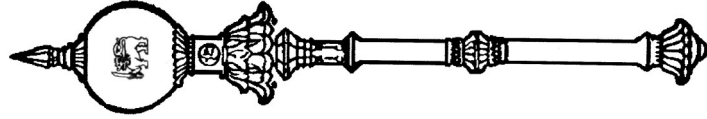


257 වන කාණ්ඩය - 8 වන කලාපය  
தொகுதி 257 - இல. 8  
Volume 257 - No. 8

2017 නොවැම්බර් 25 වන සෙනසුරාදා  
2017 நவம்பர் 25, சனிக்கிழமை  
Saturday, 25th November, 2017



පාර්ලිමේන්තු විවාද  
(හැන්සාඩ්)

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்  
(ஹன்சாட்)

PARLIAMENTARY DEBATES  
(HANSARD)

නිල වාර්තාව  
அதிகார அறிக்கை  
OFFICIAL REPORT



## අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා වාර්තා  
 ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු  
 පෞද්ගලිකව දැනුම් දීමෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය:  
 පළාත් පාලන මැතිවරණය කල් යෑම  
 ශ්‍රී ලංකාවට එරෙහිව එක්සත් ජාතීන්ගේ මානව හිමිකම් පිළිබඳ  
 මහ කොමසාරිස්වරයා කළ ප්‍රකාශය නිශ්චය කිරීම සඳහා  
 ගනු ලබන ක්‍රියා මාර්ග:  
 සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍ය සහ විදේශ කටයුතු  
 අමාත්‍යවරයාගේ ප්‍රකාශය  
 ප්‍රජාතන විරෝධී සහ ප්‍රතිරෝධන බදු පනත් කෙටුම්පත:  
 පළමු වන වර කියවන ලදී.  
 ආරක්ෂණ පියවර පනත් කෙටුම්පත:  
 පළමු වන වර කියවන ලදී.  
 ඩිවර (විදේශීය ඩිවර බෝට්ටු විධිමත් කිරීමේ) (සංශෝධන)  
 පනත් කෙටුම්පත:  
 පළමු වන වර කියවන ලදී.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2018 – [දහහතරවැනි වෙන් කළ දිනය]:  
 [ශීර්ෂය 112 (විදේශ කටයුතු); ශීර්ෂ 114, 306, 307 (ප්‍රවාහන  
 හා සිවිල් ගුවන් සේවා); ශීර්ෂ 148, 280 (සංවර්ධන  
 කාර්යභාර)]  
 සේවා නියුක්තියෙන් හැර අරමුදල:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2014)  
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2013)  
 ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2012)  
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2014)  
 ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2014)  
 ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය:  
 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2013)

## පිරිතාන உள்ளடக்கம்

තුறைසාර් මේර්පාර්වෙක් ඉයු අභිකෙකේ  
 විනාකේඉකු වාය්මුල විකේකේ  
 තනි අභිවිතේල් මුල විනා:  
 ඉනුරාචිත තේර්තේකේ ජිහ්ආට්ටු  
 ඉ.න. ආ. මනිත ඉරිමේකේ ඉනුනේයාඉරතු ඉලිකේකේ ඉතිරාන  
 ඉතිරිනේ මභුතේච්චු තොච්චි ඉඉතේ තච්චුකේ:  
 අචිවිඉතේච් ජනිච්චුඉතේච් අඉමේච්චු  
 වෙඉනිඉතේච් අඉමේච්චුඉතේච් ඉතිරිතේච්  
 මිකේච්චුඉතේච් තිනිච්චුඉතේච් මඉතේච් ඉතිරිතේච් තීර්වේකේ  
 ච්චුඉතේච්:  
 මුතේච්චුඉතේච් මතිච්චුඉතේච්  
 මුඉතේච්චුඉතේච් වඉමුඉතේච් ච්චුඉතේච්:  
 මුතේච්චුඉතේච් මතිච්චුඉතේච්  
 ඉතේච්චුඉතේච් (වෙඉනිඉතේච් මීච්චුඉතේච් වෙඉනිඉතේච්  
 ඉඉතේච්චුඉතේච්) (තිඉතේච්) ච්චුඉතේච්:  
 මුතේච්චුඉතේච් මතිච්චුඉතේච්

ඉතේච්චුඉතේච් ච්චුඉතේච්, 2018 [ඉතේච්චුඉතේච් ජතිනිඉතේච්චුඉතේච්:  
 [තේච්චුඉතේච් 112 (වෙඉනිඉතේච්චුඉතේච්); තේච්චුඉතේච් 114,  
 306, 307 (ඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච් චිවිල් විමාන  
 චේවේකේ); තේච්චුඉතේච් 148, 280 (අචිවිඉතේච් ජනිච්චු  
 ඉතේච්චුඉතේච්)] – ඉයුඉතේච් ඉරාච්චුඉතේච්  
 ඉඉතේච්චුඉතේච් ජනිච්චුඉතේච්:  
 ඉනුතේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච් (2014)  
 තේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච්:  
 වඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච්චුඉතේච් (2013)  
 ඉතේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච්චුඉතේච් ච්චුඉතේච්:  
 වඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච්චුඉතේච් (2012)  
 තේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච්:  
 වඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච්චුඉතේච් (2014)  
 ඉතේච්චුඉතේච් චිවිල් විමානච්චුඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච්:  
 වඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච්චුඉතේච් (2014)  
 තේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච්චුඉතේච් ඉතේච්චුඉතේච්:  
 වඉතේච්චුඉතේච් අඉතේච්චුඉතේච් මඉතේච්චුඉතේච් (2013)

## PRINCIPAL CONTENTS

SECTORAL OVERSIGHT COMMITTEE REPORTS  
 ORAL ANSWERS TO QUESTIONS  
 QUESTION BY PRIVATE NOTICE:  
 Postponement of Local Government Elections  
 ACTION TAKEN TO REFUSE STATEMENT MADE BY  
 UN HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS  
 AGAINST SRI LANKA:  
 Statement by Minister of Development Assignments and  
 Minister of Foreign Affairs  
 ANTI-DUMPING AND COUNTERVAILING DUTIES BILL:  
 Read the First time  
 SAFEGUARD MEASURES BILL:  
 Read the First time  
 FISHERIES (REGULATION OF FOREIGN FISHING  
 BOATS) (AMENDMENT) BILL:  
 Read the First time

APPROPRIATION BILL, 2018- [Fourteenth Allotted Day]:  
 Considered in Committee – [Head 112 (Foreign Affairs);  
 Heads 114, 306,307 (Transport and Civil Aviation);  
 Heads 148,280 (Development Assignment) ]  
 EMPLOYEES' TRUST FUND:  
 Annual Report and Accounts (2014)  
 NATIONAL TRANSPORT COMMISSION:  
 Annual Report and Accounts (2013)  
 SRI LANKA TRANSPORT BOARD:  
 Annual Report and Accounts (2012)  
 NATIONAL TRANSPORT COMMISSION:  
 Annual Report and Accounts (2014)  
 CIVIL AVIATION AUTHORITY OF SRI LANKA:  
 Annual Report and Accounts (2014)  
 NATIONAL TRANSPORT MEDICAL INSTITUTE:  
 Annual Report and Accounts (2013)



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

**2017 නොවැම්බර් 25 වන සෙනසුරාදා**  
**2017 நவம்பர் 25, சனிக்கிழமை**  
**Saturday, 25th November, 2017**

**පූ.භා. 9.30ට පාර්ලිමේන්තුව රැස්විය.**  
**නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා [ගරු තිලංග සුමතිපාල මහතා]**  
**මූලාසනාරූඪ විය.**  
பாராளுமன்றம் மு.ப. 9.30 மணிக்குக் கூடியது.  
பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள் [மாண்புமிகு திலங்க சுமதிபால்]  
தலைமை வகித்தார்கள்.  
The Parliament met at 9.30 a.m.,  
MR. DEPUTY SPEAKER [THE HON. THILANGA SUMATHIPALA] in the Chair.

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

ප්‍රථමයෙන් ලිපි ලේඛනාදිය පිළිගැන්වීම.

**ලිපි ලේඛනාදිය පිළිගැන්වීම**  
**சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பத்திரங்கள்**  
**PAPERS PRESENTED**

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් 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 නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, මම 2015 වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව ප්‍රවාහනය සහ සන්නිවේදනය 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 ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා (උසස් 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)  
ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, කමිකරු, වෘත්තීය සමිති සබඳතා හා සබරගමු සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම 2016 වර්ෂය සඳහා කමිකරු හා වෘත්තීය සමිති සබඳතා අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව 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 ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)  
ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, සෞඛ්‍ය, පෝෂණ හා දේශීය වෛද්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම 2015 වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ඖෂධ නිෂ්පාදන සංස්ථාවේ වාර්ෂික වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

එම වාර්තාව සෞඛ්‍ය සහ මානව සුභසාධනය, සමාජ සවිබලගැන්වීම පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කළ යුතු යැයි මම යෝජනා කරමි.

