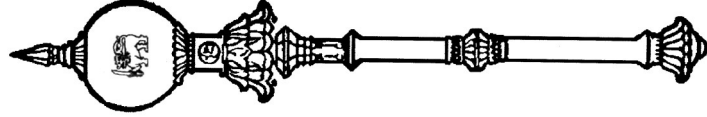


246 වන කාණ්ඩය - 02 වන කලාපය
தொகுதி 246 - இல. 02
Volume 246 - No. 02

2016 සැප්තැම්බර් 07 වන දිනය
2016 செப்ரெம்பர் 07, புதன்கிழமை
Wednesday, 07th September, 2016



පාර්ලිමේන්තු විවාද
(හැන්සාඩ්)

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்
(ஹன்சாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES
(HANSARD)

නිල වාර්තාව
அதிகார அறிக்கை
OFFICIAL REPORT

අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාට යොමු කළ ප්‍රශ්න

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු

පෞද්ගලිකව දැනුම් දීමෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය:

උතුරු පළාතේ වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානවල සුළු සේවකයන්

ස්ථිර කිරීම

විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් මර්දනය

ජාතිය ගොඩනැගීමේ බදු (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත :
පළමුවන වර කියවන ලදී.

මෝටර් වාහන පනත :
නියෝග

කල් තැබීමේ යෝජනාව:
වතු සේවකයන්ට රජයේ ඉඩම් ලබා දීම

பிரதான உள்ளடக்கம்

மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரிடம் விடுக்கும் வினாக்கள்

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்

தனி அறிவித்தல் மூல வினா:

வட மாகாண மருத்துவ நிலையங்களில் கீழ்நிலைப்

பணியாளர்களை நிரந்தரமாக்கல்

பல்கலைக்கழக மாணவர்கள் மீதான அடக்குமுறை

நாட்டைக் கட்டியெழுப்புதல் வரி (திருத்தம்) சட்டமூலம் :
முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டது

மோட்டார் வாகனச் சட்டம் :
ஒழுங்குவிதிகள்

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை:
தோட்டத் தொழிலாளருக்கு அரசு காணி வழங்கல்

PRINCIPAL CONTENTS

QUESTIONS POSED TO HON. PRIME MINISTER

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

QUESTION BY PRIVATE NOTICE:

Confirmation of Minor-Grade Employees in Medical

Centres of Northern Province

Suppression of University Students

NATION BUILDING TAX (AMENDMENT) BILL:
Read the First time

MOTOR TRAFFIC ACT:
Regulations

ADJOURNMENT MOTION:
Provision of State Land to Estate Workers

පාර්ලිමේන්තුව பாராளுமன்றம் PARLIAMENT

2016 සැප්තැම්බර් 07වන දිනය
2016 செப்ரெம்பர் 07, புதன்கிழமை
Wednesday, 07th September, 2016

අ. හා. 1.00ට පාර්ලිමේන්තුව රැස් විය.
කථානායකතුමා [ගරු කරු ජයසූරිය මහතා] මූලාසනාරූඪ විය.
பாராளுமன்றம் பி.ப. 1.00 மணிக்குக் கூடியது.
சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு கரு ஜயசூரிய] தலைமை
வகித்தார்கள்.
The Parliament met at 1.00 p.m.,
MR. SPEAKER [THE HON. KARU JAYASURIYA] in the
Chair.

ලිපි ලේඛනාදිය පිළිගැන්වීම சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பத்திரங்கள் PAPERS PRESENTED

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා (පාර්ලිමේන්තු ප්‍රතිසංස්කරණ හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍ය සහ ආණ්ඩු පක්ෂයේ ප්‍රධාන සංවිධායකතුමා)
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக்க - பாராளுமன்ற மறுசீரமைப்பு மற்றும் வெகுசன ஊடக அமைச்சரும் அரசாங்கக் கட்சியின் முதற்கோலாசானும்)
(The Hon. Gayantha Karunatileka - Minister of Parliamentary Reforms and Mass Media and Chief Government Whip)
ගරු කථානායකතුමා, අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම පහත සඳහන් වාර්තා ඉදිරිපත් කරමි.

- (i) 1992 මැයි මස 09වැනි දින නිව්යෝර්ක්හි දී පිළිගන්නා ලද දේශගුණික වෙනස්වීම් පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ රාමුවක සම්මුතිය සඳහා වූ පැරිස් ගිවිසුම අපරානුමත කිරීම;
- (ii) 2013 සහ 2014 වර්ෂය සඳහා සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තා; සහ
- (iii) 2013 වර්ෂය සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව

එකී ගිවිසුම සහ වාර්තා තිරසර සංවර්ධනය හා පරිසරය සහ ස්වභාවික සම්පත් පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

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

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)
ගරු කථානායකතුමා, 2012 වර්ෂය සඳහා ලංකාවේ සීමාසහිත එක්සත් ප්‍රවෘත්ති පත්‍ර සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව නෛතික කටයුතු (දූෂණ විරෝධී) හා මාධ්‍ය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

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

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

ගරු චමල් රාජපක්ෂ මහතා
(மாண்புமிகு சமல் ராஜபக்ஷ)
(The Hon. Chamal Rajapaksa)
ගරු කථානායකතුමා, ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද “මෝටර් වාහන පනත (203 අධිකාරය) යටතේ නියෝග” යන කරුණ සම්බන්ධයෙන්, එම කාරක සභාවේ වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

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

පෙත්සම් மனுக்கள் PETITIONS

ගරු දුමින්ද දිසානායක මහතා (කෘෂිකර්ම අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு துமிந்த திசாநாயக்க - கமத்தொழில் அமைச்சர்)
(The Hon. Duminda Dissanayake - Minister of Agriculture)
ගරු කථානායකතුමා, මම පහත සඳහන් පෙත්සම් හතර පිළිගන්වමි.

- (1) කහටගස්දිගිලිය, කිරිඳිබව, අංක 47 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි අහමදු නෙයිනා එචියා මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) අනුරාධපුර, විජයපුර, අනුලාදේවි මාවත, අංක 932 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ඩී.පී. සෝමරත්න මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (3) අනුරාධපුර, ගුවන් තොටුපොළ හන්දිය අංක 246/24 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එච්.එම්. එංගෝනෝනා මහත්මියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (4) අනුරාධපුර, මයිලගස්හන්දිය, කම්කරු මාවත, අංක 603/36 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එම්.බී. නිශ්ශංක ගුණරත්න මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
ගරු වසන්ත අලුවිහාරේ මහතා - පැමිණ නැත.

ගරු අමීර් අලි සිහාබ්දීන් මහතා (ග්‍රාමීය ආර්ථිකය පිළිබඳ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு அமீர் அலி சிறாபத்தீன் - கிராமிய பொருளாதார அலுவல்கள் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. Ameer Ali Shihabdeen - Deputy Minister of Rural Economic Affairs)
Hon. Speaker, I present a petition from Mr. P. Sivagnanasundaram of No. 28, Thiruchendur, Murugan Temple Road, Kalladi, Batticoloa.

[ගරු අමීර් අලි සිහාබ්දින් මහතා]

ගරු (ආචාර්ය) හර්ෂ ද සිල්වා මහතා (විදේශ කටයුතු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு (கலாநிதி) ஹர்ஷ த சில்வா - வெளிநாட்டலுவல்கள் பிரதி அமைச்சர்)
(The Hon. (Dr.) Harsha De Silva - Deputy Minister of Foreign Affairs)

ගරු කථානායකතුමනි, මම පිටකෝට්ටේ, තලවතුගොඩ පාර, රජයේ නිවාස, දෙවන පටුමග, අංක 06 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ඩී.කේ.ඩී. සුසිත් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙන්සමක් පිළිගත්වමි.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු අජිත් පී. පෙරේරා මහතා - පැමිණ නැත.

ගරු මොහාන් ප්‍රියදර්ශන ද සිල්වා මහතා - පැමිණ නැත.

ඉදිරිපත් කරන ලද පෙන්සම් මහජන පෙන්සම් 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.

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාට යොමු කළ ප්‍රශ්න

மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரிடம் விடுக்கும்

வினாக்கள்

QUESTIONS POSED TO HON. PRIME MINISTER

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahuman)

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, එක්සත් ජාතික පක්ෂ මැතිවරණ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේ සහ පසු ගිය ජනාධිපතිවරණ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේ සඳහන් පරිදි පොසිල ඉන්ධන භාවිතය අවසන් කර අනාගතයේදී සියයට සියයක් පුනර්ජනනීය බලශක්ති යුගයක් කරා යා හැකි බව අප සඳහන් කර ඇත. නමුත්, විදුලිබල මණ්ඩලයේ ජනන සැලැස්ම මේ හා සැසඳෙන්නේ නැත. ජනතාවට පොරොන්දු වූ පරිදි සියයට සියයක පුනර්ජනනීය බලශක්තිය ලබා දීම සඳහා ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය සහ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම කුමක්ද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා (අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க - பிரதம அமைச்சரும் தேசிய கொள்கைகள் மற்றும் பொருளாதார அலுவல்கள் அமைச்சரும்)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe - Prime Minister, Minister of National Policies and Economic Affairs)

ගරු කථානායකතුමනි, හැම රටක්ම පුනර්ජනනීය බලශක්ති අරමුණු ඉෂ්ට කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියා කර ගෙන යනවා. මම දන්නා හැටියට කිසිම ප්‍රධාන රටක් තවම ඒ අරමුණ සියයට 100ක් ඉෂ්ට කර ගෙන නැහැ. දිනෙන් දින ඉහළ යන විදුලිබල ඉල්ලුම අනුව ප්‍රමාණවත් ලෙස විදුලිබලය සැපයීම තහවුරු කිරීම සඳහා රජයේ අවධානය යොමු වී ඇත්තේ පුනර්ජනනීය බලශක්ති ක්ෂේත්‍රය වෙත බව මම පළමුවෙන්ම සඳහන් කරන්න කැමැතියි. "මෙත්‍රී පාලනයක් - ස්ථාවර රටක්" නමැති ජනාධිපතිවරණ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේද, "මාස 60කින් අලුත් රටක් හඳුනා පංචවිධ ක්‍රියාවලිය"

නමැති මැතිවරණ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයේද මෙම ප්‍රතිපත්ති රාමුව පිළිබඳව ඉතා පැහැදිලිව දක්වා තිබෙනවා. එම ප්‍රතිපත්තිය අනුව යමින් මෙරටට නව බලශක්ති ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දීම සඳහා විදුලිබල හා පුනර්ජනනීය බලශක්ති අමාත්‍යාංශය විසින් කටයුතු කර ගෙන යනු ලබනවා. ඒ සඳහා ඔවුන් ජය්කා ආයතනයේද සහාය ඇතිව බලශක්ති ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව සම්පූර්ණ අධ්‍යයනයක් සිදු කර ගෙන යනවා. ඒ වාගේම මාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් රැස් වන ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල කමිටුව ශ්‍රී ලංකාවට සුදුසු බලශක්ති මූලාශ්‍ර පිළිබඳව, විශේෂයෙන්ම ස්වාභාවික ගෑස් බලාගාර - LNG plants - ඉදි කිරීම පිළිබඳව අධ්‍යයනය කර වාර්තා කිරීම සඳහා මහාචාර්ය සිරිමල් අබේරත්න මහතාගේ සහායත්වයෙන් යුත් විශේෂඥ කමිටුවක්ද පත් කර තිබෙනවා. මෙම අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් වූ වහාම නව බලශක්ති ප්‍රතිපත්තිය මෙන්ම 2017-2036 දක්වා දීර්ඝ කාලීන බලශක්ති ජනන සැලසුම - Long-term Generation Plan එක - එළි දැක්වීමටද අප රජය බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ අතරතුර රට තුළ පුනර්ජනනීය බලශක්ති ජනනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා රජය මගින් පියවර කිහිපයක් ගෙන තිබෙන බව සඳහන් කරන්න කැමැතියි.

දිවයින පුරා නිවාස ඒකක මිලියනයක සූර්ය කෝෂ පද්ධති පිහිටුවීම සඳහා විදුලිබල හා පුනර්ජනනීය බලශක්ති අමාත්‍යාංශය විසින් දියත් කරනු ලබන "සූර්ය බල සංග්‍රාමය" ව්‍යාපෘතිය ඊයේ ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නිල නිවසින් ආරම්භ කරනු ලැබුවා. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ නිවාස ඒකකවල ජනනය කරනු ලබන ඉතිරි විදුලිය ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය විසින් මිලදී ගැනීමටත් සැලසුම් කර තිබෙනවා. එසේම විදුලිබල හා පුනර්ජනනීය බලශක්ති අමාත්‍යාංශය විසින් මෙගාවොට් 100ක ධාරිතාවයෙන් යුත් කුඩා පරිමාණ සූර්ය තාප බලාගාර පිහිටුවීමටත්, මන්නාරම ප්‍රදේශයේ සුළං බලයෙන් ක්‍රියාත්මක මෙගාවොට් 375ක ධාරිතාවයෙන් යුත් විදුලි බලාගාරයක් පිහිටුවීමටත්, සුළං බලයෙන් ක්‍රියාත්මක කුඩා පරිමාණ බලාගාර පිහිටුවීම දිරිමත් කිරීමටත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇති බව අවසාන වශයෙන් මා සඳහන් කරන්න කැමතියි.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahuman)

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, 2018, 2019 වර්ෂවලදී විදුලිබල අවශ්‍යතාව රටේ සංවර්ධනය සමඟ වැඩි වෙයි. නමුත් රටේ වැඩි වන විදුලිබල අවශ්‍යතාවත් සඳහා වසර දෙක තුනකදී පිළියම් සෙවීමටත් සිදු වෙයි. නමුත් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ ඉංජිනේරු වෘත්තීය සංගමය LNG බලාගාර ඇති කිරීමට විරුද්ධව කටයුතු කරන බවට පවසා තිබෙනවා. රජයේ මේ ප්‍රතිපත්තියට විරුද්ධව ක්‍රියා කරන, රජයේ නිලධාරීන් සම්බන්ධව අප ගන්නා ක්‍රියා මාර්ග මොනවාද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

2018 දී ඇති විය හැකි බලශක්ති හිඟය අපට විශාල ප්‍රශ්නයක්. ඒ ගැන සම්පූර්ණ වාර්තාවක් අපි ළඟදීම පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ ප්‍රශ්නය අපට තිබෙන නිසා ඒ ප්‍රශ්නයට අපි විසඳුම් සෙවිය යුතුයි. ඒ සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කිරීමට නම් අපට අලුතින් හිතන්න වෙනවා. LNG බලාගාර ක්‍රියාත්මක කරන්න ආණ්ඩුව තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ සඳහා චීන බලශක්ති සමාගමක් සහයෝගය දක්වනවා. හම්බන්තොටත්, ඒ වාගේම කෙරවළපිටියේත් මේ බලාගාර ඉදිකරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. මේ කටයුත්තට විදුලිබල මණ්ඩලයේ ඉංජිනේරුවන් විරුද්ධයි කියලා මට නම් කවුරුවත් කියලා නැහැ. ඒ ගැන ප්‍රකාශයක් මට නම් ලැබිලා නැහැ; ඇමතිතුමාගෙන්

ලැබිලාත් නැහැ. මේ රටේ බලශක්ති ප්‍රශ්නය විසඳන එකට කාටවත් විරුද්ධ වන්න පුළුවන් වෙයි කියලා මම හිතන්නේ නැහැ.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahuman)

මෙවැනි බලාගාර සෑදීමට වැඩිය ගල් අඟුරු බලාගාර සෑදීම කෙරෙහි තමයි ඔවුන්ගේ අවධානය තිබෙන්නේ.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

එක කාලයක ඔවුන් ගල් අඟුරු බලාගාර සෑදීමේ ස්ථාවරයක තමයි සිටියේ. ඒ රජයේ ස්ථාවරය නොවෙයි. ඒක අපි පැහැදිලි කරලා දුන්නා. "දේශගුණික විපර්යාස පිළිබඳ පැරිස් ගිවිසුම" සම්මත වුණාට පස්සේ අපට ඒවාට යන්න බැව්වනවා. ඒ කාරණා ගැනත් බලන්න වනවා. ගල් අඟුරු බලාගාරවලට අමතරව වෙනත් බලාගාර අපට වුවමනායි. දැනට තිබෙන ගල් අඟුරු බලාගාර අනාගතයේදී ක්‍රියාත්මක කරන්න වන්නේත් පරිසරයට හානි නොවන විධියටයි. ඒ ගැන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා නම්, අපි සභාවට ප්‍රකාශයක් කරන්නම්. එහෙම තත්ත්වයක් තිබෙනවා නම්, ඒක මුළු රටම දැන ගන්න ඕනෑ. ඒත් එහෙම එකක් මම නම් දන්නේ නැහැ.

ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා

(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)

(The Hon. Mujibur Rahuman)

මගේ අවසාන අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

ගරු අගමැතිතුමනි, මේ වනකොට පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජකයන් කුඩා ප්‍රමාණයේ solar power plantsවලින් මෙගාවොට් 1,000ක පමණ විදුලිබලයක් නිෂ්පාදනය කිරීමට ඉල්ලුම් කරලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජකයන් විදුලිබලය නිෂ්පාදනය කර ගැනීමට දායක කර ගැනීම සඳහා ඔවුන් දිරිමත් කිරීමට අප ගන්නා ප්‍රතිපත්තිය තීන්දුවක් තිබෙනවාද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

ඒවා අනුමත කිරීම ගැන ප්‍රශ්න ඇති වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම කල් ගිනිල්ලා තිබෙන ව්‍යාපෘතිවලට ප්‍රථමයෙන්ම අපේ අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ. බලශක්ති හිඟය එනකොට මේ පිළිබඳවත් අලුත් ප්‍රතිපත්ති රාමුවක් ගැන ප්‍රකාශයක් කරන්නම්. මම හිතන විධියට අපට කුඩා ආයෝජකයන් වුවමනායි. අද හැම ගෙදරකම වාගේ බලශක්තිය නිෂ්පාදනය කරන්න පුළුවන් යුගයකයි අපි ඉන්නේ. ඒ ගැන ජනතාව දැනුවත් කරලා අපි ඉදිරියට යමු. ජනතාවගේ මතයේ තමයි අපි ඔක්කෝටම ඉන්න තිබෙන්නේ.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු ඩග්ලස් දේවානන්ද මැතිතුමා.

ගරු ඩග්ලස් ජේව්‍යාන්දා මහතා

(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)

(The Hon. Douglas Devananda)

கௌரவ சபாநாயகர் அவர்களே, மாண்புமிகு பிரதமர் ரணில் விக்கிரமசிங்க அவர்களிடம் கேள்வி கேட்க அனுமதித் ததற்கு நன்றி. கடந்த அரசு யுத்தத்தை வெற்றி கொண்ட

போதிலும் தமிழ் மக்களின் மனங்களைப் போதியளவு வெல்லத் தவறிவிட்டது என்பதை உணர்ந்து, தற்போதைய அரசு பல்வேறு செயற்பாடுகளை முன்னெடுத்து வருவது பாராட்டத்தக்கது. அந்த வகையில் தமிழ் பேசும் மக்களின் உணர்வுபூர்வமான பிரச்சினைகள் பல இன்னமும் தீர்க்கப்படாத நிலையில், அவற்றையும் இனங்கண்டு இந்த அரசு படிப்படியாகத் தீர்க்கும் என்று நம்புகின்றேன்.

குறிப்பாக வேலையில்லாப் பிரச்சினை என்பது வடக்கில் பாரியதொரு பிரச்சினையாக உருவெடுத்துக் காணப்படுகின்றது. பட்டதாரிகள் ஒருபுறம், கல்விப் பொதுத் தராதர உயர் தரத்தில் சித்தியடைந்து, பல்கலைக்கழகம் செல்ல இயலாமல் வேலைவாய்ப்பின்றி இருப்போர் இன்னொருபுறம், புனர்வாழ்வு வளிக்கப்பட்டு உரிய வேலைவாய்ப்புகளின்றி இருப்போர் மற்றொருபுறம் என இப்பிரச்சினையானது எமது சமூகத்தை வாட்டுகின்ற பாரிய பிரச்சினையாக இருப்பதைத் தாங்கள் அறிவீர்கள். குறிப்பாக வடக்கின் முக்கிய நகரங்களில் இளைஞர் வேலைவாய்ப்பின்மையானது 60 வீதமாக இருப்பதாக அரசு சார்பற்ற நிறுவனம் ஒன்று சுட்டிக்காட்டியுள்ளது.

இவ்வருடம் ஜனவரி மாதம் 12ஆம் திகதி சுவிற்சர்லாந்து டாவோசில் இடம்பெற்ற உலகப் பொருளாதார மன்ற மாநாட்டில் தாங்கள் உரையாற்றியபோது, "இலங்கையில் மோதல் நடைபெற்ற பகுதிகளில் புனர்வாழ்வு, நல்லிணக்கம் மற்றும் புனர்நிர்மாணத்தை முன்னெடுப்பதே எனது முதல் முன்னுரிமைக்குரிய விடயம்" எனக் கூறியிருந்தீர்கள். இது உண்மையிலேயே மிகவும் போற்றத்தக்க விடயமாகும். எமது நாட்டில் இனங்களுக்கிடையிலான நல்லிணக்கம் என்பது இன்றியமையாதது என்பதை நாம் ஜனநாயக வழிமுறைக்குத் திரும்பியிருந்த ஆரம்பம்தொட்டே வலியுறுத்தி வந்துள்ளோம். தேசிய நல்லிணக்கத்தினூடாகவே எமது பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க முடியும் என்ற அசையாத நம்பிக்கையினை முன்வைத்தே எமது அரசியல் செயற்பாடுகளும் முன்னெடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும், தேசிய நல்லிணக்கத்தை நாம் பலமிக்கதாகக் கட்டியெழுப்ப வேண்டுமென்றால், அதற்கு இரு தரப்பு மக்களிடையேயும் உள்பூர்வமான எண்ணக் கருக்களை நாம் ஏற்படுத்த வேண்டும். அதேவேளை, தமிழ் மக்களை நாம் தயார்படுத்த வேண்டுமெனில் அவர்களை உணர்வுபூர்வமாக வென்றெடுக்க வேண்டும்.

தமிழ் மக்கள் மத்தியில் தேசிய நல்லிணக்கத்திற்குப் புறம்பாக உணர்வு ரீதியில் திணிக்கப்பட்டிருக்கும் பல்வேறு எண்ணப்பாடுகளை அகற்றுவதும் இந்த அரசின் முக்கிய பணியாக அமைய வேண்டும். அந்த வகையில் இலங்கை இராணுவமானது இன்னும் எமது மக்களில் பெரும்பாலானவர்களிடையே "சிங்கள இராணுவம்" என்றே கருதப்படக்கூடிய ஒரு நிலைப்பாடு காணப்படுகின்றது என்பதைத் தாங்களும் அறிவீர்கள். இதன் அடிப்படையில் தாங்கள் இன்னமும் அடிமைப்படுத்தப்பட்டதொரு சமூகமாகவே வாழ்வதாக எமது மக்கள் உணர்கின்றார்கள். இது "நாம் இலங்கையர்" என்ற உணர்வைத் தமிழ் மக்களிடமிருந்து அகற்றியுள்ளதாகவே தெரியவருகின்றது. இலங்கை மக்கள் அனைவரது உள்ளங்களிலும் "நாம் இலங்கையர்" என்ற உணர்வு மேலோங்கியிருக்க வேண்டும். எனவே, இவ்வாறான நிலையைத் தமிழ் மக்களிடையே மாற்றும் வகையிலும் தமிழ் இளைஞர், யுவதிகளுக்கான வேலைவாய்ப்பு என்ற வகையிலும், பின்வரும் வினாக்களை விடுக்க விரும்புகின்றேன்.

முற்படைகளிலும் விகிதாசார அடிப்படையில் தமிழ் பேசும் இளைஞர், யுவதிகளைப் பதவிகளில் இணைத்துக்கொள்வதற்கான வாய்ப்புக்கள் குறித்துக் கூறமுடியுமா?

04. රජය විසින් මීට පෙර පොද්ගලීකරණය කළ ආයතන පිළිබඳව ඇගයීමක් සිදු කර තිබේද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, මේ සියල්ලටම ප්‍රධාන හේතු දෙකක් තිබෙනවා. සංස්ථාවලින් ලාභයක් ලැබෙන්නේ නැහැ. එහෙම නැත්නම් අඩු ලාභයක් ලැබෙන්නේ. දෙවැනි හේතුව තමයි, අද රටේ තිබෙන ණයබර තත්ත්වය. පරිපාලනය කඩා වැටිලා තිබෙනවා. ව්‍යවසායන් ඇතුළේ ප්‍රශ්න තිබෙනවා.

2016 වසරේ අය වැය ලේඛනය සකස් කරද්දීත් රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් ලබාගෙන තිබූ ණය පිළිබඳ නිශ්චිත තොරතුරු වාර්තා වී තිබුණේ නැහැ. පසු ගිය රජය විසින් රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් විසින් ලබාගත් ණය ජාතික ණය පද්ධතියට ඇතුළත් කර තිබුණේ නැහැ. දැනට වාර්තා වන අන්දමට ජාතික ණය පද්ධතියට ඇතුළත් කර නැති රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් විසින් ගෙවීමට ඇති ණය ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 1,358ක් වෙනවා. ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව රුපියල් බිලියන 424ක්, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය රුපියල් බිලියන 240ක්, ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් රුපියල් බිලියන 308ක්, ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය රුපියල් බිලියන 237ක්. මේ වාගේ ඉතා දිග ලැයිස්තුවක් තිබෙනවා. අපේ අධ්‍යාපනයට, සෞඛ්‍යයට, නිවාස සපයන්න, සුබසාධන වැඩ කටයුතුවලට, සංවර්ධනයට යොදවන්න තිබෙන මුදල් තමයි මෙතැන හිර වෙලා තිබෙන්නේ.

අපේ රට දැවැන්ත ණය උගුලකට අසුවී තිබෙන මෙවැනි අවස්ථාවක මේ ණය බර තවදුරටත් ජනතාව මත පැටවීමට අපට හැකියාවක් නැහැ. මොකද, මේවා ජනතාවට ගෙවන්න සිදු වෙනවා. එම නිසා විශාල වශයෙන් ණය වී ඇති පාඩු ලබන රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් විධිමත්ව ප්‍රතිව්‍යුහගත කළ යුතුයි. එම ව්‍යවසායන්වලින් නිසි ප්‍රයෝජන ලැබිය හැක්කේත් එම ආයතනවල සේවය කරන සේවකයන්ගේ රැකියා සුරක්ෂිත කළ හැක්කේත් එවැනි ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමකින් පමණයි. එම ආයතනය දරනු ලබන පාඩුව අවම කොට රජයට හා ජනතාවට බරක් නොවී ජාතික අය වැයට හා ආර්ථිකයට ධනාත්මක දායකත්වයක් ලබාදීමට හැකි වන්නේ එවිටයි.

මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඒ ඒ ආයතන සඳහා වඩාත්ම ගැළපෙන ක්‍රමවේද අනුගමනය කිරීමට අප බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ සඳහා රාජ්‍ය-පෞද්ගලික ඒකාබද්ධ ක්‍රමවේදය —public-private partnership— ද ඉතා සුදුසු ක්‍රමවේදයක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබෙනවා. කෙසේ වෙතත්, මෙම සියලු ක්‍රමවේද ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ රජයට උපරිම වාසි සැලසෙන අයුරින් විවෘත හා විනිවිද පෙනෙන ක්‍රියාවලියක් හරහා පමණක් බවත්, එම ආයතනවල සේවකයන්ගේ රැකියා සුරක්ෂිත වන අන්දමට බවත් අවධාරණය කර සිටීමට කැමැතියි. ඒ වාගේම මීට පෙර පෞද්ගලිකරණය කරන ලද ආයතන සම්බන්ධයෙන් අවස්ථානුකූල තත්ත්වයක් පැන නැඟුනොත් ඒ අනුව ඇගයීම් ක්‍රියාවලියන්ට භාජනය කිරීමට අවශ්‍ය තීරණ ගැනීමට පුළුවන්.

රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් විවිධාකාරයි. රජයේ ප්‍රතිපත්ති තීරණ අනුව ආරම්භ කරන ලද ව්‍යවසායන් තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපට අභිමතයක් ලැබුණු ව්‍යවසායන් තිබෙනවා. ඒවායින් සමහර ව්‍යවසායන් සංස්ථා; සමහර ව්‍යවසායන් සමාගම් වනවා. රජය තීරණය කරලා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම වැනි ව්‍යවසායන් ආරම්භ කළා. නමුත් හයට හෝටල් සමාගම ඕනෑ කියා අපි කවුරුවත් කිව්වේ නැහැ. ඇත්ත වශයෙන්ම එය දැන් අපේ ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාවට විශාල බරක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේ ව්‍යවසායන් තිබෙනවා. සමහර ඒවා බේරා ගන්න රජය මැදිහත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ අනුව, රජය අතර ධූරණ ඒවාත් තිබෙනවා. අපි මේ ව්‍යවසායන් අංශ තුන හතරකට බෙදා ක්‍රියාත්මක කරන්නයි

බලාපොරොත්තු වන්නේ. දැනට අපි ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම දෙස බලලා රාජ්‍ය සහ පුද්ගලික අංශයේ ඒකාබද්ධ වැඩසටහනක් කරන්නයි බලාපොරොත්තුව. දැනට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ රුපියල් බිලියන 308ක ණය තිබෙනවා. අපට නැවත ඒවා ගෙවන්න බැහැ. මොකද, අවසානයේ ඒ ණය බර ජනතාවට උණුලන්න සිදු වනවා. A-350 airbuses අරගෙන තිබෙනවා; A-330 airbuses අරගෙන තිබෙනවා. අප සතුව තිබුණ ගුවන් යානා තව දීර්ඝ කරන්නේ නැතිව මේවා අරගෙන තිබෙනවා. අපි ඒවායින් කොටසක් පකිස්තාන් ගුවන් සේවයට දුන්නා. ඒ අනුව රජය සමඟ ඒකාබද්ධව වැඩ කටයුතු කරන්න කැමැති සමාගම්වල යෝජනා අපි ඉල්ලා තිබෙනවා, ඒ ගැන සලකා බැලීම සඳහා. අපට එකට වැඩ කරන්න සිදු වනවා, විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ. මීට අමතරව අපට තිබෙනවා, 'හයට රිජන්සි' හෝටලය හා ලංකා රෝහල් පෞද්ගලික සමාගම. රජය තීරණය කරපු නිසා නොවෙයි, ඒවා එක කාලයකදී ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව මිලදී ගන්නා. ඒ රජයේ පාලනය නොතිබුණු කාලය. 'හයට රිජන්සි' හෝටලය ගැන අපි මෙතැන දොස් කියලා තිබෙනවා. ඒකට අප මුදල් යොදවලා තිබෙනවා. ඒ මුදල් ටික ආපහු ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාවට ලබා ගෙන, රක්ෂණය කරපු ජනතාවට ඊට වඩා හොඳ සේවයක් ලබා දෙන්න අප බලාපොරොත්තු වනවා.

අපි සංචාරක ව්‍යාපාරයේ ඇදිලා ඉන්න යන්නේත් නැහැ. ඒ නිසා හිල්ටන් හෝටලයේ කොටස් ටික විකිණීමට අප බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ හැර රජයේ අනෙක් සමාගම් හා සංස්ථා ගැන තීරණයක් ගන්න වෙලා තිබෙන්නේ, ඒවා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන්නයි. ඒ නිසා රාජ්‍ය වාණිජ ව්‍යවසායන් පිළිබඳ පනත් කෙටුම්පතක් ඉදිරිපත් කරනවා. එහි මූල ධර්ම අනුව ක්‍රියා කරන්න. ඒ පනත් කෙටුම්පතින් එතැන මණ්ඩලයක් ඇති කරනවා. ඒ මණ්ඩලය පාර්ලිමේන්තුවටත් වාර්තා කරන්න ඕනෑ. මගේ පෞද්ගලික අදහස තමයි යම්කිසි සංස්ථාවක පාලනයේ වංචා තිබෙනවා නම්, ප්‍රශ්න තිබෙනවා නම්, එහෙම නම් අඩු ගණනේ පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරුන්ට හෝ කණ්ඩායමකට උසාවියට යන්න අයිතිය තිබෙන්න ඕනෑ. ඕනෑම පෞද්ගලික සමාගමක පාලනය අදක්ෂ නම්, ඒක කඩා වැටෙනවා නම්, අද සුළුතරයකට වුණත් උසාවියට යන්න පුළුවන්. ඒත්, රජයට ඒක කරන්න බැහැ. රජයට එලෙස කරන්න පුළුවන් වුණා නම්, අපේ සංස්ථා මෙවැනි තත්ත්වයකට වැටෙන්නේ නැහැ. ඒ කෙටුම්පත ඉදිරිපත් කළාම ඒ පිළිබඳව පාර්ලිමේන්තුවේ අදහස් ලබා ගන්න පුළුවන්.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளின்த ஜயதீஸஸ்)

(The Hon. (Dr) Nalinda Jayathissa)

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය පැහැදිලි කළා, රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් පෞද්ගලිකරණය නැත්නම් ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය කියලා. මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය හැටියට තිබුණේත්, එම රාජ්‍ය ආයතන කවරේදී කියන එකයි. SriLankan Airlines, Hyatt Regency, Lanka Hospitals සහ කොළඹ හිල්ටන් හෝටලය කියන ආයතන 4 පිළිබඳව එතුමා සඳහන් කළා. නමුත්, 2016 ජූලි 22වැනිදා ලංකාදීප පුවත් පතේ වාර්තා කරලා තිබෙනවා, "මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළු රාජ්‍ය ආයතන 7ක් එකවර විකුණයි" කියලා. ඒ ආයතන ප්‍රමාණයන් නම් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම පසු ගිය මාර්තු මාසයේ "Ceylon Today" පුවත් පතේ කතුවැකියෙකුත් ගරු රවි කරුණානායක ඇමතිවරයා සඳහන් කළාය කියා යම් ආයතන ප්‍රමාණයක් ගැන සඳහන් කරලා තිබෙනවා. ගරු අගමැතිතුමනි, ඔබතුමා කියපු ආයතන 4ට අමතරව මෙහි ආයතන 7ක් පිළිබඳව සඳහන් කරලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මම දැනගන්න කැමැතියි,

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

ඔබතුමා කියපු ආයතන 4ට අමතරව, එසේ රජය විසින් පෞද්ගලිකකරණය කිරීමට දැනට හඳුනා ගෙන තිබෙන රාජ්‍ය ආයතන මොනවාද කියලා. මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය හැටියට තිබුණේ ඒකයි.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

හම්බන්තොට වරායත්, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳවත් මම යමක් කියන්න ඕනෑ. මත්තල ගුවන් තොටුපොළ රජයත්, පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක එකට ක්‍රියා කරන්නයි බලන්නේ. අපිට මත්තල ගුවන් තොටුපොළේ ණය ගෙවන්න තිබෙනවා. ණය ගෙවන එක අපිට විශාල බරක්. ඒ වාගේම මේ ගුවන් තොටුපොළට අවශ්‍ය කරන මහින් ලක්ෂ 10ක් වර්ෂයකට ගේන්නත් අපිට ශක්තියක් නැහැ. මේ දැනුවත් කරන අය එක්ක සම්බන්ධ වෙලා ඇත්ත වශයෙන්ම අපි බලන්නේ මේ ණය ගෙවන එකෙන් අපේ රට බේරාගන්නයි. හම්බන්තොට වරායේත් ඒ වාගේම විශාල ප්‍රශ්නයක් තමයි තිබෙන්නේ. දැනට හම්බන්තොට වරායෙන් පමණක් අපිට ආදායමක් ලබා ගන්න බැහැ.

මම හිතන්නේ, දැනට ලංකාවට ගෙන්වන වාහන සියල්ලම හම්බන්තොට වරායෙන් තමයි ගොඩ බාන්නේ. එම වාහන හම්බන්තොට වරායෙන් ගොඩබාලා කොළඹට ගෙනෙනකොට තව රුපියල් 20,000ක, 30,000ක වැඩිපුර ගාස්තුවක් ගෙවන්න සිදු වනවා. ඒ අයුරින් වාහන ගෙන්වීම නතර කළොත් හම්බන්තොට වරාය වහන්ත සිදු වනවා. අපට හම්බන්තොට වරාය වහන්ත වුවමනා නැහැ. මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර වරාය වහන්ත කියලා කවුරුවත් කියලා නැහැ. එය අපේ රජයත් එක්ක එකට ක්‍රියාත්මක කරලා සාර්ථක කර ගන්න පුළුවන් විධියේ යෝජනා අපි ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. මීට ඉස්සර වෙලා හම්බන්තොට කලාපයේ ඉදිවන කර්මාන්ත ගැනත් ප්‍රශ්නයක් ඇහුවා. ඒ ඉදි කිරීමට යෝජිත කර්මාන්ත සංඛ්‍යාව පැමිණෙනවා නම්, හම්බන්තොට කලාපය තුළ වරායකින් ප්‍රයෝජනය ගන්න පුළුවන්. ඔබතුමා ප්‍රශ්නයක්ව මතු කරපු නිසා මම ඒ කාරණා දෙක මතු කරනවා. Volkswagen assembly plant එක හම්බන්තොටින් නොවෙයි පටන්ගන්නේ. ඒක පටන් ගන්නේ කුලියාපිටියෙන්.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அனூர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

නැඟි සිටියේය.

எழுந்தார்.
rose.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු අනුර කුමාර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அனூர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු කථානායකතුමනි, මාගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි.

මේ ආයතනය ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය කිරීම ගැන ගරු අගමැතිතුමා ප්‍රකාශ කළා. ඒක එක් කාලයකදී ජනතාකරණය කියලා හැඳින්වූවා. තවත් කාලයකදී පෞද්ගලිකකරණය කියලා හැඳින්වූවා. ඇත්තටම එහි තිබෙන්නේ, රාජ්‍ය අයිතිය අත් හැරීමයි.

ගරු කථානායකතුමනි, මීට එක් හේතු සාධකයක් හැටියට ගරු අගමැතිතුමා කිව්වේ, "ණය බර" කියලායි. අපේ ගම්වල ජීවත්වන මිනිසුන් පවා අධික ලෙස ණය වුණාම තමන් සතුව තිබෙන ඉඩම් විකුණනවා; වාහන විකුණනවා; දේපළ විකුණනවා. ආණ්ඩුවත් ඔවුන් අතරත් ලොකු වෙනසක් නැහැ වාගේ තමයි පෙනෙන්නේ. ගරු අගමැතිතුමනි, ඊළඟ කාරණය හැටියට ඔබතුමා කිව්වා, "පරිපාලන ගැටලු" සම්බන්ධව. ඒවා තමුන්තාත්සේලා තමයි විසඳන්න ඕනෑ. මොකද, තමුන්තාත්සේලා අතේ තමයි ආණ්ඩුව තිබෙන්නේ. පරිපාලන ගැටලු විසඳන්න ආණ්ඩුවේ තිබෙන අසමත්කම තමයි මෙයින් පෙන්නුම් කරන්නේ. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමා හම්බන්තොට වරාය පිළිබඳව, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව, හෝටල් කීපයක් පිළිබඳව, ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම පිළිබඳව කිව්වාට, ඇත්තටම අපේ රටේ වැදගත්ම සම්පතක් තමයි, ත්‍රිකුණාමලයේ තෙල් ටැංකි සංකීර්ණය කියන්නේ.

එම අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරී කණ්ඩායමක් විසින් ඒ පිළිබඳව කරන ලද සමීක්ෂණයක වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරලාත් තිබෙනවා, තෙල් සංස්ථාවට උපරිම ලෙස ලාභ ලබා ගැනීමට හැකි වන ආකාරයට එය මෙහෙය විය යුත්තේ කොහොමද කියා සඳහන් කරමින්. ඒ වාගේමයි, වරායත්. වරායේ ශ්‍රී ලංකා රජය සතුව තිබෙන එකම ජැටිය -එකක් පෞද්ගලිකකරණය යටතේ වික්කා, පසු ගිය එන්ද්‍රිකා කුමාරතුංග මැතිනියගේ ආණ්ඩුව කාලයේ, තවත් එකක් සම්බන්ධයෙන් මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ ආණ්ඩුව කාලයේ වීන සමාගමක් සමඟ ව්‍යාපෘතියකට ගියා. රජයට ඉතිරි වෙලා තිබෙන්නේ එක කොටසයි. - සම්බන්ධයෙන් පසු ගිය දා කැබිනට් මණ්ඩලයට කැබිනට් පත්‍රිකාවක් යොමු කර තිබෙනවා, එම කොටසත් රජයෙන් අත් හැරීම සඳහා. එහෙම නම්, තමුන්තාත්සේ කිව්වාට වඩා වැඩි ආයතන ගණනාවක් -අපේ රටේ ජාතික ආර්ථිකයේ වැදගත් පදාසයක් නියෝජනය කරන ආයතන ගණනාවක්- රාජ්‍ය අයිතියෙන් බැහැර කරගැනීම සඳහා වන උත්සාහයක් තිබෙනවා. එසේ නැත්නම්, මේවා ඊට අදාළ නොවනවාද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, පළමුවෙන්ම ශ්‍රීලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම ගනිමු. මේ යන විධියට එය වහන්තයි සිදු වන්නේ. අපි ඒක බේරාගන්නයි බලන්නේ. ශ්‍රීලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමට බිලියන 308ක ණයක් තිබෙනවා. ඊට අමතරව, '8-350' ගුවන් යානා තබාගන්නවා නම් ඊළඟ අවුරුදු 10 තුළ ආදායමක් නොමැති වුණත් තවත් ඩොලර් මිලියන 600ක් ගෙවන්න වෙනවා. මේ ආයතනය පවත්වාගෙන ගියොත්, ඊටත් අමතරව, හැම අවුරුද්දකම අඩු ගණනේ ඩොලර් මිලියන 30ක, 40ක අලාභයක් සිදු වනවා. එහෙම නම්, අපි මොකක්ද ඒ සම්බන්ධයෙන් කරන්නේ? ලේසිම දෙය, මේ ආයතනය වසා දමන එකයි. වසා දමා කියන්න පුළුවන්, "අපි යට වුණේ නැහැ. අපට ගෙවන්න බැහැ" කියා.

දෙවනුව කරන්න තිබෙන්නේ, මේ රටේ ජනතාවගේ බදු වැඩි කරන එකයි. ඒක කරන්නත් බැහැ. තුන්වනුව කරන්න තිබෙන්නේ, එය සාර්ථක කර ගන්න බලන එකයි. එය අපේ තේරීම් කාරක සභාවක් මගින් ක්‍රියාත්මක කරන්න වුවමනා නම්, ඒ ගැන මගේ කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ඔය ප්‍රශ්නයම හම්බන්තොටටත් තිබෙනවා. හම්බන්තොට වරායේ ණයයි, ගුවන් තොටු පොළේ ණයයි ලංකා ආණ්ඩුවට ගෙවන්න බැරි තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. ලංකා ආණ්ඩුවෙන් ඒ ආයතන ක්‍රියාත්මක කරන්න බැරි තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. හම්බන්තොටින් වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? හම්බන්තොට වරාය පවත්වා ගෙන යෑමට කොළඹ

වරායේ මුදල් යොදවනවා. අන්තිමට කොළඹ වරාය අලාභ ලබන තත්ත්වයට පත් වී තිබෙනවා. කොළඹ වරාය අපිට තිබෙන හොඳම වරාය. අපි එය බේරා ගන්න ඕනෑ. හම්බන්තොට වරාය පවත්වා ගෙන යන්න කොළඹ වරායේ මුදල් යොදවනවා. කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ මුදල් යොදවා මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පවත්වා ගෙන යනවා. ඒ නිසා කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ කටයුතු පවත්වා ගෙන යන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඉස්සෙල්ලාම කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට සහ කොළඹ වරායට ලැබෙන ආදායම් එතැනටම ලබා දෙන්න ඕනෑ. අන්න ඒකයි ක්‍රියාත්මක කළ යුත්තේ.

හම්බන්තොට වරාය දියුණු කරනවා නම් අපි මෙහෙමයි කරන්න බැලුවේ. අපිත් එහි කොටස් තබා ගන්නවා. ලංකාවේ නාවික හමුදාවත් හම්බන්තොටට යනවා. එහි ආරක්ෂාව හා පාලනය අපේ අතේ තබා ගන්නවා. එහි කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී operatorsලා හැටියට අප එකට එකතු වෙලා මේක සාර්ථක කරන එකයි කරන්න තිබෙන්නේ. විශේෂයෙන්ම මේ සමාගම් නිසා එම ප්‍රදේශයට ඊට පසුව කර්මාන්ත ගෙනෙනවා නම්, ඒ තුළින් එම ප්‍රදේශයේ දියුණුවක් ඇති වෙනවා නම් අපේ විකල්පය විය යුත්තේ මොකක්ද? අපේ විකල්පය මේ ණය ගෙවන එකද? ණය ගෙව-ගෙවා එම බර ජනතාව මත පටවන එකද? එහෙම නැත්නම් හම්බන්තොට වරාය වසා දමන එකද? මත්තල ගුවන් තොටු පොළට අදාළවත් ඒ ප්‍රශ්න තිබෙනවා. මත්තල ගුවන් තොටු පොළත් පවත්වා ගෙන යන්න තරම් ශක්තියක් අපට නැහැ. එතැනටත් -

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)
මම ඔබතුමාගෙන් ඇහුවේ කොළඹ වරාය -

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)
මම කියන්නම්.

ඊළඟට, විශේෂයෙන්ම මම එක කරුණක් කියන්න කැමැතියි. ත්‍රිකුණාමලයේ තෙල් ටැංකි කවුරුවත් පාවිච්චි කරලා නැහැ. නිලධාරීන් කොපමණ වාර්තා දුන්නත් අපට, ලංකාවට, ඒ තෙල් ටැංකි පාවිච්චි කරන්න බැහැ. මේ නිලධාරීන් මේ සංස්ථාව පවත්වා ගෙන යද්දී තමයි, අපිට බිලියන 424ක ණයක් තිබෙන්නේ.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)
එම නිලධාරීන් -[බාධා කිරීමක්]

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

මන්ත්‍රිතුමනි, එම නිලධාරීන් නම් වශයෙන් සඳහන් කරන්න මම කැමැති නැහැ. මෙතැන ඒ අය නැහැ. ඇතුළේ ඉන්නා අයගේ වාර්තා දිහා බැලුවාම, මේවා තවත් කරන්න ගියොත් තවත් බිලියන 424කින් ණය ඉහළ යයි. ඒ ගොල්ලන් කියන විධියට නොවෙයි, අද ලංකාවෙන් පිටත් වෙළෙඳ පොළ ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. ඒ නිසා අපිට මෙය දියුණු කරලා එතැන තෙල් රඳවාගෙන ඒවා ඉන්දියාවටයි, ලංකාවටයි බෙදන්න පුළුවන් කියන්නේ, ත්‍රිකුණාමල වරායෙන් යම් කිසි ප්‍රයෝජනයක් අරගන්න පුළුවන් කියන එකයි.

තුන්වනුව කථා කළේ, කොළඹ වරායේ East Terminal එක ගැනයි. ඒක ආණ්ඩුවටම අයිති එකක් නොවෙයි. එය සකස් කළාට

පසුව අපිට ඕනෑ විධියකට ක්‍රියාත්මක කරන්නයි බලන්නේ. ඇත්ත වශයෙන්ම අපි දැන් බලන්නේ, පාලන ආයතනය හැටියට අපේ වරාය අධිකාරිය පවත්වා ගෙන යන්නයි. එතැන කිසි විටෙක වරාය අධිකාරියටම කියා භාර දුන්නේ නැහැ. වරාය අධිකාරිය මේක අවසන් කරන අවස්ථාවේදී East Terminal එක අපට, රජයට, ඕනෑ විධියට තීරණය කරන්න ලබා දුන්නා. ඒ අනුව තවත් අය මෙතැනට බඳවා ගන්න අප තීරණය කළා.

අපේ සංස්ථාවත්, වරාය අධිකාරියත්, අනෙක් අයත් එකට එකතු වෙලා කටයුතු කරලා මේ රටේ වරාය ක්ෂේත්‍රය දියුණු කරලා එන නැව් ප්‍රමාණය වැඩි කර ගැනීමයි අපේ ප්‍රධානම අරමුණ. ඒ එන නැව් සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගන්න බැරි නම් එකක්වත් කරලා වැඩක් නැහැ. එන නැව් සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගන්න පුළුවන් වෙන්න ඕනෑ. හම්බන්තොටට එන නැව් සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගන්න ඕනෑ. කොළඹ වරායට එන නැව් සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගන්න ඕනෑ. මේ රටේ තෙල් ටැංකිවල ලංකාවටත්, ඉන්දියාවටත් ඕනෑ තරමට තෙල් රඳා පවතිනවා නම් මේ රටට එන නැව් සංඛ්‍යාව වැඩි වෙනවා. ලංකාව නාවුක කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කරන එකද, නැත්නම් සංස්ථාවක් යටතේ පාලනය කරලා අලාභ ලබා ගන්න එකද අප කළ යුතු වැඩ කටයුත්ත? අන්න එතැනදී ඔබතුමන්ලායි අපයි අතර වෙනස් මත තිබෙන්න පුළුවන්. අපේ පරමාර්ථය මොකක්ද? සිංගප්පූරුව වාගේම මේ රට විශාල නාවුක කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීමයි. ඒ සඳහා වැඩ කටයුතු කරන ගමන් අපේ අත් දැකීම් අනුව අපි බලමු කොහොමද මේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ කියලා. මේ එකකින්වත් රජයට පාඩුවක් වෙන්නේ නැහැ.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)
ගරු කථානායකතුමනි, මට පොඩ් අවස්ථාවක් දෙන්න.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
ඔබතුමාට පැහැදිලි කර ගැනීම දෙකක් සඳහා අවස්ථාව දුන්නා. ගරු අගමැතිතුමනි, මෙතුමාට -[බාධා කිරීමක්]

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)
හොඳයි.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු අගමැතිතුමනි, දැන් ඔබතුමා කියනවා මේ ආර්ථිකයේ ඇති වී තිබෙන අර්බුදයත් එක්ක මේ ආයතන කාර්යක්ෂම කරන්නත් ඒ ආයතනවල ප්‍රධානම වගකීම් පුළුල් කර ගැනීම සඳහාත් පෞද්ගලිකරණය කිරීම තමයි හිතකර වෙන්නේ කියලා. හැබැයි, මේක අලුත් වට්ටෝරුවක් නොවෙයි. ඔබතුමන්ලාට මතක ඇති, අපේ රටේ ජේශ කර්මාන්තය පෞද්ගලිකරණය කරන්න මේ විධියටම පාර්ලිමේන්තුවේ යෝජනාව ගෙනාවා. ඒ කියන්නේ, මන්නේගොඩ, පුගොඩ, තුල්හිරිය රෙදි කම්හල්වලට. හැබැයි, අද රෙදි කම්හල් එකක්වත් ඉතුරු වෙලා නැහැ. ඊට පස්සේ මේ යෝජනාවම ගෙනාවා කන්නලේ සීනි සමාගම සහ හිඟුරාන සීනි කර්මාන්තශාලාව සඳහා. මොකක්ද ඇති වෙලා තිබෙන ප්‍රතිඵලය? මේ යෝජනාවම තමයි ඇඹිලිපිටිය කඩදාසි කම්හලටත් ගෙනාවේ. මොකක්ද වෙලා තිබෙන ප්‍රතිඵලය? එහි මැෂින් ටික පරණ යකඩවලට විකුණුවා. ඔරුවල වානේ සංස්ථාවත් එහෙමයි. ඒක දැන් යන්නමින් පවත්වාගෙන යනවා.

[ගරු අනුර දිසානායක මහතා]

ඒත්, විකුණලා එහෙට මෙහෙට ගිහිල්ලා ඉවර වෙලා. මේ විධියට අපේ රටේ වැදගත් රාජ්‍ය ආයතන ගණනාවක් ආණ්ඩුවට බරක් කියලා කාර්යක්ෂමතාවට ගෙන ඒම සඳහා, වඩාත් වැඩි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා කියලා පෞද්ගලිකරණය කිරීමෙන් ලැබුණු ප්‍රතිඵල මොනවාද? ඇස් ඉදිරිපිටම පෙනෙන්න තිබෙන දේ තමයි ඒවා අසාර්ථක වීම.

විශේෂයෙන් වතු ක්ෂේත්‍රය අත්හරින කොටත් එහෙම කිව්වා. දැන් මොකක්ද වෙලා තිබෙන්නේ? වැවිලි කර්මාන්ත ඇමතිතුමා දන්නවා, මොකක්ද වතු වලට ඇති වෙලා තිබෙන තත්ත්වය කියලා. ඒ නිසා අපේ ඇස් ඉදිරිපිට ඕනෑවටත් වඩා වැඩියෙන් සාක්ෂි තිබෙනවා, මේ රාජ්‍ය ආයතන විශාල ප්‍රමාණයක් පෞද්ගලිකරණය කිරීම හරහා ප්‍රතිලාභ ලැබුණා ද, ඒවායේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි වුණාද, එහෙම නැත්නම් රටේ, ජාතික ආර්ථිකයේ විශාල පංගුවක් නියෝජනය කරන ක්ෂේත්‍ර අත් හැරියාද කියන එක සම්බන්ධයෙන්. ඒ නිසා ගරු කථානායකතුමනි, නැවත මේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කරන්න පෙර අඩුම තරමින් ආණ්ඩුව විසින් මෙතෙක් පෞද්ගලිකරණය කරන ලද ආයතන පිළිබඳව සමීක්ෂණයක් කරලා වාර්තාවක් පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්න ඕනෑ. එහෙම නැතිව එකම වට්ටෝරුව, රාජ්‍ය අයිතිය අත්හැරීම කියන සූත්‍රය අසාර්ථක වී තිබෙන බවයි පෙන්වුම් කර තිබෙන්නේ. එම නිසා මම ඔබතුමාගෙන් දැනගන්න කැමතියි, මෙම තීරණ ගනු ලැබුවේ මීට පෙර පෞද්ගලිකරණය කරන ලද ආයතන පිළිබඳව යම් සමීක්ෂණයක් සිදු කරලාද කියලා.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

මම මුලින්ම වරාය ගැන කියන්න කැමතියි. එතැනත් රුපියල් බිලියන 240ක් ගෙවන්න තිබෙනවා. එහෙම නම් අපට කිසි විටෙක ඒක ගෙවන්න බැරි වෙනවා. ඒ සඳහා යම් කිසි ක්‍රමවේදයක් අවශ්‍යයි. මේ සමහර සංස්ථාවලට කරන්න තිබෙන්නේ ණය ගෙවන එකයි.

දෙවනුව, මේ රටට රෙදි ගෙනෙන එක නවත්වන්න කියලා ඔබතුමා කියනවා නම්, එහෙම නම් අපට පුළුවන්, එය ක්‍රියාත්මක කරන්න. මොකක්ද, මෙතැන සිදු වුණේ? ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ සංස්ථාවලට තරග කරන්න බැරි වුණා. ඉස්සර අපි ලංකාවේ සංස්ථාවලට රෙදි ගෙනෙන එක සීමා කළා. විවෘත ආර්ථිකයේදී අපි රෙදි ගෙනෙන්න ඉඩ දුන්නා. ඉස්සර රෙදි ගෙනෙන්න ඉඩ දුන්නේ නැත්තේ ජනතාව සෞඛ්‍යාර මාර්ක් රෙදි ගත්තේ නැති නිසායි. ජනතාව ගත්තේ අනෙක් රෙදි. අපි වෙනත් විධියකට අදින්න පටන් ගත්තා. ඇත්ත වශයෙන්ම මම කර්මාන්ත ඇමති වශයෙන් සිටි කාලයේදී තුල්හිරිය පේෂකර්මාන්තශාලාව වාගේ ඒවා ක්‍රියාත්මක කළා. ඊට පසුව නැහෙනහිර ආසියාවේ අර්බුදය නිසා ඒවාත් කඩා ගෙන වැටුණා. ඒ වෙනුවට අද අපට තිබෙනවා, ඇහලුම් කර්මාන්තයක්. ඒ ඇහලුම් කර්මාන්තයෙන් කී දෙනෙකුට රැකියා ලබා දෙනවාද? කොච්චර විදේශ විනිමය ලබා දෙනවාද? ලෝකයේ හැම තැනම ආර්ථික පරිවර්තනයක් සිදු වෙනවා. සෝවියට් දේශයේ එහෙම කර්මාන්තශාලා ගණනාවක් වසා දමා තිබෙනවා. දැන් ඒ අයගේ අවධානය යොමු වෙලා තිබෙන්නේ ඛනිජ තෙල් වලට සෞදි අරාබිය සමඟ එකඟත්වයකට ඇවිල්ලා තමන්ගේ මිල පාලනය කරන තත්ත්වයකට එන්නයි.

විනය දිහා බලන්න. චීනයේ විශාල පෞද්ගලික අංශයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. ආණ්ඩුවේ සමහර අංශ දැන් පෞද්ගලික අංශ සමඟ එකට වැඩ කරනවා. අනෙක් ඒවා වසා දමලා තිබෙනවා.

අනෙක් ඒවා සාර්ථකව ගෙන යනවා. ව්‍යාපාර හැටියට රජයේ අංශයෙන් සාර්ථකව පවත්වා ගෙන යන්න පුළුවන් ඒවා අපිත් පවත්වා ගෙන යමු. එහෙත් අපේ මූලික වැඩ කටයුත්ත වන්නේ මේ රටේ ජනතාවගේ ආදායම වැඩි කිරීමයි; අධ්‍යාපනය දියුණු කිරීමයි; සෞඛ්‍ය තත්ත්වය දියුණු කිරීමයි; නිවාස ලබා දීමයි. මේ සියල්ලටම ආදායමක් ලබා ගන්න එක තමයි අපේ ප්‍රධාන කාර්යය. අන්න ඒ ක්‍රමවේදය සිදු වෙන එකක් අපට කියන්න. ඉන්දියාවත් දැන් සංස්ථා පවත්වා ගෙන යන්න බැරි තත්ත්වයකයි ඉන්නේ. චීනයෙන් දැන් බැංකු ගණනාවකට ණය වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසාම ණය දෙන ප්‍රමාණය වැඩි වෙලා තිබෙනවා. සමහර විශාල ඒවා තිබෙනවා. ඒවා අලුත් ඒවා. State-owned enterprises, China Harbour Engineering Company වාගේ අලුත් ඒවා ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අසාර්ථක වෙන ඒවාත් තිබෙනවා. අපි බලන්නේ අපේ තිබෙන ඒවා සාර්ථක කර ගෙන ඉදිරියට යන්නයි. ඕනෑනම් අපි අලුත් ව්‍යාපාර ආරම්භ කරන්නම්. වැවිලි අංශයේදී රජයට තිබුණු විශාල බරක් නැති වුණා. සමහර වැවිලි සමාගම් සාර්ථකයි. අනික් වැවිලි සමාගම් හරියට වැඩ කටයුතු කරගෙන ගියේ නැහැ. අපි අසාර්ථක වුණු වැවිලි සමාගම් මොනවාද කියලා බලලා, ඒ ගැන ඇගයීමක් කරලා, කරන්න ඕනෑ වෙනස්කම් කරන්නම්. අපි වෘත්තීය සමිති එක්කත් සාකච්ඡා කරගෙන යනවා, ගත යුතු පියවර ක්‍රමවේද කියලා.

සමහර රාජ්‍ය සංස්ථා රජය විසින් පෞද්ගලිකරණය කළා; ජනතාකරණය කළා. සමහර සංස්ථා කළමනාකරණ ප්‍රශ්න හේතුවෙන් පවත්වාගෙන යන්න බැරි නිසා වහලා දැමීමා. අනික් ඒවා ඇත්ත වශයෙන්ම සාර්ථක වුණා. කැලණි යට්ටි සංස්ථාව දිහා බලන්න. අද වනකොට කැලණි යට්ටි සංස්ථාව පිට රටට යට්ටි යවනවා. ඒ තත්ත්වයට කැලණි යට්ටි සංස්ථාව පත්වෙලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික අංශයෙන් විශාල සමාගම් කීපයක් අද වහලා තිබෙනවා. රජයේ අංශයේ වාගේම පෞද්ගලික අංශයෙන් අලුත් ව්‍යාපාර ආරම්භ කරලා සමහර ව්‍යාපාර වහන්සා සිදුවෙලා තිබෙනවා. අපේ අරමුණ, හොඳ ආදායමක් ලැබෙන ආකාරයේ රැකියා මේ රටේ වැඩි කිරීමයි. හොඳ ආදායමක් ලබා දීලා, ආර්ථික වශයෙන් ශක්තිමත් ජනතාවක් බිහි කර ගැනීම තමයි අපේ අරමුණ. අපි ඒ අරමුණ කරා යන්න ඕනෑ.

මේ මුදල් සියල්ලම අපි ගෙවන්න යනවා නම් නිදහස් අධ්‍යාපනය නවත්වන්න වෙනවා; නිදහස් සෞඛ්‍යය නවත්වන්න වෙනවා; නිවාස දෙන එක නවත්වන්න වෙනවා; ගම්වලට මුදල් දෙන එක නවත්වන්න වෙනවා. මේ ආණ්ඩුවට තිබෙන්නේ ජනතාව දියුණු කරන ආකාරයේ සැලැස්මක් ඉදිරියට ගෙන යෑමයි. ආර්ථිකය දියුණු වෙනවා නම් ජනතාව දියුණු වෙනවා. ජනතාවගේ අතට තමයි අපි මේ අයිතිය ලබා දෙන්න ඕනෑ. අද ජනතාවට නොවෙයි අයිතිය ලබා දීලා තිබෙන්නේ. නිලධාරීන් කීප දෙනෙකු, ඇමතිවරු කීප දෙනෙකු විටින් විට මාරු වෙනවා. ඒ අය තමයි මේවා පාලනය කරන්නේ. ඕක තමයි, යථාර්ථය.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු උදය ප්‍රහාත් ගම්මන්පිල මැතිතුමා.

ගරු උදය ප්‍රහාත් ගම්මන්පිල මහතා

(மாண்புமிகு உதய பிரபாத் கம்மன்பில)

(The Hon. Udaya Prabhath Gammanpila)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගෙන් මම මෙම ප්‍රශ්නය අහනවා. යෝජිත නව ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ අන්තර්කාලීන විධිවිධානයක් හරහා හෝ ජනමත විචාරණයක් හරහා හෝ වර්තමාන පාර්ලිමේන්තුවේ ආයු කාලය හෙවත් කාල සීමාව ව්‍යවස්ථාවෙන් නියම කර ඇති වසර පහ ඉක්මවා දිගු කර ගැනීමට ආණ්ඩුව සැලසුම් කර ඇත්ද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

තව ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව සකස් කරන්නේ පාර්ලිමේන්තුවෙන් පත් කරපු ව්‍යවස්ථාදායක සම්පාදක මණ්ඩලයයි, සම්බන්ධීකරණ කොමිටියයි. ඒ සඳහා විවිධ අය තෝරාගෙන තිබෙනවා. ආණ්ඩුව නොවෙයි, එතැන වැඩ කටයුතු කරන්නේ. ඒකාබද්ධව වැඩ කටයුතු කරන්න තමයි අපි බලන්නේ. ආණ්ඩුව මෙතැනට යෝජනා ඉදිරිපත් කරලාත් නැහැ. මොකද, මෙතැන නියෝජනය වෙන්නේ මෙහේ තිබෙන දේශපාලන පක්ෂයි. මේ ආණ්ඩුව එක පක්ෂයක ආණ්ඩුවක් නොවෙයි. ඒ නිසා විවිධ අදහස් අපි යෝජනා කරලා තිබෙනවා. තවම වාර්තාව සකස් කරලා නැහැ. මම දන්නා හැටියට ආණ්ඩුවට අයිති දේශපාලන පක්ෂ නම් ආණ්ඩුවේ -වර්තමාන පාර්ලිමේන්තුවේ- කාල සීමාව වැඩි කරන්න කියලා කිසිම යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කරලා නැහැ. එපමණයි මට කියන්න පුළුවන්. ආණ්ඩුව හැටියට අපි එවැනි යෝජනා දීලා නැහැ. ආණ්ඩුවට අයත් පක්ෂවලින් එවැනි යෝජනා දීලා නැහැ.

උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මන්ත්‍රීතුමාගේ මේ කාරණය පිළිගන්න ඕනෑ. මෙමන්ත්‍රීපාල සිරිසේන මැතිතුමා පොදු අපේක්ෂකයා හැටියට ඇවිල්ලා පූර්ණ විධායක බලතල සහිත ජනාධිපතිවරයකු හැටියට ජයග්‍රහණය කළාට පස්සේ එතුමාම යෝජනා කළා, මේ බලතල ඉවත් කරන්න කියලා. මීටත් වඩා බලතල ඉවත් කරන්න කියලා එතුමා යෝජනා කළා. නමුත්, ඒ සඳහා ජනමත විචාරණයකට යන්න සිදු වෙයි කියලා ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයෙන් තීන්දුවක් දුන්නා. එදා ඒ බලතල අඩු කරන එකටත් ගම්මන්පිල මන්ත්‍රීතුමා විරුද්ධ වුණා. ඉතින් දැන් මොනවා කරන්නද? එදා එහෙම විරුද්ධ වුණේ නැත්නම් අපට ජනමත විචාරණයකට යන්න තිබුණා. ජනාධිපතිතුමා කැමැත්තෙන්ම ඒ බලතල අඩු කළා. මේ ආණ්ඩුවත් ඒකට ඉඩ දුන්නා. ඒ වාගේම ස්වාධීන කොමිෂන් සභා නැති කරලා තිබුණා. අපි ස්වාධීන කොමිෂන් සභා නැවත පිහිටව්වා. ඒවාත් කළේ දහනව වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනයෙන්. නීත්‍යානුකූල අග්‍ර විනිශ්චයකාරකම් අපි ආපහු ඒ තනතුරට පත් කළා. ව්‍යවස්ථාදායක සභාවට දැන් පාර්ලිමේන්තුවේ මන්ත්‍රීවරුන් සම්බන්ධ වෙලා ඒ බලය ක්‍රියාත්මක කරනවා. මේක බලයට කැඳර පක්ෂවල ලක්ෂණයක් නොවෙයි. අපට ඕනෑ කරන්නේ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය තවත් ශක්තිමත් කරන්නයි; බලය තවත් විමධ්‍යගත කරන්නයි; ජනතාව ඒ සඳහා එකතු කර ගන්නයි. ඒ නිසා පාර්ලිමේන්තුවේ කාල සීමාව දිගු කරන්න කියලා යෝජනාවක් අප තුළ නැහැ.

