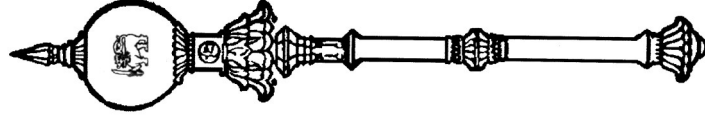


319 වන කාණ්ඩය - 12 වන කලාපය
தொகுதி 319 - இல. 12
Volume 319 - No. 12

2025 ජූනි 05වන බ්‍රහස්පතින්දා
2025 யூன் 05, வியாழக்கிழமை
Thursday, 05th June, 2025



පාර්ලිමේන්තු විවාද
(හැන්සාඩ්)

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்
(ஹன்சாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES
(HANSARD)

නිල වාර්තාව
அதிகார அறிக்கை
OFFICIAL REPORT

අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

නිවේදන:

ශ්‍රී ලංකා විදුලිබල (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත:
ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට පෙන්සමක් [නිරුව 2005]
සභාගත කරන ලද ලේඛන ලබාගත නොහැකි වීම පිළිබඳව
ගරු රවි කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමා විසින් 2025.06.04
වන දින සිදු කරන ලද ප්‍රකාශය [නිරුව 2005]

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු [නිරු 2008-2044]

පොද්ගලිකව දැනුම් දීමෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය:

පොල් කර්මාන්තය නගාසිටුවීම [නිරුව 2044]
උතුරු පළාතේ රෝගල් සඳහා ලැබුණු පරිත්‍යාග සහ මූල්‍ය
ආධාර පිළිබඳ විගණනයක් [නිරුව 2054]

සමාගම් (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත:

පළමුවන වර කියවන ලදී [නිරුව 2057]

පොද්ගලික මන්ත්‍රීන්ගේ පනත් කෙටුම්පත්:

පළාත් සභා ඡන්ද විමසීම් (සංශෝධන) –
[ගරු ෂානකිකියන් රාජපුත්තිරන් රාසමාණිකම්
මහතා] - පළමුවන වර කියවන ලදී [නිරුව 2058]

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත:

දෙවන වර සහ තුන්වන වර කියවා සම්මත කරන ලදී
[නිරු 2059-2162]

කල්තැබීමේ යෝජනාව:

අම්පාර සහ මඩකලපුව ඩිවරයන්ගේ ජීවනෝපායට
බලපාන අපරාධ ක්‍රියාකාරකම් වැළැක්වීම
[නිරු 2163-2180]

பிரதான உள்ளடக்கம்

அறிவிப்புகள்:

இலங்கை மின்சாரம் (திருத்தம்) சட்டமூலம்: உயர்
நீதிமன்றத்துக்கு மனு [ப: 2005]
சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட ஆவணத்தைப் பெற
முடியாமை தொடர்பில் 2025.06.04ஆந் திகதி
மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்கவினால்
முன்வைக்கப்பட்ட கூற்று [ப: 2005]

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப: 2008-2044]

தனி அறிவித்தல் மூல வினா:

தெங்குக் கைத்தொழிலை மேம்படுத்தல் [ப: 2044]
வட மாகாண வைத்தியசாலைகளுக்குக் கிடைத்த
நன்கொடை மற்றும் நிதி உதவிகளின் கணக்காய்வு
[ப: 2054]

கம்பெனிகள் (திருத்தம்) சட்டமூலம்:

முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டது [ப: 2057]

தனி உறுப்பினர் சட்டமூலங்கள்:

மாகாண சபைத் தேர்தல்கள் (திருத்தம்) - [மாண்புமிகு
சாணக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்] -
முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டது [ப: 2058]

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலம்:

இரண்டாம், மூன்றாம் முறைகள் மதிப்பிடப்பட்டு
நிறைவேற்றப்பட்டது [ப: 2059-2162]

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை:

அம்பாறை மற்றும் மட்டக்களப்பு மீனவர்களின்
வாழ்வாதாரத்தைப் பாதிக்கும் குற்றச் செயல்களைத்
தடுத்தல் [ப: 2163-2180]

PRINCIPAL CONTENTS

ANNOUNCEMENTS:

Sri Lanka Electricity (Amendment) Bill: Petition to
the Supreme Court [Col. 2005]
Comment Made by Hon. Ravi Karunanayake on
04.06.2025 Regarding Unavailability of Tabled
Documents [Col. 2005]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Cols. 2008-2044]

QUESTION BY PRIVATE NOTICE:

Revival of Coconut Industry [Col. 2044]
Audit on Donations and Financial Assistance
Received by Hospitals in Northern Province
[Col. 2054]

COMPANIES (AMENDMENT) BILL:

Read the First time [Col. 2057]

PRIVATE MEMBERS' BILLS:

Provincial Councils Elections (Amendment) – [The
Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam] –
Read the First time [Col. 2058]

NATIONAL TRANSPORT COMMISSION (AMENDMENT) BILL:

Read a Second, and the Third time, and passed
[Cols. 2059-2162]

ADJOURNMENT MOTION:

Prevention of Criminal Activities Affecting
Livelihood of Fishermen of Ampara and
Batticaloa [Cols. 2163-2180]

පාර්ලිමේන්තුව பாராளுமன்றம் PARLIAMENT

2025 ජුනි 05 වන බ්‍රහස්පතින්දා
2025 யூன் 05, வியாழக்கிழமை
Thursday, 05th June, 2025

පූ.භා. 9.30ට පාර්ලිමේන්තුව රැස් විය.
කථානායකතුමා [ගරු (වෛද්‍ය) ජගත් චක්‍රමරත්න මහතා]
මූලාසනාරූඪ විය.

பாராளுமன்றம் மு.ப. 9.30 மணிக்குக் கூடியது.
சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ஜகத்
விக்கிரமரத்ன] தலைமை வகித்தார்கள்.

The Parliament met at 9.30 a.m.,
MR. SPEAKER [THE HON. (DR.) JAGATH
WICKRAMARATNE] in the Chair.

නිවේදන அறிவிப்புகள் ANNOUNCEMENTS

ශ්‍රී ලංකා විදුලිබල (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත:
ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට පෙන්සමක්
இலங்கை மின்சாரம் (திருத்தம்) சட்டமூலம்: உயர்
நீதிமன்றாக்கு மனு
SRI LANKA ELECTRICITY (AMENDMENT) BILL: PETITION TO
THE SUPREME COURT

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

2025 ජුනි 03 සහ 04 දිනවල මාගේ නිවේදනවල සඳහන්
පෙන්සම් තුනට අමතරව, ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 121(1)
ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව "ශ්‍රී ලංකා විදුලිබල (සංශෝධන)" නමැති
පනත් කෙටුම්පත සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය වෙත ඉදිරිපත්
කරන ලද නවත් පෙන්සමක පිටපතක් මා වෙත ලැබී ඇති බව
පාර්ලිමේන්තුවට දැනුම් දීමට කැමැත්තෙමි.

II

සභාගත කරන ලද ලේඛන ලබා ගත නොහැකි වීම
පිළිබඳව ගරු රවි කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමා විසින්
2025.06.04 දින සිදු කරන ලද ප්‍රකාශය
சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட ஆவணத்தைப் பெற
முடியாமை தொடர்பில் 2025.06.04-ஆந் திகதி
மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்கவினால்
முன்வைக்கப்பட்ட கூற்று
COMMENT MADE BY HON. RAVI KARUNANAYAKE ON
04.06.2025 REGARDING UNAVAILABILITY OF TABLED
DOCUMENTS

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
2025 ජුනි 04 දින, එනම් ඊයේ දින ගරු පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී

රවි කරුණානායක මහතා විසින් ඊට පෙර දින වාචික පිළිතුරු
අපේක්ෂාවෙන් ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමියගෙන් අසන ලද ප්‍රශ්නයට
පිළිතුරු ලෙස සභාගත කරන ලද ඇමුණුම් ලබා ගැනීමට
නොහැකි වූ බවට එතුමා විසින් මෙම සභාවේදී මතු කරන ලද
වෛද්‍යාභිසම්බන්ධයෙන් කරුණු පැහැදිලි කිරීමට කැමැත්තෙමි.

පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරන ලද ලේඛන, අදාළ
අමාත්‍යවරයා විසින් එම ලේඛන ලබා දුන් පසුව හැත්සාඩ්
දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එම ලේඛන පාර්ලිමේන්තුවේ
පුස්තකාලය වෙත යැවීම සාමාන්‍ය සම්ප්‍රදාය වන අතර අවශ්‍ය
මන්ත්‍රීවරයෙකුට පුස්තකාලය හරහා එහි පිටපත් ලබා ගැනීමේ
අවස්ථාව සලසා ඇති බවත් සඳහන් කිරීමට කැමැත්තෙමි. ඒ අනුව
හැත්සාඩ් වාර්තාව මුද්‍රණය කොට නිකුත් කිරීමට ප්‍රථම සභාගත
කරන ලද ලේඛනවල පිටපත් ලබා ගැනීමට අවකාශය ඇති බවත්
විශේෂයෙන් සඳහන් කරමි.

ඒ අනුව, ගරු රවි කරුණානායක මහතා විසින් සඳහන් කරනු
ලබන ඇමුණුම් ද ඒවා ලැබීමෙන් අනතුරුව හැත්සාඩ්
දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පුස්තකාලයට යැවීමට කටයුතු යොදා
තිබූ බවත්, කෙසේ වුවද, අදාළ ඇමුණුම්වල පිටපත් ලබා ගැනීම
සඳහා ගරු රවි කරුණානායක මහතා විසින් හැත්සාඩ්
දෙපාර්තමේන්තුවෙන් හෝ පුස්තකාලයෙන් විමසීමක් කර තිබූ
බවට කරුණු වාර්තා නොවන බවත් මේ පිළිබඳව වැඩිදුරටත්
සොයා බැලීමේදී නිරීක්ෂණය විය.

තවද, ගරු රවි කරුණානායක මහතා මේ සම්බන්ධව
වැඩිදුරටත් කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමේදී හැත්සාඩ් වාර්තාව නිකුත්
වීම මාස 3ක කාල පරාසයක ප්‍රමාදයකින් පසුව සිදු වන බවට
කරන ලද ප්‍රකාශය ද නිවැරදි නොවන සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් වන
අතර 2025.05.20 දින දක්වා වූ සෑම රැස්වීමේ දිනකටම අදාළ
හැත්සාඩ් වාර්තා පාර්ලිමේන්තු වෙබ් අඩවියේ උඩුගත කර ඇති
බවත් අවධාරණයෙන් ප්‍රකාශ කිරීමට කැමැත්තෙමි.

එබැවින් මෙවැනි කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමවලදී සෑම විටම
නිවැරදි සහ සත්‍ය තොරතුරු මත පදනම්ව කටයුතු කිරීමේ
අවශ්‍යතාව පිළිබඳව මෙම ගරු සභාවේ අවධානය යොමු කරවීමට
කැමැත්තෙමි.

III

පාර්ලිමේන්තු කටයුතු පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීම
பாராளுமன்ற அலுவலர்கள் பற்றிய குழுக் கூட்டம்
MEETING OF COMMITTEE ON PARLIAMENTARY BUSINESS

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

පාර්ලිමේන්තු කටයුතු පිළිබඳ කාරක සභාවේ රැස්වීමක් 2025
ජුනි 05 බ්‍රහස්පතින්දා, එනම් අද දින අපර භාග 3.00ට කාරක සභා
කාමර අංක 2හි දී පැවැත්වීමට නියමිත බැවින් ඊට පැමිණ සහභාගී
වන ලෙස ගරු සාමාජික මන්ත්‍රීවරයන් සියලු දෙනාට මෙයින්
දැනුම් දීමට කැමැත්තෙමි.

ලිපි ලේඛනාදිය පිළිගැන්වීම
සමර්පිකිකப்பட்ட பத்திரங்கள்
PAPERS PRESENTED

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க - போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)

(The Hon. Bimal Rathnayake - Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation and Leader of the House of Parliament)

ගරු කපානායකතුමා, සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම 2022 වර්ෂය සඳහා රජයේ ප්‍රවෘත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව ඉදිරිපත් කරමි.

මෙම වාර්තාව සෞඛ්‍ය, ජනමාධ්‍ය සහ කාන්තා සවිබලගැන්වීම පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන්, සභා සම්මත විය.
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
Question put, and agreed to.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)

(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු කපානායකතුමා, ගරු කෘෂිකර්ම, පශු සම්පත්, ඉඩම් සහ වාරිමාර්ග අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම 2023 වර්ෂය සඳහා අපනයන කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව ඉදිරිපත් කරමි.

මෙම වාර්තාව පරිසරය, කෘෂිකර්මය සහ සම්පත් තිරසාරත්වය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන්, සභා සම්මත විය.
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
Question put, and agreed to.

පෙත්සම්
மனுக்கள்
PETITIONS

ගරු මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) අරුණ ජයසේකර මහතා (ආරක්ෂක නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வுபெற்ற) அருண ஜயசேகர - பாதுகாப்புப் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Major General (Rtd.) Aruna Jayasekera - Deputy Minister of Defence)

Hon. Speaker, I present a petition from Mr. G. Wickramasingha of No. 346/3 A, Ananda Maithri Lane, Habarakada, Homagama.

ගරු නීතිඥ යූ.පී. අබේවික්‍රම මහතා

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி யூ.பி. அபேவிக்ரம)

(The Hon. U.P. Abeywickrama, Attorney-at-Law)

Hon. Speaker, I present a petition from Mrs. L.G.W. Thamara Nilangani of No. 119/B, Meddawala Road, Tiththapaththara.

ගරු වසන්ත පූෂ්ප කුමාර මහතා

(மாண்புமிகு வசந்த புஷ்ப குமார)

(The Hon. Wasantha Pushpa Kumara)

ගරු කපානායකතුමා, බෙලිහුල්ලිය, පඬුනින්, සමනල පාර යන ලිපිනයෙහි පදිංචි ඩබ්ලිව්.ඩී.එල්. දේවප්‍රිය මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් මම පිළිගන්වමි.

ගරු නිශාන්ත පෙරේරා මහතා

(மாண்புமிகு நிஷாந்த பெரேரா)

(The Hon. Nishantha Perera)

ගරු කපානායකතුමා, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් තුන පිළිගන්වමි.

- (1) ඇල්පිටිය, ඉගල, පිංළිඳ මාවත යන ලිපිනයෙහි පදිංචි ආර්.එම්. රමනි දම්මිකා මැණිකේ මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) ඉඳුරුව, කයිකාවල, අංක 32 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි රංවාගොඩගේ උපසේන මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (3) ඌරගස්මංගන්දිය, මැන්ඩෝරාවල, 'ශ්‍රියානි' යන ලිපිනයෙහි පදිංචි වේලානේගේ පියදාස 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

ගරු කපානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 1 -612/2025- (1), ගරු නීතිඥ වමින්ද්‍රාණී කිරිඇල්ල මහත්මිය.- [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටුවා ඇති ඊශ්‍රායල ආගමික හා සංස්කෘතික මධ්‍යස්ථාන: නීතිය අනුමැතිය
 இலங்கையில் தாபிக்கப்பட்டுள்ள இஸ்ரேலிய சமய மற்றும் கலாசார நிலையங்கள்: சட்டரீதியான அனுமதி

ISRAELI RELIGIOUS AND CULTURAL CENTRES ESTABLISHED IN SRI LANKA: LEGAL APPROVAL

632/2025

2. ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahman)

බුද්ධශාසන, ආගමික සහ සංස්කෘතික කටයුතු අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) ඊශ්‍රායල් ජාතිකයන්ගේ ආගමික හා සංස්කෘතික මධ්‍යස්ථාන ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටුවා තිබේද;
- (ii) එසේ නම්, ඒවා පිහිටුවා ඇති ප්‍රදේශ කවරේද;
- (iii) ඒ සඳහා නියානුකූලව අවසර ලබා ගෙන තිබේද; යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?
- (ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

පුத்தසාසන, සமய மற்றும் கலாசார அலுவல்கள் அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) இஸ்ரேல் இனத்தவர்களின் சமய மற்றும் கலாசார நிலையங்கள் இலங்கையில் தாபிக்கப்பட்டுள்ளனவா என்பதையும்;
- (ii) ஆமெனில், அவை தாபிக்கப்பட்டுள்ள பிரதேசங்கள் யாவை என்பதையும்;
- (iii) அவற்றுக்குச் சட்ட ரீதியாக அனுமதி பெறப்பட்டுள்ளதா என்பதையும்;
- அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Buddhasasana, Religious and Cultural Affairs:

- (a) Will he inform this House -
- (i) whether Israeli religious and cultural centres have been established in Sri Lanka;
- (ii) if so, the areas where the said centres have been established; and
- (iii) whether legal approval has been obtained for the establishment of those centres?
- (b) If not, why?

ගරු (ආචාර්ය) හිනිදුම සුනිල් සෙනෙවි මහතා (බුද්ධශාසන, ආගමික සහ සංස්කෘතික කටයුතු අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) ஹினிதூம சுனில் செனேவி - புத்தசாசன, சமய மற்றும் கலாசார அலுவல்கள் அமைச்சர்) (The Hon. (Dr.) Hiniduma Sunil Senevi - Minister of Buddhasasana, Religious and Cultural Affairs)

ගරු කපානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මෙසේයි.

- (අ) (i) ඔව්.
- (ii) මෙවැනි ස්ථාන 4ක් වාර්තා වෙලා තිබෙනවා. ඒවා මෙසේයි.
1. පොතුට්ටේ කොට්ඨාසය
 2. වැලිගම කොට්ඨාසය
 3. තිඹිරිගස්සාය කොට්ඨාසය
 4. ඇල්ල කොට්ඨාසය
- (iii) මේ මධ්‍යස්ථාන 4න් 2කට නිත්‍යානුකූල අවසරය ලබාගෙන තිබෙනවා. දෙකක් ලියාපදිංචි වෙලා නැහැ. පොතුට්ටේ කොට්ඨාසයේ මධ්‍යස්ථානයත්, තිඹිරිගස්සාය කොට්ඨාසයේ මධ්‍යස්ථානයත් ලියාපදිංචි කරලා නැහැ. වැලිගම සහ ඇල්ල කියන ප්‍රදේශ දෙකේ තිබෙන මධ්‍යස්ථාන ලියාපදිංචි කරලා තිබෙනවා.
- (ආ) පොතුට්ටේ කොට්ඨාසයේ මධ්‍යස්ථානය ලියා පදිංචි නොකිරීම සම්බන්ධ හේතුවක් නොදනි. ග්‍රාම නිලධාරී අදාළ ස්ථානයේ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාව සිදු කරන විට එහි අදාළ තොරතුරු ලබා ගැනීම සඳහා ඒ සම්බන්ධව දන්තා කිසිවෙකුත් රැඳී නොසිටි බැවින් මහජනයාගෙන් තොරතුරු ලබාගෙන ඇත. ඔවුන් දැනුම් දී ඇත්තේ මේක පෞද්ගලික ඉඩමක් බවත්, එය ලියාපදිංචි කර නොමැති බවත්ය. තවද සංචාරක සමයේදී ඊශ්‍රායල ජාතිකයන් බොහෝ සෙයින් අදාළ ස්ථානයට පැමිණෙන බවත් ඔවුන් මෙහි ආගම ඉගැන්වීම ආදී කටයුතුවල නියැළෙමින් ආගමික කටයුතු

සිදු කරන ලද බවත් මේ වන විට ඔවුන් ශ්‍රී ලංකාවෙන් බැහැරව ඇති බවත් දැනුම් දුන්නා කියලා ග්‍රාම නිලධාරී වාර්තාවේ තිබෙනවා.

මේ පොතුට්ටේ සම්බන්ධව.

තිඹිරිගස්සාය කොට්ඨාසයේ මධ්‍යස්ථානය රජය පිළිගත් ආගමික ස්ථානයක් හෝ ආයතනයක් ලෙස ලියාපදිංචි කර ඇති බව වාර්තා නොවේ. ගරු කපානායකතුමනි, පූජා කටයුතු වෙනුවෙන් යැයි අරමුණකොටගෙන ඊශ්‍රායල් ජාතිකයන් හතර දෙනෙකු නේවාසිකව සිටි අතර, පිටස්තරව වෙසෙන ඊශ්‍රායල ජාතිකයන් මේ ආගමික කටයුතුවලට සම්බන්ධ වෙන බවත් දැනගන්නට ලැබිලා තිබෙනවා.

ලියාපදිංචි කරලා තිබෙන ආයතන දෙක වන වැලිගම සහ ඇල්ල සමාගම් රෙජිස්ට්‍රාල් කාර්යාලයේ තමයි ලියා පදිංචි කරලා තිබෙන්නේ, ගරු කපානායකතුමනි. ලියාපදිංචි කළ දිනය තමයි 2022.04.21.

එපමණයි පිළිතුර.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahman)

ගරු කපානායකතුමනි. මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා සඳහන් කළ ආකාරයට දැනට එවැනි ස්ථාන හතරක් තිබෙනවා කියලා හදුනාගෙන තිබෙනවා. එයින් දෙකක් ලියාපදිංචි කරලා තිබෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, කොළඹ ප්‍රදේශයේ දැනට තවත් තුන් දෙකක ඒවා පවත්වාගෙන යනවා. එකක් තමයි කොළඹ 7, Cinnamon Red එක ඉස්සරහා තිබෙන Chabad House එක. ඊළඟට, දෙහිවල අල්විස් කියන පෙදෙසේත් එකක් පවත්වාගෙන යනවා. ඒ දෙක පිළිබඳව මම දෙසැම්බර් මාසයේ ගරු අගමැතිතුමියගෙන් ප්‍රශ්න කළාම අගමැතිතුමියත් පිළිගත්තා, මේවා නිත්‍යානුකූල නැහැ, මේවා ලියාපදිංචි කරලා නැහැ කියලා. නමුත් ඒ දෙකටම රජයේ පොලිස් ආරක්ෂාව හා STF එකේ ආරක්ෂාව ලබා ගෙන තමයි පවත්වාගෙන යන්නේ. අගමැතිතුමියත් පිළිගත්තා මේවා නිත්‍යානුකූල නොවන මධ්‍යස්ථාන හැටියට හඳුනාගෙන තිබෙන බව. දෙසැම්බර් මාසයේ ඉඳන් අද වෙනකොට මාස හතකට ආසන්න කාලයක් ගත වෙලා තිබෙනවා. ඇයි, මේ නිත්‍යානුකූල නොවන මධ්‍යස්ථාන පිළිබඳව ක්‍රියාමාර්ග තවම නොගෙන ඉන්නේ කියන එක පිළිබඳව මම ඔබතුමාගෙන් දැන ගන්න කැමැතියි.

ගරු (ආචාර්ය) හිනිදුම සුනිල් සෙනෙවි මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) ஹினிதூம சுனில் செனேவி)

(The Hon. (Dr.) Hiniduma Sunil Senevi)

ගරු කපානායකතුමනි, ඇත්තටම මට මතකයි අග්‍රාමාත්‍යතුමියගෙන් විමසන ප්‍රශ්න යටතේ ජනවාරි මාසයේත් එතුමා මේ ගැන විමසීමක් කළා. අපි ඒ ගැන නොසොයනවා නොවෙයි. මම මහජන ආරක්ෂාව පිළිබඳව අපේ ගරු අමාත්‍යතුමාගෙනුත් විමසුවා. දැන් STF ආරක්ෂාව ඉවත් කරලා තිබෙන බව තමයි දැන ගන්නට ලැබුණේ. වැඩිමනත් තොරතුරු අවශ්‍ය නම් එතුමා දැනුවත් කරා වි. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ලියාපදිංචිය හරි සංකීර්ණයි. මගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ ලංකාවේ ප්‍රධාන ආගම් හතරටම දෙපාර්තමේන්තු තිබෙනවා. ඒවායේ ව්‍යුහ තිබෙනවා. ලියාපදිංචි කරන ක්‍රම පිළිවෙළ, පෝරම සියල්ල තිබෙනවා. සමාගම් මැදුරේ මේවා ලියාපදිංචි වන්නේ සමහර විට ආපනශාලා, restaurants විධියට. ඒවා ව්‍යාපාර ස්වරූපයක් ගන්නවා.

[ගරු (ආචාර්ය) හිනිදුම සුනිල් සෙනෙවි මහතා]

නමුත්, ඒවායේ ඊට වඩා වෙනස් කටයුතු කෙරෙන බව තමයි පෙනෙන්නට තිබෙන්නේ. මේ තොරතුරු රැස් කරගැනීම පවා හරිම දුෂ්කරයි. අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ ප්‍රධාන ආගමික හතර වෙනුවෙන් තිබෙන තැන නොවෙයි මේවා තිබෙන්නේ, ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල, රටේ තැන් තැන්වල. තොරතුරක් ලැබුණාම ගිහින් තමයි ලියාපදිංචිය තිබෙනවාද, නැද්ද කියන එක පරීක්ෂා කරන්න වෙන්නේ. එසේ වුණත් ඔබතුමා විමසූ තොරතුර නිවැරදියි. ඒවා සොයාගෙන යනවා. ඒ පිළිබඳ කටයුතු කරනවා. මම අද උදේත් මේ පිළිබඳ මගේ දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් එක්ක සාකච්ඡා කළා. තොරතුරු ලැබෙන විධියට තමයි ඒවා සොයාගෙන යන්නේ. විශේෂයෙන්ම ඔබතුමා සඳහන් කරපු කොළඹ 07, විත්තම්පලම් ඒ. ගාඩ්නර් මාවතේ පිහිටි මධ්‍යස්ථානයේ STF ආරක්ෂාව ඉවත් කර තිබෙන බව තමයි දැනගන්නට ලැබෙන්නේ.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. Mujibur Rahman)

දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මම ඔබතුමාගෙන් ඇසූ පළමු ප්‍රශ්නයත් එක්ක එකතු කරලාම අහන්නම්.

ගරු ඇමතිතුමනි, අර කොළඹ 07, Cinnamon Red එක ඉස්සරහා තිබෙන මධ්‍යස්ථානයේ STF guard එක අයිත් කළාට පොලීසිය තවම ඉන්නවා. ඔබතුමාට දැන් වුණත් ගිහින් බලන්න පුළුවන්, එතැනට පොලිස් ආරක්ෂාව දීලා තිබෙනවා. ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ, මේ යුදෙව් මධ්‍යස්ථාන පිළිබඳවයි. අපි දන්නවා අපේ රටේ යුදෙව්වෝ නැති බව. යුදෙව්වෝ ඉන්නවා නම් ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ඒ වාගේම ඊශ්‍රායලය කියන රට පිළිබඳවත් අපි දන්නවා. ඒක ඉතාම controversial රටක්. අපේ රටේ යුද්ධය තිබෙන කාලයේ ඊශ්‍රායලයේ මොසාඩ් සංවිධානය, අපේ රටේ ආණ්ඩුව එක්ක එදා සටන් කරපු එල්ටීටීඊ සංවිධානයට පවා සෘජුව උදවු කරලා, මුදල් දීලා, training දීලා තිබෙනවා. අද වෙනකොට ඒ රට අනියම් ආකාරයෙන් මේ සංස්කෘතික මධ්‍යස්ථාන හරහා අපේ රටට යම් ඇතුළත් වීමක් වෙලා තිබෙනවා කියන එක තමයි මගේ අදහස. රජයක් හැටියට ඔබතුමන්ලා මට වඩා ඒ ගැන දන්නවා. විශේෂයෙන්ම පලස්තීනය වෙනුවෙන් විශාල කාර්යභාරයක් ඉටු කරමින් පෙනී සිටින ඉතිහාසයක් තිබෙන දේශපාලන ව්‍යාපාරයක් හැටියට ඔබතුමන්ලා ඊශ්‍රායලය පිළිබඳව මේ තරම් lightly හිතන්නේ ඇයි?

මොකද, ඒගොල්ලන්ගේ වැඩ පිළිවෙළ හා ඒ ගොල්ලෝ ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය, ඒ ගොල්ලෝ රටවලට කඩා වැදිලා ජාතීන් අතර ප්‍රශ්න ඇති කරන ආකාරය, තමන්ගේ වුවමනාව වෙනුවෙන් ඕනෑම දෙයක අත්තනට යන අය හැටියට, අද පලස්තීනයේ ජනතාවට ගාසා තීරයේ කරන විශාල සංහාරය ගැන අප සියලුදෙනාම දැනුවත්. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා පසුගිය දා පලස්තීනයේ පාර්ලිමේන්තු සභයේගිනා ව්‍යාපාරයේ සභාපතිවරයා හැටියට පත් වුණා. මම ලේකම් හැටියට පත් වුණා. මම ඔබතුමාට කියන්නේ, අනවසරයෙන් පවත්වාගෙන යන මේ මධ්‍යස්ථානවලට පොලිස් ආරක්ෂාව දීම තුළින් ඒවා legalize වෙනවා; ඒවාට නීත්‍යානුකූලභාවයක් ලැබෙනවා. ඒවා අනවසරයෙන් පවත්වා ගෙන යනවා කියන එක ආණ්ඩුවත් පිළිගන්නවා. ඒ පිළිගන්නා ගමන් ආරක්ෂාවත් දෙනවා. ඒ දෙකම වෙන් වෙනවා. එක්කෝ ඒවා නීත්‍යානුකූල කියලා පිළිගන්න ඕනෑ, එහෙම නැත්නම් ආරක්ෂාව ඉවත් කරන්න ඕනෑ.

ගරු කපානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. Mujibur Rahman)

ගරු කපානායකතුමනි, අතුරු ප්‍රශ්නය තමයි අහන්නේ.

ගරු කපානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දැන් ඔබතුමා විනාඩි දෙකක් විතර අතුරු ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. Mujibur Rahman)

ගරු කපානායකතුමනි, මේ ප්‍රශ්න අහනකොට පොඩ්ඩක් පැහැදිලි කර ගන්න අපිත් ටිකක් වෙලාව ගන්නවා. එහෙම නැතුව එකවරම, direct මට ප්‍රශ්නය අහන්න බැහැ. ගරු ඇමතිතුමා කරපු පැහැදිලි කිරීමත් එක්ක නේ මම යන්න ඕනෑ. එහෙම නැතුව වුවමනාවෙන් වැඩිපුර වෙලාව ගන්නේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා මට පැහැදිලි කරන්න, මේ නීත්‍යානුකූල නොවන මධ්‍යස්ථාන වසා දමන්න හෝ ඒවාට විරුද්ධව නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න ඔබතුමන්ලා කොයිතරම් කාලයක් ගන්නවාද?

ගරු (ආචාර්ය) හිනිදුම සුනිල් සෙනෙවි මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර (කලාත්‍මක) ආරක්ෂා මණ්ඩලය)

(The Hon. (Dr.) Hiniduma Sunil Senevi)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ අතුරු ප්‍රශ්නය පැහැදිලියි. ඔබතුමා දන්නවා, යුදෙව් ජාතිකයන් වෙන් වෙන් පුළුවන්, ඔවුන් සම්බන්ධ තැන් වෙන් වෙන් පුළුවන්, ඒ වාගේම සායි ඇදහිලි පිළිබඳ විශ්වාස තිබෙන තැන් වෙන් වෙන් පුළුවන්, ඒවා සම්බන්ධයෙන් නිසි ලියා පදිංචියක් අපට සොයා ගන්න අමාරුයි. ඒකයි මම ඒකේ සංකීර්ණත්වය පැහැදිලි කළේ.

ඔබතුමා කියන එක හරි. හැබැයි, යුදෙව් ජාතිකයන් වාගේ උදවිය අපේ රටට එන්නේ ආගමික ඇදහිලි සඳහා විතරක්ද කියන එක අපට නිශ්චය කරන්න බැහැ. ඒ ඇත්තත් හුඟක් වෙලාවට සංචාරක වීසා අරගෙන සංචාරකයන් හැටියට පැමිණෙනවා. එතකොට ඒ අය ගැන රජය හැටියට අපට වගකීමක් තිබෙනවා. උදාහරණයක් හැටියට, ඇල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයෙන් අප කළ විමසීමේදී ඇල්ල ප්‍රාදේශීය ලේකම්තුමා සඳහන් කර එවා තිබුණා, එහෙම එන්න හේතු සහ එතුමන්ලා රැස් සිටින හේතු 8ක් පිළිබඳව. එතකොට එහෙම එන ඊශ්‍රායල් ජාතික සංචාරකයන්ට පහසුකම් සලසන එක අපේ එක වගකීමක්. ඊළඟට, අවශ්‍ය ආහාර පාන, සංචාරක තොරතුරු සැපයීම වාගේම, ඒ අයගේ ආගමික හා සංස්කෘතික උත්සව පැවැත්වීමට අපේ රටේ සිටින කාලය ඇතුළත උදවු කිරීම, යාඥා කිරීමට අවශ්‍යතාවක් ඇති වුණොත් ඒ අවස්ථාව සලසා දීම සිදු කළ යුතුයි. මොකද, ඒ අය සංචාරකයන්; මිනිස්සු. ඒ අයට යම් යම් විශ්වාස තිබෙන්න පුළුවන්. තවදුරටත් කියනවා නම්, එම වකවානුව තුළ මූල්‍යමය අකරතැබීමක් සිද්ධ වුණොත් පිහිට වෙන් වෙනවා. අපට ඒ පිළිබඳව වගකීමක් තිබෙනවා. ඒ සඳහා තමයි මෙබඳු ආයතන තිබෙන්නේ. හැබැයි, ඔබතුමා කියනවා වාගේ මේවායේ තිබෙන සංකීර්ණත්වය අපි විසඳන්න ඕනෑ. 2022දී තමයි මේ කියන ආයතන දෙක ලියාපදිංචි කර තිබෙන්නේ. මේවායේ තිබෙන සංකීර්ණත්වය අපි විසඳමු. අපි ඒකට එකඟයි. නමුත් සංචාරකයන් හැටියට අපේ රටට පැමිණෙන උදවියට සමානව සලකන්නට අපට සිද්ධ වෙනවා. අලුත් තොරතුරු ලැබෙන තත්ත්වය මත මේ කටයුතු විධිමත් කරන්න අමාත්‍යාංශය හැටියට අපි කල්පනා කරනවා.

1. කාර්යාංශය හෝ PIBA විසින් නිර්දේශ කරන ලද තෘතීයික හා වෘත්තීය අධ්‍යාපන කොමිෂන් සභාව -TVEC- අනුමත කරන ලද ආයතනයකින් සාත්තු සේවක පුහුණු පාඨමාලාව හදාරා තිබීම සහ NVQ Level III සහතිකය ලබා තිබීම හෝ හෙද වෘත්තියේ මාස 11කට වැඩි සේවා පළපුරුද්දක් තිබීම.
2. වයස අවුරුදු 25-45 අතර විය යුතුය.
3. වසර 10ක පාසල් අධ්‍යාපනය සම්පූර්ණ කර තිබිය යුතුය.

[ගරු (මහාචාර්ය) රුවන් රණසිංහ මහතා]

4. අවම උස 1.5m හා බර 45kgට වැඩි විය යුතුය.
5. මින් පෙර ඊශ්‍රායලයේ සේවය කර නොතිබිය යුතුය.
6. පිළිගත් ආයතනයක ඉංග්‍රීසි භාෂා පාඨමාලාවක් හදාරා තිබිය යුතුය.
7. ඉල්ලුම්කරු විවාහක නම් ස්වාමීපුරුෂයා/ බිරිඳ මින් පෙර ඊශ්‍රායලයේ රැකියාවක නිරතව හෝ පදිංචි වී නොසිටිය යුතු ය.
8. චෝදනාවකින් තොර පිරිසිදු පොලිස් වාර්තාවක් තිබිය යුතුය.
9. ශාරීරිකව හා මානසිකව නිරෝගී පුද්ගලයෙකු විය යුතුය.

එසේ ඉල්ලුම්පත් යොමු කරන ලද අයදුම්කරුවන් කාර්යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්යාලය හෝ පළාත් කාර්යාල මගින් මූලික සම්මුඛ පරීක්ෂණයකට ලක් කර ඔවුන්ගේ තොරතුරු ඊශ්‍රායලයේ ජනගහන හා සංක්‍රමණික අධිකාරිය - PIBA - වෙත යොමු කරනු ලැබේ. PIBA විසින් ලොතරැයි ක්‍රමය අනුව සාත්තු සේවකයන් තෝරාගනු ලැබේ. තෝරා ගන්නා ලද අයදුම්කරුවන්ගේ නාම ලේඛනය PIBA විසින් ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය වෙත දැනුම් දුන් පසුව අදාළ පුද්ගලයන් කැඳවා ඉදිරි කටයුතු පිළිබඳව ඔවුන් දැනුවත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. ලොතරැයි ක්‍රමයට තේරී ඇති අයදුම්කරුවන්ට වෛද්‍ය වාර්තා හා පොලිස් වාර්තා ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය කාර්යාංශ ලිපි නිකුත් කරනු ලැබේ. අදාළ සියලු ලේඛන සම්පූර්ණ කළ පසුව වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් සමත් සහ පොලිස් නිෂ්කාසන වාර්තා -මෙරට- සහිත අයදුම්කරුවන්ගේ තොරතුරු PIBA වෙත යොමු කරනු ලැබේ. එම තොරතුරු PIBA විසින්, ඔවුන් විසින් පත් කර ඇති Safe Foundation ආයතනය වෙත ලබා දීමෙන් අනතුරුව සම්මුඛ පරීක්ෂණ කටයුතු ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශයේ මෙහෙයවීමෙන් Safe Foundation ආයතනය විසින් පවත්වනු ලැබේ. සම්මුඛ පරීක්ෂණයට පෙර දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් Zoom තාක්ෂණය ඔස්සේ පවත්වනු ලබන අතර අයදුම්කරුවන්ගේ සම්මුඛ පරීක්ෂණ විඩියෝව එම අවස්ථාවේදීම PIBA වෙබ් අඩවිය වෙත යොමු කරනු ලැබේ. අයදුම්කරුවන්ගේ සම්මුඛ පරීක්ෂණයන්ගේ පටිගත විඩියෝව පරීක්ෂා කිරීමෙන් අනතුරුව එරට සේවා යෝජකයන් විසින් තමාට අවශ්‍ය සාත්තු සේවකයා තෝරාගනු ලැබේ. එසේ සේවා යෝජකයෙකු විසින් තෝරා ගතහොත් රැකියා අපේක්ෂකයෙකුහට සේවා ගිවිසුමක් ලැබේ.

- (iii) ඊශ්‍රායල නිවාස පාදක සාත්තු සේවක තනතුර සඳහා අයදුම් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට දින 45ක තේවාසික පුහුණුව ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය මගින් ලබා දෙනු ලැබේ.

මීට අමතරව PIBA විසින් නිර්දේශ කරන ලද තෘතීයික හා වෘත්තීය අධ්‍යාපන කොමිෂන් සභාව - TVEC - අනුමත කරන ලද ආයතන 16ක් සඳහා ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය විසින් අනුමත කරන ලද විෂය නිර්දේශය හා කාලසටහන අනුව නිවාස පාදක සාත්තු සේවක පුහුණු පාඨමාලා පැවැත්වීමට කාර්යාංශය විසින් අනුමැතිය ලබා දී ඇත. අදාළ ආයතනවල තොරතුරු ඇමුණුමෙහි සඳහන්ව තිබෙනවා. ගරු කථානායකතුමනි, එම ඇමුණුම මම සභාගත* කරනවා.

- (iv) • සුදුසුකම් සපුරා ඇති අයදුම්කරුවන්හට online ක්‍රමය ඔස්සේ අයදුම්පත් යොමු කිරීමට අවස්ථාව සලසා දීම.
- අයදුම්පත් යොමු කළ සියලුදෙනා මූලික සම්මුඛ පරීක්ෂණයට කැඳවීම.
- ඉහත අංක ii යටතේ සඳහන් සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයන්ගේ තොරතුරු පමණක් PIBA වෙත යොමු කිරීමට කටයුතු කිරීම.

ලොතරැයි ක්‍රමයට තේරී ඇති අයදුම්කරුවන්ට වෛද්‍ය වාර්තා හා පොලිස් වාර්තා ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය කාර්යාංශ ලිපි නිකුත් කරනු ලැබේ. අදාළ සියලු ලේඛන සම්පූර්ණ කළ පසුව වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් සමත් සහ පොලිස් නිෂ්කාසන වාර්තා -මෙරට- සහිත අයදුම්කරුවන්ගේ තොරතුරු PIBA වෙත යොමු කරනු ලැබේ. එම තොරතුරු PIBA විසින් Safe Foundation ආයතනය වෙත ලබා දීමෙන් අනතුරුව සම්මුඛ පරීක්ෂණ කටයුතු ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශයේ මෙහෙයවීමෙන් Safe Foundation ආයතනය විසින් පවත්වනු ලැබේ. මේ අනුව මෙම ශ්‍රමිකයින් තෝරා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ඊශ්‍රායලයේ PIBAහි පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේ සිදු වේ.

(ආ) පැන නොනඟී.

ගරු හෙක්ටර් අප්පුහාම් මහතා
(*மாண்புமிகு ஹெக்டர் அப்புகாமாமி*)
(The Hon. Hector Appuhamy)

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ පළමුවෙනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

මීට කලකට පෙර ඊශ්‍රායලයේ සේවය සඳහා යන්නට විශාල කණ්ඩායමකට පුහුණුව ලබා දුන්නත්, ඔවුන්ට යන්න අවස්ථාව ලැබුණේ නැහැ කියන කාරණය කියමින් ඔවුන් හැම තැනකටම ගිහිල්ලා උද්ඝෝෂණ කළා, ප්‍රශ්න ඇති කළා කියලා මම දන්නවා. ඔබතුමන්ලා බලයට එන්න පෙර ප්‍රශ්න රාශියක් පැන නැගුණා, ඊශ්‍රායලයේ රැකියා සම්බන්ධ වෙනම වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක වෙනවා කියලා. මේ සම්බන්ධව ඔබතුමන්ලාත් ඒ කාලයේ කථා කළා. අපි දන්නවා, ඊශ්‍රායලය එක්ක වෙනම බේරා ගන්න ප්‍රශ්නයක් තිබෙන බව. ඒක වෙනම එකක්. හැබැයි, මෙතැනදී මට විශේෂයෙන්ම දැනගන්න අවශ්‍ය වන්නේ මෙයයි. රැකියා සඳහා ඊශ්‍රායලයට පිටත් කර යවනවා කියලා යම් කණ්ඩායමක් යම් විධියකින් මේ රටේ අතරමං කරලා තිබෙනවාද, එහෙම නැත්නම් යම් ආකාරයකින් ඒ අයගේ මුදල් කවුරු හරි අරගෙන තිබෙනවාද, එවැනි ප්‍රශ්නයක් ඔබතුමන්ලාට පැමිණිලි වශයෙන් ලැබිලා තිබෙනවාද කියන එක මා ඔබතුමාගෙන් දැනගන්න කැමැතියි.

* ප්‍රශ්නකාලයේ තබා ඇත.
* *தூல் நிலையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.*
* Placed in the Library.

ගරු (මහාචාර්ය) රුවන් රණසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு பேராசிரியர்) (ருவன் ரணசிங்ஹ)
(The Hon. (Prof.) Ruwan Ranasinghe)

මා ප්‍රශ්නයේ අංක (ii) කොටසට ලබා දුන් පිළිතුරේ සඳහන් වූ පරිදි ඊශ්‍රායලයේ PIBA එක විසින් යම් කාලයකට පුරුෂයන් රැකියාවලට බඳවා ගැනීම නවතා තිබුණා. නැවත පසුකාලීනව තමයි ඒ කටයුත්ත ආරම්භ වුණේ. ගරු කථානායකතුමනි, ඒ වාගේම මන්ත්‍රීතුමා සඳහන් කරන පරිදි යම් යම් සිද්ධි පිළිබඳව අපට පැමිණිලි වාර්තා වෙලා තිබෙනවා. ඊශ්‍රායලයේ පමණක් නොවෙයි, සමස්තයක් ලෙස විදේශ රැකියා ලබා දීමේ මුළු ක්‍රියාවලිය ගත්තොත්, විවිධ කණ්ඩායම් විසින්, පුද්ගලයන් විසින් මුදල් එකතු කිරීම් පිළිබඳව, ඒ වාගේම විදේශ රැකියා ලබා දෙන මැයෙන් මුදල් ගෙන රැවිම් කිරීම පිළිබඳ විවිධ පැමිණිලි අපට ලැබෙමින් පවතිනවා. ඒ පිළිබඳව අපි විමර්ශන ක්‍රියාත්මක කරමින් ඉන්නවා.

ගරු හෙක්ටර් අප්පුහාමි මහතා
(மாண்புமிகு ஹெக்டர் அப்புஹாமி)
(The Hon. Hector Appuhamy)

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

විදේශ රැකියා කියන්නේ, අපේ රටේ තිබෙන දැවෙන ප්‍රශ්නවලට මූලික විසඳුම් ලබා දෙන ක්ෂේත්‍රයක්. එම නිසා ඒ අමාත්‍යාංශය සහ ඊට අදාළ ආයතන වික ඉතාම වැදගත්. ඔබතුමන්ලා අපේ සහෝදර සහෝදරියන්ට දැන් ඉලක්කයක් ලබා දීලා තිබෙනවා, මේ වසරේ ඉඳලා තුන්ලක්ෂ හතළිස්දහසකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් විදේශ රැකියාවලට පිටත් කර යවන්න ඔබතුමන්ලා කටයුතු කරනවා කියලා. හැබැයි, අපට දැනගන්න ලැබී තිබෙන දෙයක් තමයි, සමහර තානාපති කාර්යාල නිලධාරීන් එහෙම නැත්නම් ඔබතුමන්ලාගේ සමහර නිලධාරීන් අතර මේ පිළිබඳ පරස්පර මතයක් තිබෙනවාය කියන එක. ඔබතුමන්ලා සමහර රටවලට දැනුම් දීලා තිබෙනවා, මෙන්න මේ විධියේ වෙනතයක් -වැටුපක්- අපට අවශ්‍යයි කියලා. සමහර වෙලාවට ඒ වැටුපට සරිලන පුහුණුව අපි දීලා නැති වෙන්න පුළුවන්. අපි යවන කෙනා ඒ තරම් පුහුණු නොවී ඉන්න පුළුවන්. එතකොට ලොකු ගැටුමක් තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ රැකියා නියෝජිත ආයතන සහ දැනුම තිබෙන කණ්ඩායම් ඒකරාශී කරගෙන මේ සම්බන්ධ වැඩ පිළිවෙළක් තවම සකස් කරලා නැහැ. හැබැයි, ඔබතුමන්ලා අපේ රටේ සහෝදර සහෝදරියන්ට ඉලක්කයක් ලබා දෙනවා. හැබැයි, ඉලක්කයක් විතරක් දීලා මදි. ඒ සඳහා ඔබතුමන්ලාගේ ප්‍රායෝගික වැඩ පිළිවෙළක් නැහැ. තානාපති කාර්යාල, ශ්‍රී ලංකා විදේශ රැකියා නියෝජිතායතනය, විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය සහ විදේශ කටයුතු, විදේශ රැකියා සහ සංචාරක අමාත්‍යාංශය අතර තිබෙන සම්බන්ධතාව නිවැරදිව ගොඩනඟා ගත්තේ නැත්නම් ඔබතුමන්ලාට ඔය ඉලක්කයට යන්න බැහැ. මොකද, ඒ රටවල් සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කරද්දී තානාපති කාර්යාලවලට නිවැරදිව උපදෙස් දීලා තිබෙන්න ඕනෑ, ඒ ගිවිසුම් අත්සන් කරන්න අවශ්‍ය සහයෝගය ලබා දෙන්න කියලා. හැබැයි, එහෙම සහයෝගය ලබා දුන්නේ නැත්නම් ඒ ගිවිසුම් අපට ලැබෙන්නේ නැහැ; ඒ රැකියා වික ලැබෙන්නේ නැහැ. ඔබතුමන්ලා විදේශ විනිමය වැඩිපුර ලබා ගන්නා වැඩසටහනක් බලාපොරොත්තු වෙනවා නම්, එවැනි වැඩසටහනකට ඉදිරි කාලයේදී යන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා නම්, ඒ ඇස්තමේන්තුවට මේ රටට යන්න බැහැ. එහෙම වුණොත් අපි සියලුදෙනාම රටක් හැටියට කඩා වැටෙනවා.

එම නිසා ඒ සඳහා ඔබතුමන්ලා අරගෙන තිබෙන විසඳුම් මොනවාද කියා පැහැදිලි කරන්න කියලා මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු (මහාචාර්ය) රුවන් රණසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு பேராசிரியர்) (ருவன் ரணசிங்ஹ)
(The Hon. (Prof.) Ruwan Ranasinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා සඳහන් කරන කාරණයට අපි සම්පූර්ණයෙන් එකඟයි. විදේශ රටවල සිටින අපේ ශ්‍රමිකයන් එවන චේතනාවලින් අපේ රටේ ආර්ථිකයට දැවැන්ත දායකත්වයක් ලැබෙනවා. ඒ පිළිබඳව අපි රජයක් විධියට දැඩි අවධානයක් යොමු කරලා තිබෙනවා. අපේ සැලසුම තිබෙන්නේ ඇත්තටම නුපුහුණු ශ්‍රමිකයන් විදේශ රටවලට යවනවා වෙනුවට පුහුණු කරන ලද ශ්‍රමිකයන් - skilled labour force එකක් - විදේශ රැකියාවලට යොමු කරන එකයි.

ඊළඟට, ඔබතුමා මතු කළ minimum wages සම්බන්ධ ගැටලුවටත් මම පිළිතුරක් දෙන්නම්. අපි පිළිපිනිය වාගේ රටක් ගත්තොත්, ඒගොල්ලන් ඒ, ඒ job categories වලට minimum wages define කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, ශ්‍රී ලංකාව ගත්තොත් එහෙම, හැම රටක්ම අපට එහෙම හැම වෘත්තියකටම - හැම රැකියාවකටම - minimum wages දෙන්නේ නැහැ. උදාහරණයක් විධියට එක්සත් ආරාබ් එමීර් රාජ්‍යය වාගේ රටවල් ගන්න පුළුවන්. ඒකට හේතුව තමයි අපි යවන ශ්‍රමිකයන් ඒගොල්ලන් බලාපොරොත්තු වන standard එකට නොමැති වීම. ඒ නිසා අපි Tertiary and Vocational Education Commission එක ඒකාබද්ධ කරගෙන පුහුණු ශ්‍රමිකයන් විදේශ රටවලට යවන වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරමින් ඉන්නවා. ඒ වාගේම අපේ foreign missions හරහා negotiate කරමින් ඉන්නවා, විවිධ රැකියා categories සඳහා අපට අවම වැටුප් ප්‍රමාණය ලබා ගන්න පුළුවන්ද කියලා. ඒ සාකච්ඡා අපි ආරම්භ කරලා තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 4 -649/2025- (1), ගරු (වෛද්‍ය) කවින්ද හේෂාන් ජයවර්ධන මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

යාපනය ශික්ෂණ රෝහල: ස්වේච්ඡා සේවකයන්
யாழ்ப்பாண போதனா வைத்தியசாலை: தன்னார்வத் தொழிலாளர்கள்
JAFFNA TEACHING HOSPITAL: VOLUNTARY WORKERS

668/2025

5. ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)
සෞඛ්‍ය සහ ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය- (1):

- (අ) (i) යාපනය ශික්ෂණ රෝහලේ අධ්‍යක්ෂ වෛද්‍ය සත්‍යමූර්ති තංගමුත්තු මහතා පසුගිය වර්ෂ තුන මුළුල්ලේ පුද්ගලයන් 170 දෙනෙකු රාජ්‍ය අංශය තුළ සේවයේ යොදවා ඇති බවත්,
- (ii) එම සේවකයන්ට ඔවුන්ගේ මාස 36ක සේවා කාලයෙන් මාස 5ක උපරිම කාලයක් සඳහා පමණක් මාසයකට රුපියල් 10,000කට වඩා අඩු මුදලක් බැගින් ගෙවන ලද බවත්;
- (iii) එවැනි රැකියා නියුක්ති පිළිවෙත් මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ කම්කරු නීති උල්ලංඝනය කරනු ලැබ ඇති බවත්;

එතුමා දන්නේද?

- (ආ) (i) මෙම සේවකයන් කුමන පදනමක් මත රාජ්‍ය අංශයට පත් කරන ලද්දේද;

சுரு கலாநாயகமூல, எனது முதலாவது மேலதிக வினாவைக் கேட்கின்றேன்.

(ii) மேற்குறித்த கால்வாயைப் புனரமைப்பதற்கு நீர்ப்பாசனத் திணைக்களத்தால் செலவின மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதையும்;

(ii) එසේ නම්, එම පාසල් සංඛ්‍යාව කොපමණද;

- (අ) (i) ඔව්.
- (ii) එම පාසල් සංඛ්‍යාව 62කි.
- (iii) දෙමළ මධ්‍ය අ.පො.ස. (සාමාන්‍ය පෙළ) - (1
ශ්‍රේණියේ සිට 11 ශ්‍රේණිය දක්වා) පන්ති
පැවැත්වෙන පාසල් සංඛ්‍යාව 15කි.

[ගරු (වෛද්‍ය) මධුර සෙනෙවිරත්න මහතා]

දෙමළ මාධ්‍ය අ.පො.ස. (උසස් පෙළ) පන්ති පැවැත්වෙන පාසල් සංඛ්‍යාව 25කි.

(ආ) (i) කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇති අ.පො.ස. (උසස් පෙළ) විෂයයන් දෙමළ මාධ්‍යයෙන් හැදෑරිය හැකි පාසල් පහත වගුවෙහි සඳහන් කර ඇත.

කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇති අ.පො.ස. (උසස් පෙළ) විෂයයන් දෙමළ මාධ්‍යයෙන් හැදෑරිය හැකි පාසල් ගණන 25කි.

S/N	School Census No	School Name
01	02189	MATUGAMA ST. MARY'S M.V
02	02405	ALUTHGAM WEEDIYA MUSLIM BALIKA M.V
03	02406	BERUWALA AL-HUMAISARA CENTRAL COLLEGE
04	02407	DHARGA TOWN ZAHIRA MAHA VIDYALAYA
05	02408	BERUWALA NALEEM HAJIAR LADIES COLLEGE
06	02409	BERUWALA AL-FASIYATHUL NASRIYA MUSLIM BALIKA M.V
07	02410	AL-HASSANIYA M.V
08	02411	BERUWALA ZAM REFAI HAJIAR MAHA VIDYALAYA
09	02412	KALUTARA MSULIM M.M.V
10	02413	KALUTARA MUSLIM BALIKA M.V
11	02415	VEYANGALLA MUSLIM M.V
12	02417	MILLAKANDE T.M.V
13	02418	DHARGA TOWN AL-HAMBRA MAHA VIDYALAYA
14	02421	HORANA TAMIL M.V
15	02430	VIPULANANDA TAMIL VIDYALAYA
16	02431	PANADURA AL- FAHRIYA CENTRAL COLLEGE
17	02432	PANADURA JEELAN CENTRAL COLLEGE
18	02434	ALAVIYA MSULIM MAHA VIDYALAYA
19	02436	BANDARAGAMA AL-GAZZALY M.M.V
20	02440	WELIPENNA RAHMANIYA M.V
21	02441	CULLODEN NAVODYA TAMIL MAHA VIDYALAYA
22	02445	BHARADI TAMIL MAHA VIDYALAYA
23	02452	KALAIMAGAL M.V
24	02463	PAYAGALA HINDU COLLEGE
25	02465	HALWATHURA TAMIL M.V

(ii) වාණිජ විෂය ධාරාව පමණක් - 0
කලා විෂය ධාරාව පමණක් - 08
වාණිජ සහ කලා විෂය ධාරා - 17

(iii) ඔව්.

(iv) අදාළ නොවේ.

(ඇ) (i) ඔව්.

(ii) අදාළ නොවේ.

(iii) අදාළ නොවේ.

(ඈ) අදාළ නොවේ.

ගරු ධනුෂ්ක රංගනාත් මහතා

(மாண்புமிகு தனுஷ்க ரங்கநாத்)

(The Hon. Danushka Ranganath)

ගරු කථානායකතුමනි, මම ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාට යොමු කරන පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

මෙම ප්‍රශ්නයන් යොමු කිරීමට හේතු වුණු කාරණයක් තිබෙනවා. අපේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කය ආදී දිස්ත්‍රික්කවල වතු ආශ්‍රිත ජනතාව 45,000කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ජීවත් වෙනවා. ඒ ජනතාව අතුරින් බුලත්සිංහල, අගලවත්ත, පාලින්දනුවර වාගේ ග්‍රාමීයව ජීවත් වන වතු ආශ්‍රිත ජනතාවගේ දරුවන්ගේ අධ්‍යාපන ගැටලු විකක් තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම ඒ දරුවන්ගේ ජීවිතය උසස් කරන්න නම්, වතු ආශ්‍රිත ජනතාවගේ ජීවිතය උසස් කරන්න නම් අනිවාර්යයෙන්ම ඔවුන්ගේ දරුවන්ගේ අධ්‍යාපනය මීට වඩා ඉහළ තත්ත්වයකට ගෙනෙනවා අවශ්‍යයි. මොකද, ඔවුන්ගේ ජීවිතවල අත්තල කියන්නේ ඇත්තටම අධ්‍යාපනයයි. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මා මෙම නිශ්චිත ප්‍රශ්නය අහන්න හේතු වුණේ එම කරුණයි. විශේෂයෙන්ම වතුකරය ආශ්‍රිත පාසල්වල මේ දවස්වල විශාල ගුරු හිඟයක් පවතිනවා. එම නිසා ඒ ගුරු හිඟය පියවා ගැනීම සඳහා යම්කිසි මැදිහත්වීමක් සිදු කරනවාද කියලා පළමුවන අතුරු ප්‍රශ්නය විධියට මා අහන්න කැමැතියි.

ගරු (වෛද්‍ය) මධුර සෙනෙවිරත්න මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) மதுரை செனெவிரத்னா)

(The Hon. (Dr.) Madhura Senevirathna)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට ස්තූතියි, එම ප්‍රශ්නය ඉදිරිපත් කිරීම ගැන. කාරණාව ඇත්ත. ගුරු හිඟය අතිශය දුෂ්කර විධියට බලපා තිබෙනවා, විශේෂයෙන්ම වතු ආශ්‍රිත පාසල්වලට. අපි පෞද්ගලිකව දන්නා ගැටලුවක් තමයි, වතු ආශ්‍රිත පාසල්වල පවතින ගුරු හිඟය සහ භෞතික සම්පත් හිඟය. මූලිකව ගත්තොත්, පසුගිය කාලයේ -2024 වර්ෂයේ මුල- ගුරු සහායක තනතුර සඳහා බඳවා ගත් පිරිසක් හිටියා. ඒ පිරිස බඳවා ගත්තේ විභාගයකින්, සම්මුඛ පරීක්ෂණයකින් සහ ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණයකින්. අවුරුදු 5ක් ඇතුළත ගුරු සේවා ව්‍යවස්ථාවට අදාළ සම්මතයන් සම්පූර්ණ කර ගන්නට පසුව ඒ අය ගුරු සේවයට බඳවා ගන්නා අදහසින් තමයි මේ වැඩේ කළේ. එතැනදී ලොකු සේවයක් සිදු කරනවා, එම ගුරු සහායක පිරිස. නමුත්, මේ මොහොතේ අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ගයක් නිසා මේ ක්‍රියාවලිය යම් කාලයකට පරක්කු වීමක් සිදු වී තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඉතා ඉක්මනින් මේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර ගන්න.

ඊට අමතර කාරණාවක් කියන්න තිබෙනවා. අපි මෙවර විද්‍යා පීඨවලට බඳවා ගැනීම් කරද්දී විශේෂයෙන් විෂයානුබද්ධව සහ ප්‍රදේශයේ පුරප්පාඩුවලට අදාළ බඳවා ගැනීමක් තමයි සිදු කළේ.

එතැනදී මේ ප්‍රශ්නයට යම්කිසි සහනයක් ලැබෙන ආකාරයට තමයි ඒ ක්‍රියාවලිය සිදු වුණේ. මම කියන්නේ නැහැ එය පරිපූර්ණයි කියලා. ඉදිරියේදී උපාධිධාරීන් බඳවා ගැනීම කරද්දීත්, විෂයානුබද්ධව සහ පුරප්පාඩුවලට අදාළව මේ කියන විෂයාවට දුරලත්න අපි උත්සාහ කරනවා. ඊට අමතරව, අපේ විද්‍යාපීඨ 17 අතුරින් ශ්‍රීපාද ජාතික අධ්‍යාපන විද්‍යාපීඨයෙන් ගුරුවරු බිහි කරලා ඒ ගුරුවරු ස්ථානගත කිරීමේදී වතු පාසල්වලට තමයි අපි සම්පූර්ණයෙන්ම වාගේ ප්‍රමුඛත්වය දෙන්නේ.

මෙන්න මේ ආකාරයෙන් තමයි වතු පාසල්වල ගුරු හිඟය පියවන්න අප උත්සාහ කරන්නේ.

ගරු ධනුෂ්ක රංගනාත් මහතා

(மாண்புமிகு தனுஷ்க ரங்கநாத்)

(The Hon. Danushka Ranganath)

ගරු කථානායකතුමනි, මා ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාට යොමු කරන දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

විශේෂයෙන් වතු ආශ්‍රිතව ජීවත් වන ජනතාවගේ දරුවන් ගන්නාම, ඒගොල්ලන් බෙහෙවින් හුදෙකලාභාවයට පත් වෙලා ඉන්නේ. සමහර තැන්වල දරුවන් ආන්තිකරණයට ලක් වෙලා ඉන්නේ. ආන්තිකරණයෙන් මුදා ගන්න නම් වඩා ගුණාත්මක අධ්‍යාපනයක් ඒ දරුවන්ට ලබා දිය යුතුයි. ඒ නිසා වතුකරයේ ජීවත් වන දරුවන්ට -වතු ආශ්‍රිතව ජීවත් වන දරුවන්ට- ගුණාත්මක අධ්‍යාපනයක් ලබා දීම වෙනුවෙන් ඉදිරියේදී ගන්න පුළුවන් පියවර මොනවාද කියා ඔබතුමාගෙන් විමසන්න කැමැතියි.

ගරු (වෛද්‍ය) මධුරා සෙනෙවිරත්න මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) மதுரா செனெவிரத்தன்)

(The Hon. (Dr.) Madhura Senevirathna)

ගරු කථානායකතුමනි, භෞතික සහ මානව සම්පත්වල හිඟය කියන මේ ගැටලුව ලංකාව පුරා තිබෙන සහ වතු ආශ්‍රිතව වැඩිපුර තිබෙන ගැටලුවක්. නිශ්චිතව වතු ආශ්‍රිතව ගන්නාත්, දැනට මිලියන 600ක ඉන්දියන් ආධාර ව්‍යාපෘතියක් තිබෙනවා. මෙන්න මේ ආධාර ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියේදී අපි වතු ආශ්‍රිතව නිශ්චිතව ක්‍රියාත්මක කරනවා.

ඊට අමතරව අය වැයෙන් වෙන් කරපු රුපියල් මිලියන 30ක මුදලක් තිබෙනවා. ඒ එක්කම අපේ GEM ව්‍යාපෘතිය කියලා ව්‍යාපෘතියක් තිබෙනවා. මේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ රුපියල් මිලියන 10ක් වතු ආශ්‍රිත කාර්ය මණ්ඩලයේ පුහුණුව සඳහා යොමු කරනවා. මේ තමයි වතු වලට අදාළව අපේ ආණ්ඩුව විසින් නිශ්චිතව කරගෙන යන ක්‍රියාවලිය.

ඊට අමතරව, අපේ පොදු ක්‍රියාවලිය ඇතුළත අප කලින් කථා කළ ප්‍රාථමික අධ්‍යාපනයට අදාළව වර්ග කිලෝමීටර තුනක අරයක් ඇතුළත සහ අවශ්‍ය ප්‍රදේශවලට සියලු සම්පත් සහිත පාසලක් ස්ථානගත කිරීම කියන ක්‍රියාවලියේදී වතු පාසල්වලට අදාළව සුවිශේෂී කාරණා -විශේෂයෙන් ප්‍රවාහනය සහ පොතකුත් දුෂ්කරතා- සැලකිල්ලට ගන්නවා. එහිදී වතු පාසල් නම් කිරීමේදී විශේෂත්වයක් සිදු වෙයි. පොදු ක්‍රියාවලිය ඇතුළතත් කටයුතු කරමින් තිබෙනවා. ඊට අමතරව නිශ්චිතව වතු ඉලක්කගත ක්‍රියාවලියකුත් අපි මේ දවස්වල සිදු කරමින් යනවා. ප්‍රශ්නය නිවැරදියි. ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි විශේෂිත ක්‍රියාවලියක යෙදී ඉන්නවා.

ගරු (ආචාර්ය) වී.එස්. රාධක්‍රිෂ්ණන් මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) வீ.எஸ். இராதாகிருஷ்ணன்)

(The Hon. (Dr.) V.S. Radhakrishnan)

ගරු කථානායකතුමනි, මටත් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයට අදාළව ප්‍රශ්නයක් අහන්න තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ඒක අදාළ කර ගන්න බැහැ, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, එතුමාට පිළිතුරු දෙන්න පුළුවන් වන්නේ අදාළ මන්ත්‍රීතුමාගේ අතුරු ප්‍රශ්න දෙකට පමණයි.

ප්‍රශ්න අංක 8 -719/2025- (1), ගරු ඩබ්ලිව්.එම්.එම්. ධර්මසේන මහතා.- [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 9 -772/2025- (1), ගරු ලලිත් භාෂණ ගමගේ මහතා.- [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

දෙහිඅත්තකණ්ඩිය නගරයේ බැහැර කළ රජයේ ඉඩම්: විස්තර

தெஹியத்தகண்டிய நகரில் கையுதிர்க்கப்பட்டுள்ள

அரசு காணிகள்: விபரம்

STATE LANDS DISPOSED OF IN DEHIATTAKANDIYA TOWN: DETAILS

854/2025

10.ගරු ඒ.එම්.එම්.එම්. රත්වත්තේ මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஏ.எம்.எம்.எம். ரத்வத்தே)

(The Hon. (Mrs.) A.M.M.M. Rathwatthe)

කෘෂිකර්ම, පශු සම්පත්, ඉඩම් සහ වාරිමාර්ග අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) දෙහිඅත්තකණ්ඩිය නගරයේ 'මත්සල' හා 'හෙළ බොජුන් හල්' අසල අක්කර දෙකක පමණ විශාලත්වයකින් යුතු ඉඩමක් පුද්ගලයන් දෙදෙනෙකුට බැහැර කර ඇති බව දන්නේද;
- (ii) එම පුද්ගලයන්ගේ නම්, බැහැර කිරීමේ පදනම සහ අරමුණ කවරේද;
- (iii) පොලිසිය හා 'ශාලිකා ශාලාව' අතර පර්චස් 60ක පමණ විශාලත්වයකින් යුතු ඉඩමක් බැහැර කර තිබේද;
- (iv) එසේ නම්, බැහැර කර ඇත්තේ කවුරුන්ටද සහ එහි අරමුණ කවරේද;
- (v) සංස්කෘතික මධ්‍යස්ථානය අසල ඉඩම කැබලි කර බැහැර කර තිබේද;
- (vi) එසේ නම්, බැහැර කරන ලද පුද්ගලයාගේ නම සහ බැහැර කරන ලද පදනම කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ආ) (i) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් දෙහිඅත්තකණ්ඩිය නගර සංවර්ධන සැලසුමක් සකස් කිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර ඉහත සඳහන් ඉඩම් සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා භාවිතා කිරීමට ගත හැකි ක්‍රියාමාර්ග කවරේද;
- (ii) එම ඉඩම් මේ වනවිට බැහැර කර ඇති ආකාරය අනුව එම සංවර්ධන කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කළ හැකිද;
- (iii) නොඑසේ නම්, එම බැහැර කිරීම සංශෝධනය කළ හැකිද;
- (iv) එම ඉඩම් ආපසු ලබා ගත හැකිද;

යන්නත් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ඇ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

ඉහත අංක iiහි නම් සඳහන් සිලෝන් යුනික් සොලියුෂන් ප්‍රයිවට් ලිමිටඩ් වෙත විධිමත් බදු අනුමැතිය ලබා දී ඇතත්, ඉඩමේ භුක්තිය භාර දී නොමැත.

- (iii) ඔව්. පර්වත් 60ක් ලබා දී ඇත.
- (iv) ඩී.එම්.පී.ආර්. දිසානායක, සිරි නිවස, දමන, අම්පාර.
අරමුණ - සංචාරක බංග්ලාවක් හා නිවාඩු නිකේතනයක් ඉදිකිරීම.
- (v) ඔව්. පුද්ගලයන් නිදෙනෙකු වෙත බැහැර කර ඇත.
- (vi) යටිවැල්ල කෝරළලාගේ ලලිත් බණ්ඩාර යටිවැල්ල, අංක 198, පල්ලේගම, සිරිපුර.
ඉලක්කොඩි ගෙදර රොෂාන් උදය කුමාර සේනක රාජපක්ෂ, අංක 121, වෙහෙරගල, රුහුණගම.
සෙල්ල අයියා පොන්නයියා ශ්‍රී කාන්දන්, අංක 104, පාසල කොටස, වෙහෙරගල.
පදනම - වරණය පදනම මත.
මම මේ කියපු ඉඩම් කොටස් තුනම ඇමතිවරයාගේ වරණය පදනම මත තමයි බැහැර කර තිබෙන්නේ.
- (ආ) (i) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් දෙහිඅත්තකණ්ඩිය නගර සංවර්ධන සැලසුම් සකස් කිරීමට කටයුතු කර ඇතත් මේ දක්වා ප්‍රකාශයට පත් කර නොමැත. මෙම ප්‍රදේශයේ ඉඩම් කොටස් මහවැලි අධිකාරිය විසින් නිත්‍යානුකූලව විවිධ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් බෙදා දී ඇත. ඒ අනුව එම ඉඩම්, රජයේ අවශ්‍යතාවක් සඳහා ලබා ගැනීමට අදහස් කරන අවස්ථාවේ නැවත රජයට පවරා ගැනීමෙන් අනතුරුව සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා භාවිත කළ හැක.
- (ii) බදු පදනම මත ඉහත සඳහන් වාණිජ ඉඩම් ලබා දීම සිදු කර ඇති අතර රජයේ ඉඩම් ආඥාපනතේ ප්‍රතිපාදන මත ඉඩම් කොටස්වල භුක්තිය භාර දීමේදී ඇතුළත් කර ඇති කොන්දේසිවලට අනුකූලව ක්‍රියා කළ හැකි වේ.
- (iii) ඉහත (ii) පිළිතුර අනුව අදාළ නොවේ.
- (iv) රජයේ ඉඩම් ආඥාපනතේ විධිවිධාන අනුව බදුකරු විසින් නියමිත බදු නොගෙවීම හෝ කොන්දේසි කඩ කිරීම මත යන කරුණු පදනම්ව රජයට පවරා ගැනීමට කටයුතු කළ හැකි වේ.

(ඇ) අදාළ නොවේ.

ගරු ඒ.එම්.එම්.එම්. රත්වත්තේ මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஏ.எம்.எம்.எம். ரத்வத்தே)

(The Hon. (Mrs.) A.M.M.M. Rathwatthe)

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ පළමුවන අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

1982 වර්ෂයේ තමයි "සී" කලාපයේ දෙහිඅත්තකණ්ඩිය කියන මේ ගම්මානය ආරම්භ වුණේ. ඇත්තටම දෙහිඅත්තකණ්ඩිය කියන්නේ වැඩිපුර කෘෂි කර්මාන්තයෙන් ජීවත් වන පිරිසක් සිටින ගම්මානයක්. ඒ සියයට 90ක් විතර කෘෂි කර්මාන්තයෙන් තමයි ජීවත් වෙන්නේ. මේ වෙද්දී කන්නයකට හෙක්ටයාර 12,000ක පමණ ප්‍රමාණයක් වී වගා කරනවා. නමුත්, දෙහිඅත්තකණ්ඩිය කලාපයේ වී ගොවිතැනට මේ වෙද්දී කණ කොකා හඬලන තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. පසුගිය දේශපාලන අධිකාරිවලින් මේ දෙහිඅත්තකණ්ඩිය කලාපයට අඩු වටිනාකමක් සහ අඩු සැලකිල්ලක් ලබා දීම නිසායි දෙහිඅත්තකණ්ඩිය කලාපයේ ගොවිතැනට කණ කොකා හඬන තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙන්නේ. දෙහිඅත්තකණ්ඩියේ ගම්මාන 45ක් තිබුණත්, එම ගම්මාන 45ම පෝෂණය වන්නේ කුඩා වැව් 22කින්. මේ වැව් අවුරුදු 30ක පමණ කාලයකින් ප්‍රතිසංස්කරණය වෙලා නැහැ. ඒ වැව් රොන් මඩ පිරිලා ගොඩවෙලා. ඒ නිසා ගොවිතැනට අවශ්‍ය

ජලය ලබා දීමට හැකියාවක් නැහැ. මෙම වැව් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා ඔබතුමා මේ වෙද්දී යම් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවාද? මොකද, එම ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු කඩිනමින් සිදු කර ගැනීමට අවශ්‍යව තිබෙනවා.

ගරු (වෛද්‍ය) සුසිල් රණසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) சுசில் ரணசிங்ஹு)

(The Hon. (Dr.) Susil Ranasinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, අපි කෘෂිකර්ම, පශු සම්පත්, ඉඩම් සහ වාරිමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙන් වාරිමාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ආරම්භ කර තිබෙනවා, "වාරි මගිම - අපේ උරුමය" කියලා. අපි දන්නවා, අය වැයෙන් ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 78,000ක් ඒ සඳහා වෙන් කර තිබෙන බව. මේ "වාරි මගිම - අපේ උරුමය" ව්‍යාපෘතිය යටතේ මේ වසරේ මහවැලි අධිකාරිය යටතේ පවතින වැව් 42ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කරන්න නියමිතයි.

ගරු මන්ත්‍රීතුමියගේ ප්‍රශ්නය අනුව දෙහිඅත්තකණ්ඩියේ වැව් කීයක් ඒකට අදාළද කියන එක මට නිශ්චිතවම මේ වෙලාවේ කියන්න බැහැ. නමුත්, අපි මුළු රටේම වැව් 42ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කරන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා. ඒකට දෙහිඅත්තකණ්ඩිය ප්‍රදේශයේ වැව් කීයක් ඇතුළත් වෙනවාද කියන එක මට නිශ්චිතවම කියන්න බැහැ. මේ වසරේදී දෙහිඅත්තකණ්ඩිය ප්‍රදේශයේ වැව් ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා ඇතුළත් වී නැත්නම්, අපට 2026 වසරේ අය වැයට ඇතුළත් කරලා ඒක කරන්න පුළුවන්. වැඩිමනත් විධියට ශ්‍රී ලංකා මහවැලි අධිකාරියේ "සී" කලාපයේ නේවාසික ව්‍යාපාර ඉංජිනේරුතුමා එක්ක කථා කරගෙන, තිබෙන ප්‍රතිපාදනවලින් අත්‍යවශ්‍ය වැව් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා මහවැලි අධිකාරියට යෝජනාවක් එවන්න පුළුවන්.

ගරු ඒ.එම්.එම්.එම්. රත්වත්තේ මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஏ.எம்.எம்.எம். ரத்வத்தே)

(The Hon. (Mrs.) A.M.M.M. Rathwatthe)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමාගෙන් අසන දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

මහවැලි "සී" කලාපයේ අවුරුදු 42ක පමණ කාලයක සිට ජනතාව ජීවත් වුණත්, ඔවුන්ට තවමත් ඔවුන් ජීවත් වන බිම් කඩ වෙනුවෙන් අවශ්‍ය බලපත්‍රයක්, ඔප්පුවක් ලබා දීලා නැහැ.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමියනි, මුල් ප්‍රශ්නයට අදාළව අතුරු ප්‍රශ්නය ඇහුවා නම් හොඳයි.