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

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

ගරු අජිත් පී. පෙරේරා මහතා (විදුලිබල හා සුනර්ජනනීය බලශක්ති නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)  
(மாண்புமிகு அஜித் பீ. பெரேரா - மின்வலு மற்றும் புதுப்பிக்கத்தக்க சக்தி பிரதி அமைச்சர்)  
(The Hon. Ajith P. Perera - Deputy Minister of Power and Renewable Energy)  
ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේ සභාපති ගරු රංජිත් අච්චිභාචේ මහතා වෙනුවෙන් මම ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද “1968 අංක 45 දරන එක්සත් ජාතීන්ගේ පනතේ 2 වගන්තිය යටතේ නියෝග” සම්බන්ධයෙන් වූ එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව ඉදිරිපත් කරමි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා, සුළු පැහැදිලි කිරීමක් කරන්න අවශ්‍යයි. මීට පෙරත් සඳහන් වූණා; ප්‍රවෘත්තිවලත් පළ වූණා; උතුරු කොරියාව සම්බන්ධව සම්බාධක පැන වීම පිළිබඳ කාරණය. ඒ තමයි රටක් විධියට ඒකට ලංකාවට ඇති අදාළතාව කුමක්ද කියන කාරණය. නමුත්, අපි එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ සාමාජික රටක් හැටියට, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් සම්බාධක පැනවූ විට එම සම්බාධක සමඟ එකඟ වෙමින් රට තුළ රෙගුලාසි සෑදීමට අපි බැඳිලා ඉන්නවා. ඒ අනුවයි අපි එම රෙගුලාසි පැනව්වේ. එහෙම නැතුව, රටක් හැටියට අපට උතුරු කොරියාවත් එක්ක තිබෙන පෞද්ගලික කාරණයක් තිසා නොවෙයි. ජාත්‍යන්තර එකඟතාවන්වලට ගරු කිරීමක් විධියට තමයි ඒක කළේ. එය විධිමත් කිරීම සඳහා තමයි පාර්ලිමේන්තුවට මෙම රෙගුලාසි ඉදිරිපත් කරන්නේ.

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

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

නැහී සිටියේය.  
எழுந்தார்.  
rose.

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

Could you please wait till we finish presenting Sectoral Oversight Committee Reports? [බාධා කිරීමක්] ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභා වාර්තා පිළිගැන්වීමෙන් පසු ඒ ගැන සාකච්ඡා කරමු.

ගරු (වෛද්‍ය) කුසිතා විජේමාන්න මහත්මිය  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி)(திருமதி) துஸிதா விஜேமான்ன)  
(The Hon. (Dr.) (Mrs) Thusitha Wijemanna)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, කාන්තා හා ස්ත්‍රී පුරුෂ සමාජභාවය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව වෙත යොමු කරන ලද "2016 වර්ෂය සඳහා කාන්තා හා ළමා කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික කාර්ය සාධන වාර්තාව" සහ "2014 වර්ෂය සඳහා ජාතික ළමා ආරක්ෂක අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව" සම්බන්ධයෙන් වූ එකී කාරක සභාවේ වාර්තාව මම ඉදිරිපත් කරමි.

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

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

ගරු එච්.එල්. ප්‍රේමලාල් ජයසේකර මහතා  
(மாண்புமிகு எச்.எல். பிரேமலால் ஜயசேகர)  
(The Hon. H.L. Premalal Jayasekara)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, වේයන්ගොඩ, සියනෑ ජාතික අධ්‍යාපන විද්‍යාපීඨයේ එස්.එම්.එස්. පුෂ්පකුමාරි මෙනවියගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් මම පිළිගන්වමි.

ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මහතා  
(மாண்புமிகு சனில் ஹந்துள்ளெந்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, කැලණිය, වරාගොඩවත්ත, අංක 340 දරන ස්ථානයෙහි පදිංචි දර්ශනී ඩබ්ලිව්. කුමලාතර මෙනවියගෙන් ලැබුණු පෙත්සමක් 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 නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 1 - 892/16-(3), ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා

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

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

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 නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ස්වදේශ කටයුතු 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 නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 2-1228/16-(1), ගරු පද්ම උදයශාන්ත ගුණසේකර මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 3- 1421/16-(1), ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා.

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

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

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

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, විදුලි සංදේශ හා සිටීටල් යටිතල පහසුකම් 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 නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 4-1647/17-(1), ගරු වමින්ද විජේසිරි මහතා - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

**කලාකරුවන් වෙනුවෙන් වූ දායක විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමය : රජයෙන් වෙන් කළ මුදල**  
**கலைஞர்களுக்கான பங்களிப்பு ஓய்வூதிய முறை:**  
**அரசாங்கம் ஒதுக்கிய பணம்**  
**CONTRIBUTORY PENSION SCHEME FOR ARTISTES:**  
**GOVERNMENT ALLOCATION**

1730/17

5. ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

අභ්‍යන්තර කටයුතු, වයඹ සංවර්ධන හා සංස්කෘතික කටයුතු අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය- (1):

- (අ) (i) 2016 අය වැය මඟින් යෝජනා කළ පරිදි තම ජීවිතයේ සැදෑ සමය ගෙවන කලාකරුවන් වෙනුවෙන් දායක විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයක් මේ වනවිට ක්‍රියාත්මක වන්නේද;
- (ii) එසේ නම්, ඒ සඳහා දායක වී ඇති කලාකරුවන් සංඛ්‍යාව කොපමණද;
- (iii) 2016 හා 2017 වර්ෂවලදී රජය මඟින් මේ සඳහා වෙන් කළ මුදල, එක් එක් වර්ෂය අනුව වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නෙහිද?

(ආ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

உள்ளநாட்டலுவல்கள், வடமேல் அபிவிருத்தி மற்றும் கலாச்சார அலுவல்கள் அமைச்சரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) 2016 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவு திட்டத்தின் மூலம் பிரேரிக்கப்பட்டவாறு வாழ்க்கையில் தனது இறுதிக் காலத்தைக் கழிக்கும் கலைஞர்களுக்காக பங்களிப்பு ஒய்வூதிய முறையொன்று தற்சமயம் அமுல்படுத்தப்படுகின்றதா என்பதையும்;
- (ii) ஆமெனின், இதற்கு பங்களிப்புச் செய்துள்ள கலைஞர்களின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு என்பதையும்;
- (iii) 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளில் அரசாங்கத்தினால் இதற்கென ஒதுக்கப்பட்ட பணத்தொகை ஒவ்வொரு வருடத்திற்கும் ஏற்ப தனித்தனியே எவ்வளவென்பதையும்;

அவர் இச்சபையில் அறிவிப்பாரா?

(ஆ) இன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Internal Affairs, Wayamba Development and Cultural Affairs :

- (a) Will he inform this House-
  - (i) whether a Contributory Pension Scheme is now in operation for the artistes who are in the evening of life as proposed in the 2016 Budget;
  - (ii) if so, the number of artistes subscribed thereto;
  - (iii) the allocation made by the Government for that purpose in the years 2016 and 2017, separately in respect of each year?

(b) If not, why?

ගරු එස්.බී. නාවීන් මහතා (අභ්‍යන්තර කටයුතු, වයඹ සංවර්ධන හා සංස්කෘතික කටයුතු අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு எஸ்.பி. நாவினன் - உள்ளக அலுவல்கள், வடமேல் அபிவிருத்தி மற்றும் கலாச்சார அலுவல்கள் அமைச்சர்) (The Hon. S.B. Nawinne - Minister of Internal Affairs, Wayamba Development and Cultural Affairs)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මෙසේයි.

- (අ) (i) ඔව්.
- (ii) මේ වන විට 31 දෙනෙකු දායක වී ඇත.
- (iii) ඔව්.

2016 අය වැය මඟින් රුපියල් මිලියන 44ක් සහ 2017 අය වැය මඟින් රුපියල් මිලියන 50ක් මෙම විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමය සඳහා වෙන් කර ඇත.

(ආ) පැන නොනඹී.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

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

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, පිළිතුරු ලබා දීම ගැන ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතියක් වෙනවා. ඔබතුමා දන්නවා ඇති, විවිධ ක්ෂේත්‍රවල දක්ෂතාවන්, හැකියාවන් ඇති කලාකරුවන් බොහොමයක් වියපත්ව අසරණභාවයට පත් වූණාට පසුව ඔවුන්ට වෙනත් පිළිසරණක් නැති බව.

සාමාන්‍යයෙන් සතියේ හැම දාම පුවත් පත් වාර්තා දෙක, තුනක් නිකුත් වෙනවා, ඔවුන් අසාධ්‍යව ලෙඩ ඇදේ ඉන්නවා; ගෙවල් කුලී ගෙවා ගන්න විධියක් නැහැ; විදුලි බිල ගෙවා ගන්න විධියක් නැහැ; බෙහෙත් ගන්න විධියක් නැහැ කියලා. නමුත් දැන් ඔබතුමා කියන්නේ මේ දායක විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයට දායක වෙලා තිබෙන්නේ 31දෙනයි කියලා. ඒ කියන්නේ අමාත්‍යාංශය පැත්තෙන් මේක යෝජනා කළාට, ඒ කලාකරුවන් දායක කර ගැනීම සඳහා වෙච්ච වැඩ පිළිවෙළක් නැහැ කියන එකයි. ගරු ඇමතිතුමනි, මේ 31දෙනාට වඩා වැඩි වියපත් අසරණ කලාකරුවන් අපටම කපා කරලා තිබෙනවා. ඇත්තටම මේ අයට සහනයක් ලබා දීම සඳහා ඔබතුමා ක්‍රියාත්මක කරන වැඩ පිළිවෙළ මොකක්ද?