ඒ කාලයේ ජනාධිපතිගේ ධුර කාලය වාර දෙකකට සීමා වුණා. ඔබතුමන්ලා හේ ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට ගිහිල්ලා ඒකත් වෙනස් කළේ. දැන් අපෙන් අහනවා, පාර්ලිමේන්තුවේ කාලය දිගු කරනවාද කියලා. ජනාධිපතිගේ ධුර කාලය වාර දෙකකට වඩා වැඩි කරන්න ජනතාව ලැස්ති නැහැ. ජනතාවගේ මතය තමයි අපි නියෝජනය කළේ. නමුත්, තුන්වෙනි වතාවටත් ජනාධිපති ධුරයට එන්න තරග කළා. ඔබතුමන්ලා අපෙන් මේ ප්‍රශ්නය අහන්නේ නැතිව අපට කියන්න, ඇයි ජනාධිපතිගේ ධුර කාලය දීර්ඝ කරපු එක ගැන දැන් ජනතාවගෙන් සමාව ඉල්ලන්නේ නැත්තේ කියලා?

ගරු උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මහතා

(மாண்புமிகு உதய பிரபாத் கம்மன்பில)
(The Hon. Udaya Prabhath Gammanpila)

ගරු කථානායකතුමනි, ආණ්ඩුවේ කිසිම පක්ෂයකින් එවැනි ඉල්ලීමක් නැහැයි කියලා අගමැතිතුමන් ප්‍රකාශ කළා. නමුත්, ආණ්ඩුවේ නිල ප්‍රධානියා වන, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ නායකයා වන අතිගරු ජනාධිපතිතුමා අගමැතිතුමා ළඟින් තියාගෙන මාතර පැවැති හවුල් ආණ්ඩුවේ පළමුවැනි සංවත්සරයේදී කිව්වා, "කවුරු

අකැමැති වුණත්, මේ ආණ්ඩුව තවත් වසර පහක් පවත්වා ගෙන යනවා" කියලා. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව අනුව පාර්ලිමේන්තුවේ කාලය අවුරුදු පහයි. මේ වනකොට අවුරුද්දක් අවසන් වෙලා තියෙද්දීත්, තවත් අවුරුදු පහක් මේ ආණ්ඩුව පවත්වාගෙන යනවා කියපු නිසායි මම මේ ප්‍රශ්නය ඇහුවේ. [බාධා කිරීම්] අනෙක් මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් නොවෙයි, මම මේ ප්‍රශ්නයට අගමැතිතුමාගෙන් උත්තර බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මන්ත්‍රීතුමාගේ සන්ධානයේ නායක, මේ රටේ ජනාධිපති මෙමන්ත්‍රීපාල සිරිසේන මැතිතුමා මාතරදී, -[බාධා කිරීම්] ගරු කථානායකතුමනි, එතුමා එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයට අයිති නැත්නම් මෙවැනි ප්‍රශ්නයක් මතු කරන්න එතුමාට මේ ගරු සභාවේ ඉන්න බැහැයි කියලා මම කියනවා. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයට අයිති නම්, මම දන්නා හැටියට එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයේ සභාපති මෙමන්ත්‍රීපාල සිරිසේන ජනාධිපතිතුමායි. ඉස්සරවෙලා කියන්න කවුද ඔබතුමාගේ නායකයා කියලා. ඔබතුමා කියනවා නම්, "එතුමා මගේ නායකයා නොවෙයි" කියලා, එහෙනම් ඔබතුමා කොහොමද පාර්ලිමේන්තුවේ ඉන්නේ? ඔබතුමා පිළිගන්නවාද, එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයේ නායකයා මෙමන්ත්‍රීපාල සිරිසේන ජනාධිපතිතුමායි කියලා? ඔබතුමා අයිති එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයටද? ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂය අමතක කරන්න. මම කියන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ නායකයා ගැන නොවෙයි. එදා ඒ වෙදිකාවේ හිටියේ එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයේ අය. ඒ අය එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයෙන් තරග කරලා තමයි පාර්ලිමේන්තුවට ඇවිල්ලා ඉන්නේ. එතුන්ලා පාර්ලිමේන්තුවට ආවේ එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානයෙන්. එතුමන්ලා ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයෙන් තරග කරලා පාර්ලිමේන්තුවට ආවේ නැහැ. මේ සන්ධානය කැලි කැලිවලට වෙන් කරන්න හදන්නේ මොකටද? දැන් ඔබතුමා මෙතැන කියන්නේ ඔබතුමාට පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරයෙක් වෙන්න අයිතියක් නැහැ කියලාද? ඒක මට කියන්න. ජනාධිපතිතුමා මාතරදී කිව්වේ මොකක්ද කියලා මම කියන්නම්.

ගරු උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මහතා

(மாண்புமிகு உதய பிரபாத் கம்மன்பில)
(The Hon. Udaya Prabhath Gammanpila)
කොහෙද යන්නේ, මල්ලේ පොල්.

ගරු රවි කරුණානායක මහතා (මුදල් අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க - நிதி அமைச்சர்)
(The Hon. Ravi Karunanayake - Minister of Finance)
මල්ලේ පොල් කියන්නේ ඔබතුමා හේ.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

ගරු කථානායකතුමනි, ජනාධිපතිතුමා කිව්වේ, "අපි ඉස්සරවෙලාම ආවේ අවුරුදු දෙකකට, ඊට පස්සේ අපි අවුරුදු පහක් යනවා" කියලා. මැතිවරණයෙන් පස්සේ ඕනෑ නම් තව අවුරුදු පහක් යනවා කිව්වා. ඔබතුමාට මම කියනවා ඕනෑ නම් දැන් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට බැඳෙන්න කියලා.

ගරු උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මහතා

(மாண்புமிகு உதய பிரபாத் கம்மன்பில)
(The Hon. Udaya Prabhath Gammanpila)

ගරු අගමැතිතුමනි, මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය. සෘජු පිළිතුරක් බලාපොරොත්තුවෙන් මම මේ ප්‍රශ්නය අහන්නේ.

[ගරු උදය ප්‍රහාත් ගම්මන්පිල මහතා]

ඔබතුමන්ලා පාර්ලිමේන්තුව නොවෙයි, "ආණ්ඩුව" කියන එක අර්ථ දක්වන්නේ විධායකයේ ප්‍රධානියා වන ජනාධිපතිතුමාගෙන්. පසු ගිය ජනාධිපතිවරණයෙන් පස්සේ අගමැතිතුමා, ඇමතිවරු ඔක්කෝම අලුතින් පත් වුණා. ඔබතුමා දන්නවා ඇති අද සුවිශේෂී දවසක් බව. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 30 සහ 31 ව්‍යවස්ථා සමඟ කියැවිය යුතු ජනාධිපතිවරණ පනතේ 2වැනි වගන්තියට අනුව අද සිට හරියටම වසර තුනකින් ජනාධිපතිවරණය ප්‍රකාශයට පත් කළ යුතු වෙනවා. එවැනි පදනමකදී ආණ්ඩුව වසර පහක් ඉදිරියට ගමන් කරන්නේ කොහොමද කියන එක පැහැදිලි කර දෙන්න ඔබතුමාට පුළුවන්ද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

මේක තමයි වෙලා තිබෙන්නේ. තවම පරණ කාලේ. බලය තිබෙන්නේ පාර්ලිමේන්තුවේ. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව ඉදිරිපත් වුණාම, ඔබතුමා ඒකට එකඟ වෙනවාද නැද්ද කියලා කියන්න. එතකොට අපට ඒ ගැන දැන ගන්න පුළුවන්. එතෙක් මට කියන්න දෙයක් නැහැ. මට තිබෙන්නේ සම්බන්ධීකරණ කමිටුවේ වාර්තාව ඉදිරිපත් කරන්නයි. ඊට පස්සේ ඔබතුමන්ලාට ඒ ගැන තීරණය කරන්න පුළුවන්. අපි දන්න හැටියට පාර්ලිමේන්තුවට තමයි බලය එන්න ඕනෑ. ඔබතුමාත් ඒකට කැමැති නම් ඒ අනුව අපි වැඩ කරමු.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

තුන්වැනි අතුරු ප්‍රශ්නය.

ගරු උදය ප්‍රහාත් ගම්මන්පිල මහතා

(மாண்புமிகு உதய பிரபாத் கம்மன்பில)

(The Hon. Udaya Prabhath Gammanpila)

ගරු කථානායකතුමනි, තුන්වැනි අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න මම ගරු විමල් වීරවංශ මන්ත්‍රීතුමාට භාර දෙනවා.

ගරු විමල් වීරවංශ මහතා

(மாண்புமிகு விமல் வீரவாங்க)

(The Hon. Wimal Weerawansa)

ගරු කථානායකතුමනි, - [බාධා කිරීම]

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

පැහැදිලි කර ගැනීමක් කරන්නයි අවසර ඉල්ලුවේ. ගරු අගමැතිතුමා පිළිතුරු දෙන්න කැමැතිද? කැමැති නම් එතුමාට අවස්ථාව දෙන්නම්.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

එතුමාට අවස්ථාව දෙන්න.

ගරු විමල් වීරවංශ මහතා

(மாண்புமிகு விமல் வீரவாங்க)

(The Hon. Wimal Weerawansa)

ගරු කථානායකතුමනි, මීට කලින් වෙනත් මන්ත්‍රීවරයෙක් ප්‍රශ්නයක් ඇහුවාම, එයට අදාළව තවත් කෙනෙක් අතුරු ප්‍රශ්න ඇහුවා.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

හරි, හරි. ඔබතුමා අහන්න.

ගරු විමල් වීරවංශ මහතා

(மாண்புமிகு விமல் வீரவாங்க)

(The Hon. Wimal Weerawansa)

ඒක ඉවසා ගෙන ඉන්න පුළුවන්. අපි අතුරු ප්‍රශ්න අහන කොට නැලියන්නේ මොකද කියලා මට තේරෙන්නේ නැහැ. ඒ මොකක් හරි අසනීපයක්.

ගරු කථානායකතුමනි, විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය ගරු මංගල සමරවීර මැතිතුමා උතුරේදී ප්‍රකාශයක් කර තිබෙනවා නව ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව නොවැම්බර් මාසයේ අය වැය ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර මේ පාර්ලිමේන්තුවට ගෙන ඒමට බලාපොරොත්තු වෙනවාය කියලා. අපි ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගෙන් දැන ගන්න කැමැතියි, ඔබතුමන්ලා ඉලක්ක කර ගෙන ඉන්නේ නොවැම්බර් මාසයේ අය වැය ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර ඒ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව පාර්ලිමේන්තුවට ගෙන එන්නද, එහෙම නැත්නම් ඉන් පසුව කුමන කාල පරිච්ඡේදයකදී ගෙන එන්නද කියලා.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

ඇත්ත වශයෙන්ම මම ගරු මංගල සමරවීර මැතිතුමාගෙන් ඒ ගැන ඇහුවා. එතුමා කිව්වා එහෙම නොවෙයි ප්‍රකාශ කළේ කියලා. කොහොමත් අපි ඒ ගැන ප්‍රකාශයක් කර තිබෙනවා. ඒක කර ගෙන යන්නේ ආණ්ඩුවෙන් නොවෙයි, ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩලයෙන්. අපි උත්සාහ කරන්නේ මේ වසර තුළදී ඒ සම්බන්ධීකරණ කමිටුවේ වාර්තාව ඉදිරිපත් කරන්නයි. ඒ වාර්තාව අය වැයට ඉස්සරවෙලා ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවන් නම්, අපි අය වැයට ඉස්සෙල්ලා ඉදිරිපත් කරන්නම්. ඒ වාර්තාවට ලැබෙන ප්‍රතිචාරය අනුව තමයි ඊට වඩා ඉදිරියට යන්න පුළුවන් ඒවා තීරණය කරන්න අපට පුළුවන් වන්නේ. එය ආණ්ඩුව කරන වැඩසටහනක් නොවෙයි. එය ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩලය ගත යුතු ක්‍රියා මාර්ගයක්; තීරණයක්. ඒ නිසා එය ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩලයට භාර දෙනවා. මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා කිව්වා, එතුමා කිව්වේ ඒ විධියට නොවෙයි කියලා. අපි ඉස්සෙල්ලා වාර්තාවක් ලබා ගන්නයි යන්නේ කියලා ප්‍රකාශ කළාම, එතුමා කිව්වා ඒක හරි කියලා. එවිටයි එතැන සිදු වෙලා තිබෙන්නේ.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ඊළඟට, වාචික පිළිතුරු අපේක්ෂා කරන ප්‍රශ්න. ප්‍රශ්න අංක 1, ගරු එම්.එච්.එම්. සල්මාන් මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මට අවස්ථාවක් දෙන්න.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මා ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරනවා, ස්ථාවර නියෝග 126 කෙරෙහි. එහි පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව පිළිබඳ විධිවිධානයක් තිබෙනවා. ඊයේ දිනයේදී -

ලොව පුරා රබර් වගා කරන සියලුම රටවලට මෙම තත්ත්වය පොදුය. මෙබඳු මිල පාලන ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් බලාපොරොත්තු වූයේ කුඩා රබර් වතු හිමියන්ට කෙටි කාලීන සහනයක් සැලසීම වේ. එම සහන කාල සීමාව තුළ ව්‍යාප්ති සේවා විධිමත් කිරීම තුළින් කුඩා රබර් වතු හිමියන්ට ලබා දෙන උපදේශක සේවා වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීමටද, දැනටද කුඩා රබර් වතු හිමියන් වෙත පිරිනැමෙන සහනාධාර ක්‍රම තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක කිරීමටද කටයුතු කර ඇත. ඒ අනුව කුඩා රබර් වතු හිමියන්ගේ ඵලදායිතාව ඉහළ නැංවීම මඟින් ඔවුන්ගේ ආදායම ඉහළ නැංවීමට අවශ්‍ය මූලික පියවර එම සහන කාලය තුළ ගත

ලැබ ඇත. මෙබඳු සහතික මිල ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට රජයට මසකට රුපියල් මිලියන 600-700 අතර මුදලක් දැරීමට සිදු වනු ඇති බව ගණන් බලා ඇත. එබඳු පිරිවැයක් දිර්ඝ කාලීනව දරමින් කුඩා රබර් වතු හිමියන්ට සහන සැලසීම ප්‍රායෝගික නොවේ. ලොව රබර් වගා කරන වෙනත් කිසිදු රටකද එබඳු සහතික මිල ක්‍රමයක් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කර නොමැති බව ස්වාභාවික රබර් නිපදවන රටවල සංගමය මගින් ලබා දී ඇති තොරතුරුවලින් පෙනී ගොස් ඇත. We feel that we cannot sustain a long-term income support system. That is the view of the Government

- (ඇ) 01. දේශීය රබර් මිල ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් අමු රබර් අපනයනයේදී අය කරන සෙස් බදු මුදල කිලෝවකට රුපියල් 15.00 සිට රුපියල් 4.00 දක්වා පහත හෙළීමට කටයුතු කර ඇත.
02. හෙක්ටයාරයකට අඩු ඉඩම් ප්‍රමාණයක් හිමි රබර් වගාකරුවන්ට හෙක්ටයාරයකට රුපියල් 5,000.00ක පොහොර සහනාධාරයක් ලබා දීමට කටයුතු කර ඇත.
03. රබර් වගාකරුවන්ට රජය මගින් පිරිනමන ව්‍යාප්ති සහ උපදේශක සේවා වඩාත් කාර්යක්ෂමව සිදු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.
04. වගා, නව වගා, අතුරු හෝග වගා, වැහි ආවරණ යෙදීම සඳහා වන සහනාධාර ක්‍රම ක්‍රියාත්මක කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.
05. ආදායම වැඩි කර ගැනීම සඳහා කෙටිකාලීනව ආදායම් ඉහළ නැංවිය හැකි ක්‍රම පිළිබඳව ගොවීන් දැනුවත් කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

(ඈ) අදාළ නොවේ.

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

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ගරු ඇමතිතුමා ඒ වැඩසටහන් පිළිබඳව කිවවා. විශේෂයෙන්ම රබර් මිල පහළ වැට්ලා තිබෙන්නේ ලෝක වෙළෙඳ පොළ තත්ත්වයක් නිසා කියලාත් කිවවා. ඔබතුමන්ලාගේ රජය රබර්වලට පොරොන්දු වුණු මිල ලබා දෙන්නේ නැති එක තමයි පළමුවැනි කාරණය. එම කාරණා සියල්ලක්ම දිගින් දිගටම පැවතීමෙන් හිඳිල්ලා අද පවතින ගැටලු මතු වෙලා තිබෙනවා. අද, මේ රබර් වගාව අපේ රටෙන් නැති වෙලා යන තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඔබතුමන් ඒ ගැන දන්නවා ඇති. මගේ මේ ප්‍රශ්නය ඇතුළත මම කෙටියෙන් මේ ගැනත් අහන්න කැමැතියි. ඔබතුමන්ලාගේ රජය පොහොර සහනාධාරය ලබා දෙන්නේ, අක්කර දෙකකට සහ අක්කර දෙකකට වඩා අඩු වැවිලිකරුවන්ට - කුඩා වතුහිමියන්ට - පමණයි. නමුත් අපේ ප්‍රදේශයේ අක්කර දෙකකට වඩා වැඩි, අක්කර දහයකට වඩා අඩුවෙන් වගා කරන කුඩා රබර් වතුහිමියන් සිටිනවා. ඒ නිසා මම මේ කියන කාරණය ඉතාම වැදගත් වෙනවා. දැන් ලබා දෙන්නේත් අක්කරයකට රුපියල් දෙදහස් පමණයි. ඒ වාගේම අක්කර දෙකහමාරක් වෙද්දී රුපියල් පන්දහස් ලැබෙනවා. ඒ ප්‍රමාණයත් මදි. කෙසේ වෙතත්, මේ වතුහිමියන් ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා අක්කර දහයට වඩා වැඩියෙන් වගා කරන වතුහිමියන්ටත් ඒ සහනය ලබා දෙන්න කටයුතු කරන්න බැරිද?

ගරු නවින් දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு நவீன் திஸாநாயக்க)
(The Hon. Navin Dissanayake)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි සති දෙකකට පෙර පොල් හා රබර් වතුහිමියන්ට හෙක්ටයාරයකට ලබා දෙන සහනාධාරය

හෙක්ටයාර දෙකක් දක්වා වැඩි කළා. අක්කර දෙකක් දක්වා වගාකරන අයට අපි රුපියල් පන්දහස් දෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපි මෙම සහනාධාරය දෙන්නේ ඉතාමත් දුප්පත්, ඒ වාගේම අභියසක කුඩා පොල් හා රබර් ගොවියන්ටයි; තේ ගොවියන්ටයි. ඒක වැඩි කිරීම ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක්. විශේෂයෙන්ම විශාල වශයෙන් තේ වගාකරන වැවිලිකරුවන්ට මේ සහනාධාරය අපි ලබා දෙන්නේ නැහැ. "කුඩා වතුහිමියන්ට" කියන ප්‍රතිපත්තිමය තීරණය උඩයි අපි මේ පොහොර සහනාධාරය ලබා දෙන්නේ. ඒක වෙනස් කරනවාද, නැද්ද කියන එක අපි අනාගතයේ දී සලකා බලන්නම්.

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

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ඇමතිතුමනි, කුඩා වතුහිමියන් කියන්නේ ඇත්තටම වැවිලිකරුවන් නොවෙයි. ඔවුන්ට අක්කර දහයකට වඩා අඩු වගා ප්‍රමාණයක් තමයි තිබෙන්නේ. අක්කර දෙකහමාරක් වගා කරන අයට පමණක් ඒ සහනාධාරය ලබා දුන්නොත්, ඒ තුළින් මේ කර්මාන්තය නැති වෙලා යන්නට පුළුවන්. අද වෙන කොටත් ගොඩක් වතුවල රබර් කපන්නේ නැහැ. ඒ තරමට පාඩුයි. ඒ නිසා කුඩා රබර් වතුහිමියන්ට තමන්ගේ ණය ගෙවා ගන්න බැරිව, ඒ වතුවල තිබෙන ගස් ටික කපන්න ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. ගස් කපන්න ආරම්භ කරලා තිබෙනවා පමණක් නොවෙයි, නොයෙකුත් ගැටලු නිසා නැවත වගාවන් - නව වගාවන් - කරන එකත් මුළුමනින්ම නවත්වලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි මේ රබර් වතුහිමියන් ආරක්ෂා කර ගන්න අවශ්‍යයි. එහෙම නැත්නම්, ඉදිරියේ දී රබර් මිල වැඩි වුණත් රබර් වගාව අපේ රටෙන් නැති වෙලා යන්න පුළුවන්. එක පැත්තකින් අපේ පරිසරය ආරක්ෂා කර ගැනීමත් කළ යුතු වෙනවා. මොකද මේ ගස් කැපීම තුළින් පරිසරයට හානි වෙලා තිබෙනවා. අපේ ප්‍රදේශවල තිබෙන ජල මූලාශ්‍ර ටික නැති වෙලා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ නිසා මේ සහනාධාරය අක්කර දහයක් වගා කරන කුඩා වතුහිමියන්ටත් ලබා දෙන්න කටයුතු කළොත් - අඩුම තරමේ අක්කර දහයෙන් පහළ වගා කරන අයටවත් ලබා දෙන්න කටයුතු කළොත් - ඒක ඉතාමත් වැදගත් වෙනවා. ඔබතුමන්ලාගේ රජය එදා පොරොන්දු වුණු දේවත් අඩු ගණනේ ලබා දෙන්න කටයුතු කරයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඔබතුමන්ලා ඒ සඳහා ගෙන යන ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද?

ගරු නවින් දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு நவீன் திஸாநாயக்க)
(The Hon. Navin Dissanayake)

මේ වතු විවිධාංගීකරණය කිරීමේ තීරණය අපි නොවෙයි අරගෙන තිබුණේ. සමස්තයක් වශයෙන් හෙක්ටයාරයකට අඩුව තිබෙන කුඩා තේ හෝ පොල් හෝ රබර් ඉඩම් හිමියෙක් "කුඩා වතුහිමියෙක්" කියලා පිළිගෙන තිබෙනවා. එහෙමයි නම් කරලා තිබුණේ. අපි භාර ගන්න කොටත් තිබුණේ එහෙමයි. ඔබතුමා ඒක පිළිගන්නවා ඇති. නමුත්, ඒ විවිධාංගීකරණය වෙනස් කිරීමට අපි ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කරනවාද නැද්ද කියන එක තවත් ප්‍රතිපත්තිමය ප්‍රශ්නයක්. මම ඒක සම්පූර්ණයෙන්ම භාරගන්නේ නැහැ. නමුත්, අපි භාරගන්න කොටත් තමුන්නාන්සේලා කිව්වේ, තේ ක්ෂේත්‍රය කඩාගෙන වැටෙනවා; තේ ක්ෂේත්‍රය නැති වෙනවා කියලයි. එදා රුපියල් 380ට තිබුණු තේ කිලෝව දැන් රුපියල් 515 දක්වා වැඩිවෙලා තිබෙනවා. මේක market එකත් එක්ක යන ක්ෂේත්‍රයක්. විශේෂයෙන්ම අපට ලෝක බනිජ තෙල් මිල පාලනය කරන්න බැහැ. නමුත්, රබර් වගාව ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා අපට තිබෙන සම්පත්වලින් අපට කරන්න පුළුවන් දේවල් අපි කරනවා.

- (அ) இலங்கை மத்திய வங்கியின் ஊழியர் சேமலாப நிதியத் திணைக்களம் 2015ஆம் ஆண்டு டிசம்பர்

[ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා]

මාතම 31ஆம் திகதியுடன் நிறைவு பெற்ற நிதி ஆண்டுக்காக வெளியிட்டுள்ள முக்கியமான நிதித் தகவல்களுக்கமைய 2014 மற்றும் 2015ஆம் ஆண்டு களில்,

- (i) ஐந்தொகையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சொத்துக்கள், பொறித்தொகுதிகள் மற்றும் உபகரணங்களின் பெறுமதி மற்றும் ஏற்பட்ட மாற்றம்;
- (ii) ஐந்தொகையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஒதுக்குகளின் பெறுமதி மற்றும் ஏற்பட்ட மாற்றம்;
- (iii) நிதிச் சொத்துக்கள் பெறுமதிக் குறைப்பு (வர்த்தக பங்குகள்);
- (iv) அங்கத்தவர்களுக்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட வீடமைப்பு கடன் வசதிகளின் அளவு மற்றும் மாற்றம்;

எவ்வளவென்பதை அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) மேற்குறிப்பிட்ட (அ) (i), (ii), (iii) மற்றும் (iv) இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள மாற்றத்துக்கு எதுவான காரணங்கள் யாவை என்பதையும் அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(இ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Prime Minister and Minister of National Policies and Economic Affairs:

(a) Will he inform this House, in accordance with the important financial details published for the year ended 31st December 2015 by the Employees' Provident Fund Department of the Central Bank of Sri Lanka-

- (i) the value of property, plant and equipment given in the balance sheet and the difference;
- (ii) the value of reserves given in the balance sheet and the difference;
- (iii) deterioration of financial assets (business shares); and
- (iv) amount of housing loans approved to the members and the difference;

in respect of the years 2014 and 2015?

(b) Will he also inform this House the reasons that caused the difference mentioned in the (a) i, ii, iii and iv above?

(c) If not, why?

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා

(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)

(The Hon. Niroshan Perera)

ගරු කපානායකතුමනි, අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දෙන්නවා.

(අ) (i) 2014 වසරේ රුපියල් මිලියන 2,140 හා සසඳන කළ, 2015 වසරේ මෙහි වටිනාකම රුපියල් මිලියන 275ක් විය. මෙය පෙර වසරට සාපේක්ෂව රුපියල් මිලියන 1,865ක අඩුවීමකි.

(ii) 2014 වසරේ රුපියල් මිලියන 41,158 හා සසඳන කළ, 2015 වසරේ මෙහි වටිනාකම රුපියල් මිලියන 39,144ක් විය. මෙය පෙර වසරට සාපේක්ෂව රුපියල් මිලියන 2,014ක අඩුවීමකි.

(iii) 2015 වසරේදී මෙහි අගය රුපියල් මිලියන 2,957ක් විය.

(iv) 2014 වසරේ රුපියල් මිලියන 8,021 හා සසඳන කළ, 2015 වසරේ මෙහි වටිනාකම රුපියල් මිලියන 5,489කි. මෙය රුපියල් මිලියන 2,532ක අඩුවීමකි.

(ආ) ඉහත, (අ)(i), (ii), (iii) සහ (iv)හි සඳහන් වෙනස්කම් සඳහා බලපෑ හේතු:

(අ) (i)-ශේෂ පත්‍රගත දේපළ පිරිසිදු හා උපකරණ වටිනාකම:

"මෙහෙවර පියස" ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සඳහා සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලින් දරන ලද වියදම, දේපළ පිරිසිදු හා උපකරණවලින් ඉවත් කර ලැබිය යුතු ගිණුම යටතේ ගිණුම්ගත කිරීම මීට ප්‍රධාන හේතුවයි. මෙම ව්‍යාපෘති රජයේ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සලකා, මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් අරමුදල මගින් දරන ලද වියදම ප්‍රතිපූරණය කිරීම එකඟවීම හේතුවෙන් මෙම ගිණුම් තැබීමේ වෙනස සිදු කරන ලදී.

(අ) (ii)- ශේෂ පත්‍රගත සංචිත වටිනාකම :

විකිණීම සඳහා තබා ගෙන ඇති ආයෝජනයන්හි (ලැයිස්තුගත කොටස් සහ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරුවල) සාධාරණ වටිනාකම අඩුවීම සහ මූල්‍ය වත්කම්වල හානිකරණය මෙම වෙනසට හේතු විය.

(අ) (iii) - මූල්‍ය වත්කම් හානිකරණය (ව්‍යාපාර කොටස්):

ඇතැම් සමාගම්හි ව්‍යාපාර කොටස් ආයෝජනවල සාධාරණ අගයේ අඛණ්ඩ පහළ යාම සලකා බලා, ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව රුපියල් බිලියන 2.9ක් 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට හානිකරණය කරන ලදී.

(අ) (iv) - සාමාජිකයන්ට අනුමත නිවාස ණය පහසුකම් ප්‍රමාණය සහ වෙනස:

2014 සහ 2015 වර්ෂයන්හි නිවාස ණය පහසුකම් සඳහා ඇප ආවරණ නිකුත් කිරීමවල වටිනාකම පිළිවෙලින්, රුපියල් මිලියන 8,021ක් හා රුපියල් මිලියන 5,489ක් වූ අතර, නිකුත් කරන ලද ඇප සහතිකපත් ගණන 2014 වර්ෂයේදී 17,786ක් වූ අතර, එය 2015 වර්ෂයේදී 13,132 දක්වා පහත වැටුණි. මෙම පහත වැටීමට පැහැදිලි හේතුවක් සඳහන් කළ නොහැක.

(ඇ) පැන නොනගී.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමා පැහැදිලි පිළිතුරක් ලබා දීම ගැන මම ස්තූතිවන්ත වනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මගේ පළමුවන අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල වටිනාකම අඩුවීම් මෙහි සටහන් වන විට, ඒ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර පිළිබඳව රාජ්‍ය ඇමතිතුමා දන්නවා. මේ රටේ විශාලතම ප්‍රශ්නය ඇති වූයේත් මේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන්. 2014 වර්ෂයට වඩා 2015 වර්ෂයේදී ඒ බැඳුම්කරවල වන අලාභය, රාජ්‍ය ඇමතිතුමා සතුව තිබෙන තොරතුරු අනුව, ඔබතුමාට නිශ්චිත වශයෙන් සඳහන් කරන්නට පුළුවන්ද?

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

ගරු කථානායකතුමනි, ඒ පිළිබඳව තොරතුරු මේ අවස්ථාවේ මා සතුව නැහැ. ඔබතුමාට අවශ්‍ය නම්, ඒවා මහ බැංකුවෙන් ලබා ගෙන ඉදිරිපත් කරන්නට පුළුවන්.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)
(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මාගේ දෙවෙනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ලංකා ඉතිහාසයේ විශාලතම වංචාව ලෙස සැලකෙන මේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර පිළිබඳ වංචාව ගැන සොයා බලන්න කියලා ගරු මහින්ද අමරවීර අමාත්‍යතුමා විසින් අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව වෙත පැමිණිල්ලක් යොමු කළා. නමුත් ඒ ගැන සොයා බැලුවේ නැහැ. මේ දක්වා ඒ බැඳුම්කර ගනුදෙනුවේ තත්ත්වය පිළිබඳ සම්පූර්ණ වාර්තාවක් මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කරන්නට ඔබතුමා ඉදිරියේදී කටයුතු කරනවාද?

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

ගරු කථානායකතුමනි, එතුමා කියනවා නම් සොයා බැලුවේ නැහැයි කියලා, ඒක සම්පූර්ණ අසත්‍යයක්. ඇත්තටම රජයක් වශයෙන් අපි ප්‍රකාශ කරලා තිබෙනවා මේ පිළිබඳව සොයා බලනවා කියලා. විශේෂයෙන්ම COPE එක මේ වන විට ඒ සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක වෙමින් යනවා. නමුත් ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමාට අපි සඳහන් කරන්නට ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. මේ ගනු-දෙනුව විතරක් නොවෙයි, ඔබතුමන්ලාගේ රජය යටතේ ගත්ත සමහර සමාගම්,- විශේෂයෙන්ම සමාගම් කිහිපයක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවයට රුපියල් මිලියන 500ක්- [බාධා කිරීමක්] පොඩ්ඩක් ඉන්න, පොඩ්ඩක් ඉන්න. මම කියන්නම්. ඔක්කොම කියන්න ඕනෑනේ. ඔබතුමන්ලා රුපියල් මිලියන 500ක්-

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

ඔබතුමා මොකක්ද කියන්නේ ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමා?

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

මම පිළිතුරු දෙනවා ගරු කථානායකතුමනි. ඔබතුමන්ලා ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවයට සභාපති කෙනෙක් පත් කරලා රුපියල් මිලියන 500ක් ආයෝජනය කළා. ඒ සභාපති ගුවන් සේවිකාවන් සමඟ හැම පදුරක් ගාණේම පෙම් කෙළලා ආයතනය බංකොලොත් කළා. [බාධා කිරීම්] ඒ ආයතනය බංකොලොත් කරනකම් මෙතුමා කොහේද හිටියේ කියලා තමයි මම අහන්නේ? [බාධා කිරීමක්] දැන් මෙතැන වෙන එකක් කියනවා.

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

ගරු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා, පිළිතුරු දෙන්න. දැන් පිළිතුරු දෙන්න.

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

ගරු කථානායකතුමනි, රුපියල් මිලියන 500ක්; ඒක තමයි පිළිතුරු දුන්නේ.

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

Hon. Minister, now you can give the reply. - [Interruption.] I am ordering you. Please, give the reply now.

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

Sir, I am giving the reply. ගරු කථානායකතුමනි, COPE එක ඉස්සරහා එතුමා අහපු කාරණය සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් යනවා. ඒ වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවට එයි.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
හරි. That is his reply.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)
(The Hon. Bandula Gunawardane)

පරීක්ෂණයක් යන්නේ නැහැ. මොකද, මහින්ද අමරවීර මහතා කැබිනට් අමාත්‍යවරයෙක් වශයෙන් මේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර සිද්ධිය පිළිබඳව අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට පැමිණිල්ලක් භාර දුන්නා. අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව විසින් මේ රටේ ආරක්ෂක ලේකම්වරයාට, ඒ වාගේම නාවික හමුදාවේ හිටපු නාවික හමුදාපතිවරුන් තිදෙනෙකුට නඩු පවරලා තිබෙනවා. නමුත් මේ විශාලම භොරකම පිළිබඳව අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කරන්නේ නැහැ.

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

මේ ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වනවා කියලා COPE එක කියලා තිබෙනවා නේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා. So, we will stop that.

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)

එතුමා අහගෙන හිටියා නම්, මම කිව්වේ COPE එක හරහා මේ පිළිබඳව දැන් පරීක්ෂණයක් පවත්වාගෙන යනවා. ඒ වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනවා කියලා. එතුමාට අහගෙන ඉන්න බැරි නම් මට කරන්නට දෙයක් නැහැ. නමුත් පසුගිය කාලයේ ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවය වැනි සමාගම්වල ආයෝජනය කරලා සිදු වුණු විශාල පාඩුවක් ගැන එතුමාට අමතකවීම අපටත් කනගාටුදායක කරුණක්.

தரு கபாநாயகதுலா
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
தேவன வட்டம்.

பாதிக்க பாடல் விதிகளைக் கவனம் : பூர்த்திப்பாடி
தேசியப் பாடசாலை அதிபர் பதவிகள் :

வெற்றிடங்கள்
POSTS OF PRINCIPALS IN NATIONAL SCHOOLS: VACANCIES

780/16

6. தரு மகிந்த யாபா அபேவர்தனா
(மாண்புமிகு மஹிந்த யாப்பா அபேவர்தனா)
(The Hon. Mahinda Yapa Abeywardena)
தொடர்புள்ள துறைமுகத்தைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக - (1):

- (அ) (i) பாதிக்க பாடல் 1500 அடிகளில் உள்ள பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(ii) மொத்த பாதிக்க பாடல் விதிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(iii) 2015 வரையில் அமைக்கப்பட்ட அமைக்கப்பட்ட பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(iv) 2016 வரையில் அமைக்கப்பட்ட அமைக்கப்பட்ட பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(v) மொத்த பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக

பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக?

- (அ) (i) பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(ii) பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக

பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக?

(அ) தரு மகிந்த யாபா அபேவர்தனா?

கல்வி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 150 இற்கும் மேற்பட்ட தேசிய பாடசாலைகள்
முறையாக நியமிக்கப்படாத அதிபர்களுடன்
தொழிற்படுவதுடன் அப்பாடசாலைகளில்
நிர்வாகம் மிகவும் கடுமையாகப் பாதிக்கப்
பட்டுள்ளது என்பதையும்;
(ii) அத்தேசிய பாடசாலைகளுக்கு அதிபர்களாகத்
தெரிவு செய்யப்படக்கூடிய தகுந்த ஆசிரியர்களின்
டமிருந்து கல்வியமைச்சு விண்ணப்பங்களைக்
கோரியது என்பதையும்;
(iii) 2015 ஆம் ஆண்டு இறுதியில் அமைச்சு இந்
நோக்கத்திற்காகப் பரீட்சையொன்றை நடத்தி
யது என்பதையும்;
(iv) பரீட்சைப் பெறுபேறுகளின் அடிப்படையில்
2016 மார்ச் மாதம் நேர்முகத் தேர்வுகளை
அமைச்சு நடத்தியது என்பதையும்;

- (v) இற்றைவரை இவ்வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு அமைச்சினால் நடவடிக்கையெடுக்கப்படவில்லை என்பதையும்;

அவர் அறிவாரா?

- (ஆ) (i) அதிபர்களை நியமிப்பதில் ஏற்படும் தாமதத்திற்கான காரணங்கள் யாவையென்பதையும்;
(ii) பரீட்சார்த்திகளால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட புள்ளிகளின் அடிப்படையில் அவ்வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு அவசியமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுமா என்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்குத் தெரிவிப்பாரா?

(இ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Education:

(a) Is he aware that -

- (i) over 150 National Schools are functioning without properly appointed principals and the administration of those schools are severely handicapped;
(ii) the Ministry of Education has called for applications from suitable teachers to be selected as principals for those national schools;
(iii) the Ministry has conducted an examination for this purpose at the end of the year 2015;
(iv) the Ministry has held interviews in March 2016 based on the results of the examinations; and
(iv) so far, no action has been taken by the Ministry to fill these vacancies?

(b) Will he inform this House -

- (i) reasons for the delay in appointing Principals; and
(ii) whether the necessary steps will be taken to fill those vacancies based on the marks obtained by the candidates?

(c) If not, why?

தரு அகிலா விராஜ் காரியவசம் (தொடர்புள்ள துறைமுகத்தைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக)

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

தரு கபாநாயகதுலா, பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
கவனம்.

* கல்வி அமைச்சர் கீழ்க் குறிப்பிடுக:

* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :

* Answer tabled:

- (அ) (i) பாதிக்க பாடல் 1500 (பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக) அடிகளில் உள்ள பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(ii) மொத்த பாதிக்க பாடல் விதிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(iii) 2015 வரையில் அமைக்கப்பட்ட அமைக்கப்பட்ட பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(iv) 2016 வரையில் அமைக்கப்பட்ட அமைக்கப்பட்ட பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
(v) மொத்த பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக
பதவிகளைக் கீழ்க் குறிப்பிடுக

- (අ) කළමනාකරණ සහකාර - තාක්ෂණික නොවන
 බණ්ඩ 02 (MN 01)/(U-MN 1)

[ගරු රවි කරුණානායක මහතා]

- (ඉ) කළමනාකරණ සහකාර - තාක්ෂණික බණ්ඩ 03 (MT 01)
- (ඊ) කළමනාකරණ සහකාර - තාක්ෂණික නොවන C1 (MA 1-1)
- (උ) කළමනාකරණ සහකාර - තාක්ෂණික නොවන C2 (MA 1-2)
03. එහෙත් ස්වේච්ඡා පදනම මත බඳවා ගනු ලබන සේවකයන් මෙම චක්‍රලේඛයෙන් ආවරණය නොවේ.
04. තවද, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාව විසින් 2009.02.20 දිනැතිව නිකුත් කර ඇති කාර්යපටිපාටික රීතින්හි III වැනි පරිච්ඡේදයේ 32 වගන්තිය අනුව "කිසිම තැනැත්තෙකු නිර්වෘත්තීය පදනම මත හෝ ස්වේච්ඡා පදනම මත හෝ රජයේ සේවයේ තනතුරකට හෝ, රජයේ සේවයේ තනතුරු නාමයක් උපයෝගීකොටගෙන හෝ, රජයේ සේවය සඳහා හෝ පත් නොකළ යුතු වන්නේය." (පිටු අංක 6)*
05. ස්වේච්ඡා පදනම මත සේවයේ යෙදවූ මෙම සේවකයන් රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 25/2014 මගින් ආවරණය නොවන බැවින් ස්ථිර පත්වීම් ප්‍රදානය කළ නොහැක. මේ වන තෙක් කිසිදු අවස්ථාවක ස්වේච්ඡා පදනම මත සේවයේ යෙදවූ සේවකයින් ස්ථිර කර නොමැති අතර, එසේ කළහොත් එය රාජ්‍ය සේවයේ අභිනතර පුර්වාදර්ශයක් විය හැකිය. එසේම, මේ වන විට රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 25/2014හි විධිවිධාන සපුරන ලද සියලුම සේවකයන්ට ස්ථිර පත්වීම් ප්‍රදානය කර ඇත. තවද, එම චක්‍රලේඛය මගින් සලසන ලද ප්‍රතිපාදන අවලංගු කරමින් රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 25/2014(II) නිකුත් කර ඇත. (පිටු අංක 5)*
06. ඒ අනුව උතුරු පළාත් රෝහල්වල සුළු සේවකයන් ලෙස ස්වේච්ඡා පදනම මත සේවයේ යොදවා ඇති 820 දෙනා ස්ථිර කළ නොහැක. එබැවින්, මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනවල අවශ්‍යතාවයක් ද පැන නොගනී.

But, Hon. Member, their jobs are safe. It will go on the same basis owing to a structural problem that we have.

අමුණා ඇති අංක සඳහන් ලේඛනවල පිටු සභාගත* කරමි.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

මිලහට, ගරු අනුර කුමාර දිසානායක මහතා.

II

විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් මර්දනය

பல்கலைக்கழக மாணவர்கள் மீதான அடக்குமுறை
SUPPRESSION OF UNIVERSITY STUDENTS

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயகர்)

(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු කථානායකතුමනි, ස්ථාවර නියෝග 23(2) යටතේ මෙම ප්‍රශ්නය ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව ඔබතුමාට බෙහෙවින්ම ස්තූතිවන්ත වනවා.

* ප්‍රස්තකාලයේ තබා ඇත.

* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

* Placed in the Library.

මේ වන විට විශ්වවිද්‍යාල තුළ වර්ධනය වෙමින් යන මර්දනකාරී තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් ශිෂ්‍යයන් තුළ පැනනැගී ඇති ගැටලුකාරී තත්ත්වය පිළිබඳව මෙම සභාවේ අවධානය යොමු කරනු කැමැත්තෙමි.

පසු ගිය කාලය පුරා ලංකාවේ විශ්වවිද්‍යාල ගණනාවක වර්ධනය වෙමින් ආ ශිෂ්‍ය මර්දනකාරී පරිසරය මේ වන විට උත්සන්න තත්ත්වයකට පැමිණ ඇතැයි සරසවි සිසුන් විසින් වෝදනා කරමින් සිටිනවා. එවැනි තත්ත්වයක් දැන් තිබෙනවා. පසු ගිය 31 වැනිදා අන්තර් විශ්වවිද්‍යාලීය ශිෂ්‍ය බල මණ්ඩලය සහ වෛද්‍ය පීඨ ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරී කමිටුව ඒකාබද්ධව පවත්වන ලද උද්ඝෝෂණ පෙළපාළියට පොලීසිය විසින් කඳුළුගැස් හා ජල ප්‍රහාර යොදා කරන ලද පහර දීමෙන් සිසුන් සිව්දෙනෙකුට රෝහල් ගතවී ප්‍රතිකාර ලැබීමට සිදුවීම මෙම තත්ත්වයේම තවත් දිගුවක් ලෙස සැලකිය හැකිය. එහිදී එක් ශිෂ්‍යයෙකුට ශල්‍ය කර්මයක් පවා සිදු කර තිබුණා. ඒක ඔබතුමා දන්නවා. වත්මන් විශ්වවිද්‍යාල ක්ෂේත්‍රයේ ශිෂ්‍යයින් මුහුණ දී සිටින කනගාටුදායක මර්දනීය තත්ත්වය මෙසේ සම්පිණ්ඩනය කර කියන්නට පුළුවන්.

ගරු කථානායකතුමනි, මේ තත්ත්වය සාරාංශ කර තමයි කියන්නේ. පත්ති තහනම් කිරීම ගන්නොත්; සබරගමුවේ ශිෂ්‍යයන් 26 දෙනෙක් ද, කොළඹ ශිෂ්‍යයන් 04 දෙනෙක්ද, කැලණියේ ශිෂ්‍යයන් 24ක්ද, මොරටුවේ ශිෂ්‍යයන් 25ක්ද, රජරට ශිෂ්‍යයන් 04 දෙනෙක්ද, පේරාදෙණියේ ශිෂ්‍යයන් 29 දෙනෙක්ද, එව්එන්ඩීඊ ආයතනයේ ශිෂ්‍යයන් 30 ක්ද ආදී වශයෙන් ශිෂ්‍යයන් 107 දෙනෙකුගේ පත්ති තහනම් කර තිබෙනවා. මට මතකයි, මීට කලින් පසු ගිය ආණ්ඩුවේ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යවරයා කිව්වා, ඔවුන් ශිෂ්‍යයෝ 1000ක් සිරගෙට යවන්නට ලැහැස්තියි, 2000ක් ගෙදර යවන්නට ලැහැස්තියි කියා. මේ පෙන්වුම් කරන සංඛ්‍යා ලේඛන අනුව දැන් ඒ ව්‍යාපෘතිය තමුන්නාන්සේලා පටන් අර ගෙන ආගෙයි. ඒ වාගේම නඩු පැවරීම් සහ සිරගත කිරීම්, සබරගමුවේ සිසුන් 28 දෙනෙකුට නඩු පවරා තිබෙනවා. එයින් කැලණියේ සිසුන් 24 දෙනෙක්, රුහුණේ සිසුන් 05 දෙනෙක් ආදී වශයෙන් සිදුවීම් 57ක් එක්කෝ නඩු පවරා තිබෙනවා. එක්කෝ සිරගත කර තිබෙනවා. ඔබතුමා දන්නවා, කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයේ ශිෂ්‍යවත් ගණනාවක් දින 75කට අධික කාලයක් රිමාන්ඩ් භාරයේ තැබූ බව. කල්පනා කර බලන්න. කෝටි ගණන් සොරකම් කරපු අය අද රිමාන්ඩ් භාරයට යනවා. පසුව දා එළියට එනවා. හැබැයි, ගරු කථානායකතුමනි, මේ සිසුන් දින 75ක් දිගින් දිගටම රිමාන්ඩ් භාරයේ තබා තිබුණා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. මීට අමතරව සිසුන් හා ඔවුන්ගේ දෙමව්පියන් බිය වැද්දීමේ බියගුළු මෙහෙයුමක් ද ක්‍රියාත්මක වෙනවා. නිදසුනක් ලෙස සබරගමුව සරසවියේ සිසුන්ගේ නිවෙසට ගොස් තර්ජනය කිරීම් එකක්ද, - නිවෙස්වලට ගොස් තර්ජනය කරන්නට පටන් අරගෙන තිබෙනවා. - නිවෙස්වලට ගොස් තොරතුරු ලබා ගැනීම් දෙකක්ද, - නිවෙස්වලට ගොස් තොරතුරු අසන්නට පටන් ගෙන තිබෙනවා. මේවා අනියත බිය ගැන්වීම්.- ශිෂ්‍ය සංගමයේ නිලධාරීන්ට දුරකථනය මගින් තර්ජනය කිරීම් 10ක්ද තිබෙනවා. මේ සියල්ල පැමිණිලි කර තිබෙනවා.

කැලණිය සරසවියේ පළමු වසර සහ දෙවන වසර සිසුන්ගේ නිවෙස්වලට කථා කර, දෙමව්පියන් බියවැද්දීම ඇතුළු තවත් සිදුවීම් දෙකක්ද, සියලු සිසුන්ගේ නිවෙස්වලට ලිපි යැවීමද - මේ ළමයින්ගේ ගෙවල්වලට වෙනම භය කරලා ලිපි යවනවා.- මොරටුව සරසවියේ අනතුරු ඇඟවීම් 09ක්ද, රජරට සරසවියේ පොලීසියට කැඳවීම් 01ක්ද, පොලීසිය නිවෙස්වලට ගොස් බියවැද්දීම් 02ක්ද, පේරාදෙණියේ සරසවියේ සිසු ක්‍රියාකාරීන්ගේ නිවසවලට, දෙමව්පියන්ගේ රැකියා ස්ථානවලට බුද්ධි අංශ සාමාජිකයින් පැමිණීම හා දුරකථනයෙන් තර්ජනය කිරීම් 40කට

වැඩි ප්‍රමාණයක්ද, වාර්තා වෙලා තිබෙනවා. ශිෂ්‍යයන්ට තර්ජනය කරනවා. ගෙවල්වලට ගොස් තර්ජනය කරනවා. දෙමව්පියන්ගේ රැකියා ස්ථානවලට ගොස් තර්ජනය කරනවා. තමුන්තාත්සේලා මේ මොකක්ද කරමින් තිබෙන්නේ? [බාධා කිරීමක්] ඔව්. තාත්තා කරපු දේවල් මගෙන් අහගන්න එපා. මහින්දසෝමව මම හොඳට දන්නවා.

එසේම කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ පීඨ තුනකට වැඩි ගණනක ශිෂ්‍ය සංගම් පිහිටුවා ඇත්තේ, මහා ශිෂ්‍ය සංගමය නීත්‍යානුකූලව පිහිටුවීමට විද්‍යාලීය පරිපාලනය ඉඩදී නැහැ. පරිපාලනය විසින් නීත්‍යානුකූල ශාස්ත්‍රපීඨ ශිෂ්‍ය සංගමය සමග ගනුදෙනු කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කර, 2016.08.22 දින එය තහනම් කිරීමට කටයුතු කර තිබෙනවා. ජේරාදෙණිය සරසවියේ පශු වෛද්‍ය, සම සෞඛ්‍ය, විද්‍යා යන පීඨවල ශිෂ්‍ය සංගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ භාණ්ඩාගාරිකවරුන් ඉල්ලා අස්වීම තුළ එම ශිෂ්‍ය සංගම් අකර්මණ්‍ය වී තිබෙනවා. එම නිසා ගරු කථානායකතුමා, ශිෂ්‍ය සංගම් අකර්මණ්‍ය කිරීමේ ක්‍රියාවලියකුත් මේ අතර දියත් වෙමින් තිබෙනවා.

විශ්වවිද්‍යාලවල අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලිය මෙසේ වන අතර, පසු ගිය වසරේ මාර්තු 31 වන දින සිට ශිෂ්‍ය උද්ඝෝෂණ සඳහා පොලීසිය යොදවා කරන ලද පහරදීම් සිදුවීම් 07ක් වාර්තා වෙනවා. එම සිදුවීම් පිළිවෙළින් මෙසේයි. 2015 මාර්තු 31 ගාස්තු අඩු කරන ලෙස විවෘත විශ්වවිද්‍යාලයේ සිසුන් කොළඹදී සිදු කරන ලද උද්ඝෝෂණයට පහර දීම. 2015 අප්‍රේල් බදවා ගැනීමේ කප්පාදුවට එරෙහිව අන්තර් විශ්ව විද්‍යාලීය හික්සු බල මණ්ඩලයේ උද්ඝෝෂණයට පහර දීම. 2015 ඔක්තෝබර් මාසයේ 29 දින උපාධි සමානතාවය ඉල්ලා එව්වන්ඩ්ස් සිසුන් කොළඹ දී සිදු කරන ලද උද්ඝෝෂණයට පහර දීම. සිසුන් 5 දෙනෙක් අත් අඩංගුවට ගත්ත; සිසුන් 08 දෙනෙකු රෝහල් ගත කළා. 2016 නොවැම්බර් මාසයේ එව්වන්ඩ්ස් සිසුන්ට පහරදීමට හා සයිටම් පෞද්ගලික වෛද්‍ය විද්‍යාලය අහෝසි කරන ලෙස ඉල්ලා අන්තර් විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍ය බල මණ්ඩලය විසින් සිදු කරන ලද උද්ඝෝෂණයට පහර දීම. 2016 අප්‍රේල් මාසයේ 28 මාලබේ සයිටම් පෞද්ගලික වෛද්‍ය විද්‍යාලය අහෝසි කරන ලෙස ඉල්ලා වෛද්‍ය පීඨ ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරී කමිටුව විසින් පවත්වන ලද උද්ඝෝෂණ පා ගමනට පහර දීම. සිසුන් කිහිප දෙනෙකු තුවාල ලබා රෝහල් ගත කිරීම. 2016 ජුනි මාසයේ 23 වනදා මාලබේ සයිටම් පෞද්ගලික වෛද්‍ය විද්‍යාලය අහෝසි කරන ලෙස ඉල්ලා වෛද්‍ය පීඨ ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරී කමිටුව විසින් පවත්වන ලද උද්ඝෝෂණ පා ගමනට පහර දීම. සිසුන් හත් දෙනෙකු රෝහල්ගත කළා. ආසන්නතම සිදු වීම හැටියට 2016 අගෝස්තු මාසයේ 31 වැනිදා මාලබේ 'සයිටම්' පෞද්ගලික වෛද්‍ය විද්‍යාලය අහෝසි කරන ලෙස ඉල්ලා අන්තර් විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍ය බල මණ්ඩලය හා වෛද්‍ය පීඨ ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරී කමිටුව ඒකාබද්ධව පවත්වන ලද උද්ඝෝෂණ පා ගමනට පහර දුන්නා.

දැන් තමුන්තාත්සේලා මොකක්ද කරමින් සිටින්නේ? පා ගමන්වලට පහර දෙනවා, ගරු කථානායකතුමා, සිසුන්ගේ ඔප් පළනවා; රෝහල්ගත කරනවා; අත් අඩංගුවට ගන්නවා; සිරගත කරනවා. මේ කරලා තිබෙන අපරාධවල හැටියට දැන් තමුන්තාත්සේ අධ්‍යාපන ඇමතිද, බන්ධනාගාර ඇමතිද කියලා දැන ගන්න මම කැමැතියි.

ගරු තුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන මහතා
(මාණ්ඩුමිතු තුෂාර ඉන්දුනිල් අමරසේන)
(The Hon. Thushara Indunil Amaraseena)
නිකම් ඔප් පළා ගන්නේ නැහැ.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(මාණ්ඩුමිතු අනුර තිසානායක)
(The Hon. Anura Dissanayake)

මේ තත්ත්වය තුළ පැන නඟින පහත ගැටලුවලට පිළිතුරු අදාළ අමාත්‍යවරයා විසින් සභාව හමුවේ තබනු ඇතැයි මා අපේක්ෂා කරනවා.

ගරු තුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන මහතා
(මාණ්ඩුමිතු තුෂාර ඉන්දුනිල් අමරසේන)
(The Hon. Thushara Indunil Amaraseena)
නිකම් ඔප් පළා ගන්නේ නැහැ.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(මාණ්ඩුමිතු අනුර තිසානායක)
(The Hon. Anura Dissanayake)
ගහන්න ඕනෑ නේ? මේ, ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ගැන කථා කරන්න ආපු මහත්වරු; යහ පාලනය ගැන කථා කරන්න ආපු මහත්වරු.

ගරු කථානායකතුමා
(මාණ්ඩුමිතු පාඨානායකර් අමරසේන)
(The Hon. Speaker)

ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාගේ කථාව අවසන් කරන්න.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(මාණ්ඩුමිතු අනුර තිසානායක)
(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු කථානායකතුමා, මම ප්‍රශ්නයක් අහනවා; ඇමතිවරයා උත්තරයක් ලබා දෙන්න බලාගෙන ඉන්නවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ පිටු පසටවෙලා රූපවාහිනියට ඔප්ව වැටෙන්න ඉන්න භූතයා කියනවා, "මේ ළමයින්ගේ ඔප් පළන්න ඕනෑ"ය කියලා. මොකක්ද, මේ? එතැනට ගිහිල්ලා වාඩි වෙනවා, රූපවාහිනියේ පෙනෙන්න. ලජ්ජයි! රූපවාහිනියේ පෙනෙන්න ඕනෑ නම් මොකක් හෝ වැඩක් කරන්න. ඇමතිතුමාගේ පිටු පසට ගිහිල්ලා වාඩි වෙන්න එපා, රූපවාහිනියේ පෙනෙන්න. ගිහිල්ලා මොනවා හෝ වැඩක් කර ගන්න. මොකක් හෝ වැදගත් වැඩක් කරලා රූපවාහිනියේ දමා ගන්න. ඇමතිතුමාගේ පිටු පසට ගිහිල්ලා වාඩි වෙනවා, රූපවාහිනියේ පෙනෙන්න. ලජ්ජයි.

ගරු කථානායකතුමා
(මාණ්ඩුමිතු පාඨානායකර් අමරසේන)
(The Hon. Speaker)

ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා, ප්‍රශ්න අහන්න. අද වැඩ කටයුතු රාශියක් කරන්න තිබෙනවා.

ගරු චන්දිම ගමගේ මහතා
(මාණ්ඩුමිතු චන්දිම ගමගේ)
(The Hon. Chandima Gamage)
ඔබතුමා ප්‍රශ්නය අහන්න.

ගරු කථානායකතුමා
(මාණ්ඩුමිතු පාඨානායකර් අමරසේන)
(The Hon. Speaker)

ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමාට කථා කරන්න අවස්ථාව ලබා දෙන්න, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. එතුමාට disturb කරන්න එපා.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා
(මාණ්ඩුමිතු අනුර තිසානායක)
(The Hon. Anura Dissanayake)
මම ප්‍රශ්න ටික අහන්නම්.

01. විශ්වවිද්‍යාල අධ්‍යාපන පරිසරය වෙනුවට මර්දනකාරී පරිසරයක් ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වෙමින් පවතින්නේ ඇයි?

එහෙම තත්ත්වයක් තිබෙන බව ඔබතුමා තේරුම් ගන්න, ගරු ඇමතිතුමා.

02. ආණ්ඩුවේ මැතිවරණ ප්‍රකාශයේදී, රටක් ගොඩ නැඟිය හැක්කේ අධ්‍යාපනයෙන් බවත්, ගුණ නැඟිය බල යන තුනෙන්ම පොහොසත් මානව හිතවාදී හැඟීමෙන් යුතු නිර්මාණාත්මක හා සෞන්දර්යාත්මක චින්තනයෙන් යුතු දරුවෙකු බිහි කිරීම පරමාර්ථය වන බවත් ප්‍රකාශ කළා.

[ගරු අනුර දිසානායක මහතා]

දැන් එවැනි තත්ත්වයක්ද මේ ඇති කරමින් තිබෙන්නේ කියලා මා ඔබතුමාගෙන් දැනගන්න කැමතියි.

03. සියලු සරසවි සිසුන්ට එරෙහිව පොලීසිය විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති නඩු ඉවත් කිරීමට කටයුතු යොදන්නේද?
04. සරසවි සිසුන් සහ ඔවුන්ගේ දෙමව්පියන් බිය වැද්දීම නතර කිරීමට කටයුතු කරන්නේද?
05. සරසවි සිසුන්ට එරෙහිව පනවා ඇති පන්ති තහනම් ඉවත් කරන ලෙස අදාළ බලධාරීන්ට නියෝග කරනු ලබන්නේද?
06. සරසවි පද්ධතිය තුළ සාමකාමී ඉගෙනුම් පරිසරයක් ගොඩ නැගීමට කටයුතු කරන්නේද?

ඒ වාගේම මා අමාත්‍යතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, ඔතැන නැතිවලා කපා කරනකොට අර ඔප් දෙක cover වෙන්නේ නැති වන විධියට කැමරාවට මුහුණ දෙන්න කියලා. බොහොම ස්තුතියි.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල ඇමතිතුමා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

මම පොඩ්ඩක් පැත්තකට වෙන්නද?

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

නැහැ, නැහැ. ඔබතුමා නියම ස්ථානයේ ඉඳගෙන පිළිතුරු ලබා දෙන්න.

ගරු තුෂාර ඉඳුනිල් අමරසේන මහතා

(மாண்புமிகு துஷார இந்துனிள் அமரசேன)

(The Hon. Thushara Indunil Amaraseena)

අපි ඉන්නේ ජ්‍යෙෂ්ඨයන්ගේ ආරක්ෂාවට.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

එතුමන්ලා ඉන්නේ අපේ ආරක්ෂාවට.

ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා අහසු ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු මෙසේයි.

01. සියලුම විශ්වවිද්‍යාලවල අධ්‍යාපන තත්ත්වය, ගුණාත්මක භාවය හා අධ්‍යාපනය ලබන පරිසරය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා රජය විසින් පසු ගිය වසර තුළ විශාල සම්පත් ප්‍රමාණයක් ආයෝජනය කර ඇත. කිසිදු විශ්වවිද්‍යාලයක අධ්‍යාපනය ලබන ශිෂ්‍යයන් මර්දනය කිරීම පිණිස කිසිදු වැඩ පිළිවෙලක් රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කර නැත. විශ්වවිද්‍යාලවල අධ්‍යාපන පරිසරය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා රජය විසින් සිසුන් කේන්ද්‍ර කර ගත් වැඩ පිළිවෙලක් පසු ගිය වසර තුළ දියත් කර ඇත. ඒ අනුව සියලුම විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් සඳහා නව නේවාසිකාගාර ඉදිකිරීම, විශ්වවිද්‍යාල ගොඩනැගිලි, දේශන ශාලා, විද්‍යාගාර, පුස්තකාල ඇතුළු භෞතික පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා විශ්වවිද්‍යාල සිසුන්හට අධ්‍යාපන කටයුතු පහසු කර ගැනීම සඳහා laptop පරිගණක සඳහා ණය පහසුකම් ලබා දීම මෙන්ම සිසුන්

සඳහා ලබා දෙන මහපොළ ශිෂ්‍යත්ව ආධාරය හා රජය මගින් ලබා දෙන ශිෂ්‍යාධාර පිළිවෙළින් රුපියල් 5,000 දක්වා හා රුපියල් 4,000 දක්වා වැඩි කිරීමට ක්‍රියා කර ඇත. එමෙන්ම සිසුන්හට රැකියා අරමුණු කර ගත් නව පාඨමාලා රාශියක් හඳුන්වා දීමටද, මේ වසරේ සිට විශ්වවිද්‍යාලවලට ඇතුළත් කර ගනු ලබන ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව සියයට 10කින් පමණ වැඩි කිරීමටද, විශේෂයෙන්ම තාක්ෂණික විෂයය ධාරාවෙන් උපාධි පාඨමාලා සඳහා මේ වසරේදී සිසුන් 1,850ක් පමණ අලුතින් ඇතුළත් කිරීමටද ක්‍රියා කර ඇත. එම වර්තමාන උපාධි පාඨමාලා, විෂයය, අන්තර්ගතයන් නවීකරණය කිරීමටද කටයුතු සැලසුම් කර ඇත. එමෙන්ම විශ්වවිද්‍යාල සිසුන්ට වඩා හොඳ අධ්‍යාපනයක් ලබා දීම පිණිස ආචාර්යවරුන්ටද විශ්වවිද්‍යාල තුළ හිතකර පරිසරයක් පැවතිය යුතුය. ඒ අනුව ආචාර්යවරුන්ගේ වැටුප් හා දීමනා වැඩි කිරීමේ සිට ආචාර්යවරුන්ගේත්, තමන්ගේ අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළ අධ්‍යාපනයක් ලබා ගැනීමට ඇති අවස්ථාව වැඩි කර දීම දක්වා විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

විශ්වවිද්‍යාලය තුළ වඩා හොඳ හා සාමකාමී පරිසරයක් ඇති කිරීම පිණිස විශ්වවිද්‍යාලයේ සේවය කරන අනෙකුත් අනාධ්‍යාපන සේවකයන් විසින්ද ඉදිරිපත් කර ඇති විවිධ වෘත්තීය ගැටලු නිරාකරණය කිරීමට රජය මගින් පසු ගිය වසර තුළ ක්‍රියා මාර්ග රාශියක් ගෙන ඇත. ඒ අනුව විශ්වවිද්‍යාල අධ්‍යාපන පරිසරයක් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා රජය මගින් විවිධ ප්‍රගතිශීලී ක්‍රියා මාර්ග ගෙන ඇති බව පැහැදිලි වනු ඇත.

විශේෂයෙන්ම රජය හා විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් අතර කිසිදු පෞද්ගලික ගැටලුවක් නොමැති බව සඳහන් කළ යුතු අතර, විශ්වවිද්‍යාල තුළ සිදුවන හුදෙකලා සිද්ධීන් හුවා දැක්වීමෙන් සමස්ථ විශ්වවිද්‍යාල සිසු පරපුරටම සිදු වන මර්දනකාරී පිළිවෙතක් ලෙස අර්ථ කථනය කිරීම වැරදි කරුණකි. මෙයට අමතරව දේශපාලන අරමුණු පදනම් කරගෙන ක්‍රියාකාරකම්වල යෙදී සිසුන් අතළොස්සකගේ මෙහෙයවීම මත සිදු වන සමහර ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් බහුතරයක් වන අධ්‍යාපනයට ලැදි ශිෂ්‍ය ප්‍රජාවගේ අධ්‍යාපන කටයුතුවලට බාධා පැමිණීමේ අවස්ථාව උදා වී ඇත.

