන්න පුළුවන් දේවල්. ඒක ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් නම් ඉතාම වැදගත්.

අද ඩිජිටල්කරණය ගැන කථා කරනවා. නමුත්, පෞද්ගලික ප්‍රවාහනයට සහ රජයේ ප්‍රවාහන සේවාවන්ට තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිත වීම ඉතාම අඩුයි. නුවර ඉඳලා දුම්රියේ කොළඹට එන කෙනාට Internet එකෙන් book කර ටිකට් එක ගන්න පුළුවන් නම් ඒක වැදගත් වෙනවා. එතැන ඉඳලා අනෙක් තැන්වලට යනකොටත් පරිගණකයෙන් -කොම්පියුටර් එකෙන්- book කරන්න පුළුවන් නම් ඒක වැදගත් වෙනවා. ප්‍රතිපත්තියක් හඳුනාකොට මේ සියල්ල පිළිබඳවම හොයා බලන්න ඕනෑ. මේක එක වතාවටම මුළු රටේම ක්‍රියාත්මක කරන්න බැරි වුණත්, මේක pilot project එකක් හැටියට ක්‍රියාත්මක කරන්න හැකි වන්නේ කොහොමද කියන එක හොයා බලන්න ඕනෑ.

අපි නොදකින කාරණාවක් තමයි දරුවන්ට සහ කාන්තාවන්ට ප්‍රවාහන සේවාවේදී සිදු වෙන භීෂකයන්. ඒ පිළිබඳවත් හොයා බලන්න ඕනෑ. ඒ පිළිබඳව වැඩ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම වැදගත්. මම දැක්කා එදා කාන්තා දිනයේදී පමණක් කාන්තාවන්ට වෙනම කෝච්චි පෙට්ටියක් වෙන් කර තිබුණ බව. නමුත්, ඒක එතැනින් නැවතිලා බැහැ. මොකද, ඊළඟ දවසේ ඉඳලා නැවතත් නොයෙකුත් ගැටලුවලට මුහුණ දෙනවා.

අද බොහෝ දෙනෙකු පොදු ප්‍රවාහනය භාවිත කරන්නේ නැහැ. ඒකට එක හේතුවක් තමයි අද මධ්‍යම පන්තිය වැඩි වෙලා තිබීම. එතකොට ඒ මධ්‍යම පන්තිය බලාපොරොත්තු වෙනවා, තමන්ගේම කියා වාහනයක් ගන්න; තමන්ගේම කියා වාහනයක වැඩට යන්න, ගෙදර යන්න. ඉතින් මේ තුළින් කොළඹ සහ අනෙක් නාගරික ප්‍රදේශවල වාහන තදබදය වැඩි වෙනවා. ඒ නිසා අපි පොදු ප්‍රවාහන සේවයට මීට වඩා පහසුකම් ලබා දී ගුණාත්මකභාවයෙන්, කලට වෙලාවට කාර්යක්ෂමවත් -

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක් තිබෙනවා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**

(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)

(The Hon. Kanaka Herath)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මට ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමාගේ වේලාවන් තිබෙනවා.

මේ සියල්ල දෙස බැලුවාම, බස් ප්‍රවාහනය වාගේම දුම්රිය ප්‍රවාහනයත් ඉතාම වැදගත් කියායි මම හිතන්නේ. මෑත කාලයේදී දුම්රිය සේවාව නඩත්තු කිරීම සඳහා අලුත් දුම්රිය එන්ජින් අරගෙන, දුම්රිය මැදිරි අරගෙන කටයුතු කර තිබෙනවා. නමුත්, තුනතුන තාක්ෂණික දියුණුවත් සමඟ අපි එය දියුණු කර නැහැ කියායි මට හිතන්නේ. විශේෂයෙන් මේක මගී ප්‍රවාහනයට පමණක් නොව භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයටත් ඉතා වැදගත්. එමගින් කාලයත් ඉතිරි වෙනවා. උදාහරණයක් වියයට කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ අපේ රඹුක්කන ප්‍රදේශයේ සිට කොළඹට එන්න අපි වාහනයක් පාවිච්චි කරනවා නම් පැය දෙකහමාරකට, තුනකට වැඩි වේලාවක් ගත වෙනවා. නමුත්, දුම්රියෙන් එනවා නම් පැය දෙකහමාරෙන් එන්න පුළුවන්.

දුම්රිය ප්‍රවාහනය ඉතාමත් වැදගත්. අනතුරු පැත්ත බැලුවාම, අනතුරුත් අඩුයි. විශේෂයෙන්ම මාර්ග වෙත වෙනම ඉදිකිරීමේ, නඩත්තු කිරීමේ අවශ්‍යතාව තිබෙනවා. නමුත්, මාර්ග ඉදිකිරීම, highways සෑදීම වැනි සියල්ලකට වාගේ ලොකු මුදලක් ආයෝජනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවක් නැහැ. විශේෂයෙන්ම දුම්රිය සේවාව දියුණු කරන්න කටයුතු කිරීම, ඒ වාගේම දුම්රිය සේවාවට වැඩි පහසුකම් ලබා දීමට කටයුතු කිරීම තුළින් වැඩි මගීන් සංඛ්‍යාවක් එය ප්‍රයෝජනයට ගනීවි කියා මම හිතනවා.

ඉන්ධන පාවිච්චිය කොහොමද කෙරෙන්නේ කියා මම සාමාන්‍යයෙන් ගණන් හඳුලා බැලුවා. ඉන්ධන භාවිතයේදී, අඩුම තරමින් මගීන් හතරදෙනෙක් යන වාහනයකට එක මගියෙකුට කිලෝමීටරයක් යන්න රුපියල් 2.50ක් ව්‍යය වෙනවා. බස් රථයකට එක මගියෙක් වෙනුවෙන් සත් 50ක් ව්‍යය වෙනවා. නමුත්, දුම්රියකට වැය වන්නේ සත් 10ක් පමණයි. මෙය ගණනය කරද්දී අපි වාහනයේ ක්ෂයවීම, නඩත්තු කිරීම වාගේම අලුත්වැඩියා කටයුතු වැනි වියදම් කිසිවක් ගණනය කළේ නැහැ.

දුම්රිය ප්‍රවාහනය මගින් එක පැත්තකින් අපේ ආර්ථිකයට පහසුවක් ලබා දෙනවා. අනෙක් පැත්තෙන් බැලුවාම, මේ සේවාව දියුණු කරන්නට ලොකු ආයෝජන අවශ්‍යතාවක් නැහැ. ලොකු ආයෝජන කරන්නේ නැතිව මෙම සේවාවේ පහසුකම් වැඩි කර, වැඩි දුම්රිය ප්‍රමාණයක් ගමන් කරන්න අවස්ථාව ලබා දෙන්නට ඕනෑ. ඒවා වෙනුවෙන් යම් ආයෝජනයක් කරන්න සිදු වෙයි. නමුත්, එසේ කිරීම ඉතාමත්ම වැදගත්.

LRT එක ගැන කථා කරනවා. ඒ වෙනුවෙන් ඩොලර් බිලියන 1.8ක ණය මුදලක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, රුපියල් බිලියන 324ක් පමණ. මේකේ එක කිලෝමීටරයකට රුපියල් මිලියන 18,900ක් වියදම් වෙනවා. එහෙම නැත්නම්, ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 105ක් පමණ. දැන් ඒ ණය අරගෙනත් ඉවරයි. එක පැත්තකින්, මේ ණය ගැනීම නිසා සමස්ත රටේ ණයට තව කොපමණ ප්‍රමාණයක් එකතු වෙනවාද කියා බැලිය යුතුයි. විශාල ප්‍රමාණයක් එකතු වෙනවා නම්; ප්‍රතිශතය සියයට 10කින්, 15කින් ඉහළට යනවා නම්, ඒ ණය ගැනීම තුළ වැදගත්කමක් තිබෙනවාද? මේ ව්‍යාපෘතිය කොළඹ නගරයේ ඉඳලා බත්තරමුල්ල දක්වා පමණයි ක්‍රියාත්මක වන්නේ. මෙය සමස්ත රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතියට ලොකු පහසුවක් ලබා දෙන්නේ නැහැ. මේවැනි ආකාරයේ ලොකු ආයෝජනයක් කර අවසන් වුණාට පසුව මගියාට කොපමණ මිලක් ගෙවන්න වෙයිද කියන්න බැහැ. මේකේ ටිකට එකක් ගන්න ගියාම දරාගන්න බැරි මිලක් වෙන්න

පුළුවන්. එහෙම නැත්නම්, හැමදෙනාටම එය භාවිත කරන්න පුළුවන් ආකාරයට රජය කටයුතු කරනවා නම්, ඒ වෙනුවෙන් සහනයක් ලබා දීම කළ යුතු වනවා. රුපියල් 1,000ක් දිලා ගන්නා ටිකට එකට රුපියල් 500ක් වත් රජයෙන් වැය කරන්න වෙයි. ඒක නිසා ඇත්තටම මෙය මේ අවස්ථාවේදී අපේ රටට ගැළපෙනම දේද කියන එක අපි සලකා බැලිය යුතුයි.

මේ ආණ්ඩුව 2015 බලයට පත් වුණාට පසුව මේ ආකාරයෙන්ම දෙමටගොඩ ඉඳලා බත්තරමුල්ලට එන්න CECB එකෙන් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කර, ඒකේ BOQ එකත් හඳුලා තිබුණා. ඒ වෙනුවෙන් වැය වන මුදල සහ මේ ව්‍යාපෘතියට වැය වන මුදල සංසන්දනය කරද්දී, ඉතාමත් විශාල මුදලක්; සිය ගණනක වැඩි මුදලක්. විශේෂයෙන්ම, එක පැත්තකින් අපේ දේශීය ඉංජිනේරුවන්ට නිර්මාණය කරන්න අවස්ථාවක් තිබෙනවා. අපේ ඉංජිනේරුවන්ට හැකියාවක් තිබෙනවා කියා ඒ අය කියා තිබෙනවා. එහෙම කියා තිබියදීත්, මේ ආකාරයට ඇමෙරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.8ක් වැඩිපුර ගෙවලා, ඒ තරම් ලොකු ණයක් ගෙවලා, අපි අපේ සැබෑ අවශ්‍යතාවද ඉෂ්ට කරන්නේ කියන කාරණය අපි කල්පනා කර බැලිය යුතුයි.

විශේෂයෙන්ම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ගැන කථා කරද්දී මේ කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අපේ රටේ ඉංජිනේරුවෝ සිටිනවා. ඒ ඉංජිනේරුවන්ට අවස්ථාවක් ලබා නොදීම පිළිබඳවත් අපි කතාබාටුවට පත් වෙනවා. විශේෂයෙන්ම මාතර, බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගයේ සංඥා පද්ධතිය ගැන බොහෝ කාලයක් අපි කථා කළා.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දේශීය ඉංජිනේරුවෝ මෙය ඇස්තමේන්තු කරලා තිබුණේ රුපියල් මිලියන 200කටයි. නමුත් ටෙන්ඩර් කැඳවීමකින් තොරව රුපියල් මිලියන 2,200කට වන සමාගමකට ලබා දුන්නා. ඒ දුම්රිය මාර්ගය හඳුනා වන සමාගමටමයි එය ලබා දුන්නේ. ඒ පිළිබඳව අපි මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ප්‍රශ්න ඇහුවා; කථා කළා. නමුත් අපට කිසිම පිළිතුරක් ලැබුණේ නැහැ. ඒක අද ක්‍රියාත්මක වෙනවාය කියලා තමයි කියන්නේ.

ඊළඟ කාරණය තමයි, කුරුණෑගල - දඹුල්ල - හබරණ දුම්රිය මාර්ගය. ඒ සඳහා ඩොලර් මිලියන 1,000ක් වැය වනවාය කියනවා. මෙවැනි විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වියදම් කරන්නේ කොහොමද? දේශීය ඉංජිනේරුවන්ගේ වාර්තාවක් සකස් කරලා, ඒ ඉංජිනේරුවන්ට අවස්ථාව ලබා දෙන්න කියා ඉල්ලීමක් කළා. නමුත් ඒකත් ව්‍යාපෘතිය ණයට ටෙන්ඩර් කැඳවීමකින් තොරව ලබාදිලා තිබෙනවා. දේශීය කර්මාන්තය නහා සිටුවන්න ඕනෑය කියලා දේශපාලනඥයෝ කථා කරනවා. නමුත් දේශීය කර්මාන්තය නහා සිටුවන්නේ කොහොමද, අපේ දේශීය ඉංජිනේරුවන්ට අවස්ථාවක් ලබා දෙන්නේ නැතුව.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, රැකියා දසලක්ෂයක් ගැන කථා කරනවා. අපට රැකියා දසලක්ෂයක් හදන්න පුළුවන් හොඳම අවස්ථාව තමයි, මේ ආකාරයෙන් අපේ දේශීය ඉංජිනේරුවන්ට අවස්ථාව ලබාදීම. ඒ තුළින් කාර්මික ශිල්පීන්ට රැකියා අවස්ථා ලැබෙනවා. එපමණක් නොවෙයි. කම්කරුවන්ට පවා රැකියා අවස්ථා ලැබෙනවා. නමුත් එහෙම කළේ නැහැ. මගින්ද රජපක්ෂ මැතිතුමාගේ කාලයේදී කිව්වා, "මේ රට ව්‍යාපාරිකයක් බවට පත්කරනවා. ණය ගන්නවා. සංවර්ධනය කරනවාය කියලා අනවශ්‍ය දේවල් තමයි කරන්නේ" කියලා. නමුත් අද ඒකේ වෙනසක් වෙලා නැහැ. ඊටත් වඩා වැඩි මුදලකට, වැඩි පොලියකට අද මේ සියල්ලම ක්‍රියාත්මක වෙනවා.

අනික් කාරණය තමයි, මහව - අනුරාධපුරය - වවුනියාව දුම්රිය මාර්ගය. මෙය ඉන්දියානු ණය ක්‍රමයක් යටතේ මිලියන 90කට -

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මාතර - බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගයේ කිලෝමීටර් 26.3ක් සඳහා ඩොලර් මිලියන 278කට තමයි පසුගිය ආණ්ඩුව කාලයේ දීලා තිබෙන්නේ. ඒ අනුව එක කිලෝමීටරයක් සඳහා ඩොලර් මිලියන 10කට වඩා වැඩි වෙනවා. ඒ කියන්නේ, රුපියල් කෝටි 150ක් ව්‍යය වෙනවා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)  
(The Hon. Kanaka Herath)  
නැහැ, නැහැ. ඒ, සංඥා පද්ධතිය.

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)  
නැහැ, නැහැ. සංඥා පද්ධතියක් එක්ක.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)  
(The Hon. Kanaka Herath)  
ඔබතුමාට මතක නැතුව ඇති, අපි කපා කරද්දී ඔබතුමා -

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)  
2013 අගෝස්තු මාසයේ තමයි පටන්ගෙන තිබෙන්නේ.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)  
(The Hon. Kanaka Herath)  
ඒක දුම්රිය මාර්ගය. නමුත් සංඥා පද්ධතිය දුන්නේ 2017 දීයි. ඒ කටයුත්ත නවත්වන්න කියලා අපි ඒ දවස්වල නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කළා, ඒ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රශ්න ඇහුවා. ඒක නැවතුණේ නැහැ.

රිළඟ කාරණය තමයි මහව - අනුරාධපුරය - වවුනියාව දුම්රිය මාර්ගය. ඉන්දියානු ණය ක්‍රමය යටතේ මිලියන 90කට දීලායි තිබෙන්නේ. ඉංජිනේරුවන් දීලා තිබෙන ඇස්තමේන්තුව ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 25ක්. ඒ වාගේම දේශීය ඉංජිනේරුවෝ මෙහි සියයට 55ක් සිල්බර් කොටන් යොදවා තිබෙනවා කියනවා.

එපමණක් නොවෙයි. පසුගිය රජය කාලයේදී හදපු වවුනියාව - ඕමන්ත දුම්රිය මාර්ගය ගලවා නැවත හදන්න කටයුතු කරනවා. ඉංජිනේරුවන් කියා තිබෙන ආකාරයට පැයකට කිලෝමීටර් 100ක වේගයෙන් මේ මාර්ගයේ යන්න පුළුවන්. එහෙම තිබියදී, වෙනත් රටකින් ණයක් අරගෙන, මෙය මුළුමනින්ම ගලවා නැවතත් හදන එක තවත් ගැටලුවක්. ණය බර වැඩි වන එක ගැන කපා කරන මේ රජය විශේෂයෙන්ම තව තවත් අපේ රටට බරක් වන මේ ආකාරයේ අනවශ්‍ය වැඩසටහන් වෙනුවෙන් ණය ගන්නවා.

විශේෂයෙන්ම දේශීය කර්මාන්තය කඩා වට්ටනවා. අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට මේ සියල්ලක්ම කරන්න පුළුවන් හැකියාව තිබියදී, දැනුම තිබියදී, එය වෙනත් විදේශ සමාගම්වලට ලබා දෙන්න කටයුතු කිරීම මා හිතන හැටියට වැරදි ක්‍රියාවක්. අමාත්‍යවරයාත්, ඒ වාගේම රාජ්‍ය අමාත්‍යවරයාත් හැටියට

ඔබතුමන්ලා ප්‍රවාහන සේවය දියුණු කරන්න කටයුතු කරන්න කැමැත්තෙන් ඉන්නවා නම්, එයට සැබවින්ම ආදරය කරනවා නම් මේ දුෂණ ටික අඩු කරන්න කටයුතු කළොත් වැදගත් වෙනවා.

අද අපේ රටේ හදන්නට යන ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වෙනුවෙන් ඔබතුමන්ලා සම්බන්ධවෙලා කටයුතු කළොත්, ඒක ඉදිරි අනාගතයට වැදගත් කියලා මම කල්පනා කරනවා. එම නිසා අපි ඒ ඉල්ලීම කරනවා. ප්‍රවාහනය කියන්නේ අපේ රටේ ආර්ථිකයේ කොපු තාරටිය. රටක සංවර්ධනයත් සමඟ ප්‍රවාහනයත් දියුණු වෙන්නට ඕනෑ. මේ ආණ්ඩුවේ අවසාන අය වැය සම්බන්ධයෙන් කපා කරන මේ අවස්ථාවේ, මේ ඉදිරි කාලය තුළදීත් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් සොයා බලා කටයුතු කරන්න කියන ඉල්ලීම ඔබතුමන්ලාගෙන් කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

[අ.හා. 1.56]

**ගරු මහින්ද අමරවීර මහතා**  
(மாண்புமிகு மஹிந்த அமரவீர)  
(The Hon. Mahinda Amaraweera)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, වැදගත් අමාත්‍යාංශ දෙකක් පිළිබඳව කපා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව මම සතුටු වෙනවා. ප්‍රධාන වශයෙන්ම මම මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගැන කපා කරන්නට කැමතියි. එහි විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වන්නේ අපේ හිත මිත්‍ර ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමායි. ඔබතුමාට විශාල අභියෝගයක් තිබෙනවා, මේ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සාර්ථක කරගෙන ජනතාවට හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීම සඳහා. අද ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වැඩි ප්‍රමාණයක් කටයුතු කරන්නේ පෞද්ගලික අංශයයි. රාජ්‍ය අංශයේ මැදිහත් වීම නිසා තමයි සමබරතාවකින් මේ සේවාවන් සැලසීම සිදු වන්නේ. නමුත්, සමහර කාරණා සම්බන්ධයෙන් තවමත් අපට සතුටු වෙන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් නැහැ. උදාහරණයක් තමයි රාත්‍රී ප්‍රවාහනය. ටිකක් ඊ වෙනකොට පෞද්ගලික බස් සියල්ලම තනර වෙනවා. කාල සටහනේ තිබුණා වුණත් ධාවනය වෙන්නේ නැති අවස්ථා ඕනෑ තරම් තිබෙනවා. ඒ වාගේම කාරණා පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමා සහ අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා මේ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු කරන කාලයේ ලංගමය ඉතාමත් හොඳ තත්ත්වයට ගෙනාවා. ඒක අපි පිළිගන්නට ඕනෑ. ඒ වෙලාවේ මම කැබිනට් මණ්ඩලයේ හිටියා. මෙතේ EPF, ETF සහ පාරිතෝෂික විධියට හිඟ මුදල් ගෙවන්නට තිබුණා. මම හිතන විධියට එතුමන්ලා බොහොම රණ්ඩු කරලා රුපියල් මිලියන 15,000කට වැඩි මුදලක් රජය මගින් අරගන්නා. එහෙම කරලා ලංගමයට සේවකයෝ දාන්නෙත් නැතිව, උසස්වීම් දෙන්නෙත් නැතිව, -අපේ දේශපාලන අධිකාරියේ ප්‍රශ්න තිබුණා, ඇයි සේවකයෝ දාන්න දෙන්නෙත් නැත්තේ කියලා.- හොඳ තත්ත්වයකට ගෙනාවා. දැන් ඒ තත්ත්වය ඉස්සරහාට පවත්වාගෙන යාම සහ වර්ධනය කර ගැනීම තමයි අපේ මිත්‍ර අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාට පැවරිලා තිබෙන කාර්යය. මේක කරන්න නම් දැඩි විනයක් සහිතව මේ කටයුතු කළ යුතුයි.

මේ කටයුතුවලදී වෘත්තීය සමිතිවල අනවශ්‍ය බලපෑම්වලින් මිදීමේ අවශ්‍යතාව තිබෙනවා. ඒ වෙලාවේ මම ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට සම්බන්ධ වෘත්තීය සමිති එක්ක කටයුතු කළා. ඒ වෘත්තීය සමිති නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමා එක්ක තරහා වුණා, ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම් ඉෂ්ට කළේ නැති නිසා. නමුත් අපි පස්සේ දැක්කා, ඒ වෘත්තීය සමිතිවල සමහර ඉල්ලීම් ඉෂ්ට කළා නම්

මේ රට දියුණු කරන්න නම්, අපට දුම්රිය ක්ෂේත්‍රය දියුණු කරන්නම වෙනවා. දුම්රිය සේවය දියුණු කරන්නේ නැතුව කොපමණ සංවර්ධන වැඩ කළත් එලක් වෙන්නේ නැහැ. දියුණු වුණු ඕනෑම රටක් අරගෙන බැලුවොත්, දුම්රිය සේවය දියුණු කිරීමෙන් තමයි පටන් අරගෙන තිබෙන්නේ. බස් 44ක ගෙන යන සෙනහ එක දුම්රියකින් ගෙන යන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම අඩු වියදමක් යන්නේ. ඒ පිළිබඳව ඔබතුමා වැඩි උනන්දුවක් දක්වන්න. ඔබතුමාට ලැබී තිබෙන අමාත්‍යාංශය මේ රට දියුණු කරන්න පුළුවන් අමාත්‍යාංශයක්. දුම්රිය ක්ෂේත්‍රය හොඳට දියුණු කළොත්, මේ රට අතිවාරයයෙන්ම දියුණු කරන්න පුළුවන්. අද කොළඹ දැඩි වාහන තදබදයක් තිබෙනවා. ඔබතුමා හොඳ දුම්රිය දමන්න. මමත් හිතාගෙන ඉන්නේ, ඉදිරියේදී බෙදිඅත්තට යනකල් දුම්රියේ යන්න. අපට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. කොළඹින් දුම්රියට නැගලා බෙදිඅත්තට ගියා, -ගමට ගියා- එගේ පොඩ්ඩක් ඇවිදදා, නැවත මෙහාට ආවා. හොඳ දුම්රිය සේවයක් ඇති කරන්න. එතකොට මේ

[ගරු මහින්ද අමරවීර මහතා]

මන්ත්‍රීවරුන්, ඇමතිවරුන් ඒවායේ යන්න පටන් ගන්නවා. වාහන පෙරහැරේ යන්න ඕනෑකමක් නැහැ. ඒ වාගේ තත්ත්වයක් මේ රටේ ඇති වුණොත් හොදයි.

මම කෘෂිකර්ම අමාත්‍යවරයා විධියට ඉන්න කොට, එක් වතාවක් මම යාපනයේ ඉඳලා දුම්රියේ ආවා. ඒකේ හොඳ තත්ත්වයක් තිබුණා. නඩත්තුවල පොඩි පොඩි ප්‍රශ්න තිබුණා. නමුත්, ඒක හොඳ තත්ත්වයක්. එම නිසා අපේ මැති ඇමතිවරු - අපේ මන්ත්‍රීවරු, අපේ ඇමතිවරු- කෝවිඩ්‍යේ යන්න පටන් ගත්තොත් දුම්රිය සේවය දියුණු වෙනවා. ඒ නිසා ඔබතුමා ඒ යෝජනාව ගේන්න. ඔබතුමාත් ඒ ආදර්ශය දෙන්න. ඇත ගමන් යනකොට දුම්රියේ යන්න. කවුරුත් එක්ක එකතු වෙලා මේ රට දියුණු කරන්නයි අපට ඕනෑ. මේ රට තවත් අගාධයට ගෙන යන්න අපට අවශ්‍ය නැහැ. අද මේ රට බරපතල තත්ත්වයකට පත් වෙමින් යනවා. එහිදී කණ්ඩායමක් විධියට මේ රට ඉදිරියට ගෙන යෑමේ වැඩ පිළිවෙළ දියත් කරන්නයි අපට ඕනෑ වෙලා තිබෙන්නේ. ඔබතුමා ඒ සඳහා සාධනීය වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරයි කියා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

අපේ සාගල රත්නායක මැතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ -වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ- වැය ශීර්ෂත් අද විවාදයට ගැනෙනවා. එම අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය භාරය සම්බන්ධ සාකච්ඡා ගණනාවකට මටත් සම්බන්ධ වෙන්න අවස්ථාව ලැබුණා. හම්බන්තොට දියුණුව තිබෙන්නේ ඔබතුමා අතේ. ඊයේත් අග්‍රාමාත්‍යතුමාත් ඔබතුමන්ලාත් ගිහින් ව්‍යාපෘති දෙකක් පටන් ගත්තා. හොඳ දෙයක් වෙනවා නම්, ඒකට අපේ විරෝධයක් නැහැ. ඒකට අකුල් හෙළන්න බලාපොරොත්තුවකුත් නැහැ. අපට ඕනෑ හම්බන්තොට දියුණු කර ගන්න වාගේම රට දියුණු කර ගන්නයි. ඒ නිසා ඊයේ ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘති වාගේම, ආරම්භ කිරීමට නියමිත ව්‍යාපෘති පිළිබඳව ඉතා දැඩි සැලකිල්ලෙන් කටයුතු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා. ඒ වාගේම හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ඉඩම් පරිහරණය කිරීමේදී, මොන ඉඩම්ද සංවර්ධන කටයුතුවලට ගන්නේ -

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

**ගරු මහින්ද අමරවීර මහතා**

(மாண்புமிகு மஹிந்த அமரவீர)  
(The Hon. Mahinda Amaraweera)

මම ගරු කාදර් මස්තාන් මන්ත්‍රීතුමාගේ කාලයෙන් විනාඩි කිහිපයක් ගන්නවා.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමන්ලා ආරම්භ කිරීමට යන මේ සංවර්ධන වැඩ පිළිවෙළේදී මොන ඉඩම්ද සංවර්ධන කටයුතුවලට ගන්නේ, මොන ඉඩම්ද නොගන්නේ කියලා තෝරලා වෙනත් කටයුතුවලට දෙනවා නම් අනෙක් ඒවා ගන්න. එහෙම නැත්නම් සංවර්ධනය පැටලෙනවා. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයටම සංවර්ධන සැලැස්මක් හඳුන්වා කියලා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලනවා. දකුණේ අනෙක් පැති ගැනත් ඔබතුමාට අවධානය තිබෙනවා තමයි. විශේෂයෙන් හම්බන්තොට ඔබතුමන්ලා බලාපොරොත්තු වන දියුණුව ඇති කරන්න නම්, අපි බලාපොරොත්තු වන සංවර්ධනය ඇති කරන්න නම් දිස්ත්‍රික්කයටම සැලැස්මක් හඳුන්වා. සමහර විට ඒක මේ ආණ්ඩුව කාලයේ කරන්න බැරි වෙයි. ඊළඟ ආණ්ඩුවකට හෝ, අවුරුදු 15කින්, 20කින් හෝ, කවදා හෝ ලස්සන, සැලසුම් සහගත

සංවර්ධන ප්‍රදේශයක් බවට හම්බන්තොට පත් කර ගැනීමට අපට පුළුවන්කම ලැබෙනවා.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ වාගේම මොන සංවර්ධනය කරන්නත් වතුර ඕනෑ. වතුර ගේන්න නම්, ගිං-නිල්වලා හැරවීම අනිවාර්යයෙන්ම කළ යුතු වෙනවා. ඒ පිළිබඳ සාකච්ඡා කිහිපයක් ඔබතුමාගේ මැදිහත්වීම මත පැවැත්වුණා. මමත් ඒ අවස්ථාවලට සම්බන්ධ වුණා. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මාන්තවලින්, ඉදිකිරීම්වලින්, වරායවලින් ගුවන් තොටුපලවලින් නියම ප්‍රයෝජන ගන්න නම්, ජලය අවශ්‍ය වෙනවා. ජලය ලබා ගැනීමට ගිං-නිල්වලා ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමුඛතාව ලබා දී ක්‍රියාත්මක කළේ නැත්නම් වෙන කිසිම විසඳුමක් නැහැ. එහෙම නැත්නම් මේ සියල්ල අසාර්ථක වෙනවා. ඔබතුමන්ලා හඳුන්වා යන මේ තෙල් පිරිපහදුව වෙන්න පුළුවන්; සීමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාව වෙන්න පුළුවන්; අනෙක් ඇති කරන කර්මාන්ත ශාලා වෙන්න පුළුවන්, ජල ප්‍රශ්නය හරියට විසඳලා දුන්නේ නැත්නම්, මේ එකක්වත් සාර්ථක කර ගන්න බැරි වෙනවා. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මාන්තපුරයට, වගාවට වාගේම පානීය ජල ප්‍රශ්නය විසඳා ගැනීමට නම් මාතරටත් ප්‍රශ්නයක් වුණු ගිං-නිල්වලා ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා. නමුත් ඒ සඳහා මෙවර අය වැය ලේඛනයෙන් මුදල් වෙන් කිරීමක් සිදු වෙලා නැහැ. මම ඒ පිළිබඳ කතාහවු වෙනවා. ඒ නිසා මේ පිළිබඳ විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කරන්න.

වරාය පිළිබඳ මම කථා කරන්න යන්නේ නැහැ. හම්බන්තොට ඔක්කොම එකට තමයි යන්නේ. හැබැයි, තව කරුණක් මම කියන්න ඕනෑ. මත්තල ගුවන් තොටුපල පිළිබඳ විශේෂයෙන්ම අවධානය යොමු කළ යුතු වෙනවා. අපි මේක තියාගෙන, වහගෙන ඉන්න ඕනෑ කියලා මම කියන්නේ නැහැ. මේකට විදේශ ආයෝජකයෙක් ගන්න. ප්‍රශ්නයක් නැහැ. චීනිවිද පෙනෙන ආකාරයට, ඒ ගැන පාර්ලිමේන්තුව දැනුවත් කරලා, රට දැනුවත් කරලා විදේශ ආයෝජකයෙක් එකතු කරගෙන හෝ මත්තල ගුවන් තොටුපල මේ රටට බරක් නොවන ආයතනයක් බවට පත් කරන්න. දැන් ණය ගෙවනවා විතරයි. දැන් ණය ගෙවනවා, ගුවන් යානා එන්නේ නැහැ. ඒකෙන් ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙන්නේ නැහැ. හැබැයි, ගුවන් යානා එන්නේ නැහැ කියලා ණය නොගෙවා ඉන්න බැහැ. ආදායමක් ලැබෙන්නේ නැහැ කියලා ණය නොගෙවා ඉන්න බැහැ. ඒ සියල්ල ගෙවාගෙන යනවා. අභි-සක මිනිසුන් ගුවන් යානයක් දකින්නේ උඩ යනකොට විතරයි. හැබැයි, ඒ මිනිස්සුන් මේවායේ ණය ගෙවනවා. එම නිසා ඔබතුමන්ලා මැදිහත් වෙලා ඉතා කඩිනමින් රජයේ මුදල් හෝ රජයේ මුදල් ප්‍රමාණවත් නැත්නම් විදේශ ආයෝජකයෙක් සහිතව, කිසියම් රටකට පවරා දීමක් හෝ විකිණීමක් සිදු කරන්නේ නැතිව රැකියා නිර්මාණය වන ආකාරයේ ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කරන්න කියන ඉල්ලීම මම ඔබතුමාට කරනවා. ඔබතුමා බෙහොම දක්ෂතා තිබෙන ඇමතිවරයෙක්. අර්ජුන ඇමතිතුමා ඉතා දක්ෂ විධියට මේ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු කරයි කියලා අපි හිතනවා. එතුමාට ඒ හැකියාව තිබෙනවා. අපේ අයෙක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත් බොහොම උනන්දුවෙන් මේ කටයුතු කරනවා. ඔබතුමන්ලා කරන හොඳ වැඩවලට මේ රට වෙනුවෙන් ගන්න හොඳ තීන්දුවලට, අපි මේ පැත්තේ ඉඳගෙන, -විරුද්ධ පක්ෂයේ නිව්යාට- සහයෝගය දෙනවා. අපට මේවා කඩාකප්පල් කරන්න වුවමනාවක් නැහැ. අපට ඕනෑ මේ රට ගොඩ ගන්නයි. ඒ සඳහා ඔබතුමාට ශක්තිය ලැබෙන්න කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මම නිහඩ වෙනවා. බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

බොහොම ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මිළඟට, ගරු හිරුණකා ප්‍රේමවන්දු මහත්මිය.



[අ.හා. 2.10]

**ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමචන්ද්‍ර මහත්මිය**

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஹிருணிகா பிரேமச்சந்திரா)

(The Hon. (Mrs.) Hirunika Premachandra)

බොහොම ස්තුතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකෂණ මන්ත්‍රීවරිය විධියට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව කථා කරන්නට ලැබීම සතුටක්. විශේෂයෙන්ම අපේ අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා සහ අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා මෙන්ම කාලයක් ලංකාවේ ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් සහ සමස්තයක් වශයෙන් ගත්කළ මේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් කරපු සේවාව පිළිබඳව යම් ඇගයීමක් කරන ගමන්, තිබෙන යම් යම් අඩු පාඩු හා ප්‍රශ්න පිළිබඳවත් සාකච්ඡා කරන්න මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

පළමුවෙන්ම මේ කාරණය කියන්න ඕනෑ. ලෝක කාන්තා දිනයට සමගාමීව මාර්තු 8වැනි දා හොඳ ක්‍රියාවලියකට අපි පය තිබ්බා. ඒ තමයි, කාන්තාවන්ට පමණක් දුම්රිය මැදිරියක් වෙන් කිරීම. ඒක ඉතාම හොඳ කාරණාවක්. සාමාන්‍යයෙන් අපේ රටේ හොඳ දෙයක් කරන විට ඒ ගැන කථා කරනවා අඩුයි. නමුත් කවුරු හරි එළියට බැහැලා කිසිම තේරුමක් නැති බොරු දේකට උද්ඝෝෂණයක් කරනවා නම්, ඒකට තමයි සියලු මාධ්‍ය ආවරණය ලබා දෙන්නේ; ජනතාවත් එක් රැස්වෙන්නේ. ඒ හැම දෙයක්ම සිදු වන්නේ ඒ වාගේ දේකටයි. නමුත් හොඳ දෙයක් සිද්ධ වුණාම, කවුරු හරි පිරිසක් social media හරහා, facebook හරහා මඬ ගහන එක තමයි කරන්නේ. මේ දේ කළේ කාන්තාවන්ට වෙන අපහසුතා තිසායි. ලිංගික අසහනකාරයෝ දුම්රියවල, බස්වල යනවා. කාන්තාවන්ට වෙන ශාරීරික, වාචික සහ නොයෙකුත් විධියේ අතවර වැළැක්වීම සඳහා තමයි කොළඹ මහ නගර සභාවේ මන්ත්‍රීවරයකගේ ඉල්ලීමක් මත අපේ අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා දුම්රියේ වෙනම මැදිරියක් කාන්තාවන් වෙනුවෙන් වෙන් කළේ. එතකොට මේ ගැන කියලා තිබුණා, "මේකද රජයක් විධියට කරන්න පුළුවන් දේ" කියලා. ඔව්. රජයක් විධියට ලංකාවේ ඉන්න සියලු අසහනකාරයන්ගේ ආකල්ප වෙනස් කර කර ඉන්න කාලයක් අපට නැහැ. අඩුම ගණනේ යම්කාක් දුරට හෝ කාන්තාවන්ට සිදුවන අපහසුතා වැළැක්වීම සඳහා වෙනම දුම්රිය මැදිරියක් විවෘත කිරීමම ඉතාම හොඳ කාරණාවක්. එදා ඒ දුම්රියෙන් බැහැලා ගිය සියලු කාන්තාවන් මගේ අත අල්ලාගෙන කිව්වේ මොකක්ද? මාත් ඒ කාන්තාවන් එක්කම දුම්රිය ගමනාන්තය දක්වා ගියා. ඔවුන් සියලුදෙනාම මගේ අත අල්ලාගෙන කිව්වා, "අපි පිං දෙනවා, ඔබතුමියට. මේ කරපු දේට අර්ජුන ඇමතිතුමාට පිං දෙන්න" කියලා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**

(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)

(The Hon. Kanaka Herath)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි,-

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු කනක හේරත් මන්ත්‍රීතුමා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**

(மாண்புமிகு கனக ஹேரத்)

(The Hon. Kanaka Herath)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එතුමිය කථා කරන දේ මගේ කථාවේදීත් කිව්වා. මට අහන්න ඕනෑ මේ කාරණය. ගරු ඇමතිතුමනි, මෙය ඉතාම වැදගත් කාරණයක්. නමුත් දැන් ඒක එතැනින් නැවතුණා කියලා තමයි කියන්නේ. ඒක හැම දුම්රියේම නැහැ. ඒ පිළිබඳව මොකක්ද කියන්නේ?

**ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு அர்ஜுன ரணதுங்க - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சர்)

(The Hon. Arjuna Ranatunga - Minister of Transport and Civil Aviation)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි අත්හදා බැලීමේ ක්‍රමවේදයක් හැටියට අවශ්‍යම දුම්රිය කිහිපයක තමයි ඒක පටන් ගත්තේ. දැනට ඒක ඉතාම සාර්ථකව කෙරෙනවා. සමහර තැන්වල පෙට්ටි දෙකක් ඉල්ලනවා. අපි මගීන් බහුල වෙලාවට තමයි අවධානය යොමු කරන්නේ. ඒ නිසා හැම කෝච්චියකටම වෙනම පෙට්ටියක් දාන එක practical නැහැ. සමහර කෝච්චිවල දවල් වෙන කොට එතරම් සෙනහක් යන්නේ නැහැ. ඒ ගැන අධ්‍යයනයක් කරලා, අවශ්‍යතාව තිබෙන හැම දුම්රියකම ඉදිරියේදී ඒක ක්‍රියාත්මක කරනවා.

**ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමචන්ද්‍ර මහත්මිය**

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஹிருணிகா பிரேமச்சந்திரா)

(The Hon. (Mrs.) Hirunika Premachandra)

එපමණක් නොවෙයි. අද ඇමතිතුමා එක්ක කථා කරන කොට එතුමා කිව්වා, වෙනමම බස් රථ සේවාවකුත් කාන්තාවන් වෙනුවෙන් පටන් ගන්නවා කියලා. ඒක ඉතාම හොඳ කාරණාවක්. කාන්තාවන් විධියට අපි දන්නවා, අපි පත් වෙන අපහසුතා ගැන. එදා දුම්රියෙන් බැහැලා ගිය කාන්තාවන් එක්ක ඒ දුම්රිය ගමනාන්තය දක්වාම මම කථා කරමින් ගියා. ඔවුන් කාගේ හරි අම්මා කෙනෙක්, කාගේ හරි දුවෙක්, කාගේ හරි සහෝදරියෙක්. දුම්රියේ ගමන් කරන සමහර පුරුෂයන්ගෙන් වෙන කරදර පිළිබඳව ඔවුන්ට කට වහගෙන, ඉවසාගෙන ඉන්න සිද්ධ වෙනවා. ඒ වෙලාවේ හඬක් නැඟුවොත්, හැම වෙලාවේම වැරද්ද පැවැත්වෙන්නේ කාන්තාවන්ට. ඉතින්, අපේ කාන්තාවන් පුරුදු වෙලා ඉන්නවා, දුම්රියේදී හෝ පොදු ප්‍රවාහන සේවයේදී කවුරු හරි පිරිමි කෙනෙක් කරදරයක් කළොත් කටවහගෙන, ඉවසා දරාගෙන සිටින්න. තවදුරටත් මේ කරදරය ඉවසන්න බැරි තැන තමයි එක්තරා මන්ත්‍රීවරියක් දීපු යෝජනාවක් අනුව අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා මේ ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කළේ. මම ඒ ගැන එතුමාට සිරස නමා ආචාර කරනවා. මම ආඩම්බර වෙනවා, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ අධිකෂණ මන්ත්‍රීවරිය විධියට අපට ඒ වාගේ දේකට අත ගහන්න පුළුවන් වෙච්ච එක ගැන. මම ඒ ගැන කථා කරන ගමන්ම, අනෙක් කාරණා ඉක්මනට, ඉක්මනට කියාගෙන යන්නේ මට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳව - Motor Traffic Department - තොරතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් ඇවිල්ලා තිබෙනවා, ඒ ගැන කියන්න ඕනෑ නිසා.

අපේ මිනින්ද අමරවීර මැතිතුමාත් කිව්වා, ඒක ඉතාම දුෂිත ආයතනයක් කියලා. ලංකාවේ දැනට දුෂිත ආයතනයක් තිබෙනවා නම් මේ ආයතනය තරම් දුෂිත ආයතනයක් කිසිම තැනක නැහැ. ඒක තමයි ඇත්ත කථාව. අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා ආවාට පස්සේ එතැන ඉන්න ප්‍රධාන නිලධාරීන් හොරකම් කරන්න බය වෙලා ඉන්නවා. හොරකම් කරනවා කියන්නේ, ඔවුන් කරන්නේ ලජ්ජා නැති හොරකම්. රුපියල් දාහ, දෙදාහක කාගෙන් හරි කඩා ගන්න ආයතනයක් බවට Motor Traffic Department එක පත් වෙලා තිබෙනවා. මට මේ ලැබිලා තිබෙන තොරතුරු අනුව මම එකින් එක, එකින් එක කියන්නම්. ඒවා මම සොයාගත් තොරතුරු සහ මට විශේෂයෙන්ම එතැන සේවකයන් දීපු තොරතුරු.

පළමුවැනි කාරණය මෙයයි. මේ Motor Traffic Department එක කියන්නේ, ඉස්සර රජයට මුදල් උත්පාදනය කරපු රජයේ ආයතනයක්. හැබැයි දැන් වන කොට රජයේ මුදල් පිට රටට යවන ප්‍රධානම ආයතනය බවට Motor Traffic Department එක පත් වී තිබෙනවා. ඒකට මූලික හේතුව තමයි එහි ප්‍රධාන පුටුවල සිටින නිලධාරීන්. මා මේ කතන්දරය මෙවිට දන්නේ මා රජයේ ගිණුම්

[ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමවන්ද මහත්මිය]

පිළිබඳ කාරක සභාවේ සාමාජිකාවක් නිසා, එම ආයතනය තුන්තර පාරක්ම රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවට ගෙන්වා එකම ප්‍රශ්නය ගැන අපි ඔවුන් සමඟ කතා කර තිබෙනවා. එම ආයතනයේ සිටින ප්‍රධාන නිලධාරියා ඒ සෑම ප්‍රශ්නයකටම මොකක් හෝ බොරු පිළිතුරක් දීලා ප්‍රශ්නයෙන් ඉක්මනටම පැනලා යනවා. මේ කාරණාව පිළිබඳව අප රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේදී නිරන්තරයෙන් කතා කළත්, අවසානයේදී කිසිම පිළිතුරක් නැති තැන මම අද කල්පනා කළා මා ළඟ තිබෙන මේ සියලු තොරතුරු සභාගත කරන්න.

ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමා මේ අමාත්‍යාංශයට පත් වුණේ ළඟදී. මම විශ්වාස කරනවා, එතුමාට මේ පිළිබඳව විශාල දැනුමක් තිබෙනවා කියලා. අපි ගිහින් එතුමාට complain කළා. ඒ විතරකුත් නොවෙයි. මා අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීතුමිය නිසා ඒ සේවකයන් ඇවිත් මට සියලු තොරතුරු දුන්නා. ඒ ප්‍රධාන නිලධාරියා ඇතුළු පිරිස මොන විධියටද ජනතාවගේ මුදල් භොරකම් කරන්නේ කියන කරුණු මා දැන් කියන්නම්.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, පළමුවන කාරණාව තමයි, මෙට්‍රොපොලිටන් ආයතනය සමඟ සිදු කරන රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණ ක්‍රියාවලිය. 2009 මාර්තු 21 වන දින තමයි අලුතින් රියදුරු බලපත්‍රයක් හඳුන්වා දීමේ ආරම්භ කළේ. මේක ඉතාම හොඳ කාරණාවක්. අපේ රටේ තිබෙන්නේ ගොඩක් යල් පැන ගිය රියදුරු බලපත්‍රයක්. ඒ නිසා අලුතින් රියදුරු බලපත්‍රයක් හඳුන්වා දීම ඉතාම හොඳයි. දකුණු අප්‍රිකානු සමාගමක් එක්ක තමයි ඒ සම්බන්ධ ගිවිසුම අත්සන් කර තිබෙන්නේ. වසර හතක කාලයකට තමයි ඒ ගිවිසුම අත්සන් කර තිබෙන්නේ. ඒ, වසර 7න් පසු ඒ සියලු දේපළ සහ සියලු සේවා රජයට පැවරිය යුතුය කියන පදනම මත. හැබැයි දැන් වන විට වසර 7ක් ගත වෙලා, තවත් වැඩිපුර වසර තුනකුත් ගත වෙලා. ඒත් එහි ප්‍රධානියා කිසිම විධියකින් ඒ කටයුතු පවරාගෙන නැහැ. සේවකයන් නම් කියන්නේ ඒකට හේතුව ලොකු කොමිස් මුදලක් එතුමාගේ සාක්කුවට යෑම කියලායි. ඒ කාඩ්පතට පුද්ගලයකුගෙන් අය කර ගන්නවා රුපියල් 1,700ක්. එයින් රජයට යන්නේ රුපියල් 360යි. දකුණු අප්‍රිකානු සමාගමට යනවා රුපියල් 1,340ක්. රජයට යන්නේ රුපියල් 360යි නම්, ඉතිරිය ගැන ඔබතුමන්ලා කල්පනා කර බලන්න. මේ වන විට ගිවිසුම් අවසන් කරපු දකුණු අප්‍රිකානු කොමිපැනියට එක් කාඩ් පතකට අපි තවමත් ගෙවනවා, රුපියල් 1,340ක්. ඒවා ජනතා මුදල්. ඒ රුපියල් 1,340ත් භාගයට භාගයක් ඒ ප්‍රධානියාගේ සාක්කුවලට යනවා. ඒ ගැන කියන්න දෙයක් නැහැ නේ. ඒ කටයුත්ත වෙනත් ආයතනයකට පවරන්නේ නැතිව, රජයට පවරාගන්නේ නැතිව, ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලිය අලුත් කරන්නේ නැතිව -මොකවත් කරන්නේ නැතිව- තවමත් තියාගෙන ඉන්නේ, හොඳ කොමිස් මුදලක් තමන්ගේ සාක්කුවට යන හින්දායි. ඒ ගිවිසුම් අනුව ලංකාවේ සියලු දිස්ත්‍රික් කාර්යාල තුළින් රියදුරු බලපත්‍ර online ක්‍රමයට මාරු කරන්න තමයි මේ ක්‍රමය පටන් ගත්තේ. අපේ ලංකාවේ දිස්ත්‍රික්ක 25ක් තිබෙනවා. තව වනතුරු online ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක වන්නේ දිස්ත්‍රික්ක 9ක පමණයි. හැබැයි, ඒ මුළු මුදලම ඒ ආයතන ප්‍රධානියා දකුණු අප්‍රිකානු සමාගමට ගෙවනවා. දිස්ත්‍රික්ක 25කට මුදල් වෙන් කළත් දිස්ත්‍රික්ක 9ක විතරයි ඒ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වන්නේ. නමුත් මුළු දිස්ත්‍රික්ක සඳහාම ගෙවන්න ඕනෑ මුදල මේ වන විටත් ඒ උදවියට ගෙවනවා. ඒ මුදලින් භාගයකට භාගයක් උඩ සිට පහළ දක්වා සිටින අයගේ සාක්කුවලට යනවා. ඒ ගිවිසුමට අනුව වසර හතක් ඒ ආයතනය කටයුතු කරන්න ඕනෑ. ඉතිරි වසර දෙකේදී යන්න සුත්‍ර අලුතින් යොදවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවකයන්ට ඒ පුහුණුව දෙන්න ඕනෑ. හැබැයි මා ඉස්සර වෙලාත් කිව්වා වාගේ, දැන් වන කොට ගිවිසුම් කාලය අවසන් වී වසර තුනක් ගත වෙලාත් තව වනකල් අපේ ලංකාවේ සිටින සේවකයන්ට පුහුණුවක් දීලාත් නැහැ; රජයට ඒ කිසි දෙයක් පවරාගෙන නැහැ.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, ඔබතුමියට තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමවන්ද මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஹிருணிகா பிரேமச்சந்திர)  
(The Hon. (Mrs.) Hirunika Premachandra)

එහෙමද? කාලය නම් මදි. ගරු වෙලු කුමාර් මන්ත්‍රීතුමාගේ කාලය?

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ඒ කාලය වෙනම තිබෙනවා.

ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමවන්ද මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஹிருணிகா பிரேமச்சந்திர)  
(The Hon. (Mrs.) Hirunika Premachandra)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊළඟ කාරණය මේකයි. දියුණු රටවල -සිට රටවල- driving licence එක සම්බන්ධයෙන් ලකුණු 9ක් දීලා ලකුණු තුන බැගින් අඩු වන ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීලා තිබෙනවා. ඒකත් ඉතාම හොඳ ක්‍රමයක්. යම්කිසි කෙනකු මත් පැන් බීලා ගිහින් වාහනය හැප්පුවොත්, එහෙම නැත්නම් මාර්ග නීති අනුව ක්‍රියා නොකළොත් ලකුණු තුන ගණනේ කැපිලා අවසානයේදී driving licence එක cancel වෙනවා. ඒක ඉතාම හොඳ දෙයක්. අපේ ලංකාවට ඉතාම හොඳින් එය apply කරගන්න පුළුවන්. හැබැයි එහි ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අද වන විට ලංකාවේ පොලිස් ස්ථාන 493ක් තිබෙනවා. ඒ පොලිස් ස්ථාන 493ටත්, සියලු අධිකරණවලටත් මේ යන්න - points අඩු කරන යන්න - ලබා දිය යුතුයි. නමුත් අද එක තැනකටවත් ඒවා ලබා දීලා නැහැ. ඒ ගිවිසුම අත්සන් කරලා අවුරුදු 10ක් ගත වෙලාත්, ගිවිසුම අවසන් වෙලා තවත් අවුරුදු තුනක් වැඩිපුර ගත වෙලාත් තවමත් ඒ ආයතනයේ ප්‍රධානියා දකුණු අප්‍රිකානු සමාගමට මුදල් ගෙවනවා.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, වාහන අංක තහඩු පිළිබඳව ද දූෂණයක් සිද්ධ වනවා. අපේ ලංකාවේ ඉංග්‍රීසි අක්ෂර සහිත අංක තහඩු තිබෙනවා. මේක ජර්මනියේ UTSCHE කියන ආයතනයට තමයි භාර දීලා තිබෙන්නේ. ජර්මනියත් එක්ක තමයි අංක තහඩු සම්බන්ධයෙන් මේ ගිවිසුම අත්සන් කර තිබෙන්නේ. ඒ අනුව, ඔවුන් තමයි මේ කටයුත්ත කරන්නේ. මේ වනකොට ත්‍රිරෝද රථවලින් රුපියල් 3,000කුත්, යතුරුපැදිවලින් රුපියල් 2,400කුත්, මෝටර් රථවලින් රුපියල් 3,000කුත් අය කරනවා. මේ මුදල්වලින් රජයට හම්බවන්නේ ඉතාමත් සුළු මුදලක්. නමුත්, මේ ආයතනයට ත්‍රිරෝද රථවලින් රුපියල් 2,500කුත්, යතුරුපැදිවලින් 2,000කුත්, ඒ වාගේම මෝටර් රථවලින් 2,600කුත් හම්බවනවා. මේ මුදල් ටික ජර්මනියට යන්නේ Access සමාගම හරහායි. මේ වනකොට මේ ගිවිසුමේ කාලය ඉවර වෙලා වසර දෙකක් ගතවෙලා තිබෙනවා. ඒත් අඩුම ගණනේ මේ කටයුත්ත දේශීය ව්‍යවසායකයෙකුටත් තවම භාර දීලා නැහැ. අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා මේ සියලුම කාරණා පිළිබඳව දන්නවා. මේ ආයතන ප්‍රධානියා - මම එතුමාගේ නම කියන්නේ නැහැ. එතුමා අද මේ ගරු සභාවේ ගැලරියේ රාජ්‍ය නිලධාරීන්ගේ කුටියේ වාඩිවෙලා සිටිනවා. එතුමා විසින් මේ මුදල් හම්බ කර ගන්න ඒ සේවකයන්ට -අදාළ නිලධාරීන්ට- කියනවා, "ටිකක් වැඩිපුර කියක් හරි භොයපන්, මොකද නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාටත් කියක් හරි දෙන්න ඕනෑ"යි කියලා. මම අනිවාර්යයෙන්ම දන්නවා, ඔය වාගේ තවුටු දෙකේ වැඩ නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමා කරන්නේ නැති බව. එතුමා බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැතිව

ඇති, මේ අභිසක මිනිසුන්ගේ මුදල් එතුමාගේ සාක්කුවට යයි කියලා. හැබැයි, මේ පුද්ගලයා නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමාටත් කොටසක් දෙන්න ඕනෑය කියලා තමයි මේ උදවියගෙන් සල්ලි එකතු කරන්නේ. මේක බොරු කථාවක් නම්, එම සේවකයන්ව ඕනෑම අවස්ථාවක අර්ජුන ඇමතිතුමා ඉස්සරහට මම ගෙන්වන්න කැමැතියි. ඔවුන් සාක්ෂි ඇතිව මේ සම්බන්ධයෙන් කියයි.

ඊට අමතරව තව කථාවක් තමයි, e-Motoring ක්‍රියාවලිය. එතකොට මේ නිලධාරියා සේවක කප්පාදුවක් සිද්ධ කිරීමට මේ ආයතනය ඇතුළේ විශාල කර්තව්‍යයක් කර ගෙන යනවා. මොහු හැම අවස්ථාවකම කියන්නේ මේ ආයතන සියල්ලක්ම පෞද්ගලිකරණය කරන්න ඕනෑය, පෞද්ගලිකරණය කරන්න ඕනෑය කියලායි. වැඩ කරන සේවකයන් පන්නා දමා, ඒ තුළින් සේවක කප්පාදුවක් කර වෙනත් පෞද්ගලික ආයතනවලට e-Motoring ඇතුළු මේ සියලුම සේවා සැපයීම් කළ යුතුය කියලා තමයි එතුමා කියන්නේ. ඔබතුමන්ලාට මතක ඇති, මේ ළඟදි දවසක මහින්දානන්ද මැතිතුමාගේ පුතා සම්බන්ධ වුණු යම් කිසි රිය අනතුරක් පිළිබඳව. එහිදී සිදු වූ දේ පිළිබඳව සත්‍ය අසත්‍යතාව මම දන්නේ නැති නිසා මම ඒ පිළිබඳව කියන්නේ නැහැ. හැබැයි, ඔබතුමන්ලා ඇහුවොත් එහෙම ඒ වාහන බලපත්‍ර සහ ඒ වාහන පිළිබඳ සියලුම documents තිබෙන file එක කොහෙද කියලා, දැන් ඒ ඔක්කෝම හොයා ගන්න නැහැ. ඒකට හේතුව මෙයයි. එම ලිපිගොනු තිබෙන ලංකාවේ එකම ස්ථානය තමයි, මේ RMV එක. වාහනවල ලිපි ගොනු ගබඩා කරන්න RMV එකට බන්ධනාගාරයේ මිනිසුන් ගෙන්වනවා. බන්ධනාගාරයේ මිනිසුන් ඇවිල්ලා තමයි RMV එකේ ලිපිගොනු එහෙට මෙහෙට කරන්නේ. එම නිසා ඒ ලිපිගොනු නැති වුණොත් එහෙම මොවුන්ට කියන්න පුළුවන්, "බන්ධනාගාරයේ මිනිසුන් ඇවිල්ලා නේ මේවා එහෙට මෙහෙට කරන්නේ, එම නිසා ඒ ලිපිගොනු නැතිවීම මහාලෝක දෙයක් නොවෙයි" කියලා.

#### ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත ත්‍යාගමතාභිමුඛ උග්‍රාප්පිභ්‍යර් අචාර්කර්)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමයනි, ඔබතුමයගේ කාලය අවසානයයි.

#### ගරු හිරුනිකා ප්‍රේමචන්ද්‍ර මහත්මිය

(මාණ්ඩුමිත (තිරුමති) හුරුකුණිකා පිලාමස්ඡන්තිරා)  
(The Hon. (Mrs.) Hirunika Premachandra)

වෙලු කුමාර් මන්ත්‍රීතුමාගෙන් මට තව විනාඩි දෙකක් දෙන්න බැරිද? [බාධා කිරීම්] මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට විනාඩියක් දෙන්න.

මට කියන්න ඕනෑ අනෙක් කාරණාව මෙයයි. අපි පසුගිය දිනක රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවට මේ ආයතනය ගෙන්වුවා. එහිදී මේ නිලධාරියාගෙන් මේ සම්බන්ධයෙන් ඇහුවාට පස්සේ එතුමා කියනවා, "මේ files 5,000ක් 6,000ක් misplace වෙලා ලූ" කියලා. රජයේ ආයතනයක files 5,000ක් 6,000ක් මේ විධියට misplace වෙන්නේ කොහොමද? මට තව කාරණා ගොඩක් කියන්න තිබුණත්, ඒ ඔක්කෝම කියන්න වෙලාව නැහැ. මම එතුමාගේ නම කියන්නේ නැහැ. මොකද, රාජ්‍ය සේවකයෙක් නිසා මට එතුමාව සවුන්තු කරන්න ඕනෑ නැහැ. අපි උඩ බලාගෙන කෙළ ගහගන්න ඕනෑ නැහැ. මම එතුමන්ලාට විශේෂයෙන්ම කියනවා, "ඔබතුමන්ලා මෙපමණ කල් ඇමතිවරුන් එක්ක සෙල්ලම් කරන්න ඇති. මේ සැරේ පත්වෙලා සිටින ඇමතිතුමාත් එක්ක එහෙම ලේසියෙන් හොර වැඩ නම් කරන්න බැහැ. එතුමා බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ, ඔබතුමන්ලා කිසිම විධියකින් හොර වැඩ කරලා මේ ආයතන විනාශ කරයි කියලා. ඒ හින්දා කෙළින් වැඩ කරන නායකයෙකු විධියට එතුමාව සවුන්තු කරන්නේ නැතිව; රාජ්‍ය ඇමතිතුමා සවුන්තු කරන්නේ නැතිව; මේ රජය -මේ ආණ්ඩුව- සවුන්තු කරන්නේ නැතිව වැඩ කරන්න" කියලා. ඔබතුමන්ලා කොපමණක් කියලා හම්බ කරන්නද? මැරෙන දවසක ඔවා අරගෙන යන්නේ නැහැ නේ? ඔය දුප්පත් අභිසක මිනිසුන්ගේ සල්ලි. එම නිසා ඔබතුමන්ලා දැන් ඔය විධියට හම්බ කළා ඇති. මම කියන්නේ නැහැ, RMV එක සියයට සියයක් දුෂණ විරෝධී ආයතනයක් කරන්න පුළුවන්ය කියලා. ඒක විභිච්චක්; හීනයක්. හැබැයි, හම්බ කරනවාය කියලා මෙහෙමත් හම්බ කෙරිල්ලක්. ඒ හින්දා ඔබතුමා ලප්පා වන්න ඕනෑ. මම අධීක්ෂණ මන්ත්‍රීවරියක් නිසා මම ළඟට ඇවිල්ලා සියලුම සේවකයන් දුන් සාක්ෂි සමඟ මම අර්ජුන ඇමතිතුමාටත් එහි copy එකක් දුන්නා. රාජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් දෙනවා. මම මේ ලේඛනය සභාගත\* කරනවා. මම එතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, කරුණාකර අද සිටවත් මේ හොරකම් නවත්වන්න කියලා. අපට ලප්පා නොකර; රාජ්‍ය සේවයට ලප්පා නොකර; ඔබතුමාගේම තනතුරට ලප්පා නොකර; කරුණාකරලා මේක ඇතුළේ හොරකම් කරන එක නවත්වන්න කියන ඉල්ලීම කරනවා. එම ඉල්ලීම කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා, මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

#### ගරු මහින්ද අමරවීර මහතා

(මාණ්ඩුමිත මහාමත්‍ය මහාමත්‍ය)

(The Hon. Mahinda Amaraweera)

මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමාගේ නම සඳහන් වුණු නිසායි මම මේ කරුණ කියන්නේ. එතුමා කිසිම ආකාරයකින් මේ කටයුත්තට සම්බන්ධ නැහැ. මම එතුමාගෙන් දැන් මේ සම්බන්ධයෙන් විමසා බැලුවා. ඒ පිළිබඳව සම්පූර්ණ පරීක්ෂණයක් පවත්වා අදාළ නිලධාරීන්ට ඒ අවශ්‍ය දඩුවම් ලබා දෙන්න කියන එක තමයි එතුමා වෙනුවෙන් මේ අවස්ථාවේ දී මම ඉල්ලා සිටින්නේ.

#### ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත ත්‍යාගමතාභිමුඛ උග්‍රාප්පිභ්‍යර් අචාර්කර්)

(The Hon. Presiding Member)

ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

#### ගරු අ. අරවින්ද් කුමාර් මහතා

(මාණ්ඩුමිත අ. අරවින්ද් කුමාර්)

(The Hon. A. Aravindh Kumar)

මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මටත් යමක් කියන්න තිබෙනවා.

#### ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත ත්‍යාගමතාභිමුඛ උග්‍රාප්පිභ්‍යර් අචාර්කර්)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු අරවින්ද් කුමාර් මන්ත්‍රීතුමා.

#### ගරු අ. අරවින්ද් කුමාර් මහතා

(මාණ්ඩුමිත අ. අරවින්ද් කුමාර්)

(The Hon. A. Aravindh Kumar)

මමත් එතුමා ගැන හොඳට දන්නවා, මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. එතුමාත්, මමත් බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ඉන්න හින්දා මම එතුමා ගැන දන්නවා. එම නිසා මම එම කාරණය ප්‍රතික්ෂේප කරනවා. සමහර විට මැද ඉන්න brokersලා නම් ඔය විධියට වැඩ කරනවා ඇති.

\* ප්‍රස්තූතකාලයේ තබා ඇත.

\* ත්‍රාණිකාලයේ තබා ඇත.

\* Placed in the Library.

அத்துடன், அண்மையில் வடக்கு, கிழக்குப் போக்குவரத்துச் சாலைகளில் கடமையாற்றுகின்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த பதவியுயர்வுகளில் ஏற்பட்டிருந்த முறைகேடுகள் மற்றும் நியாயமற்றதன்மை தொடர்பில் இச்சபையில் நான் ஏற்கெனவே கௌரவ அமைச்சர் அவர்களது அவதானத்திற்கு கொண்டு வந்திருந்தேன். எனினும், அவ்வாறு வழங்கப்பட்ட பதவியுயர்வுகளில் எவ்வித மாற்றங்களுமின்றி அந்தப் பதவிகள் தொடர்வதாகவே தெரியவருகின்றது. இது தொடர்பில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கையினை எடுக்க வேண்டும். இவ்விடயம் தொடர்பில் ஒரு சுயாதீன விசாரணைக்குழு அமைத்து, நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவது நல்லதென்றே நான் தெரிவிக்க விரும்புகின்றேன்.

அண்மைக் காலத்தில் ஏ-9 வீதியில் மிக அதிகளவிலான விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு வருகின்றன. மிக அதிகமாகத் தனியார் பேருந்துகள் விபத்துக்களில் சிக்குவதென்பது அங்கு ஒரு வழக்கமாகி வருகின்றது. இரவு வேளைகளில், அதிகமாக அதிகாலை வேளைகளில் நிகழும் இத்தகைய விபத்துக்களுக்கு அதிவேகமும் சாரதிகளின் நித்திரைக் கலக்கமுமே காரணமென விசாரணைகளிலிருந்து தெரியவருகின்றது. இது தொடர்பில் ஒரு பொறிமுறை அவசியமென்பதையே இத்தகைய விபத்துக்கள் உணர்த்துகின்றன. இதற்கு ஒரு தீர்வாக பாதையில் இடைக்கிடையே போக்குவரத்துப் பொலிஸார் நிறுத்தப்பட்டுள்ளபோதிலும், அவர்கள் என்ன விடயத்தில் அக்கறை காட்டுகின்றார்களோ தெரியவில்லை. ஆனால், விபத்துக்கள் குறைந்தபாடில்லை! எனவே, இது தொடர்பில் எடுக்கக்கூடிய நடவடிக்கைகள் என்ன என்பது தொடர்பில் ஆராய்ந்து ஒரு முடிவு எட்டப்படல் அவசியமாகின்றது.

இந்த நாட்டின் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் இன்னொரு முக்கிய துறையான இரயில் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தும் நிறையவே பிரச்சினைகள் இருப்பதைக் காணக்கூடியதாக இருக்கின்றது. இரயில்களின் பராமரிப்புத் தொடர்பிலும் கேள்விக்குறியானதொரு நிலைமையே தொடர்ந்தும் காணப்படுகின்றது. சுத்தம் என்பது பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் முற்றிலும் அற்ற நிலையிலேயே பல இரயில்கள் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்படுவதாக மக்கள் தொடர்ந்தும் முறையிட்டு வருகின்றனர். காலத்திற்குக்காலம் பழுதுபார்க்கப்படாத நிலையிலேயே இரயில் பெட்டிகள், இயந்திரங்கள் என்பன தொடர்ந்து சேவையில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றன என்ற குற்றச்சாட்டும் இருக்கின்றது. ஆகவே, முதலில் தற்போது இருக்கின்ற இரயில் சேவையினை ஒழுங்குபடுத்துகின்ற பணிகள் தேவை.

இந்த நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், மொத்தப் பயணிகளில் நூற்றுக்கு 5 - 7 சதவீதமான பயணிகளே இரயில் போக்குவரத்தினைப் பயன்படுத்துகின்றனர் எனக் கூறப்படுகின்றது. அந்த வகையில், நாட்டில் அதிகரித்துள்ள போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கேற்ப இரயில் போக்குவரத்துச் சேவையின் விஸ்தரிப்பு அவசியமாகின்றது. இரயில் சேவை விஸ்தரிப்புத் தொடர்பில் அதிக அக்கறை கொள்ளாமல், இரயில் கட்டணங்களை மாத்திரம் அதிகரித்து, அதன்மூலமாக வருமானங்களை அதிகரிக்க எதிர்பார்ப்புக் கொள்வதென்பது எமது மக்களால் ஜீரணித்துக்கொள்ள இயலாமல் இருப்பதும் இங்கு சுட்டிக்காட்டத்தக்கது.

மேலும், தினமும் காலை 5.30 மணிக்குக் காங்கேசன்துறையிலிருந்து புறப்பட்டு, யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து காலை 6.30 மணியளவில் புறப்படுகின்ற 'உத்தர தேவி' இரயிலானது கொழும்பு கோட்டை இரயில் நிலையம் வரையிலேயே தனது சேவையினைத் தொடர்வதாகத் தெரிவிக்கின்ற பயணிகள், மேற்படி சேவையை கல்கிஸ்ஸ வரை நீடித்தால் தங்களுக்குப் பெரும் உதவியாக அமையுமெனத் தெரிவிக்கின்றனர். எனவே, இது தொடர்பில் கௌரவ அமைச்சர் அர்ஜுன ரணதுங்க அவர்கள் தனது அவதானத்தைச் செலுத்தி, மேற்படி 'உத்தர தேவி' இரயில் சேவையினை கல்கிஸ்ஸ வரை நீடிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்ற கோரிக்கையினை இங்கு முன்வைக்க விரும்புகின்றேன்.

அடுத்ததாக, பாதுகாப்பற்ற இரயில் கடவைகள் காரணமாக ஏற்படுகின்ற விபத்துக்கள் வடக்கு மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரையில் தொடர்ந்து அதிகரித்துக் கொண்டே வருகின்றன. குறிப்பாக, வவுனியா, ஓமந்தைக்கும்

கிளிநொச்சிக்கும் இடைப்பட்ட பகுதியிலுள்ள புகையிரதக் கடவைகளில் மிக அதிகளவிலான விபத்துக்கள் இடம்பெற்றுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது. இத்தகைய இரயில் கடவைகளில் பாதுகாப்பற்ற நிலைமைகளே காணப்படுகின்றன. இவற்றில் கடவைக் காப்பாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டாலும் அது நிரந்தரமற்ற ஏற்பாடாகவே அமைவதாகப் பொதுமக்கள் தெரிவிக்கின்றனர். இந்த நாட்டில் இத்தகைய பாதுகாப்பற்ற இரயில் கடவைகள் 685 வரையில் இருப்பதாகக் கூறப்படுகின்றது. எனினும், அவற்றில் வடக்கிற்கான இரயில் பாதையில் அமையப்பெற்றுள்ள பாதுகாப்பற்ற கடவைகளிலேயே அதிக விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு வருகின்றன.

மேற்படி பாதுகாப்பற்ற இரயில் கடவைகளில் கடவைக் காப்பாளர்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளவர்களது தொழில் நிரந்தரமற்றதாகவும், நாளாந்தம் 250 ரூபாயினை மாத்திரமே ஊதியமாகக் கொண்டதுமாக இருக்கின்றது. அத்துடன், இவர்களது நியமனங்கள் இலங்கைப் புகையிரதத் திணைக்களம் சார்ந்ததாகவன்றிப் பொலிஸ் திணைக்களத்தைச் சார்ந்ததாக இருக்கின்றது. தங்குவதற்கு எதுவிதமான வசதிகளும் வழங்கப்படாமல், விளக்குகள்கூட வழங்கப்படாமல், இவர்கள் மிகவும் சிரமங்களுக்கு மத்தியிலேயே தமது பணிகளை நிறைவேற்றி வரவேண்டிய நிலை காணப்படுவதாக இவர்கள் தெரிவிக்கின்றனர். அதேநேரம், ஆரம்பத்தில் இப்பணியில் இணைந்திருந்த பலர் இத்தகைய குறைபாடுகள் காரணமாக அந்தப் பணியிலிருந்து ஒதுங்கிச் சென்றுள்ளனர் என்றும் தெரியவருகின்றது. இவ்வாறு இரயில் பாதையில் பாதுகாப்பற்ற கடவைகளில் மிக முக்கியமான பணிகளில் நிறுத்தப்பட்டுள்ளவர்கள் தொடர்பில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கவனமெடுத்து, அவர்களுக்கு உரிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொடுக்க முன்வர வேண்டும். பாதுகாப்பற்ற இரயில் கடவைகளில் பல உயிர்களைப் பாதுகாக்கின்ற இத்தகைய கடவைப் பாதுகாப்பாளர்களது தொழிலே பாதுகாப்பாக இல்லாதபோது, ஏனைய உயிர்ப் பாதுகாப்புக் குறித்து எவ்வாறு நம்பிக்கை கொள்ள முடியும் என்ற கேள்வியே எழுகின்றது.

மேலும், வடக்கிலே இரயில் பாதையில் நகரப் பகுதிகளில் காணப்படுகின்ற கடவைகள் பலவற்றில் தன்னியக்கக் கடவைப் பாதுகாப்புக்கள் இல்லாத நிலையும் காணப்படுகின்றது. எனவே, நகர்ப்புறக் கடவைகள் அனைத்திலும் தன்னியக்கக் கடவைப் பாதுகாப்புக்களை அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டும். அண்மையில் வவுனியா, ஓமந்தை, பன்றிக்கெய்தகுளம் பகுதியில் அமைந்துள்ள பாதுகாப்பற்ற இரயில் கடவையில் மிகவும் கோரமான விபத்தொன்று இடம்பெற்றிருந்தது. இதன்போது நால்வர் சம்பவ இடத்திலேயே பலியாகினர். இந்தக் கடவையூடான பாதையானது சட்டவிரோதமானது எனப் புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் கூறப்பட்டிருந்தது. இந்த நிலையில் அப்பகுதி மக்கள் கடந்த மாதம் 25ஆம் திகதி அப்பாதைக்குப் பாதுகாப்பு வேலியொன்றைப் பொது அமைப்புக்களின் உதவியுடன் அமைத்திருந்த நிலையில், கடந்த 5ஆம் திகதி புகையிரதத் திணைக்களத்தினர் அந்த வேலியை அமைப்பதற்கான அனுமதி தங்களிடமிருந்து பெறப்படவில்லை எனக் கூறி, அந்த வேலியை அகற்றிவிட்டு, அந்த வீதியில் தண்டவாளங்களை இட்டு மக்களின் போக்குவரத்துக்குத் தடை செய்துள்ளதாக அம்மக்கள் முறையிடுகின்றனர். இந்த விடயம் தொடர்பில் ஆராய்ந்து, அம்மக்களுக்கான போக்குவரத்து வசதிக்கு ஏற்ற உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படல் வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

[மேலேயே டீபாஷன்ஸ் மென்]

மேலும், வடக்கிலுள்ள இரயில் நிலையங்கள் பலவும் மிகுந்த அசுத்த நிலையில் காணப்படுகின்றன. போதியளவு துப்புரவுத் தொழிலாளர்கள் இன்மையே இதற்குக் காரணமெனக் கூறப்படுகின்றது. எனவே, இதற்கான ஆளணிகளை வடக்குப் பகுதியிலிருந்தே நியமிப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அதேநேரம், இந்த நாட்டின் இரயில் பாதைகளை எடுத்துக்கொண்டால், பெரும்பாலானவை தமிழ் பேசும் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதிகளை ஊடறுத்தே செல்கின்றன. குறிப்பாக கொழும்பு கோட்டை இரயில் நிலையத்தைப் பிரதானமாக எடுத்துக்கொண்டால், வடக்கு நோக்கிக் காங்கேசனதுறை வரை செல்கின்ற பாதை, புதுளை, மாத்தளை, திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, புத்தளம், அவிசாவளை, தலைமன்னார் வரை செல்கின்ற பாதைகள் என அனைத்துமே தமிழ் பேசும் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதிகளின் ஊடாகவே செல்கின்றன.

மேலேயே டீபாஷன்ஸ் மென்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
Hon. Member, please wind up.

மேலேயே டீபாஷன்ஸ் மென்

(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)  
(The Hon. Douglas Devananda)

நேரத்தைக் கருத்திற்கொண்டு எனது உரையின் எஞ்சிய பகுதியைச் சபைக்குச் சமர்ப்பிக்க விரும்புகின்றேன்.

அதேபோல், துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சர் கௌரவ சாகல ரத்நாயக்க அவர்களிடம் ஒன்றை நினைவுபடுத்த விரும்புகின்றேன். முல்லைத்தீவுக் கடற்றொழிலாளர்களது கோரிக்கை தொடர்பாக நான் கேள்வியொன்றை எழுப்பியிருந்தேன். அந்தவகையில், அந்த முல்லைத்தீவுக் கடற்றொழிலாளர்களுக்கான வெளிச்ச வீடொன்றை அமைத்துத் தருமாறு கேட்டுக் கொள்கின்றேன். நன்றி. வணக்கம்.

சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட உரையின் எஞ்சிய பகுதி:

Rest of the speech tabled:

அந்த வகையில், இரயில் பயணங்களை அதிகமாக மேற்கொள்கின்ற மக்களாகவும் தமிழ் பேசுகின்ற மக்கள் இருக்கின்றனர். எனவே, இந்த மக்களுக்குப் புரிகின்ற மொழியில் அறிவிப்புக்களை மேற்கொள்ள வேண்டியது புகையிரதத் திணைக்களத்தின் பொறுப்பாகும். செல்ல வேண்டிய நேரம், செல்ல வேண்டிய இரயில், அது புறப்படுகின்ற நேரம், தாமதங்கள் ஏற்படுமா என்ற தகவல், சென்றடைய எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற நேரம், தரித்து நிற்கக்கூடிய இரயில் நிலையங்கள், அவசரமான பொது அறிவிப்புக்கள் போன்ற அனைத்துத் தகவல்களையும் தங்களுக்குப் புரிகின்ற மொழியில் அறிந்து கொள்வதற்கான உரிமை இந்த நாட்டில் அனைத்துப் பயணிகளுக்கும் உண்டு.

இந்த நாட்டைப் பொறுத்த வரையில் சுமார் 410 இரயில் நிலையங்கள் உள்ளதாகவும், இவற்றில் 177 இரயில் நிலையங்கள் பிரதான நிலையங்களாகும் என்றும், 162 உப இரயில் நிலையங்களும் 71 சாதாரணத் தரிப்பிடங்களும் இருக்கின்றன என்றும் தெரிய வருகின்றது. இந்த இரயில் நிலையங்களில் தமிழ் மொழிமூலமான அறிவிப்புக்கள் எத்தனை இரயில் நிலையங்களில்

வழங்கப்படுகின்றன? என்ற கேள்வி எழுகின்றது. குறிப்பாக, தமிழ் பேசும் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதிகளின் ஊடாகச் செல்கின்ற பாதைகளில் முக்கிய சந்திகளில் அமையப்பெற்றுள்ள ராகம், பொல்கஹுவெல், மாகோ, மதவாச்சி, பேராதனை ஆகிய இரயில் நிலையங்களில்கூட தமிழ் மொழி மூலமான அறிவிப்புக்கள் இல்லை என்றே கூறப்படுகின்றது. எனைய பல்வேறு துறைகளைப்போல், பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையிலும் இத்தகைய மொழிப் புறக்கணிப்புகள் இடம்பெறுகின்ற இந்த நாட்டில் தேசிய நல்லிணக்கம், பொறுப்புக் கூறல் என்றெல்லாம் கதைக்கப்படுவது வேடிகையானதாகவே இருக்கின்றது. எனவே, இந்த விடயங்கள் தொடர்பில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் உரிய அவதானங்களைச் செலுத்த வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

பலாலி விமான நிலையத்தின் ஊடாக ஐரோப்பா வரையில் விமானச் சேவை நடத்தப்படவுள்ளதாக அண்மையில் ஊடகங்களில் தகவல்கள் வெளிவந்திருந்தன. அது எந்தளவுக்குத் தற்போது சாத்தியமான நிலையில் இருக்கின்றது? என்பது பற்றியும், பலாலியிலிருந்து இந்தியாவுக்கான விமானச் சேவையினை ஏற்படுத்துவது தொடர்பான இன்றைய நிலைமைகள் பற்றியும் தெளிவுபடுத்த வேண்டும் எனவும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சு தொடர்பில் கூறுகின்றபோது, குறிப்பாக காங்கேசனதுறையிலிருந்து இந்தியாவுக்கான கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவையினை ஆரம்பிக்க வேண்டும் எனும் கோரிக்கையை நான் தொடர்ந்தும் முன்வைத்து வருகின்றேன். இது தொடர்பில் அண்மையில் அரசு தர்ப்பு அவதானம் செலுத்தி வருவதாகவும் செய்திகள் வெளிவந்திருந்தன. அதுகுறித்த தெளிவுகளை கௌரவ அமைச்சர் சாகல ரத்நாயக்க அவர்கள் வழங்குவார் என்ற எதிர்பார்ப்புடன் விடைபெறுகின்றேன்.

மேலேயே டீபாஷன்ஸ் மென்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

Next, the Hon. I. Charles Nirmalanathan. You have 14 minutes.

[பி.ப. 2.38]

மேலேயே டீபாஷன்ஸ் மென்

(மாண்புமிகு இ. சான்ஸ் நிர்மலநாதன்)  
(The Hon. I. Charles Nirmalanathan)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நன்றி. இன்று போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு மற்றும் துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சின் நிதி ஒதுக்கீடுகள்மீதான குழுநிலை விவாதத்தில் என்னைப் பேச அனுமதித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

போக்குவரத்து அமைச்சு என்பது மக்களுக்கு மிக முக்கியமான சேவையை வழங்குகின்ற அதேநேரம் தமது போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய வகையில் அரசாங்கத்தினுடைய சேவைகளை மக்கள் எதிர்பார்க்கும் ஓர் அமைச்சாகவும் காணப்படுகிறது. மேலும், இந்த அமைச்சானது அரசாங்கத்துக்கு வருமானத்தைத் தேடித் தரக்கூடிய ஓர் அமைச்சாகவும் காணப்படுகிறது. இந்தப் போக்குவரத்து அமைச்சின் புகையிரத சேவையை எடுத்துக்கொண்டால், வடக்கைப் பொறுத்தவரையில், காங்கேசனதுறையிலிருந்தும் தலைமன்னாரிலிருந்தும் கொழும்பை நோக்கி இரண்டு புகையிரத சேவைகள் நடத்தப்படுகின்றன. கௌரவ அமைச்சர் அர்ஜுன ரணதுங்க அவர்களே, நீங்கள் இந்தப் புகையிரத சேவையை விரிவுபடுத்த வேண்டும். அதாவது அங்கு தரமான புகையிரதங்களைச் சேவையில் ஈடுபடுத்தி, அந்த இரண்டு புகையிரதச் சேவைகளையும் வெள்ளவத்தை வரை நீடிப்பதற்கு உரிய

நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் நான் ஒரு யோசனையை முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். ஏனென்றால், வடக்கிலிருந்து வருபவர்கள் கோட்டைப் புகையிரத நிலையத்தில் இறங்கிய பின்பு, தங்களுடைய இருப்பிடங்களுக்குச் செல்வதற்குப் போதுமான புகையிரதச் சேவை இல்லை. அதன் காரணமாக அவர்கள் அந்த இடத்தில் அச்சத்துடன் தரித்திருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஏற்கெனவே நானும் சக உறுப்பினர் அண்ணன் சேனாதிராஜா அவர்களும் தங்களை நேரடியாகச் சந்தித்து இந்தக் கோரிக்கையை முன்வைத்திருந்தோம். அந்தக் கோரிக்கையை நீங்கள் நடைமுறைப்படுத்துவீர்கள் என்று நான் நம்புகின்றேன்.

இங்கு உரையாற்றிய பலர், SLTB இல் முறைகேடான விதத்தில் பதவியுயர்வுகள் வழங்கப்படுவதாகக் கூறினார்கள். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, எங்களுக்கு உங்கள் மீதுருக்கின்ற நன்மதிப்பைக் குறைக்கின்ற வகையில் இந்த நியமனங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. இந்தப் பதவியுயர்வு சம்பந்தமாக உங்களிடம் நான் நேரடியாகவும் கூறியிருந்தேன். அங்கு சாரதிகளின் பதவியுயர்வுகளைப் பொறுத்தவரையில், மூன்றுபேரை அடித்துக் கொலை செய்தவருக்கும் பதவியுயர்வு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படியானவர்களுக்குத் தாங்கள் பதவியுயர்வுகளை வழங்கியமையானது, அங்கு வேலைசெய்கின்ற ஏனைய ஊழியர்கள் மத்தியில் மிகவும் கவலையை ஏற்படுத்தி இருக்கின்றது.

வடக்கு மாகாணத்தில் 07 பஸ் டிப்போக்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் ஒன்றில் பணிபுரிகின்ற ஒரு பெண்மணி எனக்குத் தொலைபேசி அழைப்பை ஏற்படுத்தி, அங்கு சரியான கல்வித் தகைமைகளுடன் 10 வருடங்களுக்கு மேல் வேலை செய்கின்றவர்கள் இருக்கின்றபோதிலும் அவர்களை விடுத்து, 2 - 3 வருடங்களே பணிபுரிந்த மற்றும் குற்றச் செயல்களில் ஈடுபட்டவர்களுக்கும், நிதி மோசடியில் ஈடுபட்டவர்களுக்கும் பதவியுயர்வு வழங்கப்பட்டிருப்பதாகவும், இந்த நிலையில் இனிமேல் அச்சாலையில் ஏன் வேலை செய்யவேண்டும் என்ற மனோநிலை தமக்கு ஏற்படுவதாகவும் கூறியிருக்கின்றார். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, கட்சி ரீதியாக அல்லாமல் கல்வித் தரம், சேவைக் காலம், நன்னடத்தை என்பவற்றின் அடிப்படையில் பதவியுயர்வுகள் வழங்கப்படவேண்டும். அப்படி வழங்கப்பட்டால் மட்டும்தான் அது மக்களுக்குச் சேவை செய்கின்ற போக்குவரத்துச் சபையாக இருக்கும். இல்லாவிடின், அது மக்களுக்கு எந்தவிதத்திலும் பயனுள்ளதாக அமையாது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இந்தப் பதவி உயர்வு தொடர்பாகத் தாங்கள் நேரடியாகச் சம்பந்தப்பட்டிருக்கமாட்டீர்கள். ஆனால், தங்களிடம் வந்த விண்ணப்பங்களைத் தாங்கள் பரிசீலிக்காமல் அந்த நியமனங்களை வழங்குவதற்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கக்கூடுமென்றுதான் எனக்குத் தோன்றுகின்றது. அதுதான் என்னுடைய கருத்தாக இருக்கின்றது. ஆனால், குறித்த நியமனம் வழங்கப்பட்டவர்களில் குற்றமிழைத்தவர்கள் மற்றும் நிதி மோசடிகளில் ஈடுபட்டவர்கள் பலர் உள்ளார்கள் என்பதை கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் இந்த நேரத்தில் கூற விரும்புகின்றேன்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, வடக்கில் இருக்கின்ற SLTB க்குச் சொந்தமான பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், அங்கு ஆரம்ப காலத்தில் வழங்கப்பட்ட பஸ்கள்தான் தற்போதும் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இன்று இந்த பஸ்கள் பழுதடைந்த நிலையில் காணப்படுகின்றன. ஆகவே, நீங்கள் கொள்வனவு செய்யவிரும்புகின்ற பஸ்களில் கணிசமான அளவினை

வடக்குக்கு வழங்க வேண்டும். அதேநேரம் அங்குள்ள 7 பஸ் டிப்போக்களிலும் பழுதான பஸ்களைத் திருத்துவதற்கான mechanic பற்றாக்குறை காணப்படுகின்றது. இதனால், அங்கு திருத்தி ஓடக்கூடிய பஸ்கள்கூட அவசரத்துக்குப் பயன்படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த விடயம் தொடர்பாகவும் நீங்கள் கவனம் எடுக்க வேண்டும்.

சென்ற வருடம் இந்தச் சபையில் SLTB ஊழியர்களுடைய EPF, ETF தொடர்பாக நான் கதைத்தபோது, முன்னாள் அமைச்சர் கௌரவ நிமல் சிறிபால த சில்வா அவர்கள் எழுந்து, அந்தப் பணத்தைத் தாங்கள் மிக விரைவில் செலுத்துவோம் என்று கூறியிருந்தார். அந்த வகையில் அந்தப் பணத்தை அமைச்சு செலுத்தியுள்ளது என்று நான் அறிகின்றேன். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கும் பிரதி அமைச்சர் அவர்களுக்கும் இந்த நேரத்தில் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

இலங்கையைப் பொறுத்தவரையில், குறிப்பிட்ட ஒரு காலத்திற்கு ஓர் அமைச்சர் இருந்து, ஒரு திட்டமிடல் இல்லாமல் விடயங்களைக் கையாள்வதென்பது மக்களுக்குச் சேவையாற்றுவதற்குப் பொருத்தமாக அமையாது. உண்மையில், சரியான திட்டமிடல் இல்லாத காரணத்தினால்தான் விபத்துக்களும் வாகன நெரிசலும் ஏற்படுகின்றன. குறிப்பிட்ட இடத்தை இலகுவாகச் சென்றடைவதற்காகச் சில வெளிநாடுகளில் சொந்த வாகனத்தில் செல்வதைவிட பஸ்களில் அல்லது புகையிரதத்தில் செல்வதைத்தான் மக்கள் விரும்புகிறார்கள். ஆகவே, அரசு போக்குவரத்துச் சேவைகளை மக்களுக்குச் சேவை வழங்குகின்ற வகையில் மாற்றிக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, உள்நாட்டு விமானப் போக்குவரத்து தொடர்பில் மக்கள் மத்தியில் ஒரு குறை இருக்கின்றது. அதாவது, யாழ்ப்பாணம், திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, அம்பாறை போன்ற விமான நிலையங்கள் ஊடாக பிரயாணம் செய்வது சாதாரண மக்களால் முடியாத காரியமாக இருக்கின்றது. ஏனெனில், குறித்த பணத் தொகையைச் சாதாரண மக்களால் செலுத்த முடியாதிருக்கின்றது. இது தொடர்பாக கௌரவ பிரதமர் அவர்களின் கவனத்துக்கும் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே, இந்த விடயம் தொடர்பாகவும் தாங்கள் கூடிய கவனம் எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் வட மாகாணத்துக்கு விஜயம் செய்வது நல்ல விடயம். ஆனால், அவ்வாறு விஜயம் மேற்கொள்ளும்போது, வெறுமனே யாழ்ப்பாணத்துக்கு மாத்திரம் வந்து செல்லாமல், வன்னிக்கும் அதாவது, வவுனியா, மன்னார், முல்லைத்தீவு போன்ற மூன்று மாவட்டங்களிலும் விஜயங்களை மேற்கொள்ள வேண்டும். அங்கு இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை, தனியார் போக்குவரத்துச் சேவை மற்றும் தங்களுடைய அமைச்சின்கீழ் வருகின்ற விடயங்கள் பற்றிய அபிவிருத்தி தொடர்பிலும் மற்றும் அதிலுள்ள பிரச்சினைகள் தொடர்பிலும் வவுனியா கச்சேரியில் ஒரு கூட்டமொன்றை நீங்கள் நடத்த வேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்று வன்னிப் பிரதேசத்தில் காணப் படுகின்ற பிரச்சினைகள் தொடர்பாகவும் அபிவிருத்திகள் பற்றியும் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுடன் நாங்கள் எல்லோரும் இணைந்து நேரடியாகக் கதைக்க முடியாத



[மரு. ஓ. லாசீக் திர்ஓலாடன் மஹா]

சூழ்நிலையில், தாங்கள் வடக்கிற்கு இனிமேல் விஜயம் மேற்கொள்ளும்போது, குறிப்பாக வன்னியை மையப்படுத்தி வவுனியா மாவட்டச் செயலகத்தில் ஒரு கலந்துரையாடலை ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்றுதான் நான் கேட்கின்றேன்.

துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் அமைச்சு தொடர்பாகவும் நான் பேச வேண்டும். வடக்கில் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய அபிவிருத்திகள் சம்பந்தமாக ஏற்கனவே இந்தப் பாராளுமன்றத்தில் கதைக்கப்பட்டது. பலாலி விமான நிலையம், தலைமன்னார் harbour, காங்கேசன்துறை harbour ஆகிய மூன்றையும் பிரதானமாக அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டிய தேவை இருக்கின்றது. அதேநேரம் தலைமன்னாருக்கும் இந்தியாவுக்குமிடையில் மிக விரைவில் கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவையை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்றும் நான் இந்த நேரத்தில் துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அமைச்சர் சாகல் ரத்நாயக்க அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். இந்த நாட்டிலிருந்து யுத்தம் காரணமாக இடம்பெயர்ந்த மக்கள் கிட்டத்தட்ட ஓரிலட்சம் பேர் இன்று இந்தியாவில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அங்கிருந்து நாடு திரும்புகின்றபோது தங்களிடம் இருக்கின்ற பொருட்களையும் கொண்டுவர வேண்டும். ஆனால், அவர்கள் அப்பொருட்களை விமானமூலம் கொண்டுவர முடியாத ஒரு சூழ்நிலையிருக்கின்றது. ஆகவே, அவர்கள் எப்போது கப்பல் சேவை ஆரம்பிக்கப்படும் என்ற ஏக்கத்தோடு இருக்கிறார்கள். கப்பல் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டால் மிக விரைவில் தாங்கள் இங்கு வந்துவிடுவோம் என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, தமிழ் நாட்டிற்கும் தலைமன்னாருக்குமிடையிலான கப்பல் சேவையை மிக விரைவில் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

நேற்று முன்தினம் கிழக்கு மாகாணத்துக்கு விஜயம் செய்த பிரதமர் அவர்கள், ஐ.நா. மனித உரிமைகள் பேரவையினுடைய தீர்மானத்திற்கமைய கலப்பு நீதிமன்றத்தைத் தன்னால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாதென்ற ஒரு கருத்தைக் கூறியிருந்தார். அது எனக்குச் சரியாக விளங்கவில்லை. ஏனென்றால், வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சர் தாங்கள் அதற்கு உடன்படுகின்றோமென்று ஜெனீவாவில் கையொப்பமிட்டுள்ளார். அதே அரசாங்கத்தைச் சேர்ந்த பிரதமர் அதற்குத் தாங்கள் உடன்பாடில்லலை என்று இலங்கையில் வைத்துக் கூறுகிறார். இப்படியான ஒரு கபட இராஜதந்திரத்தை நீங்கள் ஏன் கையாண்டுகொண்டு போகிறீர்கள்? ஒன்றில் நீங்கள் மக்களை ஏமாற்றுகின்றீர்களா? அல்லது சர்வதேசத்தை ஏமாற்ற நினைக்கின்றீர்களா? நீங்கள் முன்னுக்குப்பின் முரணான விதத்தில், ஆட்களுக்கு ஏற்ற வகையில், போலியான முறையில் கருத்துக்களைச் சொல்வதை எங்களால் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. அரசாங்கத்தின் சார்பாக வெளிநாட்டு அலுவல்கள் அமைச்சர் ஒரு விடயத்தில் கையெழுத்திடுகின்றார். அதே அரசாங்கத்தினுடைய பிரதமர் அவர்கள் அதனை நடைமுறைப்படுத்தமாட்டோம் என்று கூறுகின்றார். அப்படியானால், கலப்பு நீதிமன்றத்தை அல்லது வெளிநாட்டு இராஜதந்திர சட்ட வல்லுனர்களை அல்லது வெளிநாட்டு நீதிபதிகளைத் ஏற்றுக்கொள்ளமாட்டோம் என்று ஜெனீவாவில் வைத்தே நீங்கள் கூறியிருக்கலாம். அப்படிக்கூறியிருந்தால், அதற்குக் கையொப்பம் இட்டிருக்க வேண்டிய தேவையும் ஏற்பட்டிருக்காது. ஆகவே, அங்கொரு கதையும் இங்கொரு கதையுமாகக் கூறி மக்களையும் சர்வதேசத்தையும் தொடர்ந்தும் ஏமாற்ற வேண்டாம் என்று கேட்டு, விடைபெறுகின்றேன். நன்றி.

மரு. இலாசனாரூட் மன்திரிதுலா

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
சீதுதிடி.

ரீடெனட் மரு. வேலு குமார் மன்திரிதுலா. இவ்வுலாபி வினாவி னவக காலகக் திவெனலா.

[அ.ஹ. 2.52]

மரு. வேலு குமார் மஹா

(மாண்புமிகு வேலு குமார்)  
(The Hon. Velu Kumar)

சீதுதிடி, இலாசனாரூட் மரு. மன்திரிதுலா. அடி தினசே காரக ஸஹா அவிஸ்பாவேடி விசேஷ அலாநாஃக டேகக வடக டிரீஸயன் பிளிட்ரெவ கபா கிரீமெட் தியமீதவி திபுனன், புவாஹ னா டிபிளீ லுவினீஸேவா அலாநாஃக பிளிட்ரெவ கருகூ கிபயகன் ஓடிபிபன் கரன்னை மெ லுலாபாரோன்து வினலா. விசேஷயென்தெ புவாஹ னா டிபிளீ லுவினீஸேவா அலாநா மரு. அர்புதர ரகூஹ டேகிதலா மை ஸஹா மரீஸயே டிபிளீ டெ கருகூ ஓடிபிபன் கிரீமெட் டேகிதலா ஸஹா.

விசேஷயென்தெ ராசு புவாஹ ஸேவயே திரீ லுஃகா மலாநாமலா மனீவிலயே புவாஹ ஸேவிய அநாவலா ஸேவியகன் னுபியெட் டிரீஸ காலகக் திசீசே அப ரெ வுல பவிதினலா. தமரெவெலா வாலேம மஹமர அாதிநவி விபிடி புவாஹ ஸேவியன் அடி வினகாப ஸஃபிரீடனய வேலா திவெனலா. தபுதீ அந டூஷ்கர மலீமாவில வாலேம விவ கனீசேவயே -estate sector பனீ- திரீ லுஃகா மலாநாமலா மனீவிலய டெனீ பவிதின புவாஹ ஸேவிய தமடி அநிவிசேஷ ஸேவியகன் விடியெட் திவென்தெ. வெனன் புவாஹ ஸேவியன் பீ பூடேவில வல வினகரு ஸஃபிரீடனய வேலா துஹ. தபுதீ மை புவாஹ ஸேவிய வுல அபி டிபிளீ டிபிளீ கபா கரன் பூஷன் கிபயகன் திவெனலா. விசேஷயென்தெ மெ பீ டுந மை அவிஸ்பாவேடி ஸடஹன் கரன்னை மிநா. விவ அாதிந பூடேவில ஸாலாநாயயென்தெ பனீ பன்திய வினகரு - primary education - திவென பாகடீ தமடி டோவிகன் டூரெ டகிதன்னை பூபவின்தெ பன்னை. பிநுதின்தெ பிநாப அடியாபனய லுவின்தெ தமீ பீ டுபுதீ ரீப டாவிடெல டுஹ திவென தமரெட் டிபிளீ டு அடியாபனய லுவின்தெ மிநா. தபுதீ விவ அாதிநவி திவென திரீ லுஃகா மலாநாமலா மனீவிலய டெனீ பவிதின புவாஹ ஸேவிய ஓநால பஹ மலிபெகக தமடி பவிதின்தெ கியன காரகூய மெ மை அவிஸ்பாவேடி மஹன் கர டேன்தெ மிநா.

மரு. அலிதிரிதுலா, இவ்வுலா மை ஸமீவன்டயென்தெ விசேஷ அவிடானயகன் டோபு கரலா, விவ அாதிநவி திவென திரீ லுஃகா மலாநாமலா மனீவிலய டெனீ பவிதின டிசீ ஸேவிய பிளிட்ரெவ விசேஷ விமரீடனயகன் கரலா, பீ பிளிட்ரெவ ஹாடா லுவின்தெ கியலா மெ கியனலா. மஹபுவி, டிசீதினீக டேககன் ஸமீவன்ட வின பூடேவில டோவிகன் டூரெ ஸநியே டிபிளீ ஹனன் டிபிளீ துனகன் மை டிசீ ரெ டாவனய வினலா. ஓதரு டிபிளீ வினீ பீ டிசீ ரெ லுவின்தெ லுவி தன்தெவியகெட் பன் வேலா திவெனலா.

டடாஹகூயகன் விசேஷயென்தெ தாவிலபிபிய பூடேவிய ஹநாம பிதி கானகன் கருலே டிசீதினீகக ஸமல ஸமீவன்ட வினலா. கலேவின்தெ, ஸனீகாமை விநி விவ பிபிபிவி திவென்தெ கருலே டிசீதினீககயே கானீ. பீ பூஹா பீ டுபுதீ தாவிலபிபியே டோலோஃபாஹ ஓடலா மஹபுவி டிசீதினீககயே பாகலகெட் பூமீசுன்தெ மிநா. கிலேமீபீ 6க, 7க டூர பூமாயகக புவாஹ ஸேவியகன் தமடி இபுதெ அவிடாவ திவென்தெ. மீப அபுரீட டுஹகெட் கலீதெ திரீ லுஃகா மலாநாமலா மனீவிலய டெனீ பவிதின டிசீ ரெ ஸேவிய ஹியாகாரவி தியான்தெ வேலா திவெனலா. தபுதீ அடி வினகாப பிபிவி டூஷ்கர பூடேவில திவென டிசீ ஸேவிய அன்



හිටුවලා තිබෙන බව මම මතක් කරන්න ඕනෑ. පසුගිය කාලයේ බස් රථ ධාවනය වුණු මාර්ගවල දැන් බස් රථ ධාවනය නැවතිලා තිබෙන්නේ ඇයි කියන කාරණය පිළිබඳව හොයලා බලලා, ඒ සේවාවන් නැවත ආරම්භ කරන්නට කටයුතු කරන්නට ඕනෑය කියා මම කියනවා. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයත් සමඟ මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයත් එකතු කරලා, මේ කටයුතු ගොඩ නඟන්නට අවශ්‍ය වෙලා තිබෙනවා. මාර්ගය අබලන් වුණොත් හෝ මාර්ගය සංවර්ධනය නොවී තිබෙන කොට එක වතාවටම තීරණයක් ගන්නවා, "මේ මාර්ගයේ අපිට බස් ධාවනය කරන්න බැහැ" කියලා. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයත් සමඟ මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයත් සම්බන්ධ වෙලා, එම වගකීම බාර අරගෙන, ඒ සේවය ලබා දීමට ඔවුන් කටයුතු කරන්නේ නැහැ.

පාසල් ළමුන් ගමන් කරන ප්‍රවාහන සේවයේදී තවත් දෙයක් වෙනවා. Season Ticket එකෙන් ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබන ළමයි ඉන්න මේ ප්‍රදේශවල සාමාන්‍යයෙන් පාසල පස්වරු 2.00 වෙනකොට අවසන් වෙනවා නම්, පස්වරු 1.45, 1.50 වෙනකොට බස් එක එතැනින් පිටත් වෙනවා. ඊට පස්සේ ඒ ළමුන් අනිත් බස් එක ලබා ගන්නට පැයක්, දෙකක් සිටින්න ඕනෑ. අපි කොයිතරම් මේ ප්‍රශ්නය යොමු කළත්, සතියක් ඒ වෙනස්කම කරනවා. ඊට පස්සේ ඒ කට්ටිය මොනවා හරි හේතුවක් ඒකට පෙන්වලා කලින් schedule එකටම බස් රථ ධාවන කටයුතු සිදු කරනවා. විශේෂයෙන්ම වතු ආශ්‍රිත ප්‍රදේශවල තිබෙන මේ ප්‍රශ්නය නිසා ගුරුවරුන් සහ ළමුන් විශාල පීඩනයකට පත් වෙනවා. මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය සහ නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය සම්බන්ධ වෙන දෙල්තොට ඉඳලා හේවාහැට මුල්මය ප්‍රදේශයේ ළමුන් අධ්‍යාපනය හදාරන්න එන්නේ දෙල්තොට තිබෙන පාසලටයි. මම මීට කලින් කිව්වා වාගේ පාසල් අවසන් වෙන වේලාවට කලින් ඒ බස් රථ පිටත් වෙන නිසා ඒ ළමුන්ට බස් රථ සේවය පහසුවෙන් ලබා ගන්නට බැරි වෙනවා. ඒ වාගේම, SLTB එකේ තිබෙන අබලන්ම වෙච්ච, පාවිච්චි කරන්නට බැරි බස් රථ තමා ඔය ප්‍රදේශවලට යොමු කරන්නේ. අත්‍යවශ්‍ය සේවයක් හැටියට බස් ප්‍රවාහන සේවයම බලාපොරොත්තුවෙන් ඉන්න ගමට, නැත්නම් ඒ වතු ප්‍රදේශයට වෙන් කරලා තිබෙන්නේ, අබලන් වෙච්ච පාවිච්චි කරන්නට නොහැකි බස් රථයි. එනකොට මේ ප්‍රදේශවල බස් සේවය අඩාල වෙන එක නිතර නිතර, දිගින් දිගටම සිදු වෙනවා. එම නිසා නගරයට මේ පහසුකම් සපයන අතරේම, බස් ප්‍රවාහන සේවය එකම ප්‍රවාහන සේවය බවට පත් කරගෙන සිටින ඒ ප්‍රදේශවලටත් විශේෂ අවධානයක් යොමු කරලා, ඒ සඳහා හොඳ බස් රථ ලබා දෙන්නට කටයුතු කරන්නට ඕනෑ කියන එකත් මම ඉල්ලා සිටිනවා. අද වෙනකොට නාගරික ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහනයේදී පුද්ගලික වාහන පාවිච්චි කිරීමට නැඹුරු වෙලා තිබෙන බවක් අපි දකිනවා. පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ තිබෙන අඩු පාඩුකම් නිසා, ගුණාත්මක මට්ටමේ තිබෙන අඩු පාඩුකම් නිසා තමයි, ඒ තත්ත්වය මතු වෙලා තිබෙන්නේ. මම හිතනවා, පොදු ප්‍රවාහන සේවය මීට වැඩිය ගුණාත්මක මට්ටමට වැඩිදියුණු කිරීමට අපි කටයුතු කරන්න ඕනෑ කියා.

මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට මම මේ ගැනත් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. පසුගිය කාලයේදී මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් -Domestic Airport එකක්- හදන්න මහබේරියතැන්න NLDB ෆාම් එකේ ඉඩම් අරගෙන මූලික කටයුතු දියත් කළා. නමුත් අද වෙනකොට ඒක සම්පූර්ණයෙන් අත් හැරලා තිබෙනවා. ලංකාවේ දෙවැනි අගනුවර හැටියට අපි හඳුන්වන මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයට අද වන විට අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක අවශ්‍යතාවක් තිබෙන බව ඔබතුමා පැහැදිලිවම දන්නවා. එම නිසා ඒ පටන් අරගෙන තිබෙන අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳවත් ඔබතුමා අවධානය යොමු කරලා, එය ලබා දෙන්නට කටයුතු කරන්න කියලා ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම, මම ඉදිරිපත් කරපු කරුණු සියල්ල පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලාත් ඉල්ලා සිටිනවා. ස්තූතියි.

### ගරු මූලාසනාරුඨ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ස්තූතියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. මීළඟට, ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන්න. ඔබතුමාට විනාඩි 17 කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 3.00]

### ගරු ඩී. වී. වානක මහතා

(மாண்புமிகு டி.வீ. சானகா)  
(The Hon. D. V. Chanaka)

මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, පළමුවෙන්ම සාගල රත්නායක මැතිතුමාට හම්බන්නොට දිස්ත්‍රික්කයේ සංවර්ධනය බාර දීම පිළිබඳව සුබ පතන ගමන්, එතුමාට ඉදිරියට වැඩ කරන්න අවශ්‍ය ශක්තිය, ධෛර්යය ලැබෙන්න කියලාත් අපි සුබ පතනවා. ඔබතුමන්ලාගේ නියෝජ්‍ය නායකතුමාට අවුරුදු 4ක් කරන්න බැරි වෙච්ච සංවර්ධනය ඉදිරියට කරගෙන යන්න ඔබතුමාට ශක්තිය ලැබේවා කියලාත් අපි සුබ පතනවා. මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ අවුරුදු 4 තුළ, එහෙම නැත්නම් මෑත ඉතිහාසයේ අපි දැක්ක මන්ද බුද්ධිකම තීරණ දෙක තමයි මන්තල ගුවන්තොටුපළ වී ගබඩාවක් කිරීමත්, ඒ වාගේම හම්බන්තොට වරායේ bunkering නවත්වලා නැව්වලට තෙල් ලබාදීම නැවැත්වීමත් කියන කාරණා දෙක. මොකද, අපි දන්නවා රටක් වශයෙන් ඉස්සරහට යන්න ඕනෑ නම්, රටක් සංවර්ධනය කරන්න ඕනෑ නම්, වරායත්, ගුවන්තොටුපළවල් වැඩි වැඩියෙන් හැදෙන්න ඕනෑ බව. අද ලෝකයේ දියුණු රටවල් පවා, ගුවන්තොටුපළවල් 50, 60 කියෙන රටවල් පවා ගුවන්තොටුපළවල් හදනවා; වරායවල් හදනවා. එහෙම තමයි රටක් වශයෙන් ඉස්සරහට යන්නේ. හැබැයි, අද එක්සත් ජාතික පක්ෂ ආණ්ඩුව නිතරම සුදු අලියෙක් කියලා කථා කරන්න උත්සාහ කරන හම්බන්තොට වරායේ මුල්ම ශක්‍යතා වාර්තාව ගන්නේ 2004 වර්ෂයේදීයි. මම හිතනවා, ඒකට අමාත්‍යතුමාත් සාක්ෂි දරනවා ඇති කියලා. රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමා තමයි පළමුවෙනි ශක්‍යතා වාර්තාව අරගෙන වරායක් හැදීමට සුදුසුම තැන වශයෙන් හම්බන්තොට 2004දී අනුමත කරන්නේ. ඊට පස්සේ මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ කාලයේ 2008 වර්ෂයේ නැවත වතාවක් ශක්‍යතා වාර්තාවක් අරගෙන සුදුසුම තැන වශයෙන් තෝරාගෙන තමයි හම්බන්තොට වරාය හැදෙන්නේ. හැබැයි, මේ හම්බන්තොට වරාය හැදෙන්නේ තනි ව්‍යාපෘතියක් වශයෙන් නොවෙයි. එක පැත්තකින් ගුවන් තොටුපළක් හැදෙනවා. කර්මාන්ත පුරයක් හැදෙනවා. ඒ වාගේම මාර්ග පද්ධතිය, ඒ වාගේම කොළඹ හම්බන්තොට යා කරන highway එක හැදෙනවා. මේ සියලුම පහසුකම් එක්ක තමයි මේ හම්බන්තොට වරාය හැදෙන්නේ. මේ හම්බන්තොට වරාය දියුණු කිරීමට අපි විවිධ ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා. හම්බන්තොට වරාය හැදුවාට පස්සේ කර්මාන්තපුරයට ආයෝජනය කරන්න අපි ටෙන්ඩර් කැඳවුවා. ටෙන්ඩර් කැඳවූ වේලාවේ ලෝකයේ විවිධ රටවලින් සමාගම් 25කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ටෙන්ඩර් ඉදිරිපත් කළා. මෙතැනින් සමාගම් 11ක්, 2014 වර්ෂයේ තෝරා ගන්නා. එම සමාගම් නම්, සිංගප්පූරු රජයේ Peak Energy Private Limited. මේ ගොල්ලන් ඩොලර් මිලියන 434ක ආයෝජනයක් ගේනවා, හෙක්ටයාර් 10ක භූමියක. ඒ වාගේම Shree Renuka Sugars Limited. මේකේ investment එක ඩොලර් මිලියන 220යි, හෙක්ටයාර් 20කට. ඒ වාගේම Hayleys Advantis Limited. එහි investment එක ඩොලර් මිලියන 7.2යි. මේ ආකාරයේ සමාගම් 11ක් එනවා. මේ සමාගම් 11 විශේෂත්වය තමයි මේවායේ ඉඩම්වලට වෙනම වටිනාකමක්, ඒ වාගේම බද්දක් ගෙවන්න වීම. හෙක්ටයාර් එකකට සෑම අවුරුද්දකම ඩොලර් 50,000ක බද්දක් අය කරනවා. ඒ ප්‍රමාණයත් සෑම වර්ෂයේම සියයට 3 ගණනේ වැඩිවෙන විධියට තමයි අවුරුදු 99කට බදු දෙන්න තීරණය කරලා තිබුණේ. හැබැයි, 2014 වර්ෂයේ, මම හිතන හැටියට අර්ජුන

[ගරු ඩී. ඩී. වානක මහතා]

රණතුංග මැතිතුමා අමාත්‍යවරයා වශයෙන් පත් වෙමින් මොහොතේත් එතුමා මේ කටයුතු නැවැත්වූයේ නැහැ. එතුමා ඒ සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා කළා. හැබැයි, අවාසනාවට එතුමාට මේක දිගට කරගෙන යන්න අවස්ථාව ගිය ආණ්ඩුව විසින් ලබා දුන්නේ නැහැ. අලුත් අමාත්‍යවරයෙක් පත් කරගෙන ඒ සියලුම වැඩ කටයුතු නවත්වා දැමීම, ඒ අවුරුදු හතර ඇතුළත.

මේ හම්බන්තොට වරාය පිරවීමට විකිණීම පිළිබඳව ඒ සිදුවෙමින් වංචාව පිළිබඳ අපි Top Ten හරහා 5 වෙනි පැමිණිල්ල වශයෙන් Commission to Investigate Allegations of Bribery or Corruption වෙත සහ CID එකට පැමිණිලි කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, අද වෙනතරු ඒ පිළිබඳ කිසිම පරීක්ෂණයක් කරගෙන යන බවක් අපි දකින්නේ නැහැ. මේ හම්බන්තොට වරාය විදේශීයකරණය කිරීමට ප්‍රධානම හේතුව වශයෙන් මේ ආණ්ඩුව පෙන්වුවේ ඩොලර් බිලියන 1.1ක් වෙමින් මේ ලබාගත් ණය ගෙවන්න බැහැ කියන කාරණයයි. හැබැයි, 2014 වර්ෂයට පෙර ගිය ආණ්ඩුව විසින් මේ ණය වාරික නියමානුකූල වෙලාවට, වරාය අධිකාරිය හරහා කිසිම පාඩුවක් වෙන්නේ නැති විධියට ගෙවා ගෙන ගියා. හැබැයි, මෙතුමන්ලා කිව්වා, මේ ණය ගෙවන්න විධියක් නැහැ; ඒ නිසා තමයි හම්බන්තොට වරාය විදේශීයකරණය කරන්නේ කියලා. හැබැයි, අදටත් මේ ලබා ගත් මුදලින් ණය ගෙව්වේ නැහැ. අදටත් ඒ වාරික ටික ගෙවාගෙන යන්නේ 2014ට පෙර කළා වාගේම වරාය අධිකාරියෙන්. මේ හම්බන්තොට වරාය විදේශීයකරණය කළේ මේ ණය ගෙවන්න නම්, මේ ණය ගෙව්වේ නැත්තේ ඇයි? හැබැයි, ණය ගෙවනවා වෙනුවට අදටත් ඒ ටිකමයි කරගෙන යන්නේ. නමුත් ඒ මුදල් භාණ්ඩාගාරයට ගෙනැල්ලා, ඒ මුදල් ටිකත් විනාශ වෙමින් බවක් තමයි අපට පෙනෙන්න තිබෙන්නේ.

ඊළඟට මේ හම්බන්තොට වරාය ගිවිසුම විනයට ලබා දෙනකොට ටෙන්ඩර් කළේ නැහැ. ඒ වාගේම තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටු අනුමැතියක් තිබුණේ නැහැ. ව්‍යාපෘති ඇගයීමක් තිබුණේ නැහැ. රජයේ තක්සේරුවක් නැතුව, අමාත්‍යවරයාවත් සම්බන්ධ කර ගන්නේ නැතුව, -මම හිතන හැටියට අර්ජුන රණතුංග අමාත්‍යවරයා හිටියේ- ඒ වාගේම වරාය අධිකාරියත් සම්බන්ධ කර ගන්නේ නැතුව තමයි මේ ව්‍යාපෘතිය කළේ.

ඒකට හොඳම උදාහරණය තමයි අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමා ලේකම්වරුන්ගේ කමිටුවට යවන ලියුම. මම ඒ ලියුමේ එක කොටසක් විතරක් කියවන්නම්. "ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය නියෝජනය කරමින් රැස්වීමට සහභාගි වූ නිලධාරීන් දෙදෙනා ප්‍රකාශ කර සිටියේ අදාළ ව්‍යාපෘතිය තෝරා ගැනීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය කිසිදු පූර්ව දැනුම්දීමක් නොකළ බවය. මෙම තීරණය ගැනීමේදී රේඛීය අමාත්‍යවරයා වශයෙන් මා හෝ වරාය කටයුතු පිළිබඳව නිල අධිකාරිමය බලය හිමි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය හෝ සම්පූර්ණ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ නොකර ගැනීම හරහා ගැටලු ගණනාවක් මතු වුණි." යනුවෙන් එහි සඳහන් වෙනවා. අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමා මේ සභාවේ සිටිනවා. එතුමා මේ සම්බන්ධව සාක්ෂි දරනවා. අඩුම ගණනේ අමාත්‍යවරයාවත් සම්බන්ධ කරගන්නේ නැහැ, වරාය අධිකාරිය සම්බන්ධ කරගන්නේ නැහැ. අග්‍රාමාත්‍යවරයාත් මේ සභාවේ ඉන්නවා. මම හිතන විධියට අග්‍රාමාත්‍යවරයාගේ හිතවත්, එතුමාගේ යාළු අමාත්‍යවරයා හරහා තමයි මේ ගනුදෙනුව සිදු වෙන්නේ. ඒ වාගේම මේ ගනුදෙනුව සිදුවීමේදී ටෙන්ඩර් කැඳවනවා වෙනුවට සමාගම් දෙකක් ගෙන්වා ගෙන, ඒ සමාගම් දෙකෙන් ක්ෂණිකව තමයි ඉල්ලීමක් කරන්නේ, "ඔබතුමන්ලාට අවශ්‍ය කොහොමද?" කියලා. මේ සමාගම් දෙක තෝරා ගැනීමේදීවත් නිසියාකාරව කටයුතු නොකිරීම තුළින් බිලියන 330ක පාඩුවක් සිදු වෙනවා. මේ

වනවිට අපි පැමිණිලි කරලා තිබෙනවා, ඩොලර් මිලියන 100ක් ලබා ගෙන තමයි හම්බන්තොට වරාය ලබා දුන්නේ කියලා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එක පැත්තකින් හම්බන්තොට වරාය අවුරුදු 99කට බදු දෙනකොට ඒ ඉඩම්වල වටිනාකම තක්සේරු කළේ නැහැ. අපි දන්නවා 2014ට පෙර සමාගම් - companies - 11ක් කර්මාන්තපුරයට ආපු බව. මේ 11ත්, 10ක්ම cancel කරලා ලාගේ සමාගමට විතරක් ඒ වැඩ කටයුතු කරගෙන යන්න ඉඩ දුන්නා. ඒ ලාගේ සමාගමට rent එකට ලබා දුන් හෙක්ටයාර එකකට ලැබෙන ඩොලර් 50,000 හා එහි සියයට තුනෙහි වැඩිවීම, අනෙක් හෙක්ටයාර 960ක් ලැබෙන විධියට කටයුතු ගියා නම්, රුපියල් ප්‍රිලියනයක ලාභ ලබන්න තිබුණා. හැබැයි, එම තක්සේරුව හරියාකාරව නොකිරීම තුළින් රුපියල් ප්‍රිලියනයක -කෝටි ලක්ෂයක- පාඩුවක් වෙනවා. හැබැයි, මෙතුමන්ලා මේ කිසිම දෙයක් බැලුවේ නැහැ. මොකද, ඩොලර් මිලියන 100ක ලාභයක් තමන්ගේ සාක්කුවට එන නිසා, මේ කිසිම දෙයක් ගණන් ගත්තේ නැහැ.

ගරු අග්‍රාමාත්‍යවරයා හම්බන්තොටට ගිහින් කිව්වා, "හම්බන්තොට වරාය සුදු අලියෙක්" කියලා. එහෙම කියන ගමන්ම අග්‍රාමාත්‍යවරයා නැවත වතාවක් කියනවා, "මෙතැන තමයි busiest" කියලා. ඒ කියන්නේ කාර්ය බහුලම නාවික ගමන් මාර්ගය තිබෙන්නේත් හම්බන්තොට වරාය අසලින් කියලා එතුමා කියනවා. මම දැන ගන්න කැමැතියි, හම්බන්තොට වරාය සුදු අලියෙක් නම්, චීනය ඇවිල්ලා මේක බදු ගන්නේ ඇයි; මේක busiestම නාවික මාර්ගය වෙන්නේ කොහොමද, කියලා. මෙතුමන්ලාට දැක්මක් තිබුණේ නැහැ.

අද ඔබතුමන්ලා ව්‍යාපෘති ගෙනෙනවා. අග්‍රාමාත්‍යවරයා "හම්බන්තොට වරාය සුදු අලියෙක්" කියලා කිව්වාට, අග්‍රාමාත්‍යවරයාගේ උපන් දිනය සමරන්න යන්න වුණේත් හම්බන්තොටට. එතුමාට මුල් ගලක් තියන්න වුණේත් හම්බන්තොටටම ගිහිල්ලා. හැබැයි, ඒ කටයුත්ත අවුරුදු හතරකට කලින් කළා නම්, මේ වනවිට හම්බන්තොට වරායට වියදම් වෙමින් මුදලුත් සොයාගෙන, අද වනවිට විශාල සංවර්ධන රටක් බවට අපේ රට පත් කරන්න තිබුණා, අග්‍රාමාත්‍යතුමනි. ඔබතුමන්ලා අර කොමිෂනරී 11 හරවා යැව්වේ නැත්නම්, අද වනවිට මේ රට සංවර්ධන මාවතට ඇවිල්ලා; හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය හරි මාවතට ඇවිල්ලා. සාගල රත්නායක ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා තමයි මම කිව්වේ ඔබතුමාවත් මේකට මැදිහත් වෙන්න කියලා. ඔබතුමා මැදිහත් වෙලා සමාගම් දෙකක් විතරක් නොවෙයි, තව සමාගම් ගෙනෙන්න; ගෙනැල්ලා මෙය සංවර්ධනය කරන්න. මොකද, පසුගිය අවුරුදු හතරක කාලය තුළ අපේ රට ආපස්සට ගිහිල්ලා ඉවරයි. හැබැයි, බොරු ව්‍යාපෘති ගෙනෙන්න එපා. එක වේලාවකට රජයෙන් කියනවා, "ආයෝජනය කරනවා" කියලා. තව වේලාවකට කියනවා, "එහෙම කිසිම ආයෝජනයක් නැහැ" කියලා. ඊට පහුවදා කියනවා, "සාකච්ඡාවක් සිදු වෙනවා" කියලා. ආපසු BOI එකෙන් කියනවා, "under discussion" කියලා. ඒ විධියට එක එක දවසට එක එක කථා කියන්න එපා. ඔබතුමන්ලා කැබිනට් අනුමැතිය ගන්න කොටම, ඒ සාකච්ඡා සියල්ලම ඉවර කරලා ඇත්තටම ව්‍යාපෘති එනවාද කියලා බලා මේවා සිදු කළා නම්, මීට වඩා රටට වාසියක් වෙයි කියලා අපි හිතනවා.

ඊළඟට, ප්‍රවාහන අමාත්‍ය, අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමාත් මෙතැන ඉන්නා නිසා මම කාරණා කිහිපයක් සම්බන්ධව එතුමාගේත් අවධානය යොමු කරවන්න කැමැතියි. අපි දන්නවා, අද ප්‍රවාහනය ඉතාම අසීරු තත්ත්වයකට ඇවිත් තිබෙන බව. අද කොළඹ නගරයේ සමහර ස්ථානවල කිලෝමීටර් දහයක් යන්න පැය දෙකක් විතර ගත වෙනවා. ඔබතුමන්ලා විශාල ණය මුදලක් අරගෙන LRT system එක ඇති කරන්න උත්සාහ දරන බව අපි

දැක්කා. හැබැයි, මේ වනකොට ඔබතුමන්ලා බිලියන 4,500කට වඩා ණය අරගෙන රට ණය බරින් හිර කරලා තිබෙනවා.