ගරු එස්.බී. නාවීන් මහතා

(மாண்புமிகு எஸ்.பி. நாவினன்) (The Hon. S.B. Nawinne)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කෙනෙක් ඉල්ලීම් කරන්න ඕනෑ. ඒක, පළමුවැනි කාරණය. ලෙඩක් හරි, මරණයක් හරි සිදු වුණාම අපි ඒකට වෙනම මුදල් ගෙවීමක් කරනවා. ඒ වාගේම දැනට ඒ වාගේ කලාකරුවන් ඉන්නවා නම්, ඒ ගොල්ලන් ඉල්ලීමක් එව්වොත් අපට පුළුවන් ඒ අය නම් කරලා ඒ අවශ්‍යතා ඉෂ්ට කරලා දෙන්න.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

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

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය මෙයයි. ඔබතුමාගේ වයසේ ඉන්න අය වූණත් දේශපාලනය හෝ ව්‍යාපාරයක් නොකළොත් පත්වෙන අසරණභාවය ගැන ඔබතුමා දන්නවා. මගේ දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය වන්නේ මෙයයි, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි. ජෝන් ද සිල්වා රහභල නවීකරණය කිරීම සඳහා ඔබතුමන්ලා යෝජනා ගෙනාවා; යම් මුදල් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් වෙන් කළා. නමුත් මෙවර අය වැයෙන් සහ පහක්වත් වෙන් කරලා නැහැ, ඒ ඉදිරි කටයුතු සඳහා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்) (The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්නය පැහැදිලියි.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා

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

ඔබතුමන්ලා හදන්නේ ඒක සම්පූර්ණයෙන්ම ඩෝසර් කරලා වෙනත් ව්‍යාපාරික කටයුත්තක් වෙනුවෙන් යොදවන්නද? එහෙම නැත්නම් මේ ජෝන් ද සිල්වා රහභල රටේ කලාකරුවන් වෙනුවෙන් ඉතුරු කරන්න මොකක් හරි හිතේ අදහසක් තිබෙනවාද?

ගරු එස්.බී. නාවින්න මහතා  
(மாண்புமிகு எஸ்.பி. நாவின்ன)  
(The Hon. S.B. Nawinne)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ජෝන් ද සිල්වා රහඹලේ පළමුවැනි අදියරේ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසානයයි. දෙවැනි අදියරට රුපියල් ලක්ෂ 1,275ක් අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා අපි Cabinet Paper එකක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ජනාධිපතිතුමා කැබිනට් මණ්ඩලයේදී තීන්දු කර තිබෙනවා, 2018 - 2019 අතර තුර මෙය හදා අවසන් කරන්න.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)  
අය වැයෙන්ද මුදල් වෙන් කරන්නේ?

ගරු එස්.බී. නාවින්න මහතා  
(மாண்புமிகு எஸ்.பி. நாவின்ன)  
(The Hon. S.B. Nawinne)  
අය වැයෙන් අවශ්‍ය නැහැ. අය වැයට පෙර කැබිනට් මණ්ඩලයෙන් අනුමත වෙලා තිබෙනවා. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ජනාධිපතිතුමා එය අනුමත කර තිබෙනවා. කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය දුන්නා, 2018 - 2019 මෙයට අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන දීලා, මෙහි වැඩ කටයුතු අවසන් කරන්න.

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளிந்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)  
Budget එකෙන් නොවෙයිද?

ගරු එස්.බී. නාවින්න මහතා  
(மாண்புமிகு எஸ்.பி. நாவின்ன)  
(The Hon. S.B. Nawinne)  
Budget එකෙන් අවශ්‍යතාවක් නැහැ. කොයි ක්‍රමයට හෝ එතුමා ඒ කාර්යය කරයි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)  
(The Hon. Deputy Speaker)  
ප්‍රශ්න අංක 6 -1732/'17- (2), ගරු සෙයිඩ් අලි සාහිර් මවුලානා මහතා. - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

ප්‍රශ්න අංක 7 -1758/'17- (1), ගරු වාසුදේව නානායක්කාර මහතා. - [සභා ගර්භය තුළ නැත.]

**ගිරිහඬු සෑය පූජා භූමිය සංවර්ධනය : පියවර  
කි‍්‍රහිඹු ශ්‍යෙ පුනිත ප්‍රුමි අුචිච්චුච්චි:  
நடவடிக்கை  
DEVELOPMENT OF GIRIHANDUSEYA SACRED SITE:  
MEASURES TAKEN**

1980/'17

8. ගරු අනුර සිඩනි ජයරත්න මහතා  
(மாண்புமிகு அனூர சிட்னி ஜயரத்ன)  
(The Hon. Anura Sidney Jayarathne)

බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යතුමාගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය - (1) :

- (අ) (i) ත්‍රිකුණාමල දිස්ත්‍රික්කයේ, තිරියාය පිහිටි ලොව ප්‍රථම බෞද්ධ වෛතාය ලෙස සැලකෙන ගිරිහඬු සෑය පූජා භූමිය වෙනුවෙන් වෙන් කරන ලද ඉඩම් මැනීම අවසන් කර තිබේද;

- (ii) එසේ නම්, එකී පූජා භූමිය ප්‍රකාශයට පත් කිරීම සඳහා වූ ගැසට් නිවේදනය ප්‍රමාද වීමට හේතු කවරේද;
- (iii) දැනට ගිරිහඬු සෑය පූජා භූමිය සඳහා වෙන්කර ඇති ඉඩම් ප්‍රමාණය කොපමණද;
- (iv) ගිරිහඬු සෑය පූජා භූමිය සංවර්ධනය උදෙසා ඔබ අමාත්‍යාංශය මඟින් ඉදිරියේදී ඉනු ලබන පියවර කවරේද;

යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නෙහිද?

(ආ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

පුත්තසාසන අමාත්‍ය ජනරාජ කේට්ට විනා:

- (අ) (i) තිරුකොණමමල මාවට්ට්තින් තිරියායව්ල අමාණ්තුණ්ණ උලකත්තින් මුතලාවතු පෙණත්ත තුරාපියාකකු කුරුතට්ටුම් කිරිඹු ශ්‍යෙ පුනිත ප්‍රුමිකකාක ඉතුකුකට්ටුම් කාණියිණ් නිලඅණවෛප් පණිකණ් පුර්ත්ති ශ්‍යෙප්පට්ටුණ් ඹණචා ඹණපතෙපුම්;
- (ii) ඉුමෙණිණ්, මේර්පදි පුනිත ප්‍රුමියෙප් පිරකදණප් පටුත්තචතර්කාණ චාර්ත්තමාණප් පත්තිරිකෙ තාමතමාවතර්කාණ කාරණාණ්කණ් චාචෛ ඹණපතෙපුම්;
- (iii) තර්පොතු කිරිඹු ශ්‍යෙ පුනිත ප්‍රුමිකකෙණ ඉතුකුකට්ටුණ් ඹණ කාණියිණ් අණචු චාතු ඹණපතෙපුම්;
- (iv) කිරිඹු ශ්‍යෙ පුනිත ප්‍රුමි අචිච්චුත්තිකකාක තණ්කණ් අමාණ්චිණ් උණ්දාක ඹතිර්කාලත්තිල් ඹඟුකුකට්ටුම් තදචචුකකෙකණ් චාචෛ ඹණපතෙපුම්;

අචාර් ඉුච්චපෙච්ච් අච්චිච්ච්පාරාරා?

(ඉ) ඉණ්ඹෙල්, ඹණ්?

asked the Minister of Buddhasasana:

- (a) Will he inform this House-
  - (i) whether surveying the lands that are coming under the Girihanduseya that is situated in Thiriyaya of Trincomalee District, which is considered as the first Buddhist pagoda of the world, has been concluded;
  - (ii) if so, the reasons that led for the delay of the gazette notification declaring aforesaid sacred site;
  - (iii) the extent of lands that has been allotted to Girihanduseya sacred site;
  - (iv) the measures taken by your Ministry to develop the Girihanduseya sacred site?
- (b) If not, why?

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා (නිරිසර සංවර්ධන හා වනජීවී අමාත්‍යතුමා සහ බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යතුමා)  
(மாண்புமிகு காமினி ஜயவிக்ரம பெரேரா - வலுவாதார அபிவிருத்தி மற்றும் வனசீவராசிகள் அமைச்சரும் புத்தசாசன அமைச்சரும்)  
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera - Minister of Sustainable Development and Wildlife and Minister of Buddhasasana)  
ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර මෙසේය.



- (අ) (i) නැත.
- (ii) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ගිරිහඬු සෑය පූජා භූමි සංවර්ධන සැලසුම සකස් කිරීමට දන්වා ඇත.
- (iii) පූජාභූමි ප්‍රදේශවලට සකස් කරනු ලබන සැලැස්ම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සිදු කිරීමෙන් පසුව දැන්වීමට කටයුතු කළ හැක.
- (iv) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සැලසුම් සකස් කිරීමෙන් පසුව අදාළ සැලසුම් අනුව බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යාංශය මගින් සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ප්‍රතිපාදන නිදහස් කළ හැක.