02. මැතිවරණ ප්‍රකාශයෙන් ප්‍රකාශයට පත් කළ පරිදි ගුණ, නැණ, බල යන කරුණුවලින් පොහොසත් මානව හිතවැදි නිර්මාණාත්මක චින්තනයෙන් යුතු සිසු පරපුරක් බිහි කිරීම සඳහා නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරනු ලබයි. මෙම අරමුණු කරා ළඟා වීම පිණිස විවිධ පහසුකම් සහ පසු බිම් සකස් කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ අයෝජනයක් උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයට පමණක් නොව, සාමාන්‍ය අධ්‍යාපනය සඳහාද සිදු කිරීමට රජය සැලසුම් කර ඇත. කෙසේ වුවද, මෙවැනි අධ්‍යාපනයට ලැදි මානව හිතවැදි නිර්මාණාත්මක සිසු පරපුරක් බිහි කිරීමයි ගරු මන්ත්‍රීතුමා, අපේ අරමුණ. නිර්මාණාත්මක සිසුන් බිහි කරන්නේ. දැන් විශ්වවිද්‍යාලයේ සරවිවන්දලා බිහි වෙන්නේ නැහැ නේ. දැන් සරවිවන්දලා බිහි වනවාද? දැන් බිහි වෙන්නේ නැහැ. ඒකයි අපි කියන්නේ, නිර්මාණාත්මක සිසුන් බිහි කරන්න ඕනෑ කියලා, පෙළපාළි යන්නේ නැතිව.

03. පවත්නා නීති - රීතීන්ට එරෙහිව කටයුතු කරනු ලබන්නේ නම් ඕනෑම පුරවැසියකුට විරුද්ධව නීති මාර්ගයෙන් කටයුතු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය ක්‍රියා කිරීම සාමාන්‍ය කරුණකි. මෙය විශ්වවිද්‍යාල සිසුන්ටද පොදුය. ඒ අනුව සිසුන් වරදක් කර නොමැති බව ඔප්පු වුවහොත් අදාළ ආයතනය මගින් සිසුන් නිදහස් කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත. [බාධා කිරීම]

ගරු කර්මාන්තකරු

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු ඇමතිතුමා, ඔබතුමා ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දෙන්න.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, කුරුණෑගලට බස් 50ක් එව්වේ කවුද කියලා මම කියන්නම්. [බාධා කිරීම] විපක්ෂයේ කණ්ඩායමක් කුරුණෑගලට බස් 50ක් එව්වා.

ගරු චන්දිම ගමගේ මහතා

(மாண்புமிகு சந்திம கமகே)
(The Hon. Chandima Gamage)

ඒවා යටිතල වැඩ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

05. කිසිදු සරසවි සිසුවකු හෝ දෙමව්පියෙකු බිය වැද්දීම සඳහා රජය මගින් කිසිදු ක්‍රියා මාර්ගයක් ගෙන නොමැති අතර, එවැනි බිය වැද්දීමක් කිරීමට රජයට අවශ්‍යතාවක්ද නොමැත. එසේ වුවද- [බාධා කිරීම]

ගරු කර්මාන්තකරු

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල ඇමතිතුමාට පිළිතුරු දෙන්න අවස්ථාව දෙන්න. ඔබතුමන්ලා දිගින් දිගටම බාධා කරනවා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

එසේ වුවද, සමහර දේශපාලන පක්ෂවලට හිතවත් ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම් අනෙකුත් සිසුන් බියවේදා තම කටයුතුවලට යොමු කර ගැනීමට ක්‍රියා කරන බවට තොරතුරු ලැබී ඇති අතර, එවැනි අවස්ථාවල එවැනි තර්ජනවලට ගොදුරු වූ සිසුන්ට සහන සැලසීමට විශ්වවිද්‍යාල පරිපාලනය ක්‍රියා කරනු ඇත.

05. සිසුන්ට එරෙහිව පනවා ඇති පනති තහනම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරනුයේ විශ්වවිද්‍යාලවල සනාතන සභා හා පාලක සභාව වන අතර, ඒ සම්බන්ධයෙන් විශ්වවිද්‍යාල පනත යටතේ ඔවුන්ට බලතල ඇත.

06. සිසුන් අධ්‍යයන හා විෂය සමගාමී කටයුතු සඳහා යොමු කරවීමට උනන්දු කරවීම, අනෙකුත් පහසුකම් සැපයීම හා අධ්‍යයන කටයුතු සාර්ථකව කරගැනීම සඳහා සිසුන් සහ දෙමව්පියන් දැනුවත් කිරීම සඳහා කටයුතු කරනු ඇත. එමෙන්ම විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් බාහිර දේශපාලන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සහ තමන්ගේ දේශපාලන මත ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා යොදා නොගන්නා ලෙස එවැනි කටයුතුවල යෙදෙන පක්ෂවලින් ඉල්ලා සිටීමට මම කැමැත්තෙමි.

ගරු කර්මාන්තකරුතුමනි, ළමයි විශ්වවිද්‍යාලයට යන්නේ ඉගෙන ගන්නයි. එක්සත් ජාතික පක්ෂයටත් විශ්වවිද්‍යාලයේ සමිති නැහැ. විශ්වවිද්‍යාලයේ එවැනි සමිති හඳුන්වා දී කැමැත්තක්, රුචියක් දක්වන්නේ නැහැ. ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයටත් සමිති වැඩිය නැහැ නේ. [බාධා කිරීමක්] ඇත්ත වශයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට එවැනි සමිති වැඩිය නැහැ නේ. එක්සත් ජාතික පක්ෂයට එවැනි සමිති අඩුයි. නමුත් වෙලා තිබෙන්නේ, පාර්ලිමේන්තුවටත් එන්න බැරි සමහර පක්ෂ විශ්වවිද්‍යාලයට ගිහිල්ලා වෘත්තීය සමිති

හදා ගන්නවා. ඒ පක්ෂවලට අනුබල දෙනවා, පාර්ලිමේන්තුවේ ඇතුළේ ඉන්න සමහර පක්ෂයි. පසු ගිය දා පැවති විරෝධතා ව්‍යාපාරයට එක්තරා දේශපාලන පක්ෂයක් බස් 50ක් ඇරියා. බස් 50ක්!

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

කවුද කියන්න කෝ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ඒක අපි හෙළිදරවු කරන්නම්. ඇත්ත වශයෙන්ම විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්ට ඕනෑ සෑම දෙයක්ම දෙන්න දැන් - [බාධා කිරීමක්]

ගරු කර්මාන්තකරු

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු චන්දිම ගමගේ මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු ඇමතිතුමාට කපා කරන්න ඉඩ දෙන්න. ඔබතුමා නියමිත ස්ථානයේ නොවෙයි දැන් ඉන්නේ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්ට අවශ්‍ය සෑම දෙයක්ම දීලා තිබෙනවා. තවත් දෙන්න දෙයක් නැහැ. අනවශ්‍ය ප්‍රශ්න බදාගෙන තමයි දැන් විරෝධතා ව්‍යාපාර ඇති කරන්නේ. දැන් බලන්න, SAIMT එක ගැන. SAIMT එක ආපස්සට හරවන්න පුළුවන්ද? ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමනි, මම ඔබතුමාගෙන් අහනවා, දීපු දෙයක් ආපහු ගන්න පුළුවන්ද කියලා.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அனூர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

දීලා නැහැ නේ.

ගරු කර්මාන්තකරු

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා පිළිතුරු දෙන්න.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

SAITM උපාධිය පසු ගිය ආණ්ඩුව කාලයේදී පිළිඅරගෙනයි තිබුණේ. ඒක අපිට අවලංගු කරන්න පුළුවන්ද?

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

ජනසතු කළා නම් ඉවරයි නේ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමන්ලාගේ පසු ගිය ආණ්ඩුව ඒක පටන් ගත්තේ ජනසතු කරන්නද? ජනසතු කරන්න ඕනෑ නම්, ඒක ආණ්ඩුවෙන්ම පටන් ගන්න තිබුණා නේ. ඇයි ඔබතුමන්ලා පෞද්ගලික විශ්වවිද්‍යාලයක් ආරම්භ කළේ? [බාධා කිරීමක්] නිකම් ඉන්න, ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමන්ලා ආණ්ඩුවේ ඉන්න කොට කරන්නේ එකක්; විපක්ෂයට ගියාම කියන්නේ තවත් එකක්. [බාධා කිරීම] ලජ්ජා නැතිව තව කියවනවා. ඔබතුමන්ලාට ප්‍රතිපත්තියක් නැහැ; ස්ථාවරයක් නැහැ.

ගරු කර්මාන්තමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

හොඳයි. ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා පිළිතුර ලබා දෙන්න.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු කර්මාන්තමාතුමනි, මම එකක් කියන්නම්. SAIMM එක අපට අහෝසි කරන්න බැහැ. ඒක අපි කරන්නෙත් නැහැ. මොකද, ඒක පසු ගිය ආණ්ඩුව කාලයේදී පටන් ගත්තේ. [බාධා කිරීමක්] නැහැ, නැහැ පොඩ්ඩක් අහගෙන ඉන්න ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමනි. ඔබතුමන්ලා තමයි ඒක පටන් ගත්තේ. නමුත්, පළමුවෙනි වතාවට අවසාන විභාගයෙන් ශිෂ්‍යයන් pass වුණේ අපේ ආණ්ඩුව කාලයේදීයි. ඉතින්, අපට ඒ SAIMM එක අහෝසි කරන්න බැහැ. ඒක අහෝසි කළොත් අපට උසාවි යන්න වෙනවා. උසාවිය කියයි මේක අහෝසි කරන්න බැහැ කියලා. මම ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ, මේ SAIMM එකේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න අපට උදව් කරන්න කියලායි. Please help us. [බාධා කිරීම] ඒක තමයි. තමුන්නන්සේලා කැමැතිද public-private partnership එකකට? [බාධා කිරීම] නැහැ. නැහැ. ඒක තමයි. අපේ ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය වන්නේ, රාජ්‍ය අංශයයි, පෞද්ගලික අංශයයි දෙකම එකතු වී වැඩ කිරීමයි. ගරු කර්මාන්තමාතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා public-private partnership එක ගැන. රජයයි, පෞද්ගලික අංශයයි එකට වැඩ කරන ක්‍රමයකට අපි මෙම විශ්වවිද්‍යාලය පරිවර්තනය කරමු. ඒක තමයි රටට හොඳ. මම විශේෂයෙන්ම, අපේ ගරු අනුර දිසානායක මැතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා-

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)
මම ඇමතිතුමාද?

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ඔබතුමා අපට සහයෝගය දෙන්න. [බාධා කිරීමක්]

ගරු කර්මාන්තමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු අමාත්‍යතුමනි, පැහැදිලි කර ගැනීමක්. [බාධා කිරීමක්]

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

දැන් අමාත්‍යතුමා කිව්වානේ, දේශපාලන පළිගැනීම්, දේශපාලන ක්‍රියාකාරකම්, ශිෂ්‍යයන්ගේ නූරුස්නා හැසිරීම් යනාදී දේවල් තමයි මේවාට හේතු සාධකයන් වෙලා තිබෙන්නේ කියලා. මම ඔබතුමාට එක් කරුණක් පෙන්වන්නම්. මේ, එස්. ස්වර්ණ කිත්තිරි, ශිෂ්‍ය අංකය, 2003/බී.ඒ.19424. ඔහුගේ පත්ති තහනම් කරලා තිබෙනවා. මම ඒකට හේතුව කියන්නම්. "ශාස්ත්‍ර පියයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සිසුන්හට බඳවා දින පමණක් ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වල නිරතවීමට අවසර ලබා දී තිබියදී සිකුරාදා දින රැස්වීමක් පැවැත්වීමෙන් ඉහත නීති රීතින් 2 කොටසේ 4වෙනි වගන්තියට ගැනෙන විෂමාවාරයක් කර ඇති බවට" යනුවෙන් සඳහන් කර තිබෙනවා. මොකක්ද මේ ශිෂ්‍යයෙකුට, ශිෂ්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලට බඳවා දුන්නා, සිකුරාදා යෙදුණා කියලා පත්ති තහනම් කරන සිද්ධිය?

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)
මම මේ සිද්ධිය ගැන දන්නවා.

ගරු කර්මාන්තමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා ප්‍රශ්නය ඇහුවා එතුමාට පිළිතුරු දෙන්න අවස්ථාව ලබා දෙන්න.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

මට ලැබුණු තොරතුරු අනුව, මේ ශිෂ්‍යයා නවක වදය සංවිධානය කරමින් ඉඳලා තිබෙනවා. නවක වදය නීති විරෝධීයි. [බාධා කිරීමක්] ඔබතුමා කිවුව ඒ කාරණය ගැන මට තොරතුරු ලැබුණා.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க)
(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු අමාත්‍යතුමනි, කොයි විශ්වවිද්‍යාලයේද?

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

මෙය උසාවියක් නොවෙයි, හරස් ප්‍රශ්න අහන්න.

ගරු කර්මාන්තමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)

පිළිතුරු දීම දැන් අවසන් කරන්න. අද දින වැඩ කටයුතු හුඟක් ප්‍රමාද වෙලා තිබෙන්නේ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

පසු ගිය දා පැවති විරෝධතා ව්‍යාපාරයට බස් 50ක් යැව්වා. කවුද මේවා කරන්නේ?

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)
(The Hon. (Dr) Nalinda Jayathissa)
කවුද?

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

කවුද මේවා කරන්නේ? දැන් විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්ට ප්‍රශ්න නැහැ. SAIMM එක විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්ට බලපාන්නේ කොහොමද? අධ්‍යාපන ප්‍රතිපත්තිය තීරණය කරන්නේ ආණ්ඩුව.

ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා

(மாண்புமிகு சுனில் ஹந்தூன்நெத்தி)
(The Hon. Sunil Handunnetti)

පාසල් ශිෂ්‍යයන්ට බලපානවා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீளல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

අධ්‍යාපන ප්‍රතිපත්තිය තීරණය කරන්නේ ආණ්ඩුව මිස ශිෂ්‍යයන් නොවෙයි. ඒක මතක තියාගන්න. ආණ්ඩුවයි එය තීරණය කරන්නේ. පසු ගිය ආණ්ඩුව කාලයේ SAIMM එක

ආරම්භ කරන්න ඕනෑ කියා ඔබතුමන්ලා තීරණය කළා. අපි එය පිළිගන්නවා. [බාධා කිරීම්]

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

එය ජනසතු කරනවාද, නැද්ද කියා කියන්න.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

ඔබතුමන්ලාගේ ප්‍රශ්නවලට උත්තර දෙන්න බැහැ නේ. ඔබතුමන්ලාට එක ප්‍රතිපත්තියක් නැහැ. ආණ්ඩු පක්ෂයේ ඉන්න කොට එක ප්‍රතිපත්තියක්; විපක්ෂයට ගිය විට තවත් එකක්.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

එය ජන සතු කරනවාද, නැද්ද? එව්වරයි අහන්නේ.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු කථානායකතුමනි, මා අවසාන වශයෙන් කියනවා, පාර්ලිමේන්තුවට මෙයට විසඳුමක් දෙන්න බැරි නිසා -[බාධා කිරීම්] එය පටන්ගත් අයත් දැන් ඒකට විරුද්ධයි නේ. ඉතින් කොහොමද විසඳුමක් දෙන්නේ? පටන්ගත් අයත් දැන් විරුද්ධයි. මෙතුමන්ලාත් විරුද්ධයි. මේ කාරණය දැන් අධිකරණයට ගිහින් තිබෙනවා; this matter is before the court. SAITM එකේ උපාධිය ලබාගත් ශිෂ්‍යයෙක් වෛද්‍ය සභාවේ ලියා පදිංචිය ඉල්ලුවා. වෛද්‍ය සභාව කීවා, "ලියා පදිංචිය දෙන්න බැහැ" කියා. දැන් ඒ ශිෂ්‍යයෝ උපාධියට ගිහින් තිබෙනවා. ඔක්තෝබර් මාසයේ ඒ නඩුව අහනවා අවසානයක් දක්වා; it will be a trial to a finish. එහි තීන්දුව දේවි. අපි තීන්දුව දෙන කල් ඉඳිමු.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමාට ප්‍රශ්නයක් අහන්න තිබෙනවා කියා කීවා.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, ස්ථාවර නියෝග 126 යටතේ කාරක සභා පිළිබඳව දක්වා තිබෙනවා. මා මේ කාරණය ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවනවා. ඊයේ දිනයේදී අපේ මේස උඩ තබා තිබුණා COPE එකේ වාර්තාව. එම වාර්තාව, "පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති ගරු සුනිල් හඳුන්නෙන්නි මහතා විසින් අගෝස්තු මස 09වන දින ඉදිරිපත් කරන ලදී" කියලායි සඳහන්ව තිබෙන්නේ. මේ රටත්, අපත්, පාර්ලිමේන්තුවත් - සියලුදෙනා- බලාගෙන සිටියා භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර පිළිබඳ සිද්ධිය ප්‍රධානම දෙය ලෙස සලකා මේ වාර්තාවේ ඇතුළත් වෙව් කියා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

That is not over.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ඉස්සර වෙලා මා කියන එක අහගෙන ඉඳලා ඔබතුමාගේ උත්තරය දෙන්න.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

COPE එක දැන් පරීක්ෂණ කරගෙන යනවා. අද දෙවනාවක් ඒ ගැන කියවුණා, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. අග්‍රාමාත්‍යතුමාගෙන් අහපු ප්‍රශ්නයකට ලබා දුන් පිළිතුරකින් COPE එක පරීක්ෂණ කරගෙන යන බව කියා තිබෙනවා. [බාධා කිරීම්]

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)

(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු කථානායකතුමනි, එතුමා කියපු කාරණයට මා විරුද්ධ වෙනවා.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මට ප්‍රශ්නය අහන්න ඉඩ දෙන්න.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

You raised the question and the reply is, it is under investigation.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)

(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, ඔබතුමාට විගණකාධිපතිතුමාත් ඒ පිළිබඳ වාර්තාවක් දුන්නාට පසුව මන්ත්‍රීවරුන් ලෙස අපට ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටින්න අයිතියක් තිබෙනවා, "ඒ වාර්තාව සභාපතිතුමාට කියා හැකි ඉක්මනින් මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කරවන්න" කියා. නමුත් අපට දැනගන්න ලැබී තිබෙන අන්දමට, සභාපතිතුමාටත් එහි කටයුතු කර ගෙන යන්න බැරි ආකාරයට විවිධ බාධා කිරීම් ඇති වී තිබෙනවා. ඒ වාගේම එම කමිටුවේ සාමාජිකයන් වෙනස් කරලා මේවා යට ගැසීම සඳහා වන උත්සාහයක් දිගින් දිගටම පවතිනවා. ඒ නිසායි, මම මේ ප්‍රශ්නය මතු කරන්නේ. ගරු කථානායකතුමනි, කරුණාකර ඔබතුමා මෙම ප්‍රශ්නයට මැදිහත් වෙන්න. විගණකාධිපතිතුමා වාර්තාවක් දුන්නාට පසුව තව මොනවාද ඒකේ විභාග කරන්නේ?

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

හොඳයි. කෝප් කමිටුවේ සභාපති ගරු සුනිල් හඳුන්නෙන්නි මැතිතුමා පිළිතුරු දෙන්න.

ගරු සුනිල් හඳුන්නෙන්නි මහතා

(மாண்புமிகு சனில் ஹந்தூன்நெத்தி)

(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු කථානායකතුමනි, ඉදිරිපත් කර තිබෙන මෙම වාර්තාව මාස දෙකක කාලයක් සඳහා වන අතුරු වාර්තාවක්. මෙම අතුරු වාර්තාවෙන් 70, 71 සහ 72 පිටුවල බැඳුම්කර ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් ඒ වනවිට තිබුණු තත්ත්වය පිළිබඳව ඉතා පැහැදිලිව සඳහන් කර තිබෙනවා. ඊට අමතරව නිශ්චිතව බැඳුම්කර ගනු - දෙනුව සම්බන්ධයෙන් ඇති වුණු සියලුම කාරණා, ඇමුණුම්

[ගරු සුනිල් හඳුනන්නේ මහතා]

සියල්ල සහිතව මේ පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කිරීමට පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව කාල සටහනක් සකස් කර තිබෙනවා. ඔක්තෝබර් මාසයේ 13වැනි දා වෙනකොට ඒ සම්බන්ධ සම්පූර්ණ වාර්තාව සකස් කරලා අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා වන කාල රාමුවක් සකස් කරලා තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, කිසිදු බාධාවකට හෝ කිසිදු බලපෑමකට යටත් නොවී -එය අදාළ වෙන්තේම නැහැ- කාරක සභාව හැටියට එම වාර්තාව ඉදිරිපත් කරනවා. එම වාර්තාවේ තිබෙන කරුණුවලට එකඟ නොවෙනවා නම්, එකඟ වෙනවා නම් ඒ පිළිබඳව විවාදයක් මේ පාර්ලිමේන්තුවට කරන්න පුළුවන්. එම වාර්තාවේ කාරණා සම්බන්ධයෙන් ගන්නා තීරණය ගැන පාර්ලිමේන්තුව තමයි ඊළඟට තීරණය කළ යුත්තේ. පාර්ලිමේන්තුව තුළින් කෝප් කමිටුවට පැවරෙන බලය අනුව, ව්‍යවස්ථාවෙන් පැවරී තිබෙන බලය අනුව කිසිදු බාධාවකින් තොරව ඒ සම්බන්ධව කටයුතු කරනවා. ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමන්ලා නියෝජනය කරන නියෝජිතයන්ගේ එම කාරක සභාවේ ඉන්නවා. ඒ අයටත් පුළුවන්, සම්පූර්ණ වශයෙන් ඒ සඳහා මැදිහත් වෙන්න.

ගරු කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පාඨානායකර් අමරසිංහ)
(The Hon. Speaker)

හොඳයි. ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමනි, මම එම වාර්තාව සම්බන්ධයෙන් මහ බැංකුවේ අධිපතිතුමාගේ අදහස් විමසුවා. එතුමාගේ එකඟත්වය අද මට ලැබුණා. ඒ අනුව මම එය නමුත්තාන්සේට ලබා දීමට කටයුතු කරන්නම්.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර අනුරා තිසානායකර්)
(The Hon. Anura Dissanayake)
ගරු කථානායකතුමනි, -

ගරු කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පාඨානායකර් අමරසිංහ)
(The Hon. Speaker)
ගරු අනුර දිසානායක මැතිතුමා.

ගරු අනුර දිසානායක මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර අනුරා තිසානායකර්)
(The Hon. Anura Dissanayake)

ගරු කථානායකතුමනි, මෙහෙම ගියොත් තව කවුරු හරි නැතිලා අහන්න පුළුවන්, "වතු වැවිලි සමාගම් ගැන කථාවක් තිබුණා. ඒවා මේකේ නැහැ නේ" කියා. තවත් කවුරු හරි නැතිලා අහන්න පුළුවන්, "හෙජින් ගැන තිබුණා. ඒවාත් මේකේ නැහැ නේ" කියා. ඔය විධියට එක එක ඒවා අහන්න පුළුවන්. ඒ නිසා තමයි මේ පාර්ලිමේන්තුව නියෝජනය කරන සියලුම පක්ෂවල නියෝජිතයන්ගෙන් කෝප් සභාව සමන්විත වී තිබෙන්නේ. ගරු කථානායකතුමනි, එම නියෝජිතයන්ගේ වගකීම තමයි සිද්ධ වන්නේ මොකක්ද කියන එක ගැන එම පක්ෂ දැනුවත් කරන එක. අපේ පක්ෂයෙන් නියෝජිතයන් ඉන්නවා නම් එම නියෝජිතයන්ගේ වගකීම තමයි, සිද්ධ වෙන්නේ මොකක්ද කියන එක සම්බන්ධව අපේ පක්ෂය දැනුවත් කරන එක. ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමන්ලාගේ කණ්ඩායමකුත් එම කාරක සභාවේ ඉන්නවා. ගරු මහින්දානන්ද අලුත්ගමගේ මන්ත්‍රීවරයාත් ඒ කාරක සභාවට සහභාගී වෙනවා.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමනි, ඒ නිසා ඔබතුමා ඉස්සෙල්ලා එතුමාගෙන් අහන්න. මොකද, ඒ ඔක්කෝම ඉන්න තැන තමයි මේ කාරක සභාව පවත්වාගෙන යන්නේ. මේක හරි

වැදගත්. මෙතැන වෙන වෙන "ගේම්" හඳුන්න සුදානම් වන්න එපා. මොකද, ලබන මාසයේ 13වැනි දා වනවිට එම වාර්තාව සකස් කර අවසන් කිරීම සඳහා සියලු නියෝජිතයන් සිටි සභාවකදී ඉතා පැහැදිලිව කාල සටහනක් හදා ගෙන තිබෙනවා. Road map එකක් හදා ගෙන තිබෙනවා, මහ බැංකු අධිපතිතුමා හෙට ගෙන්වනවා; ඊට පසුව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගන්නවා; ඊටත් පසුව වාර්තාවක් සකස් කරනවා යනාදී වශයෙන්. එසේ වාර්තාවක් සකස් කර එම අවසන් වාර්තාව ඔක්තෝබර් මාසයේ 13වැනි දා හාර දෙනෙකු එකඟතාවකට ඇවිල්ලා තිබෙනවා. එහෙම ක්‍රියාවලියක් පවතිනවා. ඒ නිසා ගරු කථානායකතුමනි, එම ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව ගැටලුවක් තිබෙනවා නම් එම කාරක සභාව නියෝජනය කරන එම පක්ෂවල නියෝජිතයන්ගෙන් ඒ සම්බන්ධව අහන එකයි කළ යුත්තේ. ඔවුන්ගේ වගකීම විය යුත්තේ එයයි. එහෙම නැතුව එක පාරටම උඩින් කඩා පහත් වුණා වාගේ එක එක ඒවා අහන එක සාධාරණ නැහැ. මොකද, මෙම වාර්තාව ඉතා පැහැදිලිව ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. මහ බැංකුව පිළිබඳවත්, ඒ බැඳුම්කර ගනුදෙනුව පිළිබඳවත් ඉදිරිපත් කර තිබෙන නිර්දේශයන් මේ වාර්තාවේ තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පාඨානායකර් අමරසිංහ)
(The Hon. Speaker)

හොඳයි. බොහොම ස්තූතියි. අපි කෝප් කමිටුවේ සභාපතිතුමාට එම කටයුතු කිරීමට අවස්ථාවක් දෙනවා. ඔක්තෝබර් මාසය දක්වා කල් දෙනෙකු පුළුවන්.

ගරු සභානායකතුමා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු කථානායකතුමනි, මම ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි, ආණ්ඩුවට හංගන්න දෙයක් නැහැ කියන එක. ඒකයි අපි විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයෙකු වශයෙන් ගරු හඳුනන්නේ මැතිතුමා කෝප් සභාවේ සභාපති බවට පත් කළේ. අපට හංගන්න දෙයක් නැහැ. ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමනි, ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුව පැවැති කාලයේ ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් තමයි එම කාරක සභාවේ මූලාසනය දැරුවේ. ඔබතුමන්ලා ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් පත් කළේ, ඔක්කෝම හංගන්න ඕනෑ නිසායි. අපි විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයෙකු පත් කර තිබෙනවා. අපට හංගන්න දෙයක් නැහැ.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පන්දුල ගුණවර්ධන)
(The Hon. Bandula Gunawardane)
ගරු කථානායකතුමනි, -

ගරු කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පාඨානායකර් අමරසිංහ)
(The Hon. Speaker)

අපි කෝප් කමිටුවේ සභාපතිතුමාගේ පැහැදිලි කිරීම පිළිගනිමු. ඒක සාධාරණයිනේ. ඔක්තෝබර් මාසය වෙනකොට එම වාර්තාව ඉදිරිපත් කරාවි.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පන්දුල ගුණවර්ධන)
(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මෙම ප්‍රශ්නය වෙන ප්‍රශ්නයක් වාගේ නොවෙයි.

ගරු කථානායකතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර පාඨානායකර් අමරසිංහ)
(The Hon. Speaker)

හොඳයි. ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමනි, අපි දැන් මෙම කාරණාව අවසන් කරමු. තීරණයක් ලැබුණානේ. ඔබතුමාට තවත්

කියන්න දෙයක් තිබෙනවා නම් කියන්න. ඊට පසුව අපි මේ කාරණය අවසාන කරමු.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
(மாண்புமிகு பந்துல குணவர்தன)
(The Hon. Bandula Gunawardane)

ගරු කථානායකතුමනි, මැතිවරණයට කලින් ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා මේ රටට ප්‍රතිඥාවක් දුන්නා මේ බැලීමකර සිද්ධිය සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ තේරීම් කාරක සභාවක් ලබා දෙන බව. අපි තේරීම් කාරක සභාව නොඉල්ලා සිටියේ, කෝප් කමිටුව පිළිබඳව විශ්වාසය තියලායි.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔක්තෝබර් මාසයේ අවසන් වාර්තාව ලබා දෙනවානේ. අපි ඒක පිළිගනිමු. ඒ නිසා දැන් ඒ ගැන වාද-විවාද කිරීමට අවශ්‍ය වෙන්නේ නැහැ. That is the final decision.

ගරු මුදල් අමාත්‍යතුමා.

ගරු රවි කරුණානායක මහතා
(மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க)
(The Hon. Ravi Karunanayake)

ගරු කථානායකතුමනි, ඊයේ දිනයේදී ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මැතිතුමා ප්‍රශ්නයක් අසා තිබුණා, කිසිම අදාළත්වයක් නැතුව. එම ප්‍රශ්නය අසා තිබුණේ, ප්‍රශ්නයක් ඇති කරන ආකාරයෙනුයි. ඒ නිසා මම හිතුවා ඒකට උත්තරයක් දිය යුතුයි කියා. එතුමා ඊයේ අහපු අතුරු ප්‍රශ්නයකින් කියා තිබුණා, ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ යම් යම් අය ලෙඩ වෙලා තිබෙනවාය කියා. ඒ වාගේ ප්‍රකාශ කරන්න එතුමා ලෙඩ වෙලා ඇති. කවුරුවත් ඒ වාගේ ලෙඩ වෙලා නැහැ. ඒ ගොල්ලන් ලෙඩට වැටුණොත් සදාකල්ම ලෙඩ වෙලා ඉන්න පුළුවන් තත්ත්වයක් තමයි තිබෙන්නේ. අපි මේ අවස්ථාවේදී විතරක් නොවෙයි, මෙතැන පෙන්වලා තිබෙනවා, - [බාධා කිරීමක්] අහගෙන ඉන්න කෝ. කියලා තිබෙනවා, විදේශීය අයට දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු භාර දීලා තිබෙනවා කියලා. මේ වාගේ වැඩ කළේ මහින්ද රාජපක්ෂගේ කාලයේ. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු ඒ කාලයේ කළේ සුද්දන්ට භාරදීලා. අපේ මෙව්විපාල සිරිසේන ජනාධිපතිතුමාගේත්, රනිල් වික්‍රමසිංහ අගමැතිතුමාගේත් පාලනය යටතේ ඒවා වෙන්වෙන්නේ නැහැ. බොහොම විනිවිදභාවයෙන් අපි කථා කරලායි ඒ වැඩ කටයුතු කරලා තිබෙන්නේ. අදහස් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා, අපේ ආදායම වැඩි කර ගන්නේ කොහොමද කියලා. අද ආදායම සියයට 49කින් වැඩි වෙලා තිබෙන්නේ නිකම් නොවෙයි; පොල් ගාලා නොවෙයි. පිරිසිදු පාලනයක් තිබෙන නිසා තමයි විනිවිදභාවයෙන් කටයුතු කරලා තමයි මෙවැනි වර්ධනයන් ලබා ගෙන තිබෙන්නේ.

පනත් කෙටුම්පත් පිළිගැන්වීම
சமர்ப்பிக்கப்பட்ட சட்டமூலங்கள்
BILLS PRESENTED

ජාතිය ගොඩනැගීමේ බදු (සංශෝධන) පනත්
කෙටුම්පත
நாட்டைக் கட்டியெழுப்புதல் வரி (திருத்தம்)
சட்டமூலம்

NATION BUILDING TAX (AMENDMENT) BILL

"Bill to amend the Nation Building Tax Act, No. 9 of 2009."

පිළිගන්නා ලද්දේ මුදල් අමාත්‍ය ගරු රවි කරුණානායක මහතා විසිනි.

2016 සැප්තැම්බර් මස 20 වන අඟහරුවාදා දෙ වන වර කියවිය යුතුයයි ද, එය මුද්‍රණය කළ යුතුයයි ද, අදාළ ආශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට යොමු කළ යුතුයයි ද නියෝග කරන ලදී.

நிதி அமைச்சர் மாண்புமிகு ரவி கருணாநாயக்க அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

2016 செப்ரெம்பர் 20, செவ்வாய்க்கிழமை இரண்டாம் முறை மதிப்பிடப்பட வேண்டுமெனவும் அச்சிடப்பட வேண்டுமெனவும் உரிய துறைசார் மேற்பார்வைக் குழுவுக்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட வேண்டுமெனவும் கட்டளையிடப்பட்டது.

Presented by the Hon. Ravi Karunanayake, Minister of Finance; to be read a Second time upon Tuesday, 20th September, 2016 and to be printed; and to be referred to the relevant Sectoral Oversight Committee.

මෝටර් වාහන පනත: නියෝග

மோட்டார் வாகனச் சட்டம் :

ஒழுங்குவிதிகள்

MOTOR TRAFFIC ACT: REGULATIONS

I

[අ.භා. 2.47]

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு நிமல் சிறீபால த சில்வா - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சர்)

(The Hon. Nimal Siripala De Silva - Minister of Transport and Civil Aviation)

ගරු කථානායකතුමනි, මා පහත සඳහන් නියෝගය ඉදිරිපත් කරනවා:

"2016 ජුනි 22 දිනැති අංක 1972/33 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින්, සිංහල හා දෙමළ භාෂා පිටපත්වල මුද්‍රණ දෝෂ නිවැරදි කරනු ලැබූ, මෝටර් වාහන පනතේ (203 වැනි අධිකාරය වූ) 122 වගන්තිය සහ VII අ කොටස සමඟ කියවිය යුතු, එකී පනතේ 237 වැනි වගන්තිය යටතේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් සාදන ලදුව, 2015 නොවැම්බර් 02 දිනැති අංක 1939/4 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරනු ලැබ, 2016.07.21 දින ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝග අනුමත කළ යුතු ය."

2015.11.02 දිනැති හා අංක 1939/4 දරන රජයේ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කර ඇති 2015 අංක 01 දරන මෝටර් වාහන (රියැදුරු පාසල්, රියැදුරු උපදේශක සහ සහකාර රියැදුරු උපදේශක) නියෝග හඳුන්වා දීමට ප්‍රථම රියැදුරු පාසල් හා රියැදුරු උපදේශකවරුන් නියාමනය 1991.06.05 වන දින ප්‍රකාශයට පත් කර තිබූ අංක 665/6 දරන 1990 මෝටර් වාහන (රිය පැදවීමේ පාසල් සහ රිය පැදවීමේ උපදේශක) නියෝගවලට අනුකූලව සිදු විය යුතුව තිබුණා. 2009 අංක 08 දරන මෝටර් වාහන සංශෝධන පනත මගින් මෝටර් වාහන පනතේ 139 වගන්තිය සංශෝධනය කරමින් රියැදුරු පාසල්, රියැදුරු පුහුණු උපදේශක සහ සහකාර රියැදුරු පුහුණු උපදේශකවරුන් සම්බන්ධ ප්‍රතිපාදන පුළුල් කර ඇත. ශිෂ්‍යයන් ඉහළ යන රට වාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභාවේ අතුරු ව්‍යවස්ථාවේ 12 ආ 10.1 ඡේදය මගින් රියැදුරු පාසල් හා රියැදුරු පුහුණුව අධීක්ෂණය හා නියාමනය කිරීමේ අවශ්‍යතාව පෙන්වා දී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව අවධානය

විශේෂයෙන්ම මේ ත්‍යාග හා දිරිදීමනා අරමුදල සම්බන්ධයෙන් මා කියන්නට කැමැතියි. මේ අරමුදල පාලනය වෙන්නේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් (පරිපාලන), මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන නිලධාරී, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතවරයකු හා භාණ්ඩාගාර නියෝජිතවරයකු යටතේය.

අරමුදල් ලැබෙන්නේ මෝටර් රථ පනත යටතේ ලැබෙන ආදායමින් සියයට එකක්, පළාත් සභා ආදායමින් සියයට එකක් වාගේම ආයෝජනය කරදී ලැබෙන පොලී මුදල් මගින්.

මුදල් බෙදී යන ආකාරය මෙසේයි. පරිපාලන වියදම් සඳහා ආදායමින් සියයට එකයි. රඳවා ගැනීම් සඳහා ආදායමින් සියයට 5යි. ඒ වාගේම, කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුව සඳහා වාර්ෂිකව රුපියල් ලක්ෂයක් වෙන් කර තිබෙනවා. සුබසාධන හා විනෝද කටයුතු සඳහා වාර්ෂිකව රුපියල් පණස්දහසකුත්, ප්‍රශංසනාත්මක ඇගයීම් සඳහා වාර්ෂිකව රුපියල් පණස්දහසකුත් වෙන් කර තිබෙනවා. ඉතිරිය දිරි දීමනා ගෙවීම් සඳහා වෙන් කර තිබෙනවා.

දිරි දීමනා ගෙවීම් සඳහා නිර්ණායක සකස් කර තිබෙනවා. දිරි දීමනා සඳහා වෙන් කළ මුදලේ මුළු වටිනාකමින් සියයට 40ක් සේවකයන්ගේ මූලික වැටුප පදනම් කරගෙන සේවකයන් අතර බෙදී යා යුතුයි. දිරි දීමනා සඳහා වෙන් කරන මුදලේ වටිනාකමින් සියයට 60ක් ශාඛාවල වැඩ කටයුතු සඳහා දායක වූ සහ එකී කාර්තුවේ කාර්ය සාධනය සැලකිල්ලට ගෙන ශාඛාවල සේවකයන් අතර සමානව බෙදී යා යුතුයි. දිරිදීමනා ලැබීම සඳහා සුදුසුකම් ලැබීමට අවම වශයෙන් කාර්තුවකට දින තිහක්වත් සේවය කළ යුතුයි. එක් කාර්තුවක් සඳහා දින හයක නිවාඩු හිමිකම් අවසරය ලබා දෙනු ලබයි. ඊට අමතරව ලබා ගන්නා නිවාඩු සඳහා සමානුපාතික පදනම මත දිරිදීමනා ගෙවීම්වලින් අඩු කරනු ලබයි.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ත්‍යාග හා දිරි දීමනා වශයෙන් මේ වන විට ගෙවා ඇති මුදල සහ ලැබීම් පිළිබඳව දළ වශයෙන් ගත්තොත්, 2009/2010 වර්ෂවල ලැබීම් රුපියල් මිලියන 57යි. 2009 වසරේ ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 13යි. 2010 වසරේ ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 30යි. 2011 වසරේ ලැබීම් රුපියල් මිලියන 68යි, ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 62යි. 2012 වසරේ ලැබීම් රුපියල් මිලියන 72යි, ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 67යි. 2013 වසරේ ලැබීම් රුපියල් මිලියන 73යි, ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 68යි. 2014 වසරේ ලැබීම් රුපියල් මිලියන 91යි, ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 80යි. 2015 වසරේ ලැබීම් රුපියල් මිලියන 116යි, ගෙවීම් රුපියල් මිලියන 108යි. මේ අරමුදල මගින් ත්‍යාග හා දිරි දීමනා ලබා දීම සිදු කළ යුතු වුවද, දැනට දිරිදීමනා ලබා දීම පමණක් සිදු කරනවා. අපේ අනාගත බලාපොරොත්තුව අනෙක් අංශයන් සඳහාත් නිසි ආකාරයෙන් යොමු වීමයි. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ දිරි දීමනා ලබා දීමෙන් බලාපොරොත්තු වන්නේ වඩාත් කාර්යක්ෂම වූද, අවංක වූද සේවාවක් ඒ අය ඉටු කරයි කියලායි. ඒ පිළිබඳව දැන් නොයෙකුත් මාධ්‍ය වාර්තා තිබෙනවා. කෝප් කම්බුව ඉදිරියේ පරීක්ෂණ පැවැත්වෙනවා. අපේ අමාත්‍යාංශය ඒවා සැලකිල්ලට අර ගෙන ඒවා නිවැරදි කිරීම සඳහා කටයුතු කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපේ ක්‍රමවේදයන් විශාල ප්‍රමාණයක් වෙනස් කළ යුතුව තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම කෝප් කම්බුව මගින් පෙන්වා දුන්නා, අපේ e-Motoring ව්‍යාපෘතිය ඉතා ඉක්මනින් ආරම්භ කිරීමේ අවශ්‍යතාව පිළිබඳව. ඒ සම්බන්ධයෙන් පාරදෘෂ්‍යාත්මකයකින් යුතුව කටයුතු කිරීම සඳහා තාක්ෂණික කම්බු පත් කරලා තිබෙනවා. කැබිනට් මණ්ඩලය මගින් පත් කරනු ලබන කම්බුවක් මගින් එය ඉතා ඉක්මනින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අපි අවශ්‍ය විධිවිධාන යොදනවා. එවැනි නවීන තාක්ෂණික ක්‍රම තුළින් මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීම, මෝටර් රථවල අයිතිය පැවරීම තුළින් තමයි දූෂණය වාගේ කාරණා අවම කර ගන්න අපට පුළුවන් වෙන්නේ. නැත්නම් අපි කොවිටර් උත්සාහ දැරුවත් ප්‍රායෝගික වශයෙන් ඒවා අවම කර ගැනීමේ අපහසුකම් රාශියක් තිබෙනවා. ඒ නිසා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ එම ව්‍යාපෘතිය කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින් එම කටයුත්ත ඉටු කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට ආවේණික වූ අඩුපාඩුකම් රාශියක් තිබෙනවා. ලක්ෂ හැටක් පමණ වූ මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීම සිදු කරනවා. ඉස්සර එක් එක් මෝටර් රථයට වෙන් වෙන් වශයෙන් ලිපි ගොනු සකස් කරලා ගොඩ ගහලා තිබුණා. ඒ සඳහා ගබඩාවක් තිබුණේ නැහැ. කන්ටේනර්වල තමයි අපි ඒවා දමලා තිබුණේ. නඩුවකට යම් ලිපි ගොනුවක් ඕනෑ වුණාම මේ කන්ටේනර් ගලවලා තමයි ගන්නේ. අපි ඒ files ටික හරියට computerize කරනවා. ඒ සඳහා විශේෂ වැඩසටහනක් සකස් කරනවා. එපමණක් නොවෙයි, පරණ files සියල්ලම නැවත නිසි ලෙස ගබඩා කිරීමත් සිදු කරනවා. ඒ සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයෙන් මුදල් ලබා දී තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් මම මුදල් ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. එම ගබඩාවේ රාක්ක ගැසීම ඇතුළු වැඩ කටයුතු ටික දැන් අවසන් වෙමින් තිබෙනවා. මේ අවුරුද්ද අවසන් වීමට පෙර ඒ සියලුම ලිපි ගොනු නිසි ආකාරයෙන් වර්ෂ අනුව, දින අනුව ගබඩා කිරීම සඳහා අපි ඒ අලුත් ස්ථානයට ගෙන යනවා. ඊට පස්සේ ඉදිරියේදී ලියාපදිංචි කරන වාහන සම්බන්ධයෙන් සියලුම තොරතුරු අපි පරිගණකගත කරලා ඒවා සුරක්ෂිතව තබා ගැනීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් සකස් කරනවා. විශේෂයෙන්ම e-Motoring ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ වුණාම අලුතෙන් ලියාපදිංචි වන සියලුම වාහන පිළිබඳ තොරතුරු පරිගණකගත වෙනවා. එතකොට යම් කෙනෙකුට තමන්ගේ වාහනය තව කෙනෙකුට විකුණන්න ඕනෑ නම්, transfer කරන්න ඕනෑ නම්, ඒවා ගෙදර ඉදලාම කර ගන්න පුළුවන් වෙනවා. e-Motoring ව්‍යාපෘතියෙන් අපි කරන්න උත්සාහ කරන්නේ ඒකයි. ඒ සඳහා තැරැව්කාරයෝ හම්බ වෙන්න ඕනෑ නැහැ, එක එක් කෙනාට මුදල් දෙන්න ඕනෑත් නැහැ. Credit card එකෙන් ඒ කටයුතු කරන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි. ඒ වාගේම ලියා පදිංචි නොකර ධාවනය වන මෝටර් එකලස් කරන ලද යතුරු පැදි ලියා පදිංචි කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමතිය ලබා ගැනීම පිණිස කැබිනට් ප්‍රතිකාවක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා.

මව් සමාගම නොවන ආනයනකරුවන් විසින් මෝටර් රථ ආනයනය කරනු ලබන අලුත්ම මෝටර් රථ සඳහා අලුත් යනුවෙන් සහතිකයේ සඳහන් කිරීම කරනු ලබනවා. ලිපිගොනු අස්ථානගත වීම හා ලිපිගොනුවල සුරක්ෂිතභාවය පිළිබඳ ගැටලුවක් ඇති වූ බැවින් ලිපිගොනු විධිමත් පරිදි යාන්ත්‍රිකව මිටි බැඳීම - bundle කිරීම - සඳහා යන්ත්‍රයක් මිලට ගෙන ක්‍රියාත්මක කරනවා. වෙරහැර කාර්යාල පරිශ්‍රයේ ලිපිගොනු මිලියන 40ක් ගබඩා කළ හැකි අංග සම්පූර්ණ ලේඛනාගාරයක් රුපියල් මිලියන 80ක් වියදම් කර ඉදි කෙරෙමින් පවතිනවා. ආනයනික වාහන සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු සෘජුවම මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා ගැනීම සඳහා රේගුව සමඟ සෘජු මාර්ගගත - online - සබඳතාවක් ඇති කිරීමට කටයුතු කරනවා. ව්‍යාප්ත ලිපිනයන්ට වාහන ලියා පදිංචි කිරීම වැළැක්වීම සඳහා වාහනයේ ලියා පදිංචි සහතිකයට ඇතුළත් කරන ලිපිනය ජාතික හැඳුනුම් පතේ සඳහන් ලිපිනයට වඩා වෙනස් වන අවස්ථාවලදී ග්‍රාම නිලධාරී විසින් නිකුත් කරන පදිංචිය සනාථ කිරීමේ සහතිකයක් ඉදිරිපත් කිරීම අනිවාර්ය කරනවා. අංක තහඩු මුද්‍රණය සඳහා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇති අතර, ඉදිරියේදී නිකුත් කරන අංක තහඩු සඳහා RFID - Radio Frequency Identification - පහසුකම් සහිතව තිබිය යුතු බවට නිර්ණායකයන් ඇතුළත් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම වාහන තම නමට පවරා නොගෙන විවෘත ලියවිලි මත තබා ගෙන සිටීම නිසා දඩ නියම වූ පුද්ගලයන් හට සහනයක් ලබා දීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමැතිය ලබා ගත් අතර, එය සැප්තැම්බර් 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක වෙනවා. පැවරුම් ලේඛනවල "වාහනයේ සන්නකය වෙනස් වී දින 14ක් ඇතුළත අයිතිය පවරා ගැනීම සඳහා ඉල්ලුම් නොකළහොත් දිනකට රුපියල් 100ක අතිරේක ගාස්තුවකට යටත් වේ" යන්න පැහැදිලිව මුද්‍රණය කිරීම මගින් ජනතාව

[ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා]

දැනුවත් කිරීමට කටයුතු සලසා තිබෙනවා. ඒ වාගේම රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීම විධිමත් කිරීම තුළින් වඩාත් ගුණාත්මක සේවාවක් ලබා ගන්නට හැකියාව ලැබෙනවා.

වේරහැර හා කළුතර යන ප්‍රදේශවල ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ සඳහා ආදර්ශ ධාවන පථ දෙකක් ඉදි කරනවා. උච්ච, වයඹ හා උතුරුමැද යන පළාත්වලද තුදුරේදී ආදර්ශ ධාවන පථ ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු කර ගෙන යනවා. රියදුරු බලපත් සඳහා වන ලිඛිත පරීක්ෂණයේදී මෙතෙක් නිකුත් කළ ප්‍රශ්න පත්‍ර කට්ටල සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීම මගින් එම විභාගයේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීමට කටයුතු කරනවා. මගී ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන බස් රථ රියදුරන් සඳහා මගී ප්‍රවාහන සේවා බලපත් ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කටයුතු කරනවා. ඒ වාගේම ප්‍රභූ ආරක්ෂක රියදුරන් සඳහා පුහුණු වැඩිමුළු පැවැත්වීම කර තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ත්‍රිරෝද රථවලින් අද සිදු වන අනතුරු ප්‍රමාණය ඉතාමත්ම වැඩියි. විශේෂ කැබිනට් අනු කමිටුවක් මගින් මෝටර් බයිසිකල්වල ධාරිතාව පිළිබඳව, ත්‍රිරෝද රථවලින් සිදුවන අනතුරු පිළිබඳව විශේෂ අවධානයක් යොමු කර, ඒ සඳහා ආරක්ෂිත වැඩ පිළිවෙළවල් සකස් කිරීම හා ත්‍රිරෝද රථවලට රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීමේදී මීට වඩා ආරක්ෂක විධිවිධාන යෙදීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ත්‍රිකුණාමලයේ නව කාර්යාල ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කර ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය එම ගොඩනැගිල්ල තුළම ස්ථාපිත කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම කාර්මික සේවාවන්, මාර්ග ආරක්ෂණ සේවාවන් වාගේ වැඩ කටයුතු රාශියක් සිදු කර තිබෙනවා. මම හිතන විධියට හුඟක් මුදල් සංසරණය වන ස්ථානයක් නිසා එයට වෝද්දා වැඩියි. නමුත් නිසි ක්‍රමවේදයන් තුළින් පමණයි මේ වැඩ කටයුතු කරන්නට පුළුවන් වන්නේ.

මේ අවස්ථාවේදී මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග දෙකක් මම ගරු සභාවේ අනුමතිය සඳහා ඉදිරිපත් කරනවා. මගේ ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා මේ අවස්ථාවේ ගරු සභාවේ සිටිනවා. මට ආර්ථික සංවර්ධන කමිටුවට යන්නට තිබෙන නිසා මේ අවස්ථාවේ ගරු සභාවෙන් ඉවත්ව යන්නට අවසර ඉල්ලා සිටිනවා. නමුත් කමිටුවේ රැස්වීම අවසාන වූ වහාම මා මේ ස්ථානයට පැමිණෙන බවත් ප්‍රකාශ කරන්නට කැමතියි. බොහොම සතුටකි.

ප්‍රශ්නය සභානිමුඛ කරන ලදී.
வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.
Question proposed.

[අ.හා. 3.05]

ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මහතා
(மாண்புமிகு சூனில் ஹந்தன்னெத்தி)
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ගරු ඇමතිතුමා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග සම්බන්ධයෙන් විවාද කරන මේ අවස්ථාවේ දී එහි තිබෙන කාලීන වැදගත්කම නිසාම මේ පිළිබඳව කරුණු කිහිපයක් මතු කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. රියදුරු පාසලක ප්‍රමිතිය, ඒ වාගේම රියදුරු පාසලක තත්ත්වය නියාමනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය දෙයක්. රටේ ඇති වී තිබෙන මාර්ග අනතුරු, හදිසි අනතුරු සියල්ල සිද්ධ වෙන්නේ ඒ නිසාම නොවෙයි කියන එකත් අපි විශ්වාස කරනවා. ඒකට තවත් බොහෝ හේතු තිබෙනවා වුණත්, රියදුරෙකුගේ ප්‍රමිතිය සකස් කිරීමේදී රියදුරු පාසලක ප්‍රමිතිය

ඉතා වැදගත් වනවා. ඒක නියාමනය කිරීම ඒ නිසාම වැදගත් වනවා. එහිදී මතු වන්න පුළුවන් ප්‍රායෝගික කරුණු කීපයක් මම ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරන්න කැමැතියි.

ඉන් පළමුවැනි එක තමයි, ඔබතුමන්ලා හඳුන්වා දෙන රියදුරු උපදේශකවරු සහ සහකාර උපදේශකවරු පමණක් රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීමේදී බලපත්‍රයක් සහිතව කටයුතු කළ යුතුයි කියන කාරණාව. දැන් මේක එහෙම හඳුනවා නම්, ඒකට අවශ්‍ය පහසුකම් පද්ධතියකුත් සකස් විය යුතුයි. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඊට හේතුව මෙයයි. දැනට මෙවැනි licensed රියදුරන්, ඒ කියන්නේ බලපත්‍රලාභී - licensed - උපදේශකවරු ලංකාවේ ඉන්නේ 1,500ක් පමණක් වීම. ඒ මුළු ප්‍රමාණය.

2015 නොවැම්බර් 02 අංක 1939/4 අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ 6(ඊ) වගන්තියේ මෙසේ සඳහන් වනවා:

"(ඊ) වලංගු රියදුරු උපදේශක බලපත්‍රයක් සන්නකයේ නොමැති පුද්ගලයෙකු කිසිදු රියදුරු උපදේශකවරයකු වශයෙන් හෝ සහකාර රියදුරු උපදේශකවරයකු වශයෙන් සේවයේ නොයෙදවිය යුතු ය ;"

ඒ අනුව මෙම ගැසට් නිවේදනයේ මේ කාරණාව විශේෂයෙන් අවධාරණය කරලා තිබෙනවා.

රියදුරු පුහුණුව ලබා දීලා බලපත්‍රයක් ලබා දෙන සෑම රියදුරු පාසලකම පුහුණුව පැවැත්වීම සඳහා බලපත්‍ර ලත් රියදුරු උපදේශකවරු හෝ සහකාර රියදුරු උපදේශකවරු පමණක් සේවයේ නියුක්ත විය යුතුය කියන කාරණාව පිළිබඳවත් අපි බලන්න ඕනෑ. එහෙම වුණාම ගැටලුවක් තිබෙනවා. බලපත්‍රලාභී උපදේශකවරු දැනට ඉන්නේ 1,500ක් පමණ ප්‍රමාණයක්. එහෙම නම්, දැන් මේකෙදි අනිවාර්යයෙන්ම රියදුරු පාසල්වල තිබෙන අවශ්‍යතාවට, රටේ තිබෙන රියදුරු පාසල් ප්‍රමාණයට බලපත්‍රලාභී රියදුරු උපදේශකවරුන්ව පත් කරන්න ඔබතුමන්ලාට සිද්ධ වනවා. 2016 ජනවාරි පළමුවැනි දා සිට මේ දේවල් ක්‍රියාත්මක වන්න නියමිතයි. මේවා ප්‍රායෝගිකව ක්‍රියාත්මක කරන්න නම්, සෑම රියදුරු පාසලකම එවැනි උපදේශකවරු ඉන්න ඕනෑ. එතකොට එවැනි උපදේශකවරු පත් කරන්නේ කොහොමද කියලා ගැටලුවක් එනවා.

ඊළඟට, මේ උපදේශකවරයෙකු සඳහා වන සුදුසුකම් ගත්තොත් එහෙම ඔවුන් විභාගයක් සමත් වන්න ඕනෑ. ඒ විභාගය සාමාන්‍ය විභාගයක් නොවෙයි. ඒක ටිකක් විශේෂ විභාගයක්. ඒ සඳහා අදාළ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කරපු ක්‍රමවේදයක්, පාඨමාලාවක් තිබෙනවා. ඒ පාඨමාලාව හදාරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම සෑම රියදුරු පාසලකම මේ ප්‍රභේදගත කිරීම අනුවත් විශේෂත්වයන් තිබෙනවා. මෙය සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියක්. මම කියන්නේ මේ දේවල්වල අවශ්‍යතාවක් නැහැ කියලා නොවෙයි. නමුත්, මේ නිසා සිදුවන්න පුළුවන් දෙයක් තිබෙනවා. දැනට පවත්වා ගෙන යන රියදුරු පාසල්වලින් මේ ප්‍රමාණය වෙන් කර ගන්නේ කොහොමද කියන ප්‍රශ්නය මෙහිදී මතුවනවා. ඒ මෙහිදී මතුවන එක් ප්‍රායෝගික ගැටලුවක්.

ඊළඟට, දැනට තිබෙන පනත අනුව අවුරුදු 21ට වැඩි රියදුරු බලපත්‍රයක් තිබෙන ඕනෑම කෙනෙකුට L board එක ගහ ගත්තොත් තව කෙනෙකුට පුහුණු කරන්න පුළුවන්. එතකොට එවැනි පුහුණු කිරීමක් මේ නිසා කරන්න බැරිද කියන ප්‍රශ්නය ඊළඟට මතු වනවා. මේ තත්ත්වය යටතේ නම්, උපදේශක බලපත්‍රයක් සහිත රියදුරු පාසලකින් පමණමයි රියදුරු පුහුණුවක් ලබා රියදුරු බලපත්‍රයක් අලුතෙන් ගන්න පුළුවන්කම තිබෙන්නේ. අන්න ඒ ප්‍රායෝගික ගැටලුව කොහොමද විසඳන්නේ කියන එක මෙතැනදී මතුවනවා.

රීළභට, ඔබතුමන්ලාගේ මේ කාරණාව අනුව රියදුරු පාසලක් වන්නේ ස්ථිර ගොඩනැගිල්ලක් තිබෙන ස්ථානයක්. ඒ විතරක් නොවෙයි. මෝටර් වාහනයක ආදර්ශ පද්ධතියක් ප්‍රදර්ශනය කිරීමක් සහිතව දේශන පැවැත්විය හැකි දේශන පහසුකම් තිබෙන, කාර්මික පුහුණුව සඳහා පහසුකම් තිබෙන, වාහන නැවැත්වීමට පහසුකම් තිබෙන, වාහන අංගනයක් තිබෙන ස්ථානයක් තමයි රියදුරු පාසලක් වන්න ඕනෑ. ඇත්තටම ඒක හොඳයි. එතකොට ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ දැන් තිබෙන රියදුරු පාසල්වලට මොකද වන්නේ කියන කරුණයි. එතකොට සිදු වන්නේ "රියදුරු පාසල්" කියන ස්ථාන ඉතා සීමිත පිරිසකගේ දැවැන්ත ව්‍යාපාරයක් බවට පමණක් පත් වන එකයි. මොකද, දැන් තිබෙන රියදුරු පාසල් ගත්තොත් පහසුකම් නැහැ කියලා අපි දන්නවා. නගරබද ගත්තොත් එහෙම ලොකු වාහන අංගනයක් සහිත රියදුරු පාසලක් පවත්වා ගෙන යන්න බැහැ.

බොහෝ වෙලාවට ඒ රියදුරු පාසල ආසන්නයේ තිබෙන ප්‍රධාන පාර අයිනේ වාහන නවත්වා තිබෙනවා. මේ කටයුත්ත ගත්තොත් ප්‍රායෝගිකව ඒක කරන්නේ කොහොමද කියන ප්‍රශ්නය එනවා. මේ ක්‍රමය නිසා දැනට පවතින - පවත්වා ගෙන යන - රියදුරු පාසල්වලට ඇති වන තත්ත්වය මොකක්ද? එම කාරණාවන් පැහැදිලි කර ගන්න අවශ්‍යතාව තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම දැනට ලංකාවේ මේ උපදේශක ලයිසන් එක තිබෙන්නේ 1500ක විතර පිරිසකටයි. එතකොට ඒ අයත් මේ තත්ත්වයට පත් කරනවාද කියන එකත් ප්‍රශ්නයක්. එහෙම නැත්නම් අඩු තරමින් මේ සභායක උපදේශක ලයිසන් එකවත් දෙන්න සුදුසුකම් යම් ප්‍රමාණයකට තියෙන්න ඕනෑ. රියදුරු බලපත්‍රයේ සුදුසුකම් තිබෙන්න ඕනෑ. පුහුණු කරන්න පුළුවන්කම තියෙන්න ඕනෑ. විභාග pass කිරීම පැත්තෙන් ගත්තොත් ඊට වඩා යම් පහසුකමක් ලබා දෙන්න අවශ්‍යතාව ප්‍රායෝගිකව තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, දැනට 2009 අංක 8 දරන පනත අනුව මාස තුනක් රියදුරු පාසලක පුහුණු වෙන්න ඕනෑ කියලා නීතියක් තිබෙනවා. කාට හරි රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න අවශ්‍ය නම් රියදුරු පාසලක මාස තුනක් පුහුණුව ලබන්න ඕනෑ. හැබැයි, තිබෙන ප්‍රශ්නය මේකයි. ඒ මාස තුන පුහුණු වෙන්න ඕනෑ, කොච්චර කාලයක්ද කියලා කොහෙවත් නැහැ. මාස තුනම පුහුණු වෙන්න ඕනෑ. නමුත් දවසට පැය කීයක්ද? එක දිනයකට පැය කීයක් පුහුණු කරන්න ඕනෑද කියන එක ගැන නිශ්චිතභාවයක් නැහැ. දැන් මේ නියෝගවලදීවත් ඒක සකස් වෙනවා නම් හොඳයි කියන එකයි අපි කියන්නේ. මොකද, එහෙම නැති වුණොත් වෙන්න පුළුවන් දේ මේකයි. කලින් පැය පහක පුහුණුවක් තිබුණා නම් ඇති කියලා තිබුණා. ඊට පස්සේ ඒක මාස තුනක් දක්වා දීර්ඝ වුණා. නමුත් කිසිම රියදුරු පාසලක මාස තුනක් නම් පුහුණු කරන්නේ නැහැ. එහෙම මාස තුනක් පුහුණු කරනවාද කියලා නියාමනය කරන්න ක්‍රමවේදයක් මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවට ඇත්තේත් නැහැ. රියදුරු පාසලක අනිවාර්යයෙන්ම මාස තුනක් පුහුණු කරනවාද නැද්ද කියලා නියාමනය කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් නැහැ.

රීළභට, මෝටර් බයිසිකල්වලට බලපත්‍රයක් ගන්නත් මාස තුනක් train වෙන්න ඕනෑ. කොහෙවත් ප්‍රායෝගිකව ඒක වෙන්නේ නැහැ. මේ ක්‍රමවේදයට අනුව ගත්තොත් තිබෙන්නේ එහෙමයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, තවත් ප්‍රායෝගික ප්‍රශ්න තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මම විශේෂයෙන් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා ප්‍රමිතීන් පවත්වාගෙන යාම ගැන. ඔබතුමන්ලා රියදුරු පාසල් ඇති කරලා, වාහන අංගන හදලා,

පහසුකම් ඇති කරලා, උපදේශක බලපත්‍රයක් හදුන්වා දීලා මේ ක්‍රියාවලිය පටන් ගන්නට පස්සේ රීළභට ඇති වන ගැටලුව තමයි ඒක නියාමනය කරන්නේ කොහොමද කියන එක. ඒ සඳහා සරල, ප්‍රායෝගික උදාහරණයක් මම කියන්නම්. කොළඹින් පිට පළාත්වල අයට නම් තමන්ගේ වාහනය ගෙනිගිල්ලා ඒ වාහනයෙන් බලපත්‍රයක් ගන්න ඉදිරිපත් වෙන්න පුළුවන්. හැබැයි licences ගන්න වේරහැරට එන අය රියදුරු පාසලකින් ගන්න වාහනයකින් තමයි trial එක දෙන්න ඕනෑ. වේරහැර මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව ඉදිරිපිට පාරේ තිබෙන සමහර රියදුරු පාසල් - ගරු ඇමතිතුමා ඒ ගැන දන්නවා - තිබෙන්නේ රියදුරු පාසල් හැටියට නොවෙයි, trial එකට වාහනයක් දෙන්න. ඒවා trialsවලට වාහන supply කරන ස්ථාන. එතකොට ඒ බලපත්‍රය ගන්න එන තැනැත්තා පුරුදු කෙනෙක්ද, නැද්ද, ඒවා ආවේ කොහෙන්ද, කින්ද, මන්ද මොකක්වත් බලන්නේ නැහැ. එතැන වාහනයක් සැපයීමට ආයතන තිබෙනවා. ඒක නියාමනය වෙන්න ඕනෑ නේ. එහෙම නියාමනය නොවුණාම තමයි ප්‍රශ්න එන්නේ. වාහනයක් ගන්න ඕනෑ රියදුරු පාසලකින්ම නම් ඒ පුරුදු කළ රියදුරු පාසලෙන්ම වාහනයක් දීලා එවන්න ඕනෑ නේ. එහෙම වෙන්නේ නැහැ. බස් එකෙන් කොළඹට; වේරහැරට ඇවිල්ලා වේරහැර රියදුරු පාසලකට ගිහිල්ලා පැයකට දෙකකට වාහනයක් ගන්නවා. මොකද, එතැන රියදුරු පාසල කියලා බෝඩි එක දමලා තිබුණාට, ඒක තිබෙන්නේම වාහනයක් දෙන්නයි. ඒක ගත්තොත් හරියට cab service එකක් වාගෙයි. ඒක වාහන සපයන ආයතනයක් විතරයි. එවැනි කාරණා බරපතළ ප්‍රශ්න හැටියට තිබෙනවා. ඇත්තටම රියදුරු පාසලක කාර්යය වන්නේ; රාජකාරිය වන්නේ trial එකට වාහන ලබා දෙන එක නොවෙයි. ඒක පුහුණු කරන ආයතනයක් විය යුතුව තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවිය යුතු රීළභ කාරණය මේකයි. සාමාන්‍ය නීතිය අනුව තිබෙන්නේ licence එකක් ගන්න අවුරුදු 18 සම්පූර්ණ විය යුතුයි කියලායි. අවුරුදු 18 සම්පූර්ණ කෙනකුට තමයි licence එකක් ගන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම මෝටර් බයිසිකල් සඳහා අවුරුදු 17 සම්පූර්ණ වුණාම ඒ තැනැත්තා learner's permit එකක් ගන්න පුළුවන්. ඒ අයට පුහුණු වන බලපත්‍රයක් ලබා දෙනවා. පුහුණු වන බලපත්‍රය අර ගෙන රට පුරාම ඇවිදින්න පුළුවන්. පුහුණු වන බලපත්‍රය අර ගෙන මෝටර් බයිසිකලයෙන් ගියාම ඒ යන එක්කෙනා කවුද කියලා සොයන්නේ නැහැ නේ. ඒකෙන් ගිහිල්ලා අනතුරක් වුණොත් - licence නැතිව ගිහිල්ලා ඕනෑ තරම් අනතුරු වෙනවා. කොහොමත් licence නැතුව මෝටර් බයිසිකල්වල යනවා. නමුත් මා කියන්නේ, බලපත්‍ර දෙන්නේ අවුරුදු 18ත් නම්, අවුරුදු 17ත් learners' permit එකක් දෙන එකේ තේරුමක් නැහැයි කියලායි. එහෙම නම් ඔබතුමන්ලා වයස අඩු කරලා අවුරුදු 17ත්ම licence එක දෙන්න ක්‍රමයක් හදන්න ඕනෑ. ඒක ඊට වඩා ප්‍රායෝගිකයි. මොකද, learners' permit එකත් රියදුරු බලපත්‍රයක් හැටියට සලකනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. ලියා පදිංචි වෙන්න අවශ්‍ය නැති බයිසිකල් වර්ගයක් තවමත් තිබෙනවා. ඒ තමයි "මදුරුවා බයිසිකලය" කියන එක. ඒක මෝටර් බයිසිකලයක් නොවෙයි. යතුරු පැදියයි, පා පැදියයි අතර මැද බයිසිකලයක් තිබෙනවා නේ, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි. ඒකට තවම licence අවශ්‍ය නැහැ. හැබැයි මදුරුවා බයිසිකලයේ ගියත්, හැප්පුණොත් මැරෙනවා. ඊට වඩා වැඩි ධාරිතාවක් තිබෙන බයිසිකලයයි, මදුරුවා බයිසිකලයයි කියලා වෙනසක් නැහැ. අනතුරට කොයි බයිසිකලයත් එකයි. එහෙම නම් මෝටර් බයිසිකල්වලටත් බලපත්‍ර අවශ්‍ය නැති වෙන්න ඕනෑ. එහෙම නැත්නම් මදුරුවා බයිසිකලයටත් බලපත්‍ර තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ නිසා මොකක් හෝ ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතුව තිබෙනවා.