අද මුළු කොළඹ නගරයම යා කරන්න පුළුවන් විධියට ඇළ මාර්ග තිබෙනවා. මුළු කොළඹම ඒ ඇළ මාර්ගවලින් යා වෙලා තිබෙනවා. ඒ ඇළ මාර්ග හරහා ඔබතුමන්ලාට ferry system එකක් හෝ boat system එකක් ආරම්භ කිරීම සඳහා වැය කරන්න වෙන්වේ ඉතාම සුළු මුදලක්. පාලම් - bridges - හතරක් තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලාට කරන්න තිබෙන්නේ, මේ පාලම් හතර උස්සලා, ඒ ඇළ මාර්ග ටික සුද්ද කරන්නයි. එතකොට ඉතාම අඩු කාලයක් තුළ, ඉතාම වේගයෙන් කොළඹ හරහා ගමන් කිරීමට හැකි ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දුන්න පුළුවන්. 2014දී ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ මැදිහත්වීමෙන් මේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළා. හැබැයි, ඔබතුමන්ලා ඒක නැවැත්තුවා. මේ ව්‍යාපෘතියට අඩු වියදමක් යන්නේ. මේ ව්‍යාපෘතිය ඉතා ඉක්මනින් නිම කළොත්, කොළඹ ජනතාවට තමන්ගේ වෙලාව ඉතුරු කර ගන්න හැකියාව ලැබෙනවා.

ප්‍රවාහන පද්ධතිය සහ මහාමාර්ග පද්ධතිය එකිනෙකට බැඳිලායි තිබෙන්නේ. අපි highways හඳුන්වා පටන් ගත්ත මුල් කාලයේ ඒවාට වෝදනා එල්ල කළා. හැබැයි, ඔබතුමන්ලාත් highways හඳුන්වා පටන් ගැනීම පිළිබඳව අපි සතුටු වනවා. හැබැයි, මේවා පටන් ගන්න මැතිවරණ වර්ෂය එතෙක් සිටියේ ඇයි? ගත වූ අවුරුදු හතර තුළ නිකම් ඉඳලා, මැතිවරණ වර්ෂය ආරම්භ වුණාම තමයි සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ඇතුළු සියලු දේවල් ඔබතුමන්ලාට මතක් වෙලා තිබෙන්නේ.

මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව ඔබතුමන්ලා වෝදනා කරනවා. මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පාඩු ලබනවාය කියනවා. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් හැටියට ලෝකයේ ඕනෑම රටක් වරායක් හෝ ගුවන් තොටුපොළක් හදුවාම පළමු අවුරුද්ද, දෙක තුළ ලාභ ලබා ගන්න බැහැ. ක්‍රමානුකූලව තමයි ඒක සංවර්ධනය විය යුත්තේ. අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, මේ ගුවන් තොටුපොළ වී ගබඩාවක් කරන එකද ඔබතුමන්ලාට තිබුණු හොඳම විසඳුම? ඔබතුමා ඒ පිළිබඳව අධ්‍යයනයක් කළාද? මත්තල ගුවන් තොටුපොළට තිබුණු හොඳම විසඳුම ඒක වී ගබඩාවක් කිරීමද? එහෙම නැත්නම් වෙනත් විසඳුම් තිබුණාද? ඔබතුමන්ලා ඒක විදේශ රටකට දෙන්න කලින් - ඉන්දියාවට දෙන්න කලින්- අධ්‍යයනයක් කළාද, මේ ගුවන් තොටුපොළෙන් අපට ලබා ගන්න පුළුවන් දේවල් මොනවාද කියලා? එහෙම කිසිම අධ්‍යයනයක් කරන්නේ නැතුව යම්කිසි මුදලක් ගැන පමණක් හිතලා, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ විදේශීයකරණය කිරීම තුළින් අපේ රටේ ජාතික සම්පත් තමයි නැති වෙන්නේ. අපේ රටේ අනාගත පරම්පරා හය, හතකට මේ වරාය සහ ගුවන් තොටුපොළ නැති වනවා. එක පැත්තකින් චීනය ඉන්නවා. අනෙක් පැත්තෙන් ඉන්දියාව ඉන්නවා. තව පැත්තකින් තව රටක් ඉන්නවා. අපේ රටේ සම්පත් ටික මේ ගොල්ලෝ චීනය කරමින් යනවා.

මේ වෙද්දී ලෝකයේ රටවල් තුළ සිතල යුද්ධයක් ආරම්භ වෙලා තිබෙන බව අපි දන්නවා. මේ සිතල යුද්ධයේ සිටින පාර්ශ්ව දෙකකට තමයි, ඔබතුමන්ලා එක පැත්තකින් වරාය දෙන්නේ; අනෙක් පැත්තෙන් ගුවන් තොටුපොළ දෙන්නේ. කවදා හරි මේ පාර්ශ්ව අතර ගැටුමක් ඇති වුණොත් මොකද වෙන්නේ? අපි ප්‍රාර්ථනා කරනවා, ලෝක යුද්ධයක් නැවත ඇති වෙන්න එපා, එහෙම ගැටුමක් නැවත ඇති වෙන්න එපා කියලා. හැබැයි, යම්කිසි ආකාරයකින් එවැනි ගැටුමක් ඇති වුණොත් ඒක පළමුව ඇති වෙන්නේ අපේ රට තුළ. කිලෝමීටර් 12ක පරතරය තුළ, ඒ සිතල යුද්ධයේ ඉන්න කණ්ඩායම් දෙකට තමයි ඔබතුමන්ලා මේ ව්‍යාපෘති ලබා දෙන්නේ. ඔබතුමන්ලා මේ ව්‍යාපෘති ලබා දෙද්දී ලෝකයේ තිබෙන ගැටුම්, ලෝකයේ දේශපාලන අර්බුද පිළිබඳවත් අවධානයෙන් යුතුව බැලිය යුතුයි කියලා මම හිතනවා.

ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමනි, දක්ෂිණ සංවර්ධන විෂයය ඔබතුමා යටතේ තිබෙන නිසා හම්බන්තොට හදලා තිබෙන රෝහල වෙත ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරවන්න කැමැතියි. අද සියලු පහසුකම් සහිතව හම්බන්තොට රෝහලක් හදලා තිබෙනවා. මේ රෝහල හදලා ඉවර වෙලා දැන් අවුරුදු තුනකටත් වැඩියි. මෙම රෝහල විවෘත කරන්න තිබුණේ, 2015 මැයි මාසයේ. ඒ රෝහලේ වැඩ සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවර වෙලා තිබුණත්, ඒ රෝහලට අවශ්‍ය උපකරණ හා පහසුකම් ලබා නොදීම නිසා අවුරුදු තුනහමාරක් ගත වෙලාත් ඔබතුමන්ලාට ඒක විවෘත කර ගන්න බැරි වුණා. හදලා තිබෙන රෝහල විවෘත කර ගන්න බැරි වෙලා තිබෙන්නේ. මේ සඳහා යන්නේ ඉතා අඩු මුදලක්. ඔබතුමන්ලා ඒ අවශ්‍ය උපකරණ හා පහසුකම් ටික ලබා දුන්නා නම්, අද හම්බන්තොට ජනතාවට වෙනත් රෝහලට යන්න වෙන්වේ නැහැ. ඔබතුමන්ලාගේ නියෝජ්‍ය නායකයා ඉන්නෙත් හම්බන්තොට. අදටත් හම්බන්තොට ජනතාවට හදිසි තත්ත්වයක් ඇති වුණොත් යන්න වෙන්වේ කරාපිටියට රෝහලට. කරාපිටියට යෑමේදී ජීවිත නැති වෙන්න පුළුවන්. හෘදයාබාධ තත්ත්වයක් නිසා ජීවිතය නැති වෙන්න පුළුවන්. හම්බන්තොට මේ රෝහල හදලා තියෙද්දී, ඒකට අවශ්‍ය උපකරණ හා පහසුකම් නොදී ඇයි විවෘත නොකර ඉන්නේ කියන එක අපට විශාල ගැටලුවක්. ඒ වාගේම අපට ඒ ගැන විශාල සැකයක් තිබෙනවා. මොකද, ඒ රෝහල තිබෙන්නේ හම්බන්තොට වරාය භූමියේ අක්කර 5,000ට මායිම්වයි. ඒ නිසා ඒ රෝහල් භූමියත් චීනයට දෙන්නද ඔබතුමන්ලා තියාගෙන ඉන්නේ කියන එක රටේ ජනතාවට වාගේම, අපට විශාල ප්‍රශ්නයක්.

මොකද එහෙම නැත්නම්, මේ රෝහල විවෘත කිරීමේ කිසිම ගැටලුවක් නැහැ. ඒ නිසා මම සාගල රත්නායක මැතිතුමාගෙන් ඉල්ලන්න කැමතියි, මේ පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරලා හැකි ඉක්මනින් මේ රෝහල විවෘත කරලා දෙන්න කියලා. ඒ වාගේම දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය සඳහා ඉතා අඩු මුදල් ප්‍රමාණයක් තමයි වෙන් කරලා තිබෙන්නේ. ඒ වෙන් කරපු මුදල් ප්‍රමාණය දැක්කාම, දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය හරියට නාමික අමාත්‍යාංශයක් වාගේ තමයි අපි දකින්නේ. ලංකාව දියුණු කරන්න පුළුවන් නම් මේ මොහොතේ ඒ සඳහා ආරම්භය ගන්න පුළුවන් තැන තමයි හම්බන්තොට නගරය. ඔබතුමන්ලා දන්නවා, මේ මොහොතේ තිබෙනවා වාගේ නැව් හය ගුණයකින් මෙම Kra Canal Project එකත් එක්ක වැඩි වෙනවා කියලා. මේ Kra Canal එක හැදිලා හම්බන්තොට නගරය ආසන්නයෙන් නැව් යනකොට, නාවික සැතපුම් 1200කට වැඩිය අඩු වෙනවා. තව අවුරුදු හතරක්, පහක් යද්දී මේ හම්බන්තොට වරාය තමයි කාර්ය බහුලව වරාය වන්නේ. සිංගප්පූරුවට යන නැව්වලින් සියයට 35කට වැඩි නැව් ප්‍රමාණයක් හම්බන්තොට හරහා තමයි යන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ නිසා මේ පිළිබඳව ඔබතුමන්ගේ වැඩි අවධානයක් යොමු කරලා හම්බන්තොට වරාය, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ වාගේම මේ රෝහලත්, මාර්ග පද්ධතියත් හැකි ඉක්මනින් දියුණු කරලා මේ රට වෙනුවෙන්, ජාතිය වෙනුවෙන් ලබා දෙන්නාය කියලා ඉල්ලා සිටිනවා. ස්තූතියි.

මුලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, හම්බන්තොට වරාය චීන සමාගමක් වෙත විකිණීමෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රුපියල් බිලියන 330ක මුදලක් අහිමි කිරීම තුළින් සිදු කරනු ලබන මහා පරිමාණ දූෂණය පිළිබඳව කරන ලද පැමිණිල්ල සහ ඊට අදාළ සියලු ලේඛන මම සභාගත\* කරනවා.

\* ප්‍රස්තූතයේ නම ඇත.  
\* நூலினை யத்தியல் வைக்கப்பட்ட இன்றது.  
\* Placed in the Library.

### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

මූලික, ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 20ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 3.17]

### ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(மாண்புமிகு வைத்திய கலாநிதி) நளின்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අතිශයෙන් වැදගත් අමාත්‍යාංශ කිහිපයක වැය ශීර්ෂ ගැනයි අද සාකච්ඡා කරන්නේ. මේ පාර්ලිමේන්තුව ගත්තොත් විටින් විට විවිධ ආණ්ඩුවල ප්‍රවාහන ඇමතිකම් දරපු, ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිකම් දරපු මන්ත්‍රීවරු ගණනාවක් ඉන්නවා. ඒ මන්ත්‍රීවරුන්ට, ඒ ඇමතිවරුන්ට, ඒ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරුන්ට එතුමන්ලාගේ කාලයේ කළාය කියන්න මොනවා හෝ දෙයකුත් තිබෙනවා. අපි මෙව්වර බස් රථ ගෙනාවා, අපි මෙව්වර දුම්රිය පෙට්ටි ගෙනාවා, අපි මෙව්වර පාරවල් හදුවා ආදී වශයෙන් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් එතුමන්ලාගේ කාලයේ කරපු යම් දෙයක් හෝ කියන්න හැකියාවක් තිබෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, හැබැයි මේ කවුරුවත් භාණ්ඩාගාරයට එකතු වෙන ජනතාවගේ බදු මුදල් වියදම් කරලා මේ රටේ පොදු මගියාට -පුරවැසියා- දැනෙන සේවාවක් කළාද කියලා දැන් ජනතාවට පාරට බැහැලා අහන්න පුළුවන්. දැන් පාරට බැහැලා බස් නැවතුම් පොළක නතර වෙලා, එහෙම නැත්නම් railway station එකේ නතර වෙලා මගියෙක්ගෙන් ඇහුවොත්, "රටේ ක්‍රියාත්මක වෙන ප්‍රවාහන සේවාව ගැන තෘප්තිමත්ද" කියලා, ඒ කාටවත් කිසිම තෘප්තියක් නැහැ කියා වි. ඒ නිසා මම දැන් අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාගෙන් හෝ අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමාගෙන් හෝ විශ්ව කර්ම වැඩ බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. මොකද, ඔබතුමන්ලා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය භාර ගත්තාය කියලා, ඔබතුමන්ලා කොවිඩ් කාර්යක්ෂමව වැඩ කරන්න හිතුවත් මහා පරිමාණයෙන් රටේ මහා පෙරළියක් කරන්න බැහැයි කියලා අපි දන්නවා. මොකද, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය කියලා කියන්නේ එහෙම තනියෙන් වැඩ කරන්න පුළුවන් අමාත්‍යාංශයකුත් නොවෙයි. ඇත්තටම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අයිති CGR එකෙන් හෝ CTB එකෙන් හෝ අපි ලාභ අපේක්ෂා කළ යුතුත් නැහැ. ඒ ප්‍රවාහන සේවාව කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගෙන ගියොත් තමයි අනෙකුත් සේවාවලින් අපට ලාභ ලබා ගන්න පුළුවන්කම ලැබෙන්නේ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ රටේ තිබෙන බරපතළම ප්‍රශ්නය තමයි, මේ කොයි ආණ්ඩුවත්, මේ කොයි ඇමතිවරුත් අවධානය යොමු කරලා තිබෙන්නේ ප්‍රවාහනයේ මොන මොන ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳවද යන කාරණය. එතුමන්ලා බස් රථ ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා. එතුමන්ලා බස් රථවල එන්ජින් ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා. එතුමන්ලා බස් නැවතුම් පොළවල් හදන්න අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා. එතුමන්ලා දුම්රිය පෙට්ටි ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා; දුම්රිය නැවතුම් පොළවල් ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා. එතුමන්ලා දුම්රිය සංඥාපට්ටි ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, මේ කවුරුත් අවධානය යොමු කරලා නැති ක්ෂේත්‍රයක් තිබෙනවා. ඒ තමයි ඒවායේ ගමන් කරන මගියා පිළිබඳව, ඒවායේ ගමන් කරන පුරවැසියා පිළිබඳව. මේ කවුරුත් - මොන ආණ්ඩුවක්වත්- පුරවැසියාගේ කෝණයෙන් නොවෙයි මේ ප්‍රශ්නයට මැදිහත් වුණේ. ඒ අය මැදිහත් වුණේ බස් එක, කෝච්චිය, ඒවා නතර කරන ස්ථාන, සංඥා පද්ධති, පාර යනාදී ක්ෂේත්‍රවලට. ඒ නිසා පුරවැසියාගේ කෝණයෙන්, ජනතාවගේ දෘෂ්ටිකෝණයෙන් හදුණු ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් හෝ ක්‍රමවේදයක් නොවෙයි අපට තිබෙන්නේ. අද බස් එකේ එහෙම නැත්නම් කෝච්චියේ ගමන් කරන, පාරේ ගමන් කරන අපේ රටේ පුරවැසියාට තිබෙන ප්‍රධාන ප්‍රශ්න මොනවාද? පළමුවෙනි කාරණය

තමයි, ඔවුන්ගේ කාලයෙන් ඉතා විශාල ප්‍රමාණයක් මහ මගට නිස්කාරණයේ නාස්ති වෙන එක. ඒක ඉතාම බරපතළ ප්‍රශ්නයක්. නිකමට වාගේ කොළඹ නගරයේ ප්‍රවාහනය ගැන හිතුවොත්, කොට්ටාවේ ඉඳලා කොළඹට එන්න අඩුම තරමින් පැය හතරක් ගත වෙනවා. ඒ කියන්නේ, පැය 24න් පැය 4ක්. දවසක මුළු කාලයෙන් හයෙන් එකක් බස් එකට ගත වනවා නම්, අවුරුදු 60ක් ජීවත් වුණු මනුෂ්‍යයකු අවුරුදු 10ක් ගත කරලා තිබෙන්නේ බස් එකේ. ඒ කියන්නේ, කොට්ටාවයි, කොළඹයි අතරේ ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන්න විතරක්. පළමුවැනි ප්‍රශ්නය තමයි ඒක. මෙන්න මේ විධියට අතීතය නිස්කාරණ කාලයක් මේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ වැය කරන්න සිදුවීම.

දෙවැනි ප්‍රශ්නය, ඊට වඩා බරපතළයි. මේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය විසින් අපේ රටේ පුරවැසියාගේ අභිමානය සම්පූර්ණයෙන්ම වට්ටලා තිබෙනවා. ප්‍රවාහන පද්ධතිය විසින් අපේ රටේ පුරවැසියාගේ කොළ කඩලා තිබෙනවා. බස් එකකට නැග්ගාම ඕනෑම තරාතිරමක කෙනෙකුට අත්දකින්න ලැබෙන අභාවාවක, ශෝචනීය අත්දැකීම මේ රටේ කවුරුත් දන්නවා. ආබාධිතයන්, කාන්තාවන්, දරුවන් පැත්තක තිබෙන්නේ, මේ සමාජයේ වැදගත් රැකියාවක නිරත වන, අභිමානයක් සහිතව ජීවත් වන මනුෂ්‍යයකුගේ සම්පූර්ණ පෞරුෂය, අභිමානය වට්ටන විධියට තමයි අපේ රටේ ප්‍රවාහන සේවාව සැකසීලා තිබෙන්නේ. මේක ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක්. මේ බස් රථ සේවාව ගත්තොත්, අපි මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ප්‍රශ්න කිහිපයක් තිබෙනවා. වෙලාවට බස් රථ ධාවනය නොවීම, අධික කාලයක් ගැනීම, ඒවායේ තිබෙන තදබදය, රාත්‍රී කාලයේ බස් රථ ධාවනය නොවීම ආදී දශක ගණනාවක් තිස්සේ මේ බස් ප්‍රවාහනයට ආවේණික වුණු ගැටලු ගණනාවක් තිබෙනවා.

දුම්රිය පද්ධතිය ගත්තත් එහෙමයි. දුම්රිය සංඥා ක්‍රියාත්මක නොවීම වෙන්න පුළුවන්; ධාවන කාල සටහන් හරියාකාරව ක්‍රියාත්මක නොවීම වෙන්න පුළුවන්; එහෙමත් නැත්නම් තදබදය වෙන්න පුළුවන්. මේ ආදී ප්‍රශ්න ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ ප්‍රශ්න ගන්නාම කොයි ආණ්ඩුවෙන් ආණ්ඩුවට ආවත්, කොයි ඇමතිගෙන් ඇමතිට ආවත් එකයි. ඒ නිසා මේකට මුහුණ දීමේ දී අපි දුම්රිය මැදිරි වැඩි කරන්න කලින් අපේ බස් රථ ඇණිය වැඩි කරන්න කලින් අපි අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑකම තිබෙනවා, අපේ රටේ ජනතාව විවිධ හේතු සඳහා එහා මෙහා යන හේතු ටික අඩු කරන්න පුළුවන්කමක් තිබෙනවාද කියන එක සම්බන්ධයෙන්.

ගරු ඇමතිතුමනි, අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය තමන්ට හිතෙන තැන පාසල් හදනවා නම්, පළාත් පාලන ආයතන තමන්ට හිතෙන තැන වෙළෙඳ පොළ හදනවා නම්, පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව තමන්ට හිතෙන තැන පොලිසිය හදනවා නම්, කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශය තමන්ට හිතෙන තැන කර්මාන්ත, කාර්මික ජනපද හදනවා නම් මේ ප්‍රශ්නයට උත්තර හොයන්න බැහැ. ඒකට තමයි සැලසුමක් තිබෙන්න ඕනෑකම තිබෙන්නේ. මේ ජනතාව නිස්කාරණයේ තමන්ගේ කාලය පාරට වැය කරන ක්‍රමවේදය අඩු කරන්නට පුළුවන් විධියේ සැලැස්මක් අපට දෙන්න පුළුවන් නම් අපට ප්‍රවාහනය එක පැත්තකින් කාර්යක්ෂම කර ගන්න පුළුවන්. නැත්නම් අපි හිතන්නේ නැහැ, ජනතාව තමන්ට තිබෙන ඇගේ ප්‍රශ්නයකට, නැත්නම් ආසාවට බස්වල යන්න, කෝච්චිවල යන්න ලැහැස්ති වේවි කියලා.

අපි ඉස්සෙල්ලාම බලන්න ඕනෑකම තිබෙනවා, මධ්‍යගත සැලසුම්සහගත සංවර්ධනයක් ඇති කරන්නේ කොහොමද කියලා. එහෙම කළොත් තමයි ජනතාව එහෙ මෙහෙ යන එක, පාරේ රස්තියාදු වන එක අඩු කරන්න පුළුවන්කම ලැබෙන්නේ. ඒක එක පැත්තක්. දෙවැනි කාරණය තමයි මේ පාරවල් සම්බන්ධ ප්‍රශ්නය.

මේක ප්‍රවාහනයට අදාළයි. දළ වශයෙන් ගත්තොත් අපේ රටේ තිබෙන ක්ලෝමීටර් ලක්ෂයකට ආසන්න පාරවල්වලින් අපි වැඩිම මුදලක් වියදම් කරන්නේ මොනවාටද? මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙන්, RDA එකෙන් ක්ලෝමීටර් දොළොස්දහස් තුන්සියයක් විතර ඒ අයට අයිති පාරවල් ටික වෙනුවෙන් අතිවිශාල මුදලක් හැම අය වැයෙන්නම වියදම් කරනවා. ඊළඟට, තවත් ක්ලෝමීටර් පහළොස්දහසකට පමණ පළාත් සභාවෙන් යම් ප්‍රමාණයක් වියදම් කරනවා. හැබැයි, එතැනින් එහා ගිය ක්ලෝමීටර් හැත්තෑතුන්දහසක් විතර වන ගමේ තිබෙන අතුරු පාරවල් සම්බන්ධයෙන් වගකීම තිබෙන්නේ පළාත් පාලන ආයතනවලටයි. නැත්නම් වතු වලට. මෙන්න මේ ගමේ තිබෙන පාර අඛණ්ඩ වීමත් එක්ක මේ ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය ගැට ගැහිලා තිබෙනවා. එතකොට අපි මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ඒ වැඩ සඳහා කොතරම් බිලියන ගණනක් මුදල් මේ පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමත කර දුන්නත්, අර පළාත් පාලන ආයතනයට, ප්‍රාදේශීය සභාවට, එහෙම නැත්නම් වත්තට තමන්ගේ ගම් ප්‍රදේශයේ පාර වැඩි දියුණු කර ගන්න බැරි නම් මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න හම්බ වෙන්නේ නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා ඇති දැන් අපේ රටේ ජාතික ආර්ථිකයට ඩොලර් බිලියන 1.5ක් උත්පාදනය කරන්නේ තේ කර්මාන්තයෙන් බව. ඔබතුමාගේ දිස්ත්‍රික්කයේත් තේ තිබෙනවා; මගේ දිස්ත්‍රික්කයේත් තේ තිබෙනවා. හැබැයි, තේ දළ ටික ගෙනෙන්න ඩක්කු ටික අර කැඩුණු පාරේ කොච්චර දුර යන්න ඕනෑද කියන එක තමුන්නාන්සේ දන්නවා. ඇත්තටම ගත්තොත් තේ කර්මාන්තයේ යෙදෙන ඒ ගොවියාට හරියට ආදායමක් හම්බ වෙන්නෙත් නැහැ. ඉතින් මෙන්න මේ ආකාරයට ජාතික ආර්ථිකයට දායක වන ක්ෂේත්‍ර සඳහා යටිතල පහසුකම් සැපයීම එක පැත්තකින් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ වගකීමක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා.

ඒ වාගේම මම අවධානය යොමු කරන්න කැමැතියි, අපේ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය සකස් වීමේ දී පරිසර හිතකාමීත්වය පිළිබඳව අපි කොතරම් අවධානයක් යොමු කර තිබෙනවාද කියන එක සම්බන්ධයෙන්.

ලෝකයේ රටවල් දියුණු වෙන කොට වැඩිපුර බලන්නේ පොසිල ඉන්ධන දහනය කරන්න නොවෙයි. පුළුවන් තරම් පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සකස් කරන්නයි. සමහරවිට ඒ රටවල පාපැදිවලින් එන එක, එහෙම නැත්නම් පයින් එන එක, ඒ ගොල්ලන්ට promote කරනවා. ඒකට සමහරවිට විශ්වවිද්‍යාලයේ, නැත්නම් පාසලේ වැඩි ලකුණු හම්බ වෙනවා. ඒ වාගේම දුම්රිය ස්ථානවල, බස් නැවතුම්පලවල ඒ සඳහා ඒ පාපැදි ගාල් කරන්න තැන් තිබෙනවා. පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් කෙරෙහි අපි කොතරම්දුරට අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවාද කියන එක අපි සැලකිල්ලට ගත යුතුව තිබෙනවා, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මෙන්න මේ වාගේ බහුවිධ ප්‍රවේශයක් සහිතව; නව ප්‍රවේශයක් සහිතව ප්‍රවාහනය ගැන හිතුවේ නැත්නම්, එන ඇමතිවරයාට පුළුවන්, SLTB එකේ හෝ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ හෝ රැකියා ටිකක් දෙන්න. එතැනින් එහාට වැඩක් කරන්න හම්බ වෙන්නේ නැහැ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ වෙලාවේ මතු වී තිබෙන ප්‍රශ්න කිහිපයක් පිළිබඳව මම ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කැමැතියි. එක කාරණයක් වෙන්නේ, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ආශ්‍රිතව පැනනැගී තිබෙන ගැටලුවක්. ඔබතුමා මේ කාරණය ගැන දන්නවාත් ඇති කියලා මම හිතනවා.

2007 කාලයේ දී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කළ සේවකයෝ, නානුඔය සිට බණ්ඩාරවෙල දක්වා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම්වල; ඒ නිවාසවල පදිංචි වෙලා සිටියා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිතු තலைමතොත්තාමුම උණුපිඬුර් අවර්කන්)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please! The Hon. Tharaka Balasuriya will now take the Chair.

අනතුරුව ගරු හේෂා විතානගේ මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු තාරක බාලසුරිය මහතා මූලාසනාරූඪ විය.

අනුප්‍රාප්ති, මාණ්ඩුමිතු මාණ්ඩුමිතු ඤාණා විතානගේ අවර්කන් අක්කිරාඡනත්තිනිණු අකලවෙ, මාණ්ඩුමිතු තාරකා පාලනාග්‍රාය අවර්කන් තලාමත වකිත්තාර්කන්.

Whereupon THE HON. HESHA WITHANAGE left the Chair, and THE HON. THARAKA BALASURIYA took the Chair.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිතු තලාමතොත්තාමුම උණුපිඬුර් අවර්කන්)

(The Hon. Presiding Member)

Hon. Member, you may continue please.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(මාණ්ඩුමිතු (තවත්තාය කලාති) තලිත්ත ඥායතිස්ස)

(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

2007 දක්වා එම දුම්රිය නිවාසවල පදිංචි වෙලා හිටපු සේවකයන්, දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයාගේ දැනුම් දීමකින් පසුව 2007 දී ඒවායින් ඉවත් වුණා. එසේ ඉවත් වීමෙන් පසුව ඒ ප්‍රශ්නය පිළිබඳව සාකච්ඡා කළා. මේ පාර්ලිමේන්තුවේ උපදේශක කාරක සභාවේ දීත් ඒ ගැන සාකච්ඡා වුණා. ඊට පසුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේත්, අමාත්‍යාංශයේත් විවිධ මට්ටම්වල සාකච්ඡා ඇති වුණා. 2008 දී කමිටුවලින් නිර්දේශයක් ආවා, නැවතත් ඒ අයට ඒ තැන්වල පදිංචි වෙන්න ඉඩ දෙන්න කියලා.

ගරු ඇමතිතුමනි, අවුරුදු දහයක් ඒ සේවකයන් එම නිවාසවල පදිංචි වෙලා ඉඳලා තිබෙනවා. දැන් ඔවුන්ට ඒ තැන්වලින් ඉවත් වෙන්න කියලා තිබෙනවා විතරක් නොවෙයි, ඒ වසර දහය තුළ ඒ නිවාසවල රැඳී සිටීම සම්බන්ධයෙන් විනය පරීක්ෂණයකුත් කරගෙන යනවා. ඇත්තටම 2007 දී මේ අය ඉවත් වෙලා නැවත ආපු අය. 2007 දී ඉවත් නොවී දිගටම හිටපු අයත් ඉන්නවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ එකම නිල මට්ටම් දරන සේවකයන්ට දෙවිධියකට සලකා තිබෙන්නේ.

මට මතක විධියට එක්තරා අවස්ථාවක නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාගේ කාලයේ කැබිනට් පත්‍රිකාවකුත් දැමීමා, අවුරුදු පහකට වඩා වැඩි කාලයක් මේ දුම්රිය නිවාසවල පදිංචි වෙලා සිටි දුම්රිය සේවකයන්ට, - ඒ අයට පමණක් නොවෙයි පිට අයට වුණත් - ඒ නිවාස දෙන්න කියලා. 2008 දී ඇත්තටම ආණ්ඩුව පැහැදිලිවම මේ සේවකයන්ට කිව්වා නම්, "මේවායේ ඉන්න දෙන්නේම නැහැ" කියලා, ඔවුන් පසුගිය අවුරුදු දහයක, එකොළහක කාලය තුළ එළියට ගිහිල්ලා, ගෙයක් හදාගෙන කොහොම හරි අමාරුවෙන් හරි ජීවත් වෙනවා. නමුත්, ඔවුන්ට යම් බලාපොරොත්තුවක් දීලා, එම නිවාසවලින් අයින් කරන්න හදනවා විතරක් නොවෙයි, ඔවුන් පදිංචිව සිටි කාලයට යම් දඩුවමක් දෙන්නත්, විනය පරීක්ෂණයක් කරන්නත් යනවා කියලා තමයි ඒ අය වාර්තා කරලා තිබෙන්නේ. ඒ නිසා මේක ඇත්තටම ඉතාම මානුෂීය ප්‍රශ්නයක් කියලා මම හිතනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙනුවෙන් තමන්ගේ ජීවිත කාලය කැප කරපු සේවකයන් තව ටික කාලයකින් විශ්‍රාම යනවා. ඒ නිසා මේ අයගේ ප්‍රශ්නය සම්බන්ධයෙන් සාවධානව අවධානය යොමු කරන්න. මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ උපදේශක කාරක සභාවලදී මේ ප්‍රශ්නය ගැන අවධානය යොමු කරලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන් අපේ සමන්ත විද්‍යාරත්න මන්ත්‍රීතුමා බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට සිටි කාලයේ 2008 දී මේ

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

සම්බන්ධයෙන් කලා කරලා එකඟතාවකටත් ඇවිල්ලා තිබෙනවා. ඒ තීන්දුව ක්‍රියාත්මක වෙලාව තිබෙනවා. නමුත්, දැන් ඒක අනෙක් පැත්ත ගහන තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී වරයාගෙන් සාමාන්‍යාධිකාරීවරයාට වෙනස් වන ප්‍රතිපත්තියක් වෙනුවට, මේ සේවකයන් පිළිබඳව ස්ථිරසාර ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කරලා, ඔවුන්ට මේ නිවාස ලබා දෙන්න කියන එකයි මගේ ඉල්ලීම වන්නේ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඊළඟට මම ඔබතුමාගේ අවධානය මේ කාරණය කෙරෙහිත් යොමු කරන්න කැමැතියි. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ, එහෙම නැත්නම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයිතිව කොතුකාගාරයක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2007 අංක 7 දරන සමාගම් ලියා පදිංචි කිරීමේ ආඥාපනත යටතේ ලියා පදිංචි කරලා, Railway Museum (Guarantee) Limited කියලා සමාගමක් තිබෙන බව ඔබතුමාත් දන්නවා ඇති. ඇත්තටම දුම්රිය ආඥාපනත යටතේ මෙවැනි සමාගම් පිහිටුවන්නට හැකියාවක් නැහැ. නමුත්, මේ සමාගම් ආඥාපනත යටතේ මෙහෙම එකක් පිහිටුවා තිබෙනවා. මේ Railway Museum (Guarantee) Limited එක තුළින් අපේ රටේ දුම්රිය ඉතිහාසය පිළිබඳව දේශියව, විදේශියව ඒකට උනන්දුවක් දක්වන අයට, අපේ පාසල් ශිෂ්‍යයන්ට ඉගෙන ගන්නට කොතුකාගාරයක් තිබුණාට කමක් නැහැ.

නමුත්, ඔබතුමා ටිකක් ආපස්සට ගිහින් බැලුවොත්, මේ ක්‍රියාවලිය ඇතුළේ සැක සහිත තැන් රාශියක් තිබෙන බව පෙනෙනවා. තොරතුරු දැනගැනීමේ අයිතිවාසිකම පිළිබඳ පනත යටතේ මේ සම්බන්ධයෙන් ගත්ත විස්තරවල තිබෙන්නේත්, මා කලින් කිව්වා වාගේ දුම්රිය ආඥා පනතේ හැටියට මෙවැනි සමාගමක් ලියා පදිංචි කරන්න නෛතික ප්‍රතිපාදන නැහැය කියන එකයි. ඒ නිසාම මෙය සමාගම් ආඥා පනත යටතේ ලියා පදිංචි කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම මෙය පාර්ලිමේන්තු පනතක් මගින් නීතිගත කරලාත් නැහැ. එහි සඳහන් වන විධියට පොදු පනතක් හෝ පෞද්ගලික මන්ත්‍රී යෝජනාවක් විධියට පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරලාත් නැහැ. ඒ වාගේම මේ සම්බන්ධයෙන් කැබිනට් පත්‍රිකාවක් තිබෙනවාද කියා අපි දන්නේත් නැහැ. මේ ක්‍රියාවලිය සහ මෙයට මුදල් යෙදවීම සම්බන්ධයෙන් සැක සංකා කිහිපයක් මතු වී තිබෙනවා. මා හිතනවා, ඔබතුමා මේ සම්බන්ධයෙන් මුල සිට අවධානය යොමු කරයි කියා. [බාධා කිරීමක්] ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මෙක ඉදිකළාට පස්සේ ජාතික කොතුකාගාර දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දෙන්න ඕනෑද, එහෙම නැත්නම් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට දිගටම පවත්වාගෙන යන්න පුළුවන්ද?

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)

(The Hon. Ashok Abeyesinghe)

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට දිගටම පවත්වාගෙන යන්න පුළුවන්. සම්පූර්ණයෙන් පාලනය කරන්නේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන්.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)

(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

මට ඉතිරි වී තිබෙන වෙලාව පාවිච්චි කරලා, වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන ඇමතිතුමාගේ අවධානය පිණිස ප්‍රශ්නයක් ඉදිරිපත් කරන්න මා කැමැතියි. මෙය ගියවර අය වැය විවාදයේදීත් අපි මතු කළ ප්‍රශ්නයක්. නාවික කර්මාන්තයට සේවා සපයන ආයතන කිහිපයක් මේ රටේ තිබෙනවා. ඇත්තටම ඔවුන් මේ එන නැව්වලට සේවා සපයනවා. සමහර විට කැමි දිලා, වතුර

දිලා, එහෙම නැත්නම් ඒ නැව් පිරිසිදු කරලා රටට යම් ආදායමක් උත්පාදනය කරනවා. එය රටට බරක් නොවෙයි. මා දන්නා විධියට ඔවුන් ඩොලර් මිලියන 800ක්, ඩොලර් මිලියන 900ක් පමණ උත්පාදනය කරනවා. මෙවැනි ලියා පදිංචි සමාගම් 130ක් පමණ තිබෙනවා

ගිය අවුරුද්දේ අය වැය ලේඛනයේදීත් මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා උත්සාහ කළා, නාවික කර්මාන්තය මේ ආයතන ක්‍රියාවලියෙන් නිදහස් කරන්න, liberalize කරන්න. එහෙම වුණාට පස්සේ සිද්ධවන දේ ඔබතුමා දන්නවා නේ. මේවායේ අයිතිය සියයට 100ක් විදේශීය සමාගම්වලට පැවරෙනවා. දැනුත් විදේශීය සමාගම් 20ක් පමණ මෙහි වැඩ කරනවා. නමුත් මේ කරන්න යන දෙයින් අපේ රටේ මේ කර්මාන්තයේ යෙදෙන දේශීය සමාගම් කිසිවකට මේ ක්‍රියාවලියේ යෙදෙන්න ලැබෙන්නේ නැහැ. මෙය ගිය අවුරුද්දේත් ගෙනවිත් යම් විරෝධයක් ආවාට පස්සේ යටපත් වුණා. Shipping industry එක liberalize කරන එක ගැන මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා පාර්ලිමේන්තුවෙන් පිටතදීත් මාධ්‍යවලට අදහස් ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා මා දැක්කා. මා දන්නා තරමින්, ගරු ඇමතිතුමාත්, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපතිතුමාත් මෙයට එතරම් කැමැත්තක් නැහැ වාගෙයි. මෙය දෙන්න ඉඩ දුන්නොත්, ඩොලර් මිලියන 800ක්, 900ක්, සමහරවිට ඩොලර් බිලියන 1ක් දක්වා තවත් වර්ධනය කර ගන්න පුළුවන් කර්මාන්තයක් තමයි අඩපණ වෙන්නේ. දැන් තිබෙන විධියට මෙය විදේශ සමාගම්වලට කරගෙන යන්න දිලා, අපේ දේශීය agency ටිකටත් මේකේ පහසුකම් සලසන්න කියා මා ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, වරාය ක්ෂේත්‍රය ගත්තොත්, ඇත්තටම අපි කවුරුත් පිළිගන්නවා, දූපතක් හැටියට තිබෙන අපේ රට දියුණු කිරීම සඳහා වරාය සහ නාවික ක්ෂේත්‍රය ආර්ථිකයේ දැවැන්ත කොටසක් බවට වර්ධනය කරන්න පුළුවන්කම තිබෙන බව. නමුත් එතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය මෙයයි. ඒ සඳහා එක් එක් ආණ්ඩුවලින් සුන්දර සැලසුම් කිව්වාට, වරාය ක්ෂේත්‍රය දියුණු කරලා ලෝක ආර්ථිකයෙන් පංගුවක් ලබාගැනීම සඳහා අපි කරලා තිබෙන්නේ මොනවාද? ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් කිව්වා වාගේම, වරාය දියුණු කිරීමේදී සැලැස්ම හඳුනාගත් ඕනෑකම තිබෙන්නේ ඒ පත්වන වරාය ඇමතිවරයාගේ අභිමතය අනුව නොවෙයි. එහෙම නැත්නම් ඇමති පත්වෙන්නේ කොහෙත්ද, ඒ ප්‍රදේශයට වරාය අරගෙන යනවා. වරාය ඇමති පත්වුණේ නැහෙනහිර පළාතෙන් නම්, එතුමා ඔලුවිල්වල වරායක් හඳුනා. ඔලුවිල්වල වරාය හඳුනා. ඒ වරායෙන් ඇති වැඩක් නැහැ. අපි ණය ගෙවනවා. වරායේ වැලි පිරෙනවා. කිසිම ආදායමක් ලැබෙන්නේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, සමස්තයක් හැටියට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ලාභ ලැබුවාට, ඔලුවිල් වරාය පාඩුයි, හම්බන්තොට වරාය පාඩුයි. ඒ නිසා තමයි, කොළඹ වරායෙන් උත්පාදනය කරන ආදායම අර සුදු අලි වාගේ ඉන්න වරායන් නඩත්තු කරන්න යොදවන්නේ. එහි ප්‍රධාන ගැටලුව බවට පත්වෙන්නේ වෙන මොකක්වත් නොවෙයි. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ලැබුණාට පස්සේ මේ ඇමතිවරු හිතනවා, SLTB එක තමන්ගේ බුදලයක් කියා; CGR එක තමන්ගේ බුදලයක් කියා.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)

(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

ඒ අය වරායන් තමන්ට වුවමනා තැන්වල හඳුන්වන බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ නිසා වරායට ඇමතිවරයෙක් පත්

இன்று சர்வதேச மட்டத்திலே பல்வேறுபட்ட நாடுகள் நமது நாட்டுக்கு உதவ முனைகின்றபோது, அந்த நாட்டினுடைய உதவிகளையும் வளங்களையும் பெற்றுக்கொள்ள நாங்கள் நினைக்கின்றபோது, இங்கிருக்கின்ற வளங்களை எல்லாம் நாங்கள் விற்பதாக இவர்கள் பொய்யான பிரச்சாரங்களைச் செய்கின்றார்கள். அதில் ஒன்றுதான் நேற்று முன்தினம் அம்பாந்தோட்டையிலே ஆரம்பக்கட்ட வேலைகள் ஆரம்பிக் கப்பட்ட ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் மற்றும் சீமெந்துத் தொழிற்சாலைக்கான ஒப்பந்தம் பற்றிய விடயம். “அந்த ஒப்பந்தம் பொய்யானது; ஓமான் அரசுக்குத் தொடர்பில்லாதது” என்று ஒரு பொய்யான வாத்தளை கடந்த வாரம் இதே பரராளுமன்றத்தில் இவர்கள் முன்வைத்தார்கள். இதுவரை கொழும்புத் துறைமுகம் ஊடாக வருகின்ற வருமானத்தின் மூலம் அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்துக்கான வருடாந்தச் செலவினம் செலுத்தப்பட்டுக்



[மேல் பக்கத்தில் உள்ளது]

கொண்டிருந்தது. ஆனால், இன்று கௌரவ பிரதம மந்திரி அவர்கள் அதனை ஓர் இலாபமிட்டுகின்ற துறைமுகமாக மாற்றியிருக்கின்றார். அதன் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியை அதிகரிப்பதற்கும் சீன அரசாங்கம் குறித்த வருமானத்தின் 20 வீதத்தை இந்த நாட்டுக்கு வழங்குவதற்கும் ஏற்ற வகையில் நாங்கள் குறித்த செயற்றிட்டத்தை மீளக் கட்டமைத்திருக்கின்றோம்.

நான் வசிக்கின்ற திருகோணமலை மாவட்டத்திலுள்ள துறைமுகம் உலகிலே இரண்டாவது இயற்கைத் துறைமுகமாகும். அங்கு பல்வேறுபட்ட வளங்கள் இருக்கின்றன. பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக் காலத்திலே அங்கு 101 எண்ணெய்த் தாங்கிகள் அமைக்கப்பட்டன. அதில் 13 தாங்கிகள்தான் பயன்படுகின்றன. தற்போது எமது அரசாங்கம் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்துடனும் IOC நிறுவனத்துடனும் இணைந்து 50 க்கு 50 வருமானம் ஈட்டுகின்ற வகையில் சகல தாங்கிகளையும் பயன்படுத்த இருக்கின்றது. அதாவது, அங்கு crude oil ஐக் கொண்டுவருவதன்மூலம் பாரிய அளவு அந்நியச் செலவாணியைச் சம்பாதிப்பதற்கு நாம் திட்டமிட்டிருக்கின்றோம்.

கடந்த 2002, 2003, 2004 ஆம் ஆண்டுகளில் கப்பற்றுறை, முத்துநகர் போன்ற பிரதேசங்களிலே 'யுக தகம்' என்கின்ற அடிப்படையிலே பாரிய தொழிற்பேட்டையை உருவாக்க நினைத்தபோது குறித்த அரசாங்கம் மாற்றம் பெற்றது. இன்று நாங்கள் அதனை மீண்டும் முன்னெடுக்கவுள்ளோம்.

திருகோணமலைத் துறைமுகத்தின் 252 மீற்றர் நீளமான 'அஷ்ராப் ஜெட்டி'யின் வடபுலத்தின் அகலத்தை மேலும் 50 மீற்றரால் அதிகரிப்பதன்மூலம் 150 மீற்றர் நீளமான 3 கப்பல்கள் ஒரேநேரத்தில் அங்கு வந்து பொருட்களை ஏற்றி இறக்குவதற்கான வாய்ப்பை உருவாக்கவிருக்கின்றோம். எங்களுடைய அதிகாரசபை அதற்காக 35 மில்லியன் டொலர்களைச் செலவு செய்ய திட்டமிட்டுள்ளது.

அதேபோன்று வடக்கில் காங்கேசன்துறைத் துறைமுகமும் அபிவிருத்தி செய்யப்படவுள்ளது. அன்று ஜி.ஜி. பொன்னம்பலம் அவர்களுடைய பதவிக் காலத்திலே உருவாக்கப்பட்ட காங்கேசன்துறை சீமெந்துத் தொழிற்சாலை, பரந்தன் இரசாயனத் தொழிற்சாலை போன்றவை மட்டுமல்ல, அங்கு மேலும் பல தொழிற்சாலைகள் செயற்பட்டன. இன்று அவை செயற்படாவிட்டாலும் யுத்தம் முடிவுற்றதற்குப் பிறகு விவசாய உற்பத்திகள் அதிகரித்திருக்கின்றன. இந்த வகையில் இனிமேல் அந்தத் துறைமுகம் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்கின்ற வாய்ப்பைப் பெறப்போகின்றது. அதற்கான உதவியாக இந்திய அரசாங்கம் 47.5 மில்லியன் டொலர்களை வழங்கத் திட்டமிட்டிருக்கின்றது. எமது அதிகார சபை அதற்கான முன்னெடுப்பாக 15 ஏக்கர் காணியைச் சுற்றிவர வேலியிட்டு, 6 மில்லியன்களைச் செலவு செய்திருக்கின்றது. அங்கு மேலும் 30 ஏக்கர் காணிகளைப் பெற்று துறைமுக அபிவிருத்திக்கான வேலைத்திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட இருக்கின்றன.

சுற்றுலாத் துறையையும் வர்த்தகத் துறையையும் மேம்படுத்துவதற்காக காலித் துறைமுகத்தை நாங்கள் அபிவிருத்தி செய்யவிருக்கின்றோம். கடந்த காலங்களை விடவும் கடந்த டிசம்பர் மாதம் 20 வீதமான அதிகரிப்பை காலித் துறைமுகம் வெளிக்கொணர்ந்திருக்கின்றது.

இன்று கொழும்புத் துறைமுகம் சர்வதேசத்திலே பேசப்படுகின்ற ஒரு துறைமுகமாக மாற்றம் பெற்றிருக்கின்றது. 2018 ஆம் ஆண்டிலே 7 மில்லியன் கொள்கலன்கள் இங்கிருந்து ஏற்றியிறக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதாவது 2017 ஐ விடவும் 2018 இல் 9 இலட்சம் கொள்கலன்களால் இந்த எண்ணிக்கை அதிகரித்திருக்கின்றது. இது பதின்மூன்றரைச் சதவீத அதிகரிப்பாகும்.

இன்று எமது அமைச்சின்கீழ் வருகின்ற குறித்த 3 நிறுவனங்களும் திறம்படச் செயற்பட்டு வருகின்றன. இன்று சர்வதேச மட்டத்தில் 30 துறைமுகங்கள் சிறந்த துறைமுகங்களாகத் தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. இதில் எமது துறைமுகம் 11 ஆவது இடத்தைப் பெற்றிருக்கின்றது என்றால், கௌரவ அமைச்சர் அவர்களினதும் செயலாளர், தவிசாளர், பணிப்பாளர், மற்றும் துறைமுக அதிகாரசபை ஊழியர்களின் செயற்பாடுகள்தாம் அதற்குக் காரணமாகும். குறிப்பாக கௌரவ அமைச்சர் அவர்களின் செயற்பாடு பிரதானமானதாகும்.

இன்று இந்த நாட்டினுடைய வருமானத்தை, அந்நியச் செலாவணியை அதிகரிக்க கௌரவ பிரதம மந்திரி அவர்கள் பல்வேறு வகையான திட்டங்களைச் செயற்படுத்தத் திட்டமிட்டிருக்கின்றார். அந்த வகையில் எமது திருகோணமலைத் துறைமுகம் பல்வேறு ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக்கான தளமாக அமையப்போகின்றது. நாட்டில் 1983 ஆம் ஆண்டு ஒரு கலவரச் சூழல் உருவாகும்வரைக்கும் எமது திருகோணமலைத் துறைமுகத்தில் இருந்துதான் தேயிலையும் இறப்பரும் மற்றும் வாசனைத் திரவியங்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு வந்தன. இந்த நாட்டின் நுகர்வுப் பொருட்களான அரிசி, மா போன்றவையும் மற்றும் பசளை போன்ற பொருட்கள் அனைத்தும் கொழும்புத் துறைமுகத்தை விடவும் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தின்மூலத்தான் நமது நாட்டுக்குள் வந்தன.

இன்று கௌரவ அமைச்சர் சாகல ரத்நாயக்க அவர்களும் கௌரவ பிரதம மந்திரி அவர்களும் 3 வருடங்களுக்கான துரித திட்டம் ஒன்றைத் தீட்டியிருக்கின்றார்கள். அதாவது, திருகோணமலை துறைமுகத்திலுள்ள Ashraff Jetty இனை விஸ்தரித்து அந்தப் பிரதேசத்திலிருக்கின்ற வளங்கள் அத்தனை யையும் பயன்படுத்துவதன்மூலம், கொழும்புத் துறைமுகத்தி் னூடாக ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யப்படுகின்ற சில பொருட்களைத் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தினூடாக ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்வதற்கான வாய்ப்பினை உருவாக்குவதே அந்தத் திட்டமாகும். அதன்மூலம் அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற இளைஞர், யுவதிகளுக்கு அங்கு வேலை வாய்ப்பினைப் பெற்றுக் கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கின்றது.

கொழும்பிலே இருக்கின்ற எமது பயிற்சி நிலையத்தி் னூடாக, கப்பல் போக்குவரத்து, உல்லாசப் பயணத்துறை போன்றவற்றில் சர்வதேச ரீதியில் சேவை செய்யக்கூடியவர்களை உருவாக்கி, அவர்களை சர்வதேசத்துக்கு அனுப்புகின்ற போது, இந்த மண்ணுக்கு பல இலட்சக் கணக்கான ரூபாயை அவர்கள் கொண்டுவருவதன் ஊடாக அந்நியச் செலாவணியைச் சேமிக்கின்ற நிலைமை உருவாகும்.

ஒலுவில் துறைமுகம் மர்ஹூம் எம்.எச்.எம். அஷ்ராப் அவர்களால் 1999 ஆம் ஆண்டு திட்டமிடப்பட்டது. பின்னர் அவர் ஓர் வெளிச்ச வீட்டைக் கட்டுவித்த 6 மாதங்களிலே மரணித்துவிட்டார். பின்னர் அந்தத் திட்டம் முன்னெடுக்கப்



படவில்லை. அதன் பின்னர் டென்மார்க் அரசாங்கத்தின் நிதியுதவியினூடாக 52 மில்லியன் டொலர் செலவு செய்யப்பட்டு, 2006ஆம் ஆண்டு Oluvil Harbour வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, 2012ஆம் ஆண்டிலே முற்றுப்பெற்றது. ஆனால், அதன் breakwater சரியான முறையிலே இல்லாததன் காரணமாக ஒலுவில் பிரதேசத்தின் வடபுலத்தில் கடரிப்பு ஏற்பட்டு அதன் மண் தென்புறத்தில் போய்ச் சேர்கின்றது. இந்த நிலைமை அங்கு மே மாதத்திலிருந்து டிசம்பர் மாதம் வரை ஏற்படுகின்றது. இதனால் அந்தத் தென்புறத்தில் இருக்கின்ற ஒலுவில், அட்டாளைச்சேனை போன்ற பகுதிகளிலே கரையில் 200 - 300 மீற்றர் தூரம் மண் சேர்கின்றது. இதனால் அந்தத் துறைமுக வாயில் அதாவது மீனவர்கள் கடலுக்குச் சென்று வருகின்ற basin மண் நிரம்பி அடைபட்டுப்போயுள்ளது. இதன் காரணமாக அங்கு 25,000க்கும் மேற்பட்ட மீனவக் குடும்பங்கள் தமது தொழிலைச் செய்ய முடியாது பாதிப்படைந்துள்ளன.

அங்கு பாலமுனையிலிருந்து நித்தலூர் வரை கடலரிப்பு ஏற்பட்டதன் காரணமாக அந்த மக்களின் வளங்கள் அழிவுற்றன. அதற்காகப் பலருக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கப் பட்டாலும், ஒலுவில் பாலமுனைப் பகுதியில் நஷ்டஈடு கொடுக்கப்பட மிகுதியாக இனங்காணப்பட்டுள்ள 29 பேருக்கு கொடுப்பனவு செய்வதற்கான ஏற்பாடு கௌரவ அமைச்சர் சாகல் ரத்நாயக்க அவர்களுடன் பேசியதன்மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது. அவர்களுக்கான கொடுப்பனவுகளை நாங்கள் எதிர்வரும் இரண்டொரு வாரத்தில் வழங்கவிருக்கின்றோம்.

அங்கு மண்ணரிப்பைத் தடுத்தல் மற்றும் அந்த மீனவர்களுடைய தொழிலைப் பாதிக்கின்ற வகையிலே சேர்ந்திருக்கின்ற மணல் மேட்டை வெளியேற்றுகின்ற செயற்பாட்டை ஒரே காலப்பகுதியில் மேற்கொள்வதன்மூலம் அந்தத் துறைமுக வாயிலின் ஊடாக மீனவர்கள் கடலுக்குள் உட்செல்வதற்கும் வெளிவருவதற்குமான ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்யவிருக்கின்றோம்.

அதேநேரத்திலே, கடலரிப்பு ஏற்பட்ட ஒலுவிலிருந்து நித்தலூர் வரையான பிரதேசங்களில் இருக்கின்ற குடியிருப்பாளர்களுடைய நிலங்களைப் பாதுகாப்பதற்கான திட்டத்தையும் நாங்கள் வகுத்திருக்கின்றோம்.

அந்தப் பிரதேசத்தில் மீனவர்களுக்கான ஒரு குளிருட்டித் தளம் அமைந்திருக்கின்றது. அதில் 500 மெற்றிக் தொன் மீன்களை ஒரே நேரத்தில் சேமித்து வைக்கமுடியும். ஆனால், அது இன்று செயலற்றிருக்கின்றது. ஆகவே, அதனைச் செயற்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

இன்று சர்வதேச நாடுகளுக்கு அந்நியச் செலாவணியை அள்ளிக் கொடுக்கின்ற ஒரு விலையுயர்ந்த மீனான Tuna fishing ஐ எமது கடலிலே மேற்கொள்ள முடியும். அதாவது, திருகோணமலைத் துறைமுகத்திற்கும் ஒலுவில் துறைமுகத்திற்கும் இடைப்பட்ட நீண்ட கடற்பரப்பிலே 200 கடல் மைல் வரை அந்த மீன்பிடியை மேற்கொள்ள முடியும். அதற்கான கடல் எல்லை எங்களுக்கு இருக்கின்றது. குறித்த கடல் எல்லையில் எங்களுக்கு அதிகாரம் இருக்கின்றது. ஆனால், சிறிய அளவில் மீன்பிடி நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்ற மீனவர்கள் கரையோரப் பகுதியில் இருந்து 20 தொடக்கம் 30 கடல் மைல்வரை சென்றுதான் மீன்களைப் பிடிக்கின்றார்கள். ஆனால், அங்கு அவர்கள் 40 கடல் மைலுக்கப்பால் சென்று அந்த மீனைப் பிடிப்பதற்கு வசதி செய்து, அந்த Tuna fishingஐ ஊக்குவிப்போமாக இருந்தால்,

எங்களுடைய மீனவர்களும் நாடும் பயனை அடைந்து கொள்ளும். அதற்கான வளங்களை உருவாக்குவதற்காக அந்த ஒலுவில் துறைமுகத்தை விருத்தி செய்ய வேண்டும். அதை ஒரு சிறந்த fishing harbor ஆக நாங்கள் செயற்படுத்த முடியும். அத்துடன் அந்தப் பிரதேசத்திலே கடலரிப்பு ஏற்படுவதை நிறுத்தி, அந்தப் பிரதேச மக்களுக்குப் பாதுகாப்பை வழங்கவும் நாங்கள் தீர்மானித்திருக்கின்றோம்.

வட புலத்திலே காங்கேசன்துறைத் துறைமுகப் பகுதியிலே யுத்த சுழலிலே வாழ்ந்த பல்லாயிரக்கணக்கான இன்று சந்தோஷமாக இருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் காங்கேசன்துறை துறைமுகத்தின்மூலம் இலங்கை மற்றும் இந்தியப் பயணிகளை ஏற்றி இறக்குவதன்மூலம் அங்குள்ள பயணிகள் நன்மையடைவர். அதன்மூலம் இந்திய நாட்டிலிருந்து வருகின்ற உல்லாசப் பயணிகளுடைய வருகையும் அதிகரிப்பதற்கான வாய்ப்பு ஏற்படுகின்றது.

சீனா நாட்டு அரசாங்கத்தின் 'பட்டுப்பாதை' என்ற திட்டத்தின்மூலம் எங்களுடைய ஏற்றுமதி, இறக்குமதியைக் கடல் மார்க்கமாக மேற்கொள்வதன்மூலம் எமது வர்த்தகத் துறையை அபிவிருத்தி செய்ய முடியும். இதன்மூலம் இந்த நாட்டுக்கு அந்நியச் செலாவணியைத் தேடிக்கொள்வது மட்டுமல்ல, உல்லாசப் பயணத் துறையையும் பாரிய அளவில் அபிவிருத்தி செய்ய முடியும்.

2019ஆம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீட்டிலே தேவையான இடங்களில் 6 வெளிச்ச வீடுகளை நிறுவுவதற்காக நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட இன்னும் சில இடங்களில் இவற்றை அமைப்பதன்மூலம் எமது மீனவர்களுக்கு உதவி செய்ய நாங்கள் நினைத்திருக்கின்றோம்.

எனது திருகோணமலை மாவட்டத்தில் இருக்கின்ற துறைமுகத்தைப் பற்றி நான் சற்று விரிவாகச் சொல்ல வேண்டியவனாக இருக்கின்றேன். இன்று ஹம்பாந் தோட்டையிலே ஒரு harbour உருவாக்குவதற்காக பல கோடி ரூபாய் செலவில் அந்தக் கடல் பகுதி தோண்டப்பட்டது. ஆனால், இயற்கையாக அமைந்துள்ள திருகோணமலைத் துறைமுகத்தில் குறித்த ஒரு தளத்தை அமைப்பதாக இருந்தால் அதற்கு அங்கு மணலைத் தோண்ட வேண்டிய அவசியமில்லை. அதுமட்டுமல்ல, இன்று South Africa, Africa போன்ற நாடுகளில் கப்பல்களைக் கட்டுகின்ற மற்றும் திருத்துகின்ற தளங்களை அமைத்திருக்கின்றார்கள். இவ்வாறான செயற்பாடு களுக்குப் பொருத்தமான இடமாக இயற்கைத் துறைமுகமான திருகோணமலைத் துறைமுகம் அமைந்திருக்கின்றது. கொழும்பு, காலி, காங்கேசன்துறை, பொத்துவில், ஒலுவில் துறைமுகங்களைவிடவும் ஒரு பொருத்தமான துறைமுகமாக திருகோணமலைத் துறைமுகம் அமையப் பெற்றிருக்கின்றது; போதுமான வளங்களைக் கொண்டிருக்கின்றது. இதனைக் கப்பல்களைத் திருத்துகின்ற ஓர் இடமாக மாற்றுகின்றபோது ஆயிரக்கணக்கான இளைஞர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்களை வழங்க முடியும்.

இந்த வருட நிதி ஒதுக்கீட்டின்மூலமாக கைத்தொழில், வாணிப அலுவல்கள் அமைச்சினூடாக கின்னியா, மட்டக்களப்பு மற்றும் மன்னாரிலே 3 வர்த்தக வலயங்கள் நிறுவப்பட இருக்கின்ற நேரத்தில், திருகோணமலையில் மட்டும் 3,000க்கும் மேற்பட்ட இளைஞர்களுக்கான வேலை வாய்ப்புக்கள் உருவாகின்றபோது, அதன் ஊடாக உற்பத்தியாகின்ற உற்பத்திப் பொருட்கள் அத்தனையையும் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தின்மூலம் ஏற்றுமதி செய்வதற்கான வாய்ப்புக் கிடைக்கவிருக்கின்றது.

\* Placed in the Library.