(ආ) අදාළ නොවේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, නමුත් මම ගරු සභාවට දැනගැනීම සඳහා කියන්නට ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. මම මේ උත්තරය දීමෙන් පසු ප්‍රකාශයක් කරන්නේ. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය ලංකාවේ අභිමානවල තිබෙන වෛතසයන්, රජමහා විහාර පවරාගෙන තිබෙනවා. [බාධා කිරීමක්] ඔව්, ඒ අයට දොස් කියන්නට බැහැ. මේවා පාලනයක්, ගැසට් කිරීමක් බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යාංශයෙන් හෝ පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කෙරිලා නැති නිසා තමයි මේ පවරා ගැනීම කෙරිලා තිබෙන්නේ. ලංකාවේම රජමහා විහාර 110යි ලියා පදිංචි වෙලා තිබෙන්නේ. මේ සභාවේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය භාර අමාත්‍යතුමාත් ඉන්නවා. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපති, පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් ඇතුළු අපි සියලු දෙනා සාකච්ඡා කළා. මේකේ වෙනසක් ඇති වෙන්නට ඕනෑ. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට ක්‍රියා කරන්න පුළුවන් නගර සම්බන්ධව. අභිමානවල තිබෙන වෛතස රාජ්‍යාණන් ගැන කටයුතු කිරීම - [බාධා කිරීමක්]

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මේ පිළිබඳව තිබෙන පසුබිම් වාර්තාව මම කියවනවා. ත්‍රිකුණාමල දිස්ත්‍රික්කය-

**ගරු පාඨලී වම්පික රණවක මහතා (මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு பாட்டினி சம்பிக ரணவக்க - மாநகர மற்றும் மேல் மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சர்)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka - Minister of Megapolis and Western Development)

ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් තමයි ඒ කටයුතු කරන්නේ. පොඩ් පටලැවිල්ලක් තමයි වෙලා තිබෙන්නේ. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපතිතුමායි, ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමායි දෙන්නාම එක්කෙනෙක්. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට එවැනි පවරා ගැනීමක් කරලා නැහැ.

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

හරි, ප්‍රමාද දෝෂයක් නිසා වචනයේ වරදක් වුණා. ඒ ගැන සමාවෙන්න. ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, බොහොම ස්තූතියි. මේ නීතිය වෙනස් කරන්නට ඔබතුමා සහාය දෙන්න. විරුද්ධ පක්ෂයේත් වාඩිවෙලා ඉන්නවා, හිටපු සංස්කෘතික හා බුද්ධ ශාසන ඇමතිවරයෙක්. එතුමා මොනවත් කරලා නැහැ. අවුරුදු 20ක් තිස්සේ එතුමා මොනවා කළාද දන්නේ නැහැ.

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

ගරු ඇමතිතුමා, මේ ප්‍රශ්නයෙන් අහලා තිබෙන්නේ ගිරිහඬුසෑය පිළිබඳව.

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

1978 අංක 41 දරන නාගරික සංවර්ධන පනතේ 3(1) වගන්තියට අනුව ඒ ප්‍රදේශය නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශයක් ලෙස ගැසට් කර ඇත. එබැවින් ගිරිහඬුසෑය 1946 අංක 13 දරන නගර හා ග්‍රාම නිර්මාණ පනත යටතේ පූජා භූමියක් ලෙස නැවත ගැසට් මගින් ප්‍රකාශයට පත් කිරීම අවශ්‍ය නොමැති බව ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව දන්වා ඇත. පෞරාණික හා පුරා විද්‍යාත්මක වැදගත්කමක් සහිත පූජා භූමියක් ලෙස ගිරිහඬුසෑය රජ මහා විහාරය සඳහා සංවර්ධන සැලසුමක් සකස් කර දෙන ලෙස නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත දැනටමත් දන්වා ඇත. එම සැලසුමට අනුව විහාරස්ථානයේ සංවර්ධනය කළ යුතු අංශ වෙනුවෙන් මෙම අමාත්‍යාංශය මගින් ප්‍රතිපාදන නිදහස් කළ හැකි බව සඳහන් කරමි.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, පාඨලී වම්පික රණවක ඇමතිතුමාත් හොඳ බෞද්ධයෙක්, පින්වත්තයෙක්. ඒ නිසා මෙය සංශෝධනය කරලා,-

**ගරු අනුර සිඩනි ජයරත්න මහතා**  
(மாண்புமிகு அனூர சிட்னி ஜயரத்ன)  
(The Hon. Anura Sidney Jayarathne)

අපේ ඇමතිතුමා උත්තර ලබා දුන්නේ අපේ අනුර කුමාර දිසානායක මැතිතුමා දිහා බලා ගෙන. නමුත් මමයි ප්‍රශ්නය ඇහුවේ. මට නොවෙයි ඔබතුමා උත්තර ලබා දුන්නේ. [බාධා කිරීමක්] නැහැ, නැහැ. එහෙම නොවෙයි මා කිව්වේ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා තමයි බුද්ධ ශාසන ඇමතිතුමා. බුද්ධ ශාසනය ආරක්ෂා කර ගැනීම වෙනුවෙන් ඔබතුමා තුළ ලොකු උත්සාහයක් සහ උනන්දුවක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. නියම සුදුස්සාට ඒ තනතුර ලැබිලා තිබෙනවා.

මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මේ කාරණය අහනවා. ගිරිහඬුසෑය ලංකාවේ ප්‍රථම වෛතසය. මේ ප්‍රදේශය අපේ රටේ අවධානය යොමු වෙව්ව නැති තැනක්. එතැන තිබෙන සෙල් ලිපිය පවා දැන් විනාශයට පත්වෙලා තිබෙනවා. කිසිම සංරක්ෂණ කටයුත්තක් සිදු වෙන්නේ නැහැ. සංස්කෘතික දෙපාර්තමේන්තුවෙන්, මධ්‍යම සංස්කෘතික අරමුදලේත් අනුමැතිය මේ සඳහා ලැබිලා නැහැ.

ඔබතුමා මේ ගැන මොකක්ද ගන්න පියවර? ඔබතුමා මේ ප්‍රශ්නය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පැත්තේ තියලා අයින් වෙන්න හදන්න එපා. ඔබතුමා ඒ ස්ථානය දියුණු කරන්න කටයුතු කරනවාද?

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යවරයා විධියට මට මේකෙන් ගැලවෙන්න අයිතියක් නැහැ. දැනට බලය තිබෙන්නේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට නේ. අපි ඒක වෙනස් කරලා,-

**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)

ඒ මහා සෑය ඉදිකරන්න අවශ්‍ය මුදල් අපි සපයා දෙන්නමි. අනේපිඬු සිටුතුමාගෙන් පස්සේ බුද්ධ ශාසනයට විශාල සේවාවක් කරන අපේ ගරු ඇමතිතුමාට අපි ඒ කටයුත්ත බාර දෙමු.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා  
(මාண்ப්‍රධානියා කාමිනී ජයවික්‍රම පෙරේරා)  
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)

ගරු මන්ත්‍රීතුමාට පිළිතුරක් ලැබුණා නේද? දැන් ගරු අගමැතිතුමාට "සාදු" කියන්න.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(මාණ්‍රැධානියා පීරාතිජ් ජපාඤායකර් අචාර්කර්)  
(The Hon. Deputy Speaker)

හොඳයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමා දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය අහන්න.

ගරු අනුර සිඩනි ජයරත්න මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා අනුරා සිඩනි ජයරත්න)  
(The Hon. Anura Sidney Jayarathne)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, දෙවැනි අතුරු ප්‍රශ්නය ගරු අපිත් පි. පෙරේරා නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා අසනවා.

ගරු අජිත් පී. පෙරේරා මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා අජිත් පී. පෙරේරා)  
(The Hon. Ajith P. Perera)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, මම අපේ ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා ඇමතිතුමාට ඉතාම ගෞරව සහිතව කියනවා. ඒ පිළිතුර සමඟ එකඟ වෙන්නේ නැහැ කියලා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා කිව්වාට මේ ඉඩම මැනලා නැහැ කියලා, ගිරිහඬු සෑය පුජා භූමිය පිළිබඳ පිළිබඳව මම ඇස් දෙකෙන් දැකලා තිබෙනවා. මේ ඉඩම මැනලා අවසන්. මම ඒ විහාරස්ථානයට ගිය වෙලාවේ ඒ විහාරස්ථානයේ වර්තමාන නායක ස්වාමීන් වහන්සේ ඒ පිළිබඳව කොපියකුත් මට දුන්නා. මේ ප්‍රශ්නය මතු කිරීම ගැන මම ගරු අනුර සිඩනි ජයරත්න මන්ත්‍රීතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම ඉතා දුෂ්කර තත්වයකයි මේ පත්සල තිබෙන්නේ. මෙතැන තමයි ලංකාවේ පළමුවැනි වෛතාස පිහිටා තිබෙන්නේ. එය පිහිටා තිබෙන්නේ ඉතාම දර්ශනීය ස්ථානයක. අපේ බෞද්ධයන් බොහෝ දෙනෙක් එම පූජනීය ස්ථානය දැකලා නැහැ; ගිහිල්ලා නැහැ; වැද පුදාගෙන නැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, සෝමාවතී වෛතාස වෙනුවෙන් ඔබතුමා කැපවූ ආකාරය අපි දන්නවා. ඒ වාගේම, ගිරිහඬු සෑය වෙනුවෙන් කැපවෙලා, වෙනම කමිටුවක් පත් කරලා මේ ගැන සොයා බලන්න. ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන්න ගරු අගමැතිතුමා පොරොන්දු වුණා. අපි ගරු අගමැතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ එයට මුදල් වෙන්කර දීමට කැමැති වීම පිළිබඳව. ගරු අගමැතිතුමා මේ ස්ථානය වැද පුදාගෙන තිබෙනවා.