[ගරු සුනිල් හඳුනාගත් මහතා]

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මා මූලික වශයෙන්ම මතු කළ යුතු කාරණාව මෙයයි. මේ හඳුනා නියාමනය, ප්‍රමිතිය රියදුරු පාසල්වලට හොඳයි, හැබැයි ටිකයි. මොකක්ද හේතුව? මේ නිසා වෙනත් පුළුන් දේ, රියදුරු පාසල් පවත්වා ගෙන යන ඒකාධිකාරය සීමා වන එක. මේ තුළින් ඒ කර්මාන්තයේ යෙදී සිටින විශාල පිරිසකට ඒ කටයුතු සීමා වනවා. දැනට රියදුරු පාසල් පවත්වා ගෙන යන අයට මේ තුළින් ඇති කරන තත්ත්වය මොකක්ද කියා පැහැදිලි කිරීමක් අවශ්‍ය වෙලා තිබෙනවා. මොකද, උපදේශක licence එක නැතුව පවත්වා ගෙන යන රියදුරු පාසල් දැන් පොලිසියෙන් අල්ලනවා. හැබැයි, උපදේශක licence එකක් ගන්න එකත් ලේසි නැහැ. ලංකාවේම එවැනි උපදේශකවරු 1,500ක් පමණ පිරිසක් තමයි ඉන්නේ. ඔබතුමන්ලා දැන් මේ නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන කොට හැම රියදුරු පාසලකටම උපදේශක licence එකක් අවශ්‍ය වෙනවා. උපදේශක licence එකක් නැති අයට මොකද වෙන්නේ? එවැනි අයට ඇති වන තත්ත්වය මොකක්ද? එහෙම නම් උපදේශකවරු පුහුණු කරලා - පුරුදු කරලා- ඒ විභාග pass කරලා, 2017 ජනවාරි වන කොට මේ තත්ත්වය හදා ගන්න ඕනෑ.

ඊළඟට, තවත් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා කියන විධියට "ඒ" ප්‍රභේදයේ බලපත්‍රයක් ලබා ගන්න රුපියල් 20,000ක් ලියා පදිංචි ගාස්තු ගෙවන්න ඕනෑ. අවුරුදු දෙකකට පස්සේ බලපත්‍රය අලුත් කරන්න රුපියල් 10,000ක් ගෙවන්න ඕනෑ. ඒ කියන්නේ, රියදුරු පාසලක් පවත්වා ගෙන යන කෙනෙක් අනිවාර්යෙන් රුපියල් 30,000ක් ගාස්තු ගෙවන්න ඕනෑ. ඒ කියන්නේ බලපත්‍රය ලබා ගන්න පටන් ගන්න කොට රුපියල් 20,000කුත්, ඊට පස්සේ රුපියල් 10,000කුත් ගාස්තු ගෙවන්න ඕනෑ.

ඒ විතරක් නොවෙයි. වාහන රියදුරු පාසලක් පාසලක් නේ. රියදුරු පාසල් පවත්වා ගෙන යන අයට දෙන පහසුකම් මොනවාද? ඔවුන්ටත් යම්කිසි පහසුකමක් තිබෙන්න ඕනෑ නේ. මොකද, රියදුරු පාසලක් පවත්වා ගෙන යන කොට ඒ පුද්ගලයා වාහනය පෞද්ගලිකව ගන්න ඕනෑ; පුරුදු කරන උපදේශක පෞද්ගලිකව ගන්න ඕනෑ; බලපත්‍රය ගන්න ඕනෑ; බලපත්‍රය අලුත් කරන්න ඕනෑ; වාහන නඩත්තු කරන්න ඕනෑ. ඊට පස්සේ ඔහුට ගාස්තු අය කර ගන්න වෙන්නේ, licence එකක් ගන්න train වෙන්න එන කෙනාගෙන්. ඔහුට වැය වන සියලුම ගාස්තු එකතු කරලා, ඒක බෙදනවා, මාසයකට train වෙන්න එන ගණනින්. ඒ රියදුරු පාසලට එන්නේ 10දෙනා නම්, ඒ මුළු වියදම බෙදනවා 10න්. ඔහුගේ පවුලේ ආදායමත් වියදමට එකතු කළාම ඒ සියල්ලම ගෙවන්න වෙන්නේ ඉගෙන ගන්න එන කෙනාටයි. එතකොට licence එකක් ගන්න එකත් ලේසි වැඩක් වෙන්නේ නැහැ.

ඊළඟට, තවත් ප්‍රශ්නයක් ඇති වෙනවා. අනතුරු වළක්වන්න තමයි ඔබතුමන්ලා හොඳ හිතීන් මේ නියෝග පනවන්නේ. හැබැයි, ඊට පස්සේ licence නැතුව යන පිරිස වැඩි වනවා. ඇයි? දැන් licence එකක් ගන්න එක ලේසි නැහැ. රියදුරු පාසලක් සොයා ගෙන යන එකත් අමාරු වෙනවා. මේ නිසා රියදුරු පාසල් සීමා වනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේක හොඳ යෝජනාවක්. මොකද, රටේ ප්‍රමිතිකරණයක් ඇති වෙන්න ඕනෑ. Licence නැතුව යන වාහන තිබෙනවා, licence තිබෙන වාහන තිබෙනවා. අපි බස්වල යන කොට සමහර විට අහනවා, කොහෙන්ද licence ගත්තේ කියලා, කවුද licence දුන්නේ කියලා. කොහෙන්ද licence ගත්තේ, කවුද licence දුන්නේ කියලා අහන්නේ, රියදුරෙකුගේ ප්‍රමිතිය පිළිබඳවයි.

ඊළඟ ප්‍රශ්නය තමයි, දැනට උපදේශක බලපත්‍ර තිබෙන අය අවුරුදු 60 - 70 මට්ටමේ අය වීම. ඔවුන් පරණ driversලා. ඒ ගොල්ලෝ හොඳයි. ඒ ගොල්ලන්ගේ ප්‍රමිතිය හොඳයි; quality එක හොඳයි. හැබැයි, එවැනි අය කීදෙනාද ඉන්නේ? විශේෂයෙන් තරුණ, අලුත්, හැකියාවන් තිබෙන, නව තාක්ෂණය පාවිච්චි කරන එවැනි රියදුරන් පුහුණු කරන අයට අවම වශයෙන් අවුරුදු 5ක බලපත්‍රයක් තිබෙන්න ඕනෑ කියා ඔබතුමන්ලා මේ නියෝගවල සඳහන් කර තිබෙනවා. ඒක හරි. අවුරුදු 5ක බලපත්‍රයක් තිබෙන අයට උපදේශක තත්ත්වය ගන්න පහසුකමක් හදන්න ඕනෑ. නැත්නම් සිදුවන බරපතළ ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. දැනට තිබෙන රියදුරු පාසල් බොහෝ ප්‍රමාණයක් මේ තත්ත්වය යටතේ නම් පවත්වාගෙන යන්න බැහැ.

ඊළඟට, ඔබතුමන්ලා මේකට හොඳ වැදගත් යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. ඒ තමයි වාහනය හඳුනාගන්න ක්‍රමයක් තිබෙන්නට ඕනෑ කියන එක. ඒක ඇත්ත. රිය පැදවීම පුරුදුවන අය "L" board එක ගහගෙන යනකොට, ඒ වාහනය රිය පැදවීම train කරන ආයතනයක වාහනයක් කියලා අපි දන්නේ ඒ "L" board එකෙන් විතරයි. සමහර ආයතනවල වාහනවල "Learners" කියලා ගහලා තිබෙනවා. සමහර වාහනවල මොකුත් නැහැ, "L" board එක විතරයි තිබෙන්නේ. නමුත්, "L" board එක තිබෙන වාහනය බලපත්‍රයක් තිබෙන රියදුරු පාසලක වාහනයක්ද, ප්‍රමිතිය සහිත ආයතනයක වාහනයක්ද, නැද්ද කියන එක සොයාගන්න බැහැ. එක්කෝ ඒ වාහන කුමන හෝ එකම වර්ණයකින් යුතුව තිබෙන්නට ඕනෑ. "මෙන්න මේ වර්ණය තිබෙන වාහන, ප්‍රමිතිය සහිත රියදුරු පාසලක වාහනයක් බව" හඳුනාගන්න පුළුවන් ක්‍රමයක් තිබෙන්නට ඕනෑ. එහෙම නැත්නම් අදාළ වාහනය නිත්‍යානුකූල, ප්‍රමිතියකින් යුතු ආයතනයක වාහනයක්ද, ප්‍රමිතියක් නැති ආයතනයක වාහනයක්ද කියලා අපට පාරේදී තේරෙන්නේ නැහැ, එහෙම නැත්නම් සාමාන්‍ය කෙනෙකුට තේරෙන්නේ නැහැ. මේ වැඩ පිළිවෙළ මීට වඩා විධිමත් ක්‍රියාවලියක් ඇතුළත සකස් විය යුතු තවත් යෝජනා ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම මේක ප්‍රමිතිකරණයට හා නියාමනයට ලක් කරන එක හොඳයි. ඒ මඟින් රියදුරු පාසල් පවත්වාගෙන යන අයටත් යම් පහසුකමක් ඇති වෙන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම එක් සීමිත පිරිසකට පමණක් මේ ව්‍යාපාරය සීමා වුණොත්, එතැනත් බරපතළ තත්ත්වයක් ඇති වෙනවා. මෙන්න මේ කාරණා ටික තමයි ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට අවධාරණය කරන්න තිබෙන්නේ. මේක තරක දෙයක් නොවෙයි. හැබැයි, මේ හොඳ දේ හොඳ විධියට කරන්න නම් මේකට තව සංශෝධන ප්‍රමාණයක් එක්විය යුතුයි. ඒ පිළිබඳව සාකච්ඡාවක් ලබා දෙනවා නම් හොඳයි. අඩු තරමින් මේ විවාදවලින් පසුව ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවකදී හෝ පුළුල් විධියට සාකච්ඡා කරලා මෙය ක්‍රියාත්මක කිරීම සුදුසුයි කියන එක තමයි මම අදහස් කරන්නේ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ දැන් තිබෙන තත්ත්වය කොහොමද කියලා ඇමතිතුමා පිළිගන්නා. ඒ පිළිබඳව විවිධ නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. ඒවා ක්‍රියාත්මක කරලා වඩා හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කරන්න හැකි තත්ත්වයක් ඇති විය යුතුයි කියන අදහස ඉදිරිපත් කරමින් මගේ අදහස් දැක්වීම අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு அபேசிங்க அபேசிங்க - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Ashok Abeyasinghe - Deputy Minister of Transport and Civil Aviation)

ඔබතුමාගේ යෝජනා තිබෙනවා නම් ඒවා ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන්න කියා මම ඉල්ලීමක් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
බොහොම ස්තුතියි.

[අ.භා. 3.24]

ගරු පාලිත රංගේ බණ්ඩාර මහතා (නිපුණතා සංවර්ධන හා වෘත්තීය පුහුණු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு பாஸ்த ரங்கே பண்டார - திறன் அபிவிருத்தி மற்றும் தொழில்பயிற்சி இராஜாங்க அமைச்சர்)
(The Hon. Palitha Range Bandara - State Minister of Skills Development and Vocational Training)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග පිළිබඳව ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාත්, ගරු විෂය භාර අමාත්‍යතුමාත් දීර්ඝ ලෙස කරුණු දක්වන්නට කටයුතු කළා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට ලැබී තිබෙන්නේ බොහොම කෙටි කාලයක් නිසා මම මෙම පනතේ කරුණු පිළිබඳව නොවෙයි, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳවත්, ඒ වාගේම මේ රටට බලපාන සුවිශේෂී කාරණයක් පිළිබඳවත් කථා කිරීමට අදහස් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, පසු ගිය වකවානුවේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ අපට දිගින් දිගටම දකින්නට ලැබුණු කාරණයක් තමයි ලිපිගොනු අතුරුදහන් වීම වාගේම එසේ අතුරුදහන් වන්නා වූ ලිපිගොනුව වෙනුවට වෙනත් අනු ලිපිගොනුවක් නිර්මාණය වීම. මේක ඉතාමත්ම නරක තත්ත්වයක්. අපි මේ පිළිබඳව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් සමඟ රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේදී දිගින් දිගටම සාකච්ඡා කරන කොට අපට දකින්නට ලැබුණු පොදු කාරණයක් තමයි, අදාළ ලිපිගොනු ප්‍රවේශම් සහිතව ගබඩා කර ගැනීමට මෙම දෙපාර්තමේන්තුව සතුව ගබඩා පහසුකම් අඩුවීම. එම ආයතනය තුළ මෙවැනි අක්‍රමිකතා සිදු කරන්න වුවමනාව තිබෙන නිලධාරියෙක් ඉන්නවා නම්, එම දුර්වලතාව නිසා එම නිලධාරියාට එම කාර්ය රිසි සේ කරගැනීමට පුළුවන් අවකාශය ගොඩනැගෙනවා. එම නිසා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විශේෂ අවධානයක් යොමු කරලා ලිපිගොනු ආරක්ෂා කර ගැනීමට හැකිවන අන්දමට ගබඩා සංකීර්ණයක් කඩිනමින් ඉදිකර දීම ඉතාමත්ම වැදගත් කාරණයක් වෙනවා. මේ පිළිබඳව ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේත්, ඒ වාගේම නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාගේත් අවධානය යොමු කරලා වැඩ කටයුතු කරයි කියා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ රටට විශේෂයෙන්ම බලපාන කාරණයක් තමයි දිවංගත ජනාධිපති ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මැතිතුමා විසින් රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය පුළුල් කිරීම හා මහජන පහසුව ඇති කිරීම සඳහා යොදාගන්නා ලද ක්‍රමවේදය. එකක් තමයි පෞද්ගලික බස් රථ සේවය හඳුන්වා දී එය ක්‍රියාත්මක කිරීම. අනෙක් ක්‍රියාව තමයි ගමේ සිටින පුංචි පුද්ගලයාගේ සිට නගරයේ සිටින පුද්ගලයා දක්වා ප්‍රවාහන කටයුතු පහසු කරගැනීම සඳහාත්, එදිනෙදා වැඩකටයුතු පහසු කරගැනීම සඳහාත් ත්‍රිරෝද රථය හඳුන්වා දීම. එහි අරමුණ වුණේ, ජනතාවගේ ශුභ සිද්ධිය සඳහා වැඩ කටයුතු කිරීමයි. හැබැයි, ඒ අරමුණ සාක්ෂාත් වෙන කොට, අනෙක් පැත්තෙන් තවත් සමාජමය ගැටලුවක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. මේ වන විට ලක්ෂ 10 ඉක්ම වූ ත්‍රිරෝද රථ සංඛ්‍යාවක් අපේ රට තුළ තිබෙනවා. එයින් බස්නාහිර පළාත තුළ පමණක් ත්‍රිරෝද රථ ලක්ෂ පහක විතර ප්‍රමාණයක් ලියා පදිංචි වෙලා තිබෙනවා. ඒ කාරණය බස්නාහිර පළාතේ හිටපු මහ ඇමතිතුමාත් දන්නවා ඇති.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ ත්‍රිරෝද රථ පදවන්නේ කවුද? පාසල් අධ්‍යාපනය හමාර කරලා, උසස් අධ්‍යාපනයට, වැඩිදුර අධ්‍යාපනයට, නොයන්නා වූ, ඉතාමත්ම ළාබල වයසේ දරුවන් බහුතරයක් දෙනා පාසල අතහැර නගින්නේ ත්‍රිරෝද රථයට. ඉතාමත්ම තරුණ වයසේ ඉන්න, හැකියාව තිබෙන, ජවසම්පන්නකම තිබෙන, සෞඛ්‍යය හොඳින් තිබෙන කාල වකවානුවක තමයි මේ තරුණ උදවිය ත්‍රිරෝද රථය තුළ දවස ගත කරන්නේ. ඔවුන්ගේ හැකියාව අනුව, ඒ උදවියට රටේ නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලියට දායක වෙන්න පුළුවන්. එහෙම නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලියට සක්‍රීයව දායක වෙන්න පුළුවන් හැකියාවන් තිබෙන උදවිය ත්‍රිරෝද රථයකට සීමා වෙලා, තමන්ගේ අනාගතයම විනාශ කර ගෙන, තම ජීවිතය එක තැන පල් වීම ඉතාමත්ම බේදජනක තත්ත්වයක්. ත්‍රිරෝද රථ රැකියාව තුළින් අද විශාල ආදායමක් ලබන්න පුළුවන් වන්නේ නැහැ, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි. බොහෝ දෙනෙක් ත්‍රිරෝද රථය මිලදී ගන්නේ ණය ක්‍රමය මත සහ ලිසි ක්‍රමය මත. මේ ණය සහ ලිසි ගෙවා ගෙන, ගෙදර අවශ්‍යතාත් සම්පූර්ණ කර ගෙන, තමන්ගේ අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කර ගන්නවත් ඔවුන්ට ආදායමක් නැහැ. ඒ ආදායම නැති වෙන කොට මේ අය මොකක්ද කරන්නේ? බොහෝ ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් තමයි, මේ සමාජයේ තිබෙන සියලු අකටයුතු, සියලු දුෂිත ක්‍රියාවන් සිද්ධ වෙන තැන් දන්නවා. කාන්තාවක් විකුණන තැනක් තිබෙන්නේ කොහේද, ගංජා විකුණන තැනක් තිබෙන්නේ කොහේද, මත් ද්‍රව්‍ය විකුණන තැනක් තිබෙන්නේ කොහේද, මත්පැන් විකුණන තැනක් තිබෙන්නේ කොහේද කියාත්, එහෙම තැන්වම් වෙනත් කුමන හෝ නීති විරෝධී ක්‍රියාවක් සිදු වෙන තැනක් තිබෙනවා නම්, ඒ සිදු වෙන සෑම තැනක් පිළිබඳවත් ඉතා හොඳින් තොරතුරු ඔවුන් දන්නවා. එවැනි තැන්වලට සමහර අය කැඳවා ගෙන යන පුද්ගලයා බවට බොහෝ ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් පත් වෙලා තිබෙනවා.

මම මේ කාරණය කිව්වාම, සමහරවිට හෙට ඉඳලා මට දෝෂාරෝපණය කරාවි; සමාජ ජාලා තුළින් මට විවිධ දේවල් කියා වි. ඒකට කමක් නැහැ. කෙටි කාලීනව එවැනි දේකට මුහුණ දුන්නත්, අනාගතයේදී මම අද කියන කාරණය සත්‍යයක් කියා කවුරු හෝ අවබෝධ කර ගනිවි, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි.

මෙන්න මේ තත්ත්වයත් එක්ක, අනාගතය පිළිබඳව කල්පනා කරලා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට එක්තරා නිගමනයකට යන්න වෙනවා. මේ තරුණ උදවිය අපි යොදා ගන්න ඕනෑ, ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් වශයෙන් නොවෙයි. ඔවුන්ට වෘත්තීය පුහුණුවක් ලබා දෙන්නට ඕනෑ. අධ්‍යාපනය කඩා කප්පල් වෙලා සිටියත්, උසස් පෙළ, එහෙම නැත්නම් උසස් අධ්‍යාපනය හදාරන්නට බැරි වුණත්, නීතිඥවරයෙක්, ඉංජිනේරුවරයෙක්, වෛද්‍යවරයෙක් වෙන්න බැරි වුණත්, වෙනත් උපාධිධාරියෙක් වෙන්න බැරි වුණත්, අනෙක් පැත්තෙන් කාර්මික අධ්‍යාපනය තුළින්, ශිල්පීය දැනුම තුළින්, ඔවුන්ගේ ජීවිත අලංකාර කර ගන්නට පුළුවන්කම තිබෙනවා. එසේ ඔවුන්ගේ ජීවිත අලංකාර කර ගැනීමට, ශක්තිමත් කර ගැනීමට නම්, ඔවුන් වෘත්තීය අධ්‍යාපනයට යොමු කරවන්නට ඕනෑ. වෘත්තීය අධ්‍යාපනයට යොමු වීම සඳහා අකැමැති, ටිකක් අලස උදවිය සියලු දෙනා, ඉතාමත් පහසු ක්‍රමවේදය වශයෙන් ත්‍රිරෝද රථය තෝරා ගන්නවා. තරුණ ශ්‍රමය රටේ ජවයයි. මේ ජවය රටක් ගොඩනැගීමට අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා. ඒ ආකාරයට රටක් ගොඩනැගීමට නම්, ශිල්පීය ඥානය සමඟ මේ උදවියට වැඩ කටයුතු කරන්න පුළුවන් පරිසරය අපි හදන්නට ඕනෑ.

අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ වෘත්තීය පුහුණු මධ්‍යස්ථාන ගණනාවක් තිබෙනවා; කාර්මික විද්‍යාල තිබෙනවා; සාගර විශ්වවිද්‍යාලය තිබෙනවා; ජර්මන් ටෙක් ආයතනය තිබෙනවා; NAITA ආයතනය තිබෙනවා. මේ ආදී වශයෙන් ගත්තාම,

[ගරු පාලිත රංගේ බණ්ඩාර මහතා]

කාර්මික විද්‍යාල විශාල සංඛ්‍යාවක් තිබෙනවා. ඔවුන්ට මේ කාර්මික විද්‍යාලවලට ඇතුළත්වීමට හැකියාව තිබෙනවා. අද මේ රටේ මේසන්වරු, ඒ වාගේම වඩු කාර්මිකයන්, weldersලා, plumbersලා මේ ආදී වශයෙන් එම වෘත්තීන්වලට එන සංඛ්‍යාව අඩු වෙලා තිබෙනවා. මේ රට තුළ පමණක් නොවෙයි, මේ වෘත්තීන් සඳහා විදේශවල ද දැඩි ඉල්ලුමක් තිබෙනවා. එසේ තිබියදීත්, මේ වෘත්තීන්වලට යන උදවිය අඩු වෙන්නේ මොකද? තරුණ උදවිය දසලක්ෂයක් ත්‍රිරෝද රථ රියදුරු රැකියාවේ යෙදී ඉන්නවා. ඒ ආකාරයට ත්‍රිරෝද රථ රියදුරු රැකියාවේ යෙදීමේදී-

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

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

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු පාලිත රංගේ බණ්ඩාර මහතා

(மாண்புமிகு பாஸ்தித ரங்கே பண்டார)
(The Hon. Palitha Range Bandara)
හොඳයි. බොහොම ස්තූතියි.

ත්‍රිරෝද රථවලට සුදුසු රියදුරන් යෙදීම මෙන්ම මීටර් යෙදීමත් අත්‍යාවශ්‍යයි. එහෙම නැතිව මේ ව්‍යාපාරය කරන්නට බැහැ. මේ ව්‍යාපාරය කඩා වැටෙන්න දෙන්නට බැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ සඳහා විකල්පයක් තිබෙනවා. ත්‍රිරෝද රථය ධාවනය කිරීමට රියදුරු බලපත්‍රයක් දීලා, වයස අවුරුදු 18දී තරුණයා ත්‍රිරෝද රථයට නග්ගන එක නොවෙයි කළ යුත්තේ. අපේ වැඩිමහල් උදවිය ඉන්නවා, මේ සමාජයේ. ඒ වාගේම, තමන් කරන ලද රැකියාවෙන් කල් වෙලා ඇතිව -වෙලාසතින්- විශ්‍රාම ගත්ත උදවිය ඉන්නවා. මේ විධියට වයස අවුරුදු 40 ඉක්මවූ උදවියට, "මගී ප්‍රවාහන ත්‍රිරෝද රථ ධාවනය" සඳහා රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා දීමට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, එසේත් නැතිනම් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යම් පියවරක් ගන්නට ඕනෑ.

මම කියපු පළියට මේක හෙට සිට පටන් ගන්නට බැහැ. දේශපාලන පක්ෂවල, සිවිල් සංවිධානවල වාගේම අපේ ආර්ථික අධීක්ෂණ කාරක සභාවල මේ පිළිබඳව සාකච්ඡා කරලා මේ රටේ තාරුණ්‍යයේ වටිනාකම ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා විධිමත් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කළ යුතු වෙනවා. ඒ විධිමත් වැඩ පිළිවෙළ සකස් කළා නම් මේ තරුණ ජවය රටට නවෝදයක්, ප්‍රබෝධයක් ගෙනදීමට පාවිච්චි කරන්නට අපට පුළුවන් වෙනවා. එහෙම නැත්නම් මේ තරුණ ජවය ත්‍රිරෝද රථය ඇතුළේ නිකම්ම ගෙවිලා ඔවුන් මහලු මිනිසුන් බවට පත් වෙනවා. එයින් රටට වැඩක් නැහැ. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අපිට මේ අයගෙන් ප්‍රයෝජනයක් ගැනීම සඳහා විධිමත්ව, සැලසුම්සහගතව කටයුතු කරන්නට වෙනවා. අපි ඒ සැලසුම අනුව අනෙක් අංශවලින් පුහුණුව ලබා දෙන විට ඒ උදවිය තව පැත්තකින් පාලනය කරන්නට අවශ්‍ය වෙනවා. පාලනය කරලා යොමු කිරීමක් කරන්නට උදවු වෙන්නට ඕනෑ.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමාගේත්, නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමාගේත් අවධානය මේ පිළිබඳව යොමු කරලා, මගේ අදහස් පමණක් නොවෙයි තවත් විද්වත් අදහස් ලබාගෙන විධිමත් වැඩ පිළිවෙළක් සඳහා පියවර ගන්න කියලා ඉල්ලා සිටිමින්, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමාට ස්තූතියිවත්ක වෙමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

[අ.හා. 3.32]

ගරු ප්‍රසන්න රණතුංග මහතා

(மாண்புமிகு பிரசன்ன ரணதுங்க)
(The Hon. Prasanna Ranatunga)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් මෝටර් වාහන පනත යටතේ ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝග සම්බන්ධව කරුණු කිහිපයක් එකතු කරන්නට අවස්ථාව ලබාදීම සම්බන්ධව මම ඔබතුමාට ස්තූතියිවත්ක වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ නියෝග දෙක පිළිබඳව මාගේ පෞද්ගලික මතය නම් මෙය ඉතාම වැදගත් කාරණාවක් බවයි. පළමුවෙන්ම, මේ රියදුරු පුහුණු පාසල් නියාමනය කරන්නට, විධිමත් කරන්නට ගන්නා උත්සාහය පිළිබඳව ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමාට මාගේ ස්තූතිය පුද කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ නියාමනය සහ විධිමත් කිරීම ක්‍රියාත්මක කරන විට මුහුණ දෙන ගැටලු පිළිබඳව ගරු සුනිල් හඳුනන්නෙත්ති මන්ත්‍රීතුමාගේත්, ගරු රංගේ බණ්ඩාර රාජ්‍ය අමාත්‍යවරයාගේත් කථාවලදී පැහැදිලිව කිව්වා. මේ නියෝග ක්‍රියාත්මක වන විට නියාමනය කිරීමේ වැඩසටහන අලුත් රියදුරු පාසල් සම්බන්ධයෙන් නම් ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරනු ලබන දින සිට සහ දැනට ක්‍රියාත්මක වන රියදුරු පුහුණු පාසල් සඳහා 2017 ජනවාරි 01වෙනි දා සිට ක්‍රියාත්මක වෙනවා කියන කාරණාව තමයි මේ නියෝගවල තිබෙන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මෙතැනදී මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ගැටලුවක් තිබෙනවා. වර්තමානයේ මේ පුහුණු පාසල්වල පුහුණු කරන උපදේශකවරුන් සැහෙන කාලයක් මේ ආයතනවල සේවය කරලා තිබෙනවා. ඒ වකවානුවේ මේ අය මේ පුහුණු වීම් පටන් ගන්නා විට මේ අයගේ සුදුසුකම්, අධ්‍යාපන සුදුසුකම් පිළිබඳව සොයා බැලීමක් කරලා තිබුණේ නැහැ. මේ නියෝග ක්‍රියාත්මක කරන්නට හදන විට කොහොමද ඒක කරන්නේ කියලා මෙතැනදී පැහැදිලි කරලා කියන්නේ නැහැ. මම දකින විධියට අලුතෙන් පටන් ගන්නා රියදුරු පුහුණු පාසල්වලට මේ නියෝග අද සිටම ක්‍රියාත්මක කිරීම කිසිම ගැටලුවක් නැහැ. නමුත් දැනට තිබෙන ආයතනවල පුහුණු වීම් කරන උපදේශකවරුන්ගේ අධ්‍යාපන සුදුසුකම් වාගේම ලබා දෙන ප්‍රායෝගික පුහුණුව ලබා දීමේදී - සමහර අයට කියවන්නට බැරිව ඇති, සමහර අයට ලියන්නට බැරිව ඇති. - ඒ අයගේ ප්‍රමිතිය පිළිබඳ සලකා බලා, ඒ අයට ගැළපෙන වැඩ පිළිවෙළක් හදලා ඒ අයටත් ඒ රැකියාවේ නිරත වන්නට පුළුවන් පසුබිමක් නිර්මාණය කළ යුතුයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම ලියා පදිංචි රියදුරු පාසල් තිබුණත් බලපත්‍ර ගැනීමේදී බ්‍රෝකර්වරුන් හරහා පෞද්ගලිකව රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට හැකි වාතාවරණයක් අද තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මම මේ කාරණයන් කිව යුතුව තිබෙනවා. උදාහරණයක් විධියට ගත්තොත් මගේ දරුවෙකුට licence එකක් ගන්න ඕනෑ නම් අද වන විට පුළුවන්කම තිබෙනවා, ඒ දරුවාගේ පුහුණුවීම මගේ වාහනයකින් මට ලබා දෙන්නට. නමුත් මේ නියෝග ක්‍රියාත්මක වෙන විට මේ රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගන්න වෙන්නේ රියදුරු පුහුණු පාසල් හරහාම නම්, ඒ වාගේ අවස්ථාවකදී වියදමක් කරන්නට බැරි කෙනෙකුට ලොකු බර පැනක් දරන්නට සිද්ධ වුණොත් මම හිතනවා, ගරු සුනිල් හඳුනන්නෙත්ති මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා වාගේ, වැඩි පිරිසක් රියදුරු බලපත්‍ර නැතිව වාහන ධාවනය කරන්නට පටන් ගනී කියලා.

ඒ නිසා පෞද්ගලිකව තමන්ට හැකියාවක් තිබෙනවා නම් තමන්ගේ ගෙදර තිබෙන වාහනයක් පාවිච්චි කරලා හෝ ඒ අයට රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමට පහසු වන විධියට වැඩ පිළිවෙළකුත් මේ තුළින් සකස් වෙන්න ඕනෑ. එහෙම නැත්නම් රියදුරු පාසල්වලින් අය කරන මිල ගණන්වල යම් සටහනක්, මිල පාලනයක් ඇති කරන්න වෙනවා. මෙහිදී මාස තුනක පුහුණුවක් ලබාගත යුතුය කිව්වාට, මාස තුනක පුහුණුවකට වඩා ඒක පැය ගණනක පුහුණුවක් ලෙස හඳුන්වා දීලා වුවමනා කෙනෙකුට කෙටි කාලයක් තුළ ඒ බලපත්‍රය ලබාගැනීම සඳහාත් අවශ්‍ය කටයුතු කෙරෙනවා නම් වඩාත් හොඳයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අද අපේ රටේ රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගන්න නම් වයස අවුරුදු 18ක් වන තුරු ඉන්න ඕනෑ. නමුත්, සමහර විදේශ රටවලට ගියාම අප දකිනවා පාසල් යන දරුවන් තමන්ගේ පාසලට වාහනයෙන් එන ආකාරය. ඒ අයට අවුරුදු 16දී වාහන බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීමට අවස්ථාව හිමි වෙනවා; “P” අකුර ගහලා ඒ වාහනය ධාවනය කරන්න පුළුවන් විධියට ඒ පුහුණුවත් එක්කම permit එකක් නිකුත් වෙනවා. එතකොට ඔවුන් වාහනය ධාවනය කරද්දී වැඩිහිටියෙක් - licence එකක් තිබෙන කෙනෙක් - එක්ක යන්නත් පුළුවන්. එහෙම නැත්නම් permit එක ගහ ගන්නාම ඔහුට යම්කිසි කාල සීමාවක් ඒ permit එක තුළින් වාහනය ධාවනය කිරීමටත් හැකියාව තිබෙනවා. එම නිසා අවුරුදු 18 කියන මේ වයස් සීමාව අවුරුදු 16 දක්වා අඩු කරන්න පුළුවනිමක් තිබෙනවා නම් අධ්‍යයන පොදු සහතික පත්‍ර සාමාන්‍ය පෙළ විභාගයට පෙනී සිටින දරුවන්ට, උසස් පෙළ හදාරන්න යන්න ඉස්සර වෙලා තිබෙන කාල සීමාව තුළ මේ පුහුණුව ලබා ගැනීමේ හැකියාව ලැබෙයි කියා මා හිතනවා.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විශාල වශයෙන් මුදල් සංසරණය වන තැනක් නිසා එහි දූෂණ වෙනවා කියා ගරු අමාත්‍යතුමා කිව්වා. ඒ පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කරන්න වෙනවා. ප්‍රවාහන සේවයේ වෙනසක් ඇති කිරීමේ අරමුණින් ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මැතිතුමා ආරම්භ කළ පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව හා ත්‍රිරෝද රථ පිළිබඳව අද ගරු පාලිත රංගෙ බණ්ඩාර රාජ්‍ය ඇමතිතුමා කථා කළා. පෞද්ගලික බස් රථ සේවය ආරම්භ කළේ සද්භාවයෙන්; රටේ ජනතාවට ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාදෙන්නයි. නමුත්, වර්තමානයේදී මේ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාව ඒකාධිකාරයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ගම්වල ලාභ ලබන මාර්ගවල පවා රාත්‍රී නවයෙන් පසුව බස් රථ ධාවනය නොවන තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. මෙය පසු ගිය යුද්ධ කාලයේ පැවති වාතාවරණය උඩ ඇති වුණු දෙයක්. අද පාඩු ලබන මාර්ගවල බස් රථ ධාවනය කෙරෙන්නේම නැහැ. නමුත්, ඒ කාලයේ CTB බස් රථ ධාවනය වෙන කොට පාඩු ලබන මාර්ගවල පවා රැ වනතුරුම ඒ බස් රථ ධාවනය වුණා. ලාභ ලබන මාර්ගවලින් ලැබූ ආදායමින් තමයි ඒවායේ පාඩුව පියවා ගත්තේ. වර්තමානයේ තනි පුද්ගල බස් රථ තිබෙන නිසා තමයි මේ ප්‍රවාහන සේවාවේ සාර්ථකභාවයක් ලබාගන්න බැරි වෙලා තිබෙන්නේ. ඒ විතරක් නොවෙයි, අද ප්‍රවාහන සේවාවේ යෙදී සිටින පෞද්ගලික බස් හිමියන්ට රජයන්වලට පවා බලපෑම් කරන්න පුළුවන් පසු බිමක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. අද මේ රටේ බහුතරයක් ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබාගන්නේ පෞද්ගලික බස් රථ තුළින් වීමයි එයට හේතුව.

රිළඟට, ත්‍රිරෝද රථ ගැනත් මම කියන්න ඕනෑ. අද මේ රටේ ත්‍රිරෝද රථ ලක්ෂ 10කට අධික සංඛ්‍යාවක් තිබෙනවා. දහතුන්වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනය අනුව මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන සේවාවන් අයත් වන්නේ ඒ අදාළ පළාත් සභාවලටයි. ඒ නිසා රජය ගන්නා හැම තීන්දුවක්ම පළාත් සභා සමඟ සාකච්ඡා කරලා ගත යුතුය කියායි මා විශ්වාස කරන්නේ. මොකද, අප මේ පාර්ලිමේන්තුව තුළ ගන්නා නියෝග ක්‍රියාත්මක කරන්න පළාත්

සභා බැඳී සිටිනවා වාගේම, පළාත් සභාවල එකඟතාවක් මේ සඳහා ගත යුතු වෙනවා. නීති - රීති හදද්දී ඒ කටයුතු කරන්න වෙනවා. ඒ නිසා ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා පළාත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරු සමඟ සාකච්ඡා කරලා ජාතික මට්ටමින් මේ කටයුත්ත කරන්න ඕනෑ. මේ කාර්යය රජයට බරක් කර ගන්න බැහැ. අද පළාත් සභාවල ප්‍රවාහන අධිකාරි පිහිටුවා තිබෙනවා. නමුත්, අද ඒවා පාඩු ලබන තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාව ආරම්භ කරනවා. දහතුන්වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනය ගෙනැත් පෞද්ගලික බස් රථ පළාත තුළ ක්‍රියාත්මක වීමේ අයිතිය පිළිබඳව කටයුතු කිරීම පළාත් සභාවලට භාර දෙනවා. පළාත් සභා විසින් මේ සඳහා අධිකාරි පිහිටුවා තිබෙනවා. ආරම්භයේදී සුළු සේවක සංඛ්‍යාවකින් ආරම්භ කරන ලද මෙම ආයතන රැකියා ලබා දෙන තත්ත්වයට පත් වෙලා අද ඒ සෑම අධිකාරියක්ම පාඩු ලබනවා. මේ පාඩුව පියවා ගන්න හදන්නේ පෞද්ගලික බස් රථවලින් ලබාගන්නා ආදායමින්. ඒ නිසා ඒ අයට එන්න එන්නම විශාල බරපැනක් පළාත් සභාවලින් දමනවා. ඒ බරපැන දමන කොට තමයි පෞද්ගලික බස් රථ ව්‍යාපාරයේ යෙදෙන අය බස් ගාස්තු වැඩි කරලා මුදල් ලබා ගන්න කටයුතු කරන්නේ. ඒක වක්‍රාකාරයෙන් ජනතාවට බලපාන නිසා මේ දේවල්වල යම් පාලනයක් ඇති කරන්න ඕනෑ. ඒ පාලනය ඇති කරන්න රියදුරන් සහ කොන්දොස්තර මහතුන් පුහුණු මධ්‍යස්ථානවලට යොමු කරලා ඒ අයටත් පුහුණුවක් ලබා දෙන්න ඕනෑ. එතකොට වඩා විනීත වූ ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දෙන්න පුළුවනිමක් තිබෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම ත්‍රිරෝද රථ සේවාව ගැන කථා කළොත්, ඒ අය එය ස්වයං රැකියාවක් විධියට කරනවා. රජයට බරක් පටවන්නේ නැහැ. ඒ අය ප්‍රවාහන සේවාව වෙනුවෙන් තමන්ගේ සේවය ලබා දෙන්න කටයුතු කරනවා. ඒ අයටත් විධිමත් පුහුණුවක් ලබාදීම අවශ්‍ය වනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට තව විනාඩි 2ක් තිබෙනවා.

ගරු ප්‍රසන්න රණතුංග මහතා

(மாண்புமிகு பிரசன்ன ரணதுங்க)

(The Hon. Prasanna Ranatunga)

බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ නිසා ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන්ට පවා පුහුණුවක් ලබා දෙන වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරලා ඒ අයගෙන් වඩා උසස් ප්‍රයෝජනයක් ලබා ගන්න පුළුවන් පසුබිමක් නිර්මාණය වෙන්න ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අරමුණ වන්නේ මහජනතාවට කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබා දීමයි. මීට පෙර වාහන පොතක් සංශෝධනය කර ගන්න ගියාම ඉතා ඉක්මනින් එය කර දීමේ හැකියාවක් තිබුණා. ඒකට හේතුව තමයි අදාළ අංශයේ ප්‍රධානියාට එය අනුමත කළ හැකිවීම. නමුත් දැන් ඒ සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල් හා නියෝජ්‍ය කොමසාරිස්වරයා විසින් අත්සන් තැබිය යුතුයි කියන නියෝගයක් ක්‍රියාත්මක වෙන නිසා මේ කටයුත්ත ප්‍රමාද වෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ තිබෙන ගැටලුව තමයි කෙනෙක් රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න වේවා, වාහනයක් ලියා පදිංචි කරන්න වේවා ආවාම ඒ සඳහා ඔහුට ගත කරන්න සිදුවන කාලය විශාල වීම. ඒකට හේතුව නීතිරීති තද කිරීමයි. නීතිරීති තද කරලා හොරකම් අඩු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. නමුත් ඒකෙන් වෙන්වෙන්නේ හොරකම් සහ දූෂණය ඊට වඩා එහා යෑමයි. මොකද, එන පුද්ගලයා බලන්නේ කාටහරි සල්ලි දීලා තමන්ගේ අවශ්‍යතාව ඉටු කරගන්නයි. ඒ නිසා

கௌரவ பிரதியமைச்சர் அவர்களே, நீங்கள் குறிப்பாக கிளிநொச்சி போக்குவரத்துச் சாலையை ஒருமுறை வந்து பாருங்கள்! இலங்கையிலே கணனி வசதிக்கூட இல்லா திருக்கின்ற ஒரேயொரு போக்குவரத்துச் சாலையாக அது இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையிலிருந்து பல்வேறுபட்ட இடங்களுக்கு போக்குவரத்துச் சேவைகள் இன்னமும் வழங்கப்படாத நிலை காணப்படுகிறது. ஏனெனில், அங்கே சேவையில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்துகளோ புதிய பேருந்துகளோ இல்லை. இவ்வாறான சூழல்தான் பல்வேறு மாவட்டங்களில் நிலவுகின்றது. கிளிநொச்சி மாவட்டத்திலே கரைச்சி பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்குட்பட்ட செல்வா நகர், மலையாளபுரம், பாரதிபுரம், மாயவனூர் போன்ற மிக முக்கியமான கிராமங்களுக்கும் கண்டாவனைப் பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்குட்பட்ட கல்லாறு, சண்டிக்குளம், புன்னை நீராவி, பிரபந்தனாறு, கண்ணகி நகர் போன்ற முக்கியமான கிராமங்களுக்கும் பூநகரிப் பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்குட் பட்ட தெளிகரை, பள்ளிக்குடா, நாலாங்கட்டை, பூநகரி போன்ற கிராமங்களுக்கும் இதுவரை இலங்கைப் போக்கு வரத்துச் சபையின் சேவை வழங்கப்படவில்லை. இதனால் இந்தக் கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் சேவையைப் பெற முடியாதவர்களாக இருக்கின்றார்கள். ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் வாழ்கின்ற இந்தப் பிரதேசங்களில் இவ்வாறான ஒரு நிலைமை இருப்பதற்குப் பல்வேறுபட்ட காரணங்கள் சொல்லப்படுகின்றன. அதே நேரம், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை இலாபத்தில் இயங்குவதாகக் கூறப்படுகின்றது. அதனை மேலும் அதிகரிப்பதற்கான முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. ஆனால், இந்த காரணம் இன்றும் போக்குவரத்துச் சேவையை அனுபவிக்க முடியாதவர்களாகக் காணப்படுகின்றார்கள்.

அடுத்து, மிக முக்கியமாக இந்தப் போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய வாகனங்கள் தொடர்பாகவும் பேசவேண்டும். 2006ஆம் ஆண்டு மட்டக்களப்பு மாவட்டத்திலே மேற்கொள்ளப்பட்ட யுத்தத்தின்போது பலர் இடம்பெயர்ந்து வாகரை, வெருகல் போன்ற இடங்களுக்கு அழைத்துச் செல்லப்பட்டார்கள். அவர்களுடைய பல்வேறுபட்ட வாகனங்கள் அரசு படைகளால் கையகப்படுத்தப்பட்டன. அதேபோல் 2009ஆம் ஆண்டு வவுனியா வடக்கு, மன்னார் மடுப் பிரதேசம், மற்றும் கிளிநொச்சி, முல்லைத்தீவு ஆகிய மாவட்டங்களிலும், யாழ்ப்பாணத்தில் வடமராட்சி கிழக்கு போன்ற பகுதிகளிலும் வாழ்ந்த மக்களுடைய வாகனங்கள் - அவர்களுடைய சொத்துக்கள் - அவர்கள் யுத்தத்தால் கலைக்கப்பட்டுக் கலைக்கப்பட்டு முள்ளிவாய்க்காலிலே கொண்டுபோய் விடப்பட்ட நிலையில் கைவிடப்படவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்துக்குள்ளாயின. இன்றுவரை அந்த மக்களுடைய வாகனங்கள் அவர்களுக்குக் கையளிக்கப்படவில்லை. சிலருக்குரிய சில வாகனங்கள் பழுதடைந்த நிலையில், அழிந்துபோன நிலையில் கண்டெடுக்கப்பட்டாலும், அந்த மக்களிடமிருந்த உழுவியந்திரங்கள், மகிழுந்துகள் போன்ற சில வாகனங்களை இன்றும் இராணுவத்தினர் வைத்திருக்கின்றார்கள். இன்னமும் சரியான முறையில் அவை மக்களிடம் கையளிக்கப்படவில்லை. இதனைவிட, யுத்தத்தின்போது அழிக்கப்பட்ட வாகனங்களுக்கான நட்டஈடு அந்த மக்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை. அவர்கள் கடன்பட்டு, 'லீசிங்' வசதியில், பணத்தை வட்டிக்கெடுத்து மிகக் கடினமான சூழலில் இந்த வாகனங்களைக் கொள்வனவு செய்து வைத்திருந்தார்கள். எனவே, அவர்களுடைய அந்த வாகனங்களுக்கான இழப்பீடுகள் அரசாங்கத்தால் வழங்கப்படாது இதுவரை இழுத்தடிக்கப்படுவது மிகமிக வேதனையானது. மிக முக்கியமாக கிளிநொச்சி, முல்லைத்தீவு மாவட்டங்களிலிருக்கின்ற வர்த்தகர்களுடைய சொத்துக்களெல்லாம் 100 வீதம் அழிக்கப்பட்டன. இவ்வாறு அழிக்கப்பட்ட சொத்துக்களுக்கான விபரங்களும் அரசு செயலகங்களினால் பெறப்பட்டன. இவ்வாறு விபரங்கள் பெறப்பட்டாலும்கூட அந்தந்த மாவட்டங்களில் அவர்களுக்கான compensation - நட்டஈடுகள் இதுவரை வழங்கப்படவில்லை என்பது மிகமிகத் துர்ப்பாக்கியமானது. ஆகவே, இந்த விடயங்கள் கவனத்திலெடுக்கப்பட்டு அவர்களுக்கான நிவாரணங்கள் கிடைப்பதற்கான வழிமுறைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமென முக்கியமான இந்த விவாதம் நடைபெறுகின்ற இவ்வேளையில் நான் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன்.

நான் மீண்டும் இந்தச் சாரதிகள் பயிற்சிப் பாடசாலை தொடர்பாகக் குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். வடக்கு, கிழக்கிலே இருக்கின்ற சாரதிகளை நீங்கள் அபிவிருத்தி செய்ய விரும்பினால், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினூடாக சாரதிகள் பயிற்சிப் பாடசாலையொன்றை நீங்கள் உருவாக்கலாம். தமிழீழ விடுதலைப் புலிகள் இருந்த காலத்திலே, தேராவில் பகுதியில் சாரதிகளுக்கான ஒரு பயிற்சிப் பாடசாலையை நிறுவியிருந்தார்கள். அங்கேயிருக்கின்ற சாரதி வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்காக, ஒரு தகுந்த வினைத்திறனுடைய நல்ல பயிற்சி பெற்ற சாரதிகளை உருவாக்குவதற்காக தமிழீழ விடுதலைப் புலிகளால் நல்லதொரு சாரதிகள் பயிற்சிப் பாடசாலையாக அது உருவாக்கப்பட்டிருந்தது. இன்று ஓர் இராணுவ முகாமாக அது இருக்கின்றது. இவ்வாறு அவர்களால் செய்ய முடிந்ததென்றால், ஏன் அரசாங்கத்தினால் சாரதிகளுக்கான அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்குவதற்கான சாரதிகள் பயிற்சிப் பாடசாலையொன்றை நல்ல முறையில் இயக்க முடியாது? இது தனியாரிடம்தான் இருக்கவேண்டுமா? அவ்வாறு இதை அரசாங்கம் இயக்கினால், அந்தப் பயிற்சிப் பாடசாலையி

லிருந்து வெளியேறுகின்றவர்களுக்கு அரசு திணைக்களங்களில் அல்லது இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையில் நேரடியாகவே வேலை வாய்ப்புக்களை வழங்கக்கூடிய நிலை உருவாகும். இந்த நிலையில் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைக்கு ஒரு பொறுப்பிருக்கின்றது; கடமையிருக்கின்றது. எனவே, இதனைச் சரியாகக் கணக்கிலெடுத்து, வடபிராந்திய சபையிலோ அல்லது கிழக்குப் பிராந்திய சபையிலோ அல்லது ஏதோ ஓர் அடிப்படையில் இணைந்தவகையிலோ சாரதிகள் பயிற்சிப் பாடசாலையொன்றை உருவாக்குவதற்கு முயற்சிக்கு வேண்டுமென்று கேட்டு, நிறைவுசெய்கின்றேன். நன்றி.

மரு. தியோபா காரக ஸபாபதிவா

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தலிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman of Committees)

The next speaker is the Hon. Ajith Mannapperuma. Before he speaks, will an Hon. Member propose the Hon. Lucky Jayawardana to the Chair?

மரு. டயாசிரி பீயசேகர மனா (ஜி. டி. அலாநாயகவா)

(மாண்புமிகு தயாசிரி ஜயசேகர - விளையாட்டுத்துறை அமைச்சர்)

(The Hon. Dayasiri Jayasekara - Minister of Sports)

I propose that the Hon. Lucky Jayawardana do now take the Chair.

புலனாய விசைன டீனீ, ஸபா பதிவா பீய.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

ஏனதூர மரு. தியோபா காரக ஸபாபதிவா இலாசனாயென் ஓலீன் பியசேன், மரு. டீயி பீயபீரீமன மனா இலாசனாயுடீ பீய.

அதன் பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தலிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு லக்கி ஜயவர்தன அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES left the Chair, and THE HON. LUCKY JAYAWARDANA took the Chair.

[அ.கா. 3.51]

மரு. அஜீத் மான்னப்பேரூம் மனா

(மாண்புமிகு அஜீத் மான்னப்பேரூம்)

(The Hon. Ajith Mannapperuma)

இலாசனாயுடீ மரு. மனீஜிவாதி, மீ ரபே வரீசகைப் ரீய ஏனதூர 35,000ஐ - 40,000ஐ ஈனர ப்ரமாயசன் ஸீடி வனவா. பீடீன் ஸீயசப் 85ஐஐ ஸீடி வனீனே ரீயடூரனீனே நாயகலகிலீமனீகமீ நியாதி. பீ ரீய ஏனதூர ஸ்ஹாவனீ ஸீயசப் 45ஐ, -பீ கியனீனே ஸாஸகைப் ஈஸனீன ஸ்ஹாவனீ- ஓரபனல ரீய ஏனதூர வீடியப் வாரீனா வனவா. ரீய ஏனதூர நியா டீயசகைப் மீ ரபே பூடீஸலசன் 7ஐ - 8ஐ பஸு மீய ஸனவா. பீ ஈனூப் வரீசகைப் 3,000ஐ பஸு ரீய ஏனதூர நியா மீய ஸனவா. மீ மீய ஸன டீயஸனென் வூடீ பீரீசன் ஈபூரூடி 21ஐ - 25ஐ ஈனர நரூசு டீய. ரீய ஏனதூர நியா ஸீடிஸீ நமீ பீ டீய மீய ஸனீனே. பபூலக டேலீபீயசன், டூரவீன், டூபேனீனீ நமீ மீ ரீய ஏனதூர நியா மீய ஸனீனே. ரப்ப ஓனா வூடீனீ, ஈனாவலா பூடீஸலசன் நமீ மீ மீஸீ மீய ஸனீனே. பீ நியா ஈபே மரு. ஈலீநிவா, தியோபா ஈலீநிவா ஸா நவ ரீய ரீயடூரன் பூபூசு கிரீமீ ஈயனன ஈனா டீயவாஸ டீயலூ கிரீமீ ஈனீனமீ ஸனூப்பி கரூசன். மீ ஈனா டீயலீன் ஈனீன ஈனா; டீயலீன் ஓலீனீ ஈனா. மீ ரபே வூடீ பீரீசன் மீய ஸனீனே டீயலீன், வனீன் ரீயஸன் நியாவினீ நாவேடி, ரீய ஏனதூரவீனீ வன நியா. மீ ஸீலீனீவப டீயவாஸ டீயலூ கிரீமீ ஈனா வீஸேசனீன ஈலீநிவா ஈனீனீன வனவா.

[ගරු අජිත් මාන්තප්පෙරුම මහතා]

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන පද්ධතිය ගැන කථා කළොත්, ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය වීමට සාධක හතරක් අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා මාර්ග, වාහන, රියදුරු මෙන්ම මාර්ග නීතින් අවශ්‍යයි. මේ සාධකවලින් එකක් තිබූ පමණින් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය වෙන්නේ නැහැ. මේ හතරම එක් වුණාම තමයි ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය වෙන්නේ. මාර්ගයක් තිබුණු පළියට වාහනයක් නැත්නම්, වාහනයට රියදුරෙක් නැත්නම්, මාර්ග නීති ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැත්නම් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා අපි රිය අනතුරු වළක්වා ගැනීම සඳහා කටයුතු කිරීමේදී මේ කරුණු හතරම සම්බන්ධය ගැන සොයා බැලීම ඉතාම වැදගත් වනවා.

අනතුරු අවම කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදී පළමුවැනි සාධකය හැටියට මාර්ග කෙරෙහි අපේ අවධානය යොමු කළොත්, මාර්ගවල ක්‍රමවත්භාවයක් නැති නිසා, මාර්ග හොඳ තත්ත්වයෙන් නැති නිසා රිය අනතුරු සිදු වන බව පෙනෙනවා. සමහර විට හැරවුම් ස්ථානයක් නිවැරදි විධියට, අවශ්‍ය විධියට නිර්මාණය වෙලා නැත්නම්, ඒ කියන්නේ ඒ කෝණය - curvature - හරි විධියට නිර්මාණය වෙලා නැත්නම් රිය අනතුරු සිද්ධ වනවා. අපි පාරවල දකිනවා, "රිය අනතුරු බහුල ප්‍රදේශ" කියලා සඳහන් කර තිබෙන බව. මෙන්න මේ ප්‍රදේශයේ, මේ ස්ථානයේ රිය අනතුරු බහුලව සිදු වනවා කියලා දන්වා තිබෙනවා. එතකොට ඒක ඒ මාර්ගයේ තිබෙන ප්‍රශ්නයක්. ඒක වාහනය නිසාවත්, රියදුරු නිසාවත්, එහෙම නැත්නම් මාර්ග නීති නිසාවත් ඇතිවන ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. උදාහරණයක් කිව්වොත්, ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කය හරහා යන නුවර-කොළඹ පාරේ මිරිස්වත්ත මංසන්ධියේ පාර පළලට තිබෙනවා. නමුත් ඊට ආසන්න බෝක්කුව ළඟදී පාර පටු වනවා. ඒ නිසා එතැන රිය අනතුරු සිද්ධ වෙන්න පටන් ගන්නා. නමුත්, පසුව ඒ රිය අනතුරු සිදුවීම අපට වළක්වා ගන්න පුළුවන් වුණා, සංඥා පද්ධතියක් ඇති කරලා. එතකොට රියදුරාට කල් නියා දැනගන්න පුළුවන් පාරේ ඉදිරියෙන් තිබෙන අවස්ථාව මොකක්ද, ඉදිරියෙන් තිබෙන පසු බිම මොකක්ද කියලා. එසේ දැන ගැනීමට සැලැස්වීමටත්, රියදුරාට ඒ සඳහා සූදානම් වීමටත් සංඥා අවශ්‍ය වනවා. නමුත් අද බොහෝ විට අපි දන්නවා, colour lights පවා ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැති බව. ඒක මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වැඩක්. නමුත්, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව සිතීමේදී safety division කියලා එකක් තිබෙන්න ඕනෑ බව මම හිතනවා. නමුත්, අද එහෙම safety division එකක් නැහැ. මම අහලා තිබෙනවා, safety division එකක කටයුතු කිරීම සඳහා මුළු ලංකාවේම ඉන්නේ ඉංජිනේරු මහත්වරු දෙදෙනෙකු විතරයි කියලා. ඒ නිසා විශේෂයෙන්ම අපට ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න සිද්ධ වනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද වාහන ගෙන්වීමේදී ආරක්ෂාව පිළිබඳව ප්‍රමිතීන් තිබෙනවා. අපේ රටේ තිබෙන වාහනවලින් සියයට 85ක් විතර තිබෙන්නේ, three-wheelers සහ motorcycles. මේවායින් තමයි රිය අනතුරු වැඩියෙන් සිද්ධ වෙන්නේ. ත්‍රිරෝද රථ තිබෙනවා; මෝටර් සයිකල් තිබෙනවා; තව "බට්ටා" කියලා වාහනයක් තිබෙනවා. එහෙම නැත්නම්, "බට්ටි" කියලා කියයි; "මැස්සා" කියයි; "මැස්සි" කියයි. මේ මොන නම කිව්වත්, එම වාහනවල රියදුරාට හෝ එහි යන මගීන්ට ආරක්ෂාවක් තියෙනවාද? ආරක්ෂක පද්ධතියක් ගැන අපි සැලකිලිමත් වෙලා තිබෙනවාද? ඉස්සර අපි ජපානයේ පාවිච්චි කරපු reconditioned වාහනයක් ලංකාවට ගෙනාපුවාම, ඒකේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව යම් පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. අපි ගොඩක් වෙලාවට බලන්නේ වාහනයේ රෝද හතර කැරකෙනවාද කියලා විතරයි. ඒකෙන් යන්න පුළුවන් නම්, වාහනය ආනයනය කරන්න දෙනවා. ඉන්දියන් වාහන වෙන්න

පුළුවන්; චීන වාහන වෙන්න පුළුවන්; මේ වාහන අඩු මුදලට අපේ රටට ආනයනය කරනවා. නමුත්, මේ වාහනවලින් ලැබෙන ආරක්ෂාව ගැන අපි තැකීමක් කරන්නේ නැහැ. එහෙම නම්, වාහනයක් ආනයනය කිරීමේදී එහි ගමන් කරන අයගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳවත්, එහි ක්‍රියාකාරී තත්ත්වය පිළිබඳවත් අප සැලකිලිමත් විය යුතුයි. ඒ වාගේම එම වාහනය ධාවනය කිරීමේ දී පාරේ යන මගීන්ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව, එහෙම නැත්නම් තුන්වන පාර්ශ්වයේ ආරක්ෂාව පිළිබඳවත් ගෙන තිබෙන පියවර පිළිබඳවත් ඉදිරියේදී අපිට සැලකිලිමත් වන්නට සිද්ධ වෙනවා.

ඊළඟට, රියදුරා සම්බන්ධයෙනුත් කිව යුතුයි. රියදුරා ගැන කථා කරන්නට මෙය විශේෂ අවස්ථාවක් කියලා මම හිතනවා. රියදුරන් පුහුණු කරන ආයතන නියාමනය කිරීම සඳහා නීති - රීති සම්මත කර ගැනීම සඳහා තමයි අද මේ නියෝගය ඉදිරිපත් කර තිබෙන්නේ. ඒ නිසා මෙය විශේෂ අවස්ථාවක්. මොකද, ඒකත් හරි වැදගත් වෙනවා. අපි දන්නවා, පුද්ගලයෙක් රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න ලැබුණේ වෙනකොටම ඒක පිටිපස්සේ කප්පම් ගැනීමක් තිබෙන බව. සමහර විට licence එක ගන්න පුහුණු වෙන්න ගියාම රියදුරු පාසලෙන් කියනවා, "පුරුදු කරන්න මෙව්වරයි; මුද්දර ගාස්තු මෙව්වරයි; RMV ගාස්තු මෙව්වරයි; මහත්වරුන්ටත් මෙව්වරක් දෙන්න ඕනෑ" කියලා. එහෙම කියලා තමයි ගාණ අය කරන්නේ. සැහැල්ලු වාහනවලට රුපියල් 1,000ක් නැත්නම් 1,500ක් දෙන්න ඕනෑ. පුද්ගලයෙක් රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න යනකොටම කප්පම් ගැනීමක් සිද්ධ වෙනවා. ඊට පස්සේ රියදුරු බලපත්‍රය අරගෙන පාරේ වාහනයක් පදවාගෙන යන ඔහුගේ ඔළුවේ තිබෙන්නේ, "මොන වැරද්ද කළත් කමක් නැහැ, කියක් හරි පොලිස් නිලධාරියාට දීලා බේරෙන්න පුළුවන්" කියන අදහසයි. එහෙම මතයක් දැන් රටේ නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. අන්න ඒ මතය මේ රටින් නැති කිරීම අපිට විශේෂයෙන්ම වැදගත් වෙනවා. පොලිස් නිලධාරීන් කියක් හෝ ගන්නවා, නොගන්නවා වෙන්න පුළුවන්. හැම පොලිස් නිලධාරි මහත්මයාණන්ම එහෙම මුදල් ගන්නේ නැතිව ඇති. නමුත් රටේ මතයක් තිබෙනවා, මොනවා හරි වුණොත් කියක් හරි පොලිස් නිලධාරීන්ට දීලා බේරෙන්න පුළුවන් කියලා. රියදුරු ක්ෂේත්‍රය තුළ එවැනි මතයක් තිබෙනවා. ඉදිරියේදී සිදු විය හැකි රිය අනතුරු වළක්වා ගැනීමට නම් ඒ මතය නැති කිරීම සඳහා අප කටයුතු කළ යුතුව තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රියදුරු බලපත්‍ර ලබාදෙන පාසලෙන් උගන්වන්නේ වාහනයක් පදවන හැටි විතරයි. නමුත්, බොහෝ විට අනතුරු සිද්ධ වෙන්නේ රිය පදවන හැටි අමතක වෙලා නොවෙයි. රිය අනතුරු සිද්ධ වෙන්නේ නොසැලකිලිමත්කම නිසායි. සියයට 85ක් විතර රිය අනතුරු සිද්ධ වෙන්නේ නොසැලකිලිමත්කම නිසායි. ඒ නිසා රියදුරන් පුහුණු කරන ආයතන නියාමනය කිරීම වාගේම, මේ රිය අනතුරු වළක්වා ගන්නේ කොහොමද කියන එක ගැනත් තවදුරටත් හිතන්න සිද්ධ වෙනවා. රිය අනතුරුකට ලක් වෙලා මගේ පාදයක් අහිමි වුණා. පොලිසිය කියනවා, රිය අනතුරු සිද්ධ වෙව්ව වැලිපැන්න ප්‍රදේශයේ මේ ස්ථානය රිය අනතුරු බහුලව සිදු වන ප්‍රදේශයක් විධියට දැනුම් දීලා තිබෙනවා කියලා. නමුත් ඒක වෙනස් කරලා නැහැ. පොලිසිවල වාර්තා තිබෙනවා, මෙන්න මේ මාර්ගයේ, මෙන්න මෙතැන රිය අනතුරු බහුලව සිද්ධ වෙනවා කියලා. නමුත් ඒක වෙනස් කරලා නැහැ. ඒ ගැන තැකීමක් සිද්ධ වෙලා නැහැ. ඒ නිසා මොන ප්‍රමිති හැදෑවත්, මොන තරම් දඩ මුදල් ගැහුවත්, දඩ මුදල එන්න එන්නම වැඩි වුණත්, රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව අවුරුද්දෙන් අවුරුද්ද ඉහළ යන බවයි අපි දකින්නේ. රිය අනතුරු නිසා සිද්ධ වෙන මරන සංඛ්‍යාව අවුරුද්දෙන් අවුරුද්ද ඉහළ යනවා මිසක්, අපිට ඒක අඩු කිරීමේ හැකියාවක් ලැබිලා නැහැ.