ගරු ඒ.එම්.එම්.එම්. රත්වත්තේ මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) ஏ.எம்.எம்.எம். ரத்வத்தே)

(The Hon. (Mrs.) A.M.M.M. Rathwatthe)

විශේෂයෙන්ම ඒක රාජ්‍ය සේවකයන්ට බලපාන ප්‍රශ්නයක්. ඔවුන්ගේ ඉඩම්වලට බදු තක්සේරු කරන්න ගියාම අවුරුදු හතක්, අටක් හෝ දහයක විතර කාලයක් ගත වෙනවා. එය කඩිනමින් නිරවුල් කරගත යුතු ප්‍රශ්නයක්. ඒ නිසා ජනතාව ගොඩක් අපහසුතාවලට පත් වෙනවා. ඒ නිසා තමන්ට අයිති, තමන්ගේ ඉඩම් කැබැල්ලට අදාළ බලපත්‍රය හෝ අයිතිය ලබා දීමට කඩිනම් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරලා තිබෙනවාද කියලා මම දැන ගන්න කැමතියි.

ගරු (වෛද්‍ය) සුසිල් රණසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) சுசில் ரணசிங்ஹு)

(The Hon. (Dr.) Susil Ranasinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, මේ මහවැලි ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් හැමදාම ගැටලු තිබෙනවා. මම නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා විධියට

1. ශ්‍රී ලංකාවේ සෞඛ්‍යාරක්ෂක සේවා සපයන ආයතන සංවර්ධනය කිරීම හා ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
2. ශ්‍රී ලංකාවේ සෞඛ්‍යාරක්ෂක සේවා වල නිරතව සිටින තැනැත්තන් අතර පර්යේෂණ කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ ඒ හා සම්බන්ධ තැනැත්තන්ගේ අධ්‍යාපනය හෝ ඥානය වර්ධනය කිරීම.
3. විශේෂ යෝජනා ක්‍රමයක් සම්බන්ධයෙන් මුදල් යෙදවීමේ කාර්යයන් සඳහා යම් පරිත්‍යාගයක් ලැබී ඇති අවස්ථාවක දී ඒ පරිත්‍යාගය, හැකි තාක් දුරට එම විශේෂ යෝජනා ක්‍රමයට මුදල් යෙදවීම සඳහා උපයෝගී කර ගැනීමට වග බලා ගැනීම ශ්‍රී ලංකා ජනතාව අතර රෝග වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීමේ හෝ ඔවුන්ගේ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂා කිරීමේ කාර්යය සඳහා වූ යම් යෝජනා ක්‍රමයකට මුදල් යෙදවීම.
4. ශ්‍රී ලංකාවේ සෞඛ්‍යාරක්ෂක සේවා පිළිබඳ කාර්යය සඳහා භාවිතා කරනු ලබන වෛද්‍ය උපකරණ සහ අත්‍යවශ්‍ය ඖෂධ මිලට ගැනීම.

- (ii) 2015 වර්ෂයේ සිට 2024.12.31 දින දක්වා ජාතික සෞඛ්‍ය සංවර්ධන අරමුදලට ලද මුදල් ආධාර ජරමාණය රුපියල් 3,111,258,902.89කි. (ඇමුණුම 01**)
- (iii) ඇමුණුම 02** මගින් දක්වා ඇත.
- (iv) ඔව්.
- 20217 හා 2018 වර්ෂවලදී කැලසිමියා රෝගය වැළඳුණු අවුරුදු 12ට අඩු දරුවන් වෙනුවෙන් ඇටමිදුලු බද්ධ කිරීමේ ශල්‍යකර්ම සඳහා මානුෂික හේතූන් මත ගෙවීම් සිදු කර ඇත.
- (v) 2018 වර්ෂයෙන් පසු මේ දක්වා ජාතික සෞඛ්‍ය සංවර්ධන අරමුදලට එහි අරමුණුවලට පරිබාහිර කටයුතු සඳහා යොදා ගෙන නොමැත.
- (ආ) පැන නොනගී.

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, I rise to a point of Order. ස්ථාවර නියෝග 82(අ) යටතේ මට රීති ප්‍රශ්නයක් අහන්න තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Speaker)

ස්ථාවර නියෝග 82?

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ඔව්, 82(අ) යටතේ. සමාවෙන්, ස්ථාවර නියෝග 92(2)(අ) සහ (ආ) යටතේ.

ගරු කථානායකතුමා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Speaker)

මොකක්ද රීති ප්‍රශ්නය?

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, ආණ්ඩු පක්ෂයේ ප්‍රධාන සංවිධායක කාර්යාලයෙන් මේ සභා ගර්භයෙන් පිටත දක්වා තිබෙනවා, දවසේ කාල සටහන. එම කාල සටහනට අනුව අද සවස 5.00ට ඡන්දයක් පැවැත්වෙනවා. ඊයේ දවසේත් සවස 5.00ට ඡන්දයක් ගන්න තිබුණා. සමහර මන්ත්‍රීතුමන්ලා සවස 5.00ට ගනු ලබන ඡන්දයට තමයි මේ ගරු සභාවට එන්නේ. ගරු කථානායකතුමනි, සාමාන්‍යයෙන් න්‍යාය පත්‍රයේ යෝජනා පිළිබඳ දැනුම්දීම සහ දිනට නියමිත වැඩකටයුතු යටතේ තිබෙන යෝජනා අංක 01ට එකඟද, 02ට එකඟද කියා ඔබතුමා ඇසුවාම ඒකට, "Aye" කියනවා. ඒ වාගේම න්‍යාය පත්‍රයේ සඳහන් එම යෝජනාවලට අදාළව ඡන්ද විමසීම පවත්වන බව දක්වා තිබෙන වෙලාවට තමයි එය සිදු කරන්නේ. එසේ නොමැති නම්, මුලසුනෙන් එය නිවැරදි කරන්න ඕනෑ. මුලසුනෙන් තමයි එය නිවැරදි කරන්න ඕනෑ. [බාධා කිරීමක්] ලේකම්තුමිය, මම තවම ප්‍රශ්නය අහනවා. ඊයේ දිනයට අදාළව තිබුණු විෂයයට අදාළ විවාදය පටන් ගන්න තිබුණේ

පස්වරු 1.00ට. පස්වරු 5.00ට තමයි ඊට අදාළ ඡන්ද විමසීම කරන්න තිබුණේ. නමුත් එම විවාදය පස්වරු 1.00ට කලින් පටන් ගන්නා. සාමාන්‍යයෙන් එහෙම පටන් ගන්නවා. එහෙම සම්ප්‍රදායක් තිබෙනවා. හැබැයි, අවසානයේ ඡන්දය විමසීම පවත්වන්නේ පස්වරු 5.00ට. නමුත් එහෙම සවස 5.00ට ඡන්දය තිබුණේ නැහැ. ඊයේ විවාදයට ගත් යෝජනාව ඒකච්ඡන්දයෙන් සම්මත වුණා. ඒක හරි. ඒකේ ගැටලුවක් නැහැ. හැබැයි, එහෙම නොවී එයට විරුද්ධ වෙන තත්ත්වයක් පැවතුණා නම්, ඊට අදාළව ඡන්දය ගන්න තිබුණා නම්, එසේ විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ කරන්න තිබුණේ සවස 5.00ට, ගරු කථානායකතුමනි. හැබැයි, එම විවාදය සවස 5.00 වෙනකම් ගියේ නැහැ. ඒ නිසා එවැනි වැරදි නීතිගත වීම හරහා වැරදි පූර්වාදර්ශ දෙන්න පුළුවන්, ගරු සභානායකතුමනි.

ඊළඟට, දෙවන වටය අවස්ථාවේදී අද දින වාචික පිළිතුරු අපේක්ෂා කරන ප්‍රශ්න යටතේ ඉදිරිපත් කර තිබෙන 01වන ප්‍රශ්නයට අදාළ පිළිතුර සභාගත කළා. එය නීත්‍යානුකූල වෙන්න පුළුවන්. නමුත් පළමු වටයේදී ඔබතුමා 01වන ප්‍රශ්නය අසා තිබෙන ගරු මන්ත්‍රීතුමියගේ නම කියලා, 2වැනි ප්‍රශ්නය අසා තිබෙන මන්ත්‍රීතුමාගේ නම කියනකොට 01වන ප්‍රශ්නය අසා තිබෙන ගරු මන්ත්‍රීතුමිය සභා ගර්භයට පැමිණියා, ගරු කථානායකතුමනි. මේවාට පූර්වාදර්ශ තිබෙනවා. ඔබතුමා විපක්ෂයේ සිටින කාලයේ ඔබතුමාටත් එහෙම සිදු වෙලා ඇති, ගරු සභානායකතුමනි. ඒ වාගේ අනුකම්පා කරලා අවස්ථාව දුන් පූර්වාදර්ශ තිබෙනවා. ඒ අනුව එම මන්ත්‍රීතුමියට අවස්ථාව දෙන්න තිබුණා, එම ප්‍රශ්නයට අදාළ උත්තරය ලබා ගන්න.

ගරු කථානායකතුමා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, එම කාරණය ඔබතුමා අසන කාරණයට අදාළ නැහැ.

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ඒකට අදාළ කථාව නොවෙයි. [බාධා කිරීමක්] පාර්ලිමේන්තුවේ නීතිය බැහැර වෙලා කටයුතු එකයි මේ පෙන්වා දෙන්නේ. [බාධා කිරීමක්] ගරු කථානායකතුමනි, පාර්ලිමේන්තුවේ ක්‍රියාදාමය - [බාධා කිරීමක්]

ගරු කථානායකතුමා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Speaker)

දෙවන වටය, 4වන ප්‍රශ්නය අහන්න. [බාධා කිරීමක්]

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, මම අහපු පළමු කාරණයට උත්තරයක් ලබා දෙන්න. සවස 5.00ට ඡන්දය තිබෙනවා නම්, - [බාධා කිරීමක්] මට මයික් එක දීලා නැහැ.

ගරු කථානායකතුමා

(මාண்ப්‍රාමිකු සාමිත්ත විද්‍යාචාරී)

(The Hon. Speaker)

කවුරුවත් ඡන්දයක් ඉල්ලා නැහැ, ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

** ප්‍රස්තාවකාලයේ තබා ඇත.

** நூல் நிலையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

** Placed in the Library.

தரு வதீனீடி விசேசிரி மதனா

(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிரி)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

சனீடியக் ஓலீலுபு பக தனாவேடி, மல கியனீனீ.

தரு கபாநாயகதுலா

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

தரு தயனீன கருகாநிலக மனீதிரதுலா, 4வத பூதீநாய ததனீன.

[நாடா கிரீமனீ]

தரு வதீனீடி விசேசிரி மதனா

(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிரி)

(The Hon. Chaminda Wijesiri)

தரு கபாநாயகதுமதிர, மல ஸபக 5.00 ஓனீடியக் ஓலீலுபு பதீநாய கிரீமனீ. தருகி, மருதமனீலா ரீ கலீனீ விவாடிய தபகனீ கருலா. பீகடி மல மீ தரு கியனீனீ. பத காலகநீ நியா மல தாலா. மல ஸபக 5.00 ஓனீடியக் ஓலீலுபு பதீநாய கிரீமனீ. லீகலீதூமீ, மல 5.00 ஓனீடியக் ஓலீலுபு பதீநாய கிரீமனீ. தருதீ மருதமனீலா ரீ கலீனீ விவாடிய தபக கருலா. பீகடி மல மீ பூதீநாய ததனீனீ. பதமல தபதனீ நருக தனீ. தாலகநீ பதமல கருதனீ பபா கியத பகடி மல கியனீனீ. தாலகநீ பதமல கருதனீ பபா.

பாசீது பூதாரக ஸமீநனீடியனீ தபாடீ மபுலானா கல

பூகாடிய: விசீநர

உயிரீதத ஞாயிரது தாக்குதல் தாடர்பில் அலாத்த

மௌலானா முன்வைத்த கூற்று: விபரம்

STATEMENT MADE BY AZAD MAULANA REGARDING
EASTER ATTACK: DETAILS

649/2025

4. தரு தயனீன கருகாநிலக மதனா (தரு (தபேத) கபீனீடி ஸீதானீ தபவீரீதன மதனா தபுதபு)

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக்க - மாண்புமிகு (வைத்தியர்)

கவிந்த துறதான ஜயவர்தன சார்பாக)

(The Hon. Gayantha Karunathilleka on behalf of the Hon.

(Dr.) Kavinda Heshan Jayawardhana)

மததன தாரகநீக ஸத பார்லிமேனீது கபுதுத தபாநாயதுலாதனீ தபுது பூதீநாய- (1):

- (த) (i) தூ லகாவே ஸீது பூதாரக ஸமீநனீடியனீ தபாடீ மபுலானா தன தய விசீனீ தருதீ 4 தாலகாலபு பூகாடியக் கருத லு தீநாய கபரீதீ;
- (ii) பம பூகாடிய ஸமீநனீடியனீ ஸபகதீ விதால கநிகாவகநீ திரீலாநாய பூ நபி தனீனீ;
- (iii) தபாடீ மபுலானா தன தய தூ லகாலபு தனீலா தன, பீ ஸமீநனீடியனீ தருதீதர பூகாடி ஸததனீ கரு தருதீ ஸததா தது லநத தூலாரீத கபரீதீ;

தனீன பததுலா மல ஸதபுபு தனீனீனீ;

(தா) தனாபசீதனமீ, பீ மனீ?

பாதுமக்கள் பாதுகாப்பு மற்றும் பாராளுமன்ற அலுவல்கள் அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) இலங்கையில் இடம்பெற்ற உயிர்த்த ஞாயிரது தாக்குதல் தாடர்பில் அலாத்த மௌலானா தனீன நபர் 'சௌல் - 4' அலைவரிசைக்குக் கூற்றொன்றை முன்வைத்த திகதி யாது தனபதையும்;

(ii) மதர்பபு அறிககை தாடர்பில் சமூகததில் பாரிய கருத்தாடல் உருவாகியதை அறிவாரா தனபதையும்;

(iii) அலாத்த மௌலானா தனபதரை இலங்கைக்கு அழைத்து வந்து, அது தாடர்பில் மலதிக வாக்ருமலங்களைப் பதீவுசெய்துகாள்வதற்காக மதர்காள்ளப்படும் நடவடிக்கைகள் யாவை தனபதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், தன்?

asked the Minister of Public Security and Parliamentary Affairs:

(a) Will he inform this House -

- (i) the date on which Azad Maulana made a statement to "Channel 4" regarding the Easter attacks in Sri Lanka;
- (ii) whether she is aware that a widespread dialog took place in the society regarding the statement concerned; and
- (iii) the measures that will be taken to bring Azad Maulana to Sri Lanka and record further statements in that regard?

(b) If not, why?

தரு தானீடி விசேபால மதனா (மததன தாரகநீக ஸத பார்லிமேனீது கபுதுத தபாநாயதுலா)

(மாண்புமிகு ஆனந்த விஜேபால - பாதுகாப்பு மற்றும் பாராளுமன்ற அலுவல்கள் அமைச்சர்)

(The Hon. Ananda Wijepala - Minister of Public Security and Parliamentary Affairs)

தரு கபாநாயகதுமதிர, பம பூதீநாயபு பிதீதர ம ஸதாதனீ கருதபா.

* ஸதாலீகத மத தநத லு பிதீதர:

* சபாபீடததில் வைக்கப்பட்ட விடை:

* Answer tabled:

(த) (i) 2023.09.06

(தருதீ 4 தாலகாலபு விதாதத பூ தீநாய)

(ii) மப.

பீ ஸமீநனீடியனீ தரு 281, தீனீச பார, காலக 10 லிதீததீ ஸபாபீக தா ஸபகதீ கனீனீததீ விதாதத தயானீக தரு தாதனீ ஸீலீலா பீததுலா விசீனீ தபரபு பரீகநீக தபரதனீதனீதபு தபத கருத லு பரீகநீதீலகநீ ஸமீநனீடியனீ காலபு மததீதானீ தபு தரு தரு 35802/2024 தனீ கருது தாரதா கருதீனீ விதமனீ விதரதனயக் தாரதத கரு தரு.

(iii) பம கபுதுத ரதத தானீதத மபமனீ தூதனீதகப பபதத தரு பம தூதபலீதப நாடா ஸீதீத தரு நருதீனீ மல தபதபாலீதீ பீ பிதீதத கருது தனாபரதத கல தனாதரு.

(தா) தபால தனால.

(iii) ඒවා කල් ඉකුත් වීමට හේතුව කවරේද;

[ගරු ධර්මප්‍රිය විජේසිංහ මහතා]

- (iv) මෙලෙස ආහාර ද්‍රව්‍ය විශාල ප්‍රමාණයක් කල් ඉකුත් වීම සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට එරෙහිව ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ග කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

වාර්තක, වාණිජ, උණවුප් පාதுකාප්පු மற்றும் கூட்டுறவு அபிவிருத்தி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைக் கூட்டுத்தாபனத்துக்கு உரித்தான வெலிசர, களஞ்சியத் தொகுதியில் காலாவதியான உணவுப் பொருட்கள் சேகரித்து வைக்கப்பட்டுள்ளதை அறிவாரா;
- (ii) அவற்றை அவ்விடத்தில் சேகரிப்பதற்கான காரணம் யாது;
- (iii) அவை காலாவதியானதற்கான காரணம் யாது;
- (iv) இவ்வாறு உணவுப் பொருட்கள் பாரியளவில் காலாவதியாகியுள்ளனம தொடர்பாகப் பொறுப்புக்கூறவேண்டிய அலுவலர்களுக்கு எதிராக மேற்கொள்ளப்படும் நடவடிக்கைகள் யாவை;

என்பதை அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Trade, Commerce, Food Security and Co-operative Development:

- (a) Will he inform this House -
- (i) whether he is aware that expired food items have been accumulated at the Welisara Warehouse Complex belonging to the Co-operative Wholesale Establishment;
- (ii) the reason for accumulating them at the said location;
- (iii) the reason for their expiry; and
- (iv) the action that will be taken against the officials responsible for the expiry of such a large quantity of food items?
- (b) If not, why?

ගරු වසන්ත සමරසිංහ මහතා (වෙළෙඳ, වාණිජ, ආහාර සුරක්ෂිතතා සහ සමුපකාර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு வசந்த சமரசிங்ஹு - வர்த்தக, வாணிப, உணவுப் பாதுகாப்பு மற்றும் கூட்டுறவு அபிவிருத்தி அமைச்சர்)
(The Hon. Wasantha Samarasinghe - Minister of Trade, Commerce, Food Security and Cooperative Development)
ගරු කරුණානායකමති, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මම සභාගත* කරනවා.

* සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:

* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :

* Answer tabled:

- (අ) (i) ඔව්. සමුපකාර තොග වෙළෙඳ සංස්ථාවට අයත් වැලිසර ආපසු හරවා යැවුම් තොග ගබඩාව ලංකා සහෝස ආයතනය කුලී පදනම මත ලබා ගෙන ඇත.

- (ii) ලංකා සහෝස අලෙවිසැල් ජාලය තුළ අලෙවි කිරීම සඳහා සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලබා ගන්නා භාණ්ඩ කල් ඉකුත් වූ පසු පාරිභෝගික ආරක්ෂණ නීතිරීති හා රෙගුලාසි අනුව අලෙවි කළ නොහැක. සැපයුම්කරුවන්ගෙන් භාණ්ඩ මිලදී ගන්නා විටම කල් ඉකුත් වූ භාණ්ඩ ආපසු හරවා දීමට එහෙය වි ඇති අතර, ඒ අනුව ආයතනයට අලාභයක් සිදු නොවන ආකාරයට සැපයුම්කරුවන්ට හරවා දීම සිදු කෙරේ. ඒ අනුව සැපයුම්කරුවන් වෙත විධිමත්ව හරවා දෙන තෙක් අදාළ භාණ්ඩ වැලිසර ආපසු හරවා යැවුම් තොග ගබඩාව තුළ රඳවා තබා ගනු ලැබේ.

- (iii) සැපයුම්කරුවන් විසින් සඳහන් කර ඇති කල් ඉකුත්වීමේ දිනය ඇතුළත භාණ්ඩ අලෙවි නොවීම.

- (iv) ආහාර ද්‍රව්‍ය විශාල ප්‍රමාණයක් කල් ඉකුත් වී නැත. එය මිලදී ගත් ප්‍රමාණයෙන් 0.5% ප්‍රමාණයකි. භාණ්ඩ කල් ඉකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සේවකයන්ට විරුද්ධව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සම්බන්ධ කරුණු වාර්තා වී නැත.

(ආ) අදාළ නොවේ.

ගරු කරුණානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ස්ථාවර නියෝග 27(2) යටතේ ප්‍රශ්නය, ගරු රවී කරුණානායක මහතා

පෞද්ගලිකව දැනුම් දීමෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය

தனி அறிவித்தல் மூல வினா

QUESTION BY PRIVATE NOTICE

පොල් කර්මාන්තය නඟාසිටුවීම

தெங்குக் கைத்தொழிலை மேம்படுத்தல்
REVIVAL OF COCONUT INDUSTRY

ගරු රවී කරුණානායක මහතා

(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க)

(The Hon. Ravi Karunanayake)

ගරු කරුණානායකතුමනි, ස්ථාවර නියෝග 27(2) යටතේ මා පහත ප්‍රශ්නය ඉදිරිපත් කරනවා.

ශ්‍රී ලංකාවේ පොල් කර්මාන්තය, අපගේ වගා ආර්ථිකයේ සහ ග්‍රාමීය ජීවිකාමය පදනමක මූලික තීරුවක් ලෙසින්, මේ වන විට දැඩි පසුබෑසීමකට ලක් වී තිබේ. තේ සහ රබර්වලට පසුව තුන්වැනි විශාලතම වගා කෘෂිකර්මාන්තය ලෙස සලකන ශ්‍රී ලංකාවේ පොල් කර්මාන්තය දැඩි අර්බුදයකට මුහුණ දී සිටී. බොහෝ පළාත්වලින් ලැබුණු වාර්තා අනුව අස්වැන්න අඩු වී තිබීම, අපූර්ව කාලගුණික තත්ත්ව, පොහොර හිඟය, කැළෑ පළිබෝධ හා පරණ වෘක්ෂවලින් හට ගන්නා අස්වැන්න අඩුවීම ආදී සාධක සමූහයකින් නිෂ්පාදනය දායාම ලෙස පහත වැටී ඇත.

මේ සමහර පොල් මත රඳා සිටින කර්මාන්ත -වියළි පොල්, පොල් තෙල්, කොයර් නිෂ්පාදන, සක්‍රීය කාබනය, පොල් කිරි සහ වාණිජ අගය දැමූ පොල් නිෂ්පාදනවලටද මේ පසුබෑමෙන් දැඩි ලෙස බලපෑම් ඇති වීම නිසා අපනයන කාර්යය සාධනය පහත වැටී ඇත.

නවතම දත්ත අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ පොල් හා පොල් ආශ්‍රිත නිෂ්පාදනවල අපනයන වටිනාකම:

2023 - ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 708.7ක් (පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සියයට 13.27කින් පහත වැටීමක්)

2024 - ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 856.39ක් (2023ට සාපේක්ෂව සියයට 20.9කින් ඉහළ යෑමක්)

මෙම සංඛ්‍යාලේඛන වර්ගීකරණය කර ඇති ව්‍යාප්ත නිෂ්පාදන අතර පොල් තෙල්, වියළි පොල්, පොල් කිරි පිටි, පොල් කිරි, දියර පොල් කිරි, කොකෝ පිටි සහ සක්‍රීය කාබනය ඇතුළත් වේ. 2024 දී දැක්වුණු ප්‍රමාණවත් වර්ධනය මෙම කාණ්ඩවල අපනයන ප්‍රමාණ ඉහළ යෑමට අදාළ වේ. මෙම පසුබෑම ග්‍රාමීය ජීවිකාව, විදේශ විනිමය ආදායම සහ විශාල කෘෂි කර්මාන්ත ආර්ථිකයට තර්ජනය කරයි. ක්ෂේත්‍රයෙහි දායකයන් සිටින බහුතරයක වගා නඩත්තු කිරීම, වෙළෙඳ පොළ ප්‍රවේශය, සංග්‍රාහණය සහ විකුණුම් හැකියාව හා රාජ්‍යය විසින් සම්මතව ක්‍රියාත්මක වන සම්මත සහාය නොමැතිකම පිළිබඳව දැඩි කනස්සල්ලක් පළ කරති.

එම නිසා පහත සඳහන් ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු ලබා දෙන ලෙස ගරු වැවිලි සහ ප්‍රජා යටිතල පහසුකම් අමාත්‍යතුමාගෙන් මම ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිමි.

1. 2024 සහ 2025 සඳහා බලාපොරොත්තු වන සංඛ්‍යාත්මක දත්ත කුමක්ද? පසුගිය වසරවල පූර්ව වාර්ෂික මධ්‍යස්ථ අගය හා මෙය සැසඳූ විට වෙනසක්ද? පොල් නිෂ්පාදනයේ දැක්වෙන පසුබෑමට බලපා ඇති සාධක මොනවාද? මේවා හඳුනා ගැනීමට භාවිත කළ දත්ත හෝ විශේෂඥ ඇගයීම් මොනවාද?
2. නිෂ්පාදනයේ පසුබෑමට හඳුනාගත් ප්‍රධාන හේතු මොනවාද? මේ සම්බන්ධයෙන් විද්‍යාත්මක හෝ කෘෂි විද්‍යාත්මක අධ්‍යයන කිසිවක් සිදු කර ඇතිද? පොල් නිෂ්පාදනයේ හා පොල් ආශ්‍රිත කර්මාන්තවල විශේෂයෙන් අපනයන පදනම්ව ක්‍රියා කරන සංග්‍රාහකයන්ට, පවතින වෙළෙඳ පොළ අස්ථිරතාවට මුහුණදීම සඳහා ජාතික මට්ටමේ සමනායක යෝජනා ක්‍රමයක් ආරම්භ කර ඇතිද?
3. පොල් වගාකරුවන්ට පොහොර හා වගා භාණ්ඩ වාරික ලෙස ලබාදීම විශිෂ්ට ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා, කුඩා පොල් වගාකරුවන්ට ආධාර, ආධාර මුදල්, ණය පහසුකම් හෝ බිම්තුරු ආවරණ ලබාදීම සඳහා සහ වියළි ප්‍රදේශවල උපයෝගී විය හැකි ජල කාර්යක්ෂම අන්තර් වගා ක්‍රම හඳුන්වා දීම සඳහා අමාත්‍යාංශය විසින් ගත් පියවර මොනවාද?
4. පොල් වගාව පුළුල් කිරීම, අන්තර් වගා ක්‍රම වැඩිදියුණු කිරීම හා ඵලදායීතාව හා ප්‍රතිරෝධීත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා නව තාක්ෂණය ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා කෙටි, මධ්‍ය පෙළ හා දීර්ඝ කාලීන සැලසුම් පවතිනවා ද?
5. තාවකාලික හා දීර්ඝ කාලීන විසඳුම් යෝජනා කිරීම සඳහා ගොවීන්, සංග්‍රාහකයන්, අපනයනකරුවන්, පර්යේෂකයන් හා අමාත්‍යාංශ සියල්ල එක් කරගෙන "පොල් කර්මාන්ත හදිසි ප්‍රතිසංස්කරණ කාර්ය සාධන බලකායක්" පිහිටුවීම සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශය සලකා බලනවා ද?
6. පොල් සංග්‍රාහක හා අපනයන කර්මාන්තවල සම්බන්ධ වූ කර්මාන්ත සපුරාලීම සඳහා සහන සැලසුම් හෝ ප්‍රතිසංස්කරණ සැලසුම් යම් කිසිවක් සකස් කර ඇති ද? අපනයන ඇණවුම් තබා ගැනීම හෝ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතිවලට අනුකූල වීම සඳහා විශේෂ සහාය ලබා දී ඇද්ද?

ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා (වැවිලි සහ ප්‍රජා යටිතල පහසුකම් අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு கே.வி. சமந்த வித்யாரத்ன - பெருந்தோட்ட மற்றும் சமூக உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் அமைச்சர்)
(The Hon. K.V. Samantha Vidyaratna - Minister of Plantation and Community Infrastructure)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු රවි කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමා විසින් ස්ථාවර නියෝග 27(2) යටතේ අසන ලද ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු මෙසේයි.

1. 2014 සිට 2024 දක්වා වාර්ෂික පොල් අස්වැන්න අපට ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවන්. 2014 වර්ෂය ගත්තොත් පොල් ගෙඩි මිලියන 2,905ක් තමයි අපි නිෂ්පාදනය කර තිබෙන්නේ. සාමාන්‍යයෙන් වර්ෂයකට පොල් ගෙඩි මිලියන 3,000කට අපට යන්න පුළුවන් කියලා තමයි ලංකාවේ පොල් පර්යේෂණ ආයතනය පිළිගන්නේ.

2014 වර්ෂයේ තිබුණේ ගෙඩි මිලියන 2,905යි; 2015දී ගෙඩි මිලියන 3,027යි; 2016දී ගෙඩි මිලියන 2,845යි; 2017දී ගෙඩි මිලියන 2,450යි; 2018දී ගෙඩි මිලියන 2,623යි; 2019දී ගෙඩි මිලියන 3,085යි; 2020දී ගෙඩි මිලියන 2,792යි; 2021දී ගෙඩි මිලියන 3,383යි; 2022දී ගෙඩි මිලියන 3,391යි; 2023 වෙනකොට මේ ප්‍රමාණය ගෙඩි මිලියන 2,944ක් වුණා. ගිය අවුරුද්ද වෙනකොට ඒ ප්‍රමාණය ගෙඩි මිලියන 2,754ක් වෙලා තිබෙනවා.

පොල් පර්යේෂණ ආයතනය පුරෝකථනය කරලා තිබෙනවා, මේ අවුරුද්දට -2025ට- ගෙඩි මිලියන 2,700ත්, 2,800ත් අතර ගණනකට යන්න පුළුවන් කියලා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, පොල් ඵලදාව අඩු වෙන්න හේතුව විමසුවා. පොල් පර්යේෂණ ආයතනයේ නිරීක්ෂණ අනුව පොල් ඵලදාව අඩු වෙන්න හේතු ගණනාවක් අපි හඳුනාගෙන තිබෙනවා.

- පොල් වගාව නිසි ලෙස කළමනාකරණය නොකිරීම හේතුවෙන් වතුවල ඵලදායීතාවය අඩු වෙලා තිබෙනවා.
මේක පුංචි කාලයක් තුළ සිදු වෙච්ච දෙයක් නොවෙයි. දීර්ඝ කාලයක් තුළ කළමනාකරණයේ දුර්වලකම් නිසා ඵලදායීතාව අඩු වෙලා තිබෙනවා.
- දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ නිසි ප්‍රමාණවලින් පොල් වගාවට පොහොර නොයෙදීම කියන කාරණයත් බරපතළ ගැටලුවක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා.
පසුගිය කාලවල රටේ රසායනික පොහොර අර්බුදයක් ආවා. පොහොර තහනම්ක් ආවා. ඒ වාගේම මේ රටේ ආර්ථිකය කඩාගෙන වැටුණා. ඒ එක්ක පොහොරවල මිල ඉතාම ඉහළ ගියා. ඒ නිසා පොල්වලට පොහොර දා ගන්න බැරි වුණා. අපි කවුරුත් දන්නවා, සාමාන්‍යයෙන් ඵළුවල හෝගයකට පොහොර දැම්මොත්, මාස තුනෙන් හතරෙන් අස්වැන්න එනවා. පොල් ගසකට මේ අවුරුද්දේ පොහොර දැම්මත් එහි ප්‍රතිඵලයක් එන්න නම් අවුරුදු එකහමාරකට වැඩිය යනවා. ඉතින් පොල් පොහොර දාලා නැහැ. රජය සතුවත් අක්කර දහස් ගණනක වතු තිබෙනවා. හලාවත වැවිලි සමාගම, කුරුණෑගල සමාගම ඇතුළු වැවිලි සමාගම් තිබෙනවා. අපේ පොල් ත්‍රිකෝණයක් තිබෙනවා. ඉතින්, රජයේ සමහර වතුවලට පවා වසර 5කට අධික කාලයක් පොහොර දාලා නැහැ.

- මෙරට පොල් ගස් බොහොමයක් ඵලදායී වයස ඉක්මවූ පොල් ගස් වීම.

ඒවා ඉවත් කරලා ආපසු පොල් වගා කරන්න ඕනෑ. නමුත් වයස ඉක්මවු ගස් කවම අපේ වගාව අතර තිබෙනවා. මේවා ඉවත් නොවීමත්, මහලු ගස් තිබීමත් පොල් ඵලදාව අඩුවීමට එක හේතුවක් හැටියට සලකනවා.

- දේශගුණික විපර්යාසයන් ඵලදායීතාව අඩු කරන්න බලපාලා තිබෙනවා.

- පොල්වලට මේ වෙනකොට අපේ රටේ ප්‍රධාන රෝග කිහිපයක් බලපෑම් කරනවා. විශේෂයෙන්ම සුදු මැස්සා රෝගය, රතු කුරුම්ණියා රෝගය, දකුණේ තිබෙන වැලිගම රෝගය බලපෑම් කරනවා. මෙන්න මේ වාගේ හේතු ගණනාවක් පොල් අස්වැන්න අඩුවීමට බලපානවා.

[ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා]

2. ඊළඟට ඔබතුමා විමසුවා, පොල් ඵලදාව අඩුවීමට හේතු. මම ඉස්සෙල්ලා ඒ කරුණු පෙන්වුවා. තවත් කරුණු විමසුවා. පොල් පර්යේෂණ ආයතනය සමඟ පොල් වගාකිරීමේ මණ්ඩලය කටයුතු කරමින් මේ තත්ත්වය වෙනස් කරන්න සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. අපේ ඉලක්කය තිබෙන්නේ, 2030 වෙනකොට පොල් නිෂ්පාදනය ගෙඩි මිලියන 4,200 දක්වා ගෙනෙන්නයි.

අපේ පොල් නිෂ්පාදනය ගෙඩි මිලියන 4,200 දක්වා ගෙනාවාම අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, අපනයන ආදායම ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 1,500 දක්වා ගේන්න. බිලියනවලින් කිව්වොත්, බිලියන 1.5ක් දක්වා ගේන්න. 2030 අවුරුද්ද වෙනකොට -අවුරුදු 5ක් යනකොට- තමයි අපි මේ ප්‍රමාණය ගේන්න සැලසුම් කරන්නේ. මේ සඳහා අපි සැලසුම් හඳුනා තිබෙනවා. එක්සත් ජාතීන්ගේ කර්මාන්ත සංවර්ධන සංවිධානය - UNIDO - එකත් එක්ක එකතු වෙලා අපේ පොල් ක්ෂේත්‍රයට අදාළ සියලු පාර්ශ්ව එකතු කරලා, සාකච්ඡා කරලා ඔවුන්ගේ අදහස්, යෝජනා අරගෙන අපි දස අවුරුදු මාර්ග සැලැස්මක් සහ පස් අවුරුදු උපායමාර්ගික සැලැස්මක් හදාගෙන තමයි මේ පොල් ගෙඩි මිලියන 4,200ක් සැපයීමත්, රටේ අපනයන ආදායම ඩොලර් බිලියන 1.5 දක්වා ගේන්නත් සැලසුම් කරලා තිබෙන්නේ.

3.

- 3.1. මම මුලින් කිව්වා, පසුගිය කාලයේ පොල් ගස්වලට පොහොර දැමීමේ නැහැ කියලා. නමුත්, වර්තමාන රජය -ජාතික ජන බලවේගයේ ආණ්ඩුව - රුසියානු සමූහාණ්ඩුව සහ රුසියාවේ යුරල්කලී ආයතනයේ දායකත්වය අරගෙන නොමිලේ ගෙන්වා ගන්නා, MOP පොහොර මෙට්‍රික්ටොන් 56,700ක්. අපි ඒකෙන් භාගයක් ගන්නා, කෘෂිකර්ම අමාත්‍යාංශයට. ඉතිරි භාගය වැවිලි අමාත්‍යාංශයට පොල් වෙනුවෙන් වෙන් කර ගන්නා. ඒ අනුව මෙට්‍රික්ටොන් 27,500ක් ලැබුණා. නමුත්, MOP පොහොර පමණක් පොල් ගහට යොදන්න බැහැ. ඒක පොල් පොහොර බවට පරිවර්තනය කරන්න නම් ඒක එප්පාවල පොස්පේට් සහ යූරියා සමඟ මිශ්‍ර කළ යුතුයි. අපි පොල් පොහොර කියන්නේ APMවලට. එය අපි සකස් කරගන්න ඕනෑ. අපි පොහොර සංස්ථාවට ඒ කාර්යය භාර දීලා කැබිනට් තීන්දුවක් අරගෙන මේ වෙනකොට ඒ පොහොර ක්‍රමානුකූලව සකස් කරලා පසුගිය මාර්තු මාසයේ අග ඉදන් මේ රටේ ගොවි ජනතාව වෙත එම පොහොර ලබා දීමේ කටයුතු සූදානම් කර තිබෙනවා. ඒ අනුව පොල් පොහොර වශයෙන් දැන් අප සතුව තිබෙනවා, මෙට්‍රික්ටොන් 56,700ක තොගයක්. ඒවා අපි ක්‍රමානුකූලව පොල් ගොවීන් වෙත ලබා දෙමින් තිබෙනවා.

පොහොර සංස්ථාවට තිබෙන ධාරිතාව අනුව අපි මේ පොහොර ලබා දීම අදියර කිහිපයකින් සැලසුම් කර තිබෙනවා. ඒ අනුව අපි පළමුවැනි අදියරේදී සැලසුම් කර තිබෙන්නේ, අක්කර කාලේ සිට අක්කර 5 දක්වා පොල් වතු හිමියන්ට ඒවා ලබා දීමටයි. ඒ කියන්නේ, සුළු පරිමාණ සහ ආර්ථික වශයෙන් නොයෙක් අපහසුතා මධ්‍යයේ මේ වගාවේ නියැලෙන ගොවීන්ට මේ පොහොර ලබා දීමට තමයි අපි සැලසුම් කර තිබෙන්නේ. එයත් සහනාධාර ක්‍රමයට ලබා දෙන්න තමයි අපි සැලසුම් කර තිබෙන්නේ. සාමාන්‍යයෙන් එක ගහකට මේ පොහොර ග්‍රෑම් 3,300ක් යොදන්න ඕනෑ. සාමාන්‍යයෙන් පොල් පොහොර මිටියක් වෙළෙඳ පොළේ රුපියල් 9,000ක් වෙනවා. නමුත් අපි මෙම පොහොර කිලෝග්‍රෑම් 50ක මිටියක්

රුපියල් 4,000ක සහන මුදලකට ලබා දෙන්න සූදානම් කර තිබෙනවා. ඒ, අක්කර කාලත්, අක්කර 5ත් අතර භූමි ප්‍රමාණයක පොල් වගාව කරන ගොවීන්ට. ඒ අනුව, අපි මේ රටේ පොල් ගොවීන් වෙත ලබා දෙන සහනාධාරයේ වටිනාකම රුපියල් මිලියන 5,600කට ආසන්නයි.

පොහොර ලබා දීමේ දෙවැනි අදියර පිළිබඳවත් අපි මේ වනකොට සාකච්ඡා කරලා සැලසුම් සකස් කරමින් තිබෙනවා. දෙවැනි අදියර හැටියට අපි සැලසුම් කරනවා, අක්කර පහට වැඩි පොල් වතු හිමියන්ට -ඊට වැඩිපුර කොච්චර ප්‍රමාණයක් තිබුණත්, අපට ඒ සියල්ලටම පොහොර ලබා දෙන්න පුළුවන්කමක් නැහැ, යම් සාධාරණ ක්‍රමයකට අනුව මේ ටික බෙදා දෙන්න ඕනෑ- අක්කර පහකට සරිලන පොහොර ප්‍රමාණයක් සහන මිලකට ලබා දෙන්න. එතැනදී අපි සෘජු ලෙසම පොහොර ලබා දීමක් තමයි කරන්නේ. ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි දැන් කැබිනට් මණ්ඩලය දැනුවත් කරමින් ඒ කාර්යයට සූදානම් වෙනවා, දෙවැනි අදියර ලෙස පොහොර ලබා දෙන්න.

- 3.2 මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන පොල් වගාකිරීමේ මණ්ඩලය මගින් සුළු, කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ වගාකරුවන් සඳහා අපි පහත දැක්වෙන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරන්න සූදානම් වෙනවා, මේ තිබෙන අභියෝගයට මුහුණ දෙන්න සහ අපේ පස් අවුරුදු ඉලක්කයට සරිලන ලෙස. ඒ සඳහා සැලසුම් කරපු ක්‍රම කිහිපයක් තමයි මම ඔබතුමාට මේ මතක් කරන්න සූදානම් වෙන්නේ.

- ඒ අනුව ක්‍රමවත් වගාව සඳහා පොල් පැළ ලබා දෙන්න අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. උසස් තත්ත්වයේ බීජ තෝරාගෙන පොල් පැළ සකස් කරන්න අපි දැන් බීජ ගොවිපොළ ටික සූදානම් කරලා තිබෙනවා. අපේ පොල් පර්යේෂණ ආයතනය යටතේ පෞද්ගලික ගොවිපොළ ලියාපදිංචි කරලා ඒවා පරීක්ෂා කරලා, අධීක්ෂණය කරලා යම් ක්‍රියාවලියකුත් අපි දැන් සූදානම් කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව ක්‍රමවත් වගාව සඳහාත්, ගෙවතු වගාව සඳහාත් අවශ්‍ය පොල් පැළ අපි ලබා දෙනවා. ඒ සඳහා අවශ්‍ය පොල් පැළ ප්‍රවාහනය ඇතුළු ඒ සියල්ල කරන්න අපි දැන් සූදානම්ව ඉන්නවා.
- ඒ වාගේම නැවත වගාවේ/යටි වගාවේ පැරණි පොල් ගස් ඉවත් කිරීම වෙනුවෙන් සහනාධාර ලබා දීම හා වගාකරුවන් ප්‍රවර්ධනයට අදාළ ජංගම වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතුත් අපි සූදානම් කරලා තිබෙනවා.
- ඒ වාගේම අපි දන්නවා, පොල් පැළ හිටෙව්වාම වනසතුන්ගෙන් හානි සිදු වන බව. ඒ සඳහා පොල් පර්යේෂණ ආයතනය හඳුන්වා දී සු බැරල්, ටයර් වැනි ආවරණ යෙදීම ජනතාව අතර ප්‍රචලිත කරන්න අවශ්‍ය සැලසුම් අපි සකස් කරලා තිබෙනවා. මොකද අපි දන්නවා, ඉතිහාසයේ පොල් පැළ කෝටි ගණන් හිටවලා තිබුණත්, අවසානයේදී අවුරුදු ගණනක් යනකොට භූමියේ පැළ තිබුණේ නැහැ කියලා.
- ඒ වාගේම පොලී සහන, ඇප ආවරණ ලබා දීම සහ පොල් ඉඩම්, වාණිජ පොල් වගා ඉඩම් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම සඳහා විවිධ ක්‍රම

යටතේ ණය ලබා දෙන්නන් අපි මුදල් අමාත්‍යාංශය එක්ක සාකච්ඡා කරලා ඊට අවශ්‍ය සැලසුම් සකස් කරලා දැන් ඒවා ක්‍රියාත්මක කරන්න පටන් අරගෙන තිබෙනවා.

- වගාකරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීමටත්, ක්ෂේත්‍ර ආදර්ශන පවත්වාගෙන යාමටත් අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා.
- ක්‍රමවත් පොල් වගාව යටතේ නව වගා ලෙස පොල් පැළ සිටුවීමට සහ ගෙවතු වගාව යටතේ පොල් පැළ සිටුවීමටත් අපි කටයුතු සූදානම් කර තිබෙනවා.
- ගෙවතු වගාව යටතේ එක් අයෙකුට පැළ දෙක බැගින් ගොවීන් ලක්ෂ දෙකහමාරකට මේ අවුරුද්දේ පැළ පන්ලක්ෂයක් බෙදා දෙන්න අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. ඒ පැළ දෙක නොමිලේ ලබා දෙනවා විතරක් නොවෙයි, ඒ පැළවලට යෙදිය යුතු පොහොර මිශ්‍රණයෙන් කිලෝ එකක් ලබා දීමටත් අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. තවත් මාසයකින් විතර එම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් වෙයි කියලා අපි හිතනවා.

3.3 පොල් වගා කිරීමේ මණ්ඩලය, පොල් පර්යේෂණ ආයතනය, අපනයන කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව සහ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල නිර්දේශ මත ආදර්ශ පොල් වගාවන් ස්ථාපනය කළ හැකි පොල් වගා කරනු ලබන සියලු දිස්ත්‍රික්ක හා දේශගුණික කලාප ආවරණය වන ලෙස අවම භූමි ප්‍රමාණය අක්කර 1/4ක් හා උපරිමය අක්කරයක් වන ඉඩම් හා ප්‍රතිලාභීන් තෝරාගෙන, එම ගොවීන් දිරිගන්වන්න අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ගත් අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා ඇහුවා, මේවාට ජල සම්පාදන ක්‍රම සකස් කර තිබෙනවාද කියලා. ඊට පිළිතුර, ඔව්.

a) විද්‍යානුකූල හා ප්‍රශස්ත ජල සම්පාදන ක්‍රම ස්ථාපනය කිරීම හා ජල පොම්ප/හෝස් ජල සම්පාදන පද්ධති ලබා දෙන්න අපි සූදානම්.

අපි ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි, පොල් පර්යේෂණ ආයතනය කියන විධියට අපේ රටේ සාමාන්‍යයෙන් එක ගහකින් වාර්ෂිකව ලබන්න පුළුවන් අස්වැන්න පොල් ගෙඩි 45ක් පමණ වන බව. නමුත්, සමහර තැන්වල ඒක පොල් ගෙඩි 20-30 බවට පරිවර්තනය වෙලා තිබෙනවා. නමුත් මලයාසියාව, ඉන්දියාව වාගේ රටවල එක ගහකින් ලැබෙන වාර්ෂික පොල් අස්වැන්න ගෙඩි 80-100 දක්වා තිබෙනවා. අපේ රටේ පොල් ගහක අස්වැන්න අඩු වෙන්න බලපා තිබෙනවා, මම මුලින් කියපු හේතු. අපි රජයක් හැටියට බලනවා, අපේ රටේත් පොල් ගහකින් ලැබිය හැකි අස්වැන්න ඉහළ තත්ත්වයට ගේන්න. ඒ අනුව තමයි අපි ඒ ඉලක්ක සඳහා සැලසුම් සකස් කරලා තිබෙන්නේ.

b) සූර්ය බල ශක්තිය වැනි ප්‍රභව උපයෝගී කර ගනිමින් පුනර්ජනනීය බලශක්තිය භාවිත කරමින් පොල් වගාවේ ජල සම්පාදනය ඇතුළු කටයුතු කරන්නන් අපි සූදානම් වෙනවා.

c) පොල් ආශ්‍රිත අතුරු හෝග ආදර්ශන සඳහා විද්‍යානුකූලව බිම් සැකසීමත් අපි සිදු කරනවා.

පොල් වගාවට එළඹෙන අයට ක්ෂණිකව ආදායම් ලබා ගන්න බැහැ. ඒ අස්වැන්න ලබන්න අවුරුදු 4ක්, 5ක් ගතවනවා. හැබැයි, පළමුවෙනි අවුරුද්දේ ඉදන්ම ඔවුන්ට ආදායමක් ගෙන ඒම සඳහා අපි පොල් වගාව ආශ්‍රිතව අතුරු හෝග ආදර්ශන කරන්න සැලසුම් සකස් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේ සැලසුම් එක්ක තමයි අපි මේ කටයුත්ත කරගෙන යන්නේ.

d) කාබනික හා රසායනික පොහොර ප්‍රශස්තව යොදා ගැනීම තුළින් වැඩි එළඹවක් ලබා ගත හැකි බව ආදර්ශනයක් ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

e) ඒකාබද්ධ පළිබෝධ කළමනාකරණ ක්‍රම භාවිතයෙන් කෘමි හා පළිබෝධ කළමනාකරණය ආදර්ශනයක් ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

f) පොල් ආශ්‍රිත සුළු අපනයන අතුරු හෝග වගාව දිරිගන්වන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

g) රසායනික හා කාබනික පොහොර එකට යෙදීම දිරිගන්වන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේ ක්‍රම අපි මේ සඳහා සකස් කරලා තිබෙනවා.

එසේම, පොල් වගාකිරීමේ මණ්ඩලය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද රුපියල් මිලියන 90ක ප්‍රතිපාදන යොදා ගනිමින්, පොල් ඉඩම්වල එලදායිතාව ඉහළ නැංවීම උදෙසා ක්ෂුද්‍ර ජල සම්පාදන සහ නළ මගින් ජලය සපයන සරල හෝස් ජල සම්පාදන පද්ධති ස්ථාපිත කිරීමටද, තවත් රුපියල් මිලියන 191ක ප්‍රතිපාදන යොදා ගනිමින් පොල් වගාවේ තෙතමන සංරක්ෂණය කිරීමට අදාළ ව්‍යාපෘති යෝජනා සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිය ලබා ගැනීමටද කටයුතු කරමින් පවතින බව මම ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි.

4. පොල් වගාව ව්‍යාප්ත කිරීමේදී සාම්ප්‍රදායික නොවන ප්‍රදේශවලට අපි මොකක්ද කරන්නේ කියලා ඔබතුමා ඇහුවා. ඔව්, අපි ඒ සඳහා සූදානම් වෙලා තිබෙනවා. පොල් වගාව ව්‍යාප්ත කිරීම සඳහා සාම්ප්‍රදායික නොවන ප්‍රදේශවලටද පොල් වගාව හඳුන්වාදීමේ කටයුතු දැනටමත් අපි අරඹා තිබෙනවා.

- අපි උතුරු පොල් ත්‍රිකෝණයේ කටයුතු ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. 2025 වර්ෂයට අපි උතුරු පොල් ත්‍රිකෝණය සඳහා රුපියල් මිලියන 500ක් වෙන් කරලා තිබෙනවා.

* ඒ අනුව, උතුරු පළාතේ පේදුරුතුඩුව, සිලාවතුර, කෝකිලායි යන ප්‍රදේශ තුන යා කරමින් යාපනය, කිලිනොච්චි, මුලතිව්, මන්නාරම, වවුනියාව යන දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි අපි පොල් ත්‍රිකෝණයේ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරලා තිබෙනවා.

[ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා]

පුත්තලම, කුරුණෑගල සහ ගම්පහ පොල් ත්‍රිකෝණයට පසුව ලංකාවේ ඊළඟ විශාලම පොල් ත්‍රිකෝණය ලෙසින් උතුරු පොල් ත්‍රිකෝණය ආරම්භ වන බව අපි දන්නවා.

- * උතුරු පොල් ත්‍රිකෝණයේ පොල් වගාව ආරම්භ කළේ 2023 වසරේදීය. රුපියල් මිලියන 91.2ක ප්‍රතිපාදන ඒ අවුරුද්දේ යොදවා පොල් අක්කර 10,000ක් පමණ වගා කර තිබුණා. නමුත්, සමහර පොල් වතු දුර්වල තත්ත්වයේ තිබෙන්නේ. අපි 2025 - 2027 වර්ෂවල උතුරේ අක්කර 40,000ක පොල් වගා කරන්න සැලසුම් කරනවා. ඒ අනුව 2025 අවුරුද්දේ අක්කර 16,000කුත්, 2026 අවුරුද්දේ අක්කර 16,000කුත්, 2027 අවුරුද්දේ අක්කර 8,000කුත් ලෙස අක්කර 40,000ක අපේ කාලය තුළ අපි උතුරේ පොල් වගා කරන්න සැලසුම් කරලා තිබෙනවා.
 - * අපි මේ යටතේ මේ අවුරුද්දේ යාපනය දිස්ත්‍රික්කයේ පොල් පැළ 143,350ක්, මුලතිව්වල පොල් පැළ 245,800ක් සහ වවුනියාව, කිලිනොච්චිය, මන්නාරම කියන ඒ දිස්ත්‍රික්ක තුනත් ඇතුළුව දිස්ත්‍රික්ක පහේම පොල් පැළ 1,024,000ක් වගා කරන්න සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. ඒ අක්කර 16,000ක.
 - * මෙම වැඩසටහන යටතේ ලබා දෙන සියලු බිම් පැළ අපි උතුරට ලබා දෙන්නේ නොමිලේ කියන කාරණයත් මම මතක් කරන්න කැමැතියි.
 - * ක්‍රමවත් වගාව යටතේ පොල් පැළ ලබා ගන්නා උතුරේ වගාකරුවන්ට ඉඩම්වල ජල සම්පාදන පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා අක්කරයකට අපි රුපියල් 30,000ක සහනාධාරයක් ලබා දෙන්න සැලසුම් කරලා තිබෙනවා.
 - * උතුරු පොල් ත්‍රිකෝණයට අමතරව අනෙකුත් දිස්ත්‍රික්ක සඳහා පොල් පැළ ලක්ෂ 15ක්, අක්කර 20,000ක වගා කරන්න අපි මේ අවුරුද්දේ සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. ඒවාට අදාළ තවත් සුදානම් කරලා තිබෙනවා.
- මම කලින් විශේෂ ගෙවතු වගා වැඩසටහන ගැනත් කිව්වා. පවුල් ලක්ෂ දෙකහමාරක් සඳහා පොල් පැළ ලක්ෂ 5ක් දෙන්න අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා.
 - ගරු රවි කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමනි, මම ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි, අපනයන ආදායම වර්ධනය කර ගන්නත්, මේ රටේ රැකී රක්ෂා ප්‍රශ්නය යම් පමණකට විසඳා ගන්නත්, දුගී දුප්පත්කම තුරන් කිරීමේ අපේ ආණ්ඩුවේ මුඛ්‍ය වැඩසටහනක් එක්ක එකතු වෙලා අපි ලබන අවුරුද්දේ -2026 අවුරුද්දේ- තැඹිලි ගම්මාන මේ රටේ පිහිටුවීමේ වැඩසටහනක් සැලසුම් කරලා තිබෙන බව. ඒ සඳහා දැන් සිටම අපි තැඹිලි පැළ 50,000ක් සකස් කිරීමට අදාළව බීජ එකතු කිරීම, පුහුණු කිරීම ආදී කටයුතු ආරම්භ කරලා තිබෙනවා කියන එක ඔබතුමාට මතක් කරන්නට කැමැතියි.
 - ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම මුලින් පැහැදිලි කළා, මේ රටේ සමහර දැවැන්ත පොල් වතු පසුගිය කාලයේ ඇති වුණු තත්ත්වය තුළ සමහර අයිතිකරුවන් අත්හැර දාලා තිබෙනවා කියලා. එවැනි ඉඩම්,

විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ ප්‍රධාන පොල් ත්‍රිකෝණයේ අත්හැරුණු පොල් වතු වාගේම මහා පරිමාණ පොල් වතු තෝරාගෙන අපි සැලසුම් කරලා තිබෙනවා, "පොල් බිමට ජීවය" කියලා නැවත පොල් වතු පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරන්න. ඒ යටතේ ඉඩම් පුනරුත්ථාපනය, තෙතමනය සංරක්ෂණය, ජල සම්පාදන පද්ධති සකස් කිරීම, යටි වගාව හා නැවත වගාව ඇති කිරීම, පළිබෝධ හා වන සත්ව හානි අවම කිරීම, ආදර්ශ ගෙවතු සකස් කිරීම ආදී විශේෂ ක්‍රියාකාරකම් අපි මෙම වැඩසටහනට ඇතුළත් කර තිබෙන බව ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි.

5. මේ වනවිට පොල් ක්ෂේත්‍රයට අදාළ වගාකරුවන්, කර්මාන්තකරුවන්, රාජ්‍ය ආයතන, පර්යේෂණ ආයතන සියල්ල එකතු කරලා මම ඉස්සෙල්ලා කියපු විධියට පොල් ක්ෂේත්‍රය සඳහාද ස අවුරුදු මාර්ග සැලැස්ම අපි සකස් කරලා තිබෙනවාය කියන කාරණයත් ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ පොල් වගාවට බලපාන විශේෂ රෝගී තත්ත්ව ගණනාවක් පිළිබඳව මම ඉස්සෙල්ලා ඔබතුමාට පැහැදිලි කළා. ඊට අමතර කාරණයක් හැටියට කියන්න ඕනෑ, රිළවුන් සහ දඩු ලේනුන් විසින් විශේෂයෙන්ම අපේ පොල් වගාවට සැලකිය යුතු හානියක් කරන බව. සාමාන්‍යයෙන් ගණනය කළාම වාර්ෂිකව ගෙඩි මිලියන 200කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වනසත්ව හානිය නිසා අපට අහිමි වනවා. ඇත්තටම මේ අවුරුද්දේ අපේ රටට හිඟ වෙන්නේත් ගෙඩි මිලියන 200ක් විතර. වනසතුන් විසින් හානි කරන ප්‍රමාණයත් ගෙඩි මිලියන 200ක් විතර වනවා. කොහොම නමුත්, මේ උවදුර ඒකාබද්ධව මර්දනය කිරීම සඳහා අපි දැනට සාකච්ඡා කරමින් ඉන්නවා, ඒ වෙනුවෙන් ඒකාබද්ධ ක්‍රමයක් හඳුන්වන. ඔබතුමා යෝජනා කළා වාගේ මේ ආපදා සහ රෝග මර්දනය කිරීම සඳහා කාර්ය සාධක බලකායක් ගොඩනැගීමේ සාකච්ඡාවක අපි නිරත වෙලා ඉන්නවා. ඒ වෙනුවෙන් මේ අවුරුද්දේ අපි රුපියල් මිලියන 100ක් වෙන් කරලා තිබෙනවාය කියන කාරණයත් ඔබතුමාට මම මතක් කරන්න කැමැතියි.

6. ඒ වාගේම දේශීය පොල් ඵලදාව අඩුවීම හා ඉල්ලුම ඉහළ යෑමත් සමඟ පොල් මිල ඉහළ යෑම දේශීය පාරිභෝගිකයාට දරා ගන්න බැරි මට්ටමක තිබෙනවාය කියන එක අපි පිළිගන්නවා. ඒකට බලපෑ හේතු තමයි ඔබතුමා ප්‍රශ්න කළේ. ඒවාට තමයි මම මුලින් උත්තර දුන්නේ. මේ තත්ත්වය අවම කර ගැනීම සඳහා කැබිනට් මණ්ඩලය තීන්දු කළා, පොල් මද ආශ්‍රිත කර්මාන්තය බිඳ වට්ටන්නත් නොහැකි නිසා රටේ පාරිභෝගිකයාත් ආරක්ෂා කර ගන්න පොල් යම් ප්‍රමාණයක් ආනයනය කරන්න. ඒ අනුව පොල් කිරි සහ පිටි කළ පොල් කිරි, දිසිදි පොල් ප්‍රතිඅපනයනය සඳහා සුදානම් කරන ගමන්, බදු පදනම අඩු කරලා පොල් ගෙඩි මිලියන 200කට සමාන ධාරිතාවකින් යුත් ප්‍රමාණයක් ආනයනය කිරීම සඳහා අපට කැබිනට් අනුමැතිය ලබා දුන්නා.

මේ වනවිට පොල් මද මෙට්‍රික්ටොන් 40ක් ආනයනය සඳහා නිර්දේශ ලබා දීලා තිබෙනවා. එයින් පොල් කිරි මෙට්‍රික්ටොන් 20ක් එම අනුමැතියට යටත්ව මේ වනවිට ආනයනය කරලා ලංකාවට ගෙනැල්ලා අවසානයයි කියන එක ඔබතුමාට මම මතක් කරන්න කැමැතියි. අපි පොල් මද දිගටම ආනයනය කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. නමුත්, රටේ කර්මාන්ත බේරා ගන්නත්, පාරිභෝගිකයා බේරා ගන්නත් අපට මෙම ක්‍රියාමාර්ගය ගන්න සිදු වුණු බව මම මතක් කරන්න ඕනෑ.

ඒ වාගේම දේශීය පොල් තෙල් කර්මාන්තයට සිදු වන බලපෑම අපි අවම කරන්නේ ඕනෑ. එම නිසා පොල් සංවර්ධන අධිකාරියේ නියමනයට යටත්ව පොල් තෙල් නිෂ්පාදනයන් වෙනුවෙන් කැබලි කර වියළන ලද කුරුටට සහිත පොල් -කොප්පරා නොවන- සෘජුවම හෝ රාජ්‍ය වාණිජ (විවිධ) නීතිගත සංස්ථාව හරහා ආනයනයට අපි මේ වනවිට අවසර ලබා දීලා තිබෙනවා.

එසේම පොල් සංවර්ධන අධිකාරියේ නිර්දේශ මත කැබලි කර වියළන ලද කුරුටට සහිත පොල් ආනයනයේදී රුපියල් 10ක විශේෂ වෙළෙඳ භාණ්ඩ බද්දක් යටතේ ගෙන්වීමටත් අපි අවසර ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ, අපේ රටේ පොල් වගාකරුවාගේ ආරක්ෂා කර ගන්න ඕනෑ නිසායි.

ගරු රවී කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ ප්‍රශ්නයට යම් පැහැදිලි කිරීමක් ලැබෙන්න ඇති කියලා මම හිතනවා.

ගරු රවී කරුණානායක මහතා

(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க)

(The Hon. Ravi Karunanayake)

සවිස්තර පිළිතුරක් ලබා දීම වෙනුවෙන් මම ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඔබතුමාගේ පිළිතුර අනුව අපට පෙනෙනවා, 2030 වෙනකොට ඔබතුමාගේ ඉලක්කය පොල් ගෙඩි මිලියන 4,200ක් සැපයීම කියලා. නමුත්, ඒ තත්ත්වය ටිකක් බරපතල වෙනවා. මොකද, අපේ අපනයන සඳහා දැන් තමයි මිලියන 4,000ක පොල් ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය වෙන්නේ. ඔබතුමා පොල් ආනයනය කරලා අපනයනකරුවන්ට උදවු කිරීම හොඳ ප්‍රතිපත්තියක් වෙනවා වාගේම, අපි මේ සම්බන්ධයෙන් යම් විධියක ඉදිරි දැක්මක් සහිතව කටයුතු කිරීමත් අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා තිබෙන හොඳම විසඳුම තමයි, ඔබතුමා කිව්ව විධියට ඵලදායීතාව වැඩි කිරීම. ඉන්දියාව හෙක්ටෙයාරයකින් පොල් ගෙඩි 9,430ක් ලබා ගන්නකොට, ලංකාව හෙක්ටෙයාරයකින් ලබා ගන්නේ පොල් ගෙඩි 7,100යි. ඒ අනුව සියයට 25ක අඩු වීම ලංකාවට ලොකු ප්‍රශ්නයක් වෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් මොනවාද කරන්න පුළුවන් කියලා ඔබතුමා කෙටි සැලැස්මක් හදලා තිබෙනවාද? හයිඩ්‍රො චර්ගයේ පැළ සිටුවලා සහ drip irrigation ක්‍රමය තුළින් මොනරාගල වාගේ ප්‍රදේශවලත් පොල් වගාව සාර්ථකව කරගෙන ගියා. ඒ ක්‍රමය ඔබතුමාගේ සැලැස්මට එකතු කරන්නේ නැත්තේ ඇයි?

ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා

(மாண்புமிகு கே.வி. சமந்த வித்யாரத்ன)

(The Hon. K.V. Samantha Vidyaratna)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම ඉදිරිපත් කරපු උත්තරය තුළින් ඔබතුමාගේ මේ ප්‍රශ්නයට යම් පැහැදිලි කිරීමක් තිබුණා. පසුගිය කාලයේ පොල් වගාව තිබුණු මට්ටමත්, අපි දැන් එය ගේන්න හදන තත්ත්වයත් ඔබතුමාට පැහැදිලි ඇති. ජල සම්පාදනයක් සහිත පොල් වගාව ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි කටයුතු කරනවා. මම ඉස්සෙල්ලා පැහැදිලි කළා වාගේ ඉන්දියාවේ හෝ මලයාසියාවේ තිබෙන මට්ටමට එන්න අපට එක වතාවටම බැරි වෙයි. නමුත් අපි පොල් පර්යේෂණ ආයතනය එක්කත් ඒ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, පොල් සංවර්ධන මණ්ඩලය එක්කත් සාකච්ඡා කරලා තිබෙනවා. අපේ එක ගහකින් ලැබෙන පොල් ගෙඩි ප්‍රමාණය 45ක් වාගේ කියලා මම ඉස්සෙල්ලා පැහැදිලි කළා. වසර 5ක් යනකොට ක්‍රමානුකූලව අපි ඒ ප්‍රමාණය පොල් ගෙඩි 60ත්, 70ත් අතර ප්‍රමාණයට ගේන්න උත්සාහ කරන්න ඕනෑ. ඒ සඳහා පොහොර ටික යොදන්න ඕනෑ, තෙතමනය ආරක්ෂා කර ගන්න ඕනෑ, පොල් ගසට අවශ්‍ය ජලය සම්පාදනය කර ගන්න ඕනෑ. ඒ, එක ක්‍රමයක්. ඒ වාගේම අලුත් පොල් පැළයක් සිටුවා අස්වැන්න නෙළන එක සමහර විට අපේ ආණ්ඩුව කාලයේ කරන්න බැරි වෙයි. නමුත්, අපි ඒ පොල් පැළය සිටුවන්නේ "මොනවද මුත්තේ මොකද කරන්නේ ..." කිව්වා වාගේ අපේ කාලයේදීම ඵලදාව නෙළන්න නොවෙයි, රටේ පොල් අවශ්‍යතාව සම්පූර්ණ කරන්නයි.

ඒ වාගේම කෙටි කාලයක් තුළ පොල් අස්වැන්න වැඩි කර ගන්න පුළුවන් ක්‍රම තමයි පොහොර යෙදීම, තෙතමනය ආරක්ෂා කිරීම සහ ජලය සම්පාදනය කිරීම. ඒ විතරක් නොවෙයි, අත්හැර දමා තිබෙන අපේ විශාල වතු යායවල් තිබෙනවා. ඒවා අත්හැර දමන්න බලපෑ හේතු තිබෙනවා. සමහර විට කුරුණෑගල, හලාවත පැත්තේ තිබෙන පොල් වතු වල හිමිකරුවෝ ඉන්නේ කොළඹ. එහෙම නැත්නම් ලන්ඩන්වල. ඔවුන්ට මේ වතු වලට ආයෝජනය කරලා එපාවෙලා තිබෙන්නේ. මේකෙන් ඔවුන් ගොඩ එන්නේ නැහැ. අපි ඒ කට්ටිය ගෙන්වලා සාකච්ඡා කරලා, ඔවුන් දිරිමත් කරන්න දැන් කටයුතු කරනවා. ඔවුන්ට අවශ්‍ය පොහොර ටික, උපදෙස් ටික ලබා දීම සඳහා උදවු කරන්න රජයක් හැටියට අපි සූදානම්. සමහර වෙලාවට පොල් කඩන කෙනෙක් භෝයා ගන්න නැති අවස්ථා තිබෙනවා. ඔවුන් පුහුණු කරලා දෙන්න අපි සූදානම්. ඒ වාගේම කම්කරුවෝ පුහුණු කරලා දෙන්න අපි සූදානම්. බැංකු ණය ක්‍රම හදලා ඒවාට අදාළ යන්ත්‍රෝපකරණ ලබා දෙන්නත් අපි සූදානම්. ඒ සියලු වැඩ සාර්ථකව කරන නම තමයි, "පොල් වතු පුනරුත්ථාපන වැඩසටහන". තිබෙන වතු ටික පුනරුත්ථාපනය කර ගන්නා නම්, ඒ කියන්නේ තිබෙන පොල් ගස පුනරුත්ථාපනය කර ගන්නා නම් කෙටි කාලයක් තුළ -අවුරුද්දක් දෙකක් යනකොට- ඒවායේ අස්වැන්න වැඩි කර ගන්න පුළුවන් කියලා අපි හිතනවා. අන්න එහෙම අස්වැන්න වැඩි කරගෙන තමයි ගෙඩි මිලියන 4,200ට යන්න අපි සැලසුම් කරලා තිබෙන්නේ. ගසකින් ගන්න පුළුවන් ගෙඩි ගණන කොච්චරද, ගෙඩි මිලියන 4,200ක් ගන්න පොල් ගස් කීයක් ඕනෑද ආදී වශයෙන් ඒවා ගාණට ගණන් හදලා සැලසුම් කරමින් යනවා. ඒ නිසා අපි හිතනවා, ඒ ඉලක්කයට අපට එන්න පුළුවන් වෙයි කියලා.

ගරු රවී කරුණානායක මහතා

(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க)

(The Hon. Ravi Karunanayake)

ගරු කථානායකතුමනි,-

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට දැන් එක් අවස්ථාවක් දුන්නා. ඔබතුමා පැහැදිලි කර ගැනීමක් කළා. ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කථා කරන්න. [බාධා කිරීමක්]

II

උතුරු පළාතේ රෝහල් සඳහා ලැබුණු පරිත්‍යාග සහ මූල්‍ය ආධාර පිළිබඳ විගණනයක්

வட மாகாண வைத்தியசாலைகளுக்குக் கிடைத்த

நன்கொடை மற்றும் நிதி உதவிகளின் கணக்காய்வு

AUDIT ON DONATIONS AND FINANCIAL ASSISTANCE

RECEIVED BY HOSPITALS IN NORTHERN PROVINCE

ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)

(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)

කෙළරභ පාඨානායකර් අවර්කලේ, ත්‍රිලායායාත්තර් කට්ටලා 27 (2) ඉන්ද්‍රිච්චි ජනපදාරාම මණ්ඩලයේ බලපත්‍ර අත්සන අත්සනාංගයේ සේවකයන් විසින් සකස් කළ ලේඛනයක් සහතික කර ඇත.

කෙළරභ අමෙස්සර් අවර්කලේ, වැඩ මාකාණ ජනපදාරාම ත්‍රාහේයානතු ත්‍රිලායායාත්තර් ත්‍රිලායායාත්තර්

[ගරු (෧෧වැනිය) රාමනාදන් අර්චිවුතා මහතා]

இருப்பதையும் மாகாண சபைக்குரிய அதிகாரங்கள்மூலம் அதற்கான பணக் கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் ஒழுங்கமைப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன என்பதையும் இந்தப் பாராளுமன்றம் நன்கு அறியும்! அந்த அடிப்படையில், வடக்கு மாகாணத்திலுள்ள வைத்தியசாலைகளில் நடைபெறுகின்ற பண மோசடி, ஊழல் என்பன தொடர்பாகப் பாரிய விமர்சனங்கள் கடந்த காலங்களில் எழுப்பப்பட்ட போதிலும், அது தொடர்பாக எந்த ஒரு கணக்காய்வும் சுகாதார அமைச்சால் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

பொறுப்புமிக்க சுகாதார அமைச்சர் என்ற வகையில், வடக்கு மாகாணத்தில் இயங்குகின்ற யாழ். போதனா வைத்தியசாலை, சாவகச்சேரி, பருத்தித்துறை, ஊர்காவற்றுறை மற்றும் தெல்லிப்பளை ஆதார வைத்தியசாலைகள், கிளிநொச்சி, மன்னார், முல்லைத்தீவு, வவுனியா போன்ற மாவட்ட வைத்தியசாலைகளுக்குப் பொதுமக்களால் வழங்கப்படுகின்ற நன்கொடைகள் மற்றும் பண உதவிகள் என்பன நோயாளர் நலன்புரிச் சங்கங்கள்மூலம் கையாளப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தாங்கள் நன்கு அறிவீர்கள்! கடந்த 15 வருடங்களாக இந்த நலன்புரிச் சங்கங்கள் எந்தவொரு கணக்காய்வும் இல்லாமல், முக்கியமாக வருடாந்தர் வரவு செலவு கணக்காய்வு இலக்கைகளைச் சுகாதார அமைச்சுக்கும் கணக்காய்வாளர் நாயகத்துக்கும் சமர்ப்பிக்காமல் இயங்கி வருகின்றன.

1. மேற்படி சங்கங்களின் - welfare societiesஇன் - கடந்த 15 வருடங்களுக்கான கணக்காய்வு அறிக்கைகளை இந்தப் பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்க முடியுமா?
2. அவ்வாறு கணக்காய்வுகள் செய்யப்படாத சந்தர்ப்பத்தில், மேற்படி வைத்தியசாலை நிருவாகிகளுக்கு எதிராக பொதுமக்களின் பணத்தை முறையற்ற விதத்தில் கையாண்டமைக்காக சுகாதார அமைச்சின் அரசாங்க பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு அமைய ஊழல் தொடர்பான விசாரணைகளை ஆரம்பிக்க முடியுமா?
3. இவ்வாறான அறிக்கைகளைத் தயாரிக்காத, ஊழல் செய்த மருத்துவ நிருவாகிகளை இலஞ்சம் அல்லது ஊழல் பற்றிய சார்த்துதல்களைப் புலனாய்வு செய்வதற்கான ஆணைக்குழு ஊடாக கேள்விக்கு உட்படுத்தப்படும் வழக்குகளைத் தொடர முடியுமா?

இதற்கு மேலதிகமாக, இலஞ்சம் அல்லது ஊழல் பற்றிய சார்த்துதல்களைப் புலனாய்வு செய்வதற்கான ஆணைக்குழுவில் மக்கள் பிரதிநிதியாக என்னால் செய்யப்பட்டுவிட்டிருக்கும் முறைப்பாடுகளுக்குத் தாங்கள் பாரபட்சமின்றி ஒத்துழைப்பு வழங்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

(The Hon. (Dr.) Hansaka Wijemuni - Deputy Minister of Health and Mass Media)

ගරු කර්මාන්තයකැමති, ගරු රාමනාදන් අර්ච්චනා මන්ත්‍රිතුමා විසින් ස්ථාවර නියෝග 27(2) යටතේ ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු මෙසේයි.

1. මේ පිළිබඳව උතුරු පළාත් සෞඛ්‍ය සේවා අධ්‍යක්ෂකගෙන් හා සෞඛ්‍ය හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක වෙතින් තොරතුරු විමසා ඇති අතර, විමසුනු ලබන තොරතුරු වසර 15ක කාලයකට අදාළ තොරතුරු වන බැවින් ඒවා ගෙන්වා ගැනීමට යම් කාලයක් ගත වේ. එබැවින් තොරතුරු ලද පසුව පිළිතුරු දීමට බලාපොරොත්තු වනවා.
2. පැමිණිලි ඉදිරිපත් වූ අවස්ථාවලදී ඒ සඳහා විමර්ශනයක් සිදු කළ හැකිය.
3. අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව වෙත ඕනෑම පාර්ශ්වයකට පැමිණිලි කළ හැකිය. ඒ සම්බන්ධයෙන් නඩු කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවේ තීරණය මත සිදු කරනු ලැබේ.

සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කරන මේ සම්බන්ධව වූ ඕනෑම විමර්ශන කටයුත්තක් සඳහා අමාත්‍යාංශය විධිමත් අපි අවශ්‍ය සහයෝගය ලබා දෙනවා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ වාගේම ඔබතුමාට තවත් මතක් කිරීමක් කළ යුතුයි. රාජ්‍ය අංශය තුළ වැඩිම ප්‍රමාණයක් ඔය පරිත්‍යාග එන්නේ සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයට. නමුත් මේ පරිත්‍යාග ලබාගෙන නිසි පරිදි කළමනාකරණය කිරීම සඳහා විධිමත් ඒකකයක්, donation unit එකක් සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ නැහැ. ඒ නිසා ඔය විධියේ වෙද්දනා එල්ලවෙන්න පුළුවන්. ඒක නිසා අපි අධ්‍යක්ෂවරයෙක් යටතේ එවැනි unit එකක් ආරම්භ කරන්න කටයුතු යොදමින් තිබෙනවා.