ගිහිල්ලා හරි ආඩම්බරයෙන් කිව්වා, "අපි මත්තල ගුවන් තොටුපළත් විකුණනවා" කියලා. රාජ්‍ය දේපළ විකුණනවා කියලා ප්‍රකාශයක් කරලා ආඩම්බර වන එකම නායකයා සහ එකම දේශපාලන පක්ෂය ඔබ තමුන්තාන්සේලාගේ නායකයා සහ එක්සත් ජාතික පක්ෂය වෙන්න පුළුවන්. පසුගිය දිනක කුලියාපිටියට ගිහිල්ලා වොක්ස්වැගන් කර්මාන්තශාලාවක් දැමීමා වාගේ, ඔබ තමුන්තාන්සේලා පසුගිය දිනක හම්බන්තොට ගිහිල්ලා තෙල් පිරිපහදුවක් ආරම්භ කරන්න මුල් ගල තැබුවා. ඒ සඳහා ආයෝජනය කිරීම පිළිබඳව අපට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ගරු අගමැතිතුමාගේ උපන් දිනයට කරන්න දෙයක් තිබෙන්නත් එපායැ. උපන් දිනය දවසේ මුල් ගලක්වත් නියා ගත්තේ නැත්නම් වැඩක් නැහැනේ. ගලක් තිබුණාය කියපු වරාය එහා පැත්තට ගිහිල්ලා මුල් ගලක් තැබුවා. ආයෝජන පිළිබඳව අපට කිසිම ගැටලුවක් නැහැ. එක වෙලාවක ජාත්‍යන්තර මාධ්‍යයක් කිව්වා, ඕමාන් රජය ඒකට සම්බන්ධයක් නැහැ කියලා. ඔබ තමුන්තාන්සේලාගේ BOI එක කියනවා, ඕමාන් රජයත් එක්ක තවම සාකච්ඡාමය අවස්ථාවේ ඉන්නේ කියලා. හැබැයි, සාකච්ඡාමය අවස්ථාවේ ඉන්න කොට තමයි මුල් ගල තියන්නේ. ඒ ආණ්ඩුව, එහෙම නැත්නම් ඒ ආයතනය ඔබ තමුන්තාන්සේලා කියන ඔය තෙල් පිරිපහදුව හදන්න ලංකාවේ ආරම්භ කරපු Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගමත් එක්ක මූල්‍යමය ගනු දෙනුවක් හෝ කොටස් හුවමාරු කිරීමක් පිළිබඳව තවම සාකච්ඡා කරලාත් නැහැ. සාකච්ඡා කරමින් ඉන්නවා කියලා තමයි කියන්නේ. ඒ ඔක්කෝම පැත්තක තියමු. දැන් මේ සමාගම දෙක දිහා බලන්න. එක පැත්තකින් ඔබ තමුන්තාන්සේලා Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගමත් එක්ක ගනු දෙනුවක් කරනවා. ඒ එක්කම අනෙක් පැත්තෙන් ඔබ තමුන්තාන්සේලා Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියලා තවත් සමාගමක් පිහිටුවා තිබෙනවා. සමාගම් මැදුර හරහා පරීක්ෂණයක් කර හොයලා බලන කොට Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගම ආමර් විදියේ කඩයක් ළඟ තිබෙනවා කියලා තමයි අපට දැන ගන්න තිබෙන්නේ. Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන එක තිබීරිගස්සායේ apartment එකක තමයි register කරලා තිබෙන්නේ. ඒ කිසිම දේකින් අපට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. මුදල් ගෙනැල්ලා ආයෝජනය කරනවා නම් කර ගන්න. හැබැයි, ඔබ තමුන්තාන්සේලා 2016 නොවැම්බර් මාසයේ 10වැනි දා Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගම සඳහා කැබිනට් පත්‍රයක් දාලා කියනවා, මේ ලොකු ආයෝජනයෙන් රටේ ජනතාවට රස්සා 565ක් නිර්මාණය වෙනවා කියලා. ඒ 565කුත් විදේශිකයෝ 165ක් එනවා කියලා ඔබ තමුන්තාන්සේලා ලංකාවට කියනවා. රස්සා 565ක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගමට අක්කර 400ක් දීලා කියනවා, ලංකා ඉතිහාසයේ ලොකුම ආයෝජනය ගේනවා කියලා. හැබැයි, දැන් මෙතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය මොකක්ද? Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සමාගම පිහිටුවා තිබෙන්නේ කවදාද? ඒ සමාගම, සමාගමක් විධියට පිහිටුවා තිබෙන්නේ කවදාද? ඔබ තමුන්තාන්සේලා 2016 නොවැම්බර් මාසයේදී පළමුවැනි කැබිනට් පත්‍රිකාව දාලා BOI එකට ව්‍යාපෘති වාර්තාවක් දෙනවා. හැබැයි, සමාගම පිහිටුවා තිබෙන්නේ 2017 ජුනි මාසයේ. 2017 ජුනි මාසයේ 15වැනි දා පිහිටුවන සමාගමට ව්‍යාපෘතියක් සඳහා අක්කර 400ක් දෙන්න ඔබ තමුන්තාන්සේලා 2016 නොවැම්බර් මාසයේ කැබිනට් පත්‍රිකාවක් දානවා. ඒ කියන්නේ, සමාගම පිහිටුවන්නත් කලින්.

ඒකත් අපි පැත්තක තියමු. Silver Park Petroleum (Pvt.) Ltd. කියලා සමාගමක් හදලා තිබෙනවා නේ. එහෙම හදලා තිබෙන්නේ petroleum සම්බන්ධයක් තිබෙන නිසා වෙන්න ඇති නේ. ඒ සමාගම පිහිටුවලා තිබෙන්නේ මේ අවුරුද්දේ පෙබරවාරි 21. ඒ කියන්නේ 2019 වර්ෂයේ. හරියටම අවසාන කැබිනට් පත්‍රය කැබිනට් මණ්ඩලයට යන්න දවස් හයකට කලින්. අවසාන

කැබිනට් පත්‍රය කැබිනට් මණ්ඩලයට යන්න දවස් හයකට කලින් තමයි ඔබතුමන්ලා Silver Park Petroleum (Pvt.) Ltd. සමාගම පිහිටුවලා තිබෙන්නේ. අපි ඒකත් පැත්තක තියමුකෝ. මේ විදේශ ආයෝජනයක් නේ. සිංගප්පූරු රටෙන්, -අර්ජුන මහේන්ද්‍රන් මහත්මයා හැංගිලා ඉන්න රටෙන්- එන ඩොලර් බිලියන 3.8ක් පමණ වෙන මහ ලොකු විදේශ අයෝජනයක්. දැන් මේ සිංගප්පූරු සමාගම - Silver Park International (Pvt.) Ltd. - කවදාද පිහිටුවලා තිබෙන්නේ? 2017 ජුනි 15. එතකොට ලංකාවේ කැබිනට් පත්‍රයක් දමලා අක්කර 400ක ව්‍යාපෘතියක් අනුමත කරලා, මේක ජාතික අවශ්‍යතාවක්, මේක කඩිනමින් වෙන්න ඕනෑ කියලා ඔබතුමන්ලා කැබිනට් අනුමැතිය දීපු Silver Park International (Pvt.) Ltd. කියන සිංගප්පූරු සමාගම, සිංගප්පූරුවේ පිහිටුවලා තිබෙන්නේ ඔබතුමන්ලා කැබිනට් අනුමැතිය දීලා මාස හතකට පස්සේ. ඔබතුමන්ලා අක්කර 400ක් හම්බන්තොටින් දුන්නා; ආයෝජනයක් ගැන කථා කළා; අනුමැතියත් දුන්නා.

#### ගරු මූලාසනාරූස් මන්ත්‍රිතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රිතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

#### ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)

හැබැයි, අනුමැතිය දුන්නේ පිහිටුවලාවත් නැති සමාගමකට. පිහිටුවලාවත් නැති සමාගමකට ඔබතුමන්ලා කොහොමද අනුමැතිය දුන්නේ? ඒ ඔක්කෝම හරි කියලා කියමුකෝ. ඔබතුමන්ලා මොකක් හරි පිල්මාට එකක් දැමීමා කියන්නකෝ. මේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට ඔබතුමන්ලා පරිසර තක්සේරු වාර්තාවක් ගත්තාද? පරිසර අමාත්‍යාංශය තාවකාලික වාර්තාවක් දීලා තිබෙනවා, "මිරිප්ප්විල Industrial Zone එකේ පරිසර වාර්තාවට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක කරන්න, හැබැයි, පූර්ණ පරිසර තක්සේරු වාර්තාවක් කළාට පස්සේ" කියලා. මිරිප්ප්විල තිබෙන්නේ කොහේද? හම්බන්තොට වරායේ තෙල් පිරිපහදුව, නැත්නම් petroleum storage එක, නැත්නම් bunkering තිබෙන්නේ කොතැනද? Bunkering තිබෙන්නේ හම්බන්තොට වරායේ, හම්බන්තොට නගරය පැත්තේ. මිරිප්ප්විල තිබෙන්නේ හම්බන්තොට නගරයට ඇතුල් වෙන තැන; මෙහා කොණේ. ඔබතුමන්ලා export කිරීම ගැනයි කථා කරන්නේ. හම්බන්තොට වරායේ තෙල් export කරන්න ඕනෑ නම් ඔබතුමන්ලා මොකක්ද කරන්න ඕනෑ? ඒක හදන්න ඕනෑ තෙල් පිරිපහදුව තිබෙන තැන; නැත්නම් තෙල් ටැංකි තිබෙන තැන. තෙල් ටැංකිවලට කිලෝමීටර් ගණනාවක් මෙහා පැත්තට ගෙනැල්ලා හදන්න හදිසියේ, කඩිමුඩියේ ඔබතුමන්ලා අනුමැතිය දීලා තිබෙනවා. දැන් කොහොමද හම්බන්තොට වරායේ bunkering කරන්න පුළුවන් ජැටියට බට ටික ගෙනියන්නේ? දැන් තෙල් ගෙනියන්නේ කොහොමද?

#### ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා (සංවර්ධන උපාය මාර්ග සහ ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ - அபிவிருத்தி உபாயமுறைகள் மற்றும் சர்வதேச வர்த்தக பிரதி அமைச்சர்)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha - Deputy Minister of Development Strategies and International Trade)

Sir, I rise to a point of Order.

#### ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)

ඔබතුමා මගේ කථාවෙන් පස්සේ පිළිතුරු දෙන්න.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**  
(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)  
මට වේලාව දෙනවාද?

**ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා**  
(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)  
අපෝ දෙන්නම්. ඕනෑ තරම් දෙන්නම්. ඔහොම ඉන්න.

දැන් කොහොමද තෙල් ටික ගෙනියන්නේ? අනෙක් පැත්තෙන් water cooling system එකක් ගැන ඔබතුමන්ලා කල්පනා කළාද? මේකට ගෙනෙන සෙල්සියස් අංශක පනහට වැඩි උෂ්ණත්වයක් තිබෙන වතුර cooling system එකකින් නැවත මුහුදට මුදා හරින්න ඕනෑ. කොහේද මේ වතුර මුදා හරින්නේ?

ඔබතුමන්ලා සිමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාවක් ගැන කථා කරනවා. ඒ සඳහා පරිසර තක්සේරු වාර්තාවක් ගන්නාද? බුන්දල වනෝද්‍යානයේ කුරුළු ගමනාගමනය - bird migration - පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් කෙරුවාද? හම්බන්තොට ලේවාය තිබෙනවා. සිමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාවේ තිබෙන dust එක ලේවායට වැදිලා මිදුණාම හම්බන්තොට ලේවායක් නැති වෙනවා. අනෙක් පැත්තෙන් වරායේ සිමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාවක් දමනවා නම්, ඒකට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක කළ යුතු නීතිමය ක්‍රමවේදයක් තිබෙනවා. ඒ කිසිවක් අනුගමනය කරන්නේ නැතිව කැබිනට් අනුමැතිය දෙන්නත් කලින් පිහිටුවපු සමාගමකට ඩොලර් බිලියන 3.8ක් ගෙවෙනවා කියලා මහා ලොකු උත්සවයක් කරනවා. අඩු ගානේ සමාගම කලින් පිහිටුවන්න ඕනෑ. අඩු ගණනේ කැබිනට් අනුමැතිය දෙන්න කලින් සමාගම පිහිටුවන්න ඕනෑ. සමාගම පිහිටෙව්වාට පස්සේ කැබිනට් අනුමැතිය දෙන්න ඕනෑ. මේ අපි කියන කාරණා නොවෙයි. ගරු ඇමතිවරයා විධියට ඔබතුමාට පුළුවන් සමාගම ලියා පදිංචි කළේ කවදාද කියලා සොයා බලන්න. ඒ වාගේම ඔබතුමා ඇමතිවරයා විධියට මේ පිළිබඳ පරිසර වාර්තාවක් ගන්නාද? මම දන්නේ නැහැ ඔබතුමාට හම්බන්තොට වරාය ඇතුළට යන්න දෙනවාද, නැද්ද කියලා. දැන් ඒක වෙනම සමාගමකට අයිති නිසා. ඔබතුමා වරාය ඇතුළට ගියා නම්, තෙල් පිරිපහදුවක් දමන්න ඕනෑ නම්, ඒක දමන්න ඕනෑ මිලිපීපිල නොවෙයි කියන එක තේරෙනවා. මිලිපීපිල කියන්නේ මෙහා කොණ. හම්බන්තොට තෙල් ජැටිය තිබෙන්නේ එහා කොණේ. ඔබතුමන්ලා කොහොමද මේ කොණේ ඉඳන් එහා කොණට bunkering කරන්නේ කියන්න; කොහොමද තෙල් ටික ප්‍රවාහනය කරන්නේ කියන්න.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසන්.

**ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා**  
(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම විනාඩියෙන් කථාව අවසන් කරන්නම්. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ කරන්නේ සම්පූර්ණ බොරුවක්. ඔබතුමන්ලා මැතිවරණ ඉලක්ක කරගෙන මහා ලොකු බොරු කන්දක්, පොරොන්දු මාලාවක් එක්තරා කාල සීමාවක දුන්නා.

ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරනවා නම්, ඔබතුමන්ලා පසුගිය අය වැයෙන් කිව්වා, ලංකාවට බස් 1,500ක් ගෙනෙනවා කියලා. පසුගිය අය වැයේ පළමුවැනි යෝජනාව. එක බස් එකක්වත් ගෙනොවාද ඔබතුමන්ලා? නැහැ. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, සම්පූර්ණයෙන්ම රටේ ජනතාව නොමහ යවනවා. ඒ විතරක්

නොවෙයි, අපට සාධාරණ සැකයක් තිබෙනවා, සමාගමක් පිහිටුවන්නත් කලින් හම්බන්තොට, මිලිපීපිලින් අක්කර 400ක් ඒ සමාගමට දීම ගැන. ඒ පිටුපස තිබෙන්නේ මොකක්ද කියන එක පිළිබඳව ඔබතුමන්ලා පරීක්ෂණයක් කරන්න ඕනෑ.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**  
(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)  
Sir, I rise to a point of Order.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට විනාඩි දෙකක් දෙන්න. අදාළ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා විධියට මේ කාරණය කියන්න තිබෙනවා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ආයෝජනය බොහොම පැහැදිලිව ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ ක්‍රමවේද අනුව තමයි ක්‍රියාත්මක කරලා තිබෙන්නේ. අපි ඒක පැහැදිලිව වග කීමෙන් කියනවා.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, point of Order එක මොකක්ද?

**ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා**  
(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)  
ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මගේ ප්‍රශ්නයට උත්තරයක් දෙන්න.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**  
(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)  
මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියපු දේට උත්තරයක් දෙන්න නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා විධියට මට අවස්ථාවක් දෙන්න.

මේ සඳහා මිලියන හතරක්-

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා කාගෙන්ද වෙලාව ගන්නේ කියලා මට කියන්න?

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**  
(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)  
වෙලාව ගන්න ඕනෑ නැහැ.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
වෙලාව ගන්න ඕනෑ. [බාධා කිරීම] ඒක point of Order එකක් නොවෙයි. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඒක point of Order එකක් නොවෙයි.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ කථාව අවසන්ද?

**ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා**  
(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)  
(The Hon. Namal Rajapaksa)  
ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඒ Silver Park International (Pte) Limited කියන සමාගම ලියාපදිංචි කරපු දවස කියන්න? සිංගප්පූරුවේදී ඒ සමාගම ලියාපදිංචි කරපු දවස කියන්න? ඒ Cabinet Paper එක දාපු දවස කියන්න?

ගරු සාගල රත්නායක මහතා (වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு சாகல ரத்நாயக்க - துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சர்)

(The Hon. Sagala Ratnayaka - Minister of Ports and Shipping and Southern Development)

Sir, I will give him two minutes out of my time.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Okay. කථා කරන්න, නලින් බණ්ඩාර ජයමහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

[අ. හා. 4.10]

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

බොහොම ස්තූතියි, ඇමතිතුමනි.

මේ ආයෝජනය, ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය හරි ක්‍රමවේදයට කරලා තිබෙනවා. මෙතුමන්ලා කලින් කථා කළා, ඕමාන සමාගමක් මේකට සම්බන්ධ නැහැ කියලා. ඕමාන රටේ ඛනිජ තෙල් ඇමතිතුමා ආවාට පස්සේ දැන් කිවුල් කළුළු හෙළෙනවා. අපි පැහැදිලිවම කියනවා, මේ ඉඩම් අක්කර 200 මිලිපිපිල ප්‍රදේශයෙනුත් - [බාධා කිරීම] මට අවස්ථාව දෙන්න. ඉතුරු අක්කර 400 මහවැලි අධිකාරියට අයිති ඉඩම්වලින් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ pipeline එක මහවැලි අධිකාරියට අයිති ඉඩමට එහා පැත්තෙන් යනවා. අනෙක් එක, පැහැදිලිවම ඒ පරිසර අධ්‍යයන කටයුතු කරනවා. [බාධා කිරීම] ඔබතුමන්ලා කලබල වෙන්න එපා. මම සතුටු වෙනවා, මේ ව්‍යාපෘතිය කෙරෙන්නේ නැති එකක් විධියට ඔබතුමා හඳුන්වා දීම ගැන. මේ කථාව හැන්සාඩ් වාර්තාවට ඇතුළත් වනවා. යම් දිනයක මේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වූ දවසක ඔබතුමාට අඩන්න වෙයි. ඔබතුමාට හම්බන්නොට ජනතාවගෙන් සමාව ගන්න වෙයි. ඔබතුමා ලුණු ලේවාය ගැන කියනවා. ඒ වාගේම බුන්දල වනෝද්‍යානය ගැන කියනවා. ඔබතුමන්ලා හම්බන්නොට වරාය හදුනව් මොන කර්මාන්ත හේන්තද?

ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)

(The Hon. Namal Rajapaksa)

පැහැදිලි කර ගැනීමක් කරගන්න තිබෙනවා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please!

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට දීපු විනාඩි දෙක අවසන්.

ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)

(The Hon. Namal Rajapaksa)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මම ප්‍රශ්න දෙකයි අහන්නේ.

ඔබතුමා ඔය කියන pipeline එක ගෙන යන්නේ හම්බන්නොට ඉස්පිරිනාලේ මැදින්. අලුතින් හදපු ඉස්පිරිනාලේ අස්සෙන් තමයි ඔබතුමාට ඒක ගෙන යන්න වෙන්නේ. අඩුම ගණනේ ඔබතුමා හම්බන්නොටට ගිහිල්ලා තිබෙනවාද? අඩුම ගණනේ මිලිපිපිලට ගිහිල්ලා තිබෙනවාද? ගිහිල්ලා බලන්න කෝ. ලේවාය අස්සෙන් කොහොමද පෙට්ටල් ගෙන යන්න pipeline එකක් ගෙනයන්නේ? ඉස්සෙල්ලා ගිහිල්ලා බලන්න. ඒ එක්කම මේ සමාගම පිහිටුවලා තිබෙන්නේ කවදාද කියලා කියන්න.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත වෙලාව අවසන්.

ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)

(The Hon. Namal Rajapaksa)

Silver Park International (Pte) Ltd කියන සමාගම පිහිටුවපු දවස කියන්න. ඕමාන රජයත් එක්ක ඔබතුමන්ලාගේ ගනුදෙනුව මොකක්ද?

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසන්.

ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)

(The Hon. Namal Rajapaksa)

ඕමාන ආණ්ඩුවත් එක්ක මේ සමාගමට තිබෙන ගනුදෙනුව මොකක්ද කියන්න? බොරු කියන්න එපා, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා. [බාධා කිරීමක්] නියෝජ්‍ය ඇමතිකම ගන්නා කියලා කැ ගහන්න එපා. හොයලා බලන්න කථා කරන්න කලින්. ලජ්ජා නැද්ද? [බාධා කිරීමක්] අක්කර 400ක ඉඩම් කොල්ල කන්න ලජ්ජා නැද්ද? අක්කර 15,000ක් දුන්නා, චීන ආණ්ඩුවට. අක්කර 5,000ක් දෙනවා, ඉන්දියාවට. දැන් අක්කර 400ක් දෙන්න හදනවා, සිංගපූරුවට. [බාධා කිරීම]

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please!

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කරුණාකරලා වාඩි වෙන්න. ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසන්. [බාධා කිරීම]

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, නලින් බණ්ඩාර නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාට අවශ්‍ය වෙලාව දෙන්න.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

විනාඩි දෙකක් දුන්නා. එතුමා point of Order එකක් නොවෙයි, raise කළේ. එතුමා, clarification එකක් කළා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

එතුමාට තව වෙලාව දෙන්න. අපි ඒක බලාගන්නමි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

කථාවකටද වෙලාව දෙන්න ඕනෑ?

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාව ගැන පැහැදිලි කරන්න එතුමාට වෙලාව දෙන්න. අපි ඒ වෙලාව ගැන බලාගන්නමි.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු සභානායකතුමනි, එතුමාට විනාඩි දෙකක් දුන්නා.

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

තව විනාඩි තුනක් දෙන්න, please.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

හරි. විනාඩි තුනක් කපා කරන්න, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

බොහොම ස්තූතියි.

එතුමන්ලා වරායක් හදුවා නම්, ඒ වරාය හදුවේ කුමන කර්මාන්ත ඒ ප්‍රදේශයට ගේන්නද? දැන් එතුමන්ලා කියනවා, ලුණු ලේවායට ප්‍රශ්නයක් ලූ. ඊළඟට එතුමන්ලා කියනවා බුන්දල ඉන්න කුරුල්ලන්ට ප්‍රශ්නයක් ලූ. කුරුල්ලන්ට ප්‍රශ්නයක් වෙනවා නම්, ලුණු ලේවායට ප්‍රශ්නයක් වෙනවා නම් එතැන වරායක් හදුවේ මොකටද, Airport එකක් හදුවේ මොකටද? ගම්මිරිස් වෙළෙන්දාද එතැන වරායක් හදුවේ? එහෙම නැත්නම් මොනරුන්ට ඉන්නද? ඔබතුමන්ලා මේ ආයෝජනවලට විරුද්ධව කිවුල් කළ එ හෙළිම ගැන අපි සතුටු වෙනවා. තමුන්නාන්සේලා ඊර්ෂ්‍යාවෙන්, ක්‍රෝධයෙන්, වෛරයෙන් කටයුතු කරන්නේ. යම් දිනයක -තව මාස 18කින්- සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවක් ඒ භූමියේ ඉදිවෙනවා. මම බොහොම වග කීමෙන් කියනවා. එදාට ඔබතුමාට අභින්න වෙයි. ඒ වාගේම කියනවා, මේ සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව පරිසර හිතකාමීව, පරිසර පිරිවිතරයන් අනුගමනය කරමින් කරන්නේ කියලා.

**ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා**

(மாண்புமிகு நாமல் ராஜபக்ஷ)

(The Hon. Namal Rajapaksa)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, point of Order එකක් තිබෙනවා. [බාධා කිරීම්]

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මෙතුමන්ලා කියන විධියට පරිසරයට විරුද්ධව, පරිසර නීතිවලට විරුද්ධව නොවෙයි කටයුතු කරන්නේ. වරායේ සිට කිලෝමීටර එකහමාරක conveyor එකක් තුළින් -එය සම්පූර්ණයෙන්ම සිල් කරලා තිබෙන්නේ- තමයි සියලු අමු ද්‍රව්‍ය මිලිපිපිලට ගෙන යන්නේ.

මෙතුමන්ලා දැන් කුරුල්ලන් ගැන කතා කරනවා. මෙතුමන්ලා එයාර්පෝට් එකක් හදුවේ කුරුල්ලන්, අලින් ඉන්න තැනකට ගිහිල්ලායි. හැමදාම එහේට ගුවන් යානයක් යද්දී මොනරු මරන්න ඕනෑ 10ක්, 20ක්; අලි එළවන්න ඕනෑ, අලි වෙඩි දාලා. හිටපු ගරු ජනාධිපතිතුමාත් දැන් මේ ගරු සභාවේ සිටින එක ගැන මම සතුටු වෙනවා. හිටපු ගරු ජනාධිපතිතුමනි, මම හිතනවා ඔබතුමා මේ මෝඩ මතය දරන්නේ නැතිවෙයි කියලා. මා අහන්නේ මේකයි. එතැන වරායක් හදුවේ මොන වැඩේටද? අපි ජාත්‍යන්තර වරායක් හදුවේ ඒ ප්‍රදේශය හරහා යන නාවුක ගමන් මාර්ගයට ගැළපෙන කර්මාන්ත ගෙනෙනයි. [බාධා කිරීම්] ඒකට ගැළපෙන කර්මාන්තයක් තමයි ඒ තෙල් පිරිපහදුව. [බාධා කිරීම්] ඒ තෙල් පිරිපහදුව ඒකට ගැළපෙන කර්මාන්තයක්. [බාධා කිරීම්] ඊයේ

ඕමාන් රජයේ ඛනිජ තෙල් අමාත්‍යතුමා ආවාට පස්සේ මෙතුමන්ලාට ඇවුස් නැති වෙලායි තිබෙන්නේ. සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව ආරම්භ කළාට පස්සේ මෙතුමන්ලාට ඇවුස් නැති වෙලායි තිබෙන්නේ. 2006 වර්ෂයේ මුල් ගල තැබූ හම්බන්තොට වරායට සමගාමීව තමුන්නාන්සේලාට කර්මාන්ත ගෙනෙන බැරිව ගියා. 2004 වර්ෂයේ පටන් ගත් මිලිපිපිල අපනයන සැකසුම් කලාපයේ අක්කර 600ක් 2015 වන කල් හිස් වෙලායි තිබුණේ. මෙතුමන්ලාට කර්මාන්ත පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තියක් තිබුණේ නැහැ; රටේ ආර්ථික වැඩ පිළිවෙළක් තිබුණේ නැහැ; බදු ප්‍රතිපත්තියක් තිබුණේ නැහැ. ඒ නිසා තමයි මේ රටට කර්මාන්ත ආවේ නැත්තේ. වරායක් තිබුණු පලියට කර්මාන්ත එන්නේ නැහැ. රටකට තිබෙන්න ඕනෑ, ආර්ථික ප්‍රතිපත්තියක්. රටකට තිබෙන්න ඕනෑ, බදු ප්‍රතිපත්තියක්; ජාත්‍යන්තර සබඳතා; ද්විපාර්ශ්වික ගිවිසුම්. ඒවාත් එක්ක තමයි කර්මාන්තකරණයක් සිද්ධ වන්නේ. කර්මාන්තකරණයක් සිද්ධ වන්නේ නැහැ, වරායක් අටවපු පලියට; ගුවන් තොටුපොළක් අටවපු පලියට. හැබැයි අපට පුළුවන් වුණා මේ අවුරුදු තුන ඇතුළත ඒ ප්‍රදේශයට කර්මාන්ත ගෙනෙන පුළුවන් වටාපිටාවක් නිර්මාණය කරගන්න. දැන් සිංගප්පූරුවේ ඇවුස් භොයන්න දෙයක් නැහැ. එහි ප්‍රධාන ආයෝජකයා ඉන්නේ ඉන්දියාවේ. ඒකේ හංගන්න දෙයක් නැහැ. හැබැයි සිංගප්පූරු-ශ්‍රී ලංකා නිදහස් වෙළඳ ගිවිසුමේ තිබෙන වාසි ප්‍රයෝජන ගන්නත් එක්ක, ඉන්දියාවේ ඉන්න ඒ ආයෝජකයා සිංගප්පූරුවේ සමාගමක් ආරම්භ කරලා ආයෝජනය කරනවා. එහි සියයට 70ක් දරන්නේ ඒගොල්ලන්. සියයට 30ක් සඳහා ඕමාන් රජයත් එකඟතාව පළ කර තිබෙනවා.

**ගරු සනත් නිශාන්ත පෙරේරා මහතා**

(மாண்புமிகு சனத் நிசாந்த பெரேரா)

(The Hon. Sanath Nishantha Perera)

Sir, I rise to a point of Order.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ඔබතුමන්ලා කලබල වෙන්න එපා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

මොකක්ද, point of Order එක?

**ගරු සනත් නිශාන්ත පෙරේරා මහතා**

(மாண்புமிகு சனத் நிசாந்த பெரேரா)

(The Hon. Sanath Nishantha Perera)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, සරල ප්‍රශ්නයක් ගරු නලින් බණ්ඩාර මන්ත්‍රීතුමාගෙන් ඇහුවේ. ඒ සමාගම ලියා පදිංචි කරපු දවසයි ඇහුවේ. එතුමාට කතාවක් පවත්වන්න කිව්වේ නැහැ.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඒක point of Order එකක් නොවෙයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා කතා කරන්න.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මා බොහොම පැහැදිලිව කරුණු කියන්නම්. ඔබතුමන්ලා කලබල වෙන්න එපා. [බාධා කිරීමක්] ඔබතුමන්ලා ඒ තෙල් පිරිපහදුවට විරුද්ධ වීම ගැන මම

සතුටු වෙනවා. [බාධා කිරීම] ඒ කියන්නේ පැහැදිලිවම- [බාධා කිරීම] ඔබතුමන්ලා වරායක් හදලා තිබෙන්නේ තෙල් පිරිපහදු හදන්න නොවෙයි. ඔබතුමන්ලා වරායක් හදලා තිබෙන්නේ තෙල් පිරිපහදු ලංකාවට ගෙනෙන්න නොවෙයි. ඒ නිසා මම සතුටු වෙනවා නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමා ඒ ප්‍රකාශය කිරීම ගැන. එතුමන්ලා වරායක් හදලා තිබෙන්නේ ඒ ප්‍රදේශයට සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලා ගෙනෙන්න නොවෙයි. ඒ ගැන මම සතුටු වෙනවා. [බාධා කිරීමක්] ඒ කියන්නේ, එතුමන්ලා වරායක් හදා තිබෙන්නේ, මාළු ඇති කරන්න.

#### ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹ்மான்)

(The Hon. Mujibur Rahuman)

Swimming pool එකක්.

#### ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ඉවත් තොටුපොළක් හදලා තිබෙන්නේ මොනරුන්ට එහාට මෙහාට යන්න. නමුත් අපි ඒක කර්මාන්තකරණය කරනවා. ඒ කර්මාන්තකරණයෙන් පසුව ඔබතුමන්ලාට ලකුණු දාගන්න බැරි වෙයි. අපි මාස 18කින් සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව හදන බව පැහැදිලිව කියනවා. ඒ වාගේම අපි අපේ තෙල් පිරිපහදුවේ වැඩ ආරම්භ කරනවා. හැබැයි අපි දන්නවා ඔබතුමන්ලා මේ ව්‍යාපෘතිය නතර කරන්න ඒ ආයෝජකයන්ට බලපෑම් කර තිබුණා කියලා. ඒ ආයෝජකයන්ට කියා තිබුණා, "ඇයි හදිස්සි? පොඩ්ඩක් ඉන්න, මාස හයකින් අපි බලයට එනවා. එතකොට අපි මේක කරමුකෝ." කියලා. දැන් අඩන්න එපා. අඩන්න එපා! අඩන්න කාරණයක් නැහැ. මිලිපිලිව මම ඊයේත් ගියා, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. හැබැයි, ඔබතුමන්ලාගේ කාලයේ අපි ඒ වරායට ගියාම, අපට ගහලා එළව්වා. ඔබතුමන්ලා කිව්වා, අපි වරාය වීනයට දුන්නා කියලා. වීනයට වරාය දුන්නාම අපට එතැනට අඩියක්වත් තියන්න බැරි වෙයි කිව්වා. අපි පෙරේදා ගිහිල්, ඔබතුමන්ලා කියන ඒ වීන බලකොටුවේ, ඒ හමුදා කඳවුර ඇතුළේ ආයෝජන මණ්ඩලයේ කාර්යාලයකුත් විවෘත කරලා ආවා! ඒක මතක තියාගන්න. ඔබතුමන්ලා කිව්වා නේ, ඔය වරාය වීන කඳවුරක් කියලා. එතැන සිට කිලෝමීටර එකහමාරක conveyor එකකින් සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව දක්වා අමු ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය සිද්ධ වෙනවා. ඔබතුමන්ලා කිව්වා, ඒ ව්‍යාපාර වීන්නුන්ට ඇර කාටවත් දෙන්නේ නැති වෙයි කියලා. නමුත් අද ඕමාන් රජය, සිංගප්පූරුව, ඉන්දියාව පවා අප සමඟ සම්බන්ධ වෙනවා. දේශීය සමාගමක් තමයි සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව ආරම්භ කරන්නේ. අන්න බලන්න වෙනස!

ඔබතුමන්ලාගේ බොරුව අද අනේ පැළවෙන බොරුවක් වෙලා තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා කිව්වා, වීන්නුන්ට හැර වෙන කාටවත් අපේ රටේ ආයෝජනය කරන්න බැහැයි කියලා. [බාධා කිරීම] අනෙක් එක මතක තබාගන්න, මිලිපිලිව අක්කර 200ක් පමණයි දුන්නේ. ඒකත් නිකම් නොවෙයි. එක අක්කරයකට අවුරුද්දකට ගෙවනවා, ඩොලර් 3,850ක්. Silver Park International (Pvt) Limited එක මේ සම්පූර්ණ ව්‍යාපෘතියට බිම් කුලිය විධියට ඩොලර් මිලියන 4ක් ගෙවනවා. මේ අයට බොරුවක් කරන්න අවශ්‍ය නැහැ; බොරුවට මුදල් ගෙවන්න ඕනෑ නැහැ. ඩොලර් මිලියන 4ක් කියන්නේ රුපියල් මිලියන 720ක විතර ප්‍රමාණයක්. එහෙම නැත්නම්, රුපියල් බිලියනයකට ආසන්න මුදලක්. වසරකට ගෙවනවා, ඩොලර් 3,850ක්. එනම්, රුපියල් මිලියන 138,000කට ආසන්න මුදලක්. එම නිසා අපි පැහැදිලිව කියනවා, ලංකාවට ඇවිල්ලා කිසිම කෙනෙකුට බොරුවට සල්ලි ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ නැහැ කියලා. ඔබතුමන්ලා සිංගප්පූරුවේ පාරවල් ගණනේ ගිහිල්ලා address හොය හොයා ඉන්න මහන්සි වෙන්න එපා.

[බාධා කිරීම] හිටපු ගරු ජනාධිපතිතුමනි, ඔබතුමා ලකුණක් දමා ගන්න, "අපි වරායක් ගොනාපු හින්දා තමයි මේ කර්මාන්තශාලා ආවේ" කියලා. ඒකයි කර ගන්න ඕනෑ. බුද්ධිමත්ව කටයුතු කරන දේශපාලනඥයකු විධියට - [බාධා කිරීම] මම හිතන විධියට ඔබතුමා හිස නමා මට කියන්නේ, ඒක අනුමත කරනවා කියන එකයි. [බාධා කිරීම] ඔබතුමන්ලාට මේක තේරෙන්නේ නැහැ නේ. ඔබතුමන්ලා දැන් සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවට විරුද්ධයි කියනවා. ඒ නිසා ඉදිරියේ දී ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුවක් යම් දවසකවත් ආවොත්, ඔබතුමන්ලාට ඒ, සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව දමන්න බැහැ. ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුවක් යම් දවසකවත් ආවොත් ඔබතුමන්ලාට තෙල් පිරිපහදුව දමන්න බැහැ. ඔබතුමන්ලාට ලුණු ලේවාය ගැන කැක්කුමක් තිබෙනවා නම්; ලුණු ලේවාය ගැන හිතනවා නම්; මොන කෙංගෙඩියකටද මෙතැන වරායක් ඇටෙව්වේ? හොඳට පැහැදිලිව මතක තබාගන්න, මෙතැන හදන සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවෙන් ඔය ඔබතුමන්ලා කියන විධියට දුටිලි යන්නේ නැහැ. මේක පර්මනියේ තිබෙන නවීන තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගෙන හදන සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවක්. රටේ සිටින සිංහල බෞද්ධ ව්‍යාපාරිකයකු ගොනාපු ව්‍යාපෘතියක්. ඔබතුමන්ලා මේ ගැන සතුටුවන්න. හම්බන්තොට රැකියා 10,000ක් එන එක ගැන සතුටුවන්න. ඔබතුමන්ලා, ලක්ෂයක් ජනතාව ජීවත් වන හම්බන්තොට toilet එකක් දෙන්න බැරි වුණු කටටිය. එම නිසා අපි 10,000කට රැකියා දෙන එක ගැන සතුටුවන්න. හම්බන්තොට ජීවත් වන ලක්ෂයකට toilets නැහැ. ඒ නිසා හම්බන්තොටට දියුණුව ගෙන එන්න පුළුවන් වීම ගැන අපි සතුටුවනවා. [බාධා කිරීම] මොකද, අපට ආර්ථික දැක්මක් තිබෙනවා; අපට ආර්ථික වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙනවා; අපට මේ රට දියුණු කරන්න වුවමනාවක් තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා ගොනාපු සුදු අලියාව අද පෙරහැරේ යන අලියෙකු බවට පත් කරන්න අපට පුළුවන් වෙලා තිබෙන්නේ අපේ ආර්ථික වැඩ පිළිවෙළ නිසායි; අපේ ආර්ථික දැක්ම නිසායි; අපේ ගරු අගමැතිතුමාගේ වැඩ පිළිවෙළ නිසායි. මොකද, අපට ජාත්‍යන්තරය ජය ගන්න පුළුවන් වුණා. ජාත්‍යන්තරය ජය අරගෙන විදේශ රටවල් එක්ක ද්විපාර්ශ්වික ගිවිසුම්වලට එළඹෙන්න අපට පුළුවන් වුණා. අපේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිය ලෝකයට ගැළපෙන විධියට නිර්මාණය කරන්න අපට පුළුවන් වුණා. අපි ළිං මැඩියෝ නොවෙයි.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා දැන් විනාඩි 12ක් අරගෙන තිබෙනවා.

#### ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

පැහැදිලිවම අපි කියනවා, අපට එම ව්‍යාපෘති කරන්න පුළුවන් වුණේ අපේ රටේ ක්‍රියාත්මක වන ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති නිසා බව. රටේ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය තහවුරු වී තිබෙනවා. රට තුළ ආයෝජකයෙකුට ගැළපෙන පරිසරය දැන් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා, බදු ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක වනවා. එහෙම නැතිව වරායක් ඇටවූ පළියට; ඉවත් තොටුපොළක් ඇටවූ පළියට එතැනට කර්මාන්ත එන්නේ නැහැ. ඒකයි, ඇත්ත කරුවා. එම නිසා අද හම්බන්තොට ජනතාවට මේ දැවැන්ත ව්‍යාපෘතිය ගෙන ඒම ගැන ඔබතුමන්ලා සතුටුවන්න.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, 1978 සිට අපේ රටට ඇවිල්ලා තිබෙන සෘජු විදේශ ආයෝජන ඩොලර් බිලියන 17.5යි. හැබැයි, මේ ව්‍යාපෘති දෙක තුළින් විතරක් සෘජු විදේශ ආයෝජන ඩොලර් බිලියන 4ක් අපේ රටට එනවා. ඒ, හම්බන්තොට වරාය හදන්න

[ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා]

ගිය මුදල වාගේ තුන් ගුණයක්. අර රියෝ-පෙරේරා කවුදෝ කියනවා මම අහගෙන සිටියා, මේ අර්ජුන ඇලෝසියස්ගේ සල්ලි ලූ. එහෙම නැත්නම්, මහේන්ද්‍රන්ගේ සල්ලි ලූ. [බාධා කිරීම්] ඩොලර් බිලියන 4ක් කියන්නේ රුපියල් බිලියන 720ක්. ගණන් හදා බලන්න. මම ගණිත ගුරුවරයෙක්. රුපියල් බිලියන 720ක්. අර බැඳුම්කරයෙන් සිදු වුණු පාඩුව රුපියල් බිලියන 10ක් ලූ. ඒකත් අය කරන්නේ නැතිව හිර කරලා තිබෙනවා. එනකොට ඔබතුමන්ලාට 720යි, 10යි සංසන්දනය කරන්න තේරුමක් නැද්ද? [බාධා කිරීම්] මේකට කෑ ගහන්න එපා.

රියෝ එක්තරා මාධ්‍ය නාලිකාවක විකාශය වූ ප්‍රවෘත්තියක් මම දැක්කා. ඕමානයේ බනිජ් තෙල් සහ ගෑස් පිළිබඳ ඇමති ලංකාවට පැමිණෙන බව එහි කියැවුණා. දැන් සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවේ නන්දන ජයදේව ලොකුවිතාන මහත්මයා ව අල්ලා ගෙන ඔහුට ගහනවා. ඒ නිසා පැහැදිලිවම කියනවා, අපි දේශීය ආයෝජකයෝ ශක්තිමත් කරනවා විතරක් නොවෙයි, ජාත්‍යන්තර ආයෝජකයෝත් ගෙනැල්ලා ඔවුන්වත් ශක්තිමත් කරලා, ඒ අයට අවශ්‍ය වටපිටාව නිර්මාණය කරන්න අවශ්‍ය කටයුතුත් කරන බව. [බාධා කිරීම්] ඔබතුමන්ලා අඬන්න එපා. තව මාස දෙකක් යන්න කලින් ඩොලර් බිලියනයක වාගේ කර්මාන්තශාලාවක් ත්‍රිකුණාමලයේ ඉදිකරන්නත් අපි වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරනවා.

**ගරු ටී. රංජිත් ද සොයිසා මහතා**

(மாண்புமிகு டீ. ரஞ்சித் த சொய்சா)

(The Hon. T. Ranjith De Zoysa)

සාදු! සාදු! සාදු!

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ඒ වාගේම අපි ගිය අවුරුද්දේ වැඩ ආරම්භ කරපු ඩොලර් මිලියන 250ක ආයෝජනයක් වන භොරණ tire factory එකේ පළමුවෙනි ටයර් එක අනිවාර්යයෙන් මේ අවුරුද්දේ නොවැම්බර් දෙසැම්බර් වනකොට හදා ඉවර කරනවා. [බාධා කිරීම්] ඔබතුමන්ලාට ඕනෑ නම්, ඇවිල්ලා බලන්න පුළුවන්. රිජිට් ටයර් සමාගමේ පළමුවෙනි tire එක අපේ නාමල් රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ කාර් එකට අපි නොමිලයේ ලබා දෙන්න කටයුතු කරනවා.

මොකද අපි බොරු කරලා නැහැ. අපි බොරු ව්‍යාපෘති ගෙනැල්ලා නැහැ. ඔය ටයර් ව්‍යාපෘතිය ගෙනෙනකොටත් ඔබතුමන්ලා කෑ ගැහුවා. මේක වෙන්නේ නැහැ කිව්වා. මීට සතියකට දෙකකට කලින් රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහත්මයා කිව්වා, භොරණ මේ පැත්තෙන් රබර් ගස් දාද්දී අර පැත්තෙන් ටයර් එක එළියට එනවාය කියලා. එතුමාගේ දිස්ත්‍රික්කයේ රැකියා 2500ක්, 3000ක් නිර්මාණය වෙන එකට විරුද්ධව කපා කිරීම ගැන අපි කනගාටු වෙනවා. වසරකට ටයර් මිලියන 12ක් හදන කර්මාන්ත ශාලාවක් හෙට අනිද්දා විවෘත කරන්නට තිබෙද්දී තමයි මෙහෙම කපා කරන්නේ. කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ හාදයා මේ කර්මාන්තශාලාව දැකලා නැහැ. එතැනින් ගිහිල්ලා නැහැ. දැනට වැඩ කටයුතුවලින් සියයට 70ක් ඉවරයි. ඔබතුමන්ලා මේ විධියට මේවාට විරුද්ධව කපා කරපු එක ගැන අපි සතුටු වෙනවා. මොකද, මේ කර්මාන්තශාලා මේ රටේ ස්ථාපිත වුණාට පස්සේ ඔබතුමන්ලාට ඒවා දිහා බලන්නටත් බැරි වෙනවා; ඒවා ළගින්වත් යන්නට බැරි වෙනවා. තව අවුරුදු පහළොවකින්, විස්සකින් හම්බන්තොට නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමා මේ පාර්ලිමේන්තුවේ විපක්ෂයේ සිටියි කියලා අපි

හිතනවා. අන්න එදාට ඔබතුමාට අඬන්නට වෙනවා. හම්බන්තොට මිරිස්පවිල තෙල් පිරිපහදුව පැත්තෙන් අහක බලාගෙන යන්න වෙනවා. මොකද ඔබතුමාට ඉවසා ගන්නට බැරි වෙනවා, මේ පාර්ලිමේන්තුවේ අද කළ ප්‍රකාශයත් එක්ක. [බාධා කිරීම්]

සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව ඉදිවෙලා, සිමෙන්ති මේට්‍රික් ටොන් මිලියන 3.6ක් ජාතික පද්ධතියට එනකොට; සිමෙන්ති නිෂ්පාදනය කරනකොට, ඔබතුමාට හම්බන්තොට සංවර්ධනයට භාවිත කරන්න බැරි වෙනවා, සංස්ථා සිමෙන්ති කොට්ටේ. මොකද, ඔබතුමා මේකට විරුද්ධව කපා කළ නිසා. ලුණු ලේවායේ ලුණු කකා තමයි ඔබතුමාට ඉන්න වෙන්නේ, තව අවුරුදු දහයක් දොළහක් ගියාට පස්සේ. මොකද, ඔබතුමාට ලුණු ලේවාය තමයි වැදගත්. ඔබතුමාට වරාය වැදගත් නැහැ. වරායට සමගාමීව මේ කර්මාන්ත එනවාට ඔබතුමන්ලා විරුද්ධයි. මේවාට විරුද්ධ වෙන්නට එපා. විරුද්ධ වෙන්නේ නැතිව අඩුපාඩුවක් තිබෙනවා නම් පෙන්වන්න. අඩුපාඩුවක් තිබෙනවා නම් සාකච්ඡා කරන්න. අපි සුදානම්, සාධාරණ විවේචන භාර ගන්න. අපි සුදානම් හරි විවේචන භාර ගන්න. අපට ඉතිහාසයේ එතෙක් මෙතෙක් ආපු දැවැන්තම ආයෝජනය මේක. අපට ඒක ගෙනෙන්න පුළුවන් වුණේ අපේ රටේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති නිසා. රියෝ, ඕමාන් රජයේ බනිජ් තෙල් සහ ගෑස් පිළිබඳ අමාත්‍යවරයා ලංකාවට ආවා. අද දහවල් අපි එක්ක සාකච්ඡා කළා. අපේ ගරු මලික් සමරවික්‍රම මැතිතුමා, ඒ වාගේම ගරු කබීර් හමීම් මැතිතුමා ඇතුළු අපි සමඟ සාකච්ඡා කළා. අපි මේ ව්‍යාපෘති ඉදිරියට කර ගෙන යන්නේ කොහොමද, අපේ රටට තෙල් සහන ගන්නේ කොහොමද, අපි ඉදිරියට මේ කටයුතු කර ගෙන යන්නේ කොහොමද කියන එක ගැන සාකච්ඡා කළා. මේක තෙල් පිරිපහදුවක් විතරක් නොවෙයි. ඉදිරියේ අපේ රටට වැදගත් වන අනෙකුත් අමු ද්‍රව්‍ය නිෂ්පාදනය කරන්න පුළුවන්. විශේෂයෙන් මේකේ by-product එකක් විධියට අපට පොහොර නිෂ්පාදනය කරන්නට පුළුවන්. ඒ වාගේම පොලියෙස්ටර් වාගේ අපේ ඇඟලුම් කර්මාන්තයට බලපාන ගොඩක් නිෂ්පාදන මේ තුළින් කරන්න පුළුවන්. අපිට bitumen හදන්නට පුළුවන්. oil refinery එකක් එනවාය කියන්නේ තෙල් හදනවා විතරක් නොවෙයි ගරු මන්ත්‍රීතුමා. එයට සමගාමීව තවත් කර්මාන්ත ගණනාවක් ස්ථාපිත වෙනවා.

**ගරු මූලාසනාරුද්ධ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු ඇමතිතුමා විනාඩි 20ක් අරගෙන තිබෙනවා. තව විනාඩි 8ක් තිබෙනවා, සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාට. ඉතිරි විනාඩි 8ත් ගන්නවාද? [බාධා කිරීම්]

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)

(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

හරි, බොහොම ස්තුතියි. මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධව ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාටත්, අපේ සභානායකතුමාටත් ස්තුතිවන්ත වෙනවා. ඔබතුමන්ලාගේ ඊර්ෂ්‍යාව, ක්‍රෝධය, වෛරය, නතර කරලා මේ ව්‍යාපෘතිවලින් ඔබතුමන්ලා දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාවට ලැබෙන සහන ගැන හිතලා ඔබතුමන්ලාගේ ආශීර්වාදය ලබා දෙන්නටය කියා ප්‍රකාශ කරමින් මම නවතිනවා. බොහොම ස්තුතියි.

**ගරු මූලාසනාරුද්ධ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

මිලහට, ගරු තුරෙයි රෙන්නසිංහම් මන්ත්‍රීතුමා. ඊට ප්‍රථම ගරු ශ්‍රියානි විජේවික්‍රම මන්ත්‍රීතුමිය මූලාසනය ගන්නවා ඇති.



අනතුරුව රජු කාරක බලසූරිය මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, රජු ලියානි විජේවික්රම මහත්මිය මහතා මූලාසනයට විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு தாரக பாலசுரிய அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு (திருமதி) ஸ்ரீயாணி விஜயவித்ரம் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. THARAKA BALASURIYA left the Chair, and THE HON. (MRS.) SRIYANI WIJEWICKRAMA took the Chair.

රජු මූලාසනයට වත්නිවුමිය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

රජු මත්තීතුමා කටා කරන්න.

[பி.ப. 4.28]

රජු ක. තුරෙයිරෙන්තසිංහම මහතා

(மாண்புமிகு க. துரைரெட்ணசிங்கம்)

(The Hon. K. Thurairatnasingam)

சபைக்குத் தலைமைதாங்கும் கௌரவ உறுப்பினர் அவர்களே, போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு, துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சுக்களின் குழுநிலை விவாதத்தில் கலந்து உரையாற்ற வாழ்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி. இந்தத் துறைகளுக்கு மிகவும் பொருத்தமான இரண்டு அமைச்சர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் நினைக்கின்றேன். அந்த வகையில், போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர் கௌரவ அர்ஜுன ரணதுங்க அவர்களுக்கும் பிரதி அமைச்சர் கௌரவ அசோக் அபேசிங்க அவர்களுக்கும் துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை அலுவல்கள் மற்றும் தெற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சர் கௌரவ சாகல ரத்நாயக்க அவர்களுக்கும் பிரதி அமைச்சர் கௌரவ அப்துல்லா மஹரூப் அவர்களுக்கும் அவர்களுடைய பணியாளர்களுக்கும் அவர்களது நல்ல செயற்பாடுகளுக்காக நாங்கள் நன்றி சொல்ல வேண்டும். இந்த வரவு செலவுத்திட்டத்தில் முக்கியமாக இந்த இரண்டு அமைச்சுக்களையும் உள்ளடக்கியதாகப் பல விடயங்கள் முன்வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை வெற்றிகரமாக நடைமுறைப்படுத்துவதில்தான் இந்த வரவு செலவுத்திட்டத்தின் பயன் இருக்கின்றது என்று நான் நம்புகின்றேன். ஏனென்றால், கடந்த காலங்களில் இந்த இரண்டு அமைச்சுக்களிலுமுள்ள நலிவுகள், திறமைகள் என்பவை கருத்திலே கொள்ளப்பட்டு, இந்த வரவு செலவுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கீடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே, இதைச் செம்மையாக நடைமுறைப்படுத்துவதனால் இந்த இரண்டு அமைச்சுக்களினாலும் எங்களுடைய மக்களுக்குப் பாரிய ஓர் அபிவிருத்தியும் நன்மையும் கிடைக்குமென நாங்கள் எதிர்பார்க்கின்றோம்.

திருகோணமலை துறைமுகம் உலகத்திலே உள்ள இயற்கைத் துறைமுகங்களில் இரண்டாவது இடத்தில் இருக்கின்றது என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்த விடயமாகும். இந்தத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்குக் கூடுதலான நிதி வளம் தேவையில்லை, குறைந்த வளத்தைக் கொண்டே பாரிய அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்தலாம். நாங்கள் இந்த அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துகின்றபோது, எமது ஏற்றுமதி, இறக்குமதிகளை வலுப்படுத்திக்கொள்வதோடு, இந்தப் பிரதேசத்தினுடைய சுற்றுலாத்துறையின் மூலமாகவும் அதிக வருமானங்களைப் பெறக்கூடியதாக இருக்கும். இந்த இயற்கைத் துறைமுகம் எங்களுடைய நாட்டுக்கு கிடைத்த பெரிய வளமாகும். இந்தத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதிலே மிகவும் அக்கறையாக இருக்க வேண்டுமென்று நான் எண்ணுகின்றேன். இம்முறை அந்த மாவட்டத்தைச்

சேர்ந்தவரும் எங்களுடைய நண்பருமான கௌரவ அப்துல்லா மஹரூப் அவர்கள் இந்த அமைச்சின் பிரதி அமைச்சராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றார். அவரும் அமைச்சரோடு சேர்ந்து இந்தத் துறைமுக அபிவிருத்திக்குத் தன்னாலான பங்களிப்பைச் செய்வார் என்பதில் எங்களுக்கு எந்தவிதமான சந்தேகமும் இல்லை.

அதுபோன்று இங்கே காங்கேசன்துறைத் துறைமுகம் தொடர்பிலும் கருத்தில் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அமைச்சு அதற்குரிய செயற்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்த வதற்காகச் சில திட்டங்களை வகுத்திருக்கின்றது. அதேபோன்று, தலைமன்னார் இறங்குதுறையும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டியது முக்கியமாகும். அதையும் இந்த அமைச்சு கவனத்தில் எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் விநயமாகக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்து அமைச்சைப் பொறுத்தவரிலே, இன்று இலங்கையிலுள்ள பிரதான வீதிகளிலே போக்குவரத்து வசதிகள் சீராக இருக்கின்றன. ஆனால், கிராமப்புறங்கள் முற்றாகப் புறக்கணிக்கப்பட்டுள்ளன. அங்குள்ள முக்கிய பிரச்சினைகள் என்னவென்றால், போதியளவு பஸ் இல்லை; பாதைகள் சீராக இல்லை. அத்துடன் ஒவ்வொரு சாலைகளுக்கும் வேண்டிய சாரதிகள், நடத்துநர்கள் இல்லாத குறைகளை நாங்கள் காணுகின்றோம். குறிப்பாக திருகோணமலை மாவட்டத்திலே மூதூர் 'டிப்போ'வில் மட்டும் 10 - 15 சாரதி வெற்றிடங்கள் காணப்படுகின்ற நிலைமை தொடருகின்றது. இதனால் கிராமப்புற மக்கள் பாதிக்கப் படுகிறார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல், பாடசாலை செல்லுகின்ற மாணவர்களைப் பொறுத்தவரையில், மற்றைய இடங்களில் பாடசாலை பஸ் சேவைகள் இருந்தாலும் திருகோணமலை மாவட்டத்திலுள்ள கிராமப்புற மாணவர்கள் அந்த வசதி வாழ்ப்பைப் பெறக்கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. ஆனபடியால் அமைச்சர் அவர்கள் அங்கு தேவையான பஸ் சாரதிகளை நியமிப்பதோடு, தேவையான பஸ்ஸையும் வழங்கி, கிராமப்புறங்களிலுள்ள மாணவர்களுக்கும் பொதுமக்களுக்கும் போக்குவரத்து சேவையை வழங்கி உதவ வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் அமைச்சர் அவர்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

அடுத்து, பதவியுயர்வுகள் வழங்குவது தொடர்பாக இங்கு பலராலும் குறிப்பிடப்பட்டது. கட்சி சார்பாகப் பதவியுயர்வுகள் வழங்கும்போது பல பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்க வேண்டியுள்ளது. இதனால் சாலையில் இருக்கின்ற உத்தியோகத்தார்களிடையே உள்ள அன்னியோன்னியம், அவர்களிடையேயுள்ள உறவுகள் முற்றாகப் பாதிக்கப்படுகின்றன. இதன் காரணமாக அங்கு முரண்பாடுகள் வளர்கின்ற ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது. எனவே, பதவியுயர்வுகளை வழங்கும்போது மிகக் கவனமாக அதனைக் கையாள வேண்டும். எனக்கு முன் பேசிய ஒருசில சகோதர பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும் இதைக் குறிப்பிட்டுக் கூறியிருந்தார்கள். ஆகவே, இதில் மிகக் கண்டிப்பான ஒழுங்கைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். அவர்களுடைய தகுதி, அனுபவம், கல்வித் தகைமைகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில்கொண்டுதான் இந்தப் பதவியுயர்வுகள் வழங்கப்பட வேண்டும். அதைவிடுத்து, ஏதோ ஒரு தொழிற்சங்க ரீதியில் பதவியுயர்வுகள் வழங்கப்படும்போது அதில் ஏற்றத்தாழ்வுகள், முரண்பாடுகள் ஏற்படுவதால் சாலைகளை ஒழுங்காக நடத்தமுடியாத சூழ்நிலையிருக்கின்றது. இம்முறை வழங்கப்பட்டுள்ள பதவியுயர்வுகள் பற்றித் திருகோணமலையில்கூட பலர் என்னிடத்தில் வந்து முறையிட்டார்கள்.

