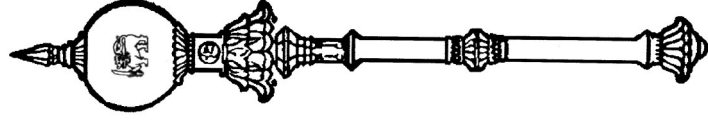


255 වන කාණ්ඩය - 10 වන කලාපය
தொகுதி 255 - இல. 10
Volume 255 - No. 10

2017 ඔක්තෝබර් 20 වන සිකුරාදා
2017 ஒக்ரோபர் 20, வெள்ளிக்கிழமை
Friday, 20th October, 2017



පාර්ලිමේන්තු විවාද
(හැන්සාඩ්)

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்
(ஹன்சாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES
(HANSARD)

නිල වාර්තාව
அதிகார அறிக்கை
OFFICIAL REPORT

අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

නිවේදන

කථානායකතුමාගේ සහතිකය

පළාත් පාලන ආයතන (විශේෂ විධිවිධාන) පනත් කෙටුම්පත:
පළමුවන වර කියවන ලදී

ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා වාර්තා

පෞද්ගලික මන්ත්‍රීන්ගේ පනත් කෙටුම්පත්:
හේෂා මිත්‍රත්ව පදනම (සංස්ථාගත කිරීමේ) - [ගරු බන්දුලලාල්
බණ්ඩාරගොඩ මහතා] - පළමුවන වර කියවන ලදී

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු

රටේ වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වය:

ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ ප්‍රකාශය

මෝටර් වාහන පනත:

නියෝග

පිරිතාන உள்ளடக்கம்

අறிවිච්චුප්පු:

ආචාර්ය ජානකරත්න ජානකරත්න

உள்ளூர் அதிகாரப்பைகள் (விசேட ஏற்பாடுகள்) சட்டமூலம்:

முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டது

තුறைසාර් මේර්පාර්වෙක් ජුයු අරිකකෙක

தனி உறுப்பினர் சட்டமூலங்கள்:

ஹேஷா சிநேகபூர்வ மன்றம் (கூட்டிணைத்தல்) -
[மாண்புமிகு பந்துலால் பண்டாரிகொட] -
முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டது

විනාකකුකු වාච්චුල විධෙක

நாட்டின் தற்போதைய பொருளாதார நிலைமை:

மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரின் கூற்று

மோட்டார் வாகனச் சட்டம் :

ஒழுங்குவிதிகள்

PRINCIPAL CONTENTS

ANNOUNCEMENTS:

Speaker's Certificate

LOCAL AUTHORITIES (SPECIAL PROVISIONS) BILL:

Read the First time

SECTORAL OVERSIGHT COMMITTEE REPORTS

PRIVATE MEMBERS' BILLS:

Hesha Friendship Foundation (Incorporation) - [The
Hon. Banduala Lal Bandarigoda] - Read the First
time.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

CURRENT ECONOMIC STATUS OF THE COUNTRY

Statement by Hon. Prime Minister

MOTOR TRAFFIC ACT:

Regulations

පාර්ලිමේන්තුව
பாராளுமன்றம்
PARLIAMENT

2017 ඔක්තෝබර් 20 වන සිකුරාදා
2017 ஒக்ரோபர் 20, வெள்ளிக்கிழமை
Friday, 20th October, 2017

පූ. භා. 10.30ට පාර්ලිමේන්තුව රැස් විය.
කථනායකතුමා [ගරු කරු ජයසූරිය මහතා] මූලාසනාරූඪ විය.
பாராளுமன்றம் மு.ப. 10.30 மணிக்குக் கூடியது.
சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு கரு ஜயசூரிய] தலைமை
வகித்தார்கள்.
The Parliament met at 10.30 a.m.,
MR. SPEAKER [THE HON. KARU JAYASURIYA] in the Chair.

නිවේදන
அறிவிப்புகள்
ANNOUNCEMENTS

I

කථනායකතුමාගේ සහතිකය
சபாநாயகரது சான்றுரை
SPEAKER'S CERTIFICATE

ගරු කථනායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 79 ව්‍යවස්ථාවේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව, 2017 ඔක්තෝබර් 19 වැනි දින ම'විසින් "රක්ෂණ කර්මාන්තය විධිමත් කිරීමේ (සංශෝධන)" නමැති පනත් කෙටුම්පතෙහි සහතිකය සටහන් කරන ලද බව දැනුම් දීමට කැමැත්තෙමි.

II

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩල රැස්වීම්
அரசியலமைப்புச் சபைக் கூட்டங்கள்
MEETINGS OF THE CONSTITUTIONAL ASSEMBLY

ගරු කථනායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
ගරු මන්ත්‍රීවරුනි, 2017 සැප්තැම්බර් මස 26වෙනි දින පැවති පාර්ලිමේන්තු කටයුතු පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීමේ දී තීරණය කළ පරිදි 2017 ඔක්තෝබර් 30වෙනි සඳුදා, ඔක්තෝබර් 31වෙනි අඟහරුවාදා සහ නොවැම්බර් 01වෙනි බදාදා පූර්ව භාග 10.30 සිට අපර භාග 6.30 දක්වා ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩලයේ රැස්වීම් දින තුනක් පාර්ලිමේන්තු සභා ගර්භයේ දී පැවැත්වීමට නියමිත බැවින්, ඊට පැමිණ සහභාගි වන ලෙස සියලුම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට මෙයින් දැනුම් දීමට කැමැත්තෙමි.

ලිපි ලේඛනාදිය පිළිගැන්වීම
சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பத்திரங்கள்
PAPERS PRESENTED

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා (ඉඩම් සහ පාර්ලිමේන්තු ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍ය හා ආණ්ඩු පක්ෂයේ ප්‍රධාන සංවිධායකතුමා)
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க - காணி மற்றும் பாராளுமன்ற மறுசீரமைப்பு அமைச்சரும் அரசாங்கக் கட்சியின் முதற்கோலாசானும்)
(The Hon. Gayantha Karunatileka - Minister of Lands and Parliamentary Reforms and Chief Government Whip)
ගරු කථනායකතුමානි, විද්‍යා, තාක්ෂණ හා පර්යේෂණ අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් 2015 වර්ෂය සඳහා නවීන තාක්ෂණ පිළිබඳ ආතර් සී. ක්ලාක් ආයතනයේ වාර්ෂික වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව අධ්‍යාපනය හා මානව සම්පත් සංවර්ධනය 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 கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථනායකතුමානි, ධීවර හා ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා සහ මහවැලි සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් 2014 වර්ෂය සඳහා සීමාසහිත සී-නෝර් පදනමේ වාර්ෂික වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව 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 கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථනායකතුමානි, විදුලිබල හා පුනර්ජනනීය බලශක්ති අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් 2015 වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා පරමාණුක බලශක්ති මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව බලශක්ති 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 கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථනායකතුමානි, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් 2016 වර්ෂය සඳහා පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය සාධන වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

[ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා]

එම වාර්තාව අභ්‍යන්තර පරිපාලනය හා රාජ්‍ය කළමනාකරණය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතුයැයි මම යෝජනා කරමි.

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

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කපානායකතුමා, සංවර්ධන උපාය මාර්ග හා ජාත්‍යන්තර වෙළඳ අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් 2013 සහ 2014 වර්ෂ සඳහා ශ්‍රී ලංකා අපනයන සංවර්ධන මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තා මම ඉදිරිපත් කරමි. එම වාර්තා ආර්ථික සංවර්ධන පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතුයැයි මම යෝජනා කරමි.

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

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

ස්තූතියි. කාරක සභා වාර්තා පිළිගැන්වීම.

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

ගරු ජේ. සී. අලවතුචල මහතා
(மாண்புமிகு ஜே.சீ. அலவத்துவல)
(The Hon. J.C. Alawathuwalla)

ගරු කපානායකතුමා, ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේ සභාපතිතුමා වෙනුවෙන් ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද “(203 අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග” සම්බන්ධයෙන් වූ එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

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

ගරු මලීන් ජයතිලක මහතා
(மாண்புமிகு மலித் ஜயதிலக)
(The Hon. Malith Jayathilake)

ගරු කපානායකතුමා, ජාතික ආරක්ෂාව පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද,

- (i) 2012 සහ 2013 වර්ෂ සඳහා ආරක්ෂක සේවා අණ සහ මාණ්ඩලික විද්‍යාලයේ වාර්ෂික වාර්තා;
- (ii) 2015 වර්ෂය සඳහා ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය සාධන වාර්තාව;
- (iii) 2011, 2012, 2013 සහ 2015 වර්ෂ සඳහා ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තා;
- (iv) 2011, 2012, 2013 සහ 2015 වර්ෂ සඳහා ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තා; සහ

- (v) 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 සහ 2015 වර්ෂ සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තා සම්බන්ධයෙන් වූ එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

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

පෙත්සම්
மனுக்கள்
PETITIONS

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

ගරු දයා ගමගේ මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ගරු පවිත්‍රාදේවී වන්නිආරච්චි මහත්මිය
(மாண்புமிகு (திருமதி) பவித்ரா தேவி வள்ளிஆரச்சி)
(The Hon. (Mrs.) Pavithradevi Wanniarachchi)

ගරු කපානායකතුමා, රත්නපුර, ගැටන්ගම, අංක 201/4 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි කේ.ඒ. දුමින්ද කුමාර මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් මම පිළිගන්වමි.

ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண)
(The Hon. Buddhika Pathirana)

ගරු කපානායකතුමා, පහත සඳහන් පෙත්සම් පහ මම පිළිගන්වමි.

- (1) කළුතර, කලමුල්ල, ගාලුපාර, අංක 425 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි ඒ.එම්.කේ.එන්. අරච්චන්ද්‍ර මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (2) පන්නිපිටිය, සිල්වා පෙදෙස, අංක 484/20 ඒ දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි දිමින්ද වෙදගේ මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (3) මාතර, සුල්තානාගොඩ, කදුරුගස් අද්දර යන ලිපිනයෙහි පදිංචි එම්. ගුණසේකර මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම;
- (4) අකුරුසේ, තිබ්බොටුවාව, මුත්තෙට්ටුපේන, අංක 38/14 ඩී දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි පී.එම්. දිල්කි මධුෂානි මෙනවියගෙන් ලැබුණු පෙත්සම; සහ
- (5) රත්මලේ, නෙළුම් වැව, "සිසිර සෙවන" යන ලිපිනයෙහි පදිංචි රොමියෙල් නම්බුච්චෝ මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම.

ගරු මලීන් ජයතිලක මහතා
(மாண்புமிகு மலித் ஜயதிலக)
(The Hon. Malith Jayathilake)

ගරු කපානායකතුමා, ගල්පාන, බටගොඩ, අංක 3/51 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි එම්. කළණ පිරිස් මහතාගෙන් ලැබුණු පෙත්සම මම පිළිගන්වමි.

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

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු
வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 1-1222/'16 - (1), ගරු පද්ම උදයශාන්ත
 ගුණසේකර මහතා. [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 2-1334/'16 - (2), ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා.

ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා

(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண)
 (The Hon. Buddhika Pathirana)

ගරු කථානායකතුමනි, මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

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

ගරු කථානායකතුමනි, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන
 අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දීම සඳහා සති
 දෙකක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.
 வினாவை மற்றொரு தினத்திற் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
 Question ordered to stand down.

ගරු කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 3- 1409/'16 - (2), ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
 - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 4.

ගරු චමින්ද විජේසිරි මහතා

(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிறி)
 (The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, මම ප්‍රශ්නය අහනවා. හැම දාම
 ඇමතිතුමා නැහැ.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය ක්‍රියාත්මක කළ
 සංවර්ධන ව්‍යාපෘති: බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය
 நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால்
 நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட அபிவிருத்திக்
 கருத்திட்டங்கள்: பதுளை மாவட்டம்
 DEVELOPMENT PROJECTS IMPLEMENTED BY URBAN
 DEVELOPMENT AUTHORITY: BADULLA DISTRICT

1474/'16

4. ගරු චමින්ද විජේසිරි මහතා

(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிறி)
 (The Hon. Chaminda Wijesiri)

මහනගර හා බේනාරීර් සංවර්ධන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ
 ප්‍රශ්නය - (1):

(අ) (i) 2010 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා නාගරික සංවර්ධන
 අධිකාරිය මගින් බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ
 ක්‍රියාත්මක කරන ලද සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව
 කොපමණද;

(ii) එම එක් එක් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නම, වැය
 කරන ලද මුදල, කොන්ත්‍රාත් ලබාදුන් සමාගමේ
 නම, එම සමාගමට ලබාදුන් මුදල, විවෘත කළ
 දිනය සහ එම විවෘත කිරීම සඳහා වැය කළ මුදල
 වෙන් වෙන් වශයෙන් කවරේද;

(iii) අමාත්‍යාංශ විසින් බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ
 ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත සංවර්ධන
 ව්‍යාපෘති කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නෙහිද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

மாநகர மற்றும் மேல் மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சரைக்
 கேட்ட வினா:

(அ) (i) 2010ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் இதுவரை, நகர
 அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் மூலம் பதுளை
 மாவட்டத்தில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட
 அபிவிருத்திக் கருத்திட்டங்களின் எண்ணிக்கை
 எவ்வளவு என்பதையும்;

(ii) அந்த ஒவ்வொரு அபிவிருத்திக்
 கருத்திட்டத்தினதும் பெயர், செலவிடப்பட்ட
 பணத்தொகை ஒப்பந்தங்கள் வழங்கப்பட்ட
 கம்பனியின் பெயர் அந்தக் கம்பனிக்கு
 வழங்கப்பட்ட பணத்தொகை மற்றும்
 திறந்துவைக்கப்பட்ட திகதி மற்றும் அந்த திறந்து
 வைத்தலுக்காக செலவிடப்பட்ட பணத்தொகை
 தனித்தனியாக யாது என்பதையும்;

(iii) அமைச்சினால் பதுளை மாவட்டத்தில்
 எதிர்காலத்தில் நடைமுறைப்படுத்த
 எதிர்பார்க்க
 கப்படும் அபிவிருத்திக் கருத்திட்டங்கள் யாவை
 என்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Megapolis and Western
 Development:

(a) Will he inform this House -

(i) the number of development projects
 implemented in the Badulla District by the
 Urban Development Authority from year
 2010 up to now;

(ii) separately the name of each of the
 development projects along with the
 amount of money spent on each project,
 name of the company to which the project
 was awarded, the amount of money paid to
 each of the contracting companies, the
 dates on which each of the projects were
 declared open and the amount of money
 spent on such opening ceremonies; and

(iii) the development projects which are
 expected to be implemented in the Badulla
 District by the Ministry in future?

(b) If not, why?

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, අද ගරු ඇමතිතුමාට විශේෂ උත්සවයකට සහභාගී වීමට තිබෙන නිසා ටිකක් ප්‍රමාද වෙන බව කිව්වා. ප්‍රශ්නයට අදාළ උත්තරය එවා තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දෙනවා.

- (අ) (i) 9කි.
 - (ii) ඇමුණුම් අංක 01 බලන්න. දීර්ඝ විස්තරයක් තිබෙන නිසා සභාගත* කරනවා.
 - (iii) ඔබ.
- ඇමුණුම් අංක 02හි දක්වා ඇත.
බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතින ව්‍යාපෘති

(ඇමුණුම 02)

| අනු අංක | සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ස්වභාවය | කොන්ත්‍රාත් ලබා දුන් සමාගමේ නම | ඇස්තමේන්තු ගත මුදල (රු. මිලියන) |
|---|---|--|---------------------------------|
| බදුල්ල | | | |
| 1 | සේනානායක උද්‍යානය සංවර්ධනය කිරීම | SF ඉදිකිරීම් ආයතනය | 60 |
| 2 | අතුරු මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (දයා ගුණසේකර මාවත) | ඉංජිනේරුම ය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශන කාර්යාලය | 92 |
| 3 | තැපැල්හල පාර වාණිජ සංකීර්ණය | සියේකා ඉදිකිරීම් ආයතනය | 50 |
| 2018 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජිත ව්‍යාපෘති | | | |
| 1 | වැලිමඩ සතිපොල ඉදිකිරීම යෝජිත ඇල්ල සංචාරක පහසුකම් සැපයීමේ මධ්‍යස්ථානය ඉදිකිරීම | | 50 |
| 2 | | | 50 |

(ආ) අදාළ නැත.

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා
(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிரி)
(The Hon. Chaminda Wijesiri)

ගරු කථානායකතුමනි, මා අතුරු ප්‍රශ්න කිහිපයක් ඇමතිතුමාට යොමු කරනවා. මගේ පළමුවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ගරු

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.
* Placed in the Library.

ඇමතිතුමාගේ පිළිතුරේ සඳහන් වුණා, සේනානායක උද්‍යානය සංවර්ධනය කිරීමට ඇස්තමේන්තුගත මුදල රුපියල් මිලියන 60යි කියලා. ඒක භූගත රථ ගාලක්. පසුගිය ආණ්ඩුව කාලයේ හිටපු ආරක්ෂක ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා තමයි බදුල්ලට මේ ව්‍යාපෘතිය පටන් ගත්තේ, ගරු කථානායකතුමනි. පසුගිය ආණ්ඩුව විසින් එම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ සියයට 40ක් විතර අවසන් කරලායි තිබුණේ. නමුත් යහ පාලන ආණ්ඩුව ආවාට පස්සේ පළාත් සභාව විසින් මුඛ්‍ය කාර්යයක් සේ සලකා 2016 වර්ෂයේ මේ ව්‍යාපෘතියට අමතර ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කලා. හැබැයි ඒක කරන්න බැරි වුණා, ගරු කථානායකතුමනි. නැවතත් 2017 වර්ෂය මුලදී පරිපූරකයක් දාලා තවත් මුදලක් එකතු කරලා, මේ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් කලා. මේ සම්බන්ධව විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රශ්න කලා. මුදල් රෙගුලාසි අනුව පළාත් සභාවක වර්ෂය මුල අතිරේක ඇස්තමේන්තුවක් -පරිපූරකයක්- දැමීම පිළිබඳව ප්‍රශ්න කලා. මොකද, එලෙස කරන්න බැහැ. අනෙක් එක, දහතුන්වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනය යටතේ පළාත් සභාවලට බලය බෙදන කොට පළාතේ තිබෙන මුඛ්‍ය කාර්යයක් සඳහා කටයුතු කිරීම හැර, තවත් අමාත්‍යාංශයකින් වෙන් කරපු මුදලකට පරිපූරක ඇස්තමේන්තුවක් දැමීම සහ තවත් කාරණා රාශියක් නිසා විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ප්‍රශ්න කලා. ගරු කථානායකතුමනි, අපේ පළාතේ මෙවැනි දේවල් දිගින් දිගටම සිද්ධ වනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, මම කියන්න උත්සාහ දරන්නේ මෙයයි. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාවත් ගෙන්වාගෙන පසු ගිය දිනක මෙම ව්‍යාපෘතිය විවෘත කලා. එතකොට මේක යහපාලන ආණ්ඩුවෙන් කළාය කියන කාරණය පෙන්වුම් කරනවා වාගේම -

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න කෝ.

ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා
(மாண்புமிகு சமிந்த விஜேசிரி)
(The Hon. Chaminda Wijesiri)

යහපාලන ආණ්ඩුව ජනතාව නොමඟ යැවීමකුයි සිද්ධ කර තිබෙන්නේ. මට ගරු ඇමතිතුමාගෙන් අහන්න තිබෙන්නේ, අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ගෙනැල්ලා මේක විවෘත කිරීමට කටයුතු කළේ මේ විගණන විමසුම වසා ගැනීම වෙනුවෙන්ද කියන එකයි.

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

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා එම ප්‍රශ්නය ගරු ඇමතිතුමාට යොමු කරන්න.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)
හොදයි.

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

බොහොම ස්තූතියි. [බාධා කිරීමක්] දෙවන අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න.

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

ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමනි, පුළුචන්කමක් තිබෙනවා නම්, ඒක කරලා දෙන්න.

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)
අපි ඒ පිළිබඳව සොයා බලන්නම්.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
හොඳයි. බොහොම ස්තුතියි.

ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා
(மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார)
(The Hon. Vasudeva Nanayakkara)
මට ඇහුණේ නැහැ.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
එතුමා කිව්වා, "ඒක කරලා දෙන්නම්." කියලා.

ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා
(மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார)
(The Hon. Vasudeva Nanayakkara)
රාජ්‍ය ඇමතිතුමා කිව්ව එක මට ඇහුණේ නැහැ.

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා
(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா)
(The Hon. Niroshan Perera)
ඔබතුමාගේ අදහස මා යොමු කරන්නම්.

ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා
(மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார)
(The Hon. Vasudeva Nanayakkara)
මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙසේයි.

ඇත්තටම අය වැයකින් වෙන් කරන මුළු මුදලම වියදම් කළාද, නැද්ද කියන එක ප්‍රශ්නයක්. දැන් අපට පෙනෙන හැටියට 2016 අයවැයෙන් රුපියල් බිලියන 792ක් වියදම් කරලා නැහැ. ඒ වාගේම 2017 අයවැයෙන් වෙන් කළ මුදලින් වියදම් නොකරපු මුදල කොපමණද කියලා අපට දැනගතහැකි විධියක් සලස්වන්න කියලා මා ඉල්ලනවා. 2017 අයවැයෙන් වියදම් නොකළ මුදල කොපමණද කියලා පාර්ලිමේන්තුවට දන්වන්න.

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

ගරු කථානායකතුමනි, අවුරුදු ගණනාවක් මෙතුමාත් මේ පාර්ලිමේන්තුව නියෝජනය කලා. දැන් අලුතෙන් පත්වූ යහ පාලන ආණ්ඩුව යටතේ ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා තමයි කැබිනට් මණ්ඩලයට අයවැය කාර්යාලය පිළිබඳව යෝජනාව ඉදිරිපත් කර මේ වැඩ පිළිවෙළ ගෙන යන්නේ. මෙවිට කල් ඔබතුමාට ඔය තොරතුරු සොයා ගන්න බැරිව ගියා නේ. දැන් තමයි ඔබතුමාට හදිසි වෙලා තිබෙන්නේ ඔය තොරතුරු ටික සොයා ගන්න. අපි ඒ කටයුත්ත ඉක්මනින් කර දෙන්නම්. දැන් එය නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක ආංශයේ තිබෙන්නේ. එය කෙටුම්පත් කරමින් යනවා.

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

ගරු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා, එයට පුළුචන් තරම් ප්‍රමුඛත්වය දෙන්න.

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

ගරු කථානායකතුමනි, එතුමාට ඒවා සොයා ගන්න පුළුචන් කොහෙන්ද කියන එක සම්බන්ධයෙන් මා සම්පූර්ණ පිළිතුරක් දුන්න.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
එයට ප්‍රමුඛත්වය දීලා සහය දෙන්න.

වල් ඌරන් පහර දීමෙන් සිදු වූ ජීවිත හානි :

වන්දි

காட்டுப் பன்றிகளால் ஏற்படும் உயிரிழப்புகள் :

இழப்பீடு

DEATHS CAUSED BY WILD BOAR ATTACKS: COMPENSATION

1756/17

6. ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு லக்கி ஜயவர்தன)
(The Hon. Lucky Jayawardana)

නිරසර සංවර්ධන හා වනජීවි අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය- (1):

- (අ) (i) වර්තමානයේදී වල් ඌරන්ගෙන් මිනිස් ජීවිතවලට හානි සිදු වෙමින් පවතින බවත්;
 - (ii) මේ වන විට වන අලියා, කිඹුලා, වලහා, දිවියා හා කුළු හරකා යන සතුන්ගෙන් සිදු වන ජීවිත හානියකදී ස්ත්‍රී, පුරුෂ සමාජභාවය සහ වයස් හේදයකින් තොරව රුපියල් 200,000/-ක වන්දි මුදලක් ලබාදීමට කටයුතු සලසා ඇති බවත්;
 - (iii) නමුත්, වල් ඌරාගෙන් සිදු වන ජීවිත හානියකදී එවන් වන්දි ලබාදීමේ ක්‍රමවේදයක් නොමැති බවත්;
- එතුමා පිළිගන්නේද?
- (ආ) (i) එවන් හානිවලට ලක් වූ ඉතා අසරණ තත්වයෙන් පසුවන අය වෙනුවෙන් වන්දි ගෙවීමේ ක්‍රමවේදයක් කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතු බව පිළිගන්නේද;
 - (ii) එසේ නම්, ඒ සඳහා කඩිනමින් වන්දි ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කරන්නේද;
 - (iii) එසේ නම්, එම දිනය කවරේද;
- යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?
- (ඇ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

வலுவாதார அபிவிருத்தி மற்றும் வளர்வராசிகள் அமைச்சரைக் கேட்ட வினா :

- (அ) (i) நிகழ்காலத்தில் காட்டுப் பன்றிகளினால் மனித உயிர்களுக்குச் சேதம் ஏற்படுகின்றதென்ற பதையும்;

(අ) (i) වල් උරන්ගෙන් මිනිස් ජීවිතවලට හානි සිදු වී ඇති බවට වන ජීවි සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ සංඛ්‍යා ලේඛනවලට අනුව වාර්තා වී නොමැත. මේ වන කල් තම් එහෙම හානියක් වෙලා නැහැ. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට ආරංචියක් ලැබී තිබෙනවා, මහනුවර ඔබතුමාගේ ආසනයේ පිහිටි උද්භිද උද්‍යානයේ ඊයේ පෙරේදා දවසක වල් උරෙකු සුද්දන්ගේ කකුල් අස්සෙන් ඇතුළට ගියාය කියා. ඔබතුමාගේ ප්‍රදේශයේ -නුවර- තිබුණු කැලයක් එළි කළා නේද? ඒ කැලේ සිටින උරන් එහේට ගිහිල්ලා. මේ වෙනතෙක් එවැනි සිදුවීමක් වෙලා නැහැ.

(ii) නැත.

මේ වනවිට වන අලියා, කිඹුලා, වලහා, දිවියා හා කුළු හරකා යන සතුන්ගෙන් සිදුවන ජීවිත හානියකදී ස්ත්‍රී, පුරුෂ සමාජභාවය සහ වයස් භේදයකින් තොරව රුපියල් 500,000.00ක වන්දි මුදලක් ගෙවනු ලැබේ.

ගරු කථානායකතුමනි, වන අලියා විතරක් නොවෙයි, කිඹුලා හෝ වලහා හෝ දිවියා හෝ කුළු හරකා යන සතුන් පහර දීලා කෙනෙක් මැරුණොත් පසු ගිය කාලයේ -රාජපක්ෂ රජයේ- ගෙව්වේ, රුපියල් 100,000.00යි. මම මේ ගැටලුව අපේ රජයේ - මෙහෙත්-රනිල් රජයේ- කැබිනට් මණ්ඩලයට යොමු කරලා රුපියල් 200,000.00ක් ගෙවන්න කටයුතු කළා. දැන් අපි රුපියල් 500,000.00ක් ගෙවනවා.

ගරු කථානායකතුමා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර සපාභායකර් අචාර්ය*)
(The Hon. Speaker)
ඒක බොහොම හොදයි.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර කාමිණී ඉග්‍යවික්‍රම පෙරේරා*)
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)

(iii) ඔව්.

උරන්ගෙන් නම් තවම එහෙම අනතුරු සිදු වෙලා නැහැ. ඇයි, උරන් වැඩි වෙලා තිබෙන්නේ? ඇයි, මොනරුන් වැඩි වෙලා තිබෙන්නේ? මම ඒකට උත්තරය දෙන්නම්. මෙම සහා ගැබ් තුළ පාසල් ළමයින් ඉන්නවා. කකුල් දෙකේ අපි පරිසර වෙනසක් ඇති කළා. ගරු කථානායකතුමනි, ගම්වල නරි සිටියා. අද වනවිට ගම්වල නරි නැහැ. නරියා මොනරාගේ බිත්තර කැවා, උරු පැටව් ඇල්ලුවා. දැන් මේ ඔක්කෝම වෙනස් වෙලා තිබෙන්නේ. ස්වභාවධර්මයා අපට දඬුවම් කරනවා. ඒ නිසා මම හිතනවා ගරු ලකී ජයවර්ධන මැතිතුමා -

ගරු කථානායකතුමා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර සපාභායකර් අචාර්ය*)
(The Hon. Speaker)
ගරු ඇමතිතුමනි, එම උරු ප්‍රශ්නය විසඳා දෙන්න.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර කාමිණී ඉග්‍යවික්‍රම පෙරේරා*)
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)
Farm එකක් දමනවා නම් අපිට ඒකට අත දෙන්න පුළුවන්.

මොකද, වල් උරන්ගෙන් හෝ හීලෑ උරන්ගෙන් සිදුවුණු එවැනි සිදුවීමක් වාර්තා වෙලා නැහැ. කකුල් දෙකේ අයගෙන් නම් උරන්ට හානියක් තිබෙනවා.

ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ලක්ෂී ඉග්‍යවර්ධන*)
(The Hon. Lucky Jayawardana)
නැහැ, ගරු ඇමතිතුමනි. උරන්ගෙන් -

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර කාමිණී ඉග්‍යවික්‍රම පෙරේරා*)
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)
මොකක්ද?

ගරු කථානායකතුමා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර සපාභායකර් අචාර්ය*)
(The Hon. Speaker)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා පළමුව උත්තරය ලබා දෙන්න. ඊට පසුව ගරු මන්ත්‍රීතුමා අතුරු ප්‍රශ්න අහන්න. එහෙම කළා නම්, වඩා ලෙහෙසියි.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර කාමිණී ඉග්‍යවික්‍රම පෙරේරා*)
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)

(අ) (i) ජීවිත හානි හා ශාරීරික හානි වාර්තාවීම් සිදු වී නොමැති බැවින් වන්දි ක්‍රමවේදයක් සැකසීමේ අවශ්‍යතාවක් පැන නැගී නොමැත.

(ii) ඉහත (අ) (i) අනුව අදාළ නොවේ.

(iii) අදාළ නොවේ.

(ආ) අදාළ නොවේ.

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ අතුරු ප්‍රශ්න මොනවාද?

ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර ලක්ෂී ඉග්‍යවර්ධන*)
(The Hon. Lucky Jayawardana)

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ ගරු ඇමතිතුමා කියනවා, උරන් නිසා මිනිසුන් මැරෙන්නේ නැහැ කියලා. නමුත් උඩුනුවර මැතිවරණ කොට්ඨාසයේ උඩුනුවර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල බල ප්‍රදේශයේදී උරෙක් ගහලා මිනිහෙක් මැරුණා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා ඒක පිළිගන්නේ නැද්ද?

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර කාමිණී ඉග්‍යවික්‍රම පෙරේරා*)
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)

ගරු කථානායකතුමනි, මේ වෙනතෙක් ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයෙක් හෝ ග්‍රාම නිලධාරීවරයෙක් එවැනි දෙයක් ගැන කියලා නැහැ. මිනිසුන්ගෙන් උරන්ට නම් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අන්න ඒ ගැන නම් අපට පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. ඒකයි මෙතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය. වෙන ප්‍රශ්නයක් නැහැ.

ගරු කථානායකතුමා
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර සපාභායකර් අචාර්ය*)
(The Hon. Speaker)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියන පරිදි එවැනි ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙනවා නම්, ඒ පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමා දැනුවත් කරන්න. එතකොට වන්දියක් ලබා දෙයි.

ගරු මනුෂ නානායකකාර මහතා (විදේශ රැකියා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)
(*මාණ්ඩුමිත්‍ර මනුෂ නානායකකාර - බෙහිඳාලුම් නොමිල්ලා*)
(The Hon. Manusha Nanayakkara - Deputy Minister of Foreign Employment)

ගරු කථානායකතුමනි, දෙවන අතුරු ප්‍රශ්නය මම අහනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, වල්උරන්ගේ ගහනය සහ මොනරුන්ගේ ගහනය මේ වන විට අතිශය බහුල වෙලා තිබෙනවා. මේ කාරණාව නිසා ගොවි බිම් පවත්වාගෙන යෑම අසීරු වෙලා තිබෙනවා. විශාල වශයෙන් ගොවි බිම් පවත්වාගෙන යන ප්‍රදේශවල විතරක් නොවෙයි, සාමාන්‍ය වතු පිටිවලවත් වගාවක්

[ගරු මනුෂ නානායකාර මහතා]

පවත්වාගෙන යන්න බැරි තත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. අනෙක් කාරණාව තමයි, රිලවුන්ගෙන් තිබෙන ප්‍රශ්නය. මොනරුන්ගේ, වල්ලාගේ සහ රිලවුන්ගේ ගහනය වැඩිවීම තමයි ප්‍රධාන වශයෙන් ඇති වෙලා තිබෙන ප්‍රශ්නය. මේකට ගත හැකි ක්‍රියා මාර්ගය මොකක්ද? මේකට ක්‍රියා මාර්ගයක් නොගන්නොත් අපේ හව හෝග කිසිවක් පවත්වාගෙන යන්න අපට බැරි වෙනවා.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා
(**மாண்புமிகு காமிணி ஜயவிக்ரம பெரேரா**)
(**The Hon. Gamini Jayawickrama Perera**)

ගරු කථානායකතුමනි, අපේ ජනාධිපතිතුමාත්, නියෝජ්‍ය කථානායකතුමාත්, මේ පාර්ලිමේන්තුවේ සියලු මන්ත්‍රීවරුන් බැඳී ඉන්නවා, අපේ රටේ භූමිය තිරසර භූමියක් නරන්න. මහ පොළොව, ගහ කොළ, සතා සිව්පාවා ආරක්ෂා කරගෙන අපි ස්වභාව ධර්මයට මුල් තැන දීලා කටයුතු කරමු. පසු ගිය කාලයේ ලොකු පැවිල්ලක් තිබුණා. මේ පැවිල්ලත් එක්ක සමනල්ලු වැඩි වුණා. ඇයි ඒ? පරිසරයට බෙහෙත් ගහන්නේ නැති නිසා. ඇයි මී උණ එන්නේ? අපේ පරිසරයේ ගැරඬි හිටියා. කෝ! අද ඒ සත්වයන් නැහැ නේ. ඒ ඔක්කෝම මැරිලා. ඉතින් මීයා රජ කරනවා. නමුත්, ස්වභාව ධර්මයට අපි නැවත ලං වුණොත් ඔය තත්වය අඩු වෙලා යයි. ඒ නිසා අපි ස්වභාව ධර්මයට මුල් තැන දීලා කකුල් දෙකේ මිනිස්සු කරන වැරදි පාලනය කරමු. වඳුරන් ගැන කියලා දෙන්න ඉදිරියේදී මම පන්තියක් තියනවා.

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

හොඳයි, බොහොම ස්තූතියි. ගරු ඇමතිතුමා අපි හැමෝම ස්වභාව ධර්මයට ගරු කරමු.

ප්‍රශ්න අංක 7 - 1791/17 - (1), ගරු එම්.එච්.එම්. සල්මාන් මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 8 - 1855/17 - (1), ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 9 - 1871/17 - (1), ගරු බිමල් රත්නායක මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 10 - 1875/17 - (1), ගරු අශෝක ප්‍රියන්ත මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ගංවතුර සහ නාය යෑම් නිසා ඉවත්වීමට උපදෙස් දී ඇති පවුල්: රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කය
வள்ளப்பெருக்கு மற்றும் மண்சாரிவினாஸ்
வெளியேற அறிவுறுத்தப்பட்ட குடும்பங்கள்:
இரத்தினபுரி மாவட்டம்
FAMILIES ADVISED TO EVICT DUE TO FLOODS AND
LANDSLIDES: RATNAPURA DISTRICT

1959/17

11.ගරු පවිත්‍රාදේවී වන්තිආරච්චි මහත්මිය
(**மாண்புமிகு (திருமதி) பவித்ரா தேவி வன்னிஆர்ச்சி**)
(**The Hon. (Mrs.) Pavithradevi Wanniarachchi**)
ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

(අ) (i) 2017 මැයි මස 26 දින සිට ජූනි මස 05 දින දක්වා ඇතිවූ ගංවතුර හා නායයෑම් අවදානම හේතුවෙන් රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පදිංචිව සිටින, තම

නිවාසවලින් ඉවත්වීමට උපදෙස් දී ඇති පවුල් සංඛ්‍යාව, එක් එක් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය අනුව වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;

- (ii) අදාළ නිවාස හිමියන්ට ඒ වෙනුවෙන් ඉඩම් ලබාදීමට සහ නිවාස ඉදිකර ගැනීමට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබේද;
- (iii) එසේ නම්, එක් පුද්ගලයකුට ලබාදෙන ඉඩම් ප්‍රමාණය සහ නිවසක් ඉදිකිරීමට ලබාදෙන වන්දි මුදල කොපමණද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

අනුර්ථත முகாமைத்துவ அமைச்சரகக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 2017 மே மாதம் 26ஆம் திகதியிலிருந்து யூன் மாதம் 05ஆம் திகதி வரை ஏற்பட்ட வெள்ளப்பெருக்கு மற்றும் மண்சாரிவு ஆபத்து காரணமாக இரத்தினபுரி மாவட்டத்தில் தாம் குடியிருக்கும் வீடுகளிலிருந்து வெளியேறுமாறு அறிவுறுத்தப்பட்ட குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை, ஒவ்வொரு பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்கமைய வெவ்வேறாக எவ்வளவென்பதையும்;
- (ii) ஏற்புடைய வீட்டு உரிமையாளர்களுக்கு அதற்கு பதிலாகக் காணிகளை வழங்குவதற்கும் வீடொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கும் வேலைத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதையும்;
- (iii) ஆமெனில், ஒருவருக்கு வழங்கப்படும் காணியின் அளவும் வீட்டை நிர்மாணிப்பதற்கு வழங்கப்படும் இழப்பீட்டுத் தொகையும் எவ்வளவென்பதையும்;

அவர் இச் சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Disaster Management :

- (a) Will he inform this House -
 - (i) the number of families who have been advised to evict their homes owing to the risk of floods and landslides that prevailed in the Ratnapua District from 26 May to 05 June 2017, separately in respect of each Divisional Secretary's Division?
 - (ii) whether a programme has been drawn up to provide alternative lands or constructed houses for the relevant householders?
 - (iii) If so, the extent of land to be given to each person and the compensation to be paid for the construction of a house?
- (b) If not, why?

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා (ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යතුමා)
(**மாண்புமிகு அநுர பிரியதர்ஷன யாப்பா** - அனர்த்த முகாமைத்துவ அமைச்சர்)
(**The Hon. Anura Priyadharshana Yapa** - Minister of Disaster Management)
ගරු කථානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මෙසේයි.

(අ) (i)

| | ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය | ඉවත් වීමට උපදෙස් ලබාදී ඇති පවුල් සංඛ්‍යාව |
|-----|---------------------------|---|
| 1. | අයගම | 247 |
| 2. | බලංගොඩ | 7 |
| 3. | ඇහැලියගොඩ | 264 |
| 4. | ඇලපාන | 148 |
| 5. | ගොඩකවෙල | 16 |
| 6. | කහවත්ත | 50 |
| 7. | කලවාන | 175 |
| 8. | කිරිඇල්ල | 99 |
| 9. | කොලොන්න | 35 |
| 10. | කුරුවිට | 72 |
| 11. | නිවිතිගල | 211 |
| 12. | ඕපනායක | 61 |
| 13. | පැල්මඩුල්ල | 151 |
| 14. | රත්නපුර | 83 |
| 15. | වැලිගෙපොල | 17 |
| | එකතුව | 1,636 |

(ii) ඔබ.

අමප/17/1216/715/017 හා 2017.06.27 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 05) මඟින් අනුමත නැවත පදිංචි කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ජාතික ගොඩනැගිලි පර්යේෂණ සංවිධානය විසින් නායයෑම් අධිඅවදානම් හේතුවෙන් ඉවත් කිරීමට නිර්දේශිත පවුල් විකල්ප අවස්ථා 03ක් යටතේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක නැවත පදිංචි කිරීමට දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරුන් වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇති අතර, ඒ සම්බන්ධයෙන් ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය මඟින් නැවත පදිංචි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මාර්ගෝපදේශයද දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරුන් වෙත නිකුත් කර ඇත.

2017 වසරේ ඇති වූ ගංවතුර ආපදාව හේතුවෙන් නිවාස පුර්ණ භාතියට පත් වී තම පදිංචි ස්ථානයෙන් වෙනත් ආරක්ෂිත ස්ථානයක පදිංචි කළ යුතු පවුල් ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයේ සඳහන් විකල්ප අවස්ථාවන් යටතේම නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත.

නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලද විකල්ප අවස්ථා

- ඉඩමක් සමඟ නිවසක් මිලදී ගැනීමට රුපියල් මිලියන 1.6ක් ලබා දීම.
මෙහිදී මිලදී ගන්නා නිවස සහිත ඉඩම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු පිළිබඳව අවධානය යොමු කළ යුතු ය.
මිලදී ගැනීමට යෝජිත ඉඩම හා නිවස සම්බන්ධව නිරවුල් ඔප්පු, ඉඩමට අදාළ පත්ඉරු පරීක්ෂාව ජාතික ගොඩනැගිලි පර්යේෂණ සංවිධානයේ වාර්තාව ලබා ගැනීමෙන් අනතුරුව ගෙවීම් කිරීම.
මෙම නිවාස වැඩසටහන තුළ නිවසක් සාදා තිබූ කළ පසු තිබිය යුතු මූලික අංග වන

මුළුතැන්ගෙය, නිදහ කාමර 2ක්, සාලය, වැසිකිළිය තිබීම යන කරුණු අනිවාර්යව වන අතර අවම වශයෙන් වර්ග අඩි 650ක් තිබීම, ස්ථිර අත්තිවාරම, ස්ථිර බිත්ති, ස්ථිර වහලය හා ස්ථිර බිම ඇතුළත්ව නිවාසය ඉදි කර වසර 10ක් නොඉක්මවා තිබිය යුතුය.

තක්සේරු මණ්ඩලයක් පිහිටුවා ඒ මඟින් අවශ්‍ය සහය ලබා ගැනීම හා අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සහය ලබා ගැනීම.

- ඉඩමක් මිලදී ගෙන නිවස ඉදිකිරීම සඳහා ඉඩම සඳහා රුපියල් මිලියන 0.4ක් සහ නිවස ඉදි කිරීමට රුපියල් මිලියන 1.2ක් ලබා දීම (මිලදී ගන්නා ඉඩම පර්චස් 20ට නොවැඩි බිම් ප්‍රමාණයකින් යුක්ත විය යුතුය)

රජයේ ඉඩම් ලබා දී ඇත්නම් එම ඉඩමෙහි නිවස ඉදිකිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 1.2ක් ලබා දීම (ජා.ආ.ස.සේ.ම. පිළිතුර/ ඇමුණුම 04) ඇමුණුම් සභාගත* කරමි)

(iii) ඉඩමක වටිනාකම ලක්ෂ 4ක උපරිමයකට යටත්ව පර්චස් 10-20ත් අතර ඉඩම් කැබැල්ලක් ලබා දෙනු ලැබේ.

| | වැඩසටහන | වන්දි මුදල (රුපියල් මිලියන) |
|---|--|-----------------------------|
| 1 | ප්‍රතිලාභියා විසින් ඉඩමක් සමඟ නිවසක් මිලදී ගැනීම | 1.6 |
| 2 | ප්‍රතිලාභියා විසින් මිලදී ගනු ලබන ඉඩමක නිවස ඉදිකර දීම. | 1.6 |
| 3 | රජය විසින් ලබා දෙන ඉඩමක නිවසක් සාදා දීම. | 1.2 |
| 4 | ප්‍රතිලාභියා සතු වෙනත් ඉඩමක නිවස ඉදිකර දීම. | 1.6 |

(ආ) පැන නොනැගී.

ගරු පවිත්‍රාදේවී වන්තිආරච්චි මහත්මිය
(*ගාණ්ඨුමාල (තිරුමති) පවිත්‍රාදේවී වන්තිආරච්චි*)
(The Hon. (Mrs.) Pavithradevi Wanniarachchi)

ගරු ඇමතිතුමනි, කියන කාරණා සම්පූර්ණ කර තිබෙනවා නම්, එහෙම ඉඩමක් ගන්නවා නම් නිවසක් සාදා ගැනීමට මුදල් ලබා දෙනවාද?

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා
(*ගාණ්ඨුමාල අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා*)
(The Hon. Anura Priyadharshana Yapa)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ ක්‍රමය කලින් තිබුණේ නැහැ. මම කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කළ පත්‍රිකාවක් අනුව තමයි දෙන මුදල වැඩි කෙරුවේ. ඒ අනුව රජයක් විසින් දෙනු ලබන උපරිම මුදලක් අපි මේ අවස්ථාවේදී ජනතාවට ලබා දෙනවා.

ගරු පවිත්‍රාදේවී වන්තිආරච්චි මහත්මිය
(*ගාණ්ඨුමාල (තිරුමති) පවිත්‍රාදේවී වන්තිආරච්චි*)
(The Hon. (Mrs.) Pavithradevi Wanniarachchi)

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ වන විට දළ වශයෙන් කී දෙනෙකුට ලබා දෙන්න පුළුවන් වුණාද?

* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
* *நூலகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.*
* Placed in the Library.

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා
(மாண்புமிகு அநுர பிரியதர்ஷன யாப்பா)
(The Hon. Anura Priyadharshana Yapa)

මම ඔබතුමියට ඒ ගැන තොරතුරු ලැබෙන්න සලස්වන්නම්.
සම්පූර්ණයෙන්ම රජයෙන් මුදල් ඉල්ලා සිටින අවස්ථාවලදී අපට
ඒ මුදල් ලැබෙනවා. නමුත් නිවස ඉදි කර ගැනීම සඳහා අපි ඔවුන්ට
කොටස් වශයෙන් ගෙවනවා. කවුරු හරි ඉල්ලා තිබෙනවා නම්,
වහාම අපි ගෙවීම ආරම්භ කරනවා.

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

ප්‍රශ්න අංක 12 - 1963/17 - (1), ගරු කුමාර ඉදුනිල් අමරසේන
මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 13 - 1977/17 - (1), ගරු අනුර සිඩ්නි ජයරත්න
මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 14 - 1983/17 - (1), ගරු පියල් නියෝන ද සිල්වා
මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

දෙවන වටය.

ප්‍රශ්න අංක 1 - 1222/16 (1), ගරු ආර්.එම්. පද්ම උදයශාන්ත
ගුණසේකර මහතා.

ගරු ටී. රංජිත් ද සොයිසා මහතා
(மாண்புமிகு டீ. ரஞ்சித் த சொய்சா)
(The Hon. T. Ranjith De Zoysa)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු ආර්.එම්. පද්ම උදයශාන්ත
ගුණසේකර මහතා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, ස්වදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමා
වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දීම සඳහා සති දෙකක
කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.
வினாவை மற்றொரு தினத்திற் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
Question ordered to stand down.

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

ප්‍රශ්න අංක 3 - 1409/16 (2), ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා.

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

ගරු කථානායකතුමනි, මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

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

ගරු කථානායකතුමනි, අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති
හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට
පිළිතුර දීම සඳහා සතියක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.
வினாவை மற்றொரு தினத்திற் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
Question ordered to stand down.

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

ප්‍රශ්න අංක 7 - 1791/17 (1), ගරු එම්.එච්.එම්. සල්මාන්
මහතා.

ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண)
(The Hon. Buddhika Pathirana)

ගරු කථානායකතුමනි, ගරු එම්.එච්.එම්. සල්මාන් මහතා
වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා
එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දීම සඳහා සති දෙකක කාලයක් ඉල්ලා
සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.
வினாவை மற்றொரு தினத்திற் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
Question ordered to stand down.