රිලිඝ ගැටලුව තමයි, එන සමහර donations ගැළපෙන්නේ නැති එක. ඒ කියන්නේ සමහර වෙලාවට ඒවා අපට තිබෙන ඒවා. සමහර වෙලාවට ඒ hospital එකට අවශ්‍ය නොවෙන දෙයක්. ඒ වාගේම ඒ donation දෙන කෙනා කියනවා, ඒ ඉස්පිරිතාලෙටම ඒක දෙන්න ඕනෑ කියලා. ඒක නිසා angiogram machines පවා උතුරේ සමහර රෝහල්වල පැත්තක ගබඩා කරලා තිබෙනවා. මොකද, donation එක දිවු කෙනා කැමති නැහැ, ඒක වෙන රෝහලකට දෙන්න. නමුත් ඒ රෝහලට ඒක සවි කරන්න අපේ බලාපොරොත්තුවක් නැහැ. ඔය වාගේ ප්‍රශ්න තිබෙනවා. ඒක නිසා මේ donation centre එකෙන් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ ඒ තැන්වල තිබෙන ප්‍රමුඛතා හඳුනාගෙන ඒ ප්‍රමුඛතා ලැයිස්තුගත කිරීම සහ වඩාත් transparent විධියට මේ කටයුත්ත කරන්න. දැනට තිබෙන ඒවා සම්බන්ධව යම්කිසි වෝද්නාවක් තිබේ නම් අපි ඕනෑ වෙලාවක ඒවා ගැන විමර්ශනය කරනවා. ඒ වාගේම, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා ඉල්ලපු අවුරුදු 15ක විගණන වාර්තා අපට ලැබුණු විශාල සහායක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ஸ்ரீ கர்ணாசகஜஸ்
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 ஸ்ரீ ராஜாஜன் ஸ்ரீரீபுஜா மனீஜிஸ்.

தெரு (வேட்டை) ராமநாதன் ஐரவீரதுரை மனகா
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராஜநாதன் அர்ச்சுனா)
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)
கௌரவ சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரேயொரு விடயத்தைக்
கூடகின்றேன்.

நான் பேராதனை போதனா வைத்தியசாலையில் வேலை செய்திருக்கின்றேன். அந்த வைத்தியசாலைக்கு donationஆக உபகரணங்கள் மட்டுமல்ல பணமும் கிடைக்கின்றது. எங்களுடைய வட மாகாணத்தில் சொல்லப்படுகின்ற விடயம் என்னவென்றால், தெற்கில் இருக்கின்ற அரசாங்கம் எங்களுடைய வட மாகாணத்திலுள்ள வைத்தியசாலைகளுக்கு எந்தவித உதவியும் செய்யாமல் அவற்றை அநாதரவாகவிட்டு இருப்பதால்தான் வெளிநாட்டில் இருக்கின்ற எங்களுடைய

The Bill stood referred, under Standing Order No. 52(6), to the Minister of Public Administration, Provincial Councils and Local Government for report.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ප්‍රධාන වැඩ කටයුතු. න්‍යාය පත්‍රයේ විෂය අංක 1, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත, දෙවන වර කියවීම.

The Hon. Bimal Rathnayake to start the Debate. You have 18 minutes.

**ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා
(සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත
தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
(திருத்தம்) சட்டமூலம்
NATIONAL TRANSPORT COMMISSION
(AMENDMENT) BILL**

දෙවන වර කියවීමේ නියෝගය කියවන ලදී.

இரண்டாம் மதிப்பிற்கான கட்டளை வாசிக்கப்பட்டது.

Order for Second Reading read.

[ප්‍ර.භා. 11.06]

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க - போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)

(The Hon. Bimal Rathnayake - Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation and Leader of the House of Parliament)

ගරු කථානායකතුමනි, "පනත් කෙටුම්පත දැන් දෙවන වර කියවිය යුතුය" යි මා යෝජනා කරනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මුලින්ම ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා, 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීම සඳහා වන පනත් කෙටුම්පත ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව. ගරු අනුර කුමාර දිසානායක ජනාධිපතිතුමාගේ ආණ්ඩුවේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය පැත්තෙන් ගත්තොත්, මෙය අප ඉදිරිපත් කරන පළමුවන ප්‍රධානම පනත් කෙටුම්පත බවට පත් වනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මම මුලින්ම මේ පනත පිළිබඳව යම්කිසි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්නම්. 1958ට කලින් ලංකාවේ පෞද්ගලික බස් රථ සමාගම් තමයි තිබ්ලා තියෙන්නේ. 1958දී තමයි ශ්‍රී ලංගම ආයතනය පිහිටුවන්නේ. ඒ අවස්ථාවේදී පෞද්ගලික බස් රථ සමාගම් ඒවායේ බස් රථ රජය සතු කරන්නේ. ඊට පසුව, 1977දී පමණ තමයි පෞද්ගලික බස් රථ සේවාවලට අවසර ලබා දෙන්නේ. ඊට පස්සේ 1983 ආසන්නයේදී රජය පෞද්ගලික බස් රථ පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුවක් ස්ථාපිත කර තිබෙනවා. ඒ, පෞද්ගලික බස් රථ නියාමනය සඳහායි. එහි ඊළඟ වර්ධනය ලෙස තමයි රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ දෙවර්ගයම නියාමනය කිරීම අවශ්‍ය නිසා එක පැත්තකින් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයත්, අනෙක් පැත්තෙන් පෞද්ගලික බස් රථ නියාමනය සඳහා 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතත් ස්ථාපිත කරන්නේ.

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පෞද්ගලික බස් රථ කියන්නේ ඉතා විශාල බලපෑමක් කරන, සැලකිය යුතු සේවාවකුත් කරන ආයතනයක්. ඒ වාගේම, ඒක

විශාල කර්මාන්තයක්. රටට ආදායමක් ලැබෙනවා වාගේම සැලකිය යුතු ව්‍යාපාරික පෙළැන්තියකුත් ඒ හරහා ගොඩ නැගිලා තිබෙනවා. විශාල පිරිසක් මේ ආශ්‍රිත රැකියාවල යෙදී ඉන්නවා. එම නිසා පෞද්ගලික බස් රථ නියාමනය කිරීම, ඒවායේ වැඩ කරන සේවක මහත්වරුන්ගේ සුඛ සාධනය යනාදී කටයුතු රාශියක් සිදු කිරීමට තිබෙනවා.

1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සම්මත කරලා වසර 30කට ආසන්න කාලයක් ගත වී තිබුණත්, එය පුළුල් සංශෝධනයකට ලක් කරලා නැහැ. ඒ හේතුවෙන් ඇති වෙලා තිබෙන ප්‍රධානම ගැටලුව විසඳා ගන්න තමයි අප මේ උත්සාහ කරන්නේ. මම මුලින්ම එහි හරයාත්මක කරුණු ගැන කියන්නම්.

ගරු කථානායකතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා, අද ලංකාවේ ජනතාව තමන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ඉටු කර ගන්නේ බස් රථවලින් පමණක් නොවෙයි කියලා. පාසල් පද්ධතිය ගත්තොත්, වෑන් රථ පදනම් කරගෙනත් පාසල් ආශ්‍රිත ප්‍රවාහන සේවාවන් ක්‍රියාත්මක වනවා. ඒවා නියාමනය කිරීම සඳහා ඉතා විධිමත් නීති පද්ධතියක් නැහැ. පොදුවේ තිබෙන නීතිවලින් යම් ආකාරයකට පාලනයක් තමයි කෙරෙන්නේ. ඒ වාගේම අපේ රටේ ජනතාවගෙන් අතිවිශාල ප්‍රමාණයක් තමන්ගේ ප්‍රවාහනයට ත්‍රිරෝද රථ යොදා ගන්නවා. ඒ සම්බන්ධවත් හරියාකාර නියාමනයක් සිදු වන්නේ නැහැ. දැනට ගත්තොත්, ත්‍රිරෝද රථ නම් නියාමනය සිදු වන්නේ පොලීසිය මාර්ගයෙන් වාගේම තමයි.

ඊට අමතරව, office transport services තිබෙනවා, විශාල වශයෙන්. ඔබතුමන්ලාත් දකිනවා ඇති, කොළඹ හැම තරයකම රජයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ කාර්යාලවලට සේවක සේවිකාවන් විශාල වශයෙන් පැමිණෙන්නේ ඒ වෙනුවෙන් වෙනමම තිබෙන වෑන් රථවල හෝ බස් රථවල බව. ඒවා නියාමනය සිදු වන්නේ නැහැ.

ගරු කථානායකතුමනි, පාරවල් හදන්නේ ආණ්ඩුවයි. ඒ, රජයේ මුදල්වලින් හෙවත් ජනතා බදු මුදල්වලින්. හැබැයි, පාරට ගියාට පස්සේ බස් එක ලංගම ද, ප්‍රයිවට් ද, ත්‍රිවීලර් එක කාගේ ද, school van එක කාගේ ද, office van එක කාගේ ද කියන එක අදාළ වෙන්නේ නැහැ. අප ඔක්කොම මහාමාර්ග හරියාකාරව පාවිච්චි කළේ නැතිනම් විශාල ගැටලුවලට මුහුණ දෙන්න වෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ රටේ බොහෝ කර්මාන්ත කාලයත් එක්ක යම්කිසි වෘත්තීමයභාවයකට අනුව ගොඩ නැගිලා තිබෙනවා. ඔබතුමන් දන්නවා, අපේ රටේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රයත් එවැන්නක් බව. එම ක්ෂේත්‍රයේ ඉතිහාසය ගැන මම ටිකක් කියවා තිබෙනවා. **නොරතුරු සපයන්නන්** - guidesලා - කියන අයගේ මට්ටමින් තමයි සංචාරක කර්මාන්තය ආරම්භ වෙන්නේ. ඉස්සර ඔවුන් තමයි ලංකාවට ආපු විදේශිකයන්ට ඔවුන්ගේ හැකියාවේ ප්‍රමාණයට මහ පෙත්වීම් කළේ. නමුත් අද ඒවා ඉතාම ඉහළ මට්ටමේ වෘත්තීන් විධියට ගොඩ නැගිලා තිබෙනවා. National guidesලා බිහි වෙලා ඒවා ඉතාම ඉහළ මට්ටමට ගොඩ නැගිලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම සමහර කර්මාන්ත, සමහර වෘත්තීන් තිබෙනවා, අවුරුදු 100ක් නොව අවුරුදු 30ක්, 40ක් ඇතුළත ඉතාම ඉහළ මට්ටමට ගොඩ නැගිලා තිබෙන. නමුත් අපේ රටේ බස් කර්මාන්තය ගත්තොත්, ප්‍රවාහන කර්මාන්තය ගත්තොත්, ඒක එන්න එන්න හොඳ වෙනවා ද, නැත්නම් එන්න එන්න නරක් වෙනවා ද කියලා හිතෙන මට්ටමට වෘත්තීමය වශයෙන් දියුණු වෙන්නේ නැහැ වාගේම තත්ත්වයක් තමයි තිබෙන්නේ. ශ්‍රී ලංගම ගත්තොත්, පැහැදිලිවම එය පසුගිය ආණ්ඩුවලින් මරා දමා තිබෙනවා; විනාශ කර තිබෙනවා. එම නිසා එය ගොඩ නැගීම, ගොඩ ගැනීම ඉතාම දුෂ්කර අභියෝගයක් වී තිබෙනවා. අපි එය කරමින් ඉන්න බව ඇත්ත. නමුත්, එය ඉතාම දුෂ්කරයි.

අපේ රටේ පෞද්ගලික බස් රථ කර්මාන්තය ගත්තොත්, ජනතාවට ඒකෙන් සැලකිය යුතු සේවයක් වෙනවා. මොකද, සමහර ගම්මාන තිබෙනවා, පෞද්ගලික බස් එක නැත්නම් ඒ ගම්මලින් එළියට එන්න විධියක් නැති. ඒ වුණාට පෞද්ගලික බස් රථ සම්බන්ධව සමාජයේ තිබෙන මතය, සමාජයේ තිබෙන අත්දැකීම හොඳ එකක් නොවෙයි කියලායි මා හිතන්නේ. ඒ නිසාම සිදු වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? යම්කිසි පිළිවෙළකට ව්‍යාපාරයක් කරන්න කැමති කෙනෙක්, රුපියල් මිලියන 50ක්, මිලියන 100ක් දාලා hotel එකක් ආරම්භ කරන්න කැමැති ව්‍යාපාරිකයෙක්, රුපියල් මිලියන 100ක් දාලා software company එකක් ආරම්භ කරන්න කැමැති තරුණයෙක් ඒ රුපියල් මිලියන 50 හෝ 100 බස් කර්මාන්තයට යොදවන්න කැමැති වෙයි කියලා මම හිතන්නේ නැහැ. මොකද, බස් කර්මාන්තය කියන්නේ විකක් අමුතුව, ඒ කියන්නේ මුද්‍රා නොගත් කලාප යම් ප්‍රමාණයක් තිබෙන කර්මාන්තයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ලංකාව ඉදිරියට ගනිද්දී ඊට ගැළපෙන සේ අපේ ප්‍රවාහන කර්මාන්තය යම්කිසි උපාය මාර්ගයක් - strategy එකක් - සහිතව දියුණු කර ගන්නේ කොහොමද කියලා හිතන්න පුළුවන්, යම්කිසි සැලැස්මක් දීලා ඒ සැලැස්මට අනුව මෙහෙයවන්න පුළුවන් වෘත්තිකයන් පිරිසක් අවශ්‍යයි. එවැනි රැකියා කරන පිරිස එතැන අඩුයි. ඒ වාගේම, ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව කියලා ඉන්න අය අතරත් පසුගිය කාලයේ දේශපාලන අනුග්‍රහයෙන් හැදුණු වොජ්පෙලා වාගේ කට්ටිය ඉන්නවා සමහර බස් අයිතිකරුවන් වශයෙන්. සමහර අය "රන්රස්ලා" වශයෙන් ඇවිල්ලා විවිධ අපරාධ කරලා, bus stands වල කප්පම් අරගෙන බස් හිමියන් බවට පත් වෙව්ව අය. ඒ අතරේ මේ ව්‍යාපාරය අමාරුවෙන් කරගෙන යන පිරිසකුත් ඉන්නවා. මා කියන්නේ, බස් කර්මාන්තය ඉහළ මට්ටමට ගන්න අවශ්‍ය කරන වෘත්තීමය පැත්තේ දියුණුව වාගේම ව්‍යාපාරික පැත්තේ දියුණුවත් අඩු බවයි. ලංකාවේ සමහර ක්ෂේත්‍ර ඉදිරියට ගිහිත් තිබුණාට, බස් කර්මාන්තය එතරම් ඉදිරියට ගිහිත් නැහැ. මම ඒකයි කිව්වේ පාරට ගියාට පස්සේ, පොදු ප්‍රවාහන සේවය ගන්නාට පස්සේ පෞද්ගලික වාහන හිමියාගේ ඉඳලා ලංගම බස් එක දක්වාම අප පාවිච්චි කරන විවිධ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය, එහෙම නැත්නම් අප පාවිච්චි කරන වාහන මොනවා වුණත් ඒවා යම්කිසි එක රිද්මයකට, එක නීතියකට අනුව පවත්වාගෙන යන්න ඕනෑ කියලා.

ගරු කථානායකතුමනි, අප මේ පනත් කෙටුම්පතින් බලාපොරොත්තු වන දේ මා කියන්නම්. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ගත්තොත්, ඔබතුමාට ඒකේ නමින්ම තේරෙනවා ඇති, ඒ නම ඉතාම පුළුල් නමක් බව. මුළු රටේම ගමනාගමනය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය තමයි එයට පැවැරී තිබෙන එක කාර්යභාරයක් වෙන්නේ. පසුගිය කාලය තුළ එමගින් යම් යම් මහ පෙත්වීම් කරලා තිබෙනවා තමයි; නැතුවා නොවෙයි.

National Transport Commission එකෙන් වැඩිපුර කෙරිලා තිබෙන්නේ අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථවලට permits දෙන එක. මේක අතිවිශාල මුදල් ගැවසෙන, අතිවිශාල වංචා සිදු වෙන ව්‍යාපෘතියක් බවට පත් වෙලායි තිබෙන්නේ. Route permit එකක් ගන්නවා කියන එක බාර් permit එකක් ගන්න තරම්ම අන්ත දුෂිත එකක් බවට පත් වෙලා තිබෙන්නේ. දේශපාලනඥයන්ගේ පස්සේ යන්නේ නැතුව පිළිවෙළකට යමක් කරන්න කැමති කිසිම ව්‍යාපාරිකයෙක් මෙවැනි දේවල්වලට එන්නේ නැහැ. සමහරු කැමති නැහැ දේශපාලනඥයන් පස්සේ ගිහිල්ලා වන්දිහට්ටකම් කරලා, සල්ලි දීලා එවැනි දේවල් ගන්න. ඊට පස්සේ රැස්වීම්වලට සෙනහ ගෙනෙන්න බස් දෙන්න ඕනෑ. ඒ permit දෙන වැඩේ එහෙමයි තිබුණේ. ජාතික ජන බලවේග ආණ්ඩුව ආවාට පස්සේ අපි කල්පනා කළා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පුළුල් කරන්න. Route permit දෙන එක සම්පූර්ණයෙන් open tenders මත ක්‍රියාත්මක වෙන එකක් බවට

පත් කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, දැනට හරියාකාරව පාලනය නොවන ක්ෂේත්‍ර - ත්‍රිරෝද රථ, school vans, office vans, බස් රථ - මහා මාර්ග පාවිච්චි කරන සෑම ප්‍රවාහන ආකාරයකම ප්‍රතිපත්ති හඳුන්න පුළුවන්, ඒ වාගේම ඒවා පාලනය කරන්න පුළුවන් නීති-රීති ප්‍රමාණයක් සකස් කරන්න ඕනෑ. ඒක නිසා අද මේ පනතින් සිදු වන ලොකුම දේ තමයි මහාමාර්ග භාවිත කරන රථ වාහන නියාමනය කරන්න පුළුවන් බලය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ලබා දෙන එක. බස්වලට විතරක් තිබෙන එක අනෙක් ඒවාටත් පුළුල් වෙනවා.

ඊළඟ කාරණය තමයි, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වන ප්‍රමිති, නිර්ණායක සහ දණ්ඩනවලට අදාළ විධිවිධාන හඳුනා එක. මේ 11 වැනි දාට ගැරඹිඇල්ල බස් අනතුරට මාසයක් පිරෙනවා. එය අපේ රටම විශාල කම්පනයට පත් කරපු දෙයක්. මහා මාර්ගවල භාවිත කරන පෞද්ගලික සහ රජයේ බස් රථ අදාළ ප්‍රමිතියෙන් යුක්තව නොවෙයි ධාවනය කරන්නේ. අපි ඒ සඳහාත් වැඩ පිළිවෙළක් පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ගරු කථානායකතුමනි, ඔබතුමාත් දකින්න ඇති. ළඟදී නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කයේ දුර ගමන් සේවා බස් රථ 60 ගණනක් අධ්‍යයනය කළාට පස්සේ මාධ්‍ය වාර්තා කරලා තිබුණා, බස් රථ විසි ගණනක් විතර ධාවනයට සුදුසු නැහැ කියලා. අපි ඒ Commissionersලාගෙන් විස්තර අරගෙන තිබෙනවා. ඒක නිසා ඒවා ධාවනය කිරීම නතර කරලා තිබෙනවා. මේ දවස්වල ලංකාවේ සෑම දිස්ත්‍රික්කයකම දුරගමන් බස් රථවල ප්‍රමිතිය පරීක්ෂා කරලා ඒ පිළිබඳව සොයා බලන්න කියලා අපි නියෝගයක් දීලා තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධ නීති-රීති හඳුන්වා, ප්‍රමිති හඳුන්වා අපට අවස්ථාවක් තිබෙනවා. ගැරඹිඇල්ල බස් අනතුරට හේතු වුණු යම්කිසි සාධකයක් තිබෙනවා. ඒ බස් රථය විවේක ගන්න ආපනශාලාවේ නතර කරලා තිබුණු කාල සීමාව පිළිබඳවත් වාර්තාවේ තිබෙනවා. ඒ වාගේම එම ආපනශාලාවල ප්‍රමිතිය සම්බන්ධ ප්‍රශ්නය බස්වල ගිහිල්ලා තිබෙන හැම කෙනාම දන්නවා. අපට මේකෙන් බලය ලැබෙනවා, දුරගමන් සේවා බස් රථ නතර කරන ආපනශාලා යම්කිසි ප්‍රමිතියකට සකස් කිරීමට. ඒ ආපනශාලා අත්‍යවශ්‍යයි. ඒවා අනිවාර්යයෙන්ම තිබිය යුතුයි. ඒ බලයත් මේ පනතෙන් ලැබෙනවා. වෙන පනත්වලින් ඒවා කරන්න පුළුවන්. එවැනි දේවල් ප්‍රමාණයක් මේ පනතේ තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මේ ක්ෂේත්‍රයේ ලොකු ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. පෞද්ගලික බස් රථ හිමි මන්ත්‍රීතුමන්ලා මෙනැතත් ඉන්නවා. ප්‍රධාන පෙළේ එවැනි ව්‍යාපාරිකයන් මෙනැත ඉන්නවා. එතුමන්ලා ඒක දන්නවා. පෞද්ගලික බස් රථයකට permit එක ලැබුණාම ඒක වෙන කෙනෙකුට විකුණන එක අමාරුයි. ඔබතුමාගේ උතුරු මැද පළාතේ ඉඳලා කොළඹට එන බස් එකක ඒ route permit එකේ අයිතිය තිබෙන්නේ පොළොන්නරුවේ ව්‍යාපාරික මහත්මයෙකුට නම්, එතුමා ඒ බස් එක විකුණුවාට ඒ route permit එක වෙන කෙනෙකුට විකුණන එක ඉතා දුෂ්කරයි. එහෙම බැරි තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. එම නිසා අද මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමෙන් පසු ඒ බස් රථයේ සන්නිකය පවරන අවස්ථාවේදී route permit එකක් ගන්න කෙනාට පවරන්න පුළුවන්. අපි ඒ සඳහා අවශ්‍ය නීති හැදුවා. දැන් වෙලා තිබෙන්නේ බස් එක අයිති කෙනා එක්කෙනෙක්. ඔහු ඒ බස් එක තව කෙනෙකුට විකුණනවා. Route permit එක තිබෙන්නේ මුල්ම කෙනාට. සමහර වෙලාවට බස් එක අයිතිකරුවන් හතර දෙනෙකු අතට ගිහිල්ලා. නමුත් route permit එක තිබෙන්නේ ඒ permit එක ගත්තු මුල් කෙනාට. මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමෙන් ඒ නීතිය වෙනස් වෙනවා. ඒ වාගේම ප්‍රවාහන ගාස්තු ගණනය කිරීම පිළිබඳව අපේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය වෛද්‍ය ප්‍රසන්න ගුණසේන මැතිතුමා පැහැදිලි කරයි. අපි එවැනි අරමුණු රාශියක් පදනම් කරගෙන තමයි මේ පනත් කෙටුම්පත මූලික වශයෙන් අද ඉදිරිපත් කරන්නේ.

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

ගරු කථානායකතුමනි, මම මේ ගමන්ම කියන්න කැමතියි, මේ කාරණයත්. අපේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඉතාම පසුපසින් තිබෙන ක්ෂේත්‍රයක්.

අපට හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් නැහැ. බස් ගන්නත් නැහැ, කෝච්චි ගන්නත් නැහැ. පෞද්ගලික අංශයත් හොඳ සේවයක් දෙනවා කියලා අපට කියන්න අමාරුයි. අපි හිතනවා, ඒ සඳහා යම් ආකාරයක ප්‍රතිපත්තිය යිතියුතව වාගේම ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් රාශියකට යා යුතුයි කියලා. අපි ඉතාම පුළුල් වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා, මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධව. ඒ සම්බන්ධව ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වන කරුණු 85කින් යුක්ත ක්‍රියාමාර්ග පද්ධතියක් අපි මැනකදී යෝජනා කළා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා ඉදිරියේදී ඒක ඔබතුමා ඇතුළු පාර්ලිමේන්තුවේ ඊට කැමැති මන්ත්‍රීවරුන්ටත් ලබා දෙන්න. ඒ ක්‍රියාමාර්ග සියල්ල ජූලි මාසයේ 01 වැනි දා සිට අපි ක්‍රියාත්මක කරනවා.

විශේෂයෙන්ම දැන් ඔය දුර ගමන් බස් රථවල රියදුරු මහත්වරුන්ට නින්දා යන ප්‍රශ්නය ගන්නාම, ඔවුන්ට නින්දා යනවාද කියලා වෙනම CCTV cameras දාලා බලාගෙන සිටියත් වැඩක් නැහැ, බලාගෙන ඉන්න කෙනාට නින්දා යනවා නම්. ඒ නිසා ඒවාට අදාළව ලෝකයේ තාක්ෂණය තිබෙනවා. ඒ නිසා තමයි අපි කිව්වේ, artificial intelligenceවලින් අපි ඒක කරන්න යනවා කියලා. ඒ නිසා කියන්න සතුටුයි, තව මාස 2ක් වාගේ කාලයක් යන්න පෙර -මම පොඩ්ඩක් වැඩිපුරත් එක්ක කාලය තියලා මේ කියන්නේ - artificial intelligence technology, ඒ කියන්නේ රියදුරු මහත්වරුන් නිසි අවධානයෙන් තබාගන්න අවශ්‍ය උපකරණ බස් රථ 40ක අපි සවි කරනවා, පෞද්ගලික අංශයේ සහ SLTB බස්වල. අපි හිතනවා ඒක සාර්ථක වෙයි කියලා. ඒකෙන් පසු අනෙක් තැන්වලට හඳුන්වා දෙන්න පුළුවන් කියලා අපි හිතනවා.

ඒ වාගේම, අනතුරු නැතිව යන්න නම් හොඳ මාර්ග අවශ්‍යයි ගරු කථානායකතුමනි. අපි දැන් ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩසටහනක් පටන් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම, අනෙකුත් "AB" මාර්ගවල, expresswaysවල වැඩකටයුතු පටන් අරගෙන තිබෙනවා. අවම වශයෙන් අපි හදන පාරක් - "AB" මාර්ගයක්, නැත්නම් "A" මට්ටමේ මාර්ගයක්- අඩුම ගණනේ අවුරුදු 12ක guarantee එකක් එක්ක තමයි හදන්න යන්නේ. ඒ පාර කැඩෙන්න බැහැ, කවුරු හෝ ගිහින් කැඩුවේ නැත්නම්.

ඒ වාගේම, අපේ රටේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය එක් පැත්තකින් හොරකමක්, වංචාවක් සහ බේදවාචකයක්. එයට අදාළව දඩ සහ මුදල් වශයෙන් රුපියල් බිලියන 55ක් දැනට ගෙවන්න තිබෙනවා. ඒක තව වැඩි වෙනවා පටන්ගන්න ප්‍රමාද වන විට. ඒ නිසා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා ගරු කථානායකතුමනි, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයට connect වන කඩවන කොටසේ වැඩකටයුතු මාස 2ක් ඇතුළතදී පටන්ගන්න. දැනට අපි ඒ සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා අගෝස්තු මාසය තුළදී කඩවන මාර්ගයත් මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයත් connect කරන කොටසේ වැඩ පටන්ගන්න. ඒ වාගේම, ප්‍රධාන මාර්ග කොටසත් විනය සමඟ තිබෙන සාකච්ඡා අවසන් වූ වහාම ඉදිරි සති කිහිපය ඇතුළතදී වින රජයේ ණය මත හෝ දේශීය අරමුදල් මත පටන්ගන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඒ වාගේම අපි තනිදිකඩාල්වල වට්ටුවාකල් පාලම ගැන කථා කළා. ගරු කථානායකතුමනි, අපි ඒ පාලමේ design එක අවසන් කර තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා අගෝස්තු මාසය වෙනකොට එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු පටන්ගන්න. අපි හිතනවා, ඒක සුඛ ආරංචියක් වෙයි කියලා.

ගරු කථානායකතුමනි, අවසාන වශයෙන් මම කියන්න කැමතියි, මේ කාරණයත්. ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවයට ඊයේ plane එකක් ආවා. ගරු කථානායකතුමනි, ලංකාවේ මිනිස්සු කොච්චර නම් මේ ගුවන් සේවයට ආදර්ශ කියලා අපි දුටුවා. මම හිතන විධියට ජීවිතේට plane එකක ගියේ නැති මිනිස්සු පවා, අපි lease කරලා plane එකක් ගෙනෙනකොට ඒක කොච්චර අගය කළාද කියලා අපි දැක්කා. ඔබතුමාට කියන්න ඕනෑ, මේක අපි ප්‍රංශයෙන් අරගෙන තිබෙන්නේ lease කරලා. අපි මාසයට ඩොලර් 275,000ක් වාගේ මුදලක් තමයි මේ සඳහා ගෙවන්න තිබෙන්නේ. ගුවන් සේවයකට ගුවන් යානයකින් ලැබෙන ආදායම එක්ක ගන්නකොට ඒක විශාල මුදලක් නොවෙයි. නමුත්, ගරු කථානායකතුමනි, අද අපට බොහෝ උපදෙස් දෙන මේ රාජපක්ෂලාගේ, රනිල් වික්‍රමසිංහලාගේ පාලන කාලවල හොරකම් කරලා, - මොකද, ඔබතුමා දන්නවා එයාර්බස් ගනුදෙනුවේදී දෙපැත්තටම හොරකමක් වුණා. එයාර්බස් ගන්න රාජපක්ෂලා හොරකම් කළා. ඒ ගිවිසුම cancel කරන්න රනිල් වික්‍රමසිංහලාගේ ආණ්ඩුවේ ලොකකෝ හොරකම් කළා. අපි දැන් මේ lease කරලා ඊයේ ගෙන්වපු plane එකට මාසයට ගෙවන්නේ ඩොලර් 275,000යි, ගරු කථානායකතුමනි. අපේ රටට ගෙනාවේ නැති, ඒ planesවලට මාසයට ඩොලර් 800,000ක් අපි ගෙවන්න ඕනෑ. ඒ කියන්නේ, මේ වාගේ තව planes 3ක ගණන ඒ හොරකම නිසා අපි ගෙවනවා.

එහෙම රටක් තමයි අපි මේ කරන්නේ. ඇත්තටම ලංකාවේ මිනිස්සු ගැන මට ඊයේ හරිම ආදරයක් ඇති වුණා. කිහිපවක් plane එකක නොගිය, සමහර විට ජීවිත කාලයටම plane එකක යන්න වෙන්නේ නැති මිනිස්සු පවා ඒ plane එක අහසේ යනකොට කොච්චර සතුටු වුණාද කියන එක අපි දැක්කා. ලංකාව හැදෙනවා කියන විශ්වාසය මත තමයි ඒ plane එක අරගෙන ආවේ. ඒ නිසා මේක ගොඩ තහන්න ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවය දරන මහත්සිය ගැන අපි මේ අවස්ථාවේදී සතුටු වෙනවා. ඒ නිසා, විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා මේ ගැන අපට සාධනීය යෝජනා, මහ පෙත්විම් මේ ගරු සභාවේදී කරයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු කථානායකතුමනි, අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මා නිහඩ වෙනවා.

ප්‍රශ්නය සභාභිමුඛ කරන ලදී.

வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.

Question proposed.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

Next, the Hon. Gayantha Karunathilleka. You have 14 minutes.

Order please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

අනතුරුව ගරු කථානායකතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා [ගරු (වෛද්‍ය) රිස්වි සාලි මහතා] මූලාසනාරූඪ විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் அக்கிராசனத் தினின்றும் அகலவே, பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு (வைத்தியர்) ரிஸ்வி சாஸி] தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. SPEAKER left the Chair, and DEPUTY SPEAKER [THE HON. (DR.) RIZVIE SALIH] took the Chair.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Speaker)

Hon. Gayantha Karunathilleka, you may commence your speech, please.

[ප්‍ර.භා. 11.25]

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)

(The Hon. Gayantha Karunathilleka)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මගී ප්‍රවාහනය කියන එක වඩාත් අවධානයට ලක් විය යුතු කාලයක, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ වැදගත් සංශෝධන කිහිපයක් පිළිබඳවත්, ගරු ඇමතිතුමා කියපු ආකාරයට මේ ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ සාධනීය කරුණු පිළිබඳවත් අදහස් ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලැබුණු වෙලාවේ මේ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව යමක් කථා කරන්න මම කැමැතියි. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අතීතයේ සතුන් යොදා ගෙන ආරම්භ වුණු ප්‍රවාහනය රෝදය සොයා ගැනීමත් සමඟ විජ්‍යාවේ වෙනසකට මුලපුරපු බව අපි දන්නවා. එහෙත්, ගංගා, මුහුදු තරණය අභියෝගයක් බවට පත් වෙලා තිබුණා. හැබැයි, කාර්මික විජ්‍යාවෙන් සමඟ වර්ධනය වෙව්ව මේ ප්‍රවාහනය, අද වෙද්දී අභ්‍යවකාශය දක්වා විකාශනය වෙලා තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මගී ප්‍රවාහනය කියන ක්ෂේත්‍රය වඩාත් අවධානයට ලක් විය යුතු කාලයක ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට ගෙනෙන මේ නව සංශෝධන ගරු ඇමතිතුමා පැහැදිලි කරපු පරිදි ඉතා කාලෝචිත යෝජනා හැටියට මම කල්පනා කරනවා. අපට ඒ ගැන කිසිම විවේචනයක් නැහැ. මෙතෙක් අන්තර් පළාත් බස් රථ විතරයි නියාමනයට ලක්වුණේ. මේ නව සංශෝධනවලින් පස්සේ බස් රථ විතරක් නොවෙයි, සියලු පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් නියාමනයට ලක් වෙනවා. ඒක හොඳ දෙයක්. විශේෂයෙන් අපේ පාසල් දරුවෝ ගමන් කරන පාසල් සේවා ද ඊට ඇතුළත් වෙනවා. අද කොළඹ විතරක් නොවෙයි, විවිධ නගරවල බොහෝදෙනෙක් දිනපතා කාර්යාල සේවාවල ගමන් බිමන් යන ආකාරය අපි දකිනවා. ඒ වාගේම ත්‍රිරෝද රථ, කුලී රථ කියන සියල්ල නියාමනයකට ලක් කරන්න මේ සංශෝධන හරහා පුළුවන්කම ලැබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඒ නව සංශෝධන ගැන අපි සතුටු වුණත්, පොදුවේ අපේ රටේ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ඉතා බරපතළ ගැටලු රාශියක් පවතින බව කිව යුතුව තිබෙනවා. මේ රටේ කොයි පළාතට ගියත් මගී බස් රථවලත්, දුම්රියෙන් තෙරපි තෙරපි ඉතා අනාරක්ෂිත තත්ත්වයෙන් තමන්ගේ ගමනාන්තය දක්වා යන මගීන් තමයි අපිට දිනපතා දකින්නට ලැබෙන්නේ. ඒකට හේතු කිහිපයක් තිබෙනවා. ප්‍රමාණවත් පහසුකම් නොමැතිවීම, ප්‍රවාහන වියදම් අධිකවීම, මාර්ගවල වාහන තදබදය, දෛනිකව ඉහළ යන රථවාහන අනතුරු, වාහනවලින් පිටවන අහිතකර විෂ දුම් වැනි කාරණා මේ ක්ෂේත්‍රයේ පවතින පොදු ප්‍රධාන ගැටලු හැටියට අපි දකිනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම දැක්කා, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ සම්මානිත මහාචාර්යවරයෙක් වන මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ මහත්මයා මහ බැංකුවේ දත්තවලට අනුව පෙන්නවා දීලා තිබුණා, අපේ රටේ පවුලක් තමන්ගේ මාසික වියදම්වලින් සියයට 25ක්ම වැය කරන්නේ ප්‍රවාහන වියදම්වලට කියලා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඒ වාගේම බස් රථ, දුම්රිය වාගේ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවලට කරන වියදම්වලට අමතරව පෞද්ගලික වාහන සඳහා -ඉන්ධන සහ තඩත්තු කටයුතුවලටත්, ලිසිං ණය වැනි දේවල්වලටත්- කරන වියදම දිනා බැලුවාම සාමාන්‍යයෙන් පවුලක් සොබායට සහ අධ්‍යාපනයට වැය කරනවාට වඩා මුදලක් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් වියදම් කරන්න අද වෙනකොට සිද්ධ වෙලා තිබෙන බව එම මහාචාර්යතුමා පෙන්නවා දී තිබුණා. හැම රජයක්ම මේ සම්බන්ධයෙන් විශාල මුදලක් වැය කරන බවත්, වැය කරපු බවත් අපි දන්නවා. ගරු බිමල් රත්නායක

ඇමතිතුමනි, සමහර රජයන් පැවැති කාලවල ප්‍රවාහනයට අදාළව ආයෝජනය කළ මුදල්වලින් වැඩිම මුදලක් ආයෝජනය කළේ මහා මාර්ග සඳහා; ඒවා ඉදිකිරීම සඳහා බව මට මතක් වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, දුම්රිය සේවාව ගන්නාම මගී අවශ්‍යතාවට සරිලන පරිදි දුම්රිය නොමැතිකම අද ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙනවා. දුම්රිය රියදුරන්ගේ සහ දුම්රිය සේවාවට අදාළ අනෙකුත් අත්‍යවශ්‍ය සේවකයන්ගේ විශාල හිඟයක් තිබෙන බව නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් ඊයේ පෙරේදා කියා තිබුණා. දුම්රිය මාර්ග සංඥා පද්ධතිවල පවතින දෝෂ සහ නිතරම අහන්නට ලැබෙන දුම්රිය ප්‍රමාද වීම් වැනි සුපුරුදු හේතු නිසා දුම්රිය මගීන් පීඩාවට පත් වී තිබෙනවා කියන එක අපි කවුරුත් දන්නා කාරණයක්. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, පසුගිය දින කිහිපය තුළ දුම්රිය ගමන් වාර කිහිපයක්ම අවලංගු වුණු ආකාරය අපි දැක්කා. දුම්රිය ධාවනයට අවශ්‍ය රියදුරු හිඟයක් තිබෙනවා, බඳවා ගැනීමත් ප්‍රමාද වෙලා තිබෙනවා කියා ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා ඒ සම්බන්ධයෙන් හේතු කිව්වා. එවැනි තත්ත්වයක් තුළ දුම්රිය ධාවනය පවත්වා ගෙන යන එක ඉතාම අසීරු කාරණයක් කියලාත් එතුමා පැහැදිලි කළා. මේවා හොඳින් තේරුම් ගෙන ඒවාට කඩිනමින් විසඳුම් ලබා දීම ඇමතිතුමාගේත්, අමාත්‍යාංශයේත් වගකීමක් වෙනවා.

මීට අමතරවත් දුම්රිය හා සම්බන්ධව මහජනතාව මුහුණ දෙන ප්‍රශ්න රාශියක් පවතිනවා. විශේෂයෙන්ම මගීන් අපට නොයෙක් තැන්වලදී කියනවා, මේවා ගැන පාර්ලිමේන්තුවේදී කථා කරන්න කියලා. හැබැයි, අපට මෙතැනදී නැගිටපු ගමන් ප්‍රශ්න අහන්න බැහැ. ඒ ගැන මිනිස්සු දන්නේ නැහැ. ප්‍රශ්නයක් ඇහුවත්, ඊට අදාළව අතුරු ප්‍රශ්න අහන්න ගියාම, "මීට වඩා අහන්න බැහැ, වාඩිවෙන්න" කියනවා. මහජනයා ඒවා ගැන දන්නේ නැහැ. ඊළඟට, ඒ විෂයයට අදාළ දවසකම ඒ ගැන කථා කරන්නත් ඕනෑ. එහෙම තැත්නම් කියනවා, විෂයයෙන් පිට කථා කළා කියලා. ඒ නිසා ජනතාව වෙනුවෙන් ප්‍රධාන කාරණා කිහිපයක් පිළිබඳව මම මෙතැනදී මතක් කරන්න කැමැතියි.

විශේෂයෙන්ම මෙතැනදී ප්‍රධාන වශයෙන්ම අවධානය යොමු විය යුතු කාරණයක් තමයි දුම්රිය අනතුරු වළක්වා ගන්නට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම. නිතර ඒ ගැන වාර්තා වෙනවා. අපි පත්තර, ප්‍රවාහනී බලනකොට දකිනවා, වනඅලි දුම්රියේ හැපී මිය ගිය පුවත්. ඒ තත්ත්වය නිසා අපේ රටට වටිනා සම්පතක් වෙව්ව වනඅලි අභිමිච්ඡන් සිද්ධ වෙනවා. එවැනි අනතුරුවලින් දුම්රියටත්, දුම්රිය මාර්ගවලටත් හානි සිද්ධ වෙනවා. අලින්ට විතරක් නොවෙයි, දුම්රිය මාර්ගයටත්, ඒ වාගේම දුම්රියවලටත් හානි සිද්ධ වෙනවා. දුම්රිය අනතුරු ගැන කථා කරද්දී, අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගවල සිදුවන අවාසනාවන්ත අනතුරු ගැන අපට අමතක කරන්න බැහැ. කොහේ හරි එවැනි සිද්ධියක් නිතර වාර්තා වෙනවා. බෙදවාචක හැටියට අපි ඒවා දකිනවා. ඒ තත්ත්වය මත පයින් ගමන් කරන උදවිය පවා කෝවිඩ්‍යට හැප්පෙනවා. විශේෂයෙන්ම යතුරුපැදිකරුවන් ඒ තත්ත්වයට මුහුණ දෙනවා. මෝටර් රථ විතරක් නොවෙයි, පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් වන බස් රථ පවා මේ අනාරක්ෂිත දුම්රිය මාර්ගවලදී අනතුරුවලට ලක් වෙන හැටි වාර්තා වෙනවා. මම නියෝජ්‍යය කරන ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ටිටින් ටිට් මෙවැනි අනතුරු සිද්ධ වෙනවා. බොහෝ තැන් තවම අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග හැටියට තිබෙන ආකාරය අපි දැක තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මීට වසර ගණනකට ඉස්සෙල්ලා අහුන්ගල්ලේ රේල් ගේට්ටුවක් නැති තැනකදී පාසල් දරුවන් ගමන් කළ බස් රථයක් දුම්රියක ගැටීම නිසා කිරි සුදට ඇඳුම් ඇඳගෙන හිටපු, මල් කැකුළු වන දරුවන් ජීවිතක්ෂයට පත් වුණු ආකාරය මට මතක් වෙනවා. එය පිහිපත් වෙනකොට අදටත් ඉතාම කනගාටුයි. ඒ කාලයේ ප්‍රේමදාස මහත්මයා තමයි ජනාධිපති වශයෙන් කටයුතු කළේ. ප්‍රායෝගික

[ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා]

නායකයකු හැටියට එතුමා ඒ ගැන සොයා බැලුවා. ක්ෂණිකව, එක දවසෙන් ඒවා වෙනස් කරන්න බැරි නිසා උණ බම්බු හේට්ටු ක්‍රමය හඳුන්වා දීලා ජනසවි ප්‍රතිලාභය ලැබූ පවුලක තරුණයෙකුට හෝ කාට හෝ එම රස්සාව ලබා දීලා ඒ සම්බන්ධ වගකීම ඒ අයට හාර දුන්නා. ඒවා ප්‍රායෝගිකව කෙටි කාලයකට හොඳයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම සොයා බැලුවාම, අපේ රටේ දුම්රිය හරස් මාර්ග 1,362ක් පවතින බවට වාර්තා වුණා. ඒ අතරින් දුම්රිය හරස් මාර්ග 738ක් විතරයි ලු, ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග හැටියට පවතින්නේ. ඒක හරි කියලා ඇමතිතුමාත් හිතනවා ඇති. අනික් දුම්රිය හරස් මාර්ග තවමත් අනාරක්ෂිත තත්ත්වයේ පවතිනවා. ඉතින් මේක අපි සුළුපටු දෙයක් විධියට සලකන්න තරකයි. මොකද අපි දන්නවා, හැම දාම වාගේ දුම්රිය අනතුරු වැනි බේදවාදකත් සිද්ධ වෙනවා කියලා. තවත් මෙවැනි බේදවාදකයක් සිද්ධ වෙනකන් ඉන්නේ නැතිව එම ප්‍රශ්නයට විසඳුමක් දෙන්න පුළුවන් ක්‍රමයක් තිබෙනවා නම් ඒක කරන එක තමයි අප කාගේත් වගකීම වන්නේ. ඒ නිසා මේ අනාරක්ෂිත, අනතුරුදායක දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂිත ස්ථාන බවට පත් කළ හැකි කඩිනම් වැඩ පිළිවෙළක් ඔබතුමා ඇමති ධුරය දරන කාලයේදී ක්‍රියාත්මක කරන්න, ගරු ඇමතිතුමනි. ලංකාවේ දුම්රිය සේවාව ගැන කථා කරනකොට වසර 150ක ඉතිහාසයක් තිබෙනවා. පොදු ගමනාන්තයට සුරක්ෂිත ගමනාන්තයක් විතරක් නොවෙයි, අපේ රටේ දුම්රිය සේවය හරහා සංචාරක කර්මාන්තයෙහිත් ආදායම් ලබන මට්ටමට දියුණු කිරීමට පුළුවන් ක්‍රම ගැන රජයේ අවධානය යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා.

පසුගිය දවස්වල මාරක රිය අනතුරු ගණනාවකින් වටිනා ජීවිත ගණනාවක් රටට අහිමි වුණා. ඒ අතරින් ඉතා අවාසනාවන්ත මාර්ග රිය අනතුරක් තමයි, ගැරඬිඇල්ල බස් අනතුර. අනෙක් අනතුරුත් අවාසනාවන්ත සිදුවීම්. නමුත්, මේ අනතුර හුඟක් කථා බහට ලක් වෙව්ව විශේෂ අනතුරක් වුණා. ඒ අනතුර සම්බන්ධයෙන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ පරීක්ෂක මණ්ඩලය විසින් සකස් කරපු වාර්තාවේ සඳහන් කරුණු කිහිපයක් ගැන මේ අවස්ථාවේදී අපි කල්පනා කළොත් හොඳයි, ගරු ඇමතිතුමනි. ඒ වාර්තාවට අනුව, රියදුරාට ප්‍රමාණවත් විවේකයක් නොමැතිවීමත් මෙම අනතුර සිදුවීමට බලපෑ හේතුවක් හැටියට ඔවුන් පෙන්වා දී තිබුණා. ඒ වාගේම රියදුරාට නින්ද ගියා ද කියන එකත් මේ අනතුර සිදුවීමට හේතුවක් හැටියට ඒ වාර්තාවේ සඳහන්ව තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. අනතුර සිදු වූ ස්ථානය අසල මාර්ගය දෙපස රක්ෂිත ඉඩම්වල වෙළෙඳ සැල් දෙකක් ඉදි කර තිබීමද මේකට හේතු වෙන්න ඇති කියලා ඒ වාර්තාවේ පැහැදිලිව තිබෙනවා. ඒවාත් අපි අවධානයට ගත යුතුයි. කොහොම වුණත්, මාර්ග රිය අනතුරු වළක්වා ගැනීමටත්, අවම කර ගැනීමටත් රජයේ ප්‍රමුඛ අවධානය යොමු විය යුතුයි කියා මම කල්පනා කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, දැන් පොලීසිය පවසන විධියට, පොලීසියේ තොරතුරුවලට අනුව දිනකට සාමාන්‍යයෙන් අපේ මේ ප්‍රංචි රට පුරා අනතුරු 64ක් විතර සිද්ධ වෙනවා. ඒ අතරින් වැඩිම අනතුරු සංඛ්‍යාවක් වාගේම මරණ සංඛ්‍යාවක් සිදු වෙලා තිබෙන්නේ යතුරු පැදි අනතුරුවලින්, ගරු ඇමතිතුමනි. බස් රථ අනතුරුත් සැහෙන සිද්ධි වෙනවා. මම හොයා බැලුවා, පසුගිය අවුරුදු තුන තුළ බස් රථ අනතුරු 2,000ක් විතර වෙලා තිබෙනවා. ඒ අනතුරුවලින් 222ක්ම මාරක බස් අනතුරු. මේවා සුළුපටු ප්‍රශ්න නොවෙයි. ඒ වාගේම පොලීසිය කියන විධියටත් පසුගිය වසර 5 තුළ හැම පැය 4කට වරක් ම මාරක රිය අනතුරකින් අපට ජීවිතයක් අහිමි වෙලා තිබෙනවා. මේවාට

බලපාන හේතු ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ අතරින් අධික වේගය, මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කිරීම, බිමත්ව රිය පැදවීම දක්වන්න පුළුවන්. බිමත්ව රිය පැදවීම කියන්නේ හරිම අවාසනාවන්ත දෙයක්. පාරේ යන අභිසක මිනිස්සු දන්නේ නැහැ, මේ වාහනය පදවන්නේ බිමත්ව යන කෙනෙක්ද කියන එක. මේක කොච්චර හයානකද? මේවා වැළැක්වීම සම්බන්ධව ජාතික වැඩ පිළිවෙළක් අත්‍යවශ්‍යයි, ගරු ඇමතිතුමනි.

ඒ විතරක් නොවෙයි, දුර ගමන් සේවා බස් රථ යන හැම ප්‍රධාන පාරකම තිබෙනවා, තේ බොන්න එම බස් රථ නවත්වන තැනක්. ඒවා ප්‍රසිද්ධ ස්ථාන. නමුත් අපි ඒවායේ ප්‍රමිතිය බලන්න ඕනෑ. ඒ ස්ථානවල ආහාර පාන හිතු හිතු ගණන්වලටයි විකුණන්නේ. එම ස්ථානවල පිරිසිදු බවත් අපි බලන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම එවැනි ස්ථානවල පවතින සනීපාරක්ෂක පහසුකම් නියාමනය කරන එකත් මේ පනතෙන් කෙරෙනවා. ඒකත් බොහොම හොඳයි. සිසු සැරිය බස් රථ සේවාවෙන් පාසල් දරුවන්ට ලොකු සේවයක් සිද්ධ වෙනවා. ඒ සේවාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කරන්න ඔබතුමා කල්පනා කරන්න.

ගරු ඇමතිතුමනි, අපේ රටේ ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරද්දී ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් කියන්නේත් ඉතා වැදගත් පිරිසක්. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අපේ රටේ ත්‍රිරෝද රථ ලක්ෂ 12ක් විතර ලියාපදිංචි කර තිබෙනවා. අපි අනුමාන කරනවා ඒ අතරින් ත්‍රිරෝද රථ ලක්ෂ 8ක විතර කුලී පදනම යටතේ වැඩ කරන උදවිය ඉන්නවා කියලා. ඒ අතරින් ත්‍රිරෝද රථ ලක්ෂ 3ක්වත් තිබෙන්නේ කොළඹ නගරය හා ඒ අවට කියලාත් අපි විශ්වාස කරනවා. මේ ගණන් සම්බන්ධයෙන් නිවැරදි තොරතුරු කා ලඟවත් නැහැ. නමුත්, අපට එහෙම අනුමාන කරන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. එම නිසා ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයත් ඉතාම වැදගත් වෙනවා.

Clean Sri Lanka වැඩසටහනේදී අපි දැක්කා, ඔබතුමන්ලා බොහොම ලොකු සද්දයක් දාලා, රටේම පරිවර්තනයක් වෙනවා කියලා මහා ප්‍රචාරයක් කරලා, ඒක රටට පෙන්වා සතියක් විතර බස්වල කැලී ගලවන්න පටන් ගත් ආකාරය. ඒකට නොයෙක් විවේචනත් එල්ල වුණා. ඒකෙන් බස්වල කැලී ගැලවිල්ලත් නැවතුණා; Clean Sri Lanka වැඩසටහනත් එහෙමම ලත් තැනම ලොප් වුණා. පොදු ප්‍රවාහනයේදී වැදගත්ම වන්නේ මගියා. මගීන්ගේ පැත්තෙන් බැලුවොත්, පොදු ප්‍රවාහනයේදී අය කරන බස් ගාස්තු, දුම්රිය ගාස්තු වාගේ ඒවා ඉතාම සංවේදී කාරණා. අපි බොහෝ වෙලාවට දකින දෙයක් තමයි, ඉන්ධන මිල ඉහළ යනකොට ඊට සමගාමීව ප්‍රවාහන ගාස්තු වැඩි කළත්, ඉන්ධන මිල පහළ යනකොට ඒ අනුව මිල ගණන් පහළ යන්නේ නැති එක. ඒක මගියාට විශාල අවාසියක්, අසාධාරණයක්.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා SLTB එක ගැන කථා කරද්දී කිව්වා, පසුගිය ආණ්ඩු SLTB එක මරා දමන්න කටයුතු කළා කියලා. ආණ්ඩු කරපු කාගෙ කාගේත් අපි දැකපු පොදු කාරණයක් තමයි, තමන් බලයට ආවාම ඒ ඒ ආයතන තමන්ට හිතවත් අයගෙන් පුරවන එක. සමහර කාලවලදී බස් රථයක යන මගීන්ට වඩා ඒ බස් රථයට රියදුරන් ඉන්නවා. ඒක අවාසනාවන්ත තත්ත්වයක්. එවැනි දේවල් හැම රජයකින්ම අපි දැක්කා. අපේ රටේ බස් රථ පුළුවනු සමහර කාල තිබුණා. රටේ ප්‍රශ්නයක් විසඳන්න බස් රථ ගිනි තියනවා. ඒවා ජාතික අපරාධ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා route permit එක ගැන කථා කරද්දී අපි ඒ ගැන සන්නේෂ වුණා. අයිතිකාරයා බස් එක විකිණුවාට route permit එක තිබෙන්නේ වෙන කෙනෙකුගේ නමට. දැන් route permit එකත් ඒ වෙලාවේම වෙනස් කරන්න අවස්ථාව ලබා දෙන එක බොහොම වැදගත් සංශෝධනයක් හැටියට මා දකිනවා.

මම මීට වඩා දීර්ඝව කථා කරන්නේ නැහැ. අවසාන වශයෙන් මේ කාරණයන් කියලා මගේ කථාව අවසන් කරන්නමි. ගරු ඇමතිතුමනි, වෙසක් උත්සවය වෙනුවෙන් පැවැත් වූ හක්නි ගීත ප්‍රසංගයේදී හක්නි ගීත අහන ගමන් මම ඔබතුමාගෙන් ඇහුවා, වරාය ඇමතිකම, ප්‍රවාහන ඇමතිකම, මහාමාර්ග ඇමතිකම, සිවිල් ගුවන් සේවා ඇමතිකම ඇතුළු ඔක්කෝම ඇමති ධුරන් තියාගෙන, සභානායකවරයා විධියටත් කටයුතු කරමින් ඔබතුමා මේ හැමදෙයක්ම -මෙව්වර බරපතළ වැඩ කොටසක්- කළමනාකරණය කර ගන්නේ කොහොමද කියලා. ඒ වෙලාවේදී ඔබතුමා මට කීවා, "මට හොඳ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරුන් විකක් ඉන්නවා; ඒ අයත් ලොකු වගකීමක් ඉෂ්ට කරනවා; ඒකෙන් මට පහසුවක් තිබෙනවා" කියලා. ඔබතුමාට හොඳ නිලධාරීන් විකක් මේ වෙනුවෙන් හිටියොත් හොඳයි. හැබැයි පසුගිය දවස්වල වාර්තා වුණා, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමා ඉල්ලා අස්වෙලා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති ඉල්ලා අස්වෙලා, ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ සභාපති ඉල්ලා අස්වෙලා, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල් ඉල්ලා අස්වෙලා කියලා. නමුත්, කොයි විධියෙන් හරි හොඳ කණ්ඩායමක් හදාගෙන මේ බරපතළ වගකීම ඉෂ්ට කරලා අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු කරන්න කටයුතු කරන්න කියලා ඔබතුමාගෙන් අපි ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම අද ගෙනෙන මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත තුළින් ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ බොහෝ දේවල් නියාමනය කරන එක ගැනත් අපි සතුටු වෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මට කාලය ලබා දීම ගැන ඔබතුමාට ස්තූති කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Speaker)

The Hon. Chandana Sooriyaarachchi. You have 12 minutes.

[ප්‍ර.හා. 11.42]

ගරු චන්දන සූරියආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு சந்தன சூரியஆரச்சி)

(The Hon. Chandana Sooriyaarachchi)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අපේ රටේ සෑම පුරවැසියෙකුටම අත්‍යවශ්‍ය, සෑම පුරවැසියෙකුගේම ගමනාගමන අවශ්‍යතා සහ පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් තමයි අද අපි කථා කරන්නේ. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළව අපේ රටේ මෙතෙක් පැවති ප්‍රතිපත්තිය කාරණා පිළිබඳව වඩාත් ප්‍රායෝගිකව සිතා, ඒවා කාලීන අවශ්‍යතා විධියට සැලකිල්ලට ගනිමින් වත්මන් රජය -ජාතික ජන බලවේගයේ ආණ්ඩුව- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට අදාළව ඉදිරිපත් කරන සංශෝධන පිළිබඳ විවාදය තමයි මේ මොහොතේ පැවැත්වෙන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමා විවාදය ආරම්භ කරමින්, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට ගෙනෙන සංශෝධන පිළිබඳ මූලික අරමුණ සහ පරමාර්ථය, ඒ වාගේම දැනට මතු වී තිබෙන ප්‍රායෝගික ගැටලුවලට දිය හැකි වඩාත් නිවැරදි ප්‍රායෝගික විසඳුම් පිළිබඳ යෝජනාත් ආණ්ඩුවක් හැටියට මේ පනත් කෙටුම්පතට සංශෝධන ලෙස එකතු කර තිබෙන ආකාරය පැහැදිලි කළා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිහිටුවීම සඳහා හේතු වූණු පරමාර්ථ ගණනාවක් තිබෙනවා. ඒ පරමාර්ථ අතර විශේෂයෙන්ම රජයට අවශ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයත්, ඒ සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් දීමත් සඳහන්ව තිබෙනවා. පවතින රජය යම් යම් ප්‍රතිපත්තිය තීන්දු වශයෙන් ඒ

උපදෙස් දීම, ඒ මහ පෙන්නිම් ලබා දීම කරද්දී ඒවාට අවශ්‍ය නියාමනය, සොයා බැලීම ඇතුළු ඒ සියලු කාර්යයන් මෙම කොමිෂන් සභාවට අදාළ වෙනවා.

හැබැයි, විශේෂයෙන්ම කලින් ඉදිරිපත් වූණු කාරණා වාගේම අපේ රටේ පවතින කොමිෂන් සභා ව්‍යුහය තුළ වැඩිපුරම සිද්ධ වූණේ රජයන් විසින් ගනු ලබන යම් යම් තීන්දු තීරණ, එහෙම නැත්නම් ඒ ප්‍රතිපත්ති, ඒ අවශ්‍ය කරන නියාමනයන් මෙහෙයවීමට වඩා වෙනත් කාර්යයන් බව අපි දැක්කා. මම කියන්නේ නැහැ, කොමිෂන් සභාවම ගැටලුවක් කියලා. නමුත්, කොමිෂන් සභාවේ අවශ්‍යතාව සමාජයට, ජනතාවට, ප්‍රවාහන සේවාවට අවශ්‍ය වන පරිදි නිවැරදි ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වූණේ නැහැ. ඒ නිසා ප්‍රතිපත්ති පිළිබඳ නියාමනය වාගේම මේ රටේ පොදු මහ ජනතාවට සැපයිය යුතු සේවා, ප්‍රවාහන සේවා පිළිබඳ නියාමනය සහ අධීක්ෂණයට වඩා ඒ කොමිෂන් සභාවට එදා දවසේ දෛනික රාජකාරි විධියට පැවරිලා තිබුණේ අර කියනවා වාගේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ මෙහෙයුම සහ ඊට අදාළ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම කියන කාර්යයන් විතරයි. ඒ නිසා ප්‍රතිපත්ති, නියාමනය පැත්තකට ගිහිල්ලා, මේ රටේ බස් කර්මාන්තය ඇතුළු ප්‍රවාහන සේවා ශක්තිමත් කරන සැලසුම් පැත්තකට ගිහිල්ලා, ප්‍රවාහන සේවාවක පහසුකම ගන්න මගියාට අවශ්‍ය කරන සුරක්ෂිතභාවය, රැකවරණය වැනි කරුණු කාරණා පැත්තකට ගිහිල්ලා, අවසානයේ බලපත්‍ර දෙන ආයතනයක් සහ කාලසටහන් පිළිබඳ පොර බදන ආයතනයක් පමණක් බවට ලඝු වෙන තැනට මේ රටේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ගමන් කරලා තිබෙනවා. නමුත් අද ප්‍රවාහන සේවාවේ අවශ්‍යතාව පිළිබඳව අපි ආණ්ඩුවක් විධියට කල්පනා කරනවා. මීට කලින් කීවා වාගේ අද වනකොට පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ දැවැන්ත ගැටලු නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ සංශෝධනයේ ප්‍රධාන ඉලක්කය තමයි, බස් සේවාවට පමණක් සීමා වෙලා තිබුණු නියාමනයන් වාගේම ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයන් නිවැරදිව සිදු කිරීම.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මේ රටේ ජනතාව තමන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාව ඉටු කර ගැනීම සඳහා අද විවිධ මාධ්‍යයන් - රජයේ ලංගම් බස් රථ, දුම්රිය, කාර්යාල සේවකයින් ප්‍රවාහන සේවය, පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහන සේවය, විශේෂයෙන්ම ත්‍රී වීලර් - භාවිත කරනවා. අද අපට ආණ්ඩුවක් විධියට අවශ්‍යයි, ඒ සියලු අංශ වඩාත් නිවැරදිව නියාමනය කිරීමට. ඒ වාගේම ඒවා එක ප්‍රතිපත්තියකට, වාක්‍යයකට සීමා නොවී ඒ ගනු ලබන ප්‍රතිපත්ති තීරණ, සංශෝධන වඩාත් ප්‍රායෝගිකව ක්‍රියාත්මක කරන, මෙහෙයවන ආයතනයක් සහ ඊට අදාළ යන්ත්‍රණයක් අවශ්‍යයි. මොකද, ඒ යන්ත්‍රණය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අඩුපාඩු විශාල ප්‍රමාණයක් පසුගිය කාලයේ ඉදිරිපත් කළ පනත් ඇතුළේ තිබුණා. ඒ නිසා තමයි ඒවා අධ්‍යයනය කරලා, නිවැරදි කරලා ප්‍රායෝගිකව ක්‍රියාවට නංවන්න අවශ්‍ය කරන ඒ වෙනස්කම් ඇතුළත් කරපු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත අද මේ පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරලා තිබෙන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ සංශෝධනය එක්ක මේ අරමුණ වඩාත් විධිමත්ව ඉදිරියට පවත්වාගෙන යන්න අවශ්‍ය කරන වැඩ පිළිවෙළ නිර්මාණය කර ගන්නට. කොමිෂන් සභාවට අද දෛනිකව තිබෙන කාර්යභාරය ගැන අපි කාටත් අදහසක් තිබෙනවා. මා මුලින් සඳහන් කළා වාගේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමත්, සාමාන්‍යයෙන් කාලසටහන් පිළිබඳව මතු වෙන ගැටලු ආදී වශයෙන් මෙහෙයුම පමණක් සිදු වන නමුත් නියාමනය සඳහා අඩු අවධානයක් සහිත තැනක් බවට අද කොමිෂන් සභාව සහ මේ පනත් ලඝු වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ අඩුල ලිහන්න අවශ්‍යයි. මේ ගැටලුව ලිහා ගැනීම තමයි මේ සංශෝධනයේ අරමුණ බවට පත් වෙන්නේ.

[ගරු වන්දන සුරියආරච්චි මහතා]

අපි දන්නවා, විශේෂයෙන්ම පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවය ගන්නාතේ, අද බස් රථ අතර තිබෙන තරගය පිළිබඳව. බොහෝ බස් රථ හිමියන් මේ තරගයේ නියැලීලා සිටින ආකාරය අද අපට පෙනෙනවා. විශේෂයෙන්ම බස් රථ පාරවල්වල යද්දී විවිධ ගැටලු ඇති වෙනවා. බස් රථ අතර ගැටුම්, රියදුරන් අතර ගැටුම්, කොන්දොස්තර මහත්වරු අතර ගැටුම්, කාලය පිළිබඳ ගැටුම්, කාලසටහන් පිළිබඳ ගැටලු ආදී වශයෙන් ගැටලු ගණනාවක් තිබෙනවා. මේ ගැටලු අද ඊයේ නිර්මාණය වෙව්ව ඒවා නොවෙයි. මේවා දීර්ඝ කාලයක් පුරා තිබුණු ඒවා. නමුත් ඒවා විසඳීම සඳහා විධිමත් වැඩ පිළිවෙළක්, යන්ත්‍රණයක්, නියාමනයක් තවම ක්‍රියාත්මක වෙලා නැහැ. ඒ නිසා අද බස් එකට නඟින මගියාට විවිධ ප්‍රශ්නවලට මුහුණ පාන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම බස් රථ අතර සිදු වන ගැටුම් බස් එකේ යන මගියාට බස් එක තුළට වෙලා බලාගෙන ඉන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. සමහර විට බස් රථ ඇතුළේ ගහ ගන්න, ඇනකොටා ගන්න, කැපුම් තුවාල ඇති කර ගන්න මට්ටමට මහ පාරේ ධාවනය කරන ඇතැම් බස් රථවල රියදුරන් සහ සහායක මහත්වරු කටයුතු කරමින් සිටිනවා. ඒ නිසා අද වනකොට මගියාට මේ ප්‍රවාහන සේවාව ඇතුළේ පහසුවක් සැලසෙනවාට වඩා පීඩාවක් සැලසෙන තත්ත්වයක් තමයි නිර්මාණය වෙලා තිබෙන්නේ.

ඒ වාගේම ආතතියක් ඇති වෙන තත්ත්වයක් මතු වෙලා තිබෙනවා. බස් එකකට නැග්ගාම තමන්ගේ ගමනාන්තය දක්වා යන්න අවශ්‍ය කරන පහසුව, නිදහස, ඉඩකඩ කිසිදු මගියෙකුට අවශ්‍ය පරිදි ලැබෙන්නේ නැහැ. ඇයි, ඒ? ඒකට එක හේතුවක් තමයි, ඒවාට නිසි නියාමනයක් නොමැතිකම. අනෙක් හේතුව තමයි, බස් රථ හිමිකරුවන්ට තමන්ට ලැබෙන ආදායම පිළිබඳව විශ්වාසයක් නොමැතිකම. ඒ නිසා බස් රථ හිමිකරුවන් අදාළ බස් රථ රියදුරාට, සහායකයාට දවසේ target එකක් දෙනවා. ඒ target එක ඔවුන්ට දෙන්නේ අතරමගදී මාරියා ගහන ඒවායි ඔක්කොම ඇතුළත් කරලා. ඒ සියලු targets cover කරන්න ඕනෑ නිසා පාරේ යන මගී ජනතාවගේ ජීවිත පිළිබඳව පවා නොසලකා ඇතැම් රියදුරු මහත්වරු වාගේම ඇතැම් බස් රථ සහායකයින් කටයුතු කරනවා. ඔවුන් ඒ විධියට තමන්ගේ target එක හඹාගෙන යනවා. ඒ හරහා මේ රටේ මිනිස් ජීවිත විශාල ප්‍රමාණයක් නැති වෙනවා. පාරේ යනකොට අනුගමනය කළ යුතු ව්‍යාපාර නැති වෙනවා. වාහන අතර තිබෙන්න ඕනෑ ප්‍රමිතීන් අද වනකොට නැති වෙලා තිබෙනවා. අද මගීන්ට එවැනි ගැටලුවලට මුහුණ පාන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. ප්‍රවේශ පත්‍රය වෙනුවෙන් සහායක මහත්තයාට සල්ලි දුන්නාම එහි ඉතුරු සල්ලි ටික ගන්න බැහැ. ඉතුරු සල්ලි ඉල්ලුවොත් ගැටුම් ඇති වෙනවා. ඒ වාගේ විවිධ ප්‍රශ්න තිබෙනවා. අපි දැන් ඒවාට විසඳුම් සෙවිය යුතුව තිබෙනවා. හුදෙකලාව, විසුක්තව, එක එක ගැටලුවලට වඩා සමස්තයක් විධියට ගෙන මේ රටේ පොදු මහ ජනතාව පරිහරණය කරන බස් රථ, දුම්රිය, ත්‍රිරෝද රථ, පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහනය කරන වැන් රථ, කාර්යාල සේවකයින් ප්‍රවාහන සේවය ඇතුළු මේ සියලු කර්මාන්ත පවත්වා ගෙන යන අයට අවශ්‍ය කරන යම් ප්‍රතිපත්තිමය සම්පාදනයක් සහ නිවැරදි නියාමනයක් අපි රජයක් විධියට ගත යුතුව තිබෙනවා. ඒ තුළින් තමයි අපට මේ ගැටලු ටික නිරාකරණය කරන්න අවශ්‍ය කරන ප්‍රතිපත්තිමය වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන්කම ලැබෙන්නේ.

මේ ක්ෂේත්‍රය තුළ අද වනකොට ගැටලු ගණනාවක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. අද බස් රථ අතර ගැටුම් නිර්මාණය වෙලා තිබෙන්නේ, බස් රථ කර්මාන්තයේ යෙදෙන අයට තමන්ගේ දෛනික ආදායම පිළිබඳව විශ්වාසය නැති වෙලා තිබෙන නිසායි. ඒ නිසා අද මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන)

පනත් කෙටුම්පතෙහුත් යෝජනා වෙනවා, ඉදිරියේදී මුදල් පරිහරණයෙන් තොරව ඩිජිටල් කාඩ් ක්‍රමවේදයක් -digital card system එකක් - යටතේ සියලු බස් රථවල කටයුතු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක්. ඒ තුළින් බස් රථ හිමිකරුවාට තමන්ගේ ආදායම පිළිබඳව විශ්වාසයක් ඇති වෙනවා. ඒ වාගේම මගියාට ඇති වෙන්න පුළුවන් ගැටලු අවම වෙන තත්ත්වයක් නිර්මාණය වෙනවා. එවැනි ප්‍රායෝගික ක්‍රියාමාර්ග කෙරෙහි අද මේ සංශෝධන පනත් කෙටුම්පත මගින් අවධානය යොමු කර තිබෙනවා. මේ පනත් කෙටුම්පතට එවැනි වැඩ පිළිවෙළවල් ඇතුළත් කර තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම GPS පද්ධති සවි කිරීම හරහා මාර්ගවල, පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවල ඇති වෙන්න පුළුවන් ගැටලු අවම කරන්නත්, ඒවා වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය කරන නියාමනය මෙහෙයවන්නත් අපට වැඩි අවස්ථා නිර්මාණය වෙමින් තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපි දකිනවා, අද පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවයේ කටයුතු කරන රියදුරු මහත්වරුන්ට, කොන්දොස්තර මහත්වරුන්ට අවශ්‍ය කරන වෘත්තීමයභාවය නැති බව. බස් රථ හිමිකරුවන් එදා දවසේ වැඩේ කරගන්න, බසය පාරට යොදවන්න ලයිසන් එක තිබෙන කවුරු හෝ කෙනෙකුට බස් එක හාර දිලා ඒ ඉලක්කවලට යවනවා. ඒ නිසා මේ සංශෝධන පනත් කෙටුම්පත මගින් අද අපි රජයක් විධියට අවධානය යොමු කර තිබෙනවා, රියදුරන්ගේ වාගේම සහායකවරුන්ගේද වෘත්තීමයභාවය වැඩිදියුණු කරන්න අවශ්‍ය කරන පුහුණුව සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් හදන්න. අද බස් රථ රියදුරාට, සහායකයාට තමන්ගේ වෘත්තීමයභාවය පිළිබඳව විශ්වාසයක් නැහැ; ඔහුට සමාජ ආරක්ෂණයක් නැහැ. ඒ නිසා ඉදිරියේදී EPF, ETF වැනි සමාජ ආරක්ෂණ ක්‍රමවේද හරහා බස් රථයේ වැඩ කරන රියදුරාට, ඒ සහායක මහත්තයාට අවශ්‍ය කරන වෘත්තීමය විශ්වාසය නිර්මාණය කළොත්, මාර්ගවල වාගේම බස් රථ තුළ ඇති වෙන අනවශ්‍ය ගැටුම්කාරී තත්ත්වයන් සහ එමගින් මගී ජනතාවට ඇති වෙන පීඩාකාරී තත්ත්වයන් අවසන් කරගන්න අපට පුළුවන්කම ලැබෙනවා.

මෙවැනි විවිධ විෂයයන් ඉලක්ක කරගෙන තමයි අද මේ පනත් කෙටුම්පත අපි ගෙන එන්නේ. මීට කලින් විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමෙක් කරුණු දක්වමින් අනාරක්ෂිත දුම්රිය මාර්ග සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් උණ බම්බු ගේට්ටුකරුවන් යෙදවීමේ ක්‍රියාමාර්ගය ගැන කථා කළා. මම භිතන විධියට, ඒ තීන්දුව අරගෙන මේ වනකොට වසර 20කට, 30කට වැඩියි. හැබැයි, මේ දක්වා පැවති කිසිදු ආණ්ඩුවකට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ තිබෙන සියලු අඩුපාඩුකම් නිවැරදි කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා දශක ගණනාවක් තිස්සේ පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවයේත්, ඒ නියාමන ක්‍රියාවලිය තුළත් පවතින පොදු දුර්වලතා අවසන් කිරීම සඳහා අද මේ පනතට සංශෝධන එකතු කරමින්, මේ රටේ පොදු මහ ජනතාව වෙනුවෙනුත්, ඒ සේවාවන් ලබා ගන්නා ජනතාව වෙනුවෙනුත්, ඒ සේවයේ යෙදෙන වෘත්තිකයන් වෙනුවෙනුත් වඩාත් හොඳ, ගුණාත්මක සේවාවක් ලබා දීම සඳහා රජයක් විධියට අපි උපරිම වශයෙන් කටයුතු කරනවාය කියන සහතිකය ලබා දෙමින්, අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාටත් බෙහෙවින් ස්තූතිවන්ත වෙමින් මා නිහඩ වෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Speaker)

The Hon. Gnanamuththu Srinshan. You have nine minutes.

[மு.ப. 11.55]

ශ්‍රී ලංකාවේ ඉන්ද්‍රජිත් සිංහ
(மாண்புமிகு ஞானமுத்து ஸ்ரீநேசன்)
(The Hon. Gnanamuthu Srinethan)

கௌரவ பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைய தினம் நடைபெறுகின்ற தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலம் தொடர்பான விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு என்னுடைய கருத்துகளைத் தெரிவிக்கலாமென நினைக்கின்றேன்.

கால மாற்றம் மற்றும் மக்களின் நியாயமான தேவைகளுக்கு அமைவாக 38 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தைத் திருத்தவேண்டிய தேவை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. இது ஏற்றுக்கொள்ளப்படவேண்டிய ஒரு விடயமாகும். வீணான காலவிரயத்தைத் தடுப்பதற்கும், மக்களுக்கு வசதியான போக்குவரத்துச் சேவைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்கும், போக்குவரத்துத் துறையில் நடைபெறுகின்ற ஊழல் மோசடிகள், வீண்விரயங்கள், கையூட்டு என்பவற்றைத் தடுப்பதற்கும் இந்தச் சட்டத்தைத் திருத்தியமைப்பது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்கது. கடந்த 38 ஆண்டு காலப் பகுதியில் போக்குவரத்துத் துறையில் காணப்பட்ட குறைபாடுகள், அதில் இடம்பெற்ற தவறுகள், மோசடிகள் என்பன பற்றி நாங்கள் நன்கு அறிவோம். அவை மீளவும் நடைபெறாத வகையில், இந்தச் சட்டம் திருத்தி அமைக்கப்பட வேண்டுமென நான் இங்கு கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

கடந்த காலங்களில் போக்குவரத்துத் துறையில் இடம்பெற்ற விடயங்களை மையப்படுத்தி நான் சொல்கின்றேன். வாகன இறக்குமதி, உதிரிப் பாகங்கள் இறக்குமதி, அவற்றை உள்நாட்டில் விற்பனை செய்தல், route permit பெற்றுக்கொள்ளல் என அனைத்து விடயங்களிலும் மோசடிகள் இடம்பெற்று இருக்கின்றன. இது தொடர்பில் நாங்கள் நன்கு அறிந்திருக்கின்றோம். அதுமாத்திரமன்றி, சாரதி அனுமதிப்பத்திரமானது முறையான பயிற்சியைப் பெற்ற பின்னர்தான் வழங்கப்படுகின்றதா? என்ற கேள்வியும் இருக்கின்றது. முறையான பயிற்சிமூலமாக சாரதி அனுமதிப்பத்திரத்தைப் பெறாமல், கையூட்டு மூலம் அதனைப் பெறுவதும் விபத்துகள் இடம்பெறுவதற்கு காரணமாகும்.