අපට ඒ නායක භාමුදුරුවෝ කිව්වා, රනිල් වික්‍රමසිංහ අග්‍රාමාත්‍යතුමා ආවා. ඒ කාලයේ හිටපු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා හැම පත්සලකටම ගියා. ගිරිහඬු සෑයට ගියේ නැහැ කියලා. ඒ නිසා මේ සංවර්ධන කටයුත්තට ඔබතුමා මැදිහත් වෙලා විශේෂ කමිටුවක් පත් කරන්න. අපි ඒ සඳහා උදව් කරන්නම්, ගරු ඇමතිතුමනි.

ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා කාමිනී ජයවික්‍රම පෙරේරා)  
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera)

මා ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාට ස්තූතිය පුද කරනවා. ඒ සංවර්ධන කටයුතුවලට කමිටුවක් පත් කරලා ක්‍රියා කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු අනුර සිඩනි ජයරත්න මන්ත්‍රීතුමාත්, අජිත් පෙරේරා නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් ඒ කමිටුවට පත් කර ගන්නවා.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(මාණ්‍රැධානියා පීරාතිජ් ජපාඤායකර් අචාර්කර්)  
(The Hon. Deputy Speaker)

දෙවන වටය.

ප්‍රශ්න අංක 2 -1228/'16- (1), ගරු පද්ම උදයශාන්ත ගුණසේකර මැතිතුමා.

ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක)  
(The Hon. D.T.W. Wimalaweera Dissanayaka)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ගරු පද්ම උදයශාන්ත ගුණසේකර මන්ත්‍රීතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා ක්‍රියාන්ත කණාඤාතිලක)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දීම සඳහා සති දෙකක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.  
විචාරණය මුහුණතු තිඤ්ඤතිර් සමර්ථපිඤ්ඤ කුලයෙහි පවැරුණු.  
Question ordered to stand down.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(මාණ්‍රැධානියා පීරාතිජ් ජපාඤායකර් අචාර්කර්)  
(The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 4 -1647/'17- (1), ගරු වමින්ද විජේසිරි මැතිතුමා.

ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා පුත්තික පතිරණ)  
(The Hon. Buddhika Pathirana)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ගරු වමින්ද විජේසිරි මන්ත්‍රීතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා ක්‍රියාන්ත කණාඤාතිලක)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු නියෝජ්‍ය 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.  
විචාරණය මුහුණතු තිඤ්ඤතිර් සමර්ථපිඤ්ඤ කුලයෙහි පවැරුණු.  
Question ordered to stand down.

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
(මාණ්‍රැධානියා පීරාතිජ් ජපාඤායකර් අචාර්කර්)  
(The Hon. Deputy Speaker)

ප්‍රශ්න අංක 6 -1732/'17- (2), ගරු සෙයිඩ් අලි සාහිර් මවුලානා මැතිතුමා.

ගරු බුද්ධික පතිරණ මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා පුත්තික පතිරණ)  
(The Hon. Buddhika Pathirana)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ගරු සෙයිඩ් අලි සාහිර් මවුලානා මන්ත්‍රීතුමා වෙනුවෙන් මා එම ප්‍රශ්නය අහනවා.

ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා  
(මාණ්‍රැධානියා ක්‍රියාන්ත කණාඤාතිලක)  
(The Hon. Gayantha Karunatileka)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මම එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දීම සඳහා සති දෙකක කාලයක් ඉල්ලා සිටිනවා.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.  
විචාරණය මුහුණතු තිඤ්ඤතිර් සමර්ථපිඤ්ඤ කුලයෙහි පවැරුණු.  
Question ordered to stand down.

**ශ්‍රී ලාංකිකයන් පිටරටවල පවත්වා ගෙන යන බැංකු ගිණුම්: විස්තර**

இலங்கையரால் வெளிநாடுகளில் பேணப்படும் வங்கிக் கணக்குகள்: விபரம்  
BANK ACCOUNTS MAINTAINED BY SRI LANKANS IN FOREIGN COUNTRIES: DETAILS

1758/'17

**7. ගරු ඩී. ටී. ඩබ්ලිව්. විමලවීර දිසානායක මහතා (ගරු වාසුදේව නානායකකාර මහතා වෙනුවට)**

(மாண்புமிகு டி.டி.டபிள்யூ. விமலவீர திசாநாயக்க - மாண்புமிகு வாசுதேவ நாணாயக்கார சார்பாக)  
(The Hon. D.T.W. Wimalaweera Dissanayaka on behalf of the Hon. Vasudeva Nanayakkara)

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

- (අ) (i) ශ්‍රී ලාංකිකයන් විසින් ලෝකයේ විවිධ රටවල පවත්වාගෙන යන බැංකු ගිණුම් පිළිබඳව පාර්ලිමේන්තුවේදී 2016 ජූලි මස 05 වැනි දින මවිසින් විමසූ බවත්;
  - (ii) එම ප්‍රශ්නයට අදාළ සියලු තොරතුරු සොයා බලා මෙම සභාවට දන්වන බවට පොරොන්දු වූ බවත්;
- එතුමා පිළිගන්නෙහිද?
- (ආ) (i) ප්‍රශ්නය අසා මේ වනවිට සෑහෙන කාලයක් ඉක්ම ගොස් තිබුණද, එයට අදාළ පිළිතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වී ඇති බව පිළිගන්නේද;
  - (ii) ලෝකයේ විවිධ රටවල ශ්‍රී ලාංකිකයන් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන බැංකු ගිණුම් පිළිබඳ පූර්ණ වාර්තාවක් ලබාගැනීමට රජය, රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික මට්ටමෙන් ක්‍රියා කරනු ලැබුවේද;
  - (iii) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?
- යන්න එතුමා මෙම සභාවට දන්වන්නෙහිද?
- (ඇ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

பிரதம அமைச்சரும் தேசிய கொள்கைகள் மற்றும் பொருளாதார அலுவல்கள் அமைச்சருமானவரைக் கேட்ட வினா:

- (அ) (i) இலங்கையர்களினால் உலகில் பல்வேறு நாடுகளிலும் பேணிவரப்படும் வங்கிக் கணக்குகள் பற்றி 2016 யூலை மாதம் 05 ஆம் திகதி பாராளுமன்றத்தில் நான் வினாவொன்றை எழுப்பினேன் என்பதையும்;
  - (ii) அவ்வினாவிற்கான அனைத்து தகவல்களையும் ஆராய்ந்தறிந்து இச்சபைக்கு அறிவிப்பதாக வாக்குறுதி வழங்கப்பட்டதென்பதையும்;
- அவர் ஏற்றுக்கொள்வாரா?
- (ஆ) (i) வினாவை எழுப்பி தற்போது அதிக காலம் கடந்த நிலையிலும் அதற்கான விடையை சமர்ப்பிப்பதற்கு இயலாமல் போயுள்ளதென்பதை ஏற்றுக்கொள்வாரா என்பதையும்;
  - (ii) உலகின் பல்வேறு நாடுகளிலும் இலங்கையர்களினால் பேணிவரப்படுகின்ற வங்கிக் கணக்குகள் பற்றி முழுமையான அறிக்கையொன்றைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு அரசாங்கம் ராஜதந்திர மட்டத்தில் நடவடிக்கை மேற்கொண்டதா என்பதையும்;

(iii) எந்தவித நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்படவில்லையாயின் அதற்கான காரணம் யாதென்பதையும்;

அவர் இச்சபைக்கு அறிவிப்பாரா?

(இ) இன்றேல், ஏன்?

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

- (a) Will he admit that-
  - (i) I asked a Question in Parliament on 05th July, 2016 regarding the bank accounts maintained by Sri Lankans in various countries of the world;
  - (ii) a pledge was given that all information pertaining to the said Question would be looked into and this House would be briefed on the same?
- (b) Will he inform this House-
  - (i) whether he admits that he has failed to provide the relevant Answer though long period have lapsed by now since the Question was asked;
  - (ii) whether action was taken by the Government at the diplomatic level, to obtain a comprehensive report on the bank accounts maintained by Sri Lankans in various countries?
  - (iii) if no action was taken, the reason for same?
- (c) If not, why?

ගරු නිරෝෂන් පෙරේරා මහතා (ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)

(மாண்புமிகு நிரோஷன் பெரேரா - தேசிய கொள்கைகள் மற்றும் பொருளாதார அலுவல்கள் இராஜாங்க அமைச்சர்)  
(The Hon. Niroshan Perera - State Minister of National Policies and Economic Affairs)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, අග්‍රාමාත්‍යතුමා සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා

එම ප්‍රශ්නයට පිළිතුර සභාගත\* කරනවා.

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

- (අ) (i), (ii) මවි.
- (ආ) (i) නැත.
- (ii) විදේශවල ගිණුම් පවත්වාගෙන යන ශ්‍රී ලාංකිකයන් හෝ ඔවුන්ගේ නමට ඇති ගිණුම්වල ශේෂය පිළිබඳ තොරතුරු අභිමතානුකූලව එක්රැස් කිරීමට හෝ ඉල්ලා සිටීමට හෝ සමීක්ෂණ පැවැත්වීමට මූල්‍ය බුද්ධි ඒකකයට බලයක් හෝ හැකියාවක් නැත.
- (iii) අදාළ නොවේ.
- (ඇ) අදාළ නොවේ.