මහානගර සැලසුම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සංවර්ධන

වැඩසටහන් : කඩුවෙල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය

மாநகரத் திட்டத்தின்கீழான அபிவிருத்தி
நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள்: கடுவெல பிரதேச செயலாளர் பிரிவு
DEVELOPMENT PROGRAMMES UNDER MEGAPOLIS
DEVELOPMENT PLAN: KADUWELA DS DIVISION

1855/17

8. ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා (ගරු එස්.එම්. මරික්කාර් මහතා වෙනුවට)

(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண - மாண்புமிகு எஸ்.எம். மரிக்கார் சார்பாக)
(The Hon. Buddhika Pathirana on behalf of the Hon. S.M. Marikkar)

මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ
ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මහානගර සැලසුම (Megapolis Plan) යටතේ 2017 වර්ෂයේ සිට ඉදිරි වර්ෂ 03ක් දක්වා කඩුවෙල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය සඳහා සැලසුම් කර ඇති සංවර්ධන වැඩසටහන් කවරේද;
- (ii) දැනටමත් යම් වැඩසටහන් ආරම්භ කර ඇත්නම්, ඒවා කවරේද;
- (iii) ආරම්භ කිරීමට බලාපොරොත්තු වන වැඩසටහන් නිශ්චිත වශයෙන් පටන් ගන්නා දින වකවානු කවරේද;
- (iv) මේ සඳහා රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික ආයෝජන සිදු කරන්නේද;
- (v) එසේ නම්, ඒවා වෙන් වෙන් වශයෙන් කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ආ) (i) දැනටමත් ආරම්භ කර ඇති හෝ ආරම්භ කිරීමට බලාපොරොත්තු වන වැඩසටහන් සඳහා වෙන් කර ඇති මුදල කොපමණද;
- (ii) දැනට වැය කර ඇති මුදල කොපමණද;
- (iii) මේ සඳහා ණය මුදල් ලබා ගන්නේද;
- (iv) එසේ නම්, ණය ලබා ගන්නා ආයතන සහ ණය ප්‍රමාණය කොපමණද;
- (v) නොඑසේ නම්, රජය විසින් වෙන් කර ඇති මුදල කොපමණද;

යන්නත් එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

- (ඇ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

[ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා]

| පරිපාලන නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | |
|---|---|
| 01 | සෙත්සිරිපාය ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය යා කරමින් ගොඩ නගන ගුවන් පාලම |
| 02 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගර පරිශ්‍රය තුළ සූර්ය විදුලි ජනන ව්‍යාපෘතිය |
| 03 | සුහුරු නගර ව්‍යාපෘතිය (Smart City) |
| 04 | භූ ගත පොදු සේවා (ජලය, විදුලිය, දුරකථන) ජාල ව්‍යාපෘතිය |
| 05 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගරයේ මාර්ග අවට අලංකරණය හා උද්‍යාන අලංකරණය |
| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II |

(ii) ප්‍රශ්න අංක (අ) (i) යටතේ වූ අංක 02,03,04,06,07 හා 08 දැනටමත් ආරම්භ කර ඇත. විවිධ ක්ෂේත්‍රවල, වැඩිදුරටත්

| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
|------------------------------|--|----------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | ක්‍රියාත්මක වන වර්ෂය |
| 01 | කඩුවෙල සතිපොළ සංවර්ධනය අදියර II | 2017 |
| 02 | පොල්දූව විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය අදියර II | 2017 |

| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
|---|---|----------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | ක්‍රියාත්මක වන වර්ෂය |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | 2017 |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | 2017 |

(iii)

| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
|------------------------------|--|----------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | ක්‍රියාත්මක වන වර්ෂය |
| 01 | අතුරුගිරිය තෙත්බිම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය | 2018 ජනවාරි |
| 02 | වන්දිකා කුමාරතුංග මාවත ගොඩගම මාර්ගය දක්වා දිගු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 ජනවාරි |
| 03 | මාලබේ පොළ ප්‍රතිස්ථාපන ගත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 ජනවාරි |

| ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
|-------------------------------------|--|---|
| 01 | මාලබේ - කඩුවෙල සැහැල්ලු දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය | 2019 වර්ෂයේ අගභාගය |
| පරිපාලන නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ බහුවිධ ප්‍රවාහන අංගණයක් සහිත මිශ්‍ර සංවර්ධන ගොඩනැගිල්ල ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අප්‍රේල් |
| 02 | පොල්දූව පාර හා බත්තරමුල්ල ප්‍රධාන මාර්ග සම්බන්ධ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අගෝස්තු |
| 03 | සෙත්සිරිපාය ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය යා කරමින් ගොඩ නගන ගුවන් පාලම | 2018 අප්‍රේල් |
| 04 | බත්තරමුල්ල ඩෙන්සිෆි කොබ්බෑකඩුව මාවතේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ රජයේ කාර්යාල සහ ඊට අදාළ සේවාවන් ස්ථාපිත කිරීම | 2018 පෙබරවාරි |
| 05 | පරිපාලන නගර සඳහා සන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අගෝස්තු |
| 06 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගර පරිශ්‍රය තුළ සූර්ය විදුලි ජනන ව්‍යාපෘතිය | 2018 අගෝස්තු |
| 07 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධනය අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ සෙත්සිරිපාය අදියර III ඉදි කිරීම | 2018 ඔක්තෝබර් |
| 08 | සුහුරු නගර ව්‍යාපෘතිය (Smart City) | 2019 ජනවාරි |
| 09 | භූ ගත පොදු සේවා (ජලය, විදුලිය, දුරකථන) ජාල ව්‍යාපෘතිය | 2019 ජනවාරි |
| 10 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගරයේ මාර්ග අවට අලංකරණය හා උද්‍යාන අලංකරණය | 2018 ජනවාරි |
| 11 | පාර්ලිමේන්තු කටයුතු සඳහා යෝජිත පරිශ්‍රය නිර්මාණය කිරීම | පාර්ලිමේන්තු මහලේකම්වරයා සමඟ සාකච්ඡා කරමින් පවතී. |

(iv) ඔව්.

(v)

| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | ආයෝජන ප්‍රභවය |
|------------------------------|--|--------------------------|
| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
| 01 | අතුරුගිරිය තෙත්බිම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 02 | වන්දිකා කුමාරතුංග මාවත ගොඩගම මාර්ගය දක්වා දිගු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 03 | මාලබේ පොළ ප්‍රතිස්ථාපන ගත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 04 | කඩුවෙල සතිපොළ සංවර්ධනය අදියර II | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 05 | පොල්දූව විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය අදියර II | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |

| ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
|---|--|--|
| 01 | මාලබේ - කඩුවෙල සැහැල්ලු දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය |
| පරිපාලන නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ බහුවිධ ප්‍රවාහන අංගණයක් සහිත මිශ්‍ර සංවර්ධන ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය |
| 02 | පොල්දූව පාර හා බත්තරමුල්ල ප්‍රධාන මාර්ග සම්බන්ධ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 03 | සෙන්සිටිවය ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය යා කරමින් ගොඩනගන ගුවන් පාලම | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 04 | බත්තරමුල්ල ඩෙන්සිල් කොබ්බෑකඩුව මාවතේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ රජයේ කාර්යාල සහ ඊට අදාළ සේවාවන් ස්ථාපිත කිරීම | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය |
| 05 | පරිපාලන නගර සඳහා සන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය | පුද්ගලික |
| 06 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගර පරිශ්‍රය තුළ සූර්ය විදුලි ජනන ව්‍යාපෘතිය | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය |
| 07 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධනය අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ සෙන්සිටිවය අදියර III ඉදි කිරීම | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය |
| 08 | සුහුරු නගර ව්‍යාපෘතිය (Smart City) | රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය/මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 09 | භූ ගත පොදු සේවා (ජලය, විදුලිය, දුරකථන) ජාල ව්‍යාපෘතිය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 10 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගරයේ මාර්ග අවට අලංකරණය හා උද්‍යාන අලංකරණය | මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන |
| 11 | පාර්ලිමේන්තු කටයුතු සඳහා යෝජිත පරිශ්‍රය නිර්මාණය කිරීම | පාර්ලිමේන්තු මහලේකම්වරයා සමඟ සාකච්ඡා කරමින් පවතී |
| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | රාජ්‍ය හා ලෝක බැංකු ණය ආධාර යටතේ |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | රාජ්‍ය හා ලෝක බැංකු ණය ආධාර යටතේ |

(ආ) (i)

| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
|------------------------------|--|----------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | පිරිවැය (රු. මිලියන) |
| 01 | අතුරුගිරිය තෙත්බිම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය | 50 |
| 02 | වන්දිකා කුමාරතුංග මාවත ගොඩගම මාර්ගය දක්වා දිගු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 200 |
| 03 | මාලබේ පොළ ප්‍රතිස්ථාපන ගත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 200 |
| 04 | කඩුවෙල සතිපොළ සංවර්ධනය අදියර II | 28 |
| 05 | පොල්දූව විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය අදියර II | 250 |

| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | පිරිවැය (රු. මිලියන) |
|---|--|--|
| ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | මාලබේ - කඩුවෙල සැහැල්ලු දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය | ඇ.ඩො. මිලියන 60 |
| පරිපාලන නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ බහුවිධ ප්‍රවාහන අංගණයක් සහිත මිශ්‍ර සංවර්ධන ගොඩනැගිල්ල ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 02 | පොල්දූව පාර හා බත්තරමුල්ල ප්‍රධාන මාර්ග සම්බන්ධ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 03 | සෙන්සිටිවය ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය යා කරමින් ගොඩ නගන ගුවන් පාලම | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 04 | බත්තරමුල්ල ඩෙන්සිල් කොබ්බෑකඩුව මාවතේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ රජයේ කාර්යාල සහ ඊට අදාළ සේවාවන් ස්ථාපිත කිරීම | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 05 | පරිපාලන නගර සඳහා සන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 06 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගර පරිශ්‍රය තුළ සූර්ය විදුලි ජනන ව්‍යාපෘතිය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 07 | බත්තරමුල්ල නාගරික සංවර්ධනය අධිකාරියට අයත් ඉඩමේ සෙන්සිටිවය අදියර III ඉදි කිරීම | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 08 | සුහුරු නගර ව්‍යාපෘතිය (Smart City) | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 09 | භූ ගත පොදු සේවා (ජලය, විදුලිය, දුරකථන) ජාල ව්‍යාපෘතිය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 10 | බත්තරමුල්ල පරිපාලන නගරයේ මාර්ග අවට අලංකරණය හා උද්‍යාන අලංකරණය | 2018 අය වැය සඳහා යෝජනා |
| 11 | පාර්ලිමේන්තු කටයුතු සඳහා යෝජිත පරිශ්‍රය නිර්මාණය කිරීම | පාර්ලිමේන්තු මහලේකම්වරයා සමඟ සාකච්ඡා කරමින් පවතී |
| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | ලෝක බැංකු මගින් - 229 රජය මගින් - 34 |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | ලෝක බැංකු මගින් - 107 රජය මගින් - 16 |

(ii)

| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
|------------------------------|--|------------------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | වැය කර ඇති මුදල (රු. මිලියන) |
| 01 | කඩුවෙල සතිපොළ සංවර්ධනය අදියර II | 12 |
| 02 | පොල්දූව විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය අදියර II | 67 |

| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
|---|---|------------------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | වැය කර ඇති මුදල (රු. මිලියන) |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | 66 |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | 25 |

[ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා]

(iii) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ දැනට ක්‍රියාත්මක වන වැඩසටහන් සඳහා ණය මුදල් ලබා ගන්නේ නැත.

කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන වැඩසටහන් සඳහා ණය මුදල් ලබා ගනී.

(iv) ලෝක බැංකු ණය

| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
|---|---|--------------------|
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | රුපියල් මිලියන 228 |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | රුපියල් මිලියන 107 |

(v) මහනගර ව්‍යාපෘතීන්ගේ පරිපාලන නගර ව්‍යාපෘතිය සඳහා භාණ්ඩාගාරය මුදල් වෙන් කර නැත. ව්‍යතිරේක ව්‍යාපෘති සඳහා වෙන් කළ මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන පහත පරිදි වේ.

| නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ | | |
|---|---|-----------------------------|
| අනු අංකය | ව්‍යාපෘතිය | වෙන් කර ඇති මුදල රු. මිලියන |
| 01 | අතුරුගිරිය තෙත්බිම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය | 50 |
| 02 | වන්දිකා කුමාරතුංග මාවත ගොඩගම මාර්ගය දක්වා දිගු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 200 |
| 03 | මාලවේ පොළ ප්‍රතිස්ථාපන ගත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය | 200 |
| 04 | කඩුවෙල සතිපොළ සංවර්ධනය අදියර II | 28 |
| 05 | පොල්දූව විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය අදියර II | 250 |
| කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ | | |
| 01 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර I | 34 |
| 02 | මාදිවෙල නැහෙනහිර හැරවුම් යෝජනා ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර II | 16 |

(අ) අදාළ නොවේ.

අග්‍රාමාත්‍යවරයා විසින් සිදු කර ඇති විදේශ සංචාර : විස්තර

පිරිම අමාත්‍යවරයාගේ විවෘත වැඩසටහන: විවෘත විදේශ සංචාර
FOREIGN VISITS BY PRIME MINISTER: DETAILS

1871/17

9. ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා (ගරු බිමල් රත්නායක මහතා වෙනුවට)

(මාණ්ඩුපුර පුද්ගලික පතිරණ - මාණ්ඩුපුර පිම්බල් රත්නායක සාර්පාක)

(The Hon. Buddhika Pathirana on behalf of the Hon. Bimal Rathnayake)

අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

(අ) (i) 2015.01.08 දින සිට 2017.04.30 දින දක්වා අග්‍රාමාත්‍යවරයා විසින් සිදු කර ඇති විදේශ සංචාර සංඛ්‍යාව කොපමණද;

(ii) සංචාරය කරන ලද රටවල් කවරේද;

(iii) එක් එක් සංචාරය සඳහා දරන ලද වියදම වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;

(iv) අග්‍රාමාත්‍යවරයා සමඟ එක් එක් සංචාරය සඳහා සහභාගී වූ අමාත්‍යවරයන්, මන්ත්‍රීවරයන් සහ නිලධාරීන් ඇතුළුව සමස්ත සංඛ්‍යාව වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;

(v) අග්‍රාමාත්‍යවරයා සමඟ විදේශ සංචාරවලට සහභාගී වූ සෙසු පුද්ගලයන්ගේ තනතුරු කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

පිරිම අමාත්‍යවරයාට ජනප්‍රිය කොටුකොටු මගින් මහජන මතය ප්‍රකාශ කිරීමට අවස්ථාවක් සැලසීමට කැපවීමක් ප්‍රකාශ කළේද?

(අ) (i) 2015.01.08 ආරම්භ කළ නිල සංචාරය 2017.04.30 දක්වා කාලය තුළ පිරිම අමාත්‍යවරයා විසින් සිදු කර ඇති විදේශ සංචාරයන්ගේ විස්තරයක් සපයා දීමට කැපවීමක් ප්‍රකාශ කළේද?

(ii) විදේශ සංචාරයන් සඳහා වැය වූ මුදල කොපමණද?

(iii) විදේශ සංචාරයන් සඳහා වැය වූ මුදල කොපමණද?

(iv) පිරිම අමාත්‍යවරයාගේ විදේශ සංචාරයන් සඳහා වැය වූ මුදල කොපමණද?

(v) පිරිම අමාත්‍යවරයාගේ විදේශ සංචාරයන් සඳහා වැය වූ මුදල කොපමණද?

අවර් ඉස්පාහ්ට අනුමැතියක් ඇත්ද?

(ආ) ඉන්දියාව, ඉන්දියාව?

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

(a) Will he inform this House -

(i) the number of foreign visits made by the Prime Minister from 08.01.2015 to 30.04.2017;

(ii) the countries visited;

(iii) separately, the expenditure incurred on each visit;

(iv) separately, the total number participated in each visit including the Ministers, Members of Parliament and officials;

(v) the posts of other individuals who participated in foreign visits along with the Prime Minister?

(b) If not, why?

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

ගරු කථානායකතුමනි, අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර සහාගත* කරනවා.

* සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:
* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :
* Answer tabled:

- (අ) (i) නිල සංචාර - 19, පෞද්ගලික සංචාර - 03
 - (ii) ඇමුණුමෙහි දක්වා ඇත. (නිරය 02)
 - (iii) ඇමුණුමෙහි දක්වා ඇත. (නිරය 04)
 - (iv) ඇමුණුමෙහි දක්වා ඇත. (නිරය 03)
 - (v) අග්‍රාමාත්‍ය මාධ්‍ය ඒකකයේ නිලධාරීන් හා ජනමාධ්‍යවේදීන්
- (ආ) පැන නොනගී.

ඇමුණුම

| (01) අංකය | (02) සංචාරය කල රට | (03) සහභාගි වූ අය | (04) වියදම්(රුපියල්) |
|--------------|---|---|-------------------------|
| 01 | ඉන්දියාව | ඇමතිවරු 02 නිලධාරීන් 02 | 2,493,269.01 |
| 02 | ජපානය | ඇමතිවරු 03 නිලධාරීන් 03 | 16,196,578.91 |
| 03 | සිංගප්පූරුව | ඇමතිවරු 01 නිලධාරීන් 03 | 2,911,902.38 |
| 04 | සිංගප්පූරුව | අග්‍රාමාත්‍ය ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන්(පුද්ගලික සංචාරයකි) | 629,791.80 |
| 05 | අයර්ලන්තය | අග්‍රාමාත්‍ය ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන්(පුද්ගලික සංචාරයකි) | 3,888,764.11 |
| 06 | ස්විස්ටර්ලන්තය (ලෝක ආර්ථික සමුළුව 2016) | ඇමතිවරු 02 නිලධාරීන් 04 | 39,050,035.70 |
| 07 | චීනය | ඇමතිවරු 06 නිලධාරීන් 07 | 10,533,530.61 |
| 08 | සිංගප්පූරුව | අග්‍රාමාත්‍ය ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන්(පුද්ගලික සංචාරයකි) | 1,732,702.85 |
| 09 | කොරියාව | නිලධාරීන් 02 | 4,024,685.06 |
| 10 | සිංගප්පූරුව | ඇමතිවරු 03 නිලධාරීන් 07 | 4,386,344.60 |
| 11 | ඉන්දුනීසියාව(ලෝක ඉස්ලාම් සමුළුව) | ඇමතිවරු 03 නිලධාරීන් 05 | 6,453,427.72 |
| 12 | චීනය | ඇමතිවරු 02 නිලධාරීන් 07 | 1,051,019.41 |
| 13 | සිංගප්පූරුව | ඇමතිවරු 03 | 2,379,358.00 |
| 14 | තවයිලන්තය/ඉන්දියාව | ඇමතිවරු 07 නිලධාරීන් 09 | 19,310,281.81 |
| 15 | බෙල්ජියම් | ඇමතිවරු 01 නිලධාරීන් 03 | 15,637,224.52 |
| 16 | භෞංකො | ඇමතිවරු 01 නිලධාරීන් 03 | 9,762,336.99 |
| 17 | භෞංකො | නිලධාරීන් 02 | 914,940.00 |
| 18 | ස්විස්ටර්ලන්තය (ලෝක ආර්ථික සමුළුව 2017) | ඇමතිවරු 03 නිලධාරීන් 02 | 28,781,725.51 |
| 19 | ඕස්ට්‍රේලියාව | ඇමතිවරු 03 නිලධාරීන් 04 | 7,829,730.76 |
| 20 | ජපානය | ඇමතිවරු 02 මන්ත්‍රීවරු 01 නිලධාරීන් 04 | 20,343,112.13 |
| 21 | වියට්නාමය | ඇමතිවරු 03 මන්ත්‍රීවරු 01 නිලධාරීන් 04 | 4,531,007.94 |
| 22 | ඉන්දියාව | ඇමතිවරු 02 නිලධාරීන් 03 | 2,231,208.34 |

ජාතීය ජල හිඟයෙන් පීඩා විඳින ගම්මාන :
ජල බවුසර් සැපයීම

குடிநீர்த் தட்டுப்பாட்டினால் பாதிக்கப்பட்ட
கிராமங்கள்: நீர் பவுசர்கள் வழங்கல்
VILLAGES AFFECTED BY DRINKING WATER SHORTAGE:
PROVISION OF WATER BOWSERS

1875/17

10. ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා (ගරු අශෝක ප්‍රියන්ත මහතා වෙනුවට)

(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண - மாண்புமிகு அசோக்க பிரியந்த சார்பாக)
(The Hon. Buddhika Pathirana on behalf of the Hon. Ashoka Priyantha)

ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යතුමාගෙන් අසූ ප්‍රශ්නය - (1) ;

- (අ) (i) වයඹ පළාතේ, දැඩි ජාතීය ජල හිඟයක් පවතින ගම් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
- (ii) එම ගම්වල නම් කවරේද;
- (iii) ජල හිඟයෙන් පීඩා විඳින ගම් සඳහා ජල බවුසර් ලබාදීමේ වැඩසටහනක් ඔබ අමාත්‍යාංශය මගින් ආරම්භ කර තිබේද;
- (iv) එසේ නම්, මේ දක්වා ලබාදී ඇති ජල බවුසර් සංඛ්‍යාව හා ඒවා ලබාදුන් ගම් කවරේද;
- (v) ජල හිඟයෙන් පීඩා විඳින අනෙකුත් ගම් සඳහා ජල බවුසර් ලබාදීමට අමාත්‍යාංශය ගන්නා පියවර කවරේද;

යන්න එකම මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ආ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

அனர்த்த முகாமைத்துவ அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) வடமேல் மாகாணத்தில் குடிநீருக்கு கரும் தட்டுப்பாடு நிலவும் கிராமங்களின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு என்பதையும்;
- (ii) அந்த கிராமங்களின் பெயர்கள் யாவை என்பதையும்;
- (iii) நீர் பற்றாக்குறையினால் பாதிக்கப்பட்டுள்ள கிராமங்களுக்கு நீர் பவுசர்களை வழங்கும் வேலைத்திட்டமொன்று உங்கள் அமைச்சினால் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதையும்;
- (iv) ஆமெனில், இதுவரை வழங்கப்பட்டுள்ள நீர் பவுசர்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அவை வழங்கப்பட்ட கிராமங்கள் யாவை என்பதையும்;
- (v) நீர்ப் பற்றாக்குறையினால் பாதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய கிராமங்களுக்கு நீர் பவுசர்களை வழங்க அமைச்சினால் மேற்கொள்ளப்படும் நடவடிக்கைகள் யாவை என்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு தெரிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல் ஏன்?

asked the Minister of Disaster Management:

- (a) Will he inform this House -
 - (i) the number of villages in the North-Western Province faced with acute shortage of drinking water;

[ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා]

- (ii) the name of those villages;
- (iii) whether your Ministry has initiated a programme to provide bowsers to villages affected by water shortage;
- (iv) if so, the number of water bowsers provided up to now and the villages to which they were provided;
- (v) the steps to be taken by the Ministry to provide water bowsers to other villages affected by water shortage?

(b) If not, why?

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා
(மாண்புமிகு அநுர பிரியதர்ஷன யாப்பா)
(The Hon. Anura Priyadharshana Yapa)

ගරු කපානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මා සහාගත * කරනවා.

* සහාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:
* சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :
* Answer tabled:

(අ) (i) ෧෧2099 කි.

| දිස්ත්‍රික්කය | ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය | ගම් සංඛ්‍යාව | එකතුව |
|---------------|---------------------------|--------------|-------|
| කුරුණෑගල | 74 | 1688 | |
| 1. ඇහැටුවැව | | | |
| | 2. කුලියාපිටිය බටහිර | 10 | |
| | 3. නාරම්මල | 59 | |
| | 4. මාස්පොත කුඩාගල්ගමුව | 21 | |
| | 5. ගල්ගමුව | 46 | |
| | 6. වීරඹුගෙදර | 10 | |
| | 7. නිකවැරටිය | 48 | |
| | 8. මල්ලවපිටිය | 05 | |
| | 9. ගිරිබාව | 52 | |
| | 10. බමුනාකොටුව | 28 | |
| | 11. මහව | 55 | |
| | 12. කොටුවෙහෙර | 93 | |
| | 13. කොබෙයිගනේ | 70 | |
| | 14. පඬුවස්නුවර බටහිර | 152 | |
| | 15. පඬුවස්නුවර නැහෙනහිර | 81 | |
| | 16. අඹන්පොල | 53 | |
| | 17. රස්නායකපුර | 58 | |
| | 18. පොල්ගහවෙල | 53 | |
| | 19. අලව්ව | 107 | |
| | 20. කුලියාපිටිය නැහෙනහිර | 95 | |
| | 21. වාරියපොල | 07 | |
| | 22. බිංගිරිය | 100 | |
| | 23. උඩුබද්දාව | 61 | |
| | 24. පන්තල | 114 | |
| | 25. ගනවත්ත | 135 | |
| | 26. පොල්පිනිම | 101 | |

| දිස්ත්‍රික්කය | ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසය | ගම් සංඛ්‍යාව | එකතුව |
|---------------|---------------------------|--------------|-------|
| පුත්තලම | 1. මහවැව | 14 | 411 |
| | 2. නාන්තන්ඩිය | 24 | |
| | 3. පුත්තලම | 22 | |
| | 4. ආරච්චිකට්ටුව | 17 | |
| | 5. ආණමඩුව | 29 | |
| | 6. හලාවත | 48 | |
| | 7. වනාතවිල්ලුව | 13 | |
| | 8. මුන්දලම | 18 | |
| | 9. වෙන්නප්පුව | 06 | |
| | 10. කල්පිටිය | 04 | |
| | 11. පල්ලම | 29 | |
| | 12. කරුවලගස්වැව | 29 | |
| | 13. මහ කුඹුක්කඩවල | 65 | |
| | 14. නවගත්තේගම | 35 | |
| | 15. දංකොටුව | 55 | |
| | 16. මාදම්පේ | 03 | |
| එකතුව | | | 2099 |

- (ii) පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ දැඩි පානීය ජල හිඟයක් පවතින ගම් සංඛ්‍යාව ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාස මට්ටමින්, ඇමුණුම 03 (II - XVII) **මගින් දැක්වේ.
කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ දැඩි පානීය ජල හිඟයක් පවතින ගම් සංඛ්‍යාව ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාස මට්ටමින්, ඇමුණුම 04 (III - XXVIII) ** මගින් දැක්වේ.
- (iii) ඔව්, මෙම ගම්වලට ජලය ලබා දීම සඳහා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට ජල බඩුසර් ලබා දී ඇත.
- (iv)

| ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය | | ට්‍රැක්ටර් බඩුසර් | ලොරි බඩුසර් |
|--|---|-------------------|-------------|
| ආපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය | 08 | | |
| | ජාතික ආපදා සහන සේවා මධ්‍යස්ථානය 13 | 01 | |
| | ගම්පහ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය 03 තාවකාලිකව (මහවැව, නාන්තන්ඩිය හා නවගත්තේගම ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල වෙත) 02 තාවකාලිකව | | |

** පුස්තකාලයේ තබා ඇත.
** நூலிணையத்தில் வைக்கப்பட்டிருள்ளது.
** Placed in the Library.

| | | | |
|--|------------------------------------|----|----|
| ජනාධිපති කාර්යාලය | | 09 | |
| | එකතුව | 33 | 03 |
| ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කය | | | |
| | ආපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය 11 | | |
| | ජාතික ආපදා සහන සේවා මධ්‍යස්ථානය 23 | 03 | |
| ජනාධිපති කාර්යාලය | | 10 | |
| | එකතුව | 44 | 03 |

(v) දිස්ත්‍රික් ලේකම්වරුන්ගේ ඉල්ලීම පරිදි ජල බවුසර් ලබා දීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

(ආ) පැන නොගනී.

ගුරු සහායකයන්ගේ රැකියා සුරක්ෂිත කිරීම :

වැලිමිය අධ්‍යාපන කලාපය

ஆசிரியர் உதவியாளர்களுக்கான தொழில் பாதுகாப்பு; வெலியோ கல்வி வலயம்
 JOB SECURITY OF TEACHER ASSISTANTS: WELIOYA EDUCATION ZONE

1963/'17

12. ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා (ගරු තුෂාර ඉඳුනිල් අමරසේන මහතා වෙනුවට)

(மாண்புமிகு புத்திக பதிரண - மாண்புமிகு துஷார இந்துனிள் அமரசேன சார்பாக)
 (The Hon. Buddhika Pathirana on behalf of the Hon. Thushara Indunil Amarasena)

අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1):

- (අ) (i) 2007 වර්ෂයේ සිට, සිවිල් ආරක්ෂක දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්තව වැලිමිය අධ්‍යාපන කලාපයේ ගුරු සහායකයන් ලෙස 29 දෙනෙකු සේවය කරන බවත්;
- (ii) යුද්ධ ගැටුම් පැවති කාලයේ පටන් ඔවුන් දැඩි දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ රාජකාරි කටයුතුවල නිරත වුවද, මේ වනතෙක් ගුරු සේවයට අන්තර්ග්‍රහණය කර නොමැති බවත්;
- (iii) එම පළාතේ සේවය කළ ස්වේච්ඡා ගුරුවරුන් කැබිනට් අනුමතියකින් ස්ථිර කිරීමට පියවර ගෙන ඇති බවත්;
- (iv) එම අනුමතිය මත උතුරු පළාත් සභාව විසින් කොන්ත්‍රාත් පදනම යටතේ සේවය කළ ගුරුවරුන්ද ස්ථිර කිරීමට පියවර ගෙන තිබෙන බවත්;

එතුමා දන්නේද?

(ආ) මෙම ගුරු සහායකයන්ගේ රැකියා සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා ගනු ලබන පියවර කවරේද යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නේද?

(ඇ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

கல்வி அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 2007 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம், சிவில் பாதுகாப்பு திணைக்களத்துக்கு இணைக்கப்பட்டு வெலியோ கல்வி வலயத்தில் ஆசிரியர் உதவியாளர்களாக 29 பேர் கடமையாற்றுகின்றனர் என்பதையும்;
- (ii) யுத்த மோதல்கள் இடம்பெற்ற காலத்திலிருந்து இவர்கள் பலத்த கஷ்டங்களுக்கு மத்தியில் கடமையில் ஈடுபட்ட போதிலும் இற்றைவரை ஆசிரியர் சேவைக்கு உள்ளிக்கப்படவில்லை என்பதையும்;
- (iii) மேற்படி பிரதேசத்தில் கடமையாற்றிய தொண்டர் ஆசிரியர்களை அமைச்சரவை அங்கீகாரத்துடன் நிரந்தரமாக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதையும்;
- (iv) மேற்படி அங்கீகாரத்தின் கீழ் வட மாகாண சபை ஒப்பந்த அடிப்படையில் சேவையாற்றிய ஆசிரியர்களையும் நிரந்தரமாக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதென்பதையும்;

அவர் அறிவாரா?

(ஆ) மேற்படி ஆசிரியர் உதவியாளர்களின் தொழில்களைப் பாதுகாக்க எடுக்கப்படும் நடவடிக்கை யாதென்பதை அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(இ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Education:

- (a) Is he aware that -
 - (i) 29 officers serve as Teacher Assistants attached to the Department of Civil Security in the Welioya Education Zone since year 2007;
 - (ii) they have not hitherto been absorbed to the Teachers' Service in spite of the fact that they have engaged in duties amidst severe difficulties since the period of war;
 - (iii) a decision has been taken through the approval of Cabinet to confirm the Voluntary Teachers who serve in the aforesaid province;
 - (iv) on the basis of the said approval, steps have been taken by the Northern Provincial Council to confirm the teachers who served on contract basis as well?
- (b) Will he inform this House of the steps that will be taken to ensure job security of these Teacher Assistants?
- (c) If not, why?

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)

(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු කථානායකතුමනි, අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර සහභාග* කරනවා.

*** සභාමේසය මත තබන ලද පිළිතුර:**
*** சபாபீடத்தில் வைக்கப்பட்ட விடை :**
*** Answer tabled:**

- (අ) (i) ගිවිසුම් සහ විභාග සභාවන්ගේ සිදු කළ යුතු පුරාවිද්‍යාත්මක සංරක්ෂණ කටයුතු සිදුකර ඇති අතර, කාලීන නඩත්තු කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගනු ලැබ ඇත.
- (ii) ඔවු.
 ශිලා ලේඛනයක් සඳහා ආවරණයක් යෙදීමේදී අවධානය යොමු කරනු ලබන කරුණු කිහිපයකි.
 01. ආවරණය ස්වාභාවික පරිසරයට කොතෙක් දුරට ගැලපේද?
 02. ආවරණය යෙදීමට සුදුසු පරිසරයක් තිබේද?
 03. එම ආවරණය යෙදීම තුළින් පුරාවිද්‍යා භූමියට කිසියම් හානියක් සිදුවේද?
 මෙම සෙල්ලිපිය සඳහා අවරණයක් ඉදි කිරීමට යෝජනා වී තිබුණු නමුත් එමගින් එම භූමියේ පෞරාණික සහ ස්වාභාවික පරිසර පද්ධතියට හානියක් සිදු විය හැකි බැවින් හා එම ආවරණය යෙදීම සඳහා කළ යුතු කටයුතු මගින් සිදු වන හානිය ස්වාභාවිකව සිදු වන හානියට වඩා අවදානම් සහිත හානියක් බව පෙනී ගිය බැවින් යෝජනාව ක්‍රියාත්මක නොකරන ලදී.
 එමෙන්ම, මේ වනතුරුත් අවිට හා වැස්සට නිරාවරණය වීම හේතුවෙන් මෙම සෙල්ලිපියට කිසිදු හානියක් සිදුවීමේ අවදානමක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය කර ඇත.
- (iii) මෙම සෙල්ලිපිය රසායනික ක්‍රමවේදයක් මගින් ආරක්ෂා කිරීමට පියවර ගත හැකි අතර, සෙල්ලිපියට ආවරණයක් සකස් කිරීම අත්‍යවශ්‍යම වේ නම් පමණක් සිවිල් ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ හා භූ විද්‍යාඥයින්ගේ උපදෙස් ලබාගෙන ක්‍රියාත්මක කරනු ඇත.
- (iv) මෙම ස්ථානය පුජා නගරයක් වශයෙන් ප්‍රකාශයට පත්කර සංවර්ධනය කිරීමේ කාර්යය පිළිබඳ පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයට වගකීමක් දැරිය නොහැකි අතර, එම කාර්යයන් සිදු කරනු ලබන්නේ ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව මගිනි.

(ආ) අදාළ නොවේ.

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 ප්‍රශ්න අංක 14 - 1983/17(1), ගරු පියල් නිශාන්ත ද සිල්වා මහතා. මෙය විපක්ෂයේ ප්‍රශ්නයක්, අහනවාද?

ගරු ටී. රංජිත් ද සොයිසා මහතා
 (மாண்புமிகு டீ. ரஞ்சித் த சொய்சா)
 (The Hon. T. Ranjith De Zoysa)
 ගරු කථානායකතුමනි, පියල් නිශාන්ත ද සිල්වා මහතා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු කථානායකතුමනි, විශේෂ ප්‍රශ්නයක් සම්බන්ධව ආපදා කළමනාකරණ ඇමැතිතුමාගේ අවධානය යොමු කිරීමට මම ඔබතුමාගේ අවසරය ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 මේ අවස්ථාවේ අපහසුයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා. ගරු ඇමැතිතුමා-

ගරු ටී. රංජිත් ද සොයිසා මහතා
 (மாண்புமிகு டீ. ரஞ்சித் த சொய்சா)
 (The Hon. T. Ranjith De Zoysa)
 රත්නපුරයේ ස්වාභාවික ප්‍රශ්නයක් සම්බන්ධයෙන් -

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 ආපදා කළමනාකරණ ඇමැතිතුමා, ඔබතුමා ඒ ප්‍රශ්නය සම්බන්ධයෙන් සුදානම්ද ?

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා
 (மாண்புமிகு அனூர பிரியதர்ஷன யாப்பா)
 (The Hon. Anura Priyadharshana Yapa)
 පුළුවන්.

ගරු ටී. රංජිත් ද සොයිසා මහතා
 (மாண்புமிகு டீ. ரஞ்சித் த சொய்சா)
 (The Hon. T. Ranjith De Zoysa)
 ගරු ඇමැතිතුමනි, ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඊයේ රාත්‍රියේ රත්නපුර, වේවැල්වත්ත, දුරකේකන්ද ප්‍රදේශයේ විශාල නාය යැමක් සිදු වෙලා තිබෙනවා. තුන්වැනි වතාවට මේ නාය යැම සිදු වුණේ. තවම නාය යමින් පවතිනවා. ප්‍රදේශ දෙකක් අතර සියලු සම්බන්ධතා ඇතහිට තිබෙනවා. පාසල් දරුවන්ට යන්න එන්න බැහැ. ඒ වාගේම ගිලන්රථයකටවත් යන්න බැරි තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. මේ සම්බන්ධව ගරු ආපදා කළමනාකරණ ඇමැතිතුමාගේ ඉක්මන් අවධානය යොමු කර යුද හමුදාව යොදවලා, මෙම ප්‍රදේශය වාහන ගමනාගමනයට සුදුසු තත්ත්වයට පත් කරලා දෙන්න කියන ඉල්ලීම මම කරනවා. තවම ජීවිත සහ දේපොළ හානියක් සිදු වෙලා නැහැ.

ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා
 (மாண்புமிகு அனூர பிரியதர்ஷன யாப்பா)
 (The Hon. Anura Priyadharshana Yapa)
 ගරු කථානායකතුමනි, මුල් අවස්ථාවේදී අපි මේ මාර්ගයේ අවහිරතා ඉවත් කළා. ඊයේ සිදු වුණු සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් දැනටත් අපේ නිලධාරීන් කටයුතු කරනවා. යුද හමුදාවත් අපි සම්බන්ධ කරලා තිබෙනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් ඉක්මන් ක්‍රියාමාර්ග ගන්න කියලා මම අදම කියන්නම්.

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 හොඳයි. බොහෝම ස්තූතියි. ගරු ප්‍රධාන සංවිධායකතුමා, ඔබතුමා 14වැනි ප්‍රශ්නයට පිළිතුර සහාගත කරනවාද?

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා
 (மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)
 (The Hon. Gayantha Karunatileka)
 ගරු කථානායකතුමනි, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර දීම සඳහා සති දෙකක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

*ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.
 வினாக்கள் மறுபொருள் திணைத்தீர் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.
 Question ordered to stand down.*

ගරු කථානායකතුමා
 (மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
 (The Hon. Speaker)
 අමාත්‍යාංශ නිවේදන. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා.

රටේ වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වය: ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ ප්‍රකාශය

நாட்டின் தற்போதைய பொருளாதார நிலைமை: மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரினது கூற்று

அமைச்சரினது கூற்று

CURRENT ECONOMIC STATUS OF THE COUNTRY: STATEMENT BY HON. PRIME MINISTER

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 කපානයකතුමනි, රටේ වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වය හා අපේ රජයටත්, ජනතාවටත් ඉදිරියට යෑමට ඇති මාර්ග ගැන කරුණු පැහැදිලි කරන්න මා මේ අවස්ථාව යොදා ගන්නවා. 2015 වසරේ සහ 2016 වසරේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය යළි ගොඩ නැගීමේ අවශ්‍යතාව මා අවධාරණය කළා. අද අප මුහුණ දෙන අභියෝගය වන්නේ, අප ගොඩ නගා ගත් දෙය රැක ගැනීම හා ආර්ථිකය ශක්තිමත් කර ගැනීමයි. ඒ කාර්යයට මාර්ග දෙකක් තිබෙනවා. පළමුවැන්න, ආර්ථිකය ස්ථාවර කොට අපේ අනාගත පරපුර ණය බරින් නිදහස් කිරීමයි. දෙවැන්න, ආර්ථිකය පුළුල් කරමින් සියලු ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට සමෘද්ධිමත් වීමේ අවස්ථාව ලබා දීමයි.

ආර්ථිකය ශක්තිමත් හා පුළුල් කිරීම.

අපට උරුම වුණේ, ගරා වැටුණු ආර්ථිකයක්. 2015 වර්ෂයේ පටන් අපේ ආණ්ඩුව ආර්ථිකය ස්ථාවර කිරීමට ප්‍රධාන පියවර රැසක් ගත්තා. පසු ගිය වසරේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයේදී මා සඳහන් කළා මෙන් අතීතයට වරද පටවමින් සිටීමෙන් සිදු වන යහපතක් නැහැ. අපි උත්සාහ ගත යුත්තේ, අතීත වැරදි නිවැරදි කර ගනිමින් ඉදිරි ගමනක යෙදෙන්නයි. 2016 වර්ෂයේදී අපගේ පාලනයෙන් තොර අභියෝග මෙන්ම දේශීය හා ගෝලීය තත්ත්ව ඉදිරියේ පවා දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයේ සියයට 4.4ක වර්ධන වේගයක් පවත්වා ගන්න අපට හැකි වුණා. විරැකියාව සියයට 4.2ක මට්ටමේ තබා ගන්නත්, අය වැය පරතරය සියයට 5.4ක් දක්වා අඩු කර ගන්නත් හැකි වුණා. සමහර විට මෙහිදී සංඛ්‍යා ලේඛනවලට වඩා වැදගත් වන්නේ, අපගේ ඉලක්කය වෙනස් වීමයි. අලෙවි කළ නොහැකි ද්‍රව්‍යවලින් වර්ධනය වීම වෙනුවට අලෙවි කළ හැකි ද්‍රව්‍ය මත පදනම් වූ වර්ධනයක් - from non-tradable to tradable - කෙරෙහි අප යොමු වුණා.

වසර ගණනාවක් තිස්සේ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික වර්ධනය වැඩි වශයෙන් රඳා පැවැතුණේ යටිතල පහසුකම් සඳහා කෙරෙන දැවැන්ත රාජ්‍ය ආයෝජන මතයි. එමගින් ශක්තිමත් වුණේ ඉදිකිරීම් කර්මාන්තය වැනි ක්ෂේත්‍ර පමණයි. කෙසේ වෙතත් ඒ සමඟම ශ්‍රී ලංකාවේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයේ අපනයන කොටස ක්‍රමිකව අඩු වුණා.

ජාතික ණය කළමනාකරණය

මහා ණය කන්දරාවක අභියෝගයත්, ඒ සමඟ බැඳුණු අපේ ජංගම ගිණුමේ ශේෂය හා රජයේ අය වැය යන දෙකෙහි පරතරයත් අපට උරුම වුණා. රජයේ ආදායම දිගින් දිගටම අඩුවීමත්, ඒ සමඟ දැඩි වියදම් ගලනයත් හේතුවෙන් දේශීය හා විදේශීය ණය මගින් අය වැය පරතරය පියවලාන්නට සිදු වුණා.

2015දී රජයේ මුළු ආදායමින් සියයට 90.6ක්ම වැය කළේ ණය සේවා සඳහායි. 2016දී මේ සංඛ්‍යාව සියයට 80ක්. අපේ ආදායමට වඩා වියදම් වැඩිවීම සම්බන්ධව අවධානය යොමු කිරීම හදිසි අවශ්‍යතාවක්. දේශීය ආදායම් පනත සම්මත කර ගැනීමෙන් ආදායම් උත්පාදනයෙන් මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ගොඩනැගීමේ ක්‍රියාවලියකට මුලපුරා ඇති අතර දැනටමත් එමගින් යහපත් ප්‍රතිඵල දක්නට ලැබී තිබෙනවා.

රාජ්‍ය මූල්‍ය ශක්තිමත් වී ඇති අතර, පසු ගිය වසර දෙක ඇතුළත ආදායම දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයේ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර තිබෙනවා. 2014දී සියයට 11.6ක් වූ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය හා ආදායම අතර අනුපාතය 2016 දී 14.2 දක්වා ඉහළ ගියා. 2017 වර්ෂයේ මුල් හය මාසය ඇතුළත දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය හා ආදායම අතර අනුපාතය සියයට 6.7ක් වාර්තා කර තිබෙන අතර, 2016 වර්ෂයේ මුල් අර්ධය තුළ ඒ අනුපාතය වූයේ සියයට 6ක් පමණයි.

දැනට දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් සියයට 79.3ක් වන ණය බර 2020 වන විට දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් සියයට 70 දක්වා පහත බැස්සවීමට බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වන විට අය වැය පරතරය සියයට 3.5ට අඩුවෙන් තබා ගැනීමට අපේක්ෂා කරනවා. මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ඇති කිරීම සඳහා අපේ කැප වීම සහතික කරමින් මූල්‍ය කළමනාකරණ වගකීම් පනත සවි බල ගන්වනවා.

ඒ සියල්ල අතර, 2018 සහ 2019 අවුරුදුවලදී රාජ්‍ය ණය කළමනාකරණය හා මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ශක්තිමත් කිරීම සම්බන්ධව අප ඉදිරියේ අභියෝග රාශියක් තිබෙනවා. දේශීය ණය ආයෝජන ධාරාව තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් තිබෙන්නේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරයි. ඒවායින් සියයට 30ක් පමණ 2019දී කල් පිරෙනවා. ඒ හා සමානවම ඩොලර් මත පදනම් වූ දේශීය ණය ක්‍රමයක් වන ශ්‍රී ලංකා සංවර්ධන බැඳුම්කරවලින් ඩොලර් බිලියන 2.3ට අධික ප්‍රමාණයක් 2018දී කල් පිරෙනවා. මේ අතර විදේශීය ණය ආයෝජනවල සංයුතියත් සැලකිය යුතු මට්ටමකින් වෙනස් වුණා. ජාත්‍යන්තර ස්වෛරී බැඳුම්කර නිකුත්ව වැනි වාණිජ ණය පසු ගිය කාලයේ වැඩියෙන් ලබා ගැනීම නිසායි මේ වෙනස ඇති වුණේ. 2019දී ජාත්‍යන්තර ස්වෛරී බැඳුම්කර කල් පිරීම් වෙනුවෙන් ඩොලර් බිලියන 1.5ක් ගෙවීමට සිදු වනවා. එමෙන්ම ඉන් පසු වාර්ෂික ගෙවීමටත් සිදු වනවා.

රාජ්‍ය ණය ගෙවීම් සලකා බලද්දී, 2017 අගෝස්තු අග වන විට පවතින ණය ප්‍රමාණයට අනුව 2018දී අපට රුපියල් කෝටි එක්ලක්ෂ අනුභන්දහස් භාරසියයක් ගෙවීමට සිදු වනවා.

2019 දී ගෙවන්නට සිදු වන මුදල රුපියල් කෝටි එක්ලක්ෂ පණස් එක්දහස් පන්සියයක්. 2018 සහ 2019 වසරවල අප රුපියල් කෝටි තුන්ලක්ෂ භාරදහසකට අධික මුදලක් ණය වශයෙන් ගෙවිය යුතුයි. මේ ප්‍රමාණය තමයි අපට ගෙවන්නට තිබෙන විශාල ණය බර.

පෙර නොවිවරු අභියෝගය ජය ගැනීම සඳහා රජය නැණවත් ණය කළමනාකරණ උපක්‍රමයක් ආරම්භ කර තිබෙනවා. නව අවදානම් තත්ත්වයන්ට හා ව්‍යුහාත්මක නියාමන වෙනස්කම්වලට සරිලන පරිදි රාජ්‍ය ණය කළමනාකරණයෙහි වූ අපගේ සම්ප්‍රදායික ප්‍රවේශයන් වෙනස් කළ යුතු වෙනවා.