தரை வழிப் போக்குவரத்து, நீர் வழிப் போக்குவரத்து, ஆகாய மார்க்க போக்குவரத்து என மூன்று வகையான போக்குவரத்துகள் இருப்பது எங்களுக்குத் தெரியும்! இவற்றில் தரைவழிப் போக்குவரத்துடன் தொடர்புபட்டதாக வீதிகள் காணப்படுகின்றன. கடந்த காலங்களில் வீதிகளை அமைக்கின்ற விடயத்தில் 5 சதவீதம், 10 சதவீதம், 15 சதவீதம், 20 சதவீதம் என்று commission பெறுகின்ற ஒரு கலாசாரம் இருந்தை வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை ஊடாக அறியக்கூடியதாக இருந்தது. கடந்த சனவரி மாதம் மட்டக்களப்பு மாவட்டச் செயலகத்தில் நடைபெற்ற மாவட்ட அபிவிருத்திக் குழுக் கூட்டத்துக்கு வருகை தந்திருந்த அதன் தவிசாளரான கௌரவ பிரதி அமைச்சர் அருண் ஹேமச்சந்திரா அவர்கள் ஒரு விடயத்தை வெளிப்படுத்தியிருந்தார். அதாவது, மட்டக்களப்பு - திருகோணமலை வீதிப் புனரமைப்புக்கான விலைமனுக் கோரலின்போது, 760 மில்லியன் ரூபாய் மோசடி நடைபெற்றிருப்பது கண்டறியப்பட்டுள்ளதாகவும், அது சம்பந்தமாக விசாரணை நடத்தி, உரிய நடவடிக்கை எடுக்க

இருப்பதாகவும் அவர் கூறியிருந்தார். உண்மையில் எல்லோரும் மோசடி செய்கின்றவர்கள் அல்லர். நியாயமாக, நீதியாக நடக்கின்ற நிருவாகிகளும் இருக்கத்தான் செய்கின்றார்கள். எங்களைப் பொறுத்தமட்டில், ஊழல் மோசடியில் ஈடுபடுகின்றவர்கள் அல்லது மக்களின் பணத்தைச் சூரையாடுகின்றவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டியது அரசாங்கத்தின் தார்மிகக் கடமையாகும். தூய்மையான பணியை ஆற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இந்த அரசாங்கம் Clean Sri Lanka வேலைத்திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து இருக்கிறது. அதனை நாங்கள் வரவேற்கின்றோம். ஆனால், அந்தத் திட்டத்தை முழுமையாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு இருக்கின்றபடியால், போக்குவரத்தோடு சம்பந்தப்பட்ட இன்னுமொரு விடயத்தைச் சொல்லலாமென நினைக்கின்றேன். வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை ஊடாக 39 பணிப்பாளர்களை நியமிப்பதற்கான ஒரு நேர்முகப் பரீட்சை நியாயமான அடிப்படையில் நடைபெற்றதை நான் அறிவேன். அந்த நேர்முகப் பரீட்சை 34 பேருக்கு தலைமைப் பொறியியலாளர்களுக்கான நேர்முகப் பரீட்சையாகவும், 04 பேருக்கு மாகாணப் பணிப்பாளர்களுக்கான நேர்முகப் பரீட்சையாகவும் அமைந்திருந்தது. உங்களுடைய அரசாங்கம் வந்ததன் பின்னர்தான் இந்த நேர்முகப் பரீட்சை நடைபெற்றது. நேர்முகப் பரீட்சையின் பின்னர், தகுதியான மற்றும் நேர்மையான நிருவாகிகள் நியமிக்கப்படுவார்கள் என்ற எதிர்பார்ப்பு இருந்தது. ஆனால், இன்று ஆறு மாதங்கள் கடந்துள்ள நிலையிலும் அந்த நியமனங்கள் வழங்கப்படவில்லை; அதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. இந்த நியமனங்கள் வழங்கப்படுவதை இழுத்தடிக்கக்கூடிய விதத்தில் சிலர் செயற்படுகின்றார்கள். அவர்கள் இந்தத் துறையில் ஊழல், மோசடிகளில் ஈடுபட்டவர்களாக இருக்கலாம். இந்த நியமனங்கள் வழங்கப்படுவதை வழக்குத் தாக்கல் செய்வதன்மூலம் அவர்கள் தாமதப்படுத்துவதாக அறியக்கூடியதாக இருக்கின்றது. இதற்குப் பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கலாம்.

எனவே, ஏற்கெனவே நடைபெற்று முடிந்துள்ள நேர்முகப் பரீட்சையின் அடிப்படையில், தலைமைப் பொறியியலாளர்களையும் மாகாணப் பொறியியலாளர்களையும் நியமிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக மேற்கொள்வாரென நான் எதிர்பார்க்கின்றேன். நேர்முகப் பரீட்சையின் பெறுபேறுகளின் அடிப்படையிலும் நியாயமான அடிப்படையிலும் நேர்மையான நிருவாகிகளை நியமிக்க வேண்டுமென நான் இந்த இடத்தில் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களை மிக விநயமாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். நேர்முகப் பரீட்சைக்குத் தோற்றியவர்கள் நியமனத்துக்காகக் காத்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள் என்ற விடயத்தையும் நான் இந்த இடத்தில் சுட்டிக்காட்டுகின்றேன். இதைவிட, இன்னுமொரு நேர்முகப் பரீட்சைக்கான அழைப்பு விடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அது இதுவரை நடாத்தப்படவில்லை.

அடுத்து, நான் இங்கு நீர் வழிப் போக்குவரத்து பற்றி குறிப்பிட வேண்டும். எமது நாட்டை பிரித்தானியர் ஆண்ட காலத்திலிருந்தும் சரி, எமது நாடு சுதந்திரம் பெற்ற காலத்திலிருந்தும் சரி, மட்டக்களப்பு மாவட்டமானது படுவாண்கரை, எழுவாண்கரை என இரண்டு துண்டங்களாகவே இருக்கின்றது. கிழக்குப் பகுதியை எழுவாண்கரை என்றும்

Next, the Hon. Shantha Pathma Kumara Subasingha. You have 14 minutes.

[අ.හා. 12.06]

ගරු ශාන්ත පද්ම කුමාර සුබසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ஷாந்த பத்ம குமார சுபசிங்ஹ)

(The Hon. Shantha Pathma Kumara Subasingha)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සංශෝධන ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළව පැවැත්වෙන මේ විවාදයේදී කරුණු දැක්වීම සඳහා මාහට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඕනෑම පුද්ගලයෙකු ගමනක් යන්න නිවසින් එළියට බහින්නේ එක්කෝ එදිනම, එහෙම නැත්නම් ඊළඟ දවසේ, එහෙම නැත්නම් සතියකින්, මාසයකින්, කවදා හෝ ආයෝග්‍ය නිවසට ඒමේ බලාපොරොත්තුවෙන්. හැබැයි අපි දන්නවා, 2024 වසරේ විතරක් එහෙම ගමනක් යන්න නිවසින් මාර්ගයට බැස්ස, ගමනක් යන්න පිටත් වුණු මිනිසුන් 2,243දෙනෙකු නැවත නිවසට පැමිණියේ නැති බව. රිය අනතුරු සිදු වුණු ස්ථානයේදීම - on the spot - 2,141දෙනෙකු මරණයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ හැමෝම එදිනම හෝ දවසකින් හෝ යම් කාලයක් ඇතුළත හෝ නැවත නිවසට එන්න හිතාගෙන එළියට බැහැලා ගිය අයයි. හැබැයි අවාසනාවකට, 2,243දෙනෙකු නැවත ගෙදරට ඇවිල්ලා නැහැ. ඒ අය මරණයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. 2020 සිට 2024 නොවැම්බර් දක්වා වසර පහක් වාගේ කාලය ඇතුළත මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් එම ස්ථානයේදීම - අනතුර සිද්ධ වුණු ස්ථානයේදීම - 11,581දෙනෙකු මරණයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. ඒ අනතුරු හේතුවෙන් ඒ වසර පහට 12,140දෙනෙකු මරණයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් ද නොවෙයි. ඒ වසර පහ ඇතුළත මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් 117,970දෙනෙකු අනතුරට ලක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ අය අතරින් 43,000ක් සදාකාලික අබිබගාන තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, 32,000කට වැඩි සංඛ්‍යාවකට රිය අනතුරුවලින් යම් යම් හානි සිදු වෙලා තිබෙනවා. මම මේ ඉදිරිපත් කරපු සංඛ්‍යාලේඛන අප මේ සාකච්ඡාවට බඳුන් කරන කාරණයක් එක්ක සමීප වන, බද්ධ වන ඒවායි. ඒ තරම් අභාවාවක අත්දැකීමක් තිබෙන්නේ, ගමනාගමනය, ප්‍රවාහනය, මාර්ග පහසුකම් සම්බන්ධව.

අපේ ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමා කිවවා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය මුදා නොගත් කලාපයක් වාගේයි කියලා. සහතික ඇත්ත. එකී මුදා නොගත් කලාපය මුදා ගැනීම සඳහා කරන මූලික මෙහෙයුම තමයි 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට මෙසේ සංශෝධන ගෙන ඒම.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, වසර 30ක යුද්ධය කාලයේත් වසර 5ක් ඇතුළත 12,140ක් වාගේ පිරිසක් මිය ගිහිල්ලා නැහැ. ඒ නිසා මෙම ක්ෂේත්‍රය මුදා නොගත් කලාපයක් වාගේ තමයි. අපි මෙය මුදා ගන්න ඕනෑ. මුදා ගන්න නම් අණ පනත් සංශෝධනය කරන එක විතරක් නොවෙයි, නීති රීති ගෙනෙන එක විතරක් නොවෙයි කළ යුත්තේ. එක පැත්තකින් නීති රීති ගෙන එනවා, අණ පනත් සංශෝධනය කරලා සම්මත කර ගන්නවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, අපි යටිතල පහසුකම් ද හදනවා. අපි ඒ සඳහා කටයුතු කරමින් ඉන්නවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. ආවාරිකාර්මීය පැත්ත, සමාජ ආරක්ෂාව පිළිබඳ කාරණා, පොදු ප්‍රවාහනයට අදාළ කරන බස් රථ ගෙන්වීම ආදී කටයුතු ද අපේ ආණ්ඩුව විසින් කිරීමට බලාපොරොත්තු වනවා විතරක් නොවෙයි, ඒ වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක වෙමින් ද පවතිනවා. ඒක තමයි ඇත්ත.

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ යටිතල පහසුකම් ගත්තොත්, ඒ ගැන අපේ ගරු ඇමතිතුමාත් කිවවා; මට පෙර කථා කළ අපේ ගරු වන්දන සූරියආරච්චි මන්ත්‍රීතුමාත් කිවවා. යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය

යටතේ අපි කෝච්චි පාරවල් හදනවා, අධිවේගී මාර්ග හදනවා, වැඩි නවත්වපු අධිවේගී මාර්ග හදනවා. අධිවේගී මාර්ග හදන එක නවත්වන්න බලපෑ කාරණාත් තිබෙනවා. අද විපක්ෂයේ සිටින, ඒ වනකොට ආණ්ඩු පක්ෂයේ හිටපු අය, ඒ විෂය භාරව හිටපු ඇමතිවරු මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයෙන් ආ මුදල් ගසාගත් හැටි අපි මාධ්‍ය තුළින් දැක තිබෙනවා. අපි ඒ තොරතුරු පරිශීලනය කර තිබෙනවා. ඊයේත් මේ ගරු සභාවේ ඒ ගැන කථා කළා. ඒකට වග කිව යුතු සමහර අය මේ ගරු සභාවේ හිතා වෙච්ඞ ඉන්නවා. එවැනි චෝදනාත් තිබෙනවා.

ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුවේ අපි දැන් මොකක්ද කරමින් ඉන්නේ? ඒ විවිධ වංචා, විවිධ කොමිස් ගැසීම් වාගේ විවිධ දේ හේතුවෙන් වැඩි නවත්වපු අධිවේගී මාර්ගවල ඉදි කිරීම් කටයුතු නැවත පටන් ගන්නවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය ගැන අපි ගිය සතියේ ගරු ජනාධිපතිතුමාත් එක්ක, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරු එක්ක සාකච්ඡා කළා. අධිවේගී මාර්ග පිළිබඳ ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ අවධානය යොමු වෙලා තිබෙනවා. රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයත් ඉතා ඉක්මනින් ආරම්භ කිරීම සඳහා අවධානය යොමු වෙලා තිබෙනවා. ගරු ජනාධිපතිතුමාටත්, එම කාර්ය මණ්ඩලයටත් අපේ ස්තූතිය රත්නපුර ජනතාව වෙනුවෙන් අපි පුද කරන්න කැමැතියි. ඒ විතරක් නොවෙයි. රත්නපුර ජනතාවට වසර ගණනාවක -දශක 5කට වැඩි කාලයක සිට- සිහිනයක් තිබුණා. ඒ තමයි, රුවන්පුර දුම්රිය මාර්ගය. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා අපේ මංගල අය වැයෙන්න මුදල් වෙන් කළා. මුදල් වෙන් කළා විතරක් නොවෙයි. ඒ කටයුතු දැන් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. එහි මූලික කටයුතු ආරම්භ කරලා තිබෙනවා, මූලික සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කරමින් ඉන්නවා. අපේ ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා ඇතුළු පිරිස එයට සාක්ෂි දරයි. ඉතාම නොබෝ දිනකින්, ඉතාම කෙටි කාලයකින්, සීමිත දින ගණනකින් අපි ආරම්භ කරනවා රත්නපුර දුම්රිය මාර්ගය යථාවත් කිරීම. අන්න එවිට රත්නපුරයේ ජනතාවගේ සිහිනය මල්එල ගැන්වෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ අවධානය රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයට යොමු වෙලා එයත් නිර්මාණය වනවා. මංගල අය වැයෙන්න ප්‍රතිපාදන වෙන් කරනවා. රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කිරීම හේතුවෙන් අවතැන් වන පිරිසට වන්දි ගෙවීම සඳහා රුපියල් මිලියන 2,500ක් වෙන් කරනවා. මේ වන කොට ඒ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙනවා. එම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු ආරම්භ කරන්න ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ අවධානය යොමු වීමත් එක්ක, රත්නපුර නගරය වෙනම සංවර්ධන කලාපයක් වෙනවා. රත්නපුර නගරය කියන්නේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ වටිනාම තැන. ශ්‍රී ලංකාවේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ වටිනාම ස්ථානයක් රුවන්පුර හෙවත් රත්නපුර නගරය. රත්නපුර නගරය වෙනම සංවර්ධන කලාපයක් වෙනවා. මා එහෙම කියන්නේ ඇයි? දුම්රිය මාර්ගය එනවා රත්නපුරයට, අධිවේගී මාර්ගය එනවා රත්නපුරයට, දුම්රිය station එකක් එනවා රත්නපුරයට, අධිවේගී මාර්ග පිවිසුමක් එනවා රත්නපුරයට. ඒ විතරක් නොවෙයි, Clean Sri Lanka වැඩසටහන ඇතුළේ සාමාන්‍ය ප්‍රවාහන සේවයේ රත්නපුර බස් නැවතුම් පොළත් අංග සම්පූර්ණ, විශේෂ බස් නැවතුම් පොළක් හැටියට නිර්මාණය වෙනවා. රත්නපුර බස් නැවතුම් පොළ විතරක් නොවෙයි ඇඹිලිපිටිය බස් නැවතුම් පොළත් Clean Sri Lanka වැඩසටහන ඇතුළේ නවීන පන්තියට අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම් පොළක් හැටියට නිර්මාණය වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මට වුවමනා වුණේ මේ අණ පනත් සම්මත කරනවා විතරක් නොව, නීති රීති සම්මත කරනවා විතරක් නොව ඊට අදාළ කරන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය ද ජාතික ජන බලවේගයේ අපේ ආණ්ඩුව විසින් ඉෂ්ට සිද්ධ කරනවා කියන කාරණය මේ ගරු සභාවට මතක් කිරීමයි.

[ගරු ශාන්ත පද්ම කුමාර සුබසිංහ මහතා]

අපි කිව්වා ලංකාවේ ප්‍රවාහන සේවය, මාර්ග පද්ධතිය මුදා නොගත් කලාපයක් වාගේ කියලා. උදේ පාන්දර මාර්ගයට බැස්සාම, පොදු ප්‍රවාහන සේවා රථයකට නැග්ගාම ඇත්තටම ලේ කෝප වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, බස් රථවල "භික්ෂුන් වහන්සේලා සඳහා, ගර්භණී මව්වරුන් සඳහා, ආබාධිතයන් සඳහා" කියලා දැන්වීම් ගහලා ආසන වෙන් කර තිබෙනවා. හැබැයි, අපි හැමෝම දන්නවා ඇත්තටම එවැනි පිළිගැනීමක් සහ එවැනි පිරිනැමීමක් බස් රථවල සිදු වෙන්නේ නැහැ කියලා. ඒකට විවිධ ප්‍රශ්න තිබෙන්න පුළුවන්. නමුත්, ඇත්ත කතන්දරය ඒකයි. බස් රථයක ගමන් කරනකොට කාන්තාවකට විවිධ හිරිහැර සිදු වනවා. මෙතැන ඉන්න අයත් ඒවාට මුහුණ දීලා ඇති. ලංකාව පුරා විහිදී ඉන්න අපේ සිංහල, දෙමළ හා මුස්ලිම් ජනතාව දන්නවා කාන්තාවන්ට බස් රථ තුළ වන හිරිහැර. ඒවා නවත්වන්න ඕනෑ. ඊට අදාළ නීති පනතට ගෙනා සංශෝධනවල තිබෙනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. දුර ගමන් සේවා බස් රථ විවිධ තැන්වල නවත්වා මගීන්ට විවේක ගන්න සලස්වනවා. ඒ ස්ථානවල ආපන ශාලා තිබෙනවා. ඒ ආපන ශාලාවල තිබෙන ආහාරපාන ආහාරයට ගන්න බැරි බව අපි කවුරුත් දන්නවා. බස් රථ නවත්වපු ඒ තැන්වලදී ගෙදර ඉන්න පොඩි එවුන්ට මොනවා හෝ ගෙන යන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. හැබැයි, කවුරුවත් එවැනි තැන්වලින් ගන්නවාද? නැහැ. වෙන කරන්න දෙයක් නැති නිසා plain tea එකක්, milk tea එකක් බොනවා. ඒ ආපන ශාලා නියාමනය වෙන්න ඕනෑ. අන්න ඒවාට අදාළ කරන නීති ප්‍රතිපාදන පනත් කෙටුම්පතට ඇතුළත් කර තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, විපක්ෂයෙකුත් කිව්වා මෙව්වර කල් සැම ආණ්ඩුවක්ම පත් වුණාට පස්සේ ශ්‍රී ලංගමය - SLTB එක - පාවිච්චි කළේ තමන්ගේ දේශපාලන භෙංවයිසලාට රැකියා ලබා දෙන්න, උසස්වීම් ලබා දෙන්න කියලා. හැබැයි, අපේ ජාතික ජන බලවේගයේ ආණ්ඩුව පත් වුණාට පසු අපි අදර්ශයක් දීලා තිබෙනවා. අපි මොකද කළේ? අපි, අපේ දේශපාලනයේ නිරත වෙච්ච අයට රැකියා ලබා දෙන්න, SLTB එක පුරවන්න කටයුතු කළේ නැහැ. ඒක අපි ආදර්ශයෙන්ම වෙනස් කළා. අනික් ආදර්ශ දුන්නා වාගේම මේකත් යෝධ ආදර්ශයක්. අපි ජාතික ජන බලවේගය විධියට ඒ ආදර්ශයත් ලබා දුන්නා, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි. මේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය සුරක්ෂිත කර ගන්න නම්, හොඳ සහ යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගන්න නම් දඩුවම් දීමේ ක්‍රියාවලියත් අපි යථාවත් කරන්න ඕනෑ. අන්න ඒකට අදාළ කරන නීතිමය ප්‍රතිපාදන මෙම පනතේ තිබෙනවා. ඒ අනුව අවම දඩුවම් මුදල රුපියල් 250,000 දක්වාත්, උපරිමය ලක්ෂ 500,000 දක්වාත්, දඩුවම් කාලය වසර පහ දක්වාත් නියම කර, ඒ ඒ වැරදිවලට අදාළ දඩුවම් ද මෙම පනත් කෙටුම්පතට ඇතුළත් කර තිබෙනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. මාර්ග අනතුරු වළක්වා ගන්න අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදනත් මෙම පනත් කෙටුම්පතට ඇතුළත්ව තිබෙනවා. ක්ෂේත්‍ර ගණනාවක් ඉලක්ක කරගෙන ඒ ඔස්සේ මේ සංශෝධන ගෙනැවිත් තිබෙනවා. වාහන සේවා බලපත්‍ර, වාහන අවසර පත්‍ර, ඒ වාගේම අන්තර් පළාත් වාහන සේවා නියාමනයට අදාළ කාරණා, මෝටර් සේවා අවසර පත්‍ර ලබා දීම හෝ ප්‍රතික්ෂේප කිරීම සඳහා වඩා හොඳ ඇගයීම් නිර්ණායක ඇතුළත්ව ඒ ආදී වශයෙන් නිර්ණායක රාශියක් ඔස්සේ මෙම පනතට අවශ්‍ය සංශෝධන ඉදිරිපත් කරන්න අපට හැකියාව ලැබුණා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අපි අවධාරණය කරන්න ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. ඒ තමයි, මෙතෙක් මේ ක්ෂේත්‍රයේ

නියැළුණු සේවක සේවිකාවන්ට විධිමත් පුහුණුවක් ලබා ගන්න ආයතන තිබුණේ නැහැ. ඒ සඳහා කටයුතු කරන තැනක් තිබුණේ නැහැ. අපි ඉතාම විද්‍යාත්මක පුහුණු මධ්‍යස්ථාන ඉදිකිරීමටත්, ඊට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන පිළිබඳවත් මෙම පනත් සංශෝධනයට ඇතුළත් කරලා තිබෙනවා. ඒකයි මෙම පනත විශේෂ වන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළ නොයෙක් ප්‍රශ්න තිබෙනවා. යම් වෘත්තීයක නියැළීලා සිටින කෙනෙකුට යම් කාලයකදී ඒ ක්ෂේත්‍රයෙන් අයින් වෙන්න ඕනෑ නම් ඒ අවස්ථාව ලබා දෙන්න ඕනෑ. හැබැයි, බස් රථ හිමියෙක් ඒ බස් රථය චතුරුවාට route permit එක පවරන්න බැහැ. නමුත්, මෙම පනතින් ඒ කටයුත්තත් පහසු කර තිබෙනවා.

ඒ සඳහාත් අවස්ථාව උදා කරලා තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම ඊයේ දැක්කා මුහුණු පොතේ තිබෙන දෙයක්. කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ ඉඳලා කොළඹ කොටුව දක්වා අංක 187 මාර්ගයේ පැය 24 තුළම ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ඉතාම සුළු මුදලක් වැය කරලා යන්න පුළුවන් සුබෝපහෝගී ප්‍රවාහන සේවයක් අපි ආරම්භ කරලා තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Speaker)

Hon. Member, your time is up.

ගරු ශාන්ත පද්ම කුමාර සුබසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ஷாந்த பத்ம குமார சபசிங்ஹ)

(The Hon. Shantha Pathma Kumara Subasingha)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම ඉක්මනින් අවසන් කරන්නම්.

මම ඊයේ මුහුණු පොතේ මෙන්ම මෙහෙම වැකියක් තිබෙනවා දැක්කා. "එයාර්බස් ගුවනට, මෙට්‍රො බස් කොළඹට, හොරු ඔක්කොම ඇතුළට" කියලා. ඒ සියලු ක්‍රියා සිද්ධ වෙනවා, නීති සම්පාදනය වෙනවා, යටිතල පහසුකම් සම්පාදනය වෙනවා, ආචාර ධාර්මික පැත්තත් සංවර්ධනය වෙනවා, සමාජ ආරක්ෂාව ඇති වෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි, පුහුණු මධ්‍යස්ථානත් ඇති වෙනවා. ඒ නිසා අපේ රජය -අපේ ආණ්ඩුව- හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් අපේ රටේ ජනතාවට උදා කර දෙනවා කියලා අපි විශ්වාසයෙන් කියනවා. ඒක සහතිකයි. අපේ මූලික වසර පහ අවසන් වෙනකොට ශ්‍රී ලාංකික ජනතාවට හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් උදා වෙනවාය කියන කාරණය මතක් කරමින් මා නිහඬ වෙනවා.

බොහොම ස්තූතියි, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Speaker)

Next, the Hon. Rohitha Abeygunawardhana. You have nine minutes.

[අ.හා. 12.20]

ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு ரோஹித்த அபேகුணவர்தன)

(The Hon. Rohitha Abeygunawardhana)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, විශේෂයෙන්ම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත පිළිබඳ විවාදය පැවැත්වෙන මේ අවස්ථාවේ ගරු අමාත්‍යතුමාගේ කථාවට අපි ඇහුම්කන් දුන්නා. අපේ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීම ජනතාවගේ අවශ්‍යතාවක්. විශේෂයෙන්ම

සන්නිවේදනය, ප්‍රවාහනය කියන ක්ෂේත්‍ර දියුණු වෙනවා නම්, එය රටක දියුණුවට, රටක් ඉදිරියට යෑමට ඉවහල් වෙනවා වගේම, ඒ මඟින් රටේ අනාගතය සුබවාදී අනාගතයක් බවට පරිවර්තනය කරන්නත් පුළුවන්.

විශේෂයෙන්ම අපි ඉතිහාසයේ සිට ගත්තොත්, -1950 දශකය, 1960 දශකය වාගේ කාල වකවානුව තුළ - අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ විශේෂයෙන් දුම්රිය සහ SLTB බස් රථ තමයි අපට වැඩි වශයෙන් ධාවනය කරන්න සිද්ධ වුණේ. පෞද්ගලික බස් රථ එන්න ඉස්සෙල්ලා SLTB බස් රථ සහ කෝච්චි තමයි හුඟක් වෙලාවට පාවිච්චි වුණේ. හැබැයි, අද ඊට වැඩිය පෞද්ගලික බස් රථ, පාසල් දරුවන් රැගෙන යන පෞද්ගලික බස් රථ, ඒ වාගේම පෞද්ගලිකව පවත්වාගෙන යන Uber වාගේ ප්‍රවාහන සේවා, ත්‍රිරෝද රථ වාගේ දේවල් අද ප්‍රවාහනයට එකතු කරගෙන තිබෙනවා.

ගරු අමාත්‍යතුමා දැන් මේ සභාවේ නැති වුණත්, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මෙතැන ඉන්නවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා, SLTB එකට බස් රථ 6,000ක් පමණ තිබෙනවා. නමුත් දැනට එයින් බස් රථ 4,678ක් තමයි ධාවනයේ යෙදවෙන්නේ. මොකද, ගොඩක් වෙලාවට මේ තිබෙන ක්‍රමයන් එක්ක කැඩුණු බස් එක්ක කැල්ල ගලවලා තමයි අනිත් එකට දාන්නේ. ඊට පස්සේ ඒක කැලී ගලවන බස් එක බවට පත් කරගෙන තිබෙනවා. මේ තමයි සිදු වන දේවල්.

අපි හිතමු, යම් විධියකින් පෞද්ගලික බස් රථ ටික ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට එකතු කර ගත්තේ නැහැ කියලා. දැනට තිබෙන පෞද්ගලික බස් රථවල හිමිකාරිත්වය කිසිදු විදේශීය සමාගමකට නැහැ. ඒවා ඔක්කෝම ගම්වල සිටින සාමාන්‍ය මිනිසුන්ගේ බස් රථ. ඒ අය දියුණු වෙලා තිබෙනවා. බස් රථ එකක් දෙකක් අරගෙන ඊට පස්සේ දියුණු කරගෙන තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ඒ පෞද්ගලික බස් රථවලින් අද විශාල සේවාවක් කරනවා. මම කියන SLTB එකේ තිබෙන බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් අද තිබෙන ඉල්ලුමට සැපයුම ලබා දෙන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. උදේට රැකියාවට එන්න සහ සවසට ආපසු යන්න ගියාම මේ හැම බස් රථයකම සෙනහ වැඩිවෙලා ලොකු තදබදයක් ඇති වෙනවා. ඒ නිසා ආණ්ඩුව නියෝජනය කරන ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් කථා කළා වාගේ, එක පැත්තකින් අපි SLTB එකත් හදන්න ඕනෑ. ඇත්තටම SLTB එක හදන්න ඕනෑ. ඒකට මම එකඟයි. මම ආණ්ඩුවල හිටපු කෙනෙකු හැටියට දන්නවා, කොයි ආණ්ඩුව ආවත් SLTB එකට සේවකයෝ පුරවපු එක -එකතු කරපු එක- තමයි සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ. මම ඒකට එකඟ වෙනවා. ඒක මම බොහෝම නිහතමානව පිළිගන්නා දෙයක්. හැබැයි, දැන් නිවැරදි මාවතකට ගිහිල්ලා කොහොමද මේක හදන්නේ? SLTB එකත් පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව වාගේම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ හොඳ සේවාවක් ඉටු කරන්නේ කොහොමද කියන එක ගැන අපි නැවත කල්පනා කරන්න ඕනෑ කාලය ඇවිල්ලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම පෞද්ගලික බස් රථවලින් අද මේ සේවාව ඉටු වෙනවා වාගේම, යම් යම් අය අතින් - සමස්තය නොවෙයි - යම් යම් වැරදි සිද්ධ වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, අපේ රටේ අධිකරණ ඇමතිතුමාත් මේ වෙලාවේ ගරු සභාවේ ඉන්නවා. රථ වාහන නීතිය යටතේ බිමත් රියදුරෙක්ව අල්ලන ක්‍රමවේදයක් අපේ රටේ තිබෙනවා. අපි වාහනය නැවැත්තුවාම රියදුරා මත්පැන් පානය කරලා කියලා හිතුණොත්, ඔහුට බැලුමක් පුම්බන්න දෙනවා. ඒ බැලුමෙන් බලාගන්න පුළුවන් ඔහු බිලාද, නැද්ද කියලා. ඒක හොඳයි. විශේෂයෙන්ම බිමත් රියදුරන් අල්ලන එක පොලීසිය දැන් හොඳට කරගෙන යනවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා, දැන් ඊටත් වඩා ලොකු ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඒ මොකක්ද? දැන් සමහර

බස් රථවල රියදුරන් ඉන්නවා, ගමේ භාෂාවෙන් කිව්වොත් ඔවුන් පෙනී ගහලා එළවන්නේ. ගමේ භාෂාවෙන් කියනවා, කුඩු ගහනවා කියලා. එහෙම එකක් තිබෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා. එතකොට, අපි මොකක්ද ඒකට කරන්නේ? ලෝකයේ ඇතිවෙලා තිබෙන මේ වාගේ දේවල් මත්පැන්වලට වඩා හයානකයි.

අර බිමත් රියදුරාටත් වැඩිය ඒවා හයානකයි, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා. මත් පෙනී ගහලා; අයිස් මත් ද්‍රව්‍යය ගහලා; කුඩු ගහලා ගිහිල්ලා කොහේ හරි මේ වාගේ බේදවාටකයක් ඇති කළොත්, ඒක මහා හයානක තත්ත්වයක්. එතකොට එවැනි අයව යම් පරීක්ෂණයකට භාජන කරලා මේ වැරද්ද නිවැරදි කරන්නේ කොහොමද කියලා අපිට බලන්න වෙනවා. හැබැයි මම මේක කිව්වේ මේ රටේ සිටින සමස්ත රියදුරන්ට නොවෙයි. මේ ප්‍රමාණය, ඒ අයගෙන් සියයට ඉතාම අඩු ප්‍රතිශතයක්. ඉතාම අඩු ප්‍රතිශතයක අයගෙන් තමයි මේක සිද්ධ වෙන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, හැබැයි ඒක දැන්ම කඩා ගත්තේ නැත්නම් - දැන්ම නැවැත්වුවේ නැත්නම්- ලොකු බේදවාටකයකට මුහුණ දෙන්න සිද්ධ වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා පෞද්ගලික බස් රථවල තිබෙන අමතර උපාංග ගැන ප්‍රකාශ කරනවා මම දැක්කා. රථවාහන නීතිය යටතේ, යම් වාහනයක අමතර උපාංග පාර පැත්තට වැඩිපුර යොමු වෙලා තිබෙනවා නම්, අනෙක් වාහනවලට බාධා වෙන විධියට තිබෙනවා නම් ඒවා ඉවත් කළ යුතුයි. මොකද, අනිවාර්යයෙන්ම අනතුරක් සිදු වෙන එක තමයි ඒකෙන් වෙන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, අද ලෝකයේ දියුණුවත් එක්කම හොඳ වාහනයකට නඟින්න ඔබතුමාත්, මමත් අපි හැමෝම කැමැතියි. ඒකට නැග්ගාම ඒකේ සිටි එක හොඳයි නම්, ඒ සිට එක පොඩ්ඩක් adjust කරගන්න පුළුවන් නම්, ඒ වාහනයේ ඇතුළු පිරිසිදු කරලා තිබෙනවා නම්, හොඳ සින්දුවක් අහගෙන යන්න පුළුවන් නම්, හොඳ ලයිට් එකක් පත්තු වෙනවා නම් ඒවාට හැමෝම කැමැතියි. හැබැයි දැන් දාන නීතිය සම්බන්ධයෙන් පොලීසිය ඕනෑ ඕනෑ විධියට තීන්දු ගත්තොත්, ඒක සුබවාදී නැහැ. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, හුඟක් වෙලාවට private buses අයිති අය, ඒවායේ වැඩ කරන අය - ඒ රියදුරු මහත්වරු, කොන්දොස්තර මහත්වරු - ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුව හදන්න සියයට 70ක්, 80ක් ඡන්දය දිපු අය. ඒ, ඡන්දය දිපු අය නිසා තමයි අද මේ නීතිය ගැන දෙවරක් හිතන්න ඕනෑ. නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන්න. හැබැයි මේ සම්බන්ධයෙනුත් දෙවරක් හිතන්න.

අද route permits ගන්නේ නැති සමහර බස් රථ තිබෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා. ඒ අය මොකක්ද කරන්නේ? හුඟක් වෙලාවට ඒ අය පෞද්ගලික වාරිකා විතරයි යන්නේ. හැබැයි ඒකටත් ඒගොල්ලන් අදාළ පළාත් සභාවෙන්, අදාළ කොමිෂන් සභාවෙන් permit එකක් ගන්නවා. ඒගොල්ලන් ඒකටත් ගෙවනවා. හැබැයි, ඒ බස් රථවල ඒගොල්ලන් නොයෙක් ජාතියේ උපාංග සවි කර තිබෙනවා. මොකද, විනෝද වෙන්න යනකොට ඒ අයට යම් යම් දේවල් අවශ්‍යයි නේ. ඒගොල්ලන් විනෝද වෙන්න යනකොට ඒගොල්ලන්ට අවශ්‍ය කරන සංගීතය ඇතුළු ඔක්කෝම ඒ බස් රථවල තිබෙනවා. ඒ නිසා මේවා ගැනත් හොයලා බලන්න. මේවා එක පාරම තහනම් කරන්න යන්න එපා. මේවා ගැන හොයලා බලන්න. මේවා ගැන එකවර තීන්දු ගන්න එපා. මොකද, ආණ්ඩු එක රැයෙන් ගත්ත සමහර තීන්දු තිබෙනවා. ඉතිහාසයේ අපේ ආණ්ඩුව කාබනික පොහොර භාවිතය සම්බන්ධයෙන් එක රැයෙන් තීන්දුවක් ගත්තා. ඊට පස්සේ එක රැයෙන්ම අපේ ආණ්ඩුව ගෙදර ගියා. එක රැයෙන් තීන්දුව ගත්තා. එක රැයෙන් ආණ්ඩුව ගෙදර ගියා. දේශපාලන නායකත්වය ඒ සමහර තීන්දු ගන්නකොට ඒවා ගැන හොයලා බලලා තීන්දු ගන්න කියලා අපි විශේෂ ඉල්ලීමක් කරනවා.

[ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා]

මම මේ කාරණයක් මතක් කරන්න ඕනෑ. අද මේ ත්‍රිරෝද රථවලින් ප්‍රවාහනයට ලොකු සේවාවක් සිදු වෙනවා. ත්‍රිරෝද රථවලින් කරන සේවාව පිළිබඳව ඒ හොඳ මිනිසුන්ව ඇගයීමකට ලක් කරන්න. වැරදි කරන මිනිස්සුන්ව විවේචනය කරනවා වාගේම තමන්ගේ සේවාව හරියට කරන අයව ඇගයීමකට ලක් කරන්න වෙනවා. ඒ නිසා ඒකට වෙනම වැඩ පිළිවෙළක් හඳුන්වනවා. අද හුඟක් වෙලාවට ත්‍රිරෝද රථවලින් රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතියට අපි නොහිතපු විධියේ ඉතාම ලොකු සේවාවක් ඉටු කරනවා. ඒ වාගේම තමයි, ඒ සේවාව ශක්තිමත් කරන්න අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළ අපි ක්‍රියාත්මක කරන්න වෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඒක ගැන තමයි අපි කල්පනා කරන්න ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, විෂය භාර ගරු ඇමතිතුමා යටතේ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග ඇතුළු සියලු ක්ෂේත්‍ර තිබෙනවා. එකකොට ප්‍රබල විෂයයක් එකට එකතු කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, මේ මොන දේ කළත්, අපේ රටේ ජනතාවගේ විනය අපි සෑදිය යුතු වෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා විදේශ රටවල ගිහිල්ලා තිබෙනවා. ඔබතුමා ඒ රටවල සිටිනකොට ඒ රටවල පාරවල්වල යන වාහනවලින් හෝන් ශබ්ද ඔබතුමාට ඇහිලා තිබෙනවාද? එහෙමත් එකක් තමයි ඇහෙන්නේ. හැබැයි අපේ රටේ සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? මෙතැන ඉඳලා පාර්ලිමේන්තුවෙන් එළියට යන්නකෝ. ගිහිල්ලා ගාලු පාර දක්වා යන්නකෝ. හෝන් ශබ්ද කියකට ඇහුම්කන් දෙන්න වෙනවාද කියලා බලන්න. හැබැයි ඒවා රජයවල් හඳුනවා නොවෙයි. එතැනදි ආකල්පමය වශයෙන් මිනිස්සු වෙනස් වෙන්න ඕනෑ. එසේ වෙනස් වුණොත් තමයි ඒවා නැති කරන්න පුළුවන්. ඉස්සරහා යන වාහනය යම් විධියකින් ලොකු ප්‍රශ්නයක් ඇති වෙලා අතරමඟ නවත්වපු වාහනයක් නම්, විදේශ රටක මොකද කරන්නේ? හෝන් ගහගෙන, කෑ ගහගෙන ඒ මිනිහාට ගහන්න යනවාද? එහෙම වෙන්නේ නැහැ.

හැබැයි, අපේ රටේ සිද්ධ වෙන්නේ මොකක්ද? අපේ රටේ යකඩ පොල්ලක් අරගෙන වාහනයෙන් බිහින්නේ. යකඩ පොල්ල අරගෙන ගිහිල්ලා තමයි අර මිනිහාගෙන් අහන්නේ, "මොකද, යකෝ, නවත්වාගෙන ඉන්නේ?" කියලා. මේ ආකල්ප වෙනස ඇති කිරීම අපිට පාසලෙන් පටන් ගන්න වෙනවා; මොනට්ටෝරියෙන් පටන් ගන්න වෙනවා. අන්න ඒ නිසා වැඩ කරන්න වෙනවා. විශේෂයෙන්ම මම ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුවෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුව ඇවිල්ලා දැනට මාස 8යි දින 14යි, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි. ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුව එදා මැතිවරණයෙන් 6,863,186ක ඡන්ද ප්‍රමාණයක් ලබාගෙන සියයට 61ක ඡන වරමක් ලබා ගත්තා. ඔබතුමන්ලා හොඳට වැඩ කරනවා කියලා අපි දන්නවා. එහෙම වැඩ කරන ගමන්ම ගන්නා සමහර තීන්දු නිසා,-

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පිරාතිස් ස්වාභාවික අවුරුදු)

(The Hon. Deputy Speaker)

Hon. Rohitha Abeygunawardhana, your time is up now.

ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර රොහිත්ත අබේගුණවර්ධන)

(The Hon. Rohitha Abeygunawardhana)

මම අවසන් කරනවා, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි.

පසුගිය පළාත් පාලන මැතිවරණයේදී ඔබතුමන්ලාට ඡන්ද විසිතුල්ලක්ෂ පනස් නවදහස් ගණනක් අඩු වෙලා තිබෙනවා. මේ පත්තු කරලා තිබෙන්නේ රතු එළියක්. මේ රතු එළිය, කොළ එළිය

කර ගන්න එක ආණ්ඩුවේ වගකීමක්. මේක රතු එළියක්. මොකද, මාස 8ක් ඇතුළත ඡන්ද 2,359,256ක් අඩු වෙනවා කියන්නේ රතු එළියක්. එහෙම නම් වැඩ කරන්න වෙනවා. හැබැයි, කරන තරම් වැඩ කෙරුවාත් ජනතාව සතුටු කරන එක ලෙහෙසි පහසු වැඩක් නොවෙයි කියන එක තමයි මේ ඡන්ද ප්‍රතිඵලයෙන් පෙන්වලා තිබෙන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ නිසා ඔබතුමන්ලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවෙන් කරන මේ වැඩ පිළිවෙළ සාර්ථක කර ගන්න. අපි විපක්ෂයක් හැටියට කරන යෝජනා, අදහස්වලටත් ඇහුම්කන් දීලා ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න කියලා ඉල්ලා සිටිනවා.

මට වේලාව ලබා දුන්නාට ස්තූතියි, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පිරාතිස් ස්වාභාවික අවුරුදු)

(The Hon. Deputy Speaker)

Order, please! The Sitting is suspended till 1.00 p.m. for lunch.

රැස්වීම ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදින්, අ.හා. 1.00ට නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියගේ [ගරු හේමාලී වීරසේකර මහත්මිය] සභාපතිත්වයෙන් නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி, அமர்வு பி.ப. 1.00 மணிவரை இடைநிறுத்தப்பட்டு மீண்டும் தொடங்கிற்று. குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் [மாண்புமிகு (திருமதி) ஹேமாலி வீரசேகர] தலைமை வகித்தார்கள்.

Sitting accordingly suspended till 1.00 p.m. and then resumed, DEPUTY CHAIRPERSON OF COMMITTEES [THE HON. (MRS.) HEMALI WEERASEKARA] in the Chair.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(මාණ්ඩුමිත්‍ර කුමාරසිංහ පිරාතිස් තවිසානාර් අවුරුදු)

(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු ධනුෂ්ක රංගනාත් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 12ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 1.00]

ගරු ධනුෂ්ක රංගනාත් මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ධනුෂ්ක රාඝවතාර්)

(The Hon. Danushka Ranganath)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමියට බෙහෙවින් ස්තූතියි.

"පොහොසත් රටක්-ලස්සන ජීවිතයක්" උදා කර ගැනීම වෙනුවෙන් මේ රටේ ජනතාව ජාතික ජන බලවේගයේ ප්‍රතිපත්ති මාලාව ජයග්‍රහණය කරවන්න, ඒ ප්‍රතිපත්ති මාලාව මිහිපිට ක්‍රියාත්මක කරවන්න ජයග්‍රහණයක් ලබා දීලා, එමගින් බලාපොරොත්තු රැස්කේ ඔවුන් ළඟ තියාගන්නා. ඒ අතරින් විශේෂ දෙයක් තමයි, අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය. මේ රටේ ජනතාව අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගොඩනගාගැනීම වෙනුවෙන්, එය පවතින තත්ත්වයට වඩා හොඳ තත්ත්වයකට ගෙන යෑම වෙනුවෙන් ජාතික ජන බලවේගයේ අපට විශාල බලයක් දීලා අප ජයග්‍රහණය කරා ගෙන ගියා.

ඒ අරමුණ ඉටු කර ගැනීම වෙනුවෙන්, ඒකේ තවත් අදියරක් ඉදිරියට ගෙන යෑම වෙනුවෙන් අපි මේ මොහොතේ මැදිහත් වෙමින් ඉන්නවා. විශේෂයෙන්ම ජාතික ජන බලවේගයේ අපි මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඇතුළු සියලු ක්ෂේත්‍ර නිසියාකාරයෙන් මෙහෙයවා ගැනීම සඳහා විද්‍යානුකූලව අමාත්‍යාංශ පිහිටුවනු ලැබුවා. අපේ රටේ ඉතිහාසය සම්බන්ධව අපට අන්දැකීම් තිබෙනවා, මෙතෙක් අපේ රටේ අමාත්‍යාංශ පිහිටුවා ගත්තේ විද්‍යානුකූලභාවයෙන් තොරව කියා. ඒ නිසා ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුව විධියට අපි අපේ රටේ අමාත්‍යාංශ වඩා

විද්‍යාත්මකව ගොඩනගන්න කටයුතු කළා. ඒකේ ප්‍රතිඵලයක් වියයට ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා යන මේ සියලු විෂයයන් එකම අමාත්‍යාංශයකට අරගෙන, ඒ සියලු විෂයයන් ඒකාබද්ධ කරන්න අපි කටයුතු කළා.

මේ පිළිබඳව විපක්ෂය ගොඩක් දේවල් කිව්වත්, මේ අමාත්‍යාංශ වෙන වෙනම කඩලා තමයි ඒගොල්ලන් කටයුතු කළේ කියලා අපට මතකයි. උදාහරණයක් වියයට ගත්තොත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙනම, මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙනම, වරාය අමාත්‍යාංශය වෙනම, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය වෙනම වියයට අරගෙන වෙන වෙනම අමාත්‍යාංශ වියයට බෙදාගෙනයි එතුමන්ලා එදා කටයුතු කළේ; වෙන වෙනම අමාත්‍යවරු තමයි අපේ රටේ ඒ ඒ විෂයයන් පාලනය කළේ. ඒ පිළිබඳව අපට හොඳට අත්දැකීම් තිබෙනවා. අමාත්‍යවරුන්ගේ නැත්නම් තමන්ගේ දේශපාලන හිතවතුන්ගේ, සමීප හිතවතුන්ගේ සිත සතුටු කර ගැනීම වෙනුවෙන් තමයි අතීතයේ මේ අමාත්‍යාංශ බෙදා පාලනය කළේ.

හැබැයි ඒ තත්ත්වය වෙනස් කරලා අපි ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා කියන විෂයයන් සියල්ල එක අමාත්‍යාංශයක් යටතට එකතු කරලා තිබෙනවා. පසුගිය කාලයේ අවිද්‍යාත්මකව අමාත්‍යාංශ බෙදුවේ කොහොමද කිව්වොත්, එක අමාත්‍යාංශයක් තිබුණා, මහාමාර්ග සහ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය කියලා. ඒක අපට හොඳට මතකයි. ඒ වාගේම වරාය ඇමතිවරයෙක් හිටියා, ඩොලර් ටික නැවෙන් ගෙනෙන කල් බලාගෙන හිටපු. ඒ වියයට එදා ඒ අමාත්‍යාංශ බෙදපු හැටි අපට හොඳට මතකයි. නමුත් ඒ සියල්ල වෙනස් කරලා මේ රටේ ජනතාව දුන් වරම පාවිච්චි කරලා අපි වඩාත් විද්‍යානුකූලව දැන් අමාත්‍යාංශ බෙදා වෙන් කර තිබෙනවා.

මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කරන්න කටයුතු සම්පාදනය කරමින් යනවා. මේ පනත වසර 30කට වැඩි කාලයක් සංශෝධනය නොවූ පනතක්. යම් යම් පොඩි පොඩි දේවල් සංශෝධනය වුණත්, ජනතාවට වඩා හිතකර ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් වෙනුවෙන් සංශෝධනයක් ඉදිරිපත් කරපු ප්‍රථම අවස්ථාව තමයි, මේ අවස්ථාව. විශේෂයෙන්ම සුරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම මහජන සේවයක් වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය දීර්ඝ කාලීනව ගොඩනගාගැනීම අරමුණු කරගෙන ඉහත කී පනතට සංශෝධන රැසක් මේ පනත් කෙටුම්පත මගින් අපි ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. පොදුවේ ගත්තාම මේ සංශෝධන අතර ප්‍රධාන වශයෙන්ම මුල් පනතේ දීර්ඝ නාමය අපි සංශෝධනය කර තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, කලින් තිබුණේ "බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහනය" යන වචනයයි. ඒ වෙනුවට "මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහනය" යන වචන ආදේශ කරලා තිබෙනවා. ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සම්පාදනය කරන බස් රථ පමණයි මීට කලින් ඒ පනතට ඇතුළත් කරලා තිබුණේ. නමුත් මේ පනත් කෙටුම්පත හරහා මාර්ගස්ථ -මාර්ගයේ ධාවනය වන- ජනතාව පාවිච්චි කරන සියලු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ඒකට යොමු කරන්න, ඒ වෙනුවෙන් මැදිහත්වීමක් කරන්න කටයුතු කර තිබෙනවා. මෙම පනත් කෙටුම්පත හරහා කොමිෂන් සභාවේ කාර්යයන් හා විෂය පථය බස් රථ සේවාවලට පමණක් සීමා නොකර මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන සේවය දක්වා පුළුල් කරලා තිබෙනවා. එහිදී අමාත්‍යවරයා විසින් ප්‍රකාශනය කරනු ලැබිය හැකි පරිදි බස් රථ සේවා, කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවා, පාසල් ප්‍රවාහන සේවා, ත්‍රිරෝද රථ සේවා යනාදියත් ඒකට ඇතුළත් කර තිබෙනවා. ඒ නිසා බහුවිධ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සියල්ලම පාහේ ඇතුළත් කරලා ඒවා ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩිදියුණු වන ආකාරයට භාවිත කරන්නේ කොහොමද කියන කරුණු මේ පනත් කෙටුම්පත තුළ අන්තර්ගත කර තිබෙනවා.

මේ පනත් කෙටුම්පතේ සඳහන් පොදු කරුණු ප්‍රමාණයක් ගැන පැහැදිලි කළොත්, මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය කිරීම සඳහා වූ විධිවිධානත් මෙහි ඇතුළත් කරලා තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, ඒ වාගේම මේ පනත් කෙටුම්පත තුළ තිබෙන තවත් එක් සුවිශේෂී කරුණක් අපට පෙන්වා දෙන්න පුළුවන්. විශේෂයෙන්ම උත්සව සමයන් හෝ නිවාඩු හා වෙනත් සමාජ අවශ්‍යතා සලකා බලා සැබෑ මාර්ග අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා තාවකාලික අවසර පත් නිකුත් කිරීම සඳහා වූ විධිවිධානත් මේ තුළින් හඳුන්වා දීලා තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, අපි දකින තවත් කරුණක් තමයි, විශේෂයෙන්ම උත්සව අවස්ථාවලදී එහෙම නැත්නම් විශේෂයෙන්ම රජයේ නිවාඩු දිනවලදී ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් අඩපණ වීම. විශේෂයෙන්ම රජයේ නිවාඩු දිනවල ග්‍රාමීය ප්‍රවාහන කටයුතු අඩපණ වෙනවා. විශේෂයෙන්ම ඒක සිදු වන්නේ පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන කටයුතුවලින්. පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ තමයි වැඩි වශයෙන් එම තත්ත්වය ඇති කරන්නේ.

නිවාඩු දිනවලදී වැඩි වශයෙන් ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සපයා දීමට වැඩි මැදිහත්වීමක් කරන්නේ රජයේ ප්‍රවාහන සේවය. ඒ නිසා මේ පනත් කෙටුම්පතට ඒ සම්බන්ධවත් සංශෝධනයක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. ඒක වඩා යහපත් සංශෝධනයක්. ඒ අනුව, නිවාඩු දින සහ අනෙකුත් සුවිශේෂී අවස්ථාවල තාවකාලික අවසර පත්‍ර ලබා දීම සඳහා මේ පනත් කෙටුම්පතෙන් අවස්ථාවක් උදා කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම සුවිශේෂී තත්ත්වයක් තමයි, සෑම ප්‍රවාහන සේවා සපයන්නෙකුම කොමිෂන් සභාවේ ලියාපදිංචි විය යුතුයි. කොමිෂන් සභාව විසින් ප්‍රවාහන සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමට අදාළව මේ පනත් කෙටුම්පතට අලුත් සංශෝධනයක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, මේ පනත් කෙටුම්පත මගින් ජනතාවට ප්‍රවාහන සේවය සම්පාදනය කිරීම ගැන වාගේම, ප්‍රවාහන සේවාව භාවිත කරන ජනතාවගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳවත් වැඩි අවධානයක් යොමු කරලා තිබෙනවා. මේ කාරණය වසර 30කට කලින් පැවතුණු පනතේ සඳහන් නොවුණත්, මේ පනත් කෙටුම්පතට ඇතුළත් කරලා තිබෙනවා. මහ ජනතාවට වඩා සුරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවයක් උදා කරදීම වෙනුවෙන් මේ පනත් කෙටුම්පතට අලුත් යෝජනා කිහිපයක්ම ඇතුළත් කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව මහජන ආරක්ෂාව සහ පහසුව සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා කොමිෂන් සභාවේ විධිවිධානවලට අනුකූලව පවත්වාගෙන යා හැකි අවම ප්‍රමිතිවලට අනුකූලවීම වෙනුවෙන් විධිවිධාන සලස්වා දීලා තිබෙනවා.

ඒ වාගේම ප්‍රවාහන සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටුවීමට විධිවිධාන සලස්වා තිබෙනවා. මේක විශේෂත්වයක්. ඒකෙන් අදහස් කරන්නේ ප්‍රවාහන සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ඇති කිරීමයි. ශ්‍රමිකයන්ට මේ පුහුණු මධ්‍යස්ථානය හරහා පුහුණුව ලබා දීලා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ඔවුන්ගේ දායකත්වය ලබා ගන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, දඬුවම සහ අභියාචනා කිරීමට අදාළවත් මේ පනත් කෙටුම්පතේ සුවිශේෂී අවස්ථා සම්පාදනය කරලා තිබෙනවා. මෙහි තිබෙන විශේෂත්වය මේකයි. යම් වරදක් සඳහා වන අවම දඩ මුදල රුපියල් 250,000 දක්වා වැඩි කර ඇති අතර, උපරිම දඩය රුපියල් 500,000ක් වනවා. ඒ වාගේම වසර 5කට නොවැඩි සිර දඬුවමක් හෝ මේ දෙකම පැනවිය හැකි ලෙස මෙය සංශෝධනය කර තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කරක සභාපතිතුමියනි, අපි මේ නීති සම්පාදනය කිරීමෙන් අපේක්ෂා කරන්නේ ජනතාවට සුරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවයක් හඳුන්වා මැදිහත් වෙමින් තවදුරටත් ඒ සේවාව

[ගරු ධනුෂ්ක රංගනාත් මහතා]

ජනතාව වෙනුවෙන්ම ලබා දීම සඳහා, නීතිය මගින්, දඩුවම් ලබා දීම මගින් වැරදි කරන අය පාලනය කිරීමයි. මෙතැනදී රුපියල් 250,000 - 500,000 දක්වා වන දඩුවමේ ස්වරූපය පිළිබඳව සාකච්ඡාවක් තිබෙනවා. මම හිතන විධියට ඒ දඩුවම පදනම් කරගෙන ලැබිය යුතු දඩය කුමක්ද කියන එක ඉදිරියේදී මේ පනත් කෙටුම්පතට ඇතුළත් කරන්න කටයුතු සම්පාදනය කරයි. අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අලුත් පිම්මක් පැනීම සඳහා මේ පනත් කෙටුම්පත හරහා සංශෝධන ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව අවුරුදු 30කට පස්සේ මේ රටේ ජනතාව නැවත වතාවක් කැමැත්තක් සහිතව, ආරක්ෂාවක් සහිතව ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට මැදිහත් වේවි. ජනතාව අද පාරට බහිනකොට හිතන්නේ තමන්ට කුමන හෝ අනතුරක් පාරේදී සිද්ධ වෙයි කියයි. කුමන හෝ අනතුරක් මාර්ගයේ ගමන් කරනකොට සිද්ධ වෙයි කියන භයත් එක්ක තමයි ජනතාව කටයුතු කරන්නේ. ඒ නිසා මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත සම්මත කරලා, මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට වඩා හිතකර කාල පරිච්ඡේදයක් ඇති කර ගැනීම වෙනුවෙන් අපි ඉදිරි කාලයේදී කටයුතු කරන බව ප්‍රකාශ කරමින්, මේ අවස්ථාව ලබා දීම වෙනුවෙන් ඔබතුමයටත් ස්තූතිය පළ කරමින් මම නිඟව වෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු වානක මාදුගොඩ මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි හතක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 1.12]

ගරු වානක මාදුගොඩ මහතා

(மாண்புமிகு சானக மாதுகொட)
(The Hon. Chanaka Madugoda)

මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම වෙනුවෙන් ඔබතුමයට මම බෙහෙවින් ස්තූතිවන්ත වෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි. අද අපි ඉතාම වැදගත් මාතෘකාවක් වන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත පිළිබඳවයි විවාද කරන්නේ. මේ අවස්ථාවේදී පක්ෂ-විපක්ෂ සියලු මන්ත්‍රීවරු මේ පිළිබඳ ඉතා සාධනීය කරුණු මේ සභාව හමුවේ ඉදිරිපත් කළා.

මීට පෙර කථා කළ මන්ත්‍රීතුමෙක් යුද්ධය ගැන මතක් කළා. යුද්ධය පැවැති අවධියේ අපි බස් රථවල ගමන් කළේ කොහොමද කියන කාරණය අපට මතකයි. කොයි වෙලාවේ බස් රථය තුළ බෝම්බ පුපුරයිද කියන මර බියෙන් තමයි එදා ජනතාව ගත කළේ. ඒ අදුරු යුගය අවසන් වුණාට නැවත වරක් අපේ ආදරණීය ජනතාව තුළ යම්කිසි මරණ බියක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. එවන් මොහොතක තමයි අපි මේ පනත් කෙටුම්පත ගැන කථා කරන්නේ. ඒකට ආණ්ඩුව වග කියන්න ඕනෑ නැහැ. අද වනවිට මාර්ග අනතුරු වැඩි වෙලා තිබෙනවා. පසුගිය දින කිහිපය මුළුල්ලේ විවිධ මාර්ග අනතුරු වාගේම බස් රථ අනතුරු සිදුවීම් තුළින් ජීවිත ගණනාවක් මේ රටට අහිමි වුණා. ඒ පිළිබඳව පක්ෂ-විපක්ෂ අපි සියලුදෙනාම කතාගාටු වෙනවා. අද අපි මේ මාතෘකාව ගැන කථා කරන්නේ එවැනි සමාජ වටපිටාවක් ගොඩනැගුණු මොහොතක කියන කාරණය මා සිහිපත් කරන්න ඕනෑ. ආණ්ඩුව විසින් ඉදිරිපත් කරපු මේ පනත් කෙටුම්පත තුළින් අපි යෝජනා කිහිපයක් ඉදිරිපත් කරන්න කැමැතියි.

විශේෂයෙන් මා නියෝජ්‍යය කරන දකුණු පළාත තුළ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියත්, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන

මණ්ඩලයත් ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමයකට අනුව වසර කිහිපයක් තිස්සේ කටයුතු කරනවා. ඒක ඉතාම සාර්ථක ක්‍රමයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා, දකුණු පළාත තුළ. දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියත්, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයත් ඒකාබද්ධ කාලසටහන් තුළ ඉතා හොඳින් ක්‍රියාත්මක වෙමින් දකුණු පළාතේ ජනතාවට ඉතාම හොඳ මගී ප්‍රවාහන සේවයක් අද වනකොට සපයමින් සිටිනවා. ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් විධියට ඒකාබද්ධ මාර්ග සැලැස්මකට කටයුතු කරන්න අපට පුළුවන් නම් මා විශ්වාස කරනවා, මේ තිබෙන ප්‍රශ්නයට ඒ තුළින් යම් විසඳුමක් ලැබෙයි කියා. දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මේ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය ගැන කථා කළා. හැබැයි, ඒක යථාවත් කරගන්න පසුගිය ආණ්ඩුවලට හැකියාවක් ලැබුණේ නැහැ. මම විශ්වාස කරනවා, මේ ආණ්ඩුව ඒක ඉතාම හොඳින් කරයි කියලා. එහෙම කළොත් අපට සුබවාදී ගමනක් යන්න පුළුවන් කියන කාරණයත් මම සිහිපත් කරන්න ඕනෑ.

අද වනකොට GPS තාක්ෂණය ගැන කථා කරනවා. එම තාක්ෂණය මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට එකතු කරන්න ඕනෑ කියලා කථා කරන වෙලාවක, දකුණු පළාත තුළ ඉතාම හොඳින් ඒක ක්‍රියාත්මක වෙනවාය කියා අපි විශ්වාස කරනවා. දකුණු පළාත තුළ හඳුනා ගත් මාර්ගවල අද ඉතාම හොඳ CCTV කැමරා පද්ධතියක් සවි කර තිබෙනවා. එක් තැනක සිට ඒ දත්ත අරගෙන, බස් රථයේ ගමන් ආරම්භය, අතරමැදි, ගමනාන්තය දක්වා සිද්ධ වන ඒ ක්‍රියාවලිය අද ඉතාම හොඳින් නියාමනය කරමින් කටයුතු කරනවා. ජාතික ගමනාගමන ප්‍රතිපත්තියක් විධියට අපි මේ වෙලාවේදී ඒ ගැන කථා කරනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත පිළිබඳව කථා කරන මේ වෙලාවේ ඒ පිළිබඳවත් සැලකිලිමත් වෙන්න අපට පුළුවන් නම්, නව තාක්ෂණය මේ සඳහා එකතු කරන්න පුළුවන් නම් වටිනා වාය කියන කාරණයත් මේ මොහොතේදී මම සිහිපත් කරනවා.

විශේෂයෙන් කථා කළා, අඩු ආදායම් ලබන මාර්ග පිළිබඳව. අද වනකොට එවැනි අඩු ආදායම් ලබන මාර්ගවල වෙසෙන ජනතාව දැඩි අපහසුතාවට පත් වෙලා සිටිනවා. ඒ මාර්ගවල සමහරවිට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ හෝ පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය වෙන්නේ නැහැ. සමහර අවස්ථාවලදී ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඒ නිසා මම මේ අවස්ථාවේදී විශේෂ ඉල්ලීමක් කරනවා. රජය තුළින් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථවලට වාගේම පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ සඳහාත් යම්කිසි දිරි දීමනාවක් ලබා දෙමින් ඒ කටයුත්ත සාර්ථක කරගන්න පුළුවන් නම් වටිනා වාය කියන කාරණය මම මතක් කරනවා. මොකද, උදෑසන කාලයේ බස් රථ ධාවනය වාගේම, රාත්‍රී කාලයේ බස් රථ ධාවනය පිළිබඳවත් අපේ රටේ ජනතාවට අද ප්‍රශ්නයක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. අද ඒ සේවාව ලබා ගැනීමේදී ජනතාව දැඩි අපහසුතාවට පත් වෙලා සිටිනවා. ඒ පිළිබඳවත් රජයක් විධියට හිතනවා නම් වටිනා වාය කියා මම හිතනවා.

ඒ වාගේම අද ඉතාම හොඳ යෝජනාවක් ගැන කථා වුණා, කාඩ්පත් මගින් බස් රථ සඳහා ගෙවීම් කරන්න ක්‍රමයක් සකස් කරනවා කියලා. මම මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරන්න කැමැතියි. අද වනවිට දකුණු පළාතේ තමයි අපේ රටේ ඉතාම හොඳ, ක්‍රමවත් ගමනාගමන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ නියමු ව්‍යාපෘතිය අපට දකුණු පළාතෙන් ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් නම් වටිනා වාය කියන කාරණය මේ මොහොතේදී මතක් කරන්න ඕනෑ.

අපි බස් රථවලට නීති රීති දමනවා. එමෙන්ම, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කරනවා වාගේම

මේ රටේ බස් රථ හිමියන්ට, පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහනය කරන වැන් රථ හිමියන්ට, ත්‍රිරෝද රථ හිමියන්ට තිබෙන ගැටලු පිළිබඳවත් අපි කරා කරන්නට ඕනෑ. ඔවුන්ට තිබෙන ප්‍රශ්නවලට අපි රජයක් විධියට විසඳුම් ලබා දෙන්නට ඕනෑ. ඒ නිසා මම ඔවුන් වෙනුවෙන් විශේෂ ඉල්ලීමක් කරනවා. අද වනකොට බස් රථ හිමියන්, පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහනය කරන වැන් රථ හිමියන්, ත්‍රිරෝද රථ හිමියන් ඉතාම අපහසුතාවට පත් වෙලා සිටිනවා, වාහන අමතර කොටස්වල මිල ගණන් ඉහළ යෑම නිසා. රජයක් විධියට අපට ඒ ගැන හිතන්න පුළුවන් නම් හොඳයි. ඒ වාගේම, විවිධ අවස්ථාවලදී කෙටි කාලීනව තෙල් මිල උච්චාවචනය වීමේ ප්‍රශ්නය අද වනකොට දැඩිව බලපා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳවත් අපට අවධානය යොමු කරන්න පුළුවන් නම් එය ඉතා වටිනාව.

රීයේ සමාජය තුළ කරා වුණු කාරණයක් මම මේ මොහොතේදී සිහිපත් කරන්න කැමැතියි. අපේ රටේ අධිකරණ ඇමතිතුමා ප්‍රාදේශීය සභාවේ උත්සවයකට ගිහිල්ලා, ඒ උත්සවයේදී කළ කර්මය තුළින් නැවත වරක් සමාජයට වෛරය, ක්‍රෝධය පතුරුවන ආකාරය පෙන්වුවා. අද එතුමා මේ සභාවේ හැසිරෙන්නේ විහිළුකාරයෙක් විධියටයි. එතුමා මේ සභාවේ හැසිරෙන ආකාරය පිළිබඳව අපට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. සමහර අවස්ථාවලදී අවශ්‍ය දෙයට හා අනවශ්‍ය දෙයට යන හැම දෙයකටම ඉදිරිපත් වෙමින්, එතුමා ආණ්ඩුවට යම්කිසි නායකත්වයක් සපයන්න උත්සාහ ගන්නවාද කියන ප්‍රශ්නය අප තුළ තිබෙනවා. එතුමා උත්සාහ ගනිමින් ඉන්නවා, එතුමාගේ කණ්ඩායමට යම්කිසි නායකත්වයක් පෙන්වන්න. නමුත්, අපි අධිකරණ ඇමතිතුමාට කියන්න කැමැතියි, එතුමා නඩු පිළිබඳව කරා කළත් අද මේ රජයට විවිධ චෝදනා තිබෙන බවත්, ඒ චෝදනාවලට උත්තර දෙමින් මේ රජය ඉදිරියට යනවා නම් වටිනාවා කියන කාරණයත්. විශේෂයෙන්ම එය සිහිපත් කරනවා.

රීයේ ප්‍රශ්නයක් ඇහුවා, ඉන්දියාව සමඟ අත්සන් කරපු ගිවිසුම් ගැන. මේ රජයට රීට උත්තරයක් දෙන්න බැරි වුණා. ඒ වාගේම, රීයේ ගරු ඩී.වී. වානක මන්ත්‍රීතුමා විදුලිබල ඇමතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්නයක් ඇහුවා. ඒකට උත්තරයක් දෙන්නත් ආණ්ඩුවට බැරි වුණා.

අද වදුරු සංගණනය අසාර්ථක වෙලා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව රජයට හරියට උත්තරයක් දෙන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම කන්ටේනර් ප්‍රශ්නය පිළිබඳව අද රජයට උත්තරයක් දෙන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අද රජයට උත්තර දෙන්න බැරි වෙච්ච විවිධ කාරණා තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි විශ්වාස කරනවා, විපක්ෂයට චෝදනා කරනවා වාගේම, රජයට එල්ල වෙච්ච චෝදනාවලට පිළිතුරක් දෙන්න පුළුවන් නම් වටිනා බව.

අධිකරණ ඇමතිතුමාට පුළුවන් නම්, මේ අධිකරණ පද්ධතිය තුළ තිබෙන ගැටලු විසඳන්න. විශේෂයෙන්ම අභිසක මනුෂ්‍යයෙකුගේ ඉඩම් නඩුවක් වෙන්න පුළුවන්, වෙනත් නඩුවක් වෙන්න පුළුවන් ඒවා කඩිනමින් විසඳන්න. සමහර විට ඉඩම් නඩුවක් ඉවර වෙනකොට පරම්පරා ගණනාවක් ගිහිල්ලා ඉවරයි. සමහර විට ඉඩම් නඩුව ඉවර වෙනකොට ඒ මනුෂ්‍යයාගේ ජීවිතය අවසන් වෙලා ඉවරයි. සමහර විට ඉඩම් නඩුව ඉවර වෙනකොට ඒ මනුෂ්‍යයාට ජීවත් වෙන්න තිබෙන සියලු මුදල් වියදම් කරලා හමාරයි. ඒ නිසා මේ රටේ අභිසක මිනිස්සුන්ට අධිකරණ පද්ධතිය තුළ තිබෙන ගැටලු හඳුනා ගෙන, කෙටි කාලීනව නඩු විසඳීමේ ක්‍රියාවලියකට යන්න යම් ක්‍රමයක් සකස් කරන්න ගරු අධිකරණ ඇමතිතුමාට පුළුවන් නම්, එතුමා ඉතා හොඳ අධිකරණ ඇමතිවරයකු බවට පත් වෙනවා. විහිළු සපයන අධිකරණ ඇමතිවරයෙක් නොවී, අධිකරණ පද්ධතිය ආරක්ෂා කරන, රටට වග කියන ඇමතිවරයකු බවට පත් වෙනවා කියන කාරණය මේ මොහොතේ සිහිපත් කරනවා.

ආණ්ඩුව ඉදිරිපත් කරපු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත තුළින් කරන්න බලාපොරොත්තු වන කාර්ය භාරය සාර්ථක වෙන්න කියලා විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයකු විධියට ආශීර්වාද කරමින්, ඒ සඳහා අපි විපක්ෂය විධියට කරපු යෝජනාත් එකතු කර ගන්න කියන කාරණයත් සිහිපත් කරමින්, මේ අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මා නිහඬ වෙනවා.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා (ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன - போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena - Deputy Minister of Transport and Highways)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මට විනාඩියක් දෙන්න.

ඒකාබද්ධ කාලසටහන ගැන ගරු මන්ත්‍රීතුමා අදහස් ඉදිරිපත් කළා. ඇත්තෙන්ම අපි මේ වෙනකොට පුත්තලම corridor එකේ ඒකාබද්ධ කාලසටහනට අදාළ වැඩකටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරලා, ඒක ක්‍රියාත්මක කරන්න තමයි කටයුතු කරන්නේ. ඒක ළඟදීම ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් වෙන තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. මේ වෙනකොට ඒ මාර්ගයේ signboards සවි කරගෙන යන කාර්යය තමයි කරන්නේ. ඒක කරන්න ඕනෑ RDA එකෙන්. ඒත් එක්කම ඒ corridor එකේ බස් නවත්වන තැන්වල ආපණ ශාලා පරීක්ෂා කරන්න ඕනෑ. ඒ කටයුත්ත කරගෙන යනවා. අපි හිතනවා මේ අවුරුද්ද අවසාන වෙනකොට මේ ප්‍රධාන corridors පහේ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් අපට ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. එයින් පළමුවැනි එක විධියට එන්නේ පුත්තලම corridor එක.

ඒ වාගේම, කලින් කරා කරපු ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා රියදුරන් මන්ද්‍රවා පාවිච්චි කිරීම සම්බන්ධ ප්‍රශ්නයක් යොමු කළා. ඒ සම්බන්ධයෙන් මේ වන විට මෝටර් වාහන පනත යටතේ රෙගුලාසි සකස් කර, මූලික කෙටුම්පත සඳහා එකඟතාව නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක වෙත 2025.04.07 වන දින යොමු කර තිබෙනවා. භාෂා ත්‍රිත්වයෙන්ම ලද පසු අපි ඒක ඉදිරිපත් කරනවා.

අවසාන වශයෙන් කියන්න ඕනෑ, නැගෙනහිර පළාත් ප්‍රධාන ඉංජිනේරු පත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ගැටලුවක් මතු වුණා. ඒකේ පුරප්පාඩු පිරවීම සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ අනු කමිටුව වෙත යොමු කරලා තිබෙනවා. අනුමැතිය ලද පසු සම්මුඛ පරීක්ෂණ පවත්වලා අදාළ පත් කිරීම් කරනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු සුගත් වසන්ත ද සිල්වා මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 12ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.භා. 1.22]

ගරු සුගත් වසන්ත ද සිල්වා මහතා

(மாண்புமிகு சுகத் வசந்த த சில்வா)
(The Hon. Sugath Wasantha de Silva)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මීට පෙර කරා කරපු විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීතුමා කර්මය අවසන් කරද්දී කාරණා ගණනාවක් කිව්වා. රීයේ විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් අධිකරණ ඇමතිතුමාට කියනවා මම අහගෙන හිටියා, ජනතාව සතුටු කරන

[ගරු සුගත් වසන්ත ද සිල්වා මහතා]

දේවල් කරන්න එපා කියලා. අපි දන්නවා, පාලන තන්ත්‍රයක් විසින් කළ යුතු දේ තමයි, ජනතාව රංජනය කරන වැඩේ; ජනතාව සතුටු කරන වැඩේ. මෙන්න මේ ජනතාව සතුටු කරන වැඩේ අපට කරන්න බැරි නම්, ජනතාව රංජනය කරන වැඩේ අපට කරන්න බැරි නම්, අපි අසාර්ථක පාලක කණ්ඩායමක් විධියට කුණු කුඩයට යනවා. හැබැයි, පසුගිය කාලයේ අපි දැක්කේ මොකක්ද? ජනතාව රංජනය කරන වැඩේ නොවෙයි, ජනතාව සතුටු කරන වැඩේ නොවෙයි, පාලකයන් සතුටු වන, පාලකයන් රංජනය වෙන වැඩක්. ඔවුන් තමයි ආතල් ගත්තේ, ඔවුන් තමයි සතුටු වුණේ. ඔවුන් තමයි ජනතාවගේ බදු මුදල් කොල්ලකාලා සැප සම්පත් භුක්ති වින්දේ, වරප්‍රසාද භුක්ති වින්දේ. ඒකේ ප්‍රතිඵල දැන් ලැබෙමින් පවතිනවා. මේවා අපි පවරපු නඩු නොවෙයි. ඒක හරි. හැබැයි, මීට අවුරුදු ගණනාවකට කලින් පවරපු නඩුවල, හංගා තිබුණු නඩුවල, ෆයිල් පිටින් අතුරුදන් කර තිබුණු නඩුවල ප්‍රතිඵල දැන් ලැබෙනවා. මේක අධිකරණ ඇමතිතුමාගේ මැදිහත්වීමකට වඩා, අනිවාර්යයෙන්ම තමන් වසුරපු දේ තමන් නෙළා ගත යුතුයි. අන්න ඒකයි ඔය ජම්පරි සංස්කෘතියක් ඇවිල්ලා තිබෙන්නේ. ඒ උදවිය තමයි කියන්නේ ජනතාව සතුටු කරන වැඩේට යන්න එපා කියලා. විපක්ෂයේ ප්‍රධාන ඉලක්කයක් බවට අධිකරණ ඇමතිතුමා පත් වෙලා තිබෙන්නේ ඇයි? ඒ අයගේ හෘදය සාක්ෂිය දන්නවා, හෙට දවසේ ඒ අයටත් ඔන්න ඔය මහල එ ගෙදරට යන්න වෙන වින්තිය. තමන්ටත් මහ ල එ ගෙදරට යන්න වෙන වින්තිය ඒ අය දන්නවා. මොකද, ඔවුන්ගේ හෘදය සාක්ෂිය තමයි දන්නේ ජනතාවගේ බදු මුදල් ගසා කාපු බව. ඒවා ඔප්පු වෙලා, අවුටු කරනකොට, අධිකරණ ඇමතිතුමා මොනවා කරන්නද? තමන් කරපු දේ තමයි තමන් නෙළා ගත්තේ.