**පෞද්ගලිකව දැනුම් දීමෙන් ඇසු ප්‍රශ්නය**  
**තනි අභිවිච්ඡේදන ආකාරයෙන්**  
**QUESTION BY PRIVATE NOTICE**

**පළාත් පාලන මැතිවරණය කල්පැවැත්වීම**  
**உள்ளூராட்சித் தேர்தல்கள் பிற்றோடப்படல்**  
**POSTPONEMENT OF LOCAL GOVERNMENT ELECTIONS**

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(**மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க**)  
(**The Hon. Anura Dissanayake**)  
ගරු නියෝජ්‍ය කථනායකතුමනි, - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(**மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல**)  
(**The Hon. Lakshman Kiriella**)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද මේ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු දෙන්න ගරු ඇමතිතුමා නැහැ.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(**மாண்புமிகு அநுர திஸாநாயக்க**)  
(**The Hon. Anura Dissanayake**)  
ඇමතිතුමා නැති එක ගැන තමයි මම මේ අහන්නේ.

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

පළාත් පාලන මැතිවරණය කල්දැමීමට හේතු වන සැක කටයුතු හැසිරීමක් හේතුවෙන් ජනතාව අතර මතු වී ඇති ගැටලු පිළිබඳව මෙම සභාවේ අවධානය යොමු කරනු කැමැත්තෙනම්. [බාධා කිරීමක්] ඔව්. සැක කටයුතු කියලා කියන්නේ, පාර්ලිමේන්තුවේ නිසි ක්‍රියා පටිපාටිය සම්පූර්ණ කරලා තිබියදී, පෙබරවාරි මාසයේ 17 වැනි දා අමාත්‍යවරයා විසින්ම නිකුත් කරන ලද ගැසට් නිවේදනයක දුර්වලතාවක් තිබෙනවා කියලා අධිකරණ කටයුත්තක් විභාග වෙමින් තිබෙන එකයි. මාස 9ක් ගත වුණාට පසුව එවැනි නඩුවක් ගොනු කිරීමත්, එම නඩුව පිටුපස සිටින කණ්ඩායම දෙස බැලුවාමත්, මේක සැක කටයුතු ක්‍රියා මාර්ගයක්.

මේ වනවිට 2015 වසරේ පැවැත්විය යුතුව තිබුණු පළාත් පාලන මැතිවරණය කල් දමනු ලැබ වසර 2කටත් වැඩි කාලයක් ගත වී තිබෙනවා. පසුගිය දා එම මැතිවරණයේ සීමා නිර්ණයට අදාළව පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා විසින් නිකුත් කරන ලද ගැසට් පත්‍රයට අදාළව අභියාචනාධිකරණය විසින් වාරණ නියෝගයක් නිකුත් කරනු ලැබ තිබෙනවා. එසේම ඒ හේතුවෙන් මැතිවරණය පැවැත්වීමට අදාළව අවිනිශ්චිතතාවක් දැන් මතු වී තිබෙනවා.

මෙහිදී පසුගිය 22 වැනි දින අභියාචනාධිකරණය බැලූ බැල්මටම ඇමතිවරයා තමන්ගේ බලය ඉක්මවා කටයුතු කර ඇති බවක් පෙනෙන බව සඳහන් කර තිබෙනවා. කෙසේ වුවද එදින අදාළ අමාත්‍යවරයා අධිකරණයට පැමිණ සිටියේ නැහැ. ඔහු තමයි මෙහි විත්තිකරු බවට පත් වෙලා තිබෙන්නේ. ඔහු වෙනුවෙන් නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව ගිය එක ඇත්ත. නමුත් නිසි පරිදි කාල වකවානුවට මැතිවරණ පැවැත්වීම තමයි ඔහුට තිබෙන ප්‍රධාන කාර්ය භාරය වෙන්නේ.

ගරු නියෝජ්‍ය කථනායකතුමනි, පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා විධියට ඔහු ප්‍රාදේශීය සභාවල පාරවල් බලන්න ගියාට, ප්‍රාදේශීය සභාවල කුණු තිබෙනවාද, නැද්ද කියලා සොයන්න ගියාට ඒවා ඔහුට පැවරී නැහැ. ඒවා තිබෙන්නේ පළාත් පාලන ආයතනවලට. මොහුට තිබෙන කාර්ය භාරය තමයි ඔහුට පැවරී තිබෙන පනතට අනුරූපව නිසි පරිදි ඡන්දය පැවැත්වීම. ඒක තමයි ඔහුගේ ප්‍රමුඛතම කාර්ය. හැබැයි, ඒ කාර්ය සම්බන්ධව නඩුවක් තිබෙන කොට, අදාළ අමාත්‍යවරයා එදින අධිකරණයට පැමිණ සිටි බවක් දකින්නට ලැබුණේ නැහැ. මෙතරම් පමා වී ඇති මැතිවරණයක් සම්බන්ධයෙන් මෙවැනි ගැටලුකාරී තත්වයක් ඇති වී තිබියදී ඒ පිළිබඳව අදාළ වගකීම දරන අමාත්‍යවරයාගෙන් මෙම සභාවටවත්, මහජනතාවටවත් තවම කිසිදු පැහැදිලි කිරීමක් ලැබී නැහැ. අමාත්‍යවරයා මෙම සභාවට ඇවිල්ලා කියන්න ඕනෑ, මේකයි දැන් තිබෙන තත්වය කියලා.

එක්කෝ ඒ පිළිබඳව ජනතාවට කියන්න ඕනෑ. ඒ නිසා රට තුළ විශාල අවිනිශ්චිතතාවක් තිබෙනවා, මේ ඡන්දය තිබෙනවාද නැද්ද කියලා. සෑම දේශපාලන පක්ෂයක්ම, ක්‍රියාකාරී දේශපාලන ව්‍යාපාරයක්ම තමන්ගේ නාම යෝජනා සකස් කරමින් තිබෙනවා; අපේක්ෂකයින් තෝරමින් සිටිනවා; අපේක්ෂකයන් යම් යම් කාර්යන් සිදුකරමින් තිබෙනවා. හැබැයි, දැන් අවිනිශ්චිතතාවක් මතු වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අමාත්‍යවරයා මේ පාර්ලිමේන්තුවට වහා පැමිණ ඒ පිළිබඳව ප්‍රකාශයක් කළ යුතුව තිබුණා, ඒක තමයි තිබෙන තත්වය කියලා. එකිනෙකා තම තමන්ට දැනෙන පරිදි ගොඩ පෙරකඳෝරුවන් හරහා මේකට උත්තර හොයනවා. නමුත් අමාත්‍යවරයා මේ සම්බන්ධයෙන් තවමත් නිශ්චිත පිළිතුරක් ලබා දුන්නේ නැහැ. අමාත්‍යවරයා මෙම සභාවටත්, මහජනතාවටත් කිසිදු පැහැදිලි කිරීමක් මෙතෙක් කර නැහැ. එසේම මෙම සිදුවීමෙන් පසුව එතුමා මේ සභාවට පැමිණීමට පවා කටයුතු කර නැහැ. 22වෙනිදායින් පසුව සැලකිය යුතු කාලයක් ගතවෙලා තිබෙනවා. එතුමා මේ සභාවටවත් ආවේ නැහැ. මේ අතර, පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා විදේශගත වී ඇතැයි ජනමාධ්‍යවල වාර්තා වෙනවා. හැබැයි, අය වැය ලේඛනය ඉදිරිපත් කරපු වෙලාවේ ආණ්ඩු පක්ෂය තීරණයක් ගත් බව කිව්වා, කාටවත් රට යන්න බැහැ කියලා. හැබැයි, අමාත්‍යවරයා මේ වැදගත් සාකච්ඡාවටවත්, මතු වී තිබෙන තත්වය පිළිබඳව පාර්ලිමේන්තුවට කරුණු ඉදිරිපත් කරන්නවත් පාර්ලිමේන්තුවට සහභාගි වී නැහැ. මේ තත්වය තුළ පහත ගැටලුවලට පිළිතුරු ලබා දෙනු ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු මොනවාද කියලා අපි දැන ගන්න කැමැතියි.

- 1. පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා විදේශගත වී තිබේ ද?
- 2. විදේශගත වී තිබේ නම්, ඒ කුමන අරමුණක් වෙනුවෙන් ද? මොකක් සඳහාද එතුමා විදේශගත වුණේ?
- 3. පළාත් පාලන මැතිවරණය පැවැත්වීමට වඩා ඔහුගේ විදේශගත වීමේ කටයුත්ත වැදගත් වීද?

එතුමාට පැවරී තිබෙන ප්‍රධානම කාර්ය භාරය පළාත් පාලන මැතිවරණය පැවැත්වීමයි. ඒ පළාත් පාලන මැතිවරණය පැවැත්වීමට යම් බාධාවක් ඇති වී තිබෙනවා. ඒ තත්වයට වඩා එතුමාගේ විදේශ සංචාරය වැදගත් ද? එතුමා රටේ පළාත් පාලන ඇමතිවරයා ද? එහෙම නැත්නම් වෙන රටවල්වල මැතිවරණ පවත්වන ඇමතිවරයා ද යන්න අපි දැන ගන්න කැමැතියි.

මොකද, ඔහුගේ ප්‍රධාන කටයුත්තට ඔහු මේ රටේ නැති නිසා.

එම වැදගත් කටයුත්ත කුමක්ද? මේ මැතිවරණයට වඩා ඔහුට පැවරී තිබෙන වැදගත් කටයුත්ත කුමක්ද?