“ආයෝජනවලට විරුද්ධ වෙන්න එපා” කියා නලින් ශ්‍රේෂ්ඨාර නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා කිව්වා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, අපි කොයි වෙලාවකවත් ආයෝජනවලට විරුද්ධ වෙන්නේ නැහැ. නමුත්, ආයෝජනවලට මුවාවෙලා, කැබිනට් මණ්ඩලයත්, මේ රටේ ආණ්ඩුවත්, පාර්ලිමේන්තුවත්, මේ රටේ ජනතාවත් නොමඟ යවලා, මේ රටේ තිබෙන වටිනාකමකින් වැඩි බිම් ප්‍රමාණයන් විදේශීය සමාගම් හරහා හොර පාරෙන් විකුණන්න ගන්න උත්සාහයට නම්, අත් දෙකම උස්සලා විරුද්ධයි කියන එක ප්‍රකාශ කරන්න අපට සිද්ධ වෙනවා. නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමා පැහැදිලිව කියූ ආකාරයට, “සිල්වර් පාර්ක්” කියන සමාගම, ඕමාන් ආණ්ඩුවත් එක්ක මේ හවුල් ව්‍යාපාරයට ඒකාබද්ධ වෙනවාය කියා 2016 අවුරුද්දේ කැබිනට් පත්‍රිකාව ඉදිරිපත් වෙනකොට, එදා දවස වන විට අඩුම තරමේ මේ ලංකාවේවත්, සිංගප්පූරුවේවත් “සිල්වර් පාර්ක්” කියන සමාගම ලියාපදිංචි වෙලා තිබුණේත් නැහැ. පළමුවැනි කැබිනට් පත්‍රිකාව ගිහිල්ලා මාස හයකට පස්සේ -2017 ජුනි මාසයේදී- තමයි, මෙම සමාගම ලංකාවෙන්, සිංගප්පූරුවෙන් රෙජිස්ටර් සමාගමක් බවට පත් වෙන්නේ. ඒකත් අපි පැත්තකින් නියමුණේ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, අවසාන කැබිනට් පත්‍රිකාව ඉදිරිපත් වෙනවා. ඒකේ කියනවා, සියයට 70ක් තිබෙන්නේ “සිල්වර් පාර්ක්” සමාගමටයි කියා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මේ අවස්ථාවේ ගරු සභාවට එනවා. ඒක හොඳයි. සියයට 30ක් ඕමාන් රාජ්‍යයේ ගෑස් සහ තෙල් සමාගමට අයිති හැටියටයි එහි සඳහන් කර තිබෙන්නේ. ඕමාන් රාජ්‍යයේ බනිජ් තෙල් ඇමතිවරයා ඇවිත් එයට මුල්ගල තියන ආකාරය අපි ඊයේ දවසේ දැක්කා. නමුත්, සියයට 30ක කොටස් වෙනුවෙන් ආයෝජනය කරන්න ඕමාන් රජය භාරගෙන තිබෙනවාය කියා කොයි වෙලාවේදී කිව්වේ? ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමාගෙන් නැවත වතාවක් මේ කාරණය අහනවා. “සිමෙන්ති factory එක වෙනුවෙන් හොඳ සිංහල බෞද්ධ ව්‍යාපාරිකයෙක් තමයි මුල්ගල තිබ්බේ” කියා ඔබතුමා කිව්වා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඒ සිංහල බෞද්ධ ව්‍යාපාරිකයාගේ නම මොකක්ද? ඔබතුමා පොඩ්ඩක් පැහැත්තකෝ. මගේ වෙලාවෙන් දෙන්නම්. ඒ සිංහල බෞද්ධ ව්‍යාපාරිකයාගේ නම මොකක්ද කියා ඔබතුමා කියන්න. අපිත් ඒක දැනගන්න කැමතියි.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, එය පැහැදිලි කරන්න මට අවස්ථාව දෙන්න.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට අවස්ථාව දෙනවා.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මම ඉස්සර වෙලාම ඔබතුමාට ආරාධනා කරනවා, අපි, - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

ඒ පුද්ගලයාගේ නම කියන්න කියායි මම කිව්වේ, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි. ඔබතුමා වටේ යන්න එපා.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ගරු කබීර් හමීම් ඇමතිතුමාත් මමත් අප්‍රේල් මාසයේ 26වන දා ඕමාන් රටේ සංචාරයක යෙදෙනවා. එයට සම්බන්ධ වෙන්න කියා මම ඔබතුමාට ආරාධනා කරනවා.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, මගේ කාලය අඩු කරන්න එපා. අදාළ ව්‍යාපාරිකයාගේ නම කියන්න කියා තමයි මම ඉල්ලා සිටියේ. එතුමා ඒ ව්‍යාපාරිකයාගේ නම කියන්නේ නැත්නම්, මට මගේ කාලය ලබා දෙන්න.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාව සඳහා ආයෝජනය කරන්නේ නන්දන ජයදේව ලොකුවිතාන මැතිතුමායි.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

ආ! අර වූබායි මැරියට හෝටලය අයිති නන්දනද? මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, මට මතකයි, ඒ වාගේ නමක් කියලා මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ ආණ්ඩුවට මඩ ගහන්න එදා මෙතුමන්ලා කටයුතු කළ හැටි. මහින්ද මහත්මයාගේ ගිණුම් ටික තිබෙන්නේ වූබායි මැරියට හෝටලයේ අයිතිය තිබෙන නන්දන ලොකුවිතාන කියන එක්කෙනා ළඟයි කිව්වා. මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ ආණ්ඩුවේ ව්‍යාපාර කරනකොට ඒ පුද්ගලයා හොරෙක් වෙනවා. හැබැයි, මේ ආණ්ඩුවේ ව්‍යාපාර කරනකොට ඒ පුද්ගලයා හඳුන්වන්නේ කොහොමද? හොඳ සිංහල බෞද්ධ ව්‍යාපාරිකයෙක් හැටියට තමයි ඔහු හඳුන්වන්නේ. කොහොමද ඒක වෙන්නේ? එදා දවසේ ඔය කට්ටම තමයි අපේ නලින් බණ්ඩාර මැතිතුමා ඇවිල්ලා කිව්වේ, "අන්න, වූබායි මැරියට හෝටලයේ අයිතිකරු නන්දන ලොකුවිතානත් එක්ක තමයි මහින්ද රාජපක්ෂ ගනු දෙනු කරන්නේ, ගිණුම් තිබෙන්නේ" කියා. ඒ ගිණුම් තිබෙන පුද්ගලයාම ගෙන්වලා සිමෙන්ති කම්හල

දමන්නද ඔබතුමන්ලා මේ සැරසෙන්නේ? ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, අපි කවදාවත් ආයෝජනවලට විරුද්ධ නැහැ. නමුත්, මේ ආයෝජනවලට මුඩාවෙලා, කැබිනට් පත්‍රිකා දමලා, මේ රටේ තිබෙන ඉඩම් මංකොල්ල කන්න කිසිසේත්ම අපි ඉඩ තියන්නේ නැහැ.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ඔව් කියන්න, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මෙතුමා මගේ නම සඳහන් කළ නිසායි මම ඔබතුමියගෙන් වේලාව ඉල්ලුවේ. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ රටට ආයෝජකයෙක් එද්දී, ඒ ආයෝජකයා නියමිත ක්‍රමවේදයෙන් එනවා නම්, නියමිත ක්‍රමයට ආයෝජනය ගෙනෙනවා නම්, -

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

It is not a point of Order.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මගේ නම කිව්වා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

නම කිව්වාට දිගට උත්තර දෙන්න බැහැ, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා,

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹ)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, හම්බන්තොට වරායේ සිදු වෙන මංකොල්ලය මම කියන්නම්, -

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන්න. ඊට පස්සේ වේලාව අරගෙන ඔබතුමා උත්තර දෙන්න.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

මෙතුමන්ලාගේම ආණ්ඩුවේ සිටින රාජ්‍ය ඇමතිවරයෙක් කිව්වා, කැබිනට් මණ්ඩලයේ සිටිනවා කියා කොකේන් ගහන පුද්ගලයෝ. එනකොට මේ තීන්දු තීරණ ගන්න විධිය බැලුවාම, ඇත්තටම රන්ජන් රාමනායක ඇමතිතුමා කිව්වේ ඇත්ත ද කියා අපටත් සැකයක් මතු වෙනවා. රන්ජන් රාමනායක ඇමතිතුමා කියන කථා පිළිබඳ විවේචන අපට තිබෙනවා. හැබැයි,

[ගරු කංචන විජේසේකර මහතා]

හම්බන්තොට වරාය ඉදි කරනකොට ඒවා ගැන විවේචනය කළා. නමුත් ඔබතුමන්ලා ආණ්ඩු බලයට පත් වුණාට පස්සේ හම්බන්තොට වරාය පිළිබඳ මොකක්ද පළමු පියවර හැටියට ගත්තේ? අඩුම තරමේ ඔබතුමන්ලා මේ වරාය වර්ධනය කරන්න, දියුණු කරන්න උත්සාහ ගන්නා ද? නැහැ. ඔබතුමන්ලාගේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්තියම වුණේ විකිණීම. ඔබතුමන්ලා බලයට පත් වූ පළමු පැයේ ඉඳලා මත්තල ගුවන් තොටුපොළ වී ගබඩාවක් කළේ, හම්බන්තොට වරායට ගැහුවේ වෙන මොනවත් නිසා නොව ඒ විකිණීමේ කටයුතු වේගවත් කරන්නයි. එදා හම්බන්තොට වරාය විකිණීමේ කටයුතුවලට අපේ අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා විරුද්ධ වුණා. එතුමා විකිණීමේ කටයුතුවලට, බදු දීමේ කටයුතුවලට විරුද්ධ වුණාම එතුමාට මොකක්ද කළේ? අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා එතැනින් එළියට දමා ඒ බදු දීමේ කටයුතු කරන්න පුළුවන් වෙන තව ඇමති කෙනෙක් පත් කර ගත්තා. ඒක තමයි ඔබතුමන්ලාගේ කටයුත්ත වුණේ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, හම්බන්තොට වරාය නැව් එන්නේ නැති වරායක් කියා එදා කිව්වා. ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවනවා. 2014 අවුරුද්දේ නැව් 334ක් ඇවිල්ලා තිබෙනවා. පළමු අවුරුද්දේ නැව් 139 යි; දෙවෙනි අවුරුද්දේ නැව් 334යි, ඔබේම සංඛ්‍යා ලේඛනවලින් බලන්න.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**  
(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)  
ළඟින් ගිය ඒවා.

**ගරු කංචන විජේසේකර මහතා**  
(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)  
ආ ළඟින් ගිය ඒවාද? ළඟින් යන ප්‍රමාණය ඊට වැඩිය ඇති. [බාධා කිරීම්]අර කොතෙක් ගහන උදවියගේ හඬ පිටිපස්සෙන් ඇහෙනවා.[බාධා කිරීම්]

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, 2014 අවුරුද්ද වෙනකොට හම්බන්තොට වරාය නිසාම ආයතන 11ක් ආයෝජනය කරන්න ආවා. ඒ ආයෝජන කරන්න ඇවිල්ලා හිටිය ආයතන 11ට එදා දවසේ බිම් කුලිය හැටියට අක්කරයට ඇස්තමේන්තු කර තිබුණේ ඩොලර් 20,000ක මුදලක්. අක්කරයක් වෙනුවෙන් ඩොලර් 20,000ක් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණා. අවුරුද්දෙන් අවුරුද්දට එය සියයට තුනකින් වැඩිවෙන ආකාරයට යෝජනා කර තිබුණා. හැබැයි, ඔබතුමන්ලා දැන් කියටද දෙන්නේ? අක්කරය ඩොලර් 4,000යි කිව්වා. අක්කරය ඩොලර් 4,000යි නේ? අපි ඩොලර් 20,000ට ඇස්තමේන්තු කර, යෝජනා කර, ස්ථිර කර තිබුණු එක ඔබතුමන්ලා ඩොලර් 4,000ට දෙනවා. ඉතුරු ඩොලර් 16,000 කොහේටද ගියේ? මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, අපි අහන්න කැමැතියි, ඩොලර් 20,000කට ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු බිම් කුලිය ඩොලර් 4,000ට දෙනකොට ඉතුරු ඩොලර් 16,000 කාගේ සාක්කුවටද ගියේ කියා. ඔබතුමන්ලා ඒකට උත්තර දෙන්න. අද මේ අය ගෙනැල්ලා මුල්ගල් තියලා ඔබතුමන්ලා පෙන්වන්න හදනවා, අපෝ! මේ වාගේ මුල්ගල් කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයටත් ගිහිල්ලා තිබ්බා නේ කියා. එදා වොක්ස්වෑගන් කර්මාන්තශාලාව ගෙනෙනකොට මොනවාද ආවේ නැත්තේ? සුද්දෝ ආවා, ටයිකෝට් ගහ ගත්තු මහත්වරු ආවා, ඔක්කෝම ආවා. නමුත් හර්ෂ ද සිල්වා ඇමතිතුමා එදා කිව්වේ මොකක්ද? මේ වාගේ අමාරුවේ වැටෙන්න නැවත උත්තර දෙන්නේ නැහැ කිව්වා. එදා ඒ කර්මාන්තශාලාව වෙනුවෙන් මුල්ගල් තිබ්බාට මොකක්ද අද වෙලා තිබෙන්නේ? පසුගිය කාලයේ බිංගිරියේ ආයෝජන කලාපය කියා ව්‍යාපෘතියක් කළා. ආයෝජන හැටියට ගෙනෙන්න හදන්නේ මොනවාද? අපි ආයෝජනවලට විරුද්ධ නැහැ,

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි. නමුත් නිවැරදි ක්‍රමවේද සිදුවිය යුතුයි. මේ වෙන මොනවත් නොවෙයි කරන්නේ. කැබිනට් මණ්ඩලය මුළු රටම, ආණ්ඩුවම, පාර්ලිමේන්තුවම නොමග යවලා එක පැත්තකින් කැබිනට් පත්‍රිකා ටික සම්මත කර ගන්නවා. ඊට පස්සේ ගිහිල්ලා, වැඩිම අලෙවියට විකුණන්න පුළුවන් තැන්වලට විකුණනවා. ඒක තමයි මේ කරන ක්‍රමවේදය වන්නේ. විකිණීමේ කටයුත්තක් තමයි මේ කරන්නේ. අපි ආයෝජන ගෙනෙනවාට කවදාවත් විරුද්ධ වෙලා නැහැ. හම්බන්තොට නොවෙයි, මේ රටේ ඕනෑම තැනක ආයෝජන සිද්ධ වෙනවා නම් අපි කැමැතියි. නමුත් පසු ගිය අවුරුදු 4 තරම් මේ රටෙන් ආයෝජන එළියට ගිය කාල වකවානුවක් නැහැ. ලංකාවේ කොටස් වෙළඳ පොළ බිම්ටම කඩා ගෙන වැටුණා. කොටස් වෙළඳපොළේ ආයෝජනය කළත් අද ආයෝජනයේ ප්‍රතිලාභ ලැබෙන්නේ නැහැ, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි. අපි මේ අමාත්‍යාංශ තුළින් විශේෂයෙන්ම හම්බන්තොට වරාය හඳුලා එදා දවසේ බලාපොරොත්තු වුණු කාර්ය භාරයක් තිබුණා. හම්බන්තොට වරායත්, කොළඹ වරායත් යන දෙකේම ඒ වැඩ පිළිවෙළ ගියා නම් අද මේ රට සංවර්ධනය වෙලා. මම ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. ඔබතුමා මම ගරු කරන ඇමතිවරයෙක්. ගරු ඇමතිතුමනි, නැහෙනහිර පර්යන්තය පිළිබඳව නැවතත් ඔබේ අවධානය යොමු කරන්න. අවුරුදු පහක් තිස්සේ ඒ වෙනුවෙන් ගන්න තිබුණු යන්ත්‍ර සූත්‍ර ටික නවත්වා තිබෙනවා, ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වෙනුවෙන් ඩොලර් මිලියන 500ක් මේ රටට අහිමි වෙලා තිබෙනවා. හම්බන්තොට වරාය ඉදිවෙනකොට එය bunkeringවලට විතරක් නොවෙයි, ඉදිරි අනාගතය බලලා ඉදි කරපු වරායක්. ඒ නිසා තමයි මේ රටට අද දවසේ ආයෝජනයන් සඳහා යම්කිසි ඉල්ලුමක් තියෙන්නේ. මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයා හඳුළු ඒ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති නිසා තමයි ඔබතුමන්ලාට අද ලෝකයට ගිහිල්ලා කියන්න පුළුවන් වන්නේ, "මෙන්න මෙහෙම තැනක් තියෙනවා. ගිහිල්ලා ආයෝජනය කරන්න." කියා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, මේ රටේ ජනතාව අන්දලා, තරුණයන් අන්දලා එදා දවසේ ජන්දය ගත්ත මේ ආණ්ඩුව නැවත වතාවක් ජනතාව අන්දන්න උත්සාහ කිරීම ගැන අපි කනගාටු වෙනවා. විශේෂ ආරාධිත අමුත්තෝ හැටියට ඕනෑ තරම් ඇමතිවරු එන්න පුළුවන්. අපටත් විශේෂ ආරාධිත අමුත්තන් හැටියට ගෙන්වා ගන්න පුළුවන්. ඕනෑ තරම් පුද්ගලයන් එයි. ඇවිල්ලා, මුල්ගල් තියයි. නමුත් මම හිතන්නේ ඔබතුමන්ලා රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයාටත් කරපු පහරක් කියා. එතුමාගේ උපන්දිනය දවසේම ලොකුම බොරුවක් කරන්න එතුමා අතින්ම මුල්ගලක් තැබුවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, හම්බන්තොට වරායේ වටිනාකම පිළිබඳව අඩුම තරමින් අවබෝධ කර ගැනීම සඳහා අපේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගේ කටයුතු ඒ පිළිබඳව කියන්න සැලසීම ගැන අපි එක පැත්තකින් සතුටට පත් වනවා. පසුගිය කාලයේ "පෝර්ට් සිට්" ව්‍යාපෘතිය ගැන අපිට චෝදනා කළා. නමුත් මොනවාද කළේ? "පෝර්ට් සිට්" ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඩොලර් බිලියනයක ආයෝජනයක් කළා. මොකක්ද කරපු චෝදනාව? "පරිසර සහතික අරගෙන නැහැ." කිව්වා. පරිසර සහතික අරගෙන තිබියදී කිව්වා, "ඒකේ අඩුපාඩු තිබෙනවා." කියා.

**ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා**

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

Madam Presiding Member, I rise to a point of Order.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය**

(மாண்புமிகு தலைமைத் தாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

### ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

(மாண்புமிகு நலின் பண்டார ஜயமஹா)  
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)

ඉතාම වැදගත් රීති ප්‍රශ්නයක්. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, එතුමා කිවවා බොරුවක් කරනවා කියා. පෞද්ගලික සමාගමක් බොරුවක් කරන්න රුපියල් මිලියන 720ක් වියදම් කරනවාද? ඒක පෞද්ගලික සමාගමක්.

### ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමිය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු කංචන විජේසේකර මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන්න.

### ගරු කංචන විජේසේකර මහතා

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, එදා "පෝර්ට් සිටි" ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනකොට අපිට කිවවා, "පරිසර අධ්‍යයන වාර්තාවක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒකත් බලපෑම් කර අරගෙන තිබෙන්නේ." කියා. මේ ව්‍යාපෘතියට බලපෑම් කර හෝ පරිසර අධ්‍යයන වාර්තාවක් අරගෙන තිබෙනවාද කියා මම අහන්න කැමතියි. අපේ "පෝර්ට් සිටි" ව්‍යාපෘතියට එහෙම කිව්වා. තවත් අවස්ථාවක "මීගමුව කලාපයට නැතිවෙලා යනවා. පැය 24න් නවත්වනවා." කියාත් කිව්වා. මේ රටට ආයෝජනය කරන්න එන්න ඉන්න මිනිස්සුන්ට වැරදි පණිවුඩයක් ලබා දුන්නා. අපි කවදාවත් එහෙම ගිහිල්ලා කියන්නේ නැහැ, මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි. මේකේ ආයෝජනය කරන්න කවුරු හෝ එනවාද කියා බලන්න ඕනෑ. මේ Silver Park International (Pvt) Limited එකට තෙල් පිරිපහදුවක් කිරීම සඳහා තිබෙන අත් දැකීම මොකක්ද? මීට පෙර කොහේ හෝ ඒ වාගේ ව්‍යාපෘතියක් -project එකක්- කර තිබෙනවාද? මේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පිටුපස ඉන්නේ කවුද? මේ සමාගම පිටුපස ඉන්නේ කවුද?

ර්ශ් දවසේ "The Sunday Times" පුවත් පතේ වාර්තාවක් පළ වෙනවා, මේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ඉන්නේ කවුද කියා. ඉන්දියාවේ තමිල්නාඩුවේ සිටින දේශපාලන නායකයෙක් තමයි මේකට සම්බන්ධ වෙලා ඉන්නේ. වෙන මොනවාටත් නොව එතනෝල් ව්‍යාපාරය කරන, විශේෂයෙන්ම මත්පැන් අලෙවි හල් ගණනාවක් තිබෙන, -ඒ සියලුම ව්‍යාපාර කටයුතු කරන- පුද්ගලයෙක් හරහා තමයි අද මේ තෙල් පිරිපහදුව සිදු කරන්න ඉන්නේ.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, තෙල් පිරිපහදුවක් කියන්නේ ලේසි පහසු දෙයක් නොවෙයි. ලංකාවට තෙල් පිරිපහදුවක් එනවා නම් අපි කැමතියි. නමුත් තෙල් පිරිපහදුව හදන්න එන්නේ තෙල් පිරිපහදුවක්වත් දැක්කේ නැති සමාගමක් නම්, තෙල් පිරිපහදුවක් පිළිබඳව අත් දැකීමක්වත් නැති කණ්ඩායමක් නම් ඔවුන් තෙල් පිරිපහදුවක් හදන්නේ කොහොමද? පසු ගිය දවසක නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා කිව්වා, "අපි සියයට 10ක් තැන්පත් කරන්න ඉල්ලා තිබෙනවා." කියා. ආයෝජන මණ්ඩලයේ සියයට 10ද, ලක්ෂ 740 වන්නේ? එතකොට මේ ඩොලර් බිලියන 3.8ක් ගැන කථා කරන්නේ මොකක්ද? ලක්ෂ 740 දෙන්නේ සියයට 10 පොලියට නම් මේ ආයෝජනය මොකක්ද කියා ඔබ තමුන්නාන්සේලා කල්පනා කරා බලන්න. මේ රටේ ජනතාවනැවත වතාවක් නොමහ යවන්න අපි ඉඩ තියන්නේ නැහැ. පරිසර සහතිකයක් ගන්න ඕනෑ නම් ඔබතුමන්ලා ගිහිල්ලා ඒක ගන්න. පරිසර සහතිකයක් අරගෙන මොන තැනද සුදුසු තැන කියා අවශ්‍ය තීරණයක් ගන්න. මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් නැවත ඉල්ලීමක් කරනවා.

තව විෂයය භාර ඇමතිවරයා හැටියට ආපු ඔබතුමා මේ බදු දීමේ කටයුත්ත පිළිබඳව නැවත වතාවක් සලකා බලන්න, ගරු ඇමතිතුමනි. හම්බන්තොට වරාය පිළිබඳව ඔබතුමා සාප්පු තීරණයක් ගන්නා. නමුත් ඔබතුමාට අනතුරුව ඒ තීරණය අත්

හරින්න සිදු වුණා. සමහර වෙලාවට ඔබතුමාට මේ තීන්දුවත් අත් හරින්න සිදු වෙයි. නමුත් රට වෙනුවෙන් ඔබතුමා ඒ තීන්දුව ගන්න. මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පමණක් නොවෙයි, මත්තල ගුවන් තොටුපොළෙන් එහාට ගියාට පස්සේ කටුනායක ගුවන් තොටුපොළෙන් පරිපාලනය GVK කියන පාඩු ලබන ඉන්දියානු සමාගමකට බාර දෙන්න යනවා කියන ප්‍රවෘත්තිය අද පළ වනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. මේ කාරණය පිළිබඳව මම ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරනවා.

පසු ගිය කාලයේ 2018 සංවර්ධන සැලැස්ම යටතේ රුපියල් බිලියන 300ක් වියදම් කර, මෙඟවොට 2.5ක සූර්ය බලශක්ති ව්‍යාපෘතියක් කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට ගෙනෙන යෝජනා කර තිබෙනවා. අද ඒක අත්හිටුවලා තිබෙනවා. එය අත්හිටුවලා පමණක් නොවෙයි, Streamline Infrastructure කියන සමාගමකට තනිව ලබා දෙන්න තීන්දු කර තිබෙනවාය කියා unsolicited proposal එකක් දීලා තිබෙනවා. මේ පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න. දූෂණ, වංචා ගණනාවක් ගැන සඳහන් වනවා.

### ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමිය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

### ගරු කංචන විජේසේකර මහතා

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

මම කාදර් මස්තාන් මන්ත්‍රීතුමාගේ විනාඩි තුනක කාලය ගන්නවා, මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි.

අවසාන වශයෙන් මම තවත් කරුණක් ප්‍රවාහන ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවනවා. මහින්ද රාජපක්ෂ විපක්ෂ නායකතුමා ලංගම සේවයේ උසස් වීම් හා ස්ථාන මාරු වීම් පිළිබඳව ප්‍රශ්නයක් ඇහුවා. අශෝක් අබේසිංහ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා ඊට උත්තරයක් දුන්නා. නමුත් ඒ උත්තරයේ වැරදි ගණනාවක් තිබුණා, මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි. විශේෂයෙන්ම මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා අගමැතිවරයා හැටියට හිටපු දින 51 කාලයේ,-

### ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි,-

### ගරු කංචන විජේසේකර මහතා

(மாண்புமிகு கஞ்சன விஜேசேகர)  
(The Hon. Kanchana Wijesekera)

අශෝක් අබේසිංහ ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මගේ කථාවෙන් පස්සේ උත්තර දෙන්න. විශේෂයෙන්ම මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා අගමැතිවරයා හැටියට හිටපු දින 51 කාලයේ SLTB එකේ පත්වීම් 200කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් ලබා දුන්නා කියා කිව්වා. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, SLTB එකට පත්වීම් 24ක් ලබා දීලා තිබෙනවා. ඊට අදාළ ලේඛන මම මේ අවස්ථාවේදී සභාගත\* කරනවා.

SLTB එකට පත්වීම් 200ක් ලබා දීපු කාලයක් තිබුණේ නැහැ. විශේෂයෙන්ම පිරිසක් තනතුරින් ඉවත් කර,-

\* ප්‍රස්තකාලයේ තබා ඇත.

\* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

\* Placed in the Library.



මම බලාපොරොත්තු වෙනවා. වර්තමාන ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා වරාය අමාත්‍යාංශය දුරද්දී, මට එහි නියෝජ්‍ය අමාත්‍යාංශය දරන්න අවස්ථාව ලැබුණා. මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමා වරාය අමාත්‍යාංශය දුරද්දී, ඒ අය එක්ක එක්වෙන්න මට අවස්ථාව ලැබුණා. ඒ කාල සීමාව සුන්දර නැහැ. හම්බන්තොට වරාය බේරා ගන්න එතුමන්ලාට විශාල සටනක් දෙන්න වුණා. ඒක ජීවිතයත්, මරණයත් අතර සටනක් වාගේයි අපි දැක්කේ. එළියේ එව්වර උණුසුම් තත්ත්වයක් ඇති වුණේ නැත්නම්, අභ්‍යන්තරය උණුසුම් වෙව්ව කාරණයක්, ඒක. මොන හිතකින්වත් හම්බන්තොට වරාය වයිනා මර්වන්ට හෝල්ඩිංග්ස් සමාගමට ලබා දෙන්න මගේ නම් බලාපොරොත්තුවක් තිබුණේ නැහැ. නමුත් ඒක සිද්ධ වුණා. ඒ පිළිබඳව අපේ කනගාටුව මම මේ අවස්ථාවේ ප්‍රකාශ කරනවා.

අද කොළඹ වරාය බහලුම් මෙහෙයුම්වල සියයට 15.6ක වර්ධනයක් ළඟා කරගෙන, මෙහෙයුම් සාර්ථක ලෙස ඉටු කරන ආයතනයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. වරාය අධිකාරිය පුද්ගලික ආයෝජන සඳහා JCT, SAGT and CICT පර්යන්ත සමඟ ඒකාබද්ධ අවබෝධනා ගිවිසුමක් අත්සන් කරගෙන, එකමුතුව එම කටයුතු කරගෙන යාමේ ප්‍රතිඵලයක් හැටියට මේ ජයග්‍රහණය ලබාගෙන තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමයනි, වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය හා ශ්‍රී ලංකා නැව් සමාගමේ සේවය අපි අගය කරන්න ඕනෑ. ශ්‍රී ලංකා නැව් සමාගම කියන්නේ, එකම නැවක්වත් නැතුව ලාභ ලබන ආයතනයක්. අද ශ්‍රී ලංකා නැව් සමාගමට, නැව් දෙකක් තිබෙනවා. ඒ නැව් දෙක මනා කළමනාකාරිත්වයකින් යොදාගෙන එම කටයුතු සාර්ථක කිරීමට ගන්නා උත්සාහයට අපේ සතුට පළ කරනවා. වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාල බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම විශේෂ කාරණයක් වියයට සලකා ඒ කටයුතු සාර්ථකව ඉටු කරනවා. ඒ පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා ඇතුළු කණ්ඩායමට අපි ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, ගාලු වරාය සංචාරක වරායක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම, ගාලු කොටුව සංවර්ධනය කිරීම හා රුමස්සල කඳු පාමුල මුහුදු තීරය සංවර්ධනය කියන මේ කාරණාවලදී ඔබතුමාට දෙන්න පුළුවන් සියලු සහාය අපි ලබා දෙනවා. ගාලු කොටුවත්, ගාලු වරායත්, ගාලු මුහුදු තීරයත්, රුමස්සල කඳු පාමුල මුහුදු තීරයත් සංවර්ධනය කර සංචාරක ක්ෂේත්‍රයට දායකත්වයක් ලබා දෙන්න ඕනෑ. මෙය අවුරුදු 10ක් විතර ප්‍රමාද වුණු ව්‍යාපෘතියක්. JICA ආධාර යටතේ මිලියන 400 ගණනක් වියදම් කරලා හදපු සැලසුම. ගරු ඇමතිතුමනි, එම ව්‍යාපෘතිය තවම පටන් ගත් තැනම තිබෙන බව ඔබතුමා දකින්න ඇති. ඔබතුමාගේ අවධානයට මා එය ලක් කරනවා.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 38 වන සංවත්සරය සමරන වෙලාවේ, වරාය පරිශ්‍රයේ පැවැති උත්සවයට ගිහිල්ලා ප්‍රකාශ කළේ, "නැහෙනහිර පර්යන්තය කිසිම හේතුවක් මත පෞද්ගලික ආයෝජකයින්ට පවරා දෙන්නේ නැහැ" කියලා. අනිවාර්යයෙන් වරාය අධිකාරිය මඟින් එය ඉටු කරනවා කියලා එතුමා පොරොන්දුවක් දුන්නා. එය අතිගරු ජනාධිපතිතුමාටත් මා සිහිපත් කරනවා; ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාටත් සිහිපත් කරනවා. ඒ, කොළඹ වරායේ, හදවත. වරායේ සියලු සේවකයින්ගේ සහ කොළඹ ජනතාවගේ බලාපොරොත්තුව, අධිකාරිය සතුව තබා ගැනීමයි. මෙය ණයක් අරගෙන හෝ වරාය අධිකාරියේ මුදලින් හෝ ඉටු කරන්න. ඒ සඳහා ඔබතුමාට ශක්තිය හා ධෛර්ය ලැබේවා කියා මම ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

ත්‍රිකුණාමල වරායෙන් තව ආදායම් ගන්න පුළුවන්. ඒ වරාය දියුණු කරන්න ඔබතුමාගේ මැදිහත් වීම අවශ්‍ය වනවා. හම්බන්තොට වරාය අපි බලාපොරොත්තු වුණ තරම් සාර්ථක පියවරක තවම නැහැ. ඒ සම්බන්ධව ඔබතුමාගේ අවධානයට ලක් කරනවා. ගාලු වරායේ කටයුතු තවම සාර්ථක නැහැ. ඒ ගැනත්

ඔබතුමාගේ අවධානයට ලක් කරනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, වරාය ක්ෂේත්‍රය නන්වන්ත ඔබතුමාට හැකියාව හා ශක්තිය ලැබේවා කියා මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

ගරු ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමනි, පසුගිය කාල සීමාව තුළ රටේ බස් දිව්වා. හැබැයි, ඒ බස් දිව්වේ බස්වලට ඕනෑ විධියටයි. කොළඹ ඉඳලා පිට පළාත්වලට බස් දුවනවා; මොන විධියට දුවනවා ද කියලා හිතා ගන්නම බැහැ. ඒ බස්වල එක එක නම් ගහලා, එක එක වේලාවන්වලට කොළඹින් පටන් ගන්නවා; නැවත කොළඹට එනවා.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

#### ගරු නිශාන්ත මුතුහෙට්ටිගමගේ මහතා

(மாண்புமிகு நிஷாந்த முத்துஹெட்டிகமகே)  
(The Hon. Nishantha Muthuhettigamage)

හොඳයි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමයනි. මම දන්නා විධියට දකුණු පළාතේ විතරයි පෞද්ගලික සහ ශ්‍රී ලංගම හවුල් කාල සටනක් අනුව, නිවැරදි කාල සටනක් අනුව සාර්ථක බස් රථ ධාවනයක් සිද්ධ වන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, අන්න ඒ හවුල් කාල සටන බස්නාහිර පළාත ඇතුළු අනෙකුත් පළාත්වලටත් ලබා දෙන්නාය කියන කාරණය මම සිහිපත් කරනවා. බද්දේගමට ආසන්නම ඩිපෝට් වන උඩුගම ඩිපෝට් ගන්නාම පසුගිය කාල සීමාව තුළ -පසුගිය මාස දෙක තුළ- සේවකයන් 42යි හිටියේ. ඒ සේවකයන් 42ම promotions ගන්නා. ඊට පස්සේ බස් දුවන්න කවුරුවත් නැහැ, ඔක්කෝම සේවකයන් promotions අරගෙන. ඒ විස්තර මම ඔබතුමාට ලබා දෙන්නම්. එවැනි තත්ත්වයන්වලට වෘත්තීය සමිති මැදිහත් වෙලා තමයි ක්‍රියා කර තිබෙන්නේ. ඒ සම්බන්ධවත් ඔබතුමාගේ අවධානයට ලක් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, ගාල්ල ඇතුළු ඩිපෝ කිහිපයක බස් රථ තිබෙනවා. නමුත්, රියදුරන් නැහැ, කොන්දොස්තරවරු නැහැ. මේකත් ප්‍රශ්නයක්. මේ ගැටලු සම්බන්ධව ඔබතුමා කඩිනමින් අවධානය යොමු කර ඒවාට විසඳුම් ලබා දෙයි කියන විශ්වාසය පළ කරමින්, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ශක්තිමත් කරන්න ඔබට හැකියාව ලැබේවායි ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමනි, වරාය අමාත්‍යාංශය මේ යන විධිය නම් බොහොම භයානකයි. වරාය තවත් ලස්සන විධියට සැලසුම් කරගෙන, වරාය ගොඩදාගන්න අලුත් ඇමතිතුමාට ශක්තිය ලැබේවායි කියා සුභ පතනවා. වරාය පිළිබඳ රටේ ජනතාව බලන්නේ වැරදි කෝණයෙන්. ඒක නිවැරදි කෝණයෙන් බලන්න ඔබතුමාගේ මැදිහත්වීම ලබා දෙන්නාය කියමින් මම සමුගන්නවා.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

බෙහොම ස්තූතියි.

ඊළඟට, ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න රාජ්‍ය ඇමතිතුමා.

[අ.හා. 5.04]

#### ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා (මුදල් රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு இராண் விக்கிரமரத்தன - நிதி இராஜாங்க அமைச்சர்)  
The Hon. Eran Wickramaratne - State Minister of Finance)

බොහොම ස්තූතියි මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමයනි. අද ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ හා වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ

[ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා]

සම්බන්ධ විවාදයට කරුණු එකතු කරන්න ලැබීම මම අගය කොට සලකනවා. මට ප්‍රථමයෙන් කථා කරපු මන්ත්‍රී කෙනෙක් සඳහන් කළා, "හම්බන්තොට වරායේ වටිනාකම දැන් තේරිලා තිබෙනවා" කියලා. ඇත්තටම අපි කල්පනා කරලා බැලුවොත් මේ වරායේ වටිනාකම නොවෙයි, මෙතැන කරන්න තිබුණේ සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනත් දෙයක්. ආයෝජනය දිහා බලනකොට ආයෝජනය දිහා බලන්න ඕනෑ ඒ ප්‍රාග්ධනයට ලැබෙන ප්‍රතිලාභය අනුවත්, ඒ වාගේම ආර්ථිකය ශක්තිමත් වෙන්නේ කොහොමද කියන කාරණයත් අනුවයි. නමුත් මේ ආයෝජන කරනකොට එවැනි සැලකිල්ලක් තිබිලා නැහැ. ඇත්තටම මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ගන්නොත්, අද අපට නොයෙකුත් ගැටලු හා ප්‍රශ්න තිබෙනවා. මොකද, ආයෝජනයත් කරලා තිබෙනවා. හුඟක් අය හිතනවා, මේවා හුඟක් හොඳ ආයෝජන කියලා. නමුත් ඇත්තටම හොඳ ආයෝජන නොවෙයි. අපි කල්පනා කරලා බැලුවොත්, අධිවේගී මාර්ග හදුවා; වාහන නැහැ. හම්බන්තොට ක්‍රීඩාංගන හදුවා; cricket match එකක්වත් නැහැ. සම්මන්ත්‍රණ ශාලා හදුවා; සම්මන්ත්‍රණයක්වත් නැහැ. මෙන්න මේකයි ඇත්ත කථාව.

ඒ වාගේම මත්තල ගුවන් තොටුපොළ හදුවා, ගුවන් යානයක් දවසකට බස්සවා ගන්නට බැහැ. වරාය හදලා තිබෙනවා. අපි දැන් වැයම් කරනවා වරායට නැව් ගෙන්වන්න. ආයෝජනය ගැන කථා කරන කොට අපි ආයෝජනයේ ප්‍රතිලාභ ගැනත් කථා කරන්නට ඕනෑ. මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ගැන කථා කළා. නමුත්, කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ ගැන කථා කළේ නැහැ. ඇත්තටම රට ගැන හිතන්නට ඕනෑ. ගම ගැන විතරක් හිතලා මදි. මුළු රටම අපේ ගම කියලා අපි හිතන්න ඕනෑ, විශේෂයෙන්ම විශාල ආයෝජන කරන කොට. ඇත්තටම කටුනායකට දෙවන ගුවන් පථය ගැන සාකච්ඡාවක් තිබුණේ නැහැ. ඇත්තටම අපේ විශාලම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළට දෙවන ගුවන් පථයක් හදන්නටයි තිබුණේ. ඒ ගැන සාකච්ඡාවක් තිබුණේ නැහැ. අද වන විට අහස් යානා සියයට 80කට කිට්ටු ප්‍රමාණයක් එනවා. දවසකට අහස් යානා 185ක් ඉහළට යනවා, පහළට බිහිනවා. සංචාරකයන් වැඩි වෙලා තිබෙනවා. නමුත්, දෙවන ගුවන් පථයක් නැහැ. ඒක ගැන සාකච්ඡාවක්වත් තිබුණේ නැහැ. ඉතින් මේ වාගේ දේවල් වෙලා තිබෙනවා.

කුඹුරක කර්මාන්තශාලා හදන්නේ නැහැ. කුඹුරක් තිබෙන තැනක බලන්නේ වැව් ප්‍රතිසංස්කරණය කරන්නේ කොහොමද කියලායි. නගරයක කුඹුරක් හදන්නේ නැහැ. කර්මාන්තශාලා, නිවාස සහ ඒවාට සුදුසු යටිතල පහසුකම් තමයි නගරයක හදන්නේ. ආයෝජනය ගැන හිතන කොට මුළු රටම ගැන හිතලා තමයි කරන්නට ඕනෑ.

රිළහට, අපේ පක්ෂය ගැන කථා කරලා, පක්ෂය කරන දේවල් ගැන අපි හරියටම දන්නේ නැහැ කියලා පෙන්වන්න හදුවා. මේ රටේ ආර්ථිකය විවෘත කළේ, එක්සත් ජාතික පක්ෂයයි. ඩො-සියාමිපිං චීනයේ ආර්ථිකය විවෘත කරන්න ප්‍රථමයෙන් කටුනායක වෙළෙඳ කලාපය බලන්නයි නිලධාරීන් එව්වේ. ඒක බලලා තමයි චීනයේ නිදහස් වෙළෙඳ කලාප ආරම්භ කළේ. ඒ විධියට අපට විශාල ඉතිහාසයක් තිබෙනවා.

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ අමල් කුමාරගේ මහාචාර්යතුමා කියනවා, "අධි වේගී මාර්ග හුඟක් හදලා තිබෙනවා. නමුත්, නගරය ඇතුළට ආවාට පස්සේ යන්න පුළුවන් ධාවන වේගය පැයට කිලෝමීටර් 10යි" කියලා. පොහොසත් රටවල කථා කරන්නේ ප්‍රවාහනය ගැනයි. දුප්පත් රටවල්වල කථා කරන්නේ වාහන ගැනයි. මේක තමයි තිබෙන වෙනස. අපි ප්‍රවාහනය ගැන කථා

කරන්නේ නැහැ. පොදු ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරන්නේ නැහැ. අපට නුවර ඉඳලා කොළඹ රැකියාවට ඇවිල්ලා ආයෙත් නුවර යන්න වුණොත් යන්න සහ එන්න දවසකට පැය 8ක් යනවා. නමුත්, සිහුගාමී දුම්රියෙන් ආවොත් ගත වෙන්නේ පැය 2යි, විනාඩි 15යි. මමත් මේ ලෙහදි ඒ දුම්රියෙන් ආවා. පැය 2යි, විනාඩි 15යි ගියේ. එතකොට අපට පැය හතරහමාරකින් ඇවිල්ලා යන්න පුළුවන්. අපි පොදු ප්‍රවාහනය දියුණු කළොත්, දුම්රිය මාර්ගය දියුණු කළොත් පැයයි විනාඩි 15කට අඩු කරලා පැය අටක් යන එක, පැය දෙකහමාරෙන් යන්න එන්න පුළුවන්. ඒකට තමයි අපි ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ. සමහර වෙලාවට අරලිය ගහ මන්දිරයේ රැස්වීම් අවසන් වෙලා මම කොප්පක්කදිදියට ගිහිල්ලා දුම්රියේ නැහලා මොරටුවට යනවා. ඒ වෙලාවට වාහනේ ගියොත් පැය එකහමාරක්, දෙකක් යනවා. නමුත්, දුම්රියෙන් විනාඩි 25ත් ඒ ගමන යන්න පුළුවන්. ඒ නිසා පොදු ප්‍රවාහනයට තමයි අපි ආයෝජනය කරන්නට ඕනෑ.

අපේ රජය දුම්රිය මාර්ග දියුණු කරන්න රුපියල් කෝටි එක්දහස් තුන්සිය පණහක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. කොළඹ අවට තිබෙන දුම්රිය මාර්ගත්, මාතර ඉඳලා කතරගමට තිබෙන දුම්රිය මාර්ගයත් දියුණු කරන්න මේ අය වැයෙන් මුදල් වෙන් කර තිබෙනවා.

රීට් අමතරව, අපි සනීපාරක්ෂක පහසුකම්වලට මුදල් වෙන් කරලා තිබෙනවා. හම්බන්තොට සම්මන්ත්‍රණ ශාලා හදුවා; ක්‍රීඩාංගණ හදුවා; අධි වේගී මාර්ග හදුවා; ගුවන් තොටුපොළවල් හදුවා; වරායන් හදුවා. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමානි, නමුත්, මුදල් ඇමතිතුමා අය වැය කථාව ඉදිරිපත් කරමින් කියන තුරු අපට අමතක වුණා, හම්බන්තොටම වැසිකිළියක් නැති පවුල් පහළොස්දහසක් හිටියා කියන එක. මේ රටේ වැසිකිළියක් නැති පවුල් දෙලක්ෂ විසිදහසක් ඉන්නවා. අපට ඒ අයව අමතක වුණා. ඒ නිසා මේ අය වැයෙන් ඒ වෙනුවෙන් අපි කෝටි සියයක් වෙන් කරලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම මේ අය වැයෙන් පොදු ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ සනීපාරක්ෂක කටයුතු දියුණු කරන්න මුදල් වෙන් කර තිබෙනවා. දුම්රිය පොළවල් ගන්නොත්, ඒවායේ වැසිකිළියකට කාන්තාවකට නම් යන්නම බැහැ. අපි අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා එක්කත්, රාජ්‍ය අමාත්‍ය අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමා එක්කත් ඒවා දියුණු කිරීම ගැන කථා කළා.

පසුගිය සතියේ මට ලැබුණු වාර්තාවක තිබුණා, මේ රටේ ප්‍රධාන දුම්රිය පොළවල් 35ක් තිබෙනවා කියලා. ඒ හැට එකටම අපි නවීන වැසිකිළි පද්ධති හදලා දෙනවා. හුඟක් වෙලාවට සල්ලි තිබෙන මිනිස්සු ඔක්කෝම නවීන පහසුකම් හදා ගන්නවා. නැති බැරි මිනිස්සු ගැන කථා කරන කොට අපි හිතන්නේ, 1970 හෝ 1980 තිබුණු ඒවා හදන්න පුළුවන් කියලා. එහෙම නොවෙයි ඇමතිතුමනි, නවීනතම වැසිකිළි පද්ධති තමයි ඒ ස්ථානවලත් හදන්න ඕනෑ.

ඩිපෝ ගැන කථා කළොත්, මට ආරංචි හැටියට ඩිපෝ 61ක් තිබෙනවා. මේ ඩිපෝ 61 සඳහාම සනීපාරක්ෂක පහසුකම් හදන්නට අවශ්‍යමයි. දුම්රිය දියුණු කරනවා වාගේම බස් සේවාවත් දියුණු කරන්නට ඕනෑ. මම දන්නවා ජනාධිපතිතුමා නුවර ප්‍රදේශයේදී,-

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු ඇමතිතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.



### ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා

(மாண்புமிகு இராண் விக்கிரமரத்ன)  
(The Hon. Eran Wickramaratne)  
හොඳයි.

ජනාධිපතිතුමා මහත්‍යවර ප්‍රදේශයේ "සහසර" කියලා පොඩි pilot project එකක් කරලා තිබෙනවා. අපි දැන් පාර දිහා බැලුවොත්, පාරේ යන කොට ලොකු අවදානමක් තිබෙනවා. අනෙක් නැවතුම් පොළෙන් මගියෙක් දාගන්න එක බස් එකක් තව බස් එකක් එක්ක තරග කරනවා. ඒ නිසා හුඟක් වෙලාවට රිය අනතුරු වෙනවා; ජීවිත නැති වෙනවා. ඒ වාගේ ලොකු කලබලයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ගමන් කරන අයට පහසුවක් නැහැ. මේ 'සහසර' ක්‍රමයෙන් කරන්නේ මේ ඔක්කෝම අය හවුල් කරගෙන -ලංගමන් හවුල් කරගෙන වෙනත් පුළුවන්, රජයත් හවුල් වෙනත් පුළුවන්, පෞද්ගලික අංශයත් හවුල් වෙනත් පුළුවන්- GPS තාක්ෂණය භාවිත කරලා, කාලසටහන් හඳුලා, කලට වෙලාවට ගමනක් යන්න හැකිවන ආකාරයට ඒ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කිරීමයි. Mobile app එකක් තිබෙනවා නම්, මගේ mobile phone එකෙන් මට දැනගන්නට පුළුවන් හරියට කියද ඒ බස් එක මම සිටින තැනට එන්නේ, ඊළඟ බස් එක එන්නේ කියද කියලා. ඒක pilot project එකක් හැටියට කරලා, ඒකේ අඩු පාඩු දැන් දැනගෙන තිබෙනවා. මේ 'සහසර' අදහස බස්නාහිර පළාත තුළ ව්‍යාප්ත කරන්න අවශ්‍යයි. එමගින් පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ සේවකයන්ගේ රැකියා සුරක්ෂිතතාව තහවුරු වෙනවා. අද පෞද්ගලික බස්වල වැඩ කරන අයට EPF, ETF වැනි දේවල් නැහැ. අපට මේ හරහා ඒවා තහවුරු කරන්න පුළුවන්. දැන් ඒ අයට තරග කරන්න අවශ්‍ය නැහැ. මේ බස්වලට ගෙවීම කරන්නේ දුටු කිලෝමීටර් ගණන අනුවයි. ක්‍රමවේදයකට අනුවයි ඒක සිදු වෙන්නේ. මධ්‍යම හා බස්නාහිර පළාත් තුළ පෙර ගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීලා, GPS තාක්ෂණය යොදාගනිමින්, ඊළඟ බස් රථය හා බස් රථ කාලසටහන් පිළිබඳව තොරතුරු බස් මගීන් වෙත ජංගම උපාංගයක් - mobile app - මගින් ඉදිරියේදී ලබා දෙන්නත් අපි කටයුතු කරගෙන යනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, අපට සැලැස්මක් තිබෙනවා. විශාල දර්ශනයක් තිබෙන ඇමතිවරයෙක් අපට ඉන්නවා. මේ රටේ පොදු ප්‍රවාහනය ගැන අපි කථා කරන්න ඕනෑ. පොදු ජනතාවට අවශ්‍ය පොදු ප්‍රවාහනයයි. ඒ නිසා පොදු ප්‍රවාහනය දියුණු කරන්නට ඕනෑ.

### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

### ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා

(மாண்புமிகு இராண் விக்கிரமரத்ன)  
(The Hon. Eran Wickramaratne)

පසුගිය රජයත්, අපිත් හුඟක් වෙලාවට යොමු වුණේ අධිවේගී මාර්ග හඳුන්වා. නමුත්, මගේ ඉල්ලීම, වැඩි වැඩියෙන් පොදු ප්‍රවාහනයට අපි ආයෝජනය කරන්න ඕනෑ කියලායි. එතකොට තමයි මේ රටේ පොදු ජනතාවට වැඩියෙන්ම වාසියක් ලැබෙන්නේ.

මට කථා කිරීමට කාලය ලබා දුන්නට ස්තූතිවන්ත වනවා.

### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමිය

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ඊළඟට, ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.හා. 5.14]

### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(மாண்புமிகு நிறுநால் கலப்பத்தி)  
(The Hon. Nihal Galappaththi)  
ස්තූතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි.

මේ රටේ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ප්‍රධාන වශයෙන් තුනක් තිබෙන බවට අපි විශ්වාස කරනවා. ඒ තමයි ගුවන්, මුහුදු සහ ගොඩබිම. ගුවන් යානා, නැව්, දුම්රිය සහ බස්. මෙන්න මේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යවලින්, නැව්වලින් කරන ප්‍රවාහනයෙන් ගැටලුවකින් තොරව ලාභ ලබන්න හැකියාව තිබෙනවාය කියන එක අපට පැහැදිලියි. නමුත්, පොදු ප්‍රවාහන සේවය වන බස් සහ දුම්රිය සේවාවලින් ලාභ ලැබීම යම් ආකාරයකින් ගැටලුවක්. අපි දන්නා විධියට ලෝකයේ කිසිම තැනක පොදු ප්‍රවාහන සේවය ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් වෙලා නැහැ. ඒක සුබසාධන සේවාවක් විධියට තමයි පවත්වා ගෙන යන්නේ.

කොහොම නමුත්, තමුන්නාන්සේලා දෙපිරිසටම මෙතෙක් කල් අපි මොන අඩු පාඩුව පෙන්වා දීලා, විවේචනය කරලා කථා කරලා වැරදි නිවැරදි කිරීමට උත්සාහ ගන්නත්, ඒවා හරියට "ගහට කැපු ඉති වාගේ" කියායි අපි විශ්වාස කරන්නේ. අවුරුදු 41ක් පුරාම ඒ ආකාරයට කළ විවේචනවලින් තමුන්නාන්සේලා හැදෑරූ නම්, අද මේ රට මේ තත්ත්වයට පත් වෙන්නේ නැහැ. තමුන්නාන්සේලා මේ අදහස් තුළින් නිවැරදි වෙන්නේත් නැහැ. ඒ වාගේම, තමුන්නාන්සේලා වැරදි හදාගන්නේත් නැහැ. බල වලිගය සතියක්, මාස 7ක්, අවුරුදු 7ක් උණ පුරුකේ දමලා තිබුණත් ඒකේ ඇද අරින්න බැහැනේ. ඒ වාගේම තමයි තමුන්නාන්සේලාගේ පිළිවෙතත්.

සියලු, තාත්තලා, අම්මලා පුතාලා රට පාලනය කරගෙන ගිහින්, වර්තමානයේ පුතාලාට, දුවලාට, මුතුපුරාලාට, මිනිපිරියන්ට භාර දීලා තිබෙනවා. ඒ අයත් ඒ අයගේ සියලු, ආච්චලා, තාත්තලා, අම්මලා කරපු වැඩේම ඒ විධියටම ඉදිරියට ගෙන යනවා, අතීතයෙන් පාඩම් ඉගෙනගන්නේ නැතුව, අතීතයට ආවඩමින්, ආශීර්වාද කරමින්. ඒ නිසා කඩදාවත් වෙනසක් බලාපොරොත්තු වෙන්න බැහැයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. නිහතමානීව, තමන්ගේ අඩු පාඩුකම් හදාගෙන, අපේ ප්‍රවාහන සේවයත්, අනිකුත් ජාතික කර්තව්‍යයකුත් ඉෂ්ට කරන්න මැදිහත් වෙන්නේ නැහැයි කියන එකයි අපේ විශ්වාසය.

අපි දන්නවා, තමුන්නාන්සේලා මේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය භාවිත කරනවා ඉතා අඩුයි කියලා. බොහෝ දුරට මන්ත්‍රීවරුන් විධියට අපි පොදු ප්‍රවාහන සේවය වැඩි වශයෙන් භාවිත කරනවා. හැබැයි තමුන්නාන්සේලා පොදු ප්‍රවාහන සේවය භාවිත කරන්නේ ඉතාම අහඹු අවස්ථාවකදී විතරයි. ප්‍රවාහන පහසුකම් නැති ගම්මානයකට අලුතින් පාරවල් හඳුලා, අලුතින් බස් එකක් දමන්න මැදිහත් වුණාම, එය විවෘත කරන දවසට ජනාධිපතිතුමා, අගමැතිතුමා, ඇමතිවරුන්, මන්ත්‍රීවරුන් හැම කෙනෙක්ම අර පෙට්‍රල් ලීටරයකට කිලෝමීටර් 3ක් හෝ 4ක් ධාවනය කළ හැකි මහා දැවැන්ත වාහනවලින් ඇවිල්ලා බහිනවා. එතුමන්ලා බැහැලා මොකද කරන්නේ? දෙවියන්, දේවතාවියන්, දෙවියන්ගේ, දේවතාවියන්ගේ පැටවුන් ටික ඇස් දල්වාගෙන බලාගෙන සිටියදී කපුටෝ සහ කපුවන්ගේ අනුගාමිකයෝ අර අලුතින් දමන බස් එකට තහිනවා. නැහැලා රවුමක් ගිහිල්ලා ආපසු එනවා. ඊට පස්සේ අර ජනතාවට ටො, බායි, වෙරියෝ කියලා, අර පෙට්‍රල් ලීටරයකින් කිලෝමීටර් දෙකක් හෝ කිලෝමීටර් තුනක් ධාවනය කරන වාහනවල නැහැලා දුටු අඩුස්සාගෙන යනවා. ජනතාවගේ අනුකම්පාව දිනාගන්න තමුන්නාන්සේලා කරන්නේ මේකයි. තමුන්නාන්සේලා වසර 42ක් පුරාම මෙහෙම කරලා තමයි ජනතාව රැවුටුවේ.

[ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා]

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා කිවවා, බදු වැඩි කළාම රිය අනතුරු අඩු වෙනවා කියලා. එය මා විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. ඒක මිථ්‍යාවක්. ඇයි රිය අනතුරු වැඩි වෙන්නේ? පාරවල් කාපට කළ නිසාද? වෙගයෙන් රිය ධාවනය කළා නිසාද? රියදුරන්ට නින්ද යන නිසාද? නොසැලකිල්ල නිසාද? එහෙම නැත්නම් ට්‍රැෆික් මහත්වරුන් හැංගිලා බලාගෙන ඉන්න නිසාද? රිය අනතුරුවලට මේවාත් යම් ආකාරයකට බලපානවා, ගරු ඇමතිතුමනි. නමුත් වසර 42 පුරාම තමුන්නාත්සේලා කරපු රාජ්‍ය පාලනයේ ආනිසංසයෙන්, ආනුභාවයෙන් අද මේ රටේ බහුතරයක් ජනතාව එක් දිනකට ලබන ආදායම ඩොලර් 20 වඩා අඩුවෙලා තිබෙනවා. ඒ බව මේ රටේ අගමැතිවරයා පිළිගෙන තිබෙනවා. අද මිනිස්සු ජීවත් වෙන්න මහා දැවැන්ත අරගලයක් කරනවා; සටනක් කරනවා. රියදුරු මහත්වරුන් වේවා, ගොවීන් වේවා, කම්කරුවන් වේවා, උදේ පාන්දර භාමිනේ හදලා දෙන කහට එක, එහෙම නැත්නම් වතුර එක බිලා තමයි මහ මහට බහින්නේ. අම්මාගේ, තාත්තාගේ, දු දරුවන්ගේ, අසල්වැසියාගේ මේ අවශ්‍යතා ටික ඉෂ්ට කරගෙන එන්න ඕනෑය කියලා රියදුරු මහත්මයාගේ බිරිඳ රියදුරු මහත්මයාට ලිස්ට එකක් දෙනවා. එතකොට ඔහුගේ ඔළුව මඤ්ඤං වෙනවා. ඊට පස්සේ බස් මුදලාලි ළඟට යනවා. බස් මුදලාලීන් දෙනවා ටාගට එකක්, මේ දවස ඇතුළත අනිවාර්යයෙන්ම මේ ඉලක්කය සම්පූර්ණ කරන්න ඕනෑ කියලා. ඊට පස්සේ කොන්දොස්තර මහත්මයාත් එක්ක බස් එකට නැහලා යනවා. ඉතින් මිනිසුන්ට වාරයක් නැහැ. ඇයි? ඔළුව ටාගට එක තිබෙනවා නේ. ජීවත් වෙන්න ඕනෑ. ඒ නිසා මිනිසුන් මරාගෙන, කපාගෙන, කොටාගෙන, යට කරගෙන යනවා. ත්‍රි විලර් රියදුරාත් එහෙමයි.

එහෙම යනවා, යන්න වෙලා තිබෙනවා. නැත්නම් ජීවත් වෙන්න අමාරුයි. ඔළුව මඤ්ඤංවෙලා, ජීවත් වෙන්නට කරන මේ ආර්ථික අරගලය, යුතුකම් ඉටු කරන්නට කරන මේ අරගලය තමයි රිය අනතුරුවලට ප්‍රධානම හේතුව වෙලා තිබෙන්නේ. අනෙක් කාරණාත් අතුරු වශයෙන් බලපානවා කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. අපි ත්‍රිවිලර් එකක නැහලා යනකොට, එහෙත් වෙට්ටු දමලා, මෙහෙත් වෙට්ටු දමලා යනවා පෙනෙනවා. මහ බහින්න හිතෙනවා. "නවත්තපං" කියන්න හිතෙනවා. නමුත්, ඇයි එයා එහෙම කරන්නේ? එයා උත්සාහ කරන්නේ ඉක්මනින් මේ ගමන ගිහිල්ලා ඊළඟ අවස්ථාව ගන්නයි. එහෙම නොකළොත් එයාට දවසට ප්‍රමාණවත් ගණනක් සොයා ගන්න බැරි වෙනවා. මේවා තමයි රිය අනතුරු වැඩිවෙන්නට බරපතළ විධියට බලපා තිබෙන්නේ කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. මේ රටේ පාලකයෝ දැවැන්ත විධියට මිනිසුන්ගේ ජීවිත විනාශ කරලා තිබෙනවා. ඒ නිසා තමයි මේ මිනිසුන් සුක්කානම අතට ගන්නට පසුව, පාරේ සිටින මගීන් හප්පාගෙන; යටකරගෙන හරි තරගයට දුටුන්න උත්සාහ කරන්නේ. ජීවත් වීම සඳහා මේ අරගලය කරන්නට ඔවුන්ට සිද්ධවෙලා තිබෙනවා. මේක අපේ රටේ තිබෙන දුගී බවේ දුෂ්චක්‍රය කියන එකයි මම විශ්වාස කරන්නේ.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉළඟට මම ලංගමය ගැනත් කථා කරන්නට ඕනෑ. පළමුවෙනි කාරණය තමයි, අපේ රටේ සවස 6.00න් පසුව ගම්බද ප්‍රදේශවලට ලංගම බස් යන්නේ නැහැ; පෞද්ගලික බස් යන්නේ නැහැ. මට පෙර මේ කාරණය ගරු මහින්ද අමරවීර මන්ත්‍රීතුමාත් සඳහන් කළා. ඒ නිසා bus haltsවල, ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පොළවල මිනිස්සු රු. 10.00 - 12.00 විතර වෙනකම් රස්තියාදු වෙනවා. මේ ප්‍රශ්නයට අද වෙනතුරුත් විසඳුමක් නැහැ. 1977 විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්තියෙන් පසු වසර 41ක් ගත වෙලාත් මේ තත්ත්වය වැඩිවෙලා තිබෙනවා මිස අඩුවෙලා නැහැ. මිනිස්සු මහ මහ රස්තියාදු වෙනවා. ඒ වාගේම තමුන්නාත්සේලා මේ වසර 41 පුරාම කළේ, ආණ්ඩු බලයට

පත්වෙන හැම අවස්ථාවක දීම ජනතාවගේ අවශ්‍යතා සලකන්නේ නැතිව රාජ්‍ය උත්සව සඳහා නොමිලයේ ලංගම බස් රථ යොදාගෙන ප්‍රවාහන කටයුතු සිද්ධ කර ගැනීමයි. ඒ සඳහා ශත පහක්වත් ගෙවන්නේ නැහැ. මේ නිසා අද ලංගම කඩාගෙන වැටිලා, බිඳ වැටිලා, විනාශවෙලා තිබෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, පසුගිය වකවානුවේ ලංගම සේවකයන්, රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන් විශ්වාස ගිය පසු ඔවුන්ගේ පාරිතෝෂික ගෙවන්න විධියක් නැති වුණා. මේ හේතුව නිසා විශ්වාසීය ලංගම සේවකයන් 15ක් 20ක් විතර සිය දිවි හානි කර ගත්තා. මේවාට කිසිම ආකාරයක උත්තරයක් අදත් නැහැ. මේක මේ විධියටම වර්තමාන ආණ්ඩුව තුළත් සිද්ධ වෙනවා. පසුගිය දවස් 52 තුළ වුණත් නැවත වතාවක් ඒ පරණ කැන වැඩේම කළා කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වාගේම නුසුදුසු අය වගකීම් සහිත තනතුරුවලට පත් කිරීමත් සිදු වෙනවා. රජයක් බලයට පත් වුණාට පසුව කොන්දොස්තර මහත්වරුන් පත් කරනවා, ඩිපෝ අධිකාරිවරුන් ලෙස. ඩිපෝ අධිකාරිවරුන් නැවත කොන්දොස්තර මහත්වරු බවට පත් කරනවා. කිසිම සුදුසුකමක් නැති, හැකියාවක් නැති, පරිවයක් නැති අය මේ ආයතනය තුළ මේ විධියට තනතුරුවලට පත් කිරීම නිසා මේ ආයතනය විනාශ වෙනවා; කඩා වැටෙනවා. අදත් ඒ විධියටම ඒක කරගෙන යනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වාගේම බස් රථයේ ඉඩ කඩ තිබියදීත් කොන්දොස්තර මහත්වරු සහ රියදුරු මහත්වරුන් මගීන්ව බස්වල ගෙනියන්නේ නැහැ. ඇයි ඒ? ඒකාබද්ධ කාල සටහනක් තිබෙන නිසා. අතර මහ ඉන්න අය ගන්නේ නැහැ. අනෙක් පෞද්ගලික බස් එකට තමන්ගේ target එක ගන්න බැරිවෙයි කියලා. ලංගම බස් එකේ ඉඩ කඩ තිබියදීත් බස් එක ගහගෙන යනවා, මිනිස්සු එක්ක යන්නේ නැහැ. මේවා දිගින් දිගටම සිද්ධවෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අර්ධ සුබෝපභෝගී බස්වල හිටගෙන ගියත් නියමිත ගාස්තුව වාගේ එකඟමාරක් මුදල් ගන්නවා. කල්පනා කරලා බලන්න. නියමිත ගාස්තුව වාගේ එකඟමාරක් ගන්නකොට තමයි සුබෝපභෝගී බව ඇඟට දැනෙන්නේ. අපි ඇමතිවරුන්ට කථා කරලා මේවා කිව්වා. නමුත් අද වෙනකම් මේ තත්ත්වයන් වෙනස්වෙලා නැහැ. අර්ධ සුබෝපභෝගී බස්වල හිටගෙන ගියත් ගාස්තුව වාගේ එකඟමාරක් මුදල් ගන්නවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, බස්වල ගුණාත්මක භාවය බරපතළ විධියට පිරිහිලා තිබෙනවා. එසේ තිබිය දීත් එම බස් රථ ධාවනයේ යොදවනවා. සමහර බස්වල seat කැඩිලා, ටයර්වල හුළං ගිහිල්ලා, ඒවායේ යන්න බැරි තත්ත්වයක් තිබෙනවා. නමුත් එක ටයර් එකකට හරි හුළං ගහගෙන බස් රථය ධාවනය කරනවා. අද ලංගමය පත් වෙලා තිබෙන තත්ත්වය ඒකෙන්ම පේනවා. ඒ ගර්හිත බස් යෙදවීමට තමුන්නාත්සේලා බලාපොරොත්තු වෙන target එක ඉෂ්ට කර ගන්නට ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒ වාගේම දුර යන private busවලට ගමනාන්තය දක්වා වන මගීන් ගන්නට පසුව, ගමන ආරම්භ කිරීමට ලං වන විට ළඟ ස්ථානවලින් බහින අය ගැනීම අනිවාර්යයෙන්ම කරනවා. උදාහරණයක් විධියට මාතරට, තිස්සමහාරාමයට යන බස් එකට තංගල්ලට යන අය ගන්නේ නැහැ, දික්වැල්ලට යන අය ගන්නේ නැහැ. ඉස්සෙල්ලාම තිස්සමහාරාමයට යන අය පුරවා ගන්නවා. ඊට පස්සේ තංගල්ල, බෙලිඅත්ත වාගේ මෙහායින් බහින අයව බස් එකේ හිටගෙන එක්කගෙන යනවා. මේක ගැන කොයි තරම් කථා කළත් ඒගොල්ලන් කියන්නේ, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය එහෙම නැත්නම් ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් එක අපට කියලා තිබෙන්නේ මෙහෙමයි කියන එකයි.