ඒ විතරක් නොවෙයි, ඒ අය තවදුරටත් ජනතා මතය විකෘති කරමින් පවතිනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, ප්‍රාදේශීය සභාවක ආයු කාලය අවුරුදු 4යි. මාස විධියට ගන්නොත් මාස 48යි. හැබැයි, හෙට වෙනකොට, ඒ මැතිවරණය පවත්වා මාසයක් ඉවරයි. මාස 48ත් එක මාසයක් ඉවරයි. ඒත් තවම ප්‍රාදේශීය සභා පිහිටුවා ගන්න බැරි විධියට, නගරාධිපතිවරුන් පත් කර ගන්න බැරි විධියට ජනතා මතයට එරෙහිව විපක්ෂය විසින් ඉතා කාලකණ්ණි, ප්‍රජාතන්ත්‍රවිරෝධී වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. ඔවුන් හිතනවා ජනතාව අතරින් ජන්දය නොදුන් කණ්ඩායමක් ඔවුන් එක්ක ඉන්නා කණ්ඩායමක් කියලා. ඒ අය හරි අපුරු බෙදීමක් හදා ගෙන තිබෙනවා, ආණ්ඩු පක්ෂයයි, විපක්ෂයයි කියලා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, මේවායේ විපක්ෂය කියා එකක් නැහැ. ඒ, කණ්ඩායම් එකිනෙකාට විරුද්ධව මැතිවරණ වේදිකාවල ඇත කොටා ගත්තා. නමුත් ප්‍රතිඵලය ගන්නට පසුව මෙන්න, විපක්ෂය කියලා එකක් අමුතුවෙන් හදා ගෙන. ඔවුන් විපක්ෂය විධියට තමයි ප්‍රාදේශීය සභාවල බලය පිහිටුවන්න හදන්නේ. මේ කුමන්ත්‍රණය මැතිවරණයට පෙර සිටම ක්‍රියාත්මක වුණු එකක්. අනිවාර්යයෙන්ම මේක පරාජය කළ යුතුයි. මේක පරාජය කරනවා කියන්නේ, ජනතා මතය ඉස්මත්තට ගෙනෙනවා කියන එකයි; ජනතා මතය ජයග්‍රහණය කරනවා කියන එකයි.

මම හැම වෙලාවේම මේ කියන කාරණාවලින් කියන්න උත්සාහ ගන්නේ මෙයයි. පාලකයන් ඉන්නවා, පාලිතයන් ඉන්නවා. අපි අද සාකච්ඡා කරන්නේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත ගැන. මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීම හරහා ආමන්ත්‍රණය කරන්නේ මොකකටද? ඒ මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ සියලු පද්ධති නියාමනය කරන්නයි, හසුරුවා ගන්නයි. ගමනාගමන පහසුකම් ලබා දෙන පාර්ශ්වයක් ඉන්නවා. ඒක භුක්ති විඳින, පරිභෝජනය කරන පාර්ශ්වයක් ඉන්නවා. ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාවිච්චි කරන කණ්ඩායම

තෘප්තිමත් පාරිභෝගික කණ්ඩායමක් විධියට පත් කරන්න අපට පුළුවන් නම්, අන්න අපි සංවර්ධනයේ යම් පියවරක් ඉස්සරහට ගියා වෙනවා.

අපි පොදු ප්‍රවාහනය දේශපාලනීකරණයෙන් පාලකයන් දණ ගැස්වීමේ වැඩ පිළිවෙළ අහෝසි කරන්න ඕනෑ. බස් සංගම්කාරයෝ කියලා පෙනී සිටිමින් බස් සංගම් අටවා ගෙන, "බස්නායක"ලා බවට පත් වෙලා රජය දණ ගස්වන්න ගත්ත උත්සාහ පසුගිය කාල වකවානුව තුළ අපි දැක්කා. හැබැයි, අන්නමේදී සිද්ධ වුණේ මොකක්ද? පසුගිය සිංහල-හින්දු අර්ධ අවුරුදු කාලයේ "අපේ බස්වලක් යන්න එන්න" කියලා මාධ්‍යවලින් ප්‍රකාශ කරන්න ඒ බස් සංගම්කරුවන්ට සිද්ධ වුණා. කතාගාටුයි. වෙන දාට බස් ගාස්තු වැඩි කරවා ගන්න ඔවුන් පොරොන්දු වෙනවා, බස්වල ප්‍රමිතිය ඉහළ නංවනවා කියලා. නමුත්, ගාස්තුව වැඩි කළාට පසුවත් අර බස් එකමයි, අර කොන්දොස්තර මහත්තයාමයි, අර බස් සංගම් සභාපතිවරයාමයි. ඔවුන් බස් මගීන් පාලනය කරනවා, බස් මගීන් හසුරුවනවා, බස් මගීන් පීඩනයට ලක් කරනවා. ගාස්තු අය කරන්නේ සපයන පහසුකමට ප්‍රමාණවත් විධියට නොවෙයි. මේ කතාගාටුදායක තත්ත්වය වෙනස් කිරීමේ අවශ්‍යතාව රජය විධියට අපි අනිවාර්යයෙන් පිළිගන්නවා. මේ පොදු ප්‍රවාහනය ප්‍රමිතිගත කළ යුතුයි. මේ පොදු ප්‍රවාහනය නියාමනය කළ යුතුයි. මේ පොදු ප්‍රවාහනය හරහා පාරිභෝගිකයන්ට ලැබෙන පහසුකම් තහවුරු කළ යුතුයි. එහෙම නොවුණොත් අපට හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් වෙනුවට, දැනට සිදු වන රථ වාහන තද බදය, රථ වාහන අනතුරු ආදිය සහිත හයංකර තත්ත්වයක් තමයි නිර්මාණය වන්නේ. මෙය වෙනස් කළ යුතුව තිබෙනවා.

ඇත්තෙන්ම සතුටුයි, ආඩම්බරයි කියන්න, මේ දවස්වල අපට ඇහෙනවා, පතුල පහන් බස් රථ ගෙන්වා තිබෙනවා කියා. ලොරි වැසි බස් විධියට සකස් කරලා මගීන් ප්‍රවාහනය කරපු ක්‍රමයට විරාමය තැබිය යුතුයි කියලා අප යෝජනා කළේ මීට දශක ගණනාවකට ඉස්සෙල්ලයි. හැබැයි, කවදාවත්ම ඒ සිහිනය සැබෑ වන බවක් අපි දැක්කේ නැහැ. පතුල පහන් බස් රථ ගෙන ඒමත් එක්ක අප නියෝජනය කරන ආබාධ සහිත ප්‍රජාවට විශාල පහසුවක්, ප්‍රවාහනය අතින් විශාල වාසියක් ලැබෙනවා. ඒ අයට රෝද පුටුවකින් බස් රථයට ගොඩ වෙන්න පුළුවන්; සුදු සැරයටියකින් බස් රථයට ගොඩ වෙන්න පුළුවන්; අත්වාරුවකින් බස් රථයට ගොඩ වෙන්න පුළුවන්, අනතුරක් නැතිව. රිසි පරිදි ආසනයක අසුන් ගෙන නිදහස් ප්‍රවාහන සේවයක් භුක්ති විඳීමේ අවස්ථාව ඔවුන්ට ලැබෙනවා. රෝද පුටුවෙන් යන කෙනාට රෝද පුටුවෙන් හෝ බස් රථයේ ආසනයක ඉඳගෙන පහසුවෙන් තම ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාව පිරිමසා ගන්න පුළුවන් වෙනවා. මේක අප බලාපොරොත්තු වෙව්ව දෙයක්.

මේ එක්කම අපට පුළුවන් bus standsවල, bus haltsවල ප්‍රවේශ පහසුකම් තහවුරු කරන්න. අනෙක් පැත්තෙන් අපි දැක්කා පසුගිය කාල වකවානුව තුළ පාසල් බස් සේවය, පාසල් ප්‍රවාහන පද්ධතිය අර්බුදයකට පත් වෙනවා. ඒ අර්බුදයෙන් පීඩාවට පත් වුණේ පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්, ඔවුන්ගේ දෙමව්පියන්, භාරකරුවන්. ඔවුන්ටත් හුස්ම ගන්න ඉඩක් හදන්න ඕනෑ. ඒ නිසා පාසල් ප්‍රවාහන පද්ධතිය නියාමනය කළ යුතුව තිබෙනවා. ත්‍රිරෝද රථ ගන්නත් එහෙමයි. ඒ නියාමනයට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන මේ පනත් කෙටුම්පත හරහා මතු වෙයි. මේ සමස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය නියාමනය කරමින්, ශක්තිමත් කරමින්, ප්‍රවාහන සේවය භාවිත කරන ප්‍රජාවට සතුටුදායක, සුරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවයක් භාවිත කිරීමේ අවස්ථාව හා අවකාශය සලසා දීම මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත හරහා කරන්න පුළුවන්. ඒක තමයි රජයක වගකීම. රජය ඉන්නේ ජනතාව රංජනය කරන්නයි; ජනතාව සතුටු කරන්නයි. අනෙක් අතට, ජනතාවට අවශ්‍ය පහසුකම් සම්පාදනය කරන්නයි.

நாங்கள் மாவட்ட ஒருங்கிணைப்புக் குழுக் கூட்டத்தில் வீதி அபிவிருத்தி சம்பந்தமாக RDA Engineers உட்பட பலரிடம் கதைத்தபோது, எங்களுடைய பிரதேசங்களில் carpet வீதி ஒன்றைப் போடுவதென்றால் அல்லது ஒரு கிலோமீற்றர் நீளமுடைய கிராமிய வீதி ஒன்றைப் போடுவதென்றால்கூட, 25 மில்லியன் ரூபாய்க்கு மேல் தேவைப்படும் என்பதை அறிந்துகொண்டோம். அந்த அடிப்படையில் பார்த்தால், ஒதுக்கப்பட்டுள்ள நிதி போதாது. எமது பிரதேசத்துக்கென நிதி ஒதுக்கீட்டைச் செய்தது நல்ல விடயம்! அதற்காக நான் அரசாங்கத்தைப் பாராட்டுகின்றேன். எமது பிரதேசத்தில் வீதிகளை அமைக்கின்ற விடயத்தை விசேட வேலைத் திட்டமாகக் கருதி செயற்படுத்த வேண்டும். வெளிநாட்டு நிதி உதவியுலம் குளப் புளரமைப்பு வேலைகளைச் செய்வது போல, வட மாகாணத்தில் அரைகுறையாகக் காணப்படுகின்ற வீதிகளை முடித்துத் தர வேண்டும். ஏனெனில், அதற்குப் பாரியளவு நிதி தேவைப்படுகின்றது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, அங்குள்ள வீதிகளை முழுமையாக அமைத்தால் தான் மாணவர்கள், நோயாளிகள், விவசாயிகள், அரச உத்தியோகத்தார்கள் என எல்லோரும் தமது தேவைகளை இலகுவாகப் பூர்த்திசெய்யக் கூடியதாக இருக்கும். எங்களுடைய பிரதேசத்திலுள்ள கிராமங்கள் எல்லாம் பாரிய நிலப்பரப்பைக் கொண்டிருந்தாலும் அங்கு மக்கள் வாழுகின்ற சதவீதம் குறைவு என்பது உங்களுக்குத் தெரியும்! அங்குள்ள மக்களின் தேவைப்பாடுகளை ஏனைய பிரதேச மக்களின்

எமது அயல் மாவட்டமான அநுராதபுரத்தின் கஹட்டகஸ்திகிலிய பிரதேசத்திலுள்ள வெளிகொல்லாவ, முகிரியாவ, தனகவெவ பகுதிகளிலுள்ள மக்களுக்குப் பாரிய போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகள் உள்ளன. அவர்களுக்குப் போதியளவு போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லை. இதனால் அங்குள்ள விவசாயிகள் தங்களது உற்பத்திப் பொருட்களைக்

කොண்டுසෙල්වතු என்றාලුම සඳහා, අභ්‍යන්තර මානව හිමිකම් පිළිබඳව පිළිතුරු සපයා දීම සඳහා දේශපාලන වශයෙන් අපි සියලුදෙනා මැදිහත් විය යුතුයි. මේ පනත සංශෝධනය කිරීම හරහා පොදු ප්‍රවාහන සේවය නියාමනය කිරීමෙන් ඒ තත්ත්වය අපට උදා කර ගන්න පුළුවන්.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු දීප්ති වාසලගේ මන්ත්‍රීතුමිය. ඔබතුමියට විනාඩි 12ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 1.43]

ගරු දීප්ති වාසලගේ මහත්මිය

(மாண்புமிகு (திருமதி) தீப்தி வாசலகே)
(The Hon. (Mrs.) Deepthi Wasalage)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, රටක ප්‍රවාහන සේවය කියන්නේ සංවර්ධනය මිනුම් කරන එකකරා පරාමිතියක්. අපේ රටේ මහ ජනතාවට ආහාර, සෞඛ්‍ය, අධ්‍යාපනය වාගේම, පොදු ප්‍රවාහන සේවය කියන්නේ ඉතාම වැදගත් අංගයක්. මම හිතනවා, ඔබ සියලුදෙනාටමත් ඒ අත්දැකීම ඇති කියලා. පසුගිය කාලයේ පස් අවුරුදු ග්‍රාම සංවර්ධන සැලැස්ම හඳුනා වෙලාවේ ඒවාට සහභාගි වුණාම අපි දැක්කා, තමන්ගේ ආර්ථික තත්ත්වය සංවර්ධනය කර ගන්න එකටත් වඩා අපේ ජනතාව අපෙන් ඉල්ලන්නේ අපේ පාර හඳුලා දෙන්න, පාර කාපටි කර දෙන්න, බස් එකක් දෙන්න කියලායි. එවැනි ඉල්ලීම් තමයි ජනතාව වැඩිපුරම කරන්නේ.

1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත මේ ගරු සභාව තුළ විවාදයට ගන්නා අවස්ථාවේ ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු මහත් කාන්තා පරපුරම නියෝජනය කරමින් කාන්තාවක් ලෙසත්, ඒ වාගේම අපි දියණිවරුන්ගේ සහ දරුවන්ගේ මවක් ලෙසත් තමයි මම මේ විවාදයට සහභාගි වෙන්නේ. මම ඉතාම සතුටු වෙනවා, මේ වෙලාවේ අපේ ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය මූලාසනාරූඪව සිටීම පිළිබඳව.

අපේ රටේ ග්‍රම බලකාය තුළ, රාජ්‍ය සේවය තුළ කාන්තාවන් විවිධ ක්ෂේත්‍ර නිරූපණය කරනවා. සමහර කාන්තාවන් වැඩට යන්නේ පොළොවට හිරු එළිය වැටෙන්න කලින්. ඔවුන් නැවත නිවසට එන්නේ රාත්‍රී කළුපර වැටුණාමයි. පවුලේ බර දරා ගැනීම තුළ කාන්තාව වැඩි බරක් දරනවා. අපේ රටේ කාන්තාවන් බොහොමයකගේ ආර්ථික තත්ත්වය අයහපත් නිසා ඔවුන් භාවිත කරන්නේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය. ඔවුන්ට සුබෝපහෝගී රථ වාහන සේවයක් නැහැ. මේ කථා කරන මොහොතේදීත් ලංකාව තුළ කුමන හෝ ස්ථානයක, කුමන හෝ තැනක, කුමන හෝ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් තුළ අපේ කාන්තාවක්, අපේ දියණියක්, අපේ දරුවෙක් හිංසනයට ලක් වෙන්න පුළුවන්. එය ඉතා අවාසනාවන්ත තත්ත්වයක් හැටියට මම දකිනවා. ඒ වාගේම, මෙතැන ඉන්න අපේ ගරු මන්ත්‍රීවරු මේ ගැන විමසා බලන්න. ඔබේ භාර්යාව, ඔබේ දියණිය මේ තත්ත්වයට මුහුණ දීලා ඇති. හැබැයි, කාන්තාව මෙවැනි තත්ත්වයකදී තමන්ට සිදුවන හිංසනය පිළිබඳව පිළිතුරු හොයන්නේ තනියම. මේකට දේශපාලනික පිළිතුරක් අවශ්‍යයි. හිංසනයකදී කාන්තාව විවෘත වෙන්නේ නැහැ; සිදුවන හිංසනය ඔවුන් තනිවම විඳ දරා ගන්නවා. 2024 වර්ෂයේදී සිදුවී ඇති කාන්තා හිංසන 2,785ත් 289ක්ම සිදුවී ඇත්තේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය තුළ. මෙය ඉතාම බේදජනක තත්ත්වයක්. කාන්තාවකට ආත්ම ගරුත්වය රැකගෙන සුව පහසු ලෙස පොදු ප්‍රවාහන සේවය

තුළ කටයුතු කර ගැනීමට අවශ්‍ය අවස්ථාව සලසා දීම සඳහා දේශපාලන වශයෙන් අපි සියලුදෙනා මැදිහත් විය යුතුයි. මේ පනත සංශෝධනය කිරීම හරහා පොදු ප්‍රවාහන සේවය නියාමනය කිරීමෙන් ඒ තත්ත්වය අපට උදා කර ගන්න පුළුවන්.

අපි අවුරුදු 76ක දේශපාලන ඉතිහාසයක් තිබෙන රටක්. අපේ දේශපාලන ඉතිහාසය තුළ මේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය ජනතාවට සුව පහසු සේවයක් කරන්නට ඕනෑකමක් තිබුණද කියලා නැවත අපට විමසා බලන්න සිද්ධ වෙනවා. පොදු ප්‍රවාහන සේවය තුළ මේ විධියට හිංසනයට ලක් වෙන්න ප්‍රධානම හේතුවක් වෙලා තිබෙන්නේ බස් රථයකට නැගීම බස් රථයේ සිටින මගී ප්‍රමාණයේ තිබෙන දැඩි තදබදයයි. ආසන සංඛ්‍යාවට පමණක් මගීන් ප්‍රවාහනය කරන බස් රථ සේවාවක් අපට නැහැ. ඒ නිසා අපේ බස් රථ ප්‍රමාණය වැඩි කර ගැනීම සඳහා, දුම්රිය ප්‍රමාණය වැඩි කර ගැනීම සඳහා දේශපාලනික වශයෙන් අපි මැදිහත් විය යුතුයි. පාසල් දරුවන් හිංසනයට ලක්වීම තුළ, විශේෂයෙන් දියණිවරුන් මෙවැනි හිංසනයට ලක්වීම තුළ සමහර විට ඔවුන්ගේ අධ්‍යාපන කටයුතු අඩාල වෙන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම මෙවැනි තත්ත්ව හමුවේ කාන්තාවන් පොදු ප්‍රවාහන සේවය ප්‍රතික්ෂේප කරමින් සමහර අවස්ථාවල ඔවුන් රැකියාව පවා අතහරිනවා. එවැනි අවස්ථා අපි දකිනවා. සමහර දියණිවරු තරුණ කාලයේදීම පොදු ප්‍රවාහන සේවය තුළ හිංසනයට ලක්වීම නිසා විවාහය ප්‍රතික්ෂේප කිරීම ද සිදුවී තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි මේ පනත සංශෝධනය කරමින්, මීට මැදිහත් වෙමින්, මේ තත්ත්ව නියාමනය කරමින් හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කර ගත යුතුයි.

දැනටමත් පොදු ප්‍රවාහන සේවය තුළ ක්‍රියාත්මක වෙමින් තිබෙනවා, ප්‍රවේශ මාර්ගය හඳුනා ගැනීමට GPS තාක්ෂණය භාවිත කිරීමට, ඒ වාගේම සියලු පුරවැසියන්ට ආරක්ෂාවීම සඳහා CCTV පද්ධති සවි කිරීමට සහ ඒවා නියාමනය කිරීමට රජය වශයෙන් අපි ඊට මැදිහත් වෙනවා. ඒ වාගේම කාන්තා හිංසනයට ලක්වෙන අයට ඒ පිළිබඳව දැනුම්දීමට වටිනා අංක සෑම පොදු ප්‍රවාහන සේවයකම ප්‍රදර්ශනය කිරීම අපි අනිවාර්ය කරනවා. බස් රථ රියදුරන් මත්පැන්, මත්ද්‍රව්‍ය භාවිත කිරීම පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීමට අහඹු පරීක්ෂණ පවත්වමින් ඒ සඳහා අවශ්‍ය දඩුවම් දීමට රජයක් විධියට අපි මැදිහත් වෙනවා. නවීන පහසුකම් ඇති මෙට්‍රෝ බස් රථ 100ක් අපේ ප්‍රවාහන සේවයට එකතු කිරීමට දැනටමත් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබෙනවා. මෙය සතුටුදායක තත්ත්වයක්. ඒ වාගේම කාන්තාවන්ට පමණක් විශේෂිත වූ බස් රථ සේවාවක් ආරම්භ කිරීම පිළිබඳවත් අපි සලකා බලමින් සිටිනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, පොදු ප්‍රවාහන සේවය භාවිතා කිරීමේදී කාන්තාවන්ට තිබෙන ලොකුම ගැටලුවක් තමයි සනීපාරක්ෂක පහසුවල ලබා ගන්නේ කෙසේද කියන කාරණය. බස් නැවතුම්පොළක් ගන්නොත්, කාන්තාවකගේ සනීපාරක්ෂක සේවාව ලබා ගැනීමට තරම් පිරිසිදු සනීපාරක්ෂක පද්ධති සහිත පොදු බස් නැවතුම්පොළවල් ලංකාවේ ඇත්තටම නැහැ. ඒ වෙනුවෙනුත් අපි ක්‍රියාත්මක වෙනවා. හොඳ සනීපාරක්ෂක පද්ධති බස් නැවතුම්පොළවල ඇති කිරීමට අපි කටයුතු කරනවා.

ඒ වාගේම මේ වෙලාවේ මම කියන්න කැමතියි, මගේ නගරය මාතලේ නගරය බව. මාතලේ දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය කරමින් මේ ගරු පාර්ලිමේන්තුව නියෝජනය කළ මන්ත්‍රීවරුන්, ඇමතිවරුන් විශාල ප්‍රමාණයක් මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළ සිටියා. නමුත් අද මාතලේ නගරයේ හොඳ බස් නැවතුම්පොළක් දකින්න ලැබෙන්නේ නැහැ. ආරක්ෂාකාරී, පිරිසිදු, නවීන පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොළක් අපට නැහැ. ඒ වාගේම අපේ ඩිපෝට් ගන්නොත්, -මම හිතන්නේ මේ වචනය මම කිව්වාට කමක් නැහැ-

[ගරු දිප්ති වාසලගේ මහත්මිය]

ගිහිල්ලා බැලුවාම එය හරියට ගව ගාලක් වාගෙයි. පැවති දේශපාලන අධිකාරය සහ පක්ෂ විසින් කළේ බලයට ආපු ගමන්ම ඩිපෝ අධිකාරී හැටියට තමන්ගේ නියෝජිතයෙක් යවනවා. සේවකයන් ඒ අයට ඕනෑ විධියට මාරු කරනවා. ඉතින් අද අපේ මාතලේ ඩිපෝව දිහා බැලුවාම ඉතාම දුක්බිත තත්ත්වයක් තමයි තිබෙන්නේ. ඒ නිසා අපි රජයක් විධියට මැදිහත් වෙමින් මේ පොදු ප්‍රවාහන සේවාව කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා කටයුතු කරනවා.

ඒ වාගේම දුර ගමන් සේවා සඳහා මෝටර් වාහන (සංශෝධන) පනතේ පවතින්නේ පැය හතරහමාරකට පමණ පසුව පැය භාගයක විවේකයක් රියදුරුට ලබා දිය යුතු බවයි. නමුත්, රියදුරන්ට සහ මගීන්ට විවේක ගැනීම සඳහා පවතින විවේක මධ්‍යස්ථානවල ගුණාත්මක බවක් නැහැ. ගුණාත්මක බවින් යුක්ත විවේක මධ්‍යස්ථානවල ආහාරවල මිල වැඩියි. ඒ නිසා සාමාන්‍ය පුරවැසියන්, සාමාන්‍ය මගීන් ඒවායේ තරව වෙලා ආහාර ගැනීමට යොමු වෙන්නේ නැහැ. ආහාර මිල අඩු විවේක මධ්‍යස්ථාන තුළ පිරිසිදු පහසුකම් නැහැ. ඒ නිසා එම විවේක මධ්‍යස්ථානවල ගුණාත්මක බව වැඩි කිරීමට අපි කටයුතු කරනවා. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේත්, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේත් නිලධාරීන් - මහජන සෞඛ්‍ය පරීක්ෂකවරු - සියලුදෙනා එක්ව දුර ගමන් සේවා සඳහා ඉතාම හොඳ විවේක මධ්‍යස්ථාන නිර්මාණය කිරීමට අපි කටයුතු කරනවා. ඒකේ ආරම්භයක් විධියට කොළඹ - පුත්තලම ගමන් මාර්ගය අපි තෝරා ගෙන තිබෙනවා. මේ සියලු කාරණාත් එක්ක සලකා බලන විට කාන්තාවන්ට, දරුවන්ට -සියලු අයට- ආරක්ෂිතව ගමන් කරන්න පුළුවන් හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් මේ රට තුළ අපි ඇති කරන්නට ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, අද ලෝක පරිසර දිනය. මම මේ පාර්ලිමේන්තුවට පත්වෙලා එන්න කලින් රසායන විද්‍යාව උගන්වන ගුරුවරියක වශයෙන් කටයුතු කළා. මා උගන්වපු අන්තිම පාඩම වුණේ, පාරිසරික රසායනය. ඒකේ තිබෙනවා, වායුගෝලය දූෂණය වීම සඳහා රට වාහන ධාවනය වැඩිපුරම බලපානවා කියලා. ගෝලීය උෂ්ණත්වය වැඩි වීම, ප්‍රකාශ රසායනික ධූමිකාව ඇති වීම, අම්ල වැසි ඇති වීම යන මේ සියල්ලටම පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ තිබෙන අකාර්යක්ෂමතාව බලපානවා. ඒ පාඩමේදී දරුවන්ට කියා දෙනවා, පොදු ප්‍රවාහන සේවය කාර්යක්ෂම කිරීම වායු ගෝලය දූෂණය වීම තහර කිරීමට තිබෙන එක්තරා වැඩි පිළිවෙළක් කියලා. පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ කාර්යක්ෂමතාව අඩු වෙනකොට තමයි, පෞද්ගලික වාහන භාවිතය වැඩි වෙන්නේ. පොදු ප්‍රවාහන සේවය කාර්යක්ෂම වුණා නම්, අපි තනි තනිවම බොහෝම අමාරුවෙන් වාහන අරගෙන විශාල රට ප්‍රමාණයක් පාරට දමන්නේ නැහැ. අපි හැමෝම කැමැතියි, පහසුව තිබෙනවා නම් පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගමන් කරන්න. ඒ වාගේම කාලය නියාමනය කළ යුතුයි කියලාත් මම කියනවා. විශේෂයෙන්ම බස් අතර තිබෙන තරගකාරිත්වය සහ මුදලට තිබෙන කැමැත්ත නිසා -මගීන් එකතු කර ගැනීම සඳහා- සමහර බස් පැයක ගමන් කාලයට පැය දෙක තුනක් වැය කරනවා. ඒ නිසා කාලය නියාමනය කළ යුතුයි. මේ සියල්ල කරමින් හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් අපේ රට තුළ ඇති කිරීමට අපි රජයක් වශයෙන් කටයුතු කරනවා.

මේ විවාදය තුළ අද උදේ කියැවුණා, Clean Sri Lanka වැඩසටහන අවසන් කියලා. ඒ කාරණය ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ නිසා ඒ ගැනත් මම කියන්න කැමැතියි. Clean Sri Lanka වැඩසටහන යටතේ අපි රට පුරා තිබෙන ඉන්ධන පිරවුම්හල් 100ක් පිරිසිදු, පරිශීලක හිතකාමී තත්ත්වයට පත් කිරීම සඳහා දැනටමත් කටයුතු කරනවා. Clean Sri Lanka වැඩසටහන අවසන් නැහැ. අපි දිගින් දිගටම මේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරමින් මේ

රට පිරිසිදු රටක්, හොඳ රටක්, ලස්සන රටක් බවට පත් කරනවා. එතැනදී අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයටත් ලොකු වගකීමක් තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් මෙතැනදීත් කථා වුණා. සමාජයේ ජීවත් වෙන්නේ කොහොමද, බස් රථයක ගමන් කරන්නේ කොහොමද කියලා අපි දරුවන්ට කියා දෙන්න ඕනෑ. හොඳ සමාජ ආකල්ප අපි දරුවන්ට කියා දෙන්න ඕනෑ. ඒ වෙනුවෙන් අපි 2026 වර්ෂයේදී අධ්‍යාපන ප්‍රතිසංස්කරණයක් කරමින් හොඳ පුරවැසියන් බිහි කිරීමටත් පසුබට වන්නේ නැහැ. ඒ නිසා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කරමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය සියලුදෙනාට ගමන් කළ හැකි ඉතාම හොඳ පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් බවට පත් කරන බව රජයක් වශයෙන් අපි බොහෝම වගකීමෙන් සනිටුහන් කරමින් මම තහර වෙනවා.

බොහෝම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු ඒ.අබේකේකලනාදන් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි හතක කාලයක් තිබෙනවා.

[பி.ப. 1.55]

ගරු අමීර්තනාදන් අබේකේකලනාදන් මහතා

(மாண்புமிகு அமிர்தநாதன் அடைக்கலநாதன்)
(The Hon. Amirthanathan Adaikkalanathan)

நன்றி, கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே!

இன்றைய தினம் நடைபெறுகின்ற தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலம் தொடர்பான விவாதத்தில் உரையாற்றுவதிலே நான் மட்டற்ற மகிழ்ச்சியடைகின்றேன். உண்மையிலேயே போக்குவரத்துச் சேவைகள் சம்பந்தமாக இலங்கையில் குறிப்பாக வடக்கு, கிழக்கிலே பல பிரச்சினைகள் காணப்படுகின்றன. அங்கு SLTB மற்றும் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகள் மிக மோசமான நிலையில் காணப்படுகின்றன. பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையில் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவையானது SLTB போக்குவரத்துச் சேவையுடன் பல விடயங்களில் ஒத்துப் போகின்ற நிலைமை காணப்பட்டாலும், சில நேரங்களில் SLTB சேவை தனியார் போக்குவரத்துச் சேவையுடன் முரண்பட்டுக்கொள்கின்ற, ஒத்துழைக்காத, ஆட்களை ஏற்றுவுதற்காக race ஓடுகின்ற நிலை காணப்படுகின்றது. சில தனியார் பஸ் சேவையினர் பாடசாலைப் பிள்ளைகளைப் பெருந்தன்மையோடு ஏற்றிச் செல்கின்ற நிலைமையும் காணப்படுகின்றது.

அதேபோல, SLTB போக்குவரத்துச் சேவை தொடர்பாக அரசாங்கம் கவனத்தில் எடுத்து, புதிய பஸ்களை ஏற்பாடுசெய்து தரவேண்டும். கிராமப்புற வீதிகளில் புதிய பஸ் சேவைகளை ஆரம்பிக்கும்போது பாடசாலைப் பிள்ளைகள் கஷ்டமின்றிப் பாடசாலைக்குச் செல்வதற்கான வாய்ப்புகள் ஏற்படும். எங்களுடைய வன்னிப் பிரதேசத்தில் பல இடங்களில் மாணவர்கள் நடந்து பாடசாலைக்குச் செல்கின்ற சூழல், பாடசாலைக்குச் செல்லமுடியாத சூழல், ஆசிரியர்கள் உரிய நேரத்திற்குச் செல்ல முடியாத நிலை என்பன காணப்படுகின்றது. ஆகவே, கௌரவ போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் இந்த விடயங்களில் கவனம் செலுத்தி, புதிய பஸ்களை இறக்குமதி செய்து போக்குவரத்துச் சேவையைச் சரிசெய்கின்ற ஒரு நிலையை ஏற்படுத்துகின்ற பட்சத்திலே எங்களுடைய மாணவர்களின் கல்வித் தரம் உயர்வடையக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கின்றது.

மேலும், எங்களுடைய விவசாயிகளுக்கூட போக்குவரத்துப் பிரச்சினை காரணமாக இன்று மர்க்கறி வகைகளை மிகக் குறைந்த விலைக்கு அநியாயமாக முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கின்றார்கள். ஆனால், அந்த மர்க்கறிகளை வாங்கிய முதலாளிமார் இங்கே வந்து கூடுதலான விலைக்கு விற்கின்றார்கள். உங்கள் அரசாங்கம் உள்ளூர் வீதிகளைப் புனரமைப்பதற்கான ஒரு திட்டத்தை முன்வைத்திருக்கின்றது. அதை மிக விரைவிலே நடைமுறைப்படுத்திப் போக்கு வரத்தையும் சீரமைக்குமாகவிருந்தால், எங்களுடைய விவசாயிகள், பாடசாலை ஆசிரியர்கள், மாணவர்கள் போன்றோர் இதனால் சிறந்த பயனை அடைய முடியும். விவசாயிகள் அன்றாடம் தங்களுடைய உற்பத்திப் பொருட்களை நகரப்புறத்துக்குக் கொண்டுவந்து விற்பனை செய்வதற்கான வழி பிறக்கும்.

உண்மையிலேயே இந்தத் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலத்தினூடாகத் தேசிய போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துகின்ற செயற்பாட்டை நான் வரவேற்கின்றேன். இப்படியான ஓர் ஏற்பாடு இதற்கு முன் இருந்ததில்லை. இருந்தாலும், தனியார் - SLTB பஸ் சேவையினருக்கிடையில் இருக்கின்ற பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் விடயத்தையும் நாங்கள் கையாள வேண்டும். ஏனென்றால், சிலவேளைகளில் SLTB பஸ் சேவையின் நேர அட்டவணையுடன் தனியார் சேவையின் நேர அட்டவணை ஒத்துப்போகின்ற நிலை இல்லாத காரணத்தால் பல பிரச்சினைகள் எழுகின்றன. அடுத்து, ஆட்களை ஏற்றுவதற்காகத் தனியார் பஸ் சேவையினரும் SLTB பஸ் சேவையினரும் race ஓடுகின்றார்கள். இதனால் பள்ளிக் குழந்தைகளை ஏற்றாமல் செல்லும் நிலையும் காணப்படுகின்றது. ஆகவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தைச் சரியான முறையில் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்பதை வலியுறுத்துவதுடன், உள்ளூர் வீதிகளைப் புனரமைத்து, எமது கிராமப்புறங்களிலே போக்குவரத்துச் சேவையை ஆற்றுகின்ற நிலையையும் உண்டுபண்ண வேண்டும்.

அடுத்து, உண்மையிலேயே இம்முறை நடைபெற்ற உள்ளூராட்சித் தேர்தலில் எங்களுடைய ஜனநாயக தமிழ்த் தேசியக் கூட்டமைப்புக்குப் பெருவாரியான மக்கள் வாக்களித்து, அதிகளவான ஆசனங்களைப் பெற்றுத் தந்திருக்கின்றார்கள். அந்த வகையில், நான் அவர்களுக்கு நன்றி சொல்ல வேண்டும். அதுபோல், ராஜபக்ச அரசாங்கத்தின் காலத்திலே நடந்த போரின்போது விடுதலைப் புலிகளுடைய வைப்பகத்திலே இருந்த நகைகள் காணாமற் போய்விட்டன, உடைமைகள் காணாமற் போய்விட்டன, பணம் காணாமற் போய்விட்டது எனப் பல வருடங்களாகப் பேசப்பட்ட நிலையில், உங்களுடைய அரசின் முயற்சியால் கடற்படையின் கட்டுப்பாட்டிலே இருந்த அந்த நகைகள் பொலிஸாரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. உண்மையிலேயே நல்லதொரு விடயத்தை இந்த அரசு செய்திருக்கின்றது. அதற்காக இந்த அரசாங்கத்துக்கு நான் நன்றி சொல்ல வேண்டும்; இதைப் பாராட்டியே ஆகவேண்டும். இருந்தாலும், இது தொடர்பில் நீங்கள் ஒரு விடயத்தைக் கவனத்திலெடுக்க வேண்டும் அதாவது, அவை சாதாரண மக்களுடைய நகைகளாகும். பலரிடம் அந்த வைப்பகத்திலே அவற்றை வைத்ததற்கான அத்தாட்சிகள் இருக்கின்றன. சிலர் என்னிடமும் அந்த அத்தாட்சியைத் தந்து வைத்திருக்கின்றார்கள். வேண்டுமானால் அவற்றின் பிரதிகளை நான் இந்தச் சபையிலே ஹன்சாட் பதிவுக்காகச் சமர்ப்பிக்க முடியும்; முடியும். ஆகவே, ஆதாரங்களை வைத்திருக்கின்ற மக்களுக்கு அந்த நகைகளைப் பெற்றுக் கொடுக்க வேண்டும்; அதைப் பொதுவுடைமையாக்கும் நிலையை உண்டுபண்ணக் கூடாது.

மரு லீமெட் ரத்னாயக மஹா
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்னாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)

நுதீ கிபேயே.
எழுந்தார்.
rose.

மரு தியோசா காரக ஸபாபதினுவே
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)
மரு ஸபாபதினுவே.

மரு அமீர்தநாதன் அடெக்கலநாதன் மஹா
(மாண்புமிகு அமிர்தநாதன் அடெக்கலநாதன்)
(The Hon. Amirthanathan Adaikkalanathan)
தயவுசெய்து என்னுடைய நேரத்தை எடுக்க வேண்டாம்.

மரு லீமெட் ரத்னாயக மஹா
(மாண்புமிகு பிமல் ரத்னாயக்க)
(The Hon. Bimal Rathnayake)
மரு தியோசா காரக ஸபாபதினுவேயி, மம ஈாண்டி பனீசெயுடி மீ காலய மனீனீ.

மரு அடெக்கலநாதன் மனீநீமலி, மனீ அபெனீமெய் ஸுபெய, மரு சனாபதினுவேயி மபெய் பரிடி நமடி மபுபவ ஸாரயே திபுனீ ரத்னரன் கிலேட் ப்ரமேயசன் டுபாபி மார்மெயன் டுனீ பாலீகியெ மார் டீலா திபெனீனீ. பீ, டுலுர் பலானீ திபுனீ டுடெய விபிபாவி டுலு மபுபவ ஸாரயெ மனீ ரத்னரன் ப்ரமேயசன். பீலா ரத்னரன் விமெயன் நமடி திபெனீனீ. நபுநீ மிபுலா டுலுபீ கபுலுன் டுனீனலா, பீலா மன ஸரியாகாரவி ரச பரினீகல வார்லாவினீ மன டுலு வி, மெனன மெலிவர ரத்னரன் ப்ரமேயசன் திபெனலா கியலா. டுனீன பீ ரச பரினீகல வார்லாவி ஸரியாகாரவி டுலா மனீனாவி பபுப ஈாண்டிபெய் டுரபுன நமடி, மிபுலா கிபிலா வாலே சனலாவி பீலா டுலா மனீனாவி அபிபாவி ஸலலா டீல, மபுநீனீ டுடிகிய prove கரனீன ப்ரபிபீ நமீ. நபுநீ மெகிடி ப்ரமேய prove கரனீன டுரி பென கலாபசன் திபெலி கியலானீ டுபபி நேரெனலா. மலாடு, மீ கியலேல மலிபி ப்ரமேய டுடிகிய பவிபீடி கிய. டீலலா ஈாண்டிபெய் டுரபுன நமடி, சனலாவி மனீனீ நுதி ரத்னரன்லிபுநீ கலாபசன் டுலா, ஈாண்டிபெய்னீ டுலிகிய டுடிகிய டுலா விசேகயென் டுலுர் பலான ஸெலிவனய ஸடலா டுல டுரபுடிகிய மலாவினீலி.

டேடியெ ஸப விடேடியெ பீபிபீ வன, பாலுபெ மனீனாவி லாஃகிய சனலாவிபீ, விசேகயெனலி டுலுர் பலானீ பீபிபீ ப்ரமேய, டுடிகிய தியாவி லாஃகலெனீ டிய சனலாவிபீ மீ ஸடலா ஸபலாவி பெனீன அபிபாவிபீ டுலா டீல நமடி டுபே டுரபுன. ரச பரினீகல வார்லா டுலுன பபு பிம ரத்னரன்லிபு டுடிகிய மபிபு கரலா பீலா மனீன ப்ரபிபீ சனலாவி பீ அபிபாவி ஸலலா டீல நமடி டுடிகிய டுலா டுபி கரனீனீ. டீலலா நமடி டுனென பியலிபிபி டுனீன லலாபாலானீலு பெனீனீ, fund பககன் டுடலா.

மரு அமீர்தநாதன் அடெக்கலநாதன் மஹா
(மாண்புமிகு அமிர்தநாதன் அடெக்கலநாதன்)
(The Hon. Amirthanathan Adaikkalanathan)

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, நன்றி! அந்த நகைகளை உடனடியாக உரியவர்களிடம் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. அதற்கென்று சட்ட வரையறைகள் இருக்கின்றன. அந்த அடிப்படையிலே, உங்களுடைய எண்ணம் உண்மையிலே வரவேற்கத்தக்கது. ஆதாரங்களைக் காட்டி நிரூபிக்கக்கூடிய மக்கள் இப்பொழுதும் இருக்கிறார்கள். ஆனால், நகைகளைத் தொலைத்தவர்களும்

[மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன]

இருக்கிறார்கள். அவ்வாறு தொலைத்தவர்கள் அந்த நகைகளின் அடையாளங்களைச் சொல்கின்றபோது அதையும் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று நான் கோரிக்கை விடுக்கின்றேன். அத்துடன், அவ்வாறு மக்களுக்குக் கொடுக்கப்படாத மீதி நகைகளை எங்களுடைய பிரதேசத்தின் அபிவிருத்திக்காக நீங்கள் கொடுப்பதாகச் சொல்லியிருக்கின்றீர்கள்; நல்ல விடயம். ஆனால், கூடுதலாக அந்த நகைகள் அந்த மக்களுக்குச் சென்றடைகின்ற வாய்ப்பை உண்டுபண்ண வேண்டும் என்பது எங்களுடைய கோரிக்கையாக இருக்கின்றது.

இறுதியாக, உங்களால் இன்றைய தினம் நிறைவேற்றப்படவிருக்கின்ற தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலமானது சரியாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும். தனியார் மற்றும் SLTB போக்குவரத்து முறைமை ஒழுங்குபடுத்தப்பட வேண்டும். உள்ளூர் வீதிகள் செப்பனிடப்பட்டு, கூடுதலாகக் கிராமப் புறங்களிலே புதிதாக பஸ் போக்குவரத்துச் சேவைகள் உருவாக்கப்பட வேண்டும். விவசாயிகளாக இருக்கலாம், மீனவர்களாக இருக்கலாம், சிறு தொழில் செய்பவர்களாக இருக்கலாம், இந்த முறைமையினூடாக எங்களுடைய மக்கள் அநியாய விலைக்குத் தங்களுடைய பொருட்களைக் கொடுக்கின்ற சூழலை மாற்றித் தங்களுடைய உற்பத்திகளுக்கு நேரடியாகத் தாங்களே விலை நிர்ணயம் செய்து இலாபம் பெறுகின்ற வாய்ப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை விடுத்து, விடைபெறுகின்றேன். நன்றி!

மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்னாயக்க)

(The Hon. Bimal Rathnayake)

மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன.

மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன, மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன.

[பி.ப.2.05]

மேலேயே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றன

(மாண்புமிகு முஹம்மட் பைசல்)

(The Hon. Muhammad Faizal)

பிஸ்மில்லாஹிர் ரஹ்மானிர் ரஹீம்.

அஸ்ஸலாமு அலைக்கும்! ஈடிவோவோ! வணக்கம்!

கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, இன்று விவாதிக்கப்படும் விஷயத்தைப் பற்றி நான் பேச முன்னர், இன்னொரு விஷயத்தை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். அதாவது, இன்று காலை யில் இச்சபையில் இஸ்ரேல் நாட்டு விவகாரம் தொடர்பில் கதைக்கப்பட்டது. இஸ்ரேல் நாட்டைச் சேர்ந்தவர்களின் 4 மதத் தலங்களைத் தாப்பிப்பதற்கு எமது அரசாங்கம் அனுமதி கொடுத்துப் பாதுகாப்பும் வழங்கியுள்ளது என்ற விஷயத்தை எதிர்க்கட்சியினர் பலரும் பலமாகக் கதைத்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள். ஆனால், எமக்கு முன்னர் ஆட்சியிலிருந்த ஐக்கிய தேசியக் கட்சி, ஐக்கிய மக்கள் சுதந்திரக் கட்சி மற்றும்

மொட்டுக் கட்சி போன்ற கட்சிகளின் காலங்களில்தான் இஸ்ரேலின் இந்த நான்கு மதத் தலங்களும் பதிவுசெய்யப்பட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தன.

ஆனால், இன்று எதிர்க்கட்சியில் இருக்கின்ற பங்களிக் கட்சிகளின் உறுப்பினர்கள், இவை எமது கட்சியினால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றது என்றும் எமது கட்சியினால் அவற்றுக்குப் பாதுகாப்பளிக்கப்படுகின்றது என்றும் கூறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், நிச்சயமாக இவ்வாறான இனவாதமான வேலைகளை ஒருநாளும் தேசிய மக்கள் சக்தி இந்த நாட்டில் செய்யப்போவதில்லை என்பதை நான் இங்கே கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். தற்போது எதிர்க்கட்சியில் இருந்து கூக்குரலிட்டவர்கள்தான் கடந்த அரசாங்கங்களில் இருந்தார்கள். அவர்கள்தான் இவ்வாறான வேலைகளைச் செய்தார்கள் என்பதை இங்கே நான் உறுதியாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

இன்று தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலமானது விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது. ஒவ்வொரு நாட்டிலும் போக்குவரத்து என்பது முக்கியமான விடயமாகும். அந்த அடிப்படையில், எமது நாட்டில் மக்களின் நன்மைக்காவும் பாதுகாப்புக்காவும் அவர்களுக்கு இலகுவான போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்குமாக 1991ஆம் ஆண்டின் 37ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டம் உருவாக்கப்பட்டது. இதன்மூலமாக எமது நாட்டில் பலவகையான போக்குவரத்துகள் அறிமுகம் செய்யப்பட்டன. அதில் மாணவர்களுக்கான போக்குவரத்துச் சேவை, கிராமியப் போக்குவரத்துச் சேவை, இரவு நேரப் போக்குவரத்துச் சேவை என்பவை குறிப்பிடத்தக்கதுடன், இன்னும் பலவகையான போக்குவரத்துச் சேவைகள் அறிமுகம் செய்யப்பட்டிருந்தன. அதில் மாணவர்களுக்கான பேருந்துப் போக்குவரத்துச் சேவை இன்றும் நடைமுறையிலுள்ளது. ஆனால், இந்தச் சேவைகளின் முன்னேற்றத்திற்காக எமது தேசிய மக்கள் சக்தி அரசாங்கம் அதிகமான வேலைத்திட்டங்களைச் செய்ய வேண்டியிருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம் முன்னைய அரசாங்கங்கள் அவற்றைச் சரியான முறையில் நிர்வகிக்காமல் இருந்ததேதான்.

இன்று பாடசாலை மாணவர்களுக்கான பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகள் தொடர்பாகப் பார்ப்போமானால், அதில் பல குறைபாடுகள் காணப்படுகின்றன. உதாரணமாக, எங்களுடைய ஊர்ப் பகுதிகளில் ஒரு சிறிய பேருந்தில் அதிகமான மாணவர்கள் நெரிசலாகப் போவதை நான் காணுகிறேன். அந்த மாணவர்கள் காலையில் குளித்து, iron பண்ணிய uniform அணிந்து எவ்வளவு அழகாகவும் சந்தோஷமாகவும் போகின்றபோது, பாடசாலைப் போக்குவரத்துச் சேவையில் உள்ள அதிகமான நெரிசல் காரணமாக மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல், அந்த மாணவர்கள் பாடசாலைக்குப் போவதற்கான வீதிகள்கூட மிகவும் பழுதடைந்து காணப்படுகின்றன. மழைக் காலங்களில் அந்தப் பாதை ஓரங்களில் அதிகமான நீர் தேங்கியிருப்பதனால் மாணவர்களைப் பெற்றோர் தூக்கிக் கொண்டு சென்று பேருந்தில் ஏற்றி அனுப்புகின்ற நிலைமை காணப்படுகிறது. அந்தளவுக்கு அவர்கள் பாடசாலைக்குச் செல்வதற்குக்கூட சிரமப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், எந்தளவுக்கு அந்த மாணவர்கள் தொடர்பாகக் கடந்தகால அரசாங்கங்கள் கவனத்தைச் செலுத்தியிருக்கின்றன என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். எங்கள் தேசிய மக்கள் சக்தி அரசாங்கம் இப்போது அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கின்றது. அல்லஹ்து அல்லாஹ்! அதாவது,

பாடசாலை மாணவர்களின் நலன் கருதிச் சிறந்த பேருந்துச் சேவைகளை ஒழுங்கு செய்வதற்கும் பாதைகளைச் சீரமைப்பதற்கும் ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கின்றது. உள்ளூர்ப் போக்குவரத்துச் சேவைகளை ஆரம்பிப்பதுடன், தூரப் பிரதேசங்களில் இருக்கின்ற மற்றும் அதிகஷ்டப் பிரதேசங்களில் இருக்கின்ற மக்கள் நகரப் பகுதிகளுக்கு வந்து செல்வதற்கு ஏற்ற வகையில் தனியார் மற்றும் அரசாங்க பேருந்துச் சேவைகளை நல்ல முறையில் செய்து கொடுப்பதற்கான ஏற்பாடுகளையும் மேற்கொள்ளவிருக்கின்றது.

மேலும், தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவைக்கூட அறிமுகப்படுத்தப் பட்டிருந்தாலும், கடந்த அரசாங்கங்கள் அந்த இரவு நேரப் பேருந்துச் சேவைகளைச் சரியான முறையில் நடைமுறைப்படுத்தவில்லை. இரவுநேரப் பேருந்துச் சேவைகள் அரசு ஊழியர்களுக்கு மிக முக்கியமானதாகும். அவர்கள் காலையில் தூர இடங்களிலுள்ள அலுவலகங்களுக்குச் சென்று மாலைமீல் வீடு திரும்புவதற்கு இரவு 9.00 மணிக்குப் பிறகு பேருந்து வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கின்றது. உதாரணமாக, புத்தளத்திலிருந்து கற்பிட்டிக்குச் செல்கின்ற அரசு ஊழியர்கள் இரவு 9.00 மணிக்குப் பின்னர் பேருந்து வசதிகள் இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகின்றார்கள். புத்தளத்திலிருந்து உடப்பு போன்ற பிரதேசங்களுக்குச் செல்கின்றவர்களுக்குப் பேருந்து வசதிகள் இல்லாமலிருக்கின்றது. அதேபோல, புத்தளத்திலிருந்து கொழும்புக்கு வருவதற்கு இரவு 9.00 மணிக்குப் பின்னர் எந்த பேருந்து வசதிகளும் இல்லாதிருக்கின்றது. அந்த மக்கள் தூர இடங்களிலிருந்து வருகின்ற பேருந்துகளில்தான் பயணம்செய்ய வேண்டியிருக்கின்றது. அதேநேரம், அக்கரைப்பற்று, கல்முனை போன்ற தூர இடங்களில் இருந்து வருகின்ற பேருந்துகள் புத்தளத்தில் வந்து தரித்து நிற்பதற்கு ஏற்ற சரியான தரிப்பிட வசதிகள்கூட செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. இவ்வாறான விடயங்களில் கடந்தகால அரசாங்கங்கள் எந்தவிதமான கவனமும் செலுத்தவில்லை.

அதேபோலத்தான் எமது பிரதேசத்திற்கான ரயில் போக்குவரத்துச் சேவையும் மிகவும் முக்கியமானதாகும். கொழும்பிலிருந்து புத்தளத்திற்கு 12 ரயில் சேவைகள் நடைபெற்று வந்தன. அதில் தற்போது சிலாபம் வரையுமான 08 ரயில் சேவைகள் நிறுத்தப்பட்டு, சிலாபத்திலிருந்து புத்தளத்திற்கு 04 ரயில் சேவைகள் நடைபெறுகின்றன. ரயில் சேவைகள் மக்களுக்கு மிகவும் இலகுவானதும் செலவு குறைந்ததும் வசதியானதாகவும் இருப்பதனால் மக்கள் அதிகமாக அதில் பயணம் செய்வதற்கு விரும்புகின்றார்கள்.

பஸ் சேவையைப் பொறுத்தவரை, புத்தளத்திலிருக்கின்ற பஸ் depot-இற்கு நாங்கள் சென்று பார்த்தபோது, அந்த depot கட்டிடமானது மிகவும் பழையமானதாகக் காணப்படுவதை அவதானித்தோம். அதனைப் புனர்தீர்மானம் செய்ய வேண்டியிருக்கின்றது. அங்கு சுகாதார வசதிகள் இல்லாதிருக்கின்றது. மழை பெய்தால் வெள்ளம் அதிகமாகத் தேங்கும் நிலை காணப்படுகின்றது. அங்குள்ள உள்ளகப் பாதைக்கூட சீரானதாக இல்லாதிருக்கின்றது. அவைகளைச் செய்து கொடுப்பதற்காக நாங்கள் எமது அமைச்சுக்குடன் கதைத்து எல்லா ஏற்பாடுகளையும் செய்திருக்கின்றோம்.

இதுமட்டுமல்லாமல், பருத்தித்துறை போன்ற தூர இடங்களிலிருந்து வருகின்ற அரசு பேருந்துகளுக்குக்கூட அந்த depot-வில் இருக்கின்ற எரிபொருள் நிரப்பு நிலையத்தில் சரியான முறையில் எரிபொருள் நிரப்புவதற்கான ஏற்பாடுகள் இல்லாமல் இருக்கின்றது. மின்சாரம் தடைப்படுகின்ற

நேரங்களில் எரிபொருள் நிரப்புவதற்குத் தூர இடங்களுக்குப் போகவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகின்றது. இதைத் தவிர்ப்பதற்காக அங்கேயுள்ள எரிபொருள் நிரப்பு நிலையத்தைச் சிறப்பான முறையில் அமைத்துக் கொள்வதற்கும் அங்கு அதற்கென ஒரு generator-ஐப் பொருத்துவதற்குமான ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கின்றோம். இன்னும் அந்த depot சிறந்த முறையிலான நிர்வாகம் மற்றும் பராமரிப்புச் சேவைகளுடன் ஓட்டுநர்களுக்கான பயிற்சி போன்ற சேவைகளையும் வழங்கக்கூடிய நல்லதொரு depot-வாக இயங்குவதற்குரிய ஆலோசனைகளை வழங்கியிருக்கின்றோம்.

புத்தளம் தொகுதியானது எமது நாட்டின் பொருளாதாரத்தை அதிகரிக்கக்கூடிய உற்பத்திகளை மேற்கொள்வதற்கான மூல வளங்களைக் கொண்ட பகுதியாகக் காணப்படுகின்றது. உதாரணமாக, நாங்கள் அங்குள்ள கற்பிட்டிப் பிரதேசத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அந்தப் பிரதேசமானது இன்று ஒரு நகரப் பிரதேசமாகவும், அதிகமான உல்லாசப் பயணிகள் வருகின்ற இடமாகவும் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. ஆனாலும், அங்குள்ள பாதைகள் சீரில்லாமல் இருப்பதுடன், போக்குவரத்துக்கான பேருந்து வசதிகளும் சரியான முறையில் இல்லாமலிருக்கின்றது. அங்கு உல்லாசப் பயணிகளுக்காகக் கடலோரமாகப் பத்துலுஓயா - உடப்பு - ஆண்டிமுனை - கரம்பை வரை அமைக்கப்பட்டுள்ள மணிகாரப் பாதையைக் கரம்பையிலிருந்து கற்பிட்டி வரையும் சீரான நல்லதொரு கடலோரப் பகுதிப் பாதையாக அமைக்கக்கூடிய சந்தர்ப்பம் இருக்கின்றது. அதுமட்டுமல்லாமல் அங்குள்ள கரைத்தீவில் வாழ்கின்ற மக்கள் அவசரமாக வைத்தியசாலைக்குச் செல்லவேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றபோது, அதிகமான தூரம் சுற்றி வரவேண்டியதாக இருக்கின்றது. எனவே, அவசரச் சிகிச்சை செய்யவேண்டிய நிலையில் உள்ள நோயாளிகள் இலகுவான முறையில் பயணம் செய்யக்கூடிய வகையில் கரைத்தீவிலிருந்து கற்பிட்டிக்கு ஒரு பாலத்தை அமைப்பதற்கான ஏற்பாடுகளும் மேற்கொள்ளப்படவிருக்கின்றது.

அதேபோலத்தான் நுரைச்சோலை கிராமத்தில் அதிகமான மரக்கறிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுவதுடன் ஏற்றுமதியும் செய்யப்படுகின்றது. ஆனால், அவற்றைப் புத்தளம் நகரத்துக்குக் கொண்டு வருவதற்கு அதிகமான நேரம் எடுப்பதனால் நுரைச்சோலைக்கும் புத்தளத்திற்கும் இடையில் ஒரு பாலத்தை அமைப்பதன்மூலம் அங்கு வாழுகின்ற மக்கள் அவர்களுடைய விவசாய உற்பத்திப் பொருட்கள் மற்றும் ஏற்றுமதிப் பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதையும், இன்னும் அவர்களுடைய வேலைகளைச் செய்துகொள்வதையும் இலகுவடுத்தக்கூடியதாக இருக்கும். இன்ஷா அல்லாஹ்! இவ்வாறான வேலைகளை எமது அரசாங்கத்தின்மூலம் வரக்கூடிய காலங்களில் செய்வதற்கான எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டுள்ளன.

அந்தப் பகுதிகளில் மட்டுமல்லாமல், நாட்டின் முழு இடங்களிலும் பஸ் தரிப்பிடங்கள், ரயில்வே நிலையங்களை நவீன முறையில் உருவாக்குவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. எமது மக்களுக்கு இலகுவான, வசதியான, பாதுகாப்பான சேவைகளைச் செய்து கொடுப்பதற்காக எமது அரசாங்கம் அதிகமான வாகனங்களை, பேருந்துகளை இறக்குமதி செய்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கின்றது. நாட்டில் சரியான முறையில் சாரதிகளுக்கான பயிற்சிகள் வழங்கப்படாமை அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு முக்கியமான காரணமாக

ගරු ඇමතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ ගුවන් සේවය ගැනත් මා කියන්න ඕනෑ. ගුවන් සේවය ගැන ඔබතුමාත් කිව්වා. ඊයේ දවසේ අපි සියලුදෙනාම දැක්කා, බොහෝම ළමයින් Airbus එකක් ගමන් කරනවා. අපි ඒ ගැන බොහෝම සතුටු වුණා. මම අපේ ගුවන් තොටුපොළෙන් යන එන මගීන් ගැනත් කියන්න ඕනෑ. විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ සිට විදේශ රටක රැකියාවකට යන ශ්‍රමිකයින් රටෙන් එළියට යනකොට බෙර ගහලා බොහෝම ලස්සනට පිළිගෙන තමයි යවන්නේ. සමහර වෙලාවට මල් මාලාත් දාලා පිළිගන්නවා. ඒ වීඩියෝ තමයි ඔවුන් මේ රටින් පිට වන්නේ. හැබැයි, ඔවුන් ගිණිත් අවුරුදු 4කට, 5කට පස්සේ අපේ රටට එනකොට සහ පහකට ගණන් ගන්නේ නැහැ. ගණන් ගන්න ඕනෑ නැහැ. අඩම ගානේ හොඳ සේවාමත් දෙන්න. ගරු නියෝජ්‍ය

කාරක සභාපතිතුමියනි, මම මේ ළඟදී විදේශගත වෙලා ඉඳලා එනකොට දැක්කා, -දැක්කාම මටම දුකයි- එක කාන්තාවක් ඇයගේ බැග් එක දිගඇරගෙන පාස්පෝට් එක එළියට ගන්නවා; එක පැත්තකින් එයාගේ බඩු ටික එළියට වැටිලා තිබෙනවා. එහෙම නොවෙයි ඒ අයට සලකන්න ඕනෑ. අවුරුදු 4ක්, 5ක් විදේශගත වෙලා සේවය කරලා අපේ රටට ඩොලර් ගේන්න කටයුතු කරන්නේ ඒ අභි-සක ශ්‍රමිකයින්. ඒගොල්ලන් ලංකාවට එනකොටත් යම්කිසි ගරුත්වයක්, ඇගයීමක් තිබෙන්න ඕනෑ. අඩුම ගානේ හොඳ සේවාවක් දෙන්න ඕනෑ, ඒගොල්ලන්ට වෙනම channel එකක්වත් දාලා. සමහර අයට වෙනම channels තිබෙනවා. විදේශගත වෙලා ඉඳලා අපේ රටට එන ශ්‍රමිකයින්ට වෙනම channel එකක් තිබෙන්න ඕනෑ. මොකද, ඒ රටවල ඉඳලා එනකොට ඒ අය දැඩි අපහසුතාවට පත් වෙනවා. ඒක මගේ ඇස් දෙකෙන්ම දැක්කා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ සම්බන්ධවත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරයි කියලා මම විශ්වාස කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා කිව්වා අපේ ගුවන් සේවයට අලුත් plane එකක් එකතු වුණා කියලා. බොහොම හොඳයි. ඒකට ඩොලර් මිලියන 275ක් මාසයකට ගෙවනවා. [බාධා කිරීමක්] සමාවෙන්න, ඩොලර් 275,000 ගෙවනවා. හැබැයි මේ ගුවන් යානය කොච්චර පරණද? පසුගිය කාලයේත් අපේ රටට මේ වාගේ ගුවන් යානා ගෙනාවා. සමහර වෙලාවට brand new ඒවා ගෙනාවා. ඉතින් බලන්න වෙනවා මේවා කොච්චර පරණද, ඇතුළේ Business Class seats කොපමණ තිබෙනවාද, Economy Class එකේ seats කොහොමද තිබෙන්නේ කියලා. Economy Comfort කියලා තිබෙනවා. මෙන්න මේ පහසුකම් තිබෙනවාද කියලා බලන්න ඕනෑ. සමහර වෙලාවට අපට මීට වඩා අඩුවත් ගුවන් යානා ගන්න පුළුවන්. හැබැයි අපි මේ ගෙවන මුදලට ඒවා වටින්න ඕනෑ. පසුගිය කාලයේ මෙහෙම වුණා, මෙහෙම වුණා කියලා මේ කාලයේත් එහෙම කළ යුතු නැහැ. ඔබතුමන්ලා හරි දේ කරන්න හදනවා ඇති. හැබැයි, සමහර වෙලාවට පසුගිය කාලයටත් වඩා අන්ත දේවල් මේ කාලයේ වෙන්න ඉඩ තිබෙනවා. ඒක අවම කර ගන්න -තවත්වා ගන්න- තමයි විපක්ෂයක් විධියට මේවා පෙන්වා දෙන්නේ, ගරු ඇමතිතුමනි. එම නිසා මේ ගුවන් යානය කොච්චර පරණද කියන එක ඔබතුමා කිව්වොත් හොඳයි.

ගරු බිම්ල් රත්නායක මහතා

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க)

(The Hon. Bimal Rathnayake)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියන කාරණය සම්බන්ධයෙන් මම කරුණු දෙකක් කියන්න කැමැතියි. එකක් තමයි, අපි මේ ගුවන් යානය lease කරලා අරගෙන තිබෙන්නේ කියන එක. අපි ඒක වසර ගණනක් පාවිච්චි කරලා, -මට මතක හැටියට අවුරුදු 8ක් පාවිච්චි කරලා- නැවත ලබා දෙනවා. ඒ වාගේම එම ගුවන් යානය මීට කලින් පාවිච්චි කරපු ගුවන් යානයක් බව ඇත්ත. Brand new එකක් ගන්නවා නම්, අපට දැන්ම ගන්න බැහැ. ඒක tailor-made ක්‍රමයට තමයි ගන්න වෙන්නේ. ඒකට අවුරුදු ගණනක් යනවා. අපි එහෙම එකක් ගන්නා නම්, මේ කටයුත්තම කරන්න ඇමෙරිකානු ඩොලර් ලක්ෂ 13ක් - US Dollars 1.3 million - ගෙවන්න වෙනවා, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. අවසන් වශයෙන් කිව්වොත්, අපි මේක refurbish කරලා ඇත්තටම modern තත්ත්වයේ තිබෙන්නේ. ඒ ගුවන් යානය ගන්නොත්, ඒකේ body එක, engine එක ඇතුළු ඔක්කෝම හරියට certify කරලා තිබෙන්නේ. ඔබතුමා ගොඩක් travel කරලා තිබෙන නිසා සහ හිටපු ඇමතිවරයෙකුගේ පුතෙක් නිසා ඔබතුමා දන්නවා, ගුවන් යානා කියන්නේ ඉතාම වැදගත් machines බව. Bicycles සහ three-wheelers වාගේ හැම වෙලාවේම ඒවා brand new තත්ත්වයෙන් ගන්න බැහැ. මේ ගුවන් යානයේ කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැහැ. අපි එහි ගෙවීම් හරියට කරලා අවුරුදු 8කින් භාර

දෙනවා. අපි තව plan කරගෙන ඉන්නවා, වර්ධනයක් සහිතව ඉදිරියට යන්න. එම නිසා මේක පරණයි කියනවා වාගේ දේවල් ඔබතුමාගේ මට්ටම අනුව කියන එක හොඳ නැහැ කියලා මම හිතනවා. හැම දේටම මොනවා හරි කියන කට්ටිය වාගේ also-ran කෙනෙක් වෙන්න එපා කියලා මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු කීංස් නෙල්සන් මහතා

(மாண்புமிகு கிங்ஸ் நெல்சன்)

(The Hon. Kins Nelson)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මම මේකේ වරදක් නොවෙයි පෙන්වා දුන්නේ. අපිත් ඒවායේ යන නිසා, එම යානාවල තොරතුරු අපිත් දැන ගන්න ඕනෑ. අලුත් ගුවන් යානයක් අරගෙන තිබෙනවා, ඒක කොච්චර පරණද කියලායි මම ඇහුවේ. එහෙම නැතුව ඒකේ වරදක් පෙන්වන්න හැදුවේ නැහැ, ගරු ඇමතිතුමා. මේ ගුවන් යානය කොච්චර පරණද? සාමාන්‍යයෙන් අපට පුළුවන්, brand new වාහනයකට ගෙවන ප්‍රමාණය මෙව්වරයි, reconditioned වාහනයකට ගෙවන ප්‍රමාණය මෙව්වරයි කියන එක බලන්න. ඒ වාගේම reconditioned වුණාම ඒක කොච්චර reconditioned කියලා බලාගන්න පුළුවන්; එන්ජින් එක bore කරලා තිබෙනවාද, වෙන මොනවාද කරලා තිබෙන්නේ කියලා දැන ගන්න පුළුවන්. Plane එකක් එහෙම වෙන්න බැහැ. ඒ ගැන දැන ගැනීම සඳහායි මම ඇහුවේ. එහෙම නැතුව ඒකේ වරදක් පෙන්වීම සඳහා වත්, විපක්ෂය විධියට හැම වෙලාවේම ඔබතුමන්ලා කරන දේට වැරදියි, වැරදියි කියන්නවත් නොවෙයි. රජයක් විධියට ඔබතුමන්ලා මුදලක් ගෙවනවා නම්, ඒ plane එක කොච්චර පරණද කියලා අපට දැන ගැනීමේ අයිතියක් තිබෙනවා. ඒක තමයි මම ඇහුවේ. එහෙම නැතුව වරදක් පෙන්වලා යන්නවත්, වැරදි දෙයක් කියන්නවත් නොවෙයි මම හැදුවේ, ගරු ඇමතිතුමා. ඔබතුමන්ලා ඒක ගත්ත එක හොඳයි, ඔබතුමන්ලා අලුත් ගුවන් යානයක්, දුටුන පුළුවන් ගුවන් යානයක් අරගෙන තිබෙනවා. රජයට ලොකු මුදලක් ඉතිරිවෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඉදිරියේදී අපේ ගුවන් සේවය දියුණු වෙයි කියලා.

මේ වෙනකොට අපේ ගුවන් සේවය විශාල මුදලක් පාඩු පිටයි පවත්වා ගෙන යන්නේ. ඇත්තටම අපට මතකයි, අපේ රජය කාලයේමේක එමීර්ට්ස් සමාගම යටතේ පවත්වාගෙන යනකොට බොහොම ලාභ ලැබූ ආයතනයක් බව. අපේ ගුවන් සේවය එමීර්ට්ස් ආයතනය යටතේ පවත්වාගෙන යනකොට ලාභ ලැබූ ආයතනයක්. පසුගිය රජයත් මාරු වීම තුළින් එමීර්ට්ස් සමාගම යටතේ පවත්වාගෙන යනකොට ලැබූ ලාභය නැතිවෙලා ගියා. ඒ තුළින් අපට විශාල පාඩුවක් සිද්ධ වුණා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, විශේෂයෙන්ම ඔබගේ රජය වංචා, දූෂණවලට එරෙහිව කටයුතු කරන රජයක් කියලා තමයි කියන්නේ; "හොරු අල්ලනවා, හොරු අල්ලලා හිරේ දමනවා, කවදාවත් දූෂණයට ඉඩ දෙන්නේ නැහැ" කියලා කියනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, විශේෂයෙන්ම ඊයේ දවසේ මේ රටේ පොදු මාධ්‍ය හැම එකකම මේ කාරණය පෙන්නවා. මා නියෝජනය කරන පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයට මීට පෙර ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කළේ දුම්රිය මගින්. දුම්රිය මගින් ඉන්ධන ප්‍රවාහනය කරලා කූරුවෙල කෝවිලිය නවත්වන ස්ථානයේ ඉන්ධන ලීටර් ලක්ෂයක් ගබඩා කරන්න පුළුවන් ටැංකි ගණනාවක් තිබුණා. පොළොව මතුපිට තිබෙන ටැංකි ටික විතරක් ලක්ෂ 25කට ටෙන්ඩර් කරලා, මේ වෙනකොට ඒ ටැංකි ටික ගලවාගෙන යමින් තිබෙනවා. මේ මොහොත වන විටත් ඒ ටැංකි ටික ගලවාගෙන යනවා. හැබැයි, පොළොව යට තිබෙන ටැංකි ගැන තවම කවුරුවත් කථා කරලා නැහැ. ටෙන්ඩරය මගින්, පොළොව යට තිබෙන ටැංකිත් ගලවනවා, පොළොවෙන් උඩ තිබෙන ටැංකිත් ගලවනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් සොයා බැලුවාම

[ගරු කිංස් නෙල්සන් මහතා]

Ceylon Petroleum Corporation එකෙන් කියනවා, "පොළොව යට වැංකි තිබෙනවා කියලා අපි දැනගෙන සිටියේ නැහැ" කියලා. මේක පුදුම කථාවක්. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, එම තෙල් වැංකි ටික අනුරාධපුර ප්‍රදේශයේ කණ්ඩායමක් විසින් ගලවාගෙන මේ වෙනකොට පටවාගෙන ගිහිල්ලාත් ඉවරයි. පොළොව යට තිබෙන වැංකි ටිකත් ගලවාගෙන ගිහිල්ලා ඉවරයි. හැබැයි, ඒක දීලා තිබෙන්නේ රුපියල් ලක්ෂ 25කට. Ceylon Petroleum Corporation එකෙන් කියනවා, "පොළොව යට තිබුණු වැංකි ගැන අපි දන්නේ නැහැ" කියලා. එතකොට, කවුද ඒවා ගැන දන්නේ? කවුද මේක පිටුපස ඉන්නේ? ඒ ටෙන්ඩර් එකට අත්සන් කළේ කවුද? මේවා රුපියල් ලක්ෂ 25කට වඩා වටිනවා. ඉන්ධන ලීටර් ලක්ෂයක් ගබඩා කරන්න පුළුවන් කියන්නේ, වැංකි විශාල ප්‍රමාණයක්. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, ඊයේ හැම නාළිකාවකම මේ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රචාරය වුණා. ගරු අධිකරණ ඇමතිතුමා කියපු කථාවකුත් මම දැක්කා. තමා කියපු ප්‍රකාශයක් edit කළා කියලා එතුමා කියනවා. එතුමා අධිකරණයට යම් යම් දේවල් කියලා අපේ මන්ත්‍රීවරුන් කථා කරද්දී ඒවා ගැන කියන්න ගියාම, එතුමා නොයෙකුත් විධියට චෝදනා කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කාලය අවසන්.

ගරු කිංස් නෙල්සන් මහතා

(மாண்புமிகு கிங்ஸ் நெல்சன்)

(The Hon. Kins Nelson)

මම ඉක්මනින් අවසන් කරන්නම්, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි.

නීතිඥවරයෙකු වන ගරු අධිකරණ ඇමතිතුමාට මම බෙහෙවින් ගරු කරනවා. නමුත්, එතුමා දැන් අධිකරණයට විතරක් නොවෙයි, මේ රටේ පොදු මාධ්‍යයටත් පහර ගහන්න පටන් ගෙන තිබෙනවා. ඊයේ දවසේ එතුමාගේ කථාවේදී කවුද මල්ලි කෙනෙක් ගැන කථා කළා. අපි අහන්න කැමැතියි, ඒ මල්ලි කවුද කියලා. එක පැත්තකින් එතුමා කියනවා, තමන් කරපු ප්‍රකාශයක් edit කරලා තිබෙනවා කියලා. දැන් මාධ්‍යයක් ගැනත් කථා කරනවා. "මාධ්‍ය, මාධ්‍ය" කියලා කියනවා. "මල්ලි කෙනෙක්" ගැනත් කියනවා. විශේෂයෙන් මේ රටේ අධිකරණ ඇමතිවරයා මේ පාර්ලිමේන්තුවේ තිබෙන වරප්‍රසාදවලට මුළු වෙලා එහෙම ප්‍රකාශ කරන එක වැරදියි. ඒ නිසා විශේෂයෙන්ම අධිකරණ ඇමතිතුමා මේ වාගේ ප්‍රකාශ කරන කොට සිතා බලන්න ඕනෑ. අපි ඇමතිවරුන්ට ගරු කරනවා. අපි ඇමතිවරුන්ට යෝජනා ඉදිරිපත් කරනවා. අපේ ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමාගෙන් මම ඇහුවේ මේ ගෙනාපු plane එක කොච්චර පරණ ද කියලා විතරයි. එහෙම නැතුව මම ඒකට හිතා වෙන්වෙත්, වෙන දේවල් කරන්නවත් ගියේ නැහැ. ඒ නිසා ඇමතිවරුන් ප්‍රකාශ සිදු කරන කොට මීට වඩා වගකිව යුතු ලෙස ඒවා සිදු කරන්න කියමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි, ඔබ සියලුදෙනාට.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன)

(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)

නැගී සිටියේය.