අපගේ ප්‍රතිපත්ති ඉලක්ක කර ගන්නේ දුරදර්ශී හිමිකම් කළමනාකරණ උපක්‍රමයයි. ඒ ඔස්සේ රජයට අවශ්‍ය අරමුදල් ගොඩ නැගීම ප්‍රමාණවත් විනිවිද භාවයකින් හා පුරෝකථනයකින් යුතුව සිදු කරනවා. මධ්‍යම කාලීන ණය කළමනාකරණ ක්‍රමෝපාය යටතේ රජයේ ණය ගැනීමේ ප්‍රවේශය

සවිස්තරාත්මකව දේශීය හා විදේශීය ණය ආයෝජන ආයතන වෙත කල් තියා දැන ගැනීමට සලස්වනවා. ඊට අමතරව අවබෝධාත්මක ද්විතීය වෙළෙඳ පොළ අලෙවි වේදිකාවක් හා හිමිකම් කළමනාකරණ අරමුදලක්ද හඳුන්වා දෙනු ලබනවා. නැණවත් ණය කළමනාකරණ ක්‍රමෝපායකට අවශ්‍ය නෛතික වැඩ රාමුව සම්පාදනය කරන නව හිමිකම් කළමනාකාර පනත යටතේ මෙම ප්‍රතිසංස්කරණ හා ඉදිරි ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාවට නංවනවා.

නව දේශීය ආදායම් පනත යටතේ අප විසින් සිදු කළ වෙනස්කම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රජාවේ මෙන්ම දේශීය ආර්ථික නියෝජිතයන්ගේද ප්‍රසාදයට ලක් වුණා. නව දේශීය ආදායම් පනත, විදේශ විනිමය පනත, හිමිකම් කළමනාකරණ පනත, රාජ්‍ය ව්‍යාපාරවල සංස්ථාපිත අරමුණු හා සමීප මූල්‍ය සම්බන්ධීකරණය ආදී ප්‍රතිසංස්කරණ ඔස්සේ අප මේ රටේ ආර්ථික සම්පත් හා මූල්‍ය සම්පත් හා මූල්‍ය රාමුව ශක්තිමත් හා විවාරවත් කළමනාකරණයක් වෙත ගෙන යනවා.

උද්ධමනය අඩු මට්ටමක පවත්වාගෙන යාම.

මිල ස්ථාවරත්වය පවත්වාගෙන යාම සඳහා අපේ රජය දෙවැදෑරුම් ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කරනවා. ජනතාවට දුෂ්කරතා ඇති කරන කෙටි කාලීන මිල උච්චාවචනය පාලනය කිරීම සඳහා වර්ෂය මුළුල්ලේ සාධාරණ මිලකට ආහාර ද්‍රව්‍ය ලබා ගැනීමේ හැකියාව ඇති කරන්නට අප බලාපොරොත්තු වෙනවා. එසේ කිරීම සඳහා අප දේශීය සැපයුම් හා බෙදා හැරීම් ජාලය දියුණු කරනවා. ඒ අතර සාධාරණ මිලකට ආහාර නිෂ්පාදන හා අනෙකුත් අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය තරගකාරී වෙළෙඳ පොළ තුළ ආනයනය කිරීමට අවසර ලබා දෙනවා. පසුගිය මාස තුන ඇතුළත ආහාර ද්‍රව්‍යවල බදු සැලකිය යුතු මට්ටමකින් අඩු කළා. එම අඩු කිරීම්වල ප්‍රතිලාභ පාරිභෝගික ජනතාව වෙත ලබා දෙන ලෙස අපි දේශීය තොග වෙළෙඳුන්ගෙන් හා සිල්ලර වෙළෙඳුන්ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

කෙසේ වෙතත් මිල ස්ථායීතාව තිරසාර පදනමක පවත්වා ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවට අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිත්ති ස්ථායීතාව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය කරන නිදහස සහ ව්‍යසරිය රජය විසින් සපයනවා.

මහ බැංකුව නමැයිලි උද්ධමනය ඉලක්ක කර ගත් නව මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති වැඩ රාමුවක් වෙත ගමන් කරමින් සිටිනවා. එහි අරමුණ වන්නේ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම්වලට සහාය දක්වන අතරම අඛණ්ඩව උද්ධමනය අඩු මට්ටමක පවත්වා ගැනීමයි. මේ ප්‍රතිපත්තිය වෙනසත් සමඟ අපේ ජනතාවට මිල ස්ථාවරත්වයේ ආරක්ෂාව යටතේ පහසුවෙන් ජීවත් වීමට අවශ්‍ය ඉඩකඩ ලැබෙනවා.

2025 දැක්ම යටතේ සංවර්ධනය

පසු ගිය සැප්තැම්බර් මාසයේදී එළි දැක්වූ "2025 දැක්ම" නම් ලියවිල්ලෙන් අවධාරණය කළ පරිදි අපට අවශ්‍ය වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව දැනුම මත පදනම් වූ, ඉහළ තරගකාරිත්වයකින් යුතු, සමාජ වෙළෙඳ පොළ ආර්ථිකයකින් ආරක්ෂිත වූ ඉන්දියන් සාගරයේ කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පරිවර්තනය කිරීමටයි. අපේ ඉලක්කය වර්ෂ 2025 වනවිට ශ්‍රී ලංකාව පොහොසත් රටක් කිරීමයි.

මේ දැක්ම යථාර්ථයක් වන්නට නම් අප අපේ ක්‍රියාකාරකම් බාහිර ලෝකයත් සමඟ අත් වැල් බැඳගෙන කළ යුතුයි. ශ්‍රී ලංකාව කියන්නේ විශාල ලෝකයක් මධ්‍යයේ ඇති පුංචි දිවයිනක්. වසර දහස් ගණනක් තිස්සේ අප අපේ යහපත වෙනුවෙන් ඒ ස්ථානගත

වීමේ වාසිය ලබාගෙන තිබෙනවා. අවසානවකට මෙන් අද අපට මේ තරගකාරී ලෙස ස්ථානගත වීමේ වාසිය අමතක වී ගොස් තිබෙනවා. අපේ දැක්ම වන්නේ මේ ජාත්‍යන්තර සබඳතා කේන්ද්‍රයේ වටිනාකම යලි ලබා ගැනීමයි. මෙහිදී දශක ගණනාවක් තිස්සේ අපේ වර්ධනය වීමේ හැකියාව මොට කළ පටු ප්‍රතිපත්ති පසෙකට දමන්නට අපට සිදු වනවා.

මේ දැක්ම යථාර්ථයක් කරන්නට නම් අපේ අපනයන භාණ්ඩ විවිධත්වයෙන් පොහොසත් කිරීම සඳහා ව්‍යවසායකයන් දිරිගැන්විය යුතුයි. එමඟින් අපේ වත්මන් අපනයන භාණ්ඩ ගොන්න විවිධත්වයෙන් පරිපූර්ණ වනවා. දශක ගණනාවක් තිස්සේ අප විශ්වාසය තබා සිටින්නේ ඒකාකාරී අපනයන භාණ්ඩයන් වන ඇඟලුම්, තේ, රබර් දෙසටයි. මෙතෙක් කල් අපේ අපනයන ආර්ථිකයේ ප්‍රබලයන් වූයේ ඒ දේවල් තමයි. ඒ වූණත් දැන් අප අපනයන භාණ්ඩවලට අගය එකතු කළ භාණ්ඩ හා සේවා ඇතුළත් කරමින් එහි විවිධත්වය වැඩි කළ යුතුයි.

එසේම නිෂ්පාදකයන් කේන්ද්‍ර කොටගත් වටිනාකම් දාමවලට සම්බන්ධ විය යුතුයි. විශේෂයෙන් කුඩා හා මධ්‍යම පරිමාණ ව්‍යාපාර ඇතුළුව අපේ දේශීය ව්‍යාපාරවලට ජාත්‍යන්තර වටිනාකම් දාමයන් සමඟ සම්බන්ධතා ගොඩ නගා ගැනීමට හැකියාව ඇති කළොත් එලදායීතාවයේ හා ප්‍රතිලාභවල විශාල වර්ධනයක් දැක ගත හැකියි.

ඒ වාගේම පෞද්ගලික අංශයට වර්ධනය හා ආයෝජන වැඩි කර ගැනීමට අවස්ථාව දිය යුතුයි. ඕනෑවටත් වැඩි තරම් කාලයක් අප රාජ්‍ය අංශය කෙරෙහි විශ්වාසය තබාගෙන පෞද්ගලික ආයෝජන නොතකා හැරියා.

ඕනෑවටත් වැඩි තරම් කාලයක් අපැහැදිලි ප්‍රතිපත්ති හා සංකීර්ණ පටිපාටි යොදා ගනිමින් පෞද්ගලික ආයෝජන එළවා දැමුවා. වේගවත් හා දුරදක්නා පෞද්ගලික අංශය මඟින් මෙහෙයවන දේශීය හා විදේශීය පෞද්ගලික ආයෝජන ශක්තිමත් ලෙස පදනම් කර ගත් ආර්ථිකයක් නිර්මාණය කරන්නටයි රජය වෙහෙසෙන්නේ.

තුන් අවුරුදු ආර්ථික ප්‍රතිලාභ වැඩි සටහන

මේ පරිවර්තනයට වේගවත් ආරම්භයක් ලබා දීම සඳහා අපි ඉදිරි තුන් වසරට පරිපූර්ණ ආර්ථික උපාය මාර්ගයක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. අපි වාර්ෂික ඒකපුද්ගල ආදායම ඩොලර් 5000 දක්වා වැඩි කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපි රැකියා දස ලක්ෂයක් උත්පාදනය කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. වාර්ෂික සෘජු විදේශ ආයෝජන ප්‍රමාණය ඩොලර් බිලියන 5ක් දක්වා ඉහළ නැංවීම අපේ ඉලක්කයයි. වාර්ෂික අපනයනය දෙගුණ කරමින් ඩොලර් බිලියන 20ක් දක්වා ගෙන ඒමට සැලසුම් කරනවා.

පොහොසත් හා බලවත් ජනතාවක්

මේ සංවර්ධන ක්‍රමෝපායන්හි ඉලක්කය වන්නේ සාමාන්‍ය ශ්‍රී ලාංකිකයන්ගේ ජීවිත වර්ධනය කිරීමයි. මේ ආකාරයෙන් මූලික ආර්ථික ප්‍රතිලාභ දෙකක් ඉටු කර ගන්නට අප වෙහෙස වෙනවා.

රැකියා වර්ධනය සහ වැඩි දියුණු කිරීම

ආදායම් වර්ධනය හා මධ්‍යම පන්තිය ප්‍රසාරණය කිරීම

මේ සඳහා අපගේ ප්‍රබලම අවශ්‍යතාව වන්නේ ජනතාවට දැනුම පදනම් වූ ආර්ථිකයන්ට හවුල් වීමට හැකි වන පරිදි අධ්‍යාපනය හා කුසලතා සංවර්ධනය පුළුල් කිරීමයි. තරුණයන්,

[ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා]

උසස් පෙළ සමතුන් හා කාන්තාවන් අතර විරැකියා අනුපාතය පිළිවෙළින් සියයට 18.5ක්, සියයට 39.5ක්, සියයට 6.5ක්. මෙයින් පිළිබිඹු වන එක කරුණක් වන්නේ දේශීය ශ්‍රම වෙළෙඳ පොළේ ව්‍යුහාත්මක දුර්වලතාවයි. අනෙක කුසලතා ගැලපීමේ අයෝග්‍යතාවයි.

මේ දුර්වලතා හඳුනා ගනිමින් රජය අපේ අධ්‍යාපන ක්‍රමයේ මූලික ප්‍රතිසංස්කරණ ගණනාවක් කරන්නා පියවර ගන්නවා. අපි සියලු දෙනාටම 13 වසරක අධ්‍යාපනය සහතික කරනවා. අ.පො.ස. (සාමාන්‍ය පෙළ) විභාගයෙන් පසු ශිෂ්‍යයන් උසස් අධ්‍යාපනයට, වෘත්තීය අධ්‍යාපනයට, සෘජු අපේක්ෂිත රැකියාවන්ට හා රැකියා පුහුණුවට යොමු කරනවා.

මීට අමතරව යුගයේ අවශ්‍යතාවක් වන තොරතුරු සන්නිවේදන තාක්ෂණ කුසලතාව පාසල් විෂය නිර්දේශයට ඇතුළත් කරන අතර අදාළ විෂය ක්ෂේත්‍රයෙන් විශ්වවිද්‍යාලයට බඳවා ගන්නා පිරිස් වැඩි කරනවා. එය ඩිජිටල් ආර්ථිකයක් සවිබල ගැන්වීමේ රජයේ පුළුල් අරමුණු හා උත්සාහයට සමගාමීව සිදු වන්නක්. මේ ප්‍රවේශය තාරුණ්‍යයේ කුසලතා සංවර්ධනය ඇති කරවමින් ඔවුන්ට වඩාත් හොඳ රැකියාවල නිරත වීමේ අවස්ථාව සපයනවා.

රජය හැකියා වර්ධනය සඳහා ආයෝජන කරමින් රාජ්‍ය - පෞද්ගලික ප්‍රයත්නයට එක්වෙමින් ශ්‍රම වෙළෙඳපොළ කුසලතාවන් වර්ධනය කරන්නට පෞද්ගලික අංශය උනන්දු කරවනවා. නවතම ගණනය කිරීම් අනුව වර්ෂ 2042 වන විට ජනගහනයෙන් සියයට 23ක් වයෝවෘද්ධ පුද්ගලයන් වනවා. වැඩිහිටි ජනගහනය වේගයෙන් වර්ධනය වන හෙයින් කුසලතා සංවර්ධන වැඩ සටහන්වලදී වයෝවෘද්ධ පුද්ගලයන්ද ඉලක්ක කර ගන්නවා. ඒ වාගේම යල් පැනගිය හැකියාවන් නිසා නිෂ්පාදන එදලායිතාව පහත වැටීම ගැනත් පියවර ගන්නවා.

විදේශ රැකියා හා දේශීය ශ්‍රම වෙළෙඳ පොළ අවශ්‍යතා අතර සමබරතාවක් ඇති කිරීම සඳහා ප්‍රතිපත්තින් සකස් කිරීමට රජය සැලසුම් කරනවා. පළමු පියවර වශයෙන් වෙළෙඳ පොළේ ශ්‍රම හිඟය පියවනවා. විදේශ රැකියා ප්‍රවර්ධනය කරන්නේ ඉහළ ආදායම් සඳහා අවස්ථාවන් ඇති විට පමණයි; එසේම පුහුණු ශ්‍රමිකයන් මගින් වැඩි ආදායම් ලබා ගත හැකි අවස්ථාවල පමණයි.

පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩි දියුණු වීම, නම්‍යශීලී සේවා මුර වැනි ගහපත් සේවා පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීමෙන් විදේශගත ශ්‍රී ලාංකිකයන් රටේ වර්ධන ක්‍රියාවලියට ක්‍රියාකාරීව දායක කර ගැනීමේ හැකියාව ඇති වෙනවා. එමගින් ඒ හැකියාවන් මෙරට සංවර්ධනයට එක් කර ගැනීමට මෙන්ම, සමස්ත සේවා තත්ත්වයන්හි වැඩි දියුණුවක් ද බලාපොරොත්තු විය හැකියි.

දැනට සමස්ත සේවා නියුක්තියෙන් සියයට 60.2ක් නිරත වන්නේ අවිධිමත් හා නීති විරෝධී ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම්වලයි. සියයට 40ක් අවදානම් ගණයේ රැකියා කරන අයයි. ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් සහතිකයක් හෝ බලපත්‍රයක් ලබා දීම මගින් සමාජ පිළිගැනීම හා සේවා සුරක්ෂාව තහවුරු කර, සියලු රැකියාවන්හි ප්‍රමිතිය නංවාලීමට කටයුතු කරනවා. එය රැකියාවන්හි අවිධිමත්භාවය අවම කිරීමට හේතු වේවි. අවිධිමත් රැකියාවන්වල නියුතු පුද්ගලයන් සඳහා විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වාදීමට කටයුතු කරනවා. මෙමගින් විශ්‍රාම යාමෙන් පසු ඇතිවිය හැකි නැතිබැරිකම් අඩු කිරීමට හැකි වෙනවා.

අපනයන ඉලක්ක වර්ධනයක් සඳහා වෙළෙඳ සහ තීරුබදු ප්‍රතිසංස්කරණය

ඓතිහාසික රජවරුන්ගේ සමයේ සිට අප වෙළෙඳාම සිදු කළ ජාතියක්. නැගෙනහිර සිට බටහිරටත්, බටහිර සිට නැගෙනහිරටත් භාණ්ඩ සහ දැනුම ප්‍රවාහනය කිරීමේ කේන්ද්‍රස්ථානය වූණේ ලංකාවයි. ඉහළ මධ්‍යම පාන්තික ආර්ථිකයක් වෙත ගමන් කිරීමේ කාර්යයේ ප්‍රධාන සාධක වන අපනයනය සහ පෞද්ගලික අංශයේ වර්ධනය සම්බන්ධයෙන් අප මේ ඉතිහාසයෙන් පාඩම් ඉගෙන ගත යුතුයි.

චීනය හා තායිලන්තය වැනි දියුණු වූ හා දියුණු වෙමින් පවතින නැගෙනහිර ආසියාතික හා අග්නිදිග ආසියානු රටවල ජනතාවට ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට වඩා ඉහළ රැකියා සහ ජීවන තත්ත්වයන් තියෙනවා. මේ රටවලට අයත් ගම්මානවල 1979දී සංචාරය කළ හැටි මට මතක් වෙනවා. ඒ කාලයේ ශ්‍රී ලංකාවාසීන් භුක්ති විඳිපු සැප සම්පත් හා බටහිර ආභාරපත ඒ රටවල වැසියන්ට තිබුණේ නැහැ.

නමුත් අද තත්ත්වය වෙනස්. මේ රටවල් දියුණු වෙද්දී ශ්‍රී ලංකාව කොත් වූණේ කොහොමද? එය අපි, අපෙන්ම ඇසිය යුතු ප්‍රශ්නයක්. ඔවුන් අපනයනය ඉලක්ක කර ගත් විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති වැළඳ ගත්තා. අපි සංවෘත පිළිවෙතකට ගිහින් රට ඇතුළටම හිර වුණා. ඒ නිසා අවුරුදු 30ක් පුරා වටිනා අවස්ථා සියල්ල අපෙන් ගිලිහී ගියා.

මා කලින් කී පරිදි ශ්‍රී ලංකාවේ අපනයන තවමත් රදා පවතින්නේ සම්ප්‍රදායික වැවිලි හෝග, ඇඟලුම් සහ සංචාරක කර්මාන්තය මතයි. අපි තවමත් ඇඟලුම් ක්ෂේත්‍රයෙන් අඩු ආදායම්ලාභී රටවල් සමඟ තරග කරන නිසා අපේ වැටුප් පහත මට්ටමක තබා ගැනීමේ අභියෝගයට මුහුණ දෙන්න සිදු වී තිබෙනවා. තවමත් අපේ විශාලම විදේශ විනිමය උත්පාදනය කරන්නේ විදේශීය රැකියා අංශයයි. ඒ වූණත් මේ සියලු විදේශ විනිමය ඉපැයීම්වල එකතුව අපේ ආනයන වියදම පියවන්නට ප්‍රමාණවත් නැහැ. මේ ආකාරයෙන් අපනයන වර්ධනය අඩු වීම නිසා ගෙවුම් ශේෂයට දැඩි පීඩනයක් එල්ල වෙනවා. එමගින් රුපියල අවප්‍රමාණය වීමත්, භාණ්ඩ මිල වෙත බලපෑම් ඇති වීමත් සිදු වෙනවා.

අනෙක් අතට තායිලන්තය සහ වියට්නාමය වැනි අනෙකුත් මධ්‍යම ආදායම්ලාභී රටවල් අපනයනය කරන්නේ වාහන කොටස්, යන්ත්‍ර උපකරණ, ඉලෙක්ට්‍රොනික් භාණ්ඩ වැනි ඉහළ අගයන් හා විවිධත්වයෙන් යුතු භාණ්ඩ. ඔවුන් අප පසු කර ඉදිරියට යනවා. අපට ඔවුන් ලුහුබැඳ යන්නට සිදු වී තිබෙනවා. අපිට අපේ ආර්ථිකය ශක්තිමත් කර ගැනීමටත්, රැකියා අවස්ථා වැඩි කර ගැනීමටත් අවශ්‍ය නම් මේ සියල්ල වෙනස් කර ගත යුතුයි.

ආර්ථිකය ස්ථාවර කිරීම සඳහා අප විසින් ගන්නා ලද ක්‍රියාමාර්ගවලින් ප්‍රතිඵල ලැබී තිබෙනවා. ඒ නිසා දැන් අපි අවධානය යොමු කළ යුත්තේ වැඩි අගයකින් හා විවිධත්වයෙන් යුතු භාණ්ඩ හා සේවාවන් සැපයීම ඔස්සේ අපනයන ඉලක්ක, ආර්ථික වර්ධන උපාය මාර්ගයන් හා ප්‍රතිපත්ති පිළිබඳවයි. මේ ප්‍රතිපත්තියේ ප්‍රධාන අංගයක් වන්නේ ලොව පුරා හවුල්කාර රටවල් සමඟ නිදහස් වෙළෙඳ ගිවිසුම් ඇති කර ගැනීමයි. සිංගප්පූරුව, චීනය හා ඉන්දියාව සමඟ අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් වාසිදායක වූ නිදහස් වෙළෙඳ ගිවිසුම් ඇති කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් තිබෙනවා. මෙම ගිවිසුම් නිසා අපේ ආර්ථිකයට යෝධ තල්ලුවක් ලැබෙන අතර, දේශීය ව්‍යවසායකයන්ට විශාල වෙළෙඳ පොළක් විවර වෙනවා.

අපනයන ඉලක්ක උපාය මාර්ගය මඟින්, අපනයන නිෂ්පාදකයන් සහ දේශීය වෙළෙඳ පොළ නිෂ්පාදකයන් යන දෙපාර්ශ්වයම අතර තරගකාරීත්වයක් ඇති කළ යුතුයි. වඩාත් තරගකාරී අංශ කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් ව්‍යාපාර ප්‍රතිව්‍යුහගත කළ යුතු වෙනවා. ඉහළ තරගකාරී ආර්ථිකයක් කරා ශ්‍රී ලංකාව ඔසවා තබන්නට හැකි වන්නේ එවිටයි.

සමාගම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ පරිවර්තනය සුමට ලෙස සිදු කිරීම සඳහා රජය විසින් වෙළෙඳ ගැලපීම් පැකේජයක් හඳුන්වා දෙනවා. දැනටමත් දේශීය ආදායම් පනත හා විදේශ විනිමය පනත සම්මත කිරීම මඟින් අපි මේ සඳහා පියවර ගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම, නිකේෂ්ප විරෝධී පනත ගෙන ඒමට කටයුතු කරමින් සිටිනවා. ඒ වාගේම, අපි නව ජාතික අපනයන ක්‍රමෝපායන් හා නව ජාතික වෙළෙඳ ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කරමින් සිටිනවා. වෙළෙඳ පහසුකම් සැපයීම සඳහා ජාතික කෙන්ද්‍රස්ථානයක් පිහිටුවීමටත්, සංවර්ධන මූල්‍යකරණය සඳහා ආනයන අපනයන පහසුකම් සහිත නව සංවර්ධන බැංකුවක් නිර්මාණය කිරීමට ද පියවර ගන්නවා.

ඒ ගැන මුදල් ඇමතිතුමා අය වැය ඉදිරිපත් කරන විට සඳහන් කරයි.

අපේ වර්ධන හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම

අපනයනයට යොමු වූ අපේ ආර්ථික ක්‍රමෝපාය සාර්ථක වන්නට නම්, ඉහළ අගයන් සහිත නිපැයුම් සඳහා සෘජු විදේශ ආයෝජන හා සෘජු පෞද්ගලික ආයෝජන වැඩි වශයෙන් අද්දවා ගත යුතුයි. නැගෙනහිර ආසියාවේ සහ අග්නිදිග ආසියාවේ වර්ධනයට හේතු වූයේ සෘජු විදේශ ආයෝජනයයි. ඇත්තවශයෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවටත් ඒ සමානව හෝ ඊටත් වඩා සෘජු විදේශ ආයෝජන අද්දවා ගන්නට පුළුවන්. මේ සඳහා ආයෝජන වටපිටාව වැඩිදියුණු කළ යුතුයි. අදාළ ගෝලීය දර්ශකවලින් ඉහළ තැනකට ශ්‍රී ලංකාව රැගෙන යා යුතුයි.

රජයේ ආයතන බොහෝ ගණනක් සමඟ කටයුතු කිරීමේදී ආයෝජකයන්ට ඇති වන බාධා, අවහිරතා මහරවන්නට අප පියවර ගන්නවා. මීට අදාළ ප්‍රතිසංස්කරණ න්‍යාය පත්‍රයක් මෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රගතිය අඛණ්ඩව නිරීක්ෂණය කිරීම හා ආයතන සැකැස්මක් දැනටමත් පිහිටුවා අවසන්.

2017 ජූලි මාසයේදී ආයෝජන පරිසරය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ අවදානම් වැඩ පිළිවෙළ අප ක්‍රියාත්මක කළා. එය සකස් කළේ ව්‍යාපාර හිමිකරුවන් හා ආයෝජකයන් මුහුණ දෙන ගැටලු පිළිබඳ ප්‍රධාන පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ ගැඹුරු මත විමසීමකින් පසුවයි. මේ විනිවිදභාවයෙන් යුතු සාමූහික ප්‍රවේශය ප්‍රතිසංස්කරණවල සාර්ථකත්වයට හේතුවයි. මේ නිසා දැනට ව්‍යාපාර කිරීමේ පහසුව අනුව 110වැනි ස්ථානයේ සිටින ශ්‍රී ලංකාව වර්ෂ 2020 වන විට 70 මට්ටමට නංවන්නට හැකි වේවි.

මීට අමතරව නව ව්‍යාපාර ලියා පදිංචියට රාජ්‍ය ආයතන 20කටත් වඩා එක්තැන් කරමින් තනි කේන්ද්‍රස්ථානයක්, නැත්නම් තනි කළුවක් පිහිටුවීම කෙරෙහි රජය අවධානය යොමු කර තිබෙනවා.

පරිපූර්ණ කාර්මික උපාය මාර්ග

සියලු අංශ සමඟ නිෂ්පාදන කර්මාන්ත සම්බන්ධ කළ හැකි පරිද්දෙන් අප පරිපූර්ණ කාර්මිකරණ උපාය මාර්ගයක් සකස් කරනවා. 1978 ආර්ථිකය නිදහස් කිරීමෙන් පසු මානව සංවර්ධන

අංශයෙන් අප දියුණු ආර්ථිකයන් සහිත රටවල් සමඟ එක මට්ටමක සිටිනවා. නමුත්, අපේ කර්මාන්ත පසුබෑමකට ලක්ව තිබෙනවා. ආර්ථික වර්ධනය සඳහා කර්මාන්ත ක්‍රියාකාරකම් සහ නිෂ්පාදන අංශයන්හි දායකත්වය පසුගිය දශක දෙක පුරාම එක මට්ටමකයි පවතින්නේ. 2000 වසරේ කර්මාන්ත ක්‍රියාකාරකම් මඟින් දළ දේශීය නිෂ්පාදනයට ලැබුණු දායකත්වය සියයට 27.6ක්. 2016 වසරේ සියයට 29.7ක්. තරගකාරී තලයකට පිවිසීම අපොහොසත් වීම, අගය එකතු කිරීම් පහළ මට්ටමක පැවතීම හා නව තාක්ෂණය උකහා ගැනීමට අසමත් වීම මීට හේතු වී තිබෙනවා. පැහැදිලි ලෙස නිර්වචනය කළ කාර්මිකරණ උපාය මාර්ගයක් හේතුවෙන් නිෂ්පාදන අංශ යළි පණ ගැන්වීමට අප ක්‍රියා කරනවා.

සංචාරක කර්මාන්ත ප්‍රවර්ධනය

2016 වසරේ මිලියන 2කට වඩා වැඩි සංචාරකයන් ප්‍රමාණයක් ගෙන්වා ගැනීමෙන් ඇමෙරිකානු ඩොලර් බිලියන 3.5ක ආදායමක් ලබන්නට අපට පුළුවන් වුණා. 2015 සංචාරක කර්මාන්තයෙන් සැපයුණු දේශීය රැකියා ප්‍රමාණය 320,000ක්. සංචාරක ක්ෂේත්‍රය ශක්තිමත් කරලීමෙන් හැම වසරකම සංචාරකයන් මිලියන 5ක් ආකර්ෂණය කර ගැනීම අපේ ඉලක්කයයි.

අතීතයේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රයට බලපෑම් කළේ විශාල ප්‍රමාණයේ හෝටල්. නමුත්, මෑතකදී කළ සමීක්ෂණයකදී හෙළි වූයේ ලංකාවේ සංචාරක හෝටල්වලින් සියයට 90ක කාමර ප්‍රමාණය 10කට වඩා අඩු බවයි. මෙය "Airbnb" ආර්ථිකයක්. අමතර තනි කාමරයක් සංචාරක ව්‍යාපාරයට යොදවා මුදල් සෙවිය හැකි ආර්ථිකයක්. අප මේ අවිධිමත් ක්ෂේත්‍රය හැඩ ගස්වා ප්‍රමිතිය සහ ගුණාත්මකභාවය සහතික කරනවා.

දැන් සංචාරකයන් පැමිණෙන්නේ හෝටල්වල විවේක ගැනීමට පමණක්ම නෙවෙයි. ඒ නිසා සංචාරක ආකර්ෂණීය ස්ථාන සංවර්ධනය කිරීමට රජය පියවර ගන්නවා. අසමසම අත් දැකීමක් විදින්නට සංචාරකයින් පැමිණිය යුතු ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව පත් කරනවා. අපේ සංස්කෘතිය, අපේ ආහාර පාන, අපේ සම්ප්‍රදායයන්, වනජීවී අත් දැකීම්, ආයුර්වේද සහ භාවනා වැනි අංශ ගණනාවක් ගැන සංචාරක අවධානය යොමු වී තිබෙනවා.

මෙතෙක් අත නොතැබුණු සංචාරක ආකර්ෂණයන් මතු කර ගැනීමට, විශේෂයෙන්ම රජය සහ පුද්ගලික අංශයේ සියලු පාර්ශ්වකරුවන්ගේ දායකත්වය අවශ්‍ය වෙනවා. මේ සියල්ලන්ගේම අදහස් විමසා සකස් කළ සිව් අවුරුදු සංචාරක උපාය සැලැස්ම මඟින් 2025 සංචාරක දැක්ම කරා පියනගන්නට පදනම සැකසෙනවා.

වේගයෙන්ම ප්‍රසාරණය වන අපේ සංචාරක වෙළඳ පොළ විනය සහ ඉන්ද්‍රියාවයි. ඒ අනුව අපේ සංචාරක උපාය මාර්ග වෙනස් කළ යුතුව තිබෙනවා. වැඩි වැඩියෙන් වියදම් කරන සංචාරකයින් මෙරටට පැමිණෙන රටවල් හා ගමන් සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කළ යුතුව තිබෙනවා. මුහුදු සහ ගුවන් සම්බන්ධතා වඩාත් නිදහස් කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ නිසා දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සබඳතා පුළුල් කිරීමටත්, සංචාරක නැව් සහ යොව් බෝට්ටු සඳහා පහසුකම් සැපයීමටත් රජය ක්‍රියා කරනවා.

නිවාස සඳහා අවස්ථා වැඩි කිරීම

ආර්ථික වර්ධනය පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන අතරම, ජනතාවගේ මූලික අවශ්‍යතාවන් සම්බන්ධව අප අමතක

[ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා]

කරන්නේ නැහැ. "වසර 2025දී සැමට සෙවණ" ලබා දීමට අප ක්‍රියා කරනවා.

රජය නව ජාතික නිවාස ප්‍රතිපත්තියක් කෙටුම්පත් කරන්නේ මූලික කරුණු 3ක් පදනම් කරගෙනයි. පළමුවැන්න, මේ ප්‍රතිපත්තිය ජනතාව මූලික කර ගත් එකක් වීම. තීරණ ගැනීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ වගකීම් දැරීම ජනතාවට භාර වෙනවා. දෙවැන්න, නාගරික නිවාස සංවර්ධනය සඳහා ඒකාබද්ධ හා පරිපූර්ණ සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කිරීම. තුන්වැන්න, අපි නිවාස සංවර්ධනයේ තිරසරභාවය සහතික කිරීම.

සහන පොලී යටතේ නිවාස ණය ලබා දීමට අප ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුවට රුපියල් බිලියන 75ක් වෙන් කර දී තිබෙනවා. එසේම, නාගරික පුනර්වර්ධන වැඩසටහන සහ අනෙකුත් නිවාස වැඩසටහන් සඳහා තවත් රුපියල් බිලියන 75ක් වෙන් කර තිබෙනවා. මෙතැනදී රජය ක්‍රියා කරන්නේ පරම හිමිකරුවා ලෙස නොවෙයි, බලය පැවරුණු අධිකාරියක් ලෙසයි. නිවාස සංවර්ධනයේ වැඩ සැලැස්ම සකස් කිරීමේ කේන්ද්‍රීය භූමිකාව රජය ඉටු කරනවා. නමුත්, ආයෝජනයේදී රජයේ කාර්ය භාරය අල්පයි. ජනතාවට සහ පෞද්ගලික අංශයට නිවාස සංවර්ධන ආයෝජනයේ මූලික ස්ථානය අප ලබා දෙනවා.

වෙළෙඳ පොළ ඉලක්ක කරගත් රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීතාව

අධ්‍යාපනය, සෞඛ්‍ය, විදුලිය, මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ග ආදී සමාජ, ආර්ථික යටිතල පහසුකම් සඳහා තිරසර ආයෝජනයන් අවශ්‍ය බව අප පිළි ගන්නවා. ශ්‍රී ලංකාව මැදි ආදායම් සහිත රටක් බවට පත් කරන්නට මෙය හේතු වෙනවා. මේ ආයෝජන අවස්ථාවන් සපුරා ගැනීමට රාජ්‍ය පෞද්ගලික සහයෝගීතාව භාවිත කිරීම අපේ අරමුණයි. ඒ නිසා පෞද්ගලික අංශය ආකර්ෂණය කර ගැනීමට අවශ්‍ය ශක්‍යතාවන් ඇති වන පරිදි, පැහැදිලි නීතිමය පදනමකින් හා නියාමන හා සංස්ථාපිත රාමුවකින් යුතු පැහැදිලි රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීතා ප්‍රතිපත්තියක් අප සකස් කරනවා. එය දැනට මුදල් අමාත්‍යාංශයට භාර දීලා තිබෙනවා. රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීතාව සෞඛ්‍ය සේවා, විනෝද, සංචාරක, අධ්‍යාපන, වරාය හා නාවික, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණ, බලශක්ති ආදී ක්ෂේත්‍රයන් කරා විහිදුවනවා. රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීතාව සඳහා විකල්ප මූල්‍ය පහසුකම් ලබා දීමේ ක්‍රමවේදයන්ට අප ප්‍රමුඛත්වය ලබා දෙනවා.

කෘෂිකර්ම ක්ෂේත්‍රයේ රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීතාව ශක්තිමත් කිරීම

කෘෂිකර්ම ක්ෂේත්‍රයේ කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායීතාව ඉහළ නැංවීම සඳහාත් රාජ්‍ය - පෞද්ගලික සහයෝගීත්වයේ බලය ශක්තිමත් කිරීමට අප බලාපොරොත්තු වනවා. අඩු ඵලදායීතාව, හෝග විවිධත්වයක් නොමැති වීම, ජල කළමනාකරණයේ අකාර්යක්ෂමතාව සහ කාලගුණ විපර්යාසයන්ට ඔරොත්තු දීමේ නොහැකියාව නිසා කෘෂිකර්ම ක්ෂේත්‍රය අඩපණ වෙලා.

මේ තත්ත්වය ආහාර සුරක්ෂිතතාවටත්, කලාපයේ දිළිඳුකමටත් බලපානවා.

ඒ නිසා අඩු අගයකින් යුතු සාම්ප්‍රදායික කෘෂිකර්මවේදයක සිට හෝග විවිධාංගකරණය ඵලදායීතාව සහ තරගකාරීත්වය යා

කරගත් ඉහළ අගයකින් යුත් නවීන කෘෂිකර්මවේදයක් දක්වා පරිවර්තනය කිරීමට අප ක්‍රියා කරනවා. ගොවි සංවිධාන සහ පෞද්ගලික අංශය සම්බන්ධ කර ගැනීමෙන් විද්‍යාත්මක හෝග වගාව, කෘෂි පදනම් කර්මාන්ත හා වාණිජ කෘෂිකර්මය දිරිමත් කරනවා. කෘෂිකර්ම ක්ෂේත්‍රය නවීකරණය කරලීමේ ව්‍යාපෘතිය ඔස්සේ වාණිජ කෘෂි කර්මාන්ත හා අගයදාමයන් වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීමට කුඩා හා මධ්‍යම පරිමාණයේ කෘෂි ව්‍යාපාරයන් දිරිමත් කිරීමට අප ක්‍රියා කරනවා. එසේම වැවිලි ක්ෂේත්‍රයේ නවීකරණයක් සිදුවනු දැක්මත් අපේ බලාපොරොත්තුවක්.

තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණය හරහා කෘෂි ක්ෂේත්‍ර හා සම්බන්ධ සේවාවන් ගොවීන් වෙත ලබා දීම සඳහා ජංගම දුරකථන පදනම් කර ගත් සේවාවන් ආරම්භ කිරීම විධිමත් කිරීමට රජය සූදානම්. මේ මඟින් සහනාධාර මත යැපෙන ගොවියා, කෘෂි ව්‍යාපාරිකයෙක් දක්වා ඉහළට නංවා ශක්තිමත් කරලීම අපේ අරමුණයි.

ස්වශක්තිය මඟින් කුඩා හා මධ්‍යම පරිමාණයේ ව්‍යවසායකයන්ට සහාය වීම.

කුඩා පරිමාණයේ ව්‍යාපාරිකයන්ට අපි සහය ලබා දෙන තවත් ප්‍රධාන මාර්ගයක් වන්නේ "ස්වශක්ති" ණය ව්‍යාපෘතියයි. රජය මේ ණය ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළේ ස්වයං රැකියා සහ කර්මාන්ත ආරම්භ කිරීම ඔස්සේ ග්‍රාමීය ආර්ථිකය නංවාලීම සඳහායි. මේ ණය ගැනීම සඳහා දැඩි උනන්දුවක් තිබුණා. ඉන් පැහැදිලි වන්නේ ශක්‍යතාවන් ඇති තරුණ-තරුණියන් ඕනෑ තරම් සිටින බවයි. ඔවුන් වෙනුවෙන් "ස්වශක්ති" ණය ව්‍යාපෘතිය තවතවත් ව්‍යාප්ත කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

තාක්ෂණය පදනම් කර ගත් කුඩා හා මධ්‍යම පරිමාණ ව්‍යාපෘතීන් සඳහා සහාය දැක්වීමට තවත් ව්‍යාපෘති කිහිපයක්ම ආරම්භ කරන්නට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. රජයේ ණය හා ප්‍රතිආයෝජන සැලසුම් වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීමටත් හැකිවන පරිද්දෙන් එවැනි ණය යෝජනා ක්‍රම ප්‍රවර්ධනය කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ණය සඳහා සාධාරණ පොලී අනුපාතයකින් පවත්වාගෙන යාමට හැකිවන පරිදි අතරමැදි වියදම් අවම කරගෙන මුළු රටටම වාසියක් ලබා දෙන ලෙස අපි මූල්‍ය ආයතනයන්ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

කාන්තාවන් බලසතු කිරීම.

අපේ අරමුණ සියලු පුරවැසියන්ට වැඩි ආදායම් හා උසස් ජීවන තත්ත්වයක් ලබා ගත හැකි පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීමයි. ඒ නිසා අපේ ප්‍රධාන ප්‍රමුඛතාවක් වන්නේ, කාන්තාවන්ට ආරක්ෂිත සේවා කොන්දේසි සැලසීමයි. අපේ කලාපයේ රටවල් පමණක් නොව ඉහළ වෙළෙඳ ආර්ථිකයන් පවතින රටවල් හා සංසන්දනය කිරීමේදී අපේ රටේ කාන්තා ශ්‍රම වෙළෙඳ පොළ පහළ මට්ටමක පවතිනවා. වර්තමානයේ කාන්තා සේවා බලකා සහභාගීත්වය පිරිමි සහභාගීත්වයට වඩා සියයට 50කින් පමණ අඩුයි. 1990 ගණන්වල සිටම සියයට 30ක, 35ක ප්‍රතිශතයකුයි පවතින්නේ.

ඉහළ ආර්ථික වර්ධන වේගයක් ලබා ගැනීම සඳහා මේ සහභාගීත්වය ප්‍රමාණවත් නැහැ. කාන්තාවන්ට සුව පහසුවෙන් රැකියා සඳහා යන්නට එන්නට හැකි අයුරින් පොදු ප්‍රවාහන සේවා වැඩිදියුණු කළ යුතුයි. අප සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධතියක් හඳුන්වා දෙන්නේ මේ අරමුණ ඇතුළතයි. එවිට තදබදයකින් තොරව ආරක්ෂිතව ගමනාගමනයේ යෙදෙන්නට ඉඩකඩ සැලසෙනවා.

ජාතික දිවා සුරැකුම් මධ්‍යස්ථාන මාර්ගෝපදේශන දැන් කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති නිසා, දිවයින පුරා

ඉහළ ප්‍රමිතියකින් යුතු දිවා සුරැකුම් මධ්‍යස්ථාන බිහිවීමට පදනම සැකසෙනවා. එම නිසා ඒ මධ්‍යස්ථානවල සේවය සාධාරණ මිලකට ලබා ගැනීමේ අවස්ථාවක් උදාවනවා. කාන්තාවන් එලදායි ලෙස සේවා බලකායට එක් වීම සීමා කරන යල්පැන ගිය නීති-රීති නිසා සහභාගිත්වය හා නිෂ්පාදන මට්ටම් පහත වැටී තිබෙනවා. එම නිසා මේ සඳහා නව නීති-රීති ගෙන ඒමට රජය කැපවනවා. පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රසූත නිවාඩු පහසුකම් මෙන්ම, තෘතීය හා වෘත්තීය අධ්‍යයන පහසුකම් ලබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ද වත්මන් තත්ත්වය වැඩිදියුණු කරනවා.

කුඩා සහ මධ්‍යම පරිමාණයේ ව්‍යවසාය දිරිමත් කිරීමටත්, ශක්තිමත් කිරීමටත් අප ක්‍රියා කරනවා. මේ ව්‍යවසායන් තුළ කාන්තාවන්ට වැඩි කාර්ය භාරයක් ඉටු කළ හැකියි.

ශක්තිමත් ආර්ථික ඉලක්කය.

ශක්තිමත් ආර්ථිකයක් කරා අප යන ගමන වේගවත් කරන ව්‍යාපෘති ගණනාවක් දැන් ක්‍රියාත්මකයි. මහනුවර සිට හම්බන්තොට දක්වා දිවෙන ක්‍රමවත් හා විධිමත් අධිවේගී මාර්ග පද්ධතියක් ඉදි කිරීම මේ වන විට කර ගෙන යනවා. ඒ සඳහා අවශ්‍ය මුදල් ලබා ගෙන තිබෙනවා. හම්බන්තොට වරායේ හවුල් ව්‍යාපාරය මේ වසරේ ආරම්භ කළා. මන්තල ගුවන් තොටුපොළ හවුල් ව්‍යාපාරය සම්බන්ධව ද සාකච්ඡා පැවැත්වෙමින් තිබෙනවා. හම්බන්තොට ආර්ථික කලාපයේ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කර තිබෙනවා. අප මිලිලනිය වෙළෙඳ කලාපයන් සැලසුම් කර හමාරයි. වයඹ කර්මාන්ත කලාපය ද සැලසුම් කර තිබෙනවා. ඒවායේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ලබන වසරේ ආරම්භ වනවා. මූල්‍ය මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කෙරෙන වරාය නගරයේ පළමු අදියරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමවෙමින් පවතිනවා. ජපන් රජය සමඟ එල්එන්ජී මහනුවර නගර සංවර්ධන කටයුතු අප ක්‍රියාත්මක කරනවා. එල්එන්ජී බලාගාර තැනීමට ඉන්දියාව සහ ජපානය අපට සහයෝගය ලබා දෙනවා. දකුණේ සංචාරක කලාප සැලසුම් කර හමාරයි. පළමුව අපි දෙද්දුව සංචාරක කලාපය ගැන විස්තර ලබා දෙනවා. දැනට ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු සිදුවෙමින් පවතිනවා. නැගෙනහිර හා ඉරණවිල සංචාරක කලාපයන්හි වැඩ කටයුතු කඩිනමින්ම ආරම්භ වනවා.

මේ ගමන වේගවත් කරන 2018 අය වැය ලේඛනය ලබන මාසයේ පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනවා. බස්නාහිරට සීමා වී තිබුණු සංවර්ධනය දකුණ, වයඹ හා මධ්‍යම ඇතුළු මුළු රටටම බෙදී යන ක්‍රමවේදයක් අය වැය මඟින් සැකසෙනවා.

හැකියාවෙන්, දක්ෂතාවෙන් හා ශක්තියෙන් ඉදිරියට යා හැකි අය මෙවර අයවැය මඟින් දිරිමත් කරනවා. එසේ නොහැකි දුර්වල අයට අය වැය මඟින් අත දෙනවා.

මෙය මුළුමනින් සමාජයම ඉහළ තලයකට ඔසවා තබන අභියෝගාත්මක ගමනක්.

මෙය, 2025 වන විට මුළු රටම පොහොසත් කරවන සැලසුමක්; ශ්‍රී ලංකාව යළිත් ඉන්දියන් සාගරයේ ආර්ථික හා වෙළෙඳ කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙසට පත් කරවීමේ වැයමක්. අපගේ මාතෘ භූමිය ඉහළට ඔසවා තබන මේ අභියෝගාත්මක ගමනට එක්වන ලෙස මම ඔබ සැමගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ස්තූතියි.

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
(*மாண்புமிகு பந்தூல குணவர்தன*)
(The Hon. Bandula Gunawardane)
Sir, I rise to a point of Order.

ගරු කථානායකතුමා
(*மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்*)
(The Hon. Speaker)
ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා, මොකක්ද ඔබතුමා නඟන point of Order එක්?

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා
(*மாண்புமிகு பந்தூல குணவர்தன*)
(The Hon. Bandula Gunawardane)
ගරු කථානායකතුමනි, ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ විශේෂ අවධානයට එක් කරුණක් යොමු කරන්න මා බලාපොරොත්තු වනවා. එතුමා ඉතා පැහැදිලි විග්‍රහයක් කළා, රාජ්‍ය ණය පිළිබඳව. මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කර තිබෙන 2016 වාර්ෂික වාර්තාවේ 385 වන පිටුවේ -මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකාධිපති වාර්තාවේ- සඳහන් කර තිබෙනවා, මූල්‍ය කළමනාකරණ (වගකීම්) පනත අනුව රටට දැරිය හැකි දේශීය ණය ප්‍රමාණය දළ දේශීය නිෂ්පාදනයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 80යි කියා. එය සියයට 83.3 දක්වා වැඩි වී තිබෙන බවක් විගණකාධිපතිතුමාට නිරීක්ෂණය වූ බව එම පිටුවෙහි දක්වා තිබෙනවා. ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, ඒ පිළිබඳව ඔබතුමාගේ විශේෂ අවධානය යොමු කරන්න කියා මා ඉල්ලා සිටින්න කැමැතියි.

ගරු කථානායකතුමා
(*மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்*)
(The Hon. Speaker)
ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමා පිළිතුරක් දෙනවාද?