ඊළඟට, මේ කරුණ ගැනත් මම විශේෂයෙන්ම ගරු අමාත්‍යතුමාගෙන්, ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාගෙන් අවධානයට යොමු කරවන්න කැමැතියි. කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයට පස්සේ ලංකාවේ වැඩිම රියදුරු බලපත්‍ර සංඛ්‍යාවක් නිකුත් කරන්නේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයෙන්. නමුත්, ඒ පරීක්ෂණය කිරීම සඳහා සුදුසු තැනක් නැහැ. ඉස්කෝලේ ඇරිලා ළමයි යන වෙලාවට එක එක පාරවල්වලට ගිහිල්ලා වාහන reverse කරනවා. ළමයි යන පාරේ තමයි examiner ඇවිල්ලා රියදුරන් පරීක්ෂා කරන්නේ. නමුත්, ගම්පහ නගරයේම CTB එකට අයිති අක්කර 12ක භූමි භාගයක් තිබෙනවා; ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අයිති භූමි භාගයක් තිබෙනවා. මේ භූමි භාගයෙන් අක්කර දෙකක තිබෙන්නේ ගම්පහ CTB ඩිපෝවයි. ඉතිරි අක්කර 10 කැළේ. මේ කැළේ එළි කරලා ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය අංගෝපාංග වන Medical Centre එක, ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය කාර්යාල, ඒ වාගේම පුහුණු කරන මධ්‍යස්ථාන, මේ සියලුම දේ ඒ අක්කර 10 තුළ ඇති කරන්න පුළුවන්. එහෙම කරන්න බැරිකමක් නැහැ නේ. ඉඩම්වල ප්‍රශ්නයක් නැහැ. මෙම පරීක්ෂණ මධ්‍යස්ථානය ඇතුළුව හැමදේම එකම වහලක් යටදී කරගන්න හැකි විධියට එම භූමිය හදන්න පුළුවන්. නැත්නම් අපි මොන නීති දැමමත්, examiner ඇවිල්ලා පරීක්ෂණය කරන්නේ කොහේද? පාරේ reverse කරන්න පුළුවන් තැනකද? මහා ජනාකීර්ණ තැනක තමයි මේ පරීක්ෂණය සිද්ධ කරන්නේ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය මධ්‍යස්ථානයක් හදන්න කටයුතු කරන්න පුළුවන්. ඒ විතරක් නොවෙයි, රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න අවශ්‍ය ගාස්තු ගෙවන්න ගියාම ඒ මිනිස්සු බැංකුවේ පෝලිමේ ඉන්න හැටින් අපි දකිනවා. අපේ රට ඊට වඩා දියුණුයි. දැන්, නවීන තාක්ෂණය අපේ රටට ඇවිල්ලා තිබෙනවා. Online සල්ලි ගෙවන්න පුළුවන්; Credit card එකකින් ඒ අදාළ ගාස්තු ගෙවන්න පුළුවන්. ඒ ගැනත් අපි හිතන්න වෙනවා.

ගරු මූලාසනාරුඨ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංග උග්‍රාප්‍රධානී අමාත්‍ය)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර අමුත්ත මාණ්ඩුමිත්‍ර)

(The Hon. Ajith Mannapperuma)

මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, 2009 වසරේදීත් මේ වාගේ නීති ගෙනාපු බව මම ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි. නමුත්, ඒ නීති අද වනතෙක් ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. 2014 වසර වනතෙක් ඒ ආණ්ඩුව තිබුණා. ඒ ඇමතිවරයාත් 2014 වසර වනතෙක් හිටියා. ඒ නීති ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් රථ සඳහා පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා පුහුණු බලපත්‍රයක් ගන්න ඕනෑ කියලා නීතියක් ගෙනාවා. මේ වන තුරුත් එම නීති ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැ. එතකොට, ඔහුගේ නොහැකියාව පිළිබඳව ලකුණු ලබා දීලා රියදුරු බලපත්‍රය අහිමි කරන එක - demerit-point system එක - සම්බන්ධයෙන් නීති ආවා මිසක් ඒ නීති ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැ. මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එම නිසා විශේෂයෙන්ම මම ඔබතුමාගේ අවධානය මේ කෙරෙහි යොමු කරවනවා. මේ නීති කවුරු ගෙන ආවත් හොඳයි. අපි මේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කටයුතු කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීම සඳහා පුහුණුකරුවන්ව පුහුණු කරන්නේ කවුද? පුහුණු කරවීමක් නැහැ නේ. රියදුරු පාසලේ ඉන්න පුහුණුකරුවාව පුහුණු කරන මධ්‍යස්ථානයක් නැහැ. මෙම රියදුරන් පුහුණු කිරීමේ වෘත්තීය තාත්තාගෙන් ප්‍රතාට යන පරම්පරාවෙන් එන වෘත්තීයයක් වෙලා. එහෙමත් නැත්නම් එතැන රැකියාවක් කරන්න ආව මනුස්සයා තවත් learners එකක් දා ගන්නා පුද්ගලයෙක් බවට පත් වෙනවා මිසක් පුහුණු කරන ක්‍රමවේදයක් නැහැ. ඒ නිසා වෙනත් රටකට ගිහිල්ලා හරි ඔහුට රස්සාව කරලා රටට විදේශ විනිමය ගෙන එන්න පුළුවන්

ආකාරයකට ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගන්නා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් මගින් මේ අයට පුහුණුව ලබා දෙන්න ඕනෑ. එපමණක් නොවෙයි, රියදුරු උපදේශක බලපත්‍රය ලබා ගන්න තිබෙන විභාගය තිබෙන්නේ අවුරුදු 4ත් 4ටයි. උපදේශකවරුන් බඳවා ගැනීමේ විභාගය තිබුණේ 2012 වසරේයි. අද වනකනුත් උපදේශකයෙක් බඳවා ගැනීම සඳහා විභාගයක් පවත්වලා නැහැ. ඒ විභාගය ලියන්න අවුරුදු 4ක් ඉන්න ඕනෑ. එදා රියදුරු උපදේශක බලපත්‍රය ලබා දෙන විභාගය සඳහා 1300ක් පමණ පිරිසක් පෙනී සිටියා, pass වුණේ 300 ගණනයි. අනෙක් අය තව දැනුම අරගෙන විභාගය කරන්න බලාගෙන ඉන්නවා. නමුත්, අවුරුදු 4ක කාලයක් ගතවෙලත් තවම විභාගයක් නැහැ. ඉතින්, ඒ ගැනත් අපි විශේෂයෙන්ම අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ.

ගරු මූලාසනාරුඨ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංග උග්‍රාප්‍රධානී අමාත්‍ය)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර අමුත්ත මාණ්ඩුමිත්‍ර)

(The Hon. Ajith Mannapperuma)

හොඳයි, මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

අවසාන වශයෙන්, මේ කාරණය ගැනත් මම කියන්න ඕනෑ. මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනුගතවීමක් සිදු වෙන්න ඕනෑ. Railway station එකට ආවාම එතැන ඉදන් මගී ප්‍රවාහන බස් රථ තිබෙන්න ඕනෑ. නමුත් බස් එක එන්නේ එක වෙලාවක, railway station එකට එන්නේ තවත් වෙලාවක. එම නිසා මෙම පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය එකිනෙකට සම්බන්ධවීමේ වැඩ පිළිවෙළක් නිර්මාණය කළාම අපට ලොකු වෙනසක් මේ තුළ ඇති කර ගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා මම හිතනවා.

විශේෂයෙන්ම ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාටත්, අශෝක් අබේසිංහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් මේ සඳහා හොඳ හැකියාවක්, ශක්තියක් තිබෙනවා. එම නිසා ඉදිරි කාලය තුළදී යහ පාලනය යටතේ මේ ප්‍රගතියේ වෙනස පෙන්වන්න අපට පුළුවන් වෙයි කියා ප්‍රකාශ කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

ගරු මූලාසනාරුඨ මන්ත්‍රීතුමා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ත්‍යාගමාත්‍යාංග උග්‍රාප්‍රධානී අමාත්‍ය)

(The Hon. Presiding Member)

ස්තූතියි.

මීළඟට, ගරු සිසිර ජයකොඩි මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.හා. 4.04]

ගරු සිසිර ජයකොඩි මහතා

(මාණ්ඩුමිත්‍ර ජිජිර ජයකොඩි)

(The Hon. Sisira Jayakody)

මූලාසනාරුඨ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් මෝටර් වාහන පනත යටතේ ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝග පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන මෙම මොහොතේ ඊට එකතු වෙන්නට ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම මේ මුළු ක්‍රියාවලිය හරහාම නියාමනයේ උපදේශනය සඳහා විධිමත්භාවයකින් යුතු ආයතන පද්ධතියක් ගොඩ නැඟීම; හොඳ ව්‍යුහයක් ගොඩ නැඟීම අපේ රටට අවශ්‍ය දෙයක්. ඒක අපි සියලු දෙනාම පිළිගන්න ඕනෑ කාරණයක්. එය මේ රටේ ජනතාවට, එහෙම නැත්නම් යම් වෘත්තීයයක නියැලීමට අපේක්ෂා කරන පිරිසට අතිරේක බරක් නොවන ලෙස සිදු කිරීම රටක සහ රජයක යුතුකම වනවා.

[ගරු සිරිසර්ප කොඩි මහතා]

විශේෂයෙන්ම මේ නියෝග හරහා මූලික වශයෙන්ම සිදු කරලා තිබෙන්නේ ගාස්තු ඉහළ නැංවීමේ නියාමනය බව අපට පෙනෙනවා. ඒ අනුව නියාමනයේ ප්‍රධාන අංගය වෙලා තිබෙන්නේ ගාස්තු ඉහළ නැංවීමයි. අපට පෙනෙන්නේ මෙය මේ රටේ ජනතාවට තවත් බරක් පැටවීමක් විධියටයි. අපි දන්නවා, රියදුරු උපදේශන ආයතන අවශ්‍යයි කියලා. ඒ ආයතන විධිමත් කිරීමත් අවශ්‍යයි. හැබැයි, ඒ ලියා පදිංචි කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ගාස්තු "ඒ" ශ්‍රේණියේ රියදුරු පාසල් සඳහා රුපියල් 20,000ක් නිර්දේශ කරනවා. ඒ වාගේම වාර්ෂිකව රුපියල් 10,000ක බලපත්‍ර ගාස්තුවක් මේ උපදේශන ආයතනයට පවරනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊට අතිරේකව ගැසට් පත්‍රයේ පළ කර ඇති නිවේදන පරීක්ෂා කළොත් ඒ හරහා අපට මෙම කාරණය පැහැදිලි කරගත හැකියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අංක 1939/4 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ 5A පිටුවේ 11.(1) යටතේ මෙසේ සඳහන් වනවා :

"යම් නිශ්චිත ප්‍රභේදයක රියදුරු පාසල් ව්‍යාපාරයක් පවත්වාගෙන යන තැනැත්තෙකු විසින් එම රියදුරු පාසල් බලපත්‍රයේ ප්‍රභේදය වෙනස් කිරීම සඳහා ලිඛිත ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය හැකි ය. එවැනි කාර්යයක් සඳහා රුපියල් 4,000ක සැකසුම් ගාස්තුවක් ඉල්ලීම කරනු ලබන අවස්ථාවේ දී ගෙවනු ලැබිය යුතු ය."

එතකොට එය වාර්ෂික බලපත්‍ර ගාස්තුවට අමතරව, ලියාපදිංචි ගාස්තු 20,000ට අමතරව රියදුරු පාසල් බලපත්‍රයේ ප්‍රභේදය වෙනස් කිරීම සඳහා ඉල්ලුම් කරන අවස්ථාවේ දී ගෙවිය යුතු අතිරේක ගාස්තුවක් වනවා. එම ගාස්තුව බලපත්‍රය ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් නොවෙයි. ප්‍රභේදය වෙනස් කරනවා නම්, එම ඉල්ලීම ඉදිරිපත් කරන අවස්ථාවේම රුපියල් 4,000ක් ගෙවන්න ඕනෑ. ඒ නිසා මේ සියලු කාර්යයන්වලින් සිද්ධ වෙන්නේ මේ රටේ සාමාන්‍ය තරුණයෙකුට යම් ආයතනයකට ගිහිල්ලා විධිමත් පුහුණුවක් ලබා ගෙන තමුන්ට වෘත්තීයක් ලබා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වෙන ක්‍රමවේදයට තව තවත් අතිරේක බර පැටවීමක්. ඒ නිසා අපි පරිස්සම් විය යුතුයි. මොකද, මේ රටේ මහජනතාවට එහෙම නැත්නම් රියදුරු පුහුණුව ලබන තරුණයන්ට තමයි අවසානයේ මේ මුදල බැර වෙන්නේ. ප්‍රධාන ආයතනයට උපදේශන ආයතනය විසින් ගෙවන ගාස්තුව පසුව අය කරනු ලබන්නේ ඒ පුහුණුව ලබන තැනැත්තාගෙන්. ඒ අනුව ඔහුගේ ගාස්තුව තමයි ඉහළ යන්නේ. එතකොට සාමාන්‍ය මනුෂ්‍යයෙකුට, එදා වෙලාවත් හරියට නැතිව ජීවත් වෙන්න බැරි ලක්ෂ 7කට වැඩි සේවා විසුක්තියකින් පෙළෙන මේ රටේ තරුණ පරම්පරාවට මොකක්ද, අපි දෙන මාර්ගෝපදේශනය? මේ වෘත්තීයට පැමිණෙන්නට තිබෙන ඉඩකඩට මේ ගාස්තු හරහා බාධාවක් වෙනවා. මේ උපදේශනය හොඳ ක්‍රියාවලියක්; මේ නියාමනය හොඳ ක්‍රියාවලියක්. අපි අගය කරනවා. නමුත් මේවා මහජනතාවට බරක් නොවන පරිදි සිද්ධ කළ යුතු වනවා.

අපි දන්නවා, රජය පසු ගිය වකවානුව තුළ එකතු කළ අගය මත බදු (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත ගෙනාවා. ඒ හරහා භාණ්ඩ සහ සේවා සඳහා "වැට්" එකක් පැනව්වා. ඒ වාගේම සේවා අංශය යටතේ මේවා ගෙන එනවා. ඒ නිසා තව අතිරේක ගාස්තු අය කිරීම් තමයි මේවායින් වෙන්නේ. මම දන්නේ නැහැ මේවා කොහොම බැර වෙයි ද කියලා. ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය ඉදිරියේ එකතු කළ අගය මත බදු (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත අපි අභියෝගයට ලක් කළා. කැබිනට් මණ්ඩලයේ නිසි අනුමැතියක් නොලබා, නිසි ක්‍රමවේදය අනුගමනය නොකළාය කියන කරුණ පදනම් කරගෙන ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය විසින් එකතු කළ අගය මත බදු (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත බල ශූන්‍ය පනත් කෙටුම්පතක් බවට තීරණය කළා. එය මේ පාර්ලිමේන්තුවේ විවාදයට ලක්

කිරීමට සූදුසු නැති පනත් කෙටුම්පතක් ලෙස තීරණය කළ නිසා ජනතාවට විශාල සහනයක් ලැබුණා. ඒ සහනය ජනතාවට ලබා දෙන්න පුළුවන් වුණ, අත්කර දෙන්න පුළුවන් වුණ ජයග්‍රහණයක් කියා අපි සලකනවා. ඒ නිසා අවසානයේ මේ පනවන අතිරේක බදුත් මේවාට පැටවෙනවා. මේ සියල්ලත් එකට එකතු වෙනවා. මේ නියාමනය තුළ සිදු වන්නේ ජනතාවට බරක් නම්, එය ඉතාම කනගාටුදායක තත්ත්වයක් බව පැහැදිලි කියන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි දන්නවා, අපේ රටේ ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය හරහා විධිමත් පුහුණු කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් තිබුණාය කියා. අද රජය උත්සාහ කරන්නේ කුමකටද? ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාඩු ලබන්න පුළුවන්. ඒවා විධිමත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් අවශ්‍ය වන්න පුළුවන්. අපි එය පිළිගන්නවා. නමුත් අද ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයිති ආයතන හැකිළීම සඳහා උත්සාහයක් දරනවා. "පාඩු ලබනවා" කියන කාරණය මුඩාවෙන් බස් ඩිපෝ විශාල සංඛ්‍යාවක් වසා දැමීමේ ක්‍රියාවලියකට රජය දැන් අවතීර්ණ වෙලා තිබෙනවා. අපි දන්නවා, අපේ රටේ ලක්ෂ 40ක් පමණ වූ ශිෂ්‍යයන්ගෙන් අතිබහුතරයක් season ticket එක භාවිතයෙන් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවල ගමන් කරන බව. ඒ වාගේම, රාත්‍රී ගමන් සේවා, දුර බැහැර ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහන පහසුකම් ආදී සියල්ල පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍යයෙන් තමයි සැපයෙන්නේ. ඒ නිසා රජයට පුළුවන්කම තිබෙනවා, මේ වාගේ උපදේශන නියාමන ආයතන ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය හරහා විධිමත්ව ප්‍රතිසංවිධානය කරන්න. එමඟින් හැකියාව ලැබෙනවා, කඩා වැටුණු ආයතනවලට ශක්තියක් ලබා දීමට සහ බර වාහන පිළිබඳව වඩා හොඳ පුහුණුවක් දරුවන්ට ලබා දීමට. රජය අවතීර්ණ වන්න ඕනෑ එවැනි කාර්යාලවලින් සඳහායි. මේ රටේ පොදු මහ ජනතාවගේ, පීඩාවට පත් වන මිනිසුන්ගේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා නැංවීමේ වැඩ පිළිවෙළකට තමයි රජය ගමන් කරන්න ඕනෑ. ගරු අපීත් මාන්තප්පෙරුම මන්ත්‍රීතුමාත් ප්‍රකාශ කළ පරිදි දුම්රිය සේවය යනු, අපේ රටේ ජනගහනයෙන් අතිබහුතරයකට -විශේෂයෙන් රාජ්‍ය සේවයේ නියුක්ත, කාර්යාල සේවයේ නියුක්ත සේවකයන්ට- පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් ලෙස ගමන් කිරීම සඳහා ඉතා හොඳ ඉඩ කඩක් සැපයෙන මාර්ගයක්. පසු ගිය කාල පරිච්ඡේදය තුළ සිදුවූ අනතුරු ගැනත් ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළා. ජීවිත කීපයක් විනාශ වන තුරුම රජය දුම්රිය ගේට්ටු කම්කරුවන්ගේ ප්‍රශ්නය විසඳුවේ නැහැ.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු සිරිසර්ප කොඩි මහතා

(மாண்புமிகு சிசிர ஜயகோடி)

(The Hon. Sisira Jayakody)

ජීවිත කීපයක් නැති වුණාට පසුව, "ඔන්න, ඔවුන්ගේ ප්‍රශ්නය විසඳුවා" කියා ගරු ඇමතිතුමා කී බව ජනමාධ්‍යවල සඳහන් වුණා. මේ අනුව බැලුවාම, මේ රටේ ප්‍රශ්නවලට විසඳුම් සොයන්න නම් මරණ සිද්ධ වන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් කිරීමේ ක්‍රමවේදයකට අපි යන්න ඕනෑ. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නිසා පරිසරයට බරපතළ හානිකර තත්ත්වයක් සිදුව තිබෙන බව අපි දන්නවා. ඒ නිසා රජයක් විසින් අනුගමනය කළ යුත්තේ පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියකට අත හිත දීමේ ක්‍රියාවලියයි. නමුත්, ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුවේ අය වැය ලේඛනය මගින් සිදු කර තිබෙන්නේ, පරිසරයට හිතකාමී වාහන සඳහා බදු පැනවීමයි. ඒ නිසා මෙහි තිබෙනවා බරපතළ පරස්පරතාවක්. මේ

පරස්පරතාවෙන් මිදීමෙන් පමණයි අපේ රටේ යහපත් ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කළ හැක්කේ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දරන ලද මේ උත්සාහය අපි අගය කරනවා. අපි කියා සිටිනවා, 'මහ ජනතාවට බරක් නොවන පරිදි මෙවැනි ක්‍රියා මාර්ග, නියාමන උපදේශනයන් සක්‍රිය කිරීම සඳහා නැවත සාකච්ඡාවක් කරමු' කියා. අවසානයේදී, 'පුහුණුව ලබන තරුණයන්ට අතිරේක බරක් පැටවෙන්නේ නැති ආකාරයේ නියාමනයක් සැකසීම සඳහා අපි එකට එකතු වෙමු.' කියන ආරාධනය කරමින් මම නිහඬ වෙනවා. ස්තූතියි, ඔබතුමාට.

[අ.හා. 4.12]

ගරු (මහාචාර්ය) ආශු මාරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு பேரறிஞர்) ஆசு மாரசிங்கம்
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉතාම කාලෝචිත සහ වටිනා නියෝග දෙකක් පිළිබඳව මේ ගරු සභාවේ සාකච්ඡා වන මේ අවස්ථාවේ කථා කරන්න ලැබීම ගැන මා බෙහෙවින් සන්තෝෂයට පත් වෙනවා. විශේෂයෙන්, මෝටර් වාහන පනත යටතේ වන නියෝග දෙකක් ගැනයි අද සාකච්ඡා කරන්නේ. අප මුලින්ම කථා කරන්නේ, රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීම ගැනයි. මා හිතනවා, රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීම ඉතාම වැදගත් කාර්යයක් කියා. ඒ ගැන කථා කරන විට සමාජයෙන් ලද අපේ අද්දැකීම ගැන කියන්න ඕනෑ. රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගත් අය හැටියට අපි අපේ අද්දැකීම ගැන කථා කරන්න ඕනෑ. රියදුරු පුහුණුව ලබන්න කලින්ම අපි පාරට ගියා. රියදුරු පුහුණුව ගන්නත් කලින් අපි පාරේ තමයි ඉගෙනගත්තේ. එවිට ඇත්තටම සිදු වන්නේ මොකක්ද? තිබෙන බියත් එක්ක සමහර වෙලාවට අප අවධානය යොමු කරන්නේ, හරියාකාරව රියදුරු පුහුණුව ලබා ගන්න නොව, ඉස්සරහින් එන වාහනයක හෝ පසු පසින් එන වාහනයක නොගැටී යන්නයි. රියදුරු පුහුණුව සඳහා අප දැන් භාවිත කරන්නේ ඉතාම වැදෑරුම් ක්‍රමවේදයක් කියන එක වටහාගෙන තිබෙන නිසා තමයි අපේ ගරු අමාත්‍යතුමාත්, ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් මේ නියාමනය සිදු කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ. එය ඉතාම කාලෝචිතයි.

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, අඩුම තරමේ එක දිස්ත්‍රික්කයකට එක බැගින්වත් රියදුරු පුහුණු පාසල් ඇති කරන්න අපට පුළුවන් නම් හොඳයි. මම එය යෝජනාවක් හැටියට ඉදිරිපත් කරන්න කැමැතියි. එම පාසල ඇතුළේම රියදුරන්ට පුහුණු වීම සඳහා track එකක් හදන්න පුළුවන්. සාමාන්‍යයෙන් ලෝකයේ භාවිත කරන්නේ ඒ වාගේ ක්‍රමවේදයක් තමයි. අක්කර දෙක-තුනක ඉඩක් තිබෙනවා නම් එක දිස්ත්‍රික්කයකට එක බැගින් වන පරිදි රියදුරු පුහුණු පාසල් ඇති කරන්න අපට පුළුවන්. එසේ කරනවා නම් හොඳයි. රජයත් එක්ක එකතු වෙලා public-private partnership project එකක් හැටියට එය කරන්න පුළුවන්. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට පුළුවන් මේ සඳහා නායකත්වය ලබා දෙන්න. ඒ යටතේ අලුතින් බිහි වෙන රියදුරන්ට හැකියාව ලැබෙනවා, වාහනයක් පාරට දමන්න කලින් ඇතුළේ track එකක හරියාකාරව පුහුණු වෙලා පාරට යන්න. එහෙම වුණොත් තමයි හරියාකාරව පුහුණුවක් ලබා ගත හැකි වන්නේ. ලෝකයේ සමහර රටවල් ගත්තොත්, එම රටවල රියදුරන් පැය තිහක් විතර ඇතුළත මාර්ග පද්ධතියක, track එකක ඉගෙන ගෙන තමයි පාරට යන්නේ. එහෙම වුණොත් විතරයි, හරියාකාරව රියදුරු පුහුණුව ලැබෙන්නේ. අනාගත ලෝකයේ දියුණුවත් සමඟ අපත් මේ සඳහා යොමු විය යුතුයි කියා මා හිතනවා. එහෙම වුණොත් විතරයි ඉතාම හොඳ ප්‍රමිතියකින් යුත් රියදුරන් බිහි කර ගන්න පුළුවන් වෙන්නේ. ඒ නිසා රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමේදී මාස තුනක

කාලයක පුහුණුවක් ලබා දෙනවා කියන එක ඇත්තටම මේ යටතේ හරියාකාරව නියාමනය කර ගන්න පුළුවන් වෙනවා. එහෙම වුණොත් එම දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය තුළම වෛද්‍ය, ප්‍රායෝගික හා ලිඛිත කියන පරීක්ෂණ තුනම සිදු කර ගන්නත් අපට හැකියාව ලැබෙනවා. ඒ නිසා ඒ සම්බන්ධවත් අවධානය යොමු කළ යුතුයි කියා මා හිතනවා. විශේෂයෙන් ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවල traffic management වලට අදාළව වෙනම subcommittee එකක් තිබෙනවා. එහිදීත් මේ ගැන කථා කරනවා. මම ඒ සම්බන්ධවත් ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි රියදුරු බලපත්‍රවලට අදාළව points system එකක් ගැනත් කථා කරනවා. එම ක්‍රමය මගින් සිදු වෙන්නේ වැරද්දක් කළොත් ලකුණු අඩු වෙලා රියදුරු බලපත්‍රය නැති වෙන එකයි; රියදුරු බලපත්‍රය අහෝසි වෙන එකයි. මෙවැනි system එකක් ගැන අපි ඉස්සරත් කථා කළා. මේ ගැනත් අපි අවධානය යොමු කළ යුතු වෙනවා. අපි මේ දවස්වල ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේදී Draft Bill එක සම්බන්ධව කථා කරනවා. අපි ඒ සම්බන්ධව උදාහරණයක් ගනිමු. යම් කිසි රියදුරෙක් වැරදි කරලා ඔහුගේ ලකුණු මට්ටම ලකුණු 25 දක්වා අඩු කර ගන්නවා නම් ඔහුගේ රියදුරු බලපත්‍රය ඉබේම අහෝසි වෙනවා. එම රියදුරා seat belt එක දමන්නේ නැතුව ගියොත් ලකුණු තුනක් විතර අඩු වෙනවා. ඒ වාගේම රිය අනතුරක් වළක්වා ගන්න හැකියාව තිබියදී එය වළක්වා ගත්තේ නැත්නම් ලකුණු දහයක් විතර අඩු වෙනවා. ඒ විධියට එම වැරදි වර්ගීකරණය කරන්න අපට පුළුවන්. එසේ වර්ගීකරණය කර ලකුණු දීමේ ක්‍රමයක් ඇති කිරීම තුළින් රියදුරු බලපත්‍රයේ වටිනාකම වැඩිදියුණු කරන්න පුළුවන් වෙනවා. එසේ නියාමනය කිරීම තුළින් අපි points system එකක් හරියාකාරව හදා ගත්තොත්, අපට පුළුවන් මේ ආරක්ෂා පද්ධතියත් හදා ගන්න. ඒ තුළින් මාර්ග පද්ධතිය වැඩිදියුණු කර ගන්නත් හැකි වෙනවා. විශේෂයෙන්ම කොළඹ නගරය හා තදාසන්න ප්‍රදේශවල CCTV කැමරා පද්ධති සවි කිරීම තුළින් වැරදි කරන්නේ කවුද කියන එක සොයා ගන්න පුළුවන් වෙනවා. ඒ වාගේම රියදුරු බලපත්‍රය නියමිත ප්‍රමිතියකට ලබා දීම තුළින් සහ ඒ පිළිබඳව අධීක්ෂණයක් කිරීම තුළින් රියදුරන් වර්ගීකරණය කරන්නත් පුළුවන්. ලෝකයේ ඒ වාගේ වර්ගීකරණයක් සිදු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම මගේ අත් දැකීමක් උදාහරණයකට කියන්නම්. Gold licence කියා එකක් ජපානයේ තිබෙනවා. අවුරුදු පහක් තුළ කිසිම වරදක් නොකර සිටීමෙන් කිසිම ලකුණක් අඩු නොවුණු අයට gold licence එකක් ලබා දිය හැකියි. ඒ කියන්නේ රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගෙන අවුරුදු පහක් යනතෙක් කිසිම වරදක් නොකළ කෙනෙකුට එය ලබා ගන්න පුළුවන්. එවැනි ක්‍රමයකට අපේ රක්ෂණ සමාගම් පොලඹවා ගන්නත් අපට පුළුවන්. රියදුරු බලපත්‍රය හිමි රියදුරා ඉතාම හොඳ බලපත්‍රලාභියෙක් නම්, වැරදි කරලා නැති බලපත්‍රලාභියෙක් නම් ඔහු වාහනයට ගෙවන රක්ෂණ මුදල මේ ක්‍රමය යටතේ අඩු කර ගන්න පුළුවන්. ඒ යටතේ අපට රක්ෂණ සමාගම් උපයෝගී කර ගන්න පුළුවන්. මේ හරහා අපට වැඩි වන මුදල අඩු කර ගත හැකි ක්‍රමවේද සොයන්න පුළුවන්. මේක තමයි අලුත් ලෝකයේ අලුත් තාක්ෂණයත් එක්ක යන ක්‍රමවේදය. ඒ වාගේම අවුරුදු පහක කාලය තුළ රියදුරා වරදක් කරනවා නම් අනිවාර්යෙන්ම අවුරුදු පහකට වතාවක් අලුත් බලපත්‍රයක් ලබා ගත යුතු වෙනවා. එහෙම වුණොත් විතරයි අපට රියදුරු බලපත්‍රය නියමිත ප්‍රමිතියකින් යුතුව ලබා ගත හැකි වෙන්නේ. දැන් තිබෙන ක්‍රමයට අනුව රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගත් කෙනෙක් අවුරුදු 65ක්, 70ක් වාහනය පදවන්නේ එකම බලපත්‍රය යටතේයි. එවැනි system එකක් තමයි තිබෙන්නේ. එහෙම වෙන්න බැහැ. එය වෙනස් විය යුතුයි.

வாகனங்களுக்குரிய நட்டஈடுகளைக்கூட வழங்குவதற்கு இந்த அரசு எதுவித நடவடிக்கைகளையும் எடுக்கவில்லை. அவர்கள் அனைத்துச் சொத்துக்களையும் இழந்தாலும் வாகன உரிமப் பத்திரங்களை வைத்திருப்பவர்களுக்கு முன்னுரிமையளித்து, அவர்களுக்கு அதற்கான நட்டஈட்டுக் கொடுப்பனவையாவது வழங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

இதனைவிட, ஓட்டுநர் அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குகின்ற பொழுது, மாற்றுவலுவலுள்ளோர் புறக்கணிக்கப்படுவது தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற ஒரு விடயமாக இருக்கின்றது. வைத்தியர்களால் வழங்கப்படுகின்ற மருத்துவச் சான்றிதழ்களின் பிரகாரம் செவிப்புலனும் பேச்சுத் திறனும் அற்றவர்களுக்கு ஓட்டுநர் அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குவது நிராகரிக்கப்படுவதுண்டு. வைத்தியர்கள் சான்றிதழ் வழங்கும்பொழுது, "அவர் கேட்கும் திறன் அற்றவராக இருக்கின்றார். ஆனால், ஏனைய உடல் ரீதியான வல்லமை யுடையவராக இருக்கின்றார்" என்றதொரு சான்றிதழை வழங்கக்கூடிய நிலைமையை உருவாக்கவேண்டும். உதாரண மாக, தற்பொழுது குளிரூட்டப்பட்ட - வளிசீராக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஓட்டும்பொழுது, ஓட்டுநர்கள் ஏனைய ஒலிகளைக் கேட்டு வாகனங்களைச் செலுத்துகின்ற நிலைமை காணப்படுவதில்லை. அங்கு பார்வைப் புலன் மட்டும்தான் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. இதனை மையமாகக்கொண்டு, கேள்விப் புலன் அற்றவர்களுக்கும் ஓட்டுநர் அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அதேபோல், யுத்தத்தின் காரணமாகவோ, பிறப்பினாலோ அல்லது விபத்தினாலோ கால் இயங்காதவர்களுக்கும் இந்த ஓட்டுநர் அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குவது அரசாங்கத்தினாலே தடைசெய்யப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனாலும், அவர்கள் மாற்று வலுவுள்ளோர் என்பதற்கு அப்பால், சிறப்பாற்றல் உள்ளவர் களாகக் காணப்படுகின்றார்கள். எமது வட பகுதியிலே பலர் இவ்வாறாக கால் இயங்காதவர்கள் - ஏன், முள்ளந்தண்டு வடம்கூட இயங்காதவர்கள் முச்சக்கர வண்டிகளை ஓட்டுகின் றார்கள். அவர்களது திறமைகளை மையமாக வைத்து கையினாலே செயற்படுத்தக்கூடிய brake போன்றவற்றை அவர்களுக்கேற்றவாறு மாற்றியமைக்கக்கூடிய வசதிகளைச் செய்துகொடுத்து, அவர்களுக்கும் சாரதி அனுமதிப் பத்திரங்களை வழங்கமுடியும். அதனுடாக அந்த மாற்றுவலு வுள்ளோரும் தமது வருமானத்தை ஈட்டக்கூடிய வகையிலே ஒழுங்குகளை மேற்கொள்ளக்கூடியதாக இருக்கும்.

இன்று வடக்கு, கிழக்குப் பகுதிகளிலே பாடசாலை செல்லும் பிள்ளைகளும் அலுவலகம் செல்பவர்களும் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதில் பல சிரமங்களை எதிர்கொள்கின்றார்கள். குறிப்பாக, உள்ளூர் களிலே இந்தப் போக்குவரத்துச் சேவை நடைபெறாமை பெரும் குறைபாடாகக் காணப்படுகின்றது. இதனால் பிள்ளைகள் உரிய நேரத்துக்குப் பாடசாலைக்குச் சென்றடைய முடியா மையும் கால்நடையாகச் செல்வதனால் தமது கல்வியினை ஒழுங்காக மேற்கொள்ள முடியாத நிலைமையும் காணப்படு கின்றது. இந்த பஸ் போக்குவரத்து உரிய நேரத்தில் நடத்தப்பட வேண்டுமென்று நாங்கள் உரிய அதிகாரிகளோடு கதைத்தபொழுது, பஸ் பற்றாக்குறை இருப்பதாகவும் அது தனது சேவைக்குரிய வருமானத்தைப் பெறவில்லை என்றும் பல்வேறு விதமான நொண்டிச்சாட்டுக்களைக் கூறுகின் றார்கள். இதன் காரணமாக உள்ளூர் மக்கள் தமக்குரிய மருத்துவச் சேவைகள், பொதுச் சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதிலும் தமது பிள்ளைகளுக்குரிய கல்விச் சேவையைப் பெற்றுக்கொள்வதிலும் பெரும் சிரமங்களை எதிர்கொள் கின்றனர். இவ்வாறு உரிய நேரத்தில் இந்த பஸ் சேவை

நடைபெறாததனால், பிள்ளைகள் கல்வியில் பின்னடைவைச் சந்திக்கின்றார்கள் என்பதற்கு அப்பால், அவர்கள் நீண்ட நேரத்தை வீதிகளிலே வீணாகக் கழிக்கவேண்டியிருக்கின்றது.

வட பகுதியில் உள்ளூர்களிலே குறிப்பாக பெண் பிள்ளைகள் காட்டுப் பகுதியினுடாக நடந்து செல்கின்ற பொழுது அவர்கள் துஷ்பிரயோகத்துக்குள்ளாவது ஓர் இயல்பான நடவடிக்கையாகக் காணப்படுகின்றது. ஆகவே, இவ்வாறான பல்வேறு இடையூறுகளை, இடைஞ்சல்களை மையமாக வைத்து நீண்டகாலமாக யுத்தத்திலே பாதிக்கப்பட்ட மக்களும் இந்த அரசினாலே வழங்கப்படுகின்ற சேவைகளைச் சமமாகப் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையிலே இந்த பஸ் போக்குவரத்துச் சேவைகளை ஒழுங்குபடுத்துவதில் முக்கிய கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

இதற்கும் மேலாக, அங்குள்ள வாகன உரிமையாளர்கள் வாகனங்களுக்குரிய வரி அனுமதிப்பத்திரங்களைப் பெறும் பொருட்டு சமர்ப்பிக்க வேண்டிய வாகனப் புகைச் சான்றிதழுக்காக அவற்றின் புகைப் பரிசோதனையைச் செய்துகொள்வதற்கென வெகுதூரம் அலைந்து கஷ்டப்பட வேண்டிய ஒரு துர்ப்பாக்கிய நிலைமையில் உள்ளார்கள். ஆகவே, பிரதேச செயலக ரீதியாக, ஒரு குறிப்பிட்ட ஒழுங்கில் இந்தப் புகைப் பரிசோதனையைச் செய்வதற்குரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். எனவே, அரசினால் வழங்கப்படுகின்ற சேவைகளை அனைவரும் ஒரே மாதிரியாக-ஒரே விதத்திலே பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். குறிப்பாக வட பகுதியிலே இருக்கின்ற மக்கள் 30 வருட கால யுத்தத்தினாலே இந்தச் சேவைகள் தொடர்ந்தும் மறுக்கப்பட்ட நிலையில் அல்லது கிடைக்காத நிலையில் வாழ்ந்துவந்தார்கள். அவர்களும் ஏனையவர்களுடன் சமமாக வாழக்கூடிய வகையில், சேவைகளைச் சரியாகப் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். யுத்தத்திலே பாதிக்கப்பட்ட மக்களும் இந்தச் சேவை நீரோட்டத்திலே நன்மை பெற்று வாழக்கூடிய வகையிலே போக்குவரத்துச் சேவைகள் மாற்றியமைக்கப்படுவதற்கு ஏற்ற ஒழுங்குகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்று கேட்டு, என்னுடைய உரையை நிறைவு செய்கின்றேன். நன்றி.

[பி.ப. 4.32]

மஹ்மூத் அப்துல்லாஹ் மஹ்ரூப்

(மாண்புமிகு அப்துல்லா மஹ்ரூப்)

(The Hon. Abdullah Mahroof)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்று விவாதத்துக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ள ஒழுங்குவிதிகள் மீது பேசுவதற்குச் சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்கு உங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். எனக்கு முன்னர் பேசிய கௌரவ உறுப்பினர் ஹந்துன்னெத்தி மற்றும் கௌரவ அமைச்சர் ஆகியோர் குறித்த சட்டதிட்டங்களைப் பற்றிப் பேசினாலும் நான் நடைமுறையிலுள்ள சில பிரச்சினைகளைப் பற்றி இந்தச் சபையில் எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகின்றேன்.

இவ்வாண்டில் இற்றைவரை அதாவது இவ்வருடம் முடிவடைவதற்கு முன்னர் 11,737 வாகன விபத்துக்கள் இடம் பெற்றுள்ளன. அவற்றில் 970 மரணங்கள் சம்பவித்திருக் கின்றன. கடந்த வருட எண்ணிக்கையை உற்றுநோக்குகின்ற போது 36 ஆயிரம் விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருக்கின்றன. 2,700 மரணங்கள் சம்பவித்திருக்கின்றன. இந்நிகழ்வுகள் எல்லாம் எந்தக் காலப்பகுதியில் இடம்பெறுகின்றன போன்ற விபரங்கள் பொலிஸார் மேற்கொண்ட ஆய்வின்மூலம்

මුලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිතුමනි, රියදුරු පුහුණු පාසල්වල තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම සඳහා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග දෙකක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ඒක බොහොම හොඳ කටයුත්තක්. මම ඉස්සර වෙලා කරා කළ මන්ත්‍රිතුමාත් කිව්වා, ගිය අවුරුද්දේ විතරක් රිය අනතුරුවලින් අපේ රටේ 2,700ක් මිය ගියා කියලා. යුද්ධය පැවැති කාලයේ මිය ගිය ප්‍රමාණයට වඩා අද රිය අනතුරුවලින් මිනිසුන් මිය යනවා. හැමදාම මාධ්‍යවලින් දක්නට ලැබෙන තොරතුරු අනුව බලන විට අපට පෙනී යනවා, රිය අනතුරු බහුල වී තිබෙන බවත්, රිය අනතුරුවලින් මිය යන ප්‍රමාණය වැඩි වෙලා තිබෙන බවත්. ඒකට හේතුවක් තමයි වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වීම. පසු ගිය ජනවාරි මාසය වන විට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියා පදිංචි වූ වාහන සංඛ්‍යාව හැටනන්දෙකූෂ් කිසිහෙතරහෙස් නවසිය හතළිස්දෙකක් වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, motorcycles තමයි ඉන් වැඩි ප්‍රමාණයක් -නිස්තුන් ලක්ෂයක්- තිබෙන්නේ. ලක්ෂ දහයක් විතර three-wheelers තිබෙනවා. අනතුරුවලට වැඩියෙන්ම හාජන වෙන්නේ මෙන්න මේ three-wheelers සහ motorcycles. ඉස්සර ලංගමයෙන් රියදුරන් පුහුණු කරලා බර වාහන සඳහා licence එකක් දුන්නා. ඒකෙන් මාස තුනකට වැඩි කාලයක් training එකක් දීලා, වාහනය පදවන්න විතරක් නොවෙයි, වාහනයක් කැඩුණාම ඒක හදා ගන්නේ කොහොමද කියලාත් දැනුවත් කළා. අද රියදුරෙක් වාහනයක් නැවතුණු ගමන් ඒක එතැන දමලා ගරාජයක් සොයා ගෙන යනවා. අඩුම ගණනේ bonnet එක ඇරලා battery wire එකක් එහා මෙහා කර ගන්නවත් දන්නේ නැහැ. රියදුරෙකුට හරි පුහුණුවක් ලැබුණේ නැත්නම් පාරේ ඉන්න අභියාසා මිනිසුන්ගේ ජීවිත තමයි නැති වෙන්නේ.

අද වාහන පදවන ගොඩක් දෙනෙක් අනෙක් මිනිසුන් ගැන හිතනවාට වඩා වෙන වෙන දේවල් තමන්ගේ ඔප්වේ තබා ගෙන තමයි යන්නේ. මේ ගැසට් නිවේදනයේ නම් තිබෙන්නේ රියදුරන්ට තුන් මාසයක පුහුණුවක් දිය යුතුයි කියලායි. නමුත් තුන් මාසයක පුහුණුවක් දෙන්න ගියොත් සමහර අයට රියදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න බැරි වෙයි. බර වාහන සඳහා licence එකක් ගන්න කෙනෙකුට නම් ඒක ප්‍රශ්නයක් නැහැ. Motorcycle එකක්, three-wheeler එකක් පදින කෙනෙක් licence එකක් ගන්න ගියාම එය කරන්න අපහසුයි. මොකද, ඔහු රාජ්‍ය සේවකයෙක් නම්, රැකියාව කරන අතරේ තමයි පුහුණු වෙන්නේ. ඒ අයට හොඳ පුහුණුවක් ලැබෙන කල් බලපත්‍රය නොදුන්නට කමක් නැහැ. හැබැයි අර වාගේ පුහුණු කාලයක් දුන්නොත් එහෙම යම් ආයතනයක පුහුණු වෙනවාද කියලා අපට හරියටම හොයන්න බැහැ. පුහුණු කරන උපදේශකවරුන් ඉන්නේ 1,500කටත් අඩු ප්‍රමාණයක්. කවිචේරියක් ළඟ විතරයි බෝඩ් එකක් ගහපු, ලියා පදිංචි පුහුණු පාසලක් තිබෙන්නේ. වෙන කොහේ හරි පුරුදු වෙලා, එතැනට ඇවිල්ලා වාහනයක් ඉල්ලා ගෙන, trial එක කරලා තමයි ඕනෑ කෙනෙක් වාහන බලපත්‍රයක් - licence එකක් - ලබා ගන්නේ. හොඳ පුහුණුවක් ලබා දෙනවා වාගේම හොඳ දැනුවත්කම ලබා දෙන්න ඕනෑ, වාහනයක් පාරේ ගෙන යන්නේ කොහොමද කියන එක පිළිබඳව.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම පෙරේදා ෧1.30ට විතර පාරේ එන කොට three-wheeler එකක් එයාගේ වම් පැත්තෙන්ම ගියා. මම බලා ගෙන හිටියේ. මට ඉස්සරහින් ගියේ. එක පාරටම ඒ three-wheeler එක දකුණු පැත්තට දැම්මා. දකුණු පැත්තට දමන කොට ඉස්සරහින් වැන් එකක් ආවා. ආපසු ඒ එක්කම අනෙක් පැත්තට ගන්න කොටම අර වැන් එකේ මුණේම three-wheeler එක වැදුණා. ඒ three-wheeler එකේ හිටපු තුන් හතර දෙනෙක් බැහැපු ගමන් මොකද කළේ? අර හොඳට වැන් රථය පදවා ගෙන ආව රියදුරා ඇදලා අර ගෙන ගැහුවා. මේක තමයි අද හැටි. ඒ වැන් එකේ හිටපු කාන්තාවන් ටිකක් කෑ ගැහුවා. බැහැලා එතැනට ගියොත් එහෙම අහක ඉන්න අපිත් රණ්ඩුවලට පැටලෙනවා. එහාට මෙහාට දමලා ආව three-wheeler එක, හොඳට ආපු රියදුරාගේ වාහනයේ හැප්පුවා. හැබැයි පොලීසියෙන් කරන්නේ මොකක්ද? දෙදෙනාටම නඩු පවරනවා. දැන් අලුත් ක්‍රමයක් තිබෙන්නේ. "අනතුරක් වළක්වා නොගැනීම" කියලා අලුත් නීතියක් හදා ගෙන දෙදෙනාටම නඩු පවරනවා. පාරේ හොඳට ආපු රියදුරාටත් නඩුවක් පවරනවා. එක පාරට ඇවිල්ලා වාහනයක් පාර හරහා දමපු ගමන්, පාරේ හොඳට ආව වාහනය නවත්වාගන්න කාටවත් පුළුවන්කමක් නැහැ. අපි ඇහුවාම කියනවා, "නැහැ, එයාටත් ඒක නවත්වා ගන්න තිබුණා, එයත් අපරික්ෂාකාරී ලෙස ආවා" කියලා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, පාරේ ඉරක් ගහලා තිබෙනවා නම්, ඉරෙන් අනෙක් පැත්තට ගිහිල්ලා වාහනයක් හැප්පුවාම පාරේ හරියට ගිය මනුෂ්‍යයාට නඩු පවරලා හරි යනවාද? දැන් පොලීසිය කරන්නේ ඒ පුද්ගලයාටත් නඩු පැවරීමයි.

කඩුරු හරි ඇහුවාම කියනවා, අපි එයාටත් නඩුවක් පැවරුවා කියලා. අර හොඳට රිය පදවපු මනුෂ්‍යයාටත් පොලීසිය කරන්නේ නඩු පැවරීමයි.

ඊළඟට, high speed යන වාහන අල්ලන්න පොලීසිය හැංගි මුත්තම් කෙළිනවා. එක්කෝ කණුවක් ළඟ හැංගිලා ඉන්නවා. එහෙම නැත්නම් ගහක් යට හැංගිලා ඉන්නවා. එහෙම ඉඳලා මොකක් හරි වාහනයක් අල්ලාගෙන high speed ගියා කියනවා. පොලීස් නිලධාරියකුගේ රාජකාරිය ඒක නොවෙයි. අනතුරක් වන එක වළක්වන්න නම් ඒ නිලධාරියා පෙනෙන්න ඉන්න ඕනෑ. පොලීස් නිලධාරියකු පෙනෙන්න ඉන්න කොට වාහනය පදවන එක්කෙනා හයයි. එතකොට පොලීස් නිලධාරියකු සිටින නිසාවත් එයා ප්‍රවේශම්කාරී ලෙස වාහනය පදවනවා. මිනිස්සු මරන්න, නඩු දමන්න නොවෙයි පොලීසිය තිබෙන්නේ. පොලීස් නිලධාරියා වාහන පදවන අයට පෙනෙන්න ඉන්න ඕනෑ.

හැංගිමුත්තත් කරලා කරන්නේ දඩ ගහන එක විතරයි. එයින් අනතුරක් වැළැක්වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා, හරි නම්, අනතුරක් වළක්වන්න කටයුතු කළේ නැහැයි කියලා ඒ පොලීස් නිලධාරීන්ට විරුද්ධවයි නඩු දමන්න ඕනෑ. අපි යන කොට වුණත් ඉස්සරහින් එන වාහනයක කඩුරු හරි ලියට එකක් ගැහුවොත් හෙමින් යන්න කියනවා. ඇයි ඒ? අපි දන්නවා නේ ඉදිරියේ පොලීස් නිලධාරියෙක් ඉන්නවා කියලා. ඒ නිසා ඒ නිලධාරියා පෙනෙන්න ඉන්න ඕනෑ. නමුත් ඒක කරන්නේ නැහැ. මේ රිය අනතුරු වැඩි වෙන්න එක හේතුවක් තමයි පොලීසිය. පොලීසිය හැංගෙන්නේ නැතිව ඒ වැඩේ හරියට කරන්න ඕනෑ. වාහනයට පාරේ ඉරක් යන්නම් කැපුණත් නඩුවක් දමනවා. ඕනෑ නම් ඒ වරදට අවවාදයක් කරන්න පුළුවන්. සමහර වෙලාවට වාහනයකට ඉස්සර කරන්නම බැරි අවස්ථා තිබෙනවා; එක ජේළියට වාහන යනවා. එවැනි අවස්ථාවක ඉස්සර කරන්න ගියොත් දැක්ක ගමන්ම ලියනවා. -මම කියන්නේ නැහැ වැරදි වැඩ කරන්න කියලා- හැබැයි දඩ කොළයක් ලිව්වත් ඒ රියදුරාට කියන්නේ නැහැ, "වැරද්ද මේකයි, මේ වැරද්ද නැවත කරන්න එපා" කියලාවත්. දඩ ගැහුවත් කමක් නැහැ, නැවත නොකරන්න ඒ වැරද්ද කියලා දෙනවා නම්.

මට කලින් ගරු මන්ත්‍රීතුමෙක් කථා කළා. එතුමාත් කිව්වා driving licenceවලට අදාළ පොතක් තිබෙනවා. ඒ පොතේ රියදුරා කරන වැරදි ලියන්න පුළුවන්. ඒ වැරදි ලියන්න ඕනෑ. දඩ කොළය දෙන කොටම ඒ වැරද්දත් ලියලා, දැනට මෙව්වර වැරදි ගණනක් කර තිබෙනවා කියලා පෙන්වා දුන්නාම, අඩු ගණනේ ඒකෙන් බේරෙන්නවත් රියදුරන් වැරදි නොකර ඉදියි. හැටතුන් ලක්ෂයකට වඩා වාහන තිබෙන කොට, රියදුරු බලපත්‍ර තිබෙන අය ලක්ෂ කීයක් ඉන්නවාද? ඒ අය හරි මාර්ගයට ගන්න ඕනෑ. වාහනයක් නැතිව පාරේ අයිනෙන් යන අභියාසා මිනිස්සු තමයි අද වාහනවලට යට වන්නේ. ඒ නිසා අපේ ගරු ඇමතිතුමාගෙනුත්, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගෙනුත් ඉල්ලනවා, මේ කටයුතු පිළිබඳව සොයා බලන්න කියලා.

අපේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ හොඳ නිලධාරීන් ඉන්නවා. හුඟක් අය මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට දොස් කියනවා. එතැනට ගියාම පහාව දෙන්න ඕනෑය කියනවා. ඒ ඔක්කොම කරන්නේ පාරෙන් එහා පැත්තේ ඉන්න පිරිසක්. ඒ අය තමයි ඒවා කරන්නේ. අද අපේ මිනිස්සුන් ඉගෙන ගෙන තිබෙන්නේ පහාවට වැඩ කරවා ගන්නයි. ලේසියට වැඩ කර ගන්න කාට හරි සල්ලි දීලා කියනවා, "මෙන්න මේක මට කරලා දෙන්න" කියලා. ඒවාට සුදානම් පිරිස් හැදිලා ඉන්නවා. අපේ වාහනයක ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා නම් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයකට ගිහිල්ලා ඒ කටයුත්ත කර ගන්න පුළුවන්. අද සභාවේ කටයුතු ආරම්භ කරන අවස්ථාවේ මම හිටියේ නැහැ.

[ගරු ජානක වක්කුඹුර මහතා]

ඇමතිතුමාගේ කථාව මම රූපවාහිනියෙන් අහගෙන හිටියා. එතුමා කිවවා, ගෙදර ඉදන්ම මේ කටයුතු කර ගන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයක් හඳුනවා කියලා. අපි ඒකට කැමැතියි.

අද මේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ අද බස් රථ ලක්ෂයකට වඩා තිබෙනවා. එයින් කොච්චර ප්‍රමාණයක් පාරේ දුවනවාද කියලා මම දන්නේ නැහැ. ලියා පදිංචි බස් රථ ලක්ෂයකට වඩා තිබෙනවා. පාරේ දුවන්නේ නම් බස් රථ 10,000ක් විතර තමයි. [බඩා කිරීමක්] 25,000ක්. ඔව්. බස් රථ ලක්ෂයක් විතර තිබෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, වැඩි පිරිසක් ගමන් කරන්නේ බස් රථවලින් තමයි. ඒ නිසා බර වාහන licence දෙනකොට තුන් මාසයක් නොවෙයි, ඊට වැඩි කාලයක් හරි දීලා, ඒ අයට හොඳ පුහුණුවක් ලබා දීලා, අනුන්ගේ ජීවිත තමයි ඒ අය අරගෙන යන්නේ කියන එක උගන්වලා හොඳ පුරවැසියෙක්, හොඳ රියදුරෙක් බවට පත් කරලා තමයි අපි ඒ බලපත්‍රය දෙන්න ඕනෑ. අඩුම ගණනේ අවුරුද්දක් දෙකක් යන තෙක් අලුත් බලපත්‍රයක් අරගෙන වාහනයක් පදවන කෙනෙක් හඳුනා ගන්න යම්කිසි ක්‍රමවේදයක් තිබෙන්න ඕනෑ.

ඉස්සර නම් "L" board එකක් ගහගෙන ගියා. දැන් "L" board ගැහිල්ලක් නැහැ. ඒ නිසා අලුතින් බලපත්‍රයක් ගත් කෙනකුට අඩු ගණනේ හය මාසයක් හරි "L" board එකක් ගහගෙන යන්න කිව්වොත් ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මිනිස්සු දන්නවා මේ එන්නේ එව්වර හුරු එක්කෙනෙක් නොවෙයි කියලා. එහෙම වුණාම තවත් ටිකක් පාරෙන් අයින්වෙලා යයි. අපේ රටේ රිය අනතුරුවලින් ජීවිත දහස් ගණනක් නැතිවන නිසා මේ නියෝග ඉදිරිපත් කරනවා වාගේම, රියදුරන් පුහුණු කිරීම කටයුතුත් ඉතා හොඳ තත්ත්වයට ගෙනැල්ලා ඒ අනතුරු අවම කරන්න මීට වඩා කටයුතු කරන්න කියා ඉල්ලා සිටිමින් මා නිහඩ වෙනවා. ස්තූතියි.

[අ.හා. 4.49]

ගරු ජේ. සී. අලවතුටල මහතා

(மாண்புமிகு ஜே.சீ. அலவத்துடல)

(The Hon. J.C. Alawathuwalla)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට බොහොම ස්තූතියි.

විශේෂයෙන්ම මෝටර් වාහන පනත යටතේ ඉදිරිපත් කරන නියෝග තුළින් ඉතාම වැදගත්, මේ යුගයට අවශ්‍ය සංශෝධන තමයි ඉදිරිපත් කර තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම රියදුරු පාසල් නියාමනය කියන එක ඉතා වැදගත් වෙනවා. අද කථා කරපු සියලුම ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාගේ කථාවලින් කියැවුණා වාගේ අද බහුලව සිදු වන අනතුරුවලට අපේ රටේ රියදුරන්ගේ යම් යම් වැරදි හේතු වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම ඒ නිසා අපේ රටේ ජීවිත අහිමි වන අවස්ථා ඇති වනවා.

විශේෂයෙන් රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීමෙන් ගරු ඇමතිතුමා ඇතුළු අප බලාපොරොත්තු වන්නේ, රියදුරන් අතින් වන වැරදි අවම කිරීමයි. වාහන විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙන කොට වාගේම, පාරවල්වල යම් යම් ගැටලු සහගත තත්ත්ව තිබෙන කොට අනතුරු බහුල වෙනවා. අපි රියදුරන්ට නිසි පුහුණුවක් ලබා දෙනවා නම්, රියදුරන් විනයක් ඇතිව පාරේ වාහන ධාවනය කරනවා නම් අද සිදු වන අනතුරුවලින් සියයට 50කට වඩා අඩු කර ගන්න අපට පුළුවන්කම තිබෙනවා. ඒ සඳහා තිබෙන හොඳම දේ තමයි රියදුරු පාසල් නියාමකාරයෙන් නියාමනය කරන්න අලුත් නීති රීති ඇතුළත් කිරීම. ඒ නිසා දැන් රියදුරු උපදේශකයන් A, B, C වශයෙන් නම් කරලා ඒ අනුව කටයුතු කරන්න අලුත් නීති රීති සකස් කරගෙන යනවා.

විශේෂයෙන් අද ත්‍රි රෝද රියදුරන් මාර්ග නීති අනුගමනය නොකිරීම සහ කිසිම විනයක් නැති තත්ත්වයෙන් ධාවනය කිරීම තුළ අනතුරු බහුලව සිදු වෙනවා. මේ ත්‍රි රෝද රියදුරන් විශාල පිරිසක් බලපත්‍ර නැතිවයි ධාවනය කරන්නේ. එවැනි අයට විශේෂ පුහුණුවක් ලබා දීලා, විනයක් ඇතිව වාහනය ධාවනය කරන්න කටයුතු සලස්වනවා නම් අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් අඩු කර ගන්න පුළුවන්.

පෞද්ගලික බස් රථ සම්බන්ධයෙන් කථා කරන්න ඕනෑ. මේ සම්බන්ධයෙන් ඇති වෙලා තිබෙන තත්ත්වයට පිළියම් සෙවීමට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත යටතේ ගෙනෙන මේ සංශෝධන ප්‍රමාණවත් නැහැ. විශේෂයෙන් ඒ රියදුරන් සමහර පාරවල්වල තමන්ට යන්න තිබෙන වේග සීමා ඉක්මවා තරගකාරී තත්ත්වයක් තුළ ධාවනය කිරීම තුළින් විශාල අනතුරු ප්‍රමාණයක් සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. මෙන්න මේ කරුණු සියල්ල සලකා බලන්න වෙනවා, රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීමේදී.

නීති-රීති කඩ කරන රියදුරන්ගේ රියදුරු බලපත්‍රය සම්බන්ධයෙන් මීට වඩා සැලකිලිමත් විය යුතුයි. නීතියක් කඩ කළ ගමන් ඒ අයගේ රියදුරු බලපත්‍රයේ තිබෙන තත්ත්වය පහළ දමන්න වැඩ පිළිවෙළක් අපි හඳුනා තිබෙනවා නම්, පොලීසියටත්, ඒ නීති ක්‍රියාත්මක කරන සියලු දෙනාටත් පහසු වෙනවා, ඒ රියදුරාගේ පෙර වැරදි කොයිතරම් තිබෙනවාද කියන එක දැන ගන්න. ඒ නිසා රියදුරු බලපත්‍රය තුළින් එහෙම හඳුනා ගැනීමේ හැකියාවක් ඇති කරන්න අපි කටයුතු කරන්න ඕනෑ. අපි දන්නා හැටියට දියුණු රටවල්වල රියදුරන් තුන් වතාවක් වැරදි කළාම බලපත්‍රය අහෝසි කරනවා. ඒ තුළින් විශාල විනයක් ඒ රියදුරන් තුළ ඇති වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන් දියුණු රටවල රියදුරන් සහ අපේ රටවල රියදුරන් අතර ලොකු වෙනසක් අපි දකිනවා. ඒ නිසා අපිත් එවැනි තත්ත්වයක් ඇති කළ යුතුයි. මොකද, ජීවිත කියන්නේ ඉතාම වටිනා දෙයක්. මා ගිය සතියේ දවසක උදේ කුරුණෑගල සාමාන්‍ය මාර්ගයක -ප්‍රධාන මාර්ගයක නොවෙයි- සිදු වුණු අනතුරක් දැක්කා. අම්මා කෙනෙක් දුව සමග පාරේ හුහක් අයිත් වෙලා ගමන් කළා. නමුත්, වෑන් රථයක් ඇවිත් ඒ දෙදෙනා යට කරගෙන ගියා. එවැනි තත්ත්ව ඇති වෙන්නේ රියදුරන්ගේ තිබෙන නොසැලකිලිමත්කම නිසායි. විශේෂයෙන් ඉඩ නැති තැන්වලදී වාහන ඉස්සර කරන්න යනවා. ඒ වාගේම පෞද්ගලික බස් රථ රියදුරන්ගේ තරගකාරීත්වය තුළ ඇති වන නොසැලකිලිමත්කම නිසා ජීවිත විශාල ගණනක් හානි වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන් රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීමේදී ඒ කරුණුත් අපි අවධානයට යොමු කළ යුතුයි. විශේෂයෙන් ඒ අය වරින් වර කරන වැරදි වෙනුවෙන් රියදුරු බලපත්‍රයේ තත්ත්වය බාල කළ යුතුයි. මුලින් "A" grade කියලා බලපත්‍රයක් අපි ලබා දුන්නොත්, රියදුරා කරන වැරදි අනුව ඒ බලපත්‍රයේ තත්ත්වය අඩු කරලා, වැරදි කිහිපයක් කළාට පස්සේ බලපත්‍රය සම්පූර්ණයෙන් තහනම් කරන තත්ත්වයක වැඩ පිළිවෙළකට අපි යන්න ඕනෑ.

විශේෂයෙන්ම රියදුරු පාසල් ගැන කථා කරද්දීත්, උපදේශකයන් සම්බන්ධයෙන් කථා කරද්දීත් කියන්නට ඕනෑ, අද තිබෙන රියදුරු පුහුණු පාසල් ප්‍රමාණය අපට කොහොමවත්ම ප්‍රමාණවත් නැති බව. විශාල පිරිසක් රියදුරන් හැටියට අලුතෙන් පුහුණුව ලබනවා. ඒ නිසා මේවා නියාමනය කරලා, මේ සඳහා නීති - රීති අලුතෙන් සකස් කරලා ක්‍රියාත්මක කිරීම අවශ්‍යයි. අද කාලයට -යුගයට- ගැළපෙන ආකාරයෙන් මේවා සකස් කිරීම ඉතාම වැදගත් කියලා මා හිතනවා. ඒ නිසා මේක ඉතාම වැදගත් නියෝගයක්. අපේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා මේ අවස්ථාවේ ගරු සභාවේ ඉන්නවා. ගරු ඇමතිතුමාත්, එතුමාත් මේ සම්බන්ධයෙන්

අවධානය යොමු කරලා, මේවා ගැන හොඳ අධ්‍යයනයක් කරලා කටයුතු කිරීම වැදගත් කියන එකත් මතක් කරමින්, විශේෂයෙන් මේ කටයුතු කරන්න එතුමාට ශක්තිය ලැබෙන්න කියලා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

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

මිළහට, ගරු ජයන්ත සමරවීර මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.හා. 4.55]

ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා

(மாண்புமிகு ஜயந்த சமரவீர,
(The Hon. Jayantha Samaraweera)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන මේ වෙලාවේ ප්‍රවාහන නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් ගරු සභාවේ රැඳී සිටිනවා. මේ ගරු සභාවේ කථා කරපු බොහෝ මන්ත්‍රීතුමන්ලාගෙන් ප්‍රකාශ වුණු ප්‍රධාන කාරණයන් තමයි රිය අනතුරු බහුලවීම සහ රිය අනතුරු වළක්වා ගැනීම. දවසකට අපේ රටේ හත් දෙනෙක්, අට දෙනෙක් රිය අනතුරුවලින් මිය යනවා. මෙය, දවස ගණනේ වර්ධනය වෙන ප්‍රවණතාවක් තිබෙනවා. එය වළක්වා ගැනීම අප කාගේත් පරම යුතුකමක් වෙනවා. ඒ සඳහා කටයුතු කිරීම අපේ වගකීමක්. රියදුරු පාසල් නියාමනය වාගේ කාරණාත් ඒ සඳහා යම් පමණකට වැදගත් වේවි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. නමුත් රිය අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා ගත යුතු නිසි ක්‍රියා මාර්ගයන් අපි හඳුනා ගන්නවා නම්, ඒ සඳහා නිසි උත්තරයක්, ස්ථිරසාර උත්තරයක් අපි සොයනවා නම්, ලංකාවේ රිය අනතුරු වර්ධනය වුණේ කොහොමද, දවසකට 7-8 දෙනෙක් මිය යන තත්ත්වය දක්වා මෙය වර්ධනය වුණේ කොහොමද කියා සොයන්නත් අපි කටයුතු කළ යුතුයි. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රට වාහන පොලීසියේ අත් දැකීම අනුව ලංකාවේ රිය අනතුරු බහුලව සිද්ධ වීමට හේතු වන්නේ, අධික වේගය හා අනිසි ඉස්සර කිරීමයි. මේ හේතු දෙක නිසා තමයි වැඩිපුර රිය අනතුරු සිද්ධ වන්නේ.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

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

Order, please! මේ අවස්ථාවේ දී කවුරුත් හෝ ගරු මන්ත්‍රීවරයකු මූලාසනය සඳහා ගරු ආනන්ද කුමාරසිරි මහතාගේ නම යෝජනා කරන්න.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

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

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, "ගරු ජේ.එම්. ආනන්ද කුමාරසිරි මහතා දැන් මූලාසනය ගත යුතුය"යි මා යෝජනා කරනවා.

ගරු විජේපාල හෙට්ටිආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு விஜேபால ஹெட்டிஆரச்சி)
(The Hon. Wijepala Hettiarachchi)

විසින් ස්ථිර කරන ලදී.

ஆமோதித்தார்.
Seconded.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
Question put, and agreed to.

අනතුරුව ගරු ලක් ජයවර්ධන මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු ජේ.එම්. ආනන්ද කුමාරසිරි මහතා මූලාසනාරූඪ විය.

அதன் பிறகு, மாண்புமிகு லக்கி ஜயவர்தன அவர்கள் அக்கிராசனத்திலின்று அகலவே, மாண்புமிகு ஜே.எம். ஆனந்த குமாரசிறி அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. LUCKY JAYAWARDANA left the Chair and THE HON. J.M. ANANDA KUMARASIRI took the Chair.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කථා කරන්න.

ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා

(மாண்புமிகு ஜயந்த சமரவீர,
(The Hon. Jayantha Samaraweera)

වැඩිම රිය අනතුරු ප්‍රමාණයක් සිද්ධ වන්නේ වෙනත් වාහනයකට ඉස්සර කිරීමට යෑම සහ අධික වේගයෙන් රිය පදවීම නිසායි. ඒ නිසා දැන් අපට මරු දණ්ඩේ යනවා වාගේ තමයි පාරවල්වල යන්න සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ. අද මහ පාරේ පයින් ගියත් වාහනයක හැප්පිලා මැරෙන්න වෙයිද කියා දන්නේ නැති අවිනිශ්චිත තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, වාහන ඉස්සර කිරීම් සිදු වන්නේ ඇයි? අධික වේගයෙන් රිය පදවන්න පෙලඹෙන්නේ ඇයි? රට වාහන පොලීසියේ අත් දැකීම් අනුව පෞද්ගලික බස් රථ රියදුරන්, ත්‍රි වීලර් රථ රියදුරන් සහ මෝටර් සයිකල් රියදුරන් තමයි වැඩිපුරම අධික වේගයෙන් රිය පදවීම සහ ඉස්සර කිරීම් සිදු කරන්නේ. ඒ ඇයි? පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ මේ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්නාට පස්සේ ඔවුන් බරපතළ අර්බුදයකට මුහුණ දෙන්න පටන් ගත්තා. ඔවුන්ට දවසේ තමන්ගේ ඉලක්කය සාක්ෂාත් කර ගන්න ඕනෑ. බස් එකක් පාරට දැමීමේ, හිස් අතින් ගෙදර යන්න නොවෙයි; මගියාට සේවය සපයා නිකම් ගෙදර යන්න නොවෙයි; ලාභයක් ලබන්නයි. ලාභ ලබන්න නම් මොකක්ද කරන්න ඕනෑ? වැඩි මඟින් ප්‍රමාණයක් පටවන්න ඕනෑ, වැඩි වාර ගණනක් ධාවනය කරන්න ඕනෑ. එහෙම කරන්න නම් මොකක්ද කරන්න ඕනෑ? මාර්ග නීති පැත්තකට දමා, මිනිස් ජීවිත පැත්තකට දමා, අධික වේගයෙන් හට්ටු හැටේ යන්න ඕනෑ. බල්ලන් මරලා හෝ සල්ලි හම්බ කරන්න ඕනෑ. ඒ තර්කණය ප්‍රවාහනයට ඇතුළු වුණාට පස්සේ තමයි රිය අනතුරු වැඩි වීමේ ප්‍රවණතාවක් ඇති වුණේ. කල්පනා කරලා බලන්න. මේ ගැන ඔබතුමාත් දන්නවා ඇති.

එදා හිටපු පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ හිමියන් අද නැහැ. ඒ බස් රථවල සේවය කළ කොන්දොස්තරවරුන් සහ රියදුරන් තමයි අද ඒවායේ අයිතිකරුවන් බවට පත් වෙලා ඉන්නේ. දැන් ඒ ගොල්ලන්ට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ලිසි එකේ මාසික වාරිකයට සරිලන දෛනික ආදායමක් ලබන්න ඕනෑ, වාහනය නඩත්තු කිරීම සඳහා ආදායමක් ලබන්න ඕනෑ, ඒ අය ජීවත් වීම සඳහා අදායමක් ලබන්න ඕනෑ. එතකොට සිල් ගත්තා වාගේ මාර්ග නීති රැක-රැක ඉඳලා හරි යන්නේ නැහැ. මාර්ග නීති කඩා ගෙන, බිඳ ගෙන යන්න ඕනෑ; ඉස්සර කරන්න ඕනෑ; අධික වේගයෙන් යන්න ඕනෑ. එතකොට මිනිසුන් හැප්පෙන එක වළක්වන්න බැහැ. ඒ නිසා මේ ප්‍රශ්නයට උත්තරයක් සොයන්නේ නැති තාක් කල්, රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීමෙන් හෝ ප්‍රමිතිගත කිරීමෙන් පමණක් රිය අනතුරු අවම වෙයි කියා විශ්වාස කරනවා නම් අපි ලොකු මිථ්‍යාවකයි ඉන්නේ කියන එකත් අවධාරණය කරන්න ඕනෑ. ඒකෙන් කියන්නේ නැහැ, රියදුරු පාසල් නියාමනය කරන එක වැරදියි කියලා. ඒක කරන්නත් ඕනෑ. හැබැයි බස් රථ තරගය අවම කිරීම සඳහා වුණු නිසි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න

[ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා]

ඕනෑ. මඟී ප්‍රවාහනය සහ ප්‍රවාහනය පිළිබඳ අලුත් කියවීමක් මේ රටට අවශ්‍යයි. දුම්රිය මාර්ග පුළුල් කරලා දියුණු කරන්නේ කොහොමද? දැන් ඒ කාර්යයන් කිරීම අවශ්‍යයි. ගංගා, ඇළ, මුහුද ප්‍රවාහනය සඳහා පාවිච්චි කරනවා නම් එය කරන්නේ කොහොමද? ඒ සඳහා අලුත් කියවීමක් අවශ්‍යයි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

දැන් අපේ පාරවල් හොඳයි. දැන් පාරේ යන කොට හක්ක පනින්නේ නැහැ. දැන් පාරවල්වල මතු පිට හොඳයි, පාර හොඳයි. හැබැයි පාර හදුනාට වැඩක් නැහැ, පාරේ යන රියදුරාගේ ඔළුව හදුනේ නැහැ. ඉස්සර කොට-කොට යන්න සිද්ධ වුණා. ඒ ඇයි? පාර හොඳ නැති නිසා. දැන් කොට-කොට යන්න ඕනෑ නැහැ. වාහනය පාරට දැමීමාම විදලා යන්න පුළුවන්. විදලා යනකොට හැප්පෙනවා. රියදුරාගේ ඔළුව හදුනේ නැහැ. රියදුරාගේ ඔළුව හදන්න ඕනෑ රියදුරු පාසල ඇතුළේ දී ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි. ඒකට වැදගත්කමක් දෙන්න. ඔළුව හදුවේ නැත්නම් මේක හරියන්නේ නැහැ. රියදුරු බලපත්‍රය ලබා දීමේදී ඒ අවශ්‍යතාවන් අපි ඔබතුමාට අවධාරණය කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දැන් ලංකාවේ වාහන ලක්ෂ 65ක් - මිලියන 6.5ක් - තිබෙනවා. දවසකට මහ පාරවල්වල වාහන මිලියන 5ක් තිබෙනවා කියලා කියනවා. ඒ කියන්නේ ලක්ෂ 50ක්. කොළඹ නගර සභාව ඇතුළේ මාර්ගවල වාහන ලක්ෂ 5ක් තිබෙනවා. එම ලක්ෂ 50 තුළ ධාවනයට නුසුදුසු වාහන කොට්ටර නම් තිබෙනවාද? යන්නම් අටේගෙන දුවන වාහන, කසිකබල් වාහන කොට්ටර තිබෙනවාද? එවැනි වාහන පිළිබඳව සොයන්න නිසි වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙනවාද? සමහර වාහන බිරේක් ගහනවා, ඒ බිරේක් එක වදින්නේ පදිකයාගේ ඔළුව වස්පවුණාට පස්සේ. මඟියා තමයි වාහනයේ අධිකාරිය වෙන්නේ. මේවා ගැන බලන්න කෙනෙක් නැහැ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉන්නවා, මෝටර් රථ කාර්මිකයන්. එම දෙපාර්තමේන්තුවේ 2012 මිනිස්බල ඇස්තමේන්තුව අනුව 148දෙනෙක් අවශ්‍යයි. 2012 දී ලංකාවේ වාහන ලක්ෂ 50ක් තිබුණා. මේ වන විට වාහන ලක්ෂ 65ක් තිබෙනවා. දැන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ මෝටර් රථ පරීක්ෂකයන් - අපි examinersලා කියලා කියනවා - කී දෙනෙකු ඉන්නේ? 105දෙනෙකු ඉන්නේ. ඒ කියන්නේ වාහන 50,000කට එක්කෙනෙක් වශයෙන්වත් නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයෙන් තමයි වැඩිම රිය අනතුරු ප්‍රමාණයක් වාර්තා වෙන්නේ. මම ගරු ඇමතිතුමාට සහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාට කියනවා, ඔන්න රක්ෂා දෙන්න අවස්ථාවක් තිබෙනවා. අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ තමයි වැඩිම රිය අනතුරු සිද්ධ වෙන්නේ. මෝටර් රථ පරීක්ෂකයෝ එක්කෙනෙකු ඉන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, වාහන 50,000ක කාර්මික දෝෂ, ඒ වාගේම එම වාහන පාරේ දුවන්න සුදුසුද, නැද්ද කියලා එක්කෙනෙක් බලන්නේ කොහොමද? 2012 දී 148දෙනෙක් ඕනෑ කියලා තිබුණා. 2012 දී ලංකාවේ වාහන පනස්ලක්ෂයකි තිබුණේ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ මිනිස්බල ඇස්තමේන්තුව අනුව මෝටර් රථ පරීක්ෂකයන් 148දෙනෙක් සිටිය යුතුයි. නමුත් ඉන්නේ 105දෙනෙකු. දැන් වාහන ලක්ෂ 65ක් තිබෙනවා, ඒත් මෝටර් රථ පරීක්ෂකයන් ඉන්නේ 105දෙනෙකු. ඒ කියන්නේ, එක් අයෙකුට වාහන 50,000ක් විතර බලන්න වෙනවා. මාර්ග පරීක්ෂාව තමයි මෝටර් රථ පරීක්ෂකයන්ගේ වගකීම. අද ඔවුන් මාර්ග පරීක්ෂාවට යොදවන්නේ නැහැ. පොලීසියත් එක්ක ඔවුන් එන්නේ නැහැ. වාහනයක් හැප්පුණාම ඒ වාහනය පොලීසියෙන් නිදහස් කර ගැනීම සඳහා examiner ඇවිල්ලා බලනවා, බිරේක් හරියට වැඩ කරලාද තිබෙනවාද කියලා. මේ නිසා මෝටර් රථ පරීක්ෂකයන්ගේ සංඛ්‍යාව වැඩි කරන්න. ඔබතුමාට රක්ෂා

දෙන්නත් අවස්ථාවක් තිබෙනවා. ඒ සංඛ්‍යාව වැඩි කරන්න ඕනෑ; යාවත්කාලීන කරන්න ඕනෑ. වාහන ලක්ෂ 65 සඳහා අවම වශයෙන් කී දෙනෙක් ඕනෑද කියලා ඔබතුමන්ලා තීරණය කරන්න.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෙහිදී පොලීසියටත් කාර්ය භාරයක් තිබෙනවා. අපේ පොලීසිය මැදිහත් වෙන්නේ රිය අනතුරු අවම කිරීම සඳහා වන ප්‍රවේශයක් සඳහා නොවෙයි. එහෙම නම් ඔවුන් හැංගිලා ඉන්නේ නැහැ නේ. ඒ ගොල්ලන් මැදිහත් වන්නේ තමන්ට ලැබෙන දඩ මුදල් ඉලක්කය සම්පූර්ණ කරන්නේ කොහොමද කියන කාරණය සඳහායි. රිය අනතුරු අවම කිරීම සඳහා තමයි ඒ ගොල්ලන් මැදිහත් වන්නට ඕනෑ. ලෝකයේ අනෙක් රටවල රථවාහන පොලීසි එහෙමයි. නමුත් රිය අනතුරු අවම කිරීම සඳහා මැදිහත් වීමක් නොවෙයි අපේ පොලීසියෙන් සිද්ධ වෙන්නේ. ඒ සම්බන්ධයෙනුත් ඔබතුමන්ලාගේ අවධානය යොමු වන්නට ඕනෑ.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා

(மாண்புமிகு ஜயந்த சமரவீர.)
(The Hon. Jayantha Samaraweera)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ සඳහා අධ්‍යාපනික වග කීමකුත් තිබෙනවා. කනගාටුයි කියන්න, ඇතැම් මාධ්‍ය විසින් රිය අනතුරු වාර්තා කරන්නේ අපටත් රිය අනතුරක් කරන්න ආසා හිතෙන විධියටයි. රිය අනතුරක් කරන්න ආසා හිතෙන විධියට තමයි ඔවුන් රිය අනතුරු වාර්තා කරන්නේ. ඒ සඳහා පෙළඹවීමක් ඇතිවන විධියටයි ඔවුන් එය වාර්තා කරන්නේ. මම දන්න තරමින් රිය අනතුරු බහුලවීම නිසා ඒ පිළිබඳව ජනතාව දැනුවත් කිරීම සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මාධ්‍යයෙන් ඉඩකඩක් ඉල්ලුවා. රියදුරා විතරක් දැනුවත් කරලා හරියන්නේ නැහැ, මඟියාත් දැනුවත් කරන්න ඕනෑ නේ. අපි ඉස්කෝල්ලේ යන කාලේ ඉස්කෝල්ලට ඇවිල්ලා එවැනි දැනුවත් කිරීමක් කළා. දැන් ඒක කරන්නේ නැහැ නේ. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමන්ලා මැදිහත් වෙලා සෑම මාධ්‍යයකින්ම ඉඩකඩක් ඉල්ලාගන්න. රිය අනතුරු නිසා දවසකට 7දෙනෙක් මැරෙනවා. අත-පය කඩා ගැනීම්වලට අමතරව දවසකට 7දෙනෙක් රිය අනතුරුවලින් මැරෙනවා. කී දෙනෙක් සදාකාලික ආබාධිතයන් බවට පත්වෙනවාද? ඒවා වාර්තා වෙන්නේ නැහැ. රිය අනතුරු අවම කිරීම සඳහා පොදුවේ සියලුම මහ ජනයා දැනුවත් කරන්න, ඔවුන්ගේ ඔළුව හදන්න මැදිහත් වෙන්න. ඒ සඳහා අවශ්‍ය වැදගත් ගුවන් කාලයක් මධ්‍යයෙන් ඉල්ලාගෙන පළල් ලෙස ජනතාව දැනුවත් කිරීමක් කරන්න.

රීළඟට, ප්‍රවාහනයේ තිබෙන තරගය අවම කිරීම සඳහා වන රාජ්‍ය මැදිහත්වීම වැඩි කරන්න කියලාත් අපි ඉල්ලනවා. දුම්රිය පාර රට වටේට එළන්න පුළුවන් රටක්, මේ රට. මාගලක් වාගේ දුම්රිය පාර රට වටේට එළන්න පුළුවන්. ඒ නිසා, ඒකට මූලිකත්වය දෙන්න. ඒ වාගේම, මඟී ප්‍රවාහනය සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්න පුළුවන් ගංගා පද්ධතියක් තිබෙනවා. ඒකටත් මූලිකත්වය දෙන්න.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කථාව අවසන් කරන්න.

ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා

(மாண்புமிகு ஜயந்த சமரவீர,)

(The Hon. Jayantha Samaraweera)

අවසාන වශයෙන්, මේ කාරණය මතක් කරන්නට ඕනෑ. පසු ගිය කාලයේ, බඩු ප්‍රවාහනය කරන විශාල වාහන සාමාන්‍යයෙන් වාහන තදබදය තිබෙන වේලාවල පාරේ ධාවනය කිරීම තහනම් කරලා තිබුණා. රාත්‍රී දහයේ ඉඳලා උදේ හත වාගේ කාලයක තමයි ඒවා ගමන් කළේ. නමුත්, දැන් ඒ නීතිය වෙනස් වෙලා තිබෙන්නේ. දැන් විශාල කන්ටේනර් පාර මැද්දේ යනවා. මෝටර් සයිකලය ආවා කියලා ඒවාට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ඒකේ රියදුරුවන්, කාටවත් මොනවත් වෙන්වෙන්නේ නැහැ. කන්ටේනර් රථය මෝටර් සයිකලයේ හැප්පුනාම මෝටර් සයිකලය වප්ප වෙනවා, ඒක පැදවූ මිනිසා මැරෙනවා. ඒ නිසා, එවැනි වාහන ධාවනය කිරීමට තිබුණු කාල සීමාව නැවත පනවන්න.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමනි, -ඔබතුමා රථවාහන පොලීසියෙන් අහලා බලන්න.- මේ කන්ටේනර් රථ නිසා තමයි වැඩිම accidents ප්‍රමාණයක් දැන් සිද්ධ වෙන්නේ. ඒ නිසා ඒවා රාත්‍රී දහයේ සිට උදේ හත අතර කාලය තුළ ධාවනය කරවීමට නැවත සලකා බලන්න කියන යෝජනාව කරනවා. ඔබතුමාගෙන් විශේෂයෙන් ඉල්ලනවා, මේ තිබෙන තරගය අවම කිරීම සඳහා රාජ්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කරන්නා කියා. ඒ වාගේම, රියදුරන් පමණක් නොවෙයි, මිනිස් ජනතාවත් ඉලක්ක කර, දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් දියත් කරන්න. ඒ සඳහා මාධ්‍යයත් යොදා ගන්නා හැටියට අවධාරණය කරමින්, ඔබතුමන්ලා මේ සම්බන්ධව දරන ප්‍රයත්නය ගැන ප්‍රසාදය පළ කරමින් මාගේ කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

මිලහට, ගරු විජේපාල හෙට්ටිආරච්චි මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි හයක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 5.08]

ගරු විජේපාල හෙට්ටිආරච්චි මහතා

(மாண்புமிகு விஜேபால ஹெட்டிஆரச்சி)

(The Hon. Wijepala Hettiarachchi)

මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මා ස්තූතිවන්ත වනවා, අද ඉතාමත් වැදගත් නියෝග දෙකක් පිළිබඳව කථා කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව. මා හිතන්නේ, මෙය පසු ගිය රජය ගෙන ඒමට තිබුණු නියෝග කියලායි. අවුරුදු දෙකකට ආසන්න කාලයක් තුළ මේ පිළිබඳව විමර්ශනය කර, ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් ඉතාමත් වැදගත්, ඒ වාගේම කාලෝචිත කටයුත්තක් හැටියට සලකා බලායි මේ නියෝග ඉදිරිපත් කළේ. මේ අවස්ථාවේදී එයට අදාළ සංඛ්‍යා ලේඛන ඉදිරිපත් කරන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ, මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

අද මේ සම්බන්ධයෙන් කථා කළ සෑම මන්ත්‍රීවරයෙක්ම මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කර තිබෙනවා. ශ්‍රී ලංකාවේ වාහන ලියා පදිංචි කිරීම, ඒ එක්කම රියදුරු පුහුණු පාසල් ලියා පදිංචි කිරීම වැනි කාරණා සම්බන්ධව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් 2012 සිට 2016 දක්වා කරන ලද කාර්යයන් පිළිබඳව අප දන්නවා. ඒ වාගේම, රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව බැලීමේදීත් වර්ධනයක් පෙන්වුම් කරනවාය කියන එක ගරු ජයන්ත සමරවීර මන්ත්‍රීතුමාත් ඉතාමත් පැහැදිලිව කීවා. එතුමා නම් කථා කරන්නේ, සමහර වේලාවට ඊයේ-පෙරේදා -මේ අවුරුදු දෙකේ- තමයි රිය අනතුරු සිද්ධ වෙලා තිබෙන්නේ කියලා.

අද මාධ්‍යය ඉතාමත් ප්‍රබලව තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම එවැනි තත්ත්වයක් තුළ ලංකාවේ රිය අනතුරු පිළිබඳව මාධ්‍ය තුළ වෙනමම ප්‍රවෘත්තියක් යනවා. පසු ගිය කාලයේ රිය අනතුරකින් මරණයක් වූණාම කවුරුත් දන්නේ නැහැ; සන්නිවේදනය වෙන්නේ නැහැ. රජයේ ප්‍රවෘත්ති දෙපාර්තමේන්තුවට, එහෙම නැත්නම් ඉවන් විදුලි සංස්ථාවට තමයි ඒ ප්‍රවෘත්තිය එන්නේ. පසු ගිය කාලයේත් රටේ රිය අනතුරු සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. නමුත්, අද එවැනිකක් සිද්ධ වෙන කොටම, -විනාඩි ගණනකින්- ලංකාවේ සෑම තැනකටම ඒ ප්‍රවෘත්තිය යනවා. ඒ එක්කම, පුවත් පත්වල, මාධ්‍ය තුළ වෙනම දැක ගන්නට පුළුවන්; දැන ගන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් අද ඇතිවෙලා තිබෙනවා. අද ඉතාමත් කතශාටුදායක, අවාසනාවන්ත තත්ත්වයකින් මෙම අනතුරු සිදු වන බව අපි පැහැදිලිව පිළිගන්නට ඕනෑ. අද සිද්ධ වෙන වාහන අනතුරු දිහා බැලුවාම, මෝටර් රථ කොමසාරිස් දෙපාර්තමේන්තුව මේ කාරණයේදී මොන විධියට හැසිරෙන්නට ඕනෑද කියන එක සම්බන්ධව විශේෂයෙන්ම සැලකිලිමත් වෙන්නට ඕනෑ. මේ ගැන කලින්ම මේ සභාවේ සඳහන් කරන්නට ඇති.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටින නිලධාරීන්ගේ සංඛ්‍යාව, ඒ වාගේම රථවාහන පොලිස් පරීක්ෂකවරුන්ගේ සංඛ්‍යාව වර්තමානයේ ඉතාමත් අඩු තත්ත්වයක තිබෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අපට රියදුරු බලපත්‍රයක් නිකම් දෙන්නේ නැහැ. අපට බලපත්‍රයක් නිකුත් කරන කොට ආදායමක් ගන්නවා. එහෙම නම්, අවශ්‍ය පහසුකම් තිබෙන්නට ඕනෑ. දිනෙන් දිනම බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා එන පිරිස අද වැඩි වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම, ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය ගත්තොත් රථවාහන පොලිස් පරීක්ෂක නිලධාරීන් දෙතුන් දෙනයි ඉන්නේ. සමහර විට හිනිදුම, නෙළුව වැනි දුෂ්කර ප්‍රදේශයක යම් සිද්ධියක් වුණාම - අනතුරක් වුණාම- ඒ නිලධාරීතුමා බොහෝ විට යන්න ඕනෑ. අනතුරක් වුණාම, පොලීසියේ සමහරු කියනවා, "මේ වාහන ටිකක් වැඩි වෙන්න ඕනෑ. වාහන හතරක්, පහක් වෙන්න ඕනෑ" කියලා. ඒ කියන්නේ, තව අනතුරු ටිකක් සිද්ධ වෙන්න ඕනෑ කියන එකයි. ඊට පස්සේ තමයි පොලීසියේ ඒ අදාළ නිලධාරී මහත්මයා යන්නේ. ඒ වාගේ අනතුරු සංඛ්‍යාව එකතු වන තත්ත්වයක් තුළ කටයුතු කිරීමක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මම ඉල්ලීමක් කරනවා. ඉතාමත් කෙටි කාලයක් තුළ යම් යම් පරීක්ෂණ කරලා පොලීසියේ OIC මහත්මයාට, Traffic OIC මහත්මයාට හෝ රථවාහන අංශය භාර නිලධාරියාට ඒ වාහනය නිදහස් කරන්නට පුළුවන් සමහර අවස්ථා තිබෙනවා. නමුත් ලෙනෙසියට අද පොලීසියත් කරන්න බලන්නේ මොකක්ද, අනතුරු සංඛ්‍යාව එකතු වනකල් ඉන්නවා, ගාල්ලෙන් නෙළුවට එන්න ඕනෑ, තවලමට එන්න ඕනෑ කියලා. ඒ වාගේ තත්ත්වයක් තිබෙනවා. මේක වෙනස් කරන්නට ඕනෑ. අපි කාර්යක්ෂම සේවාවක් බලාපොරොත්තු වෙනවා. බොහෝ දෙනෙක් හිතවත්කම්වලට කටයුතු කරන බව පැහැදිලිව පෙනෙනවා. එම නිසා මම ඉල්ලීමක් කරනවා. අද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට රැකියා නැති බොහෝ දෙනෙක් රැකියා ඉල්ලාගෙන යනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ පුහුණුවීම් කළ, - මේ රටේ අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයේ- ඒ තුළින් දැනුම, අවබෝධය ලබා ගත්ත බොහෝ පිරිස් අද ඉන්නවා. කරුණාකරලා නිලධාරීන් කිහිප දෙනෙක් මේ සඳහා ඇතුළත් කරන්න.

ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට තව විනාඩියක තිබෙන්නේ.

ගරු විජේපාල හෙට්ටිආරච්චි මහතා
(மாண்புமிகு விஜேபால் ஹெட்டிஅரச்சி)
(The Hon. Wijepala Hettiarachchi)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මා අවසන් කරන්නම්. ඒ විතරක් නොවෙයි අපි මේ කාරණයක් ඉතාමත්ම පැහැදිලිව කියන්නට ඕනෑ. රටේ රිය අනතුරු සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් අපි ඔබතුමන්ලාටම ඒ බර පටවන්නට සූදානම් නැහැ. අපි දන්නවා ප්‍රවාහන පද්ධතිය ගැන විවිධ වෝද්‍යා තිබෙන බව. නමුත් මේ තත්ත්වය තුළ සිදු වන ඉතාමත්ම දරුණු අනතුරුවලදී රියදුරන්ට ලබා දෙන දඩුවම් ප්‍රමාණවත් නැහැ කියලා මම කියනවා. දඩුවම් ප්‍රමාණවත් නැහැ කියලායි මම කියන්නේ. ඒ නිසා ඒ වැරදි කළ කෙනා නැවත නැවත ඒ වැරදීම කරලා තිබෙනවා. මේ සඳහා විධිමත් නීති පද්ධතියක්, වැඩ පිළිවෙළක් අපි සූදානම් කර ගත යුතු වෙනවා. අපි මේ නීති රීති, අණපනත් නැවත සංශෝධනය කරලා හෝ මේ තත්ත්වයෙන් බෙරෙන්නට ඕනෑ කියන ඉල්ලීම මම කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ මේ දෙපාර්තමේන්තුවට මේ රටේ ලොකු වගකීමක් තිබෙනවා. අභියාචනා දුන් විදින මිනිසුන් පාර මාරු වන විට, කහ ඉරේ යන විට සිදු වන අනතුරුවලදී ලබාදෙන දඩුවම් ප්‍රමාණවත් නැහැ. අපි දන්නවා, වාහන අනතුරකින් මරණයක් වූණාට පසුව ඊට පසු දින සැකකාරයාට ඇප දෙන තත්ත්වයට අද පත් වෙලා තිබෙන බව. පැය 24ක් යන්නට පෙර, මරණය ගෙදරට ගේන්නට පෙර සමහර වෙලාවට අධිකරණයෙන් සැකකාරයාට ඇප දෙනවා. මම දන්නේ නැහැ අධිකරණ පද්ධතිය තුළ මේ කාරණය කුමන ආකාරයට යෙදෙනවාද කියලා. නමුත් සමහර වෙලාවට මේ වාගේ තත්ත්වයන් තුළ ඇති වන මානසික තත්ත්වයන් තුළ ඉතාම අවාසනාවන්ත, අකාරුණික තත්ත්වයන්ට මේ රටේ ජනතාව පත් වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අවසාන වශයෙන් මම ඉල්ලීමක් කරනවා. විශේෂයෙන් මේ රටේ ප්‍රතිසංවිධානය විය යුතු ආයතනයක් තමයි මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව. වහාම මෙය ප්‍රතිසංවිධානය විය යුතුයි, මෙහි කටයුතු කාර්යක්ෂම විය යුතුයි, මීට වඩා විනිවිද භාවයෙන් කටයුතු කළ යුතුයි. මේ දෙපාර්තමේන්තුව තුළින් ප්‍රාදේශීය මට්ටමින්, දිස්ත්‍රික්ක මට්ටමින් ඒ ජනතාවට කාර්යක්ෂමව, කඩිනමින් සේවාවක් ලබා දෙන්නට ඕනෑ. මේ සඳහා අණපනත් තිබෙනවා නම් ගේන්න. අපි ලැහැස්තියි ඒවා වෙනස් කරලා රටේ ජනතාවට සාධාරණ, යුක්ති සහගත වැඩ කටයුත්තක් මේ රජය මගින් ක්‍රියාත්මක කරන්නට. ඒ සඳහා අපි බැඳී සිටිනවා, වගකීමක් ගන්නට ලැහැස්ති වෙලා ඉන්නවා කියන කාරණය මතක් කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)

මිළහට, ගරු හෙක්ටර් අප්පුහාමි මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට විනාඩි 6ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 5.15]

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

බෙහෙවින්ම ස්තූතිවන්ත වනවා, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

අද විශේෂ වූ ආයතනයක් සම්බන්ධ පනතක් යටතේ ගෙන එන ලද නියෝග මගින් සිදු කරන සංශෝධන තමයි ඉදිරිපත්

කරලා තිබෙන්නේ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව කියන්නේ මේ රටේ සමස්ත ජනතාවටම ඉතාමත්ම සම්ප සම්බන්ධතා ඇති කර ගන්නට තිබෙන, රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය නිවැරදි ආකාරයෙන් සකස් කර ගන්නට වගකීම තිබෙන ප්‍රධානම ආයතනය. මේ ආයතනය ගැන කථා කරනවා නම් අපට කරුණු කාරණා රාශියක්ම තිබෙනවා.

නමුත් අද මේ නියෝග මගින් සංශෝධන ගෙන එන්නේ රියදුරු පුහුණු පාසල් සම්බන්ධවයි. ප්‍රවාහනය ගැන කථා කරන විට, මීට පෙර කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් කිව්වා, මේ රටේ පාරවල් හදලා තිබෙනවා, වාහන ගෙනැල්ලා තිබෙනවා නමුත් මිනිසුන්ගේ මනස හදලා නැහැ කියලා. ඒ බව හිටපු ආණ්ඩුවේ මන්ත්‍රීවරයෙක්ම කිව්වා. එතුමාට ඒක තේරිලා තිබීම ගැනත් මම සන්තෝෂ වෙනවා. මොකද, කාලයක් තිස්සේ එතුමන්ලාට දැනුණේ නැහැ මිනිසුන්ගේ මනස හදලා නැහැ කියලා. අපි ජනතාවගේ මනස හදනවා නම් ප්‍රධාන වශයෙන් මාර්ග නීති සම්බන්ධයෙන් ජනතාව දැනුවත් කිරීමේ විශේෂ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන්නට ඕනෑ. එක මන්ත්‍රීවරයෙක් කිව්වා, ඒවා ක්‍රියාත්මක කරන්නට රූපවාහිනිය තෝරා ගන්න කියලා. රූපවාහිනිය තෝරා ගන්නා කියලා ප්‍රතිඵලයක් වෙන්නේ නැහැ කියලා මම හිතනවා. එයට හේතුව මේකයි. සමහර වෙලාවට එවැනි නීති - රීති සම්බන්ධ වැඩසටහන්, දැන්වීම් දෙස බලාගෙන ඉන්න රූපවාහිනිය නරඹන අපේ ජනතාව ඒ තරම්ම කැමැති වෙයිද කියා අපට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. හැබැයි, පාසල් පද්ධතියත් ඒක රාශි කරගෙන, ප්‍රදේශයේ තිබෙන අනිකුත් ආයතනත් සමඟ එකතු වෙලා, විශේෂයෙන්ම ත්‍රිරෝද රථයේ සිට මේ රටේ තිබෙන මහා පරිමාණ වාහන රියදුරන් දක්වා වූ සියලුම දෙනා මාර්ග නීති සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාස මට්ටමින් සකස් කරන්න අපට පුළුවන්.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මාර්ග නීති ක්‍රියාත්මක විය යුත්තේ කොහොමද කියා අප දන්නවා. අද ත්‍රීවිලර් එකක රියදුරෙක් පොඩ්ඩක් ඉස්සර කරන්න ගියාම වාහනයක් බැරි වෙලාවක් එයාගේ පැත්තට පොඩ්ඩක් ගියොත්, ඔරවලා බලනවා විතරක් නොවෙයි, අනික් වාහනයේ සිටින රියදුරාට පරුෂ වචනයෙන් බණින්න තරම් පහත් තත්ත්වයකට අපේ රියදුරා වැටිලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අප මේ වෙනුවෙන් යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරද්දී විශේෂයෙන්ම එක් එක් පාරවල්, මංචාවන් සම්බන්ධවත් විධිමත් වූ වැඩ පිළිවෙළක් අප ළඟ තිබෙන්න ඕනෑ.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව බොහෝ වෙලාවට හිතන්නේ ආදායම් ටික එකතු කරගන්නයි. ආදායම් එකතු කරගන්නා වැඩසටහන් තමයි එම දෙපාර්තමේන්තුවේ බොහොම ක්‍රියාත්මක වන්නේ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපට මෙහෙම ප්‍රශ්නයකුත් මතු වෙලා තිබෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වාහන ලියා පදිංචි කිරීම් සම්බන්ධව බොහොම වැරදි සහගත මත සමහර වෙලාවට සමාජයේ තිබෙනවා. අප දන්නේ නැහැ, ඇත්තටම ඒ දෙපාර්තමේන්තුව අස්සේ ඒවා තිබෙනවාද කියා. මෙහි නිලධාරීන්ට වෙන් වූ කුටියේ අද එම දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් ඉන්නවා මම දැක්කේ නැහැ. අද මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග ගෙන එන වෙලාවේ එම දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරී මහත්වරු කවුරුවත් ඇවිත් නැහැ වාගේ තමයි මට පෙනෙන්නේ.

මෙම දෙපාර්තමේන්තුව විශේෂයෙන්ම ජනතාවගේ මනස හදන ආයතනයකුත් වෙන්න ඕනෑ. ඒ ආයතනයේ එක කොටසක් ඒකට වෙන් වෙන්න ඕනෑ. එහෙම කොටසක් වෙන් වූණොත් තමයි නිවැරදි රියදුරෙක් මේ රටේ බිහි කරන්න අපට හැකි වන්නේ කියා මා විශ්වාස කරනවා. මාවතක රියදුරෙකුට තිබෙන

அதிகம், மாவனக மலியேகூடு நலனெ அமிகம், ஸீ வானே மாவனக வானகம் படிவன அகாரம் ஸமீனெம் வடி பிழிவெலக் ஸகக் கிரிமே மூலிக அயனகம் மெய் விய யூகம். மெம டேபாந்தமேனேவென் வானக டியா படிவீ கரலா வினகம் மடி. மெ டனேன் நகல, கரு அமிகிவமனென் மெ மெ காரணம் அனனன கலமகிம். வானகம் டியா படிவீ கரடிடி அபூம கனேன் அமிகிகரு பசுவி ஸிவிய யூகம்? அமிகிகரு நகிவ வானக கெவிக் டியா படிவீ கரன வப அப டனவா. பனெம நமீ அபூ கனேன் வானகம் அமிகிகருவெனவன் கனனா கனவவாடி, மெ டியா படிவீ கிரிமே அயனகம்? மெ அடியமீ பகக கரனவா கா ஸானவ மெ ஸககான யமீ வடி பிழிவெலக் கியானமக வெனன கிநக. ம கிநக விமியடு டுனடு வானக கடுகனன் லக்ஷகம் பமக நலனெவா. ஸீவாமின் பம டேபாந்தமேனேவென் விமல மூடகன் பகக வெனவா. மெ வானகவெ டியா படிவிய அகக அகிகன் கருக, காரணம் ஸீ ராமி வெடிடி விமல மூடகன் பகக வெனன பூபவன். கடுக, அப கடுகனெம கிவீவ கா ஸானவம கெடி ரெடினென் கிரீமணம் கரனேன் கெககாமடி, ஸீ ரெடினென் வெகிம மெககன்டி, ஸீ ரெடினென் பரிநகணம் கரன வானகம் ஸீ மாவன கல கமன் கரன விடு மகியாவ அரகணம் கிரிமே வடி பிழிவெலக் ஸீ ரெடினென் கலக நலனெவாடி கியன காரணம் நமீ அப கடுகிய யூகன்.

விசேஷகனென் அப டனவா ரெடினென் பக பக மானகி கவிடுமீவெ ஸிவிய வப. ஸமகர வெலாவிடு கெடி பூகணம் வெனன பூபவன்; ஸமகரே பூகணம் வெனன பூபவன்; வெனன பூகணம் கிபவீ கியானெ யனன பூபவன். கடுக, ஸீ ரெடினென் வானகம் நகனென் பகக ஸீ கியல பூகண அமக கரலா வானகம் மாவன கரனென் யனன பூபவன் விமியே வானகணம் அப ககன் கிநக.

கரு மூலககாரகம் மனேகிவம

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
கிவமலாடு நவ விநாமிக காலகன் நலனெவா.

கரு கெக்டர் அபபூகமீ மககா

(மாண்புமிகு கெக்டர் அபபூகமீ)
(The Hon. Hector Appuhamy)

மெ கனேகம் ஸமீனெம் மாவ டகிக கருக, காரணம் கெவிக் நலனெவா கலா கரனன. கரி நமீ ஸீ கருக பகிக் பக அரனெ கலா கரனன கிநக. கடுக, ஸீ ஸகக மெ காலக கிசீகன்ம பூகணவன் கடுக. மெம அயனகம் மகின் மூடி பூகிபாடின வென் கரடிடி விசேஷகனென் மகியானே கிவகமனம் ஸககன், மகியா அரகணம் கரன வடி பிழிவெலக் ஸகக் கரனனன் யமீ மூடகன் வென் கரனன கியா மெ கரு அமககமலானென் கடுக ஸிவிய. பம வடி பிழிவெ லாமீ வகனென், நகனமீ நககிக வகனென் அபடு கியானமக கரனன பூபவன். மெம கடுக வெனுவென் கலக அயனக ஸமீனெம் கரணம் கல யூக, மாவனே ரெடினென் கடுகனென் கெககாமடி, மகின் கடுகனென் கெககாமடி கியன மெ கியல காரணம் கடுக கெக ஸமீகணம் கரலா, கிவரடி வடி பிழிவெலக் ஸகக் கலென் பமகம் மெ ரெடினென் கடுக வகனென்; விநக ரெடினென் கிவி வனென்; விநக மகியன் கிவி வனென். மூலககாரகம் கரு மனேகிவம, மடு கலா கரனன காலக கடுகனனாடு கிவமலாடு கெககாமீ கடுகிம்.

கரு மூலககாரகம் மனேகிவம

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
Next, the Hon. A. Aravindh Kumar. You have six minutes.

[பி.ப. 5.22]

கரு அ. அரவிந்த் காமர் மககா

(மாண்புமிகு அ. அரவிந்த் காமர்)
(The Hon. A. Aravindh Kumar)

கனகரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்று மோட்டார்வாகனம் சட்டத்தின் கீழான கடுகங்கு விதிகளில் திருத்தம் கெககடுககடுககடுக இடம்பெறும் இந்த விவாதத்தில் கலந்துகெககடுக கடுக கடுககடுககடுக கடுககடுககடுக வாய்ப்புக் கெககடுககடுககடுக உங்ககடுக கடுக நன்கியைத் தெரிவித்துக்கெககடுக விரும்புகின்றேன். இந்த நாட்டிலே அரசு திணைக்களங்கள், அதிகாரகடுககடுக, நியதிச் சபைகள் என்று பல்வேறு அரசு துறைகள் மக்களின் நலனுக்காக கடுககடுககடுககடுககடுககடுக. அவற்றில் முன்னணியில் இருக்கும் கடுககடுக அரசு துறைகளிலே மோட்டார்வாகனம் பதிவாளர் திணைக்கடுககடுககடுக நாங்கள் குறிப்பிட முடியும். இந்தத் திணைக்கடுககடுககடுக அரசு துறையிலே ஒரு முக்கிய பங்கை வகிக்கின்றதென்பதை நாங்கள் அனைவரும் அறிவோம். அந்த வகையிலே பார்க்கும்போது இந்த திணைக்கடுககடுககடுக பல்வேறு சேவைகள் மக்ககடுககடுக போய்ச்சேர்ந்தாலும் அதிலே பல்வேறு குறைபாடு கடுககடுக எங்ககடுக பார்க்கக்கடுககடுக இருக்கின்றது.

எமது நாட்டிலே மோட்டார் வாகனம் தொடர்பான பல்வேறு சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டிருக்கின்றன. அவை சரியாக அமுல்படுத்தப்படுகின்றனவா? அவ்வாறான சட்டங்கள் அனைவராலும் மதிக்கப்படுகின்றனவா? மக்கள் சட்டங்களை மதித்துச் செயற்படுகின்றார்களா? என்ற கேள்வியை நாங்கள் எழுப்பும்போது "இல்லை" என்ற பதில்தான் கிடைக்கும். நாங்கள் பல்வேறு நாடுககடுககடுக போகின்றோம். அங்ககடுககடுக மோட்டார் வாகனம் சட்டங்ககடுககடுக போக்குவரத்துச் சட்டங்ககடுககடுக நாங்கள் அறிகின்றோம். அங்குள்ள சாரதிகள் மற்றும் பொது மக்கள் எவ்வாறு அச்சட்டங்களை மதித்துச் செயற்படுகின்றார்கள் என்பதையும் நாங்கள் பார்க்கின்றோம். அவ்வாறானதொரு நிலைமை எமது நாட்டிலே இருக்கின்றதா? என்ற கேள்வியை எழுப்பினால் அதற்கும் "இல்லை" என்ற பதிலே எஞ்சிநிற்கும்.

விசேடமாக, இன்று சாரதி அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கல் என்பது ஒரு வியாபாரமாக மாறிப் போயிருக்கின்றது. தகுதியுள்ளவர்கள் சாரதி அனுமதிப்பத்திரத்தைப் பெறுகின்றார்கள்; அதில் எவ்வித பிரச்சினைக்கும் இடமில்லை. ஆனால், அதற்குத் தகுதியற்றவர்களும் சாரதி அனுமதிப் பத்திரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதை நாங்கள் பார்க்கின்றோம். கல்வியறிவு இல்லாதவர்களும் சாரதி அனுமதிப்பத்திரத்தைப் பெற்றுக்கொள்கிறார்கள். அவையகடுககடுக இழந்த ஒருகிலுக்கடுக சாரதி அனுமதிப்பத்திரங்கள் பெற்றிருப்பதாக நாங்கள் அறிகிறோம். அப்படியென்றால் இது எவ்வாறு சாத்தியமானது? என்பதை நாங்கள் மிக ஆழமாக நோக்க வேண்டியிருக்கின்றது. நம் நாட்டில் பினகடுககடுக போய் சாரதி அனுமதிப் பத்திரத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளக்கடுக அவலகடுக மான நிலைமை இருப்பதை நாம் இதனூடாகப் பார்க்கக் கூடியதாக இருக்கின்றது. இவ்வாறு செய்யும்போது - தகுதியற்றவர்கள் அல்லது முறையற்றவர்கள் வாகன சாரதி அனுமதிப் பத்திரங்களைப் பெறுவதன்மூலம் - வீதி விபத்துக்களும் மனித உயிரிழப்புகளும் மனிதர்கள் அவயவங்களை இழப்பதும் தான் இடம்பெறுகின்றன. அதன் பலபலன்களாக அவர்கள் வாழ்நாள் பூராவும் முடங்கிப்போய் கிடக்கின்ற ஓர் அவலத்தைத்தான் கானமுடிகிறது. ஆகவே, இதனைத் தடுக்க சட்டத்தில் மிக ஆழமான, அழுத்தமான திருத்தங்களைக் கெககடுககடுக வேண்டும். அவ்வாறு கெககடுககடுககடுக இவ்வாறான மனித இழப்புகளைத் தடுக்க முடியும்.

මේ විවාදයේදී මන්ත්‍රීවරු විවිධ අදහස් පළ කළා. විශේෂයෙන්ම අද රියැදුරු පාසල්වල ක්‍රියාත්මක වන අය කිරීම් සම්බන්ධ ගැටලුවක් තිබෙනවා. අද රියැදුරු බලපත්‍රයක් ගන්න ගියාම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අය කරන මුදල වාගේ කිහිප ගුණයක මුදලක් රියැදුරු පාසල්වලින් අය කරනවා. මෙහිදී නිශ්චිත මුදලක් සඳහන් වෙන්නේ නැහැ. ඒ සම්බන්ධව ප්‍රශ්න කළාම, පුහුණුවීමට ලබලා දෙන පහසුකම් මත මෙම අයකිරීම් වෙනස් වෙනවා කියලායි කියන්නේ. එහි අවම මුදල සහ

උපරිම මුදල නියම කරන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම වාර කීයක් පුහුණු වෙන්න අවකාශ තිබෙනවාද කියා සඳහන් කරලා මේ සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ මුදලක් නියම වෙන්න ඕනෑ කියා මම විශ්වාස කරනවා. මොකද, නැත්නම් රියදුරු පාසල්වලින් එක එක මිල ගණන් තමයි අය කරන්නේ.

මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් ගැන කථා කරනකොට මේ දේ කියන්න ඕනෑ. රියදුරු බලපත්‍රය ගන්න ගියාම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අය කරන මුදලට සමාන මුදලක් මේ නිලධාරීන් අය කරනවා. මේවා අයපා අය කිරීම. ඒ නිසා මේ අයපා අය කිරීම සම්බන්ධයෙන් සාධාරණයක් වෙන්න ඕනෑ.

මෙම ගරු සභාවේ විශේෂයෙන්ම සඳහන් වුණා, මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන්ගේ හිඟයක් තිබෙනවා කියලා. හිඟයක් තිබෙනවා නම්, ඉදිරියේදී සභායක පරීක්ෂකවරුන් පත් කිරීමේ හැකියාවක් තිබෙනවා. හැබැයි, මේ ගැන කථා කළේ අවුරුදු ගණනාවක් පාර්ලිමේන්තුවේ හිටපු උදවිය. අවුරුදු ගණනක් මේ රට පාලනය කරපු උදවිය දැන් කියනවා, මෙවිට නිලධාරීන් ගණනක් අඩුයි කියලා. ඒ කාලයේ ඒවා දැක්කේ නැද්ද දන්නේ නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අධිවේගී මාර්ගවල වාහන ධාවනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ කාරණා ගැන මේ මෝටර් වාහන පනත යටතේ වූ නියෝගවල කොතැනවත් සඳහන් වී තිබෙනවා මම දැක්කේ නැහැ. අධිවේගී මාර්ග පරිහරණය කරන්න පටන් ගත් මුල් කාලයේ නම් විවිධ දැනුවත් කිරීම් මාධ්‍ය හරහා සිද්ධ වුණා. නමුත් දැන් ඒවා සිද්ධ වෙන්නේ නැහැ. කාර්මික දෝෂ සිද්ධ වුණාම ඒ වෙනුවෙන් ගන්නා ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද? හදිසි තදබදයක් ඇති වුණාම ගන්නා ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද? හදිසියක් වුණාම එතැනින් ගැලවිලා යන්න තිබෙන මාර්ගයට අපි කියනවා escape zone කියලා. Escape zone පරිහරණය කිරීම සම්බන්ධයෙන් නිර්දේශ මේ නියෝගවල ඇතුළත් වෙලා තිබෙන බවක් මම දැක්කේ නැහැ. අධිවේගී මාර්ගවල යනකොට අපි දකිනවා, එහෙත් මෙහෙත් දාලා ඉස්සර කරගෙන යනවා. මේවා සම්බන්ධයෙන් මීට වැඩිය ක්‍රමවත් පුහුණුවීමක් දෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම මෙම ගරු සභාවේදී අද විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයෙක් ඇහුවා, ප්‍රමිතියෙන් ඉහළ රියදුරු පාසල් පවත්වාගෙන යනකොට අවුරුදු 21ට වැඩි බලපත්‍රලාභියෙකු විසින් "L" board එකක් පාවිච්චි කරලා තවත් කෙනකු පුහුණුකිරීම සම්බන්ධයෙන් ගන්නා වූ ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද කියලා. ඒවා ප්‍රමිතියානුකූල පුහුණුවීම් නොවෙයි. අපි ප්‍රමිතියක් ගැන කථා කරද්දී, "L" board එකක් ගහගෙන තව කෙනෙක් උගන්වනවා නම්, එතැන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඒ නිසා මෙහිදී කියන්න ඕනෑ, ප්‍රමිතිය සම්බන්ධව විශාල ගැටලු තිබෙන බව.

මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන්ගේ ක්‍රියාකලාපය සම්බන්ධයෙන් මෙම ගරු සභාවේ කථා කළා. මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් හිඟ නිසා ඇත්තටම ගෙන්නා ගන්න හරි අමාරුයි. ඒ වාගේම මෙම ගරු සභාවේ කථා වුණා, හොඳ පාරවල් තිබෙනවා; පාරවල් හොඳ නිසා රියදුරු මහත්වරු අධික වේගයෙන් ධාවනය කරනවා; වාහන හැප්පෙනවා; මිනිසුන් අනතුරට පත් වෙනවා කියලා. ඒක ඇත්ත. හැබැයි, ප්‍රමිතියානුකූලව රියදුරෙක් බිහි කළොත් තමයි ඒ රියදුරා ප්‍රමිතියකින් යුතුව වාහන පදවන්නේ. අපි දන්නවා, අපේ රටට වැඩිය හොඳ පාරවල් දියුණු රටවල තිබෙන බව. හැබැයි, ඒ රටවල රියදුරන් වගකීමකින් තොරව වාහන ධාවනය කරන්නේ නැහැ. ප්‍රමිතිය ගැන කථා කරද්දී, අපේ රටේ රියදුරු උපදේශකවරුන්ගේ ගැටලුව ගැන විවිධ අදහස් පළ කළා; රියදුරු පාසල්වල ඉඩකඩ ගැන කථා කළා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විදේශීය රටවල රියදුරු පාසල්වලට ආවේණික වුණු ධාවන පටයක් තිබෙනවා.

ඒ ධාවන පටයේ සියලුම මාර්ග සලකුණු තිබෙනවා; traffic lights තිබෙනවා; roundabouts තිබෙනවා. අනිකුත් රටවල රියදුරන් පුහුණු කිරීමේ පාසල්වල ධාවන පට පවා තිබෙනවා. හැබැයි, අපේ රටේ එහෙම ඒවා නැහැ. මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග දෙකක් ගැන විවාද කරද්දී විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරු මේ විධියට අදහස් පළ කරනවා නම්, "රියදුරු පාසල්වලට ධාවන පටයක් අවශ්‍යයි" කියලා කියන දවසට මෙනුමන්ලා මොනවා කියයිද කියලා මට හිතාගන්න බැහැ. නිවැරදිව මේ කටයුත්ත කරන්න නම් රියදුරන් අතින් සිදු වන අනතුරු බොහොම අඩු රටවල් එක්ක අපේ රටත් සංසන්දනය කරන්න වෙනවා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ගරු චන්දිම ගමගේ මහතා

(மாண்புமிகு சந்திம கமகே)

(The Hon. Chandima Gamage)

ඒ සංසන්දනය කිරීම තුළින් තමයි අපට නිවැරදි මාර්ගයකට අවතීර්ණ වෙන්න පුළුවන් වෙන්නේ. එහෙම නිවැරදි මාර්ගයකට අවතීර්ණ වීම තුළින් තමයි අපට මේ කටයුත්ත හොඳින් කරන්න හැකියාව ලැබෙන්නේ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ගරු සභාවේදී සමහර මන්ත්‍රීවරුන් කසි කබල් වාහන ගැන කථා කළා. පසු ගිය කාලයේ ගොවේ කසි කබල් වාහන නොවෙයි, බඩ කරපු වාහනයයි මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. තීරු බදු පවා නිසි පරිදි නොගෙවා, හොරට කැලි කැලි ගෙනැල්ලා ඇමුණුවා. කැලි ඇමුණුවාට පස්සේ මේ වාහන ලියා පදිංචි කරන්න බැහැ. ඒ වාහනවලට අංක නැහැ. මේ වාහන ධාවනය කළේ හොර නොමිමර ගහගෙනයි. දැන් මෙතැනට ඇවිල්ලා කසි කබල් වාහන ගැන කථා කරනවා. එතුමන්ලා රෙදි ඇඳගෙනද කථා කරන්නේ කියලා මම අහනවා. මේක තමයි ඇත්ත. පසු ගිය රජය කාලයේ පාවාරමක් විධියට වාහන හොරට ගෙනැල්ලා, බඩ කරලා පාරට දැමීමා. විවිධ ක්‍රමවලින් ඒවාට අංකත් ලබා දුන්නා. හැබැයි, ඒ අංක ඔක්කොම හොර අංක. ඒ වාගේම පසු බිමක් තමයි තිබෙන්නේ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද උපදේශකවරුන්ගේ ප්‍රමිතිකරණය ගැන කථා කරනවා නම් අවම සුදුසුකම හැටියට සාමාන්‍ය පෙළ සමත් වෙලා තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම තමන් සතුව තිබෙන රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගත් දිනයේ සිට අවුරුදු පහක seniority එකක් තිබෙන්න ඕනෑ. සහකාර උපදේශකවරයෙකුගේ අවම සුදුසුකම තමයි, අට පාස් වෙලා තිබීම. මේ වාගේම ප්‍රමිතිකරණයක් තමයි කරලා තිබෙන්නේ. එවැනි ප්‍රමිතිකරණයෙන් යුක්ත උපදේශකවරුන් අතින් බිහි වන රියදුරන් විනයානුකූල රියදුරන් බවට පත් කරන්න හැකි වෙයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. ඒ තත්ත්වය තේරුම් ගන්නේ නැතිව නිකම් විවේචනය කිරීම විතරක් ප්‍රමාණවත් වේවි කියලා මා හිතන්නේ නැහැ. උපදේශකවරුන් පත් කිරීමේදී සිදු වන අයපා අඩු පාඩු ආවරණය කරන ක්‍රමවේදයක් මේ නියෝග මගින් හඳුන්වා දීලා තිබෙනවා. මෙහෙම ගියොත් පොඩි පොඩි රියදුරු පාසල්වලට මොකද වෙන්නේ කියලා තවත් මන්ත්‍රීවරයෙක් ඇහුවා. ඒ පොඩි පොඩි රියදුරු පාසල් නිරායාසයෙන්ම මහා පරිමාණයේ රියදුරු පාසල් බවට පත් වේවි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

කථාව අවසන් කරන්න, ගරු මන්ත්‍රීතුමා.

ஓர் வந்திம மென் மனம்

(மாண்புமிகு சந்திம கமகே)

(The Hon. Chandima Gamage)

ரெட்டர்ன் ப்ரெஜுட் லீம் ஐம்மென் லென்னை லென்னை, ப்ரெஜுட் ஓஹ் லென்னை லென்னை, டிசெம் ௨௦௦௦ லீகிங் ரெட்டர்ன் லீகி கிரீம் டிபாஹிங் டிபிளமென்ட் ப்ரெஜுட் கிஹ் ப்ரெஜுட் கிரீம் லீகிங் லீகிங்.

ஓர் மிலாஹார்ட் மென்மீது

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

The next speaker is the Hon. Mylvaganam Thilakarajah. You have six minutes.

[பி.ப. 5.39]

ஓர் மென்மீது மிலாஹார்ட் மென்மீது

(மாண்புமிகு மயில்வாகனம் திலகராஜா)

(The Hon. Mylvaganam Thilakarajah)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்று நடைபெறுகின்ற மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் தொடர்பான விவாதத்தில் கலந்துகொண்டு உரையாற்றுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு உங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். இந்த ஒழுங்குவிதிகளின் திருத்தத் தினாடாக சாரதிப் பயிற்சிப் பாடசாலைகளைப் புனரமைத்தல், சாரதிப் போதனாசிரியர்கள் மற்றும் உதவிப் போதனாசிரியர்களுக்கான ஒழுங்குமுறைகளைப் பிரகடனப்படுத்துதல் என்பன பற்றியும் குறிப்பிடுவது எனது நோக்கமாக இருக்கின்றது. குறிப்பாக, இந்த நாட்டிலுள்ள கல்வி முறை தொடர்பாகப் பல்வேறு விமர்சனங்கள் இருக்கின்றன. இந்தக் கல்வி முறையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தவேண்டும். அதனுடாகத்தான் உலக ஒழுங்கு சென்றுகொண்டிருக்கின்ற பாதைக்குள் நாம் இணைந்துகொள்ள முடியும் என்ற வாதம் முன்வைக்கப்படுகின்றது. என்றாலும், எமது நாட்டில் இருக்கின்ற கல்வி முறை மிகவும் பழையமையான, புதுப்பிக்கப்படாத ஒரு நிலையில் இருப்பதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். அத்துடன், அது ஒரு பாரிய வேலைத்திட்டமுமாகும். அதேபோல்தான், இந்தச் சாரதிக் கல்விகூட, முறைமைப் படுத்தப்பட வேண்டிய ஒரு விடயமாகும். அத்துடன், உலக நடப்புகளை, உலக ஒழுங்குகளை, நவீனங்களை உள்வாங்கவேண்டிய விடயமாகவும் அது இருக்கின்றது.

இன்றைய நாட்களில் ஊடகங்களில் ஒளி, ஒலி பரப்புகின்ற செய்திகளைப் பார்ப்போமாக இருந்தால், தொலைக்காட்சியில் விபத்துச் செய்திகளை அறிவிப்பதற்கென்றே ஒரு தனியான அங்கத்தை வைத்துக்கொண்டு, அவற்றை ஒளிபரப்புகின்ற அளவுக்கு விபத்து என்பது ஒரு நாளாந்த நிகழ்வாக மாறியிருக்கின்றது. தொலைக்காட்சி நிறுவனங்கள் அல்லது வானொலி நிறுவனங்கள் அத்தகைய செய்திகளுக்கான நேரத்தை segment என ஒதுக்கிவைத்துக்கொண்டு, அவற்றை ஒளி, ஒலிபரப்புகின்ற அளவுக்கு மாறியிருக்கின்றன. இதன் அடிப்படையில் அது எங்கே திருத்தப்பட வேண்டுமென்றால், சாரதியொருவர் அதுதொடர்பான கல்வியை முறையாகப் பெற்றுக்கொண்டுள்ளாரா? என்ற நிலையிலிருந்து ஆரம்பிக்க வேண்டும். அந்த வகையில், இன்று இச்சபையில் முன்வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற சாரதிப் பயிற்சிப் பாடசாலைகள் சம்பந்தமான அல்லது சாரதிப் போதனாசிரியர்கள் சம்பந்தமான ஒழுங்கு விதிகளை உள்வாங்கவேண்டியது தவிர்க்க முடியாதது; கட்டாயமானது.

அதேநேரத்தில், நாங்கள் அவதானிக்கவேண்டிய விடயம் என்னவென்றால், வெறுமனே சாரதிப் பாடசாலைகளுக்கான

அல்லது போதனாசிரியர்களுக்கான ஒழுங்குவிதிகளை மாற்றியமைப்பதனுடாக மாத்திரம் முறையான போக்குவரத்துக் கலாசாரம் ஒன்றை இந்த நாட்டுக்குள் கொண்டுவர முடியுமா? என்பதாகும். இந்த ஒழுங்குவிதிகளுடன்கூடவே, போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பிரிவினரும் கல்வி அமைச்சோடு தொடர்புடைய இன்னுமொரு பிரிவினரும் நவீன தொழில்நுட்பங்களை உள்வாங்கக்கூடிய விஞ்ஞான தொழில்நுட்ப அமைச்சோடு இணைந்ததான ஒரு பொது வேலைத்திட்டமொன்றை முன்வைப்பதனுடாக மாத்திரம்தான் எமது நாட்டில் முறையான போக்குவரத்துக் கலாசாரம் ஒன்றைக் கொண்டுவர முடியும் என்று நான் நினைக்கின்றேன்.

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, நாங்கள் பல வெளிநாடுகளுக்குச் செல்கின்றோம். அங்கு நவீன தொழில்நுட்ப மாற்றங்களோடு இணைந்து எவ்வாறு போக்குவரத்து முறைமை கையாளப்படுகின்றது என்பதைப் பார்க்கின்றோம். நமது நாட்டில் இருப்பதுபோல, போக்குவரத்துப் பொலிஸார் ஒளிந்திருந்து - மறைந்திருந்து, சாரதி தவறு செய்தபின், அந்தத் தவறுக்கான தண்டனையை வழங்குவதற்காகவோ, அல்லது மாத இறுதியில் அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற இலக்குகள் எனப்படுகின்ற targetஐ அடைவதற்காகவோ தண்டப்பணத்தை அறிவிட்டு, போக்குவரத்துக் குற்றங்களை ஒரு வருமான மூலமாக மாற்றுகின்ற நிலைமை காணப்படுகின்றதா? வீதி விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கான முறையான, ஒழுங்கான சாரதிகளை உருவாக்குவதற்கான திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றதா? என்று பார்க்கின்றபோது, அவற்றில் நாங்கள் தலைகீழாகவே இருக்கின்றோம். அதாவது, விபத்துக்களை ஒரு வருமான மூலமாக மாற்றிவிட்டு, அதன்மூலம் வருமானத்தைப் பெற்றுக் கொள்கின்ற முறைமைதான் இங்கு இப்பொழுது ஊக்குவிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றது. இந்தத் தண்டப் பணங்களினுடாக அரசாங்கத்திற்கு நேரடியாக வருமானம் வருகின்ற அதேவேளை, மறைமுகமான வருமானமொன்றைப் பெற்றுக்கொள்கின்ற - கையூட்டல் பெற்றுக்கொள்கின்ற வேறொரு நிலைக்கு அதிகாரிகளை ஊக்குவிக்கின்ற நிலைமையும் காணப்படுகின்றது. எனவே, இவற்றைக் கருத்தில் கொண்டு நமது நாட்டில் முறையான போக்குவரத்துக் கலாசாரமொன்றைக் கொண்டுவரவேண்டும்.

சாரதிப் போதனாசிரியர்களின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கு, அதுதொடர்பில் தனியானதொரு பாடநெறியும் அந்தப் பாடநெறியை வழிப்படுத்தி நடத்துவதற்குத் தனியான பாடசாலை முறைமையொன்றையும் உருவாக்குவதனுடாக மாணவர்களுக்குப் - பயிலுநர்களுக்குப் போக்குவரத்துக் கலாசாரம் பற்றிய அறிவினை வழங்கமுடியும். இது மனித நாகரிகத்தில் மிக முக்கியமானதோர் அம்சமாகும். எனவே, இந்த போக்குவரத்துக் கலாசாரம் பற்றிய முறையான கல்வியை சிறு பராயத்திலிருந்தே அளித்து வரவேண்டும். ஆரம்ப காலத்திலிருந்தே 'போக்குவரத்து' என்பதன் முக்கியத்துவத்தை, அதன் பெறுமதியை, அதனால் ஏற்படக்கூடிய விளைவுகளைத் தெளிவுபடுத்துவதன்மூலம் வருங்காலச் சந்ததியினை முறையாக உருவாக்க முடியுமென நான் நினைக்கின்றேன்.

இந்த நாட்டில் உள்நாட்டு யுத்தமொன்று நிகழ்ந்ததென்பது பற்றியும் அந்த யுத்தத்தினுடாகப் பல்லாயிரக்கணக்கான உயிர்கள் இழக்கப்பட்டது பற்றியும் நாம் பேசுகின்றோம். அந்த உள்நாட்டு யுத்தத்தை முடிவுக்கு கொண்டுவந்துவிட்டதாகவும் மார்தட்டிப் பேசிக்கொள்கின்றோம். என்னைப்பொறுத்தவரை, நாங்கள் அந்த யுத்தத்தை முடித்து வைத்துவிட்டு இன்னுமொரு உள்நாட்டு யுத்தத்திற்குள் மூழ்கியிருக்கின்றோம் என்றே நான்

கூறுவேன். அதுதான் இந்த போக்குவரத்தினால் இழக்கப் படுகின்ற உயிரிழப்புக்கள்! அந்த யுத்தத்தினால் எத்தனை உயிர்களை நாங்கள் இழந்தோமோ, அதேயளவான உயிர்களை நாங்கள் தவணை தவணையாக, நாளுக்குநாள் இந்த நாட்டில் இழந்துகொண்டு வருகின்றோம். சாதி, இன, மத பேதங்களுக்கப்பால் பெறுமதியான மனித உயிர்கள் விபத்துக்கள் காரணமாக இந்த நாட்டில் இழக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. வெறுமனே ஒழுங்குவிதிகளை மாற்றியும் சாரதி பயிற்சிப் பாடசாலைகளின் போதனாசிரியர்களில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்துவதனாலும் இதனைத் தவிர்க்க முடியாது. அதற்கப்பால் போக்குவரத்துக் கலாசாரம் ஒன்றை முன்னிறுத்தி முறையான பாடத்திட்டத்தினூடாக மனித வாழ்க்கைக்குப் பயன்படக்கூடியவாறு சாரதி பயிற்சிப் பாடசாலையை வழிப்படுத்த வேண்டும். பாடசாலை மட்டத்திலிருந்தே அதனை உள்வாங்குவதனூடாகத்தான் அந்தக் கலாசாரத்திற்குச் செல்லமுடியுமெனக் கூறிக்கொண்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு மீண்டும் நன்றி கூறி, விடைபெறுகின்றேன்.

மரு லூசுசார்ஜ் மன்ஜிவோ

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

The next speaker is the Hon.Velu Kumar. You have six minutes.

[பி.ப. 5.45]

மரு வேலு கூமார் மஹா

(மாண்புமிகு வேலு குமார்)

(The Hon. Velu Kumar)

கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்களே, இன்று மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின்கீழான ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் கட்டளைகள் தொடர்பாக உரையாற்றுவதற்கு வாய்ப்பைத் தந்தமைக்காக உங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். குறிப்பாக மோட்டார் வாகனச் சாரதிகளுக்குரிய பயிற்சிப் பாடசாலைகளை ஒழுங்குமுறைப்படுத்துவதற்காக எடுத்திருக்கும் இந்த நடவடிக்கை காலத்தின் தேவையாகும். எனக்கு முன்பு உரையாற்றிய கௌரவ உறுப்பினர் திலகராஜா அவர்கள் கூறியதுபோல இந்த நாட்டின் போக்குவரத்து முறையிலுள்ள குறைபாடுகள் காரணமாக இந்தத் தேசத்தினுடைய பெறுமதியிழக்க உயிர்களை நாங்கள் நாளுக்குநாள் பரிதாபகரமாக இழந்துகொண்டிருக்கின்ற ஒரு காலகட்டத்தில் இருக்கின்றோம். இவ்வாறான ஒரு சூழ்நிலையிலே மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான விடயங்களைத் தரமிக்கதாகக் கொண்டுவருவதற்கு, ஒரு நியமத்துக்குள் கொண்டுவருவதற்கு, அதனை எங்கே ஆரம்பிக்க வேண்டும்? அதனுடைய ஆரம்பப் புள்ளி எது? என்பது பற்றி நாங்கள் தேடி அறிந்து செயற்பட வேண்டும். அந்த வகையில் மோட்டார் வாகனச் சாரதிகளுக்கான பயிற்சிப் பாடசாலைகளை ஒழுங்குபடுத்தி, அதனுடைய போதனாசிரியர்களை அல்லது பயிற்றுவிப்பாளர்களை ஒரு தரநிலைப்படுத்தி மோட்டார் வாகனச் சாரதிகளை ஒரு தரமிக்கவர்களாகக் கொண்டு வருவதற்கு இன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் இந்த முயற்சி, மாற்றம் மிக முக்கியமானதொன்றாகும்.