ඒක නිවැරදි වෙන්තට ඕනෑ. නමුත්, ඒවා නිවැරදි වෙන්තේ නැහැ. ඒ වාගේම අර්ධ සුබෝපහෝගී බස්වල ආරම්භයේ සිට ගමනාන්තය දක්වාම අය කරන ගාස්තුව තමයි අතර මගදී බස් රථයට නැග්ගත් අය කරන්නේ. මම අද උදේත් මෙය ගරු අමාත්‍යවරයාගේ අවධානයට යොමු කළා. කතරගම ඉඳලා කොළඹට රුපියල් 860ක් ගන්නවා. තංගල්ලෙන් නැග්ගත් ඒ, රුපියල් 860 ගන්නවා. මම ඒක මෙතුමාට පැහැදිලි කරලා කිව්වා. අපි ඇහුවාම කොන්දොස්තර මහත්මයා කියනවා, "මේක ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් එකේ ප්‍රතිපත්තියක්, මෙන්ම telephone number එක, අහලා බලන්න" කියලා. මේකයි තත්ත්වය. ඒක නිසා අපු ගණනේ තමුන්නාන්සේලා මේවා නිවැරදි කරන්නවත් උත්සාහ ගනි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

ඒ වාගේම අවධානය යොමු කළ යුතු තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. හම්බන්තොට වරාය ගැන දෙපාර්ශ්වයේම බොහෝ අය කථා කළා. අපි දිගින් දිගටම කථා කරලා කිව්වත්, හම්බන්තොට වරාය ආරම්භ කරන කාලයේ ඔය කථා කරන මහත්වරු දෙගොලන්ම මේ ගැන කිසිම අවධානයක් යොමු කළේ නැහැ. මේක ජාතික වස්තුවක්. මේක මුළු රටේම ණය ගෙවලා ගොඩ යන්න තිබුණු අවස්ථාවක්. ඒක නිසා අපි අපේ පැත්තෙන් කිව්වා; භෞතික, ආර්ථික, සංස්කෘතික, දේශපාලනික හැම වටිනාකමක්ම පැහැදිලි කරලා අපි කිව්වා, මේ මහා සම්පත, - අපි චිත්‍යයෙන් ණය අරගෙන හදුවා තමයි.

#### ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමිය

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

#### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Nihal Galappaththi)

තවත් මුදල් අරගෙන හෝ ඒක වැඩිදියුණු කරලා අපේ එකක් විධියට පවත්වාගෙන යන්න කියලා කොච්චර කිව්වත්, තමුන්නාන්සේලා එහෙම කළේ නැහැ. "නැව් එන්නේ නැති වරාය, නැව් එන ජාත්‍යන්තර වරායක් බවට පත් කරනවා" කියලා තමයි තමුන්නාන්සේලා බලයට පත් වෙලා කිව්වේ. මොකක්ද කළේ? ඊට පස්සේ ඒක විකුණුවා. ඒක තමයි කරන්නේ. මන්නල ගුවන් තොටුපළත් එහෙමයි. ඒකත් ණය අරගෙන හදුවේ. නමුත්, ඒක සුදු අලියෙක් බවට පත් වුණා. තමුන්නාන්සේලා කිව්වා, "අපි ආපු ගමන් ඒක හීනෝ, නැත්නම් හුකෝකා වගේ ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කරනවා; විනාඩියෙන් විනාඩියට ගුවන් යානා බස්සන ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කරනවා කියලා. මොකක්ද කළේ? ඒක විකුණුවා. කාරණා සිදු වන්නේ මෙහෙම නම්, තමුන්නාන්සේලා මේවා හදන එකෙන් වැඩක් නැහැ නේ. ණය අරන් හදනවා, පවත්වාගෙන යන්නේ නැහැ, අතර මගදී විකුණා දමනවා. "වත්ත බද්දට දී ඇස්සට දුන නියවනවා." මේකද ප්‍රතිපත්තිය වෙලා තිබෙන්නේ? එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ තමුන්නාන්සේලාගේ ජානවල තිබෙන්නේ, විකිණිල්ල. වෙන කිසිවක් නොවෙයි. අතීතයේ සිට මේ දක්වා දෙගොල්ලන්ම අපේ සම්පත් අපට අහිමි කළා.

#### ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමිය

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

දැන් කථාව අවසන් කරන්න ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

#### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Nihal Galappaththi)

තව විනාඩියකින් මගේ කථාව අවසන් කරන්නම් මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි. ගරු නලින් බණ්ඩාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා කිව්වා, සිමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාවක්, තෙල් පිරිපහදුවක් කියන්නේ බිලියන ගණනක් වන දැවැන්ත ආයෝජන කියලා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගෙන් මම අහනවා, ඇයි දෙවියනේ! අපට තිබුණා නේද, සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලා 3ක්? කන්කසන්තුරේ, පුත්තලම, ඒ වාගේම සිමෙන්ති බෑග් කරන කර්මාන්ත ශාලාවක් ගාල්ලේ තිබුණා නේද? දැන් අපට ඒවා හිමිද? අපි ඒවා පවත්වාගෙන යනවාද? ඉතින්, අපි තවත් පිට රටින් අරන් ඇවිල්ලා මෙහේ කර්මාන්තශාලා ආරම්භ කරන්නේ ඇයි? ඒ සල්ලි අපටද ලැබෙන්නේ? අපි "ආයෝජන" කියමින් අපි කෑ ගහනවා. බලන්න ඕනෑ, ආයෝජන විතරක් නොවෙයි. ඒවායින් ලැබෙන ප්‍රතිලාභ ගැනත් බලන්න ඕනෑ. අපට ප්‍රතිලාභ ලැබෙනවාද?

#### ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමිය

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, දැන් කථාව අවසන් කරන්න.

#### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Nihal Galappaththi)

තමුන්නාන්සේලා හැමදාමත් කළේ "වත්ත බද්දට දී ඇස්සට දුන නියවන" එක සහ "ගහෙන් වතුර බි මුහුදට ආ වඩන" එක විතරයි. ඒ ප්‍රතිපත්තිය කවදාවත් වෙනස් වෙන්නේ නැහැ. එම නිසා අපි තමුන්නාන්සේලාට අවසාන වශයෙන් කියනවා, මෙන්ම මේ ප්‍රතිපත්තිය අවසන් කර ගන්න; අකුළා ගන්න කියලා. තමුන්නාන්සේලා ඉන්න කාලය තුළ අපු පාඩු, වැරදි හදාගෙන අඩු ගණනේ රටට, ජනතාවට, ඒ වාගේම රටේ ආර්ථිකයට යහපතක් කරන්න මැදිහත් වෙන්න කියන ඉල්ලීම කරනවා. ඒ වාගේම මම මේ මොහොතේ ගරු ඇමතිතුමාගෙන් තව ඉල්ලීමක් කරනවා. වරායේ කළමනාකරණ සහකාර තනතුරුවලට interview කරලා තිබෙනවා. ඒ අය බඳවා ගැනීම ඉතාමත් ඉක්මනින් කරන්න කියලා මා තමුන්නාන්සේලාගෙන් කරුණක ඉල්ලීමක් කරනවා. ස්තූතියි.

#### ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමිය

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

බොහොම ස්තූතියි. මිළහට ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මන්ත්‍රීතුමා. ඊට ප්‍රථම ක. තුරෙයිරෙන්නසිංහම් මන්ත්‍රීතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

අනතුරුව ගරු ශ්‍රියානි විජේවික්‍රම මහත්මිය මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු ක. තුරෙයිරෙන්නසිංහම් මහතා මූලාසනාරුඬ විය.

අනුප්‍රාප්ති, මාණ්ඩුමුතු (තිලුමානි) හුර්‍යානි විජේවික්‍රම අමාත්‍යවරයා අතිරාජ්‍යාචාර්යවරයාණන්ගෙන් අනුප්‍රාප්ති, මාණ්ඩුමුතු ක. තුරෙයිරෙන්නසිංහම් මහත්මිය මහත්මියගෙන් අනුප්‍රාප්ති.

Whereupon THE HON. (MRS.) SRIYANI WIJEWICKRAMA left the Chair, and THE HON. K. THURAIARETNASINGAM took the Chair.

#### ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමුතු තලායාමතාභිෂේක උග්‍රාප්තිභාණ්ඩාර අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Member)

Hon. Member, you may speak.

[අ.හා. 5.31]

**ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා**  
(மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார)  
(The Hon. Vasudeva Nanayakkara)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, தலைவர் அவர்களே, நன்றி.

පළමුවෙන්ම, සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ අපනයනකරුවන්ගේ ප්‍රශ්නයන්, නැව්ගත කරන්නන්ගේ ප්‍රශ්නයන් ඉදිරිපත් කරන්න මම කැමැතියි. නැව්ගත කරන්නන්, අපනයනකරුවන් බවටද පත් වූ විට, සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ අපනයනකරුවන්ගේ අපනයන අවස්ථාව නැව්ගත කරන්නන් විසින් ක්‍රමානුකූලව ගිල ගන්නවා. මේක තමයි, පසුගිය කාලයේ දකින්න ලැබී තිබෙන ප්‍රභවය. මේ තත්ත්වය තේරුම් ගෙන, 1970දී පී.බී.ඒ. කළුගල්ල මැතිතුමා, නාවික කටයුතු ඇමතිතුමා හැටියට රෙගුලාසි පැනවීමක් කළා. එම රෙගුලාසියෙන් කියන්නේ, නැව්ගත කරන්නන්ට අපනයනකරුවන් වෙන්න බැහැ කියායි. නැව්ගත කරන්නන් අපනයනකරුවන් වීම තුළින් ඇති විය හැකි අකටයුතුකම; නැව්ගත කරන්නන්ට තිබෙන්නා වූ බලය නිසා, ඒකෙන් අපනයනකරුවන්ට විශාල පහරක් වදින්නවා කියන එක තේරුම් ගෙන තමයි එසේ කර තිබෙන්නේ. මේක ඇත්තටම වෙලා තිබෙනවා. පසුගිය කාලයේ සිටි, කෙළින්ම අපනයනයට සම්බන්ධ වන අපනයනකරුවන් -මධ්‍ය පරිමාණ, සුළු පරිමාණ අය- එන්න එන්නම අඩු වෙලා තිබෙනවා. මේ අඩුවීම ඇති වෙන්න පටන් ගත්තේ, 1977 වසරේ සිට සහ 1991 වසරේ සිටයි. මොකද, කළුගල්ල ඇමතිතුමා පනවලා තිබුණු රෙගුලාසිය එක්සත් ජාතික පක්ෂ ආණ්ඩු කාලයේ -1991 වර්ෂයේ- අලුතින් රජයට ඇමතිතුමා අවලංගු කළා. කළුගල්ල ඇමතිතුමා පනවපු අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයත්, ඊට පසුව 1991දී අලුතින් රජයට ඇමතිතුමා පරිවර්තනය කළ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයත් මා සතුව තිබෙනවා. මේ කාරණය ගැන මම ඔබතුමාගේ අවධානය නැවත යොමු කරවනවා. නැව්ගත කරන්නන්ට, නැව් ඒජන්සිකරුවන්ට නැවතත් අපනයනය තමන්ට නතු කර ගැනීමට ලැබී තිබෙන අවස්ථාව වළකමින්, නැව්ගත කරන්නන් හා අපනයනකරුවන් අතර තිබිය යුතු වෙන් කිරීම පවත්වා ගෙන යෑමට, කළුගල්ල ඇමතිතුමාගේ කාලයේ පැනවූ රෙගුලාසි නැවත පනවන්නා කියා මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට නොවෙයි, කලින් සිටි ඇමතිතුමාට විරුද්ධවයි නඩුව දැමීමේ. ඒක Public Interest Litigation එකක්. සුළු පරිමාණ හා මධ්‍ය පරිමාණ නැව් ඒජන්සිකරුවන්ගේ බලය නැති වෙන විධියට මහා පරිමාණ නැව් ඒජන්සිකරුවන් නැව් ඒජන්සි ඒකාධිකාරියක් ඇති කිරීමට buying up කරගෙන යනවා. එක එක ඒජන්සි මිලදී ගැනීම කරගෙන යනවා. මේ තත්ත්වය අපේ රටේ අය විතරක් නොවෙයි, ලෝකයේ කවුරුත් අධෛර්යවත් කරන තත්ත්වයක්. අපට වුවමනා තරගකාරිත්වය වැඩි කිරීමටයි. ඒකාධිකාරය ඇති කිරීමට නොවෙයි. ඒ නිසා එම නඩුවෙන් රෙගුලාසි පනවන්නා කියා අපි ඉල්ලා තිබෙනවා. රෙගුලාසි පැනවීම තුළින්, ඒකාධිකාරයක් ඇති වීමේ තත්ත්වය වළක්වන්න කියා තමයි ඉල්ලා තිබෙන්නේ. ඒකාධිකාරයන් බවට පත් වීම දැන් ලෝකයේ හැම තැනකම ආර්ථිකයකට විය හැකි අයහපත්කම් හැටියට සලකනවා. එතකොට තරගකාරිත්වය නැති වී යනවා.

ඔබතුමාට පෙනෙනවා ඇති, එක පැත්තකින් අපනයන කරුවන්ගේ අපනයන අවස්ථා ගිල ගන්නවා. තවත් පැත්තකින් සුළු නැව් ඒජන්සිකරුවන්ගේ පැවැත්ම ගිල ගන්නවා. මේ විධියට, මේ රටේ විශාල කොමිපැනි පද්ධතියකට සියල්ලම යටත් වෙන තත්ත්වයක් තිබෙනවා. මා පෙර සඳහන් කළ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර දෙක මේ අවස්ථාවේදී මම සභාගත\* කරනවා.

\* ප්‍රස්තකාලයේ තබා ඇත.

\* நானிலையத்திஸ் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

\* Placed in the Library.

ඊළඟට, වරායේ ආදායම ගැනත් මම කථා කරන්න කැමතියි. වරායේ එක අවුරුද්දක ආදායම රුපියල් බිලියන 11ක් කියලා ආඩම්බරයෙන් කියන්න පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා. නමුත් අපට ලැබිය හැකි ලොකුම ආදායම අපි අහිමි කරගෙන තිබෙනවාය කියන එකයි මගේ අදහස.

ඊළඟට බලන්න, දකුණු වරාය. අද දකුණු වරාය ජැටිය CICT සමාගමට දීලා තිබෙනවා. එළිසබෙත් ජැටිය තවත් කොමිපැනියකට දීලා තිබෙනවා. මොකක්ද ඒ කොමිපැනිය? ඒක තමයි, South Asia Gateway Terminals (Pvt.) Limited කියන එක. මේ සමාගම්වලට දුන් ඒවායින් වරාය අධිකාරියට එන්නේ සියයට 15යි. ඒ සියයට 15ක ආදායමෙන් තමයි, වරාය අධිකාරියේ ආදායම හා ලාභය ගොඩනැගෙන්නේ. දකුණු වරායත්, එළිසබෙත් පාලමත් දෙන වෙලාවේ, "මේ අපරාධය කරන්න එපා, මේක තමයි අපේ ආදායම් මාර්ගය" කියා ඉංජිනේරුවන්ගේ සංගමය කිව්වා. එළිසබෙත් ජැටියේ ආදායම් මාර්ගය මේ විධියට අපි ගොඩනඟා ගෙන තිබුණු එකක්. CICT සමාගම දකුණු වරාය ජැටිය ගොඩනැගීමට හවුල් වූ එකක්. මේවායේ ඒ හවුල්කාරකම පාවිච්චි කරමින්, ඒවායේ අයිතියත්, ලාභයත් අපේ අතට ගන්න ක්‍රියා නොකිරීම අපේ රටට කළ විශාල අවැඩක් හැටියට මම දකිනවා. ඒ අතර, විජයකුමාර පාලම හැරී ජයවර්ධන මහතාගේ සමාගමකට ලබා දී තිබෙනවා. විජය කුමාර පාලමෙන් ලැබෙන ආදායමත් අපි අහිමි කරගෙන තිබෙනවා.

ජයබහලුම් පර්යන්තයේ දැන් දිගු කිරීමක් යෝජනා කර තිබෙනවා. තවමත් ඒ පිළිබඳව ශක්‍යතා වාර්තා ඇවිත් නැහැ. ඒ අතර ගැන්ට්‍රි දොඹකර තුනක් ගෙනෙන්න ඇණවුම් කර තිබෙනවා හෝ ඇණවුම් කරන්න යනවාය කියා ආරංචි වී තිබෙනවා. එහෙම නම්, මේ ගැන්ට්‍රි දොඹකර මොනවාද?

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට, තව විනාඩි 3ක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා**

(மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார)

(The Hon. Vasudeva Nanayakkara)

Thank you.

ජයබහලුම් පර්යන්තය අපට තිබෙන එකම ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගයයි. මේ පර්යන්තයේ මිලියන ගණනක් බහලුම් බානවා. අපි ගණන් හදා බැලුවා. ගිය වර මිලියනයක විතර බහලුම් අපට අඩු වෙලා තිබෙනවා. වරායේ ඉන්න සේවකයන්ගෙන් මට ලැබුණු වාර්තා සහ තොරතුරු අනුවයි මම මේ කරුණු කාරණා කියන්නේ. CICT සමාගම දකුණු වරායට අලුතෙන්, ඉතා අධිකාක්ෂණයක් තිබෙන යන්ත්‍ර සූත්‍ර ගෙන්වා තිබෙනවා. ඒ මගින් බහලුම් ගොඩබැම වඩාත් වේගයෙන් කරනවා. මේ නිසා ඒ අයට වෙනදාට වඩා ලක්ෂ 16ක් බහලුම් ගොඩබැමට පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා. එතැන වැඩි වෙන ප්‍රමාණය, අපට අඩු වෙලා තිබෙනවා. මේ තත්ත්වය අපි පාලනය නොකළොත්, ජයබහලුම් පර්යන්තය අපට අන්තිමට අත්හරින්න වෙයි. ඒ පාලමත් තවත් කාට හෝ දෙන්න වෙයි. මේ විධියට වරායේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ග අපට අහිමි වෙමින් තිබෙනවා.

බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවයි, වරායයි එකතු වෙලා, වරායේ වැංකි වගයක් හදාගෙන oil bunkering කළා. ඒ oil bunkering කළ වැඩ පිළිවෙළ කොමිපැනියකට පවරන්න ගියා. අපි නඩුවක් දමලා ඒක වැළැක්වූවා. ඒ නඩුවේදී කිව්වා, තිබුණු හැටියට ඒ ව්‍යාපාර කරගෙන යන්න පුළුවන්ය කියා. අපේ බනිජ



ගරු ඒ.එල්.එම්. නසීර් මහතා

(மாண்புமிகு ஏ.எல்.எம். நசீர்)

(The Hon. A.L.M. Nazeer)

ஒரு நிமிடம் மாத்திரம் தாருங்கள்!

தற்போது ஒலுவில் துறைமுகம் தொடர்பான விடயம் இந்த நாட்டிலே இருக்கின்ற எல்லோருக்கும் தெரிந்த ஒரு விடயம். புதிதாக அமைக்கப்பட்ட அந்தத் துறைமுகம் எந்தவொரு பிரயோசனமும் இல்லாமற் காணப்படுகின்றது. அதன்மூலம் மீனவர்களுக்கும் பிரயோசனமில்லை. அந்த harbour இனை இயக்குகின்ற முறைமையில் ஏற்பட்ட இயலாமையினாலே இன்று அந்தத் திட்டம் வீணாகிப் போயிருக்கின்றது. எனவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் திட்டம் சம்பந்தமாகக் கவனமெடுத்து, மீனவர்கள் வந்து மீன் பிடிப்பதற்கு வழியைமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். அத்துடன் அந்த மக்களுடைய காணிகள் பற்றிய பிரச்சினையையும் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திலெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, சந்தர்ப்பத்திற்கு மீண்டும் நன்றி தெரிவித்து, விடைபெறுகின்றேன்.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඊළඟට, ගරු අරුන්දික ප්‍රනාන්දු මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.හා. 5.47]

ගරු අරුන්දික ප්‍රනාන්දු මහතා

(மாண்புமிகு அருந்திக்க ப்ரனாந்து)

(The Hon. Arundika Fernando)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමා, මෙම අමාත්‍යාංශ දෙකේ වැය ශීර්ෂ සම්බන්ධයෙන් කාරක සභා අවස්ථාවේ විවාදයේදී විශේෂයෙන් දැන් ලැබුණු ආරංචියක් කියන්නට ඕනෑ. ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව මංකොල්ල කෑම සම්බන්ධයෙන් අත් අඩංගුවට ගත් ප්‍රධාන කෙනෙක් අද පාන්දර 5.30ට විතර ආරක්ෂක අංශයේ අය විශේෂයෙන් CID එක කොළඹ Shangri-La Residenciesවලට ගිහින් රංජන් හුලගල්ල කියන කෙනෙක් -කඩුද මේ රංජන් හුලගල්ල කියන්නේ, පරිපෙළුවල් ට්‍රේෂරිස් සමාගමේ හිටපු අධ්‍යක්ෂවරයෙක් ඒ කියන්නේ Director කෙනෙක්. ඔහුව නැවත වතාවක් ගරු රුවන් විජේවර්ධන මැතිතුමා Lake House එකේ Director Board එකට පත් කරපු කෙනෙක්. ඔහුව අද පාන්දර අත් අඩංගුවට ගන්න ගියාම එතැනින් පැනලා ගිහින් කොළඹ අරලියගහ මන්දිරයට යන තැන තිබෙන රේල් ගේට්ටුවේදී - රේල් ගේට්ටුව වැහුණාට පස්සේ එතැනදී- අත් අඩංගුවට ගෙන තිබෙනවා. ඔහුව අත්අඩංගුවට ගන්නකොට කියා තිබෙනවා, ඔහුව අත් අඩංගුවට ගන්නවා නම් රුවන් විජේවර්ධන මහත්මයාගෙන් අහන්න ඕනෑය කියා. මේ කොහොටද යන්නට ගිහින් තිබෙන්නේ? Temple Trees එකට. අද මේ ආණ්ඩුවේ තත්ත්වය ඕකයි. මේවා තමයි අපි මුල ඉදලාම කිව්වේ. කඩුද මේවාට පිටිපස්සෙන් ඉන්නේ කියා.

ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ හා විශේෂයෙන් අපේ සාගල රත්නායක අමාත්‍යතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය ගැන සාකච්ඡා කරන වේලාවේදී මේ කාරණාව මතු කරන්නට සිද්ධවීම සම්බන්ධව මම කනගාටු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට පොඩි අසාධාරණයක් සිද්ධ වුණය කියා මම හිතනවා. මොකද, මන්තල ඇරුණාම අනෙක් දේවල් ගැන කථා නොකළ නිසා. ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමනි, මේ රටේ

සංචාරක ව්‍යාපාරය දියුණු කරන්නට වුවමනා නම් අතිවාරයෙන්ම මේ රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළවල්- domestic airports - ටික හදන්නට ඕනෑ. මම දැක්කා, ගරු අගමැතිතුමා යාපනයට ගිහින් ඒ සම්බන්ධයෙන් වැඩ පිළිවෙළක් සාකච්ඡා කළ බව. ඒක වචනයට සීමා වෙන්නට බැහැ. මේ රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළවල් හදන්නට ඕනෑ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවයට ගුවන් නියමුවන් බඳවා ගැනීමට දැන් සම්මුඛ පරීක්ෂණ පවත්වනවා. ගුවන් නියමුවන් 10 දෙනයි ගන්නේ. නමුත් applicants විතරක් 196ක් සිටිනවා. සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය කඩාගෙන වැට්ලා. නමුත්තාන්සේලා දැවැන්ත විධියට මේ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කරන්න ඕනෑ. ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මන්ත්‍රීතුමන්ලා වැනි අයගේ අදහස් අරගෙන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ඒ වාගේම සිවිල් ගුවන් සේවයට සම්බන්ධ අනෙකුත් අයගේ අදහස් උපදෙස් අරගෙන සිවිල් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන්නට කාලය ඇවිත් තිබෙනවා. අපේ රටේ දෙමව්පියෝ ගෙවල් දොරවල් උකස් තියලා කෝටි ගණන් ණයවෙලා දරුවන් ගුවන් නියමුවන් වෙනවා දකින්නට තිබෙන ආශාව නිසා ඒ දේවල් කරනවා. ඒක අද සම්පූර්ණයෙන්ම කඩා වැට්ලා තිබෙනවා. ඒ කෙරෙහි නමුත්තාන්සේලාගේ අවධානය යොමු කරවනවා.

කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ car park එක ගනිමු. මේ ආණ්ඩුව පසුගිය කාලයේ cargo car park එක විතරක් තියලා අනෙක් car parks තුනම ඒ ටෙන්ඩර් එකේ අවසානයේ හිටපු කෙනාට දුන් බව අපි දැක්කා. සාමාන්‍යයෙන් මැද සිටින කෙනෙකුටත් නොවෙයි. Easy Car Parks කියා අවසානයේ සිටින කෙනාට තමයි දුන්නේ. අද වෙනකොට නමුත්තාන්සේලාට පෙන්වන්නට පුළුවන් ඒකෙන් මුදලක් ලැබෙනවාය කියා. හැබැයි, අද වෙනකොට ඒ car parksවලින් සාමාන්‍යයෙන් වෙලාවක් අරගෙන schedule කර ඒ මුදල් වැඩි කරන තත්ත්වයක් ඇති කර තිබෙනවා. ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමනි, අපි දැක්කා, runway එක overlay කරනවා. Runway එක overlay කර අද වෙනකොට ඒකේ PAPI lights සහ අනෙකුත් lights දැන් වැඩ කරන්නේ නැති තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා.

ජපානයේ අගමැතිතුමා මේ රටට ගෙන්වා මුල්ගලක් තැබුවා, දෙවැනි අදියර - second stage එක - ක්‍රියාත්මක කරන්න. මා හිතන විධියට ඒක තවමත් තිබෙන්නේ බිම් මට්ටමේ, අත්තිවාරම් මට්ටමේයි. ඒ නිසා අද ලොකු පාඩුවක් වෙලා තිබෙනවා. අභියාක මිනිසුන් ඇවිත් තමන්ගේ නැදෑයන් ගුවන් යානයෙන් යනවා බලාගෙන සිටි පැවිලියන් එක අද නැහැ. රාජාංගණය ආදී පැතිවල ඉඳලා එන මිනිසුන් පැය හයක් හතක් ගත කරලා ගුවන් තොටුපොළට එනවා. ඒ අයට අඩු ගණනේ මුණ කට සෝදා ගන්න තැනක් නැහැ. ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමනි, ඒ මිනිසුන්ට යන්න වෙලා තිබෙන්නේ පොදු වැසිකිළියටයි.

ඒ වාගේම තමයි ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළතත්. ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළ ගන්නාම මහින්ගේ වැසිකිළි පද්ධති හැම එකක්ම ඉතාම නරක තත්ත්වයේයි තිබෙන්නේ. අපි ගුවන් තොටුපොළට ගිහින් අපේ බැග් එක ගන්න බෙල්ට් එක ළඟට ගියාම අපි සමහර වෙලාවට අන්දමන්ද වෙනවා. එතැන තත්ත්වය බැලුවාම ඔබ්ව විකාරයක් වෙනවා. ඒවා ක්‍රමවත් වෙන්න ඕනෑ. ලෝකයේ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපොළවල එහෙම නැහැ.

අපේ සමහර නිලධාරීන්, Immigration Counter ආදී තැන්වල නිලධාරීන්, අඩුම ගණනේ greet කරන්නේ නැහැ; ඒ එන අයට අඩුම ගණනේ "සුබ උදෑසනක්" "සුබ රාත්‍රියක්" කියලා කියන්නේ නැහැ. නමුත්තාන්සේලා ඒවා කරවන්න ගියාම ඒ නිලධාරීන් වෘත්තීමය ක්‍රියා මාර්ගවලට යනවා. Sri Lanka Customs ගත්තත් එහෙමයි.

முப்பது வருட தொடர் யுத்தம் காரணமாகத் தொடர்ந்தும் புறக்கணிக்கப்பட்டுவந்த இந்த மக்கள், இன்றும் போதிய பொதுப் போக்குவரத்து வசதிகள் இன்றிப் புறக்கணிக்கப் பட்டுள்ளமை மிகவும் மன வேதனைக்குரிய விடயமாகும். வவுனியாப் பிரதேச மானவர்களில் சுமார் 30 வீதமானவர்கள் தமது வீட்டிலிருந்து பாடசாலைக்கு 1 அல்லது 2 கிலோமீற்றர் தூரமும் 30 வீதமானவர்கள் 5 கிலோமீற்றருக்கு அதிக தூரமும் செல்ல வேண்டியுள்ள நிலையில், பொதுப் போக்குவரத்து நிலையின் மோசமான தன்மையினால் அவர்கள் தமது கல்வியைக்கூட இடைநடுவே நிறுத்தி விடுகின்றனர். அநேகமான மானவர்கள் CTB பருவகாலச்சீட்டை வைத்திருந்தாலும், குறித்த பஸ் வண்டிகள் உரிய நேரத்திற்கு





ගුවන් තොටුපොළට ගුවන් යානා පැමිණීම සම්බන්ධයෙන් Korean Air එකේ එක්ක අපි සාකච්ඡා කරලා තිබුණු බව මම පැහැදිලිවම කියන්න ඕනෑ. ඒ files ටික තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලාට ගුවන් තොටුපොළෙන් ඒවා ගන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම AirAsia ආවා; Air Arabia ආවා; FlyDubai ආවා. Air Arabia අපිත් එක්ක සාකච්ඡා කළා, ඒ ගොල්ලන්ට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ hub එකක් හැටියට පාවිච්චි කරන්න අවශ්‍යයි කියලා. නමුත්, අද ඒ සියල්ලම නැති වෙලා. ගරු ඇමතිතුමනි, තමුන්නාන්සේ 2015දී මේ අමාත්‍යාංශය භාර ගන්නට පස්සේ ටී ටික ගෙනියලා එතැන ගබඩා කළා. අද මත්තල ගුවන් තොටුපොළේ රුපියල් කෝටි ගණනක අලාභයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒකට වග කියන්නේ කවුද? මේ ජනතාවගේ සල්ලි. ගරු ඇමතිතුමනි, මොන ආණ්ඩුව තිබුණත්, මේකට මේ රටේ ජනතාව වග කිව යුතු නැහැ. ඒ විතරක් නොවෙයි.

මම ඔබතුමාට තවත් දෙයක් කියන්න ඕනෑ. කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සම්බන්ධයෙන් 2018දී ක්‍රියාත්මක කරන්න සංවර්ධන සැලැස්මක් හැඳුවා, මෙහෙවොට් 2ක සූර්ය බල ශක්තියක් නිපදවිය හැකි ව්‍යාපෘතියකට. මේ සඳහා රුපියල් බිලියන 300ක් වෙන්කර තිබුණා.

හැබැයි, ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ මේ සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවලා නැති එකයි. ඒ ආයතනම තමයි මිල ගණන් ඇති කරලා තිබෙන්නේ. මේක හරි ප්‍රශ්නයක්. ලංකාවේ බිලියන 300ක වැඩසටහනක් කිසිම ටෙන්ඩර් පටිපාටියකින් තොරව දෙන්න යනවා. මේ පිළිබඳව තමුන්නාන්සේගේ අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, ERP ව්‍යාපෘතිය ගැන කිව්වාම තමුන්නාන්සේ දන්නවා. මේ සඳහා වැය වන මුදල රුපියල් මිලියන 133යි. දැනට රුපියල් මිලියන 100ක් වියදම් කරනවා, උපදේශකයන් අල්ලා ගන්න. උපදේශකයන්ට රුපියල් මිලියන 100ක් වියදම් කරනවා. ඔබතුමා කල්පනා කරලා බලන්න, රුපියල් මිලියන 100ක් උපදේශකයන්ට විතරක් වියදම් කරනවා. මෙහි සම්පූර්ණ මෘදුකාංග වියදම් රුපියල් මිලියන 800ක් වෙනවා. මෙතැන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. තමුන්නාන්සේ ඒ පිළිබඳව විශේෂ අවධානය යොමු කරන්න. මොකද, අපි ඔබතුමාට ගෞරව කරනවා; ඔබතුමාගේ පියාට ගෞරව කරනවා. තමුන්නාන්සේ අමාත්‍යවරයා හැටියට වගකීමක් අරගෙන මේ කටයුත්ත කරන්න.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංගය උග්‍රාප්‍රධාන අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය දැන් අවසානයයි.

#### ගරු පියංකර ජයරත්න මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පීඨාසනා ජයරත්න)  
(The Hon. Piyankara Jayaratne)

මට විනාඩියක් ලබා දෙන්න, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. ගරු ඇමතිතුමනි, ගුවන් තොටුපොළ අරමුදලෙන් දැන් රුපියල් මිලියන 10ක් වෙන්කරලා තිබෙනවා, අවුරුදු උත්සවයක් කරන්න. ඔබතුමා දන්නවාද දන්නේ නැහැ, අවුරුදු උත්සවයක් කරන්න රුපියල් මිලියන 10ක් වෙන් කරලා තිබෙන බව. ගුවන් තොටුපොළේ අවුරුදු උත්සවයකට රුපියල් මිලියන 10ක් වෙන් කරන සිරිතක් තිබෙනවාද? ඒ නිසා ඔබතුමා ඒ ගැන අවධානය යොමු කරන්න.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊළඟ ප්‍රධාන කාරණය තමයි, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ සහ කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ දැන් ඉන්දියානු සමාගමකට දෙන්න යනවා. මේ පිළිබඳව ඔබතුමා දන්නවාද දන්නේ නැහැ. මොකද, කැබිනට් මණ්ඩලයට නොදන්නවා තමයි දැන් හැම දෙයක්ම ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ. GVK කියන සමාගමට මේ ගුවන් තොටුපොළවල් දෙක දෙන්න යනවා. ඒ

සමාගම මොකක්ද? GVK සමාගම කියන්නේ, කිසිම මූල්‍යමය ශක්තියක් නොමැති ඉන්දියාවේ ආයතනයක්. මේ ආයතනය ඉන්දියානු රුපියල් මිලියන 5,373ක් පාඩු ලබන ආයතනයක්.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංගය උග්‍රාප්‍රධාන අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා කරුණාකරලා කථාව අවසන් කරන්න.

#### ගරු පියංකර ජයරත්න මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පීඨාසනා ජයරත්න)  
(The Hon. Piyankara Jayaratne)

ඉන්දියානු රුපියල් මිලියන 5,373ක් පාඩු ලබන ආයතනයකට තමුන්නාන්සේලා මත්තල ගුවන් තොටුපොළේ සහ කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ පරිපාලනය දෙන්න යනවා. දැන් ඒකෙන් තිබෙන ප්‍රශ්නය. පාඩු ලබන ආයතනයකට දෙන්න යනවා. ඊට පසුව කියනවා, "පාඩුයි, පාඩුයි" කියලා. ගරු ඇමතිතුමනි, අනෙක් පැත්තෙන් මේ ආයතනය 2017 වර්ෂයේදී ඉන්දියානු රුපියල් මිලියන 13,426ක් පාඩු ලබන ආයතනයක්. එම නිසා මෙවැනි සමාගමකට ලාභ ලබන ආයතන ලබා දීම ගැන අපි තරයේ විරුද්ධ වෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, තව ගොඩක් දේවල් කථා කරන්න තිබෙනවා. අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළවල් ගැන කථා කළා. අපේ සැලැස්මක් තිබුණා, අපේ රට ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පත් කරන්න. ඔබතුමා මේ ගැන සොයා බලන්න. අපි මත්තලට ගුවනා යානා නඩත්තු ඒකකයක් ගොඩවා. ඒ වාගේම, ගුවන් නියමු පුහුණු පාඨමාලාවක් ඇති කරන්න අපි කටයුතු කළා. ඒ ලැයිස්තු මා ළඟ තිබෙනවා. මම ඒවා ඔබතුමාට දෙන්නම්. කරුණාකරලා මේ ගැන සොයලා මත්තල ඒක ආරම්භ කරන්න. මොකද, ඉන්දියාවට දෙනවාට වඩා දේශීය වශයෙන් අපට ඒක නඟාසිටුවන්න පුළුවන්. ඒ නිසා මම ඉතා පැහැදිලිව ඔබතුමාට කියනවා, ඔබතුමා දක්ෂ අමාත්‍යවරයෙක් හැටියට මේ පිළිබඳව සොයලා, මේ ජාතික අපරාධ නවත්වලා, මේ විකුණන එක නවත්වලා මේ ආයතන රැක ගන්න කටයුතු කරන්න කියලා. මේ ගුවන් තොටුපොළේ මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ නම තිබෙන එක නම් ප්‍රශ්නය, ඒ නම වෙනස් කරන්න. ඒක ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නම වෙනස් කරන්න. හැබැයි, ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් හැටියට මේ ගුවන් තොටුපොළ සංවර්ධනය කරන්න. මේ අපේ රටේ සල්ලි. ඒ නිසා තමුන්නාන්සේ මේ වගකීම භාර ගනියි කියලා මම විශ්වාස කරනවා. තවත් කියන්න දේවල් තිබෙනවා. ඒ නිසා මම තමුන්නාන්සේ පෞද්ගලිකව හමුවෙලා කථා කරන්නම්. අද මේ ගුවන් තොටුපොළ සම්බන්ධව ප්‍රශ්න රාශියක් ඇතිවෙලා තිබෙනවා. එහි වගකීම මම ඔබතුමාට භාර දෙන්නේ නැහැ. ඔබතුමා මේ ආයතන බාර අරගෙන ඉතාමත් කෙටි කාල සීමාවයි වෙන්නේ. ඒ නිසා කරුණාකරලා මේ පිළිබඳ අවධානය යොමු කරලා, කටුනායක ගුවන් තොටුපොළත්, මත්තල ගුවන් තොටුපොළත් ජනතාව වෙනුවෙන් සංවර්ධනය කරන්න. ඒ කටයුත්ත කරන්න අවශ්‍ය හැකියාව ඔබතුමාට තිබෙනවා. ඒ කෙරෙහි විශ්වාසය තබමින් මා මා නිහඩ වෙනවා.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංගය උග්‍රාප්‍රධාන අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

ස්තූතියි. මිළහට, ගරු තේනුක විදානගමගේ මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන්න. ඔබතුමාට විනාඩි 6ක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 6.08]

#### ගරු තේනුක විදානගමගේ මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර තේනුක විදානගමගේ)  
(The Hon. Thenuka Vidanagamage)

බොහොම ස්තූතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මීට කලින් ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න අපේ ඇමතිතුමා කථා කළා.

[ගරු තේනුක විදානගමගේ මහතා]

හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ පවුල් 15,000කට වැසිකිළි නැහැ කියලා එතුමා ප්‍රකාශ කළා. එසේ වැසිකිළි නැතිව ඉන්නේ සජීන් ප්‍රේමදාස ඇමතිතුමාගේ දිස්ත්‍රික්කයේ ජනතාව කියන එක අපි එතුමාට මතක් කරලා දෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, නලින් බණ්ඩාර ජයමහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා කථා කරන විට ආයෝජකයෝ ගැන කිව්වා. ඊයේ මුල්ගල නියු ප්‍රධාන සම්බන්ධයෙන් කථා කළා. මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා හම්බන්තොට වරාය හදලා තිබුණු හින්දා තමයි ආයෝජකයෝ ගේන්න පුළුවන් වුණේ කියන එකත් අපි එතුමාට මතක් කරන්න ඕනෑ. ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා මේ සභාවේ ඉන්නවා. එතුමා දන්නවා, 2014 වර්ෂයේ රටවල් 06කින් ආයෝජකයෝ 11 දෙනෙක් හම්බන්තොට වරායත් එක්ක සංවර්ධන කටයුතු කරන්න ආපු බව. හැබැයි, ඒ ආයෝජකයෝ හරවලා යැව්වේ මේ රජයයි කියන එක අපි බොහොම පැහැදිලිව මතක් කරන්න ඕනෑ. ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමා, පසුගිය කාලය තුළදී ගමනාගමන මණ්ඩලය ලිපිකරුවන්, ජංගම පරීක්ෂකවරු 300ක් බදවාගෙන තිබෙනවා.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ආයතනික ක්‍රියාපටිපාටිය අනුව, ජංගම පරීක්ෂකවරු බදවා ගන්නකොට අවුරුදු 15කට නොඅඩු කීර්තිමත් සේවා කාලයකින් හෙබි කොන්දොස්තර මහත්වරු තමයි ඒ සඳහා පත් කරන්නේ. හැබැයි, ගරු ඇමතිතුමා, උඹ පළාත තුළ යහ පාලන ආණ්ඩුව යටතේ ජංගම පරීක්ෂකවරු 88 දෙනෙක් එවැනි සුදුසුකමක් නැතුව බදවාගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම, ලංගම තුළ සේවක අතිරික්තයක් තිබියදී, සේවකයන් විශාල පිරිසක් බදවා ගෙන පඩි ගෙවනවා. නියමිත සුදුසුකම් සහිත නිලධාරීන් සිටියදී කොන්දොස්තර, කාර්මික තනතුරුවල නිලධාරීන් පරිපාලන තනතුරු දක්වා උසස් කරලා තිබෙනවා. මේ සේවක අතිරික්තය නිසාම උඹ පළාතේ සේවකයන් 432ක් , -

**ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා**

(මාණ්ඩුමුතු තලායකොටු 2 ඉටුපිටි අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු තේනුක විදානගමගේ මහතා**

(මාණ්ඩුමුතු තේනුක විදානගමගේ)

(The Hon. Thenuka Vidanagama)

උඹ පළාතේ සේවකයන් 432 දෙනෙක් වන්දි මුදල් දීලා විශ්‍රාම ගැන්වුවා. 2018.10.01 දින සිට නව වැටුප් ක්‍රමයක් සේවකයන්ට හඳුන්වා දුන්නා. කොන්දොස්තර, රියදුරු, කාර්මික සේවක මහත්වරුන්ට කාර්ය මණ්ඩල උසස්වීම් ලබාගත නොහැකි ලෙස වක්‍රලේඛනයේ සඳහන් වෙලා තිබියදීත්, පක්ෂග්‍රාහී විධියට උසස්වීම් ලබා දුන්නා. ඒ වාගේම, උඹ පළාතේ මහියංගන ඩිපෝටේ සේවකයන් 23 දෙනෙක් හා දෙහිඅත්තකණ්ඩිය ඩිපෝටේ සේවකයන් 20 දෙනෙකුට මේ මාසයේ 26 වෙනි දා වන විට ඒ උසස්වීම් අනුව වෙනත් සකස් කර අවසානයයි. ඒ ආකාරයට ඉහළ තනතුරුවලට පත් කරලා තිබෙනවා. වක්‍රලේඛයට පටහැණිව උසස්වීම් 5,100ක් දෙන්න සූදානම් කරලා තිබෙනවා. මේ වෙනකොට එයින් 300 දෙනෙකුට වැරදි ලෙස වෙනත් වෙන් කරලා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා, ඔබතුමාට අපි මතක් කරන්න ඕනෑ, -

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**

(මාණ්ඩුමුතු අශෝක අබේසිංහ)

(The Hon. Ashok Abeysinghe)

2015.08.17න් පස්සේ කොන්ත්‍රාත් පදනමින් හැර රියදුරු, කොන්දොස්තරවරු බදවාගෙන නැහැ.

**ගරු තේනුක විදානගමගේ මහතා**

(මාණ්ඩුමුතු තේනුක විදානගමගේ)

(The Hon. Thenuka Vidanagama)

ගරු ඇමතිතුමා, ඒ වුණත් ඕනෑම ඩිපෝට්ටට ගිහිල්ලා බලන්න. බස් සෝදන්න අවශ්‍ය සේවක පිරිස සිටියදී, ඊයේ පෙරේදාත් ඒ සඳහා සේවකයන් බදවා ගෙන තිබෙනවා. ඩිපෝට්ට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට වඩා සේවකයන් ඉන්නවා. මහියංගන ඩිපෝටේ විතරක් 21 දෙනෙකුට ඊයේ පෙරේදා පත්වීම් දීලා තිබෙනවා. ඔවුන් බදවාගෙන තිබෙන්නේ දෛනික වෙනත් ක්‍රමයට. දිනකට රුපියල් 750ක මුදලකට තමයි බස් සෝදන අය බදවාගෙන තිබෙන්නේ. ඒ අය බස් සෝදන්න නොවෙයි, වෙනත් වෙනත් කටයුතු සඳහා තමයි යොදාගෙන ඉන්නේ කියන එකත් මා ඔබතුමාට කියනවා.

ගරු ඇමතිතුමා, මේ වෙනකොට දේශපාලන පළිගැනීම් මත කැස්බෑව, අංගොඩ, උඩහමුල්ල, මට්ටක්කුලිය, කටුබැද්ද, අවිස්සාවේල්ල යන ඩිපෝට්ට වෘත්තීය සමිති සේවකයන් 13 දෙනෙක් මාරු කරලා තියෙනවා. ඒ ගැන ඔබතුමාගේ විශේෂ අවධානය යොමු කරන්න කියන ඉල්ලීම මේ අවස්ථාවේ කරනවා.

ලැබී ඇති කාලය අවසන් නිසා මගේ කථාවේ ඉතුරු කොටස සභාගත\* කරන ලෙස ඔබතුමාගෙන් ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

**ගරු මූලාසනාරුඩ් මන්ත්‍රීතුමා**

(මාණ්ඩුමුතු තලායකොටු 2 ඉටුපිටි අමාත්‍යවරයා)

(The Hon. Presiding Member)

මිළඟට, ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා, ඔබතුමාට විනාඩි 20ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.භා.6.13]

**ගරු සාගල රත්නායක මහතා (වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)**

(මාණ්ඩුමුතු ජායක රත්නායක - නුතනග්‍රාහකයා, ප්‍රධානමුහුණත)

(The Hon. Sagala Ratnayaka - Minister of Ports and Shipping and Southern Development)

මූලාසනාරුඩ් ගරු මන්ත්‍රීතුමා, වාසුදේව නානායක්කාර මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රශ්න විකල්ප ඇහුවා. ඒවා පිළිබඳව සඳහන් කරමින් මගේ කථාව ආරම්භ කරන්නම්. බොහොම කෙටියෙන් මට ඒවාට උත්තර දෙන්න පුළුවන්. එතුමා පැවසුවා, මට කලින් හිටපු ඇමතිතුමාට නඩුවක් පැවරුවා කියලා, ඒකාධිකාරයකට ඉඩදීම පිළිබඳව. ඒක උසාවියේ දැනට තියෙන කාරණයක්. ඒ නිසා ජ්‍යෙෂ්ඨ මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට එතුමා දැන ගන්න ඕනෑ, ඒ කාරණය ගැන අපට පාර්ලිමේන්තුවේ විවාද කරන්න බැහැ කියලා. එතුමා ඒ වාගේම සඳහන් කළා, අපි තෙල් ගබඩා විකුණලා කියලා. එතුමා කියන්නේ JCT කියන සමාගම පිළිබඳව. ඒක ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට සියයට 100ක කොටස් අයිති සමාගමක්. එය කාටවත් විකුණලා නැහැ. ඒ වාගේම එතුමා සඳහන් කළා, Prince Vijaya Quay එක අපි Aitken Spence සමාගමට විකුණලා කියලා. ඒකත් විකුණලා නැහැ. ඒ ඉඩමේ කොටසක් බදු දීලා තියෙනවා, ගබඩාවක් ඉදි කරන්න. වරාය කටයුතු කරගෙන යද්දී, ඒක අපි සාමාන්‍යයෙන් කරන දෙයක්. අපි ඒකට තක්සේරුවක් ලබා ගන්නවා. ඒ තක්සේරුව අනුව කුලියට දෙනවා.

\* ප්‍රස්තූතයේ තබා ඇත.

\* ත්‍රාගිකායුත්තිමය වෘත්තීයයකට පත්ව ඇත.

\* Placed in the Library.

ඒ වාගේම එතුමා කිවවා, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයුම් 2017 - 2018 කාලයේ අඩු වුණා කියලා. නමුත් අඩු වුණේ නැහැ. ඒ ප්‍රමාණය සියයට 14.6කින් වැඩි වුණා. SAGT කියන අනෙක් පෞද්ගලික සමාගමේ බහලුම් මෙහෙයුම් සියයට 14.2කින් විතරයි වැඩි වුණේ. CICT කියන තවත් පෞද්ගලික සමාගමක් තිබෙනවා. ඒ සමාගමේ බහලුම් මෙහෙයුම් සියයට දොළහයි දශම ප්‍රමාණයකින් තමයි වැඩි වුණේ. ඒ කියන්නේ, තවමත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බහලුම් මෙහෙයුම් වර්ධනය අනෙක් සමාගම්වලට වඩා වැඩියි. ඒ අනුව, එතුමා සඳහන් කරපු කරුණු ඔක්කොම වැරදියි. එතුමා සඳහන් කළා වරායේ පර්යන්ත පෞද්ගලිකකරණය කරලා තිබෙනවා කියලා. ඒ පිළිබඳව මගේ කථාවේ ඉදිරි කොටසක සඳහන් කරනවා. එතුමා 60 පැනපු මහත්මයෙක් පිළිබඳවත් සඳහන් කළා. මම වැඩිහිටියන්ට ගරු කරන නිසා ඒ පිළිබඳව එතුමාට උත්තරයක් දෙන්න යන්නේ නැහැ. ඒ මහත්මයාගේ වයස සඳහන් කරමින් කථා කළ නිසා මම ඒ ගැන මොනවත් කියන්න යන්නේ නැහැ.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, වරාය හා නාවික කටයුතු සහ දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ඉතාම ශීඝ්‍රයෙන් වැදගත් ව්‍යාපෘති ගණනාවක්ම දියත් කරමින් සිටින මේ වාගේ අවස්ථාවක එහි අමාත්‍යවරයා හැටියට මේ විවාදයට සම්බන්ධ වෙන්න ලැබීම ගැන මම ඉතාම සතුටු වනවා. පසුගිය අවුරුදු කීපය අපි වරාය සහ නාවික ක්ෂේත්‍රයේ ජයග්‍රහණ රාශියක් ලබා ගත් වර්ෂ කීපයක් වුණා. ඒ වාගේම, පසුගිය අවුරුදු කීපය අභියෝග රාශියකුත් අපට ලබා දුන්න වර්ෂ කීපයක් වුණා. විශේෂයෙන්ම මේ අභියෝග මේ වසරේ ජය ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වනවා. ඒ අතර, දැනට ආරම්භ කොට තිබෙන දැවැන්ත ව්‍යාපෘතිවල සැලකිය යුතු වැඩ කොටසක් මේ වසර තිම වනවිට අවසන් කළ යුතු වනවා.

හුදෙක් ඉලක්කම්වලට සීමා නොවී, මේ ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රමාණාත්මක වාගේම ගුණාත්මක වර්ධනයක් ඇති කරලා, ජාතික ආර්ථිකය ශක්තිමත් කිරීම තමයි අපේ මූලිකම ඉලක්කය හැටියට හඳුනාගෙන තිබෙන්නේ. ගෝලීය වශයෙන් තිබුණු අභියෝග මැද වුණත් වරාය ක්ෂේත්‍රය තුළ කැපී පෙනෙන වර්ධනයක් ලබාගෙන අලුත් ජයග්‍රහණ ලබා ගන්නත්, කොළඹ වරාය, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ඇතුළු මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතනවලට පුළුවන් වුණා. ඒ ගැන විශේෂයෙන්ම මට පෙර හිටපු අමාත්‍යවරු දෙපළට මගේ ස්තූතිය පුද කරන්න ඕනෑ. එතුමන්ලා ගත් ක්‍රියාමාර්ග නිසා මගේ කටයුතුත් ඉදිරියට කරගෙන යන්න පහසු වීම සඳහා අවශ්‍ය අධිකාලම යොදලා තිබෙනවා.

ඒ වාගේම, අපේ අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන්ට මම ස්තූති කරන්න ඕනෑ. විශේෂයෙන් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරු තුන්දෙනෙක් හිටියා. හිටපු ගරු ඇමතිතුමා යටතේ හිටපු ලේකම්තුමා හිටියා. මම ආවාට පස්සේ ලේකම්වරු දෙපළක්ම ලැබිලා තිබෙනවා. ඒ දෙපළට, අනිකුත් නිලධාරීන්ට සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපතිතුමා ඇතුළු ඒ සියලු නිලධාරීන්ට, අනිකුත් සමාගම්වල සියලු නිලධාරීන්ට සහ අපේ සේවකයන් සියලුදෙනාට මම මේ අවස්ථාවේදී ස්තූතිවන්ත වනවා. ඒ හැමෝම හැම වෙලාවේම කටයුතු කරන්නේ මේ වරාය අපි දියුණු කරන්න ඕනෑ කියන ස්ථාවරයේ ඉදගෙනයි. ඒක මේ කටයුතු කරගෙන යන්න මටත් විශාල ශක්තියක් වෙලා තිබෙනවා. වඩාත්ම වැදගත් ජයග්‍රහණය වුණේ ලෝකයේ ඉහළම බහලුම් වර්ධන වේගය සහිත වරාය බවට පත් වෙන්නට කොළඹ වරායට හැකියාව ලැබීමයි. ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වතාවට,-

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
Order, please!

මේ අවස්ථාවේදී ගරු කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

**අනතුරුව ගරු ක. තුරෙයිරත්නසිංහම් මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වුයෙන්, ගරු කථානායකතුමා මූලාසනාරූප විය.**

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு க. துரைராட்சிங்கம் அவர்கள் அக்கிராசனத்தின்று அகலவே, மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. K. THURAIRETNASINGAM left the Chair, and THE HON. SPEAKER took the Chair.

**ගරු සාගල රත්නායක මහතා**

(மாண்புமிகு சாகல ரத்நாயக்க)  
(The Hon. Sagala Ratnayaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වතාවට තමයි ශ්‍රී ලංකාව, ලෝක වරාය ශ්‍රේණිගත කිරීමක ප්‍රථම ස්ථානයට පැමිණියේ. අපි ඉහළම බහලුම් වර්ධන වේගය සහිත වරාය බවට 2018 වර්ෂයේදී පත් වුණා ගරු සභාපතිතුමනි. මේක විශාල පිරිසකගේ මහත්සිය සහ කැපවීමේ ප්‍රතිඵලයක් හැටියට ලබපු ජයග්‍රහණයක්. ඒ වාගේම, පසුගිය වසරේ කොළඹ වරාය මිලියන 7ක බහලුම් ධාරිතාවක් හැසිරුවා. අලුත් සන්ධිස්ථානයක් අපි පසු කළා. ඒක අපි සියලු දෙනාටම සතුටු වෙන්න පුළුවන්, ආඩම්බර වෙන්න පුළුවන් ජයග්‍රහණයක්. මම කලින් කියපු සියලුදෙනාගේම කැපවීම නිසා අපට එතැනට යන්න පුළුවන් වුණා.

අපි තව කාරණයක් සලකා බලන්න ඕනෑ. රටක් දියුණු වෙන්න නම් ඒ සඳහා අවශ්‍ය මූලිකම පදනම මොකක්ද කියලා අපි බලන්න ඕනෑ. ඒ සඳහා රටේ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ශක්තිමත් වෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම නීතිය හා සාමය පිළිබඳව විශ්වාසයක් තිබෙන්න ඕනෑ.

අපේ රටේ විතරක් නොවෙයි, ජාත්‍යන්තරවත් ඒක තිබෙන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම අපේ අධිකරණ පද්ධතිය පිළිබඳව විශ්වාසයක් තිබෙන්න ඕනෑ. අපේ රටේ ඕනෑම කෙනෙකුට සාධාරණව කටයුතු කරන්න පුළුවන් කියන ඒ විශ්වාසය තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ විශ්වාසය ඇති කරන්න අපට පුළුවන් වුණු නිසා, අපි මේ කරන වැඩවලට විශාල ශක්තියක් වුණා. නමුත් මේ ජයග්‍රහණ සියල්ල තිබියදී, අපිට දැන් විශාල අභියෝගයකටත් මුහුණ දෙන්න සිදුවෙලා තිබෙනවා. අපේ කොළඹ වරායේ ධාරිතාව දැන් උපරිම මට්ටමට ළඟා වෙලා තිබෙනවා, ගරු සභාපතිතුමනි. ඒ නිසා ඉතාම ඉක්මනින් වරායේ ධාරිතාව වැඩි කිරීමේ අවශ්‍යතාවක් මතු වෙලා තිබෙනවා. ඒ කටයුතු ප්‍රමාද වුණොත් අපි පසුගිය වසර කිහිපය තිස්සේම අත්කර ගත් වර්ධන වේගය අඩු වෙන්න පුළුවන්. වරාය ධාරිතාව පුළුල් කිරීමට අදාළ තීන්දු-තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය පසුගිය කාලයේ විවිධ හේතු නිසා ප්‍රමාද වෙලා තිබුණා. මේ නිසා විශාල අවදානමකුත් මතු වෙලා තිබෙනවා. නැව් සමාගම් දීර්ඝ කාලයක් ඉදිරියට සැලසුම් කරනවා. මේ ධාරිතාව වැඩි කරන්න අපි ක්‍රියාමාර්ග අරගෙන තැන්නම්, ඒ සමාගම් වෙත රටවල් දිහා බලනවා, ගිහිල්ලා transshipment කටයුතු කරන්න. මම මෙතැනදී කාටවත් මේ සම්බන්ධයෙන් ඇහිල්ල දිගු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. ඒ වුණත් "තීරණ ගැනීමේ ප්‍රමාදය" කියන වැරද්ද අපි නිවැරදි කරගත යුතුයි. මම ඒ ගැන වරාය අධිකාරියේ කළමනාකාරිත්වය වාගේම මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින හැම ආයතනයකම කළමනාකාරිත්වය සමඟ සාකච්ඡා කරලා තිබෙනවා.

[ගරු සාලේ රත්නායක මහතා]

ගරු සභාපතිතුමනි, මම විනාඩි කිහිපයක් ගන්නවා, අපේ වරාය පිළිබඳව කෙටි අවබෝධයක් ඇති කර දෙන්න. අපේ වරාය, පැරණි වරායක ඉඳලා බහලු මෙහෙයුම් කටයුතුවලට මුහුණ දෙන්න පුළුවන් වරායක් බවට පරිවර්තනය වුණේ ලිමිත් ඇතුලත්මුදලි අමාත්‍යතුමා වරාය කටයුතු භාර ඇමතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරද්දී. එතුමාගේ කාලයේ ජයබහලු පර්යන්තය පළමුවැනි බහලු මෙහෙයුම් පර්යන්තය හැටියට දියුණු කළා. එම පර්යන්තය ඒ කාලයට ගැළපෙන විධියට ඉතාම ඉහළ මට්ටමේ කාර්යක්ෂමතාවක් තිබෙන, බහලුම ගෙනෙන නොකාවලට කටයුතු කරන්න පුළුවන් ඉතාම ඉහළ මට්ටමේ පර්යන්තයක් හැටියට තමයි ඉදිකළේ. කාලයක් යද්දී එහි ඉඩ පහසුකම් මදි වෙනකොට, ඒක තවත් දීර්ඝ කළා. අපි කෙටියෙන් කියන්නේ, "JCT" කියලා. ඒක JCT 2 වශයෙන් දීර්ඝ වුණා; JCT 3 වශයෙන් දීර්ඝ වුණා; JCT 4 වශයෙන් දීර්ඝ වුණා.

මෙහෙම යනකොට, 1999දී අපේ රටේ ප්‍රථම වතාවට පෞද්ගලික අංශයට පර්යන්තයක් දියුණු කරන්න අවකාශය ලබා දුන්නා. 1999දී වර්ෂ 30ක කාලයකට SAGT කියන පර්යන්තය සංවර්ධනය කරන්න, ඒ වාගේම එහි කටයුතු කරගෙන යන්න භාර දුන්නා. ශ්‍රී ලාංකික සමාගමක් එහි සිටියා. ඒ වාගේම ඒ කාලයේ ප්‍රසිද්ධ නැව් සමාගමක් වුණු P&O කියන නැව් සමාගමක් සිටියා. ඒ සමාගම සහ තවත් ආයතන කිහිපයක් එකතු වෙලා තමයි මේක දියුණු කළේ. වරාය අධිකාරියට තිබුණේ ඒකෙන් සියයට 15ක අයිතියක්. පෞද්ගලික අංශයට සියයට 85ක් අයිතිව තිබුණා. 1999 දී තමයි පළමුවැනි වතාවට පෞද්ගලික පර්යන්තයක් ඇති වුණේ. JCT එකට පසුව ආපු -දෙවැනි- පර්යන්තය ඒක.