4. මෙය නිල, රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික විදෙස් සංචාරයක්ද? ඔහුගේ පෞද්ගලික සංචාරයක්ද? ඔහු සමඟ සංචාරයට එක්වී ඇත්තේ කවුද?

ඒකත් දැන ගන්න ඕනෑ. මොකද, ඒ ගැනත් විවිධ සාකච්ඡා තිබෙනවා; gossip හැටියට යන කරුණු තිබෙනවා. ඔහු විදෙස්ගත වූණේ කවුරු එක්කද? කුමන කරුණක් අරඹයාද? ඔහුට රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික කටයුත්තක් තිබුණා නම්, එම කටයුත්ත තිබුණු දිනය කවදාද? ඊට අමතරව එහි සිටි දින මොනවාද? ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ඉතා පැහැදිලි ලෙස පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා මේ පාර්ලිමේන්තුවට ඉටු කළ යුතු වගකීම ඉටු කරලා නැහැ. එම නිසා ගරු සභානායකතුමා මේ පිළිබඳ පිළිතුරක් ලබා දෙයි කියලා මා විශ්වාස කරනවා. මොකද, ඔහු විදේශගත වන විට විදේශගත වීමේ අරමුණ, විදේශගත වන කාල වකවානුව සභානායකතුමාට දැනුම් දීලා ඇති කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. එම නිසා සභානායකතුමාට මේ පිළිබඳ පිළිතුරක් ලබා දිය හැකියි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු ඇමැතිතුමා අද ලංකාවට එනවා. එතුමා සඳුදාට පිළිතුරු දෙයි.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

එතුමා කොහේද ගියේ කියලා ඔබතුමාට කියලා නැද්ද?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

නැහැ.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

ඒක සභානායකතුමාගේ කාර්ය භාරය නේ. අමාත්‍යවරයකු විදේශගත වෙනවා නම් කොහේද ගියේ, මොන අරමුණින්ද ගියේ, මොකක්ද නිල සංචාරය, ඒ නිල වැඩ කටයුතු තිබෙන්නේ කවදාද, ඔහු පැමිණෙන්නේ කවදාද කියලා සභානායකතුමා හැටියට ඔබතුමා දන්නේ නැද්ද?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

දැනුම් දෙන්න ඕනෑ. ගරු ඇමැතිතුමා කියලා තිබෙනවා මේ අය වැය කාලයේ කිසි කෙනෙකුට රට යන්න එපා කියලා. නමුත් ඒක අකුරටම ඉෂ්ට වෙන්නේ නැහැ.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

ඒ කියන්නේ මෙතුමා දැනුම් දීලා නැද්ද?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)  
දැනුම් දීලා නැහැ.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

කිසිවක් දැනුම් දීලා නැහැ? ඒ කියන්නේ එතුමා ලංකාවේ නැහැ?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ඇමැතිතුමා අද පස් වරු 2.00ට එනවා කියලා තිබෙනවා. ඇමැතිතුමා සමහරවිට අද පිළිතුරු දෙයි.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

ඒ කියන්නේ ලංකාවේ ඉන්නවාද?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

අද එනවා.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

ඒ කියන්නේ ගෙදර ඉදන්ද? වෙන රටක ඉඳලාද?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

රට ඉඳලා.

**ගරු අනුර දිසානායක මහතා**  
(මාண்பුමිලු අනුර තිලානායක)  
(The Hon. Anura Dissanayake)

මොන රටේ ඉඳලාද? මොකක්ද රට?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(මාண்பුමිලු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

රටවල් ගණනාවක් - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා**  
(මාண்பුමිලු ජාතිජ් ජපානායකර් අචාර්ය)  
(The Hon. Deputy Speaker)

මිළඟට, සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යතුමා සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාගේ අමාත්‍යාංශ නිවේදනය ඉදිරිපත් කිරීම.

ශ්‍රී ලංකාවට එරෙහිව එක්සත් ජාතීන්ගේ මානව හිමිකම් පිළිබඳ මහ කොමසාරිස්වරයා කළ ප්‍රකාශය නිෂ්ප්‍රභ කිරීම සඳහා හේතු ලබන ක්‍රියා මාර්ග: සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යතුමා සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාගේ ප්‍රකාශය

ඔ.නා. මනිත ශ්‍රී ලංකාවේ මානව හිමිකම්

මානව හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් මානව හිමිකම්

මානව හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් මානව හිමිකම්

මානව හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් මානව හිමිකම්

වෙළුම් 1-2017 වර්ෂයේ මානව හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් මානව හිමිකම්  
ACTION TAKEN TO REFUSE STATEMENT MADE BY UN HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS AGAINST SRI LANKA: STATEMENT BY MINISTER OF DEVELOPMENT ASSIGNMENTS AND MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS

මානව හිමිකම් මාර්ග මහතා (සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යතුමා සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමා) (මානව හිමිකම් මාර්ග මහතා - මානව හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් මානව හිමිකම් මාර්ග මහතා)

(The Hon. Tilak Marapana -Minister of Development Assignments and Minister of Foreign Affairs)

Hon. Deputy Speaker, I take this opportunity to answer the Question raised by the Hon. Dinesh Gunawardena on the 20th of September, 2017, pertaining to the UN High Commissioner for Human Rights, the Chief Officer within the United Nations who has been tasked by the Member States to advocate for Human rights.

The High Commissioner has made some opening remarks - I think that is the subject matter of the Question raised by the Hon. Member - presenting updates on human rights situations in 40 countries in the world. It is not only in regard to Sri Lanka but in regard to 40 countries of the world that he made this announcement. This included the United States of America, Myanmar, India, Pakistan, Philippines, China, Vietnam, Cambodia, Maldives, DPRK, Yemen, Syria, Iraq, Palestine, Israel, Egypt, Bahrain, Iran, Venezuela, Brazil, Honduras, Guatemala, El Salvador, Turkey, Poland, Moldova, Hungary, Greece, Libya, Central African Republic, South Sudan, Uganda, Burundi, Mali, Sudan, Democratic Republic of the Congo, Ethiopia and Republic of the Congo.

So, it is not that he has isolated Sri Lanka in this Report. This is a Report that he has submitted and made certain remarks pertaining to the human rights situation right round the world in most of the countries. As the Hon. Member correctly said, there are no human rights issues related to Sri Lanka to be settled in an international arena anymore. Because, we have satisfied the international community that we are quite capable of handling our human rights situation by ourselves and therefore, it is now localized. The High Commissioner's Office has been mandated to report to the High Commission of Sri Lanka and this is all that he was doing when he issued this statement.

As a Government that is responsible to all her citizens, we pursue a policy of engaging with all countries and international organizations for the benefit of the people of this country. This policy of engagement has contributed to Sri Lanka enhancing its profile in the international arena. It has also assisted Sri Lanka to regain economic benefits. Human rights is work in progress and it is in the interest of all that we should strive to improve the situation of human rights in our own country.

Achieving reconciliation to ensure durable peace and non-recurrence, promotion and protection of human rights, ending impunity and upholding the rule of law, strengthening good governance and democracy and equitable and inclusive development were the platforms on which this National Unity Government which was elected by our people.

Based on this mandate, in September 2015, at the 30th Session of the Human Rights Council, Sri Lanka made proposals based on addressing truth-seeking, justice, reparation and guarantees of non-recurrence and co-sponsored the Resolution 30/1 titled, "Promoting reconciliation, accountability and human rights in Sri Lanka" and worked with members of the Council and others to facilitate its adoption by consensus.

Sri Lanka also co-sponsored the Resolution 34/1 titled, "Promoting reconciliation, accountability and human rights in Sri Lanka." That was adopted by the UN Human Rights Council on 23<sup>rd</sup> March, 2017 by consensus, which provided a two-year extension of the timeline for the implementation of the Resolution 30/1 of 2015.

Sir, I must say that the understanding and support received by Sri Lanka at the UN Human Rights Council when the Resolution 34/1 was adopted by consensus is a reflection of the trust and confidence placed in Sri Lanka by the UN and the international community and there are national mechanisms being formulated by Sri Lanka for the promotion of reconciliation, justice and human rights with a view to achieving enduring peace and prosperity for all Sri Lankans.

Considerable progress has been made in the country over the last two and a half years in meeting its commitments to the people in the area of reconciliation. In particular, the implementing legislation related to the Office on Missing Persons, bringing back normalcy to the lives of the people and acceding to the international conventions have been acknowledged by several countries.

We are committed to achieving the goals that we have set for ourselves for the benefit of our own citizens, for all our citizens. It requires patience, perseverance and commitment, and we will continue to forge ahead.

We take the comments of the High Commissioner as a reminder that we should continue our journey to build a peaceful and prosperous country that adheres to the rule of law and respects international norms on our own

accord. In this spirit, we will continue to engage with the UN Human Rights Council and the international community.

Thank you, Hon. Deputy Speaker.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

නැඹී සිටියේය.  
எழுந்தார்.  
rose.

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

Hon. Dinesh Gunawardena, are you on a clarification?