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා
(*மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க*)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)
ගරු කථානායකතුමනි, අය වැය ඉදිරිපත් කළාට පසුව අපට පුළුවන් මේ සියල්ල ගැන සාකච්ඡා කරන්න.

පනත් කෙටුම්පත් පිළිගැන්වීම
சமர்ப்பிக்கப்பட்ட சட்டமூலங்கள்
BILLS PRESENTED

පළාත් පාලන ආයතන (විශේෂ විධිවිධාන)
පනත් කෙටුම්පත
உள்ளூர் அதிகாரசபைகள் (விசேட ஏற்பாடுகள்)
சட்டமூலம்
LOCAL AUTHORITIES (SPECIAL PROVISIONS)
BILL

"අනපේක්ෂිත සහ හදිසි අවස්ථාගත කරුණු හේතුවකට ගෙන ඡන්ද විමසීම් පැවැත්වීම කල් තබනු ලැබූ උතුරු පළාතේ ප්‍රාදේශීය සභා දෙකක් සම්බන්ධයෙන් අලුතින් නාමයෝජනා කැඳවීම සඳහා සහ ඡන්ද විමසීම් පැවැත්වීම සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම සහ ඒ හා සම්බන්ධ හෝ ඊට අනුෂංගික කාරණා සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම සඳහා වූ පනත් කෙටුම්පතකි.

(අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමතිය දන්වා තිබේ.)"

පිළිගන්වන ලද්දේ පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යතුමා වෙනුවට ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා විසිනි.
2017 නොවැම්බර් 07 වන අඟහරුවාදා දෙවන වර කියවිය යුතුයයි ද, එය මුද්‍රණය කළ යුතුයයි ද, අදාළ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට යොමු කළ යුතුයයි ද නියෝග කරන ලදී.

ஓர் கட்டாயமாகவும்

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

Before the Constitutional Assembly starts, Parliament can meet for half-an-hour.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Then, you have to summon -

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Sir, we need not meet in this Chamber. We can have a Party Leaders' Meeting and discuss it. That would be much better.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

We can come to an agreement. The issue is, it takes time, Hon Prime Minister, and that period delays the election by another two months.

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Shall we - I will get the Hon. Minister also to join - hold a discussion on that?

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

But, if we agree to do it by a Resolution, that correction can be made by Parliament.

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Yes.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

So, if that is done, if that correction is made by Parliament, there would not be any delay.

ஓர் கட்டாயமாகவும்

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

But, the Hon. Minister is not agreeable to that, Hon. Prime Minister.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

The Hon. Prime Minister is agreeable. So, what is there for the Hon. Minister to not to agree?

ஓர் கட்டாயமாகவும்

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

The Hon. Minister is not agreeable as he has advice from the Attorney-General.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Hon. Prime Minister, if the House agrees, if you are agreeable and we also had agreed, how can the Hon. Minister say, "I am not agreeable"? Why did he move the Amendment in English when he should have moved that in Sinhala? He moved that in English and he is only trying to delay the election unnecessarily. Hon. Prime Minister, by Resolution, we can correct it.

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Shall we get the Attorney-General's opinion also, if that is not a problem?

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

I agree with what you are saying.

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Actually, I was not here when you all discussed this matter and what to do with Ambagamuwa and Kalmunai. I was told only yesterday. Even the Hon. Members of the JVP took this matter up with me. I spoke to the Hon. Minister. Then, I spoke to the Commissioner of Elections on the issue of the Amendment. I think the best is for us to hold a Party Leaders' Meeting next week. But, the Amendment will come to the Cabinet on Tuesday. So, we can meet next week.

ஓர் கட்டாயமாகவும்

(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)

(The Hon. Speaker)

So, after Tuesday, we can meet, Hon. Prime Minister.

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

Yes, after Tuesday, we can meet. We have no issue at all.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

We can meet, but what I am saying is-

ஓர் ரகசிய விவாதம்

(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)

(The Hon. Ranil Wickremesinghe)

We will try to expedite it. That is the best thing. You also want it.

ஓர் தீர்மானம் ஒத்திடுவது

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

How can we expedite it, Hon. Prime Minister, when any citizen can, constitutionally, challenge it? We can agree, but a citizen can challenge it. But, if we go by a resolution -

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

If it can be done by Resolution, I have no problem with that. But, since the Hon. Minister says that he has been advised by the Attorney-General, we have to consult the Attorney-General. The Attorney-General has gone to the Bahamas. He is returning on Sunday. I also want to speak to him.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)
(The Hon. Dinesh Gunawardena)
I hope he would not end up in Cuba.

ගරු රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு ரணில் விக்கிரமசிங்க)
(The Hon. Ranil Wickremesinghe)
He would not end up in Cuba.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
So, if the House agrees, I can agree to a Resolution. There is no problem with it.

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

පාර්ලිමේන්තුවේ කටයුතු
பாராளுமன்ற அலுவல்
BUSINESS OF THE PARLIAMENT

I

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා (ලසස් අධ්‍යාපන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යතුමා සහ පාර්ලිමේන්තුවේ සභානායකතුමා)
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல - உயர்கல்வி மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சரும் பாராளுமன்றச் சபை முதல்வரும்)
(The Hon. Lakshman Kiriella - Minister of Higher Education and Highways and Leader of the House of Parliament)
Mr. Speaker, I move,

"That for the purpose of the proceedings of the Appropriation Bill (2018), Standing Order No. 70 (1) of the Parliament shall operate with the substitution of the words 'Twenty-four' for the words 'Twenty-six'."

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

II

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)
Sir, I move,

"That November 10th Friday, 11th Saturday, 13th Monday, 14th Tuesday, 15th Wednesday and 16th Thursday 2017 be allotted days for consideration of the 'Appropriation Bill (2018)'."

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

පාර්ලිමේන්තුවේ රැස්වීම්
பாராளுமன்ற அமர்வு
SITTINGS OF THE PARLIAMENT

I

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)
Sir, I move,

"That notwithstanding the provisions of Standing Order No. 70(2) of the Parliament, the hours of sittings of Parliament on allotted days for consideration of the 'Appropriation Bill (2018)' on 10th Friday, 11th Saturday and from 13th Monday to 15th Wednesday, November, 2017 shall be 9.30 a.m. to 12.30 p.m. and 1.30 p.m. to 7.30 p.m.:

Provided that at 7.00 p.m. paragraphs (5) and (6) of the Standing Order No. 7 of the Parliament shall operate."

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

II

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)
(The Hon. Lakshman Kiriella)
Sir, I move,

"That notwithstanding the provisions of Standing Order No. 70(2) of the Parliament, the hours of sittings of Parliament on Thursday, 16th November, 2017 for consideration of the 'Appropriation Bill (2018)' shall be 9.30 a.m. to 12.30 p.m. and 1.30 p.m. to 5.00 p.m. At 5.00 p.m. Mr. Speaker shall adjourn the Parliament without question put."

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

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

මිළඟට, පෞද්ගලික මන්ත්‍රීන්ගේ පනත් කෙටුම්පත් ඉදිරිපත් කිරීම. ගරු බන්දුල ලාල් බණ්ඩාරගොඩ මැතිතුමා.

පෞද්ගලික මන්ත්‍රීන්ගේ පනත් කෙටුම්පත්
தனி உறுப்பினர் சட்டமூலங்கள்
PRIVATE MEMBERS' BILLS

මෝටර් වාහන පනත: නියෝග
மோட்டார் வாகனச் சட்டம்: ஒழுங்குவிதிகள்
MOTOR TRAFFIC ACT: REGULATIONS

හේෂා මිත්‍රත්ව පදනම (සංස්ථාගත කිරීමේ)
පනත් කෙටුම්පත
ஹேஷா சிநேகபூர்வ மன்றம்
(கூட்டிணைத்தல்) சட்டமூலம்
HESHA FRIENDSHIP FOUNDATION
(INCORPORATION) BILL

[ප්‍ර.භා. 11.44]

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල්
ඉවත් සේවා අමාත්‍යතුමා)
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா - போக்குவரத்து மற்றும்
சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சர்)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva - Minister of Transport
and Civil Aviation)
ගරු කථානායකතුමනි, මම පහත සඳහන් යෝජනාව ඉදිරිපත්
කරනවා:

ගරු බන්දුල ලාල් බණ්ඩාරිගොඩ මහතා
(மாண்புமிகு பந்துல லால் பண்டாரிகொட)
(The Hon. Bandula Lal Bandarigoda)
ගරු කථානායකතුමනි, පහත සඳහන් යෝජනාව මා ඉදිරිපත්
කරනවා:

"(203 අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනතේ 5 වගන්තියේ (2)
උපවගන්තිය සහ 19 වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු එකී පනතේ 237
වගන්තිය යටතේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ඉවත් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින්
සාදන ලදුව, 2017 සැප්තැම්බර් 22 දිනැති අංක 2037/23 දරන අති විශේෂ
ගැසට් පත්‍රය මඟින් සංශෝධිත, 2017 සැප්තැම්බර් 08 දිනැති අංක
2035/51 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරනු ලැබ, 2017.10.09 දින
ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝග අනුමත කළ යුතු ය."

"හේෂා මිත්‍රත්ව පදනම සංස්ථාගත කිරීම සඳහා වූ පනත් කෙටුම්පත
ඉදිරිපත් කිරීමට අවසර දිය යුතු ය."

ගරු කථානායකතුමනි, මේ පිළිබඳව සංකීර්ෂිත වූ සටහනක්
තිබෙනවා. මෙයට එක්තරා ඉතිහාසයකුත් තිබෙනවා. 2013
වසරේදී ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය සඳහා වූ නියෝග අංක 1821/31
සහ 2013 ජූලි 31 වැනි දින ගැසට් පත්‍රය මඟින් හිටපු ප්‍රවාහන
අමාත්‍යවරයා ප්‍රකාශයට පත් කළා. එමඟින් ගාස්තු නියාමනයට හා
මගීන්ගේ ආරක්ෂාවට අවශ්‍ය නියෝග පැනවුණා. එම නියෝග
2013.10.17 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමතියට ඉදිරිපත් කළා.
එහෙත් එම නියෝග ඇතුළත් ගැසට් පත්‍රය පාර්ලිමේන්තුවේ
සභාගත නොවුණු අතර, දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ න්‍යාය පුස්තකයේ
යෝජනාවක් ලෙස පමණක් අන්තර්ගත වුණා. එම ගැසට්
නිවේදනය සම්බන්ධයෙන් ත්‍රිරෝද රථ සංගම්වලින් දැඩි විවේචන
එල්ල කළ අතර, විශේෂයෙන් මිල නියාමනයට ඇතුළත් කොට
තිබුණු නියෝග සම්බන්ධයෙන්ද විරෝධතා පළ කළා. ඊට පසුව
පත් වූ ගරු ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා එම නියෝග සංශෝධනය කිරීම
සඳහා 2015.05.03 වැනි දින ලිපියෙන්, ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය
සඳහා වූ නියෝග සම්මත කිරීම සඳහා වූ යෝජනාව
පාර්ලිමේන්තුවේ න්‍යාය පුස්තකයෙන් ඉවත් කළා.

ගරු ඉම්රාන් මහරුල් මහතා
(மாண்புமிகு இம்ரான் மஹ்ரூப்)
(The Hon. Imran Maharoof)

විසින් ස්ථිර කරන ලදී.
ஆமோதித்தார்.
Seconded.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සභා සම්මත විය.
පනත් කෙටුම්පත ඊට අනුකූලව පළමුවන වර කියවන ලදීන්, එය
මුද්‍රණය කිරීමට නියෝග කරන ලදී.

වාර්තා කිරීම සඳහා 47(5) වන ස්ථාවර නියෝගය යටතේ පනත්
කෙටුම්පත සමාජ සවිබල ගැන්වීම් හා සුබසාධන හා කන්ද උඩරට
උරුමය පිළිබඳ අමාත්‍යතුමා වෙත පවරන ලදී.

வினா விடுக்கப்பட்டு, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.
இதன்படி, சட்டமூலம் முதன்முறை மதிப்பிடப்பட்டு, அச்சிடப்படக்
கட்டளையிடப்பட்டது.

சட்டமூலம் நிலைக்கட்டளை இல. 47(5) இன்படி சமூக
வலுவூட்டல், நலன்புரி மற்றும் கண்டி மரபுரிமைகள் அமைச்சருக்கு
அறிக்கை செய்யப்படுதற்காகச் சாட்டப்பட்டது.

Question put, and agreed to.
Bill accordingly read the First time, and ordered to be printed.

The Bill stood referred, under Standing Order No. 47(5), to the
Minister of Social Empowerment and Welfare and Kandyan Heritage
for report.

එවකට ප්‍රවාහන ලේකම්වරයා ලබා දුන් උපදෙස් මත
මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් පමණක් නියෝග ඇතුළත්
කර ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කර නව කෙටුම්පතක් සකස් කළා. ඒ
අනුව 2001/02 දරන 2017.01.09 දිනැති ගැසට් නිවේදනය මඟින්
ඒවා ප්‍රකාශයට පත් කළා. එහෙත්, මේ ගැසට් නිවේදනයේ යම් යම්
කරුණු සම්බන්ධයෙන් ත්‍රිරෝද රථ සංගම් විසින් ඉදිරිපත් කරන
ලද ඉල්ලීම් සලකා බලා නැවත ත්‍රිරෝද රථ සම්බන්ධයෙන් ගැසට්
නිවේදනය සංශෝධනය කිරීමට පියවර ගන්නා. ගරු
කථානායකතුමනි, ත්‍රිරෝද රථ සංගම් සමඟ වට ගණනාවක්ම දීර්ඝ
සාකච්ඡා කිරීමට පස්සේ තමයි 2035/51 දරන 2019.09.08
දිනැති ගැසට් පත්‍රය ප්‍රකාශයට පත් කළේ.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
මිලහට, දිනට නියමිත කටයුතු.

ගරු කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Speaker)
Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු නියෝජ්‍ය
කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

යෝජනා අංක 1, ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමා.

හරස් මාර්ගය වහලා තිබේදැයි සමහර අය ඒ අස්සෙන් බයිසිකල් දාන බව; අනවධානයෙන් වාහන පදවන බව.

ඒ නිසා දුම්රිය හරස් මාර්ගවලදී නොසැලකිල්ලෙන් රිය පදවන අයට පනවන දඩය රුපියල් 25,000 දක්වා වැඩි කිරීමට මම යෝජනා කරලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන් ඒ යෝජනාවත් ඉදිරියේදී එයි. මේ අවුරුද්දේදී දුම්රිය හරස් මාර්ගවලදී වාහන දුම්රියේ ගැටීම් 84ක් සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. දුම්රිය හරස් මහ ගේට්ටුවල වාහන ගැටීම් නිසා සිදු වූ හානි 506ක් වාර්තා වෙලා තිබෙනවා. දුම්රියෙන් මගීන් ඇදවැටීම නිසා අනතුරු 76ක් සිදුවෙලා තිබෙනවා. දුම්රිය මාර්ගය හරහා ගමන් කිරීම නිසා සිදු වූ අනතුරු සංඛ්‍යාව 436ක් වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මහාමාර්ගයේ පමණක් නොවෙයි, දුම්රිය මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදුවෙන අනතුරු පිළිබඳවත් වඩා අවධානයක් යොමු කළ යුතුයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඒ වාගේම three-wheeler පදවන රියදුරන්ගේ සංගමය පිළිබඳ ගැටලු තිබෙනවා. දැන් කරන්නේ අවුරුදු 18 ඉවර වුණු හැටියේම කෙනෙකු three-wheeler පදවන්න බලපත්‍රයක් අරගෙන three-wheeler එකක් පදවන එක. අපට පෙනී ගිහින් තිබෙනවා, අඩු වයසින්, ඒ කියන්නේ ජීවිතයේ අත්දැකීම් අඩු හුඟක් තරුණයන් මේ විධියට three-wheeler පැදවීම නිසා එක්තරා ආකාරයකින් three-wheeler අනතුරු වැඩිවීමක් සිදුවෙලා තිබෙන බව. නමුත් දැනට අපේ තිබෙන නීති පද්ධතිය අනුව විශේෂ වයස් සීමාවක් නොමැතිව three-wheeler රථ ධාවනය කිරීම සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කරලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ඉදිරියේදී එයට සංශෝධනයක් ගෙන ඒමට මම බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ අනුව වයස අවු 35ට අඩු අයට කුලියට දුටු three-wheeler පැදවීමට අපි අවසර දෙන්නේ නැහැ. නමුත් දැන් අවසර අරගෙන තිබෙන අයට කරන්න දෙයක් නැහැ. අවසර අරගෙන තිබෙන අයට පදවන්න පුළුවන්. ඒ අයට හානියක් නොවන ආකාරයට ඉදිරියේදී ඒ නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, දැන් තිබෙන three-wheeler ප්‍රමාණය මිලියනයකට වැඩියි. ඒ three-wheeler ප්‍රමාණය අපේ පාරවල්වලට දරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ නිසා three-wheeler රථ තව තවත් මේ වෙළඳ පොළට - market - එකට එන එක යම් ආකාරයකින් පාලනය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් අපේ මුදල් ඇමතිතුමාවන් ගෙන එන්න ඕනෑ. අපට යමක් සම්පූර්ණයෙන් තහනම් කරන්න බැහැ. නමුත් දැන් මේ රටේ තිබෙන three-wheeler ප්‍රමාණය ඇති. දැන් three-wheeler hireවලට ගහ ගන්නවා; three-wheeler parkවලට ගහ ගන්නවා. ඒකට හේතුව, අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට වඩා අතිරික්තයක් තිබීමයි. බස් රථත් එහෙමයි. බොහෝ අය ගිහින් බස් රථයක් ගන්නවා. නමුත් ඒ බස් රථවලට route permits දෙන්න අපට පුළුවන් කමක් නැහැ. අනික් එක, බස් රථ ගෙන්වීමේදී පුළුවන් තරම් දුරට අපි electric buses ගෙන්වන්න බලාපොරොත්තු වනවා.

මේ ගැන අපේ මුදල් ඇමතිතුමා එක්කත් කථා කළා. පරිසර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා අපි කෙමෙන් කෙමෙන් විදුලිබලයෙන් ධාවනය වන ත්‍රිරෝද රථ, බස් රථ, කාර් රථ යනාදිය අපේ වෙළෙඳ පොළට වැඩි වැඩියෙන් ඉදිරිපත් කළ යුතුයි. ඉදිරි කාලයේදී ඒ සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කරන බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා
(*மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்*)
(The Hon. Deputy Speaker)

ගරු ඇමැතිතුමා, බජාජ් ත්‍රීවීල් හදන්නේ ඉන්දියාවේ. නමුත්, බොම්බේ නගරයේ ත්‍රීවීල් ධාවනය කිරීම තහනම්.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
(*மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா*)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)
නමුත්, අපට එහෙම තහනම් කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා
(*மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்*)
(The Hon. Deputy Speaker)
නගරයේ සමහර මාර්ගවල තහනම් කරන්න සිද්ධ වෙනවා.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
(*மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா*)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ක්‍රම ක්‍රමයෙන් ඒවා discourage කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම අද අපේ පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීතුමන්ලා බොහෝ විට අහන්න පුළුවන් ප්‍රශ්නයකට මම දැන් උත්තර දෙන්න කැමැතියි. ඒ තමයි අද රූ සිට දුම්රිය වැඩ වර්ජනයක් සිදු වෙන බව දන්වලා තිබීම. මේ පිළිබඳ පසුබිම මම කියලා දෙන්න ඕනෑ. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, දුම්රිය මෙහෙයුම් අධීක්ෂණ කළමනාකාර සේවාවට අයත් තනතුරු සඳහා, විශේෂයෙන් දුම්රිය මෙහෙයුම් අධීක්ෂණ නිලධාරීන්ගේ වෘත්තීය සමීති සංඛ්‍යා -මෙය Engine Driversලා, Guardsලා, Station Mastersලා සහ අනෙක් පාලකවරු යන සියලුදෙනාගෙන් සමන්විත සංගමයක්- මේ සියලුදෙනාම ඔවුන්ගේ වැටුප් තලය වන එම් පී 1, එන් පී 2 ලෙස සංශෝධනය කරන ලෙස ඉල්ලා සිටියා. ඔවුන් මේ පිළිබඳව අපේ අමාත්‍යාංශය සමඟත් සාකච්ඡා කළා. ඉන් පසුව ඔවුන් අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්තුමා එක්ක සාකච්ඡා කළා. අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්තුමා ඒ කරපු සාකච්ඡාව පදනම් කරගෙන, ඔවුන් ඉල්ලන ආකාරයට වැටුප් ව්‍යුහය සකස් කර දෙන ලෙස ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාවට දැනුම් දුන්නා. නමුත්, ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාව ඒ ඉල්ලීමට එකඟ වුණේ නැහැ. ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාව විසින් එවන ලද ලිපිය මා ළඟ තිබෙනවා. ඒ ලිපියේ මෙහෙමයි සඳහන් වෙන්නේ.

"මේ අනුව ඉහත වැටුප් ක්‍රම දෙක ලබා දුනහොත්, රාජ්‍ය සේවයේ බොහෝ තනතුරුධාරීන්ද, ඒ හා සමගාමීව වැටුප් සංශෝධනය කරන ලෙස ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කිරීම නොවැළැක්විය හැකි වනු ඇත. එබැවින් ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාවට එම වැටුප් ක්‍රම දෙක ලබා දීම නිර්දේශ කළ නොහැකි බව තීරණය කරනු ලැබ ඇත."

ඉතින්, ඒ අයගේ ඉල්ලීම ඉටු කරන්න බැහැ කියලා ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාව කියනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. MP 2 වැටුප් කේතයක් ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් සෞඛ්‍ය වෘත්තීයවේදීන්ගේ ඒකාබද්ධ බල මණ්ඩලය ජාතික වැටුප් හා සේවක සංඛ්‍යා කොමිෂන් සභාවට ඔවුන්ගේ දැඩි විරෝධය දන්වා තිබෙනවා. ඉතින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අයට ඒ ඉල්ලීම ඉටු කර දුන්නොත් එහෙම, ඊළඟට සෞඛ්‍ය ක්ෂේත්‍රයේ අබණ්ඩ වර්ජනයක් ඇති වෙයි. අපේ වෘත්තීය සමීති මේ කාරණය තේරුම් ගන්න ඕනෑ. මෙහෙම ඉල්ලීම් නිසා ගමනාගමන සේවාව අඩාල කරන්න කටයුතු කරන එක ඉතාම වැරදියි. අපි පුළුවන් තරම් උත්සාහ ගන්නා, අවශ්‍ය දේවල් ඉෂ්ට කරලා දෙන්න. නමුත් මෙවැනි ප්‍රායෝගික ගැටලු තිබෙනවා. මගේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා ඒ සංගම් සමඟ තවදුරටත් සාකච්ඡා කරනවා.

සෞඛ්‍ය වෘත්තීයවේදීන්ගේ ඒකාබද්ධ බල මණ්ඩලය මට කියා තිබෙනවා, රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ 3/2016 මගින් සෞඛ්‍ය සේවයේ වෘත්තීන් සඳහා ලබා දී ඇති වැටුප් කේත හා වැටුප්

picture. I have asked all the CTB buses to go there. But, they are picking passengers from the other places and then come to this place. So, it is a struggle between the CTB and the private sector supported by your business community in Vavuniya. Therefore, you should speak to them and settle this issue.

07. வால்டர் சிர்மலானாதன் மஹா
(மாண்புமிகு இ. சான்ஸ் நிர்மலநாதன்)
(The Hon. I. Charles Nirmalanathan)

07. ஈழநிலைமையை எப்போது வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை எப்போது வலியுறுத்துவது? 07. ஈழநிலைமையை எப்போது வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை எப்போது வலியுறுத்துவது?

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. வால்டர் சிர்மலானாதன் மஹா
(மாண்புமிகு இ. சான்ஸ் நிர்மலநாதன்)
(The Hon. I. Charles Nirmalanathan)

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. வால்டர் சிர்மலானாதன் மஹா
(மாண்புமிகு இ. சான்ஸ் நிர்மலநாதன்)
(The Hon. I. Charles Nirmalanathan)

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

07. சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. வால்டர் சிர்மலானாதன் மஹா
(மாண்புமிகு இ. சான்ஸ் நிர்மலநாதன்)
(The Hon. I. Charles Nirmalanathan)

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

07. ஈழநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது? சிவகாமநிலைமையை வலியுறுத்துவது?

නැතෝ කාර් එකක් වෙන්න පුළුවන්; ඇල්ටො කාර් එකක් වෙන්න පුළුවන්. ගරු ඇමතිතුමනි, ත්‍රි විලර් එක අයිත් කරන විට ඒ අයට බදු සහනයක් දීලා ඒ අයට එතැනින් ඉස්සරහට යන්නට අවස්ථාව සලසා දෙන්නට පුළුවන්. සමහර වෙලාවට පාරේ එක ජේළියට ත්‍රි විලර් පහක් හයක් යනවා. අද අපේ රට සංචාරක කලාපයක් විධියට විශාල ආකර්ෂණයක් ලබලා තිබෙනවා. මේ මාර්ග තදබදය සංචාරකයන්ට විශාල අවහිරයක්. ව්‍යාපාරිකයන්ට අවහිරයක්, කාලය නාස්තිවීමක්. එම නිසා යම්කිසි නියාමනයක් තුළින් අපේ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතියට දැවැන්ත බලපෑමක් කරන්නට පුළුවන් වෙයි කියලා මා හිතනවා. වැඩ කරන ඇමතිවරයෙක් විධියට ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාට මේ වැඩේ කරන්නට පුළුවන්.

ගරු ඇමතිතුමා දුම්රිය වර්ජන ගැන කථා කළා. පසුගිය දා තිබුණු දුම්රිය වර්ජනය නම්, කාලෝ ෆොන්සේකා මහාචාර්යතුමාත් කියපු විධියට අති දුර්ජන දුම්රිය වැඩ වර්ජනයක්. එදින දුම්රියට නැහැලා හිටපු දුම්රිය මහින්ට සිදු වුණා බැහැලා යන්නට. එවැනි අසාධාරණ දුම්රිය වර්ජනවලට මුහුණ දෙන්නට ගරු ඇමතිතුමාට හයිය තිබෙනවා; මේ ආණ්ඩුවට හයිය තිබෙනවා කියලා මම හිතනවා. මොකද, වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරවල වේවා මානුෂිකත්වයක් තිබෙන්නට ඕනෑ; සාධාරණත්වයක් තිබෙන්නට ඕනෑ. තමන්ගේ ඉල්ලීම් ගැන ජනාධිපතිතුමා සමඟ, අගමැතිතුමා සමඟ එහෙම නැත්නම් මේ ඇමතිතුමා සමඟ සාකච්ඡා කරන්නට බාධාවක් නැහැ. බාධා තිබුණු කාලයක් තිබුණා. ජනාධිපතිවරු, අගමැතිවරු ඒකාධිපති පාලකයෝ විධියට කටයුතු කළ කාලයක් තිබුණා. දැන් අද එහෙම නැහැ. අපි දැක්කා යාපනයේ උද්ඝෝෂණය කළ පළාත් සභා මන්ත්‍රී සිවාජලිංගම් මහත්මයාට ජනාධිපතිතුමා එදාම කිව්වා, "ඔබතුමාට සාකච්ඡා කරන්න අවස්ථාව දෙන්නම්" කියලා. ඒ අනුව ඇවිල්ලා සාකච්ඡා කළා. එහෙම රටක් අප තමයි හදලා තිබෙන්නේ. මේ කාරණය පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු වෙයි කියා මා හිතනවා.

Highway එක සම්බන්ධව ඊයේ විවාදයක් තිබුණ බව මතක් කරන්න ඕනෑ. සුද්දා අපේ රටට ඇවිල්ලා, වැවිලි ආර්ථිකය අප රටට හඳුන්වා දුන්නාට පස්සේ ඉස්සෙල්ලාම අඹේපුස්සට දුම්රිය මාර්ගයක් හදුවා. එම දුම්රිය මාර්ගය පසුව අඹේපුස්සේ ඉඳලා නුවර, බදුල්ල දක්වා දිගේ කළ බව අප දන්නවා. මොකද, අපට ඒ තරමටම අපේ මධ්‍යම පළාතේ ආර්ථිකය වැදගත් වනවා. හැබැයි, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කරන එක නතර කරන්න කියලා අද සමහරු කෑ ගහනවා. එදා අපේ රට පාලනය කරපු විදේශිකයන් පවා මධ්‍යම පළාත රටේ ආර්ථිකයට කොයි තරම් බලපෑමක් කරනවාද කියන කාරණය හඳුනා ගන්නා. ඒ නිසා මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමට විරුද්ධව කෑ ගහන අය ඒ කාරණා ගැනත් හිතලා කටයුතු කළොත් හොඳයි කියා මා හිතනවා. මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම තුළින් පරිසර හානියක් සිදු වනවා කියලා දැන් සමහරු කියනවා. ඔය දුම්රිය මාර්ගය හදලා මේ වනකොට මා හිතන්නේ වසර 140ක්, 150ක් විතර වනවා. නමුත් ඒ දුම්රිය මාර්ගය හදීම තුළින් පරිසර හානියක් සිදුවෙලා තිබෙනවාද කියා අප අහනවා. බොහොම සුන්දර, ඉතාම මනරම් මාර්ගයක් බවට ඒ දුම්රිය මාර්ගය පත්වෙලා තිබෙනවා. ඒ දුම්රිය මාර්ගය නිසා කිසිදු පරිසර හානියක් සිදු වන්නේ නැහැ. නිවැරදි පරිසර අධ්‍යයනයක් සමඟ කරන ව්‍යාපෘතියක් තුළින් රටට හානියක් සිදු වන්නේ නැහැ.

රාජපක්ෂ යුගයේ highway හදපු බව අප දන්නවා. හැබැයි, ඒවායේ නිවැරදි පරිසර වාර්තා තිබුණේ නැහැ. කොට්ටාවේ ඉඳලා මාතරට යනතුරු එක viaduct එකක් නැහැ. අපේ ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල ඇමතිතුමා කියනවා වාගේ dam එකක ආකාරයෙන් එය හදලා තිබෙන්නේ. නමුත් කුරුණෑගල දක්වා වන highway එකේ කිලෝමීටර 76ක් තිබෙනවා. ඒකෙන් සියයට 25ක්ම

තිබෙන්නේ viaduct. හැබැයි, දකුණු අධිවේගී මාර්ගයේ තරම් ගංවතුර අවදානමක් අපේ ප්‍රදේශවල කොහොමවත් නැහැ. මාඔය, අත්තනගල මය ප්‍රදේශය කවදාවත් ගංවතුර තර්ජනයට ලක්වූ ප්‍රදේශ නොවෙයි. නිවැරදි පරිසර අධ්‍යයනයකින් යුතුව කරන මාර්ග පද්ධතියක් විධියට අපට මේ මාර්ගය හඳුන්වන්න පුළුවන්.

රට ගිනි තියන අය ගැනත් මා මේ අවස්ථාවේදී කියන්න ඕනෑ. සමහර මාධ්‍ය සහ ජඩ් දේශපාලන ව්‍යාපාර මහ නායක ස්වාමීන් වහන්සේලාවන් අවභාවිත කළ ආකාරය අප ඊයේ දැක්කා. මහ නායක ස්වාමීන් වහන්සේලා නව ව්‍යවස්ථාව සම්බන්ධයෙන් අවභාවිත කරනවා. ඒවාට විරුද්ධව අප කථා කරනවා. ගරු අගමැතිතුමා බොහොම පැහැදිලිව මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් එතුමාගේ ස්ථාවරය කිව්වා. තවම අප ව්‍යවස්ථාවක් හදලා නැහැ. මෙය කෙටුම්පතක් විතරයි. මෙය තව සාකච්ඡාවට භාජන වනවා; විවාදයට භාජන කරනවා. මේ සඳහා පාර්ලිමේන්තුවේ තුනෙන් දෙකක බලයක් ගන්න ඕනෑ. රට තුළ ජනමත විචාරණයක් තිබෙනවා. තව හත් ගව්වක් තිබෙනවා, මේ ව්‍යවස්ථාව අවසාන ව්‍යවස්ථාව ලෙස සම්මත වෙලා එළියට එන්න. ඒ ව්‍යවස්ථාව එළියට එන්න කලින් ව්‍යවස්ථාවක් එපා කියලා කෑ ගහනවා. මේ රට අරාජික කරන්න උත්සාහ කරන අය තමයි මෙහෙම කෑ ගහන්නේ කියා මා හිතනවා.

මැතිවරණයක් ගැන දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහත්තයා කිව්වා. මැතිවරණය වැඩියෙන්ම ඕනෑ කාටවත් නොවෙයි, ආණ්ඩු පක්ෂයේ අපටයි. අපේ ප්‍රාදේශීය දේශපාලනඥයන්ට, අපේ පහළ ඉන්න නායකයන්ට ඔවුහු පළන්දන්න තිබෙන අවස්ථාව තමයි මේ ප්‍රාදේශීය සභා මැතිවරණය. ප්‍රාදේශීය සභා මැතිවරණය පවත්වන එකට අප කිසිසේත්ම බය නැහැ. අද රැ කියලා හෙට උදේ මැතිවරණය ප්‍රකාශයට පත් කරන එක තමයි අපට තිබෙන සතුටුදායකම ආරංචිය වන්නේ. මොකද, අපේ ගමේ ඉන්න මිනිසුන් මැතිවරණයක් සඳහා ලැස්තිවෙලා ඉන්නවා. ඒ මැතිවරණයෙන් දිනන්න පුළුවන් කියලා ගමේ අය දන්නවා. හැබැයි, ප්‍රමාදගෙන ඉන්න මේ ගොල්ලන්ගේ ඔය පිම්බිල්ල මැතිවරණය පවත්වන දවසට අවසාන වනවා. නමුත් අප මැතිවරණයට බය නැහැ. "අප මැතිවරණයට බයයි. ඒ නිසා මැතිවරණය පස්සට දානවා." කියලා මතයක් රට තුළ ස්ථාපිත කරන්න මේ ගොල්ලන් උත්සාහ කරනවා. ඒක කිසිසේත්ම සත්‍යයක් නොවෙයි, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි. අපට මැතිවරණය අවශ්‍යයි. එක්සත් ජාතික පක්ෂය මැතිවරණයට බය නැහැ. එක්සත් ජාතික පක්ෂය මැතිවරණ බලාපොරොත්තුවෙන් තමයි ඉන්නේ. එක්සත් ජාතික පක්ෂය දන්නවා, මේ මැතිවරණවලින් ජයග්‍රහණය කරන්න පුළුවන් බව. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ හොරකම් කරපු, ගම කාපු මිනිසුන්ට නැවත පාලනයක් ලබා දෙන්න ඕනෑ නැහැ. බලය තිබෙන එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පිරිසිදු කණ්ඩායමක් තමයි ප්‍රාදේශීය සභා මැතිවරණයෙන් ජයග්‍රහණය කරවන්න ඕනෑ කියන එක අපේ ගමේ මිනිසුන් දන්නවා. ඒ නිසා අප මැතිවරණවලට කිසිසේත්ම බය නැහැ. අප පැහැදිලිවම කියනවා, මැතිවරණය පවත්වනවාය කියා ප්‍රකාශයට පත් කළොත් අප ඕනෑ දවසක පවත්වන මැතිවරණයකට සූදානම් බව. න්‍යායාත්මක ප්‍රශ්න වාගේම තාක්ෂණික ප්‍රශ්න තිබෙනවා නම් ඒ ප්‍රශ්න ඉතාම කඩිනමින් අවසන් කරන්න කියා අප විශේෂයෙන්ම අපේ පළාත් සභා හා පළාත් පාලන ඇමතිතුමාට කියනවා. මොකද, අපට තවදුරටත් බලාගෙන ඉන්න බැහැ. අප මැතිවරණ පවත්වන තුරු අවුරුදු දෙකක් බලාගෙන හිටියා. අපේත් රතු කට්ට පනිනවා. සාධාරණ හේතුවෙන් තොරව තවදුරටත් මැතිවරණ පරක්කු වනවා නම් අපටත් පාරට බහින්න සිදු වෙව්; අපටත් උද්ඝෝෂණය කරන්න සිදු වෙව්; ජනාධිපතිතුමාට බලපෑම් කරන්න අපටත් සිදු වෙව්. ඒ නිසා අනිවාර්යයෙන් ජනවාරි මාසයේ මැතිවරණය පවත්වයි කියා අප බලාපොරොත්තු වනවා. එලෙස අප බලාපොරොත්තු වන්නේ

[ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා]

වෙන මුකුත් නිසා නොවෙයි. ඒ, අපට මැතිවරණය ජයග්‍රහණය කරන්න අවශ්‍ය නිසයි.

අප මෙවිවර කාලයක් අපේ ගම තුළ කරපු වැඩ මේ මැතිවරණය තුළින් සහතික කර ගන්න අවශ්‍යයි. අපේ මන්ත්‍රීවරුන්ට තමන්ගේ ගෝල බාලයන් ටික ජයග්‍රහණය කරවලා, ඒ ගෝලයන්ට ඔටුනු පළඳවන්න අවශ්‍යයි. අද අපට තමයි ඔක්කොම කටයුතු කරන්න සිදුවෙලා තිබෙන්නේ. ලයිට් ටික දාන්න කියලා ප්‍රාදේශීය සභාවෙන් අපට තමයි කපා කරන්නේ; කානුව සුද්ද කරන එකටත් අපට තමයි කපා කරන්නේ; බෝක්කුව කැඩීවි එකටත් අපට තමයි කපා කරන්නේ. හැබැයි, අපට පහළින් ඉන්න නායකයන් ටික ප්‍රාදේශීය සභාවලට පත් කර ගන්නොත් අපට පුළුවන් වනවා, ජාතික දේශපාලනය තුළ කරන්න පුළුවන් වැඩ ටික කරලා, ගමේ නායකයන් ටිකට ඒ වැඩ ටික බාර දෙන්න.

ඔය උඩ පනින අයට මැතිවරණයෙන් පස්සේ ප්‍රතිඵල - කෙරුවාව- බලා ගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා පැහැදිලිව අපි කියනවා. අපි දන්නවා මේ රටේ ජනතාව බොහෝම බුද්ධිමත් ජනතාවක් කියලා. සමහරු හිතා ගෙන ඉන්නවා අන්දන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. හැබැයි, එහෙම නැහැ. මේ අවුරුදු දෙක තුළ මේ ආණ්ඩුව කරපු-කියපු දේවල් තරාදියකට දමලා, අවුරුදු දහයක් තුළ මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයා කරපු-කියපු දේවල් එක්ක බැලුවොත් අහසට පොළොව වාගේයි. ඒ නිසා පැහැදිලිවම කියනවා, රට තුළ අපි නීතිය හදුවා; සාමය හදුවා; අපේ රාජ්‍ය යාන්ත්‍රණය ශක්තිමත් කළා; අප, රට සංවර්ධනය කරන්න අවශ්‍ය මාවතට අරගෙන ගියා. දුෂණය, හොරකම නතර කළා. ස්වාධීන කොමිෂන් ටික දැමීම. අපට මැතිවරණ දිනන්න බැරි නම් ස්වාධීන කොමිෂන් දමන්නේ නැහැ. ඒ වාගේම, ජනාධිපතිතුමාගේ බලතල අඩු කරලා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය තහවුරු කළා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ජනතාවගේ සහතිකය, ජනතාවගේ විශ්වාසය තහවුරු කර ගන්න තිබෙන අවස්ථාවක් තමයි මැතිවරණය. ඒ නිසා මම හිතනවා මැතිවරණය ඉක්මනට පවත්වයි කියලා.

ඔබතුමා මට ලබා දුන් කාලයට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ කථාව නතර කරනවා. ඔබතුමාට බොහෝම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා
(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Speaker)

දිවා ආහාරය සඳහා සභාවේ වැඩ පස් වරු 1.30 දක්වා තාවකාලිකව අත් හිටුවනවා.

දස්වීම ඊට අනුකූලව තාවකාලිකව අත් හිටුවන ලදීත්, අ. හා. 1.30ට නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා [ගරු සෙල්වම් අඩේක්කලනාදන් මහතා] ගේ සභාපතිත්වයෙන් නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி, அமர்வு பி.ப 1.30 மணிவரை இடைநிறுத்தப்பட்டு மீண்டும் தொடங்கிற்று. குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் [மாண்புமிகு செல்வம் அடைக்கலநாதன்] தலைமை வகித்தார்கள்.

Sitting accordingly suspended till 1.30 p.m. and then resumed, DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES [THE HON. SELVAM ADAIKKALANATHAN] in the Chair.

[අ.හා. 1.30]

ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) ரமேஷ் பதிராண)
(The Hon. (Dr.) Ramesh Pathirana)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මෝටර් වාහන පනත යටතේ ත්‍රීරෝද රථ නියාමනය සම්බන්ධයෙන් වගන්ති කිහිපයක් පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර තිබෙන මේ අවස්ථාවේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් වාගේම ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව වචන කිහිපයක් ප්‍රකාශ කරන්නට මම අදහස් කරනවා.

වසර 50කට පමණ පෙර අපේ කලාපයේ රටවල් අතර සැලකිය යුතු මට්ටමක දියුණු තත්ත්වයෙන් පැවතුණු ලංකාවේ ප්‍රවාහන සේවය අද විවිධ මාර්ග ඔස්සේ ප්‍රසාරණය වෙමින් විවිධ අංශ කරා විහිදී තිබෙනවා. මෙහිදී අපට සිහිපත් වෙනවා, මේ රටේ ප්‍රවාහනයේ මූලික අඩිතාලම හැටියට මහාමාර්ග පද්ධතිය වාගේම දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියත් යටත් විජිත යුගයේදී ඇති වුණු බව. ඊටත් පෙර; ඉංග්‍රීසිත්ගේ පාලනයටත් පෙරාතුව ලන්දේසීන් මේ රට පාලනය කරන සමයේ ජල මාර්ග හරහා ප්‍රවාහන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වෙලා තිබුණා. එහි අදටත් ක්‍රියාත්මක වන හැමිල්ටන් ඇළ, ඕලන්ද ඇළ වාගේ ව්‍යාපෘතීන් වාගේම අපේ ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ක්‍රියාත්මක වෙලා තිබුණු ගිං ගහ හරහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ ඉතා යහපත් ක්‍රමවේදයන් අද අපෙන් දුරස්වෙලා තිබෙනවා. අපට සිහිපත් වෙනවා, ගාල්ල ප්‍රදේශයේ බද්දේගම වින්ටර් තොටුපොළ කියලා ඉතාම ප්‍රකට තොටුපොළක් තිබුණා. එම තොටුපොළෙන් ඒ ප්‍රදේශයේ වගා කළ උක් සහ තේ ඇතුළු ද්‍රව්‍ය ගාල්ල වරායට ප්‍රවාහනය කරලා, ඒ ඔස්සේ ලෝකයේ විවිධ රටවලට බෙදා හැරීම සඳහා ඉතාම ක්‍රමවත් යන්ත්‍රණයක් ඒ කාලයේ පැවතුණු බව අපි අහලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම එහි නෂ්ටාවශේෂ විධියට පැරණි තොටුපොළ ඇතුළු ස්ථාන තවමත් ගාල්ලේ, බද්දේගම ප්‍රදේශයේ තිබෙනවා. කාලයත් එක්ක ඒවායේ වෙනස්කම් රාශියක් ඇතිවෙලා පසුකාලීනව ඉංග්‍රීසිත්ගේ පාලන කාලයේදී දුම්රිය සේවය මේ රටේ ඉතාම කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් හැටියට පැවතී තිබෙනවා. එක්දහස් නවසියහට ගණන්වල මගේ ඥාතියක් යාපනය ප්‍රදේශයේ සේවය සඳහා ගියා. ඔහු ප්‍රකාශ කළා, දුම්රිය පිටත් වෙන්න විනාඩි 10කට කලින් කොළඹ දුම්රිය ස්ථානයට ඇවිල්ලා දුම්රියේ එන්ජිම මොකක්ද කියලා බලනවා, එන්ජිම කැනේඩියන් එන්ජිමක් නම්, දුම්රිය නියාමකවරයා බර්ගර් ජාතිකයෙක් නම් යාපනය දුම්රිය ස්ථානයට නියමිත වෙලාවට විනාඩි පහකට අඩුවෙන් හෝ, විනාඩි පහකට වඩා වැඩියෙන් හෝ කාලය ඇතුළත කොළඹ සිට යාපනයට යනවා කියලා. ඒ විධියට දුම්රිය ධාවනය කිරීමේ ඉතා හොඳ කාර්යක්ෂමතාවක් තිබුණාය කියලා අපේ ඥාතීන් ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා. එවැනි දැවැන්ත කාර්යක්ෂමතාවක් තිබුණු මේ රටේ දුම්රිය සේවය වාගේම ලංකාවේ පොදු ජනතාවට මාහැඟි මෙහෙවරක් ඉටු කළ ලංගමය වාගේ රාජ්‍ය ආයතන 1977 මේ රටේ ඇති වුණු විවෘත ආර්ථික ක්‍රමයත් එක්ක ක්‍රමිකව දුර්වල වන තත්ත්වයක් ඇති වුණා. ලංකාවේ විවෘත ආර්ථිකයේ ප්‍රතිඵල හැටියට අපි දකින සුබවාදී පැත්තකුත් තිබෙනවා. ආනයන අපනයන ආර්ථිකය දියුණු වෙනකොට මේ රටේ කොළඹ වරාය දියුණු වෙන්න පටන් ගත්තා. ඒ වාගේම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය හැටියට පෞද්ගලික බස් රථ මේ රටේ ධාවනයට එකතු වුණා. ඒ එක්කම අවාසනාවකට වාගේ රාජ්‍ය යාන්ත්‍රණය හරහා ක්‍රියාත්මක වුණු ලංගම වාගේම දුම්රිය සේවයේ කාර්යක්ෂමතාව ක්‍රමානුකූලව බිඳ වැටෙන්න පටන් ගත්ත බව අපට දකින්නට තිබෙනවා. ඒක ඉතාම අවාසනාවන්ත කාරණයක්. විශේෂයෙන්ම මේ රටේ උතුර නැගෙනහිර පළාතේ කලබල ඇති වෙන්න කලින් මේ රටේ ජනතාව අතර ඉතාම දියුණු සහ ඉතාම ජනප්‍රිය ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වෙලා තිබුණු යාල්දේවි වාගේ දුම්රිය මගීන් මේ රටේ උතුර දකුණ යා කර තිබුණා. ඒ වාගේම මේ රටේ

දකුණු පළාත ඇතුළු ලංකාවේ විවිධ පළාත්වල, ගාලු නගරය වේවා, මාතර වේවා අවසන් බස් රථය යන්නේ රු. 10.00යි. ලංකාවේ අතිදුෂ්කර ගම්මානවලටත් රු. 9.30ට, 10.00ට ලංගමය මඟින් ධාවනය කරන බස් රථයක් තිබුණා. අවාසනාවට වාගේ ඒ සමාජ පද්ධතිය බිඳ වැටුණා. පසුකාලීනව දකුණේ ඇති වුණු කලබලකාරී තත්ත්වයත්, උතුරේ ඇති වුණු කලබලකාරී තත්ත්වයත් එක්ක, බස් රථ ධාවනය ඇතුළු ප්‍රවාහන මාධ්‍යය සවස 6.00න්, 7.00න් පස්සේ රටේ ජනතාවගේ සේවය වෙනුවෙන් කැප නොවන තත්ත්වයක් ඇති වුණා. ඒ නිසා රටේ ආර්ථිකමය පැත්ත ගත්තත්, ප්‍රවාහන පැත්ත ගත්තත් විශාල බේදවාචකයක් අපි දකිනවා. අදටත් රටේ ප්‍රමුඛ නගරවල සිට, කොළඹ හැර අනෙකුත් ප්‍රධාන නගරවලින් පිටත් වන බස් රථ ලංගම බස් රථ වේවා, පෞද්ගලික බස් රථ වේවා ධාවනය වන කාලසීමාවන් කාල සටහන් අනුව ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැ. ඒක අඩුවක්. හැබැයි, වර්තමාන ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමා හොඳ පරිචයක් තිබෙන දක්ෂ ඇමතිතුමෙක්. පොදු ප්‍රවාහන සේවා ශක්තිමත් කිරීම අද රටේ කාලීන අවශ්‍යතාවක් බවට පත් වී තිබෙනවා. ඒ නිසා ත්‍රී වීලර් රථ නියාමනය සඳහා නියෝග කිහිපයක් අද ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා.