இலங்கையிலே மோட்டார் வாகனப் பாவனை பெருமளவு, மிக வேகமாக அதிகரித்து வருகின்ற ஒரு காலகட்டமாகக் கடந்த ஒரு தசாப்த காலத்தைக் குறிப்பிட முடியும். மோட்டார் வாகனச் சாரதிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் பொது வாக ஆரம்பப் பயிற்சிக்குச் செல்கின்றபோது மோட்டார் வாகனத்தை ஓட்டுவதற்குரிய அடிப்படைத் தகைமையைப் பெறுவதையே நோக்காகக் கொண்டிருக்கின்றனர். அந்த வகையில் மோட்டார் வாகன ஓட்டுதலில் என்ன வகையான

அல்லது என்ன தேவையை அவர்கள் நிறைவேற்றிக் கொள்ளப்போகின்றார்கள் என்பது அடுத்த கட்டத்திற்குரியதாக இருக்கின்றது. குறிப்பாக தன்னுடைய சொந்தப் பயணத்துக்கு சொந்த வாகனத்தைச் செலுத்துவதற்குரிய ஒரு தேவை கருதியதா? அல்லது அது ஒரு தொழிற்றுறை சார்ந்ததான ஒரு தேவை கருதியதா? என்பது இரண்டாம் கட்டமாகத் தோன்றுகின்றது. அது அவ்வாறு தொழிற்றுறை ரீதியானதாக வருகின்றபோது இந்த அடிப்படைப் பயிற்சிக்கு அப்பால், அந்தத் துறை சார்ந்து அல்லது அவர்கள் எந்த வகையான வாகனங்களை அல்லது என்ன தேவை கருதிய வாகனங்களைச் செலுத்துவதற்கு விரும்புகின்றார்களோ, அந்தத் துறைசார்ந்த ஒரு மேலதிக அறிவினை, மேலதிகப் பயிற்சியினை மோட்டார் பயிற்றுவிப்பாளர்கள் அவர்களுக்குப் பெற்றுக் கொடுக்க வேண்டிய ஒரு தேவை இருக்கின்றது. ஏனென்றால், வாகனம் ஓட்டுவதற்கு மட்டும் தெரியும் என்பதற்காக அவர்கள் பயணிகள் பேருந்தை ஓட்டுவதற்கோ அல்லது பாடசாலைப் பிள்ளைகளைக் கொண்டுசெல்லக்கூடிய பாடசாலை 'வான்'களுக்கு ஓட்டுநராக இருப்பதற்கோ அல்லது வைத்தியசாலைகளில் இருக்கின்ற 'அம்புலன்ஸ்' வண்டிகளைச் செலுத்துவதற்கோ தகுதியானவர்கள் என நாங்கள் முடிவெடுக்க முடியாது. எனவே, இவ்வாறு துறைசார்ந்து வாகன ஓட்டுதலைத் தொழிலாகக் கருதி வருகின்றபோது அதற்கேற்ற வகையிலான சில மேலதிகத் தகைமைகளை அவர்களுக்கு ஏற்படுத்தவேண்டிய தேவையிருக்கின்றது என்பதனையும் நாங்கள் கருத்திலெடுக்க வேண்டியிருக்கின்றது.

அதேபோன்று, இங்கே குறிப்பிட்டதுபோல் மோட்டார் வாகனச் சாரதிகள் மத்தியிலே மனப்பாங்கு ரீதியான ஒரு மாற்றத்தை ஏற்படுத்தவேண்டும். அதாவது, அவர்களுக்கு மோட்டார் வாகனம் செலுத்துகின்ற சூழல் தொடர்பிலும் பல்வேறு விதமான விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது பற்றியும் விபத்துக்களின்போது செயற்படுவது எவ்வாறு என்பது சம்பந்தமாகவும் போதிய அறிவினை வழங்கவேண்டிய தேவையிருக்கின்றது. மேலும், சிறிய ஒரு விபத்து நடைபெற்றவுடன் இரு சாராரும் தங்களது கலாசாரத்தை, தங்களுடைய அந்தஸ்துக்களை மறந்து அந்தப் பாதையிலே நின்று சண்டை பிடிக்கக்கூடிய நிலைக்கு அவர்கள் மாறுகின்றதை நாங்கள் கான்கின்றோம். ஆகவே, இந்தச் சாரதி பயிற்சிக்குள் இதுபோன்ற அடிப்படையான அம்சங்களை அதாவது ஒரு விபத்தின்போது எவ்வாறு இயங்க வேண்டும்? விபத்துத் தொடர்பில் எடுக்கவேண்டிய நடவடிக்கைகள் என்ன? விபத்துத் தொடர்பில் இருக்கின்ற சட்டரீதியான நடைமுறைகள் என்ன? போன்ற மேலதிகமான அறிவினையும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய தேவைப் பாடுள்ளது. நாங்கள் வாகனத்தை ஓட்டும் பயிற்சிக்காகக் காலக்கெடு விதிக்கின்றோம். அந்தக் காலப்பகுதியை இந்தச் சூழல் சார்ந்த, நடைமுறை சார்ந்த, சட்டம் சார்ந்த ஒரு பொது அறிவினைப் பெற்றுக்கொடுக்கக்கூடிய வகையில் மாற்றம் செய்தால், மனோநிலை ரீதியான வித்தியாசத்தை அவர்களுக்குள் ஏற்படுத்த முடியும். அதன்மூலம் ஒரு தரமான போக்குவரத்துச் சூழலை நாங்கள் ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியுமென நம்புவதோடு, அந்த முன்மொழிவையும் செய்து விடைபெறுகின்றேன். நன்றி.

மரு லூசுசார்ஜ் மன்ஜிவோ

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

வேலு, மரு டானன்ட் டிரைவ்மென்ட் மஹா. டெவலப் பிளாட் டை கால்டன் டிவெலப்.

[අ.හා. 5.52]

ගරු ආනන්ද අලුත්ගමගේ මහතා

(மாண்புமிகு ஆளுந்த அலுவலகமகே)

(The Hon. Ananda Aluthgamage)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මඟින් ගෙන එන ලද මේ නියෝග පිළිබඳව අදහස් දැක්වීමට අවස්ථාව ලබා දීම ගැන ප්‍රථමයෙන්ම ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වනවා.

අද දවසේ කරන ලද විවිධ කටා තුළින් ප්‍රවාහන සේවය සම්බන්ධ විවිධ කාරණා ඉස්මතු වුණා. මේ රටේ පවත්නා ප්‍රවාහන සේවය සම්බන්ධ පවතින ගැටලු නිරාකරණය කිරීම සඳහා නොයෙකුත් යෝජනා ගරු අමාත්‍යවරුන්, මන්ත්‍රීවරුන් ඉදිරිපත් කළා. අපි ඒවා අහගෙන හිටියා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සතු විශාල ඉඩම් ප්‍රමාණයක් මේ රට පුරා තිබෙනවා. අද ඉදිරිපත් කර තිබෙන නියෝගවලට අදාළව මේ අවස්ථාවේ කටා කළ යුතු වුණත්, ඒ ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් යමක් කටා කරන්නත් මම මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා.

මා නියෝජනය කරන නාවලපිටිය ආසනයේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. පසු ගිය කාල පරිච්ඡේදය පුරා දුම්රිය අලුත්වැඩියා කිරීමේ ප්‍රධානම අංගනයක් හැටියට නාවලපිටිය අංගනය පාවිච්චි කළා. නාවලපිටිය නගරය ආශ්‍රිතව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. ගිය සතියේ මම ඒ ප්‍රදේශයේ සංචාරය කළා. ඒ තිබෙන ගොඩනැගිලි ඇතුළේ කොස් ගස් පැළවෙලා! ඒ ඉතා වටිනා ගොඩනැගිලි ඇතුළට කොස් ඇට වැටිලා, පැළ වෙලා, ඒ ගොඩනැගිලිවල වහල උඩින් ඒ පැළ මතු වෙලා තිබෙන හැටි මම දැක්කා. වාණිජ නගරයක් වන, වටිනාකමින් ඉහළ ඉඩම් ප්‍රමාණයක් තිබෙන නාවලපිටිය නගරය තුළ ඇති මේ ගොඩනැගිලි හරි විධියට, යහපත් විධියට යොදවා ගන්නවා නම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල ආදායමක් ලබන්න පුළුවන්. නමුත් අද මේ ඉඩම් අයාලේ තිබෙන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මේ කෙරෙහි ඔබතුමා විශේෂ අවධානයක් යොමු කරන්න. මේ වටිනා ඉඩම් තුළින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල ආදායමක් ලබා ගන්න පුළුවන්. නගර මධ්‍යයේ තිබෙන මෙවැනි වටිනා ඉඩම් සහනදායී ක්‍රමයකට ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා දෙනවා නම්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ආදායමක් හැටියට විශාල මුදලක් උපයා ගන්න අවස්ථාව තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීම සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණ කටයුතු කර ගැනීමට මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ එකම තැනයි තිබෙන්නේ. ඒ ජේරාදෙනියේ, ඊරියගම මධ්‍යස්ථානය. ඒ සියලු කටයුතු සිදු කරන්නේ එතැන. රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා විශාල පිරිසක් ඉදිරිපත් වන නිසා, අයදුම් පත්‍ර විශාල ප්‍රමාණයක් එතැනට ලැබෙනවා. මේ ආයතනය තුළින් තමයි අදාළ වෛද්‍ය සහතික නිකුත් කරන්නේ. ගරු අමාත්‍යතුමනි, රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීමේදී අදාළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ තිබෙන වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානයකින් ඒ අවශ්‍ය කරන වෛද්‍ය සහතිකය ලබා ගැනීමට අවස්ථාව ලබා දෙනවා නම් ඉතා හොඳයි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මහා මාර්ගවල රථවාහන රාජකාරියේ යෙදී සිටින පොලිස් නිලධාරීන් හැසිරෙන ආකාරය පිළිබඳව අද මේ විවාදයේදී මන්ත්‍රීවරු කීපදෙනෙක් අදහස් දැක්වූවා. අපි හොඳටම දන්නවා, පොලිසියේ සමහර නිලධාරීන් උදේට පාරට එන්නේ නඩු දහයක් අරගෙන යන අදහසින් බව. සමහර වාහන parkingවලින් වැරද්දක් කළත්, නොකළත්

මාසයකට සැරයක් නඩුවක් දෙන්න ඕනෑ. මේක තමයි ඇත්ත කාරණය. වැරදි කරන වෙලාවට අල්ලන්නේ නැහැ. වැරදි කළත් එකයි; නැතත් එකයි, මාසයකට නඩුවක් දෙන්න ඕනෑ. උදේට පාරට එන පොලිසිය කල්පනා කරන්නේ කෙසේ හෝ නඩු දහයක් අරගෙන යන්නයි. උසාවියට නඩු දහයක් දෙන්න ඕනෑ. ඒක තමයි රාජකාරිය. මම හිතන හැටියට මේක පොලිසියේ වැරද්දක් නොවෙයි. රජයක් හැටියට මේ තත්ත්වය නිවැරදි කළ යුතුව තිබෙනවා. කාලයක් තිස්සේ කොයි ආණ්ඩුව වුණත් මේ දිහා නිවැරදි විධියට බලලා නැහැ. ඒ නිසාම පොලිසිය මේ වැරද්ද කරන තැනට යොමු වෙලා තිබෙන්නේ. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒක නිසා මේ පිළිබඳව විශේෂ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟ කාරණය තමයි, රජයට අයිති වාහන තැන් තැන්වල ගාල් කිරීම නිසා ඒවා දිරා පත් වෙලා තිබීම. ඒ වාහනවලින් විශාල ආදායමක් ලබන්න පුළුවන්. එක්කෝ ඒ වාහන අලුත්වැඩියා කර රජයේ ප්‍රයෝජනයට ගන්න පුළුවන්. නැත්නම්, ඒවා වෙන්දේසි කර රජයට අදායමක් ලබා ගන්න පුළුවන්. මම හිතන හැටියට හැම අමාත්‍යාංශයකම වාගේ එවැනි ඉතාම වටිනා වාහන විශාල නොගයක් තිබෙනවා. ඒවා දිරා පත් වීම නිසා බිමට පාත් වෙලා තිබෙනවා. මේවා යම් විධිමත් ක්‍රමයකට පෞද්ගලික අංශය මඟින් හෝ අලුත්වැඩියා කරගෙන, අවශ්‍යතා සඳහා ප්‍රයෝජනයට ගන්නවා නම් හොඳයි. මේ දෙය සිද්ධ කළ යුතුව තිබෙනවා. රජයේ වාහන මැතිවරණ කටයුතු සඳහා යොදා ගත් ආකාරය ගැනත් අපි දන්නවා. කිසිම ලියකියවිල්ලක් නැතිව ඉතා වටිනා වාහන නිදහස් කරලා, එක එක මැතිවරණ පෝස්ටර් අලවමින් මේ රටේ පාවිච්චියට ගත් අවස්ථා ගැනත් අපි දන්නවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කාලය මදි නිසා කෙටියෙන් හෝ කටා කරන්න මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූති කරමින් මා නිහඩ වනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

බොහොම ස්තූතියි.

මිළඟට, ගරු අශෝක් අබේසිංහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 9ක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 5.58]

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க - போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Ashok Abeyesinghe - Deputy Minister of Transport and Civil Aviation)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද දින ඉදිරිපත් කරන ලද මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග දෙකක් පිළිබඳව විවාද කරන මේ අවස්ථාවේ දී ගරු සභාව නියෝජනය කරන පක්ෂ, විපක්ෂ මන්ත්‍රීවරුන් සියලුදෙනාම වාගේ ඉතා විශාල අදහස් ප්‍රමාණයක් ඉදිරිපත් කළා. විශේෂයෙන්ම වැඩි පිරිසක් -මම හිතන විධියට සියයට අනුවකට වැඩි ප්‍රමාණයක්- අප ඉදිරිපත් කර තිබෙන මේ නියෝග පිළිබඳව ප්‍රශංසා මුඛයෙන් අදහස් දැක්වූවා. ඒ වාගේම අපට යම් යම් යෝජනාත් ඉදිරිපත් කළා. ඒ යෝජනා පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමා ව දැනුවත් කරන්න මා බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වගේම ගරු මන්ත්‍රීවරු ඇසූ යම් යම් ප්‍රශ්න සඳහා උත්තර සපයන්නත් මම බලාපොරොත්තු වනවා.

අපේ ගරු ඇමතිතුමා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ධුරය භාර ගන්නාට පසුව සහ මම නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුරය භාර ගන්නාට පසුව, අපේ ගරු ඇමතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් අප ගත් ප්‍රධාන තීන්දු කීපයක් ගැන විතරක් මේ අවස්ථාවේ දී ගරු සභාව දැනුවත් කරන්නා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

2008 වසරේ සිට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යක්ෂමතාව සහ විනිවිදභාවය පිළිබඳව ප්‍රශ්නයක් තිබුණා. ඒ නිසා දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පරිගණකගත කරන්න e-Motoring ව්‍යාපෘතියක් ආරම්භ කළා. නමුත්, ඒ ව්‍යාපෘතිය අතර මහ නැවතීලා තිබුණා. ගරු ඇමතිතුමාගේ මූලිකත්වයෙන් කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබාගෙන e-Motoring ව්‍යාපෘතිය දැන් -2016 වසරේ- අපි ආරම්භ කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. විශේෂයෙන්ම එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන්නේ, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ විනිවිදභාවය ඇති කිරීම සඳහායි.

මූලාසාරාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, තමන් වෙත කෙනෙකුගෙන් වාහනයක් මිලදී ගෙන දින 14ක් ඇතුළත තමන් සන්නයට ගන්න -ලියා පදිංචි කරන්න- ඕනෑ කියලා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නීතියක් තිබෙනවා. නමුත්, මේක ක්‍රියාත්මක නොවෙමින් තිබෙන නිසා අපට ඒ සඳහා යම්කිසි දඩ මුදලක් අය කිරීමට සිදු වුණා. දිනකට රුපියල් සියය බැගින් අය කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් තමයි ක්‍රියාත්මක වුණේ. තිබුණා. නමුත් ගරු ඇමතිතුමාගේ මැදිහත්වීම යටතේ එයට සහන කාලයක් ලබා දීලා, පළමුවැනිදා ඉඳන් එය නැවත තමන්ගේ සන්නයට පවරා ගැනීමේ හැකියාව ලබාදීලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම ලියා පදිංචි නොකර ධාවනය වන, මෙරට එකලස් කරන ලද යතුරු පැදි ලියා පදිංචි කිරීම සඳහා සහන කාලයක් අපි කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මව් සමාගමෙන් ගෙන්වන ලද අලුත්ම වාහන brand new විධියට ලියා පදිංචි සහතිකයේ සඳහන් කරනවා. සමහර පුද්ගලයන් විසින් වෙනම ගෙන්වන වාහන සඳහාත් එම අවස්ථාව ලබා දීමට අපි වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරලා තිබෙනවා. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ එවැනි වැඩ පිළිවෙළවල් කිහිපයක් ගැන විතරයි මම කිව්වේ.

විශේෂයෙන්ම අද මෙම සභාවට නියෝග දෙකක් ඉදිරිපත් වුණා. නමුත්, වැඩියෙන් කථා වුණේ එක නියෝගයක් ගැන පමණයි. විශේෂයෙන්ම රියදුරු පාසල් සහ ඒ උපදේශකයන් නියාමනය කිරීම සඳහා කරපු නියෝගය පිළිබඳව තමයි හුඟක් අය කථා කළේ. නමුත් තවත් එක් නියෝගයක් තිබෙනවා. මෝටර් රථ කොමසාරිස්වරයාගේ අනු දැනුමෙන් තොරව යම් වාහනයක සන්නය වෙනස් කළොත්, ඒ වාහනයේ යම් යම් වෙනස්කම් සිදු කිරීම තුළින් යම්කිසි වරදක් කළොත්, එවැනි වැරදි කළ අය සම්බන්ධයෙන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව දැනුවත් කිරීම සඳහා තොරතුරු දෙන පුද්ගලයන්ට ත්‍යාග සහ දිරි දීමනා දීම සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ට ත්‍යාග සහ දිරි දීමනා ලබාදීම පිළිබඳවත් නියෝගයක් තිබෙනවා. නමුත්, අද හුඟක් දෙනෙක් ඒ පිළිබඳව කථා කළේ නැහැ. කෙසේ වෙතත්, අද අපේ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් ඉදිරිපත් වූ යම් යම් යෝජනා සහ ඔවුන් ඉදිරිපත් කළ ප්‍රශ්නවලට උත්තර කිහිපයක් මම මේ අවස්ථාවේදී ලබා දෙන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම මෙම නියෝගය හඳුන්වා දුන්නේ රියදුරු පාසල්, රියදුරු උපදේශක සේවා විධිමත් කිරීම නියාමනය කිරීමටයි. අපේ ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රශ්න නැඟුවා, වයස අවුරුදු 17ත් පුහුණු අවසර පත්‍රය ලබා ගැනීමට හැකිවීම, වයස අවුරුදු 18ත් රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීමට හැකිවීම සහ පුහුණු කාලය මාස තුනක් අනිවාර්ය වීම යන කරුණු

සම්බන්ධයෙන්. සාමාන්‍යයෙන් මේ කරුණු 2009 අංක 8 දරන මෝටර් වාහන පනත හඳුන්වාදීමේ තිබෙන ප්‍රතිපාදනයයි. ඒක අද නියෝගවලට අදාළ වෙන්නේ නැහැ. 2009 අංක 8 දරන මෝටර් රථ පනතේ ඒ කරුණු සියල්ලක්ම තිබෙනවා.

ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රශ්න කිහිපයක්ම නැඟුවා. ඒ ප්‍රශ්නවලට මම පිළිතුරු දෙන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. රියදුරු උපදේශකයන් 1,500ක් පමණ ප්‍රමාණයක් සිටින්නේ, මේ ප්‍රමාණය මදි නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් ගන්නා ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද කියලා එතුමා ඇහුවා. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රියදුරු උපදේශකයන් සඳහා 2017 ජනවාරි මාසයේදී විභාගය පැවැත්වීමට විභාග දෙපාර්තමේන්තුව එකඟතාව පළ කරලා තිබෙනවා. ඒ තුළින් මේ උපදේශකයන් ප්‍රමාණය වැඩි කර ගැනීමට අපිට පුළුවන් වෙයි. මම හිතන විධියට අපේ රටේ මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරු 140ක් සිටිය යුතුයි. නමුත් දැනට අපේ රටේ සිටින්නේ මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරු 105 දෙනෙක් පමණයි. ඉදිරියේදී මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන්ගේ ප්‍රමාණය තවත් 100කින් පමණ වැඩි කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම රියදුරු පුහුණු පාසල් උපදේශකවරුන්ට රියදුරු පුහුණු කිරීමට වලංගු බලපත්‍රයක් තිබුණාට, එවැනි පුහුණු පාසලක උපදේශකවරයෙක් යටතේම පුහුණුව ලබන්න අවශ්‍ය නැහැ. තමන්ගේ පවුලේ කෙනෙකුට සැහැල්ලු වාහන සඳහා වලංගු රියදුරු බලපත්‍රයක් තිබෙනවා නම්, එවැනි අයෙකුගෙන් පුහුණුවීමේ හැකියාව තිබෙනවා. එතුමා තවත් ප්‍රශ්නයක් ඇසුවා, රියදුරු පාසල්වල වාහන ගාල් කිරීම සඳහා මේ නියෝගය යටතේ වෙනම ප්‍රතිපාදන ලබාදීලා තිබෙනවාද කියලා. ඒ සඳහා වෙනම ස්ථානයක් තිබිය යුතුයි කියලා එතුමා යෝජනා කළා. ගොඩාක් රියදුරු පාසල්වලට අයිති වාහන රියදුරු පාසල අසල පාරේ තමයි නතර කරලා තිබෙන්නේ. මේ නිසා පාරවල්වල වාහන තදබදයකුත් ඇති වෙනවා. ඒ නිසා තමයි, වෙනම තැනක වාහන ගාල් කළ යුතුයි කියලා යෝජනා කරලා තිබෙන්නේ. ඒ ස්ථානයේම නැති වුණත්, වෙනත් ස්ථානයක හෝ එසේ වාහන ගාල් කිරීමේ හැකියාව තිබෙනවා. ඒ වාගේම, රියදුරු පුහුණු කාලය තිබෙන්නේ මාස 3යි. නමුත් මේ පුහුණු කාලය හරියට නිශ්චිත කරගන්නේ කෙසේද කියලා එතුමා අහලා තිබුණා. පනතේ තිබෙන විධියට එම මාස තුන තුළ පැය 20ක් වාහනයේ රියදුරු අසුනේ ප්‍රායෝගික පුහුණුව තිබෙන්න ඕනෑ. මාස තුනක් කියලා තිබුණාට, රියදුරු අසුනේ පැය 20ක ප්‍රායෝගික පුහුණුවක් අනිවාර්යෙන්ම තිබිය යුතුයි. එය මෝටර් වාහන පනතේ සඳහන් වෙනවා. මොකද, මාස තුනක පුහුණුවක් කියලා පනතේ තිබුණාට, පැය 20ක පුහුණුවක් තමයි තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, එතුමා අහපු තව ප්‍රශ්නයක් තමයි, මෝටර් බයිසිකල් සඳහා රියදුරු පුහුණු බලපත්‍රය ලබා ගැනීම සම්බන්ධව. මෝටර් බයිසිකල් සඳහා පුහුණු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමේදී අනිවාර්යෙන්ම, මාස තුනක පුහුණු කාලයක් අවශ්‍ය වෙනවා.

රියදුරු පාසල් නියාමන ක්‍රමවේදය කුමක්ද කියන එක ගැන 2016.08.24 වෙනිදා සියලුම රියදුරු පාසල් අපි දැනුවත් කරලා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව තිබෙන සියලුම කරුණුවල පිටපත් දැනට තිබෙන සියලුම රියදුරු පාසල් සඳහා අපි යොමු කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම තමන්ගේ වාහනයෙන් රියදුරු පරීක්ෂාවට යන්න පුළුවන්ද කියලාත් එතුමා ඇහුවා. බොහෝ දුරට වන්නේ රියදුරු පාසල්වල තිබෙන වාහන කුලියට අරගෙන රියදුරු පරීක්ෂාවට යෑමයි. එම නිසා ඒ රියදුරු පරීක්ෂාවට තමන්ගේ වාහනයෙන් යන්නත් පුළුවන්. හැබැයි, ඒ වාහනය සඳහා පුහුණු රක්ෂණවරණයක් ලබා ගත යුතුයි. එවැනි පුහුණු රක්ෂණවරණයක් සහිත වාහනයක් තිබෙනවා නම්, එහෙමත් නැත්නම් තාවකාලිකව හෝ තමන්ගේ වාහනයට පුහුණු රක්ෂණවරණයක් ලබා ගන්නොත් ඒ වාහනයෙන් තමන්ගේ පරීක්ෂණයට සහභාගි වන්න පුළුවන්.

[ගරු අශෝක අබේසිංහ මහතා]

මෝටර් වාහන පනත යටතේ එන මෙම නියෝග තුළින් වාහන කුලියට ගැනීමේ තත්ත්වය නතර වෙයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වාගේම යම් කෙනෙකුට වයස අවුරුදු 17ත් පසු සැහැල්ලු වාහන සඳහා ලිඛිත පරීක්ෂණයට ඉදිරිපත් වන්න පුළුවන්. එම ලිඛිත පරීක්ෂණය සමත්වීමෙන් පසුව රියදුරු පුහුණු පරීක්ෂණය සමත් වන්න ඕනෑ. ඉන් පසුව රියදුරු පුහුණු බලපත්‍රය ලබා දෙනවා. රියදුරු බලපත්‍රය ලබා දෙන්නේ වයස අවුරුදු 18ත් පසුවයි. ඒ කෙසේ වෙතත් රියදුරු පුහුණු බලපත්‍රය, රියදුරු බලපත්‍රයක් ලෙස සලකන්න බැහැ. රියදුරු බලපත්‍රයක් ලෙස සැලකෙන්නේ, අවුරුදු 18ත් පසුව ලබා ගන්නා රියදුරු බලපත්‍රයයි. ඒ වාගේම සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රිමා පැවසුවා, "මොපෙඩ් -මදුරුවා- බයිසිකලය ඇතුළු එවැනි බයිසිකල් ලියා පදිංචි කරන්න ඕනෑ නැහැ" කියලා. එහෙම එකක් නැහැ. ඒ සියලුම බයිසිකල් ලියා පදිංචි කළ යුතුයි. මොපෙඩ් බයිසිකලය ඇතුළු එවැනි සියලුම යතුරු පැදි ලියාපදිංචි කළ යුතුයි. ලියාපදිංචි කරලා ඒ යතුරු පැදි සඳහා ද බලපත්‍රයක් ලබා ගත යුතුයි. එය සාමාන්‍ය බයිසිකලයක් වුණත් ඒ බයිසිකල් පදිංචි කරන රියදුරු බලපත්‍රයක් අනිවාර්යෙන්ම අවශ්‍ය වනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිමා, පාලිත රංගේ බණ්ඩාර මැතිතුමා අහපු ප්‍රශ්න කිහිපයක් තිබුණා. අපි ඒ සම්බන්ධව ක්‍රියාවලියක් දැනටමත් ක්‍රියාත්මක කරලා තිබෙනවා. මොකද, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සතුව ලිපිගොනු මිලියන 40ක පමණ විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ මැදිහත්වීමෙන් එම ලිපිගොනු ගබඩා කිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 80ක පමණ වියදමින් යුතුව වේරහැර ප්‍රදේශයේ ලේබනාගාරයක් අපි ඉදි කරමින් පවතිනවා. ඒ වාගේම, මෙම ලිපිගොනු අතුරුදන්වීම හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටලු වැළැක්වීමට ICTA ආයතනය හරහා ලිපිගොනු scan කිරීම සඳහා අපි ප්‍රතිපාදන ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳ සියලු කටයුතු 2017 වසරේදී ආරම්භ කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. ඉන් පසුව ලිපිගොනු අතුරුදන්වීම පිළිබඳ ප්‍රශ්නය විසඳයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වාගේම ත්‍රිරෝද රථ ප්‍රවාහනය ගැන එතුමා ඇහුවා. ත්‍රිරෝද රථ මඟින් මඟීන් ප්‍රවාහනය කරනවා නම්, passenger transport licence එකක් අනිවාර්යෙන්ම ලබා ගත යුතුයි කියලා අපි යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. 2017 ජනවාරි 01 වෙනිදා සිට එය ක්‍රියාත්මක වනවා. ඒ අනුව, ත්‍රිරෝද රථයකින් මඟීන් ප්‍රවාහනය කරනවා නම්, අනිවාර්යෙන්ම ඒ සඳහා බලපත්‍රයක් ලබා ගත යුතුයි. ත්‍රිරෝද රථ විශාල ප්‍රමාණයකින් බලපත්‍ර රහිතව මඟීන් ප්‍රවාහනය කරන අය සම්බන්ධව තිබෙන ප්‍රශ්නයට යම් කිසි විසඳුමක් ලබා දෙන්න ඊට පසුව අපට පුළුවන් වෙයි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිමා, ගරු ශාන්ති ශ්‍රීසක්කන්දරාසා මන්ත්‍රිමා කිවවා, "ආබාධිත අයට රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙනවා නම් හොඳයි" කියලා. අපි මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවත් සමඟ සාකච්ඡා කරලා ඉදිරියේදී ඒ පිළිබඳව යම් කිසි වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කරන්න බලාපොරොත්තු වනවා. එතකොට, එතුමියගේ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු ලැබෙයි. ඒ වාගේම, ප්‍රසන්න රණතුංග මන්ත්‍රිමාගෙන් ප්‍රශ්න කිහිපයක් තිබුණා. ඉන් එකක් තමයි, "තමන්ගේ පවුලේ දරුවෙකුට තමන්ගේ වාහනයකින් පුහුණුව ලබා ගෙන රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගන්න පුළුවන්ද" කියලා. එහෙම පුළුවන්. සාමාන්‍යයෙන්, එය මුදල් ලබා නොගෙන කරන කටයුත්තක් නිසා, විශේෂයෙන්ම සැහැල්ලු රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීම සඳහා ඒ ආකාරයෙන් පුහුණු කිරීමට හැකියාව තිබෙනවා.

දැනට රියදුරු පුහුණු පාසල්වල පවතින මිල ගණන් මෙම මෝටර් වාහන පනතේ සඳහන් වනවා. එම අය කරන මිල ගණන්

කොපමණද කියලා ප්‍රදර්ශනය කළ යුතුයි. ඒ ප්‍රදර්ශනය කිරීම සඳහා මෙම පනතේ ප්‍රතිපාදන සලසා තිබෙනවා. ඒ අනුව, 2017 ජනවාරි මාසයේ සිට සෑම රියදුරු පාසලකම තමන්ගේ මිල ගණන් ජනතාවට දැන ගැනීම සඳහා ප්‍රදර්ශනය කළ යුතුයි.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පද්ධතිය නිරන්තරයෙන්ම වෙනස්කම්වලට භාජනය වන තත්ත්වයක් තිබෙනවා. එම නිසා එක් නිලධාරියෙකුට පමණක් එම database එකට ඇතුළු වීමට හැකිවන පරිදි අපි වැඩ කටයුතු සලසා තිබෙනවා. ඒ නිසා විෂමාවාර අඩු කිරීම සඳහා පියවර ගන්න ඕනෑ. මොකද, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව ගැන කිව්වාම මේ රටේ ඉතා විශාල විෂමාවාරයන් සිදු වන ස්ථානයක් කියලා හැම වෙලාවේම ජනතාව මැයිවිලි නඟනවා. එම විෂමාවාර අඩු කිරීම සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පද්ධතියට ඇතුළු වීමට එක් නිලධාරියෙකුට පමණක් හැකියාව ලැබෙන පරිදි කටයුතු සකස් කර තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිමා, ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මන්ත්‍රිමාත් ප්‍රශ්න කීපයක් නැඟුවා. අපේ අමාත්‍යාංශය තුළ තිබෙනවා, "මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව". මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව තුළින් විශේෂයෙන් මඟීන්ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව කටයුතු කරනවා. මෝටර් වාහන පනත යටතේ ගෙනෙන මෙම නියෝග මඟීන් -එහි සඳහන් නියාමනය මඟින්- බලාපොරොත්තු වන්නේත්, එහි මූලික අවශ්‍යතාව වෙලා තිබුණේත් මඟී අනතුරු අවම කිරීමයි; රියදුරා විනිත රියදුරකු බවට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමයි. ඒ සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විශාල වැඩ කොටසක් කර තිබෙනවා වාගේම දැනටත් විශාල වැඩ කොටසක් කරගෙන යනවා. රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී අපි නව නීති හඳුන්වා දී තිබෙනවා. මඟී ප්‍රවාහනයට යොදවන බස් රථ සඳහා මඟී ප්‍රවාහන සේවා බලපත්‍ර ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී සාර්ථකව පුහුණුව නිම කළ රියදුරන් හට එකී බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කරලා ඒ රියදුරන්ගේ දැනුම වැඩි කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම, ලිඛිත පරීක්ෂණ සහ ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මාර්ග නීති කඩ කරන්නන් බොහෝ දෙනෙකු පාරවල සිටියදී රියදුරා නිවැරදිව වාහනය පදවාගෙන ගියත්, වෙනත් වෙනත් බාහිර බලපෑම් නිසා සිදු වන අනතුරු අවම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කරන්න මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව මඟීන් බලාපොරොත්තු වෙනවා. අප අද ගෙන ආ මේ නියෝගවලින්, රියදුරු පාසල් නියාමනය මඟීන් විශේෂයෙන්ම බලාපොරොත්තු වුණේ අක්‍රමිකතා සිදුවීම වැළැක්වීම, අධික මිල ගණන් අය කිරීම සහ වෙනත් විෂමාවාර අවම කිරීමයි. රියදුරු පාසල් නියාමනය කිරීම මඟීන් අප බලාපොරොත්තු වුණේ ඒවායි. අපි හිතනවා අද අප ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝග මඟීන් ඒ අවශ්‍යතාව ඉෂ්ට කරගන්න පුළුවන් වෙව් කියා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිමා, මා මුලින්ම කිව්වා අප e-Motoring ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර තිබෙනවා කියා. අපේ ආශ්‍ර මාර්ග මන්ත්‍රිමා කිව්වා, රියදුරකු යම්කිසි වරදක් කළාම රියදුරු බලපත්‍රයේ ලකුණු අඩු කිරීම මඟීන් රියදුරු බලපත්‍රය අවලංගු කිරීමට හැකි වැඩ පිළිවෙළක් සකසන්න කියා. එය ඉදිරියේදී -නුදුරේදීම- කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපි පුහුණු ධාවන පථ දැනටත් සකස් කර තිබෙනවා. තවත් ඒවා කළුතර, බදුල්ල, කුරුණෑගල, අනුරාධපුරයේ ආරම්භ කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ ගරු අමාත්‍යතුමාගේ දිස්ත්‍රික්කය, බදුල්ල. මම දැනටමත් කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ අක්කර 7ක ඉඩම් ප්‍රමාණයක් ගෙන තිබෙනවා, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නව කාර්යාලය සහ ධාවන පථයක්

සකස් කිරීමට. වෙරහැර අලුත්ම ධාවන පථයක් අපි දැන් සකස් කර තිබෙනවා. ඉදිරි වසර කීපය තුළ ඒ ඒ දිස්ත්‍රික්කවල ධාවන පථ අලුතින් ඉදි කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, නව රියදුරු බලපත්‍ර ක්‍රමය ගැනත් කියන්න ඕනෑ. අපේ සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාත් කිව්වා, රියදුරු බලපත්‍ර අලුත් කිරීම පිළිබඳව. 2009 මාර්තු 27 වන දා සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි රියදුරු බලපත්‍රයක් අලුත් කිරීමේදී, සැහැල්ලු වාහන රියදුරු බලපත්‍රයක් අවුරුදු 8 කින්, බර වාහන රියදුරු බලපත්‍රයක් අවුරුදු 4 කින් අලුත් කිරීම සිදු කරන ක්‍රමවේදයක් දැනටමත් තිබෙනවා. රියදුරු බලපත්‍රයක් අලුත් කරද්දී අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රමවේදයක් තිබෙනවා. ඒ ක්‍රමවේදය තුළින් තමයි පුළුවන් වන්නේ, රියදුරු බලපත්‍රයක් අලුත් කරන්න. ඒ ආකාරයට කටයුතු නොකළොත් රියදුරු බලපත්‍රය අලුත් වන්නේ නැහැ. සැහැල්ලු වාහන රියදුරු බලපත්‍රයක් අවුරුදු 8 කින්, බර වාහන රියදුරු බලපත්‍රයක් අවුරුදු 4 කින් අලුත් කළ යුතු වනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ ජයන්ත සමරවීර මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා, "රියදුරන්ගේ ඔප් හදන්න ඕනෑ" කියා. විශේෂයෙන් බස් රථ රියදුරන් සඳහා අපි විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. මේ ප්‍රවාහන සේවයේ රියදුරන්හට බලපත්‍ර නිකුත් කරද්දී ඔවුන් සඳහා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව හරහා අපි ක්‍රියාත්මක කරනවා. ඔවුන්ට උපදේශන ලබා දීම, ඔවුන් දැනුවත් කිරීම සඳහා වූ වැඩ පිළිවෙළක් අප ක්‍රියාත්මක කරන බව මේ අවස්ථාවේ ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ.

අපේ දමිළ මන්ත්‍රීවරයෙක්, දුම් පරීක්ෂාව පිළිබඳවත් කථා කළා. ඒ සඳහා වන වැඩපිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ ගරු ඇමතිතුමා ඒ ගැන ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා. දුම් පරීක්ෂාව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඩිපෝවලට ලබා දීමට - පළමුවෙන්ම ප්‍රාදේශීය මට්ටමින් ලබා දීලා, පසුව දිස්ත්‍රික්ක මට්ටමින් ලබා දීලා, ඊටත් පසුව ඩිපෝ මට්ටමින් ලබා දීමට - බලාපොරොත්තු වෙනවා. දුම් පරීක්ෂාවත් ඉදිරියේදී ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ලබා දීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාත්වල රියදුරු ප්‍රශ්නය ගැනත් මේ ගරු සභාවේදී සඳහන් කළා. විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ රියදුරු පාසලක් උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාත්වල ආරම්භ කරන්න කියා යෝජනා කළා. අපි ඒ පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරලා ඉදිරියේදී එම පළාත්වල අයටත් රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය රියදුරු පුහුණු පාසලක් ආරම්භ කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපේ ගරු ජාතික වත්කම් මන්ත්‍රීතුමාත් ප්‍රශ්න කිහිපයක් මතු කළා.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට කථා කිරීමට තව කාලය අවශ්‍යද?

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்கம்)

(The Hon. Ashok Abeyesinghe)

ඔව්, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මොකද, තව කාරණා එකක්-දෙකක් ඉදිරිපත් කිරීමට තිබෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු

මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ගරු සභාවේදී හැම කෙනෙකුම කථා කළ ප්‍රශ්නවලට අමතරව විශේෂයෙන්ම ත්‍යාග සහ දිරි දීමනා ලබා දීම පිළිබඳවත් මා මේ අවස්ථාවේදී සඳහන් කරන්න ඕනෑ. ත්‍යාග සහ දිරි දීමනා ලබා දීම සම්බන්ධ නියෝගවලට අදාළව මෙතෙක් කල් මූල්‍ය පාලක සභාවක් තිබුණා. එම පාලක සභාවට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස්වරයා නිල බලයෙන් අයිති වෙනවා. ඒකට අපේ අමාත්‍යාංශයේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණකාධිකාරීවරයා තමයි පරණ පනත අනුව පත් වී සිටියේ. දැන් එහි මූල්‍ය නිලධාරී විධියට එතුමාට ඉදිරියෙන් තව නිලධාරියෙක් සිටිනවා. එම මූල්‍ය නිලධාරී ඇතුළත් කරලා තිබෙනවා. අතිරේක මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස්වරයෙක් තමයි මූලින් සිටියේ. ඒ වෙනුවට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් - (පරිපාලන) ඇතුළුව එම නිලධාරී මණ්ඩලය ඇතුළත් කර තිබෙනවා. එම මණ්ඩලයෙන් තමයි විශේෂයෙන්ම එම දිරි දීමනා සහ ත්‍යාග ලබා දීම පිළිබඳව තීන්දු ගන්නේ. එයත් අද සංශෝධනය වෙනවා. මෙම නියෝගයන්ට අදාළ ගැසට් පත්‍රයේ සිංහල භාෂාවෙන් තිබුණු කොටසේ මුද්‍රණ දෝෂ කිහිපයක් තිබුණා. එම මුද්‍රණ දෝෂ කිහිපයක් මෙම අලුත් ගැසට් පත්‍රය තුළින් නිවැරදි කිරීමට අප බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෝටර් වාහන පනත යටතේ අද දිනයේ ඉදිරිපත් කරන ලද මෙම නියෝග අංක 1 සහ 2 සම්බන්ධයෙන් අපගේ පාර්ලිමේන්තුවේ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් විශාල ප්‍රමාණයක් අදහස් හා යෝජනා ඉදිරිපත් කළා. අපි එම යෝජනා සියල්ලම ගරු ඇමතිතුමා මඟින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරලා පවතින අඩු පාඩු සකස් කිරීමට කටයුතු කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම තවත් සංශෝධන තිබෙනවා නම් අපේ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට එම කරුණු ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවන්. එතකොට අපට ඒවා සම්බන්ධව සාකච්ඡා කරලා මේ තිබෙන අඩු පාඩු හදා ගෙන ඉදිරියට යෑමට හැකි වෙනවා. අපිට අවශ්‍ය වෙලා තිබෙන්නේ මේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය විධිමත් කිරීමයි. මොකද, අප රටේ වාහන ගහනය දිනෙන් දින වැඩි වෙන තත්ත්වයක් පවතින නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි වැඩ පිළිවෙළක් දියත් කළ යුතු වෙනවා. මසකට Three-wheelers 5,000ක් පමණ අපේ මාර්ග පද්ධතියට ඇතුළු වෙනවා කියා පුවත් පතක සඳහන් වී තිබුණු පුවතක් මම දැක්කා. එසේ Three-wheelers 5,000 ධාවනයට ඇතුළු වීම තුළ, - දැනටත් අපේ රටේ දසලක්ෂ හැටදහසක් පමණ ත්‍රි-රෝද රථ තිබෙනවා. - තරුණයන් මේ ත්‍රි-රෝද රථ ව්‍යාපාරයට ඇතුළු වීම නිසා අපේ රැකියාවල ප්‍රශ්නයක් මතු වී තිබෙනවා. අපි ඉදිරියේදී රැකියා දස ලක්ෂයක් ලබා දීම සඳහා කර්මාන්තශාලා සියයක් හම්බන්තොට හදන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ ත්‍රි රෝද රථ ව්‍යාපාරය නිසා එම කර්මාන්තශාලාවලට අවශ්‍ය පුහුණු ශ්‍රමය ලබා ගැනීමේ ප්‍රශ්නයක් ඇති වෙයි කියා අප හිතනවා. ඒ නිසා එම ගැටලුව නියාමනය කිරීම සඳහාත් වැඩ පිළිවෙළක් ගරු ඇමතිතුමා හරහා අපි ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කරන බව ප්‍රකාශ කරන්න මා කැමතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අවසාන වශයෙන් අද දින මෙම විවාදය සඳහා සහභාගි වූ අපේ සියලුම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට ගරු ඇමතිතුමා වෙනුවෙන් මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ඒ වාගේම ඔවුන් ඉදිරිපත් කළ සියලුම කාරණා පිළිබඳව අවධානය යොමු කරමින් ඒ සඳහා ක්‍රමවත් වැඩ පිළිවෙළක් ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කරන බවත් මේ අවස්ථාවේදී මා ප්‍රකාශ කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

பெருந்தோட்டத் துறையிலே இருக்கின்ற பெருந்தோட்டங்கள் வரலாற்றின்படி ஆரம்ப காலங்களிலே அரசினால் நிர்வகிக்கப்பட்டுவந்து, அதன் பிறகு அரசினது ஒரு கொள்கையாகக் கணிசமான தோட்டங்கள் பிராந்தியக் கம்பனிகளுக்கு வழங்கப்பட்டன. இன்னும் சில தோட்டங்கள் அரச நிர்வாகத்தின்கீழ் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டன. பிராந்தியக் கம்பனிகளுக்கு வழங்கப்பட்ட தோட்டங்கள் தொடர்ச்சியாக அந்தக் கம்பனிகளால் நிர்வகிக்கப்பட்டன. அந்தப் பிராந்தியக் கம்பனிகளுக்குப்பட்ட தோட்டங்கள் பெருந்தோட்டக் கைத்தொழில் அமைச்சின் கீழுள்ள ஒரு விடயமாகக் காணப்படுகின்றது. அதேநேரத்தில் அரசினால் நிர்வகிக்கப்படுகின்ற மக்கள் பெருந்தோட்ட அபிவிருத்திச் சபை, அரச பெருந்தோட்ட யாக்கம், Elkaduwa Plantations Limited என்பன இன்றைய இந்தப் புதிய அரசாங்கத்தில் அரச தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சுக்குக்கீழ் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த வகையில், கடந்த காலத்தில் இருந்த கட்டமைப்பு ரீதியான முறை மாற்றப்பட்டு பிராந்தியக் கம்பனிகளுக்குப்பட்ட தோட்டங்கள் பெருந்தோட்ட கைத்தொழில் அமைச்சுக்குக் கீழும் அரசினால் நிர்வகிக்கப்படுகின்ற தோட்டங்கள் அரச பொதுமுயற்சி அபிவிருத்தி அமைச்சுக்குக் கீழும் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன.

குறிப்பாக, 1992ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் இந்தத் தோட்டங்களிலே ஏறக்குறைய 3,75,000 தோட்டத் தொழிலாளர்கள் இருந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்று ஏறக்குறைய 1,75,000 முதல் 1,80,000 வரையான எண்ணிக்கையாக அது குறைவடைந்திருக்கின்றது. இதிலே அரசு பெருந்தோட்டங்களாக இருக்கின்ற மக்கள் பெருந்தோட்ட அபிவிருத்திச் சபை - JEDB, அரசு பெருந்தோட்ட யாக்கம் - SLSPC, Elkaduwa Plantations Limited போன்றவற்றில் ஏறக்குறைய 12,000 வரையான தொழிலாளர்கள்தான் இன்று காணப்படுகின்றனர். இதற்குப் புறம்பாக இந்த அரசுக்குச் சொந்தமான அரசு பெருந்தோட்டங்களிலே 50, 100, 150 ஹெக்டயர் என கணிசமான பகுதிகள் கூறுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு தனிப்பட்ட சிறிய கம்பனிகளுக்கு வழங்கப்பட்டவைகளும் உள்ளடங்கிக் காணப்படுகின்றன.

இவ்வாறான சூழ்நிலையில் இந்த நாட்டின் குடியரிமையையும் வாக்குரிமையையும் பெற்று, வாக்களிப்பிலே ஈடுபட்டு, ஏனையோருக்குச் சமமாக 'நாங்களும் இலங்கையர்' என்ற அந்தஸ்துடன் வாழக்கூடியவர்கள் என்ற வகையில் எங்களுடைய மலையகப் பெருந்தோட்டத் தொழிலாளர்களுடைய அடிப்படைப் பிரச்சினைகளான அல்லது அடிப்படை உரிமைகளான காணி உரிமை, வீட்டுரிமை என்பவற்றை பெற்றுக்கொடுக்க வேண்டியது இந்த நாட்டு அரசாங்கத்தின் தார்மிகக் கடப்பாடாக உள்ளது. அந்த வகையில், ஜனாதிபதித் தேர்தலின்போதும் இந்த நல்லாட்சி அரசு அமைக்கப்பட்ட போதும் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கான காணி உரிமை உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்ற காத்திரமான கோரிக்கையை இந்த அரசாங்கத்திடம் நாங்கள் முன்வைத்திருந்தோம். அதன் அடிப்படையில், 15/0364/612/012 என்ற இலக்க முடைய அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின் மூலமாக தோட்டத்தில் வாழுகின்ற ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் தனிவீட்டை அமைப்பதற்கு குறைந்த பட்சம் 7 'பேர்ச்சஸ்' காணி ஒதுக்கிக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானமானது நிறைவேற்றப் பட்டது. அந்தத் தீர்மானத்தின்படி, கடந்த வருடம் 100 நாள் வேலைத் திட்டத்திலே ஒருசில இடங்களில் சில குடும்பங்களுக்கு காணிகள் ஒதுக்கிக் கொடுக்கப்பட்டன. ஆனால், அந்தக் காணிகள்கூட முறையாக அளவீடு செய்யப்பட்டு வழங்கப்படவில்லை; அதற்கான எந்தவொரு சட்ட உறுதிப் பத்திரமோ அல்லது எந்த ஒரு சட்ட ஆவணமோ ஒழுங்குமுறையாக அவர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை. தற்போதும் இந்த மக்கள் பெருந்தோட்ட அபிவிருத்திச் சபை, அரசு பெருந்தோட்ட யாக்கம், Elkaduwa Plantations Limited போன்றவற்றின் நிருவாகத் தலைவர்களது - பிரதானிகளது - செயற்பாடுகள் முற்றுமுழுதாக அரசின் கொள்கைக்கு எதிரானதாகவே காணப்படுகின்றன.

"குறைந்த பட்சம் 7 'பேர்ச்சஸ்' காணியை தனிவீடு அமைப்பதற்காகப் பெற்றுத் தருகின்றோம்" என்ற உறுதிமொழியை இந்த நாட்டின் மேதகு ஜனாதிபதி அவர்களும் மாண்புமிகு பிரதமர் அவர்களும் வழங்கியிருந்தார்கள். அதன்படி இந்த அரசாங்கத்தை உருவாக்குவதற்காக எங்களுடைய முழுப் பலத்தையும் முழு அர்ப்பணிப்பையும் நாங்கள் செய்திருந்தோம். Cabinet தீர்மானமொன்றும் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த நிலையிலே அவையனைத்தும் உதாதீனம் செய்யப்பட்டு தோட்டத்தில் வாழ்கின்ற தோட்டத் தொழிலாளர்கள், தோட்டச் சேவையாளர்கள் தொடர்ச்சியாக பல்வேறு சட்டக் காரணங்கள் காட்டப்பட்டு அங்கிருந்து வெளியேற்றப்படுகின்ற நிலை காணப்படுகிறது. உறுதியளிக்கப்பட்ட பிரகாரம் காணியைப் பெற்றுக்கொடுக்க வேண்டியது ஒருபுறமிருக்க, மறுபுறம் நல்லாட்சிக்குள் இருந்துகொண்டு தோட்டத்திலிருந்து வெளியே விரட்டப்படுபவர்களைக் காப்பற்றவேண்டிய

பரிதாபகரமான நிலைக்கும் இன்று நாங்கள் தள்ளப் பட்டிருக்கின்றோம். ஆகவே, எடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற Cabinet தீர்மானத்தின்படி தோட்டங்களில் வாழ்கின்றவர்களுடைய காணி உரிமை உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

18ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிக்காலப் பகுதியிலிருந்து இன்றுவரை 200 வருடங்களுக்கும் மேலாக ஏறக்குறைய 5 - 6 சந்ததியினர் மாறிமாறி தொடர்ச்சியாக இந்தத் தோட்டங்களில் இருந்திருக்கிறார்கள். தோட்டத்திலிருக்கின்ற அந்தத் தொழிலாளர்களை தோட்டத்தில் வாழ்கின்றவர்களோடு ஒப்பிடுகின்றபோது ஒரு சிறு சதவீதமானவர் மட்டுமே தோட்டத் தொழிலாளர்களாக இருப்பதைக் காணலாம். இன்று காணிகளையோ அல்லது ஏதேனும் சலுகையொன்றையோ பெற்றுக்கொள்ள முற்படுகின்றபோது தோட்ட நிருவாகிகள் தோட்டத்தில் வேலை செய்வதனை மட்டுமே அடிப்படை யாக்கக்கொண்டு அதனைப் பெற்றுக்கொடுக்க முற்படுகின்றனர். இதனை எந்த வகையிலும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. தன்னுடைய நிலமாக, தன்னுடைய இடமாக நினைத்து தோட்டத்திலே பரம்பரை பரம்பரையாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கின்ற அந்த மக்கள் அவர்களுடைய வாழ்க்கையைக் கொண்டுவந்துவதற்காக அந்தத் தோட்டங்களில் காணி உரிமை உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும். 3 தலைமுறைக்கு முதலிலே தொழில் செய்தவர்களும் அதற்குப் பிறகு இரண்டு தலைமுறைகள் தொழில் செய்யாதவர்களும் அந்தத் தோட்டங்களிலே வாழ்ந்துகொண்டிருக்கின்றார்கள். ஆகவே, இன்று வேலைசெய்வவர்களுக்குத்தான் காணி உரிமையைப் பெற்றுக்கொடுக்க முடியுமென்பதை எந்த வகையிலும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

அதேநேரத்திலே காணி வழங்கல் தொடர்பாக எந்தவொரு ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட நடைமுறையும் இருப்பதாகத் தெரிய வில்லை. 100 நாள் செயற்பாட்டிலே எடுக்கப்பட்ட Cabinet தீர்மானமானது அரசு வர்த்தமானியில் அறிவிக்கப்பட்டு, அதனைச் சட்டமாக்கி அது முழுமையாக நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்ற ஒரு நிலை உருவாக்கப்பட வேண்டும். தோட்ட மக்களுக்குரிய குடிமனைகளை அமைப்பதற்குத் தேவையான காணி உரிமையை முறையாகப் பெற்றுக் கொடுப்பது தொடர்பாக ஓர் ஆணைக்குழுவை ஏற்படுத்தி, அதை ஓர் ஒழுங்குமுறையாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும். ஒவ்வொரு அமைச்சுக்களிடமும் சென்று அங்குள்ள அதிகாரிகளிடம் கையேந்தவேண்டிய நிலைக்கு இன்று நாங்கள் தள்ளப்பட்டிருக்கின்றோம். இந்த அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தை எடுத்துக்காட்டுகின்றபோது தங்களுக்கு அவ்வாறானதொரு தீர்மானம் பற்றித் தெரியாதெனத் தோட்ட அமைப்புக்களுக்கு தலைமைதாங்குபவர்கள் கூறுகின்றார்கள். இவ்வாறான சூழ்நிலைக்கு நாங்களும் எங்களுடைய மக்களும் தள்ளப்பட்டிருப்பது மிகவும் கவலைக்குரியதே.

அதமட்டுமன்றி, அரசு பெருந்தோட்டங்களை மறுசீரமைப்பதாகக் கூறிக்கொண்டு தோட்டங்களைச் சிறு துண்டுகளாகக் கூறுபோட்டு அவற்றைச் சில தனியாருக்குக் கொடுப்பதற்குரிய ஏற்பாடுகளும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, தோட்டங்களை மறுசீரமைப்பதாக இருந்தால் அந்தப் பிரதேசத்திலே வாழ்கின்ற, அந்த மக்களின் பிரதிநிதியாக இருக்கின்ற எங்களுடைய அபிப்பிராயங்கள் உள்வாங்கப்பட வேண்டும். அப்படி அந்த மக்களுடைய தொழிற்சங்கத் தலைமைகளது அபிப்பிராயங்கள் உள்வாங்கப்படாமல் அந்தச் சபைகளினது தலைவர்கள் தான்தோன்றித்தனமாகச் செயற்படுவது கண்டிக்கத்தக்கது. இந்த ஆட்சி அமைக்கப் பட்டபோது தோட்டங்களைப் பற்றிய அடிப்படையோ, அவை எங்கெங்கு அமைந்திருக்கின்றன என்றோ தெரியாதவர்களால்

[மே 2014 ஜூன் 10]

பல்வேறு முறைகள் அதற்குள் புகுத்தப்படுவதன்மூலம் தோட்டத் தொழிலாளர்களை ஒரு கஷ்ட நிலைக்கு அல்லது மோசடி நிலைக்கு உட்படுத்துகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது.

நாவலப்பிட்டிய பிரதேசத்திலே மக்கள் பெருந்தோட்ட அபிவிருத்திச் சபைக்குரிய Hope என்ற தோட்டத்தில் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்குக் குத்தகை அடிப்படையில் இரண்டு ஏக்கர் வீதம் காணிகளைப் பகிர்ந்து கொடுக்கப் போவதாகவும் குத்தகை ஒப்பந்தம் செய்வதாகவும் கூறப்படுகின்றது. அப்படியென்றால், அந்தக் குத்தகை ஒப்பந்தத்திலே என்ன இருக்கின்றது? எந்த அடிப்படையில் அக்குத்தகை ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டிருக்கின்றது? அந்தத் தொழிலாளர்களின் எதிர்காலம் என்ன? நாங்கள் அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கின்ற உத்தரவாதத்தின்படி, அவர்களின் குடிமனைகளை அமைப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் என்ன? இவை ஒன்றுமே மக்கள் பிரதிநிதிகளாகிய எங்களுக்குத் தெரியாமல் இருக்கின்றது. நாங்கள் அந்த மக்களிடம் சென்று அவற்றைச் சொல்லமுடியாத நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கின்றோம்.

அதுமட்டுமன்றி, கடந்த காலங்களில் குத்தகைக்கு விடப்பட்ட அரசு பெருந்தோட்டங்களினது குத்தகைப் பணமானது பாரியளவில் சேகரிக்கப்படாமல் இருக்கின்றது. குறிப்பாக, அரசு பெருந்தோட்ட யாக்கத்தில் மட்டும் ஏறக்குறைய 42 மில்லியன் ரூபாய் பெறுமதியான குத்தகைப் பணம் - அரசுக்கு வரவேண்டிய பணம் - சேகரிக்கப்படாமல் இருக்கின்றது. அதிலே கண்டி மாவட்டத்தில் அமைப்ப பெற்றிருக்கின்ற வைத்தலாவை என்ற தோட்டத்திலிருந்து 6.4 மில்லியன் ரூபாய் பெறுமதியான தொகை - ஏறக்குறைய ஐந்து வருட கால குத்தகைப் பணம் - அரசுக்குச் செலுத்தப்படாமல் இருக்கின்றது. ஆனால், அத்தோட்டம் தொடர்பில் எந்தவொரு சட்ட நடவடிக்கையும் எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. அதேபோல, ரங்கலை பிரதேசத்திலே 2011ஆம் ஆண்டு தோட்டத்தின் ஒரு பகுதியான ஐம்பது ஏக்கரை ஒருவருக்குப் பெற்றுக்கொடுக்க இருந்தபோது, மக்கள் எதிர்ப்பு காரணமாக அது நிறுத்திவைக்கப்பட்டது. கடந்த சில மாதங்களுக்கு முன்னர், அது மீள்புதுப்பிக்கப்பட்டு அதனை அவருக்குப் பெற்றுக்கொடுப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, எங்களுக்குக் கொடுத்த வாக்குறுதியை நிறைவேற்றாமல் - அவர்களுக்கான குடிமனைகளை அமைப்பதற்கான காணிகளை வழங்காமல் - அங்கு தொழில் செய்யாமல் இருக்கின்றவர்களைப் பல்வேறு சட்டங்களைக் காட்டி வெளியேற்றிக்கொண்டும் மறுபக்கமாக இந்தத் தோட்டங்களை கூறுபோடுகின்ற நிலைமையை ஏற்படுத்திக்கொண்டும் இருப்பதானது, முற்றிலும் எங்களையோ அல்லது எங்களுடைய செயற்பாடுகளையோ பாதைக்கு இழுத்துவிடுகின்ற நிலைமையை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றது.

அதுமட்டுமல்லாது, இந்தத் தோட்டங்களில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களின் EPF, ETF மற்றும் சேவைக்காலக் கொடுப்பனவுகள் - ஏறக்குறைய ஆயிரம் மில்லியன் ரூபாய் - நிலுவையாகக் காணப்படுகின்றது. தொழிலாளர்களின் உரிமைகளைப் பெற்றுக்கொடுக்க தொழிலாளர் தொடர்பான சட்டத்தை இந்த அரசு இயற்றியிருக்கின்றது. சட்டத்தை இயற்றியிருக்கின்ற அரசாங்கத்தால், அரசு நிறுவனங்களால் நடத்தப்படுகின்ற தோட்டங்களிலே வேலைசெய்கின்ற தொழிலாளர்களின் உரிமை பறிக்கப்படுகின்றது என்றால், நாங்கள் அதனை யாரிடம் சென்று கூறுவது? அதனைக்

கூறுவதற்கு யார் இருக்கின்றார்கள்? இங்கே சட்டத்தை மீறி, தொழிலாளர்களின் உரிமையைப் பறிப்பது அரசாங்க நிறுவனம் - அரசு நிருவகிக்கின்ற நிறுவனம். ஆகவே, நாங்கள் இதனை யாரிடம் சென்று கூறுவது? கடந்த காலங்களிலே பல தோட்டங்கள் திடீரென மூடப்பட்டன. அங்கு வேலைசெய்த ஊழியர்களின் பதிவுகள் அழிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் தங்களுடைய EPF, ETF பணத்தைப் பெறுவதற்காக நீதிமன்றம் செல்கின்றார்கள். அதற்காகச் சேமிப்பில் இருக்கின்ற தொகையைவிட, அதிகமான தொகையை அவர்கள் செலவிடவேண்டியிருக்கின்றது. ஆகவே, இது மிகப் பரிதாபகமான ஒரு நிலையைத் தோற்றுவிக்கின்றது. மக்களுக்கு வழிகாட்டியாகவும் முன்மாதிரியாகவும் செயற்பட வேண்டிய அரசு, இதனை மேற்கொள்ளாமல் இருப்பது வருந்தத்தக்கது.

அதுமட்டுமல்ல, இந்த உயரிய சபையிலே இந்த வருடத்துக்கென நிறைவேற்றப்பட்ட பாதிட்டிலே, தனியார் துறையினருக்குப் பெற்றுக்கொடுக்கப்பட்ட -

மே 2014 ஜூன் 10

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please! மே 2014 ஜூன் 10 மீட்டிங் ஒர்டர் பிளேஸ் பிளேஸ்.

மே 2014 ஜூன் 10 மீட்டிங் ஒர்டர் பிளேஸ் பிளேஸ்.

அதன் பிறகு, மாண்புமிகு பந்துல லால் பண்டாரிகொட அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. BANDULA LAL BANDARIGODA left the Chair and DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES took the Chair.

மே 2014 ஜூன் 10

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman of Committees)

கௌரவ உறுப்பினர் அவர்களே, நீங்கள் உங்கள் உரையைத் தொடரலாம்.

மே 2014 ஜூன் 10

(மாண்புமிகு வேலு குமார்)

(The Hon. Velu Kumar)

கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, - தனியார் துறையினருக்குப் பெற்றுக்கொடுக்கப்பட்ட இந்தக் கொடுப்பனவுகள் தொடர்ந்து நிலுவையாகவே காணப்படுகின்றன. முன்மாதிரியாகவும் வழிகாட்டியாகவும் இருக்க வேண்டிய அரசாங்கம், இந்தக் கொடுப்பனவுகளில் மோசடிசெய்து மக்களை ஏமாற்றுகின்றது. இதனால், இந்த மக்கள் தங்களுடைய முறைப்பாடுகளைச் செய்வதற்கு ஆளற்ற நிலைமைக்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கின்றார்கள். அதுமட்டுமன்றி, இந்த உயரிய சபையிலே இந்த வருடத்துக்கான பாதிட்டில் தனியார் துறையினருக்கு வழங்கப்பட்ட 2,500 ரூபாய் சம்பள அதிகரிப்பை தொழிற்சங்கங்களும் தொழில் அமைச்சு முதலாளிமார் சம்மேளனமும் பேரம்பேசி, தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு 100 ரூபாய் என்ற அடிப்படையில் 2,500 ரூபாயை வழங்கவேண்டுமென்று முடிவெடுத்து, அது வழங்கப்பட்டும் இருக்கின்றது. ஆனால், அரசு பெருந்தோட்டங்களிலே இருக்கின்ற ஒரே தொழிற் துறையைச் சேர்ந்த ஊழியர்கள்மீது இது தொடர்பில் எந்தக் கரிசனையும் செலுத்தப்படுவதில்லை. அதாவது, பக்கத்து வேலியாக இருக்கின்ற, பக்கத்து வேலிக்குள்ளே காணப்படுகின்ற பிராந்தியக் கம்பனித் தோட்டங்களிலே உள்ள ஊழியர்கள் 100 ரூபாய் அதிகரிப்பைப் பெறுகின்றபோது,

இந்த அரசு தோட்டத்திலே இருக்கின்ற ஊழியர்களுக்கு அந்தக் கொடுப்பனவு வழங்கப்படுவதில்லை. இந்தக் கொடுப்பனவு பற்றிப் பேசுகின்றபோது அது எங்களுடன் தொடர்பற்றதென இந்தச் சபைகள் கூறுகின்றன. அரசு பெருந்தோட்டங்களில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களை இரண்டாம்பட்சமாக நடத்தப் பார்க்கின்ற ஒரு தன்மையை இது எங்களுக்கு மிகத் தெளிவாகக் காட்டுகின்றது. ஆகவே, இந்தத் தொழிலாளர்களீது உடனடியாகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

அரசு தோட்டங்களைக் குத்தகைக்கு எடுத்திருக்கின்ற பிராந்தியக் கம்பனிகளுக்கு அழுத்தம் கொடுக்கப்படுகிறது என்றால் அதாவது, அரசு என்ற ரீதியில் அந்தக் கொடுப்பனவைக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனை விதிக்கப்படுவதாக இருந்தால், அரசினால் நடத்தப்படுகின்ற நிறுவனம் ஏன், அந்தக் கொடுப்பனவைக் கொடுப்பதற்குத் தயாராகவில்லை? இது முரண்பாடான நிலைமையை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றது. ஆகவே, இங்கிருக்கின்ற அரசு தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்திப் பிரதி அமைச்சர் அவர்கள் இந்த நிலைமையை நிவர்த்தி செய்யும் விதத்தில் இவ்வளவு காரணிகளையும் மையமாக வைத்து இந்தப் பாரதாரமான நிலைமையை உள்வாங்கி, இனியாவது உரிய முறையில் செயற்பட வேண்டுமென நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

இந்த நல்லாட்சியில் தற்போது முடிவடைந்திருக்கின்ற ஒரு வருட காலத்திலே இந்த அரசு பெருந்தோட்டங்களிலுள்ள தொழிலாளர்கள் பாரிய அதிருப்தி நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கின்றார்கள். இதனால் நாங்கள் அவர்கள் முன் மக்கள் பிரதிநிதியாகச் சென்று பேச முடியாத நிலைமைக்கு, வெட்கப்பட வேண்டிய, தலைகுனிய வேண்டிய நிலைமைக்குத் தள்ளப் பட்டிருக்கின்றோம். ஆகவே, இனியாவது இந்த அரசு பெருந்தோட்டத்திலிருக்கின்ற ஊழியர்களை உயிரோடு புதைக்கும் செயற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டாம் எனவும் அவர்கள் தொடர்பாகப் பூரண கரிசனையைக் காட்டி இதற்கான தீர்வொன்றைப் பெற்றுத்தர வேண்டும் எனவும் கேட்டு, விடைபெறுகின்றேன். நன்றி.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman of Committees)

நன்றி! அடுத்து, கௌரவ திலகராஜா அவர்கள்! உங்களுக்கு 5 நிமிடங்கள் உண்டு.