எழுந்தார்.
rose.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன)

(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, ගරු කිංස් නෙල්සන් මන්ත්‍රීතුමා කරුණු ඉදිරිපත් කළා, පොළොන්නරුව ඩිපෝටේ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ අඩුකමක් ගැන. ඇත්තටම එම ඩිපෝටේ අඩුපාඩුව තිබෙන්නේ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ තමයි. රියදුරු සංඛ්‍යාව ප්‍රමාණවත්, දැනට තිබෙන දෛනික ගමන් වාර ප්‍රමාණය ක්‍රියාත්මක කරගෙන යන්න. කොන්දොස්තරවරුන් 25දෙනෙකුගේ අඩුවක් තිබෙනවා. මේ වන විටත් අපි සොයා බලා තිබෙනවා, කොන්දොස්තරවරුන් වැඩිපුර ඉන්නේ මොන ප්‍රදේශවල ද කියලා. එසේ සොයා බැලුවාම දැනගන්න ලැබුණා, කොන්දොස්තරවරුන් වැඩිපුරම ඉන්නේ නැගෙනහිර ප්‍රාදේශිකයට අයත් ඩිපෝට්ලයි කියලා. දැන් වන විටත් අවශ්‍ය 20දෙනෙකු -25දෙනාම නොවෙයි- පොළොන්නරුව ඩිපෝට්ට අනුයුක්ත කරන්න විද්‍යුත් තැපෑලෙන් email පණිවුඩ යවා තිබෙනවා. එක දිස්ත්‍රික්කයක කොන්දොස්තරවරුන් ලොකු පිරිසක් එකපාරට අයින් වන කොට ඒගොල්ලන්ගේ නවාතැන් පහසුකම් ඇතුළු ඔක්කෝම බලන්න ඕනෑ නිසා මම හිතනවා ඉදිරි සති දෙක ඇතුළත ඒ email පණිවුඩයට පිළිතුරු සහිතව ඒගොල්ලන් ඒ පොළොන්නරු ඩිපෝට්ට අනුයුක්ත වෙයි කියලා.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊට අමතරව ඔබතුමා කීව්වා, කපුවත්ත හරහා බස් රථයක් ධාවනය වන්නේ නැති බව. නමුත් එක ගමන් වාරයක් යනවා, කපුවත්ත cover කරගෙන. නමුත් school bus එකක් අවශ්‍යයි කියලා විලේයාය පාසලෙන් තමයි වැඩිපුරම ඉල්ලීම් කරලා තිබෙන්නේ. හැබැයි ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ ඉල්ලීම් සපුරන්න බැරි වෙලා තිබෙන්නේ ඔබතුමා සිය කියපු කොන්දොස්තරවරුන්ගේ හිඟය නිසා. බස් රථ ප්‍රමාණය වැඩිවීමත් එක්ක අපි හිතනවා, ඒ ඉල්ලීමත් ඉටු කරන්න පුළුවන් වෙයි කියලා.

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

මිළහට, ගරු ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මන්ත්‍රීතුමිය. ඔබතුමියට විනාඩි 12ක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.හා. 2.32]

ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி (செல்வி) லக்மாணி ஹேமசந்திர)

(The Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney-at-Law)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, මට මේ අවස්ථාව ලබා දුන්නාට බොහොම ස්තූතියි. අද අප විවාදයට ලක් කරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත සම්බන්ධයෙන් අදහස් දැක්වීමට පෙර මෙන්න මේ කාරණය ගැන කියන්න ඕනෑ කියලා මම හිතනවා. සමගි ජන බලවේගයේ මුද්‍රිකුර් රත්නාත් මන්ත්‍රීතුමා පසුගිය කාලය පුරාම දෛනිකව කොළඹ මහ නගර සභාව සම්බන්ධයෙන් මාධ්‍ය හමුවලදී වාගේම පාර්ලිමේන්තුවේදීත් විශේෂ ප්‍රකාශ සිදු කළා. ඉතාම මෑත කාලීනව ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කරලා තිබෙනවා, සමගි ජන බලවේගයේ නගරාධිපති අපේක්ෂකයා කොළඹ මහ නගර සභාවේ නගරාධිපති හැටියට පත් කරන්න මාලිමාවේ මන්ත්‍රීවරුන්

එතුමන්ලාට සහාය ලබා දෙනවාය කියලා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මේක ඉතාම බරපතල සහ වැරදිසහගත ප්‍රකාශයක්. අපි බොහෝම වගකීම්සහගතව එය ප්‍රතික්ෂේප කරන්න අවශ්‍යයි. මාලිමාවේ කිසිදු නාගරික මන්ත්‍රීවරයෙක් හෝ මන්ත්‍රීවරියක් සමගි ජන බලවේගයෙන් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙන රීසා සරුක් කියන නාගරික මන්ත්‍රීතුමාට නගරාධිපති තනතුර වෙනුවෙන් සහාය පළ කිරීමක් කරන්නේ නැහැ. එහෙම සහාය පළ කිරීමට එතුමන්ලාට කපා කරනවා ඇති, මුද්ලුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමා ඇතුළු පිරිස. නමුත්, මාලිමාවේ ප්‍රතිපත්තිය තමයි අපි දුෂිත දේශපාලනඥයන් සමඟ, දුෂිත පක්ෂ සමඟ කිසිදු ගනුදෙනුවක් සිදු කරන්නේ නැහැ කියන එක. සමගි ජන බලවේගය විසින් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙන රීසා සරුක් කියන නගරාධිපති අපේක්ෂකයාට විරුද්ධව අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට පැමිණිලි පවා ඉදිරිපත් වී තිබෙනවා. පසුගිය දින කිහිපය තුළම මාධ්‍යවලත් එය වාර්තා වුණා. විහිළුසහගත ප්‍රකාශයක් තමයි මුද්ලුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමා කරන්නේ, මාලිමාවේ නාගරික මන්ත්‍රීවරුන් සමගි ජන බලවේගයේ නගරාධිපති අපේක්ෂකයාට සහාය පළ කරනවා කියලා. මාලිමාවේ මන්ත්‍රීවරුන්ට එහෙම ඔප්වේ අමාරුවක් නැහැ, පරදින අපේක්ෂකයෙකුට තමන්ගේ සහයෝගය පළ කරන්න. ඊට වඩා බොහෝම වැදගත් සමාජ කර්තව්‍යයක් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් වෙව්ව බුද්ධිමත්, වැදගත් නාගරික මන්ත්‍රීවරුන්, මන්ත්‍රීවරියන් පිරිසක් තමයි කොළඹ මහ නගර සභාව වෙනුවෙන් මාලිමාවේ සිටින්නේ.

ඒ වාගේම මම මේ කාරණයත් මතක් කරන්න අවශ්‍යයි. සමගි ජන බලවේගය සහ කොළඹ මහ නගර සභාව සම්බන්ධ මේ කතන්දරය ගන්නාම, මෙතුමන්ලා පළාත් පාලන මැතිවරණයට පෙර ප්‍රකාශ කළේ මොකක්ද? "අත්දැකීම් තිබෙන වැදගත් වෛද්‍යවරයෙක් තමයි අපි නගරාධිපති හැටියට පත් කරන්නේ. දොස්තර රුවයිස් හතීතා කියන වෛද්‍යවරයා තමයි අපි එම තනතුරට පත් කරන්නේ" කියලායි. මා හිතන විධියට, එතුමා තමන්ගේ කොට්ඨාසයත් පැරදුණා, පළාත් පාලන මැතිවරණයේදී.

දැන් ඒ ගමන මුද්ලුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමා විසින් රීසා සරුක් කියන නාගරික මන්ත්‍රීවරයාගේ නම ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා, කොළඹ මහ නගර සභාවේ නගරාධිපති හැටියට පත් කරන්න. තමන් බලය අත්පත් කර ගන්නවා කියමින් දිනපතා මාධ්‍ය හමුවලදී බොරු ප්‍රකාශ කරමින් එම කපාව තහවුරු කරන්න එතුමා උත්සාහ කරනවා. ඒ අතර අපේ පක්ෂයටත් - ජාතික ජන බලවේගයට හෙවත් මාලිමාවටත් - විශාල මඩක් ගහගෙන යනවා, සජබයට අපේ මන්ත්‍රීවරු support කරනවා කරනවා කියලා. ඒ හින්දා අපේ ඒ නාගරික මන්ත්‍රීවරුන්ගේ, මන්ත්‍රීවරියන්ගේ ගරුත්වය වෙනුවෙන් ඒ කාරණය ගැන පැහැදිලි කරන එක ඉතාම වැදගත්.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, එහෙම කිසිදු සහයෝගයක් අපේ කිසිදු මන්ත්‍රීවරයෙක් හෝ මන්ත්‍රීවරියක් ලබා දෙන්නේ නැහැ, සමගි ජන බලවේගයේ අපේක්ෂකයා වෙනුවෙන්. ඒක ජුනි 16වන දා ඡන්දය පැවැත්වුවාම බොහෝම පැහැදිලිව මුද්ලුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමාටත් බලා ගන්න පුළුවන් වෙයි. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඒ වනකොට එතුමා තමන්ගේ ප්‍රකාශය නිවැරදි කර ගනියි කියලා, එතුමන්ලාගේ අර යහළු මන්ත්‍රීතුමා කළා වාගේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, අද විවාදයට භාජන වන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත ගන්නොත්, මේක ඉතාම වැදගත් පනත් කෙටුම්පතක්. ගරු බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමා උදේ වරුවේ බොහෝම පැහැදිලිව ප්‍රකාශ කළා, කලක් අපේ රටේ ප්‍රවාහනය කියන එක,

විශේෂයෙන්ම මාර්ගවල බස් ප්‍රවාහන සේවය කියන එක පැවැතියේ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතුව පමණයි කියලා. එය ඒකාධිකාරයක් හැටියට තමයි පැවැතියේ. 1977ත් පසුව ලංකාවේ සිදු වුණු ආර්ථික පරිවර්තනයත් එක්ක වෙනත් ප්‍රතිපත්තියකට මාරු වෙනවා. එනම්, බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහන සේවය පෞද්ගලිකරණය වෙනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ Preamble එක කියවෙලොත්, ඒ Preamble එකේ පවා පැහැදිලිව සඳහන්ව තිබෙනවා, බස් රථ සම්බන්ධයෙන් වූ ප්‍රතිපත්තිය මාරු කිරීමක් කර තිබෙනවා කියන එක; පෞද්ගලිකරණය වෙත ගෙනිහින් තිබෙනවා කියන එක. CTB එකට, එහෙම නැත්නම් අද තිබෙන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට - SLTB - තිබිව්ව ඒකාධිකාරය අවසන් වෙලා, පෞද්ගලික බස් රථ හිමියන් -පෞද්ගලික බස් රථ- ඒ කාර්යයට ඇතුළත් වෙන්නට පටන් ගන්නා. ඒකත් එක්ක තමයි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ආරම්භ වුණේ, විශේෂයෙන්ම ඒ නියාමන කාර්යභාරය සඳහා. මොකද, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය යටතේ පවතින බස් රථ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පනත යටතේ සහ රජය යටතේ පවතින නිසා ඒවා ඒ තුළ නියාමනයකට ලක් වෙනවා. නමුත් පෞද්ගලික බස් රථ මාර්ගයට දැමීමාම, විශේෂයෙන්ම පොදු මගී ප්‍රවාහනයට යොදව්වාම ඒවා නියාමනය කිරීම සඳහා යම්කිසි ආයතනයක් අවශ්‍යයි. එකී අවශ්‍යතාව මත තමයි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිහිටුවන්නේ. නමුත් අවාසනාවකට ඒ පනත කෙටුම්පත් කරන අවස්ථාවේදී මා හිතන විධියට එවකට පැවැති රජයට forecast කර ගන්න බැරි වෙන්න ඇති, ඉදිරිය දකින්න බැරි වෙන්න ඇති, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන අංශය වර්ධනය වෙන්නේ කොයි වාගේද, සංකීර්ණ වෙන්නේ කොයි වාගේද සහ ඒ තුළ ඇති වන ගැටලු මොනවාද කියන එක. කෙසේ වෙතත්, පනත දිහා බැලුවාම පැහැදිලිවම පෙනෙන දෙයක් තමයි නියාමන කාර්යභාරය සඳහා අවශ්‍ය නිසි බලතල ඒ පනතේ නැහැ කියන එක. ඒ කියන්නේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නියාමනය කිරීම සඳහා මීට වඩා පුළුල් බලතල අවශ්‍යයි. එම පනතට සංශෝධන සහිතව අද අප ගෙනැවිත් තිබෙන සංශෝධන පනත් කෙටුම්පත හරහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට මෙතෙක් නොතිබිව්ව බලතල විශාල ප්‍රමාණයක් අපි එකතු කරනවා. ඒ ආයතනය විධිමත් කරනවා; විශේෂයෙන්ම නියාමන කාර්යභාරය සඳහා අවස්ථාව සලසා දෙනවා.

1991දී මේ පනත ගෙනැල්ලා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිහිටුවා ඉදිරියට ආවාට, ඒ කියන්නේ මගී ප්‍රවාහනය සඳහා බලපත්‍රයක් - licence එකක් - ලබා දුන්නට අද වනකල් ඒ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමිතීන් - standards - හදන්නට, මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධව රෙගුලාසි හදන්නට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ක්‍රියා කරලා නැහැ. ඒක තිබෙන්නේ licensing මට්ටමේ. එහෙම නැත්නම්, බලපත්‍ර ලබා දීමේ මට්ටමේ තිබුණාට ජාතික තලයේ රෙගුලාසි, මාර්ගෝපදේශ නිකුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බලතල ලබා දීලා නැහැ. ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් කියනවා නම්, the Act requires teeth; the Commission requires teeth. නමුත්, ඒ බලය නැහැ. ඒ බලය මුල් පනතෙන් ලබා දීලා තිබුණේ නැහැ. ඉතින් අද අප දෙවනවර කියවීමේ විවාදයට භාජන කරන මේ සංශෝධන පනත් කෙටුම්පත හරහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ඒ බලතල ලැබෙනවා. එතකොට ඒ හරහා සිදු වන ප්‍රධාන දෙයක් තමයි මෙතෙක් මාර්ගවල ධාවනය වන මගී ප්‍රවාහන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් පමණක් සීමා වෙලා තිබුණු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ විෂය පථය අනෙකුත් පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් දක්වා, ඒ කියන්නේ පාසල් සේවා රථ, කාර්යාල සේවා රථ, ත්‍රිරෝද රථ සහ පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා මාර්ගයේ ධාවනයේ යොදවන අනෙක් ඕනෑම රථයක් දක්වා පුළුල් කරනවා.

[ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය]

ඒ වාගේම මම අර කිව්වා වාගේ මේ පනත් කෙටුම්පතේ 4, 5, 10, 12, 38 වැනි වගන්ති හරහා නියාමන කාර්යය ඉෂ්ට කිරීම සඳහා මේ කොමිසමට බලය ලබා දෙනවා. ඒ අනුව ජාතික ප්‍රතිපත්ති සැකසීමට, directives ලබා දීමට, රෙගුලාසි සකස් කිරීමට, තාක්ෂණය මගින් apps වැනි දේවල් හරහා සිද්ධ වෙන ප්‍රවාහන කටයුතු ප්‍රවර්ධනයට වාගේම නියාමනය කිරීමට, බස් රථ ඇතුළු පොදු ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන අනෙකුත් රථවල මිල ගණන් - fees - නියාමනය කිරීමට, permits ලබා දීමේදී යම් කිසි නිර්ණායක සලකා බලා ලබා දීමට කටයුතු සූදානම් කරලා තිබෙනවා.

මෙතෙක් ලංකාවේ ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව මාර්ග ආරක්ෂාව - road safety - සම්බන්ධයෙන්, නිර්ණායක අනුව කටයුතු කරලා තිබුණේ නැහැ. නමුත්, මේ පනත් කෙටුම්පත තුළ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව, road safety කියන එක යම් නිර්ණායකයක් හැටියට, ප්‍රමිතියක් හැටියට කිහිප වතාවක්ම සඳහන් වෙනවා. මගී ප්‍රවාහන බලපත්‍ර ලබා දීමේදී මගීන්ගේ ආරක්ෂාව කියන කාරණය සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධාරණයක් මේ පනත් කෙටුම්පත තුළ තිබෙනවා. අපි මේ වෙනකොට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය මුහුණ දී සිටින අර්බුදයට, මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් තිබෙන අර්බුදයට මේ පනත් කෙටුම්පත හරහා ඉතා ප්‍රබල මැදිහත්වීමක් කොමිෂන් සභාව බලගැන්වීම, ශක්තිමත් කිරීම හරහා ලැබෙනවා. මේ කටයුතු නියාමනයට හා අධීක්ෂණයට - monitoring - සඳහා මැදිහත් වීමට කොමිෂන් සභාවට ඉතා පුළුල් බලතල ප්‍රමාණයක් මේ පනත් සංශෝධනය හරහා ලැබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමයනි, අපෙන් හැම තිස්සේම අහනවා නේ, ආණ්ඩුව මොකක්ද කරන්නේ, ආණ්ඩුව මෙව්වර කල් මොනවාද කරලා තිබෙන්නේ, මොනවාද සම්මත කළ පනත් කියලා. අපි බලයට ඇවිත් තවම මාස අටයි. මේ පනත් කෙටුම්පත් අපිම draft කරලා ඉදිරිපත් කරන ඒවා නොවෙයි. මේ පනත් කෙටුම්පත් අවුරුදු ගණනාවක් කෙටුම්පත් වෙමින් ඉදිරිපත් නොවෙමින් තිබුණා. ඒ කියන්නේ, මේ පනත් මීට පෙර සම්මත විය යුතුව තිබුණා. අද උදය වැරුවේ රංගනාත් මන්ත්‍රීතුමා කථා කරමින් කිව්වා, අවුරුදු 30ක් තිස්සේ මේ ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන්, මේ පනත සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු සංශෝධනයක් සිද්ධ වෙලා නැහැ කියන කාරණය. ඒක බොහොම පැහැදිලිව අපට පෙනවා. මේ පනත් කෙටුම්පත් මීට ඉස්සෙල්ලා ඉදිරිපත් වෙන්නට තිබුණා. අපේ රටේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන්, මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන්, පොදු ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් තිබෙන අර්බුදයට වගකියන්නට අවශ්‍යයි, මෙවැනි පනත් කෙටුම්පත් මීට පෙර ඉදිරිපත් නොවීම. මේවා සංශෝධනය කිරීමට, මේ රෙගුලාසි සකස් කිරීමට අවශ්‍ය නීතිමය පරිසරය ඇති නොකළේ පෙර රජයන් හිතා මතා ගන්නා ලද තීරණ නිසා කියලායි මම නම් හිතන්නේ. පෞද්ගලික අංශයට ඉඩ ලබා දුන්නට කමක් නැහැ, නමුත් නිසි පරිදි නියාමනය විය යුතුයි. ඒ කාර්යය කරන්නේ නැතිව පසුකාලීනව ඇවිත් පෞද්ගලික බස් රථ හිමියාට, රියදුරාට, මගියාට විනය ගැන දේශනා තිබ්බට වැඩක් වෙන්නේ නැහැ. ඇත්තටම රජයක මූලික වගකීම වෙන්නේ මෙන්න මේ නියාමන පරිසරය සකස් කරලා මේ කර්මාන්තය විධිමත් ලෙස සකස් කිරීම. ඉතින්, ඒක කරලා නැහැ. අපි රජයක් විධියට මේ මැදිහත් වෙන්නේ ඒ කාර්යයටයි. අපි බලයට ආවාට පස්සේ විශේෂයෙන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මැදිහත් වෙලා මාර්ග ආරක්ෂාව, නියාමනය කියන කාරණය සම්බන්ධයෙන් බලවත් අවධාරණයක් ඇති කරලා තිබෙනවා. අපි මේ කටයුතු ඉදිරියට අරගෙන යනවා. ඉතින්, අපි මතක් කර ගන්නට අවශ්‍යයි, අපි මේ සඳහා ගෙවන මිල ගැනත්. අපි දිනපතා accidents ගැන, මරණ ගැන, ආබාධ තත්ත්වයට පත් වන ජනතාව ගැන අහනවා. මේවා නිසා ජනතාව ආර්ථිකමය වශයෙන් හා අනෙකුත් ආකාරවලින්, ජීවිතවලින් අධික මිලක් ගෙවමින් සිටිනවා. මේ තමයි රජයන් විසින් ප්‍රතිපත්තිය තීරණ ලබා නොගැනීමේ මිල. ජාතික ජන බලවේගය ආණ්ඩුව මේ වෙනුවෙන් මොකක්ද කළේ කියලා

ඇහුවොත්, මේක මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් හා ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් මේ රජය විසින් අරගෙන තිබෙන අතිවිශාල පියවරක්.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தலிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)
කාලය අවසන්, ගරු මන්ත්‍රීතුමිය.

ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி (செல்வி) லக்மாஸி ஹேமசந்திர)
(The Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney-at-Law)
ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, මට තව විනාඩියක් ලබා දෙන්න.

වගවීම සම්බන්ධයෙන් කථා කිරීමේදී තවත් කාරණයක් සඳහන් කළ යුතුයි. අර එයාර්බස් ඩීල් එක ගැන කළා.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

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

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, ආණ්ඩු පක්ෂයෙන් එතුමියට විනාඩි 3ක් ලබා දෙන්න.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தலிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)
ඔබතුමියට තව විනාඩි තුනක කාලයක් ලැබෙනවා.

ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி (செல்வி) லக்மாஸி ஹேமசந்திர)
(The Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney-at-Law)
බොහොම ස්තූතියි, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි.

එයාර්බස් ඩීල් එක ගැන කථා කළා. ඊයේ හඳුන්වන්නේ ඇමතිතුමාත් ඒ ගැන කථා කළා. ඒ ගැන අද උදේත් බිමල් රත්නායක ඇමතිතුමා කථා කළා. රජයත් විසින් නොකළ යුතු දේවල් කිරීමේ සහ කරන්නට අවශ්‍ය දේවල් නොකිරීමේ මිල ජනතාව ගෙවන්නේ කොහොමද කියන එකට මේ එයාර්බස් කතන්දරය, එයාර්බස් ඩීල් එකත් බොහොම හොඳ උදාහරණයක්. ඒ නිසා නීතිය ක්‍රියාත්මක නොකිරීම, නීති සම්පාදනය නොකිරීම විතරක් නොවෙයි, මෙවැනි අනවශ්‍ය ඩීල්, ඒ කියන්නේ 2013 වර්ෂයේදී සිදු වූ එවැනි දේවල් ගැනත් අපි මතක් කර ගන්නට ඕනෑ. අපේ විපක්ෂය කථා කරන්නේ නිකම් ඕපපාතික බලවේග විධියට. ඒ අය ඒ කාලයේ කරපු දේවල් ගැන කථා කරනවාට කැමති නැහැ. ගරු හර්ෂණ නානායක්කාර අධිකරණ ඇමතිතුමා ඒවා ගැන කථා කරනවාට කැමති නැහැ. වෙනත් ඇමතිවරු ඒවා ගැන කථා කරනවාට කැමති නැහැ. නමුත් ඒ පාඩු කරපු දේවල්වල මිල අදටත් ජනතාව ගෙවමින් සිටිනවා. අපේ ජාතික ගුවන් සමාගම - National Carrier එක - තමයි ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම. ඒකට මොකක්ද වෙලා තිබෙන්නේ? 2013දී මහින්ද රාජපක්ෂ රජය යටතේ, කපිල වන්දසේන කියන ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා යටතේ, බරපතළ වංචා, දූෂණ සහිතව එයාර්බස් ගුවන්යානා 10ක් මිලදී ගැනීමේදී ඩොලර් මිලියන 16ක වංචාවක් වෙලා තිබෙනවා. ඒක තවමත් විමර්ශන මට්ටමේ තිබෙන කාරණයක්. නමුත් 2020 වර්ෂයේදී බ්‍රිතාන්‍ය අධිකරණයකදී තමයි ඒ verdict එක එන්නේ.

ලංකාවේ එයාර්බස් ගනුදෙනුවක් වෙනුවෙන් ඩොලර් මිලියන දෙකක්, අල්ලසක් - bribe එකක් - හැටියට ගෙවලා තිබෙනවා, කපිල වන්දසේන කියලා 2011 ඉඳන් 2015 වෙනකල් විධායක නිලධාරියා හැටියට කටයුතු කරපු මහත්තයාට. ඔහුගේ බිරිඳ හරහා මේ අල්ලස ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ වෙනකොට රුපියල් බිලියන 89ක වත්කම් පවතිද්දී රුපියල් බිලියන 149ක වියදමක්

කරලා තමයි අපි එයාර්බස් ගුවන්යානා 10ක් මිලදී ගත්තේ සහ තවත් එයාර්බස් ගුවන්යානා හතරක් lease කරලා බද්දට ගත්තේ. ඒ හරහා තමයි අපේ National Carrier එක, ශ්‍රීලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම බංකොලොත්භාවයට පත් වෙන්නේ; අලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් වෙන්නේ. ඒ නිසා මහ ජනතාවගේ ධනයට විශාල හානියක් සිදු කරනවා. අද වෙනකොටත් ඒ සඳහා අපේ රටේ ජනතාව වන්දි ගෙවනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, අවාසනාවන්ත කාරණය මෙයයි. 2015 යහපාලන රජය පත් වෙන්නේ මෙවැනි වංචා, දූෂණ සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනය කරනවා කියන පොරොන්දුව මත. එහෙම පත් වෙව්ව රජය, 2020 පෙබරවාරි මාසයේදී බ්‍රිතාන්‍යයේ අධිකරණයක් විසින් ඒ තීන්දුව ලබා දෙනකල් ඒ එයාර්බස් ගනුදෙනුවේදී වුණු බරපතළ දූෂණ ක්‍රියාවලිය සඳහා කිසිදු ආකාරයක මැදිහත්වීමක්, විමර්ශනයක් හරිහැටි කළේ නැහැ. මෙන්න මේ කාරණා අපි මතක් කර ගන්න අවශ්‍යයි. අපේ වගවීම අවශ්‍යයි. අපේ රටේ ජනතාව පාරේ මිය යන්නේ, අපේ රටේ ජනතාව අද වන්දි ගෙවමින් සිටින්නේ දේශපාලනඥයන් විසින් කරපු වැරදිවලටයි. ඒවා මතක් කිරීම, ඒවාට උඩගෙඩි දීපු මාධ්‍යවල මල්ලිලා මතක් කිරීම කිසිදු වැරද්දක් නොවෙයි. අපි නැවත නැවතත් ඒ කාරණා මතක් කළ යුතුයි. විපක්ෂය කැමැතියි අපි මේවා අමතක කරනවා නම්, මේවා මහජනතාව අමතක කරනවා නම්. රජය හැටියට ජනතාවට ඒවා අමතක කරන්න අපි ඉඩ දෙන්නේ නැහැ. රජය හැටියට අපි ඒ කිසිම දෙයක් අමතක කරන්නේ නැහැ කියන කාරණය මතක් කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, බොහොම ස්තුතියි, මට කාලය ලබා දුන්නාට.

ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා
(மாண்புமிகு கே.வீ. சமந்த வித்யாரத்ன)
(The Hon. K.V. Samantha Vidyaratna)

නැහී සිටියේය.
எழுந்தார்.
rose.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)
ගරු ඇමතිතුමා.

ගරු කේ.වී. සමන්ත විද්‍යාරත්න මහතා
(மாண்புமிகு கே.வீ. சமந்த வித்யாரத்ன)
(The Hon. K.V. Samantha Vidyaratna)
ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, පෙරවරුවේ නම සඳහන් කරපු නිසා සහ දිගින් දිගටම රජය ඉලක්ක කරගනිමින් මතු කරන කරුණක් සම්බන්ධයෙන් පැහැදිලි කිරීමක් කිරීමට විනාඩියක අවස්ථාවක් දෙන්න කියලා මම ඉල්ලීමක් කරනවා.

අපි දැක්කා, ඊයේ නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීවරයාත්, අද මන්ත්‍රීවරු කිහිප දෙනෙකුත් අධිකරණය සහ අධිකරණ ඇමතිවරයාට චෝදනා එල්ල කරනවා. අපි මේ ස්ථානයේදී මේ කාරණය මතක් කරන්න ඕනෑකම තිබෙනවා. අපි රජයක් හැටියට මේ රටට පොරොන්දු වුණා, අධිකරණයේ ස්වාධීනත්වය ආරක්ෂා කරලා, අධිකරණයට අදාළ නිදහස දිලා, සාධාරණව යුක්තිය අනුව කටයුතු කරන්න ඉඩ දෙනවා කියලා. මෙතැන ඉන්න මන්ත්‍රීවරු ඒක නොදන්නවා නොවෙයි. හිටපු අග්‍ර විනිශ්චයකාරතුමිය මේ පාර්ලිමේන්තුවට ගෙනැල්ලා මේ සභාවේ හිටපු සමහර මන්ත්‍රීවරු අග්‍ර විනිශ්චයකාරතුමියට බාධා කරලා අධිකරණයට අතපොවපු ආකාරය අපි දන්නවා. එතුමියගේ තීන්දුවට එරෙහිව තමයි අත පෙව්වේ. ජනරාල් සරත් ෆොන්සේකා මැතිතුමා කණින් ඇදගෙන

වාගේ රූ පානේ උස්සාගෙන ගිහිල්ලා හිර ගෙවල්වලට දාපු කණ්ඩායම් මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ඉන්නවා. අධිකරණයට ගල් ගහපු, විනිසුරුවන්ට හු කියපු කණ්ඩායම් අද හය වෙලා තිබෙනවා. ඒ වෙන එකක් නිසා නොවෙයි, දැන් ඒ ඉතිහාසය මකලා අධිකරණයට ස්වාධීනත්වය හම්බ වෙලා තිබෙන නිසා.

අපි අධිකරණ ඇමතිතුමාට ගරු කරනවා. අපි කැබිනට් මණ්ඩලයේ ඉන්න නිසා දන්නවා, අධිකරණයේ ස්වාධීනත්වය වෙනුවෙන්, අධිකරණය ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් එතුමා කරන ඉල්ලීම්, අරගළ සහ ඉදිරිපත් කිරීම්. ඒ නිසා අද අධිකරණය ශක්තිමත් වෙලා ස්වාධීනව තීන්දු දෙන කොට, ඒ තීන්දු දෙන අධිකරණය ශක්තිමත් කිරීමට එරෙහිව කටයුතු කිරීමක් තමයි අපට මේ පෙනෙන්න තිබෙන්නේ; ඒ කටයුතුවලට බාධා කිරීමක්. ඒක නිසා අපි හිතනවා, මේ රටේ ජනතාව මේක තේරුම් ගන්න ඕනෑ කියලා. අධිකරණයට ස්වාධීනව තීන්දු දෙන්න බැරි විධියට අඩකොට ටිකක් තිබුණා; බාධා තිබුණා. අධිකරණ ඇමතිතුමාත්, නව රජයත් ඒ බාධා ඉවත් කළාම, දැන් අධිකරණය ස්වාධීනව තීන්දු දෙනවා. ඒ තීන්දු දෙන කොට සමහර කට්ටිය පණ හයේ ගැහෙනවා, අපටත් වැඩේ හරි කියලා. අධිකරණ ඇමතිතුමාට කොහොමටත් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය, අභියාචනාධිකරණය හෝ මහෙස්ත්‍රාත් අධිකරණය අයිති නැහැ. මේ අමාත්‍යාංශයට ඒවා අයිති නැහැ, ඒවා ස්වාධීනව තිබෙන්නේ, ඒවාට අත පොවන්න බැහැ. හැබැයි, එතැනට අත පොවපු කට්ටිය ඉන්නවා. ඒ කට්ටිය දැන් ටිකක් කුපිත වෙලා ඉන්නවා. අධිකරණය ස්වාධීනව කටයුතු කරමින් මේ රටේ යුක්තිය, සාධාරණය මත පළමු වතාවට තීන්දු දෙන යුගයක් දැන් ආරම්භ වෙලා තිබෙනවා. අන්න, ඒ කාරණය මේ මොහොතේ මතක් කරන්න ඕනෑ. රජයක් හැටියට අප අපහසුතාවට පත් කරන්න කියන වචනවලට, ප්‍රකාශවලට එරෙහිවයි මම මේ කාරණය පැහැදිලි කළේ.

බොහොම ස්තුතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairperson of Committees)

ගරු (වෛද්‍ය) පී. සත්‍යලිංගම් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 7ක කාලයක් ලැබෙනවා.

Order, please! ඊට ප්‍රථම, කවුරුත් හෝ ගරු මන්ත්‍රීවරයකු මූලාසනය සඳහා ගරු සංජීව රණසිංහ මන්ත්‍රීතුමාගේ නම යෝජනා කරන්න.

ගරු නීතිඥ හර්ෂණ නානායක්කාර මහතා (අධිකරණ සහ ජාතික ඒකාබද්ධතා අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு சட்டத்தரணி ஹர்ஷண நானாயக்கார - நீதி மற்றும் தேசிய ஒருமைப்பாட்டு அமைச்சர்)

(The Hon. Harshana Nanayakkara, Attorney-at-Law - Minister of Justice and National Integration)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමියනි, "ගරු සංජීව රණසිංහ මන්ත්‍රීතුමා දැන් මූලාසනය ගත යුතුය" යි මා යෝජනා කරනවා.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
Question put, and agreed to.

අනතුරුව ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමිය මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු සංජීව රණසිංහ මහතා මූලාසනාරූඪ විය.

அதன்பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு சஞ்ஜீவ ரணசிங்ஹ அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. DEPUTY CHAIRPERSON OF COMMITTEES left the Chair, and THE HON. SANJEEWA RANASINGHA took the Chair.

[பி.ப. 2.50]

ஒரு (வேட்கு) பன்லொடன் ஸ்ரோலி-லெ லெனா
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பத்மநாதன் சத்தியலிங்கம்)
(The Hon. (Dr.) Pathmanathan Sathiyalingam)

நன்றி, கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே! 1991ஆம் ஆண்டின் 37ஆம் இலக்க, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டத்தில் புதிய ஏற்பாடுகளைச் சேர்ப்பது நல்ல விடயம்! இதன்மூலம் போக்குவரத்து ஆணைக்குழு எதிர்கொள்கின்ற பல பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கக்கூடிய வகையில், அதற்கு அதிகாரங்கள் வழங்கப்படுவது சிறப்பான விடயமாகும்.

இவ்வளவு காலமும் போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவால் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து மாத்திரம்தான் கண்காணிக்கப்பட்டு வந்தது. பயணிகள் போக்குவரத்துக்கு மேலதிகமாக இந்தச் சட்டமூலத்தினூடாக பாடசாலைப் போக்குவரத்துச் சேவைகள், முச்சக்கர வண்டிச் சேவைகள், அலுவலக போக்குவரத்துச் சேவைகள் எனப் பல விடயங்கள் சேர்க்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதுமாத்திரமல்ல, கொண்டு வரப்பட்டுள்ள திருத்தச் சட்டமூலத்தினூடாக அமைச்சருக்கு வேறு போக்குவரத்து ஊடகத்தைப் பயன்படுத்துவதற்காக அதிகாரங்களும் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அது ஆகாய மார்க்க போக்குவரத்தாக இருக்கலாம்; நீர் வழிப் போக்குவரத்தாக இருக்கலாம்.

1991ஆம் ஆண்டின் 37ஆம் இலக்க, சட்டத்தின் 44ஆம் பிரிவின்கீழ் அமைச்சருக்கு ஒழுங்குவிதிகளை உருவாக்குவதற்கான அதிகாரம் வழங்கப்பட்டு இருந்தபோதிலும், இவ்வளவு காலமும் பதவியில் இருந்த அமைச்சர்கள் எந்தவோர் ஒழுங்குவிதியையும் உருவாக்காத வரலாறே காணப்படுகின்றது. 1991ஆம் ஆண்டு உருவாக்கப்பட்ட இந்தச் சட்டத்தினூடாக ஒழுங்குவிதிகளை உருவாக்கி, போக்குவரத்துத் துறையைச் சீரான முறையில் கொண்டுசெல்வதற்கு அமைச்சருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டு இருந்தபோதிலும், துரதிருஷ்டவசமாக 1991ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்றுவரை அவ்வாறானதோர் ஒழுங்கு விதியை எந்தவோர் அமைச்சரும் உருவாக்கவில்லை என்பது வெட்கக்கேடான ஒரு விடயமாகும். இந்தத் திருத்தச் சட்டமூலத்தினூடாக அமைச்சருக்கும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவுக்கும் மேலதிக அதிகாரங்கள் வழங்கப்படுவதனால் இலங்கையின் போக்குவரத்துத்துறை நிச்சயமாக நல்ல நிலைக்குச் செல்லும் என்பதில் எந்தவித ஐயப்படும் இல்லை. ஒரு காலத்தில் அமைச்சருக்கு வீதிப் போக்குவரத்து சார்ந்த அதிகாரங்கள் மாத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்த நிலையில், தற்போது வேறு போக்குவரத்து சார்ந்த அதிகாரங்களும் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றன.

பொருளாதார ரீதியாக மிகவும் நலிவடைந்த நிலையில் காணப்படுகின்ற எமது நாட்டில், பொருளாதாரத்தைக் கட்டியெழுப்புவதற்கான பங்களிப்பு அனைத்துப் பகுதிகளிலிருந்தும் கிடைக்க வேண்டுமாக இருந்தால், நிச்சயமாக connectivity இருக்க வேண்டும். இதற்குப் போக்குவரத்து மிகவும் முக்கியமானது. நீண்டகால யுத்தத்தால் பாதிக்கப்பட்ட எங்களுடைய மாகாணத்தில் தற்பொழுது இரண்டு airports இருக்கின்றன. பலாலி விமான நிலையம் Jaffna International Airportஆக மாற்றப்பட்டு இருக்கின்றது. எனவே, அங்கு மேலதிக வசதிகள் தேவையாக இருக்கின்றன.

வவுனியாவில் இருக்கின்ற airport கடந்த காலங்களில் உள்ளூர் விமான சேவைகளுக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. ஆனால், இப்போது அது பயன்படுத்தப்படுவதில்லை. எனவே,

போக்குவரத்தை இலகுவடுத்துவதற்காக உள்ளூர் விமான சேவைகளை மேற்கொள்ளக்கூடிய வகையில், Vavuniya Airportஐ அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென நான் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் வேண்டுகோள் விடுக்கின்றேன்.

இப்போது காங்கேசன்துறைக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையே கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. ஆரம்ப காலத்தில் மன்னாருக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையே கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவை நீண்ட காலமாக இருந்து வந்தது. மன்னாருக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையேயான கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவையை மீளவும் ஆரம்பிக்க வேண்டும். குறிப்பாக, சரக்குக் கப்பல்கள் மன்னாருக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையில் போக்குவரத்துச் செய்யக்கூடிய வகையில், அங்குள்ள துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்து தர வேண்டுமென நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, புள்ளிவிபரங்களின் அடிப்படையில், 2023ஆம் ஆண்டு மாத்திரம் 2,600க்கும் மேற்பட்டவர்கள் வீதி விபத்து காரணமாக மரணமடைந்து இருக்கிறார்கள். ஒரு வருடத்தில் 35,000க்கும் மேற்பட்டவர்கள் விபத்துகளால் காயமடைந்து அரச வைத்தியசாலைகளில் அனுமதிக்கப்படுகின்றார்கள். அவர்களில் 99 சதவீதமானவர்கள் வீதி விபத்துகளால் பாதிக்கப்பட்டவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக பாதிக்கப்பட்டிருப்பவர்கள் யார் என்றால், adolescence - இளவயதினர் - youth! 18-30 வயதுக்கு இடைப்பட்டவர்கள்தான் வீதி விபத்துகளால் கூடுதலாகப் பாதிக்கப்படுகின்றார்கள். இதனால் இளம் சமுதாயத்தினர் தங்களுடைய வேலைகளை முழுமையாகச் செய்ய முடியாத வகையில், முடமாக்கப்படுகின்ற நிலைக்குத் தள்ளப்படுகின்றார்கள்.

அடுத்து, எங்களுடைய வைத்தியசாலைகளுக்கு ஒதுக்கப்படுகின்ற மூலதன நிதியை விபத்துகளால் மிக மோசமாகப் பாதிக்கப்படுகின்றவர்களுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டி இருக்கின்றது. விபத்துகளைக் குறைத்து, முறையான போக்குவரத்தை ஏற்படுத்துவதனுடாகப் போக்குவரத்துத் துறை அபிவிருத்தி அடைவது மாத்திரமல்ல, எங்களுடைய சுகாதார சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்ற நிதியில் பெருமளவான நிதியை வேறு தேவைகளுக்குப் பயன்படுத்தக் கூடிய ஒரு சூழலும் ஏற்படும்.

நான் இங்கு இன்னுமொரு விடயத்தையும் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். எங்களுடைய வன்னித் தேர்தல் மாவட்டத்திலுள்ள பாடசாலை மாணவர்கள் போக்குவரத்து வசதிகள் இன்மையால் மிக மோசமாகப் பாதிக்கப்படுகின்றார்கள். உதாரணத்துக்கு, பாடசாலைக்குச் செல்வதற்கு A9 வீதிக்கு வருகின்ற மாணவர்களை private busஉம் ஏற்றிக்கொண்டு போவதில்லை; SLTB busஉம் ஏற்றிக்கொண்டு போவதில்லை. ஆனபடியால், கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இது சம்பந்தமாக உரிய நடவடிக்கை யெடுக்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

ஒரு இலாசனார்டு லெனீலு

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

காடெ டிவீசனெ, ஒரு லெனீலு.

ஒரு (வேட்கு) பன்லொடன் ஸ்ரோலி-லெ லெனா
(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பத்மநாதன் சத்தியலிங்கம்)
(The Hon. (Dr.) Pathmanathan Sathiyalingam)
எனக்கு இன்னும் ஒரு நிமிடம் தாருங்கள்!

මා නියෝජනය කරන නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කයේ මෑත කාලයේ බේදජනක සිද්ධියක් වුණා. අපි දන්නවා, නුවරඑළියේ සිට ගම්පොළ හරහා එන ප්‍රධාන මාර්ගයේ රම්බොඩට ආසන්න ගැරඩ්ඇල්ල කියන ප්‍රදේශයේදී පසුගිය දිනක දැවැන්ත බේදවාචකයක් සිද්ධ වුණු බව. ඒ බේදවාචකය ඇතුළේ අපට අමතක නොවන පාඩම් රැසක් කියා දීලා තිබෙනවා. ඒ අනතුර තුළින් අපි මේ පනත් කෙටුම්පත හරහා කරන්න බලාපොරොත්තු වන සියලු සංශෝධන සඳහා පූර්වාදර්ශයක් ලබා ගන්න, පාඩමක් ඉගෙන ගන්න පුළුවන්කම ලැබීලා තිබෙනවා. අපි දන්නවා, සිදුවීම් වන්නේ කොක් හඬලා සිනාසෙන්නටවත්, ඉකිගසා හඬන්නටවත් නොවෙයි, පාඩම් ඉගෙන ගන්නට කියලා. අපට රටේ ජනතාව හොඳම පාඩම කියා දීලා තිබෙනවා, රම්බොඩ දියඇල්ල අසළ නිබේන ගැරඩ්ඇල්ල ප්‍රදේශයේ සිදු වූ අනතුරත්. ඒක ඉතාම සංවේදී කථාවට. අපි දන්නවා, අදටත් ඒ ප්‍රදේශයේ ජනතාව බොහෝ කම්පාවට පත් වෙමින්, තවමත් හැඩු කඳුළින් දුක් වෙමින් ඉන්නවා, විසිතුන්දෙනෙකුට මරු කැඳවූ ඒ බේදවාචකය නිසා. ඒ අනතුර, අපේ සුවිශේෂී අවධානයකට ලක් කරන්න ඕනෑ, රටක් විසින් මැදිහත් වෙන්න ඕනෑ කාරණයක් බවට පත් කළා. ඒ සිදුවීම වෙච්ච මොහොතේම ගරු අගමැතිතුමිය ඊට මැදිහත් වුණා. ඒ වාගේම ගරු බිමල් රත්නායක ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා මැදිහත් වුණා, ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මැදිහත් වුණා, නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය නියෝජ්‍ය කරන අපේ අධ්‍යාපන නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මැදිහත් වුණා, කොත්මලේ අපේ ආසන සංවිධායක ගරු නීතිඥ අනුෂ්කා තිලකරත්න මන්ත්‍රීතුමිය ඊට මැදිහත් වුණා, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මැදිහත් වුණා. ඒ වාගේම ගරු කථානායකතුමාත් ඒ ස්ථානයට ගියා. මේ විධියට විශාල පිරිසක් මැදිහත් වෙලා, එදා සිද්ධ වූ එම බේදවාචකය වැනි බේදවාචකයක් නැවත ඇති නොවීම සඳහා. ඒ හේතු වූ කාරණාවලට කඩිනම් විසඳුම් ගෙනෙන්න අදාළ ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස්කම් කරන්න පාඩිහත්වීම කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව ඒ සිදුවීම තුළින් අපි පාඩමක් ඉගෙන ගෙන තිබෙනවා.

[ගරු මංජුල සුරවීර ආරච්චි මහතා]

නුවරඑළිය ප්‍රදේශය භාර නියෝජ්‍ය පොලිස්පතිතුමා ඇතුළු පොලිසියේ මහත්වරුන් කණ්ඩායමක් එකතු වෙලා, ගැරඬිඇල්ල ප්‍රදේශයේ වූ සිද්ධිය සම්බන්ධයෙන් වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. මෙම වාර්තාවේ ඉතාම සංවේදී තැන් කිහිපයක් තිබෙනවා. ඒකට වග කියන්න ඕනෑ කවුද, ඒකට වරදකාරයා කවුද කියන එක නොවෙයි, එහි තිබෙන බේදවාචකය. අපි දන්නවා, නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය කියන්නේ අධික බැවුම් සහිත, හෙල් සහිත මාවත් තිබෙන, පටු මාවත් තිබෙන ප්‍රදේශයක් බව. විශේෂයෙන්ම ඒ මාර්ගවල ප්‍රමිතියක් නැහැ, ඒ මාර්ග දෙපස අදාළ ආරක්ෂිත වැට්ටල් සකස් කරලා නැහැ, නියමිත සංඥා පුවරු සවි කරලා නැහැ. මෙවැනි අඩු පාඩු ගොඩක් එම මාර්ග ආශ්‍රිතව තිබෙනවා. ඒ අඩු පාඩු මැද සිදු වෙච්ච මේ බේදවාචකය අපි ඒ රියදුරු මහත්මයාටවත්, එහෙම තැන්නම් මේ සිදුවීම එක්කෙනෙකුට ලඝු කරන්නවත් නොවෙයි මේ උත්සාහ කරන්නේ. මේක සමස්ත ජාතියක් විධියට, රටක් විධියට, ආණ්ඩුවක් විධියට වාගේම විපක්ෂයත් එකතු වෙලා, මැදිහත් වෙලා විසඳන්න ඕනෑ ප්‍රශ්නයක්, මේ සඳහා යෝජනා ගෙන එන්න ඕනෑ ප්‍රශ්නයක්.

මම මේ වාර්තාව කියවද්දී ඉතාම සංවේදී කථාවක් දැක්කා. එම වාර්තාවේ සඳහන් වනවා, "ගැරඬිඇල්ල ආසන්නයට පැමිණෙන විට බසය තුළ මගීන් 81ක් පමණ සිට ඇති බව වාර්තාගත තොරතුරු අනුව සනාථ වේ. එයින් බොහොමයක් ඒ වන විට නින්දේ සිටින්නට ඇත. ඒ තරම් වේලාවක් නොතිබූ බවත්, රථය දකුණුපසට බරව ධාවනය වූ බවත්, අනතුරට ආසන්න ස්ථානයේ ලබා ගත් CCTV දර්ශන අනුව තහවුරු වේ." යනුවෙන්. ඒ වාගේම එහි තවදුරටත් සඳහන්ව තිබෙනවා, "රැකියාවට පැමිණීමට පෙර උදෑසන සිට කළ කාර්යයන් හා රාත්‍රී 10 සිට විනාඩි 15ක සුළු වේලාවක් පමණක් විවේක ලබා පැය 6කුත් විනාඩි 45ක පමණ කාලයක් රිය පදවූ රියදුරාට වෙහෙස හා නින්ද නොදැනුණා වන්නට නොහැක" යනුවෙන්. රියදුරා මුහුණ දුන් බේදවාචකය තමයි මේ. "තේ කෝප්පයක් හෝ බුලත් වීටක් එම තත්ත්වය මහ හැරී යෑමට ප්‍රමාණවත් නොවන්නට ඇත. නිදිමත හා තෙහෙට්ටුව දැනුණද, පළපුරුදු මාර්ගයේ රිය පදවීමට හැකි බවට අධිකක්සේරුවක් තිබීම නිසා රථය නවතා විවේක ගැනීමට රියදුරාට නොසිතෙන්නට ඇත. එක් වංගුවක් ගැනීමෙන් අනතුරුව අනෙක් පසට වංගුව ගැනීමට පෙර නිවේෂයකට ඇහැ පියවෙන්නට ඇත. ඉදිරිපස රෝද පාරෙන් ඉවතට ගමන් කිරීමත් සමඟ රථය නවතා ගැනීමට රියදුරු සමත් වුවද, ප්‍රපාතයට පෙරළී යාම නවතා ගැනීමට ඔහුට ප්‍රමාණවත් හැකියාවක් තිබෙන්නට නැත." යනුවෙන් ද මෙම වාර්තාවේ සඳහන් වෙනවා. මේක තමයි කථාව.

මේ තුළ අපට නොයෙක් තර්ක ඉදිරිපත් කරන්නට පුළුවන්, රියදුරු මහත්තයා වැරදියි කියලා. නමුත් මේ වාර්තාව තුළ කියා තිබෙනවා, මේ අනතුර විශේෂයෙන්ම රියදුරු මහතා තනිව වගකිව යුතු අනතුරක් නොවෙයි කියලා. ඒ කියන්නේ, මාර්ගය නිසි ප්‍රමිතියට අනුව සකස් නොකිරීම, රියදුරු මහතාට රාජකාරිය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් විවේකයක් ලබා නොදීම වාගේ කාරණා ගොන්නක ප්‍රතිඵලයක් විධියට තමයි මේ බේදවාචකය සිදුවන්නේ.

අපි දන්නවා, වාර්ෂිකව රට තුළ රිය අනතුරු 30,000ක් විතර සිද්ධ වන බව. අපේ රටේ වාර්ෂිකව සිදුවන රිය අනතුරුවලින් 2,500ක්, 3,000ක් අතර පිරිසක් මිය යනවා. මේ ප්‍රශ්නයට සරිර විසඳුමක් සොයන්න අවශ්‍යයි. මේ අනතුරු පාලනය කරගන්න අවශ්‍යයි. ඒ නිසාම මේවාට අදාළව නිර්දේශ විකක් මා ඉදිරිපත් කරන්න කැමැතියි.

විශේෂයෙන්ම මගී ප්‍රවාහන රථ නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා වූ ක්‍රම සැකසීමේ අවශ්‍යතාවක් පවතින බව මේ අනතුර තුළින්

කියාපානවා. ඒ වාගේම රියදුරන්ට විවේක ගැනීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ක්‍රම සැකසීමටත් මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළින් යෝජනා ගෙනැල්ලා සම්මත කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ වාගේම රියදුරන්ට නිසි ක්‍රම යටතේ සේවයට වාර්තා කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් සැකසිය යුතුයි. අපි දන්නවා, SLTB driver මහත්තයෙක් වෙන්න පුළුවන්, private bus driver මහත්තයෙක් වෙන්න පුළුවන්, ඒ අය උදේ පාන්දරම නැඟිටලා ජනතාව නගරවලට, අදාළ තැන්වලට ගෙතියන්න රාජකාරි කටයුතුවලට එන බව. නමුත් ඒ බොහෝ අය මධ්‍යම රාත්‍රියේ ගෙදර යන්නේ පයින්. ඒ වාගේ රස්සාවක් තමයි ඒ රියදුරු මහත්වරුන් කරමින් ඉන්නේ. ඔවුනුත් මිනිස්සු. ඔවුන් ජීවත් වෙන්න, කාලා බිලා ඉන්න කරන මේ රැකියාව විධිමත් කිරීමේ ඕනෑකමක් තිබෙනවා. ඒ පණිවුඩයයි අපට මේ තුළින් ගන්න තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම රියදුරන් නිරීක්ෂණය සඳහා නව තාක්ෂණය භාවිත කිරීමේ ක්‍රම හඳුනා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවකුත් මේ තුළ තිබෙනවා. ඒ වාගේමයි බස් රථ ධාවනයේදී තිබෙන තරගකාරිත්වය අවම කිරීම සඳහා මහ මහ ගැටුම්, මගමරුවා සමඟ වාසය වාගේ ප්‍රවාහනය තුළ තිබෙන ගැටලු විසඳා, එම කටයුතු හරියාකාරව කළමනාකරණය කරගෙන මේ තරගය නවත්වන්නත් අපට සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ වාගේම SLTB සහ private බස් දිහා බැලුවාම අපට හිතෙනවා, ඒවා බස් ද කියලා. මම දැක්කා පසුගිය දවස්වල වාර්තාවක සටහන් වෙලා තිබුණා, ලොරි වැසියකට ඇලුමිනියම් body එකක් ගහලා, "බුදු සරණයි-දෙව් පිහිටයි" කියලා ගහගෙන ගියාට ඒවා බස් නොවෙයි කියලා. Ashok Leyland බස් ටික හැරුණාම දැනට ධාවනය වන වැඩි බස් ප්‍රමාණයක් තිබෙන්නේ ලොරි වැසිවලින් සකස් කරපු ඒවා බව පසුගිය දිනවල වාර්තා වුණා. ඒ නිසා මගී ප්‍රවාහනයට නව බස් රථ එක් කිරීමත්, අද ලෝකයට ගැළපෙන බස් රථ එක් කිරීමත් අපේ වගකීමක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

ගරු මංජුල සුරවීර ආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு மஞ்ஜுள சுரவீர ஆரச்சி)

(The Hon. Manjula Suraweera Arachchi)

මට තව තත්පර කිහිපයක් ලබා දෙන්න, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ඒ වාගේම දැනට තිබෙන බස් රථ නිසි පරිදි අලුත්වැඩියා කිරීමේ අවශ්‍යතාවත් මේ සමඟ තිබෙනවා. ඊළඟට, දුර ගමන් සේවා සඳහා බස් රථ යෙදවීමේදී අඩුම තරමින් ආසන්න ඩිපෝවක සේවය ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවක් තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම කිලෝමීටර 297ක වාගේ දුරක් කඳු බෑවුම්, හෙල් අතරින් යන්න ගියාම, එක් රියදුරෙකු පමණක් එම බස් රථය ගෙතියනවා කියන්නේ, ඒක ගැටලුවක්. මෙන්න මේ වාගේ ගැටලුවලට උත්තර සෙවීම සඳහා මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීම තුළ ඉතාම දියුණු විධිවිධාන සකස් කර තිබෙනවා.

මම දැක්කා, මේ පාර්ලිමේන්තුවේ විපක්ෂයේ අය යන්නෙ කොහෙද ඇහුවාම, මල්ලෙ පොල් කියනවා වාගේ අදාළ නැති මාතෘකා යටතේ කථා කරමින්, අදාළ නැති දේවල් කියමින්, අධිකරණ ඇමතිතුමා අල්ලගෙන, එහෙම තැන්නම් වෙන කථා කියාගෙන අදාළ පනත් කෙටුම්පතට නිසි බර නොතබා, අර සුපුරුදු මජර දේශපාලනයේ යෙදුණු බව. ඒ නිසා අපි ඉතාම ගෞරවයෙන් සියලුදෙනාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත කිරීම, මේ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය ඉතාම

දියුණු තැනකට ගෙනෙන හදන උත්සාහයක් නිසා, මේ උත්සාහයට සියලුදෙනාටම දායක වෙන්න කියලා. එම ඉල්ලීම කරමින්, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම වෙනුවෙන් මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මා නිහඬ වෙනවා.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 9ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 3.12]

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

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

මට මේ අවස්ථාව ලබා දුන්නාට බොහොම ස්තූතියි, මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ඉතා වැදගත් පනත් කෙටුම්පතක් වන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත දෙවන වර කියවීමේ විවාදයට අදාළව කථා කරන්න අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම ගමනාගමනය ගැන කථා කරනකොට, ඒ තුළ විවිධ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය වෙන බවත් සඳහන් කළ යුතුයි. මේ පනත් කෙටුම්පත සැකසීමේදී එම ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේ සභාපතිවරයා විධියට අපීන් පී. පෙරේරා මැතිතුමාටත්, සාමාජිකයකු විධියට මටත් දායක වන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැනත් මා සතුටු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරද්දී අපට අමතක කරන්න බැහැ, අපේ ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතිය, එහෙම නැත්නම් ගුවන් සේවාව. වර්තමානය වනවිට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය පාඩු ලබන තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා කියන එක අපි කවුරුත් දන්නා කාරණයක්, මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මේ වසරේ පළමු කාර්තුවේ පමණක් එම ආයතනය තුළින් රුපියල් බිලියන 3.4ක අලාභයක් වාර්තා වුණා කියලා රජයේ මුදල් පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති, ආචාර්ය හර්ෂ ද සිල්වා මැතිතුමා මේ ගරු සභාව දැනුවත් කර තිබෙනවා. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව නොයෙක් පරස්පර සංඛ්‍යාලේඛන තිබුණත්, ආසන්න වශයෙන් ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් ආයතනය ඩොලර් බිලියනයක් පමණ ණය වෙලා තිබෙනවා කියන එක තමයි සත්‍ය කතන්දරය. එතකොට සමහර විට ආණ්ඩු පක්ෂය පැත්තෙන් කියයි, මේ 76 වසරක ශාපයයි කියලා. ඇත්තටම මේක වුණේ කොහොමද? ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් ආයතනය එතැනට වැටුණේ කොහොමද? අපිට මතකයි, 2002-2004 කාලයේදී අපේ ආණ්ඩුව මේ ආයතනය එමරේට්ස් ආයතනය සමඟ ඒකාබද්ධ කළා. අපේ ශ්‍රී ලංකා අනන්‍යතාව, ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් කියන නාමය යටතේ අපි මේ සේවාව ලෝකයේ තිබෙන ප්‍රධානතම ගුවන් සේවා සමාගමක් සමඟ ඒකාබද්ධ කළා. අපි එතෙක් රටක් විධියට මේ ගුවන් සේවාව හරහා ලැබූ අලාභය, භාණ්ඩාගාරය දැරූ ඒ බර, භාණ්ඩාගාරය හරහා රටේ ජනතාව මත පැටවුණු බර එසේ ඒකාබද්ධ කිරීම හරහා ඉවත් කරගන්නා.

මට මතකයි, 2018-2019 වෙනකොට ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් ආයතනය පමණක් එක මනුෂ්‍යයෙක් මත රුපියල් 150,000කට එහා ගිය ණය බරක් තබා තිබුණු බව. ගුවන් යානාවක ගිහින් නැති, ගුවන් යානාවක් අත ගාලා නැති, /බාධා කිරීමක්/ ඊයේ පෙරේදා නම් ළහින් ගිය නිසා පොඩ්ඩක් බලා ගන්න පුළුවන් වුණා. ළහින් ගියා නේ.

අපේ රටේ අභි-සක මිනිස්සු, ගම්වල මිනිස්සු මේ ආයතනය නිසා ණයකරුවන් බවට පත් වුණා, මේ රටට මේ ආයතනය කළ

අලාභය නිසා. අපි එදා තීන්දුවක් අරගෙන එමරේට්ස් ආයතනය එක්ක මේ ආයතනය ඒකාබද්ධ කළත්, 2008දී රාජපක්ෂ ආණ්ඩුව එමරේට්ස් ආයතනය පන්නා දැමීමා. ඇයි එහෙම පන්නා දැමීමේ? එදා එංගලන්තයට ගිය ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ ඇතුළු කණ්ඩායම නැවත ලංකාවට එද්දී ඒ නායකයෝ කියා තිබුණා, ඔවුන් එක්ක ගිය සියලුදෙනාම ඒ ගුවන් යානයේම ගෙන යන්න කියලා. මම හිතන විධියට 50ක්ද, 60ක්ද ගිහින් තිබුණා. නමුත් ඒ වෙනකොට වෙන bookings තිබුණා; කලින් book කරපු මගීන් - විදේශිකයෝ, සංචාරකයෝ- හිටියා. ඒ වෙලාවේ හිටපු ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා වන පීටර් හීල් කියා තිබුණා, ඒක කරන්න බැහැ කියලා. "ජනාධිපතිවරයාත්, එතුමාගේ ආරක්ෂක නිලධාරීන්ත් මේ ගුවන් යානයේ ගෙන යන්නම්. ඉතුරු අය ඊළඟ ගුවන් යානයක ගෙන යන්නම්" කියලා ඔහු කියා තිබුණා. මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අන්න ඒ කාරණය නිසා එමරේට්ස් ආයතනය එළවන්න එදා මහින්ද රාජපක්ෂ ආණ්ඩුව කටයුතු කළා.

76ක ශාපය ගැන කියන්න නම් එයා. කවුද මහින්ද රාජපක්ෂ ගෙනාවේ? අපිද? 2005දී මහින්ද රාජපක්ෂ මේ රටේ ජනාධිපති කළේ අපිද? නැහැ. එදා ජනතා විමුක්ති පෙරමුණ ගත් දේශපාලන තීන්දු නිසා ඒ තක්කඩි පාලනය ඇතිවීමේ ප්‍රතිඵල තමයි අපි අදත් භුක්ති විඳිමින් ඉන්නේ. ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් ආයතනය ලැබූ බිලියන ගණනක් වන පාඩුවල ප්‍රතිඵල විධියට තමයි අද අපේ රටේ මිනිස්සුන්ට බරක් දරන්න වෙලා තිබෙන්නේ.

අපීන් පී. පෙරේරා මැතිතුමනි, අපට මතකයි, ඉස්සර ගමේ කොල්ලෝ කුරුට්ටෝ මෝටර්බයිසිකලයක්, වැලියක්, වැලියක් ගෙනාවාම ගම වටේ, ටවුම වටේ පාරවල් දිගේ ගිය ආකාරය. එහෙම නේද අපේ මන්ත්‍රීතුමනි? ගමේ අයට පෙන්වමින් යනවා, "ඕං මම බයිසිකලයක් ගෙනාවා" කියලා. ඊයේ පෙරේදාත් වුණේ ඒ වාගේ වැඩක් තමයි. හැබැයි, Garuda Indonesia වෙතින් කුලියට ගත්ත - lease කළ - අවුරුදු 13ක්, 14ක් පරණ ගුවන් යානය පෙන්වමින් ගියා. Garuda Indonesia කියන්නේ, මම දන්නා විධියට අපට වඩා බොහොම පහළ මට්ටමේ එයාර්ලයින් එකක්. වෙන දා ගුවන් යානයක් ආවාම සම්ප්‍රදායිකව කරන්නේ fire brigade එක ගිහිල්ලා වතුර spray කරලා ඒක පිළිගන්න එකයි. වතුර spray කරනකොට මම දැක්කා, ඒකේ wiper එක වැඩ කරන්නේත් නැති බව. මාර ප්‍රශ්නයක්. ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නමුත්, අපට ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ දැන් ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් ආයතනය සම්බන්ධව ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය මේක ද කියන එකයි. ගරු අගමැතිතුමනි, ඔබතුමයලා මේ ණය බර සහිතව තිබෙන ආයතනයට මොකද කරන්නේ? මට මතකයි, මීට කලින් අපේ ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහත්තයා කිව්වා, මේ ආයතනය රුපියලකටවත් විකුණන්න බැහැ කියලා. එවිට ණය වෙලා ඉන්නේ.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකයි තිබෙන්නේ, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

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

මට තව විනාඩි කිහිපයක් තිබෙනවා. අපේ ලේකම්තුමා,-

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

එහෙම නම් ගරු මන්ත්‍රීතුමාට ඒ වෙලාව වෙන් කරලා දෙන්න වෙයි.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

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

මෙන්ත මේකයි දැන් තත්ත්වය. ඒ ගුවන් යානය ගෙනැල්ලා සන්දර්ශන කරනවා. නමුත් අපි දැනගන්න ඕනෑ, මේ ප්‍රතිපත්තිය මොකක්ද කියලා. මොකක්ද මේ ප්‍රතිපත්තිය? ශ්‍රීලන්කන් එයාර්ලයින්ස් එකට මොකද කරන්නේ? මේ ආයතනය තුළින් තවත් මේ රටේ ජනතාව මතට ණය පටවනවාද? මේ ආයතනයට ඉස්සරහට යන්න පුළුවන්ද? මෙන්ත මේක පිළිබඳව අපට පැහැදිලි මතයක් කියන්න. මේ මාස හයට, හතට ආණ්ඩුව කළා කියලා මොනවා හෝ පෙන්වන්න ඕනෑ නිසාද මේ ගුවන් යානය රට වටේ පහළ පටයක ධාවනය කළේ? මේවා දැක්කාම අපට නම් හිතා යනවා, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. කිසි දෙයක් ඉස්සරහට යන්නේ නැහැ. කිසි වැඩක් වෙන්නේ නැහැ. හොරු අල්ලනවා, දඬුවම් දෙනවා කියනවා. ඒක හොඳයි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

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

ඔබතුමාට විනාඩි 5ක කාලයක් තිබෙනවා, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා

(மாண்புமிகு நலிண் பண்டார ஜயமஹா)
(The Hon. Nalin Bandara Jayamaha)
හොඳයි.

හොරු අල්ලලා දඬුවම් දීලා විතරක් රටක් ඉස්සරහට අරගෙන යන්න බැහැ. රට දියුණු වෙන්න ඕනෑ. මිනිස්සුන්ගේ අතේ මුදල් ගැවසෙන්න ඕනෑ. ව්‍යාපාරිකයන්ගේ ව්‍යාපාර වැඩිදියුණු වෙන්න ඕනෑ. මූල්‍ය ආයතනවලින් ව්‍යාපාරිකයන්ට සහන දෙන්න ඕනෑ. රටක් විධියට ඉස්සරහට යන්න නම් මේ ක්‍රියාමාර්ග ගන්න ඕනෑ. ඔබතුමන්ලා බලයට පත් වෙද්දී මේ රටේ ජනතාවට විශාල පොරොන්දු මාලාවක් දුන්නා. රුපියල් ලක්ෂ 14ට කාර් එකක් ගන්න දෙනවා කිව්ව ඒවා ගැන නම් මම අහන්න යන්නේ නැහැ. මොකද, එව්වර උසුළු විසුළු කරන එක හරි නැහැ. මේ වාගේ වැඩ කටයුතු තමයි සිද්ධ වුණේ. මම කනගාටු වෙනවා, ගරු අගමැතිතුමිය තවත් මොහොතක් මේ සභාවේ හිටියා නම් හොඳයි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බලන්න, KDU එකට කරපු දේ. අපි ඒ ගැන හොයා බැලුවා. මම එදා ඒත් කල්පනා කළා, මේක අගමැතිතුමියගේ තීන්දුවක් නම් නොවෙයි කියලා. නමුත්, දැන් අපට ආරංචි විධියට මේක පිටුපස්සේ අගමැතිතුමියත් ඉන්නවා. කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයට ළඟදී පත් වුණු Vice Chancellor තමයි මහාචාර්ය ඉන්දික මහේෂ් කරුණාතිලක මහත්තයා.

[මූලාසනයේ අණ පරිදි ඉවත් කරන ලදී.]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது]
[Expunged on the order of the Chair.]

KDU එකේ Faculty of Medicine එක වහනවා කියලා announce වෙන්න කලින්, නොයෙක් රටවල විශ්වවිද්‍යාලවල ලංකාවේ ඒජන්තවරු - බෙලරුස්වල, රුසියාවේ, චීනයේ, මලයාසියාවේ විශ්වවිද්‍යාලවල ලංකාවේ ඒජන්තවරු ඉන්නවා - සමහර දෙමව්පියන්ට කපා කරලා තිබෙනවා, "දැන් ඔයාලාට KDU යන්න ලැබෙන්නේ නැහැ, එන්න අපේ ආයතනවලින් රට යන්න" කියලා. මේ ඒජන්තවරු දැනගන්නා, ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය, ආණ්ඩුවේ ආරක්ෂක නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා මේ පාර්ලිමේන්තුවේ කියන්න කලින්.

අපි හොයා බැලුවාම මේ

[මූලාසනයේ අණ පරිදි ඉවත් කරන ලදී.]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது]
[Expunged on the order of the Chair.]

ඒ වෙනුවෙන් තමයි ආණ්ඩුව අද ක්‍රියාත්මක වෙමින් යන්නේ. අපි දන්නවා, අපේ අගමැතිතුමියත් ඉන්දියාවේ උපාධියක් හදාරපු බව. ඊට පස්සේ මම හිතන හැටියට එතුමිය ඕස්ට්‍රේලියාවේ Ph.D. එක කළා. එතුමියගේ උපාධි සියල්ල කරලා තිබෙන්නේත් පිට රටවල. හැබැයි, අද අපේ දරුවන්ට මේ රටේ අධ්‍යාපනය ලබන්න තිබෙන මේ හොඳ උසස් තත්ත්වයේ medical faculty එකේ අධ්‍යාපනය ලබන්න තිබෙන අවස්ථාව නැති කරන්නේ කාගේ වුවමනාවටද? ළමයි 120ක්, 130ක් අවුරුද්දකට KDU එකෙන් එළියට එනවා. දැන් ඒ ළමයි 120ට මොකද වෙන්නේ? ඊට වඩා විශාල මුදලක් වියදම් කරලා ඔවුන් වෙනත් රටවලට යනවා නේද? ඒ රටවලට වඩා අපේ KDU එකේ තත්ත්වය උසස් කියන එක සියලු වෛද්‍යවරු පිළිගන්නවා. KDU එකට ගන්නේ ඉහළම සුදුසුකම් තිබෙන, අපේ රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාලවලට යන්න බැරි ලකුණෙන්, දශමයෙන් Z-Score එක මදි වෙච්ච ළමයි. හැබැයි, "C" 1, "S" 2ට බෙලරුස්වල, රුසියාවේ අධ්‍යාපනය ලබන්න ඕනෑ තරම් මුදල් වියදම් කරලා යනවා. යම් මුදලක් වියදම් කරන්න පුළුවන්, උසස් අධ්‍යාපන සුදුසුකමක් තිබෙන අපේ රටේ දරුවන්ට මේ කරපු අසාධාරණය පිළිබඳව අද හරි උත්තරයක් දෙන්න පුළුවන් NPP මන්ත්‍රීවරයෙක් නැහැ. ඇයි මේක වැහුවේ කියන්න ප්‍රතිපත්තියක් නැහැ.

ඊයේ පෙරේදා අපි දැක්කා, ජාත්‍යන්තර ආරක්ෂක විශ්වවිද්‍යාලයක් අලුතින් ආරම්භ කරනවා කියලා අගමැතිතුමිය කිව්වා. අපට කියන්නකෝ, කවදාද ඒ Cabinet Paper එක නිකුත් වුණේ කියලා? කවදාද, මොන සාකච්ඡාවේදීද ඒ තීන්දුව ගන්නේ කියලා කියන්න. මේ වාගේ ගොඩක් දේවල් පසුගිය කාලයේ කිව්වා. නමුත්, ඒ එකක්වත් භූමියේ ක්‍රියාත්මක වෙලා නැහැ. ආයෝජන කලාප 10ක් හදනවා කිව්වා. මට ආරංචිය, ලබන 07 වැනිදා බිංගිරියේ මම හදපු ආයෝජන කලාපයේ කර්මාන්තශාලාවක් visit කරන්න යනවා කියලා. එහේ ගිහින් කියයිද දන්නේ නැහැ ඒකත් අලුතින් හදුවා කියලා. ඒ කියපු එකක්වත් භූමියේ පැළ වෙලා නැහැ. එක් ඇමතිවරයෙක් කිව්වා, ඉන්දුනීසියාවෙන් පොල් ගෙඩි මිලියන 200ක් ගෙනෙනවා කියලා. නමුත් පොල් ගෙඩියක්වත් ගෙනාවේ නැහැ, ඊයේ පෙරේදා පොල් කිරි නම් ගෙනාවා. මේ විශ්වවිද්‍යාල කතන්දරත් ඒ වාගේ තමයි.

තිබෙන විශ්වවිද්‍යාල වහන්ත නොවෙයි, අලුතින් තව විශ්වවිද්‍යාල හදන්න ඕනෑ. මේගොල්ලන් දැන් තිබෙන විශ්වවිද්‍යාල වහනවා. KDU එක වහනවා කියන්නේ දරුවන් කී දෙනෙකුට කරන අසාධාරණයක්ද? මම මීට කලින් කිව්වා වාගේ රාගම වෛද්‍ය පීඨය එනකොට, SAIMT එක එනකොට එදා ඒ දේශපාලන තීන්දුවලට විරුද්ධව පාරට බැහැලා කෑ ගහලා කරපු අපරාධය නේද අද අපේ රට මෙතැනට වැටෙන්න හේතු වෙලා තිබෙන්නේ? අපේ රටට ඩොලර් ගණනක් උපයා ගන්න තිබුණු අවස්ථාව මලයාසියාවට සහ වෙනත් රටවලට ගියේ ඇයි? එදා මේ රටේ ඒවා කරන්න ජනතා විමුක්ති පෙරමුණ ඉඩ දුන්නේ නැති නිසායි. දැනුත් ඇවිල්ලා ඒකම නේ මේ කරන්නේ. දැන් එහෙම බාධා කරන, කඩාකප්පල් කරන විපක්ෂයක් නැහැ නේ. හදන්නකෝ SAIMT එකක් නොවෙයි දහයක්, අපි විරුද්ධ වෙනවාද කියලා බලන්න? SAIMT එකට රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරයෙන් කොච්චර මුදල් වියදම් කරලාද ඒ උසස් තත්ත්වයේ විශ්වවිද්‍යාලය හදලා තිබෙන්නේ? ඇයි ඒ අවස්ථාව නැති කරන්නේ? තව ළමයින් වැඩිපුර ගන්න ඉඩකඩ

இதுவரை காலமும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மக்களுக்குச் சேவை செய்யும் ஒரு நிறுவனமாகவே இயங்கிவந்தது. இந்த ஆணைக்குழுவுக்கு பாடசாலை போக்குவரத்துச் சேவைகள், முச்சக்கரவண்டிச் சேவைகள், அலுவலக போக்குவரத்துச் சேவைகள் என்பவற்றுக்கான அனுமதிகளையும் தரச் சான்றிதழையும் வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்களைப் பெற்றுக்கொடுப்பதற்கான சட்ட ஏற்பாடுகளும் இந்தச் சட்டமூலத்தில் உள்வாங்கப்பட்டு இருக்கின்றன. மக்கள் பேருந்தில் பயணிக்கும்போது அவர்களின் பாதுகாப்புக்கு உத்தரவாதம் அளிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் இதன்மூலம் எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன.

[மரு. ஜே. ஓ. டி. ஜே. ஓ. டி.]

முப்பது ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக யுத்தத்துக்கு முகங்கொடுத்த யாழ். மாவட்ட மக்கள், யுத்தம் முடிவடைந்து 16 ஆண்டுகளாக அரசாங்கத்தால் ஏதாவது நன்மைகள் கிடைக்குமென எதிர்பார்த்துக்கொண்டு இருந்தார்கள். ஆனால், யாழ். மாவட்ட மக்களின் போக்குவரத்து தொடர்பில் யாரும் கருத்தில் கொள்ளவில்லை. பெரும்பாலான தமிழ் மக்களும் பல்கலைக்கழக மாணவர்களும் இரவு நேர ரயில் சேவையைப் பயன்படுத்துகின்றார்கள். எமது அரசாங்கமானது, அவர்களது நலன்கருதி யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து கொழும்பு கோட்டை வரை இடம்பெறும் இரவு நேர ரயில் சேவையை மொறட்டுவை வரை நீடித்திருக்கிறது. இது எமது மக்களுக்குக் கிடைத்த வெற்றியாகும்.

இந்த அரசாங்கமானது, தமிழ் மக்களின் நம்பிக்கையைப் பூரணமாக வென்ற ஓர் அரசாங்கமாக இருக்கின்றது. அதேநேரம், தமிழ் மக்களின் மனங்களையும் உணர்வுகளையும் புரிந்து, அவர்களுக்கு அதிகளவான சேவைகளைச் செய்யும் நோக்கில் செயற்பட்டுக்கொண்டு இருக்கின்றது. யாழ்ப்பாணம் - கொழும்பு புகையிரத சேவையை மொறட்டுவை வரை நீடித்ததன் காரணமாக வெள்ளவத்தை புகையிரத நிலையத்தில் இறங்குவதற்கான சந்தர்ப்பம் எமது மக்களுக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. முன்னர் யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து கொழும்பு புறக்கோட்டை புகையிரத நிலையத்துக்கு வருகின்ற பயணிகள், Pettahஇலிருந்து வெள்ளவத்தைக்குச் செல்வதற்கு புகையிரதக் கட்டணத்தைவிட அதிக பணத்தைச் செலவிட வேண்டி இருந்தது. மேலும், இந்த புகையிரத சேவையை மொறட்டுவை வரை நீடித்ததன் நிமித்தமாக எமது மக்களுக்கு பாதுகாப்பான போக்குவரத்துச் சேவையை அரசாங்கம் பெற்றுக்கொடுத்து இருக்கின்றது.