ඒක අත්‍යවශ්‍ය වෙලා තිබෙන්නේ ඇයි? මේ රටේ මාර්ගවලට දැරිය නොහැකි මට්ටමට මේ රටේ වාහන සංඛ්‍යාව වැඩි වෙමින් පවතිනවා. මෝටර් සයිකල් ඇතුළුව රටේ ලියා පදිංචි වාහන සංඛ්‍යාව ලක්ෂ 60 ඉක්මවනවා. අද මේ රටේ ලක්ෂ 10කට වඩා ත්‍රි රෝද රථ භාවිත වනවා. ත්‍රි රෝද රථ නිසා ඇති වන මාර්ග තදබදය, මාර්ග අනතුරු වාගේම, ජීවිත හානි ප්‍රමාණය ඉහළ යන බව අපි සෑම කෙනෙක්ම දන්නවා. ප්‍රධාන වශයෙන්ම මෝටර් සයිකල්, ත්‍රීවීලර් ඇතුළුව ජනතාව බහුල ලෙස භාවිත කරන සහ ඒ හරහා අනතුරට ලක් වන ජීවිත විශාල සංඛ්‍යාවක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒවා ආරක්ෂා කරන්නට; නියාමනය කරන්නට ක්‍රමවේදයක් අවශ්‍යයි. ඒ වෙනුවෙන් පැනවෙන නියෝග කාලෝචිත බවත්, එවැනි නියෝග ප්‍රකාශ කරන්නට අවශ්‍ය බවත් අප මේ අවස්ථාවේදී සඳහන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අපි විශ්වාස කරන විධියට, ලංකාවේ දියුණුව ප්‍රවාහන මාධ්‍යයේ දියුණුවත් එක්ක අතින්ත ගන්නා බව බොහොම පැහැදිලිව අප සෑම කෙනෙක්ම සඳහන් කරන්නට අවශ්‍යයි. මේ රටේ අධිවේගී මාර්ග ඉදිවෙන්නට සැලසුම් සකස් කළේ අද-ඊයේ නොවෙයි. 1960 දශකයේ -මීට ඇවුරුදු 50කට, 60කට කලින්- මේ රටේ අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම පිළිබඳ සැලැස්මක් තිබුණා. නමුත්, අවාසනාවට වාගේ මේ රට පාලනය කළ රාජ්‍ය නායකයින් ඒ පිළිබඳව විශාල උනන්දුවකින් කටයුතු කරලා නැහැ. කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට යන්නට මාර්ගය සකස් කරන්න 1970 දශකයේ ඉදි කරන්නට යෝජිතව තිබුණු මාර්ග කුලුනු -නෂ්ටාවශේෂ- පසුගිය කාලය වන තෙක් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව පැලියගොඩ ප්‍රදේශයේ ඉතිරි වෙලා තිබුණා. ඒ කාලයේ එවැනි සැලසුම් තිබුණත්, මේ රටේ මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳව දියුණු දැක්මක් ඇතිව කටයුතු කරන්නට පසුගිය කාලයේ හැකියාවක් තිබුණේ නැහැ. අපේ කාලයේ අප දුටු අධිවේගී මාර්ගවලට මුල්ගල් තැබූ අය ඉඳලා තිබෙනවා; ඒ වෙනුවෙන් සැලසුම් සකස් කළ ආණ්ඩු තිබිලා තිබෙනවා. හැබැයි, අධිවේගී මාර්ග භූමියේ යථාර්ථයක් බවට පත් වුණේ මහින්ද රාජපක්ෂ හිටපු ජනාධිපතිතුමාගේ කාලයේ කියන එක අපි සඳහන් කරන්නට අවශ්‍යයි. ඒ වාගේම, එය කරන්නට තිබුණේ ඊටත් වඩා අවුරුදු තිහකට, හතළිහකට පෙර කියන කාරණයන් අපි බොහොම පැහැදිලිව සඳහන් කරන්නට අවශ්‍යයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මාර්ග පද්ධතියේ දියුණුව වාගේම, පසුගිය කාලයේ වාහන පිළිබඳ ඇති වුණු ගැටලුව නිසා රටේ ප්‍රවාහන කළමනාකරණය පිළිබඳව ඉදිරි දැක්මක් ඇති

කළ යුතුයි. රටේ ආර්ථික දියුණුවට සමගාමීව වරාය දියුණු වෙන්නේ කොහොමද, මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ඇතුළු අනෙකුත් ගුවන් තොටුපොළවල් සංවර්ධනය වෙන්නේ කොහොමද, කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට අලුතින් ධාවන පථයක් එකතු කරලා එය දියුණු කරන්නේ කොහොමද කියන මේ සියල්ලම රටේ අනාගතය වෙනුවෙන් කළමනාකරණය කෙරෙන -සම්බන්ධීකරණය කරන- වැඩසටහනක් අවශ්‍යයි. එහෙම කළොත් රටේ සෑම පළාතකටම ඒ දියුණුව ඇති කරන්න පුළුවන් වන බව අප විශ්වාස කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, 1977න් පස්සේ එක පැත්තකින් විවෘත ආර්ථිකයත් එක්ක ආර්ථිකය දියුණු වෙනකොට, අනෙක් පැත්තෙන් ඊට පෙර ඉඳලා පටන් ගත්ත එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්.සී. බණ්ඩාරනායක අගමැතිතුමාගේ කාලයේ ඉඳලා, සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනියගේ කාලයේ ඉඳලා, සමාජ පරිවර්තනයක් එක්ක ඇති වුණු ග්‍රාමීය ආර්ථිකයේ දියුණුවක් තිබුණා. ග්‍රාමීය ආර්ථිකය අනුව ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ජනතාව පදිංචි කිරීම නිසා, විශේෂයෙන්ම ඌව පළාත, උතුරු මැද පළාත ඇතුළු පළාත්වල ජනගහනය ක්‍රමානුකූලව වැඩි වෙන්න පටන් ගත්තා.

ජනගහනය වැඩි වීමත් එක්ක, ග්‍රාමීය මට්ටමේ සංවර්ධනයක් ඇති වුණා. එයට සාපේක්ෂව ප්‍රවාහන මාධ්‍ය දියුණු වුණා. ඒ කාලයේ ලංගමය, ඊට පසු කාලයේ පෞද්ගලික බස් රථ, ඊටත් පසු කාලයේදී කුඩා යතුරුපැදිය සහ ත්‍රි රෝද රථය කියන ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ගමට එකතු වුණා. හැබැයි, අලුත්ම තත්ත්වය මොකක්ද? ග්‍රාමීය ආර්ථිකයෙන් පස්සේ මැන කාලීනව අපි දකින අලුත්ම තත්ත්වය තමයි, නාගරීකරණය. ජනතාව ග්‍රාමීය ආර්ථිකය අහැර නගරයට එන, නාගරීකරණය පිළිබඳ සංකල්පය පුළුල් වන වකවානුවක තමයි අපි ජීවත් වෙන්නේ. එදා තේ වගා කරපු, කුඹුරු වගා කරපු, රබර් වගා කරපු ඒ සශ්‍රීක සමහර ගම්බිම් අහැරලා ජනතාව පොදු පහසුකම් වැඩිපුර තිබෙන, ප්‍රවාහන මාධ්‍ය දියුණු ප්‍රධාන නගර වෙත සේන්ද්‍ර වීමේ සංකල්පයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. නාගරීකරණයත් එක්ක ඇත ඌව වෙල්ලස්සේ, නැත්තම් උතුරු මැද පළාතේ, එහෙම නැත්තම් වවුනියාවේ, ත්‍රිකුණාමලයේ ගම්මානවල අද නැවත වතාවක් ජනාකීර්ණභාවය අඩු වෙලා තිබෙනවා. මේ රටේ අනාගතය රැඳී පවතින්නේ නාගරීකරණයත් එක්ක. දැනටමත් ලංකාවේ ජනගහනයෙන් සියයට 35කට අධික ප්‍රමාණයක් ජීවත් වෙන්නේ ප්‍රධාන නගර ආශ්‍රිතව. එහෙම නම්, ග්‍රාමීය ජනතාවට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සකස් කරනවා වාගේම, නාගරීකරණය හා සම්බන්ධ වන ප්‍රවාහන ගැටලුවලට නිශ්චිත විසඳුම් දෙන්නට අවශ්‍යයි. ඒ නිසා අනාගතවාදීව බලනවා නම් අපේ ප්‍රවාහන සැලසුම් සකස් විය යුත්තේ නාගරීකරණය පදනම් කරගෙනයි.

ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ගැටලුව අද කොළඹ නගරය තුළත් අපි විශාල ලෙස දකිනවා. එම ගැටලුවට පසුගිය අපේ ආණ්ඩු කාලයේත්, මැන කාලීනව මේ ආණ්ඩුවෙනුත් විවිධ සැලසුම් සකස් කර තිබෙනවා. කොළඹ නගරයට දෛනිකව ඇතුළු වන වාහන සංඛ්‍යාව ඉතාම ඉහළ මට්ටමින් වැඩි වෙලා තිබෙනවා. කොළඹට ඇතුළු වන සියලුම මාර්ගවල එනම්, කොට්ටාච පාර වේවා, High Level පාර වේවා, පාර්ලිමේන්තු පාර වේවා, ගාලු පාර වේවා, නුවර පාර වේවා ඒ සෑම මාර්ගයකම අධික වාහන තදබදයක් අද තිබෙනවා. මේ වාහන තදබදය මුල්‍යමය වශයෙන් ගත්තත්, ඉන්ධන වශයෙන් ගත්තත්, මිනිස් පැය වශයෙන් ගත්තත් ඒ සෑම අංශයකින්ම මේ රටේ ආර්ථිකයට ඉතාම හානිකර වන බව හා රටේ ආර්ථිකයට විශාල බරක් බව අප සෑම කෙනෙක්ම දන්නවා. එයට පිලියමක් වශයෙන් පසුගිය කාලයේ විවිධ සැලසුම් සකස් කර තිබුණු බව අපි දැක්කා. ඒ සැලසුම් මොනවාද? එක සැලසුමක් වශයෙන්, කොළඹ නගරයට ඇතුළු වන පෞද්ගලික වාහන

[ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා]

රත්මලාන, කොට්ටාව, එහෙම නැත්නම් පැලියගොඩ වාගේ ස්ථානවල නතර කරලා, ගාල් කරලා එම ස්ථානවල ඉඳලා පොදු ප්‍රවාහන සේවා සපයන්න වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක වුණා. ඇයි, එම වැඩසටහන සාර්ථක වුණේ නැත්තේ? ජනතාව තමුන්ගේම පෞද්ගලික වාහනවලින් කොළඹ නගරය මධ්‍යයට එන්න අදටත් උනන්දු වෙන්නේ ඇයි? ඒ මොකද, එම වැඩසටහන් සැලසුම් සහගතව ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. තමුන්ගේ පෞද්ගලික වාහනය ආරක්ෂාකාරීව නවත්වා තබන්න ආරක්ෂිත ස්ථාන තිබුණේ නැහැ. වාහන ගාල් කිරීමේ පහසුකම් තිබුණේ නැහැ. වාහන ගාල් කරන ස්ථානවල ඉඳලා සුබෝපහෝගී වාහනයක හෝ දුම්රියක හෝ එහෙම නැත්නම් බස් රථයක හෝ එන්න ගමන් පහසුකම් සැලසෙන නිශ්චිත ක්‍රමවේදයක් සකස් වෙලා තිබුණේ නැහැ. එබැවින් ඒ සැලසුම අකර්මණ්‍ය වුණා. එම නිසා, අපට ආපසු හැරී බලලා මේ තත්ත්වය හොඳින් අවබෝධ කරගෙන අවශ්‍ය වැඩසටහන් නැවත වතාවක් අනාගතවාදීව සකස් කර, ඉදිරිපත් කරන්න සිද්ධ වනවා.

මේ ගැටලුවට පිළියමක් වශයෙන් අපේ ආණ්ඩු කාලයේ බොහොම පැහැදිලි සැලැස්මක් ඉදිරිපත් වී තිබුණා. ඒ තමයි, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉඩමක අවශ්‍ය පහසුකම් සකස් කරලා පැලියගොඩ නගරයේ ඉඳලා කොළඹ නගරය යා කෙරෙන ඉහළින් දිවෙන elevated highway එකක් හැදීම. ඒ යෝජනාව ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ. ඒ සම්බන්ධයෙන් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් කර තිබුණා. ඒක ඉතා වැදගත් යෝජනාවක්. හැකියාවක් තිබෙනවා නම්, එම යෝජනාව ක්‍රියාත්මක කරන්න කියලා මා මේ අවස්ථාවේදී සිහිපත් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අද කොට්ටාව ප්‍රදේශයේ අධික වාහන තදබදයක් තිබෙනවා. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙන් එන වාහන කොට්ටාව ප්‍රදේශයෙන් පිටවීමත් සමඟ කොට්ටාව, අතුරුගිරිය කියන ප්‍රදේශවල ඉඳලා කොළඹට ළඟා වෙන්න දැඩි වාහන තදබදයක් තිබෙනවා. එයට විසඳුමක් හැටියට අපේ ආණ්ඩුව කාලයේ යෝජනා කර තිබුණා, කොට්ටාව හුවමාරුවේ සිට කොළඹ දක්වා monorail එකක් -ඉහළින් දිවෙන තනි පිල්ලේ දුම්රිය මාර්ගයක්- ඉදි කරන්න. එවැනි යෝජනා ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍යයි. ඒ වාගේම තමයි ගාලු පාරේ වාහන තදබදයට පිළියමක් වශයෙන් රත්මලාන ප්‍රදේශයේ සිට විශේෂ වැඩසටහනක් දියත් කරන්න යෝජනා කර තිබුණා. තනි අතට දිවෙන මං තීරු වාගේම, විශේෂ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සකස් කරලා කොළඹට ඇතුළු වන වාහන ප්‍රමාණය සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු කිරීමේ කාලීන අවශ්‍යතාවක් තිබෙනවා.

අද ලෝකයේ දියුණු සෑම රටකම, -එනම් යුරෝපයේ වේවා, ඕස්ට්‍රේලියාවේ වේවා, ඇමෙරිකාවේ වේවා- පෞද්ගලික වාහනවලින් ප්‍රධාන නගරයට ඇතුළු වන වාහන ප්‍රමාණය ඉතාම අල්පයි. තමුන්ගේ පෞද්ගලික වාහනයකින් ප්‍රධාන නගරයට එනවා නම්, අධික දඩ මුදලක් අය කරනවා. මේ ක්‍රමවේදය අපි දියත් කළේ නැත්නම්, අපි විශ්වාස කරන විධියට ඉදිරි කාලයේදී ලංකාවේ විශාල වාහන තදබදයක් ඇති වනවා. නාගරිකව ජීවත්වීමට පෙලඹෙන අතිවිශාල ජනගහනයක් එක්ක එය ලංකාවේ ප්‍රධාන ගැටලුවක් බවට පත්වනවාය කියන කාරණය සිහිපත් කරනවා. එයට උදාහරණයක් කිව්වොත්, බේස්ලයින් මාර්ගයේ වාහන තදබදය පිළිබඳව පසුගිය දවස්වල පොඩි පර්යේෂණයක් කර තිබෙනවා. බේස්ලයින් මාර්ගයේ වාහන තදබදයට බලපාන ප්‍රධාන කරුණු හැටියට ඔවුන් දක්වා තිබෙන්නේ, පදික මං තීරු ප්‍රමාණය අධික වීම. බේස්ලයින් මාර්ගයේ ස්ථාන 20කට පදික මං තීරු තිබෙනවා.

ආසන්න වශයෙන් එක් ස්ථානයක වාහනයක් විනාඩියක් නතර කරලා තිබුණොත්, බේස්ලයින් මාර්ගයේ සම්පූර්ණයෙන් ගමන් කරද්දී, ස්ථාන 20කදී විනාඩි 20ක් අවම වශයෙන් වාහනයක් නතර කරගෙන ඉන්න සිදුවෙලා තිබෙනවා. දවසකට එක් සීමිත කාලයක් තුළ ඒ ස්ථානයෙන් පිට වන වාහන ප්‍රමාණය හත්සියයත්, අටසියයත් අතර ප්‍රමාණයක් කියා ගණනය කර තිබෙනවා. එහෙම බැලුවොත්, ඉතාම විශාල වාහන ප්‍රමාණයක් දෛනිකව ඒ සෑම ස්ථානයකම නතර කරන්න සිදු වීම තුළ විශාල ලෙස කාලය සහ ඉන්ධන අපතේ යාමක් සිදු වනවා. ඒ නිසා විකල්ප මාර්ග හැටියට පදික මං තීරු, උමං මාර්ග ඔස්සේ යන්නට සකස් කිරීමත් එහෙම නැත්නම් මාර්ගයට ඉහළින් ගමන් කරන පාලම් හැටියට සකස් කිරීමේ කාලීන අවශ්‍යතාවක් මතු වෙලා තිබෙනවා. එහෙම කළොත් කොළඹ අවට තිබෙන ප්‍රධාන මාර්ගවල තදබදය යම් පමණකට අඩු කර ගන්නට හැකියාව තිබෙනවා කියා අප විශ්වාස කරනවා.

අද දින ඉදිරිපත් කර තිබෙන මෝටර් වාහන ජනන යටතේ නියෝග හරහා ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය සඳහා වූ විශේෂ නියෝග ප්‍රමාණයක් පැනවෙනවා. මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට මෙන්ම ග්‍රාමීය ආර්ථිකයට මේ ත්‍රිරෝද රථ - three-wheelers - හරහා අනුබලය ලැබෙන බව සත්‍යයක්. හැබැයි, මෙහි ඉතාම බේදනීය පැත්ත තමයි ලංකාවේ ආර්ථිකයට සෘජු දායකත්වය දෙන්න පුළුවන් ඉතාම ශක්තිමත්, ජවසම්පන්න, අධ්‍යාපනයේ සැහෙන මට්ටමක් තිබෙන තරුණ පරපුර ලක්ෂ හතක, අටක ප්‍රමාණයක් අද ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් බවට පත්වෙලා සිටීම. මෙය ඉතාම බේදනීය තත්ත්වයක්. මෑතකදී අප දැක්කා, ලංකාවේ මධ්‍ය පරිමාණ කර්මාන්තකරුවන් දක්වා තිබෙනවා, ලංකාවේ බොහොම පැහැදිලි හිඟතාවක් තිබෙනවායි කියලා-

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
ගරු මන්ත්‍රීතුමා, කාලය අවසානයයි.

ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) ரமேஷ் பதிரண)
(The Hon. (Dr.) Ramesh Pathirana)
Sir, I have been given fifteen minutes today. But, I suppose I got only ten minutes. Is my time over?

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
Yes, your time is up.

ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) ரமேஷ் பதிரண)
(The Hon. (Dr.) Ramesh Pathirana)
I will take three minutes more from the time allotted to the Hon. Indika Anuruddha Herath.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
Okay.

ගරු (වෛද්‍ය) රමේෂ් පතිරණ මහතා
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) ரமேஷ் பதிரண)
(The Hon. (Dr.) Ramesh Pathirana)
ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමේදී වෘත්තීය පුහුණුව ලබා දෙන්නට පිරිසක් නැති වෙලා තිබෙනවා. මේ three-wheelers හරහා එක පැත්තකින් ජීවනාලිය සැපයෙනවා වාගේම දීර්ඝ

කාලීනව ලංකාවේ ආර්ථිකයට ප්‍රබල ප්‍රහාරයක් එල්ල වනවාය කියන කාරණයන් සඳහන් කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඊයේ විවාදයේදී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග පිළිබඳව සාකච්ඡා කළා. මේ අධිවේගී මාර්ග ඉදි කිරීම තුළ අපට ප්‍රවාහන පහසුව ඇතිවෙලා තිබෙනවා. අපට ගාල්ලේ ඉඳලා කොළඹට පැයෙන් එන්න පුළුවන්. ඒක ඉතාම හොඳයි. හැබැයි, ඒ ආයෝජනය කරන්නට ඕනෑ ක්‍රමවත් විධියටයි. ඒ කාලයේ අපේ ආණ්ඩුව මේ අධිවේගී මාර්ග හඳුනාගෙන විසඳීමට විසඳීමේ සමහර අය ප්‍රශ්න කළා, වෝදනා කළා, මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමා මේවා හඳුනාගෙන රත්රන්වලින්ද කියලා. අද කිලෝමීටරයක් වෙනුවෙන්, ඒකකයක් වෙනුවෙන් ඊට වඩා දරන්න වන අතිවිශාල පිරිවැය හරහා මේ කරන්නේ කුමක්ද කියන කාරණය අප ප්‍රශ්න කරනවා. අධිවේගී මාර්ග හඳුනාගෙන ඇවිත්. හැබැයි, මේ කාරණයේදී එදා අපේ ආණ්ඩුවට කවුරු හෝ යම්කිසි වෝදනාවක් එල්ල කළා නම්, ඒ වෝදනාවට වඩා හතර ගුණයක ප්‍රබල වෝදනා මේ ආණ්ඩුවට එල්ල වනවා මේ කටයුත්ත විනිවිදභාවයෙන් කළේ නැත්නම්.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයට අප වැය කළේ රුපියල් බිලියන 126යි. හැබැයි, වරායට රුපියල් බිලියන 153යි. මන්තල ගුවන් තොටුපොළට රුපියල් බිලියන 26යි. අද මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය වෙනුවෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවීමේදී විවිධ අක්‍රමිකතා එක්ක එක කොටසකට රුපියල් බිලියන 135ක් වැය වන තත්වයක් ඇතිවෙලා තිබෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. තවත් ඉතාම බේදනීය කාරණයක් පසු ගිය දිනක "The Sunday Times" පුවත් පත වාර්තා කර තිබෙනවා අප දැක්කා. ලංකාවේ නාවික හමුදාවට රුපියල් බිලියන 20.6ක් වැය කරලා නාවික යාත්‍රාවක් මිලදී ගන්නට යනවා කියලා එහි සඳහන් වුණා. ලංකාවේ මන්තල ගුවන් තොටුපොළේ වටිනාකම රුපියල් බිලියන 23යි. හැබැයි, බිලියන 20ක් වියදම් කරලා රුපියල් බිලියන 23යි. හැබැයි, බිලියන 20ක් වියදම් කරලා රුපියල් බිලියන 23යි. හැබැයි, බිලියන 20ක් වියදම් කරලා නැවක් මිලදී ගන්න යනවා රුපියල් බිලියන 23යි. මේවා කරන්නේ කාගේ අවශ්‍යතාවට ද කියන ප්‍රශ්නය මේ රටේ සෑම කෙනෙකු තුළින්ම මතු වනවා. අපේ ආණ්ඩුව පරාජයට පත් කරලා මේ ආණ්ඩුව බලයට පත් වුණේ යහපාලනය කියන සංකල්පය ක්‍රියාත්මක කරන්නයි. යහපාලනය ක්‍රියාත්මක කරනවා නම් ජනතාවගේ පිට දැවැන්ත බදු බර පැටවෙන, ජනතාවගේ මුදල් මේ වාගේ අනවශ්‍ය දේවල් වෙනුවෙන් වියදම් කරන ව්‍යාපෘති නතර කරන්නයි කියන ඉල්ලීම අප බොහෝම ගෞරවයෙන් කරනවා. මොකද, අපේ ආණ්ඩුවට යම්කිසි වෝදනාවක් එල්ල වුණා නම් ඒවා නැති කරන්න බලයට ආපු ආණ්ඩුව ඊට වඩා ප්‍රබල ලෙස මේ වාගේ දැවැන්ත මහඩවලට, අනවශ්‍ය වියදම්වලට රට යොමු කරනවා නම් එයින් අපේ රටේ ජීවත් වන සෑම කෙනෙකුගේම දෛනික ජීවිතය අපහසුතාවට පත් වනවාය කියන කරුණ සිහිපත් කරමින් මා නිහඬ වනවා. සෑම දෙනාටම බොහෝම සතුනියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் துவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
බොහෝම සතුනියි.

මිලහට, ගරු කුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි දහයක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.භා. 1.47]

ගරු කුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන මහතා
(மாண்புமிகு துஷார இந்துனில் அமரசேன)
(The Hon. Thushara Indunil Amarasena)
බොහෝම සතුනියි, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි.

මා මුලින්ම ගරු රමේෂ් පතිරණ මන්ත්‍රීතුමාට කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. තමුන්තාන්සේලාට දැන් හරි කැක්කුමයි, අපි අධිවේගී මාර්ගය හඳුනා ගෙන කොට. තමුන්තාන්සේලා හඳුනාගෙන කොට හොඳයි, අපි හඳුනා ගෙන කොට නරකයි. ඒ විතරක් නොවෙයි. තමුන්තාන්සේලා ටෙන්ඩර් පටිපාටි ගැන කථා කරනවා. තමුන්තාන්සේලාගේ කාලයේ අධිවේගී මාර්ගය හඳුනා ගෙන ටෙන්ඩර් එකක් දැමීමෙන් නැහැ; නම් කළා පමණයි.

තමුන් දැන් අපි දාන ටෙන්ඩර් එකේ අඩු පාඩු ගැන තමුන්තාන්සේලා කථා කරනවා; නැව් ගැන කථා කරනවා. තමුන්තාන්සේලාගේ හිටපු නායකයන්ගේ පුත්තු විනයට ගිහිල්ලා අපේ රටේ ජාතික ධනය වියදම් කරලා රොකට යවපු ඒවා ගැන අපි නැවත කථා කරන්න ඕනෑ. ඒ ගොල්ලන් රොකට යැව්වේ. ඒ නිසා කරුණාකරලා මැරිලා ඉපදිලා වාගේ කථා කරන්න එපා. තමුන්තාන්සේලා මැරිලා ඉපදිලා වාගේ දැන් අපේ ආණ්ඩුවෙන් ගන්න නැව් ගැන කථා කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ විවාදයට සම්බන්ධ වෙන්න අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට බොහෝම සතුනියි. අද සාකච්ඡා වෙන්වෙන්න ඉතාම උචිත මාතෘකාවක්. අද තිබෙන වාහන තදබදයත් එක්ක, ඉන්ධන නාස්තිය කියන කාරණයත් එක්ක, ජනතාවගේ කාලය වැයවීම කියන කාරණයත් එක්ක, ඇත්ත වශයෙන්ම මාර්ග පද්ධතිය දියුණු විය යුතුයි කියන වැදගත් මාතෘකාවක් තමයි අද අපි සාකච්ඡාවට භාජන කරන්නේ.

විශේෂයෙන්ම අද තිබෙන මාර්ග තදබදයත් එක්ක අපේ ජනතාවගේ එදිනෙදා වැඩ කටයුතු කරගන්න තිබෙන කාලය, ඉන්ධන විශාල වශයෙන් නාස්තිය වෙනවා. අපේ ජාතික ධනය, කාලය, ශ්‍රමය මේ සියල්ල විනාශ වෙන තත්වයක් ඇති වෙන නිසා ඒ මාර්ග තදබදය වැළැක්වීමට නිසි වැඩපිළිවෙළක්, ක්‍රමවේදයක් අවශ්‍යයි. ඒ පිළිබඳ යම් ප්‍රතිපත්තියක් අපට අවශ්‍යයි.

විශේෂයෙන්ම අද රටේ වාහන වැඩියි. අපේ රජය බලයට පත් වුණාට පස්සේ අපි සෑම රජයේ සේවකයෙකුටම රුපියල් 10,000 ගණනේ පඩි වැඩි කළා. ලක්ෂ 14ක් වූ රජයේ සේවකයන්ගෙන් වැඩි බහුතරයක් අද අලුත් මෝටර් රථවල හිමිකරුවන් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම කුඩා වාහනවල හිමිකරුවන් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. අද කුඩා වාහන වැඩි වැඩියෙන් පාරට ඇවිල්ලා තිබෙනවා. ඉතින් මේ සියල්ලත් එක්ක අපේ පාරවල ඇතිව තිබෙන තදබදය වැළැක්වීමට විශේෂ විධිවිධාන සැලැස්වීම අවශ්‍යයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි ඒ එක්කම කථා කරන්න ඕනෑ, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳවත්. සාමාන්‍ය සමාජය තුළ ඒ දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳව පවතින චිත්‍රය ඒ තරම් හොඳ චිත්‍රයක් නොවෙයි. එළියේ ඉන්න තැරැව්කරුවන්, පෙරළන්න පුළුවන් පොත්, නොපෙරළෙන පොත් යන මේ සියල්ල එක්ක යටිමගඩ් වැඩ සහ අක්‍රමිකතා රාශියක් සිද්ධ වනවාය කියන එක සාමාන්‍යයෙන් අපේ රටේ ප්‍රචලිත වෙලා තිබෙන කාරණයක්. මීට දශක ගණනාවකට එහා හිටපු කාලයට අපි යා යුතු නැහැ. තමුන් මේ හා සම්බන්ධව තිබෙන යම් අඩු පාඩු, යම් අක්‍රමිකතා නවත්වන්න ඕනෑ. මම ඒ දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉන්න නිලධාරීන්ට වෝදනා කරනවා නොවෙයි. මෝටර් රථ

[ගරු තුෂාර ඉඳුනිල් අමරසේන මහතා]

ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවත් එක්ක බැඳී ඉන්න තැරැව්කරුවන්, ඊට පිටස්තරව ඉන්න බඩගෝස්තරවාදීන් ඒ කටයුතු ව්‍යාපාරයක් බවට පත් කරගෙන, නීතිය අවනිතිය කරන තත්ත්වයක් තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ වාගේ වැඩ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සුද්ද වුණොත් හොඳයි කියන යෝජනාව මම මේ අවස්ථාවේදී විශේෂයෙන්ම කරන්නට ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ එක්කම මගින් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කියන කාරණා ගැනත් මෙහිදී සැලකිලිමත් වෙනවා. ඇත්තටම, සමහර බස් රථ නම් පොල් පටවාගෙන යනවා වාගේ තමයි මගින් පටවාගෙන යන්නේ. ඒක අපේ රටේ තිබෙන ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක්. මේවා පිළිබඳව අපි බොහොම මානුෂිකව සහ ප්‍රායෝගිකව කල්පනා කරන්න ඕනෑ.

"බට්ටා" කියන ලොරි රථවල තට්ටුව පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් අපේ සමාජයේ තිබෙනවා. ඒ ලොරි රථයක් ගන්නේ අයිස්ක්‍රීම් ගෙන යන්න නොවෙයි, මොනවා හරි බඩු ටිකක් පටවාගෙන යන්නයි. ඒකේ තිබෙන තට්ටුව නිසා නිරන්තරයෙන් පොලීසියෙන් පීඩා විඳිනවා. මේ පිළිබඳවත් අලුත් නීති-රීති ආවොත් ඉතාම වැදගත්. අපි වෙනත් රථවලට යන කොට දකිනවා, ඉන්ධන අරපිරිමැස්ම කියන කාරණය. ඒ රථවල, ඒ තිබෙන ලොරි රථයට තවත් trailer එකක් tag කරගෙන, තවත් ඒ ලොරි රථය වාගේ එකක් tag කරගෙන යන හැටි අපි අනන්ත-අප්‍රමාණ දකිනවා. එක ලොරියකින්, එක ඉන්ධන ප්‍රමාණයකින් වැඩිදුරක් ගමන් කරන්න පුළුවන් ඒ වාසිදායක අවස්ථාව පුළුවන් නම් අපිත් සලසා ගන්න ඕනෑ. රූලට, මීටරයට වැඩ කරන්නේ නැතුව, ඒ වාගේ නිර්මාණශීලී එළැඹුම්වලට එනවා නම් ඒකත් ඉතාම වැදගත් විධියට මම මේ අවස්ථාවේදී දකිනවා.

නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමා මේ කාරණය කිව්වා. යුද්ධයෙන් පස්සේ අද අපේ රටේ වැඩිම ජීවිත හානියක් සිදු වන්නේ මාර්ග අනතුරුවලින්. එතුමා පිළිවෙලට ඒ කරුණු කිව්වා. විසිනවදහස් ගණන්වලින්, විසිඅටදහස් ගණන්වලින් ජීවිත නැති වෙන්නේ. එතුමා ඒ සංඛ්‍යා ලේඛන කියපු නිසා මම ඒවා නැවත කියන්න යන්නේ නැහැ. මාර්ග අනතුරුවලින් වැඩිම ජීවිත හානි ප්‍රමාණයක් වාර්තා වෙනවා. විශේෂයෙන් මෝටර් සයිකල් අනතුරු වසරකට 6,000ක් වාර්තා වෙනවා. අහිංසක ළඛාල ගැටවරයන්ගේ තිබෙන ජනප්‍රියම වාහනය තමයි මෝටර් බයිසිකලය. මේ තිබෙන මාර්ග පද්ධතිය තුළ අවුරුදු 17, 18 වයසේ පසුවන ඒ අහිංසක සමනල තරුණ පරපුර-තරුණ ගැටවර පරපුර- විශාල වශයෙන් මියාදෙනවා.

මම දන්නා සිද්ධියක් තිබෙනවා. මා ජීවත් වන ප්‍රදේශයේ එක පවුලක දරුවෙකු සාමාන්‍ය පෙළ විභාගය පාස් වුණා. දරුවාගේ තාත්තා සන්නේෂයට ඒ දරුවාට මෝටර් සයිකලයක් අරගෙන දුන්නා. මාස දෙකයි ගියේ, ඒ දරුවා රිය අනතුරකින් මැරුණා. ඒ හිතේ අමාරුවට මාස පහක් හයක් යනකොට ඒ තාත්තාට අංශ භාගය හැදිලා, ඒකෙන් පීඩා විඳලා, ඒ තාත්තාත් මැරුණා. මේ වාගේ සමාජ ව්‍යසන අපේ රටේ බරපතල විධියට තිබෙනවා. අද අපේ තරුණ දරුවෙකුට දෙමව්පියන් විසින් කරන ලොකුම අපරාධය හැටියට මම දකින්නේ ඒ දරුවාට ඉගිල්ලිලා යන්න මෝටර් සයිකලයක් අරගෙන දෙන එකයි. අපි මෙන්න, මේ වාගේ කරුණුවලින් අපේ සමාජය දැනුවත් කරනවා නම්, මේ ගැටවරයන්ට-තරුණයන්ට- මේ වාහන පැදීමේදී යම් කිසි සීමාවක් පනවනවා නම් හොඳයි. එක්කෝ ඒ ගොල්ලන්ට ඒ බලපත්‍ර ලබා දෙන එක, එහෙම නැත්නම් මෝටර් සයිකල් පදවන පුළුවන් වයස් සීමාව අඩුම තරමින් අවුරුදු 25ක්වත් එහාට දමනවා නම් හොඳයි කියලා මා හිතනවා. මේකත් සමහර වෙලාවට මේ

ආණ්ඩුව විවේචනය කරන්න කාරණයක් වෙයි. "ඔන්න, අපට දැන් chat කරන්න තිබුණු එකත් නැති කරමින් phone bill එක වැඩි කළා කියනවා වාගේම, දැන් මෙන්න කොල්ලන්ට මෝටර් සයිකල් පදින්න දෙන්නත් එපා කියනවා. එක්සත් ජාතික පක්ෂය ප්‍රමුඛ යහ පාලන ආණ්ඩුව මෙහෙමයි" කියලා අපට වෝදනාවක් එයි. නමුත්, ඒකත් ඉතාම වැදගත් කාරණයක් හැටියට මම දකිනවා. මොකද, යුද්ධයෙන් පස්සේ අපේ තරුණ පරපුර මිය යන ප්‍රධානම කාරණයක් හැටියට තමයි මා රිය අනතුරු දකින්නේ.

මා මේ අවස්ථාවේදී විශේෂයෙන් තවත් කරුණක් කියනවා. දැන් පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩසටහනක් තිබෙනවා, "පරිස්සමෙන් ගිහින් එන්න" කියලා. ඒක සංකල්පයක් හැටියට ඉතාම හොඳ දෙයක්. අපි දකිනවා, පාසල් දරු දැරියන් එකතු කරගෙන බැනර් ටිකක් අරගෙන නගරවලට යන එන හැටි. හැබැයි, මේ කාරණය සමාජගත වනවා මදි. "පරිස්සමෙන් ගිහින් එන්න" කියන වැඩසටහනට අපි තව වැඩි වැඩියෙන් සම්පත් සහ අවධානය ලබා දීලා ඒ වැඩසටහන දිරිමත් කරලා අපේ රියදුරන්ට ඒ දැනුම ලබා දෙනවා නම්, ඒකත් ඉතාම හොඳයි කියලා මා හිතනවා.

ඒ එක්කම මා විශේෂයෙන් තවත් දෙයක් කියනවා. බිමත් රියදුරන්ට, වාහන පදවන්න licence නැති ගැටවරයන්ට යම් දඩුවමක් ලබා දෙන්න ඕනෑ; ඔවුන්ට දඩයක් ගහන්න ඕනෑ. අපි ඒ වැරදි වළක්වන්න ඕනෑ. සමහර වෙලාවට දවසේ කුලියට ටිපර් රථ පදවන, බස් රථ පදවන රියදුරෙකුගේ පඩිය සමහර වෙලාවට රුපියල් 1,000යි, 1,500යි. ඒ ටිපර් රථ සහ බස් රථ දිහා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව බලන්නේම වැරදිකරුවන් දිහා බලන විධියටයි. වැරද්දක් කළත්, නොකළත් මේ අය අපරාධකරුවන් හැටියටමයි පොලීසිය දකින්නේ. ඒ අය ඉරක් පොඩිවට කැපුවත් සමහර වෙලාවට ලොකු දඩයකට යටත් කරනවා. සමහර වෙලාවට ඒ රියදුරෙකු දිවා රෑ මහන්සි වෙලා උපයා ගන්නා මුළු පඩියම ඒ දඩයකට ගෙවන්න සිද්ධ වනවා. මෙන්න, මේ වාගේ දේවලුත් සිදුවනවා. මේ රියදුරන් කරන්නේත් අපේ ආර්ථිකයේ යම් ක්‍රියාකාරකමක්. ඔවුන් දායක වන්නේත් ආර්ථිකයේ යම් ක්‍රියාකාරකමකට. ඒ නිසා ඒ අය වෙනුවෙන්ම යම් සාධාරණ එළැඹුමක් අපට ගන්න පුළුවන් නම් වඩාත් හොඳයි කියන එක මා විශේෂයෙන් කියනවා.

ඒ එක්කම මම කපා කරන්න ඕනෑ, ත්‍රිවිල්කරුවන් ගැන. සාමාන්‍යයෙන් තරුණයන්ට ගමේ ගොඩේ කියන කපාවක් තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, තරුණයන්ට රස්තියාදු ගහන්න දෙන licence එකක් තමයි, ත්‍රිවිල් එක.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත කාලය අවසානයයි.

ගරු තුෂාර ඉඳුනිල් අමරසේන මහතා
(மாண்புமிகு துணை இந்துளர் அமரசேன)
(The Hon. Thushara Indunil Amaraseena)
ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අද ආනන්ද අලුත්ගමගේ මන්ත්‍රීතුමා කපා කරන්නේ නැහැ. මට එතුමාගේ කාලයෙන් ටිකක් ලබා දෙන්න.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
හරි.

ගරු තුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන මහතා
(மாண்புமிகு துஷார இந்திரனில் அமரசேன)
(The Hon. Thushara Indunil Amaraseena)

තරුණයාට රස්තියාදු ගහන්න ලබාදෙන බලපත්‍රයක් තමයි, ත්‍රිවිල්කරුවෙකු හැටියට සමාජගත වීම. ඇත්ත වශයෙන්ම යම් වියපත්භාවයකට පත් වුණාට පස්සේ ඒ තරුණයකුට ඒ වාගේ අවස්ථාවක් ලබා දෙනවා නම්, ඒක ඉතාම හොඳයි කියන එක මා යෝජනා කරනවා.

මම තව දෙයක් කියන්න ඕනෑ. අපේ රට වාහනවල වේගය පාලනය කිරීම ඉතාම හොඳයි. අපේ පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටින පොලිස් නිලධාරීන් කැලය අස්සේ හැංගිලා ඉඳලා එක පාරටම තමයි වේගමානය දමන්නේ. කැලය අස්සේ හැංගිලා ඉඳලා එක පාරටම මේ පොලිස් නිලධාරීන් පාරට එනකොට රියදුරන් තැනි ගන්නවා; හය වෙනවා; කලබලයට පත්වනවා. ඒකත් විශාල වැරද්දක් හැටියට මා දකිනවා. ඒ නිසා ඒ නිලධාරීන් මාර්ගය ඉදිරියේ පෙනී සිටිනවා නම්, පොලිස් නිලධාරියෙකු දැකීමෙන්ම රියදුරන්ගේ වේගය පලනය වන තත්වයකුත් මා දකිනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට කතා කරන්න ලැබී තිබෙන කාලය අවසන් වෙමින් තිබෙන නිසා මා විශේෂයෙන් තව එක දෙයක් කතා කරන්න ඕනෑ. මේ තිබෙන රට වාහන අර්බුදය වාගේම අද ලොකු අර්බුදයක් ඇති කරමින් යනවා, නව ව්‍යවස්ථාව පිළිබඳව වන කාරණයත්. මේ ව්‍යවස්ථාව යකෙක් ය, බිල්ලෙක් ය, ඒක ආගමට වන කටිනවා ය, ජාතිය පාවා දෙනවා ය, රට කඩනවා ය කියලා තමයි දැන් මේ ගොල්ලන් කියන්නේ.

හැබැයි, මේවා කවුද කියන්නේ? ඒකාබද්ධ විපක්ෂය ප්‍රමුඛ කරගත් සංවිධාන තමයි මේවා කියන්නේ; නව ව්‍යවස්ථාවට පුළුවන් තරම් ගල් මුහුරු එල්ල කරන්නේ. ඒකාබද්ධ විපක්ෂයේ නායකයා -පොහොට්ටුවේ නායකයා- වන ජී.එල්. පීරිස් මහත්මයා, ඒ පරවෙච්ච මල් කැකුළු මොකක්ද කළේ? 1995 වර්ෂයේ දී ජී.එල්. පීරිස් මහත්මයා තමයි එදා ආණ්ඩු බලය පැවැති මුළු කාල පරිච්ඡේදය තුළ දහතුන්වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනයට එහා ගිය පැකේජයක් කර පින්තාගෙන ගියේ. එදා -1995 වර්ෂයේදී- මීටත් වඩා රටේ බලය බෙදන පැකේජයක් කර ගහගෙන ගිය, මෙදා පොහොට්ටුවේ සභාපතිතුමා වන ජී.එල්. පීරිස් මහත්මයා තමයි, පොහොට්ටුවේ අය තමයි අද ගෙනෙන ව්‍යවස්ථාවට කවල් අදින්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මා විශේෂයෙන්ම මේ අවස්ථාවේදී කියන්න ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. බැසිල් රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ දිවි නැගුම පනතට විරුද්ධ වුණා කියා ශිරානි බණ්ඩාරනායක මැතිනිය දවස් දෙකෙන් ගෙදර යැව්වා. කොහොමද එතුමිය ගෙදර යැව්වේ? මම හිතන විධියට මේ පාර්ලිමේන්තුවේ සිටින සේවකයන් ඒ ගැන දන්නවා. පාර්ලිමේන්තුව දිවා රාත්‍රී නැතිව රැස් කරලා, මේ මුළු සභා ගර්භය වහන්නේ නැතිව රාත්‍රීය පුරා එළි වන කල් අවශ්‍ය සියල්ල නිර්මාණය කරලා, පසුවදා එය සම්මත කරලා ශිරානි බණ්ඩාරනායක මැතිනිය ගෙදර යැව්වා. නමුත් අපි එහෙම කරන්නේ නැහැ. එහෙම එක දවසින් හදලා, රැ එළි වන කොට ඉදිරිපත් කරලා පහුවදා හවස් වන කොට සම්මත කරන ව්‍යවස්ථාවක් නොවෙයි අප මේ ඉදිරිපත් කරන්න හදන්නේ. කවුද, ශිරානි බණ්ඩාරනායක මැතිනිය ගෙදර යවන වැඩසටහන්වලට තාත්තලා වුණේ? මේ මහා ලොකුවට සද්දය දමමින් එළියේත් ගිරිය පුප්පාගෙන කෑ ගහන විමල් වීරවංශලා තමයි ඒ කටයුත්ත කළේ. එක රැස් පාර්ලිමේන්තුවේ නිදි මරලා, සේවකයන් ගෙදර යවන්නේ නැතිව ඉඳලා -අඩුම තරමින් ඇඳුමක් මාරු කර ගන්නවත් සේවකයන් ගෙදර යවන්නේ නැතිව ඉඳලා- පහුවදා

ශිරානි බණ්ඩාරනායක ගෙදර යවපු වැඩ කටයුත්තේ නායකයන් වුණේ, මේ

[මූලාසනයේ අණ පරිදි ඉවත් කරන ලදී.]
[அக்கிராசனக் கட்டளைப்படி அகற்றப்பட்டிருந்தது]
[Expunged on the order of the Chair.]