[பி.ப. 6.39]

ගරු මයිල්වැනම තිලකරාජා මහතා

(மாண்புமிகு மயில்வாகனம் திலகராஜா)

(The Hon. Mylvaganam Thilakarajah)

கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, நீங்கள் தலைமை ஆசனத்தில் இருக்கும்போது மலையக மக்களின் மிக முக்கியமான விடயம் ஒன்று குறித்து உரையாற்றுவதற்குச் சந்தர்ப்பம் தந்தமையையிட்டு முதலில் உங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவிக்கின்றேன். அதேநேரம் அரசு தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்திப் பிரதி அமைச்சர் அவர்கள் இந்த உரைகளைக் கவனமாகக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கௌரவ உறுப்பினர் வேலுகுமார் அவர்கள் முன்வைத்த இந்த யோசனையை ஆமோதிப்பதோடு, இந்தச் சபையிலே அவர் முன்மொழிந்த சில விடயங்களுக்கான ஆதாரங்களையும் அமைச்சரின் கவனத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகின்றேன்.

Sir, the Hon. Velu Kumar referred to a Cabinet Paper and I would like to quote some lines from that.

"Cabinet Paper No. 15/ 0364/ 612/ 012, a Memorandum dated 2015 -03-31 by the Minister of Plantation Industries on 'Implementation of 100 Day Programme to provide land ownership and proper Housing to Plantation Workers-'....."

The "Description" of the Cabinet Memorandum states, I quote:

"A meeting was convened by the Secretary, Ministry of Plantation Industries with the Secretary, Land Ministry, Chairman, Land Reform Commission, representatives from the Attorney-General's Department, Janatha Estates Development Board....."

That is, the JEDB.

".....and Sri Lanka State Plantations Corporation....."

That is, the SLSPC.

".....to prepare a mechanism to implement the proposal."

It further states, I quote:

"With proper approval of the Golden Share Holder, estate management of Regional Plantation companies will release selected lands to either Janatha Estates Development Board or Sri Lanka State Plantations Corporation."

Both the Cabinet Memorandum and the Cabinet Paper clearly states that the Cabinet Paper was moved by the Ministry of Plantation Industries. On the subject of establishing new villages in these estates, a letter had been written to the Ministry of Plantation Industries. In reply to that letter, the Ministry of Plantation Industries under the heading "Release of land for housing programme year 2016 Ministry of Hill Country New Villages, Infrastructure and Community Development - Chrystler's Farm Estate" has written a letter to the Ministry of Hill Country New Villages, Infrastructure and Community Development signed by Director (PMMD), which states, I quote:

"As it seen the request is related to a national level requirement, you are kindly requested to submit a letter from the relevant Ministry, indicating whether a cabinet approval has been granted for this project."

The same Ministry which had submitted the Cabinet Paper, again writes a letter to another Ministry asking whether there is Cabinet approval granted for this project.

குறிப்பிட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரத்தை எந்த அமைச்சு தாக்கல் செய்ததோ, அதே அமைச்சின் அதிகாரி 2016ஆம் ஆண்டுக்காக வீடுகளைக் கட்டுவதற்கான காணி உரிமம் சம்பந்தமாகக் கோரியபோது, அது தொடர்பான அமைச்சரவைப் பத்திரம் இருக்கின்றதா? என்று கேள்வி எழுப்பப்பட்டதைத்தான் நான் இப்பொழுது ஒரு விடயமாகச் சமர்ப்பித்தேன். இது மிகவும் முரணான ஒரு நிலைமை. இந்த முரணான நிலைமையின்மீது மிகவும் அவதானத்தோடு கவனம் செலுத்தி இதனை நிவர்த்தி செய்யவேண்டிய பொறுப்பு இருக்கின்றது. அந்த வகையில் இந்த ஒத்திவைப்பு வேளையில் முன்வைக்கப்பட்ட விடயங்கள் மிகப் பாரதாரமானவை.

எனக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கும் குறுகிய நேரத்துக்குள் மேலும் ஒரு விடயத்தை மாத்திரம் கூறிவைக்க விரும்புகின்றேன். அதாவது, Janatha Estates Development Board - 'ஜனவசம்' என்ற நியமத்துக்குக் கீழாக வரும் கண்டி

[மேலேயே உள்ள பக்கம்]

மாவட்டத்தின் நாவலப்பிட்டி, நாகஸ்தன்ன தோட்டத்துக்கு நான் விஜயம்செய்து அங்குள்ள தொழிலாளர்களுடன் கலந்துரையாடினேன். இப்பொழுதுதான் நாங்கள் இந்த outgrower எனப்படுகின்ற முறை சம்பந்தமாக RPC கம்பனிகள் முன்வைக்கின்ற முன்மொழிவுகளைப் பற்றி ஆராய்கின்றோம். ஆனால், 2010ஆம் ஆண்டு முதலிருந்தே அந்தத் தொழிலாளர்கள் அறியாதவண்ணம் அந்த நடைமுறை அங்கு கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றது. அங்கு அவர்களுக்குக் காணிகள் பகிர்ந்தளிக்கப்படாமல் தேயிலைச் செடிகள் பகிர்ந்தளிக்கப்படுகின்றன. அவர்களுக்கு உரிய நாளில் உரிய சம்பளம் வழங்கப்படாதபோதும், நிர்வாகம் அந்தத் தேயிலைக் காணிகளுக்காக வருடத்துக்கு ஒருமுறை அந்த ஒப்பந்தத்தைச் சரியான திகதியில் செய்துகொள்கின்றது. அதேநேரம், தேயிலை மரங்களிலிருந்து அவர்கள் பறித்த கொழுந்து களுக்கான கொடுப்பனவை உரிய திகதியில் வழங்க மறுக்கின்றது. அங்கே காலாகாலமாக வாழ்ந்த அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு உரிய முறையில் காணிகள் பகிர்ந்தளிக்கப்படாத நிலைமை இருக்கும்போது, நேற்றைக்கு முந்திய தினங்களில் வெளியார் வந்து அந்தத் தோட்டக் காணிகளைப் பகிர்வதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொண்டதாக அங்கே வாழ்கின்ற தோட்டத் தொழிலாளர்கள் எம்மிடம் முறையிடுகின்றார்கள். அதனால், JEDB, SLSPC, Elkaduwa Plantations Limited உள்ளிட்ட நிறுவனங்களில் இந்தக் காணிப் பகிர்வு தொடர்பாக அரசாங்கம் மிகக் கூடிய கவனமெடுத்து உரிய முறையில் செயற்பட வேண்டும்.

எனவே, நல்லாட்சி அரசாங்கம் தேர்தலுக்கு முன்னர் அதனது தேர்தல் வாக்குறுதிகளில் முன்மொழிந்தவாறும் குறித்த அமைச்சரவைப் பத்திரங்களில் முன்மொழிந்தவாறும் இந்த விடயத்தில் உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் எனக் கேட்டுக்கொண்டு விடைபெறுகின்றேன்.

மேலேயே உள்ள பக்கம்

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman of Committees)

அடுத்ததாக, கௌரவ சாந்தி ஸ்ரீஸ்கந்தராசா அவர்கள். உங்களுக்கு 5 நிமிடங்கள் உள்ளன.

[பி.ப. 6.45]

மேலேயே உள்ள பக்கம்

(மாண்புமிகு (திருமதி) சாந்தி ஸ்ரீஸ்கந்தராசா)

(The Hon. (Mrs) Shanthi Srisankandaras)

கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கான காணியுரிமை பெற்றுக் கொடுத்தல் தொடர்பான இன்றைய ஒத்திவைப்புவேளைப் பிரேரணையீது உரையாற்றுவதற்குச் சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்காக தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். உண்மையிலே இந்த நாட்டின் பொருளாதாரத்தின் முதுகெலும்பாகக் காணப்படுகின்ற இந்தப் பெருந்தோட்டத் தொழிலாளர்களது அடிப்படை உரிமைகள், அவர்களுடைய தேவைகள், அவர்களுக்கு வழங்கப்படவேண்டிய சலுகைகள் போன்றவற்றை அவர்களுக்கு வழங்காது தொடர்ந்து அவர்களைக் கூலியாட்களாக, தொழிலாளர்களாக மட்டும் நடத்திவருவது மிகவும் கண்டிக்கத்தக்கதொரு விடயம். இந்த நல்லாட்சி அரசாங்கது அவர்களது தேவைகளை, அவர்களது அடிப்படை உரிமைகளை வழங்குவதற்கு எழுத்தில் மட்டும் சட்டங்களையும் பிரேரணைகளையும் நிறைவேற்றாது, நடைமுறையிலே அவற்றைச் சாத்தியப்படுத்தினால்தான் அந்த

மக்களுடைய மனங்களை வென்றெடுத்து தொடர்ந்தும் இந்த ஆட்சியை நிலைப்படுத்த முடியுமென்ற எனது கருத்தை இங்கு முன்வைக்கின்றேன்.

யுத்த காலத்திற்கு முன்பு JEDB என்று கூறப்படுகின்ற மக்கள் தோட்ட அபிவிருத்திச் சபையானது வடக்கிலே பல பகுதிகளில் இயங்கிவந்தது. ஆனால், இன்று யுத்தம் முடிவடைந்து 7 வருடங்கள் நிறைவடைந்தும், அதிலும் இந்த 'நல்லாட்சி' அரசினது ஆட்சி வந்தபின்பும் வட பகுதியிலே அந்த மக்கள் தோட்ட அபிவிருத்திச் சபைகளை இயக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவில்லை. பளை என்ற பிரதேசத்தில் மட்டும்தான் மக்கள் தோட்ட அபிவிருத்திச் சபை இயங்கிவருகின்றது. ஆனாலும், வடக்கில் காணப்படுகின்ற இந்தச் சபைக்குச் சொந்தமான காணிகளை அங்கு வேலை செய்த தொழிலாளர்களுக்கு, அதன்மூலம் பயனடைந்து வருமானம் ஈட்டியவர்களுக்கு, காணியற்றவர்களுக்கு, தற்பொழுது தங்களுடைய தொழில்களை இழந்து தொழில் வாய்ப்பின்றி வருமானமின்றித் தொடர்ந்து ஏழைகளாக வாழ்ந்துவருகின்ற விவசாயிகளுக்குத் தலா 5 ஏக்கர் வீதம் விவசாயச் செய்கைக்காக வாடகை அடிப்படையிலோ அல்லது குத்தகை அடிப்படையிலோ வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டதாக நான் ஊடகங்கள் வாயிலாக அறிகின்றேன். இதற்கான ஒரு நெறிப்படுத்தலைக் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் எதிர்பார்த்திருப்பதாகவும் அறியக்கிடைக்கின்றது. ஆகவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் யுத்தத்தினால் நொந்துபோயிருக்கின்ற, அனைத்தையும் இழந்துபோயிருக்கின்ற மக்கள் தங்களுடைய வருமானத்தை ஈட்டக்கூடிய வகையிலே அந்தக் காணிகளை அவர்களுக்குப் பகிர்ந்தளிப்பதற்குத் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்தால், நாம் நன்றியுடையவர்களாக இருப்போம்.

அதுமட்டுமல்ல, எமது மக்கள் தங்களுடைய பாட்டன், முப்பாட்டன் காலமாகப் பரம்பரைபரம்பரையாக ஆட்சி செய்துவந்த காணிகள்கூட மக்களிடம் திருப்பி ஒப்படைக்கப்படவில்லை. அவர்கள் தங்களுடைய சொந்த நிலங்களிலேயே குடியேறவும் முடியாமல், பயிர் செய்யவும் முடியாமல் இருக்கிறார்கள். அந்த நிலங்கள் அனைத்தும் இராணுவ மயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தக் காணிகள் விடுவிக் கப்பட்டு அவர்களுக்கு வழங்கப்படும் பட்சத்திலே, அவர்கள் தங்களுடைய இயல்பான வாழ்க்கையை வாழக்கூடிய ஒரு சூழல் ஏற்படும். இந்த ஒத்திவைப்புவேளைப் பிரேரணையில் முன்வைக்கப்பட்ட தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்குரிய அதே பிரச்சினைகள் யுத்த காலத்திலே வாழ்ந்த வடக்கு, கிழக்கு மக்களிடமும் தொடர்ச்சியாகக் காணப்படுகின்றன. தொடர்ந்து அவர்கள் புறக்கணிக்கப்படுவதும் நல்லிணக்கத்துக்கு முரணான வேலைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டு வருவதும் நிர்வாக அதிகாரிகள் நிர்வாக ரீதியான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடும்போது அந்த அதிகாரிகளுக்கெதிராகக் கடிதங்கள் வரைந்து அனுப்பப்படுவதும் மிகவும் வருந்தத்தக்க விடயங்களாகும்.

குறிப்பாக, வட பகுதியிலே புத்தர் சிலை அமைத்தல், தென்பகுதி மீனவர்கள் அத்துமீறிவந்து சட்டத்துக்கு முரணான வகையில் மீன்களை வாரிக்கொண்டு போதல் போன்ற நடவடிக்கைகளுக்கு எதிராக அரசு அதிகாரிகள் கடிதங்களை எழுதுவதற்கோ, மேலதிகாரிகளுடன் தொடர்பு கொள்வதற்கோ பயந்த ஒரு சூழலில் அங்கு நிர்வாகத்தை நடத்த வேண்டியிருக்கின்றது. இந்தச் சூழ்நிலை மாற வேண்டும்; மக்களின் மனங்களை வெல்ல வேண்டும். கௌரவ அமைச்சர்களும் பிரதி அமைச்சர்களும் எமது மாவட்டங்களுக்கு வருகை தந்து பல உறுதி மொழிகளைக்

கூறிச்செல்கிறார்கள். ஆனால் அவை எதுவும் நடைமுறையில் சாத்தியப்படுவதில்லை. ஆகவே, தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கான காணி உரிமையைப் பெற்றுக்கொடுத்தல் தொடர்பாக அரசாங்கம் அவர்களின் பிரச்சினைகளை நிவர்த்திசெய்து கொடுப்பதோடு, அதே பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்கும் வடக்கு, கிழக்கில் வாழ்கின்ற மக்களையும் கருத்திற்கொண்டு அவர்களுக்கும் ஒரு சுமுகமான வாழ்க்கை நிலையை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டு, எனது உரையை நிறைவு செய்கின்றேன். நன்றி.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

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

நன்றி. Hon. Nihal Galappaththi, please. ඔබතුමාට විනාඩි 10ක කාලයක් තිබෙනවා.

[ဇ.ဆ. 6.50]

ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(மாண்புமிகு நிஹால் கலப்பத்தி)
(The Hon. Nihal Galappaththi)

බොහෝම ස්ත්‍රීන්ගේ, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි.

අපේ ජාතික ආර්ථිකයට ශ්‍රමය, දහඩිය, මහන්සිය විතරක් නොවෙයි, ලේ, කඳුළු එකතු කරමින් මේ රට ඉහළට ඔසවා තබන්නේ ජීවිතය පරදුවට තබා වැඩ කරන මේ සැබෑ මිනිසුන්ට මුළු ලාංකිය ජාතියම සදා ණයගැනීම් කියලා මා කියනවා. ඒ තරමටම ජාතියට යුතු මිනිසුන් තමයි වතු කම්කරුවන් කියන්නේ.

2015 අප්‍රේල් මාසයේ 08 වැනි දා පැවැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී වතු කම්කරුවන්ට ඉඩම් අයිතිය ලබා දීම පිළිබඳව තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, රටේ විධායකය කියන්නේ ජනාධිපතිවරයා. එතකොට, විධායකය සම්බන්ධ වෙලා තීරණයක් ගන්නොත්, ඒ තීරණය හමස් පෙට්ටියට යන්නේ නැහැ. ඒ තීරණය කුණු බක්කියට යන්නේ නැහැ. ඒ තීරණය ක්‍රියාත්මක නොවෙන්නේ නැහැ කියන එකයි අපි අහලා තිබෙන්නේ. නමුත්, ඒ තීරණය පස්සට ඇදෙනවා නම්, පස්සට අදිනවා නම්, ඒක දෙවෙයේ සරදමක් වාගේම ඉතිහාසය තුළ විහිළුමක් බවට පත් වෙනවාය කියන එක නොකියාම බැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිතුමනි, රජයේ වැවිලි කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයට අයත් ආයතන වන ජනතා වතු සංවර්ධන මණ්ඩලය, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාව හා සීමාසහිත ඇල්කඩුව වැවිලි සමාගම වාගේම, රජය මගින් පාලනය වන විශාල වතු ප්‍රමාණයක් ඒ උඩරට ප්‍රදේශවල තිබෙනවා, මේ වතු කම්කරුවන් දහඩිය, ග්‍රමය, ලේ, කළුප් වගුරුවන. එනකොට මේ ඉඩම්වල අයිතිය තිබෙන්නේ කාටද? මේ ඉඩම්වල අයිතිය බටහිර සුදු මහත්වරුන්ට නොවෙයි තිබෙන්නේ. මට වැටහෙන විධියට මේ ඉඩම්වල අයිතිය තිබෙන්නේ ගරු ඇමතිතුමනි, රජයටයි. මේ ඉඩම්වල අයිතිය තිබෙන්නේ රජයට නම්, රජය ගොඩ නඟන්න, රට ගොඩ නඟන්න දහඩිය කළුප් වගුරන මිනිසුන්ට මේ ඉඩම්වල අයිතිය ලබා දෙන්න ඕනෑ. අක්කර සිය ගණන් නොවෙයි, දහස් ගණන් නොවෙයි, අක්කර භාගයක්, අක්කර කාලයක්, අක්කරයක් වාගේ ප්‍රමාණයක් ඒ මිනිසුන්ට ලබා දෙන්න පුළුවන්. ඒ මිනිසුන්ට ඒ ඉඩම් දෙන්න ඕනෑ වගා කටයුතු කරන්න නොවෙයි, ඒ මිනිස්සුන්ගේ දු දරුවන් එක්ක, පැටවුන් එක්ක ජීවත් වෙන්නයි. නැතිව වෙන මොනවාටත් නොවෙයි. ඒ සඳහා මැදිහත් වෙන්න අමුතුවෙන් නීති - රීති අවශ්‍ය වෙන්නේ නැහැ. ඒ සඳහා මැදිහත් වෙන්න

රජයට පුළුවනකම තිබෙනවා. කිසි ගැටලුවක් නැතිව පාර්ලිමේන්තුවට යෝජනාවක් අරගෙන ඇවිල්ලා, ඒ සම්බන්ධ සියලුම අයගේ අනුමැතිය ලබාගෙන මේ කටයුත්ත කරන්න පුළුවන්. නමුත්, ඒ කටයුත්ත ජාතික මට්ටමේ කටයුත්තක් වශයෙන් තේරුම් අරගෙන කටයුතු කරන්නේ නැතිව පස්සට අදින්නේ ඇයි ද කියන එක සම්බන්ධයෙන් අපට ගැටලුවක් තිබෙනවා.

හිටපු ජනාධිපති, කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මියයාගේ ආණ්ඩුව කාලයේ මේ රටේ සුජාත දූ පුතුන්ගේ මරණය වළ දාන්න බිම් අහලක් දෙන්න අසමත් වුණත්, ඇමෙරිකානු ඩොල් සමාගමට සෝමාවතිය පූජා භූමියට අල්ලපු වැටේ ඉඩම් අක්කර 5,000ක් වාගේම, මොනරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ පැල්වත්ත ප්‍රදේශයේ ඉඩම් අක්කර 5,000ක්, 10,000ක් දෙන්න කටයුතු කළා. මාරයන්ට වාගේ අපේ රටේ භූමියේ සාරය උරා බොන්න, "Cavendish" කියන කෙසෙල් වර්ගය වගා කරන්න ඇමෙරිකානු සම්ගම්වලට ඉඩම් දුන්නා. ඒ කෙසෙල් කැනාකින් ගන්නේ ඇවිරි තුන හතරයි. ඒවා වගා කරන්නේ අපේ අය ලවා. අපේ බිමේ සාරයයි, ඒවායේ තිබෙන්නේ. ඒ කෙසෙල් කැන් කපලා වළ දමනවා මගේ ඇස් දෙකෙන්ම දැක්කා. එක කෙසෙල් ගෙඩියක් මේ රටේ මිනිස්සුන්ට කන්න දෙන්නේ නැහැ. ඒ අස්වැන්න ඒගොල්ලන් කෙළින්ම ඇමෙරිකාවට පටවනවා. ඔවුන්, අපේ රටේ සාරය මාරයා වාගේ උරා බොනවා විතරක් නොවෙයි, ඒ මුදලුන් ඇමෙරිකාවේ බැංකුවල තමයි තැන්පත් වෙන්නේ. ඒ ගොල්ලන්ට තමයි ඒකේ වාසිය ලැබෙන්නේ. එහෙම තමයි ඒ ගොල්ලන්ට කටයුතු කළේ. තමුන්නාන්සේලාගේ යහ පාලන ආණ්ඩුවන් ගිය වර අය වැය දෙන්නෙයෝ - Budget එකකන් - විදේශික මහත්වරුන්ට මේ විධියටම ඉඩම් බදු දීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කරලා තිබෙනවා.

"යහ පාලන ආණ්ඩුව දිගු කල් සැරදේවා!" කියලා මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා. නමුත් අපට අද වෙන තුරුත් හැකිවෙලා නැහැ. මෙවැනි ක්‍රියාවන් වළක්වා ගන්න. තමන්ගේ පෞද්ගලික වුවමනාවන් වෙනුවෙන් නොවෙයි කටයුතු කරන්න ඕනෑ. මේ රට ගොඩ ගන්න, ගොඩ නඟන්න, ඉදිරියට ගෙන යන්න සැබෑ විධියටම ශ්‍රමය, දහඩිය, ලේ, කඳුළු වගුරුවලා තේ දල්ලෙන් පෝෂණය වෙන ඒ අතී-සක වතු කම්කරුවන්ට අවශ්‍ය පහසුකම් ටික ලබා දෙන්න තවමත් මේ ආණ්ඩුවලට බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඔවුන්, සි-හල වේවා; දෙමළ වේවා; මුස්ලිම් වේවා; බර්ගරි වේවා; මැලේ වේවා. ඒක වෙනම කථාවක්. වතු වල උදේ ඉදන් රැ වෙන තුරු වැඩ කරන ඒ මිනිසුන්ට තමන්ගේ මහන්සිය නිවා ගන්න, පැදුරක්, කඩමාල්ලක් එළාගෙන ඒ දරුවෝත් එක්ක නිවහනහිල්ලේ විවේකයෙන් ජීවත් වෙන්න අවශ්‍ය පදනම් සකස් කරලා දෙන්න අපට බැරි වෙලා තිබෙනවා. අඩුම ගණනේ ස්ථිර වශයෙන් ඉඩම් කුඩැල්ලක් ලබා දෙන්න අවුරුදු 68ක් තිස්සේ පැවැති මේ ආණ්ඩුවලට බැරි වෙලා තිබෙනවා කියන එක මා නොකියාම බැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිතුමනි, එක්සත් ජාතික පක්ෂ ආණ්ඩු කාලයෙන්, පසු ගිය ආණ්ඩු කාලයෙන් -ඒ ආණ්ඩු කාල දෙකේදීම- නිල්ගල වනය, බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ, මොනරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ උල්පත් තිබෙන ඒ මහා දැවැන්ත සශ්‍රීක ඉඩම් සියල්ල විනාශ කරමින් උක් වගා කිරීම සඳහා එංගලන්තයේ Booker Tate PLC කීයන සමාගමට අත්කර දහස් ගණනක් දෙන නැසකැව්වා. මේ ආණ්ඩු දෙකම ඒකම වගකියන්න ඕනෑ. එහෙම නමයි නමුත් නාන්දේශා විදේශිකයන් ඉඹලා පිළිගෙන, කිසිම හිරිකිත්තයකින් තොරව බොහොම සතුටින් අපේ ඉඩම්වල අයිතිය ඒ ගොල්ලන්ට පූජා කරන්න පුදානම් වූණේ. නමුත් අද අපේ රටේ හද ගැස්ම වෙච්ච මේ වතුකම්කරුවන්ගේ ජීවිත එකම අදේන්නාවෝ; එකම බේදවාමයක්. ඒ වතු කම්කරුවන් ගත කරන ජීවිත ගැන නමුත් නාන්දේශා ගිහිල්ලා බලන්න. නමුත් නාන්දේශා ඒ ලයින් කාමරවලට යන්න. කොයි තරම්

[பி.ப. 7.04]

අවාසනාවන්ත මිනිස්සුද ඒවායේ ජීවත් වෙන්නේ කියලා ඔබතුමන්ලාට බලා ගන්න පුළුවන්. ඒ මිනිස්සුන්ගේ ජීවිත අවාසනාවන්ත කරලා තිබෙන්නේ වෙන කවුරුවත් නොවෙයි. ඒ මිනිස්සුන්ගේ ඡන්දය අරගෙන මේ පාර්ලිමේන්තුවට ඇවිල්ලා, ඒ මිනිස්සු වෙනුවෙන් පෙනී නොසිටින දේශපාලනඥයන්ට ශාප වෙනවා, ඒ මිනිස්සු වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක නොවීම පිළිබඳව. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමන්ලා මේවා තේරුම් ගන්න; මේ ගැන කල්පනා කර බලන්න. මේ බිමේ උපත ලැබූ, මේ බිමේ පහස ලැබූ, වතුටල වැඩ කරමින් සිය ග්‍රමය, දහඩිය, ලේ, කඳුළු වගුරුවන ලාංකීය ජාතියේ සුජාත මිනිස්සුන්ට අවශ්‍ය කරන මූලික පහසුකම් රික ලබා දෙන්න. ඒ අයට ඉඩම් කැලේලක් ලබා දෙන්න ඉතාමත්ම ඉක්මනින් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගන්න ලබාදෙන කරුණ කියලා අපි ඉල්ලීමක් කරනවා. ඒවාට දහසකුත් එකක් නීති රීති දමන්න අවශ්‍ය නැහැ.

තමුන්නාන්සේලා "ඩෝල්" සමාගමට ඉඩම් දෙන කොට මේ නීති - රීති ගැන බැලුවේ නැහැ. නීති - රීති තිබුණත් ඒවා ලිහිල් කරලා වරදාන, සන්නේසම්, කප්පම් එක්ක තමයි ඒවා ලබා දෙන්නේ. නමුත් වතුවල ජීවත් වන මේ මිනිස්සු අද ගත කරන්නේ මහා අපා ජීවිතයක්. ඒ මිනිසුන්ට මේ බිමේ අයිතිය තිබෙනවා. පැරණි පරම්පරාව මේ බිමේ උපත ලැබුවේ නැති වුණත් ඔවුන්ගේ දු දරුවන් -තුන්වන, හතරවන පරම්පරාව දක්වා- දැන් අපේ රටේ ඉන්නවා. ඒ ගොල්ලන්ට ඒ ඉඩම්වල අයිතිය අනිවාර්යයෙන්ම ලබා දෙන්න ඕනෑය කියලා අපි විශේෂයෙන්ම මේ මොහොතේ මතක් කරනවා. මේවාට ඇකිළෙන්න, පැකිළෙන්න එපා. මෙය කාගේවත් බුද්දලයක් නොවෙයි. ඒ මිනිසුන්ගේම දහඩිය මහන්සියෙන් ගොඩ නැගුනු දේවල්. වතුවල ජීවත් වන, වතුවල වැඩ කරන සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම්, බර්ගර්, මැලේ ආදී වතු කම්කරුවන් සහ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් අපි පක්ෂ, පාට පිළිබදව තැකීමක් කරන්න අවශ්‍ය නැහැ. දිස්ත්‍රික්ක මට්ටම ගැන බලන්න අවශ්‍යතාවක් නැහැ. කොහෙන් ඇවිල්ලා ඒ වතුවල වැඩ කළත්, ඒ අයට ඒවායේ ස්ථිර වශයෙන්ම වාසස්ථාන හදලා දීලා ජීවත් වෙන්න අවශ්‍ය පදනම සකස් කර දිය යුතුයි කියලායි අපි විශ්වාස කරන්නේ. එපමණක් නොවෙයි, ඒ වතුවල ජීවත් වන දෙවන සහ තුන් වන පරම්පරාවලටත් මේ අවස්ථාවේදීම ඉඩම් ලබා දීම සඳහා ප්‍රමුඛතාව ලබා දෙන්නාය කියලාත් මම ඉල්ලීමක් කරනවා. මොකද, අනාගතයේදී රටේ ජනගහනය වැඩි වෙනවා. නමුත් ඉඩම් වැඩි වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා අනාගතය පිළිබදව කල්පනා කරලා ඒ දෙවන, තුන්වන සහ හතරවන පරම්පරාවලටත් -විවහ වුණු දරුවන්ට, දැරිවියන්ට- මේ මොහොතේදීම ඉඩම් කැබැල්ලක් වෙන් කර දීමට කටයුතු කළොත්, අනාගතයේදී මතු වන ප්‍රශ්නවලට උත්තරයක් ලබා ගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. මීට අදාළ Cabinet Paper එක අනුමත වෙලා තිබෙනවා නම් මේ කටයුතු පස්සට අදින්න එපා; කල් දමන්න එපා. ඒවායේ ජීවත් වන මිනිසුන්ට මේ රටේ බිම් අහලක අයිතිය ලබා දෙන්න විහාම කටයුතු කරන්න කියලා මා මේ මොහොතේ ඉල්ලීමක් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා.

ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා

(மாண்புமிகு நிறூல் கலப்பத்தி)
(The Hon. Nihal Galappaththi)

එම ඉල්ලීම කරමින්, මේ වටිනා යෝජනාව ඉදිරිපත් කළ
වේළු කුමාර් මැතිතුමාට ආශීර්වාද කරමින් මා නිහඬ වෙනවා,
ස්තූතියි.

ගරු අ. අරවින්ද් කුමාර් මහතා

(மாண்புமிகு அ. அரவிந்த் குமார்)

(The Hon. A. Aravindh Kumar)

கௌரவ குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களே, மலையகத்தில் வாழும் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு காணி உரிமைப் பத்திரம் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற ஒத்திவைப்பு வேளைப் பிரேரணையைக் கொண்டுவந்த சக உறுப்பினர் கௌரவ வேலு குமார் அவர்களுக்கு நன்றிகூறக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றேன். இந்த நாட்டிலே எமக்கு - மலையக சமூகத்துக்கு - 200 வருட வரலாறு உள்ளது. சுமார் 10 தலைமுறைகளாக நாங்கள் மலையகத்திலே வாழ்ந்து வருகின்றோம். இந்நாட்டை செல்வம் கொழிக்கும் நாடாக மாற்றிய பெருமை எமது மூதாதையருக்கு உண்டு. அதனையே இன்றைய தலைமுறையினரும் செய்துகொண்டிருக்கின்றனர். ஆனால், "அவர்களுக்கான கௌரவம் கொடுக்கப் படுகின்றதா?" என்றால், "இல்லை" என்ற பதிலே விஞ்சி நிற்கின்றது. 'லயன்' அறைகளிலே எமது மக்கள் முடங்கிப் போய் கிடக்கிறார்கள். அதிலிருந்து அவர்களை வெளிக் கொண்டுவர வேண்டிய தேவையிருக்கிறது; அவசியமுமிருக்கின்றது. 200 வருடங்களாக காணி உரிமையோ, வீட்டு உரிமையோ அற்ற அவலகரமான ஒரு நிலைமையே மலையக மக்களின் தலையெழுத்தாக இருந்திருக்கின்றது; இருந்து வருகின்றது. இந்த நிலையை நாங்கள் மாற்றியாக வேண்டும். எனவே, 200 வருட வரலாற்றைக் கொண்ட எமது மக்களுக்கு மேலும் தாமதியாது வீட்டுரிமை, காணி உரிமை என்பன வழங்கப்பட வேண்டும். அத்தோடு, தோட்டங்களிலே பல தசாப்தங்களாக தொழில்புரிந்து ஓய்வுபெறும் தோட்ட உத்தியோகத்தர்களுக்கும் காணி மற்றும் வீட்டு உரிமையை வழங்குவதற்கான நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்படல் வேண்டும்.

எமது நாட்டிலே மேதகு ஜனாதிபதி அவர்களினதும் மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சர் அவர்களினதும் தலைமையில் வழிகாட்டலில் நல்லாட்சி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றது. சிறுபான்மை மக்கள் ஏனையவர்களுக்குச் சமன் என்ற நல்ல நிலைமை சிறிதுசிறிதாக ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. அந்த நிலைமைக்கு அவர்கள் சிறிது சிறிதாக வந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை நாங்கள் சரியாகவும் முறையாகவும் பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். அதனுடாக 200 வருட அவலகரமான வாழ்க்கைக்கு ஒரு முற்றுப்புள்ளியை நாங்கள் வைக்கக்கூடியதாக இருக்கும்.

100 நாள் வேலைத்திட்டத்தின்கீழ் ஆங்காங்கே காணி உரிமைப் பத்திரங்கள் வழங்கும் நிகழ்வுகள் இடம்பெற்றன. ஆனால், தற்போது அது அமுல்படுத்தப்படாத நிலைமையே காணப்படுகின்றது. அமைச்சரவைப் பத்திரம் தாக்கல் செய்யப்பட்டு, அதற்கான அங்கீகாரம் வழங்கப்படும்படி இந்தக் காணி விவகாரத்திலே சம்பந்தப்பட்டவர்கள் அசமந்தப் போக்கைக் கடைப்பிடிப்பதை நாங்கள் மிக வன்மையாகக் கண்டிக்கின்றோம். எனவே, அரசாங்கத்தின் கொள்கைக்கேற்ப அரசாங்கத்தினால் ஏற்கெனவே ஆரம்பிக்கப்பட்ட காணி உரிமைப் பத்திரம் வழங்கும் வேலைத்திட்டம் மிக விரைவாக முன்னெடுக்கப்பட வேண்டும். தோட்ட மக்கள் தோட்ட நிர்வாகத்தின் பிடியிலிருந்து விடுபட்டு சுதந்திரமாகவும் கௌரவமாகவும் வாழும் ஒரு குழல் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். அத்துடன், வழங்கப்படும் காணி உரிமைப் பத்திரத்திலே எவ்வித குறைபாடுகளோ, எவ்வித விலிகளோ, எவ்வித கட்டுப்பாடுகளோ இல்லாமல் அது ஏனைய காணி உரிமைப் பத்திரத்திற்குச் சமமான - நிகரான உரிமைப் பத்திரமாக இருக்க வேண்டியது அவசியம் என்பதையும் இந்த இடத்திலே

தெரிவித்து, சந்தர்ப்பமளித்த குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி, விடைபெறுகின்றேன். வணக்கம்.

[අ.භා. 7.08]

ගරු චන්දිම ගමගේ මහතා

(மாண்புமிகு சந்திம கமகே)

(The Hon. Chandima Gamage)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අද දින ගරු වේලු කුමාර් මන්ත්‍රීතුමා විසින් ගෙනෙන ලද වතු කම්කරු ජනතාවට නිවාස සඳහා ඉඩම් ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් වූ සභාව කල් තබන අවස්ථාවේ යෝජනාව ගැන සාකච්ඡා කරන මේ අවස්ථාවේදී මා සඳහන් කරන්නට ඕනෑ, යහ පාලන ආණ්ඩුවක් විධියට ඒ සඳහා කැබිනට් පත්‍රිකාවක් නිකුත් කර තිබියදීත් ඊට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා එම ප්‍රශ්නය ගැටලුවක් බවට පත්වී තිබෙන බව. හොඳට මතක තියාගන්න ඕනෑ, ආණ්ඩුව යහ පාලන ආණ්ඩුව බවට පත්වුණාට, ඇමතිවරයා යහ පාලන ආණ්ඩුවේ ඇමතිවරයෙක් බවට පත් වුණාට ඔය අමාත්‍යාංශවල, ආයතනවල රාජපක්ෂ පාලනයේ අදුරු සෙවණැලි තවම හොල්මන් කරන බව. මෙයත් සමහරවිට එහි ප්‍රතිඵලයක් වන්නට පුළුවන්. තේ වැවිලි කර්මාන්තය පටන් ගත් දවසේ පටන්, "Ceylon Tea" කියන නාමය ලෝකයේ ප්‍රචලිත කරපු, ඒ තේ දල්ල - එක, දෙක, තුන කියා තමන්ගේ ඇඟිල්ලෙන් නෙළීම තුළින් මේ රට තේවලින් ලෝකයේ අංක 1ට ගොනපු පරම්පරාවකින් පැවත එන දෙමළ කම්කරු ජනතාව ගැන අප අමතක කළ යුතු නැහැ කියන එක විශේෂයෙන් මා කියන්නට ඕනෑ.

එදා තනි පරම්පරාවෙන් පටන් ගත් දෙමළ ජනතාව අද සමහර විට වතු වල සේවය නොකරනවා වෙන්නට පුළුවන්. හැබැයි අපි ඔවුන්ගෙන් ඇහුවොත්, ඔවුන්ගේ උත්පත්ති ස්ථානය කොතැනද කියා, ඔවුන් කියන්නේ "වත්ත" කියායි. එසේ නම්, ඒ වත්තේ ඔවුන්ට ඉඩක් තිබෙන්නට ඕනෑ. එම නිසා ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තියට අනුව ඒ ආයතනවල බලධාරීන්ට ඒ ජනතාවගේ නිවාස සඳහා ඉඩම් ලබා දීමේ වගකීමක් තිබෙනවා. ඉදිරියේදී එම ක්‍රමවේදය නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය කියා මම යෝජනා කරනවා.

මීට සමාන ප්‍රශ්නයක් උතුරු මැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ තිබුණා. විශේෂයෙන් මහවැලි "එච්" කලාපයේ ජීවත්වූ ජනතාවගේ මුල් පරම්පරාවේ තුන්වන පරම්පරාව මේ වෙනකොට ජීවත් වෙන්නේ, අක්කර භාගයක ඉඩම් කොටස කැබලි හතරකට කඩාගෙන ගෙවල් හදා ගෙනයි. එසේ ජීවත් වන පසුබිමක් තිබේදී, ජනතාවගේ නිවාස වෙනුවෙන් වෙන් කළ රක්ෂිත - reservations - ජනතාවට නොදී විවිධ පෞද්ගලික ආයතනවලට බදු දීමේ ක්‍රමවේදයක් පසු ගිය කාලයේ ක්‍රියාත්මක වුණා. අද ඒ තත්ත්වය වෙනස් වෙලා තිබෙනවා. ඉහළින්-අමාත්‍යාංශය තුළින් ඒ නියෝගය එන්නේ, "අසවල් ව්‍යාපාරිකයාට මෙපමණ ප්‍රමාණයක් දෙන්න" කියා. ඒ තත්ත්වය පසු ගිය පාලන සමයේ තිබුණා. අද අප ඒක වෙනස් කර තිබෙනවා. නමුත් ඒ තත්ත්වය වාගේ නැත්නම් ඊට සමාන තත්ත්වයක් තමයි මේ ඇති වී තිබෙන්නේ. එම නිසා මෙයත් නිවැරදි වෙන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම මේ තත්ත්වය වෙනස් වෙනකොට මේ වන විට ආණ්ඩුවෙන් තීරණයක් අර ගෙන තිබෙනවා, අනුරාධපුරයේ ඉඩම් දෙන්නට නොමැති නම් එතැනින් එහාට ගිහින් වැලිඔය ප්‍රදේශයෙන් වුණත් ඒ ජනතාවට ඉඩම් ලබා දෙනවාය කියා. එම නිසා මේ දෙමළ ජනතාවටත් ඊට සමාන සාධාරණයක් ඉටු වේය කියා මා විශ්වාස කරනවා.

අපි හැටදාම මතක් කරන්නට ඕනෑ, උදාගම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක වෙන බව. මෙවැනි වැවිලි සමාගම්වල ප්‍රයෝජනයට

නොගන්නා ඉඩම්වල අක්කර පහේ, හයේ ඉඩම් කොටස් මේ ජනතාවගේ සුබසිද්ධිය සඳහා වෙන් කර, ඔවුන්ට නිවාස හදා දෙනවා නම්, ගරු මන්ත්‍රීවරුන් අදහස් ප්‍රකාශ කළ පරිදි එය රටට කීර්තිනාමයක් ගෙන ආ පරම්පරාවෙන් පැවත එන ඒ දෙමළ ජනතාවට නිදහසේ ජීවත් වෙන්නට අවස්ථාව ලබා දීමක් වෙනවා.

වතු ලයින් කාමර පිටින් නාය යනවා අපි පසු ගිය කාලයේ දැක්කා. ඒ පරිසර විනාශයත් එක්ක ඊට බහුල වශයෙන් ගොදුරු වුණේ දෙමළ ජනතාවයි. එම නිසා ඉදිරියේදී මේ දෙමළ ජනතාවගේ නිවාස ප්‍රශ්නය විසඳීමට යහපාලන ආණ්ඩුවෙන් සාධාරණයක් ඉෂ්ට වේය කියන විශ්වාසය පළ කරමින් මම නිහඩ වෙනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Deputy Chairman of Committees)

බොහොම ස්තූතියි.

[අ.භා. 7.13]

ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා (රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு இராண் விக்கிரமரத்ன - அரசு தொழில்வியற்சிகள் அபிவிருத்தி பிரதி அமைச்சர்)

(The Hon. Eran Wickramaratne - Deputy Minister of Public Enterprise Development)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී වේලු කුමාර් මැතිතුමා අද සභාව කල් තබන අවස්ථාවේදී බොහොම වැදගත් යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළා, වතු කම්කරුවන්ට ඉඩම් අයිතිය ලබා දීම පිළිබඳව. මම මුලින්ම සඳහන් කරන්න අවශ්‍යයි, වතුකරයේ ජීවත් වන ජනතාවට මුළු ජාතියම ණයගැනී බව. මෙතුමන්ලා අද ඉදිරිපත් කරපු ප්‍රශ්න, අද ඊයේ ඇති වුණු ඒවා නොවෙයි. ඒවා අවුරුදු දෙසියයක් පමණ තිස්සේ තිබෙන ප්‍රශ්න බව අපට සඳහන් කරන්න පුළුවන්. අපේ රජය පත් වෙලා අවුරුද්දක් ගත වෙලා තිබෙනවා. අතිගරු ජනාධිපතිතුමා පත් වෙලා තවම මාස 20ක්වත් ගත වෙලා නැහැ. මම පළමුවෙන්ම කියන්න ඕනෑ, අපේ රජයේ අධිෂ්ඨානය ඒ ජනතාවට සාධාරණත්වය ඉෂ්ට කිරීම බව. ඒ නිසා තමයි වතු කම්කරු ජනතාවට ඉඩමක -එක පවුලකට පර්චස් හතක - අයිතිය ලබා දීමට 2015 අප්‍රේල් 8 වනදා කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දුන්නේ. ජනතා වතු සංවර්ධන මණ්ඩලයෙන් - JEDB එකෙන් - දැනට ඉඩම් ලබා දීලා තිබෙන්නේ පවුල් 688කට පමණයි. තවම ඒ අයිතිය ලැබී නැති පවුල් 2,544ක් ඉන්නවා. ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය වැවිලි සංස්ථාව -SPC එක- දැනට පවුල් 1033කට ඒ ඉඩම් අයිතිය දීලා තිබෙනවා. තව පවුල් 1907කට ඒ අයිතිය ලබා දිය යුතුයි. ඒ වාගේම ඇල්කඩුව වැවිලි සමාගම පවුල් 232කට ඉඩම් අයිතිය දීලා තිබෙනවා. තවමත් ඒ වතු වල පර්චස් 7 අයිතිය ලබා නොමැති පවුල් 404ක් ඉන්නවා. විශේෂයෙන්ම මේ ආයතන තුන; JEDB එක, SPC එක සහ ඇල්කඩුව වැවිලි සමාගම පවුල් 1953කට ඉඩම්වල අයිතිය ලබා දීලා තිබෙනවා. තවත් පවුල් 4855කට ඉඩම්වල අයිතිය ලබා දිය යුතුයි. ඒ වැවිලි සමාගම්වලින් ලබා ගත් දත්ත තමයි මම මෙනැත සඳහන් කරන්නේ.

එපමණක් නොවෙයි, මීට අමතරව 2015 අගෝස්තු මාසයේ මේ රජය බලයට පත් වුණාට පස්සේ කඳුරට නව ගම්මාන, යටිතල පහසුකම් හා ප්‍රජා සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ඇති කළා. පසු ගිය දින 100 වැඩ පිළිවෙළ යටතේ ඒ අමාත්‍යාංශයෙන් නිවාස 337ක් ගොඩනඟා තිබෙනවා. රත්නපුර, බදුල්ල, කැගල්ල, මහනුවර, හැටන් සහ නුවරඑළිය ප්‍රදේශවල ගොඩනඟා තිබෙන

[ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා]

මුළු නිවාස සංඛ්‍යාව 337යි. ඊට අමතරව ගරු පලනි දිගම්බරම් ඇමතිතුමාගේ කඳුරට නව ගම්මාන, යටිතල පහසුකම් හා ප්‍රජා සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ Green Gold Housing Programme -2016 කියලා අලුත් වැඩ පිළිවෙළක් ආරම්භ කර තිබෙනවා. ඒ වැඩ පිළිවෙළ තුළ Green Gold Housing Programme -2016 නිවාස යෝජනා ක්‍රමය යටතේ නිවාස 1433ක් ගොඩනඟා ගෙන යනවා. ඒ නිවාස හදා ගෙන යන්නේ කලින් කිව්ව JEDB එක, SPC එක සහ ඇල්කඩුව වැව්ලි සමාගමට අයත් ඉඩම්වල විතරක් නොවෙයි. දැන් මම කපා කරන්නේ ගරු පලනි දිගම්බරම් ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ රට වටේම සිදු වන දෙයක් ගැනයි. ඒක ඔබතුමාගේ යෝජනාවට සීමා වෙලා නැහැ. ඒක ඊට වඩා පුළුල් වැඩ පිළිවෙළක්. ඒක ගාල්ල, රත්නපුර, බදුල්ල, කැගල්ල, නුවර, හැටන්, නුවරඑළිය යන පළාත්වල කර ගෙන යනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, විශාල ගැටලුවක් තිබෙනවාය කියලා අද මෙතුමන්ලා සඳහන් කළා. මුලින් තිබුණ ප්‍රගතිය ඒ විධියටම නැති බවත්, මේ නිවාසවල අයිතිය ලබා ගැනීම පිළිබඳව නොයෙකුත් ප්‍රශ්න මතු වෙලා තිබෙන බවත් කිව්වා. ඒ අමාත්‍යාංශයේ ගරු ඇමතිතුමා සමඟ මේ ගැන සාකච්ඡා ඇති වෙලා තිබෙන බව මම මේ අවස්ථාවේ සඳහන් කරන්න ඕනෑ. ඒ විතරක් නොවෙයි, දේශපාලන අධිෂ්ඨානයක් තිබෙන නිසා කොහොම හරි මේ ගැන දිගින් දිගට සාකච්ඡා කරලා, එදා කැබිනට් මණ්ඩලය ගත් තීරණය ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය කියන පදනමේ තමයි අපි සිටින්නේ. ඒක ක්‍රියාත්මක කළ යුතුයි.

දැන් මේ JEDB එක, SPC එක සහ ඇල්කඩුව කියන වැව්ලි සමාගම්වල නිවාස ප්‍රශ්නයට අමතරව තවත් විශාල ගැටලු, ප්‍රශ්න තිබෙනවා. මොකද, මේ සමාගම් තුනම අලාභ ලබන සමාගම්. සමාගමක් අලාභ ලබනවාය කියා සඳහන් කරන කොට ඒක ඒ සමාගම්වල වැඩ කරන සේවක පිරිසගේම වගකීම පමණක් නොවෙයි. අපි ඒක තේරුම්ගත යුතුයි. ඒක සිදු වන්නේ ඒ කර්මාන්තය අනුවයි. විශේෂයෙන්ම තේ වාගේ වැව්ලි ජාත්‍යන්තර මිල අනුව තීරණය වන කර්මාන්ත. ඒවා එක රටකින්වත් එක වෙළෙඳ පොළකින්වත් පාලනය කරන්න අපහසුයි. මම තව කාරණයක් සඳහන් කරන්න මේක අවස්ථාවක් කර ගන්නවා. මේ JEDB එක, SPC එක සහ ඇල්කඩුව කියන වැව්ලි සමාගම් ගැන අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් අධ්‍යයනය කරලා වැඩ පිළිවෙළක් සාකච්ඡා වෙමින් පවතිනවා. මේවා වතු කර්මාන්ත හැටියට විතරක් නොබලා, සම්පත් හැටියට බලන්න ඕනෑ. ඒ කියන්නේ වැව්ලි කර්මාන්තය තියෙන්න පුළුවන්, ඊට අමතරව මේවායේ තවත් සම්පත් තිබෙනවා. සමහර වතු වල ජලය තිබෙනවා. සමහර ඒවායේ පඳු සම්පත් තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි බොහොම සෞන්දර්ය පරිසරයක් තිබෙනවා. සංචාරක ව්‍යාපාරයටත් සුදුසුයි. මේ ප්‍රදේශවල ජීවත් වන ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය ඉහළ නංවන්නට නම් අපි පසු ගිය, පටු කෝණයෙන් - ආර්ථික පටු කෝණයෙන්- බලන්නේ නැතිව, මේ සම්පත් දියුණු කරන්නේ කොහොමද කියලා බලලා, ඒ තුළින් වැඩි ප්‍රතිලාභයක් ලබලා, ඒ ප්‍රතිලාභයෙන් විශාල කොටසක් වැඩ කරන ජනතාවට ලබා දෙන්න ඕනෑ. ඒ වැඩ පිළිවෙළ තමයි අපේ අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක කර ගෙන යන්නේ. ඒ අදහස තුළ අප සාකච්ඡා කරමින් යනවා, වැව්ලි කර්මාන්ත කරන කොටස්වලට අක්කර දෙකත් පහත් අතරේ කොටසක් ඒ අයට වැව්ලි කර ගෙන යන්න ලබා දෙන්න. සමාගම් හරහා එයින් ඵලදාව ලබා ගෙන ක්‍රියා කරන්නට දැන් මූලික සාකච්ඡා සිදු වෙමින් පවතිනවා. ඒ කියන්නේ, අවුරුදු දෙසියකට පෙර කළ ආකාරයටම නොවෙයි. අලුත් ආකාරයකට වැව්ලි කර්මාන්තය තව දියුණු කරන්න, ඵලදාව ඉහළට යවන්න, ලාභය ඉහළට යවන්නට, කාර්යක්ෂමතාව වැඩි

කරන්න, වැඩ කරන ජනතාව මෙහි කොටස්කරුවන් කර වන්නටයි.

අද මන්ත්‍රීතුමන්ලා සඳහන් කළ ආකාරයට වතු වල ජීවත් වන ජනතාවගේ ජීවන රටාව ගැන ජාතියක් හැටියට අපි ලජ්ජා විය යුතුයි. මොකද, අවුරුදු දෙසියයකට පසුත් විශාල වෙනසක් ඇති වී නැහැ. අදත් ලයින් කාමරවල මේ ජනතාව ජීවත් වෙනවා. ඡන්ද බලය ලැබුණා. නමුත් සම අයිතිය ගැන ප්‍රශ්නයක් අද මෙතැන ඉදිරිපත් කළා. ඒ වාගේම ප්‍රායෝගික කරුණු රාශියක් ඉදිරිපත් කළා. කළමනාකාරීත්වයේ තිබෙන අඩුපාඩු ගැන කරුණු ඉදිරිපත් කළා. විශේෂයෙන්ම මන්ත්‍රීතුමන්ලා එක එක අවස්ථාවන් ගැන සඳහන් කළා. නාවල පිටියේ අවස්ථාව; වැව්ලි සමාගමේ බදු ගිවිසුම් තුළ ඇතිවී තිබෙන අකටයුතුකම් ගැන. මේ දේවල් ගැන අපට තව විස්තර ලබා දුන්නොත් අපි ඒවා ගැන සොයා බලනවා. [බාධා කිරීමක්]

ගරු වෙලු කුමාර් මහතා

(மாண்புமிகு வேலு குமார்)

(The Hon. Velu Kumar)

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, අපට කියන්නට තිබෙන කාරණා අතර රුපියල් 2,500 දීමනාව එක කාරණයක්. අනෙක දැනට යන ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩපිළිවෙළේදී අපිව ඇතුළත් කර ගන්නේ නැත්තේ ඇයි කියන එකත් අපට ලොකු ප්‍රශ්නයක්. රුපියල් 2,500 දීමනාව ලබා දෙනවාද? කොයි කාලය වෙනකොට ලබා දෙනවාද?

ගරු මයිල්වාගනම් තිලකරාජා මහතා

(மாண்புமிகு மயில்வாகனம் திலகராஜா)

(The Hon. Mylvaganam Thilakarajah)

මේ සභාව කල් තබන අවස්ථාවේ යෝජනාව මම බොහොම අගය කරනවා. අපට වෙලාවක් ලබා දෙන්න. අමාත්‍යාංශයෙන් මේ ගැන කපා කරනකොට ඒ අවස්ථාවට අපි බලාපොරොත්තු වෙන්නේ SPC එකේ සහ JEDB එකේ ප්‍රධානීන් සහභාගි වීමයි. එතැනින් ගණකාධිපතිවරයෙක් ඇවිත් සාමාන්‍යයෙන් තොරතුරු කියනවා මිසක් කිසි තීරණයකට යන්නට බැහැ. උසස් නිලධාරීතුමන්ලාත් එක්ක අපවත් සාකච්ඡාවලට සහභාගි කරවන්න සලස්වනවා නම් මේවා ගැන අපට පැහැදිලි කිරීමක් කර විසඳුමකට යන්නට පුළුවන් කියන එකයි මගේ අදහස වන්නේ.

ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා

(மாண்புமிகு இராண் விக்கிரமரத்ன)

(The Hon. Eran Wickramaratne)

ඒ අවස්ථාව අපි ලබා දෙනවා. මේ මාසය ඇතුළතදීම ඒ සඳහා අවස්ථාව ලබා දෙන්න මම ගරු ඇමතිතුමාට කපා කර සාකච්ඡා ඇති කරන්න පොරොන්දු වෙනවා. තව හුඟක් ප්‍රශ්න ඉදිරිපත් කළා. බද්දට දුන්නා, අවුරුදු පහකට උඩදී දුන්නා, ඊට පස්සේ අලුත් කළාය කිව්වා. මේවා සම්බන්ධ ලොකු ඉතිහාසයක් තිබෙනවා. අපි මේවා ගැන සොයා බලන්නට ඕනෑ. නමුත් ආර්ථිකමය ප්‍රශ්නය ගැන පොඩි අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්නට කැමතියි. මේවා අලාභ ලබන වැව්ලි සමාගම්. අලාභ ලබන වැව්ලි සමාගම් අවුරුදු ගණනාවක සිටම -අවුරුදු විස්සක පමණ කාලයක සිටම- ඒ සේවකයන්ට ලැබිය යුතු සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල් -EPF-, ETF වැනි දේවල් ලැබී නැහැ. මේ අකටයුත්ත දිගින් දිගටම සිදු වෙලා තිබෙනවා. ඊයේ පෙරේදා ඇති වෙව්ව ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. මේක අප විසඳන්න ඕනෑ. මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න අපට වැව්ලි සමාගම්වල සම්පත් විකුණන්න සිදු වෙනවා නම් ඒක කරන්නත් අපි ලැහැස්තියි. මොකද, අප හිතන්නේ සේවකයන්ට සාධාරණයක් ඉෂ්ට විය යුතුය කියායි.

ගරු මයිල්වාගනම් තිලකරාජා මහතා

(மாண்புமிகு மயில்வாகனம் திலகராஜா)
(The Hon. Mylvaganam Thilakarajah)

සමජන් විකුණනවාය කියන්නේ ඒ වන්නේ ගස් කපනවා නම්, ඒ ගැන අපි දෙවරක් හිතන්න ඕනෑ. මොකද, අප දැන් sustainable development එක ගැන ගොඩක් කපා කරනවා. එයට වඩා අමතරව ඒ වතු වල සමජන් කුලී පදනමෙන් වෙන වෙන රජයේ ආයතනලට දී තිබෙනවා. උදාහරණයක් වශයෙන් කිව්වොත් ITN ආයතනය JEDB එකට හුඟක් ගෙවන්න තිබෙනවා. JEDB එකට අයිති ලොකු ප්‍රමාණයේ ඉඩමක් කොළඹ 2 තිබෙනවා. ලොකු කොම්පැනිවලට අඩු මුදලකට කුලියට දී තිබෙන්නේ. එහෙත් අය කරලා මේ මුදල් ගෙවන්න පුළුවන්. ITN එකෙන් අය කර ගන්නා නම්, EPF, ETF ප්‍රශ්නය විසඳන්න පුළුවන්. කලින් ආණ්ඩුවෙන් යෝජනා කර තිබෙනවා, ඒ ගස් කපා ඒවායින් ලැබෙන ආදායමෙන් EPF, ETF ගෙවන්න කියලා. අපි sustainable development ගැන කපා කර-කර, environment ගැන කපා කර-කර ඒ වාගේ යෝජනා ඉදිරිපත් කරන එක නරක පුරුද්දක්. JEDB එකට ලැබිය යුතු ආදායම ලබා ගෙන මේ ප්‍රශ්නය විසඳා ගන්නොත් හොඳයි කියන එක තමයි, අපේ යෝජනාව.

ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමා සඳහන් කළා, අපි ගන්නා තීරණවල තීරසර සංවර්ධනයක් තිබිය යුතුයි කියලා. අපිත් ඉන්නේ ඒ අදහස තුළමයි. නමුත් මා කියන්න අදහස් කළේ, මේ ප්‍රශ්න, විශේෂයෙන්ම වැවිලි කර්මාන්ත පිළිබඳ ප්‍රශ්න, ආර්ථික ප්‍රශ්න විසඳන්න යන කොට පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරුන් හැටියට අපට අදහස් ප්‍රකාශ කරන්න පුළුවන් වුණත්, ඒ සඳහා සුදුසු කළමනාකාරිත්වයක් පත් කරලා ඒ ප්‍රශ්න විසඳන්න ඔවුන්ට ඉඩ දෙන්න අවශ්‍යයි කියන එකයි. ඒක මූලික පදනමක් හැටියට අපි පිළිගන්නවා. මටත්, ඒ වාගේම මගේ ඇමතිතුමාටත් භාරව ආයතන විශාල ගණනාවක් තිබෙනවා. නමුත් ඒ ආයතනවල කළමනාකාරිත්වය පිළිබඳව අපි ප්‍රතිපත්ති මට්ටමින් ක්‍රියා කරන අතරේදී, තීරණ ගැනීමට නිදහස, අවස්ථාව ඒ ආයතනවල මණ්ඩලවලටයි, ඉහළ කළමනාකාරිත්වයටයි අපි දීලා තිබෙනවා. මා හිතන හැටියට රජයත් වාණිජ මට්ටමින් ක්‍රියා කරනවා නම් ඊට වඩා සාර්ථක ක්‍රමයක් තවත් නැහැ.

ගරු මන්ත්‍රීතුමා විශේෂයෙන්ම ඇහුවා, රුපියල් 2,500ක් අනෙක් රජයේ සේවකයන්ට ලබා දුන්නා, වැවිලි කර්මාන්තයේ යෙදී සිටින සේවකයන්ට ඒ මුදල ලබා දෙන්නේ කොහොමද කියලා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා

(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
Hon. Minister, you have three more minutes.

ගරු ඉරාන් වික්‍රමරත්න මහතා

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා අහපු ප්‍රශ්නයට JEDB එක තුළ, SPC එක තුළ, ඇල්කඩුව වැවිලි සමාගම තුළ පිළිතුරක් නැහැ. මොකද, ඒ ආයතන දැනටම විශාල ලෙස අලාභ ලබනවා. ඒ නිසා රජය ප්‍රතිපත්ති මට්ටමින් තීරණයක් ගෙන, අපි එකතු වෙලා මුදල් අමාත්‍යාංශය හරහා මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න ඕනෑ. දැනටම සාකච්ඡා කිහිපයක් පවත්වා ගෙන යනවා. මුදල් අමාත්‍යාංශය හරහා තමයි දීමනාවක් හැටියට අපට ඒ මුදල ලබා ගන්න සිදු වන්නේ. අපි මූලික ප්‍රශ්නය විසඳන්නට ඕනෑ. ඒ වතු මීට වඩා කාර්යක්ෂම කරන්න, ලාභ ලබන්න, මුද්‍රා පදනම වෙනස් කරන්න අපි යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් ආරම්භ කරන්නට ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, තව එක කාරණයක් කියන්නට මා කැමැතියි. ප්‍රථමයෙන් කපා කරපු ගරු මන්ත්‍රීවරියක් උතුරේ ඉඩම් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් ඉදිරිපත් කළා. මා හිතන හැටියට ඒ සම්බන්ධයෙන් වචන කිහිපයක් කියන එක සුදුසුයි. උතුරේ යුද්ධය තිබෙන කොට රජයට යම්කිසි ඉඩම් ප්‍රමාණයක් අරගෙන, ඒ ඉඩම් භාවිතයේ යෙදවීමේ අවශ්‍යතාවක් තිබුණා.

ඒ ඉඩම් සිවිල් සමාජයට නැවත ලබා දීමට අපේ රජය බැඳී සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ ජනාධිපතිතුමා දිගින් දිගටම මේ ගැන සොයා බලමින් ක්‍රියා කරනවා. ඒ නිසා ඒ ගැන අවිශ්වාසයක් තබා ගන්න අවශ්‍ය නැහැ. ආරක්ෂක කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය කරන ඉඩම් අපි තබා ගන්නවා. අනිකුත් ඉඩම් සියල්ලක්ම සිවිල් ජනතාවට ලබා දීලා, ඒ අයගේ ගොවි කටයුතු කරන්නට ඔවුන්ට ධෛර්යය දෙනවා මිසක් ඊට හරස් වන්නේ නැහැ. මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම ගැන ඔබතුමාට ස්තූතියි, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි.

එකල්හි වෙලාව අ. හා. 7.30 වූයෙන් ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා විසින් ප්‍රශ්නය නොවිමසා පාර්ලිමේන්තුව කල් තබන ලදී.

පාර්ලිමේන්තුව ඊට අනුකූලව, 2016 මාර්තු 08 දින සභා සම්මතිය අනුව, 2016 සැප්තැම්බර් මස 08 වන බ්‍රහස්පතින්දා පෑ. හා. 10.30 වන තෙක් කල් ගියේ ය.

அப்பொழுது, பி.ப.7.30 மணி யாகிவிடவே மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் வினா விடுக்காமலேயே பாராளுமன்றத்தை ஒத்திவைத்தார்.

அதன்படி பாராளுமன்றம், அது 2016 மார்ச் 08ஆந் தேதிய தீர்மானத்திற்கிணங்க, 2016 செப்ரெம்பர் 08, வியாழக்கிழமை மு.ப. 10.30 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

It being 7.30 p.m., MR. DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES adjourned Parliament without Question put.

Adjourned accordingly until 10.30 a.m. on Thursday, 08th September 2016 pursuant to the Resolution of Parliament of 08th March, 2016.

සැ.සු.

මෙම වාර්තාවේ අවසාන මුද්‍රණය සඳහා ස්වකීය නිවැරදි කළ යුතු තැන් දක්වනු ලබන මන්ත්‍රීන් මෙන් පිටපතක් ගෙන නිවැරදි කළ යුතු ආකාරය එහි පැහැදිලිව ලකුණු කොට, පිටපත ලැබී දෙසතියක් නොඉක්මවා හැන්සාඩ් සංස්කාරක වෙත ලැබෙන සේ එවිය යුතුය.

குறிப்பு

உறுப்பினர் இறுதிப் பதிப்பிற் செய்யவிரும்பும் பிழை திருத்தங்களைத் தமது பிரதியில் தெளிவாகக் குறித்து அதனைப் பிழை திருத்தப்படாத பிரதி கிடைத்த இரு வாரங்களுள் **ஹன்சாட்** பதிப்பாசிரியருக்கு அனுப்புதல் வேண்டும்.

NOTE

Corrections which Members suggest for the Final Print 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