போக்குவரத்தை மேற்கொள்வதற்கு வீதிகள் சிறப்பாக இருக்க வேண்டும். அந்த வகையில், இந்த அரசாங்கம் யாழ். மாவட்டத்திலுள்ள கிராமிய வீதிகளைப் புனரமைப்பதற்கு 100 மில்லியன் ரூபாயை ஒதுக்கியிருக்கிறது. யுத்தத்தால் பாதிக்கப்பட்ட வட்டுவாகல் பாலம் கடந்த 16 ஆண்டுகளாகப் புனரமைக்கப்படாமல் இருந்தது. இன்று அந்தப் பாலத்தைப் புனரமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எமது அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிறது. அது தொடர்பான வேலைகளை எதிர்வரும் ஓகஸ்ட் மாதமளவில் ஆரம்பிப்பதாக கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சபையில் உறுதியளித்தார். யாழ். மாவட்ட மக்களின் பிரதிநிதி என்ற வகையில், அதற்காக நான் அரசாங்கத்துக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். மேலும், பொதிகளைக்கொண்டு செல்லும் புகையிர சேவையை காங்கேசன்துறை வரை நீடிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளையும் எமது அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிறது.

இதுவரை காலமும் யாழ்ப்பாணத்தில் எரிபொருள் களஞ்சியசாலை ஒன்று இல்லாமல் இருந்தது. அநுராத புரத்திலிருந்து யாழ்ப்பாணத்துக்கு 'பவுசர்'மூலம்தான் எரிபொருள் கொண்டுசெல்லப்படுகின்றது. அதனால் பல்வேறு விபத்துகளும் இடம்பெறுகின்றன. அண்மையில் கூட, சாவகச்சேரியில் எரிபொருள்தாங்கி ஒன்று கவிழ்ந்து விபத்துக்குள்ளானது. எமது மக்களின் எரிபொருள் தேவையைப் பூர்த்திசெய்வதற்கு அநுராதபுரம் உட்பட தென்பகுதியில் இருந்துதான் எரிபொருள் விநியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றது. எமது அரசாங்கம் ஆட்சிக்கு வந்து குறுகிய காலத்திலேயே வட மாகாணத்தில் எரிபொருள் களஞ்சியசாலை ஒன்றை நிறுவி வருகின்றது. அதுமாத்திரமன்றி, எமது பகுதிக்கு புகையிரதம்மூலம் எரிபொருளைக்கொண்டு வருவதற்கான கள்

ஆய்வுகளையும் எமது அரசாங்கம் எடுத்து வருகின்றது என்பதை நான் இந்த இடத்தில் பெருமையுடன் கூறிக் கொள்கின்றேன். இவ்வாறு எரிபொருளை புகையிரதம்மூலம் கொண்டுசெல்லும்போது, வீதிகளில் நிகழும் விபத்துகளும் குறைவடையும்.

சனநெரிசல் மற்றும் விபத்துகளுக்குப் பயந்து பொதுப் போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்துவதற்குப் பெரும்பாலானவர்கள் பயப்படுகின்றார்கள். மக்களுக்குப் பொதுப் போக்குவரத்தைச் சிறந்த முறையில் வழங்கும்போது, எதிர்வரும் காலத்தில் இவ்வாறான வீதி விபத்துகள், சனநெரிசல் ஏற்படுவது தவிர்க்கப்படும். மக்கள் வீதிகளில் தனித்தனி வாகனங்களில் பயணிக்காமல் பொதுப் போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்து வதற்கான நடவடிக்கைகளை ஊக்கப்படுத்துவதற்கு இவ்வாறான சட்டமூலங்கள் கொண்டுவரப்படுவதானது மக்களுக்கு மேலும் நம்பிக்கையை ஏற்படுத்தும் என்பதை நான் இந்த இடத்தில் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

1991ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட இந்தச் சட்டமானது 34 ஆண்டுகளாகத் திருத்தப்படாமல் இருந்திருக்கிறது. இன்று எமது அரசாங்கம் இந்தச் சட்டம் தொடர்பில் கொண்டு வரப்பட்டுள்ள திருத்தங்களை Cabinetஇல் சமர்ப்பித்து, அதன் அங்கீகாரத்தையும் பெற்றிருக்கின்றது. அவற்றின் நன்மை, தீமைகள் பற்றி கலந்தாலோசிப்பதற்காகவே இந்த விவாதத்தை நடத்துகின்றது என்பதை நான் இங்கு மகிழ்ச்சியுடன் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

யாழ்ப்பாணத்தைப் பொறுத்தவரை, அங்கு தரை வழிப் போக்குவரத்துக்கு மேலதிகமாக கடல் வழிப் போக்குவரத்தும் இடம்பெறுகின்றது. இலங்கையில் ஏனைய இடங்களைவிட யாழ்ப்பாணத்தில்தான் அதிகமான தீவுகள் இருக்கின்றன. அந்தத் தீவுகளைக் கண்டுகொள்ளாத நிலையிலேயே முன்னைய அரசாங்கங்கள் இருந்தன. இன்று எமது அரசாங்கம் அவற்றைக் கவனத்திற்கொண்டு, குறிகட்டுவான் இறங்கு துறையைப் புனரமைப்பதற்கான பூர்வாங்க நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றது. அதனுடாக கடல் வழிப் போக்கு வரத்தைச் சிறப்பாக மேற்கொள்வதற்கான நடவடிக்கை களையும் எமது அரசாங்கம் எடுத்து வருகின்றது. யாழ்ப்பாணத்திலுள்ள நான்கு தீவுகளுக்குத்தான் கடல்வழிப் போக்குவரத்து காணப்படுகின்றது. அங்குள்ள அதிகளவான தீவுகள் மக்கள் குடியிருப்பற்று இருக்கின்றன. எதிர்வரும் காலத்தில் அந்த தீவுகளைச் சுற்றுலா மையங்களாக மாற்றி, மக்கள் பயன்படக்கூடியவாறு அங்கு படகுச் சேவைமூலம் கடல் வழிப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென நான் அரசாங்கத்திடம் தாழ்மையாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

நெடுந்தீவு மக்கள் நீண்ட நேரம் கடல் வழிப் பயணத்தை மேற்கொள்ளவேண்டி இருக்கின்றார்கள். எனினும், அங்கு சிறந்த இறங்குதுறை ஒன்று இல்லை. இந்த விடயம் தொடர்பில் கவனத்தைச் செலுத்தி, அங்கு சிறந்ததோர் இறங்குதுறையை அமைத்து, மக்கள் பாதுகாப்புடன்கூடிய கடல்வழிப் போக்குவரத்தை மேற்கொள்வதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்போது, அதிகளவான சுற்றுலாப் பயணிகள் வட மாகாணத்தை நாடிவருவதற்கான சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். எனவே, அதை எதிர்வரும் காலத்தில் அமைத்துத் தர வேண்டுமென நான் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். யாழ்ப்பாணத்தில் இதுவரை காலமும் கடல் வழிப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுத்தப்படும் படகுகளைத்

திருத்தக்கூடிய ஓர் இறங்குதுறை இல்லை. எனவே, அங்கு படகுகளைப் பழுதுபார்ப்பதற்கான இறங்குதுறை ஒன்றை அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமெனவும் நான் இந்த இடத்தில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மேலும், யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து அதிகாலை 5.30 மணிக்கு ஆரம்பமாகும் புகையிரத சேவை குறிப்பிட்டதொரு காலத்துக்கு இடைநிறுத்தப்பட்டுள்ளது. இது தொடர்பாக நாங்கள் அமைச்சருக்குத் தெரியப்படுத்தி இருக்கின்றோம். எதிர்வரும் காலத்தில் இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கைகளை எடுப்பதாக அவர் கூறியிருக்கிறார். அதனை மீள ஆரம்பித்தால் மக்களுக்கு நன்மையாக இருக்கும். இப்பொழுது எமது அரசாங்கம் அதிகளவான வீதிகளைச் செப்பனிடுவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றது. அதேபோல், வட பகுதியில் முன்னைய அரசாங்கங்களால் வீதி ஓரங்களில் அமைக்கப்பட்டு, பராமரிப்பற்ற நிலையில் இருக்கின்ற உப வீதிகளைச் செப்பனிடுவதற்கான நடவடிக்கைகளையும் எமது அரசாங்கம் எடுத்து வருகின்றது. ஏனெனில், பிரதான வீதிகள் உயர்வாகவும் உப வீதிகள் தாழ்வாகவும் இருக்கின்றன.

எதிர்காலத்தில் சிறந்த போக்குவரத்துக் கட்டமைப்பை உருவாக்குவதற்காகமக்கள் பயன்படுத்தக்கூடிய வகையில் சுத்தமான, சிறந்த மலசலகூடங்களைப் பேருந்து நிலையங்களில் அமைப்பதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எமது அரசாங்கம் Clean Sri Lanka வேலைத்திட்டத்தின்கீழ் எடுத்து வருகின்றது. ஏனெனில், பேருந்து நிலையங்களில் காணப்படுகின்ற பெரும்பாலான மலசலகூடங்கள் சுத்தமாக இல்லை என்று இன்று எமது பகுதிக்கு வருகை தருகின்ற சுற்றுலாப் பயணிகள் கூறுகின்றார்கள். இப்போது எமது அரசாங்கம் அதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருவதுடன், புளரமைப்புப் பணிகளையும் மேற்கொண்டு வருகின்றது. மிக விரைவாக அவை மக்களின் பாவனைக்காகக் கையளிக்கப்படும் எனக் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

இன்றைய தினம் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு (திருத்தம்) சட்டமூலமானது, எமது மக்களுக்கு நன்மை பயக்கும் என்பதுடன், அவர்களது நம்பிக்கையையும் வென்றெடுக்குமென நான் நினைக்கின்றேன். இந்த விவாதத்தில் கலந்துகொண்டதையிட்டு, நான் பெருமகிழ்ச்சி அடைகின்றேன் என்பதைக் கூறிக்கொண்டு, விடைபெறுகின்றேன். நன்றி. வணக்கம்!

மரு இராசனாரூப் மன்திரிசு

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

மரு ஃபார்.பி. விசேரத்ன மன்திரிசு. இவருடைய வினா 111 காலாகி விடுவதால்.

[அ.ஊ. 3.38]

மரு ஃபார்.பி. விசேரத்ன மன்திரிசு

(மாண்புமிகு ஆர்.ஜி. விஜேரத்ன)
(The Hon. R.G. Wijerathna)

இராசனாரூப் மரு மன்திரிசு, சூ லா-கிங் பூரவியன் சிசுலதேனா ஃபார்.பி. 3000 க்கு அடிக்கடி காலாகி விட்டது. இது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. மிக விரைவாக அவை மக்களின் பாவனைக்காகக் கையளிக்கப்படும் எனக் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

விசேஷமேன் ராசு சேவிய மன்திரிசு 12000 க்கு அடிக்கடி காலாகி விட்டது. இது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. மிக விரைவாக அவை மக்களின் பாவனைக்காகக் கையளிக்கப்படும் எனக் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

மரு ஃபார்.பி. விசேரத்ன மன்திரிசு. இவருடைய வினா 111 காலாகி விடுவதால்.

இராசனாரூப் மரு மன்திரிசு, சூ லா-கிங் பூரவியன் சிசுலதேனா ஃபார்.பி. 3000 க்கு அடிக்கடி காலாகி விட்டது. இது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. மிக விரைவாக அவை மக்களின் பாவனைக்காகக் கையளிக்கப்படும் எனக் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

இராசனாரூப் மரு மன்திரிசு, சூ லா-கிங் பூரவியன் சிசுலதேனா ஃபார்.பி. 3000 க்கு அடிக்கடி காலாகி விட்டது. இது போன்ற பணிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றது. மிக விரைவாக அவை மக்களின் பாவனைக்காகக் கையளிக்கப்படும் எனக் கூறிக்கொள்கின்றேன்.

මම සිංහලෙන් නේ කිව්වේ වගකීම භාර ගන්නවා කියලා. සිංහල තේරෙනවා නේ. ඒවා දැන් කිව්වා කියලා, මම පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීකමෙහුත් අයිත් කරන්න කියලා ඔය ආණ්ඩුවෙන් නඩුවක් දාලා තිබෙනවා. මම මේක කිව්වා නේ. ජුනි 26වැනි දා මගේ නඩුව තිබෙනවා. මම තව එකක් කියලා මේ පාර්ලිමේන්තුවෙන් ඉවත් වෙලා යන්නම්. ඒක අහන්න. සැප්තැම්බර් මාසයේ 26වැනි දා Ministry එකෙන් මාව අයිත් කරලා ලියුමක් ගහලා තිබුණා පාලිත මහිපාල කියන කලින් හිටපු ලේකම්තුමා. හැබැවා, ඊටපස්සේ මේ NPP එකම ගිහිල්ලා නඩුවක් දැමුවා මම doctor වෙලා ඉන්නකොට nomination දුන්නා කියලා. ඒ නඩුව දැන් Court of Appealහි යනවා. දැන් මම මේක

[ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා]

කියපු හින්දා අනිවාර්යයෙන් මා ඉවත් කරනවා. ඒකේ කිසි අවුලක් නැහැ. පළාත් සභාවේ ඡන්ද තිබෙනවා. අපි පළාත් සභාවේදී ඒක බලා ගනිමු. හැබැයි, වෙලා තිබෙන්නේ මේකයි. දැන් කවුරු හරි කොන්ද පණ තියාගෙන ඇත්ත කියනවා නම් අපි කැමැතියි. අපි සිංහල ජනතාවට කියන්නේ මේකයි. අපි මෙව්වර කාලයක් රණ්ඩු වුණා. අපි කිව්වේ නැහැ. මගේ තාත්තා මැරුණා. 2009දී තාත්තා කොටි එක්ක පොලිසියේ ඉන්න කාලයේ කකුල තුවාල වෙලා Padaviya Hospital එකට ගෙනැල්ලා, තාත්තා එතැනින් මරලා තිබෙනවා. අරගෙන ගිහිල්ලා කැලී කැලී කපලා තිබෙනවා. හැබැයි, දැන් මම කියන්නේ මොකක්ද? 2025දීවත් අපි එකට යමු. පොරොන්දු දීලා අපේ මිනිස්සුන්ගේ vote එක අරගෙන, - අපි තුන්දෙනෙකුට ward එකක් දීලා තිබෙනවා Jaffnaවල. හැබැයි, අපට කිව්වා අපේ ප්‍රභාකරන්ගේ අම්මාගේ නමට, - අඩුම ගණනේ ඔයගොල්ලන්ගේ රණවිරුවන්ට, - අපි ප්‍රභාකරන් කියලා මේ පාර්ලිමේන්තුවේ කියනවා. ඒ වගකීම භාරගන්නවා. අපි කියපු දේවල් ඔක්කොටම වගකීම භාරගන්නවා. හැබැයි, ඔයගොල්ලන් 159ක් ඉදගෙනවත් ඔයගොල්ලන් වෙනුවෙන් මැරුණ රණවිරුවන් - අපි වෙනුවෙන් මැරුණ රණවිරුවන් නොවෙයි. අපි වෙනුවෙන් මැරීම්ව රණවිරුවන් නොවීමට 27 ඉඳලා අද වෙනකල් අපි මතක තියාගන්නවා. අපි කියනවා, ඒගොල්ලන් අපේ අයිසලා, අක්කලා, අපේ දරුවන් කියලා. හැබැයි, ඔයගොල්ලන් වෙනුවෙන් මැරීම්ව රණවිරුවන්ට ඔයගොල්ලන්ට කියන්න බැහැ රණවිරුවන් කියලා. මම දන්නේ නැහැ, මට එව්වර සිංහල බැහැ. හැබැයි කියලා තිබෙනවා, සෙබලා කියලා හරි, මොකක් හරි. මම මැරෙනකල් මම කියන්නේ නැහැ, අපි වෙනුවෙන් මැරුණු අය සෙබළුන් කියලා. ඒගොල්ලන් රණවිරුවන්. ඒ වාගේම සිංහල ජනතාවගෙන් එක්කෙනෙකුට අම්මා නැහැ, එක්කෙනෙකුට තාත්තා නැහැ, එක්කෙනෙකුට දුව නැහැ, එක්කෙනෙකුට පුතා නැහැ. හිතලා බලන්න. මම මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ඉඳලා යනකොට මට uniform එකෙන් ඉන්න එක එක්කෙනා ඇවිල්ලා කියනවා, "doctor, ඔයා ඇත්ත කියනවා" කියලා. "ඔබතුමා අපේ කට්ටියට ගරු කරනවා. හැබැයි බලන්න, අපි ඡන්දය දීලා 159ක් යවලා තිබෙනවා, ඒගොල්ලන් මොකක්ද කරන්නේ" අහනවා. මම දැක්කා දකුණේ, - ඔබතුමන්ලාගේ පරණ දේශපාලන තරඟ ඇති - දෙන්නෙක් හිරේ දාලා තිබෙනවා. වාමර සම්පත් දසනායක මන්ත්‍රීතුමාත් දැමීමා. හැබැයි, ආයේ යන්න ඉන්නේ මම. මම දන්නේ නැහැ VIP lights සම්බන්ධ case එකට හරි, මොකක් හරි එකකට මා දානවා. හැබැයි මම කවදා හරි එළියට එනවා. මම දන්නවා කොහොම හරි ජුනි 26වෙනි දා මට නඩු තීන්දුවක් දෙනවා, "ඔබතුමා අද ඉඳන් පාර්ලිමේන්තුවෙන් ඉවත් වෙනවා" කියලා. එහෙම නේ වෙන්නේ.

මම කවදාවත් මේ රටේ politics කරලා නැහැ. මම මේ රටේ අවුරුදු 39ක් vote කරලා නැහැ. මට විශ්වාසයක් නැතිව ගියා. 2009දී ඔක්කෝම ඉවර වුණාට පස්සේ මගේ තාත්තා එක්කගෙන ගිහිල්ලා කැලී කැලී කැපුවාට පස්සේ මම hospital එකට ගිහිල්ලා මගේ තාත්තාගේ BHT එක අරගෙන බැලුවා. මම doctor කෙනෙක්. මම ගිහිල්ලා මගේ තාත්තාගේ BHT එක අරගෙන බැලුවා. තාත්තාගේ බඩ තුවාල වෙලා තිබෙනවා, ඊට පස්සේ BHT එකේ කිසි දෙයක් නැහැ. එනකොට තාත්තාගේ බඩ තුවාල වෙලා තිබෙනවා, කකුල amputate කරලා තිබෙනවා; මගේ තාත්තා නැහැ. එනකොට මගේ පපුව කොච්චර රිදෙනවාද කියලා හිතන්නකෝ. ඒ නිසා තමයි මේ පාර්ලිමේන්තුවට ඇවිල්ලා අපි මේවා කියන්නේ.

මේකයි වෙලා තිබෙන්නේ. ඔබතුමන්ලාගේ ජනාධිපතිතුමා යනවා, පර්මනියට. ඕනෑ නම් පින්තුර පවා පෙන්වන්න මට පුළුවන්. මට නඩුවක් දාන්න. මට ස්පෙෂල් මොකත් එපා, නඩුවක් දාන්න. මම නඩුවේදී පෙන්වන්නම්. කොටි එක්ක, පර්මනියේ ඉන්න ඩයස්පෝරාවේ ලොක්කා මට කිව්වා, "ඔබතුමන්ලාගේ

ජනාධිපතිතුමා ඇවිල්ලා සහයෝගය ඉල්ලුවා. අපි සල්ලි දුන්නා" කියලා. එනකොට මගේ ඩයස්පෝරාවෙන් මම ගත්ත සල්ලි ටික මම කිව්වා. BoC එකේ මගේ account එකක් තිබෙනවා. මගේ National Identity Card number එක 861803295V. ඕනෑ නම් ගිහිල්ලා බලන්න, මට election එකට සල්ලි එවලා තිබෙනවා මගේ ඩයස්පෝරාව. එහෙත් ගෙනැල්ලා තිබෙනවා, මගේ ඩයස්පෝරාවෙන්. ඔබතුමන්ලාට කියන්න පුළුවන්ද ඒක? ඔබතුමන්ලා අරගේ ගිහිල්ලා අපේ මිනිස්සුන්ට කියන්නේ වෙන එකක්. ඊට පස්සේ පාර්ලිමේන්තුවේ කියන්නේ වෙන එකක්. මම කියන්නේ, සිංහල ජනතාව මේ ගැන වුවටක් හිතන්න ඕනෑ. අපිත් ගියොත් මේ පාර්ලිමේන්තුවෙන් - ආයේ එහාට මෙහාට කපා කරනවා, එක්කෝ කැන්ටින් එකේදී ලස්සනට කපා කරනවා. ඔබතුමන්ලාත් අපට ලස්සනට කපා කරනවා. අපිත් ලස්සනට කපා කරනවා.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

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

දැන් කපාව අවසන් කරන්න, ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)

මට තව තත්පර 20ක් දෙන්න.

මේ තිබෙන්නේ ඔප්පුවක්. මම නම කියන්නේ නැහැ, මම ඔහුට පොරොන්දු වුණා නම කියන්නේ නැහැ කියලා. අනුරාධපුරයේ ඉන්න ඔබතුමන්ලාගේ NPP එකේ MP කෙනෙක් මේ ඔප්පුව ලියලා තිබෙන්නේ, ලක්ෂ 500ක ගෙයක් ලක්ෂ 50ට. එනකොට, වසන්ත ඇමතිතුමා හැම දාම රැට wash එකක් දාන්න යනවා. මා ළඟ විඩියෝ එකක් තිබෙනවා. රැට ගිහිල්ලා උදේ එනකොට ලයිට් එක off කරන්නේ නැහැ. මම Anuradhapura Court එකට ගිහිල්ලා එනකොට දැක්කා ඒ ගේ. ඒක ලස්සන ගේ. තවට දෙකේ ලස්සන ගෙදර, පර්වස් 16යි. මේ රටේ ඒ වාගේ ගෙදරක් ලක්ෂ 50කට ගන්න පුළුවන්ද? දැන් එක එක්කෙනා අරගෙන දානවා. මේ පැත්තට අරගෙන දානවා, අනෙක් පැත්තෙන් මේ පැත්තට අරගෙන දානවා.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

අවසන් කරන්න, ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)

(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)

මට තව තත්පර 10ක් දෙන්න.

අපි මේකේ මැදට අහුවෙලා, අපි දෙමළ මිනිස්සු. අපට ඇත්ත කියන්නත් බැහැ. ඇත්ත කිව්වොත් case එනවා. ඇත්ත කිව්වොත් නඩු දානවා. ඇත්ත කිව්වොත් හිරේ දානවා, නැත්නම් අපේ ආරක්ෂාව අයිත් කරනවා. මොකක්ද මේ වෙලා තිබෙන්නේ? මම නම් හිතන්නේ මේකෙන් පස්සේ මට කපා කරන්න අවස්ථාවක් හම්බ වෙන්නේ නැහැ. හැබැයි මේක තමයි ඇත්ත. මේ රටට ඇත්ත කියලා යන්න කැමැතියි. Thank you.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 11ක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කථාව කරගෙන යන්න.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා

(மாண்புமிகு தேவானந்த சுவரீர்)

(The Hon. Dewananda Suraweera)

අපි මේ රට ගොඩනගන්න කටයුතු කරනවා. මේ කඩා වට්ටපු, කඩා වැටුණු රට ශිෂ්ටසම්පන්න සමාජයක් කරා අරගෙන යන්න අපි අද සම්මත කරන්න යනවා, පනත් කෙටුම්පතක්. අද කවුද විපක්ෂයෙන් මේ පනත් කෙටුම්පත ගැන කථා කළේ? විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් කිහිපදෙනෙක් පමණයි මේ පනත් කෙටුම්පත ගැන කථා කළේ. අවුරුදු 30කට පසුවයි මේ පනත සංශෝධනය වෙන්නේ.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාත් දන්නවා, අපේ රට එක පැත්තකින් නොවෙයි, පද්ධතියක් ලෙසයි වට්ටලා තිබෙන්නේ කියලා. ප්‍රවාහන සේවය නන්නත්තාර කරලා තිබෙන්නේ. මතක තබාගන්න, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගන්නොත්, විසඳිය නොහැකි ජංජාලයක් බවට පත් කරලා තිබෙන්නේ. ඒ ජංජාලයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ගලවන්න ජාතික ජන බලවේගයේ අපි විශේෂයෙන්ම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කරනකොට ඒකට සහාය දෙන්න. හැබැයි, සරු දේ සරු ලෙස දකින්න කොන්දක් තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ අය තමයි මේ දේවල් විනාශ කළේ. අපේ රටේ බස් කර්මාන්තය විනාශ කළේ කවුද? අපේ රටේ ත්‍රිවිලර් කර්මාන්තය නන්නත්තාර කළේ කවුද? අපේ රටේ පාසල් බස් රථ සේවය නන්නත්තාර කළේ කවුද? අද ඒ දේවල් පිළිවෙළකට හදන්න යනකොට කවුද ඒ පිළිබඳව කථා කළේ? ඒ පිළිබඳව කවුද කථා කළේ? කිසි කෙනෙක් නැහැ. හිත ඇතුළේ සැරව පුරෝගෙන, "ජාතික ජන බලවේගය, ජාතික ජන බලවේගය" කියමින් විවිධ කතන්දර කිව්වා හැර, යන්නෙ කොහෙද ඇහුවාම මල්ලෙ පොල් වාගේ උත්තර නේ දුන්නේ. අඩුම තරමේ දැන්වත් මේ තත්ත්වය පැහැදිලි වෙන්න ඕනෑ. /බාධා කිරීම්/ බාධා කරන්නේ නැතුව ඉන්න. කොන්දක් තිබෙනවා නම් අඩුම තරමේ පුළුවන්කම තිබෙන්න ඕනෑ, මේ වෙච්ච විනාශවලට අපි වග කියනවා, එකතු වෙලා මෙය හදන්න අපි ලැහැස්තියි කියලාවත් කියන්න. මේ ප්‍රවාහන සේවය හදන්න ඕනෑ නැද්ද?

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාත් දන්නවා, ජාතික ජන බලවේගයේ අපි දැක්මක් සහිතවයි වැඩ කරන්නේ කියලා. මෙය ආර්ථික වශයෙන් කඩා වට්ටපු රටක්. ආර්ථික වශයෙන් කඩා වට්ටපු රට ගොඩනගන්න ඕනෑය කියන අදහස අපට තිබෙනවා. අපි ඒ වෙනුවෙන් මැදිහත් වනවා සහ ඒ වෙනුවෙන් කැප වනවා. ඒ වාගේම අපට අදහසක් තිබෙනවා, දියුණු සෞඛ්‍ය සේවයක් සහිත නිරෝගිමත්, සෞඛ්‍ය සම්පන්න ජනතාවක් සිටින රටක් බවට අපේ රට පත් කිරීමට. අපි ඒ වෙනුවෙන් වැඩ කරනවා. ඒ වාගේම අපට වුවමනාවක් තිබෙනවා, පාරිසරික වශයෙන් තිරසර රටක් හදන්න. කොට්ඨාශ අපේ භාෂාවෙන් කිව්වොත්, පොහොසත් රටක් හදන්න. ඒ පොහොසත් රට ඇතුළේ කෙරෙන සමස්ත ක්‍රියාවලිය තුළ තමයි අපි ප්‍රවාහනය කියන අතිශය වැදගත් මේ මාතෘකාව ගන්නේ. ඒක ලොකු දැක්මක් සහිතව යන ගමනක්.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද උදේ ඉඳලා ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීතුමන්ලා ප්‍රවාහන සේවයේ වැරදි නිසා ඇති වෙලා තිබෙන විපාක ගැන කිව්වා. උදේට ගමනක් යන්න එළියට බහින පුද්ගලයා හවසට ගෙදර එයිද, නැද්ද කියන ප්‍රශ්නය අද තිබෙනවා. මොකද, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ විනය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් අද තිබෙනවා. මරාගෙන මැරෙන අයුරින් වාහන ධාවනය වන දැවැන්ත තරගයක් අද තිබෙනවා. ඒ කිසි කෙනෙක් ජනතාව පිළිබඳව සැලකිල්ලක් දක්වන්නේ නැහැ. මේ වන විට විනයක් නැති රටක් හදලා තිබෙන්නේ. ඒක ක්‍රමානුකූලව යථා තත්ත්වයට පත් කර ගැනීමේ ඕනෑකම අපට තිබෙනවා. ඒ නිසා ජාතික ජන බලවේගයේ අපි අද ගෙනැත් තිබෙනවා, අපේ රටේ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ සකලවිධ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය වන විධියට සංශෝධන.

මෙතෙක් පැවති පනතේ තිබුණේ, බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා වූ නීති පමණයි. මේ කොමිසම හැදිලා තිබුණේත් බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහනයට අදාළව පමණයි. ඒක තමයි දැන් සංශෝධනය කරන්නේ. ඒ මොකටද? ඔබතුමන්ලා දන්නවා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව අපේ රටේ බෙදාදීමක් තිබෙන බව. මේ රටේ පොදු ප්‍රවාහනයත් එක්ක අද වෙනකොට තවත් මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහනයක් හැදිලා තිබෙනවා. ඒක ඇතුළේ පාසල් සිසුන් ප්‍රවාහන සේවය, කාර්යාල සේවකයින් ප්‍රවාහන සේවය, ත්‍රිරෝද රථ සේවය වාගේ ගොඩක් ක්ෂේත්‍ර තිබෙනවා. මේ සියල්ල එක තැනකට ගෙනැවිත් බද්ධ කරලා, නියාමනය කරන්න අවශ්‍ය ආචාර ධර්ම පද්ධතියක් හදලා, ජන ජීවිත ආරක්ෂා කරමින් දැක්මක් සහිතව යන ගමනක් හදලා දෙන්න රජයක් විධියට අපට ඕනෑකම තිබෙනවා. ඒක තමයි අපේ අරමුණ. අපි ලොකු සැලසුමක් එක්ක අරමුණක් සහිතව යන ව්‍යාපාරයක්. ඒක තමයි අපට තිබෙන වුවමනාව.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ රටේ තිබුණු ප්‍රවාහන සේවය ගැන ඔබතුමාත් දන්නවා. ඒ සඳහා නායකත්වයක් තිබුණේ නැහැ, මාර්ගෝපදේශකත්වයක් තිබුණේ නැහැ. ඒ වාගේම කිසිදු මහ පෙත්වීමක් නොතිබුණු, නන්නත්තාර වූණු ප්‍රවාහන සේවයක් තමයි අපට තිබුණේ.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

ගරු දේවානන්ද සුරවීර මහතා

(மாண்புமிகு தேவானந்த சுவரீர்)

(The Hon. Dewananda Suraweera)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊට අමතරව මට තව විනාඩියක කාලයක් ලබා දෙන්න.

අද ඓතිහාසික දිනයක් කියලා මම විශ්වාස කරනවා. ඒකට විශේෂ හේතුවකුත් තිබෙනවා. ජාතික ජන බලවේගය වාගේම, අපට ඡන්දය දුන් මිනිස්සුන් මතයක සිටියා, අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය විධිමත් කරන්න ඕනෑය කියලා. ඒක ඇතුළේ අවුරුදු 25ක් විතර අරගළ කරපු මිනිස්සු හිටියා. විශේෂයෙන්ම ත්‍රිරෝද රථ සේවය බලන්න. ප්‍රවාහන සේවය වෙනුවෙන් ඔවුන් දැවැන්ත වැඩ කොටසක් කරනවා. මීට පෙර කථා කරපු විජේසිරි මන්ත්‍රීතුමාත් කිව්වා, රතු ඉර ගහන්න පෙර සේවකයින් කාර්යාලයට අරගෙන යන ප්‍රවාහන සේවය කළේ ත්‍රිරෝද රථ රියදුරා කියලා. ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන්, ඒ කර්මාන්තයේ යෙදෙන විවිධ සංවිධාන 2004 වර්ෂයේ ඉඳලා අභියෝග කළා, අදත් ඔවුන් ඒ වෙනුවෙන් බලාගෙන ඉන්නවා, ඔවුන් කැමැතියි, තම සේවාවට ගෞරවනීයභාවයක් ලබාගන්න, ඒකට අභිමානයක් ලබාගන්න, ඒක නියාමනය වෙනවා දකින්න. අද ත්‍රිරෝද රථ සේවය පිළිබඳව රටේම තිබෙන්නේ නරක අදහසක්. නමුත් ඒ හැම කෙනා ගැනම නොවෙයි. එක මකුණකු කැටාට ඔක්කෝම මකුණෝ මරනවා වාගේ වැඩක් නේ, මේක. මේ සේවය අපරාධ කටයුතුවලට යොදා ගන්නේ කවුද? අද විපක්ෂයේ සිටින කණ්ඩායම්. ඔවුන් ආණ්ඩු බලයේ සිටියදී මේ සේවය, මේ රියදුරා පාතාලයේ වැඩවලට පාවිච්චි කළා, මත් ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය සඳහා පාවිච්චි කළා, විවිධ දූෂණ, වංචාවලට පාවිච්චි කළා. ඒ කර්මාන්තයෙන් යැපෙන පිරිස ලක්ෂ 40ක් විතර වෙනවා. කල්පනා කරලා බලන්න. ඒ මිනිස්සු ඔක්කෝම කැමැතියි, මේ තුළින් පියවරක් ඉස්සරහට යන්න සහ මෙය නියාමනය වෙනවා දකින්න. එහෙම නැත්නම් ගෞරවනීය පිළිගැනීමක් ඇති රස්සාවක් බවට මෙය පත් කර ගන්න. මේ සංශෝධනය මගින් කරන්නේ ඒක. මේ කර්මාන්තය, ත්‍රිරෝද රථ

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்றைய தினம் நமது நாட்டின் முக்கியமான துறைகளாக இருக்கின்ற போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள்

[மே. 10. 1994, 1995, 1996, 1997]

மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் போன்ற பல்வேறு துறைகளோடு தொடர்புபட்ட அமைச்சினுடைய விவாதத்திலே கலந்து கொள்வதிலே நான் மகிழ்ச்சியடைகின்றேன். ஏனென்றால், கிழக்கு மாகாணத்தினுடைய வீதி அபிவிருத்தி அமைச்சு உட்படப் பல அமைச்சுக்களுக்கு நானும் 2 தடவை அமைச்சராக இருந்து, கிழக்கு மாகாணத்திலே அறுந்து போயிருந்த இன ஒற்றுமையை இந்த வீதி அபிவிருத்தி அமைச்சினுடான அபிவிருத்தியூடாகக் கட்டியெழுப்பி அதனைச் செய்து காட்டியவர்கள் நாங்கள். அதேபோன்று இந்த மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய அமைச்சர் அவர்களும் இந்த நெடுஞ்சாலை அபிவிருத்தித் திட்டங்கள், போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் ஊடாக நமது நாட்டிலே வாழுகின்ற மூலின மக்கள் மத்தியில் இன ஒற்றுமையை ஏற்படுத்துவதற்குரிய அபிவிருத்தித் திட்டங்களை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

கிழக்கு மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, அம்பாறை மாவட்டங்களை உள்ளடக்கியதாக இருப்பது உங்களுக்குத் தெரியும். இலங்கையிலே நான் நினைக்கிறேன், 1864ஆம் ஆண்டு புகையிரத சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டதென்று. 1905ஆம் ஆண்டு வடக்கு மாகாணத்திற்கு இந்தப் புகையிரத சேவை விஸ்தரிக்கப்பட்டது. 1928ஆம் ஆண்டு கிழக்கு மாகாணத்தின் அம்பாறை மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து மட்டக்களப்பு மாவட்டத்திற்கும் திருகோணமலை மாவட்டத்திற்கும் புகையிரத சேவை விஸ்தரிக்கப்பட்டது. கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இதுவரையிலே மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரையுள்ள கரையோரப் பிரதேசத்தில் வாழுகின்ற இரண்டு மாவட்ட மக்களுக்கும் புகையிரத சேவை இல்லாமல் இருக்கின்றது. அங்கு புகையிரத சேவையை விஸ்தரிப்பதற்கான திட்டங்களை ஆட்சியில் இருந்த பல அரசாங்கங்களிடம் முன்வைத்தபோதிலும், எந்தவோர் அரசாங்கமும் கிழக்கு மாகாணத்தில் உள்ள அந்த இரண்டு மாவட்டங்களிலும் வாழுகின்ற மக்களுடைய அப்பிரச்சினைக்குத் தீர்வு காணவில்லை.

ஐக்கிய தேசியக் கட்சியினுடைய அமைச்சராக இருந்த மர்ஹூம் எ.ஆர்.மன்கூர் அவர்கள், மறைந்த முன்னாள் ஜனாதிபதி ரணசிங்ஹ பிளேமதாஸ் அவர்களின் அனுமதியுடன், 1992ஆம் ஆண்டு ஈரான் நாட்டின் நிதி உதவியுடன் மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் பிரதேசம் வரை புகையிரதச் சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்திருந்தார். 1993ஆம் ஆண்டு ஈரான் அரசின் பொறியியல் நிபுணர் குழு இலங்கைக்கு விஜயம் செய்து மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரை புகையிரதப் பாதையை அமைப்பதற்கான ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு, அதற்கான திட்ட வரைபுகளையும் பூர்த்திசெய்து, வேலைத்திட்டத்தை ஆரம்பிக்க இருந்த வேளையிலே, 1994ஆம் ஆண்டு ஆட்சி மாற்றம் ஏற்பட்டதால் அவ்வேலைத்திட்டம் தடைப்பட்டது. கிழக்கு மாகாணத்திலே பொத்துவில் பிரதேசம் மிக முக்கியமான ஒரு பிரதேசமாகும். பொத்துவில் பிரதேசம், அறுகம்பைப் பிரதேசம் என்பன அதிகமான வெளிநாட்டு உல்லாசப் பயணிகள் வருகை தருகின்ற முக்கியமான இடங்களாக இருப்பது மாத்திரமல்லாமல், உல்லாசப் பிரயாணத் துறையால் அரசாங்கத்துக்கு பெரும் வருமானத்தையும் வழங்கி வருகின்றன. கௌரவ போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சர் அவர்கள் தற்போது இந்தச் சபையிலே இல்லை; இந்த அமைச்சின் சார்பில் பதில் அளிப்பதற்கு யார் இருக்கின்றார்கள் என்று தெரியவில்லை. நீண்ட காலமாகக்

கிழக்கு மாகாண மக்கள் எதிர்பார்த்திருக்கின்ற மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரையான புகையிரத சேவையினை ஆரம்பிப்பதற்கான திட்டத்தையும் அமைச்சினுடைய விசேட அபிவிருத்தித் திட்டங்களில் உள்ளடக்கி, தேவையான நடவடிக்கைகளை ஆரம்பிக்குமாறு நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அதுமாத்திரமல்லாமல், தேசிய போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் 2013ஆம் ஆண்டு அறிக்கையின்படி, நாடு பூராகவும் 147 ரயில் நிலையங்கள் உள்ளதாகவும், இவற்றினுடாகத் தினமும் 124,000 பயணிகள் ரயிலில் பிரயாணம் செய்வதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பொழுது நாங்கள் 2025ஆம் ஆண்டில் இருக்கின்றோம். எனவே, இலட்சக்கணக்கான மக்கள் இந்த ரயில் போக்குவரத்தின் ஊடாகப் பிரயாணம் செய்யும்போது, மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரையும் இருக்கின்ற கரையோரப் பிரதேச மக்களுக்கு இதுவரையும் இந்த railway போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இருப்பது வேதனையாக இருக்கின்றது. எனவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள், இவ்வாறான அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் முன்வைக்கப்படும் சந்தர்ப்பங்களில், வெளிநாட்டு அரசின் நிதி உதவியுடன் பாரிய அபிவிருத்தித் திட்டமான, மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரையுமுள்ள புகையிரதச் சேவையை இந்த அமைச்சு ஆரம்பிக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். முஸ்லிம் நாடுகள் அதற்காக கோடிக்கணக்கான பணத்தைத் வழங்குவதற்குத் தயாராக இருக்கின்றன.

கடந்த அரசாங்கத்தினால் மாத்தறையிலிருந்து கதிர்காமம் வரையில் புகையிரத சேவையை விஸ்தரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டு, முதலில் அம்பாற்தோட்டை வரை செயற்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்ட குறித்த ரயில் சேவையானது தற்போது மாத்தறை - பெலியத்தவுடன் நிறுத்தப் பட்டிருக்கின்றது. அந்தப் புகையிரத சேவையை மட்டக்களப்பிலிருந்து பொத்துவில் வரை அல்லது மாத்தறையிலிருந்து மட்டக்களப்பு வரை விஸ்தரிக்கக்கூடிய திட்டம் குறித்துப் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளர், அதிகாரிகள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

கடந்த அரசாங்க காலத்தில் பொத்துவில் பிரதேசத்தில் வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையால் பொத்துவில் பிரம்கண்டம் ஆற்றுக்குக் குறுக்காகப் பாலம் அமைத்தல், பொத்துவில் ஹைடாயா நாவலாற்றின் குறுக்காகப் பாலம் அமைத்தல் ஆகிய இரண்டு வேலைத்திட்டங்களுக்காக tenders call பண்ணப்பட்டு வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட இருந்த நிலையில் அரசாங்கம் மாறியதால், அவ்வேலைகள் இடைநிறுத்தப் பட்டிருக்கின்றது. பொத்துவில் பிரதேச விவசாயிகள் தங்களுடைய விவசாயத்திற்கான விதைநெல் மற்றும் பசுனையினை ஒரு கம்பியிலே கட்டித்தான் அந்த ஆற்றை cross பண்ணி எடுத்துச் செல்கின்றார்கள். எனவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இது தொடர்பில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். நான் கிழக்கு மாகாண வீதி அபிவிருத்தி அமைச்சராக இருக்கின்றபோது, அந்த இடத்தைக் காட்டி அதற்கான -

மே. 10. 1994, 1995, 1996, 1997

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

மே. 10. 1994, 1995, 1996, 1997
விவரம்: 10. 1994, 1995, 1996, 1997

අපි උතුරු පළාත ගන්නොත්, -මීට ඉස්සෙල්ලා උතුර, නැගෙනහිර පළාත් නියෝජනය කරන මන්ත්‍රීවරු කිහිපදෙනෙක් කථා කළා- උතුරු පළාතේ ඩෙල්ටා, අනෙක් පැත්තෙන් නයිතරිව්, අනලනිව්, පුත්තුඩනිව් කියන දූපත් සඳහා තිබෙන්නේ බෝට්ටු සේවාවන්. නමුත් ඒ බෝට්ටු ගන්නාම, ඒවා අවුරුදු 30, 40 පරණයි. මුලාසනාරාඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම හිතන විධියට ඔබතුමාත් සමඟර විට ඒ අත්දැකීම් ලබලා ඇති; අපි ගමන් කරලාත් තිබෙනවා, නයිතරිව් වාගේ දූපත්වලට. ඒ බෝට්ටු සේවා තුළින් මිනිස්සු ගමන් කරද්දී ඔවුන්ගේ ජීවිතය කොතරම් අනාරක්ෂිතද කියන කාරණය ගැන අපි හිතන්න ඕනෑ. ඒ හැම කෙනෙක්ගේම ජීවිත, ජීවිත.

[ගරු සුජීව දිසානායක මහතා]

අපි ඉතිහාසය ගත්තොත්, ඩෙමිලර් නිර්මාණය කළ මෝටර් රථය අද ඉතාම සුබෝපහෝගී විවිධ options තිබෙන නිර්මාණයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා, කෝටි ගණන් වටිනා වාහන බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, පෝර්ස් ස්ටිවන්සන් නිර්මාණය කරපු දුම්රිය එන්ජිම ලෝකයේ පැයට කිලෝමීටර 300, 400, 500 වාගේ වේගයකින් යන තැනට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, ඕර්විල් රයිට්, චිල්බර් රයිට් සහෝදරයෝ නිර්මාණය කරපු ගුවන් යානය තමයි අද ලෝකයේ සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය බවට පත් වෙන්නේ. ප්‍රංශය වාගේ රටවල ගුවන් සේවාවන් ගත්තාම, ගුවන් යානා නිර්මාණය කිරීම ලෝකයේ ඉතාම දියුණු මට්ටමට පත් වෙලා තිබෙන බව පෙනවා. ප්‍රවාහන සේවාව ගත්තාම, බ්‍රිතාන්‍යය වාගේ රටවල ප්‍රවාහනය පරිගණකගත කරලා, තමන්ට යන්න ඕනෑ තැන map එකේ දාලා එතැන touch කළාට පස්සේ එතැනට යනවා. සමහර වෙලාවට ඒවායේ බස් රථ රියාදුරු පමණයි ඉන්නේ. වෙන සහායකයෙක් නැහැ. ඒ තරමට ප්‍රවාහනය ලෝකයේ ඉතාම දියුණු තැනකට ඇවිල්ලා තිබෙනවා.

හැබැයි, අපේ රටේ ප්‍රවාහනය තුළ අපි දකින මේ දේවල් පසුගිය දවස්වල නිතරම කථාබහට ලක් වුණා. මූල්‍යසාරාංශ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන් පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කිරීම සම්බන්ධව ගත්තාම, ඔබතුමා දැකලා ඇති 1980, 1985, 1990 වාගේ කාල තුළ නිර්මාණය කරපු කැඩිවිව, දිරවිව හයිස් රථ ප්‍රතිනිර්මාණය කරගෙන පාසල් දරුවෝ දාගෙන පාරේ යන හැටි. එතකොට ඔවුන්ගේ ජීවිත අනතුරේ. සමහර අවස්ථාවල අපි දැක්කා, පාසල් දරුවෝ ගෙනියන බස් රථවල, නැත්නම් ඒ වාහනවල පා පුවරුව කැඩිලා දරුවෝ වැටෙනවා, තුවාල වෙනවා, මිය යනවා.

මේ ආකාරයෙන් මගින් සම්බන්ධයෙන් ගත්තාම, කිසිම සුරක්ෂිතභාවයක් අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ නැහැ. ඉතිහාසයෙන් අපි දැක්කා, බොහෝ විට ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරන්න, එහෙම නැත්නම්, අධීක්ෂණය කරන්න, නියාමනය කරන්න යම් යම් අමාත්‍යාංශ තිබූ බව. විශේෂයෙන්ම මහනුවර යුගයේ මඩිගෙ බද්ද කාර්යාංශය කියලා කාර්යාංශයක් ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධයෙන් තිබුණා. ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ ඇතැම් තීන්දු තීරණ ගන්නකොට ජනතාව සමහර විට විරුද්ධ වෙන්න පුළුවන්. එහෙම විරුද්ධ වෙලා තිබෙනවා. 1818 අරගළයටත් බලපාන්නේ බදුල්ල ප්‍රදේශයේ මඩිගෙ බද්ද මුහන්දිරම් තනතුර වෙතස් කිරීමයි. ඒ කියන්නේ, කරත්ත හා සම්බන්ධ ප්‍රවාහන සේවයේ.

මේ මොහොත වනකොට අපේ ප්‍රවාහන සේවය කොතැනද තිබෙන්නේ කියන එක අපට හිතන්න වෙනවා. මේ පනත සංශෝධනය කිරීම තුළින් අපි බලාපොරොත්තු වන්නේ අන්න ඒ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නියාමනය කිරීමයි. අපි දකිනවා, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ බස් රථවලටම අදාළ පාරිභාෂිත ශබ්දකෝෂයක් තිබෙන බව. අපි ඒ අත්දැකීම් විඳලා තිබෙනවා. බස් රථයක යනකොට බස් රථයේ රියදුරු මහත්මයා, ඔහුගේ සහායක - කොන්දෝස්තර මහත්මයා- ඉස්සරහ බස් රථය ගියාද, කොහොමද යන්නේ, දැන් කොතැනද ඉන්නේ කියලා දුරකථන මගින් සන්නිවේදනය කර ගනිමින් ගමන් කරන්නේ. එතකොට මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. බස් රථයක යන්න පුළුවන් මගී සංඛ්‍යාව 54යි, 59යි. නමුත්, සමහර වෙලාවට 100ක්, 150ක් පටවාගෙන යනවා. එහෙම යන අතරතුර ඔවුන් ඊළඟ බස් එකට ඉස්සර වෙන්න නොදී තමන්ගේ බස් රථයට - කපාගෙන යනවා කියලා, නියාමනය යනවා කියලා කියනවා- සෙනෙ එකතු කර ගැනීම සඳහා කරන යම් යම් ක්‍රියාකාරකම්වලදී මගී ජීවිත තමයි අනතුරට පත් වෙන්නේ. ඒ නිසා වග කියන

රජයක් හැටියට අපට වගකීමක් තිබෙනවා, මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ ඇති සෑම අංශයක් පිළිබඳවම පැහැදිලි නියාමනයක් කරන්න. ඒ අරමුණෙන් තමයි, 1991දී හඳුන්වා දුන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත මේ සංශෝධනය කරන්නේ.

විශේෂයෙන්ම අපි හිතනවා, බස් රථ පමණයි මගී ප්‍රවාහනයට යොදා ගන්නේ කියලා. නමුත්, අපේ රටේ දුම්රිය සේවය ගැනත් සලකා බලන්න ඕනෑ. අපේ රටේ දුම්රිය සේවය ආරම්භ වෙන්නේ 1858 වර්ෂයේදී. අදට අවුරුදු 167ක් ගත වෙලා තිබෙනවා. බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් විසින් නිර්මාණය කළ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය හැරෙන්නට ඉතාම සුළු ප්‍රමාණයක් තමයි අපේ රටේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියට එකතු වෙලා තිබෙන්නේ. ඉතා පරණ දුම්රිය එන්ජින් නව්‍යීකරණ ලෝකයට ගැළපෙන ආකාරයට අපේ රටේ නිර්මාණය වෙලා නැහැ. අපි දකිනවා, දුම්රිය තුළ ගමන් කරන මගීන් තමන්ට ඕනෑ හැටියට පා පුවරුවේ එල්ලිලා ගමන් කරන ආකාරය. මේ මෑතක සමාජ මාධ්‍ය තුළ සංසරණය වන වීඩියෝවක් මම දැක්කා. දුම්රිය මගියෙකු මොනයම් හෝ අකටයුත්තක් කරලා ඔහු ඒකෙන් බේරෙන්න දුම්රියේ පා පුවරුවේ එල්ලිලා යනවා. අවසානයේ දුම්රිය පොළ තුළ තිබෙන පදිකයන් ගමන් කරන platform එකේ වැදිලා ඔහු මැරිලා වැටෙනවා. අපි දැක්කා, සමහර තරුණයන්ගේ කඳ මතින් දුම්රියේ රෝදය ගිහිල්ලා ශරීරය දෙකට කැඩිලා වෙන් වෙනවා. තමන්ගේ අම්මාට මේක කියන්න එපා කියන ඉල්ලීම කරනවා. ඒ නිසා මගියාගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් පැහැදිලි ප්‍රශ්නයක් අපට තිබෙනවා. මෙන්න මේ පනත සංශෝධනය කිරීම තුළින් අපි බලාපොරොත්තු වනවා, මගී ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන බස් රථ පමණක් නොව අනෙක් ඒවායෙහිත් නියාමනයක් කරන්න. විශේෂයෙන්ම දුම්රිය ක්ෂේත්‍රය තුළ විශාල අනාරක්ෂිතභාවයක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. ඒ අනාරක්ෂිතභාවය මහහරවා ගෙන මගීන්ගේ ජීවිත ආරක්ෂා කර ගන්න ඕනෑ. ඒ අරමුණෙන් තමයි මේ පනත සංශෝධනය කිරීමට උත්සාහ කරන්නේ.

බස් රථවල ගමන් කරන, දුම්රියේ ගමන් කරන මගියා පමණක් නොවෙයි, පාරේ ගමන් කරන පදිකයාගේ ජීවිතයත් ආරක්ෂා කර ගන්න ඕනෑ. ඒ අයත් මේකේ එක කොටසක්. අපි දකිනවා, පාරවල්වල ගමන් කරන මගීන්ගේ ජීවිත අනාරක්ෂිත තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙන ආකාරය. මම කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ වාරියපොළ ආසනයයි නියෝජනය කරන්නේ. වාරියපොළ ආසනයේ නගර මධ්‍ය තුළ තිබෙනවා, පදික මාරුවක්. මීට සති දෙකකට ඉස්සෙල්ලා ඒ පදික මාරුව තුළ කාන්තාවක් මිය ගියා. ඇතැම් විට වාහනයක් පාරට එකතු කර ගැනීමේදී, තැන්නම් එන බස් රථයට ඉස්සර කර යන්න දරන උත්සාහයේදී මගී ජීවිතවල ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කිසිදු අවධානයක් දක්වන්නේ නැහැ. බස් රථ තුළට විවිධාකාර අලංකරණ අංග එකතු කරගෙන, යකඩ කැලි වැනි දේවල් එකතු කර ගනිමින් ගමන් කරනවා. අපි හිතන්නේ නැහැ, ඔක්කොම බස් රථ එහෙමයි කියලා. නමුත්, සමහර බස් රථ එහෙමයි. ඒ බස් රථවල තිබෙන යම් යම් අනවශ්‍ය දේවල් නිසා මිනිස්සුන්ගේ ජීවිත සම්බන්ධයෙන් ලොකු ප්‍රශ්නයක් මතු වනවා.

පසුගිය දිනෙක ගැරඩිඇල්ල ප්‍රදේශයේ සිදු වූ අනතුර හේතුවෙන් මියගිය පුද්ගලයන්ගේ ශරීර හරහා යකඩ බට ඇතුළු වෙලා තිබුණු ආකාරය අපි දැක්කා. මේ මගියාගේ ජීවිත, පදිකයාගේ ජීවිත ආරක්ෂා කරන එක වගකිව යුතු රජයක් හැටියට අපේ වගකීමක්, කාර්යභාරයක්. ඒ වෙනුවෙන් තමයි මේ පනත සංශෝධනය කිරීමට උත්සාහ කර තිබෙන්නේ. විශේෂයෙන් ලෝකයත් එක්ක ගත්තාම, අනිවාර්යයෙන්ම තාක්ෂණය අපේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට එකතු වෙන්න ඕනෑ. ඒ තාක්ෂණය එකතු කර ගන්නේ නැත්නම් අපට ඉස්සරහට යන්න ලැබෙන්නේ නැහැ. අතීතයේ අපේ රජවරු ගමන් කිරීම සඳහා දෝලාව ඉදෝලිය, සිවිකා, කුණම වාගේ දේවල් භාවිත කර තිබෙනවා.

ඒ වාගේම, සාමාන්‍ය ජනතාවට ගමන් කරන්න තවලම, ගැල් වාගේ දේවල් භාවිත කරලා තිබෙනවා. අපේ රටේ විශේෂයෙන්ම කොළඹ නගරය මුල් කරගෙන ට්‍රැම් කාර් සේවයක් තිබුණා; සමහර අවස්ථාවල අස්ව කරන්න, අස්වයන් ද භාවිත කර තිබෙනවා. ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධව මෙන්ම මේ වාගේ විවිධ ක්‍රම ඒ කාලයේ පටන් භාවිත කර තිබෙනවා. අද ලෝකය ඉන්නේ එතැන නොවෙයි. අද මේ ක්ෂේත්‍රයේ ගොඩක් ඉස්සරහින් ලෝකය ඉන්නේ. ඒ නිසා අපි හිතනවා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය තුළින් විශේෂයෙන් ලංකාවේ අද තිබෙන මේ තත්ත්වයට වඩා යහපත්, හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් සපයන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. මගියාගේ, බස් රථ රියදුරාගේ, ත්‍රිරෝද රථ රියදුරාගේ, දුම්රිය රියදුරාගේ, දුම්රිය මගියාගේ, මේ හැම කෙනෙකුගේම ජීවිත ආරක්ෂා කරගෙන ඉදිරියට යන්න පුළුවන් ඉතා ශක්තිමත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක්, ප්‍රවාහන සේවයක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ වෙනුවෙන් අද දවසේ කරනු ලබන මේ පනත් සංශෝධනය ඉතාම කාලෝචිත කටයුත්තක්. එම නිසා 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීම සඳහා අපගේ උපරිම දායකත්වය ලබා දෙන බව ප්‍රකාශ කරමින් මගේ අදහස් දැක්වීම අවසන් කරනවා. ස්තූතියි.

ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා

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

මිළහට, ගරු රවි කරුණානායක මන්ත්‍රීතුමා.- [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ගරු ප්‍රසන්න ගුණසේන නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 18ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 4.33]

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා (ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன - போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena - Deputy Minister of Transport and Highways)

මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බොහොම ස්තූතියි මට වෙලාව ලබා දුන්නාට.

මම පළමුවෙන්ම කිව යුතු කාරණයක් තිබෙනවා. මට කලින් අදහස් දැක්වපු විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීතුමා කථාවක් ගෙනවා, කන්ටේනර්, කොට් ත්‍රස්තවාදී සංවිධානය, විදේශ සංචාර, ඒත් එක්ක එන ආයුධ ආදිය සම්බන්ධ කරමින්. අපි ඒ ප්‍රකාශය දැඩි, බලවත් ප්‍රකාශයක් ලෙස ගන්නවා. මම එතුමාට අභියෝග කරනවා, පුළුවන් නම් මෙතැනින් එළියට ගිහින් එය පැය 24ක් ඇතුළත මාධ්‍යයට කියන්න කියලා. එහෙම නැත්නම්, පාර්ලිමේන්තු වරප්‍රසාද අවභාවිත කළා කියන කාරණය මත එම ප්‍රකාශය හැන්සාඩ් වාර්තාවෙන් ඉවත් කරන්න කියලා මම මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)
Sir, I rise to a point of Order.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒකේ point එකකුත් නැහැ; order එකකුත් නැහැ නේ. මම ඔබතුමා කියපු එකටයි උත්තරයක් දෙමින් අභියෝගයක් කළේ. එවර්ගයි කළේ. [බාධා කිරීමක්]

ගරු (වෛද්‍ය) රාමනාදන් අර්ච්චුනා මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா)
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)

මම දැන් ඒකට උත්තරය දෙන්නම්. තප්පර කීපයක් දෙන්න.

ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்தியர்) பிரசன்ன குணசேன)
(The Hon. (Dr.) Prasanna Gunasena)

අපි දැන් යොමු වෙමු, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත ගැන කථා කරන්න. 2024 වර්ෂයේ මාර්ග අනතුරු නිසා ජීවිත 2,403ක් අපට අහිමි වුණා. 2025 ජනවාරි මාසයේ ඉඳලා මැයි 31 වනකල් සිදු වෙව්ව සියලු මාර්ග අනතුරු සංඛ්‍යාව ගත්තොත්, 4,728ක් වනවා. එම අනතුරුවලදී මරණ 1,103ක් සිදු වූ බව සටහන් වෙනවා. මෙවැනි තත්ත්වයක් තුළ අප හැම දෙනාම කම්පාවට පත් වුණු, 23දෙනෙකුගේ ජීවිත අහිමි කරමින් ගැරඩ්ඇල්ල ප්‍රදේශයේ සිදු වෙව්ව මාර්ග අනතුරට මේ මාසයේ 11වන දා වන කොට මාසයක් සිටින්නවා. මේ වාගේ වාතාවරණයක් තුළ සමාජයේ කතිකාවක් මතු වෙනවා, පොදු ප්‍රවාහනයේ තිබෙන ගැටලු සම්බන්ධව. පොදු ප්‍රවාහනයේ සුරක්ෂිතභාවය, පොදු ප්‍රවාහනයේ ආරක්ෂිතභාවය, පොදු ප්‍රවාහනයට අදාළ වියදම, එහි ගුණාත්මකභාවය ආදිය සම්බන්ධව ප්‍රශ්නාර්ථයක්, කතිකාවක් සමාජය ඉදිරියේ මතු වෙනවා. මෙවන් සමයක අවුරුදු 34ක් පැරැණි පනතක් ගැන කථා කිරීමට අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව මේ ගරු සභාව විධියට අපි සන්නේෂ වෙන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි අද වන විට වාහන ආනයනය කිරීමේ තහනම ලිහිල් කරලා තිබෙනවා. දැන් රට තුළට වාහන එනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ මාස්පතා ලියාපදිංචි වන වාහන ප්‍රමාණය දිනෙන් දින වැඩි වනවා. උදාහරණයක් විධියට ගත්තොත්, මේ කාල පරිච්ඡේදය තුළ මාසයකට දළ වශයෙන් වාහන 20,000ක්, 21,000ක් විතර ප්‍රමාණයක් ලියාපදිංචි වෙනවා. මැයි මාසය ගත්තොත්, මැයි මාසය තුළ වාහන 21,128ක් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වෙලා තිබෙනවා. ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය කිලෝමීටර 119,382යි. කිලෝමීටර 119,382ක් වූ අපේ මාර්ග පද්ධතිය තුළ වාහන 8,528,002ක් ධාවනය වනවා. ඒ වාහනවලින් 4,981,211ක්ම bikes; 1,186,220ක්ම three-wheelers; 114,382ක් buses. අපි ඒ ඉලක්කම් ටික රවුම් ගණන් හැටියට ගත්තොත්, වාහන ලක්ෂ 85ක් පාරේ තිබෙනවා; ලක්ෂ 50ක් bikes; ලක්ෂ 12ක් three-wheelers; 114,000ක් විතර buses. ඕන තමයි දළ වශයෙන් අපේ රටේ තිබෙන වාහනවල සංයුතිය.

දැන් අපි බලමු, අද අප කථා කරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතින් එම වාහන ප්‍රමාණය නියාමනය කරන්න මේ වනකොට ලැබී තිබෙන බලය කොව්ටර්ක්ද කියලා. ඇත්තටම NTC එකට බලය ලැබී තිබෙන්නේ අන්තර් පළාත් වාහන, එනම් පළාත් අතර ධාවනය කරන පෞද්ගලික බස් රථ නියාමනය කිරීමට පමණයි. එය ඉලක්කමක් වශයෙන් ගත්තොත්, බස් රථ 3,179යි. මීට අමතරව පළාත් තුළ ධාවනය කරන පෞද්ගලික බස් රථ තිබෙනවා. ඒ ප්‍රමාණය ඉලක්කමක් වශයෙන් ගත්තොත්, බස් රථ 19,762යි. ඊට අමතරව SLTB එකකුත් දළ වශයෙන් දිනකට 5,000-5,500 අතර බස් ප්‍රමාණයක් ධාවනය වනවා. පොදු ප්‍රවාහනයේ නියැලෙන බස් රථවල එකතුව වන 27,941ත් NTC එකට නියාමනය කිරීම සඳහා බලය ලැබී තිබෙන්නේ බස් රථ 3,179යි. ඒ කියන්නේ, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට නියාමනය කිරීම සඳහා බලය ලැබී තිබෙන්නේ ඒ මුළු බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 11ක් පමණයි. හැබැයි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය වෙලා සම්මත වනවාත් එක්කම පොදු ප්‍රවාහනයේ නිරත වන බස් රථ නියාමනය කරන්න එම කොමිෂන් සභාවට සියයට සියයක් බලය ලැබෙනවා. මේක අතීතය වැදගත් පනතක් කියන්නේ ඒකයි.

[ගරු (වෛද්‍ය) ප්‍රසන්න ගුණසේන මහතා]

දැන් අප කථා කළේ බස් රථ ගැන පමණයි. හැබැයි, අප තවත් ඉදිරියට ගියොත්, බස් රථවලට අමතරව පොදු ප්‍රවාහනයේ නිරත වන තවත් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය තිබෙනවා. ලංකාව ගත්තොත්, ලංකාවේ පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා පාසල් වෑන් රථ සහ බස් රථ පාවිච්චි වෙනවා. මෙය ඉලක්කමක් වශයෙන් ගත්තොත්, දළ වශයෙන් 40,000ක් විතර වනවා. ඊට අමතරව three-wheelers තිබෙනවා. ඒවා base app එකක් සවි කරගත් three-wheelers වෙන්වත් පුළුවන්. ලංකාවේ සම්පූර්ණ three-wheelers ප්‍රමාණය 1,186,220යි. ඒවායෙන් 80,000ක් විතර පොදු ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා භාවිත වෙනවා. ඊට අමතරව රාජකාරි කටයුතු සඳහා office workersලා ප්‍රවාහනය කරන්න බස් රථ සහ වෑන් රථ 6,000ක් පමණ දායක වෙනවා. අද වනකොට මේ කිසිවක් නියාමනය කිරීමේ බලයක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට නැහැ. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වනවාත් එක්කම මේවා නියාමනය කිරීමේ බලයත් එම කොමිෂන් සභාවට ලැබෙනවා. අද වනකොට පොදු ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන සියලු බස් රථ සහ වෑන් රථවල එකතුව ගත්තොත්, දළ වශයෙන් 153,941ක් වනවා. ඒවායෙන් 3,179යි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් නියාමනය වන්නේ; ඒ කියන්නේ, සියයට 1.9ක් පමණයි නියාමනය වන්නේ. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වනවාත් එක්කම මේ සියල්ල නියාමනය කිරීමේ බලය ලැබෙනවා, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට. ඒකයි මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීම වැදගත් වනවා යැයි කියන්නේ.

මූල්‍යසාරාංශ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හරහා දැනටමත් කෙරෙන කාර්ය පටිපාටියක් තිබෙනවා. මම කලින් ඒ ගැන කිව්වා. එම කොමිෂන් සභාව හරහා අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ නියාමනය වෙනවා. කලින් කථා කරපු ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළා වාහනවල ශබ්ද සම්බන්ධව. මේ සියල්ල දැනටමත් නියාමනය වෙනවා මේ කුඩා කොටස තුළ. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ බස් රථ පරීක්ෂණ වාර්තාවෙහි ඒ ප්‍රමාණ සඳහන් වනවා. මම ඒ එකින් එක කියාගෙන යන්නම්. සයිලන්සරයේ ශබ්දය ප්‍රමිතියට තිබේද? එය ඩෙසිබල් 88ට වඩා අඩු විය යුතුයි. එය නියාමනය වෙනවා, අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථවලට අදාළව පමණක්. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ සියලු බස් රථ සම්බන්ධයෙන් මෙම නියාමනය කිරීමේ බලය ලැබෙනවා. සුබෝපහෝගී නොවන බස් රථය තුළ ශබ්දය ප්‍රමිතියට තිබේද? උපරිමය ඩෙසිබල් 85යි. මෙක දැනටමත් නීතියක්. දැනට මෙය ක්‍රියාත්මක වන්නේ, අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථවලට අදාළව පමණයි. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ රටේ සියලු ඩෙසිබල් සම්බන්ධයෙන් මෙම නියාමනය කිරීමේ බලය පැවරෙනවා. සුබෝපහෝගී බස් රථය තුළ ශබ්දය ප්‍රමිතියට තිබේද? එය ඩෙසිබල් 80ට වඩා අඩු වෙන්න ඕනෑ. තමන්ට ඕනෑ ඕනෑ විධියට සද්දේ දාගෙන යන්න බැහැ. හැබැයි, එය නියාමනය කිරීමේ බලය දැනට තිබෙන්නේ අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා පමණයි. මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ සියලු බස් රථ නියාමනය සඳහා බලය ලැබෙනවා.

ඊළඟට, බස් රථයෙහි වූ නළාවේ, හෝන් එකේ ශබ්දය විය යුත්තේ උපරිම ඩෙසිබල් 105යි. දැනට අන්තර් පළාත් බස් රථ සම්බන්ධයෙන් පමණක් annually බලපත්‍රය අලුත් කරන කොට එය පරීක්ෂා කර බලනවා. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ සියලු බස් රථවලට අදාළව එය නියාමනය කිරීමේ

බලය ලැබෙනවා. ඊළඟට, පොළොවේ සිට පළමු පා පුවරුවට ඇති උස අවමය මිලිමීටර් 250-430 අතර විය යුතුයි. දැනටමත් ඒක check වෙනවා. හැබැයි, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ සියලු බස් රථ check කිරීමට බලය ලැබෙනවා, NTC එකට. දොරටුවේ පඩියක දිග මිලිමීටර් 467ක් විය යුතුයි. දොරටුවේ පඩියක පළල මිලිමීටර් 230ක් විය යුතුයි. තනි ආසනයක පළල මිලිමීටර් 350ක් විය යුතුයි. මගී ආසනවල දිග ප්‍රමාණය පිළිබඳ ප්‍රමිතිය ද මෙහි සඳහන්ව තිබෙනවා. බස් රථවල යන්න ගියාම අපේ මගීන් සැහෙන පිරිසක් අර්බුදයට ලක් වෙනවා මේ ප්‍රමාණ නොමැති වීම නිසා. හැබැයි, මෙය දැන් නියාමනය වනවා අන්තර් පළාත් බස් රථවලට අදාළව. තනි ආසනයක දිග මිලිමීටර් 382ක් විය යුතුයි; ආසන දෙකක් නම් දිග මිලිමීටර් 764ක් විය යුතුයි. මේ වාගේ දීර්ඝ විස්තරයක් තිබෙනවා. මේ සඳහා බලය ලැබෙනවා, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ. අපි දැනටමත් අන්තර් පළාත් බස් රථ සඳහා බලන කරුණු 41ක් තිබෙනවා. මම මේ සම්පූර්ණ document එක සභාගත* කරනවා, දැන ගැනීම සඳහා.

මූල්‍යසාරාංශ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මීට අමතරව පොදු ප්‍රවාහනයේ ගාස්තු තීරණය කිරීම සඳහා සූත්‍රයක් සකස් කිරීමට සහ ඒක යාවත්කාලීන කිරීමට NTC එකට බලය ලැබෙනවා. තාක්ෂණික කරුණුත් එක්ක සංසන්දනය කරලා, මිල වැඩිවීම ඇතුළු සියලු කාරණා සංසන්දනය කරලා පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා මිල සූත්‍රයක් සකස් කිරීමට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට බලය ලැබෙනවා.

ඒ වාගේම මේ කටයුතු digitalize කරලා ඉදිරියට ගේන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. උදාහරණයක් ගත්තොත්, පසුගිය කාලයේ ලොකුවට කථාවට ලක් වුණා, SLTB එකේ ආදායම වැඩිවීම පිළිබඳව. ඉතිහාසයේ SLTB එකේ වැඩිම ආදායමක් වාර්තා වුණේ අප්‍රේල් මාසයේ 12වැනි දා. එදා දෛනික ආදායම රුපියල් මිලියන 204ක් වුණා. රුපියල් මිලියන 204ක දෛනික ආදායමක් වාර්තා වුණත්, ලැබෙන තොරතුරු සහ අපේ නිලධාරීන් කියන කාරණාත් එක්ක දවසක leakage එක කෝටියකට ආසන්නයි. මෙතැන වින්දිතයා SLTB එක වුණාට, පෞද්ගලික බස් හිමියාත් ඒ වාගේම අර්බුදයට ලක් වෙලා ඉන්නවා. ඇත්තටම පෞද්ගලික බස් හිමියා තමන්ගේ බස් රථය තුළ සිරකරුවෙකු බවට, දෛනික කුලිකරුවෙකු බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. මොකද, බස් හිමියාට බස් රථයට ලැබෙන සම්පූර්ණ ආදායම ලැබෙන්නේ නැහැ. මේ සඳහා card - debit card හෝ credit card - payment ක්‍රමය හඳුන්වා දීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපි හිතනවා, මේ අවුරුද්ද අවසන් වෙනකොට card payment ක්‍රමය හඳුන්වා දෙන්න පුළුවන් වෙයි කියලා.

ඒ වාගේම තාක්ෂණය ගෙනැත් GPS සවි කරන්න ඕනෑ. මෙය පළමුවෙන්ම Puttalam corridor එකේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. දැනටමත් ඒ ගැන NTC එකත් එක්ක කථා කරලා තිබෙනවා. ඒගොල්ලන් එකඟ වෙලා තිබෙනවා, SLTB බස් සඳහා GPS සවි කරන්න. අනිවාර්යයෙන් ඒකාබද්ධ කාලසටහන ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ GPS සවි කිරීමෙන් අනතුරුවයි. අපි ඒක මේ අවුරුද්ද ඇතුළත කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම online bookings, මාර්ගගත ක්‍රමයට reserve කිරීමේ හැකියාව මේ අවුරුද්ද ඇතුළත ස්ථාපිත කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම බස් රථ CCTV

* ප්‍රස්තූතකාලයේ තබා ඇත.

* *ග්‍රාමීය නිලධාරීන්ගේ සේවය සඳහා පිහිටා ඇත.*

* Placed in the Library.

මගින් පරීක්ෂා කිරීමේ ක්‍රම කිහිපයක් දැනටත් තිබෙනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, දෙසැම්බර් 31 වන දා වෙනකොට මේක සැහෙන දුරට අරගෙන යන්න.

ඒ වාගේම මන්ත්‍රීවරු කිහිප දෙනෙක් වාහන අනතුරු සම්බන්ධව කලින් කථා කළා. AI තාක්ෂණය භාවිතයෙන් නිද්‍රාශීලී සහ තෙහෙට්ටුවට පත් බස් රථ රියදුරන් හඳුනාගෙන අනතුරු හැඟවීමේ ක්‍රමයක් සකස් කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපි හිතනවා, මේක මාස තුනක් විතර ඇතුළත pilot project එකක් විධියට - සියලු බස් රථ සඳහා නොවෙයි - පටන් ගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. ඒ වාගේම පොදු ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ජාතික දත්ත ගබඩාවක් හඳුන්වා අපට පුළුවන් වෙනවා. මේක NTC එක හරහා ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේක මේ අවුරුද්ද ඇතුළත පටන් ගන්න පුළුවන්. මොකද, අපට දත්ත නැතිව කිසිම දෙයක් ඉදිරියට කරගෙන යන්න බැහැ. කිසිම දෙයක් ඉදිරියට කරගෙන යන්න බැහැ, දත්ත නැතිව.

රීළඟට, පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා සේවා සපයන්නන් පුහුණු කිරීමේ බලය NTC එකට ලැබෙනවා. මේ ගැන කලින් කථා වුණා. ඒ වාගේම permit එකක් transfer කිරීමේ බලයත් ලැබෙනවා. දඩ නියම කිරීමේදී, දඩ මුදල වැඩි කරලා තිබෙනවා. දැනටමත් වැල්ලවත්ත වාගේ ප්‍රදේශයක ඉඳලා නිත්‍යානුකූල නොවන ආකාරයට ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ක්‍රියාත්මක වෙනවා, උතුරු ප්‍රදේශය දක්වා. මේක අපේ flying squads හරහා අල්ලනවා. නමුත් අපි දඩය වශයෙන් ගහන්නේ රුපියල් ලක්ෂ දෙකක් වාගේ පොඩි මුදලක්. ඒ නිසා ඒගොල්ලන් ඒ දේ නිතරම කරනවා. ඒ නිසා දඩ මුදල වැඩි කරලා තිබෙනවා. මේ වාගේ වැඩි බලයක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට ලැබෙනවා, මේ පනත් කෙටුම්පත සම්මත වීමත් සමඟ.

අද සමාජ මාධ්‍යවල හුවමාරු වුණු පුවත්කම් ඔබතුමන්ලා දකින්න ඇති. "සාගරිකා" දුම්රියට අනතුරක් වෙන්න තිබුණා, පිල්ලක තිබුණු damage එකක් නිසා. එක් පුද්ගලයෙක් එතැනට ඇවිත් shirt එක ගළවලා දුම්රියට සංඥා කරලා දුම්රිය නවත්වලා, ඒ අනතුර වළක්වා ගන්නා.

ඒ වාගේම තරුණයන් සමූහයක් එකතු වෙලා හදපු app එකක් තිබෙනවා. එමගින් තත්පර දෙකෙන් දෙකට දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු update වෙනවා. ඇත්තටම අපේ රටේ මිනිස්සු පොදු ප්‍රවාහනයට තවම ආදරෙයි; "ලව්". අපට මේක ගොඩ දමන්න පුළුවන්. මිනිස්සු තවම බලාපොරොත්තු අත්හැරලා නැහැ. අපට නිලධාරී මණ්ඩලයක් ඉන්නවා. අපි දක්ෂ නිලධාරීන් handpick කරනවා; අපි හඳුනාගෙන තිබෙනවා, හැකියාව, දක්ෂතාව, කැපවීම තිබෙන නිලධාරීන්. ඒ නිලධාරීන් එක්ක අපි මේ ගමන යනවා. අපි හිතනවා, ඒ හරහා පොදු ප්‍රවාහනය නැවුම් තලයකට අරගෙන යන්න පුළුවන් වෙයි කියලා.