විමල් වීරවංශලායි. නමුත් මේ ව්‍යවස්ථාව එහෙම ගෙනෙන එකක් නොවෙයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, අද මෙතුමන්ලා මොකක්ද කරන්නේ? මෙතුමන්ලා අද අපේ මහා නායක හිමිවරුන් පවා අවභාවිත කරනවා. රාජ්‍ය දේපළ සියල්ල අවභාවිත කරලා, කරලා, කරලා ඉවර වෙලා, "මහා නායක හිමිවරුන් මේ ව්‍යවස්ථාවට විරුද්ධයි. උන්වහන්සේලාත් ඒකට දෝෂාරෝපණය කරනවා" කියමින් අද මහා නායක භාමුදුරුවන් වහන්සේලාත් අවභාවිත කරන තත්වයක් තමයි තිබෙන්නේ. ඒ අයගෙන් මට අහන්න ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. අර මහනුවර කාර් රේස් පද්දේත් මහා නායක භාමුදුරුවන් වහන්සේලාගෙන් අහලාද, උන්වහන්සේලාගේ අවවාද අනුශාසනා පිට ද, උන් වහන්සේලාගේ ආශීර්වාදය පිට ද කියන එකක් මා විශේෂයෙන් ඒකාබද්ධ විපක්ෂයේ මහන්වරුන්ගෙන් මේ අවස්ථාවේදී අහන්න කැමැතියි. අපේ රටේ, බුද්ධ ශාසනයේ මුදුන් මල්කඩ වන අපේ මහා නායක හිමිවරුන් කරුණාකර අවභාවිත කරන්න එපා; කරුණාකර උන්වහන්සේලා වෙළඳ භාණ්ඩ බවට පත් කරන්න එපා; උන්වහන්සේලා පිළිබඳ වැරදි තොරතුරු දෙන්න එපා, කියලා මා කියනවා. උන්වහන්සේලා බුද්ධිමත්; උන්වහන්සේලා දැනුවත්. ඔය ඒකාබද්ධ විපක්ෂයට හේතුවක් නැතිවත් නිරන්තරයෙන්ම කඩේ යන අපේ ස්වාමීන් වහන්සේලා පිරිසක් ඉන්නවා. මා එම ස්වාමීන් වහන්සේලාට කියනවා, 'අනේ අප්පේ, අපේ භාමුදුරුවනේ! අනේ අවසරයි, අපේ භාමුදුරුවනේ! ඉවසා වදාරන්න! වැදලා කියන්නම්, අපේ භාමුදුරුවනේ! අපි තවම ව්‍යවස්ථාවක් හදලා නැහැ. අදහස් මාලාවක් විතරයි තිබෙන්නේ. සියලු බහු පක්ෂ, සියලු කණ්ඩායම්, රටේ ජනතාව ඇතුළු සියලු දෙනාගෙන් ගත් අදහස් මාලාවක් විතරයි අප හැදුවේ. අප එය හදලා කෙටුම්පතක් හැටියට ඉදිරිපත් කළාට පසුව ඒ ගැන කතා කරන්න" කියලා. හේතුවක් නැතිව මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ ඒකාබද්ධ නඩයත් එක්ක කඩේ යන ස්වාමීන් වහන්සේලාටයි මා මේ කියන්නේ. අපේ මහා නායක ස්වාමීන් වහන්සේලා බුද්ධිමත්. උන්වහන්සේලා ඒවාට රැවටෙන්නේ නැහැ. ඒකාබද්ධ විපක්ෂයට හේතු නැතිව කඩේ යන, ගෝනි නැතිව කරේ යන ස්වාමීන් වහන්සේලාට කියන්නේ, "අනේ වැදලා කියන්නම් අපේ භාමුදුරුවනේ! අපි ව්‍යවස්ථාව හදලා ඉදිරිපත් කරන කල්, එහි ඉන්නේ යකෙක්ද, පෙරේතයෙක්ද, අවතාරයක්ද, දෙවි දේවතාවෙක්ද, කවුද කියා හරියට දකින කල්, ඒ දරුවා හරියට ඉපදෙන කල්, කණෙක්ද, කොරෙක්ද, බිරිසක්ද කියා හරියට දකින කල් අනේ! අපේ රට කුලප්පු කරන්න එපා; රට ගිනි තබන්න එපා. රටේ මිනිසුන්ගේ මනස කුරුවල් කරන්න එපා. මහා නායක ස්වාමීන් වහන්සේලා ඇතුළු මහා සංඝ රත්නයේ ඔප් අවුල් කරන්න එපා, මේ රට ගිනි තබන්න එපා" කියලා ඒකාබද්ධ විපක්ෂයට හේතු නැතිව කඩේ යන අයගෙන් මම වැදලා ඉල්ලනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ එක්කම මේ කාරණය ගැනත් මම කියන්න ඕනෑ. ඊයේ ගරු ලක්ෂ්මන් කීරිඇල්ල අමාත්‍යතුමාට සම්භර අය බැඳගෙන ගහන්න ලැස්ති වුණා.

මොකක්ද, මෙතැන තිබෙන්නේ? මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයට මේ අය හරි ආසයි. පසුගිය රජයේ හිටපු ජනාධිපතිතුමාත් මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත ඇමතිවරු කාටවත් දුන්නේ නැහැ. ඒක එතුමා යටතේමයි තබා ගත්තේ.

[ගරු තුෂාර ඉදුතිල් අමරසේන මහතා]

රියේ මෙතැනදී ඇමතිතුමාට බැඳ ගෙන ගැනුවා. අනුර දිසානායක මහත්මයා තමයි ඒක පටන් ගත්තේ. හවස හතර වෙනකොට මොකක්ද වුණේ? මහ ලොකුවට කට්ටියම එක්කාසු වෙලා ජනමාධ්‍යවේදීන් ඉන්නා වේලාවේ ගල් ගැනුවා. ඒ වුණාට හවස හතර වෙනකොට, කල්තැබීමේ යෝජනාව ඉදිරිපත් කරපු මන්ත්‍රීවරයා සිටියේත් නැහැ; එය ස්ථිර කළ මන්ත්‍රීවරයා සිටියේත් නැහැ; අඩුම තරමේ එම යෝජනාවට අදාළව ගල් ගහපු ඒකාබද්ධ කණ්ඩායම සිටියේත් නැහැ. හවස හතරෙන් පසුව කිසිම කෙනෙක් සිටියේ නැහැ. හැබැයි, රාත්‍රී 7.30ට අවසන් වෙන්වන තිබුණු විවාදය රාත්‍රී 8.00 වෙනකම් දීර්ඝ කරලා, ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල ඇමතිතුමා වෙනුවෙන් කපා කරන්න ගරු මන්ත්‍රීවරුන් මෙතැන සිටියා. මම අහන්නේ මොන තරම් වියදමක්ද? කෙනෙකුට මඩ ගහන්න ඕනෑකමට පාර්ලිමේන්තුවේ මුළු දවසක් මේ වාගේ නාස්ති කරන්න පුළුවන්ද?

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මම විශේෂයෙන්ම ඔබතුමාගේ අවධානය මේ සඳහා යොමු කරනවා. පාර්ලිමේන්තුව දවසකට රැස්වෙන්න යන වියදම කොපමණක්ද? මේ ගොල්ලන් ජනමාධ්‍යවේදීන් ඉන්නා වේලාවේ ගල් ටික ගහලා, හවස තුන-හතර වෙනකොට යන්න යනවා. රැ.හත-අට වෙනකම් අනෙක් අය පාළු ගෙවල්වල වළන් බිඳිනවා. ඒ නිසා කරුණාකරලා මේ පාර්ලිමේන්තුව රැස්වෙන්න යන වියදම, මෙහි සේවකයන්ගේ සහ සියලුදෙනාගේ කාලය මේ ගල්කාරයන්ගේ සෙල්ලම්වලට යටත් කරන්න එපා කියන එකක් මම විශේෂයෙන් සඳහන් කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
බොහොම ස්තූතියි.

මිලහට, ගරු ඩී.ටී.ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා.

[අ.හා. 2.04]

ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு டி.டி.டி.வி. விமலவீர திசானாயக்க)
(The Hon. D.T.W. Wimalaweera Dissanayaka)
ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, වාහන සැපයුමක් කියලා එය පෞද්ගලිකව අත්-පත් කර ගන්න සිහින මවන සමාජයක, පෞද්ගලිකව අත්-පත් කර ගන්නා වාහනය අද විපතක් වෙලා තිබෙන මොහොතක, එය මරණය හා ආබාධිත තත්වය කැඳවන වස්තුවක් වුණු අවස්ථාවක මේ රටේ 1,115,982ක් පමණ තිබෙන ත්‍රි රෝද රථ සඳහා නියාමනයක් ඇති කිරීමට ගරු ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා ඉදිරිපත් කළ මෙම යෝජනාව අපි අගය කරනවා. මම මෙහෙම කියන්නේ එතුමා අපේ පක්ෂයේ නිසා නොවෙයි. එතුමා පසුගිය කාල සීමාව තුළ අම්පාරේ වැට හදන්න; අපේ රෝහල හදන්න; අමුණු හදන්න; වාරිමාර්ග ව්‍යාපෘති හදන්න හුඟක් උදව් කරපු, වැඩ කරපු ඇමතිතුමෙක්. මම ඒ ගැන දන්නවා. හැබැයි, එතුමාගේ අමාත්‍යාංශය යටතට එන ගුවන් තොටුපොළේ වී ගොඩ ගහන තැනට මේ ආණ්ඩුව යටතේ එතුමා පත් වුණා. එතුමා ඉතාම දක්ෂ ඇමතිවරයෙක්. නමුත් අඩුම තරමින් එතුමාට ගුවන් තොටුපොළවත් ආණ්ඩුවෙන් බේරා ගන්න බැරි වුණා. බොහොම අමාරුවෙන් තමයි එය වී ගබඩාවක් වෙන එක වළක්වා ගත්තේ. ගරු එස්.බී. දිසානායක මැතිතුමාත් එහෙමයි. සමාද්ධිය දෙන්න මුල් වුණේ එතුමායි. නමුත් අපේ ආණ්ඩුවක් නැති වුණාම, සමාද්ධිය කපන්න තමයි එතුමාට හැම දාම මුල් වෙන්න වෙලා තිබෙන්නේ. ඒ වාගේ අපේ දක්ෂතම

ඇමතිවරයෙක් වුණු ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාට මේ ආණ්ඩුව යටතේ වැඩ කරන්න ටිකක් අමාරු වෙන්න පුළුවන්.

කොහොම වෙතත්, මේ රටේ ත්‍රී විලර් ව්‍යාපාරය ගත්තාම, එය එක පැත්තකින් මගී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වෙනවා. තව පැත්තකින් ජීවනෝපායක් වෙනවා. මේ ආර්ථිකය අඩුම වශයෙන් දසලක්ෂයක් පමණ දෙනා ත්‍රි රෝද රථ රියැදුරන් බවට පත් කරලා තිබෙනවා. මෙහි පළමුවැනි වින්තිකරුවා වෙන්නේ මේ රටේ අධ්‍යාපනය. නිර්මාණශීලී, හෘදය සංවේදී, ගැඹුරු, අලුත් නිර්මාණයක් කරන්න අසමත් වන පරපුරක් තමයි ඉතා පහසුවෙන් ජීවනෝපායක් විධියට මේ ත්‍රි රෝද රථ කර්මාන්තයට ඇතුළු වෙන්නේ. දරුවන්ගේ නිර්මාණශීලිත්වය මොට කරන, සිතීමේ ශක්තිය දුර්වල කරන, විභාග කේන්ද්‍රීය අධ්‍යාපනයක් විසින් මේ රටේ තරුණ පරම්පරාව ත්‍රී විලර් එකකට කොටු කරන වින්තනයකට අරගෙන ගිහිල්ලා තිබෙනවා. ඒ නිසා කරුණාකරලා අපි අලුතින් හිතන්න ඕනෑය කියන එක මේ උත්තරීතර සභාවේ සිටිමින් මම කියන්න කැමැතියි. මේ රටේ අධ්‍යාපනය වෙනස් කරන්න, එය නිර්මාණශීලීව ගොඩනගන්න කටයුතු කළේ නැත්නම් මේ රට ත්‍රි රෝද රථ රියැදුරන්ගෙන් පිරිවේ.

ඒ නිසා පහ වසර ශිෂ්‍යත්ව විභාගයෙන් පටන් ගන්නා, අලුතින් යමක් නිර්මාණය කිරීමට නොහැකි, නිර්මාණශීලිත්වය මොට කරන, අලුත් කල්පනාවන් යට කරන විභාග කේන්ද්‍රීය අධ්‍යාපනයෙන් බිහි කරන්නා වූ නව තරුණ පරපුර විසින් ඔවුන්ට ඉතා පහසු රැකියාවක් විධියට තමයි ත්‍රීවිල් රථ රැකියාව තෝරාගෙන තිබෙන්නේ. අපේ රටේ දැනට තිබෙන 1,100,000ක් පමණ වූ ත්‍රීවිල් රථ නියාමනය කළ යුතුමයි. දැන් අපේ ඇමතිතුමා මේ සම්බන්ධයෙන් විවිධ කොන්දේසි ටිකක් යෝජනා කර තිබෙනවා. කාටවත් බැහැ, ඒවාට විරුද්ධ වෙන්න. ත්‍රීවිල් රථයක දකුණු පස දොරටුවක් තිබෙන එක, නැත්නම් ඒ දොරටුව වසා දමන එක, මීටර් එකක් සවි කරන එක, ඒ කිසිවකට විරුද්ධ වෙන්න අපට පුළුවන්කමක් නැහැ. මොකද, 2015 අවුරුද්දේදී මේ රටේ ත්‍රීවිල් රථ අනතුරු පමණක් 6,789ක් සිද්ධ වෙලා තිබෙනවා. පාරවල් වැඩියෙන් හැදිවිව නිසා, අධිවේගී මාර්ග හැදිවිව නිසා අනතුරු ප්‍රමාණය වැඩි වෙලා තිබෙනවා. ඇමතිතුමා කිව්වා වාගේ, යුද්ධයෙන් මිය ගිය සංඛ්‍යාවට වඩා වැඩි සංඛ්‍යාවක් මහ මහ රිය අනතුරුවලින් මිය යනවා. අපි කියනවා, රියැදුරන්ට විනයක් නැහැ කියලා.

ඇත්තටම බැලුවොත්, ඒ විනය නැති කළේත් මේ අධ්‍යාපන ක්‍රමයයි. අපි හැමෝම මේ ප්‍රශ්නවල මුල සොයාගෙන ගියොත් මේ වාර්ගික අර්බුදය, මරාගෙන මැරෙන යුද්ධ, ජාතිවාදය, අන්තවාදය - සමහරු ත්‍රීවිල් එකේ නැහැලා ගිහිල්ලා ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවෙන් බැස්ස ආකාරය මම දැක්කා. එවැනි එකක් නොවෙයි මම මේ කියන්නේ-මේ සියල්ලටම මුල් වෙච්ච දේ තමයි අධ්‍යාපනය. අධ්‍යාපන ක්‍රමය අපට නිවැරදි කරන්න බැරි නම්, අපි මොනවා කළත් වැඩක් නැහැ. අගමැතිතුමා හැම මාසයකටම සැරයක් මෙතැනට ඇවිල්ලා ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයක් කියවනවා; අය වැයට පෙරත් කියවනවා; අය වැයට පසුවත් කියවනවා. හැබැයි, මේ රට යන්නේ ඉස්සරහට නොවෙයි, පිටු පස්සටයි. මේ වන විට අපේ රටේ ජාතික ආදායම අඩු වෙලා තිබෙනවා; රබර් නිෂ්පාදනය අඩු වෙලා තිබෙනවා; වී නිෂ්පාදනය අඩු වෙලා තිබෙනවා; තේ නිෂ්පාදනය අඩු වෙලා තිබෙනවා; එළවලු නිෂ්පාදනය අඩු වෙලා තිබෙනවා. සියලු නිෂ්පාදන කඩා වැටිවිව ආර්ථිකයක් තමයි මේ තාක්තු කරමින් ඉන්නේ. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමාගේ යෝජනා එකකටවත් අපි විරුද්ධ වෙන්නේ නැහැ. හැබැයි, ත්‍රීවිල් රථ රියැදුරන්ගේ වයස් සීමාව අවුරුදු 35 දක්වා වැඩි කරපු එක ගැන මට පොඩි කපාවක් කියන්න තිබෙනවා, ගරු ඇමතිතුමනි.

මේ රටේ පුරවැසියෙකුට අවුරුදු 35 සම්පූර්ණ වූණට පස්සේ ජනාධිපති වෙන්නත් පුළුවන්. මේ මුළු රටේම වගකීම දරන්නන් අවුරුදු 35යි සම්පූර්ණ වෙන්න ඕනෑ. ත්‍රිවිල් රට රියැදුරෙක් වෙන්නත් අවුරුදු 35ක් සම්පූර්ණ වෙන්න ඕනෑ ද ගරු ඇමතිතුමනි? හැබැයි, ඔබතුමා හිතනවා නම් අවුරුදු 35ට වැඩි අය අතින් රිය අනතුරු වෙන්නේ නැහැ කියලා, හේතුවලවාදී විධියට ඒක විශ්වාස කරන්න අමාරුයි ගරු ඇමතිතුමනි. මේකේ ඇත්ත නැත්ත, හරි වැරද්ද කුමක් වුවත්, කිසියම් තරුණ පිරිසක් ජීවත් වෙන්න ක්‍රමයක් නැතිව ත්‍රිවිල් රට රැකියාව තෝරා ගන්නත්, ඔහුට ඒ අවස්ථාවත් මේකෙන් සීමා වෙනවා.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
(மாண்புமிகு நிமல் சிறீபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

දැනට රියැදුරු බලපත්‍ර ලබා ඉන්න අයට ඒක බලපාන්නේ නැහැ. ඉදිරියටයි ඒක බලපාන්නේ.

ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා
(மாண்புமிகு டி.டி.டபிள்யூ. விமலவீர திசானாயக்க)
(The Hon. D. T. W. Wimalaweera Dissanayaka)

ඔව්. අලුතින් එන කට්ටියට සීමා වෙනවා. ඒක හරි. මම කියන්නේ, මේකට අවුරුදු 18 අයට ඉඩ දෙන්න එපා; අවුරුදු 20 අයට ඉඩ දෙන්න එපා. හැබැයි, අවුරුදු 35ක් දක්වා තිබෙන වයස් සීමාව තවත් පොඩි ප්‍රමාණයකින් අඩු කරන්න. රටේ ජනාධිපතිවරයෙක් වෙන්නත් සම්පූර්ණ කරන්න ඕනෑ වයස් සීමාව අවුරුදු 35යි. ත්‍රිවිල් රට රියැදුරෙක් වෙන්නත් අවුරුදු 35ක් සම්පූර්ණ වෙන්න ඕනෑ කියලා කොන්දේසියක් දමනවා නම්, ඒක තරුණ පරපුරට එතරම්ම ගැලපෙන්නේ නැහැ. මොකද, මේ ආණ්ඩුව තරුණයන්ට ඡන්දය ඉල්ලන්න තිබුණු අවස්ථාව නැති කළා කියලා කියනවා නේ. ඒ අවස්ථාවත් නැති කරලා, මේ අවස්ථාවත් එක පාරටම නැති කරන්න හොඳ නැහැ කියලායි මම ඔබතුමාට කියන්නේ. ඒ නිසා අවුරුදු 35ක් දක්වා තිබෙන කාල සීමාව ටිකක් වෙනස් කරන්න කියලා මම තමුන්නාන්සේට යෝජනා කරනවා. මම දිගින් දිගටම ඒ ගැන ලොකු දෙයක් කියන්න යන්නේ නැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරු කියනවා මට ඇහුණා, භාමුදුරුවෝ අවභාවිතා කරනවා කියලා. මේ රටේ සංඝ පරම්පරාව විවිධ කාලවලදී මතු වෙච්ච ප්‍රශ්නවලට විවිධ අර්ථකථන දීලා තිබෙනවා. හැබැයි, ඒකෙන් කියැවෙන්නේ නැහැ භාමුදුරුවරුන්ට මුකුත් තේරෙන්නේ නැහැ; දේශපාලනය තේරෙන්නේ නැහැ; සමාජය ගැන තේරෙන්නේ නැහැ කියලා. මේ අය තව ටික දවසක් යන කොට භාමුදුරුවන්ට බණ දහම් කියලා දෙන්නත් පටන් ගනීවි.

එම නිසා කරුණාකරලා ඔබතුමා සරන් ලොන්සේකා මැතිතුමාගේ ගණයට වැටෙන්න එපා. අපේ ගරු කුෂාර ඉදුනිල් අමරසේන තරුණ මන්ත්‍රීතුමාට මම මේ කියන්නේ. එතුමා උපාධිධාරියෙක්. ඔබතුමා භාමුදුරුවන්ට කරන ඔය අපහාසය නතර කරන්න. අපේ ආණ්ඩුව තිබෙන කොටත් භාමුදුරුවරු එහෙම විවේචන කළා; උද්ඝෝෂණ කළා; පෙළපාළි ගියා. හැබැයි අපි එහෙම අපහාස කරන්න ගියේ නැහැ; අවමන් කරන්න ගියේ නැහැ. ස්වාමීන් වහන්සේලාම මේ රටේ දේශපාලනය තීන්දු කරන්නේ නැහැ. හැබැයි මේ රටේ ජනතාව වෙනුවෙන්, උන්වහන්සේලා නියෝජනය කරන දහම වෙනුවෙන්, උන්වහන්සේලාට යම් මතයක් ප්‍රකාශ කරන්න තිබෙන අයිතියට මේ සභාව භාවිත කරලා අභියෝග කරන්න එපා. කාදිනල්තුමාට, හින්දු ආගමික පූජකතුමෙකුට, ක්‍රිස්තියානි ආගමික පූජකතුමෙකුට, එහෙම නැත්නම් ඉස්ලාම් ආගමික පූජකතුමෙකුට මේවා ගැන කියන්න තිබෙන අයිතියට අප බාධා කරන්න; අභියෝග කරන්න යන්න අවශ්‍ය නැහැ. මේ ගරු සභාව එවැනි දේවල්වලට පාවිච්චි

කරන්න එපා. අගමැතිතුමා ඊයේ කිව්වා නේ, "භාමුදුරුවන්ගේ photos දමලා රට නොමඟ යවනවා" කියා. හැබැයි මතක තියාගන්න, ඊයේ මල්වතු-අස්ගිරි පාර්ශ්වයේ අනුනායක ධම්මානන්ද භාමුදුරුවෝ කිව්වා, "නායක භාමුදුරුවන් වහන්සේලා දෙනමගේම ආශීර්වාදය සහ අනුමැතිය ඇතිව තමයි ඒ ප්‍රකාශන නිකුත් කළේ" කියලා. එම නිසා ඒ විධියට මාධ්‍ය භාවිත කරලා, මේ උත්තරීතර සභාව භාවිත කරලා, මේ රටේ හික්සුන් වහන්සේලාට අපහාස කරන්න එපා කියලා මම කියන්න කැමැතියි. මොකද, three wheeler එකේ නැහැලා ගිහින්, භාමුදුරුවන්ටත් අපහාස කරලා, ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවෙන් තමයි එතුමා බිමට බැස්සේ.

මම මීට වඩා කපා කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි. මේ රටේ යහපත් සමාජයක් ඇති කරන්න ඕනෑ නම් තමුන්නාන්සේලාගේ ආණ්ඩුව කරුණාකරලා සියල්ල පසෙක ලා අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිසංස්කරණයක් ඇති කරගන්න; අධ්‍යාපනයෙන් නිවැරදි ප්‍රතිපත්තියක් ඇති කරගන්න කටයුතු කරන්න කියා ඉල්ලා සිටීමෙන්, මගේ කපාව අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තුතියි.

[අ.භා. 2.15]

ගරු සන්දීප් සමරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு சந்தீப சமரசிங்க)
(The Hon. Sandith Samarasinghe)

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට කපා කරන්න අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව මූලින්ම ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

අපේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා මෝටර් වාහන පනත යටතේ අද ඉතා වැදගත් වූ නියෝග කීපයක් මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ, මෝටර් සයිකල් සහ අනිකුත් රථ ධාවනය කිරීමේදී මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කිරීමෙන් සහ සමහර වෙලාවට මත්පැන් පානය කරලා රථ වාහන ධාවනය කිරීමෙන් අද අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වෙනවා. එම අනතුරු නිසා දිනකට ජීවිත විශාල ප්‍රමාණයකට හානි සිදු වෙනවා.

අද මේ බොහෝ ත්‍රි රෝද රථ පාවිච්චි කරන්නේ අයිතිකාරයාට වඩා කුලියට වැඩ කරන අයයි. මේ සමහර ත්‍රි රෝද රථවලට බලපත්‍ර නැහැ; රක්ෂණයක් නැහැ. එතකොට අනතුරකට ලක් වූණම රියැදුරාටත් රක්ෂණයක් නැති වෙනවා. එම වාහන ඇතුළේ කුලියට ගමන් ගන්නා ජනතාවටත් රක්ෂණයක් නැති වෙනවා. ඒ සමහර අයට රෝහල්ගත වෙන්න වූණම; අතක් පයක් කැඩුණම; ඒ අයට ආර්ථිකමය වශයෙන් විශාල හානියක් සිද්ධ වෙනවා. ත්‍රි රෝද රථයකින් ගිහින්, නැත්නම් මෝටර් සයිකලයක් පැදලා පවුලක සැමියාට හානියක් සිද්ධ වූණොත් හරි රක්ෂණයක් නැති වූණම මොකද වෙන්නේ? අනතුරට ලක් වූණම ඔහුට වැඩ කරන්න බැරි වෙනවා; මාස ගණනක් ගෙදර හෝ ඉස්පිරිතාලයේ ඉන්න වෙනවා. ඒ තුළින් පවුලකට වන හානිය ගැන අප බැලිය යුතුයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් 2011-2020 වකවානුව "මාර්ග අනතුරු වැළැක්වීම සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී දශකය" ලෙස නම් කර තිබෙනවා. ලෝකයේ සෑම තැනකම මේ රිය අනතුරු විශාල වශයෙන් සිදු වෙනවා.

රිය අනතුරු නිසා විශාල ප්‍රමාණයක් ජීවිතක්ෂයට පත් වෙනවා වාගේම, වැඩක් කර ගන්න බැරිව, ඇවිදගන්න බැරිව, එහෙමත්

[ගරු සන්දීප් සමරසිංහ මහතා]

නැත්නම් දරුවෙක්ට පාසලට ගිහිල්ලා ඉගෙන ගන්න බැරි අන්දමට රෝගීන් බවට පත් වෙනවා. එවැනි දේවල් නැති කරන්න; අඩු කරන්න තමයි අපේ ගරු ඇමතිතුමා මේ අණපනත් ගෙනැල්ලා තිබෙන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ග්‍රාමීය මාර්ගවල වේග සීමාවක් ලකුණු කරලා නැහැ කියලා අපි දන්නවා. ත්‍රී විලර් රට් ග්‍රාමීය මාර්ගවල ගමන් කරනකොට අපි දකින දෙයක් තමයි තමුන්ට කැමැති විධියට වේගයෙන් පැදගෙන යනවා. කිසිම අනතුරක් ගැන හිතන්නේ නැහැ. විශේෂයෙන්ම තරුණ කොටස්. මේ තරුණ කොටස්වල අනාගතය, අධ්‍යාපනය ගැන අපේ මන්ත්‍රීවරයෙක් කථා කළා. ඒ වාගේම කාලයක් තිබුණා, උසස් පෙළ කරලා අයින් වෙච්ච ගමන්ම ත්‍රී විලර් රට් යක් ගන්නවා. 1990 ගණන්වල ඒක අලුත් දෙයක්. එහෙම නැත්නම්, දෙමව්පියෝ අරගෙන දෙනවා. එහෙම නැත්නම් කාගෙන් හෝ කුලියට අරගෙන ඒ තුළින් යම් කිසි මුදලක් භොයන්න කටයුතු කරනවා. කුලිය ගෙවලා ඉවර වුණාට පසුවත් මේ තරුණයාගේ අතේ ඉතිරි වෙන්නේ පොඩි මුදලක්. ඒකෙන් මොකද කරන්නේ? ඒ මුදල් විකත් එකතු කරගෙන, අනෙක් ත්‍රීරෝද රට් පදින තරුණ අයත් එකතු කරගෙන, මත්පැන් පානය කරනවා, ගමන් බිමන් යනවා. ඒ වාගේ කණ්ඩායමක් හැදිලා, ඒ වාගේ සමාජයකුත් දැන් වෙනකොට ගොඩනැගිලා තිබෙනවා. අද ත්‍රී විලර් රට් දිහා බලනකොට ඒ තුළින් සමාජයට වෙන අලාභය පමණක් නොවෙයි, අද නීතිමය වශයෙන් වෙන ක්‍රියාදාමයන් මේ ත්‍රී විලර් රට් හරහාත් සිදු වෙනවා. අපි කියන්නේ නැහැ, සෑම දෙනාම ඒ දේ කරනවා කියලා. හැබැයි, ඒ තුළින් අක්‍රමිකතා සිදු කරන්න කණ්ඩායම් සිටිනවා.

අපි දන්නවා මත් ද්‍රව්‍ය ජාවාරමට, මත්පැන් ජාවාරමට -කසිප්පු ජාවාරමට- එක එක ප්‍රදේශවල ත්‍රී විලර් රට් පාවිච්චි කරන බව. අපි ඒවාට නීති සම්පාදනය කරලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ඒ සම්බන්ධව කටයුතු කරන්න ඕනෑ කියන එක ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ වෙලාවේ මතක් කරනවා. සමහර ප්‍රදේශවල පොලීසිය ඒ සම්බන්ධව නීතිය ක්‍රියාත්මක කරනවා. කාලයක් තිබුණා දේශපාලනඥයන්ගේ හයිය අරගෙන මොන අක්‍රමිකතාව කළත්, නීති උල්ලංඝනය කළත් කෙළින්ම යැව්වා නැවැත්වුවේ නැහැ. අපි පසුගිය සමයේ -ජනවාරි අටට පෙර- අපේ ප්‍රදේශවල මෝටර් බයිසිකල් පදින අය හෙල්මට නැතිව ඔහේ ධාවනය කරනවා දැක්කා. නීතියක් තිබුණේ නැහැ. මත්පැන් පානය කරලා පාරේ යනවා. නීතියක් තිබුණේ නැහැ. හැබැයි, ඒවා නවත්වනකොට ඒ සමාජයට; ඒ රියදුරන්ට ඒක ලොකු ප්‍රශ්නයක් වුණා. මොකද, ඒ අයට අවශ්‍ය වෙලා තිබුණේ නීතියට උඩින් ගිහිල්ලා ඕනෑ දෙයක් කරන්න. හැබැයි, මේ නීති සම්පාදනය ඉතා වැදගත් කියන එක අපි මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, රජයේ ලංගම තිබෙනවා, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ බස් රථ තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, පෞද්ගලික බස් රථ. ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මේ බස් රථ රියදුරන්ගේ විවිධ ගැටුම් තිබෙනවා. අද විශේෂයෙන්ම මරණයට පත් වෙන, ආබාධයට පත් වෙන විශාල ජන කොටසක් දෙස බැලුවාම සිදු වෙලා තිබෙන්නේ, පෞද්ගලික බස් රථ සහ ලංගම බස් රථවල තිබෙන ගැටීම්යි. සමහර වෙලාවට රියදුරන් ගහ ගන්නවා, ඇන ගන්නවා, මරාගන්නවා. මොකද මේ? Turn එක නැති වෙයි කියලා. එපමණක් නොවෙයි අපි දකින තවත් දෙයක් තමයි පාරේ ඉන්න මගීන්; එහෙම නැත්නම් පාරේ ඉන්න ජනතාව යටකරගෙන බස් රථ ධාවනය කරනවා. විශේෂයෙන්ම ඇත ප්‍රදේශවලට ධාවනය වන පෞද්ගලික බස් රථ -කොළඹ සිට අනුරාධපුරයට, පොළොන්නරුවට, යාපනයට යන බස් රථ-

රියදුරු කඩදාවත් හරි මාර්ගයේ යන්න ඕනෑ කියා සිතා, වේග සීමාව අනුව ධාවනය කරන්නේ නැහැ. වේග සීමාවට වඩා අධිවේගයෙන් ධාවනය කරනවා. සමහර බස් රථ ඩීසල් ගහන්න පෙර පෙට්‍රල් ලීටර් දෙකක් දමනවා. එතකොට, සාමාන්‍ය වේගයට වඩා බස් රථ ධාවනය වෙනවා. මේ තුළින් සමාජයට විශාල හානියක් වෙනවා, විශාල ප්‍රමාණයක් මරණයට පත් වෙනවා. ඒ ගැනත් අපි සිතා බලන්න ඕනෑ. අපි ගරු ඇමතිතුමාට කියනවා, ඒවාට ප්‍රමිතීන් හදලා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්වලට යම් කිසි නියාමනයන් හදන්න ඕනෑ කියලා. මේවා සම්බන්ධයෙන් පළාත් සභාවලටයි බලය තිබුණේ.

අපි දන්නවා, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය හරහා සමහර බස් රථ ධාවනය කරන බව.

විශේෂයෙන්ම සබරගමුව පළාත තුළ ධාවනය කරපු බස් රථ ගත්තාම, සමහර බස් රථවලට බලපත්‍ර නැහැ. එයට හොඳම උදාහරණය, පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ සභාපතිවරයා කැගල්ලේ හිටියා. ඔහුට බස් තිබුණා. එම බස් රථ බලපත්‍ර බලපත්‍ර නැතිව පාවිච්චි කළා. බලපත්‍ර නැතිව බස් රථ ධාවනය කිරීමෙන් අවුරුද්දකට රුපියල් මිලියන දෙකක් විතර පාඩු වුණා. එහෙම පාවිච්චි කරනවා. එදා හිටපු දේශපාලනඥයන්ගේ බලය අරගෙන තමන්ට ඕනෑ විධියට නීති කඩ කරනවා. ඒ වාගේම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්නයක් අහන්න තිබෙනවා. අපේ දිස්ත්‍රික්කයේ එක එක වෙලාවට අලුතින් ඩීපෝ ඇති කරන බව අපි දකිනවා. එක එක ඩීපෝ ඇති කරනවා. ඩීපෝවක් අලුතෙන් හදලා අවුරුදු දෙකක්වත් ගත වෙලා නැහැ, ඒ ඩීපෝව ගලවලා තව ඩීපෝවක් සවි කරනවා. අර ඩීපෝව හදන්න රුපියල් මිලියන ගණනක් වියදම් කරනවා. ඉන් පසුව ඒක ඉවත් කරලා, තව එකක් සවි කරනවා. මේවා ගැන අපි අහනකොට කියන්නේ මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියෙන් සිදු වෙනවා කියලායි.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)
ඔබතුමා, ඩීපෝ කියලා අදහස් කරන්නේ මොන ඩීපෝද?

ගරු සන්දීප් සමරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு சந்தித் சமரசிங்க)
(The Hon. Sandith Samarasinghe)
සමාවෙන්න. ඩීපෝ නොවෙයි. බස් නැවතුම් පොළ.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
(மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)
ඒවා අපේ අමාත්‍යාංශයට අයිති නැහැ. ඒවා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියටයි අයිති.

ගරු සන්දීප් සමරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு சந்தித் சமரசிங்க)
(The Hon. Sandith Samarasinghe)
සමාවෙන්න.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ඒ හරහා විශාල ධනස්කන්ධයක්, විශාල මුදලක් මේ ආණ්ඩුවටත්, මේ සමාජයටත් නැති වෙනවා. ඒ වාගේම අද අපි දකින දෙයක්, අපේ ඇමතිතුමාටත් මතක් කරන්න ඕනෑ. [බාධා කිරීමක්] මම දන්නවා, මට පොඩි කාලයක් තිබෙන බව. ලංගම බස් රථ සහ පෞද්ගලික බස් රථ ඒකාබද්ධ time table එකකට, එහෙම නැත්නම් කාල සටහනකට ධාවනය කළා නම්, අද තිබෙන බොහෝ ගැටලු අවම කර ගන්නත් පුළුවන්. ඒ වාගේම බස් රථ රියදුරන්ට විනය කියන එක-

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
 (மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
 (The Hon. Deputy Chairman of Committees)
 Hon. Member, your time is over.

ගරු සන්දීන් සමරසිංහ මහතා
 (மாண்புமிகு சந்தித் சமரசிங்க)
 (The Hon. Sandith Samarasinghe)
 ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට විනාඩියක් දෙන්න.

බස් රථ රියදුරන්ට විනයක් ඇති කරන නීතිමය වැඩ පිළිවෙළක් ගෙනෙන කියා ඉල්ලා සිටිමින්, අද දින ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කරන ලද නියෝගවලට අපේ සහයෝගය ලබා දෙන බව ප්‍රකාශ කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. ස්තූතියි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
 (மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
 (The Hon. Deputy Chairman of Committees)
 බොහොම ස්තූතියි.

මිළඟට, ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ මහතා.

[අ.හා. 2.25]

ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත් මහතා
 (மாண்புமிகு இந்திக அநுருத்த ஹேரத்)
 (The Hon. Indika Anuruddha Herath)
 මට අදහස් දක්වන්නට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව බොහොම ස්තූතියි, ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි.

මෝටර් රථ වාහන පනතට නියෝග එකතු කරන මේ මොහොතේ අපේ ගරු අමාත්‍යතුමා ත්‍රි රෝද රථ සම්බන්ධයෙන් කාලෝචිත නියාමනයක් එකතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් කථා කළා. අද අපි මාර්ග තුළ ඇති වෙලා තිබෙන අතිවිශාල වාහන තදබදය දකිනවා. පසු ගිය රජය විසින් මාර්ග පද්ධතිය හරියාකාරව නඩත්තු කරලා, හරියාකාරව සංවර්ධනය කරලා නොතිබුණා නම්, වාහන තදබදය මීට වඩා තුන් හතර ගුණයකින් වැඩි වෙනවා. උදාහරණයකට අපි ඊයේ අධිවේගී මාර්ග ගැන කථා කළා. මේ වකවානුව වෙද්දී අපට මාතරට යන්න තිබුණේ පරණ ගාලු පාර නම්, මේ රටේ සංවර්ධනයත් එක්ක මොන තරම් වාහන තදබදයක් ඇති වෙයිද කියලා අපි දන්නවා. මෙතුමන්ලා කිව්වා "රුපියල් 10,000කින් වැටුප් වැඩි කෙරුවා. එම නිසා මහජනතාව කාර් ගොඩක් ගත්තා." කියලා. ඔය කාර් ටිකත් පාරට දැමීමට පසුව විශාල වාහන තදබදයක් ඇති වෙනවා. හැබැයි, අධිවේගී මාර්ගයක් නිර්මාණය වෙලා තිබුණේ නැහැ. ඒ වකවානුවේදී අපි ඒ කාලෝචිත අවශ්‍යතා ඉෂ්ට සිද්ධ කරලා දුන්නා. ඒවා ඉෂ්ට සිද්ධ කරලා දුන් නිසා තමයි අද වෙද්දී වාහන තදබදය තරමක් දුරට අඩු වෙලා තිබෙන්නේ. කොළඹ-කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ ඇවිල්ලා පැලියගොඩින් පිට වුණාට පස්සේ කොළඹට සේන්දු වෙන්න පැයක්-එකහමාරක් ගත වෙනවා. සමහර වෙලාවට ඊටත් වඩා වැඩි වෙලාවක් ගත වෙනවා. වසර දෙකහමාරක් ගත වුණත් පිටත වටරවුම අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකර ගන්න මේ රජයට බැරි වෙලා තිබෙනවා. එවැනි අඩුපාඩු නිසා තමයි මේ වාගේ ප්‍රශ්නවලට අද අපි මුහුණ දීලා තිබෙන්නේ.

ත්‍රි විලර් රථ නියාමනය කිරීම සඳහා ගරු ඇමතිතුමා කටයුතු කරනවා. අපි දන්නවා, 1978-1979 වකවානුවේදී තමයි අපේ රටට ත්‍රි රෝද රථය හඳුන්වා දුන්නේ. අද වෙද්දී ලක්ෂ 10කට වැඩි පිරිසක් ත්‍රි රෝද රථ පාවිච්චි කරනවා. ගම්බද ප්‍රදේශවල ජනතාව තමන්ගේ ධාන්‍ය ටික ගෙන යන්න, පොහොර ටික ගෙන එන්න, දරුවාගේ පාසල් ගමනට, තමන්ගේ ගෙදර අවශ්‍යතාවලට

කඩමණ්ඩියට යන්න, ඒ වාගේම නගරයට යන්න පාවිච්චි කරන්නේ ත්‍රි රෝද රථය. කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය කරන අපේ එක්තරා මන්ත්‍රීවරයෙක් කිව්වා, කොළඹට දැන් ත්‍රිවිලර් වඩයක් වෙලා කියලා. කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයට - කොල්ලුපිටියට, බම්බලපිටියට- ත්‍රිවිලර් රථ හරිම වඩයක් වෙලා කියලා කිව්වා. ඒකට නියාමනයක් අවශ්‍යයි. රජයක් තිබෙන්නේ ප්‍රතිපත්ති හඳුන්වා. අද ඇමතිතුමා ඒ ප්‍රතිපත්ති ගෙනැල්ලා තිබෙනවා. ඒ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කරන්න. 2013 වසරේදීත් මේ නියෝග පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළා. 2013 වසරේදී මේ නියෝග ඉදිරිපත් කරලා කිව්වා, දකුණෙන් ත්‍රි විලර් රථයෙන් බහින පුද්ගලයාට අනතුරු සිදු වෙනවා වැඩියි, ඒ නිසා ඒකට අවශ්‍ය කරන නිර්මාණයක් කරන්න කියලා. අද වෙද්දී ඒ ආයතන බොහෝ විට ත්‍රිවිලර් රථය එවන්නේ දකුණු පැත්ත වහලා. මම හිතන විධියට මම නිවැරදියි, ගරු ඇමතිතුමනි. එහෙම වැඩ පිළිවෙළක් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. අද ඒක නියමාකාර තැනකට ගෙනැල්ලා තිබෙනවා.

අපේ ගරු විමලවීර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා අවුරුදු 35 සීමාව ගැන ප්‍රකාශ කළා. දැනට ඉන්න අයට නැති වුණත් ගරු ඇමතිතුමනි, තරුණයින් වෙනුවෙන් යහපාලන ආණ්ඩුවේ අලුත් වැඩ පිළිවෙළක්, තරුණයින් වෙනුවෙන් අලුත් රැකියා බිහි වීමක්, තරුණයින් වෙනුවෙන් අලුත් කර්මාන්ත ඇති වීමක් අපට පෙනෙන්න නැහැ. එදා 1980-1990 ගණන්වල යුද්ධය තිබුණා. තරුණයෝ වැඩි සංඛ්‍යාවක් යුද හමුදාවට ගියා; ත්‍රිවිධ හමුදාවට ගියා. ඊට පස්සේ පාසල් ජීවිතය අවසන් කරන තරුණයින්ට තිබුණු එකම රැකියාව තමයි ත්‍රිරෝද රථයක් අරගෙන කුලී ගමන් යාම. ඒක අදටත් එහෙමයි, දැනටත් එහෙමයි. මේ ආණ්ඩුව නම් ඒක නවත්වලා තිබෙනවා. ඒක අඩු කරලා තිබෙනවා. අපි දැක්කා, ත්‍රිරෝද රථයක් මිලදී ගන්නා පුද්ගලයෙක් මුළු වටිනාකමෙන් සියයට 90ක් ගෙවන්න ඕනෑ, සියයට 10ක්-15ක් තමයි ලිපි -ණය - පහසුකම් ගන්න පුළුවන් කියලා අය වැය යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළා. බලාපොරොත්තු ගොඩක් තියාගෙන තමයි තරුණයෝ යහපාලන ආණ්ඩුවට ඡන්දය දුන්නේ.

2015 ජනවාරි 08 වනදා මේ වෙනස ඇති කළේ, ලොකු බලාපොරොත්තුවක් තියාගෙන. ආසියාවේ හොඳම මොළු ගෙඩිය තමයි අගමැති විධියට පත් වෙන්නේ කියලා ජනතාවට ලොකු විශ්වාසයක් තිබුණා. හැබැයි, මේ වෙද්දී ඒ මොළෙන් වැඩි අරගෙන තිබෙන්නේ බැංකුවලින් දෙයක් හොරට අරගන්නයි. රටේ තිබෙන ප්‍රධාන බැංකුව තමයි මහ බැංකුව. ඊයේ එක මන්ත්‍රීවරයෙක් කිව්වා, "පසුගිය ආණ්ඩුව පොල් ගෙඩියට-දෙකටත්, එහෙම නැත්නම් දෙල් ගෙඩියට-දෙකටත් උසාවි ගියා." කියලා. දැන් අඹ ගෙඩි දෙකටත් උසාවියට ගෙන යනවා. අඹ ගෙඩිය කඩපු මිනිහාට නඩු; බැංකුව කඩපු මිනිහාට තවම නඩු නැහැ. අඹ ගෙඩිය කඩපු මනුස්සයාට නඩු දමලා තිබෙනවා; මහ දවල් මහ බැංකුව කඩපු මනුස්සයාට තවම නඩු දමලා නැහැ. ඒකයි කතාගාටුව. අද මොකක්ද කියන්නේ? අපි ජනාධිපති කොමිසම පත් කළා ලු. ජනාධිපති කොමිසම පත් කළේ ඒ ගොල්ලන්ද, කවුද කියන එක දන්නවා. ඒ ගොල්ලන්ගේ පසු පෙළ මන්ත්‍රීවරු හැමදාම කථා කළේ, අගමැතිවරයා ආරක්ෂා කරන්න. ජනාධිපතිවරයා තමයි ජනාධිපති කොමිසම පත් කරන්න ඕනෑ; අගමැතිවරයා නොවෙයි.

හොඳ දෙයක් රටට ගෙනෙනවා නම්, හොඳ දෙයක් ඉදිරිපත් කරනවා නම්, අපි ඒක අගය කරනවා. ඒ නිසා තමයි කියන්නේ, ත්‍රි රෝද රථ පදිංචිකරණයේ වයස අවුරුදු 35ට සීමා කරන්න කලින් පුළුවන් නම් රටේ තරුණ පරපුරට රැකියා දෙන්න කියලා. රටේ තරුණ පරපුරට අවශ්‍ය කරන රැකියා උත්පාදනය වන වැඩ පිළිවෙළක් හඳුනා දෙන්න. ඒ වකවානුවේ 2005-2006 කාලයේදී-අපි රුපියල් 300ක ඉන්ධන දීමනාවක් දුන්නා.

[ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත් මහතා]

ඊට පස්සේ මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා 2008දී ත්‍රි රෝද රථ සඳහා වන ඉන්ධන දීමනාව රුපියල් 1,500 දක්වා වැඩිකළා. ඡන්ද ලබාගැනීම සඳහා ජනතාවට ලබාදුන් අනෙක් ඡන්ද ගුණවල වාගේම, ඒ ජනතාවගේ ඡන්දය හොරාකෑවා වාගේම, මේ ආණ්ඩුව තවත් ඡන්ද ගුණවලක් දුන්නා. ඒ මොකක්ද? ත්‍රි රෝද රථ අනතුරකට පත්වීමේදී රියදුරා මියගියොත් රුපියල් ලක්ෂයක් හෝ රුපියල් ලක්ෂ දෙකක් වන්දි දෙනවා කිව්වා. ඔවුන් රක්ෂණය කරනවා කිව්වා. ත්‍රි රෝද රථ රියදුන්ට වන්දි ලබාදීමේ එම රක්ෂණය සඳහා අය වැයෙන් රජයේ මුදල් යොදවනවා කිව්වා. හැබැයි, කිසිම ත්‍රි රෝද රථ රියදුරෙකුට මේ වෙනකල් වන්දි ලබාදෙනවා අපි දැක්කේ නැහැ. මේ යෝජනාව 2016 අය වැයට ඇතුළු කළා, 2017 අය වැයටත් ඇතුළු කළා. තමුන්තාන්සේලා දැන් අවුරුදු දෙකක් විතර අය වැය කියවෙවා. අගමැතිතුමා අද උදේ කියවෙවා වාගේ, මාසෙන් මාසටත් ජාතික ප්‍රතිපත්ති ඉදිරිපත් කළා. නමුත්, ඒ කිසිම දෙයක් ක්‍රියාත්මක වුණේ නැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, ත්‍රි රෝද රථ නියාමනයේදී එයට මීටරයක් තිබීම අවශ්‍යයි සහ බිල්පතක් නිකුත් කිරීම අවශ්‍යයි කියලා අපි කියනවා. ඒක හොඳ යෝජනාවක්. ත්‍රි රෝද රථවලට මීටර සවිකළාම අය කරන ගාස්තුවෙහි විනිවිදභාවයක් තිබෙනවා. එතකොට රුපියල් 100, රුපියල් 50, රුපියල් 200 හැටියට නොවෙයි, දුවන කිලෝමීටර ගණනට පමණක් ගාස්තු අයකරන්න පුළුවන්. හැබැයි, රජයක් විධියට, ත්‍රි රෝද රථ සඳහා සහනාදායි වැඩ පිළිවෙළක් හරහා මේ මීටර ලබාදෙන්නට ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, එහෙම නැතුව, මේ ත්‍රි රෝද රථවල මීටර නැහැ කියලා ජනවාරි 1 වැනි දා ඉඳලා පොලීසියෙන් ඒවා අල්ලන්න ගත්තොත් ඒක ලොකු අභාග්‍යයක්. එහෙම වුණොත්, full-face helmet දමාගෙන බයිසිකල් පදින්න බැහැයි කියපු අවස්ථාවේ කැරැල්ලක් ඇතිවුණා වාගේ, ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන්ගේද කැරැල්ලක් ඇතිවෙයි. අද ඉඳලා දුම්රිය වැඩ වර්ජනයක් ආරම්භ කරනවා කියලා තිබෙනවා. මේ වර්ජන ආණ්ඩුව විසින්ම ඇති කරගන්න ඒවායි. එහෙම නැත්නම් මේවා ආණ්ඩුවේ නියමු ව්‍යාපෘතියක්, නියමු වැඩ පිළිවෙළක් නැති නිසා ඇති වුණු වර්ජන. රටේ තිබෙන සියලු ත්‍රි රෝද රථවලට අවශ්‍ය කරන මීටරය ගන්න අඩුම තරමින් ඒවා හිමිකරුවන්ට ණය පහසුකමක්, එහෙම නැත්නම් දීමනාවක්, කළොත් නම් ජනවාරි 1 වැනි දා වෙනකොට මේ මීටරට සවිකර ගනිවි. එම නිසා ලියා පදිංචි ත්‍රි රෝද රථ වෙනුවෙන් එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න කියලා යෝජනා කරනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ ආණ්ඩුව පත්වෙද්දී කිව්වේ,-

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(*මාණ්ඩුමුතු සුමුදුකරුගේ ජනරාජයා* *අමාත්‍යවරයා*)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට ලබාදුන් කාලය අවසන්.

ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත් මහතා
(*මාණ්ඩුමුතු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත්*)
(The Hon. Indika Anuruddha Herath)
ගරු ප්‍රසන්න රණවිර මන්ත්‍රීතුමා වෙනුවෙන් කාලය වෙන්කර තිබෙනවා. ඒ වෙලාවෙන් විනාඩි 5ක් මට ලබා දෙනවා නම් හොඳයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(*මාණ්ඩුමුතු සුමුදුකරුගේ ජනරාජයා* *අමාත්‍යවරයා*)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
නැහැ, නැහැ. ගරු ප්‍රසන්න රණවිර මන්ත්‍රීතුමාගේ නම කථික ලැයිස්තුවේ නැහැ.

ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත් මහතා
(*මාණ්ඩුමුතු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත්*)
(The Hon. Indika Anuruddha Herath)
එතුමාගේ නම නැද්දී? ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, එහෙම නම් මම තව විනාඩියකින් කථාව අවසන් කරන්නම්.

මට විනාඩි 19ක් වෙන් කර තිබුණා.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
(*මාණ්ඩුමුතු සුමුදුකරුගේ ජනරාජයා* *අමාත්‍යවරයා*)
(The Hon. Deputy Chairman of Committees)
No, you have got only 16 minutes and you have already taken that time.

ගරු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත් මහතා
(*මාණ්ඩුමුතු ඉන්දික අනුරුද්ධ හේරත්*)
(The Hon. Indika Anuruddha Herath)
Okay. බොහොම ස්තූතියි.

මේ රජය ජාත්‍යන්තරය දිනාගත් රජයක් කියලා කියනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, පොඩ්ඩක් මේ ගැන සොයා බලන්න. මීට මාස දෙක තුනකට උඩදී ඇමෙරිකානු තානාපති කාර්යාලයෙන් කිව්වා, ඇමෙරිකානු ජාතිකයන්ට ත්‍රි රෝද රථවල යන්න එපා කියලා. අපේ රජයෙන් ඒකට කිසිම උත්තරයක් දුන්නේ නැහැ. අද සංචාරක කර්මාන්තය දියුණු වෙලා, සංචාරකයන්ගේ පැමිණීම වසරකට ලක්ෂ 20 දක්වා වැඩිවෙලා තිබෙනවා. අද සංචාරකයන් වැඩියෙන් රටට එන නිසා සංචාරක කර්මාන්තයෙන් උපයන මුදල විශාල වශයෙන් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. සංචාරක කර්මාන්තය හරහා ත්‍රි රෝද රථයට ලොකු සේවයක් සිදුවන බව ඔබතුමන්ලා පැහැදිලිවම දන්නවා. PickMe, ඒ වාගේම Uber වාගේ ආයතන අද මේ සේවය පටන් අරඹන තිබෙනවා. එම ආයතන බටහිර රටවල් සමඟ සම්බන්ධයි; ඇමෙරිකාව සමඟ සම්බන්ධයි. හැබැයි, තමුන්තාන්සේලා වට කරලා, කරකවලා මේ ගහන්නේත් ඒ ත්‍රි රෝද රථයටයි. ත්‍රි රෝද රථය යොදාගෙන මේ විධියට දේශපාලන වාසි ගන්න මේ ආණ්ඩුවට හැකියාවක් නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, එම නිසා සියලු ත්‍රි රෝද රථවලට මීටරය සවිකිරීම සඳහා අවශ්‍ය කරන ණය පහසුකම හෝ අවශ්‍ය කාල සීමාව ලබාදෙන්න කියලා අපි ඉල්ලා සිටිනවා. එහෙම නැත්නම් ත්‍රි රෝද රථවලින් භාගයක්ම ගෙවල්වල නියාමන සිද්ධවෙයි. එහෙම නැත්නම් පොලීසිවල නියන්ත සිද්ධවෙයි. එහෙමත් නැත්නම් උසාවිවල නියන්ත සිද්ධවෙයි. එම නිසා ත්‍රි රෝද රථවලට මීටර ලබා දීමට සුදුසු වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න කියන ඉල්ලීම කරමින්, මට කථා කරන්න කාලය ලබාදීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතියක් වෙමින් මා නිහඬ වෙනවා.

ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා
(*මාණ්ඩුමුතු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක*)
(The Hon. D.T.W. Wimalaweera Dissanayaka)
ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමනි, මට ගරු ඇමතිතුමාට දැනුම් දෙන්න කාරණයක් තිබෙනවා.

අම්පාර ටයර් කම්හලේ ස්ථාන භාර නිලධාරී පියල් මහත්මයා හදිසියේම කොළඹ ප්‍රධාන කාර්යාලයට ස්ථාන මාරු කරලා තිබෙනවා. අපි දන්නා තරමින් ඔහු තමයි එම ටයර් කම්හල සංවර්ධනය කරලා ගොඩනගන්න මූලික වුණු පුද්ගලයා. කිසිම හේතුවක් නොදන්නා හදිසියේම ඔහු කොළඹට ස්ථාන මාරු කර තිබෙනවා. කරුණාකර ඔබතුමා මැදිහත් වෙලා එම අසාධාරණ ස්ථාන මාරුව අත් හිටුවන්න කියා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
 (மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
 (The Hon. Nimal Siripala De Silva)
 විනය හේතුවක් නැත්නම් සාධාරණය ඉෂ්ට කරන්නම්.

ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා
 (மாண்புமிகு டி. டி. டி. விமலவீர திசானாயக்க)
 (The Hon. D. T. W. Wimalaweera Dissanayaka)
 ඔහු විනය විරෝධී ලෙස කටයුතු කර නැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා
 (மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள்)
 (The Hon. Deputy Chairman of Committees)
 මිළහට, ගරු ලකී ජයවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා.

Order, please! Before that, will an Hon. Member propose the Hon. Edward Gunasekara to the Chair?

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා
 (மாண்புமிகு நிமல் சிறிபால த சில்வா)
 (The Hon. Nimal Siripala De Silva)
 I propose that the Hon. Edward Gunasekara do now take the Chair.

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

අනතුරුව ගරු නියෝජ්‍ය කාරක සභාපතිතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු එඩ්වඩ් ඉණසේකර මහතා මූලාසනාරූඪ විය.

அதன் பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு எட்வட் குணசேகர அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES left the Chair, and THE HON. EDWARD GUNASEKARA took the Chair.

[අ.හ. 2.37]

ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා
 (மாண்புமிகு லக்கி ஜயவர்தன)
 (The Hon. Lucky Jayawardana)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ සම්බන්ධව මට කථා කරන්නට අවස්ථාව ලබාදීම පිළිබඳව පළමුවෙන්ම ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෝටර් වාහන පනත මඟින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට පැවරී ඇති ප්‍රධාන කාර්යයක් වන්නේ, මෝටර් රථ පිළිබඳ පාලනයයි. ගරු අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමාත්, ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමාත් එක්ව අද දවසේ මේ රටේ ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය කිරීම සඳහා නියෝග නිකුත් කරන්නට කටයුතු කිරීම පිළිබඳව අපි සතුටු වෙතවා. මේ ත්‍රිරෝද රථ පිළිබඳව කථා කරද්දී 2016 වෙනකොට අපේ රටේ ත්‍රිරෝද රථ 11,15,987ක් ඇති බවට ගණනය කර තිබෙනවා. 2017 වසරේ මේ කාලය වෙනකොට ත්‍රිරෝද රථ සංඛ්‍යාව දොළොස් ලක්ෂය ඉක්මවා ඇතැයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ රටට ත්‍රිරෝද රථ හඳුන්වා දුන්නේ ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මැතිතුමාගේ කාලයේ කර්මාන්ත අමාත්‍යවරයා විධියට කටයුතු කළ සිරිල් මැතිව මහතා බව අපි කවුරුත් දන්නවා. එදා මේ රටට three-wheelers එනකොට

බොහෝම අගය කරපු භාණ්ඩයක්. ඒ භාණ්ඩය අද ප්‍රචලිත වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම මේ ව්‍යාපාරය තුළින් විරැකියාවට විසඳුම් සකසා තිබෙනවා. 12,00,000ක් පමණ වන three-wheelersවලින් 10,00,000ක පමණ ජනතාවක් තමන්ගේ ජීවනෝපාය සලසා ගෙන තිබෙනවා. එම නිසා three-wheelers රැක ගෙන -ආරක්ෂා කර ගෙන- ඒවා නියාමනය කිරීම රජයක වග කීමක්ය කියන එක අපි කවුරුත් කල්පනා කරන්න ඕනෑ. එම නිසා රජය මඟින් ඒ සඳහා අණ පනත් ඇති කරලා, ඒවා නියමානුකූල කිරීමේ වගකීම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට පැවරුණු විශේෂ කාර්යයක්ය කියන එකත් සඳහන් කරන්න ඕනෑ.

2014, 2015, 2016 වර්ෂවල සිදු වූ හදිසි අනතුරු ගැන කථා කළොත්, ගරු ඇමතිතුමා අපට ලබා දුන් පසුබිම් වාර්තාව තුළින් පෙනෙනවා, 2014දී 35,966දෙනෙකු මිය ගිහින් තිබෙන බව. ඒ වාගේම රෝගී වූණු සංඛ්‍යාව කොපමණද කියලා ගණනය කර නැති වුණත්, මා භින්න හැටියට 50,000ක්, 60,000ක් වැනි සංඛ්‍යාවක් එම නිසා පීඩාවට පත් වුණාය කියලා අපි දකිනවා. 2015 වර්ෂයේ එම සංඛ්‍යාව ඊට වඩා වැඩි වෙලා, 38,00,107දෙනෙකු මිය ගිහින් තිබෙනවා. නමුත් රෝහල්ගත වූ ප්‍රමාණය සොයා ගන්නට බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ අය අතර අංග විකල වූ විශාල පිරිසක් ඇති කියලා අපට භින්නන පුළුවන්. 2016 වර්ෂයේ මිය ගිය සංඛ්‍යාව ඊට වැඩි වෙලා තිබෙනවා. ඒ විධියට මේ සංඛ්‍යාව එන්න-එන්නම වැඩි වනවාය කියන එක අපි පිළිගත යුතුයි. එම නිසා අප මේවාට විසඳුම් දෙන්න ඕනෑය, මේවාට වග කියන්න ඕනෑය කියන එක කල්පනා කරලා, ඒ සඳහා කටයුතු සැලසීමට නියෝග නිකුත් කිරීම වැදගත් වනවා. අපේ රටේ තිබෙන three-wheelers සංඛ්‍යාව 12,00,000ක් පමණ වනවා. මේවා නියාමනය කිරීමට නියෝග නිකුත් කළත්, මේවා නියාමනය වන ආකාරය නිරීක්ෂණය කරන්න කොමිෂන් සභාවක් හෝ පිහිටුවා කටයුතු කිරීම වැදගත්ය කියන එකත් මා මතක් කරන්න ඕනෑ. ඒ නිසා මේ සඳහා කොමිෂන් සභාවක් පිහිටුවා, 12,00,000ක් පමණ වන three-wheelers සංඛ්‍යාව පාලනය කරන්න අවශ්‍ය කටයුතු සැකසීම වැදගත්ය කියන එකත් මතක් කරන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, three-wheelersවලින් සිදුවන අනතුරු සංඛ්‍යාව බහුලයි කියන එක අපි දන්නවා. ඒ වාගේම එදිනෙදා කටයුතු ගැන කළොත්, කිසිම විනයක් නැති ආකාරයට three-wheelersවල කටයුතු සිදුවනවාය කියන එකත් අපි දකිනවා. එම නිසා මෙහිදී විනය ආරක්ෂා කිරීම වැදගත් වනවා. Three-wheelersවල අයිතිකරුවන්, ඒ වාගේම අද ඒවා පදවන අය නීතිය ගැන සැලකිල්ලක් නොදක්වා කටයුතු කරනවා. Three-wheeler එකක් ඉස්සරහින් ගියොත්, පස්සෙන් යන වාහනය බොහෝම ප්‍රවේශමෙන් යන්න ඕනෑ. Three-wheeler එක කොයි වෙලාවේ හරවයිද දන්නේ නැහැ. ඒ විධියට ඉතා හදිසියේ හරවමින්, මාර්ගය අවහිර වන සේ හසුරුවනවාය කියන එකත් අපි දකිනවා. ඒ නිසා ඒ සඳහා අවශ්‍ය නියෝග නියමානුකූල කරන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ නියෝග පනවන්න සූදානම් වුණේ, 2017 මුල් කාලයේදීයි. නමුත්, 2017 ජනවාරි මාසයේ 9වන දා 2001/2 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය මඟින් මෝටර් ට්‍රයිසිකල් සම්බන්ධව නියෝග ප්‍රකාශයට පත් කළත්, ඒවා පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කිරීමට නොහැකි වීම නිසා ඒවා කල් ගියා. කෙසේ හෝ අද මේ නියෝග ඉදිරිපත් කරලා සම්මත කරලා, ඒ නියෝග ක්‍රියාත්මක කරන්න කඩිනම් වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කරන්න ඕනෑ. මේ පනවන නියෝග නියමානුකූලව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම පොලීසියට පමණක් පැවරීම

[ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා]

ප්‍රමාණවත් වන්නේ නැහැ. මේ පිළිබඳව නියාමනය කිරීමට වෙනම කණ්ඩායමක් ඇති කිරීම වැදගත්ය කියන එකත් මා මතක් කරන්න ඕනෑ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රමවේද සකස් කිරීමේ වගකීම ගරු ඇමතිතුමාටත්, ඒ අමාත්‍යාංශයටත් පැවරෙනවාය කියන එකත් අපි කල්පනා කරන්න ඕනෑ. විශේෂයෙන්ම ත්‍රිරෝද රථ නියමානුකූල කිරීම තුළින් අපේ රටේ තිබෙන රථවාහන තදබදයත්, ඒ වාගේම රථවාහන අවහිරතාවනුත් බොහෝ දුරට මඟ හරවා ගන්නත් පුළුවන්ය කියන එකයි අපේ විශ්වාසය.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම මේ රටේ ප්‍රවාහන සේවාව ක්‍රමවත්ව පවත්වාගෙන යන්න ඕනෑ. ප්‍රවාහන සේවාව එදිනෙදා ජීවිතයට ඉතාම වැදගත් වනවාය කියන එකත් අපි කල්පනා කරන්න ඕනෑ. අද three-wheeler එකෙන් ප්‍රවාහන සේවාව යම් මට්ටමකට කර ගෙන යනකොට පොදු ප්‍රවාහන සේවාව පිළිබඳව අප කනගාටු වනවා. අද පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාව ක්‍රමවත්ව සිදුවන්නේ නැහැයි කියන එක කනගාටුවෙන් වුවත් මතක් කරන්න ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමා මේ සම්බන්ධයෙන් දැඩි උත්සාහයක් දැරුවා. ගම් මට්ටමට යනකොට ඒවා නිසියාකාරව ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැයි කියන එක සඳහන් කරන්න ඕනෑ.

දැනට ඩිපෝ මඟින් බස් රථ ධාවනය කරනවා. යටිතුවර ඩිපෝ එකේ බස් රථ වැඩි ප්‍රමාණයක් ධාවනය වන්නේ කොළඹටයි. ගම්බද ප්‍රදේශවලට ඒ බස් රථ ධාවනය වන්නේ නැහැ. ගම ඇතුළට බස් යන්නේ නැහැ. ඒ අයගේ ගමනාන්තය වෙලා තිබෙන්නේ කොළඹයි. ඒ තුළින් ගමේ මිනිසුන්ට ඒ සේවාව ඉටු වන්නේ නැහැ. ඉස්සර නම් SLTB එකෙන් කෙරුණේ ගමට බස් ධාවනය වන එකයි. දැන් එහෙම සිදු වන්නේ නැහැ. මහනුවර ඩිපෝවල තිබෙන බස් ප්‍රමාණය බලනකොට ඒ බස් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 80ක් පමණ ධාවනය වන්නේ කොළඹට පමණයි.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා
(மாண்புமிகு தலைமைத் தாய் குடும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
පළාත් සභාවෙන් තේද, ඒවා වෙන්තේ?

ගරු ලකී ජයවර්ධන මහතා
(மாண்புமிகு லக்கி ஜயவர்தன)
(The Hon. Lucky Jayawardana)

නැහැ. SLTB එක අයිති වන්නේ අපේ ගරු ඇමතිතුමාටයි. ගරු ඇමතිතුමා SLTB බස් ගම්බද ප්‍රදේශවලට ධාවනය කරන්න කටයුතු කිරීම වැදගත්ය කියන එක මා මතක් කරන්න ඕනෑ.

එම නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. විශේෂයෙන් ඩ්‍රයිවර්ලා, කොන්දොස්තරලා හිඟකම තුළ ඩිපෝ එකේ බස් ගාල් කර තිබෙනවා. දුටුවන්නේ නැහැ. යටිතුවර ඩිපෝවේ පමණක් දිනකට බස් රථ දහඅටක්, විස්සක් ධාවනය වන්නේ නැහැ. ඒකට හේතුව මොකද කියා ඇහුවාම කියන්නේ, "කොන්දොස්තරලා නැහැ, ඩ්‍රයිවර්ලා නැහැ" කියලායි. එම නිසා ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කර මේ අය කඩිනමින් බඳවා ගෙන වැඩිපුර බස් ටිකක් ධාවනය කළොත්, ගමට බස් යයි කියන එක මතක් කරන්නට ඕනෑ. එම නිසා ඒ පිළිබඳව වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්නාය කියා ඉල්ලා සිටිනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු ඇමතිතුමාටත් නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් දුම්රිය සේවාව පැවරී තිබෙනවා. දුම්රිය ගැන කථා කරනවිට කොයි වෙලේ දුම්රිය නවතීද කියා දන්නේ නැති තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. අද රැටත් ස්ට්‍රික් එකක් -වර්ජනයක්-

තිබෙනවාය කියනවා. පසුගිය දවස් කිහිපයේත් වර්ජනයක් තිබුණා. මගීන්ට කරදර වන ආකාරයෙන් ඒ කටයුතු කරන, ඒ කඩාකප්පල්කාරීන්ට නියමානුකූලව කටයුතු කිරීමේ වගකීමත් මෙම අමාත්‍යාංශයට පැවරෙනවාය කියන එක මතක් කරන්නට ඕනෑ. එම නිසා ඒ පිළිබඳවත් ගරු ඇමතිතුමා පියවර ගනිවි කියා අප බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, මහනුවර - කොළඹ intercity දුම්රියක් දුවනවා. නමුත් ඒ දුම්රිය ප්‍රමාණවත් නැහැ. Intercity දුම්රියට ticket එකක් ගන්න මාසයකට කලින් book කරන්න ඕනෑ. ඒ තුළ විශාල දුෂණයක් සිද්ධ වෙනවා. පසුගිය කාලයේ මාධ්‍ය තුළින් අපට දැකගන්නට පුළුවන් වුණා, tickets අරගෙන ඒවා අලෙවි කරන ආකාරය. රුපියල් තුන්සියයේ ticket එක රුපියල් හාර දහට, පන්දහට විකුණන තත්ත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒකට එකම හේතුව තමයි අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට දුම්රිය නැතිකම. එම නිසා කොළඹ සිට මහනුවරට ධාවනය කරන්න අතිරේක intercity දුම්රියක් යෙදවුවොත් ප්‍රයෝජනයි කියන එක මතක් කරන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම දුම්රිය අංගන ගැන කථා කරනවිට, ඒවායේ පිරිසිදුකම ගැන කථා කරනවිට අපි කනගාටු වෙන්නට ඕනෑ. ඒවා පිළිබඳවත් සොයා බලන්න ඕනෑ.

විශේෂයෙන්ම දුම්රිය නැවතුම්පොළවල, දුම්රිය අංගනයේ රථගාල් ඇති කළොත් කොළඹට එන කාර් ප්‍රමාණය අඩු කර ගන්නට පුළුවන්. විශේෂයෙන් නුවර සිට කොළඹට එන කාර් ප්‍රමාණය අඩු කර ගන්නොත් මේ රථවාහන තදබදය අඩුවක් වෙනවාය කියන එක මතක් කරන්නට ඕනෑ. ඒ සඳහා රථගාල් ඇති කළොත් තමන්ගේ කාර් එක ස්ටේෂන් එකේ නවත්වා කෝච්චියේ නැහලා කොළඹට එන්නට පුළුවන්ය කියන කාරණයක් අපි මතක් කරන්නට ඕනෑ.

ගරු ඇමතිතුමනි, සැහැල්ලු වාහන රියදුරු බලපත්‍ර ගැන අපි කථා කරන්නට ඕනෑ. සැහැල්ලු වාහන රියදුරු බලපත්‍රයක් අරගෙන අවුරුදු තුනක් ඉන්න ඕනෑ, බර වාහන licence එක ගන්න. එය මෙරට තරුණයන්ට කරන ඉතා අසාධාරණයක්. සැහැල්ලු වාහන රියදුරු බලපත්‍රය අරගෙන අවුරුදු තුනක් ඉදිම තුළ ඒ අයගේ ප්‍රශ්න වැඩි වෙලා තිබෙනවා. එම නිසා බර වාහන රියදුරු බලපත්‍රය කෙටි කාලයක් තුළ ලබා දෙන්න කටයුතු කළොත් එය වැදගත් වනවා. අවුරුද්දක වාගේ පරිවාස කාලයක් ඒ අයට ලබා දී අවුරුද්දක් වාගේ කාලයකින් බරවාහන බලපත්‍රය ගන්න අවස්ථාව ඇති කළොත් වැදගත්ය කියන එක මතක් කරන්නට ඕනෑ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මෝටර් රථ අනතුරු සම්බන්ධව නඩු රාශියක් අද වන විට උසාවිය ඉදිරියේ තිබෙනවා. මේවා කඩිනමින් විසඳන්න ප්‍රධාන නගරවල traffic උසාවි -මෝටර් රථ නඩු සම්බන්ධව වෙනම උසාවි- ඇති කිරීම වැදගත් බව කියන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම රක්ෂණ ක්‍රමය තුළ වන්දි ලබා ගැනීමේදී පදිකයන්ට ඒ අවස්ථාව අහිමිවෙලා තිබෙනවා. Insurance එක ගෙවන්නේ වාහනයට. නමුත් කෙනෙක් අනතුරට පත් වුණොත්, අබ්බගාතයක් වුණොත් ඒ සඳහා වන්දි ලබා ගැනීම ඉතාම දුෂ්කර වෙලා තිබෙනවා. ඒ සඳහාත් වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කර ඒ පහසුකම් මේ රටේ ජනතාවට ලබා දෙන්නටය කියා ඉල්ලීමක් කරනවා. එවන් ආකාරයේ කටයුතු මෙම අමාත්‍යාංශය තුළින් සිදු වුණොත් ජනතාවට වඩා හොඳ සේවාවක් ලබා ගන්නට පුළුවන්ය කියන දැඩි විශ්වාසය අපට තිබෙනවා.

ගරු අමාත්‍යතුමාත්, නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් බොහොම කැපවීමකින් මේ සේවාවන් නංවාලීම සඳහා කටයුතු කිරීම පිළිබඳව අපි සතුටු වෙනවා. එතුමන්ලාට අපි සුඛ පතනවා. මෙම අමාත්‍යාංශයේ මේ කටයුතු සාර්ථක කර ගන්නට ගරු

ඒ වාගේම ත්‍රී විලර් ප්‍රමාණය වැඩි වීම නිසා නගරය තුළ යම් යම් බාධාකාරී තත්ත්වයන් ඇතිවෙලා තිබෙනවා. ඒ කාරණය අප ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා. නීතිය පැත්තෙන් බැලුවොත් ත්‍රී විලර් රථයක යන්න පුළුවන් වන්නේ තුන් දෙනාටයි. ත්‍රී විලර් රථ ප්‍රමාණය වැඩි කරනවාද, නැත්නම් පොදු ජනතාවට ගමන් කිරීම සඳහා නගරය තුළ විශේෂ බස් රථ සේවාවක් ඇති කරලා, ඒ තුළින් තදබදය අඩු කරන විධියේ වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරනවාද කියන කාරණය පිළිබඳව සිතා බලන්නට සිදු වනවා. ඇමතිතුමා ඒ සඳහා යම් වැඩ පිළිවෙළක් යෝජනා කරලා තිබෙනවා. නගරාසන්න ප්‍රදේශවල තිබෙන යම් යම් මාර්ගවල හෝ පොදු බස් රථ ධාවනය කිරීමේ - shuttle service එකක් වාගේ- වැඩ පිළිවෙළක් පහසුකම් සහිතව ඉතාම ඉක්මනින් ක්‍රියාත්මක කරන්න එතුමන්ලා දෙපළටම හැකි වේවා! කියා මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා. ඒ වාගේම තදබදය තිබෙන මාර්ගවල ධාවනය වන ත්‍රී විලර් රථ ප්‍රමාණය අඩු කර මාර්ග තදබදය අඩු කර ගන්න පුළුවන් වන විධියේ වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍යයි කියන එකක් අප යෝජනා කරනවා.

රථ වාහන සම්බන්ධයෙන් කපා කරන මේ අවස්ථාවේ දී විශේෂයෙන්ම මතක් කළ යුතු කාරණයක් තිබෙනවා. අපේ රටේ රථ වාහන අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වනවා. අද මාර්ග පද්ධතිය උසස් මට්ටමින් සකස් කරගෙන ගියත්, රථ වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වීම නිසා ඇති වන තදබදය හා නොසැලකිලිමත්කම නිසා වසරින් වසර සිදු වන මාර්ග අනතුරු ප්‍රමාණය වැඩිවෙලා තිබෙන බව අපි දකිනවා. 2014 අවුරුද්දේ මාර්ග අනතුරු 35,000ක් සිදුවෙලා තිබෙනවා. එම අනතුරු ප්‍රමාණය 2015 අවුරුද්ද වනකොට තවත් 3,000කින් වැඩි වෙලා 38,000ක් වෙලා තිබෙනවා. වසරින් වසර රථ වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වනවා; එමඟින් සිදු වන අනතුරු ප්‍රමාණයත් වැඩිවෙලා තිබෙනවා.

අනතුරු වැඩිවීමට ප්‍රධානම හේතුව තමයි, රියදුරන්ගේ නොසැලකිලිමත්භාවය. විශේෂයෙන් පොදු ප්‍රවාහනය ගන්නොත්, එම වාහනයේ රියදුරා විතරක් නොවෙයි සිටින්නේ. බස් රථයක් ගන්නොත්, එහි මඟින් විශාල ප්‍රමාණයක් සිටිනවා. ඒ සියලුදෙනාම ආරක්ෂා වන පරිදි තමයි රියදුරන් රිය පදවන්නට ඕනෑ. නමුත් ඒ අයගේ තිබෙන නොසැලකිලිමත්භාවය නිසා රිය අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වී තිබෙන බව පොලිස් වාර්තා දින බැලුවාම අපට පෙනෙනවා. සමහර උදවිය බිමත්ව රිය පදවනවා. පොදු ප්‍රවාහන සේවය තුළත් අද එවැනි තත්ත්වයක් උදාවෙලා තිබෙනවා. එම කාරණය පිළිබඳවත් අප මීට වඩා අවධානය යොමු කළ යුතු වෙනවා. පොලිසියත් එකක් එකතු වෙලා ඒ සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍යයි. මා කලින් කියපු ආකාරයට මෙලෙස වැරදි කරන රියදුරන්ට ලැබෙන ලකුණු ප්‍රමාණය අඩු කරන වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරලා, ඒ අයට අනාගතයේ දීත් දැනෙන විධියේ දඬුවමක් ලබා දුන්නොත් අපට මේ සිදු වන අනතුරු පාලනය කර ගන්න පුළුවන් වනවා. මෙවැනි නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග නියමාකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ලෝකයේ රටවල් විශාල ප්‍රමාණයක් අනතුරු අවම කරගෙන තිබෙන බවට උදාහරණ ඕනෑ තරම් තිබෙනවා. එවැනි තත්ත්වයක් අපේ රටෙන් ඇති කළ යුතුයි කියන කාරණය මේ අවස්ථාවේදී මා අවධාරණය කරනවා.

සමස්ත අනතුරුවලින් සියයට 20කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සිදු වන්නේ ත්‍රී විලර් රථ නිසයි. එහෙම බැලුවාම ත්‍රී විලර් රථ නිසා අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වනවා. ත්‍රී විලර් රථයක තිබෙන ආරක්ෂිත තත්ත්වය වැඩි කර ගැනීම සඳහා තමයි බොහොමයක් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කර තිබෙන්නේ. ත්‍රී විලර් එක කුලී රථයක් - taxi එකක් - හැටියට තමයි වැඩිපුර පාවිච්චි කරන්නේ. ඒවායේ ගමන් කරන අයගේ ආරක්ෂාව සහතික කරන වැඩ පිළිවෙළක් අප ක්‍රියාත්මක කළ යුතුයි. මේ නියමනය තුළින් එම ආරක්ෂාව වැඩි කරන්න යම් යම් ප්‍රතිපාදන එකතු කරලා තිබෙනවා. මේ කරුණු

පිළිබඳව නියමාකාරයෙන් පොලිසියත් සමඟ සාකච්ඡා කරලා, ඒ සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් හදලා, ක්‍රියාත්මක කිරීම තමයි ඉතාම වැදගත් වන්නේ.

නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාටත්, අපේ කුරුණෑගල ප්‍රදේශය නියෝජනය කරන අශෝක් අබේසිංහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් මේ අවස්ථාවේදී මා විශේෂයෙන් මතක් කරන්න කැමැතියි, ඉදිරි කාලය තුළ දී අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා යම් කිසි නියමනයක් ඇති කර ගැනීමට නීති සකස් කලා වාගේම, පොලිසිය සමඟත් සාකච්ඡා කරලා මේ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක වැඩ පිළිවෙළක් බවට පත් කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව. ඒ සඳහා එතුමන්ලාට ශක්තිය තිබෙනවා. එම කටයුතු කරන්නට එතුමන්ලාට හැකි වේවා! කියා ප්‍රාර්ථනා කරනවා මට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

[අ.හා. 3.08]

ගරු කේ.කේ. පියදාස මහතා
(மாண்புமிகு கே.கே. பியதாஸ்)
(The Hon. K.K. Piyadasa)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ත්‍රී රෝද රථ නියමනය සම්බන්ධයෙන් මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන මේ අවස්ථාවේ ඒ සම්බන්ධයෙන් කපා කරන්නට අවස්ථාව ලබා දීම ගැන ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමා විසින් ඉදිරිපත් කර තිබෙන මේ නියෝග ඉතාම වැදගත් ඒවා හැටියට මා සලකනවා. පසුගිය කාලය තුළ ඒ ගැන අපි නිතර නිතර කථා කළා; යෝජනා ඉදිරිපත් කළා. ඒවා ගැන සලකා බලා ත්‍රී රෝද රථවලින් ඇති වන්නා වූ ප්‍රශ්න සම්බන්ධව අද මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කර තිබෙන නියෝග ඉතාම වැදගත් හැටියට මා සලකනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ තරුණ පිරිස මේ රථ වාහන අනතුරුවලට ලක්වෙනවා. ඒ වාගේම විශාල අනතුරුවලට ලක්වීම නිසා අත් කකුල් කඩා ගෙන රෝහල් ගත වෙලා, නොයෙකුත් ප්‍රශ්නවලට මැදිවෙලා ඉන්නවාය කියන එකත් විශේෂයෙන් මතක් කරන්නට ඕනෑ.

මෙම නියෝග යටතේ ත්‍රීරෝද රථ පැදවීම සඳහා බලපත්‍ර ලබා දීමේ වයස් සීමාව අවුරුදු 35 දක්වා වැඩි කර තිබෙන බව දැන ගන්නට ලැබුණා. ඒක ඉතාම හොඳ දෙයක්. අවුරුදු 18 සිට 35 දක්වා බලපත්‍ර දෙන්න එපා කියන එක මා කලින් මතක් කළා. විපක්ෂයෙන් යෝජනාවක් ආවා, එතකොට තරුණයන් මොනවාද කරන්නේ කියලා. විපක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමෙක් ඒ ගැන කථා කළා. 2001 පැවැති අපේ රජය තුළින් අපි යොවුන් සේනාංක ඇති කළා. දැන් මුළු රටේම යොවුන් සේනාංක මධ්‍යස්ථාන ඇති කරලා තිබෙනවා. අධ්‍යාපනය හදාරා අවසන් වූණු තරුණ තරුණයන් යොවුන් සේනාංකවලට යොමු කරලා යම්කිසි පුහුණුවක් ලබා දෙනවා. තමන් කැමැති විෂය තෝරා ගෙන පුහුණුව ලබා ගෙන ඉදිරියට යන්න පුළුවන් තත්ත්වයක් ඇති කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම වයස අවුරුදු 18-35ත් අතර රැකියා පුහුණු තරුණ පිරිස නැතිවීම නිසා අද විවිධ ක්ෂේත්‍රවලට ශ්‍රමිකයන් සොයා ගන්න බැරි තත්ත්වයකට පත්වෙලා තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් නූතන් අය වඩු වැඩ වැනි රැකියාවලට යොමු වෙනවා. නමුත් අද වඩු වැඩ කරන අය, මේසන් වැඩ කරන අය නැහැ. විශාල මුදලක් ගෙවලාත් ප්‍රමිතියට වැඩක් කර ගන්න පුළුවන් කෙනෙක් සොයා ගන්න බැරිවෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමා ගත් මේ තීරණය මේ අවස්ථාවේ අගය කොට සලකනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම සමහර රියදුරන් ජංගම දුරකථනය කනේ ගහගෙන වාහන පදවන අවස්ථා

ගරු කේ.කේ. පියදාස මහතා
(மாண்புமிகு கே.கே. பியதாசு)
(The Hon. K.K. Piyadasa)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මහනුවර නගරයත් විශාල රට වාහන තදබදයක් ඇති වෙන නගරයක්. කටුගස්තොට ප්‍රදේශයෙන් ආවත් ජේරාදෙණිය නගරයට ඇතුළු වන්න බැහැ; ඒ වාගේම මහියංගනය ප්‍රදේශයේ ඉඳලා ආවත්, හඟුරන්කොන ප්‍රදේශයේ ඉඳලා ආවත් නගරයට ඇතුළු වෙන්න පැය භාගයකට, විනාඩි හතළිස්පහකට වැඩි කාලයක් ගත වෙනවා. මේ ප්‍රශ්නය විසඳීම සඳහාත් යම් කිසි ක්‍රමවේදයක් ඇති කරලා දෙන්න කියා ඉල්ලා සිටිනවා. හඟුරන්කොන ප්‍රදේශයෙන් එන වාහන නතර කිරීමේ ස්ථානයක්, ඒ වාගේම කටුගස්තොට ප්‍රදේශයෙන් එන වාහන නතර කිරීමේ ස්ථානයක්, ජේරාදෙණිය ප්‍රදේශයෙන් එන වාහන නතර කිරීමේ ස්ථානයක් ආදී වශයෙන් ස්ථාන තුන, හතරක් විතර ඇති කරලා, සුබෝපභෝගී බස් සේවාවක් ආරම්භ කරලා දුන්නොත් නගරයේ තිබෙන තදබදය අඩු කර ගන්න පුළුවන්. සෙනසුරාදා දවසේ නගරයට කිට්ටු වෙන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ තත්ත්වයට පත් වෙලා තිබෙනවා. එම නිසා ඉදිරි කාලයේ දී ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරලා, යම් වැඩ පිළිවෙළක් යොදන්න කියලා ඔබතුමාට මතක් කරන්න කැමැතියි.

පසුගිය කාලයේ හැටන් ඩිපෝට් ලංකාවේ ප්‍රථම ස්ථානයට තෝරා ගන්නා. ඒ වෙනුවෙන් ගරු ඇමතිතුමාට සහ අපේ නියෝජ්‍ය ඇමති අගෝක් අබේසිංහ මැතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ. හොඳ ඩිපෝට්ක් හැටියට වැඩ කටයුතු කරලා, වැඩි ආදායමක් උපදවාගෙන තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා මෙම අමාත්‍යාංශයට පත් වුණාට පස්සේ, එතෙක් ගෙවන්න තිබුණු සියලු වැටුප් ගෙවලා අවසන් කර තිබෙනවා. ගෙවිය යුතුව තිබුණු EPF, ETF සියල්ලම සම්පූර්ණ කරලා තිබෙනවා. ඒ පැත්තෙන් හොඳ තත්ත්වයට මේ අමාත්‍යාංශය ඉදිරියට ගෙන ගිහිල්ලා තිබෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, වතුකරයේ තිබෙන ගම්මාන විශාල කඳු, පල්ලම් සහිත ප්‍රදේශවලයි පිහිටා තිබෙන්නේ. එම ප්‍රදේශවල දොරටු දෙකේ බස් රථ ධාවනය අපහසුයි. නමුත් දොරටු දෙකේ බස් රථ තමයි වැඩි වශයෙන් තිබෙන්නේ. එම නිසා, අඩුම ගණනේ කුඩා බස් රථ 10ක්වත් හැටන් ඩිපෝට්ට ලබා දෙන්න. මධ්‍යම පළාතේත් දුෂ්කර ගම්මානවලට කුඩා බස් රථ කිහිපයක් ඉදිරි කාලය තුළ ලබා දෙන්න කියලා මේ අවස්ථාවේ ඉල්ලීමක් කරනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කොළඹ නගරයට දිනපතා ආදී එන ලක්ෂ ගණනක ජනතාවගෙන් සියයට 80කට වැඩි ප්‍රමාණයක් භාවිත කරන්නේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය. ඔවුන්ගේ විනාඩියක කාලයකටත් විශාල ආර්ථික වටිනාකමක් තිබෙනවා. ඒක අපි තේරුම් ගන්න ඕනෑ. අපේ රටේ ආර්ථිකයට විශාල දායකත්වයක් සපයන, වසරකට රුපියල් ට්‍රිලියන ගණනක මිනිස් ශ්‍රමය මාර්ග තදබදය නිසා අහිමි වෙනවා. එම නිසා මේ ශ්‍රමය, ඒ වාගේම වාහනවල තෙල්වලට වැය කරන මුදල් අපි ඉතිරි කර ගන්නොත්, ඒ මුදලින් ග්‍රාමීය රෝහල් ටික හදන්න අපට පුළුවන් වෙනවා. එවැනි තත්ත්වයක් ඇති කර ගන්න පුළුවන්. මහනුවර නගරයේත් එහෙමයි; අනෙක් නගරවලත් එහෙමයි. එම යෝජනාව ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කරන වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කර ගත යුතුයි. අපට මේ සෑම දෙයකම කරන්න සිදු වෙලා තිබෙන්නේ විශාල ණය කන්දරාවකට හිර වෙලා සිටින අවස්ථාවකයි. ඉදිරියේ දී මේ ගැනත් කල්පනා කරලා, ඒවාට විසඳුම් ලබා දෙන්න හැම දෙනාගේම සහයෝගය ලබා ගන්න කටයුතු කරන්න කියලා මතක් කරනවා. ඒ වාගේම හැම දෙනාගේම ආශීර්වාදය ලබා ගෙන, රටේ ජනතාවට පොදු පහසුකම් ලබා දීම සඳහා මේ අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු ඉදිරියට ගෙන යන්න ඔබතුමන්ලා දෙපොළට ශක්තිය ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

ත්‍රි රෝද රථ සේවාව යම් කිසි තත්ත්වයකට ගෙන එන ගමන්ම, පාසලෙන් එළියට එන තරුණ පිරිසගේ අනාගතය ත්‍රි රෝද රථයට සීමා නොකර තරුණ පිරිසගේ අනාගතය වෙනුවෙන් වයස අවුරුදු තිස්පහේ සීමාවෙන් ඔබ්බට licences ලබා දෙන වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරන්න ඕනෑ.

පාසල් අධ්‍යාපනය නිම කළ ගමන්ම දෙමවුපියන්ට කරදර කරනවා, කෙසේ හෝ ත්‍රි රෝද රථයක් ලබා දෙන්න කියලා. ඇතැම් විට ගෙවල් උකස් තබා ත්‍රි රෝද රථ අරගෙන දෙනවා; කන කර උකස් තබා අරගෙන දෙනවා; වත්තේ තිබෙන ගහ කොළ කපා ඒවා විකුණා අරගෙන දෙනවා. දෙමවුපියන් මේ විධියේ නොයෙකුත් ප්‍රශ්නවලට මැදි වෙලා ත්‍රි රෝද රථ අරගෙන දෙනවා. ණය වාරික මුදල ගෙවා ගන්න බැරි වුණොත් ත්‍රි රෝද රථය උස්සාගෙන යනවා. සමහර අය ඇවිත් අපට කියනවා, ත්‍රි රෝද රථය පෙරළුණා; අත කැපුණා; කකුල කැඩුණා ආදී වශයෙන්. එවැනි නොයෙකුත් කතන්දර කියලා ණය වාරිකය ගෙවන්න මුදල් ඉල්ලනවා. එවැනි තත්ත්වයක් අද ඇති වෙලා තිබෙනවා. මේ ගැන කල්පනා කර බලා කුලී රථ පැදවීම සඳහා අවුරුදු 35 සීමාව පැනවීමට ක්‍රියා කිරීම සම්බන්ධව ගරු ඇමතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම ඔබතුමාට ස්තූති කරමින්, මට මේ අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධව මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාටත් ස්තූති කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

[අ.භා. 3.20]

ගරු (මහාචාර්ය) ආශු මාරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) ஆசு மாரசிங்கு)
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉතා වැදගත් නියෝග කීපයක් ඉදිරිපත් කර, ඒවා ගැන සාකච්ඡාවට භාජනය වන අද දිනයේ එම විවාදයේදී කථා කරන්න ලැබීම ගැන මා සන්නේෂයට පත් වනවා. අද ඉදිරිපත් කරන නියෝගත් එක්ක රටේ නීති පද්ධතියට වැදගත් නියෝග එක් කරන්න අපට අවස්ථාව ලැබී තිබෙනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමාටත්, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් අපේ ස්තූතිය ප්‍රකාශ කරනවා.

මූලික වශයෙන් රටේ සිදු වන අනතුරු ගැන මා කථා කරන්න කැමැතියි. රටේ සිදු වන රිය අනතුරු ප්‍රමාණය ගන්නාම, 2014දී 35,000ක් වූ අනතුරු ප්‍රමාණය, 2015 වනකොට 38,000ක් වෙලා තිබෙනවා. 2016 වනකොට 39,000 දක්වා වැඩි වෙලා තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ, රටේ සිදු වන අනතුරු ප්‍රමාණය දිනෙන් දින වැඩි වෙලා තිබෙනවා. Motorbikes සහ motor tricycleවලින් සිදු වන අනතුරු ප්‍රමාණය ගන්නාමත් හැම අවුරුද්දකම වැඩි වීමකුයි තිබෙන්නේ. මේ අනුව බැලූවම මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ රටේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට නීති පද්ධතියක් අවශ්‍ය වනවා. විශේෂයෙන්ම රටේ පවතින මාර්ග තදබදයත් එක්ක නීති පද්ධතිය කඩාගෙන තමයි ගොඩක් අය ගමන් කරන්නේ. එම නිසා මේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට බලාපොරොත්තු වන ක්‍රමවේද හරහා, විනය ගරුක රියදුරුන් පිරිසක් බිහි කර ගන්න අපට හැකියාවක් ලැබෙනවා.

අද ඉදිරිපත් වී ඇති නියෝගවල විශේෂයෙන් ත්‍රි රෝද රථ ගැන සඳහන් කරනවා. රටේ තිබෙන ත්‍රි රෝද රථ ප්‍රමාණය ගන්නොත්, ලියා පදිංචි දත්ත අනුව ලක්ෂ 11ක් විතර තිබෙනවා. නමුත්, අපි දන්නවා ඊට වඩා තිබෙන බව. වෙනත් සංගණනවලින් කියනවා, දැනට ත්‍රි රෝද රථ ලක්ෂ 13ක් විතර ප්‍රමාණයක් තිබෙන බව. ත්‍රි රෝද රථ කර්මාන්තය නිසා අද මගී ජනයාට විශාල සේවයක් ලැබී තිබෙනවා. ඒ ගැන විවාදයක් නැහැ. නමුත් ප්‍රශ්නය තමයි, මෙම කර්මාන්තයේ බේදවාටක කීපයක් තිබෙනවා. එකක්

[ගරු (මහාචාර්ය) ආඥ මාරසිංහ මහතා]

තමයි, මාර්ග අනතුරු. අනෙක් එක තමයි, විනය. අපි විවිධ විධියෙන් පටවලින් දැක්කා, social media වල විධියෙන් පටවලින් දැක්කා, බොහෝ විට ත්‍රිරෝද රථ තමයි වමෙන් ඉස්සර කිරීම නිසා සහ සුදු ඉරි දෙක කපලා accident වෙලා තිබෙන්නේ. එම නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් අපේ අවධානය යොමු කළ යුතු වනවා. අපට ත්‍රිරෝද රථ සම්බන්ධයෙන් නියාමනයක් අවශ්‍යයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. ත්‍රිරෝද රථ කර්මාන්තයට අයත් විවිධ ව්‍යාපාර, සමාගම්, ඒ වාගේම වෘත්තීය සමිති ආදිය තිබෙනවා. ඒ සියල්ල එක්කම කලා කරලා, මේ පනවන නීති රීතින් එක්ක ත්‍රිරෝද රථ කර්මාන්තයේ නියාමනයක් ඇති කළ යුතුයි. ඇතැම් ත්‍රිරෝද රථ කොළඹ ප්‍රදේශයේ ධාවනය වන ත්‍රිරෝද රථද, නැත්නම් වෙනත් ප්‍රදේශයකින් ආපු එකක් කියලා අපි දන්නේ නැහැ; හඳුනා ගැනීමට පුළුවන්කමක් නැහැ. එම නිසා රජය හැටියට අපි හිතලා තිබෙනවා, ඒ ගැනත් පර්යේෂණ කරලා වෙනම සංකේත ක්‍රමයක් හෝ වෙනම වර්ණ ක්‍රමයක් හඳුන්වා දෙන්න. ත්‍රිරෝද රථ තුළට මගීන් දකුණු පැත්තෙන් -ඒ කියන්නේ, මාර්ගය පැත්තෙන්- ඇතුළු වීම සහ පිට වීම වැළැක්වීමට ගරු ඇමතිතුමා නවීන තාක්ෂණයෙන් යුත් ත්‍රිරෝද රථ හඳුන්වා දීලා, මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහතික කර දී තිබෙනවා. ත්‍රිරෝද රථවල ගමන් කරන මගීන්ට තමන් ගමන් කරන රථය පිළිබඳ ඒ ආරක්ෂාව ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒකත් රථක නීති පද්ධතියට ඉතාමත් අවශ්‍යයි.