ඊට පසුව අපේ වරායේ දියුණුවක් සිදු වුණේ, 2011දී. CICT කියන පර්යන්තය 2011දී මහින්ද රාජපක්ෂ හිටපු ජනාධිපතිතුමාගේ කාලයේ දියුණු කරන්න දුන්නා, BOT ක්‍රමයට අවුරුදු 35ක කාල සීමාවකට. සියයට 15ක අයිතියක් වරාය අධිකාරියට තිබුණා; සියයට 85ක් CM Port කියන සමාගමට අයිතිව තිබුණා. වරාය දියුණු කරද්දී කාලයෙන් කාලයට උපාය මාර්ගික තීන්දු ගන්න වෙනවා. අපි හිතනවා, එවැනි උපාය මාර්ගික තීන්දුවක් වෙන්න ඇති 2011දී මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ කාලයේ ගන්න ඇත්තේ කියලා. CM Port සමාගම අද වෙනකොට ලෝකයේ රටවල් 18ක පමණ වරායවල් 34ක මෙහෙයුම් කටයුතු කරනවා. එය විශාල සමාගමක්. නමුත් එදා වරාය අධිකාරියට දුන්නේ සියයට 15ක අයිතියක්. මේක තුන්වැනි පර්යන්තය.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි ඒ වුණත් හිරවෙලා තමයි ඉන්නේ. ධාරිතාව අවසන් වෙමින් තිබෙනවා. අපි ඉතාම ඉක්මනින් තීන්දු-තීරණ ටිකක් ගන්න ඕනෑ. ජය බහලුම පර්යන්තයේ JCT එකේ-පස්වන කොටස කරන්න, මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමාගේ කාලයේ ආරම්භ කරපු ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියත් අපි දැන් අවසන් කරනවා. එහි පර්යන්තය ඉදි කරන්නත් ඕනෑ. ඒක දැන් කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරලා, අනුමැතිය ලැබ්ලා තිබෙන්නේ. ඒකට අවශ්‍ය උපකරණ ටික ගන්න අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා හෙට කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරනවා. වසර දෙකක ප්‍රසම්පාදනය එකකොට අවසන් වනවා. එතැන දියුණුවක් ඇති වනවා. නමුත්, එතැන ගැටලුවක් තිබෙනවා. ජය බහලුම පර්යන්තය, අද ලෝකයේ බහලුම ගෙන යන විශාලම නොකාවලට ඇතුළු වෙන්න පුළුවන් පර්යන්තයක් නොවෙයි. එය විශාල නොකාවලට අවශ්‍ය ගැඹුර තිබෙන පර්යන්තයක් නොවෙයි; ගැඹුරු මුහුද තිබෙන පර්යන්තයක් නොවෙයි. ඒ සඳහා දැනට අපට තිබෙන එකම පර්යන්තය තමයි, CICT පර්යන්තය. දැන් ඊළඟට මොකක්ද අපි කරන්නේ? ඒක තමයි හැමෝම අහන ප්‍රශ්නය.

ඊළඟට අපට කරන්න තිබෙන්නේ, ECT පර්යන්තය දියුණු කරන එක. මේක ගැන තමයි මම කිව්වේ. ප්‍රමාද රාශියක් වුණා. අපි දැන් ඉතාම ඉක්මනින් තීන්දු, තීරණ අරගෙන ඉදිරියට යන්න ඕනෑ. ECT පර්යන්තයෙන් කොටසක් ඉදි කරලා තිබෙනවා. Ship-to-Shore Container Cranes ගෙනැල්ලා මේකේ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන්නත් පුළුවන්. දොඹකර ගෙනෙන එකත් මම කියන තරම් පහසු නැහැ. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියට වර්ෂයක පමණ කාලයක් ගත වෙනවා. දොඹකර ගෙනැල්ලා මෙහි සවි කරන්නත් කාලයක් යනවා. මේ ක්‍රියාවලිය අපි ප්‍රමාද නොවී කළොත්, අපට ගොඩ එන්න පුළුවන්.

විවිධ යෝජනා තිබුණා. මම අමාත්‍යාංශය භාර ගන්නට පස්සේ ඒ යෝජනා පිළිබඳව මම තවත් කථා කරලා, අද අපට පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා හොඳ තැනකට එන්න. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාත් සමඟ මම කථා කළා. එතුමාත් කිව්වා ඒක ඉදිරියට කරගෙන යන්න කියලා. අගමැතිතුමාත් කිව්වා, ඉදිරියට කරගෙන යන්න කියලා. දැන් මම ඒ සාකච්ඡා අවසන් කරලා, කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරන්න සූදානම් වනවා. කෙටියෙන්ම කිව්වොත්, වරාය අධිකාරිය නැගෙනහිර පර්යන්තය සංවර්ධනය කරනවා. ඒ සඳහා අපට ජපානයෙන් ඉතාම සහනදායී පොලියකට ණයක් ලැබෙනවා; වර්ෂ 40ක කාලයකට ණයක් ලැබෙනවා. පළමුවැනි අවුරුදු 10 අපි ණය ගෙවන්න ඕනෑ නැහැ. සියයට දශම එකයි පොලිය. නැගෙනහිර පර්යන්තය අපි සංවර්ධනය කරනවා. අපි ප්‍රධාන දොඹකර ටික ගන්නවා. ඉන් පසුව අපි සමාගමක් හදනවා, මේකේ මෙහෙයුම් කටයුතු ටික කරන්න විතරක්. එහි අයිතිය තිබෙන්නේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට. මෙහෙයුම් කටයුතු කරන සමාගමෙන් සියයට 51ක් වරාය අධිකාරියට තියා ගන්නවා. බහුතරය අපි තියාගෙන, ඉතිරි ටික සඳහා උපාය මාර්ගිකව අවශ්‍ය තව joint venture partnersලා හොයා ගන්නවා. අපි ජාපනය, ඉන්දියාව වාගේ රටවල් එක්ක කථා කරලා, ආයෝජකයන් හොයා ගන්නවා. වරායේ කටයුතු කරද්දී, අපි උපාය මාර්ගිකව කටයුතු කරන්න ඕනෑ. අපි වැඩ කරන අයත් එකතු කර ගන්න ඕනෑ. විශාල නැව් සමාගම් අවශ්‍ය වනවා. ඒ වාගේම වරාය මෙහෙයුම් කටයුතු කරන විශාල සමාගම් අවශ්‍ය වනවා. ඒ සම්බන්ධතා එක්ක තමයි අපේ වරායේ transshipmentවලට අවශ්‍ය බහලුම ධාරිතාව අපට ආකර්ෂණය කර ගන්න පුළුවන් වන්නේ. ඒක ආකර්ෂණය කර ගන්නේ නැත්නම්, විශේෂයෙන්ම අපි රටක් වශයෙනුත්, කොළඹ වරාය පිහිටුවා තිබෙන තැන අනුවත් එම වාසිය ගන්න අපට බැරි වනවා. විශේෂයෙන් ඒ වාසිය ගන්න අවශ්‍ය තීන්දු තීරණ තමයි අපි මේ වෙලාවේ අරගෙන, ඉදිරියට කටයුතු කරගෙන යන්නේ.

Hon. Chairman, we have already launched a major IT infrastructure drive to transform Colombo Port into a Smart Port, positioning it as one of the most competitive ports in the region.

මෙම වරායේ කටයුතු ඉදිරියට කරගෙන යන්න අපි කාර්යක්ෂම වෙන්න ඕනෑ නම්, තාක්ෂණය අවශ්‍යයි. ලෝකයේ අනෙකුත් වරායන් එක්කත්, විශේෂයෙන් අපේ කලාපයේ වරායන් එක්කත් තරග කරන්න තාක්ෂණය අවශ්‍යයි.

The Sri Lanka Ports Authority is expected to spend Rs. 929 million for the project which has also been incorporated into the Asian Development Bank-supported national port development master plan.

Under this project, Colombo Port's IT and Information systems would be upgraded to streamline terminal management and cargo systems in less than 18 months.

The upgraded Terminal Management System - a key component of this project - will include Gate Automation, Yard Automation, Quay Side Automation, Prime Route DGPS, Business Intelligence Tools, web portals and simulation tools. These functions will ensure that Colombo Port will operate with greater efficiency and handle a greater volume of activities within a shorter period of time with the use of advanced and IT Information systems.

While channeling our core strengths into developing the Colombo Port, we also have comprehensive development plans for other ports in Galle, Trincomalee and Kankesanthurai.

We will develop Galle Port, which has immense tourism potential, into a leisure port without altering its historic value. ගාලු වරාය සංචාරක වරායක් හැටියට අපි දියුණු කරනකොට, ඒකේ ආර්ථික වාසිය පොඩි මිනිහාටත් ලැබෙනවා. ඒ අවස්ථාව තමයි අපි ලබා දෙන්නේ. එතැනින් ඒ වාසිය ගන්න පුළුවන් කියලා අපි හඳුනාගෙන තිබෙනවා. Sri Lanka Ports Authority will also invest money to install night navigation at the Galle harbour as part of a comprehensive development project.

Trincomalee Port also see a development drive according to the national port development master plan. I am glad to say that Japan has provided a grant of Japanese Yen 1 billion to install night navigation at Trincomalee Port which will make it operational 24/7.

Sir, the Kankesanthurai harbour, which hardly realized its full potential due to three-decade long war, is now being developed into a commercial port that can handle general cargo - with the support of the Indian Government. Prime Minister, Hon. Ranil Wickremesinghe also visited the KKS harbour last month and observed the development process. Our idea is to attract general cargo to the KKS harbour within three years, adding great value to the economy of the Northern Province.

**ගරු මහින්ද සමරසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு மஹிந்த சமரசிங்ஹ)  
(The Hon. Mahinda Samarasinghe)  
ගරු ඇමතිතුමනි, - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු සාගල රත්නායක මහතා**  
(மாண்புமிகு சாகல ரத்நாயக்க)  
(The Hon. Sagala Ratnayaka)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට එතුමාට වෙලාව දෙන්න පුළුවන්. නමුත් මගේ කටාවටත් තිබෙන කාල වෙලාව අඩුයි. තවත් බොහෝ කාරණා කටා කරන්න තිබෙනවා. වෙලාව නැති නිසා මම කෙටියෙන් එම කාරණා ගැන සඳහන් කරන්නම්.

ගරු සභාපතිතුමනි, අවස්ථා කිහිපයකදීම liberalization ගැන සඳහන් වුණා. මම කියන්න කැමතියි, ඒක අපේ ප්‍රමුඛතා ලැයිස්තුවේ තිබෙන එකක් නොවෙයි කියන එක. විශේෂයෙන් දේශීය කර්මාන්ත ආරක්ෂා කර ගන්න අපි කටයුතු කරන්න ඕනෑ. බලන්න, CICT එකේ සියයට 85ක ආයෝජන කර තිබෙන්නේ විදේශ සමාගමක් විසිනුයි. වරාය හා නාවික ක්ෂේත්‍රයේ කටවත්

ඇතුළු වෙන්න බාධක නැහැ. Agency handlingවල විතරයි මේ ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ. ඒ පිළිබඳව අපට ඉදිරියේදී කටා කරන්න පුළුවන්. නමුත් දැනට ඒක ප්‍රමුඛතා ලැයිස්තුවේ තිබෙන කාරණයක් නොවෙයි.

හම්බන්තොට වරාය ගැනත් මෙතුමන්ලා කටා කළා. ගරු සභාපතිතුමනි, CICT වරාය කරන CM Port සමාගමෙයි ඒක කරන්නේ. 2011 වසරේදී මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ කාලයේ CICT එකට සියයට 85ක් දෙනකොට ඒක හොඳයි. මහින්ද සමරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා, ඉතාම දක්ෂ ලෙස, උපාය මාර්ගිකව හිතලා ඒ වැඩකටයුතු දෙනකොට ඒක තරකයි. ඒක හොඳ නැහැ. ඒකට අපිට කියන්න වෙන්නේ, කකුලෙන් අදිනවා කියලා තමයි.

**ගරු මහින්ද සමරසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு மஹிந்த சமரசிங்ஹ)  
(The Hon. Mahinda Samarasinghe)  
ගරු සභාපතිතුමනි, -

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தலிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු අමාත්‍යතුමාට නියමිත කාලය අවසන් වුණාට පසුව ඔබතුමාට අවස්ථාව ලබා දෙන්නම්. Let him finish, Hon. Member. Then, I will give you the Floor. You finish your speech, Hon. Minister. We are under a time constraint. You have only one more minute.

**ගරු සාගල රත්නායක මහතා**  
(மாண்புமிகு சாகல ரத்நாயக்க)  
(The Hon. Sagala Ratnayaka)

Then, I must touch, at least a little bit, on Southern development. හම්බන්තොට වරාය ගන්නාම, ඇත්තටම අපි ඒ ගැන තරක දෙයක් කියනවා නොවෙයි. වරායක් හදුවා. ඉවත් නොටුවොළක් හදුවා. නමුත් ඒකේ ණය ටික ගෙවන්නවත් ආදායම් ලබන මාර්ගයක් සකස් කළේ නැහැ. අපි ඒක කරනවා. Hambantota Eco-Industrial New City කියන කර්මාන්තපුරය සහ නව නගර ප්‍රදේශ ඇති කරලා, අපි ඒ ප්‍රදේශයේ විශාල රැකියා ප්‍රමාණයක් ඇති කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ ප්‍රදේශයේ අයට පමණක් නොවෙයි, වෙනත් ප්‍රදේශවල අයටත් ඒ තුළින් රැකියා අවස්ථා ඇති කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මම ඒ පිළිබඳව වෙනත් වෙලාවක කටා කරන්නම්. අපි කටයුතු කරන්නේ Master Plan එකක් හදලායි. ඒ සඳහා අපි Surbana Jurong කියන උපදේශක සමාගමේ සේවාව අරගෙන තිබෙනවා. ඒ ගොල්ලන් ඒක ඉතාම හොඳින් සැලසුම් කරලා, මොන විධියේ කර්මාන්ත මොන මොන ස්ථානවල ස්ථාපිත කළ යුතුද කියා zone කර තිබෙනවා. අපේ බලාපොරොත්තුව මේ ක්‍රමවේදය නිසියාකාරව ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක කිරීමයි. ගරු සභාපතිතුමනි, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින්, මගේ කටාව අවසන් කරනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தலிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

බොහොම ස්තූතියි. මුලින්ම, ගරු රමේෂ් පතිරණ මන්ත්‍රීතුමාට අවස්ථාව දෙනවා. Then, next is your turn, Hon. Mahinda Samarasinghe. We have a time constraint.

**ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා**

(மாண்புமிகு வைத்திய கலாநிதி) ரமேஷ் பதிரண

(The Hon. (Dr.) Ramesh Pathirana)

Hon. Minister, pertaining to the development of the Galle Harbour, can you explain us the status quo? Actually, nothing is happening on the ground.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Then, Hon. Mahinda Samarasinghe, you also can raise your matter so that the Hon. Minister can reply to both the questions together.

**ගරු මහින්ද සමරසිංහ මහතා**

(மாண்புமிகு மஹிந்த சமரசிங்ஹ)

(The Hon. Mahinda Samarasinghe)

No, I just want to say this, Sir. ගරු සාගල රත්නායක ඇමතිතුමා හම්බන්තොට වරාය ගැන කියූ විස්තරයට තවත් කාරණාවක් එකතු කරන්නයි මම වෙලාව ඉල්ලුවේ. වරාය පෞද්ගලිකරණය කරන්න කලින්; බදු දෙන්න කලින් හම්බන්තොට වරායට වර්ෂයකට නැව් 16යි ගියේ. නමුත් 2018 වන විට එම වරායට නැව් 300ක් ඇවිත් තිබෙනවා. එහි තිබෙන ව්‍යාපාරික කටයුතු දින බැලුවාම සියයට 123ක වර්ධනයකුත් පෙන්නුම් කරනවා. කාටවත් මේ ගැන argue කරන්න බැහැ.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

ඔබතුමාට බොහොම ස්තූතියි. ගරු අර්ජුන රණතුංග ඇමතිතුමාගේ වෙලාව ඉතිරි කරන්නත් තිබෙනවා. Hon. Sagala Rathnayake, are you going to respond now? I can give you just half a minute because the Hon. Arjuna Ranatunga must also have some time to reply. ගරු සාගල රත්නායක අමාත්‍යතුමනි, you reply quickly. Then, the Hon. Arjuna Ranatunga can start his speech.

**ගරු සාගල රත්නායක මහතා**

(மாண்புமிகு சாகல ரத்நாயக்க)

(The Hon. Sagala Ratnayaka)

An RFP was called for a marina at the Galle Port. But, unfortunately the Cabinet Committee has suggested that we float a fresh RFP because the previous one was unclear. We are proceeding with that fairly quickly.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Okay, thank you. The Hon. Arjuna Ranathunga, please. Sorry about that one minute's delay.

[අ.හා. 6.35]

**ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு அர்ஜுன ரணதாங்க - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சர்)

(The Hon. Arjuna Ranatunga - Minister of Transport and Civil Aviation)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

මේක මට ලැබුණු අලුත් අමාත්‍යාංශයක්. මම මේ අමාත්‍යාංශයේ වැඩ භාරගෙන තවම මාස දෙකයි ගත වෙලා තිබෙන්නේ. නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමා මෙම අමාත්‍යාංශයේ අමාත්‍යවරයා හැටියට කටයුතු කරද්දී, ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහත්මයා තමයි නියෝජ්‍ය ආමත්‍යවරයා වශයෙන් හිටියේ. අද එතුමා මගේ අමාත්‍යාංශයේ රාජ්‍ය අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කරනවා. ඒ දෙපළ කරගෙන ගිය ක්‍රියාදාමය ඉදිරියට ගෙන යාම තමයි මට පැවරී තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම තිබුණු යම් යම් අඩුපාඩු නිවැරදි කරගෙන, හිටපු ඇමතිතුමන්ලා කළ හොඳ දේවල් අපි ඉදිරියට ගෙන යන අතරේ, යම් වෙනස් කිරීමක් කරනකොට අපි සාකච්ඡා කරලායි කරන්නේ. මහින්ද සමරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා කථා කරන වෙලාවේ කිව්වා, එතුමා හිටපු වරාය ඇමතිවරයා හැටියට 2017 වසරේදී විශාල ලාභයක් ලැබුවාය කියා. මම ඒ ගැන සන්නේෂ වෙනවා.

2017 මැයි මාසය වනතුරු මම ඒ අමාත්‍යාංශයේ අමාත්‍යවරයා විධියට හිටියා. ඒ ගැන දීර්ඝව කථා කරනවාට වඩා, මම වරායේ දියුණුව වෙනුවෙන් කරගෙන ගිය වැඩසටහන් කිහිපයක් ගැන විස්තර කරන්නම්. වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ලබා තිබෙන දියුණුවට එම ක්‍රියා කලාපය විශාල වශයෙන් බලපා තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, 2016 වසරේදී විදේශ විනිමය අලාභයට පෙර, අපි බිලියන 11ක ලාභයක් ලැබුවා. 2017 වසරේදී බිලියන 13ක් ලාභ ලැබූ බව ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා. ඒ ගැන මම සතුටු වනවා. මොකද, 2017 වසරේ මාස 06ක්ම විෂය භාර අමාත්‍යවරයා ලෙස කටයුතු කළේ මමයි. ඒ මාස 06 ඇතුළුව වසර එකහමාරක කාලය තුළ කළ සහ හඳුන්වා දුන් වැඩ පිළිවෙළ නිසා මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමාට සාර්ථකත්වය ලබා ගැනීමට හැකි වී තිබෙනවා. මම අමාත්‍යාංශය භාර ගැනීමට පෙර වරාය අධිකාරියේ අය වැය පාලනයක් තිබුණේ නැහැ. විශේෂයෙන්ම මම අමාත්‍යාංශය භාර ගන්නාට පසු ශුන්‍ය පාදක අය වැය ක්‍රමවේදය වරායට හඳුන්වා දුන්නා. මෙම ක්‍රමය තුළින් මූල්‍ය විනයක් ඇති වුණා වාගේම, ඒ හරහා අපට රුපියල් බිලියන 2ක චිතර ලාභයක් ලැබුණා.

ඊළඟට, කොළඹ වරායේ CFS ගුදම සෑදීමට අපට වැය වූණේ රුපියල් මිලියන 175ක චිතර මුදලක්. රුපියල් මිලියන 275ක් අපි ඉතිරි කළා. ඒක හඳුන්වා දෙන්න තිබුණේ පෞද්ගලික අංශයටයි. නමුත්, අපි අපේම සේවකයන් ලවා ඒ ක්‍රියාදාමය කළා. ඒ වාගේම කොළඹ වරාය 2013 වසරේදී ලෝකයේ හොඳම වරායන් අතර 23වන ස්ථානයට පත් වුණා. ඒ සඳහා හඳුන්වා දුන් ක්‍රමවේද මත මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමාට කොළඹ වරාය තවත් ඉදිරියට ගෙන ඒමට හැකි වුණා.

විශේෂයෙන්ම මම මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන්න ඕනෑ, වරායේ ඉඩම් බදු දීම සම්බන්ධව. මම එන්න ඉස්සෙල්ලා ඒ ඉඩම් බදු දීලා තිබුණේ ඉතාම අඩු මුදලකටයි. නමුත්, අපි ක්‍රමවේදයක් හඳුලා ඒ තුළින් රුපියල් මිලියන 309ක් අවුරුද්දකට ලබා ගන්නා. එසේම මසකට බදු මුදල් ලෙස රුපියල් මිලියන 5 බැගින් ලබා ගන්නා. මේ වාගේ ආදායමක් ඉතිහාසය තුළ ලබා ගත්තේ පළමු වරටයි. ඒ ක්‍රියාදාමය ඉදිරියට ගෙන යන්න කියා මා කියනවා. මොකද, මේකෙන් විශාල මුදලක් අපි ලබා ගෙන තිබෙනවා.

මීට අමතරව, ගිවිසුම්ගත වී තිබුණු කොන්ත්‍රාත් 300ක් පමණ කමිටුවකින් අධ්‍යයනය කර, වසර 30ක් පැරණිව ගෙවන ගාස්තු වර්තමාන තක්සේරු මිලට ගැනීමට කටයුතු කළා. එයින් වරායට විශාල ආදායමක් ලැබුණා.

2015 ජනවාරි මාසයේදී සේවකයන්ගේ මූලික වැටුප සියයට 15කින් වැඩි කළා. රුපියල් නවදහසක දීමනාවක් වාර්ෂිකව ලබා දුන්නා. පිය පුතු පදනම නැවත ආරම්භ කළා. අසාධාරණයට ලක්වූ ලොරි රථ රියදුරන් ස්ථිර කළා. මානව සම්පත් සැලැස්මක් සකස් කර එය හඳුන්වා දීමට කටයුතු කළා. ඒ කටයුත්ත මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමා අවසන් කරන්නට ඇතැයි විශ්වාස කරනවා.

බහලුම් හැසිරවීම පැයකට 17 සිට 26 දක්වා වැඩි කළා. කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කළා. මේ නිසාත් මහින්ද සමරසිංහ මැතිතුමාට ඉදිරියට යන්න හැකි වුණු බව මම විශ්වාස කරනවා. එසේම කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීමෙන් නැව් විශාල සංඛ්‍යාවක් වරායට පැමිණියා. ඒ විතරක් නොවෙයි, ගාල්ල වරාය ලාභ ලැබීම වැඩි වුණා. ත්‍රිකුණාමලය වරාය ලාභ ලැබීම ආරම්භ කළා. කිසිම ප්‍රයෝජනයක් නොගන්න ECT එක සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු හැසිරීමට යොදා ගෙන අතිරේක ආදායමක් ලැබීමට කටයුතු කළා.

මම අමාත්‍යාංශයට පැමිණියාට පසු වරායේ සිටි හොරු ඉවත් කළා. ඒ අය උසාවියෙන් දඩුවම් ලැබූ අයයි. නමුත්, මා අමාත්‍ය ධුරයෙන් ඉවත් වුණාට පසුව ඔවුන් නැවත සේවයට ගත්තා. ඒ ගැන මම කනගාටු වෙනවා. හම්බන්තොට වරාය දියුණු කිරීමට පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්මක් හදුවා. දක්ෂ MD කෙනෙකු පත් කළා.

ඒ දවස්වල containers register කිරීමේදී, හිටපු අයට ඕනෑ ඕනෑ විධියට කටයුතු කළා. නමුත්, අපි මුදලක් ලබා ගෙන ඒ මුදල ආයතනයට යන විධියට කටයුතු කළා. ඒ තුළින් අපි විශාල මුදලක් ලබා ගත්තා.

අද ගාල්ල වරාය ගැනත් ගොඩක් කථා කළා. එය සංවර්ධනය කරන්න අපි විශාල අවස්ථාවක් ලබා ගෙන තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, ගාල්ල වරාය යොට මැරිනා කලාපයක් කිරීමට කටයුතු කළා. එය වත්මන් ඇමතිතුමා ඉදිරියට ගෙන යනු ඇතැයි විශ්වාස කරනවා.

අලුත් අමාත්‍යාංශය දිහා බැලුවාම, එයට ආයතන කිහිපයක්ම තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මට ලැබී තිබෙන්නේ විනාඩි 20ක විතර කාලයක්. හැම දෙයක්ම හොඳින් විස්තර කරන්න වෙලාව මදි වෙයි.

විශේෂයෙන්ම ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) පෞද්ගලික සමාගම මේ වනවිට ගුවන් සංචලන - flight movements - 74,512ක් හසුරුවනවා. මේ තුළින් 2018 වසරේදී අපි සැලකිය යුතු ලාභයක් ලබා තිබෙනවා. ගුවන් තොටුපොළ භාවිත කළ මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 10.8ක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මත්තල ගුවන් තොටුපොළ මේ කාල සීමාව තුළ ගුවන් යානා සංචලන 709ක් හැසිරවීමෙන් මගීන් 3,403කට සේවා සපයා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මඩකලපුව ගුවන් තොටුපොළ ආරම්භ කරලා ගුවන් යානා සංචලන 1,176ක් මෙහෙයවා මගීන් 3,854කට සේවා සපයා තිබෙනවා.

බොහෝදෙනෙකු කථා කරන දෙයක් තමයි, අපේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළට දෙවැනි ගුවන් ධාවන පටයක් අවශ්‍යයි කියන එක. ඒ සඳහා KOICA ආයතනය ණය ආධාරයක් ලබා දී තිබෙනවා. එහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවක් ලබා ගන්න තිබෙනවා. මමත් එහිදී දකින දෙයක් තමයි, අපේ එම ගුවන් තොටුපොළට දෙවන ගුවන් ධාවන පටයක් අවශ්‍යයිද කියන එක. මොකද, විශේෂයෙන්ම තනි ධාවන පටයක් සහිත ලන්ඩන් ගැට්වික් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ලෝකයේ තිබෙන ප්‍රධානම ගුවන් තොටුපොළක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ ගුවන් තොටුපොළත් එක්ක සසඳා බලනකොට අපේ

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළේ සියයට 10ක්වත් ගුවන් යානා හසුරුවන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ලෝකයේ තිබෙන ප්‍රධාන ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කරලා, ගුවන් තොටුපොළවලට ගිහිල්ලා, මේ හැසිරීම් ක්‍රමය කොයි විධියට වෙනස් කර ගන්නවාද කියා බලන එකයි වැදගත් වෙන්නේ. එහෙම නැතිව, අපි එක පාරටම අනෙක් ගුවන් තොටුපොළවල්වල තිබෙන දේවල් දිහා බලලා විශාල වශයෙන් වියදම් කිරීම මම එකඟ වන දෙයක් නොවෙයි. අපට ශක්‍යතා වාර්තාව හම්බ වුණාම ඒ ගැන හුඟක් දුරට කථා කරන්න පුළුවන්.

රීළඟට, ගුවන් සේවා අධිකාරිය අවුරුදු කිහිපයකින් අපේ රටේ ගුවන් සීමාව හරහා මෙහෙයවන ගුවන් යානාවලින් අය කරන ගාස්තු වැඩි කර නැහැ. අපේ රටේ භූමි ප්‍රදේශය මෙන් විසිගුණයක් විශාල අහස් ප්‍රදේශයක් අපට අයිති වෙනවා. එම විශාල සමුද්‍රික ගුවන් අවකාශයේ -Oceanic airspace- ගුවන් ගමන් සේවා - Air Navigation Services- සැපයීමේ වගකීම ශ්‍රී ලංකාවට පැවරී තිබෙනවා. කෙසේ නමුත්, අපේ රටේ ගුවන් සීමාව හරහා මෙහෙයවන ගුවන් යානාවලින් අය කරන ගනන නාවික සේවා ගාස්තු අවුරුදු පහළොවකට අධික කාලයක සිට වැඩි කර නැහැ. අපේ රටේ ගුවන් සීමාව හරහා සැරිසරන ගුවන් යානාවලින් අපට විශාල මුදලක් ලබා ගැනීමට හැකියාව තිබෙනවා. ඒ ගැන දැනට අධ්‍යයනයක් කරගෙන ගොස් තව සති දෙක තුනක් ඇතුළත අපි කැබිනට් මණ්ඩලය හරහා මේ ගැන දැනුවත් කරලා, එවැනි මුදල් භොයා ගැනීමේ ක්‍රමවේද ආරම්භ කරනවා.

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ නිරූපදිතතාව තහවුරු කිරීම සඳහා ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිද්ධීන් සඳහා බලපෑ කරුණු අපක්ෂපාතව දීර්ඝ ලෙස විමර්ශනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය කරුණක්. ඒ සඳහා ස්වාධීන ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිද්ධීන් විමර්ශන කාර්යාංශයක් රට තුළ පිහිටුවීමට මේ වන විටත් කටයුතු කරමින් පවතිනවා. මීට අමතරව, දැනටමත් ගුවන් යානා සහ එන්ජින් වැනි ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ වංචල දේපළ පිළිබඳ අදාළ පාර්ශ්වයන්ගේ අයිතීන් සහ වගකීම තහවුරු කෙරෙන අන්තර්ජාතික සම්මුතියක් වන 2003 කේප්ටවුන් සම්මුතිය අපේ රටේ නීතිගත කර තිබෙනවා. ඒ සඳහා ප්‍රශංසාවක් ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල්වලින්, ගුවන් සමාගම්වලින් ඇවිල්ලා තිබෙනවා.

අපි නැවත වරක් හුඟක් දුරට කල්පනා කරන කාරණයක් තිබෙනවා. ඒ තමයි, ශ්‍රී ලංකා අහසේ පියාසර කරන ගුවන් යානා පිළිබඳ මනා විමර්ශනයක් කිරීමට හැකිවන පරිදි, ස්වයංක්‍රීය පරායක්ෂිත විමර්ශන -(විකාශන) -Automatic Dependent Surveillance - Broadcast - කියන පද්ධතියක් හඳුන්වා දීම මහින්ද ගුවන් ගමන් පාලනය වඩාත් නිරූපදිත මට්ටමකට පමුණුවීමට කටයුතු කිරීමටත් අපේ රජයට හැකි වුණා. එය නැවත වරක් අලුතෙන් අපට ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ හරහා අද වන විට අපි විශාල සේවයක් කරගෙන යනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවා සම්බන්ධයෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් මෙතෙක් කල් තිබුණේ නැහැ. මම හිතන විධියට නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා හිටපු ඇමතිතුමාත්, අපේ අයෝග්‍ය අබේසිංහ ඇමතිතුමාත් ඒ කටයුතු සැහෙන දුරට අවසන් කර තිබෙනවා. මේ ප්‍රතිපත්ති සැලසුම් කර, ඒ වෙනුවෙන් අද වන විට කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමතිය ලැබී තිබෙනවා. මම හිතන විධියට ඉදිරි කාලයේදී අපට මෙය පාර්ලිමේන්තුවට ලබා දෙන්න පුළුවන්.

අපේ ආයතනවලින් තවත් ප්‍රධානම ආයතනයක් තමයි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ලාභ ලබන ආයතනයක් නොවෙයි. නමුත්, ගරු සභාපතිතුමනි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති ඉඩම් 14,129ක ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා.

[ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා]

මෙයින් සියයට 10කින්වත් ආදායම් ලබාගන්නේ නැහැ. මේවායේ ආදායම් ලබා ගන්නේ තැරැව්කාරයෝ. මේ වන විට අපි සංගණනයක් කරගෙන යනවා. සාමාන්‍යයෙන් දුම්රිය ඉඩමක් බදු දෙනකොට අවුරුදු පහක් වැනි කෙටි කාල සීමාවකට තමයි දෙන්නේ. නමුත්, පසුගිය කාලයේ -මම කියන්නේ ඊයේ පෙරේදා නොවෙයි, පරණ කාලවල අවුරුදු විසිපහකට, තිස්පහකටත් පෙර-වැරදි ආකාරයට ගිවිසුම් ගහලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මේවායේ ලොකු ප්‍රශ්න කිහිපයකට අපට මුහුණ දෙන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා.

අපි බලාපොරොත්තු වනවා දුම්රිය සේවය දියුණු කරන්න. අද වෙනකොට දුම්රිය කට්ටල ගැන දත්ත සමඟ මේ පත්‍රිකාවේ ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. අපි දුම්රිය කට්ටල, එන්ජින් අලුතෙන් ගෙනැල්ලා තිබෙනවා. එහි ගෞරවය හිටපු අමාත්‍යවරු දෙපළට ලබා දෙන්න ඕනෑ කියා මා හිතනවා. ඒ වගේම, තවත් දුම්රිය මැදිරි කිහිපයක් ඉදිරි කාලයේදී ලබා ගැනීමට අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

දුම්රිය ප්‍රවාහනය විධිමත් කිරීම සඳහා අලුත් බලවේග කට්ටල සහ අලුත් දුම්රිය මැදිරිවලින් දුම්රිය සේවාව සවිබල ගැන්වීමට පියවර ගෙන තිබෙනවා. ඒ අනුව ඉන්දිය ණය ආධාර ක්‍රමය යටතේ එස් 13 වර්ගයේ නවීන දුම්රිය බලවේග කට්ටල 12ක් ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වීමට කටයුතු යොදා තිබෙනවා. එහි පළමු බලවේග කට්ටල දෙක මේ වන විට ලංකාවට ගෙනැවිත් තිබෙනවා. එය මේ වනවිටත් කොළඹ-යාපනය කන්කසන්තුරය ගමනාන්ත කරගත් උත්තර දේවි දුම්රියට යොදා තිබෙනවා. මෙමගින් කොළඹ සිට යාපනය දක්වා පැය 06කින් ගමන් කළ හැකිවීම විශේෂත්වයක්.

දුම්රිය සඳහා අලුතින් ලොකෝමෝටිව් එන්ජින් 10ක් ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වීමට කටයුතු යොදා තිබෙනවා. එයින් පළමුවැන්න දැනටමත් ලංකාවට ගෙනැවිත් තිබෙනවා. එය මේ වනවිටත් පොල්ගහවෙල-කොළඹ ගමනාන්තය කර ගත් කාර්යාල දුම්රිය සඳහා යොදවා තිබෙනවා.

චීනයෙන් මිලදී ගත් බලවේග කට්ටල 9 ද වරින් වර 2019 ජූලි මාසයෙන් පසු සේවාවට එක් කිරීමට හැකියාව ලැබෙනවා. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය විධිමත් කිරීමට ඉදිරියේදී බහලුම් ප්‍රවාහනය කරන ගැල් 10ක් සහ ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කෙරෙන ගැල් 5ක් ගෙන්වීමට මූලික කටයුතු අවසන් කර තිබෙනවා. මගී මැදිරි 160ක් ගෙන්වීමටත් කටයුතු යොදා තිබෙනවා.

දුම්රිය මගීන්ගේ සුවපහසුව හා ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණ පෙරදැරිව මගී මැදිරි 200ක් පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මේ වන විට දුම්රිය මැදිරි 52ක් අලුත්වැඩියා කර තිබෙනවා.

අපේ රටේ මහ ජනතාව වෙනුවෙන් අපි ලබා දෙන වියදම, දුම්රිය සේවයෙන් පාඩු ලැබීමට ප්‍රධානම හේතුවක් කියා මම හිතනවා.

සාමාන්‍යයෙන් අතින් රටවල් සමඟ සංසන්දනය කරනකොට ඒ රටවල දුම්රියේ යන්න වශාල මුදලක් ලබාදෙන්න සිද්ධ වෙනවා. නමුත් අපේ රටේ එහෙම කරන්නේ නැතුව ඒ පාඩුව ලබාගෙන තිබෙනවා.

මා දකින තවත් ප්‍රධානම කාරණයක් තිබෙනවා. පළමුවන පන්තියේ හා දෙවන පන්තියේ ටිකට් විකුණනකොට, අතරමැදි

සිටින තැරැව්කරුවන්ට තමයි ඒ මුදල අයිති වන්නේ. අපි රුපියල් 1,000ට විකුණන ටිකට් එක, ඔවුන් පිටරැවියන්ට රුපියල් 5,000කට විකුණනවා. දැන් අපි ඒ තත්ත්වය වෙනස් කරන්න අලුත් ක්‍රමවේදයක් ඇති කර තිබෙනවා. තවම එය සියයට 100ක් සාර්ථක නැහැ. හැබැයි, සෑහෙන දුරට සාර්ථකත්වයට පත්වෙලා තිබෙනවා. ඉස්සර එක පුද්ගලයකුගේ නමට ටිකට් 5ක් තමයි වෙන්කරන්න පුළුවන් වුණේ. තැරැව්කරුවන් ඒ ටිකට් 5 අරගෙන ගිහින් විදේශිකයන්ට විකුණනවා. හරි විධියට නම් මේ මුදල එන්න ඕනෑ දෙපාර්තමේන්තුවටයි. පසු ගිය කාලයේ අපට මෙවැනි ප්‍රශ්න රාශියකට මුහුණ දෙන්න සිද්ධවුණා. ඒ වෙනුවට යම් යම් වැඩ පිළිවෙළවල් යොදාගෙන තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මා කෙටියෙන් ප්‍රධානම කාරණා කිහිපයක් ගැනයි කථා කරන්නේ. විශේෂයෙන්ම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැන කථා කරන්න ඕනෑ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය දෙස බැලුවාම, අවුරුදු 50ක කාලය තුළ අපේ බස් රථවල තත්ත්වය උසස් කිරීමට කිසිම කෙනෙකුගේ අවධානය යොමුවෙලා නැහැ. ඉන්දියාවෙන් ලොරි වැසි ගෙනැවිත් තමයි බස් හදලා තිබෙන්නේ. ඒ සම්බන්ධයෙන් කාටවත් දොස් කියන්න බැහැ. ඒ දවස්වල පාරවල්වල තිබුණු තත්ත්වයත් සමඟ අපට එය සාධාරණීකරණය කරන්න සිද්ධ වෙනවා. නමුත් අද මේ රටේ පාරවල් වෙනස්වෙලා තිබෙනවා. නමුත් අපි තවම මහ ජනතාව යවන්න හදන්නේ පරණ බස්වලයි. අපි ඒ තත්ත්වය වෙනස් කරන්න ඕනෑ. අපි දැනට කමිටුවක් පත් කර තිබෙනවා. චීනය, ඉන්දියාව හා යුරෝපයේ අතින් රථවල තිබෙන තත්ත්ව සහතික බලා, ඉදිරි සති කිහිපය ඇතුළත මේ දත්ත අරගෙන ඒ කටයුතු කරන්න මමත්, රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත් බලාපොරොත්තු වෙනවා. මීට පස්සේ මේ රටට මගී ප්‍රවාහනයට බස් ගෙනෙනවා නම්, අඩුම ගණනේ මේ තත්ත්වය ලබාගන්න ඕනෑ. එතැනින් පහළ මට්ටමේ බස් රථ මේ රටට ගෙන්වන එක අපි තහනම් කළ යුතුයි. මොකද, අපේ මිනිසුන් මීට වඩා උසස් තත්ත්වයකට ගෙන යන්න ඕනෑ.

දුම්රිය සේවය ගැන කථා කරනකොට කාරණයක් කියන්න බැරිවුණා. විශේෂයෙන් ප්‍රධානම දුම්රියවල කාන්තාවන් සඳහා වෙනම මැදිරියක් වෙන්කරන්න කටයුතු කර තිබෙනවා. බොහෝ විට සෙනඟ වැඩි වෙලාවලට අත් හදා බැලීමක් - trial run-හැටියට දුම්රිය හතක මේ තත්ත්වය දැනට ක්‍රියාත්මක වෙනවා. මේ වනකොට ඉල්ලීම් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. සෙනඟ සිටින වෙලාවට කාන්තාවන්ට ප්‍රශ්නයක් නැතිව ගමනාගමනය කරගෙන යන්න අවශ්‍ය පහසුකම් ඉදිරියේදීත් ලබාදෙන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වගේම කාන්තා අංශයෙන් තවත් ඉල්ලීමක් කර තිබෙනවා, පුළුවන් නම් බස් සඳහාත් ඒ පහසුකම ලබාදෙන්න කියා. සාමාන්‍යයෙන් අපේ රටේ කාන්තාවන් යම් යම් හිංසනවලට පාත්‍ර වුණාම ඒ ගොල්ලෝ ඒ ගැන තමන්ගේ මහත්මයාටවත්, දරුවකුටවත්, අම්මාටවත්, තාත්තාටවත් කියන්න කැමැති නැහැ. ඒ අපේ රටේ සංස්කෘතියයි. එවැනි තත්ත්වයකට මුහුණ දෙන කාන්තාවන් යම් ප්‍රමාණයකින් හෝ ආරක්ෂා කරන්න පුළුවන්ද කියා අපි බලන්න ඕනෑ. දැනට අලුත් සභාපති කෙනෙක් සිටිනවා. එතුමාත් සමඟ සාකච්ඡා කර, ප්‍රධානම බස් පාරවල විශේෂයෙන්ම රජයේ රැකියා කරන අයට විතරක් නොව පෞද්ගලික අංශයේ රැකියා කරන අයටත්, ප්‍රධාන නගරවල ඉදලා ඒ ප්‍රදේශවලට එන්න බස් සේවාවක් පටන් ගන්න දැනට සැලසුම් කරගෙන යනවා. පුළුවන් වුණොත් අප්‍රේල් මාසය වනකොට මේ තත්ත්වය වෙනස් කර ඒ සඳහා බස් ප්‍රමාණයක් ලබා ගන්නවා.

අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන තවත් ආයතනයක් තමයි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව. බොහෝ විට මේ ආයතනයෙන් කරන්නේ නියාමනය කිරීමයි. නියාමනය කිරීම හරහා අපට අවශ්‍ය වන පහසුකම් ලබා දෙනවා. ඒ වගේම මේ



වනකොට බස් රථවල වෙනසක් කරගෙන ගිහින් තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම බස් රථවල horn එක ශබ්ද කිරීම පසු ගිය කාලයේ ප්‍රශ්නයක් බවට පත්වෙලා තිබුණා. අද වනකොට පොලීසිය සමඟ එකතුවෙලා ඒ බස් රථ නවත්වා, horn එක ගලවා අයින් කරනවා. ඒ වාගේම වැඩිපුර දමාගෙන යන ලයිට් පවා අයින් කරන්න කටයුතු කරනවා.

නිසි ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති ගම්බද ජනතාව වෙනුවෙන්ම ආරම්භ කර ඇති "ගැමි සැරිය" බස් සේවය, රාත්‍රී අවසන් ගමන් වාරය හා අලුයම ප්‍රථම ගමන් වාරය ඇතුළත් "නිසි සැරිය" බස් සේවය, පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක "සිසු සැරිය" බස් සේවය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව දියත් කරන ප්‍රධාන මහජන සේවා අතර කැපී පෙනෙනවා.

ඒ අනුව දෛනිකව සිසු සැරිය පාසල් බස් රථ සේවා 1,418ක් මගින් දිවයින පුරා පාසල් දරුවන් 87,000කට ආසන්න සංඛ්‍යාවකට ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදෙනවා. ගැමි සැරිය සේවා 08ක්ද, නිසි සැරිය සේවා 173ක් ද ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා.

බස් නැවතුම් පොළවල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් පිළිබඳවත් කියන්න ඕනෑ. බොහෝ දුම්රිය ස්ථානවල වාගේම බස් නැවතුම් පොළවල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් අතීතය අප්‍රසන්න මට්ටමක පවතිනවා. එම නිසා එම පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමට මෙවර අය වැයෙන් රුපියල් මිලියන 1,000ක් වෙන්කර තිබෙනවා. ඒ අනුව කාන්තාවන් සහ පිරිමින් මෙන්ම විශේෂ අවශ්‍යතාවන් සහිත පුද්ගලයින්ටද එම පහසුකම් සැපයීමට කටයුතු කරනවා. එම පහසුකම් ගොඩ නැංවීමෙන් අනතුරුව ඒවා නඩත්තු කිරීමට පෞද්ගලික අංශයට ආරාධනා කිරීමටත් මෙවර අය වැයෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා.

රිළඟට පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ ඇණිය සුබෝපභෝගී බස් රථ 1,000කින් පුළුල් කිරීමට මෙවර අය වැයෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා. ඒ සඳහා ණය පොලියෙන් සියයට 75ක් රජය දරන "සිටි රයිඩ්" සහන ණය යෝජනා ක්‍රමය, එන්ටර්ප්‍රයිස් ශ්‍රී ලංකා යටතේ හඳුන්වා දීමටත් මෙවර අය වැයෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා.

බස් රථවල අධික ශබ්දයෙන් යුත් ශබ්ද විකාශන යන්ත්‍ර භාවිත කිරීම ගැන නොයෙක් විට මහ ජනතාවගෙන් පැමිණිලි ලැබෙමින් තිබෙනවා. ඒ නිසා මින් ඉදිරියට එලෙස අධික ශබ්දය සහිත ශබ්ද විකාශන යන්ත්‍ර සහිත බස් රථ තහනම් කිරීමට පියවර ගන්නවා. අනවශ්‍ය විදුලි බුබුළු සහිත ආලෝක ධාරා නිකුත් කරන බස් රථ තහනම් කිරීමටත් පියවර ගන්නවා. ඇතැම් අවස්ථාවලදී බස් රථවල පෙන්වන චිත්‍රපට සහ ඇසීමට සලස්වන සින්දු ගැන විවිධ පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. පොලීසිය සමඟ එම කටයුතු නතර කිරීමට පියවර ගන්නවා.

පොදු මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් බස් නැවතුම් පොළවල් ඉදිකිරීම හා නවීකරණ කටයුතු සිදු කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මෙම වසරේ ඉටු කළ තවත් සුවිශේෂී කාර්යයක්. මේ යටතේ කින්නියා, හිඟුරක්ගොඩ, මැදිරිගිරිය බස් නැවතුම් පොළවල් මෙම වසර තුළ ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට හැකිවීම විශාල ජයග්‍රහණයක්.

2019 වර්ෂය අවසන් වන විට දුර ගමන් සේවා රියැදුරන් වෙනුවෙන් බැස්ටියන් මාවතේ නව විවේකාගාරයක් ඉදි කිරීමට නියමිතව තිබෙනවා.

2018 වසරේ තුන්වන කාර්තුව වන විට මගී ඉල්ලුම සපුරමින් අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවා අවසර පත් 3,156ක් පෞද්ගලික අංශයට නිකුත් කිරීමටද ක්‍රියා කර තිබෙනවා.

# ගරු සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි තුනක කාලයක් තිබෙනවා.

# ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා

(மாண்புமிகு அர்ஜுன ரணதுங்க)  
(The Hon. Arjuna Ranatunga)

ගරු සභාපතිතුමනි, එහෙම නම් අනික් ආයතනය ගැන කථා කරනවාට වඩා, අමාත්‍යවරයා හැටියට මා වෙත යොමු කළ ප්‍රශ්න කිහිපයකට මා පිළිතුරු දෙන්නම්. කාල වේලාව නොමැති නිසා මගේ කථාවේ ඉතිරි කොටස මා සභාගත කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා.

නැවත පදිංචි කිරීම් කර තිබෙන ස්ථානවල බස් රථවල අඩුවක් සම්බන්ධයෙන් මාටවෙ සෝ. සේනාධිරාජා මන්ත්‍රිතුමා කිව්වා. ඒ ගැන අපේ අවධානය යොමු කරනවා.

ඒ වාගේම උසස් වීම් ගැන ප්‍රශ්න තිබෙන බව බොහෝ මන්ත්‍රීවරුන් සඳහන් කළා. දැන් වෙනකොට රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාවේ තීරණ මත අවශ්‍ය දේවල් ලබා ගන්නට පසුව, තිබෙන ප්‍රශ්න විසඳා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අවුරුදු 10කට වැඩි කාලයක් සිටි අයට තමයි පසුගිය කාලයේ උසස්වීම් ලබා දීලා තිබුණේ. ඒකෙන් ඔය කියන තරම් ලොකු ප්‍රශ්නයක් වෙලා නැහැ.

තවත් මන්ත්‍රීවරයෙක් කිව්වා, ඒ අයගේ unionsවල හිටපු අයව මාරු කරලා තිබෙනවා කියලා. පසුගිය දින 52 ආණ්ඩු කාලය තුළ, -මම සාමාන්‍යයෙන් මෙවැනි දේශපාලන කාරණා කථා කරන කෙනෙක් නොවෙයි.- බොහෝ ඩිපෝවල හිටපු අයව අයින් කරලා, ඒ අයව පුටුවලින් ඇදලා දාලා තිබුණා. වෘත්තීය සමිති නායකයෝ සහ වෘත්තීය සමිති ප්‍රධානීන් මේ ස්ථානවල අයිතිය ලබා ගන්නට හැදුවා. එවැනි පුද්ගලයන් සිටියොත් මින් ඉදිරියට ඒ ආයතන පාලනය කර ගන්න අමාරු වෙන නිසා සමහර වෙලාවට අපට මේ අයව වෙනත් ස්ථානවලට මාරු කරන්නට සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා.

ගරු මාටවෙ සෝ. සේනාධිරාජා මන්ත්‍රිතුමා කිව්වා, රැකියා ලබා දීම ගැන. මමත්, ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත් ගරු අගමැතිතුමා සමඟ සාකච්ඡා කරලා, රැකියා ලබාදීමේදී අදාළ ප්‍රදේශවල ඉන්න පුද්ගලයන්ට ඒ රැකියා ලබාදීමේ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වාට බලාපොරොත්තු වෙනවා.

පසුගිය කාලයේ බස් රථ ගාස්තු අය කරන්නේ නැතුව නිකම් දුන්නාද කියලා ඇහුවා. අපට තිබෙන ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක් තමයි ඒක. පසුගිය ජනාධිපතිවරණය සඳහා ලබා ගත් බස් රථ වෙනුවෙන් රුපියල් ලක්ෂ 1,425ක් ලංගමට ගෙවන්නට තිබෙනවා. දැන් වන විට තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවා, කිසිම දේශපාලන පක්ෂයකට මුදල් ගෙවන්නේ නැත්නම් කිසිම බස් රථයක් ලබා දෙන්නේ නැහැයි කියලා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම ගුවන් තොටුපොළේ තිබෙන ප්‍රශ්න ගැන කථා කළා. මමත්, රාජ්‍ය ඇමතිවරයාත්, එහි සභාපතිවරයාත් සමඟ වෙලාවට රු. 11.00ට 12.00 විතර ගුවන් තොටුපොළට ගිහින් බලනවා. මේ ආයතනය අපට විතරක් අයිති ආයතනයක් නොවෙයි. අපට තිබෙන්නේ එක අංශයක් පමණයි ගරු සභාපතිතුමනි. Department of Immigration and Emigration එක තිබෙන්නේ වෙනත් අංශයකට. ඒ වාගේම ground handling කරන්නේ වෙනත් අංශයක්. මේ වාගේ ප්‍රශ්න

[ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා]

ගොඩක් තිබෙනවා. අපි මේ ගැන කැබිනට් මණ්ඩලයේදී කථා කළා. අපි එකපාරක් අපේ වර්ග අබේවර්ධන ඇමතිතුමාවත් එක්කගෙන ගිහිල්ලා එතුමාට පෙන්වා දුන්නා, මේකේ මොන වාගේ ප්‍රශ්නද තිබෙන්නේ කියලා. අද වෙනකොට එහි වැසිකිළි, කැසිකිළි පද්ධතිය උසස් තත්ත්වයකට ගෙනැල්ලා තිබෙනවා. ඒ තත්ත්වය තුළ වර්තමානයේ මේවා භාවිත කරන අය සැහීමකට පත්වෙලා තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, නමුත් මේ පෝලිම් ක්‍රමය වෙනස් කර ගන්නට Department of Immigration and Emigration එකත්, ground handling කරන ශ්‍රීලන්කන් එයාර්ලයින් සමාගමත් අපට උදවු කළ යුතුයි. මොකද, ඒක අපට කරන්නට පුළුවන් දෙයක් නොවෙයි, අපි කරන දෙයක් නොවෙයි.

ඒ වාගේම RMV එකේ තිබෙන ප්‍රශ්න රාශියක් ගැන කථා කළා. ඒ ක්‍රමවේදය ගැන අපි මේ වෙනකොට ලොකු අවධානයක් යොමු කරලා තිබෙනවා. සමහර මන්ත්‍රීවරුන් රිය අනතුරු ගැන කථා කළා. ඒකාබද්ධ කාල සටහනක් හැඳුවොත් මේ ප්‍රශ්න ඉවර වෙනවා කියලා කිව්වා. ලංගමයට සියයට 40ක් බස් රථ තිබෙනවා, පෞද්ගලික අංශයට සියයට 60ක් බස් රථ තිබෙනවා. අපට තිබෙන බස් රථ ප්‍රමාණයයි, ඒගොල්ලන්ට තිබෙන බස් රථ ප්‍රමාණයයි බැලුවාම ඒකාබද්ධ කාල සටහනක් ක්‍රියාත්මක කරන්නට බැහැ.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත වේලාව අවසන් වෙගෙන එනවා.

**ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා**

(மாண்புமிகு அர்ஜுன ரணதுங்க)

(The Hon. Arjuna Ranatunga)

හොදයි, ගරු සභාපතිතුමනි. අදාළ සියලු ලේඛන හැන්සාඩගත කිරීම සඳහා සහායක\* කරනවා.

අපේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් යෝජනා ඉදිරිපත් කළ සියලුම දෙනාටත්, චෝදනා කළ සියලු දෙනාටත් මාගේ සහ මාගේ රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමාගේ ස්තූතිය මේ අවස්ථාවේදී පුද කර සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම මගේ රාජ්‍ය ඇමතිතුමා මට සහෝදරයෙක් වාගේ උදවු කරමින් ඒ ක්‍රියාදාමය කරගෙන යනවා. ඒ වාගේම මගේ ලේකම්තුමා, රාජ්‍ය ඇමතිතුමාගේ ලේකම්තුමිය, සියලුම සභාපතිවරු, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලවල සියලුම දෙනාටත් මම විශේෂයෙන්ම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන්ම කියන්නට ඕනෑ, මම මේ අමාත්‍යාංශය භාර ගන්නාට පසුව සියලුම වෘත්තීය සමිති අපිත් සමඟ ඉතාමත් හොඳින් සාකච්ඡා කරමින්, අවශ්‍ය කටයුතු කරගෙන යන බව. ඒ සියලු දෙනාටත් මාගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ඒ වාගේම අහස සමහර ප්‍රශ්නවලට උත්තර දෙන්නට මේ අවස්ථාවේදී කාල වේලාව නැතිවීම ගැන මම කනගාටු වෙනවා. ඒ සියලු දෙනාටම තිබුණු ප්‍රශ්න ඉදිරි මාසය ඇතුළත විසඳීමට හෝ යම් යම් ප්‍රශ්න ගැන සොයා බලා අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරන බව මතක් කරමින්, කාලය ලබා දීම ගැන ගරු සභාපතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. බොහොම ස්තූතියි.

\* ප්‍රස්තකාලයේ තබා ඇත.

\* நூலகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

\* Placed in the Library.

**\*සභාමේසය මත තබන ලද කථාවේ ඉතිරි කොටස:**

சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட உரையின் எஞ்சிய பகுதி:

Rest of the speech tabled:

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය

01. ලාභ ලබනවා කියන්නේ තමන්ගේ ඉඩම් විකිණීම නෙමෙයි.

2015 වසර ආරම්භ වන විට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාඩු ලබන ආයතනයක්. සේවක අර්ථ සාධක මුදල සඳහා රුපියල් මිලියන 11,000ක හිඟ මුදලක් ගෙවීමට තිබුණා. සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදල සඳහා රුපියල් මිලියන 47ක් ගෙවීමට තිබුණා. අද මේ සියලුම හිඟ මුදල් ගෙවා තියෙනවා. වාර්ෂික බේරුම් මුදල පවා ගෙව්වා. අද ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ලාභ ලබන ආයතනයක්. ඒ ගැන මම සතුටු වනවා. නමුත් ලාභ ලැබීමට ගත්ත ඇතැම් ක්‍රියාමාර්ග ගැන මගේ විවේචනයක් තියෙනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ලාභ ලැබීමේදී තමන් සතු ඉඩම් රුපියල් මිලියන 5,054කට විකුණා තිබෙනවා. ETF සහ EPF හිඟ මුදල් ගෙවා තිබුණේ එම වටිනා ඉඩම් විකිණීමෙන් ලත් මුදල්ද යොදවමින්. ඇත්තටම ආයතනයක් සතු ඉඩම් හෝ දේපළ විකුණා ලාභ පෙන්වීම අනුමත කළ නොහැකි දෙයක්. ඒ නිසා නියම ලාභය ලැබීමට නම් ලංගම මීට වඩා වෙනස්ම ආකාරයේ ගමනක් යා යුතු බව මම විශ්වාස කරනවා.

02. යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට මුදල් යොදවා නැහැ.

පසු ගිය කාලයේදී ලංගමෙහි තිබූ විශාලතම දුර්වලතාවය වූණේ භෞතික සම්පත් සහ මානව සම්පත් සංවර්ධනය සඳහා යෙදවීමට තිබුණු මුදල් ඒ සඳහා නොයෙදවීම.

2019 පෙබරවාරි මාසයේ 22වැනි දා වන විට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ඩිපෝවල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ලබා දී තිබෙන සම්පූර්ණ මුදල රුපියල් මිලියන 203ක්. නමුත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ මිලියන 28ක් පමණයි. එයින් රුපියල් මිලියන 174ක් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නැහැ.

මානව සම්පත් පුහුණුව සඳහා රුපියල් මිලියන 75ක් ලබා තිබෙනවා. නමුත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ මිලියන 32ක් පමණයි. රුපියල් මිලියන 42ක් ඉතිරිව තිබෙනවා.

පරිගණක තාක්ෂණයේ සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් මිලියන 133ක් ලබා දුන්නා. නමුත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ 114ක් පමණයි. එයින් මිලියන 18ක් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නැහැ.

දුම පරීක්ෂණ ස්ථාන ඇති කිරීමට මිලියන 61ක් ලබා දී තිබෙනවා. නමුත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ මිලියන 20ක් පමණයි. රුපියල් මිලියන හතළිහක් ප්‍රයෝජනයට ගෙන නැහැ.

GPS පද්ධතියක් ඇති කරන්න මිලියන 99ක් ලබා දුන්නා. එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ මිලියන 23ක් පමණයි. මිලියන 76ක්ම ප්‍රයෝජනයට ගෙන නැහැ.

විකට් මැෂින්වලට මිලියන 75ක් ලබා දුන්නත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබෙන්නේ මිලියන 10ක් පමණයි. මිලියන 65ක්ම ප්‍රයෝජනයට ගෙන නැහැ.

සමස්තයක් ලෙස ගත් විට 2019 පෙබරවාරි මාසයේ 22වැනි දා වන විට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ලංගමට මිලියන 3,712ක් ලබා දුන්නත් එයින් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තියෙන්නේ රුපියල් මිලියන 1,465ක් පමණයි. ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොමැති මුදල රුපියල් මිලියන 2,247ක්.

මෙලෙස තමන්ට ලැබුණු මුදල්වලින් නිසි ප්‍රයෝජනය නොගැනීම තුළ ලංගමය දැඩි අර්බුද ගණනාවකට මුහුණ දී තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම යටිතල පහසුකම් දියුණු නොකිරීම මත එහි සේවකයින් මුහුණ දෙන්නේ දැඩි අර්බුදයකට. ඒ අනුව මා අමාත්‍යාධ්‍යයට පත් වූ පසුව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට තවත් රුපියල් බිලියනයක මුදලක් අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් ලබා දී තිබෙනවා. ඒ ඩිපෝවල වැසිකිළි කැසිකිළි පහසුකම් ඇති කිරීමටත් වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු සඳහාත් වනවා.

03. අය වැයෙන් යෝජනා කළ සැප බස්

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මේ වන විට පොදු බස් රථ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 40කට ආසන්නව සපයනවා. කෙසේ නමුත් වසර දෙකකට වඩා අඩු ආයු කාලයක් සහිත බස් රථ තියෙන්නේ ඉතාම අඩු ප්‍රමාණයක්. ඒ වාගේම වසරකට අලුතින් බස් රථ පත්සියයක් ලංගම් බස් රථ ඇණියට එක් කළ යුතු වනවා. ඒ අනුව මිලහ වසර දෙක තුළදී ආරක්ෂිත හා භාවිත කරන්නන්ට මිතුරිලි වන ප්‍රමිතීන්ගෙන් යුත් බස් රථ 250ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණියට එක් කිරීමට අය වැයෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා. එසේම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත පුද්ගලයින්ට වඩාත් හිතකර බස් රථ හඳුන්වා දීමටත් අය වැයෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා.

04. ලංගම්ට අලුතින් එක්වන බස් රථ 500

ඉදිරි මාස කිහිපය තුළදී අලුත් බස් රථ පත්සියයේ සිට දහස දක්වා ප්‍රමාණයකින් ලංගම්ට ලබා දීමට අපේක්ෂා කරනවා. ලබන අගෝස්තු මාසය හෝ ඊට පෙර එම කටයුතු අවසන් වේවි. කෙසේ නමුත් මෙහිදී අපේ ප්‍රධානතම අරමුණ වන්නේ මගීන්ට වඩාත් සැප පහසු, නුතන අවශ්‍යතාවලට ගැළපෙන, ආරක්ෂාව උපරිමය තියෙන උසස් තත්ත්වයේ නව බස් රථ ලංගම්ට ලබා දීමටයි.

අද බොහෝ බස් රථ හඳුලා තියෙන්නේ ලොරි වැසියට බස් බොඩියක් නැතිනම් සැකිල්ලක් එක් කිරීමෙන්. එයට ප්‍රධානතම හේතුවක් වුණේ අපේ පාරවල්වල තත්ත්වය. රථ පාරක ගමන් කිරීමට එවැනි බස් රථ අවශ්‍ය වුණා. නමුත්, අද බොහෝ පාරවල් හොඳ මට්ටමකින් හඳුලා තියෙනවා. ඒ නිසා අපිට දැන් සැප පහසුව යා හැකි උසස් මට්ටමේ බස් රථ කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන්න පුළුවන්. ඒ අනුව ලංගම් බස් රථ සඳහා පිරිවිතරයක් එසේත් නැතිනම් ස්පෙක් එකක් හඳුන්වා දීමට අපි දැන් කටයුතු කරමින් සිටිනවා. එම නව පිරිවිතරය හඳුන්වා දීමෙන් පසුව එම පිරිවිතරයන්ට නොගැළපෙන බස් රථ මින් ඉදිරියේදී ලංගම් මිලදී ගැනීමේ හැකියාවක් ලැබෙන්නේ නැහැ. එම පිරිවිතරයන්ට ගැළපෙන බස් රථ පමණයි ලංගම් මින් ඉදිරියට මිලදී ගන්නට හැකියාව ලැබෙන්නේ. එය පාර්ලිමේන්තුව හරහා නීතියක් බවට පත් කර ඉදිරියේදී පෞද්ගලික අංශයටත් හඳුන්වා දීමට මම පියවර ගන්නවා.