අවසාන වශයෙන්, මේ පනත් කෙටුම්පත ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා වෙහෙසුණු, කැපවුණු, මේ සඳහා දායකත්වය දක්වපු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සියලු නිලධාරීන්ට, සේවකයන්ට ස්තූතිය පුද කරමින්, මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු බිම්ල් රත්නායක ඇමතිතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි නවයක කාලයක් ලැබෙනවා.

[අ.භා. 4.46]

ගරු බිම්ල් රත්නායක මහතා (ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)

(மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க - போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)

(The Hon. Bimal Rathnayake - Minister of Transport, Highways, Ports and Civil Aviation and Leader of the House of Parliament)

මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සංශෝධන ඉදිරිපත් කරන විවාදයේ අවසාන අවධියට ඇවිත් තිබෙන මේ අවස්ථාවේ, ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා මතු කරපු ප්‍රශ්න කිහිපයකට ඉතාම කෙටියෙන් උත්තර දෙන්න මම හිතුවා. මම හිතන විධියට, අපේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා ඒක ඉතා පුළුල් වශයෙන් කළා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවෙන් කරන, වැඩිපුර අවධානයට ලක් වුණේ නැති, ඉතා වැදගත් කටයුත්තක් තමයි, "සිසු සැරිය" හා "ගැමි සැරිය" වාගේ විශේෂ බස් සේවා සපයන එක. ඒ ගැන පොඩි පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න මම හිතුවා. මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම අපේ ගම්බද ප්‍රදේශ තිබෙනවා, ඒවායේ පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය කරන්න බැහැ. මොකද, ඒවායෙන් ලාභ ගන්න බැහැ. ඒ නිසා පසුගිය කාලයේ ආරම්භ කරපු ව්‍යාපෘතියක් තමයි, "සිසු සැරිය" ව්‍යාපෘතිය. ඒ ව්‍යාපෘතිය මගින් දුෂ්කර ප්‍රදේශවල පෞද්ගලික බස් රථ හෝ ලංගම් බස් රථ තිබෙනවා නම් ඒවාට ආණ්ඩුවේ මුදල්වලින් වියදමක් ලබා දෙනවා. මට මතක හැටියට, ඒ සඳහා අපි රුපියල් බිලියන දෙකක් - රුපියල් මිලියන 2,000ක් - වෙන් කර තිබෙනවා. එහෙම නැත්නම් රුපියල් මිලියන 1,500ක්, 2,000ක් අතර මුදලක් වෙන් කර තිබෙනවා. නමුත්, මෙම ප්‍රතිපාදනවලින් සම්පූර්ණ ප්‍රයෝජනය ගන්නේ නැහැ. සමහර වෙලාවට රුපියල් මිලියන 1,200යි, 1,300යි වියදම් වෙන්නේ, රුපියල් මිලියන 300ක් විතර ඉතිරි වෙන අවස්ථා තිබෙනවා. ඒ නිසා මම ආණ්ඩු පක්ෂයේ සහ විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, තමන්ගේ ප්‍රදේශයේ හරිහමන් පාසල් බස් රථයක් නැති, පෞද්ගලික බස් රථයක් නැති ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ තිබෙනවා නම් කරුණු ඉදිරිපත් කරන ලෙස. එවැනි දුෂ්කර ප්‍රදේශවල ඒ බස් රථවලට යන වියදමින් කොටසක් ප්‍රතිපූරණය කරන්න ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට පුළුවන්. ඒවායේ ratesවල ප්‍රශ්නයක් තිබුණා. ඒ නිසාත් සමහර අය ඉල්ලා තිබුණේ නැහැ. බස්හිමියන් ඒ ගැන දන්නවා. අපි ඒ rates වැඩි කරලා හෝ ලබා දෙන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ ගැන කියන්න ඕනෑ කියලා මම හිතුවා. "ගැමි සැරිය" බස් රථ සඳහාත් ඒ කාරණය අදාළයි. "ගැමි සැරිය" බස් රථ සේවාව තිබෙන්නේ පාසල් දරුවන්ට පමණක්ම නොවෙයි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවෙන් ඒ කටයුත්ත කරනවා, ඒකෙන් ප්‍රයෝජන ගන්න කියන එක ඔබතුමන්ලාගේ අවධානයට ලක් කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් කරන ලොකුම ඉල්ලීමක් තමයි, බස් රථ ලබා දෙන්න කියන එක. අද මේ විවාදයේදී වුණත් ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා මේ පනතේ සංශෝධන ගැන කථා කරනවාට වඩා වැඩිපුර කිව්වේ, "බස් දෙන්න, බස් දෙන්න, බස් දෙන්න" කියන එක තමයි. මුළු විවාදයේම හරය වෙලා තිබුණේ ඒක. ඒ කාරණය මේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සෘජුවම සම්බන්ධ නැති වුණත්, ඒ ගැන කියන්න ඕනෑ. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මට වඩා මේ ගැන තොරතුරු කරුණු වශයෙන් දන්නවා. ශ්‍රීලංගම් බස් රථ 500ක් අලුත්වැඩියා කරලා නැවත සේවයේ යොදවන්න අපි උත්සාහ කරමින් ඉන්නවා. අදට තිබෙන සංඛ්‍යාලේඛන මම දන්නේ නැහැ. නමුත්, දැනට බස් රථ 300කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ඒ විධියට

[ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

අලුත්වැඩියා කරලා ලබා දෙන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා. ඉතිරි ප්‍රමාණයත් අපට ඒ විධියට කරන්න පුළුවන්. මොකද, ආණ්ඩුවෙන් ඒකට සල්ලි දීලා තිබෙනවා. මූල්‍යසනායුගත ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එහි තිබෙන බෙදවාහන තමයි, අපේ ආණ්ඩුව එන්න කලින් පසුගිය කාලයේ තිබුණු ආණ්ඩුවලින් මේ බස් රට අලුත්වැඩියා කරන්න යම් මුදලක් ශ්‍රීලංගමට වෙන් කරලා තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, බස් රට අලුත්වැඩියා කිරීම ඩිපෝවෙන්ම කරන්න ඕනෑ නැහැ. ඒ සඳහා රාජ්‍ය මුදල් දෙනවා. හැබැයි, ඒ රාජ්‍ය මුදල් පාවිච්චි කරන්නේ නැහැ. බොහෝම පොඩි ප්‍රමාණයයි පාවිච්චි කරන්නේ. ඒ නිසා අපි ඒවාත් යොදාගෙන උපරිම බස් රට ප්‍රමාණයක් නවීකරණය කරලා ජනතාවගේ සේවයට ලබා දෙන්න උත්සාහ කරනවා.

ඒ වාගේම ඔබතුමන්ලා කියපු සෑම ප්‍රදේශයකටම බස් රථයක් ලබා දෙන්න අපට බැර වුණත්, වෙනත් කිසිම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් නැති ඉතා දුෂ්කර ප්‍රදේශ පිළිබඳව අපට දැනුම් දෙන්න කියලා. වවුනියාව, මුලතිව් වාගේ ප්‍රදේශවල අයට ලේ සාම්පලයක් check කර ගන්න ත්‍රිවිලර් එකක ඇවිල්ලා යන්න රුපියල් 1,600ක්, 2,000ක් විතර යනවා. සමහර විට ලේ සාම්පලයක් check කර ගන්න යන්නේ රුපියල් 500ක, 600ක වාගේ මුදලක්. එවැනි ප්‍රදේශ තිබෙනවා. සමගි ජන බලවේගයේ පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය කරන ගරු කී-ස් නෙල්සන් මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා, "කපුවත්ත" කියන ගමක් ගැන. එහෙම ප්‍රදේශ තිබෙන්න පුළුවන්. අපි ඔබතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, පොදුවේ බස් ඉල්ලනවාට අමතරව, ඉතා දුෂ්කර ප්‍රදේශවලට ඒ අවශ්‍යතාව තිබෙනවා නම්, කරුණාකර ඒ පිළිබඳ විස්තර අප වෙතත්, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙතත් ලබා දෙන්න කියලා. "සිසු සැරිය" හා "ගැමි සැරිය" වාගේ ව්‍යාපෘතිවලින් අපට සමහර ඒවාට උදව් කරන්න පුළුවන්.

මූල්‍යසනායුගත ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊළඟට අපට තව අවශ්‍යතාවක් තිබෙනවා. ජනතාව හැම වෙලාවේම කොළඹ හරහා යන්නේ නැතුව, එහෙම නැත්නම් ප්‍රධාන නගරයක් හරහාම යන්නේ නැතුව ගමන් කරනවා. අපි හිතමු, ඔබතුමා ජීවත් වන මතුගම ප්‍රදේශයේ ඉඳලා බදුල්ලට, නැත්නම් බණ්ඩාරවෙලට කෙනෙකුට යන්න ඕනෑ කියලා. එකකොට එයා කළුතරට ඇවිල්ලා, කොළඹට ඇවිල්ලා එතැනින් බදුල්ල බස් එකක යනවා වෙනුවට, සමහර විට අලුත් බස් routes දියුණු කර ගන්න පුළුවන්. සමහර විට මතුගමට පටන් ගන්නවා, බදුල්ලට බස් එකක්. බස් හිමියන් ඒවා දන්නවා. එක එක විධියේ trends හැදෙනවා. අලුතින් ආගමික ස්ථානයක් පටන් ගන්නාම මිනිස්සු ඒ ආගමික ස්ථානයට යනවා. අලුතින් කොහේ හෝ තැනක entertainment facility එකක් හදුවාම මිනිස්සු එතැනට යනවා. ඒ නිසා අලුතින් routes develop වෙනවා. අපි කියන්නේ අලුත් routes develop කරන්න කියලායි. අපි ඒවාට permits දෙන්නම්. මොකද, අපට පහාව දීමේ ප්‍රශ්නයක් නැහැ නේ. අපි ඒවා ගන්නේ නැහැ නේ. ඒ නිසා කොළඹ හරහා, ගාල්ල හරහා, මාතර හරහා බස් යනවා වෙනුවට මිනිස්සු routes develop කර ගන්න සැලකිලිමත් වෙනවා නම් හොඳයි. ඒක බිස්නස් එකක් විධියට sustain වෙන්න ඕනෑ. ඒකත් මේ අවස්ථාවේදී ඔබතුමන්ලාට කියන්න ඕනෑ කියලා මම හිතුවා.

මූල්‍යසනායුගත ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගවල උණබම්බු ගේට්ටුකරුවන් පිළිබඳ ප්‍රශ්නය ගැන ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මන්ත්‍රීතුමා කරුණු ඉදිරිපත් කළා. ඔවුන් ඉන්නවා. නමුත්, ඔවුන්ට ගෙවන්නේ ඉතා අඩු වැටුපක් නිසා ඔවුන්ගෙන් ඒ සේවය හොඳම වෙන්නේ නැහැ. අපි ඒ අය ඉවත් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. දැනට පොලීසිය මාර්ගයෙන් තමයි ඒ ගොල්ලන් කළමනාකරණය වෙන්නේ. ගරු

මන්ත්‍රීතුමා, මෙතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය තමයි රුපියල් 7500ක, රුපියල් 10,000ක වාගේ වැටුපකට දුම්රිය ගේට්ටුකරුවෙක් පැය 24ක් ඒ ගේට්ටුව මුර කරන්නේ නැහැ. ළඟකදී පාදුක්ක ප්‍රදේශයේදී ගේට්ටු මුරකරුවෙක් සේවයේ යොදා ඉන්න තැනකම, කෝච්චියේ ජීප් එකක් හැප්පුණා. මොකද, ගේට්ටුවේ මුරකරු මහත්තයා ඒ අවස්ථාවේ හිටියේ නැහැ. අපි උත්සාහ කරමින් ඉන්නවා, අනාරක්ෂිත දුම්රිය මාර්ග 431ක් රජයේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ උදව් ඇතිව සම්පූර්ණයෙන් ආරක්ෂිත ස්ථාන බවට පත් කරන්න. ඒ සඳහා වැඩි මුදලක් යනවා. නමුත්, අපි උපරිම උත්සාහ ගන්නවා මේ කටයුත්ත සම්පූර්ණ කරන්න.

ඊට පස්සේ වනඅලි මිය යෑම ගැනත් ඔබතුමා කිව්වා. අපි ඒවා වළක්වන්න උපරිම මහත්සි වෙනවා. අපි කරපු දේවල් ඉතා ඉක්මනින් කියන්නම්. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සහ අපි විශේෂයෙන්ම ස්තුති කරන්න ඕනෑ, වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට සහ පරිසර අමාත්‍යාංශයට. පරිසර ඇමතිවරයාගේ උපදේශක ලෙස සිටින රවින්ද්‍ර කාරියවසම් මැතිතුමා ඇතුළු ඒ කණ්ඩායමටත් ස්තුති කරන්න ඕනෑ. ඔවුන් ඉතාම සුවිශාල සේවයක් කළා. මම ඔබතුමාගේ අවබෝධයටයි කියන්නේ, ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මන්ත්‍රීතුමනි. රවින්ද්‍ර කාරියවසම් මැතිතුමා ඇතුළු ඒ පරිසරවේදීන් කිලෝමීටර 100කට වඩා මඩකලපු දුම්රිය මාර්ගයේ, අනුරාධපුර දුම්රිය මාර්ගයේ සහ මන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයේ ඇවිද්දා. ඒ ගොල්ලන් ඒ තැන් හඳුනා ගත්තා. දැන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඒ සඳහා අදාළ විශේෂඥයන්ගෙන් ලබා ගත් යෝජනා මත දුම්රිය රේල් පිලි අතර සිල්පර කොටන් අතර ගල් දාන්න යෝජනා කරලා ඒ කටයුත්ත පටන් අරගෙන තිබෙනවා. කෝච්චියේ රියදුරු මහත්මයාට පෙනෙන්නේ නැති නිසා - visibility එක නැති නිසා - කැලෑ එළි කිරීම් පටන් අරගෙන තිබෙනවා. බෝඩ් සවි කරන්න තීන්දු කරලා තිබෙනවා. නමුත්, sensors සවි කරන වැඩේ තවමත් හරියට වෙලා නැහැ. ඒක කරන්න උත්සාහ කරමින් ඉන්නවා. මොකද, ඒවාට commercial production එකේ නැහැ. ජේරාදෙණිය සරසවිය ඇතුළු විවිධ ස්ථානවල ඒවා කරලා තිබුණාට units ගොඩක් නැති නිසා අපි pilot project එකක් විධියට ජේරාදෙණිය සරසවියේ ආචාර්යවරයෙක් හදපු sensor එකක් සවි කරලා, දැනට මට මතක හැටියට test runs 3ක් දුටලා තිබෙනවා. ඒ test run එක ඇතුළේ තමයි ඒක develop වෙන්නේ. අපි අලි මිය යෑම නතර කරන්න සැලකිය යුතු මහත්සියක් ගනිමින් ඉන්නවා. ඒකේ දෙපැත්තක් තිබෙනවා. එකක්, කැලෑ අඩයි සත්තුන්ට. අපි තමයි කැලෑ මැද්දෙන් කෝච්චි පාරවල් දාලා තිබෙන්නේ. අනෙක් පැත්තෙන්, ජනතාවත් බේරා ගන්න ඕනෑ. ඔබතුමා කිව්වා වාගේ අලියෙක් හැප්පිලා කෝච්චියට හානි වුණාම ඒකේ වියදමත් එක්ක ගන්නාම රාජ්‍ය මුදල් විශාල නාස්තියක් වෙනවා. නමුත්, මට කියන්න ඕනෑකම තිබෙන්නේ පරිසර අමාත්‍යාංශයේ උදව් මත ඒ කටයුතු පිළිවෙළකට කරන්න අපි මහත්සි වෙනවා කියන එකයි.

මූල්‍යසනායුගත ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම අවසාන වශයෙන් මේ ගැනත් කියන්න කැමැතියි. සේවය ලබා දීමේ ප්‍රශ්න මට්ටමකට අපි කොහෙත්ම ඇවිල්ලා නැහැ. අපි ඒ ගැන කතාබහ වෙනවා. නමුත්, ප්‍රවාහන සේවය දියුණු කරන්න අපි උපරිම උත්සාහ කරනවා. එහිදී ප්‍රවාහන සේවය ඇතුළේ සමහර ආයතනවල තිබෙන වංචා, දූෂණත් බරපතළ ගැටලුවක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ එක උත්සාහයක් විධියට තමයි මේ මෑතකදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට ගිහිල්ලා, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉහළ නිලධාරීන් කිහිප දෙනෙකු ඇතුළු නිලධාරීන් පිරිසක් අත්අඩංගුවට අරගෙන තිබෙන්නේ. මූල්‍යසනායුගත ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි ඔබතුමාට කියන්න කැමැතියි, ඒ අය අල්ලපු දවසට කලින් දවසේ පාන්දර 2.00 සිට CCTV recordings delete කරලා. මම මේ දේවල් රටට කියන්න ඕනෑ.

මොකද, රට අයිති මිනිසුන්ට නේ. මේ රට අපට පෞද්ගලිකව අයිති නැහැ නේ. ඒ bribe කරපු උදවිය ඇල්ලුවාම, ඒ පිළිබඳව බලාගන්න තිබෙන CCTV recordings delete කරලා! ඒ නිසා හරිම පැහැදිලිව මම කෙටියෙන්ම කිව්වොත්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ හොරු කැරලි ගහලා ඉන්නේ මේ දවස්වල. මේ කාරණයත් කියලා මගේ කථාව අවසන් කරන්නම්, මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. නමුත් අපි ඒ කැරලිවලට භය නැහැ. අපි එවැනි දේවල් මර්දනය කරනවා; පාලනය කරනවා. නමුත්, සේවාව සපයන ගමන් තමයි ඒ දේවල් අපි කරන්නේ.

මේ පනත් කෙටුම්පත පිළිබඳව පක්ෂ විපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමන්ලා අදහස් දැක්වීම ගැන බොහොම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒ වාගේම, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අලුත් සභාපතිතුමා ඇතුළු නිලධාරී මණ්ඩලයන් අද ඇවිත් ඉන්නවා. හැම සිකුරාදාටම, සඳුදාටම බස් රථ දමන්න එතුමන්ලා ගොඩක් අය මහන්සි වෙනවා. රාත්‍රී වෙනකම්, එළිවෙනකම් එතුමන්ලා මහන්සි වෙනවා. ඒ අයත් ආදරයෙන් මතක් කරන ගමන් මගේ පිළිතුරු කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

Order, please! අද දින වැඩ කටයුතු අවසාන වනතෙක් කාලය ලබා දීමට සභාව එකඟද?

ගරු මන්ත්‍රීවරු

(மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்)
(Hon. Members)
Aye.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත දෙවන වර කියවීම, සභාව එකඟද?

ප්‍රශ්නය විමසන ලදින්, සභා සම්මත විය.

පනත් කෙටුම්පත ඊට අනුකූලව දෙවන වර කියවන ලදී.

வினா விடுக்கப்பட்டு, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

அதன்படி, சட்டமூலம் இரண்டாம் முறை மதிப்பிடப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

Bill accordingly read a Second time.

මතු පළවන යෝජනාව සභා සම්මත විය:

"පනත් කෙටුම්පත පූර්ණ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභාවකට පැවරිය යුතු ය." - [ගරු බිමල් රත්නායක මහතා]

தீர்மானிக்கப்பட்டது.

"சட்டமூலம் முழுப் பாராளுமன்றக் குழுவுக்குச் சாட்டப்படுமாக." - [மாண்புமிகு பிமல் ரத்நாயக்க]

Resolved:

"That the Bill be referred to a Committee of the whole Parliament."
- [The Hon. Bimal Rathnayake]

කාරක සභාවෙහිදී සලකා බලන ලදී.

[මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමා මූලාසනාරුඬ විය.]

குழுவில் ஆராயப்பட்டது.

[மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.]

Considered in Committee.

[THE HON. PRESIDING MEMBER in the Chair.]

1 සිට 27 තෙක් වගන්ති පනත් කෙටුම්පතෙහි කොටසක් හැටියට නිව්ය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

1ஆம் வாசகத்திலிருந்து 27ஆம் வாசகம் வரை சட்டமூலத்தின் பகுதியாக இருக்கவேண்டுமெனக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Clauses 1 to 27 ordered to stand part of the Bill.

ප්‍රඥප්ති වගන්තිය සහ නාමය පනත් පනත් කෙටුම්පතෙහි කොටසක් හැටියට නිව්ය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

පනත් කෙටුම්පත, සංශෝධන රහිතව වාර්තා කරන ලදී.

சட்டமாக வாசகமும் தலைப்பும் சட்டமூலத்தின் பகுதியாக இருக்க வேண்டுமெனக் கட்டளையிடப்பட்டது.

சட்டமூலம் திருத்தமின்றி அறிக்கை செய்யப்பட்டது.

Enacting Clause and Title ordered to stand part of the Bill.
Bill reported without Amendment.

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

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

මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, "පනත් කෙටුම්පත දැන් තුන්වන වර කියවිය යුතුය" යි මා යෝජනා කරනවා.

තවද, පනත් කෙටුම්පතෙහි සෝදුපත්වල භාෂා දෝෂ, මුද්‍රණ දෝෂ, ව්‍යාකරණ දෝෂ හා අංක දෝෂ නිවැරදි කර ගැනීම සහ ආනුෂංගික සංශෝධන සඳහා අවසර දෙන ලෙස ද ඉල්ලා සිටිමි.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදින්, සභා සම්මත විය.

පනත් කෙටුම්පත ඊට අනුකූලව තුන්වන වර කියවා සම්මත කරන ලදී.

வினா விடுக்கப்பட்டு, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

அதன்படி, சட்டமூலம் மூன்றாம் முறை மதிப்பிடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

Bill accordingly read the Third time, and passed.

කල්තැබීම

ஒத்திவைப்பு
ADJOURNMENT

ගරු බිමල් රත්නායක මහතා

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

මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, "පාර්ලිමේන්තුව දැන් කල් තැබිය යුතුය" යි මා යෝජනා කරනවා.

ප්‍රශ්නය සභාහිමිව කරන ලදී.

வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.

Question proposed.

ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා

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

සභාව කල් තබන අවස්ථාවේ යෝජනාව, ගරු ජනාධිපති නීතිඥ එම්. නිසාම් කාරියප්පර් මන්ත්‍රීතුමා.

අම්පාර සහ මඩකලපුව ධීවරයන්ගේ ජීවනෝපායට

ලපාන අපරාධ ක්‍රියාකාරකම් වැළැක්වීම

அம்பாறை மற்றும் மட்டக்களப்பு மீனவர்களின் வாழ்வாதாரத்தைப் பாதிக்கும் குற்றச் செயல்களைத் தடுத்தல்
PREVENTION OF CRIMINAL ACTIVITIES AFFECTING LIVELIHOOD OF FISHERMEN OF AMPARA AND BATTICALOA

[பி.ப. 5.01]

ගරු ජනාධිපති නීතිඥ එම්. නිසාම් කාරියේසර මහතා
(மாண்புமிகு சனாதிபதி சட்டத்தரணி எம். நிசாம் காரியப்பர்)
(The Hon. M. Nizam Kariapper, PC)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நான் இந்தச் சபையிலே மிகுந்த கவலையுடன் முக்கியமான ஒரு பிரச்சினை பற்றிய ஒத்திவைப்புப் பிரேரணையொன்றை முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். இந்தப் பிரச்சினையானது, கிழக்கு மாகாணக் கடற்கரைப் பகுதியில் வாழும் ஆயிரக்கணக்கான மீனவர்களின் வாழ்வாதாரத்தையும் பாதுகாப்பையும் பாதிப்பதுடன், அவர்கள் நீண்டகாலமாகத் துன்புறுத்தலை எதிர்கொண்டுவருவதற்கும் காரணமாக இருக்கின்றது.

“அம்பாறை மாவட்டத்திலுள்ள கல்முனை, கல்முனைக்குடி, சாய்ந்தமருது மற்றும் மட்டக்களப்பு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த கடலோர மீனவ சமூகத்தவர் கடந்த 12 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக ஓர் அமைப்புசார் கொள்ளைக் கூட்டமொன்றால் திட்டமிட்டுக் கொள்ளையடிக்கப்பட்டு வருகிறார்கள். குறிப்பாக, அவர்கள் ஆழ்கடலில் பிடிக்கும் மீன்கள் கொள்ளையடிக்கப்படுகின்றன; அதிக விலைமதிப்புள்ள உபகரணங்கள் அழிக்கப்படுகின்றன. இத்தனை காலமாக இதற்கான எந்தப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கையும் சரியாக எடுக்கப்படவில்லை; குற்றவாளிகள் கைது செய்யப்படவில்லை; நீதிமன்றத்திற்குக் கொண்டு வரப்படவில்லை; தண்டனைகள் வழங்கப்படவில்லை.

இந்தச் செயல்களுக்குத் தலைமை வகிப்பவர் யார் என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்த விடயம்தான். ஆனால், அவருடைய பெயரை இங்கு நான் சொல்வது நாகரிகமல்ல. அவர் களுவாஞ்சிக்குடியை மையமாக வைத்து வேகப் படகுகள் மூலமாக இந்தக் குற்றச்செயற்பாடுகளில் ஈடுபடுகின்றார். அவருக்குப் பின்னணியில் ஒரு கொள்ளைக் கூட்டமே இருக்கிறது. இதில் ‘முன்னாள் போராளிகள்’ என்று தங்களை விளித்துக்கொண்டு, அரசியலில் ஈடுபட்டுத் தற்போது பாராளுமன்றப் பதவி இழந்த சில குழுக்கள் சம்பந்தப்பட்டிருக்கின்றன. நமது மீனவர்கள் குற்றவாளிகள் அல்லர்; அவர்கள் நாட்டு எல்லைகளை மீறுபவர்கள் அல்லர். அவர்கள் நமக்கு ஊட்டமளிக்கும் மக்கள்! ஆனால், இன்று அவர்கள் கடலுக்குச் செல்ல அச்சப்படுகின்றார்கள். ஏனென்றால், இந்தக் கொள்ளைக்கூட்டம் அவர்களைத் தொடர்ந்து அச்சுறுத்துகின்றது.

2023 மே, 17ஆம் திகதி நடைபெற்ற மட்டக்களப்பு மாவட்ட ஒருங்கிணைப்புக் குழுக் கூட்டத்தில் மீன்பிடிப் படகுகள் நிறுத்தும் இடங்களின் எண்ணிக்கையை வரையறுப்பதற்கும், படகுகளின் இயந்திர வலுவை 25 horsepowerக்கு மட்டுப்படுத்துவதற்கும் தீர்மானங்கள் எடுக்கப் பட்டிருந்தது. ஆனால், அவை இன்றுவரை நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. இதற்குத் தடையாக இருப்பவர் யார் என்று நாங்கள் அறிந்துகொள்ள வேண்டும். எனவே, எமது கடலோரச் சமூகங்களைப் பாதுகாப்பதற்காக அரசாங்கத்திடம் கீழ்க்காணும் விடயங்களை இச்சபையில் கோருகின்றேன்:

1. ஏற்கனவே மாவட்ட ஒருங்கிணைப்புக் குழுவில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானத்தை உடனடியாக அமுல்படுத்த வேண்டும்;
2. படகுகள் நிறுத்தும் முக்கியமான இடங்களை குறிப்பாக, இரவில் இந்தத் திருட்டுகள் நடைபெறும் பகுதிகளைக் கண்காணிப்பதற்கும் கடற்பரப்பில் ரோந்து நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கும் இலங்கைக் கடற்படையைச் சேவையில் அமர்த்தி கடற்றொழில் நடவடிக்கைகளின்போது குற்றவியல் தலையீடுகளை உடனடியாகவும் தீர்மானமிக்க முறையிலும் தடுப்பதனை உறுதிசெய்ய வேண்டும்;
3. உயர் பாதுகாப்பு வலயங்களில் கிரமமாக ரோந்து நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் பணிக்காகவும், பாதிக்கப்பட்ட மீனவர் சமுதாயத்துடன் நேரடித் தொடர்பாடலைப் பேணுவதற்கும், திருட்டு மற்றும் அச்சுறுத்தல் தொடர்பாக உடனடிப் பதில் நடவடிக்கைக்கான ஒருங்கிணைப்பை மேற்கொள்வதற்குமாகக் கிழக்குக் கரையோரத்திற்கான ஒரு சிறப்புக் கடற்படை ஒருங்கிணைப்பாளரை நியமிக்க வேண்டும்;
4. மேலும், வன்முறைகளைத் தடுக்கும் வகையில், ஒழுங்கமைக்கப்பட்ட இந்தக் குற்றச்செயல்களில் ஈடுபடுபவர்களுக்கு எதிராக முழுப் பலத்தினையும் பயன்படுத்தி நடவடிக்கையெடுக்க வேண்டும்.

මම විශේෂයෙන්ම බලාපොරොත්තු වනවා, මේ කාරණයට ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ අවධානය යොමු වෙයි කියලා. ආරක්ෂක නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මේ කාරණයට මම ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. අම්පාර, මඩකලපුව දිස්ත්‍රික්කවල සිටින රජයේ මන්ත්‍රීවරුන් කිහිපදෙනෙක්ම මේ ගැන අප සමඟ සාකච්ඡා කර තිබෙනවා. එතුමන්ලාටත් අවශ්‍ය වෙලා තිබෙනවා, මේක නවත්වන්න. ඒ නිසා මේ ගරු සභාවේ අවධානය ඒ සඳහා වහාම යොමු කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. විශේෂයෙන් අපේ ආරක්ෂක නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉතා බැගෑපත්ව ඒ ඉල්ලීම කරනවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මෙය මාගේ පෞද්ගලික ඉල්ලීමක් ලෙස සලකා මේ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන්න කියලා ඉල්ලමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු මූලාසාරාරුඨ මන්ත්‍රීතුමා

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

ගරු (ආචාර්ය) එම්.එල්.ඒ.එම්. හිස්බුල්ලාහ් මන්ත්‍රීතුමා.
ඔබතුමාට විනාඩි 3ක කාලයක් තිබෙනවා.

[பி.ப. 5.05]

ගරු (ආචාර්ය) එම්.එල්.ඒ.එම්. හිස්බුල්ලාහ් මහතා

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) எம்.எல்.ஏ.எம். ஹிஸ்புல்லாஹ்)
(The Hon. (Dr.) M.L.A.M. Hizbullah)
பிஸ்மில்லாஹ் ரஹ்மான் ரஹீம்.

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்றைய தினம் எங்களுடைய கௌரவ சனாதிபதி சட்டத்தரணி நிசாம் காரியப்பர் அவர்கள் முன்வைத்த ஒத்திவைப்புவேளைப் பிரேரணையை நான் ஆமோதிக்கின்றேன்.

எமது மீனவர்கள் கடற்கொள்ளையர்களால் எதிர்நோக்குகின்ற பிரச்சினையானது மிக நீண்ட காலமாக இருந்து வருகின்ற ஒரு பிரச்சினை என்பதுடன், கௌரவ அமைச்சர் ராமலிங்கம் சந்திரசேகர் அவர்களுக்கு நன்றாகத்

தெரிந்த ஒரு பிரச்சினையும்கூட. இந்தப் பிரச்சினைக்கு நிரந்தரத் தீர்வு காணப்பட வேண்டும். குறிப்பாக, கல்முனை முதல் சாய்ந்தமருது, ஒலுவில், பூநொச்சிமுனை, காத்தான்குடி, வாழைச்சேனை, திருகோணமலை வரையான பிரதேசத்திலுள்ள மீனவர்கள் ஆழ்கடலுக்குச் சென்று மீன்பிடியில் ஈடுபடும்போது, கரையிலிருந்து செல்கின்ற ஒரு கொள்ளையர் கூட்டம் அவர்களின் மீன்களையும் உபகரணங்களையும் கொள்ளையடிக்கின்றது. அந்தக் கொள்ளையர் கூட்டத்தில் உள்ளவர்களின் பெயர் விபரங்களை Department of Fisheries and Aquatic Resources முழுமையாக வெளியிட்டு இருக்கின்றது. அதில் கந்தசாமி நவரத்தினம் உட்பட பல பெயர்கள் உள்ளன. மரியாதை கருதி நான் மற்றவர்களின் பெயர்களையும் ஊர்களையும் இங்கு சொல்ல விரும்பவில்லை. அவர்களுடைய பெயர், ஊர், ஏனைய விபரங்களைக் குறிப்பிட்டு, இந்த விடயம் தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கோரி கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுக்கும் பூநொச்சிமுனை கிராமிய கடற்றொழில் அமைப்புக்கும் Department of Fisheries and Aquatic Resources கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறது. அந்தக் கொள்ளையர் கூட்டம் கடலுக்குச் சென்று மீனவர்களிடமுள்ள பெறுமதியான பொருட்களைக் கொள்ளையடிப்பதற்கு என்றே boats வைத்திருக்கின்றார்கள். அவர்கள் 40-50 horsepower கொண்ட powerful engine boatsஇல் நடுக் கடலுக்குச் சென்று, அங்கு மீன்பிடியில் ஈடுபடுகின்ற மீனவர்களின் மீன்களையும் பெறுமதியான வலைகளையும் கொள்ளையடித்துக்கொண்டு வருகின்றார்கள்.

பல்வேறு கஷ்டங்களுக்கு மத்தியில் மீன்பிடிக்கச் செல்கின்ற காத்தான்குடி, பூநொச்சிமுனை, வாழைச்சேனை, சாய்ந்தமருது, கல்முனைக்குடி, ஒலுவில், பாலமுனை போன்ற பிரதேசங்களைச் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கைகளை விரைவாக எடுக்க வேண்டும். ஏனெனில், இந்தப் பிரச்சினை நீண்ட காலமாக இருந்து வருகின்றது. எங்களுடைய பிரதேசத்துக்கு அமைச்சர்கள் வருகின்றார்கள்; உரிய நடவடிக்கை எடுப்பதாகச் சொல்கின்றார்கள். ஆனால், ஒன்றுமே நடந்ததாகத் தெரியவில்லை. யார் கொள்ளையடிக்கிறார்கள், அவர்கள் எந்த ஊரைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று எல்லா விபரங்களும் இருக்கின்றன. அந்த விபரங்களை கடற்றொழில் மற்றும் நீரியல் வளங்கள் திணைக்களமே வெளியிட்டிருக்கின்றது. ஆனாலும், அவர்களுக்கு எதிராக எந்தவொரு நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. சில நேரம் இரண்டு-மூன்று பேரைக் கைதுசெய்து courtஇல் ஆஜர்படுத்துகின்றார்கள். அங்கு அவர்களுக்கு 1,000-2,000 ரூபாய் தண்டம் விதிக்கப்படுகின்றது. அந்தத் தொகையைச் செலுத்திய பின்னர் அவர்கள் விடுதலை செய்யப்படுகின்றார்கள். ஆகையால், இதில் உங்களுடைய திணைக்களத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் சம்பந்தப்பட்டு இருக்கின்றார்களா? என்ற சந்தேகம்கூட எங்களுக்கு ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. எனவே, நீங்கள் உடனடியாக பாதுகாப்பு அமைச்சோடு இணைந்து உரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து, இவ்வாறு கடலில் நடக்கின்ற மிக மோசமான நடவடிக்கையை - கொள்ளையை - தடுக்க வேண்டுமெனக் கேட்டு, விடைபெறுகின்றேன். நன்றி!

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

[பி.ப. 5.10]

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

மே பிப்ரவரி 2014ல் கத்தாங்குடி கத்தாங்குடி Mosques Federation சங்க, பீ லாஸே Fishermen's Society சங்கம் சேர்ந்த மீனவர்களின் இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட பெறுமதியுடைய மீன்களை இவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் கொள்ளையடிக்கின்றார்கள். இது மிக மோசமான ஒரு செயலாகும். இது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென நாங்கள் கோரியிருக்கிறோம். எனினும், இதுவரை உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை.

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்றைய தினம் கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டுள்ள ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை மிக முக்கியமானது. இன்று கிழக்கு மாகாணத்தில் கடற்கொள்ளையர்களின் செயற்பாடு பாரிய பிரச்சினைகளை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. தற்பொழுது, இச்சபையில் கௌரவ கடற்றொழில் அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறார். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, உண்மையிலேயே ஆழ்கடல் மீன்பிடியில் ஈடுபடுகின்ற மீனவர்கள் மிகவும் வறுமையான சூழலிலேயே மீன்பிடிக்கச் செல்கின்றார்கள். சென்ற பாராளுமன்ற அமர்விலும் இந்தக் கடற்கொள்ளையர்களின் செயற்பாடு பற்றி நான் சொன்னேன். ஆழ்கடல் மீன்பிடியில் ஈடுபடுகின்ற மீனவர்கள் எரிபொருள் மற்றும் ஏனைய செலவுகள் உள்ளடங்கலாக கிட்டத்தட்ட 4 இலட்சம் ரூபாயைச் செலவு செய்துதான் மீன்பிடியில் ஈடுபடுகின்றார்கள். இவ்வாறு அவர்கள் பெருந்தொகைப் பணத்தைச் செலவழித்து ஆழ்கடல் மீன்பிடியில் ஈடுபடும்போது, அங்கு வருகின்ற கடற்கொள்ளையர்கள் மீன்களை மாத்திரமல்ல, அவர்களது வலைகளையும் கொள்ளையடித்துக்கொண்டு போகின்றார்கள்.

[ஓர் சி.பி.சி. டிஸ்கஸினை]

முப்பது வருடங்கள் யுத்தம் நிலவிய இந்த நாட்டை இன்று நல்லதொரு நிலைக்குக் கொண்டுவந்து இருக்கின்ற சூழலிலே இவ்வாறான சம்பவங்கள் நடைபெறுகின்றன. கௌரவ கடற்றொழில் அமைச்சருக்கும் பாதுகாப்புப் பிரதி அமைச்சருக்கும் கிழக்கு மாகாணத்தைப் பற்றி நன்கு தெரியும்! அதேபோல், எங்களுடைய செயற்பாடுகள் பற்றியும் தெரியும்! அதுமாத்திரமன்றி, நாங்கள் இனவாதிகள் அல்லர் என்பதும் தெரியும்! நானும் கிழக்கு மாகாண சபையில் இரண்டு தடவை அமைச்சராக இருந்திருக்கிறேன். அந்தக் காலப் பகுதியில் நான் மூவின மக்களுக்கும் சேவை செய்திருக்கிறேன். நான் ஒரு நாளும் இனவாதம் பேசவில்லை. நான் சிங்கள, தமிழ், முஸ்லிம் என அனைத்து மக்களுக்கும் சேவை செய்கிறேன்.

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, சென்ற வாரம் பொத்துவில், கல்முனை, காத்தான்குடி, வாழைச்சேனை பிரதேசங்களைச் சேர்ந்த மீனவர்கள் அனைவரும் ஆர்ப்பாட்டத்தில் ஈடுபட்டார்கள். அதன் பின்னர் அங்குள்ள மீனவச் சங்கங்களின் தலைவர்கள் எங்களைச் சந்தித்து, தங்களுடைய மீனவர்களின் வாழ்க்கை இத்துடன் முடிவதாகக் கூறி அழுதார்கள். இந்தப் பிரச்சினை தொடர்பில் எவ்வளவுதான் முறைப்பாடு செய்தாலும், உரியவர்களைக் கைதுசெய்வதற்கு சட்டம் இடங்கொடுப்பதில்லை என்ற பாரிய குற்றச்சாட்டை அந்த மீனவர்கள் முன்வைக்கின்றார்கள். கௌரவ பாதுகாப்புப் பிரதி அமைச்சர் அவர்களும் மீன்பிடிக்குப் பொறுப்பான அமைச்சர் அவர்களும் இந்த விடயத்தை விளையாட்டாகக் கருதாது, முக்கிய விடயமாகக் கருதி உரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். ஏனெனில், கிழக்கு மாகாணத்திலுள்ள மீனவர்களின் சக்தி என்பது பாரிய சக்தியாகும். இந்த மீனவச் சமுதாயத்தினர் ஒற்றுமையாகப் பல தேர்தல்களில் இந்த அரசாங்கத்துக்கு ஆதரவாக வாக்களித்து இருக்கிறார்கள். எனவே, நீங்கள் இந்த மீனவர்களுடைய வாழ்வாதாரத்தைப் பாதுகாப்பதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். கௌரவ பாதுகாப்புப் பிரதி அமைச்சர் அவர்கள் கிழக்கு மாகாணத்தைப் பற்றி நன்கு அறிந்த ஒருவர். எனவே, அங்கு முறுகல் நிலை ஏற்பட்டுவிடாமல், இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க வேண்டும் என்பதுடன், அதனுடன் சம்பந்தப்பட்டவர்களை உடனடியாகக் கைதுசெய்து சட்டத்துக்கு முன் நிறுத்த வேண்டுமெனவும் நான் மீனவ மக்கள் சார்பில் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

ஓர் இலாசனார்யல் மன்தீதுலா

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

ஓர் கனீடிசாமி பூலு மன்தீதுலா. இவ்வாடு வினாவி 3க காலசன விவெனா.

[பி.ப. 5.13]

ஓர் கனீடிசாமி பூலு மனா

(மாண்புமிகு கந்தசாமி பிரபு)
(The Hon. Kanthasamy Prabu)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, கௌரவ உறுப்பினர் நிசாம் காரியப்பர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட இந்த ஒத்திவைப்புவேளைப் பிரேரணை தொடர்பாகச் சில கருத்துகளைத் தெரிவிப்பதற்குச் சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

பொத்துவில் தொடக்கம் திருகோணமலை வரையான கடற்பரப்பிலே பல்லாயிரக்கணக்கான மீனவர்கள் ஆழ்கடல்

மற்றும் சிறுகடல் மீன்பிடியில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் பிடிக்கும் பெறுமதியான மீன்களையும் மீன்பிடி வலைகளையும் கொள்ளையிடுவதில் சில சிறு குழுக்கள் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருப்பதை நாங்களும் அறியக்கூடியதாக இருந்தது. அந்த விடயம் தொடர்பாக, அந்தப் பிரதேச மீனவர் சங்கங்கள், மீனவ மக்கள் எங்களிடம் முறைப்பாடுகளை மேற்கொண்டிருந்தார்கள். அதனடிப்படையில் அதுபற்றிய கலந்துரையாடல்களை மேற்கொள்வதற்காகக் கடந்த மாதம் நாங்கள் ஒரு கூட்டத்தினை ஏற்பாடு செய்திருந்தோம். அதில் அந்தப் பிரதேச மீனவர்கள், பாதுகாப்பு உத்தியோகத்தார்கள் மற்றும் மீன்பிடித் திணைக்களத்தின் அதிகாரிகள் எனப் பலரும் கலந்து கொண்டிருந்தனர். அதன்போது அந்தப் பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த மீனவர்களைப் பாதுகாக்க வேண்டிய உடனடித் தேவை இருப்பதை நாங்கள் அறிந்துகொண்டிருந்தோம். மாவட்ட அபிவிருத்திக் குழுக் கூட்டத்திலும், பிரதேச அபிவிருத்திக் குழுக் கூட்டத்திலும் இது தொடர்பில் நாங்கள் சில தீர்மானங்களை மேற்கொண்டிருந்தோம். அதாவது, அங்கு மீன்பிடிப்பதற்காக 40 horsepower கொண்ட speed boatsஇனைப் பயன்படுத்தக் கூடாதெனவும், 25 horsepower கொண்ட வள்ளங்களை மாத்திரம்தான் பயன்படுத்த முடியும் என்ற தீர்மானத்தை நாங்கள் கொண்டுவந்திருந்த அதேநேரம், வேறு சில கட்டுப்பாடுகளையும் கொண்டுவந்திருந்தோம். இறங்குதுறைகளை மட்டுப்படுத்தவும் பொலிசாரினதும் கடற்படையினரதும் ஒத்துழைப்போடு கடற் கொள்ளையர்களின் செயற்பாடுகளைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவும் தீர்மானங்களை மேற்கொண்டிருந்தோம்.

இந்த மீனவர் சங்கங்களோடு கலந்துரையாடியபோது, அவர்களால் அடையாளம் காணப்பட்ட சிறு குழுக்களை அவர்கள் எமக்கு அறியப்படுத்தியிருந்தார்கள். அந்தக் குழுக்களுக்கு எதிராகச் சட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்கான முயற்சிகளையும் நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். உண்மையிலேயே எமது மீனவர்கள் தமது தொழிலை மேற்கொள்வதற்காக ஆழ்கடலுக்குச் சென்று பல நாட்களாகவும் பல வாரங்களாகவும் தமது கால நேரங்களைச் செலவுசெய்து, தமது பெறுமதிமிக்க சொத்துக்களான வலைகள், படகுகளைக் கொண்டு மீன்களைப் பிடிப்பதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்போது, இப்படியான கடற்கொள்ளையர்கள் திடீரெனச் சென்று அந்த மீனவர்கள் பிடித்த மீன்களைக் கொள்ளையடித்து, அவற்றைக் கொண்டுவந்து விற்பனை செய்வதன்மூலமாக இலாபத்தினை உழைத்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். இவ்வாறு எமது மீனவர்கள் பாதிக்கப்படுவது நிச்சயமாக நிறுத்தப்பட வேண்டுமென்பதைக் கூறிக்கொண்டு, கௌரவ கடற்றொழில் அமைச்சர் அவர்களும், கௌரவ பாதுகாப்பு அமைச்சர் அவர்களும் இவ்விடயத்தைக் கரிசனையுடன் கவனத்திற் கொண்டு நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என எதிர்பார்த்து, எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி!

ஓர் இலாசனார்யல் மன்தீதுலா

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

ஓர் (வேடிச) ராமனாதன் டிர்லிஜா மன்தீதுலா. இவ்வாடு வினாவி 4க காலசன விவெனா.

நான் இந்த இடத்தில் கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்களுக்கும் இந்தச் சபைக்கும் ஒரு விடயத்தை எடுத்துச் சொல்லுகின்றேன். அதாவது, இப்போது இந்தப் பிரச்சினைக்கு எதிரான நடவடிக்கைகள் ஆரம்பமாகியிருக்

[மரு ராமலிங்கம் லிங்கசேகர் மஹா]

கின்றன. கடந்த காலத்தில் இது தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுப்பது யார்? இதற்கான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு யாரைப் பயன்படுத்திக்கொள்வது என்ற பிரச்சினை இருந்தது. விசேடமாக, இன்று நாங்கள் Sri Lanka Navy மற்றும் பொலிஸார் உள்ளிட்ட எங்களுடைய பாதுகாப்புப் படையினரை இணைத்து, தேவையாக இருந்தால் STFஐயும் பயன்படுத்தி இவ்வாறான கொள்ளையர் கூட்டத்தினுடைய நடவடிக்கையை முற்றாகத் தடுக்கும் நடவடிக்கைகளுக்கான திட்டங்களை இப்போது தீட்டியிருக்கின்றோம். கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, அந்த நடவடிக்கைகள் வெகு சீக்கிரமாக இடம்பெறும் என்பதை இங்கே கூறிக்கொள்கின்றேன்.

மரு இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

දැන් කථාව අවසන් කරන්න, මරු ඇමතිතුමා.

மரு ராமலிங்கம் லிங்கசேகர் மஹா

(மாண்புமிகு ராமலிங்கம் சந்திரசேகர்)

(The Hon. Ramalingam Chandrasekar)

இன்னுமொரு விடயம்! இப்பொழுது எனக்கு முன்பு பேசிய, கடந்த காலத்தில் இந்த நாட்டில் வசூல் மன்னனாக இருந்த ஒரு நபர் மக்களுடைய பணத்தைக் களவாடிவிட்டு, தேர்தலில் மோசடி செய்துவிட்டு இருக்கின்ற [இடையீடு] ஒரு மன்னன், எங்களைப் பற்றி பொய்யான குற்றச்சாட்டுகளை முன்வைக்கின்றார். அவ்வாறு எங்கள்மீது குற்றச்சாட்டுகளை முன்வைக்கின்ற [இடையீடு] அந்த நபருக்கு நாங்கள் சொல்கின்ற ஒரே விடயம் வேறெதுவுமல்ல, இனிமேலும் பைத்தியம் விளையாட வேண்டாம் என்பதாகும். நீங்கள் பைத்தியம் என்பது எல்லோருக்குமே தெரியும்! [இடையீடு] பெண்களைக் கண்டால் பைத்தியம் பிடித்து அலைகின்ற, [இடையீடு] தமிழருக்கு எதிராகப் பைத்தியம் போன்று செயற்படுகின்ற [இடையீடு] அதுமாத்திரமல்ல, பெண்களைக் கேவலப்படுத்துகின்ற, மலையக மக்களைக் கேவலப்படுத்துகின்ற நரித்தனமான ஒரு நபர் என்றால் வேறு யாரும்ல்ல,

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

என்பது இந்தச் சபைக்கு மாத்திரமல்ல, எல்லோருக்கும் தெரியும்! [இடையீடு] அதனால்தான் கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நான் குறிப்பிட்டேன், [இடையீடு] நாய் வந்து தான் உண்ட உணவை வாந்தி எடுத்துவிட்டு மீண்டும் [இடையீடு] அதை உண்ணுமாக இருந்தால், அதற்குத் [இடையீடு] தீர்க்க முடியாத நோய் இருப்பதே காரணம். இவ்வாறான ஒரு நபராக இருக்கின்ற - [இடையீடு]

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

பைத்தியம் என்று எல்லோருக்கும் தெரியும்! [இடையீடு] தனக்கும் தெரியும்! ஆனால், தான் பைத்தியக்காரன் இல்லை என்று கூறுவதனால்

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

மருந்து கிடையாது! [இடையீடு] அதனால்

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

நோய்க்கு மருந்து கிடையாது தம்பி! [இடையீடு] அதனால்

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

மன்னன் விளையாட்டைக் காட்டிக்கொண்டு இருங்கள்! [இடையீடு] எதிர்காலத்தில் யாழ்ப்பாணத்து மக்களே உங்களை அடித்து விரட்டுவார்கள்! யாழ்ப்பாணத்துப் பெண்களைக் கேவலப்படுத்திய

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

யாழ்ப்பாணத்து மக்களே அடித்து விரட்டுகின்ற காலம் வெகு தொலைவில் இல்லை என்பதை [இடையீடு] [இடையீடு] நினைத்துக்கொள்!

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

போடுகின்ற தாளத்திற்கு ஏற்ப ஆடுகின்ற நாய்கள் கிடையாது யாழ்ப்பாணத்து மக்கள். [இடையீடு] நாயைவிடக் கேவலமான வழிகளில் அங்கிருக்கின்ற மதத் தலைவர்களைக் கேவலப்படுத்திய நபர்

[இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்]

[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டுள்ளது.]

[Expunged on the order of the Chair.]

மரு இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

මරු ඇමතිතුමනි, කාලය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා.

மரு ராமலிங்கம் லிங்கசேகர் மஹா

(மாண்புமிகு ராமலிங்கம் சந்திரசேகர்)

(The Hon. Ramalingam Chandrasekar)

அத்தகைய நபருக்கு எதிர்வரும் காலங்களில் எல்லோருமே சேர்ந்து செருப்படி கொடுப்பதற்குத் தயாராகி வருகின்றார்கள் என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

மரு இலாசனாரூப் மன்திரேசேகர்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

මිලහට, මරු ඡායකකියන් රාජපුත්තිරන් රාසමාණිකම මන්ත්‍රිතුමා කථා කරන්න.

மெர் (மேலே) ராமநாதன் அர்ச்சுனா
(மாண்புமிகு வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)
Sir, I rise to a point of Order. மெர் நம ஸ்டீவன் கலா.

மெர் ராமலிங்கம் சந்திரசேகர்
(மாண்புமிகு ராமலிங்கம் சந்திரசேகர்)
(The Hon. Ramalingam Chandrasekar)
மெர் காலேவன் நம ஸ்டீவன் கலே நகரம். [மெர் கலே]

மெர் இலாசனார்ட் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
மெர் ஸானக்கியன் ராஜபுத்திரன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா.
மெர்ஜிவா ஸ்டீவன். [மெர் கலே] காலே பிளேவெட் ப்ரெசைட்
நிவெனலா. [மெர் கலே]

மெர் ஸானக்கியன் ராஜபுத்திரன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு சானக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்)
(The Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam)
இலாசனார்ட் மெர் மெர்ஜிவா, மெர்ஜிவா ஸ்டீவன் ப்ரெசைட்
பாலைய கர டேவன். மெர் கலா கரன் டேவன். [மெர் கலே]

மெர் (மேலே) ராமநாதன் அர்ச்சுனா
(மாண்புமிகு வைத்தியர்) இராமநாதன் அர்ச்சுனா
(The Hon. (Dr.) Ramanathan Archchuna)
மெர் நம ஸ்டீவன் கலா. [மெர் கலே]

மெர் ஸானக்கியன் ராஜபுத்திரன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு சானக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்)
(The Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam)
Sir, please bring the House to order.

மெர் இலாசனார்ட் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
கலேவன் மெர்ஜிவா மெர் நம ஸ்டீவன் கலே நகரம், மெர்
மெர்ஜிவா. [மெர் கலே] மெர் மெர்ஜிவா, காலே பிளேவெட்
ப்ரெசைட் நிவெனலா. [மெர் கலே]

மெர் ஸானக்கியன் ராஜபுத்திரன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு சானக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்)
(The Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam)
Sir, please control the House.

மெர் இலாசனார்ட் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
மெர் ஸானக்கியன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா, மெர்ஜிவா
கலா ப்ரெசைட் கரன். [மெர் கலே]

[பி.ப. 5.24]

மெர் ஸானக்கியன் ராஜபுத்திரன் ராமலிங்கம் மெர்ஜிவா
(மாண்புமிகு சானக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்)
(The Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam)
I cannot hear anything. - [Interruption]

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நீங்கள்
இந்தச் சபையை அமைதிப்படுத்தினால்தான் நாங்கள் பேச
முடியும். மிக முக்கியமான ஒத்திவைப்பு வேளைப் பிரேரணை

யொன்றை கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்கள்
முன்வைத்திருக்கின்றார். கௌரவ கடற்றொழில், நீரியல்
மற்றும் கடல் வளங்கள் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் இந்தப்
பிரேரணைக்குப் பதிலளிக்கவிருக்கும் கௌரவ பாதுகாப்பு
பிரதி அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்துக்கும் நான் ஒரு
விடயத்தைக்கொண்டு வருகிறேன்.

2022ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியிலே மானிகைக்காடு
பிரதேச மீனவர்கள் என்னை அழைத்து இதே பிரச்சினையை
முன்வைத்ததற்கிணங்க, இந்தப் பிரச்சினை தொடர்பாக
ஒன்பதாவது பாராளுமன்றத்திலே ஓர் ஒத்திவைப்பு வேளைப்
பிரேரணை முன்வைக்கப்பட்டது. அந்த நேரத்தில்
பொதுமக்கள் பாதுகாப்பு அமைச்சராக இருந்தவர் சரத்
வீரசேகர அவர்கள். அப்போது, அவர் ஒரு விசேட குழுவை
நியமித்து, இவ்வாறான செயற்பாடுகளைச் செய்பவர்களைக்
கைது செய்வதற்கான சில நடவடிக்கையை முன்னெடுப்பதாக
அறிவித்திருந்தார். இன்று முன்வைத்திருக்கின்ற இந்தப்
பிரேரணையில் சிறிய திருத்தத்தை நான் முன்வைக்கின்றேன்.
அதாவது, அந்தக் கொள்கைக் குழுவைச் சேர்ந்தவர்கள்
களுவாஞ்சிக்குடி கிராமத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அல்லர்;
களுவாஞ்சிக்குடி பிரதேச செயலகப் பிரிவைச் சேர்ந்தவர்கள்.
என்னென்றால், என்னுடைய வசிப்பிடமும்
களுவாஞ்சிக்குடாதான்.

இதிலே ஒரு முக்கியமான பிரச்சினை இருந்தது. கரைக்கு
வந்த பிறகு இவர்களைப் பிடிக்க முடியாதென Fisheries
Inspector - FI - சொல்கிறார். களவெடுப்பவர்களைக் கடலில்
சென்று பிடிக்க முடியாதெனப் பொலிஸ் சொல்கின்றது.
இவ்வாறு இந்த இரண்டு தரப்பினரும் மாறி மாறிச்
சொன்னதால், கடற்படையினரையும் இணைத்து joint operation
ஒன்றைச் செய்தவற்கான முயற்சியில் நாங்கள் ஈடுபட்டோம்.
கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, மீன்களைக்
களவெடுப்பதென்பது ஏற்றுக்கொள்ள முடியாதவொரு
விடயம்; நாங்கள் அதை வன்மையாகக் கண்டிக்கின்றோம்.
என்னென்றால், ஒருவருடைய வாழ்வாதாரத்தைக் களவெடுத்து
இன்னொரு சமூகம் அல்லது இன்னொருவர் வாழக்கூடாது.
தேர்தல் காலங்களிலே எங்களுக்கிடையே பல
வாக்குவாதங்கள், வாதப் பிரதிவாதங்கள் இருந்தாலும்,
நாங்கள் அனைவரும் மக்கள் சார்பில் தெரிவு
செய்யப்பட்டவர்கள். அந்த வகையில், இனிவரும் காலங்களில்
எங்களுடைய மக்களின் பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துக்
கொள்வதற்காக உங்களுடன் சேர்ந்து இந்த விடயங்களைக்
கையாள்வதற்கு நாங்களும் விரும்புகிறோம்.

கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, மட்டக்களப்பு
மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரை எவ்வளவோ பிரச்சினைகள்
இருக்கின்றன. எங்களுடைய களுவன்கேணிப் பிரதேசத்தில்
ஒரு beacon light போடுவது கூட முக்கிய தேவையாக
இருக்கின்றது. வடக்கு, கிழக்கைப் பொறுத்தவரையில், அங்கு
மூன்றிலிரண்டு பங்கு கரையோரப் பிரதேசம் இருந்தும்
அங்குள்ள மீன்பிடித் துறைமுகங்களின் எண்ணிக்கை
விரல்விட்டு எண்ணும் அளவுக்குக்கூட இல்லை. கடந்த சில
நாட்களுக்கு முன்பாக உலக வங்கியின் பிரதிநிதிகளுடன் நான்
தொலைபேசியில் உரையாடியிருந்தேன். அப்போது அவர்கள்
இது தொடர்பில் சில முன்மொழிவுகள் வரவிருப்பதாகச்
சொல்லியிருந்தார்கள். கௌரவ முன்னாள் அமைச்சர்
ஹிஸ்புல்லாஹ் அவர்களும் அவர்களுடன் பேசியிருந்தார்.
அவர்களுடைய ஒதுக்கீட்டிலிருந்து மீன்பிடித் துறையை
வளர்ப்பதற்கும் ஒதுக்கீடுகள் செய்யக்கூடிய சூழ்நிலை
இருப்பதாகவும் அது தொடர்பில் எங்களுடன் பேசுவதற்குத்
தயார் என்றும் சொல்லியிருந்தார்கள்.

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

இவ்வாறு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

(மாண்புமிகு சாணக்கியன் ராஜபுத்திரன் இராசமாணிக்கம்)

(The Hon. Shanakiyan Rajaputhiran Rasamanickam)

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

ஆகவே, எங்களுடைய பிரதேச மினவர்களின் வாழ்வாதாரத்தைக் கட்டியெழுப்புவதற்கு உலக வங்கியின் நிதியை பயன்படுத்தலாமா என்றும் நாங்கள் யோசித்திருக்கின்றோம். அந்த வகையிலே, மீன்பிடித் துறையைக் கட்டியெழுப்புவதற்கு எங்களுடைய மாவட்ட ஒங்கிணைப்புக் குழுவின் புதிய தலைவர் கூனில் ஹந்துன்னெத்தி அவர்களுடனும் பிரதேச அபிவிருத்திக்குழுத் தலைவர் சகோதரர் கௌரவ கந்தசாமி பிரபு அவர்களுடனும் இணைந்து செயற்படவும், அவர்களுக்குப் பூரண ஒத்துழைப்பை வழங்கவும் மட்டக்களப்பு மாவட்டப் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களாகிய நாங்கள் தயாராக இருக்கின்றோம். அதேவேளை, கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்கள் முன்வைத்த இந்தப் பிரேரணை தொடர்பில் கவனமெடுத்து, உரிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும். அதற்குத் தேவையான உதவிகளையும் பூரண ஒத்துழைப்பையும் ஒத்தாசைகளையும் நாங்கள் வழங்கத் தயாராக இருக்கின்றோம் என்பதை இந்தச் சபையில் மீண்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். நன்றி!

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

[பி.ப. 5.27]

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

(மாண்புமிகு கே. இளங்குமரன்)

(The Hon. K. Ilankumaran)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்றைய தினம் கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்கள் ஒத்திவைப்புவேளைப் பிரேரணை ஊடாக நல்லதொரு விடயத்தை முன்வைத்திருக்கிறார்.

சக பாராளுமன்ற உறுப்பினர் கௌரவ கந்தசாமி பிரபு அவர்கள் இந்தப் பிரச்சினை தொடர்பாக கடந்த 3ஆம் திகதி கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுடன் நானும் இருந்த சமயம் விரிவாகக் கதைத்தார். அதாவது, கடற்றொழிலில் ஈடுபடுகின்ற எங்களுடைய மக்கள் ஆழ்கடலுக்குச் சென்று, அங்கு 20 நாட்களுக்கும் மேலாக மீன்பிடியில் ஈடுபட்டு, பிடித்த மீன்களைச் சேகரித்து வைத்திருக்கும்போது, வாள்களுடனும் கத்திகளுடனும் அதிவேகப் படகில் வருகின்றவர்கள் அந்த மீனவர்களை மிரட்டி, அவர்களுடைய வலைகளையும் மீன்களையும் கொள்ளையிடும் நடவடிக்கையொன்று நடைபெறுவதாகக் கூறியிருந்தார். அதை வெகுசீக்கிரம் நிறுத்துவது தொடர்பில் அவர் lunch timeஇல் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுடன் நீண்டநேரம் கலந்துரையாடினார். அப்போதுதான் இவ்வாறானதொரு பிரச்சினை மட்டக்களப்பு முதல் திருகோணமலை வரையுள்ள கடற்பிரதேசத்தில்

இருப்பதை வட பகுதியைச் சேர்ந்த பாராளுமன்ற உறுப்பினராகிய நான் தெரிந்துகொண்டேன். எதிர்வரும் காலத்தில் அதனைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கையைத் துரிதமாக எடுப்பதற்காக கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் அந்த இடத்தில் இருந்தபடி சில நடவடிக்கைகளை எடுத்ததை என்னால் அவதானிக்கக்கூடியதாக இருந்தது.

உண்மையாகவே மீனவர்கள் தங்களது உயிரைத் துச்சமாக மதித்து, நீண்ட நாட்கள் ஆழ்கடலில் தங்கி, மீன்பிடியில் ஈடுபட்டு, மீன்களைச் சேகரித்துக்கொண்டு இருக்கும்போது, அதிவேகப் படகுகளில் வருகின்றவர்கள் கொள்ளை நடவடிக்கையில் ஈடுபடுகின்றனர். எனவே, இந்தக் கொள்ளையர்களுக்கு எதிராக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய கடப்பாடு அரசாங்கத்துக்கு இருக்கின்றது. எதிர்வரும் காலத்தில் இந்தக் கொள்ளையர்களின் பெயர் விபரங்களை அம்பலப்படுத்தவேண்டிய தேவையும் எமது அரசாங்கத்துக்கு இருக்கின்றது. இவ்வாறானவர்களுக்கு எதிராக நடவடிக்கை எடுக்காது விடுவோமானால், அது பாரிய பிரச்சினையாக உருவெடுக்கும் என்பதை நான் இந்தச் சபையில் திடமாகக் கூறுகின்றேன். இவ்வாறான பிரச்சினை அங்கு 12 ஆண்டுகளாக இருப்பதாக கௌரவ நிசாம் காரியப்பர் அவர்கள் இந்தப் பிரேரணையை முன்மொழியும்போதே சொல்லியிருந்தார். கடந்த காலங்களில் மட்டக்களப்பில் சர்வாதிகார ஆட்சி போன்றதோர் ஆட்சியே நடைபெற்றது. அதனுடன் தொடர்புபட்டவர் இன்று சிறையில் இருக்கின்றார். இதனால் இன்று மட்டக்களப்பு வாழ் மக்களுக்குப் பயமின்றி கேள்வி கேட்கக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. கடற்படையினரினதும் STFஇனரினதும் பொலிஸாரினதும் உதவியைப் பெற்று, கடற்றொழில் மற்றும் நீரக வளமூலங்கள் திணைக்களத்தால் எதிர்வரும் காலத்தில் இந்தக் கொள்ளையர் கூட்டத்தின் பெயர் விபரங்களை அம்பலப்படுத்துவதற்கும் அவர்களுக்கு எதிராகச் சட்ட நடவடிக்கை எடுப்பதற்கும் நாங்கள் தீர்மானித்து இருக்கின்றோம்.

இவ்வாறான முக்கியமான பிரேரணைகளைக் கொண்டுவரும்போது, அவற்றைக் குழப்பும் விதத்தில் நடந்துகொள்ளும் யாழ்ப்பாணத்தைச் சேர்ந்த ஓர் அரசியல்வாதி இந்தச் சபையில் இருக்கின்றார். இந்தச் சபையூடாக நல்ல கருத்துகளை மக்கள் மத்தியில் கொண்டுபோகாமல், தேவையில்லாத விடயங்களைச் சொல்லி, இந்தச் சபையைப் பிழையாக வழிநடத்த அவர் முயற்சிக்கின்றார். “நான் ஒரு கிழமை பாராளுமன்றத்தில் இருப்பேன். மிகுதி நாட்கள் எனக்கு வேலையில்லை. அந்த நாட்களில் வீட்டில் உடுப்புத் தோய்த்தல் போன்ற நடவடிக்கைகளைத்தான் மேற்கொள்வேன். YouTubeஇல் video ஒன்றைப் பதிவேற்றம் செய்தால் எனக்கு 30 டொலர் வரும்” என்று அவர் கூறுகின்றார். அவர் உட்பட சகல பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் அலுவலகம் ஒன்றைப் பராமரிப்பதற்கு அரசாங்கத்தால் மாதாந்தம் ஓர் இலட்ச ரூபாய் வழங்கப்படுகின்றது. அந்த அலுவலகத்தைக்கூட திறப்பதற்கு முடியாத நிலையில் இருக்கும் சக பாராளுமன்ற உறுப்பினர் தேவையற்ற கருத்துகளைத் தெரிவித்து, இந்தச் சபையைப் பிழையாக வழிநடத்த முற்படுவதை நாங்கள் வன்மையாகக் கண்டிக்கின்றோம் என்று கூறி, விடைபெறுகின்றேன்.

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

மேலும் இலாபவாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்

[பி.ப. 5.31]

மரு ஜுரேராசா ரவிகரன்
(மாண்புமிகு துரைராசா ரவிகரன்)
(The Hon. Thurairasa Ravikaran)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இந்த ஒத்திவைப்பு வேளைப் பிரேரணையை முன்வைத்த கௌரவ பாராளுமன்ற உறுப்பினர் நிசாம் காரியப்பர் அவர்களுக்கு நன்றி. மீனவர்களின் வாழ்வாதாரங்கள், கடல் வளங்கள் கொள்ளையடிக்கப்படுகின்றன. சட்டவிரோதக் கடற்றொழில் செயற்பாடுகள் மிகவும் தீவிரமாக முல்லைத்தீவு மாவட்டத்திலும் நடைபெற்று வருகின்றன. இதற்கெதிராகக் கடற்றொழில், நீரியல் வளங்கள் திணைக்களத்தின் செயற்பாடுகள் கடுமையானதாக இல்லை. இதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதாக கடற்றொழில் அமைச்சரும் பல தடவை சொல்லியும் நிலைமைகள் சீராகவில்லை. மக்களோ மிக மோசமாகப் பாதிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களின் பிள்ளைகளுடைய கல்விச் செயற்பாடு உட்பட வாழ்க்கைச் செலவைச் சமாளிக்க முடியாமல் திண்டாடுகிறார்கள்.

இன்று சட்டவிரோதிகளோ, யாருடைய செல்வாக்குடையவர்களோ என்னவோ தெரியவில்லை, முல்லைத்தீவுக் கடல் வளத்தைச் சூறையாடிக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். கடற்றொழில், நீரியல் வளங்கள் திணைக்களத்தினாலோ இதனைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை அல்லது தீவிரமாக முயலவில்லை. நேற்று முன்தினம் முல்லைத்தீவு, கள்ளப்பாடு பகுதியில் சட்டவிரோதக் கடற்றொழிலில் ஈடுபடுபவர்களைத் தாங்களாவது பிடிப்போம் என்று மக்கள் கடலுக்குச் சென்று ஆறு படகுகளைக் கைப்பற்றி வந்தார்கள். பின்பு கடற்றொழில் திணைக்களமும் மக்களுடன் இணைந்து கொண்டது; நீதிமன்றத்துக்குக் கொண்டு செல்லப்பட்டு உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அதே சமயம், மக்கள் தாங்களாக இவ்வாறான செயல்களில் ஈடுபடக்கூடாது, கடற்றொழில், நீரியல் வளங்கள் திணைக்களமும் கடற்படையினரும் இணைந்துதான் நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அறிவுறுத்தப்பட்டது. அது உண்மைதான்!

கடற்றொழில், நீரியல் வளங்கள் திணைக்களமோ இந்த நடவடிக்கையைக் கட்டுப்படுத்த முடியாமைக்குத் தங்களுடைய ஆளணிப் பற்றாக்குறையைத் தொடர்ந்தும் ஒரு காரணமாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கின்றது. நானும் குறித்த ஆளணிப் பற்றாக்குறை தொடர்பான விடயத்தை எழுத்துமூலம் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் கையளித்திருந்தேன். இன்றுவரை அதற்கான தீர்வு எட்டப்படவில்லை. பாதிக்கப்படுவது யார்? மீனவ சமூகம்தான்! வடக்கில் முல்லைத்தீவில் மட்டுமல்ல, கிளிநொச்சி, மன்னார், யாழ்ப்பாணக் கடற்பரப்பிலும் கிழக்கிலும் சட்டவிரோதக் கடற்றொழிலை மேற்கொள்கின்றார்கள். எனவே, இதற்கு உடனடியாக உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென்றும் சட்டவிரோதிகளிடமிருந்து மக்களைக் காப்பாற்றுங்கள் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றோம். கடற்றொழில், நீரியல் மற்றும் கடல் வளங்கள் அமைச்சருக்கு நாங்கள் நிச்சயமாக உறுதுணையாக இருப்போம். அமைச்சரவர்களே, நீங்களும் இந்த விடயம் பற்றி நீண்ட நாட்களாகச் சொல்லிக்கொண்டுதான் இருக்கின்றீர்கள்; உங்களுக்குப் பலம் காணாது என்றுதான் நான் நினைக்கின்றேன். நிச்சயமாகத் திருட்டுக் கும்பல்களின் இந்த வேலைகளை ஒடுக்கி, நல்ல தீர்வினைப் பெற்றுத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மரு இலாசனார்ட் மன்திரிஜுலோ

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

பிஜிஜுர் கபாவி, மரு அர்ஜுன் சயசேகர தியேசு அலாநாஜுலோ. இவ்வுலாபி வினாவிடிக் காலகனத் திவெனலா.

[5.33 p.m.]

மரு தேசீரீ சேனாராஜ் (விஜாதி) அர்ஜுன் சயசேகர மனலா
(அரகன்கன தியேசு அலாநாஜுலோ)

(மாண்புமிகு மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வுபெற்ற) அருண ஜயசேகர - பாதுகாப்புப் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Major General (Rtd.) Aruna Jayasekera - Deputy Minister of Defence)

Hon. Presiding Member, the Hon. Nizam Kariapper has brought in a very important Adjournment Motion today.

The Ministry of Defence has taken its responsibility seriously. We very well understand the plight of the fishermen along the Eastern coastal belt, and the complaints and representations made by the Hon. Members of Parliament are well taken.

This Motion is about the theft of fish catch in deep seas and destruction of valuable fishing equipment of our fishermen. As we are aware, over thousand fishing vessels of various types operate daily along the Eastern coast, particularly around Kalmunai, Valaichchenai and Sainthamaruthu in Batticaloa and Ampara Districts.

The Sri Lanka Navy along with the Ministry of Fisheries, Aquatic and Ocean Resources, the Department of Fisheries and Aquatic Resources, the Sri Lanka Coast Guard and the Sri Lanka Police is actively engaged in efforts to apprehend those involved in illegal fishing activities or theft of fish catch in deep seas. All these efforts are to curb theft of fish catch and to protect the livelihoods of fishermen. I would like to bring to your attention that as part of this ongoing operation, a vessel suspected of engaging in theft of fish catch with two individuals on board was intercepted and arrested by the Sri Lanka Navy in Kaluwanchikudy area on the 02nd of June. They will be produced before court by the police to initiate legal action. So, we are engaged in curbing such illegal and unorthodox activities taking place in deep seas. Our only request is for the fullest cooperation and support from the people and from your end and also for any information you may have, which would be very much helpful to curb those activities and would assist the law enforcement agencies operating there.

Also, the decision of the District Coordinating Committee that you mentioned would be taken into consideration by the Ministry of Fisheries, Aquatic and Ocean Resources. Then, you have suggested to reduce the engine power of the boats from 40 horsepower to 25 horsepower. So far, it has not been taken into consideration, but would definitely be taken into consideration.

Also, the Sri Lanka Navy has been deployed along with the Sri Lanka Coast Guard and the Sri Lanka Police

[ගරු මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) අරුණ ජයසේක මහතා]

to monitor and apprehend vessels engaged in theft of our fish catch. Lack of operational harbours nearby - the harbour located south of Trincomalee is about 152 kilometres away from Ampara and Batticaloa and also the fisheries harbour in Oluvil is non-functional - is one reason why the Sri Lanka Navy cannot detect and intercept those vessels.

We must have a strong mechanism for registration of fishermen, fishing gear and vessels, and monitoring of vessel movement and unloading are going to be continued. That is where we must have more information to track and get hold of all those who are involved in those activities. In doing so, designation of landing points, as you have pointed out in the Motion, would allow the law enforcement agencies to marshal fishing boats. So, that is also very important.

I would like to bring to your kind notice the appointment of senior naval officer Captain S.D. Kodikara to coordinate these operations, as you have requested. I will give you further information so that the fishing community could directly contact him when necessary. Apart from him, there are also other contact points established by the Sri Lanka Navy at Vakara, Valaichchenai, Kalkudah, Batticaloa, Kalmunai, Akkaraipattu and Serunuwara, which your people could reach to give information. I **table*** the relevant telephone numbers for your information.

As we always say, enforcement of the rule of law is our priority as a responsible Government; enforcement of the law within the Sri Lankan waters will definitely be assured. We will definitely take those encroachers into custody and would not allow any illegal things to happen. The Sri Lanka Navy - they also encounter bad situations in the deep seas - is geared to curb all those unorthodox activities taking place within the Sri Lankan waters and to get hold of those involved in organized criminal activities, we assure.

Thank you, Sir, for giving me this opportunity to reply.

එකල්හි වේලාව අ.හ. 5.30 පසු කර තිබුණෙන් මූලාසනාරූපී ගරු මන්ත්‍රීතුමා විසින් ප්‍රශ්නය නොවිමසා පාර්ලිමේන්තුව කල් තබන ලදී.

පාර්ලිමේන්තුව ඊට අනුකූලව, අ.හ. 5.38ට, 2025 ජුනි 06වන සිකුරාදා පූ.හ. 9.30 වන තෙක් කල් ගියේය.

අப்பොයුතු තේරුම පි.ප. 5.30 මණික්‍රම පිළිවිට්ටමෙයාලා මාණ්ඩුමිතු තලමෙතාහුමුමු උතුරුපිහිටි අවර්ග්‍ය විනා විලුකාමලේයෙ පාරාණමන්ත්‍රණ ඉතිවෙත්තාර්.

ඉතප්පඩ, පි. ප. 5.38ට, පාරාණමන්ත්‍රණ 2025 ජූනි 06, වෙණ්ණිකිමිමෙ පු.ප 9.30 මණි වරා ඉතිවෙත්තප්පට්ටතු.

And it being past 5.30 p.m., THE HON. PRESIDING MEMBER adjourned Parliament without Question put.

Parliament adjourned accordingly at 5.38 p.m. until 9.30 a.m on Friday, 06th June, 2025.

* ප්‍රස්තාවයෙන් තබා ඇත.

* තුරාලු තිලයමුත්තිල වෙත්තප්පට්ටුණ්ණතු.

* Placed in the Library.

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 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 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