ඊළඟට, ත්‍රිරෝද රථවල භාවිත වන taxi meter ගැන මා කලා කරන්න කැමැතියි. ගරු ඇමතිතුමනි, සමහර ත්‍රිරෝද රථවල සවි කර තිබෙන taxi meter හරියාකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ. තවමත් ප්‍රමිතියෙන් අඩු taxi meter භාවිත වන බව අපි දැක තිබෙනවා. බොහෝ ත්‍රිරෝද රථවල නියමිත ප්‍රමිතියෙන් යුතු taxi meter තිබෙනවා. නමුත්, ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන්ට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට මීටරය වෙනස් කරගත හැකි ක්‍රමවේද භාවිත වන බවත් අපට දැන ගන්නට ලැබී තිබෙනවා. මේ ගැන ඔබතුමාගේ අවධානය අපි යොමු කරවනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, එවැනි ත්‍රිරෝද රථ සම්බන්ධයෙන් පැමිණිලිත් ලැබී තිබෙනවා.

ඒත් එක්කම තවත් කාරණයක් කෙරෙහි ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කැමැතියි. එනම්, මේ විනය නීති පැනවීමත් එක්ක නවීන තාක්ෂණය භාවිත කිරීමත් වැදගත් කාරණයක් වෙනවා. දැනට සියලුම විනය නීති අධිකෂණය කරන්නේ පොලිස් නිලධාරීන් විසිනුයි. සමහර වෙලාවට මේ සම්බන්ධ කාරණාවලදී අපට පොලිස් නිලධාරීන් විශාල පිරිසක් යොදවන්න වෙනවා. ඒ නිසා නවීන තාක්ෂණය භාවිත කිරීම වැදගත්ම කාරණයක්. මේ සම්බන්ධයෙන් අපි නිතර සාකච්ඡා කළා. ගරු ඇමතිතුමාත් එක්කත් සාකච්ඡා කළා. අනාගතයේදී RFID වාගේ දේවල් ඇතුළත් කරන්න එකඟතාවකට ආවා. ඒ තුළ ලැබෙන වාසි අපට අනාගතයේ දැක බලා ගන්න පුළුවන්. මොකද, අපි යන්නේ smart ලෝකයකටයි. එවිට, ඩිජිටල් තාක්ෂණයත් එක්ක අවශ්‍ය උපක්‍රම අප භාවිත කළ යුතු වෙනවා. අපි ආ-ශික අධිකෂණ කාරක සභාව Traffic Management Subcommittee එක හරහා මේ ගැන study එකක් කළා. බොහෝ දුරට සියයට 90ක් විතර මේ කටයුත්ත අවසන් වෙලා තිබෙනවා. ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ සියලුම ආයතන ටික අපත් එක්ක සම්බන්ධ වුණා. ඊට අමතරව, මේ කාරණයේදී අමාත්‍යාංශ 06ක් විතර සම්බන්ධ වුණා.

මේ රටේ අවශ්‍යතාවක් විධියට නවීන තාක්ෂණය භාවිත කරලා, CCTV කැමරා පද්ධතියක් හරහා වැරදි කරන අය හඳුනා ගන්න system එකක් ගැන මේ සියලුම දෙනා එකතු වෙලා කලා කරලා තිබෙනවා. මෙහිදී, ප්‍රධාන වශයෙන්ම කොළඹ නගරය මූලික කරගෙන අපි මෙහෙයුම් ව්‍යාපෘතිය -pilot project එක-

සැලසුම් කරගෙන තිබෙනවා. මේ project එකේ components ගැන කලා කළොත්, Monitoring and Controlling Platform, Live Monitoring Platform, Artificial Intelligent Based Operations Platform, Charging Platform, Capturing Devices, Communication Network and Data Storage. So, these kinds of components can help increase the quality of the rules and regulations of traffic management. මෙවැනි පද්ධතියක් හරහා අපට කොයි වාගේ ප්‍රයෝජනද ලැබෙන්නේ කියන එක ගැන, එහෙම නැත්නම් සමාජයට ලැබෙන benefits ගැනත් අපි කලා කළ යුතු වෙනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. මෙවැනි කැමරා පද්ධතියක් සවි කිරීම තුළින් සමාජයටත් හැභීමක් එනවා, "අපි විනයගරුක විය යුතුයි." කියලා. මොකද, විදේශීය රථවලට ගියාම අපි දකිනවා, කැමරා තිබෙනකොට ඉබේම වාහන slow වෙනවා. ඒ slow වීම තුළ පාරේ වාහන තදබදය සම්බන්ධ ප්‍රශ්න ටිකත් විසඳෙනවා.

When we consider benefits for citizens, there are direct and indirect benefits of traffic management and enforcement. We can have new travel options and services. We can allow new policy ideas to be introduced for improving traffic conditions to reduce localized pollution and emission. We can reduce traffic congestion and give priority to public transportation. It will enable a much more effective response to traffic congestion. We can have smooth traffic flows by prioritizing traffic in response to the demand at the real time. If we can control the inbound flow, more than 50 per cent of traffic police personnel can be reduced and thereby we can increase the income of the Government. Economic development in the Western Province can be increased by reducing traffic delays.

Indirect benefits of traffic management and enforcement includes meeting pollution and emission targets throughout the city, improvement in driver discipline on a daily basis, reduction of violation of traffic laws, improvement of road safety and saving of expenditure on importation of petroleum. Also, we can have a technological platform on which additional services can be developed by private partners.

මේ වාගේ platform එකක් හදලා, ඩිජිටල්කරණය කළාට පස්සේ අපට social media හරහා මේ පාරේ ප්‍රවාහන තදබදය ගැන කලා කරන්න හැකියාවක් ලැබෙනවා. උදාහරණයක් විධියට මෙතැන සිට කොල්ලුපිටියට යනවා නම් අපේ App එකෙන් බලා ගන්න පුළුවන්, පාරේ වර්තමාන තත්ත්වය මොකක්ද කියලා. ඒ අනුව අපට තීරණය කරන්න පුළුවන්, ඒ අවස්ථාවේ ඒ පාරේ නොගොස් වෙනත් පාරකින් යන්න. දැන් බලන්න, අද ගොඩක් අය three-wheelers වල යන්නේ App එකක් මගින්. අපි taxi එකක් ගෙන්වා ගන්නවා නම් mobile phone එක හරහා App එකකින් තමයි ගෙන්වා ගන්නේ. එවැනි තත්ත්වයකට අද ලෝකය වෙනස් වෙලා තිබෙනවා.

ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කාලය අවසානයයි.

ගරු (මහාචාර්ය) ආඥ මාරසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) ஆசிரியர்)
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)
හොඳයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ කරගෙන වැඩ පිළිවෙළ සම්බන්ධයෙන් මා ඔබතුමාට විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා. අමාත්‍යාංශය හැටියට මේ සම්බන්ධයෙන් කරන පරීක්ෂණත් එක්ක මෙය improve කරන්න. ඒ වාගේම අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරී මහත්වරුන්ටත් විශේෂයෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා. අපි Subcommittee එකේදී නිතර හමු වෙනවා. එතුමන්ලා විශේෂ උනන්දුවකින් කටයුතු කරනවා. මා නැවතත් ඔබතුමාට මතක් කරන්නේ, මේ RFID කියන එක අනිවාර්යයෙන් අනාගතයේදී අපට අවශ්‍ය වනවා කියන එකයි. එහෙම වුණොත් විනරයි අලුතින් systems ආවාට පස්සේ ඒවාත් එක්ක capture කර ගන්න පුළුවන් වෙන්නේ.

Thank you very much.

[අ.භා. 3.31]

ගරු ඉෂාක් රහුමාන් මහතා
 (மாண்புமிகு இஷகாஃ ரஹுமான்)
 (The Hon. Ishak Rahuman)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් මෝටර් වාහන පනත යටතේ ගෙනෙන ලද නියෝග පිළිබඳව මට කථා කරන්න අවස්ථාවක් ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ලෝකය දිහා බලනකොට අනෙකුත් රටවල් නිදහස් වෙලා තිබෙන සමකාලයකම තමයි අපේ රටත් නිදහස් වෙලා තිබෙන්නේ. නමුත් ඒ රටවල් එක්ක බලනකොට අපේ රට ගැන මහා විශාල දුකක් අපට දැනෙනවා. අපේ රටේ රියදුරන්ගේ දුර්වලකම නිසා, අපේ රටේ වාහන තදබදය නිසා මහා විශාල ජීවිත සංඛ්‍යාවක් නැති වෙවිච යුගයක් අපට දකින්න තිබෙනවා.

උදාහරණයක් වියදමට කථා කරගෙන ගියොත්, රිය අනතුරු නිසා 2014 වර්ෂයේදී 35,966දෙනෙක් මැරිලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම 2015 වර්ෂයේදී 38,107ක් මැරිලා තිබෙනවා. 2016 වර්ෂයේදී 39,086ක් මැරිලා තිබෙනවා. 2014 ඉඳලා 2016 වර්ෂය දක්වා බලනකොට රිය අනතුරු නිසා මැරුණු ප්‍රමාණය ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩි වෙලා තිබෙන විධිය අපට දකින්න තිබෙනවා. ඒ අතර, ත්‍රි විලර් රටවලින් මැරිවිච ප්‍රමාණය 2014 වර්ෂයේදී 6,051යි; 2015 වර්ෂයේදී 6,879යි; 2016 වර්ෂයේදී 7061යි. මේවා දකිනකොට අපට හිතන්න පුළුවන් අපේම රටේ කොච්චර දුර්වල විධියට රථ ගමන් කරනවාද කියලා. ඒක නිසා තමයි අපේ යහපාලන රජය ඒ අමාත්‍යාංශයට විශේෂ ඇමති කෙනෙකුත් පත් කරලා නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයෙකුත් පත් කරලා ඒ දෙපළට මහා විශාල කර්තව්‍යයක් භාර දීලා තිබෙන්නේ.

2014 වර්ෂයේදී අපේ රටේම ජනතාව රිය අනතුරුවලින් නැති වෙන එක 2015, 2016 වර්ෂවලදී අඩු කරන්න ඕනෑය කියලා ලොකු බලාපොරොත්තුවෙන් තමයි ගරු ජනාධිපතිතුමාත්, ගරු අගමැතිතුමාත් ඒ අමාත්‍යාංශය ඒ දෙපළට භාර දීලා තිබෙන්නේ. ඒ අනුව තමයි ඒ දෙපළම කටයුතු කරන්නේ. මේ රටේ රිය අනතුරුවලින් මැරෙන සංඛ්‍යාව අඩු කරලා, මේ රටට සුන්දර ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙළක් කරන්න ඕනෑය කියලා තමයි ගරු ඇමතිතුමායි, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමායි එතුමන්ලාගේ අමාත්‍යාංශය සමඟ එකතු වෙලා වැඩසටහන් හඳලා තිබෙන්නේ.

අපි ලෝකයේ රටවලට යනකොට දකින දෙයක් තමයි, ඒ රටවල රියදුරු මහත්වරුන්ගේ විනයය. හැබැයි, අපේ රටේ ඉන්න රියදුරු මහත්වරුන් කිසිම විනයක් නැතුව ගමන් කරන හැටි දකිනකොට අපට විශාල දුකක් ඇති වෙනවා. අපේ රටට වඩා වැඩි වාහන තදබදයක් තිබෙන රටක් තමයි, ඉන්දියාව. ඒ වාගේම තමයි

විනය. ඒ වාගේම රටවලට අපි ගියා. ඒ රටවල් බැලුවා. බස්වලට යන්න එක route එකක්. ඒ වාගේම බර වාහනවලට යන්න වෙනත් වෙලාවක්. මෙහේ එහෙම නැහැ. හරක් පාරට අත් ඇරියාම කොහොමද? දකුණටත් යනවා. වමටත් යනවා. ඒ විධියට තමයි, අපේම රියදුරු මහත්වරු වාහනය පදවන්නේ.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ වැඩ පිළිවෙළ ඔබතුමන්ලාට විතරක් තනියෙන් කරන්න බැහැ. පොලීසිය භාර ඇමතිතුමා සමඟ සාකච්ඡා කරලා පොලීසියට දැඩි ලෙස මාර්ග විනය ආරක්ෂා කරන්න පුළුවන් විධියට නීති පනවන්න. එහෙම නැති වුණොත්, අපි මේ පාර්ලිමේන්තුවෙන් කොච්චර නීති සම්මත කෙරුවත් රිය අනතුරුවලින් මැරෙන ප්‍රමාණය අපට අඩු කර ගන්න බැරි වෙනවා. ඒ නිසා දවසින් දවස මැරෙන ප්‍රමාණයේ වැඩි වීමක් අපට දකින්න පුළුවන්. හැම අවුරුද්දකම ඊට කලින් අවුරුද්දට වඩා මිනිසුන් මැරෙන ප්‍රමාණයේ වැඩි වීමක් වෙලා තිබෙනවා.

එදා යුද්ධවලින් තමයි මගේ ආදරණීය ජනතාව මැරුණේ. මේ අතීත ජනතාව අද වාහන රියදුරන් නිසා මැරෙන එක අපට දුකට කාරණයක්. මෙලෙස නැතිවන්නේ කාගේ ජීවිතද? පිට රට ජනතාවගේ ජීවිතද? ලංකාවේ ජීවත් වන අපේම ආදරණීය සහෝදරයින් තමයි මෙලෙස දවසින් දවස තමන්ගේ ජීවිතය පුජා කරන්නේ. මේ නිසා කොපමණ ප්‍රශ්න ඇති වනවාද? දුටු තමන්ගේ තාත්තා නැතිවනවා. තාත්තාට දුටු නැතිවනවා. බිරිඳට තම ස්වාමිපුරුෂයා නැතිවනවා. ඒ වාගේම විශාල ප්‍රශ්න ගණනාවක් මේ තුළින් ඇති වනවා. ඒ වාගේම සමහරුන්ට තමන්ගේ කකුල නැතිවනවා; අත නැතිවනවා. අනතුරු නිසා මේ විධියට මිනිසුන්ට කොපමණ ප්‍රශ්න ඇති වනවාද? එම නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් පොලීසියට බලය දීලා පොලීසියෙන් උසාවියට යොමු කරලා උසාවියෙන් සොච්චම් මුදලක දඩයක් පවරන ක්‍රමයක් නැතිව පිට රටවල අනුගමනය කරන නීතිය වාගේ රියදුරු licence එකට ලකුණු ලබාදෙන ක්‍රමයක් සකස් කරලා ඒ තුළින් අංග සම්පූර්ණ රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා දුන්නොත් හොඳයි කියලා මා හිතනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, SLTB කියන්නේ ගම්වල ජීවත් වන ජනතාවට උදව් කරන ප්‍රවාහන සේවයක්. අපේ රටට නිදහස ලැබුණු කාලයේ සිට දුගී ජනතාව ප්‍රවාහන කටයුතුවලදී යොදා ගත්තේ SLTB බව අප සියලු දෙනාම දන්නවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, නමුත් මා නියෝජනය කරන අනුරාධපුරය දිස්ත්‍රික්කය සම්බන්ධයෙන් එදාත් මම කිව්වා, ඒක අදත් මම කියනවා. අනුරාධපුරය දිස්ත්‍රික්කයේ ජීවත් වන දුගී දුප්පත් ජනතාවට ගමන් කරන්න පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් නැතිව පයින් පනත් කරන එක අදටත් අපට දකින්න ලැබෙනවා. ඒ සඳහා උදාහරණයක් මම කියන්නම්.

අනුරාධපුරය දිස්ත්‍රික්කයේ හොරොච්චනාන ආසනයේ නිඹිරියන්තාවල, මාවතවැව, අලිකිඹුලාගල කියන ගම්මානයේ කිලෝමීටර 13ක් තිබෙනවා. ඒ ගම්මානයේ මැද තමයි පාසල් තිබෙන්නේ. එතැන සිට ළමයි හොරොච්චනානට එන්න ඕනෑ. ඒ ළමයි පයින් තමයි එන්නේ. සාමාන්‍යයෙන් ඉස්කෝල ආරම්භ වන වේලාව උදේ 7.30. නමුත්, මේ ළමයි ඉස්කෝලයට එනකොට 8.00 හෝ 9.00 වෙනවා. ඒකට හේතුව මොකක්ද? ඔබතුමන්ලා මේ සම්බන්ධයෙන් තවම කිය කියා ඉන්නවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමන්ලාට අද වන තෙක් ඒ ප්‍රදේශවලට කිසිම ප්‍රවාහන පහසුකමක් ලබා දෙන්න බැරි වුණා. මේ සම්බන්ධයෙන් මමත් නිතරම කථා කරනවා. නමුත්, තවම ඒ දේ කරන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. එම නිසා මේ කරුණ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධානයක් යොමු කරන්න කියලා ඔබතුමන්ලාගෙන් මා නැවතත් ඉල්ලා සිටිනවා. අනුරාධපුරයේ හොරොච්චනානට පමණක් නොවෙයි, ඒ වාගේම මැදවිවිය, කැබිනිගොල්ලැව, නොච්චියාගම, විලවිවිය, පදවිය, තන්තිරිමලේ වාගේ බල

[ගරු ඉෂාක් රහුමාන් මහතා]

ප්‍රදේශවල තත්ත්වයන් එහෙමයි. අපේ රටේ ජනතාව නිදහස ලබන්න කලින් ගමන් කළ සාමාන්‍ය විධියටම අදත් SLTB නැතිව ජනතාව පයින් ගමන් කරන ආකාරය දකින්න පුළුවන්.

අද බලන්න, නගර අතර ගමන් කරන බස් දිහා. මූලාසනාරූඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කැකිරාව සිට හෝ අනුරාධපුරය සිට හෝ යාපනය සිට හෝ කොළඹ දක්වා ගමන් කරන බස් රථවල රියදුරු මහත්වරු අද තරගයට ගමන් කරනවා. රේස් පදිනවා නම්, එහේ යන්න ඕනෑ නැහැ නේ? එක්කෝ මාලිගාව වටරවුමේ රේස් පදින්න. එහෙම නැත්නම්, ගෝල්ෆේස් වටරවුමේ රේස් පදින්න. මහාමාර්ගවල රේස් පදින්නේ ඇයි? මහාමාර්ගවල ගමන් කරන බස්වල යන මගී ජනතාව ආරක්ෂිතව කොළඹ සිට මාතරට හෝ, මාතර සිට කොළඹට හෝ, යාපනය දක්වා හෝ ගමන් කරන්න ඕනෑ. [බාධා කිරීමක්] මූලාසනාරූඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට විනාඩියක් දෙන්න.

තමන්ගේ ගමන ආරක්ෂිතව යන්න ඕනෑය කියා සිතාගෙන තමයි ජනතාව බස් රථවල යන්නේ. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, නමුත් අද දකින්න ලැබෙන්නේ මොනවාද? SLTB වෙන්න පුළුවන්, private buses වෙන්න පුළුවන්, three-wheelers වෙන්න පුළුවන්, ඔබතුමන්ලා ලංකාවේ සිටින ඒ සියලුම රියදුරු මහත්වරු කැඳවා, විනය කියන්නේ මොකක්ද, මහාමාර්ගවල ගමන් කරන්නේ කොහොමද යනාදී දේවල් සම්බන්ධයෙන් ඒ අය විශේෂයෙන් දැනුවත් කරන්න. එහෙම නැතිව කොපමණ නීති දැමීමත් රිය අනතුරුවලින් මැරෙන ප්‍රමාණය ඔබතුමන්ලාට කඩදාවත් නැති කරන්න බැහැ.

මම ළඟදී ඉන්දියාවේ විශාලම නගරයකට ගිහිල්ලා තමයි ආවේ. එහෙදී මම හදිස්සියකට three-wheeler එකක ගියා. ඒ three-wheelers එක ගියේ කොහොමද? ඉස්සරහා යන කෙනාගේ පස්සෙන් පිළිවෙළට තමයි ඒවා ගියේ. අපේ three-wheeler driversලා එහෙම යයිද? ඉන්දියාවේ රුපියල් 10ට, 20ට එහෙම විනයගරුකව ගමන් කරන ආකාරය අපට දකින්න පුළුවන්. මේ සම්බන්ධයෙන් අපි කොපමණ නීති හැඳුවත් වැඩක් නැහැ. 'විනය' කියන එක හඳුන්වා දුන්නොත් පමණයි, රිය අනතුරුවලින් මැරෙන සංඛ්‍යාව අඩු කරන්න පුළුවන් වන්නේ කියමින්, මට වෙලාව ලබා දීපු මූලාසනාරූඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට ස්තූතියි කියමින් මා සමුගන්නවා.

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

මිළහට, ගරු මොහොමඩ් නවවි මහතා.

[3.41p.m.]

ගරු මොහොමඩ් නවවි මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)
Thank you, Hon. Presiding Member, for giving me this opportunity.

As far as our country is concerned, millions of people are always on the road, driving and riding. When people go out daily, almost 50 per cent of them feel that they would not be able to come back peacefully because of the conditions of the vehicles plying on the roads. I think the

Hon. Minister and the Hon. Deputy Minister have brought in very good Regulations under the Motor Traffic Act, which will enable us to control the usage of roads by vehicles.

As you know, Hon. Member, day by day, the number of vehicles are on the increase. If you go right around Colombo, you will see the number of vehicles in car sales. If all those vehicles come out on to the road tomorrow, I do not think we will be able to get out of Colombo even for five hours. Now, this is the position.

The modes of transport of the ordinary people, as you know, are trains, buses and of course, three-wheelers. When I was the Minister of Transport of Wayamba, I came across a case of a family; a couple who did not have a child for ten years. They made a vow at one of the Buddhist temples. After some time, they were blessed with a son. Annually, they were going to that temple to fulfilling the vow. This is a true story that I am saying. After completing the prayers and the vow, the family came out of the temple with the child and there came a CTB bus driven fast, knocking down the mother and the father. They escaped, but that poor child died. I am sure the Hon. Deputy Minister knows about this case, which happened in Kurunegala some time back. After the police inquiry, they found that the bus had been driven by the conductor, who had no licence. So, this has been the pathetic situation. But now, little by little, the Hon. Minister and the Hon. Deputy Minister have taken steps to make rules and regulations to guide the drivers so that there can be a control on this situation.

Then, we must speak about three-wheelers. You know, most of the young people go abroad to make money. Once they come back with a little bit of money, the easiest thing for them is to buy a three-wheeler and be on the road. But, what is the training that they get? They do not get any training. For instance, take the SLTB. If a driver is recruited to the SLTB, he will have to undergo a training for six months to two years. After the training, they are given small buses so that they could run in limited areas. Only after that, they are allowed to drive massive buses on the main road.

But, if you take the case of a private bus owner, there is nothing of that sort. He applies for a licence and the moment he gets the licence, he starts driving the bus on the main road. This is the main reason why all these accidents occur today.

If you just go through all the accidents caused by buses, I am sure you will find that 80 to 90 per cent of the accidents were caused by private buses. Recently, in my area, a conductor met with an accident and he was in pieces. Why I say this is because when the Hon. Minister and the Hon. Deputy Minister make whatever rules and regulations on driving and riding, they must make it a point that all the drivers undergo a proper training. If they do not do that, this reckless driving will keep on killing people and be never-ending.

Especially when you talk about three-wheelers, as I said before, the moment those youth come back from

abroad, they buy a trishaw or a three-wheeler and get on to the road and they have no proper education, discipline or courtesy. If a vehicle moves on the road, they just cut across and if you look at them angrily for doing that, they will just stare back at you. So, I think the Hon. Minister and the Hon. Deputy Minister should, hereafter, issue licences only to those who have at least qualified in O/L. That is a must. They should have a basic education so that, at least, there will be some courtesy. And also, you must have a three-month course just to educate them on how to behave and how to speak to people who are travelling on the road. These are the problems that the ordinary persons are facing today. Today, I faced that problem. When my vehicle was moving, one three-wheeler driver cut across the road and my driver stared angrily at him. Then, the three-wheeler driver asked, “මොනවද බලන්නේ? උඹ එනවද ගහන්නේ?” So, this is what we are facing today. Some of those vehicles are worth millions and because of the conduct of those rotten drivers, we face problems.

So, I think, it is better, when you issue licences to bus drivers, to make it a point that they have at least a basic education. I think our country has enough three-wheelers, I do not think we need any more in the future. So, to curtail this situation, Hon. Minister and Hon. Deputy Minister, please see that they have a minimum education and that they undergo a course for three months or six months so that there will, at least, be some courtesy because most of the crimes, rapes, transport of heroin, all these things happen in three-wheelers. It is actually a menace and at the same time, 90 per cent of the accidents occur because of three-wheelers. Therefore, my suggestion is, get them to have a proper education and a proper training so that they will learn how to drive safely on the road.

At the same time, Hon. Minister, I want to have a discussion with you on another matter. In Puttalam, we have a big cement plant which supplies for 45 per cent of the demand of cement in our country and daily, over 100 to 150 lorries from all over the country come to Puttalam to transport cement. So, our roads are overcrowded.

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

ගරු මොහොමඩ් නවව් මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)
Sir, please give me two more minutes.

Why I want to mention this is because we have a railroad by which they supply limestone to the cement plant and that railroad is free from 10.00 p.m. to 6.00 a.m. and no trains use that during that time. And also, there are a plenty of warehouses in places like Colombo, Kandy, Badulla and Anuradhapura.

So, to safeguard the roads and reduce the fleet of vehicles, I tried to make an arrangement with the Cement Corporation to transport cement by train. I request you to

give those warehouses on lease. If you do that, less vehicles will be coming there and cement will be available in places like Kandy, Colombo and even Badulla.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)
(The Hon. Ashok Abeysinghe)
Hon. Member, we have already discussed that matter.

ගරු මොහොමඩ් නවව් මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)
Thank you very much.

I do not know whether you have discussed with Prima Group and Cement Corporation in Trincomalee.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)
(The Hon. Ashok Abeysinghe)
Yes. We have discussed with them.

ගරු මොහොමඩ් නවව් මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)
Thank you very much. If you do that, I think, less vehicles will be coming.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)
(The Hon. Presiding Member)
Hon. Member, please wind up now.

ගරු මොහොමඩ් නවව් මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)
Sir, please give me two more minutes.

There is a big problem in Colombo-Puttalam-Jaffna Road. It is impossible to go at night. So many speedy buses go to Jaffna along this road. After we opened the Jaffna railway line, it has come down. Over 200 buses are going to Jaffna in our road. If you can arrange another express train to Jaffna, I am sure this congestion will come down because people love to travel by train to Jaffna. Therefore, please consider that also.

Thank you very much.

[අ.හා. 3.52]

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

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අප අමාත්‍යාංශය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මෝටර් වාහන පිළිබඳ නියෝග ගැන සාකච්ඡා කරන අද දින මෙම ගරු සභාවේදී මන්ත්‍රීවරු බොහෝ දෙනෙක් ඒ පිළිබඳ අදහස් දැක්වූවා. 2017 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 08වන

[ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා]

දින 2035/51 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරනු ලැබූ ඒ නියෝග ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම පිණිස අද ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ පිළිබඳව අදහස් දැක්වූ සියලු ගරු මන්ත්‍රීවරු ප්‍රකාශ කළා, මේ රටේ සිදු වන අනතුරු පිළිබඳව, ඒ වාගේම, ත්‍රි රෝද රථවලින් සිදු වන අනතුරු සහ දුරාවාර පිළිබඳව සහ අපේ ගමනාගමන මණ්ඩලය සහ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳව. ඒ අදහස් දැක්වීම් සම්බන්ධයෙන් මගේ මේ පිළිතුරු කතාවේදී ඔබතුමන්ලා සියලුදෙනාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම අප මෙම නියෝග මඟින් ඉදිරිපත් කර තිබෙන්නේ ත්‍රි රෝද රථ පිළිබඳ නියාමන කීපයක්. අපේ රටේ දෙකෝටි දොළොස්ලක්ෂයක් වන ජනතාව පවුල් 52,00,000ක් තුළ ජීවත් වූණත්, අද වන විට මේ රටේ ලියා පදිංචි සියලු මෝටර් වාහන ප්‍රමාණය 67,00,000ක් වනවා. අපේ රටේ පවුල් 52,00,000යි සිටින්නේ; වාහන 67,00,000ක් ලියා පදිංචි වෙලා තිබෙනවා. මෙයින් 37,00,000ක් මෝටර් බයිසිකල්; 7,50,000ක් මෝටර් රථ; 3,90,000ක් ද්විත්ව කාර්ය වාහන; 3,75,000ක් ලොරි රථ; 1,00,000ක් බස් රථ සහ අද අප කතා කරන ත්‍රි රෝද රථ 11,56,000ක්. විශේෂයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථවලින් සිදු වන අනතුරු සහ දුරාවාර පිළිබඳ කල්පනා කරලා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව අප අමාත්‍යාංශයට දන්වා තිබුණා, මේ පිළිබඳ නියාමන සකස් කරන්න කියලා. එහි යම් සන්ධිස්ථානයකට තමයි අප මේ පැමිණ තිබෙන්නේ. ඒ අනුව, 2018 ජනවාරි 01 වන දා සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මෙම නියෝග ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද වන විට මේ රටේ තිබෙන 11,56,000ක් වන ලියා පදිංචි ත්‍රි රෝද රථවලින් සාමාන්‍යයෙන් 8,00,000ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් දිනකට මාර්ගවල ගමන් කරනවා. ඒ 8,00,000ත් 3,50,000ක් පමණ ත්‍රි රෝද රථ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ පමණක් තිබෙනවා. ඒ ත්‍රි රෝද රථවලින් මඟින් බොහෝ දෙනෙක් තම ගමනාගමන පහසුකම් සලසා ගන්නවා. අපි මීට ප්‍රථම ත්‍රි රෝද රථ සඳහා මීටර් අනිවාර්යය කළත්, දැනට ලංකාවේ දිනපතා ධාවනය වන 8,00,000ක් පමණ වන ත්‍රි රෝද රථවලින් 40,000ක් පමණ තමයි ඒ මීටර් සවි කරගෙන තිබෙන්නේ. ඒ නිසා අපි මෙම නියෝග තුළින් බලාපොරොත්තු වනවා, ත්‍රි රෝද රථවලට මීටර් සවි කිරීම ඉදිරි මාස කීපය තුළ ආරම්භ කරන්න. ඒ සඳහා අපි දැනටමත් ප්‍රමිතියෙන් යුත් මීටර් වර්ග 5ක් පමණ හඳුනාගෙන තිබෙනවා. අපි ඒ පිළිබඳව ත්‍රි රෝද රථ සංගම් දැනුවත් කර තිබෙනවා. ලංකාවේ ත්‍රි රෝද රථ සංගම් 40ක් පමණ අපට මේ පිළිබඳව සහයෝගය දක්වා තිබෙනවා. අපි ඒ ත්‍රි රෝද රථ සංගම් සමඟ සාකච්ඡා කරලා ප්‍රමිතියෙන් යුත් මීටර් ත්‍රි රෝද රථවලට සවි කිරීම සඳහා වන වැඩ පිළිවෙළ සකස් කර තිබෙනවා. අපි ත්‍රි රෝද රථ විකුණන සමාගම්වලින් ඉල්ලා තිබෙනවා, නව ත්‍රි රෝද රථයක් විකුණද්දී එම මීටරය සවි කරලා ත්‍රි රෝද රථය විකුණන්න කියලා.

එය, දැන් ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා. අපි මෙම මීටරය රුපියල් 10,000ට වඩා අඩු මුදලකට ලබා දෙන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපි එම මීටර් ලබා දෙන අයගෙන් ඉල්ලීමක් කරලා තිබෙනවා, ගෙවීමේ ක්‍රමයකට ඒවා ලබා දෙන්න කියලා. හැකිනම් රුපියල් 700ත්-750ත් අතර මාසික වාරිකයකට ත්‍රි රෝද රථ සඳහා මෙම මීටර් ලබා දෙන්න කියලා අපි ඉල්ලීමක් කරලා තිබෙනවා. ඒ ඉල්ලීමට ඔවුන් ඇහුම් කන් දීලා රුපියල් 10,000ට වඩා අඩු මුදලකට ත්‍රි රෝද රථවලට මීටර් සවි කිරීම සඳහා ත්‍රි රෝද රථ හිමියන් උනන්දු කරවයි කියලා මම හිතනවා.

ත්‍රි රෝද රථවලට මීටර් සවි කිරීමෙන් පසු මගියාගෙන් අය කරන ගාස්තුව නියාමනය කිරීමට රජය කිසි සේත්ම බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. ඒ ගාස්තුව තීන්දු කිරීමේ අවස්ථාව ත්‍රි රෝද රථ හිමියාට ලබා දීලා තිබෙනවා. මුල් කිලෝමීටරය රුපියල් 50ත් ආරම්භ වෙලා එතැනින් පසුව යන සෑම කිලෝමීටරයකටම අය කරන ගාස්තුව එම මීටරයෙන් එළියට එන රිසිට් පතේ සඳහන් කළ යුතුයි. ත්‍රි රෝද රථයේ අංකය, දිනය, මගියා රථයට නඟින වේලාව සහ රථයෙන් බහින වේලාව, දුර ප්‍රමාණය සහ ගාස්තු මුදල කියන සියල්ලම එම රිසිට් පතෙහි සඳහන් විය යුතුයි. ඊට අමතරව අපි තවත් නියෝග කිහිපයක් සඳහන් කරලා තිබෙනවා. ඒ අනුව ත්‍රි රෝද රථයේ ගමන් කළ යුතු මගීන් ප්‍රමාණය හතරදෙනෙකුට සීමා කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, ත්‍රි රෝද රථයේ දකුණු පැත්තෙන් මගීන්ට ඇතුළුවීම සඳහා අවසරයක් ලබා දෙන්නේ නැහැ. ත්‍රි රෝද රථය පදවන රියදුරාගේ සහ එම ත්‍රි රෝද රථයේ අනන්‍යතාව මගියාට පහසුවෙන් පෙනෙන විධියට සකස් කරන්න කියලා අපි නියෝග දීලා තිබෙනවා.

ඊළඟට, ත්‍රි රෝද රථයේ වහලය උඩ light එකක් සවි කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ත්‍රි රෝද රථයේ මගියෙක් ගමන් කරනවා නම් එය රතු පැහැයෙනුත්, මගියෙක් ගමන් කරන්නේ නැත්නම් එය කොළ පැහැයෙනුත් දැල්විය යුතුයි. එනකොට මගීන්ට සොයා ගන්න පුළුවන්, එම ත්‍රි රෝද රථය මගියෙක් ගමන් කරන එකක්ද, නැත්නම් මගීන් ගමන් කරන්නේ නැති ත්‍රි රෝද රථයක්ද කියලා. එසේ සොයා ගන්න පුළුවන් වෙන විධියට ත්‍රි රෝද රථවල වහලයේ රතු සහ කොළ එළිය විහිදෙන බල්බයක් සවි කිරීමට ඉදිරියේදී අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ සියල්ලම අපි කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ, විශේෂයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථවලින් සිදුවන අනතුරු වළක්වා මගීන් ආරක්ෂා කරන්නයි, ඒ වාගේම රියදුරන් ආරක්ෂා කරන්නයි. අද වනවිට වසරකට විශාල මරණ සංඛ්‍යාවක් සිද්ධ වෙන්නේ, වැඩියෙන්ම මෝටර් සයිකල්වලින්. දෙවනුවට, ත්‍රි රෝද රථවලින්.

අද දිනයේ මෙම මාතෘකාවට අදාළව කථා කළ හුඟක් මන්ත්‍රීවරුන් ඉල්ලා සිටියා, ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන් දැනුවත් කිරීමේ යම් කිසි වැඩසටහනක් දියත් කරන්න කියලා. ගරු මොහොමඩ් නවව් මන්ත්‍රීතුමන් ඒ ගැන කිව්වා. ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන්ට රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීමේදී අපි දැනටමත් වේරහැරදී දිනක වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරනවා. එම වැඩසටහනට සහභාගි වෙලා සහතිකයක් ලබා ගන්නට පසුව තමයි අපි රියදුරු බලපත්‍රය නිකුත් කරන්න තීන්දු කරලා තිබෙන්නේ. ඒක දැනටමත් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. අපි ත්‍රි රෝද රථ සඳහා සාමාන්‍යයෙන් දවසකට රියදුරු බලපත්‍ර 100ත්-150ත් අතර ප්‍රමාණයක්-

ගරු මොහොමඩ් නවව් මහතා
(மாண்புமிகு முஹமட் நவவி)
(The Hon. Mohamed Navavi)

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඒක දවසක් ප්‍රමාණවත් නැහැ. එම දවස් ගණන තව ටිකක් වැඩි කරලා අඩු ගණනේ සුමානයක training එකක්වත් ඒ ගොල්ලන්ට දෙන්න ඕනෑ, for them to be courteous. That is the most important thing.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෙය ආරම්භයක් පමණයි. ආරම්භයේදී අපි දවසක දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පවත්වා ඔවුන්ට සහතිකයක් ලබා දුන්නට පසුව තමයි රියදුරු බලපත්‍ර ලබා

දෙන්නේ. දැනට එම වැඩසටහන කොළඹ ක්‍රියාත්මක වෙනවා. අපි ඒ වැඩ පිළිවෙළ දිවයින පුරා ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමා ප්‍රකාශ කළා, රියදුරු බලපත්‍රය ලබා දෙන වයස් සීමාව දීර්ඝ කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා කියලා. අපි මේ සියල්ලම කරන්නේ මේ රටේ ජනතාවගේ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන්. එහෙම කළේ නැත්නම් අනාගතයේදී විශාල ප්‍රශ්නයක් ඇති වෙනවා මේ ත්‍රිරෝද රථවලින් සිදුවන අනතුරු නිසා. විශේෂයෙන්ම අපි ත්‍රිරෝද රථ සඳහා මෙම නියාමනය කරන්න බලාපොරොත්තු වුණේ, මේ රටේ ජනතාවගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳ විශේෂ සැලකිල්ල යොමු කරලායි.

අද මෝටර් වාහන පනත යටතේ අනුමතියට ඉදිරිපත් කර තිබෙන මෙම නියෝග තුළින් හෝ ඉදිරියේදී සිදුවන එවැනි අනතුරු වළක්වා ගන්න අපට පුළුවන් වෙයි කියලා අපි හිතනවා. අපි මෙම නියාමනය ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ 2018 වර්ෂයේ ජනවාරි මාසයේ සිට.

ඉදිරියේදී මෝටර් සයිකල් පිළිබඳවත් මෙවැනි නියාමනයක් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ සාකච්ඡාවේදී හුඟාක් මන්ත්‍රීවරු ගමනාගමනය පිළිබඳව කථා කළා. අපේ සමහර මන්ත්‍රීවරු විශේෂයෙන්ම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිළිබඳව කථා කළා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඩිපෝ සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීම කළ යුතුයි කියලා එතුමන්ලා කීවා. මේ වන විට අපේ රටේ ඩිපෝ 106ක් තිබෙනවා. එම ප්‍රමාණය වැඩි කරන්න කිසිසේත්ම අපි බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. නමුත්, හොඳ ගුණාත්මක සේවයක් ලබාදීම සඳහා කළ හැකි සෑම දෙයක්ම කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම, ගරු අමාත්‍යතුමා අමාත්‍ය ධුරයට පත් වුණාට පස්සේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ තිබුණු සියයට 80ක් පමණ ප්‍රශ්න විසඳා අවසන් කරන්න පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා. අපට වසරකට රුපියල් බිලියන 16.2ක් අවශ්‍ය වෙනවා, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට පඩි ගෙවන්න. සෑම වසරකම එම මුදල අපට රජයෙන් ලබා දෙනවා. ඒ පිළිබඳව අපි රජයට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. සෑම වසරකම කෝටි 1,620ක් අපට රජයෙන් ලබා දෙනවා. අපි බලය ගනිද්දී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ EPF, ETF, gratuity මේ සියල්ලම කෝටි 1,450ක් පමණ තිබුණා. එයින් අපි සියයට 80ක් පමණ දැන් ගෙවා අවසන් කර තිබෙනවා. මාස්පතා පඩිය ලැබෙන තත්ත්වයට අපි ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පත් කරලා තිබෙනවා.

අද දුම්රිය වර්ජනයක් ගැනත් කතා කළා. එම දුම්රිය වර්ජනය සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් අපට අවසන් කරන්න හැකි වෙලා තිබෙනවා. අද එම දුම්රිය වර්ජනය ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැ. වසරකට රුපියල් කෝටි 770ක් පමණ පාඩු ලබන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා විශේෂ වැඩසටහන් අපි ආරම්භ කර තිබෙනවා. මේ වසර කිහිපය තුළදී දුම්රිය මැදිරි, දුම්රිය එන්ජින්, බලවේග කට්ටල මේ රටට ගෙනැල්ලා, දුම්රිය මාර්ග සහ විදුලි සංඥා නවීකරණය කරලා, දුම්රිය ප්‍රවාහනය නවීකරණය කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපේ මොහොමඩ් නව්වි මන්ත්‍රීතුමා කීවා වාගේ දුම්රියෙන් දැනටමත් ත්‍රිකුණාමලයේ සිට සිමෙන්ති ප්‍රවාහනය කිරීම අපි ආරම්භ කර තිබෙනවා. ඉදිරියේදී පුත්තලමේ සිට ගල් අඟුරු ප්‍රවාහනය කරන වැඩ පිළිවෙළක් ආරම්භ කරන්නත් අපි ඇමතිවරයා සමඟ සාකච්ඡා කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සාකච්ඡා කරලා එම සිමෙන්ති ප්‍රවාහනය සඳහා අපට අවස්ථාව සලසා දෙන්න පුළුවන්. ඒ සඳහා ඉල්ලීම් කරන්න. අපට සහයෝගය ලබා දෙන්න පුළුවන්.

හොල්සිම් කර්මාන්තායතනය ත්‍රිකුණාමලයේ සිට දැනට සිමෙන්ති ප්‍රවාහනය ආරම්භ කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ගල් අඟුරු ප්‍රවාහනයත් අපි ආරම්භ කරනවා.

අපේ නිරෝෂන් පෙරේරා රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා ප්‍රවාහන ඇමතිවරයාගෙන් විශේෂ ඉල්ලීමක් කළා. ඒ තමයි, වරායේ සිට කන්ටේනර් අංගන වෙත කන්ටේනර් ගෙන යාම සඳහා දුම්රිය යෙදවීම පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම. ඒ සඳහා එතුමා ක්‍රමවේදයක් අපට යෝජනා කරනවා කියලා කීවා. විශේෂයෙන්ම මාර්ග තදබදය අඩු කිරීම සඳහා වරායේ සිට එම කන්ටේනර් රථ කන්ටේනර් අංගන වෙත ගෙන යාම සඳහා දුම්රිය භාවිත කිරීම පිළිබඳව අපි ඉදිරියේදී සාකච්ඡා කරනවා. අපි ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය තුළින් මේ සියල්ලම කරන්නේ රටේ ජනතාවගේ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් සහ හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ජනතාවට ලබාදීම සඳහායි. අද මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග පිළිබඳව කථා කළත්, විශේෂයෙන්ම අපි ගමනාගමනය පිළිබඳවත් පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න වෙනවා. ඉදිරියේදී මේ රටට විදුලි දුම්රිය හඳුන්වාදීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. දැනට ඒ ගැන සාකච්ඡා කරගෙන යනවා. පහළුර සිට වේයන්ගොඩ දක්වා විදුලි දුම්රිය ආරම්භ කිරීමේ මූලික වැඩ කටයුතු අපි ආරම්භ කර තිබෙනවා. ඩොලර් මිලියන 600ක වියදමින් එම විදුලි දුම්රිය ආරම්භ කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම, කඩුවෙල සිට කොල්ලුපිටිය දක්වා LRT - Light Rail Transit - service එකක් ආරම්භ කරන්න මූලික සාකච්ඡා මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයත් සමඟ සාකච්ඡා කරමින් යනවා. මේ සඳහා මූලික සාකච්ඡා දැන් සිදු කරමින් යනවා.

අපේ මන්ත්‍රීවරු කීවා, සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවා ආරම්භ කරන්න කියලා. මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ඒ පිළිබඳවත් අපේ අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කර තිබෙනවා. 2016 අය වැය යෝජනාවලින් තීන්දු කළ park and ride ක්‍රමවේදය අනුව යම් යම් ස්ථාන හඳුනා ගෙන ඒ ස්ථානයේ සිට කොළඹ නගරයට එන රථ වාහන ප්‍රමාණය අඩු කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් අපි දැන් ක්‍රියාත්මක කරන්න මූලික සාකච්ඡා කරමින් යනවා. ඒ අනුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රවාහන ඇමතිවරයා ගන්නා ක්‍රියා මාර්ග අපි විශේෂයෙන්ම අගය කරනවා. ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය සඳහා අද ඉදිරිපත් කර තිබෙන මෝටර් වාහන පනත යටතේ නියෝග 2018 ජනවාරි මාසයේ සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය සෑම පියවරක්ම අපි ගන්නවා. මේ නියාමනයට සහයෝගය ලබා දෙන්න, ත්‍රි රෝද රථවල මීටර් සවි කිරීම සඳහා උනන්දු වන්න කියලා අපි විශේෂයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ හිමියන්ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ත්‍රි රෝද රථවල මීටර් සවි නොකර තිබුණොත්, එහෙමත් නැත්නම් අපේ නියෝග ක්‍රියාත්මක නොකර තිබුණොත් ගන්නා ක්‍රියා මාර්ග පිළිබඳව, අය කරන දඩය පිළිබඳ අපි ඉදිරියේදී ගැසට් පත්‍ර මගින් දැනුවත් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම, ත්‍රි රෝද රථවල මීටරය සවි කිරීම සඳහා ගෙනෙන නියාමනයන් තුළින් මේ රටේ ත්‍රි රෝද රථවලින් සිදු වන විෂමාවාර, ඒ වාගේම අනතුරු වළක්වා ගැනීමට අපට හැකිවෙයි කියන බලාපොරොත්තුව ඇතිව අද මෙම විවාදයට සහභාගී වූ සියලුම මන්ත්‍රීවරුන්ට අපේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒ වාගේම මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ ජාතික සභාවේ සභාපති වෛද්‍ය කෝදාගොඩ මැතිතුමා, අපේ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ඇතුළු සියලු දෙනාටත්, මොටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා ඇතුළු සියලු දෙනාටත්, ඔබ සියලු දෙනාටත් ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සහ සම්මත විය.
බීනා බ්‍රිඤ්ඤාපාලු ඉරිතරුකොණ්ඩාපාලු.
Question put, and agreed to.

ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

2017 ඔක්තෝබර් මස 30 වෙනි සඳුදා, ඔක්තෝබර් මස 31 වෙනි අඟහරුවාදා සහ නොවැම්බර් මස 01 වන බදාදා දිනයන් හි පූර්ව භාග 10.30 සිට අපර භාග 6.30 දක්වා ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා මණ්ඩලයේ රැස්වීම් දින තුනක් පාර්ලිමේන්තු සභා ගර්භයේ පැවැත්වීමට නියමිත බව සියලුම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට මෙයින් දන්වා සිටිනු කැමැත්තෙමි.

කල් තැබීම
ஒத்திவைப்பு
ADJOURNMENT

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා

(மாண்புமிகு கயந்த கருணாதிலக்க)

(The Hon. Gayantha Karunatileka)

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

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

පාර්ලිමේන්තුව ඊට අනුකූලව අ. භා. 4.07ට, 2017 නොවැම්බර් මස 07 වන අඟහරුවාදා අ. භා. 1.00 වන තෙක් කල් ගියේය. அதன்படி பி.ப. 4.07 மணிக்கு பாராளுமன்றம், 2017 நவம்பர் 07, செவ்வாய்க்கிழமை பி.ப. 1.00 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பட்டது. Parliament adjourned accordingly at 4.07 p.m. until 1.00 p.m. on Tuesday, 07th November, 2017.

සැ.සු.

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

குறிப்பு

உறுப்பினர் 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