05. වෙනත් කරුණු

අලුයම ප්‍රථම හා රාත්‍රී අවසන් ගමන් වාර බස් රථ සේවා සැපයීමත්, කුඩා බස් රථ උපයෝගී කර ගනිමින් ග්‍රාමීය මාර්ග සේවා සැපයීමත්, දැයේ දරුවන් සඳහා පාසල් සේවා බස් රථ 3,000ක් පමණ ධාවනය සඳහා යෙදවීමටත් ශ්‍රී ලංගමයෙහි සුවිශේෂී ක්‍රියාදාමයන් වනවා.

සිසු සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ශ්‍රී ලංගම් බස් රථ 744ක් ධාවනයට යොදවා තිබෙනවා. නවීන ලෝකයට උචිත අයරින් අධිවේගී මාර්ග පද්ධතිය තුළ ශ්‍රී ලංගම් විසින් තම සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කරමින් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සුබෝපබෝගී බස් රථ 63ක් හා අතිරේක බස් රථ 15ක්ද, කපුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ 31ක් හා අතිරේක බස් රථ 07ක්ද ධාවනයට එක්කර තිබෙනවා.

දුම්රියෙන් පැමිණෙන මගීන්ට දුම්රිය ස්ථානයේ සිට ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදීමේ අරමුණින් කොළඹ නගරය තුළ දුම්රිය හා බස් රථ ඒකාබද්ධ සේවා සඳහා බස් රථ 55ක් යොදා තිබෙනවා. පෞද්ගලික අංශය සමඟ ඒකාබද්ධව ප්‍රාදේශීයයන් 11ක තවත් ඒකාබද්ධ සේවා 770ක් ක්‍රියාත්මක කරමින් සිටිනවා.

බස් රථ පුනරුත්ථාපන ව්‍යාපෘතියක්ද ශ්‍රී ලංගම් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබනවා. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ මෙම වසරෙහි එන්ජින් 815ක්, ගියර් පෙට්ටි 1,080ක් හා බස් බොඩි 422ක් පුනරුත්ථාපනය කර ධාවනයට එක්කර තිබෙනවා.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

01 සෙනසුරාදා සේවය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නාරාහේන්පිට, වේරහැර ඇතුළුව ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 25කින් දෛනිකව දහසකට අධික සංඛ්‍යාවක් සේවාවක් ලබනවා. මේ නිසාම එම කාර්යාල ආශ්‍රිතව තියෙන්නේ අධික

තදබදයක්. මේ අනුව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සෙනසුරාදා දිනයෙන් විවෘතව තැබීමට පසුගිය 16වැනි දා සිට අපි පියවර ගත්තා. ඒ අනුව දැන් සෙනසුරාදා දිනවලදීත් සතියේ දිනවලදී මෙන් රියදුරු බලපත්‍ර සේවා ලබා ගැනීමේ අවස්ථාව මහජනතාවට උදා වනවා. මීට සමගාමීව ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ නුගේගොඩ ප්‍රධාන කාර්යාලය සහ වේරහැර කාර්යාලයේද සෙනසුරාදා දින සේවාව ක්‍රියාත්මක කරනවා.

සෙනසුරාදා දින සේවයෙන් වැඩිම වාසිය ලැබෙන්නේ රජයේ සේවකයින්ට. ඔවුන්ට සතියේ දිනවලට මේ ආයතනවලින් සේවාව ලබා ගැනීම සඳහා පැමිණන්න බොහෝම අපහසුයි. නමුත් දැන් එම අපහසුතාව ඉවත් වෙනවා. සතියේ දිනවල රාජකාරි බහුල අයට දැන් සෙනසුරාදා දින පැමිණ රියදුරු බලපත්‍ර සේවා වාගේම රියදුරු බලපත්‍රය සඳහා වෛද්‍ය සහතික ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් උදා වනවා.

ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය

- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව හා සමගාමීව නව රියදුරු බලපත්‍ර අපේක්ෂකයින් සහ බලපත්‍ර අලුත් කිරීම සඳහා සහතික ලබා ගැනීමට පැමිණෙන සේවාලාභීන් සඳහා දැන් ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයද සෙනසුරාදා දින විවෘතව තබනවා. ඒ අනුව පසු ගිය 16වැනි දා සිට නුගේගොඩ පිහිටි ප්‍රධාන කාර්යාලයක් පසු ගිය 23වැනි දා සිට ගම්පහ සහ කුරුණෑගල කාර්යාලත් එම සෙනසුරාදා දින සේවාව ආරම්භ කර තිබෙනවා.

- පසු ගිය වර්ෂයේ අවසාන භාගය වන විට පැවැති ටෝකන් පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී සිදුවන අක්‍රමිකතා පාලනය කිරීමටත් දැන් අපි පියවර ගෙන තිබෙනවා. ඒ අනුව වෛද්‍ය පරීක්ෂණයට යොමු වන සේවාලාභීන් සඳහා ටෝකන් පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී ජාතික හැඳුනුම්පත්‍රය, සේවාලාභීන්ගේ ඡායාරූපය, දිනය සහ වේලාව දත්වා ටෝකන් පත්‍රය නිකුත් කිරීමට පියවර ගෙන තිබෙනවා.

- වේරහැර ශාඛා කාර්යාලයේ පවතින ඉඩ පහසුකම් සේවාලාභීන් සඳහා ප්‍රමාණවත් වන්නේ නැහැ. ඒ අනුව එම පරිශ්‍රයේ ඉඩ පහසුකම් පුළුල් කිරීමටත් මේ වන විට අපි පියවර ගෙන තිබෙනවා.

- අප ආයතනය සඳහා වෛද්‍ය නිලධාරීන් බඳවා ගැනීමේදී අපහසුතා රැසක් තිබුණා. ඊට පිළියමක් ලෙසට දැන් අපි සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කර ද්විතීයික පදනම මත හා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ සේවය කළ විශ්‍රාමික වෛද්‍ය නිලධාරීන්ගේ සේවය ලබා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරමින් සිටිනවා.

- 2018 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද මුළු වෛද්‍ය පරීක්ෂණ ගණන 878,668ක් වනවා. 2019 වර්ෂයේදී ජනවාරි මස පමණක් රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණ සඳහා 80,000ක් ඉදිරිපත් වී තිබෙනවා. මේ නිසා බොහෝ විට ඉල්ලුම්කරුවන්ට බොහෝ වේලාවක් පෝලිම්වල රැඳී සිටීමට සිදුව තිබෙනවා. ඒ අනුව, මහජනතාවට උපරිම සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණින් රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේදී ඔන්ලයින් ක්‍රමයක් - Online Appointment System - සේවාවක් හඳුන්වා දීමටත් අපි පියවර ගනිමින් සිටිනවා. එමගින් තවදුරටත් සේවාලාභීන්ට ඉක්මන් සේවාවක් ලබා දීමට කටයුතු කරනවා.

- ගාල්ල සහ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කවල සේවාලාභීන් හට ගුණාත්මක හා කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබා දීම සඳහා වඩාත් ඉඩ පහසුකම් සහිත ගොඩනැගිලි ලබා දීමටත් මේ වන විට කටයුතු කරමින් සිටිනවා.

- කුරුණෑගල ශාඛා කාර්යාලය සඳහා සුදුසු ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීමට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් පර්චස් 80ක ඉඩම් ප්‍රමාණයක් ලබා ගැනීමටත් නියමිතව තිබෙනවා.

ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම

- වත්මන් ලක්දිව ඉංජිනේරු පුද්ගලික සමාගම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඒකල මධ්‍යම වැඩපළ නමින් ආරම්භ කළේ 1974 වසරේ මාර්තු මස 14වැනි දා. 1993 ජුනි මස 14වැනි දා එම ආයතනය ජනතාකරණ සංකල්පය යටතේ ඒකල ඉංජිනේරීන් වර්ක්ස් ලෙසින් නම් කෙරිණ. ඒ වන විටත් එහි සේවකයින් තුන්දහසකට අධික සංඛ්‍යාවක් සිටිය මුත්, 1994 දෙසැම්බර් මස 19වැනි දා සමාගම වසා දැමුණා. එය රජය සතු සමාගමක් ලෙසට නැවත වරක් ආරම්භ වන්නේ 2001 වසරේ අප්‍රේල් මාසයේදීයි. කෙසේ නමුත්, එතැන් සිට 2018 වසර දක්වාම මෙම සමාගම සක්‍රීයව පැවැතියේ මහා

[ගරු අර්ජුන රණතුංග මහතා]

භාණ්ඩාගාරයේ ප්‍රතිපාදන මතයි. එම සමාගම ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කරමින් සිටිනවා.

ලක්දිව ඉංජිනේරු ආයතනයේ මූලික අරමුණ වන්නේ ශ්‍රී ලංකා ගම්නාගමන මණ්ඩලයේ හා පෞද්ගලික බස් හිමියන්ගේ අබලත් වන මගී බස් රථ සහනදායී මිලකට උසස් තත්ත්වයෙන් අලුත්වැඩියා කිරීම. එතැනදී අපි විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංගම බස් රථ කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කරනවා. මෙහි වැඩිපළට ගෙන එන්නේ බොහෝ අබලන් බස් රථ. නමුත්, මෙහි සේවකයින් වැඩපොළින් එළියට නිකුත් කරන්නේ වර්තමානයේ ආනයනික තත්ත්වයේ බස් රථ. මෙහි සිටින සේවකයින් ඉතා දක්ෂයින්. මම දන්න විධියට මෙම ආයතනයේ සේවකයින්ට තේ එකක්වත් දෙන්නේ නැහැ. එහෙම දුක් විදලා තමයි මේ ආයතන රැක ගන්න සේවකයින් කැප වෙන්නේ. මේ තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන ඉදිරියේදී සේවකයින්ගේ සුභ සාධන අංශය කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ අරමුණ වන්නේ මේ ආයතන පෞද්ගලිකරණය කරන්න නෙවෙයි. ආරක්ෂා කර ගන්න. එතැනදී අපිට ගොළුබෙලි ගමනින් යන්න බැහැ.

ගොළුබෙලි ලෝ වාගේ කටුවකට සිරවෙලා ඉන්නත් බැහැ. ඒ නිසා බස් රථ අලුත්වැඩියාවට පමණක් සීමා නොවී වෙනත් ව්‍යාපාර කෙරෙහිත් සමාගමේ අවධානය යොමු කරමින් සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම සමාගමේ නිබන්ධ සම්පත් එක්ක අපිට පුළුවන් දුම් පරික්ෂා කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් ඇති කරන්න. එය දැනට සිදු කරමින් පවතිනවා. රියදුරු පුහුණුවීම් මධ්‍යස්ථානයක් ඇති කරන්න. වාහන අලුත්වැඩියා අභ්‍යාස ආයතනයක් ආරම්භ කරන්න. මේ වගේ මූලික ව්‍යාපාරයට අමතරව වෙනත් වෙනත් ව්‍යාපාරවලට අවධානය යොමු කිරීමෙන් සමාගම තවත් දියුණු කළ හැකි බව මම විශ්වාස කරනවා.

මීට පෙර මෙම සමාගම මසකට නිෂ්පාදනය කළේ බස් රථ 7-8ත් අතර ප්‍රමාණයක්. ඒ අනුව 2018 වර්ෂයේදී එම සමාගම නිපැයූ බස් රථ සංඛ්‍යාව 89ක් වනවා. කෙසේ නමුත්, 2019 පසු ගිය ජනවාරි මාසයේදී රටේ පැවැති දේශපාලන අස්ථාවර බව නිසා බස් රථ නිෂ්පාදනය කිරීම ඇතහිටියා. නමුත්, පෙබරවාරි මාසයේ සිට දැන් අපි එම සමාගමේ නිෂ්පාදනය සියයට 50කින් පමණ වැඩි කිරීමට කටයුතු යොදමින් සිටිනවා. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පෙබරවාරි මාසයේදී බස් රථ 7ක් නිපැදීමට ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම සමත් වුණා. මේ මාසයේදී දැනට නිපැදූ බස් රථ සංඛ්‍යාව 14ක්. ඒ අනුව 2018 වසරේදී මේ දක්වා එම සමාගම නිපැදූ මුළු බස් රථ සංඛ්‍යාව 24ක් වනවා. එක් බස් රථයකින් ශුද්ධ ලාභය ලක්ෂ දෙකක් පමණ වන බැවින් මේ වන විට මේ වසරේදී සමාගම උපැයූ ශුද්ධ ලාභය ලක්ෂ 48ක් පමණ වනවා. ඉදිරියේදී බස් රථ නිෂ්පාදනය මසකට දහය, පහළොව සහ විස්ස වශයෙන් වැඩි කිරීමට පියවර ගන්නවා.

ඒ වාගේම එම සමාගම අලුත් මාදිලියේ බස් රථයක් හඳුන්වා දී තිබෙනවා. ශ්‍රී ලංකා ගම්නාගමන මණ්ඩලය අතීතයේ භාවිත කළ බස් රථ ආකෘතියට අනුව එම බස් රථය නිපදවා තිබෙනවා. ඒ නවීන පහසුකම්ද ඊට එක් කරමින්. සාමාන්‍ය බස් රථයක් නිපැදීමට යන මුදලට වඩා සියයට 30ක අඩු පිරිවැයකින් එම මාදිලියේ බස් රථයක් නිපැදීමට හැකි වීමද විශේෂත්වයක්. 1987 වසරේ ශ්‍රී ලංකා ගම්නාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථවල අනන්‍යතාව වූ බස් රථ බඳෙහි නිල් පටියද මෙම නව මාදිලියේ බස් රථයට යොදා තිබෙනවා.

“114 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රු. 298,350,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

114 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 11,000,000

“114 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 11,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

114 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 14,236,150,000

“114 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 14,236,150,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

114 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 13,306,800,000

“114 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 13,306,800,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

114 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

### 306 වන ශීර්ෂය.- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 16,070,450,000

“306 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 16,070,450,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

306 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 21,129,200,000

“306 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 21,129,200,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

306 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

### 307 වන ශීර්ෂය.- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු. 2,315,000,000

“307 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 2,315,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

307 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු. 1,814,000,000

“307 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 1,814,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

307 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

“தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபாய் 298,350,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபாய் 11,000,000

“தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபாய் 11,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபாய் 14,236,150,000

“தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபாய் 14,236,150,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபாய் 13,306,800,000

“தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபாய் 13,306,800,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 114, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

#### தலைப்பு 306.- இலங்கைப் புகையிரதத் திணைக்களம்

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபாய் 16,070,450,000

“தலைப்பு 306, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபாய் 16,070,450,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 306, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபாய் 21,129,200,000

“தலைப்பு 306, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபாய் 21,129,200,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 306, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

தலைப்பு 307.- மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் திணைக்களம்

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபாய் 2,315,000,000

“தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபாய் 2,315,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபாய் 1,814,000,000

“தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபாய் 1,814,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 298,350,000, for Head 114, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01.- Operational Activities - Capital Expenditure, Rs. 11,000,000

Question, "That the sum of Rs. 11,000,000, for Head 114, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 14,236,150,000

Question, "That the sum of Rs. 14,236,150,000, for Head 114, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 13,306,800,000

Question, "That the sum of Rs. 13,306,800,000, for Head 114, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

#### HEAD 306.- DEPARTMENT OF SRI LANKA RAILWAYS

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 16,070,450,000

Question, "That the sum of Rs. 16,070,450,000, for Head 306, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 306, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 21,129,200,000

Question, "That the sum of Rs. 21,129,200,000, for Head 306, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 306, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

#### HEAD 307.- DEPARTMENT OF MOTOR TRAFFIC

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 2,315,000,000

Question, "That the sum of Rs. 2,315,000,000, for Head 307, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 307, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure,  
Rs. 1,814,000,000

Question, "That the sum of Rs. 1,814,000,000, for Head 307, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 307, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

"176 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රු.311,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

176 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - මූලධන වියදම,  
රු. 1,266,000,000

"176 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 1,266,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

176 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
රු. 548,000,000

"176 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු. 548,000,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

176 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම,  
රු. 1,738,600,000

"176 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු. 1,738,600,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභා සම්මත විය.

176 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

" தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவுக் கான ரூபா 311,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 1,266,000,000

"தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 1,266,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபா 548,000,000

"தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபா 548,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப் படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02.- அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 1,738,600,000

"தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 1,738,600,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 176, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 311,000,000, for Head 176, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 176, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01.- Operational Activities - Capital Expenditure,  
Rs. 1,266,000,000

Question, "That the sum of Rs. 1,266,000,000, for Head 176, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 176, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure,  
Rs. 548,000,000

Question, "That the sum of Rs. 548,000,000, for Head 176, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 176, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure,  
Rs. 1,738,600,000

Question, "That the sum of Rs. 1,738,600,000, for Head 176, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 176, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக்க)

(The Hon. Gayantha Karunatileka)

"කාරක සභාව ප්‍රගතිය වාර්තා කළ යුතු යැයිද, නැවත රැස්වීම සඳහා අවසර ගත යුතුය" යි ද මම යෝජනා කරනවා.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

අ. හා. 6.53ව පාර්ලිමේන්තුවට ප්‍රගතිය වාර්තා කරනු පිණිස සභාපතිතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් විය.

කාරක සභාව ප්‍රගතිය වාර්තා කරයි; නැවත රැස්වීම 2019 මාර්තු 26වන අඟහරුවාදා.

பி.ப. 6.53 மணிக்கு குழுவின் பரிசீலனை பற்றி அறிவிக்கும் பொருட்டு தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகன்றார்கள். குழவினது பரிசீலனை அறிவிக்கப்பட்டது; மீண்டும் கூடுவது 2019 மார்ச் 26, செவ்வாய்க்கிழமை.

At 6.53 p.m., the Chairman left the Chair to report Progress. Committee report Progress; to sit again on Tuesday, 26th March, 2019.

ගරු කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)  
Item No.2.

## සීමාසහිත ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම : වාර්ෂික වාර්තාව හා රිභූමි (2016)

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையம்  
மற்றும் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை)  
கம்பனி: வருடாந்த அறிக்கை மற்றும்  
கணக்குகள் (2016)

AIRPORT AND AVIATION SERVICES (SRI LANKA)  
LIMITED: ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS  
(2016)

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka  
Sir, on behalf of the Minister of Transport and Civil  
Aviation, I move,

"That the Annual Report and Accounts of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited together with the observations of the Auditor-General for the year ended 31.12.2016 and presented on 22.05.2018 under Section 163(2) of the Companies Act, No.07 of 2007, be approved.

(Considered by the Sectoral Oversight Committee on Transport and Communication and presented its report to Parliament on 18.09.2018)"

ප්‍රශ්නය විමසන ලදී, සභා සම්මත විය.  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.  
Question put, and agreed to.

## කල්තැබීම ஒத்திவைப்பு ADJOURNMENT

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)  
ගරු කථානායකතුමා, "පාර්ලිමේන්තුව දැන් කල් තැබිය  
යුතුය"යි මා යෝජනා කරනවා.

ප්‍රශ්නය සභාභිමුඛ කරන ලදී.  
வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.  
Question proposed.

ගරු කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Speaker)  
සභාව කල් තබන අවස්ථාවේ යෝජනාව, ගරු (වෛද්‍ය)  
නලින්ද ජයතිස්ස මහතා.

ටීට් ප්‍රථම කවුරුන් හෝ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් ගරු විජේපාල  
හෙට්ටිආරච්චි මන්ත්‍රීතුමාගේ නම මූලාසනය සඳහා යෝජනා  
කරන්න.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමා, "මේ අවස්ථාවේ ගරු විජේපාල  
හෙට්ටිආරච්චි මහතා මූලාසනය ගත යුතුය" යි මම යෝජනා  
කරනවා.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදී, සභා සම්මත විය.  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.  
Question put, and agreed to.

අනතුරුව ගරු කථානායකතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්,  
ගරු විජේපාල හෙට්ටිආරච්චි මහතා මූලාසනාරූඪ විය.  
அதன்பிறகு, மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்  
அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு விஜேபால  
ஹெட்டிஆரச்சி அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.  
Whereupon THE HON. SPEAKER left the Chair, and THE HON.  
WIJEPALA HETTIARACHCHI took the Chair.

## වනාන්තර ආරක්ෂාව සඳහා නීති ශක්තිමත් කිරීම காடுகளைப் பாதுகாப்பதற்காகச் சட்டத்தை வலுப்படுத்தல் STRENGTHENING OF LAWS TO PROTECT FORESTS

[අ. හා. 6.55]

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

ගරු කථානායකතුමා, සභාව කල් තබන අවස්ථාවේ විවාදය  
සඳහා මම මෙම යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා.

"ශ්‍රී ලංකාව තුළ පවතින වන ගහනය මේ වන විට සීඝ්‍රයෙන් අඩු වෙමින්  
තිබේ. ගෝලීය දේශගුණික විපර්යාස හමුවේ අපගේ වර්ෂාපතන රටාව,  
උෂ්ණත්වය ආදී සාධක වෙනස්වීම් වේගවත්ව වෙනස්වීම් තිබීම ජන ජීවිතයට  
සෘජුව බලපා ඇත. එවන් විටකදී පවතින වනාන්තර ආරක්ෂා කර ගැනීම  
අත්‍යවශ්‍ය වේ. මේ වන විට විල්පත්තු රක්ෂිතය ආශ්‍රිතව සිදුව ඇති වන  
විනාශය ද, සිංහරාජ වනාන්තරය තුළ සිදුවන විනාශය ද වාර්තා වී ඇත.

රටේ වනාන්තර ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා පවතින නීති ශක්තිමත්  
කිරීමත්, වනාන්තර ආරක්ෂාව පිළිබඳ සමාජය දැනුවත් කිරීමත් කඩිනම  
කළ යුතු බව මෙම ගරු සභාවට යෝජනා කර සිටී."

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමා, මම මේ යෝජනාව ඉදිරිපත්  
කරන මොහොත වන විට, විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ සමාජ මාධ්‍ය  
ජාලාවල, ඒ වාගේම තරුණ පරපුර අතර වනාන්තර විනාශය  
පිළිබඳව යම් කටයුත්තක් ඇති වෙමින් තිබෙනවා. ඒ වාගේම වන  
විනාශය නිසා සමාජය තුළ යම් ආතතියක් පැන නැගී තිබෙනවා. ඒ  
නිසා තමයි මම මේ පිළිබඳව සභාවේ අවධානය යොමු කරවන්න  
කල්පනා කළේ.

එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ මහ ලේකම්වරයෙක් හැටියට  
කටයුතු කළ බැන්-කි මූන් මහතා වරෙක සඳහන් කර තිබෙනවා,  
"වනාන්තර වෙනුවෙන් කරන ආයෝජනය මිනි තලයේ අනාගතය  
සඳහා කරන රක්ෂණාචරණයක්" කියලා. අපේ රටේ වන  
ගහනයත් යම් කිසි කාලයක ප්‍රශස්ත මට්ටමක තිබුණා.  
විශේෂයෙන්ම ඉංග්‍රීසීන් අපේ රට සම්පූර්ණයෙන් යටත් කර  
ගන්නා කාලය වන විට අපේ භූමියෙන් සියයට 70ක් පමණ  
තිබුණේ වනාන්තර. එයින් පසු ඔවුන්ගේ ඉංග්‍රීසි පාලන කාලය  
තුළදී තේ, රබර්, පොල් වැනි අපනයන වැඩිවීම වගාවන් සඳහා  
වනාන්තර විනාශ කළා. ඒ වාගේම වනාන්තර තුළ තිබුණු වටිනා  
දැව වෙළෙඳාම් සඳහා කපාගනු ලැබුවා. එම නිසා අපේ වනාන්තර  
ප්‍රමාණය ඉංග්‍රීසි යටත් විජිත පාලනය අවසන් වන විට සියයට 44  
අක්වා අඩුවෙලා තිබෙනවා.

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

අනතුරුව, නිදහසින් පසුවත් අපේ වන ගහනය යම් කිසි ආකාරයකට අඩු වුණා. ගොවි ජනපද ව්‍යාපාර සඳහා වනාන්තර හෙළි පෙහෙළි කිරීමත්, අනෙක් පැත්තෙන් ජනාවාස සඳහා ඉඩකඩම් අත් පත් කර ගැනීමත් ඊට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපෑවා. ඒ අනුව, 1992 පමණ වන විට අපේ වන ගහනය සියයට 32ක් දක්වා පහත මට්ටමකට වැටීලායි තිබෙන්නේ. මේ කරුණු කාරණා සියල්ලමත් එක්ක අද වන විට අපේ වන ආවරණය සියයට 29.7 දක්වා පහත බැස තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, දැනට අපේ රටේ භූමියෙන් හෙක්ටයාර මිලියන 1.95ක් තමයි වනාන්තරවලින් ආවරණය වෙලා තිබෙන්නේ. මෑත කාලයේ එම අඩු වීම සඳහා නේවාසික ඉඩම් සඳහා වනාන්තර කැපීම, ඒ වාගේම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට වන භූමි යොදා ගැනීම වාගේම, පෞද්ගලික කෘෂි ව්‍යාපාර සඳහාත් වනාන්තර විනාශ කර තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ලෝක පරිමාණයෙන් ගත්තොත්, -මම මේ යෝජනාවෙන් සඳහන් කරලා තිබෙනවා.- මුළු ලෝකයේම ඉතා වේගයෙන් දේශගුණික විපර්යාසයන්ට මුහුණ දෙමින් තිබෙනවා. එයින් ප්‍රධානම කාරණය තමයි පරිසර උෂ්ණත්වය ඉහළ යෑම. පරිසර උෂ්ණත්වය ඉහළ යන්නේ, හරිතාගාර වායු විමෝචනය නිසයි. ඒ සඳහා මිනිස් ක්‍රියාකාරකම් බලපා තිබෙනවා. ලෝකයේ විද්‍යාඥයෝ ප්‍රකාශයට පත් කරනවා, හරිතාගාර වායු විමෝචනයෙන් සියයට 26කටම දායක වෙන්නේ බලශක්ති ක්ෂේත්‍රයේ බලශක්ති පරිහරණය කියලා.

ඒ වාගේම දැන් වෙන කොට වනාන්තර විනාශය හරිතාගාර වායු විමෝචනයට හේතු වෙන දෙවැනි සාධකය ලෙස ඉදිරියට පැමිණිලා තිබෙනවා. ඒ අනුව හරිතාගාර වායු විමෝචනයෙන් සියයට 20කට දායක වන්නේ වනාන්තර විනාශයයි. ප්‍රවාහනයෙන්, කෘෂි කර්මාන්තයෙන්, කර්මාන්තවලින් හරිතාගාර වායු විමෝචනයට දක්වන දායකත්වය දැන් වනාන්තර විනාශයෙන් සිදුවෙන හරිතාගාර වායු විමෝචනයට වඩා අඩු මට්ටමකයි තිබෙන්නේ. ලෝක පරිමාණයෙන් ගත්තොත් අපි ලෝකයේ අනෙක් රටවල් තරම් කාබන්ඩයොක්සයිඩ් එහෙම නැත්නම් හරිතාගාර වායු විමෝචනය කරන්නේ නැති රටක් නොවුණත්, ලෝකයේ සිද්ධ වන මේ දේශගුණික විපර්යාසයන් අපට බලාපා තිබෙනවා. ඒ නිසා තමයි, දැන් අපට දැඩි නියංකාල, වර්ෂාපතන රටාවේ වෙනස්කම් ඇති වෙන්නේ; වියළි කලාපය තවදුරටත් වියළි බවට පත් වෙනවා; තෙත් කලාපයට විටින් විට වර්ෂාපතනයත් එනවා; හදිසි ජලගැලීම් එනවා. මේ සියල්ලටම අපි ගොදුරු බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. නිවර්තන කලාපීය රටක් හැටියට ස්වාභාවික ආපදාවන්ට නිතර ගොදුරු වෙන රටක් හැටියට දැන් අපි නාමකරණය වෙලා තිබෙනවා. මෙවැනි අවස්ථාවකදී අපි හිතනවා, අපේ රටේ පවතින වනාන්තර ප්‍රමාණය ආරක්ෂා කර ගැනීම සහ එය වර්ධනය කර ගැනීම අපි කාගේත් වගකීමක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා කියලා.

මේ තිබෙන සියයට 29.7ක වන ගහනය අනිවාර්යයෙන්ම සියයට 35ක් දක්වා වැඩි කර ගත යුතුයි. මම හිතනවා, සමාජයේ ඇති වෙලා තිබෙන ප්‍රබෝධය විසින් මේ සියයට 29.7 අඩුම ගණනේ තව දශම තුනකින්වත් වැඩි කර ගන්න පුළුවන් නම්, ඒක මේ පවතින තත්ත්වයෙහි යම් වාසියක් අපට අත්පත් වෙයි කියලා. නමුත් දැන් ඇති වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? විශේෂයෙන්ම මේ විල්පත්තුව ආශ්‍රිතව පැන නැඟිලා තිබෙන තත්ත්වය ගැන මීට කලින් අපි මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී සාකච්ඡා කළා. 2009දී යුද්ධය අවසන් වුණාට පස්සේ විශේෂයෙන්ම උතුර හා නැගෙනහිර ජනතාව යළි පදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් 2011 - 2012 කාලයේදී ආරම්භ වුණා. ඒ අනුව සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම්

ජනතාව -යුද්ධයෙන් අනාථ වෙලා අවතැන් කඳවුරුවල හිටපු ජනතාව- ජාති හේදයකින් තොරව තමන් හිටපු මුල් ගම්වල හෝ ඊට ආසන්න තැන්වල පදිංචි කරවන්නට යම් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරලා තිබුණා. ඒ අනුව තමයි 2011 - 2012 කාලයේ බැසිල් රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් ජනාධිපති කාර්යසාධක බලකායක් හඳුලා විල්පත්තුවට උතුරින් තිබෙන මුසලි ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ යම් ප්‍රදේශ ප්‍රමාණයක් හෙළි පෙහෙළි කරලා ඒ ජනතාව පදිංචි කළේ. ඇත්තටම ඒක කළේ, ගස් කපලා. අවුරුදු 20ක්, 25ක් තිස්සේ වැව් තිබුණු වනාන්තර ප්‍රමාණයක් එළිකරලා තමයි, ඒ ජනතාව පදිංචි කළේ. 2012 - 2013 වෙච්ච ක්‍රියාවලියක් තමයි තිබෙන්නේ.

ජනාධිපතිතුමා පරිසර ඇමතිවරයා හැටියට ප්‍රකාශයක් කරලා තිබෙනවා මම දැක්කා, "2015 ජනවාරි 8වැනි දායින් පස්සේ එකම බිම් අභලක්වත් යළි පදිංචි කිරීම සඳහා හෝ වනාන්තර එළිකිරීම සඳහා යොදා ගත්තේ නැහැ" කියලා. ඇත්තටම ඒක වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ, පරිසර සංරක්ෂණ සහ කළමනාකරණ අංශයේ මහින්ද සෙනෙවිරත්න මහත්මයා මේ ලිපියෙන් තහවුරු කරනවා, 2013 මැයි 08වැනි දායින් පස්සේ කිසිම ඉඩමක් ඒ පළාත්වල නිදහස් කළේ නැහැ කියලා. අපි දැක්කා, මන්නාරම දිස්ත්‍රික්කයේ මෝදරගං ආරු ප්‍රෝණියේ පමණක් නොවෙයි, මුලතිව්වල, වවුනියාවේ, කිලිනොච්චියේ මේ විධියටම වනාන්තර කපලා ජනතාව පදිංචි කළා. මම දන්නවා, මුලතිව්වල අක්කර 6,000ක විතර කැලය කපලා සිංහල ජනතාවත් පදිංචි කළා. හැබැයි, අපි සලකන්න ඕනෑකම තිබෙනවා, ඒක විල්පත්තුවට අයිති නැති වුණත්, මේ හේතුව නිසා අපේ රටේ තිබුණු වනාන්තර යම් ප්‍රමාණයක් විනාශ කරලා තිබෙනවා කියා.

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, සිංහරාජ වනාන්තරය ආශ්‍රිතව ජීවත් වෙන කෙනෙක් හැටියට ඔබතුමාත් දන්නවා, සිංහරාජය ඇතුළෙන් ගමන් කරන පාරක් පුළුල් කිරීමට යම් වනාන්තර ප්‍රමාණයක් විනාශ කරමින් තිබෙනවාය කියලා. ඒ නිසා දැන් මේ සිදුවීම් අපි සලකා බලන්න ඕනෑකම තිබෙන්නේ, ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරලා ඇත්තටම මේ වනාන්තර ආරක්ෂා කර ගැනීම සහ අපේ වන ගහනය වැඩි කර ගැනීම සඳහා මිසක්, වෙනත් පටු දේශපාලන අරමුණුවලින් නොවෙයි. ඇත්තටම අපට මේ විල්පත්තුව සිදුවීමෙන් පෙන්නුම් කරන්නේ මේක ඇතුළේ පරිසරය ආරක්ෂා කර ගැනීමේ චුලිතාවට එහා ගිහිපු යම් ජාතිවාදී මැදිහත්වීමක්, බලපෑමක් තිබෙනවාය කියන එකයි. 2012 - 2013දී මේ පිළිබඳව හඩක් නොනඟපු සමහර කණ්ඩායම් අද - ඊයේ විල්පත්තුව ඇතුළේ වනාන්තර විනාශ කරනවා වාගේ - විල්පත්තුව වනාන්තරය එහෙම නැත්නම් විල්පත්තුවේ ගහකොළ දැන් විනාශ කරනවා වාගේ- හඬ නඟන්න පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ජනතාවගේ හදවත සසල කරවන රූපරාමු දාලා, දැන් තමයි මේ ගස් කපන්නේ වාගේ එකක් කියන්න පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ඇත්තටම අපි මේකේ ඇත්ත හෙළිදරව් කර ගන්නත් ඕනෑ. ඒ වාගේම මේකේ තිබෙන ජාතිවාදය පැත්තකට දාලා, ඇත්ත පරිසර විනාශයට එරෙහිව කටයුතු කරන්නත් ඕනෑ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ රටේ බොහෝ තැන්වල ඇත්ත වන විනාශයක් වෙනවා. අපේ දිස්ත්‍රික්කවලත් ඒ වන විනාශය වෙනවා.

හැබැයි දැන් විල්පත්තුවත් සිංහරාජයත් දිහාට ඇඟිල්ල දිගු කරලා ඒ ඇඟිල්ල දිහා බලාගෙන සිටින විට මොකක්ද වෙන්නේ? අපේ පැතිවල කැලෑ ටික කැපෙනවා. මා හොඳටම දන්නවා, අපේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ බණ්ඩාරගම ආශ්‍රිතව තිබෙන තෙත් බිම්ක් විනාශ කරන්න විදේශීය සමාගමක් අවස්ථා කීපයක්ම කටයුතු කළ බව. අපි ඒ සම්බන්ධයෙන් ලොකු අරගලයක් කරනවා. නමුත්, ඒ කෙරේ ලොකු අවධානයක් යොමුව නැහැ. අපේ ගොවි



සංවිධාන එකතු වෙලා පරිසර සංවිධාන එකතු කරගෙන බොහොම අමාරුවෙන් ඒ තෙත් බිම ආරක්ෂා කරගෙන ඉන්නවා. මෙයින් වන වැඩේ තමයි, නොකැපූ විල්පත්තුව පිළිබඳව සමාජයේ අවධානය යොමු කරලා ඇත්ත වන විනාශය සඳහා කැලෑ භොරුන්ට ඉඩ කඩ ලබා දීම. එම නිසා මා මේ කාරණය කෙරේ මේ ගරු සභාවේ අවධානය යොමු කරවන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි විශේෂයෙන්ම මේ කාරණය වෙනුවෙන් සංවේදී වූ තරුණ පරම්පරාව අගය කරනවා. ඔවුන් සමාජ වෙබ් අඩවිවලින් හෝ දැකලා පරිසරය සම්බන්ධයෙන් යම් මැදිහත් වීමක් කරන එක ගැන අපි සතුටු වෙනවා. හැබැයි අපි ඒ සියලුදෙනාටත් කියනවා මෙහි තිබෙන ජාතිවාදී දේශපාලන මැදිහත්වීම අයින් කරන්න කියා. එය අයින් කරලා ඔබ තුළ තිබෙන මේ උනන්දුව මගින් අපේ වන ගහනය තවත් සියයට දශම 3කින් වත් වැඩි කරගන්න පුළුවන් වන විධියේ මැදිහත් වීමක් කරන්න. අපි හැම දෙනාම එකතු වෙලා මේ රටේ තිබෙන වනාන්තර පද්ධතිය ආරක්ෂා කර ගනිමු. කැලෑ භොරුන් පොරොන් අල්ලාගෙන සිටින අත සිංහල ද, දෙමළ ද, මුස්ලිම් ද කියන එක බලන්නේ නැතිව අපි එයට එරෙහි වෙමු. එහෙම කරලා අපේ වනාන්තර පද්ධතිය ආරක්ෂා කරගෙන අපේ රට ආරක්ෂා කර ගැනීම වෙනුවෙන් තරුණ ජවය යොදවන්න කියා මා මේ වෙලාවේදී ඒ තරුණ පරම්පරාවෙන් ඉල්ලා සිටින්න කැමැතියි. විල්පත්තුවේ සිදුවීම්වල ඇත්ත තත්ත්වය පිළිබඳවත්, ඒ වාගේම අනෙක් තැන්වල සිදුවන වන විනාශය පිළිබඳවත් පරිසර රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා කරුණු ඉදිරිපත් කරා වි කියා මම සිතනවා. බොහොම සතුතියි.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

බොහොම සතුතියි, ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා. මිළහට, ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මන්ත්‍රීතුමා. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට විනාඩි 4ක පමණ කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 7.05]

#### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Nihal Galappaththi)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා ඉදිරිපත් කරපු ඒ කාලීන යෝජනාව මා මේ මොහොතේ ඉතාම වගකීමකින් යුතුව ස්ථිර කරනවා. අපි දන්නවා, ලෝකයේ නිවර්තන වැසි වනාන්තර කලාපය තුළ අතීතයේදී අපේ රටට ලැබුණේ ප්‍රමුඛස්ථානයක් බව. අතීතයේ අපේ මුතුන් මිත්තෝ අපේ රටේ පරිසර සංතුලනය ආරක්ෂා කර ගැනීමට ඉතාම උනන්දුවෙන්, වුවමනාවෙන් කැලෑ වැව්වා. ඒ වාගේම, කැලෑ ස්වාභාවිකවම වැවුණා. ඒ නිසා අපේ පරිසර සංතුලනය ආරක්ෂා වුණා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ නිසාම තමයි අතීතයේ නියඟ, ජල ගැල්ම, සෝදා පාළුව සහ සමුද්‍ර බාදනය පිළිබඳව අප අසා වත් නොතිබුණේ. නමුත් අපි අසා තිබුණා වියළි කලාපයේ පැවැති "බැමිනිටියාසාය" ගැන. ඒ, වියළි කලාපයේයි. වියළි කලාපයේ දේශගුණික වශයෙන් වියළි තත්ත්වයක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. ඒ නිසා ඒ ස්වාභාවික ක්‍රියාවලිය තුළ ඒ දේ සිද්ධ වුණාට තෙත් කලාපය තුළ කවදාවත් ඒ විධියේ ස්වාභාවික ආපදාවන් වුණා කියා අපි අසා තිබුණේ නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා කිවවා වාගේම ඉංග්‍රීසි අධිරාජ්‍යවාදීන්ගේ පැමිණීමෙන් පසුව තමයි අපේ රටේ තිබූ දැවැන්ත නිල්වත් වන පෙත් විනාශ කරලා ඒ මත වාණිජ වගාව ආරම්භ කරලා ඒ තුළ ඒ අයගේ ආර්ථික ආධිපත්‍යය ස්ථාපිත කර ගත්තේ. ඒකෙන් සිදු වුණේ

මොකක්ද? කඳුරට තිබූ දැවැන්ත වනාන්තර විනාශ වෙලා ගියා. ඒ නිලභරිත වනාන්තර විනාශ වීමේ ප්‍රතිඵලයක් විධියට දේශගුණික වශයෙන් මහා වාසනායක් අපේ රටේ ඇති වුණා. වෘක්ෂලතා වැස්ම තිබුණොත් තමයි වාණිජකරණය සිද්ධ වෙලා ඒ ජල වාණිජ වලාකුළු බවට පත් වෙලා සනිභවනය වෙලා වර්ෂාව ලැබෙන්නේ. නමුත් දැන් අපට අපේ රට තුළ දකින්න වෙන්නේ බරපතළ විධියේ නියං අවස්ථාවන්. සෑම වසරකම ඒ තත්ත්වය වැඩි වන බවක් දකින්න තිබෙනවා. අද අපේ රටේ කළු සුද්දන් තමන්ට බලය ලබා ගන්නට පසුව, අතීතයේ ඉංග්‍රීසි අධිරාජ්‍යවාදීන් කළ විනාශයට වඩා විනාශයක් කරමින් තිබෙනවා. ඒ අය තමන්ගේ දේශපාලන ආධිපත්‍යය පතුරුවා තමන්ගේ හේමෙයියලා, තමන්ගේ හිතවතුන් සමඟ එකතු වෙලා මේ රටේ දැවැන්ත වනාන්තර විනාශ කරලා තමන්ගේ ආර්ථික වුවමනාව ඉෂ්ට කරගන්න කටයුතු කරන්න මැදිහත් වෙලා තිබෙනවා. එම නිසා අද ඒ අයගේ තේමා පාඨය වී තිබෙන්නේ "අපි වනය විනාශ කරලා රට ගොඩ නඟමු" කියන එකයි. ඒක තමයි ඒ අයගේ තේමා පාඨය.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම තෙත් කලාපයේ අරටු සහිත, අරටු රහිත මහා වනස්පතීන් තිබෙනවා. ඒවා ආර්ථික වටිනාකමකින් යුක්තයි. ඒ වාගේම, වියළි කලාපයේත් තද අරටු සහිත, ආර්ථික වශයෙන් වැඩි වටිනාකමකින් යුක්ත මහා වනස්පතීන් තිබෙනවා. අද බලයට පත්ව සිටින දේශපාලනඥයෝ මේ කලාප දෙක ඇතුළුව මුළු රටේම වනස්පතීන් තමන්ගේ පටු වුවමනාවන් ඉෂ්ට කර ගැනීම සඳහා විනාශ කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් විධියට අද මුළු රටම නියඟයට, ජල ගැල්මට, සෝදා පාළුවට සහ සමුද්‍ර බාදනයට ගොදුරු වෙලා තිබෙනවා. ඒ අය රටත්, ජනතාවත් විනාශ මුඛයට ඇද දමා තිබෙනවා.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තවත් විනාඩියක කාලයක් පමණක් තිබෙන්නේ.

#### ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Nihal Galappaththi)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉහත කී ආකාරයට අත්තනෝමතිකව කටයුතු කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් විධියට අද මේ රට විනාශ වීම සම්බන්ධයෙන් ඒ අය අනිවාර්යයෙන්ම වග කියන්න ඕනෑ. මේ අත්තනෝමතික ක්‍රියා කලාපය පැත්තකට දමලා, එය හෙළා දැකලා, රට වෙනුවෙන් කැප වෙලා, ජනතාව වෙනුවෙන් මේ රට ආරක්ෂා කරගන්න අඩුම ගණනේ දැන්වත් ඇස් ඇරලා කටයුතු කරන්න කියන ඉල්ලීම කරමින් මම නිඟි වෙනවා.

#### ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Presiding Member)

සතුතියි, ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මන්ත්‍රීතුමාට. මිළහට, ගරු අබ්දුල්ලාත් මහරුන් නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාට විනාඩි 3ක පමණ කාලයක් තිබෙන්නේ.

[පි.ප. 7.09]

#### ගරු අබ්දුල්ලාත් මහරුන් මහතා (වරාය හා නාවික කටයුතු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(මාණ්ඩුමය තලයෙහි මානව සම්පත් සංරක්ෂණ අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Abdullah Mahrooff - Deputy Minister of Ports and Shipping)  
පිංග්ගිල්ලාහි රඳවාගැනීමේ රඳවාගැනීමේ.

මෙම යෝජනාව ඉදිරිපත් කිරීම ගැන මම නැතිද් ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමාට ස්තූතිවන්ත වූණේ මේ ප්‍රශ්නය අපේ රටේ ප්‍රශ්නයක් පමණක් නොවෙයි, ලෝකයේම ප්‍රශ්නයක් බවට පත්වී තිබෙන නිසායි. මේ ප්‍රශ්නය නිසා ප්‍රංශයේ පැරිස් නුවරට එකතු වූ ලෝක නායකයන්ගේ කණ්ඩායම මේ සම්බන්ධයෙන් තීන්දුවක් දුන්නා. ගරු නැතිද් ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා වාගේම, මේ ප්‍රශ්නය ලෝකයටම ලොකු ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙනවා. වර්තමානය වන විට ලෝකයේ කාලගුණික විපර්යාස වැඩි වෙලා තිබෙනවා. හැබැයි, ලෝකයේ කාලගුණය වෙනස් වන හේතුව මේක විතරක්ම නොවෙයි, තවත් ගොඩක් හේතු තිබෙනවා. නමුත්, ලංකාව වාගේ හොඳ කැලයක් තිබෙන රටක, හොඳ කැලයක් හදන්න පුළුවන් රටක, අපට මේ ප්‍රශ්නයට දෙන්න පුළුවන් සුවිශේෂීම උත්තරය වන්නේ වන වගාව වැඩි කිරීමයි. රටේ කාලගුණය දිහා බැලුවොත්, විවිධ විවිධ හේතු නිසා කාලගුණික වෙනස්වීම්වලට මුහුණපාන්න අපට සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. ඊට හේතුව, රට ඇතුළේ සිද්ධ වන දේවල් විතරක් නොවෙයි. ලංකාව කියන්නේ කුඩා රටක්. අපේ රට ඇතුළේ සිද්ධ වන දේවල් හින්දා පමණක් නොවෙයි, ලෝකයේ අනෙක් රටවල සිදුවන දේවල් හින්දාත් අපට කාලගුණික වශයෙන් නොයෙක් ප්‍රශ්නවලට මුහුණ දෙන්න සිදුවනවා. විශේෂයෙන්ම බෙංගාල බොක්කින් තිබෙන අතීතකර බලපෑම් නිසාත්, සාගර දියවැල්වල පීඩන බලපෑම් නිසාත් අපේ කාලගුණය වෙනස්වෙනවා. ඒ නිසා ලෝකයේ temperature එකත් වෙනස් වනවා. මේ සියල්ලම අපේ රටටත්

බලපානවා. ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළා වාගේ මේ සඳහා අපට කළ හැකි එකම දේ තමයි, අපේ ව්‍යය වැඩි කර ගැනීම.

මිනිසාගේ ක්‍රියාකාරකම්වලින් නිදහස් වන කාබන්ඩයොක්සයිඩ් වායුවෙන් හතරෙන් එකක් -සියයට 25ක්- ගස්වැල්වලින් උරා ගන්න කටයුතු කරනවාය කියන එක අද පරීක්ෂණවලින් හොයා ගෙන තිබෙනවා. ඒක අපට සුවිශේෂීයි. ලංකාව සුවිශේෂී වෙලා තිබෙනවා, සදාහරිත වනාන්තරවලට. හැම දාම කොළ පාට තිබෙන ගස් ලංකාවට සුවිශේෂීයි. ඒකයි, අපේ ව්‍යය සුවිශේෂී දෙයක් වන්නේ.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා මේ අමාත්‍යාංශයේ ඇමතිවරයා වශයෙන් පසුගිය දවස්වල මේ සඳහා විවිධ ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කරන ආකාරය අපි දැක්කා. සියලු විදුලි කියත් ලියා පදිංචි කරන්න ඕනෑය කියලා එතුමා නීතියක් ගෙනාවා. එතකොට ගස් කපන්නේ කවුද කියලා හොයා ගන්න පුළුවන්. ඒ අනුව අපට ඒ හොර ජාවාරම් නවත්වාගන්න පුළුවන් වනවා. ඒ වාගේම 2017.03.31 වෙනි දා වක්‍රලේඛනයක් නිකුත් කළා, කිසියම් තැනක ගස් 300කට වඩා කැපෙනවා නම්, ඒකට අමාත්‍යවරයා වන අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ අනුමැතිය ගන්න ඕනෑය කියලා. මොනම හරි සංවර්ධන වැඩකට ගස් 300කට වඩා කැපෙනවා නම්, ඒ සඳහා අනුමැතිය ගන්න ඕනෑය කියන එක විශේෂයෙන් සඳහන් කරලා තමයි ඒ වක්‍රලේඛනය නිකුත් කළේ.

ඒ වාගේම, විල්පත්තු වනාන්තරය එළි කරනවාය කියන ප්‍රශ්නය පසුගිය කාලයේ කථා බහට ලක් වුණා. ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළා වාගේම අපත් දන්නවා, 2013දී විල්පත්තුවට යාබද වනාන්තරය කපලා එළි කරලා අක්කර එක්දහස්නවසිය ගණනක් දීලා තිබෙන බව. අපි ඒකට විරුද්ධයි. වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවත් එදා කරපු දේට විරුද්ධයි. නමුත්, අද අපි ඒක කොහෙමද නිවැරදි කරන්නේ? දැන් ඒ ගස් කපලා ඉවරයි. නමුත් වර්තමානයේ කැලය සුද්ධ කරන කොට ඒ ගැන ස්වාමීන් වහන්සේනමක් කථා කරනවා; තවත් අය කථා කරනවා; පරිසරවේදීන් කථා කරනවා. ඔවුන් කැලේට ආදර්ශ කියලා අපට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අපි හැමෝම අපේ රටට ආදරෙයි. අපි හැමෝම අපේ ආගමට ආදරෙයි. අපි හැමෝම අපේ පරිසරයට ආදරෙයි; පාසලට ආදරෙයි. ඒ වාගේ දේවල් තිබෙනවා. ඒ වාසිය උපයෝගී කරගෙන ඔබතුමා ප්‍රකාශ කළා වාගේම, ඔවුන් වෙනත් ගමනක් යන්න හඳුනා බව අපට තේරෙනවා. අපේ අභිසක තරුණ තරුණියන් මේවාට රැවටිලා ඉන්නවා. එක වතාවක් ජාතිවාදය මුල් කරගෙන දේශපාලන ගමනක් යන්න හදුවා වාගේ පරිසරවාදයක් බොරුවට මවා පෙන්වලා, වෙනත් ගමනක් යන්න ලැස්ති වීම ඇත්තටම අපි හෙළා දකිනවා.

මේ ප්‍රශ්නය මූලදීම ආවා. 2012, 2013, 2014 කාලය දිහා බැලුවොත් අපට පෙනෙනවා, රාජ්‍ය නිලධාරියා පවා අතකොළුවක් කරගෙන, බිත්තියට හේක්තු කරලා, ප්‍රාණ ඇපකරුවන් කරගෙන ඔවුන්ගෙන් වැඩ ගන්න ආකාරය. එවැනි කාලයක් තිබුණා. දේශපාලනඥයන්ගේ ඕනෑ එපාකම් ඉෂ්ට කර ගන්න, ඒ මිනිසුන්ට නිදහසක් ලබා දුන්නේ නැහැ. දේශපාලනඥයන් කරපු වැරදිවලට අභිසක රාජ්‍ය නිලධාරීන් හිරේ ගිය අවස්ථා තිබුණා. ඒ වාගේ වැඩ කටයුතු කරලා, එදා මේ තීරණ ගන්න නිසා කවුරුත් කැ නොගහා ඉන්නවා ඇති.

නමුත් 2015දී යහ පාලන රජය ආවාම ගොඩක් අය මේ ගැන කථා කළා. එදා මේ වාගේ ප්‍රශ්න ඇති වුණා කියලා කිව්වාම, අතිගරු ජනාධිපතිතුමා 2015 දෙසැම්බර් 08 වැනි දා වක්‍රලේඛනයක් නිකුත් කළා.

"උතුරු නැගෙනහිර පළාත්වල නැවත පදිංචි කිරීම හා අනිකුත් සංවර්ධන කටයුතු සඳහා කැලෑ හෙළි පෙහෙළි කිරීම තුළින් පරිසරයට විශාල විනාශයක් සිදු කරන බවට පැමිණිලි ලැබෙමින් පවතී. මේ තත්ත්වය මත උතුරු නැගෙනහිර පළාත්වල නැවත පදිංචි කිරීම හා වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අදාළ බලධාරීන්ගේ අවසරය මත හෝ නොමැතිව දැනට කෙරෙන සියලු කැලෑ කැපීම්, හෙළි කිරීම් වහාම නැවැත්වීමට පියවර ගත යුතුයි." කියලා අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ඒ වක්‍රලේඛය නිකුත් කළා. දිපු ඉඩම් ගැනත් එතුමා කිව්වා. අලුතින් බිම් අහලක්වත් දෙන්නේ නැහැ කිව්වා. හැබැයි, ජනාධිපතිතුමා විසින් නම් කරපු කමිටුවකින් ඉඩම් ප්‍රදානය කරලා තිබෙනවා. දිසාපතිගේ අත්සනින් ඉඩම් ලබා දීලා තිබෙනවා; කැලි කඩලා තිබෙනවා; විදුලි රැහැන් ඇදලා තිබෙනවා; ගෙවල් ටිකක් හැදිලා තිබෙනවා. "ඒ ඉඩම් පිළිබඳව නැවත සලකා බැලීම සඳහා මම ජනාධිපති ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් කමිටුවක් පත් කරලා, ඒගැන සොයා බලනවා" කියලා එතුමා කියලා තිබෙනවා. ඒ ආකාරයට එතුමා කටයුතු කරලා තිබෙනවා.

වර්තමානය වනකොට වන ආඥාපනත සංශෝධනය කරන්න පියවර අරගෙන තිබෙන බව මම කියන්න කැමතියි. ශක්තිමත් වන ආඥාපනතක් අවශ්‍යයි කියන කාරණය අපට තේරෙනවා. ඒ වාගේම වන භූමි ප්‍රමාණය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නොයෙකුත් පියවර ගන්නවා. හෙක්ටෙයාර 12,000ක් අපි මේ අවුරුද්දේ සැප්තැම්බර්, ඔක්තෝබර් මාසවල වගා කරන්න කටයුතු කරනවා. මුළු දිවයිනේම තිබෙන හෙක්ටෙයාර 12,000ක එකම දිනයකදී වන වගාව කරන්න අපි උත්සාහ කරනවා. වගා කරලා මිසක් අපි ඒ කටයුත්ත අත් හරින්නේ නැහැ. නවත්වන්නේ නැතිව වගා කිරීමේ කටයුතු පටන් ගන්න අපි කටයුතු කරනවා.

මම ඊයේ මන්තාරම දිස්ත්‍රික්කයට ගියා. මම මූලතිව් වනයට ගිහිල්ලා බැලුවා. "මුසලි" කියන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයට ගිහිල්ලා මම බැලුවා. මන්තාරම දිස්ත්‍රික්කය බැලුවොත්, හෙක්ටෙයාර 6,800ක් ඉතාම ඉක්මනින් වගා කරන්න තිබෙනවා. හෙක්ටෙයාර 6,800ක් වගා කරන්න තිබෙනවා. මේ කියන අය සද්භාවයෙන් වෝදනා එල්ල කරනවා නම් කමක් නැහැ. මම මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් කාටවත් වෝදනාවක් එල්ල කරන්නේ නැහැ. තරුණ තරුණියන් මේ වනාන්තර ආරක්ෂා කිරීම සම්බන්ධයෙන් උනන්දුව දක්වන ආකාරය අපි facebook එකෙන් දැක්කා. හැබැයි, ඒ අය නොමඟ යවමින් බොරු කියපු ඔය කියන කණ්ඩායමට සහ නායකයන්ට -ආගමික නායකයන් වෙන්න පුළුවන්. වෙනත් නායකයන් වෙන්න පුළුවන්- අපි කියනවා, "මන්තාරම දිස්ත්‍රික්කය තුළ හෙක්ටෙයාර 6,800ක් අපි දෙන්න ලැස්තියි. වහාම ඇවිල්ලා ඒවා වගා කරන්න. බොරු ප්‍රචාර කරමින් කැ ගහන්නේ නැතිව ක්‍රියාවෙන් වැඩ පෙන්වන්න" කියලා. අපි හෙක්ටෙයාර 6,800ක් දෙන්න ලැස්තියි. වනය නැති ප්‍රදේශයක් අපි හඳුනාගෙන තිබෙනවා. වනාන්තර ප්‍රමාණය සියයට 32ක පවත්වා ගෙන යන වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක වනවා. එතකොට හෙක්ටෙයාර 15,000ක් විතර අවුරුද්දකට වගා කරන්න තිබෙනවා. අපි ඒ කටයුත්ත කරනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් උනන්දුව දක්වන අභිසක තරුණ තරුණියන් සහ පරිසරයට ආදරය කරන මිනිසුන් රවට්ටලා, බොරු ප්‍රචාර හා වෙනත් යටි කුට්ටු කුමන්ත්‍රණ වැඩ කරන්නේ නැතිව මේ හෙක්ටෙයාර 6,800 වගා කරන්න ලැස්තියි වෙන්න. ඒ සඳහා එකතු වෙන්න. ඒ කටයුතු කරන්න අවශ්‍ය පැළ ටික ගෙනෙන්න. අපි ඒ සඳහා අපේ නායකත්වය හා අවශ්‍ය යොමු කිරීම කරන්නම් කියලා මම විශේෂයෙන්ම මේ අවස්ථාවේදී කියනවා.

මම මේ සම්බන්ධයෙන් තවත් කරුණු දක්වන්න කැමතියි. අපේ ආගම අනුව ගත්තොත් බුදු රජාණන් වහන්සේ ගහක් යට තමයි බුදු වුණේ. පරිසරයත් එක්ක තමයි උන් වහන්සේ ජීවත්

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, කාලය අවසන් වෙලා තිබෙන්නේ.

மரு (வேட்க) துரிதப் பேச்சு மன்றத்தின் விசன் சபை கல்  
நகர அபிவிருத்தி துறை கல் பேச்சுப் பிழைப் பிழைப் பிழைப்  
கருவியை.

புதிய விவகார துரித, சபை சமீபம் பி.  
விவகார விவகாரப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.  
Question put, and agreed to.

பார்க்குமன்றம் 7.25, 2019 மார்ச் 09 பி.  
பி. சபை சமீபம் பி. 2019 மார்ச் 26 பி. அபிவிருத்தி பி. 9.30  
பி. நகர கல் பி. பி.

அதன்படி பி. பி. 7.25 மணிக்கு பாராளுமன்றம், அதனது 2019 மார்ச்  
09-ஆம் திகதிய தீர்மானத்துக்கிணங்க, 2019 மார்ச் 26 செவ்வாய்க்  
கிழமை மு. பி. 9.30 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

Parliament adjourned accordingly at 7.25 p.m. until 9.30 a.m. on  
Tuesday, 26th March, 2019 pursuant to the Resolution of Parliament of  
09th March, 2019.



සැ.සු.

මෙම වාර්තාවේ අවසාන මුද්‍රණය සඳහා ස්වකීය කථාවල නිවැරදි කළ යුතු තැන් දක්වනු ලබන මන්ත්‍රීන් මින් පිටපතක් ගෙන  
නිවැරදි කළ යුතු ආකාරය එහි පැහැදිලිව ලකුණු කොට, පිටපත ලැබී දෙසතියක් නොඉක්මවා  
හැන්සාඩ් සංස්කාරක වෙත ලැබෙන සේ එවිය යුතුය.

### குறிப்பு

உறுப்பினர் தமது உரையின் இறுதிப் பதிப்பிற் செய்யவிரும்பும் பிழை திருத்தங்களை தமது பிரதியில் தெளிவாகக் குறித்து  
அதனைப் பிழை திருத்தப்படாத பிரதி கிடைத்த இரு வாரங்களுள் **ஹன்சாட்** பதிப்பாசிரியருக்கு அனுப்புதல் வேண்டும்.

### NOTE

Corrections which Members suggest for the Final Print of their speeches should be clearly marked in their copy and sent to the Editor of HANSARD within two weeks of receipt of the uncorrected copy.

---

**Contents of Proceedings :**

**Final set of manuscripts  
Received from Parliament :**

**Printed copies dispatched :**

හැන්සාඩ් වාර්තා  
කොළඹ 5, පොල්හේන්ගොඩ, කිරුළපන පාර, අංක 163 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටි  
රජයේ ප්‍රවෘත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ පිහිටි රජයේ ප්‍රකාශන කාර්යාංශයෙන්  
මිල දී ගත හැක.

මෙම හැන්සාඩ් වාර්තාව [www.parliament.lk](http://www.parliament.lk) වෙබ් අඩවියෙන්  
බාගත හැක.

ஹன்சாட் அறிக்கையின் பிரதிகளை  
இல. 163, கிருலப்பனை வீதி, பொல்ஹேன்கொட, கொழும்பு 5இல் அமைந்துள்ள  
அரசாங்க தகவல் திணைக்களத்தின் அரசாங்க வெளியீடுகள் அலுவலகத்தில்  
பணம் செலுத்திப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

இந்த ஹன்சாட் அறிக்கையை [www.parliament.lk](http://www.parliament.lk) எனும் இணையத்தளத்திலிருந்து  
பதிவிறக்கம் செய்ய முடியும்.

Hansard Reports can be purchased from the Government Publications Bureau  
at the Department of Government Information,  
No. 163, Kirulapone Avenue, Polhengoda, Colombo 5.

This Hansard Report can be downloaded from  
[www.parliament.lk](http://www.parliament.lk)