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Hon. Deputy Speaker, I have just one question. The Adjournment Motion which I moved last week was partly answered by the State Minister as you were not in the House and he conceded- it was in relation to Lord Naseby's statement in the House of Lords in UK where he had unearthed enough material to rectify where the UN Human Rights Commission has erred. Now, the question is this. The Ministry of Foreign Affairs has made one statement and our representative to Geneva, the Hon (Dr.) Harsha De Silva, has made a different statement. So, these issues should be corrected and the national policy should clearly be stated by the Government in office.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

Hon. Member, I beg to differ with you. I do not think that the Hon. (Dr.) Harsha De Silva has made a different statement. We are mindful of Lord Naseby's statement and we are very thankful to him. Indeed, we appreciate it very much that he has done a lot of research in producing that. It was not just a statement that he has fired off-the-cuff but he has done a lot of work to make that statement, and he has substantiated that statement with a lot of data, which I think most of us may not have been privy to either. But, that forum in Geneva last week was not the forum where this should have been taken up. I believe that there would be a more appropriate stage at which we could use this statement. Rather than praising the statement and creating an opportunity for the people interested to tackle that statement in a different way and contradict it, I think, we should keep it as an ace to use it at the appropriate stage, because that clearly discounts the Darusman Report and all other reports that speak of 40,000 civilians that have been killed, which I never believe, in the first place. I do not think any reasonable person in Sri Lanka would even believe that we are capable of just slaughtering innocent people in that manner.

So, we are very thankful to Lord Naseby for his statement and we have acknowledged his contribution and

his friendship towards Sri Lanka. I am also thankful to you for agreeing with those sentiments and also praising Lord Naseby for his forthright statement. We will certainly be using that statement at the appropriate stage.

Thank you.

ගරු පාටලී චම්පික රණවක මහතා (මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க - மாநகர மற்றும் மேல் மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சர்)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka - Minister of Megapolis and Western Development)

නැඹී සිටියේය.  
எழுந்தார்.  
rose.

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

ගරු පාටලී චම්පික රණවක මහතා.

ගරු පාටලී චම්පික රණවක මහතා  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, එතුමා ඉදිරිපත් කළ කාරණයටම තවත් කාරණයක් එකතු කිරීමට කැමැතියි. නැස්බී සාමිතුමා අපේ ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් විශාල මෙහෙවරක් කර තිබෙනවා. එතුමා මිත්‍රත්ව සංගමයේත් ඉන්නවා. ඒ නිසා මම ඔබතුමාට යෝජනා කරනවා, මේ ගරු සභාවට, පාර්ලිමේන්තුවට එන ලෙසට එතුමාට ආරාධනා කරන්න කියා. මොකද, අපේ රට සම්බන්ධයෙන් පැවැති ඉතාම තරක ප්‍රචාරයන් බොහොමයක් පාලනය කරන්න එතුමාගේ වැදගත් ප්‍රකාශ උපකාර වෙනවා.

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

අපේ ආරාධිතයකු හැටියට ආරාධනා කරන්නමි.

ගරු පාටලී චම්පික රණවක මහතා  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)

ඔබතුමාලා එතුමාට ආරාධනා කරනවා නම් හොඳයි, මෙහේට පැමිණෙන්න කියා.

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

විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාට පුළුවන්, ඒ ගැන කතා කරන්න. You can decide on that.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

ඔබතුමා යෝජනා කළේ, පාර්ලිමේන්තුව - ගරු කථානායකතුමා - එතුමාට ආරාධනා කරන්න ඕනෑ කියලාද?

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

The Minister of Foreign Affairs can invite him.

ගරු පාඨලී වම්පික රණවක මහතා  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)

විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයෙන් හෝ ආරාධනා කිරීම ඉතා වැදගත්.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

අපි දැනුම් දීලායි තිබෙන්නේ, එතුමාට ඕනෑම වෙලාවක ලංකාවට එන්න කියා. අපි එතුමාට බෙහෙවින් ගරු කරනවා.

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

අපේ ගරු පාඨලී වම්පික රණවක අමාත්‍යතුමාගේ අදහස, එතුමා ලංකාවට එනවා නම් පාර්ලිමේන්තුවටත් කැඳවාගෙන එන්න කියන එකයි.

ගරු පාඨලී වම්පික රණවක මහතා  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)

මම බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුවේදී එතුමා හමු වුණා. ඒ කණ්ඩායම හමු වුණා. මා හිතනවා එතුමාට මේ ගරු සභාවට එන ලෙසට ආරාධනා කිරීම ඉතාම වැදගත් කියා.

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

එය වැදගත් යෝජනාවක්.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

එය ඉතාම හොඳ යෝජනාවක්, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Hon. Deputy Speaker,-

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

I think I have given you enough time.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Hon. Deputy Speaker, he is speaking as the Minister of Foreign Affairs of the country. With your permission, I want to raise this because this is a very grave issue. That figure has been unearthed and established by Lord Naseby. If the Sri Lankan Government is not going to make use of that statement to canvass in Geneva, we are failing in our duty to defend our country and our valiant soldiers who fought the war and defended the country.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

Hon. Member, I am not saying that we are not going to use it.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

His Excellency the President also sent a letter to Lord Naseby-

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

I am not for a moment saying that we are not going to use it. We will certainly use it and we will use it to the maximum. But, this is not the opportune moment to use it.

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

And, as you said, it is not the correct forum to use it.

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

The Universal Periodic Review does not relate to that matter; it is not for that purpose. At the appropriate stage and at the correct time, we will use that statement to the maximum. Do not worry about it.

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

And at the right forum.

මිලඟට, ප්‍රධාන කටයුතු ආරම්භයේදී යෝජනා.

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

නැඹී සිටියේය.  
எழுந்தார்.  
rose.

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

ගරු බන්දුල ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා.

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

ගරු ඇමතිතුමනි, නැස්බී සාම්වරයාගේ ප්‍රකාශය කොයි අවස්ථාවේ ඉදිරිපත් කළ යුතුයි කියාද ඔබතුමා හිතන්නේ?



**ගරු තිලක් මාරපන මහතා**  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

"මෙන්ම මෙහෙම විමර්ශන පටන් ගන්න, මෙන්ම මෙහෙම කරලා තිබෙනවා." කියා අපිට ඒ පැත්තෙන් කිව්වොත්, අන්න එතකොට අපිට එය පාවිච්චි කරන්න පුළුවන්. එහෙමයි, අපි ඒ ප්‍රකාශය පාවිච්චි කරන්න ඕනෑ.

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

මේක ප්‍රථම වතාවට එංගලන්තය විසින් ලංකාවේ රණ විරුවෝ නිදහස් කරන ලද ප්‍රකාශනය. ඒ නිසා මේ වාසිදායක තත්ත්වය රටක් ලෙස පාවිච්චි කරන්න කියායි අපි ඔබතුමාට කියන්නේ.

**ගරු තිලක් මාරපන මහතා**  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)

හැම තැනම ගිනින් මේ ගැන ප්‍රචාරයක් දන්නාම, මේකට විරුද්ධව කරුණු හොයාගන්න සැලසුම් කරන්න අපේ විරුද්ධවාදීන්ට අපි අවස්ථාවක් දෙනවා. අපට දැන් කරන්න තිබෙන්නේ මේක කියාගෙන ඉඳලා, "මේ ගැන විමර්ශනය කරලා නඩු කර්තව්‍යයක් පටන් ගන්න." කියලා අපට කවදා හෝ කිව්වොම, 40,000ක් නොවෙයි 7,000යි තිබෙන්නේ කියලා අපි කියමු. අපි දන්නවා, ඒක හරියට පාවිච්චි කරන්න. [බාධා කිරීමක්]

නැස්බි සාමිවරයා ඒ ප්‍රකාශය කර තිබෙනවා කියලා, හැමෝම දන්නවා. ඒ ප්‍රකාශය දැනටමත් එළියට ඇවිල්ලා තිබෙන්නේ. අපි මේ ගැන කථා කරලා තිබෙනවා. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා විතරක් නොවෙයි දන්නේ. මේ වාර්තාව බොහොම ප්‍රසිද්ධ කරුණක්.

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

පනත් කෙටුම්පත් පිළිගැන්වීම පිළිබඳව දැනුම් දීම, කර්මාන්ත හා වාණිජ කටයුතු අමාත්‍යතුමා.

**පනත් කෙටුම්පත් පිළිගැන්වීම**  
**சமர்ப்பிக்கப்பட்ட சட்டமூலங்கள்**  
**BILLS PRESENTED**

**ප්‍රපාතන විරෝධී සහ ප්‍රතිතෝලන බදු පනත් කෙටුම්පත**  
**மிகைப்பொருள் திணிப்பெதிர்ப்பு மற்றும் எதிரீட்டுத் தீர்வைகள் சட்டமூலம்**  
**ANTI-DUMPING AND COUNTERVAILING DUTIES BILL**

"ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කරනු ලබන නිෂ්පාදන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රපාතන විරෝධී බදු සහ ප්‍රතිතෝලන බදු විමර්ශනය කිරීම සහ පැනවීම සඳහා ද; ඊට සම්බන්ධ සහ ආනුෂංගික කරුණු සඳහා ද විධිවිධාන සැලැස්වීම සඳහා වූ පනත් කෙටුම්පතකි."

*පිළිගන්නා ලද්දේ කර්මාන්ත හා වාණිජ කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවට ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා විසිනි.*  
**2017 දෙසැම්බර් මස 04 වන සඳුදා දෙ වන වර කියවිය යුතුයයි ද, එය මුද්‍රණය කළ යුතුයයි ද, අදාළ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට යොමු කළ යුතුයයි ද නියෝග කරන ලදී.**

*கைத்தொழில் மற்றும் வாணிப அலுவல்கள் அமைச்சரின் சார்பாக மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.*

*2017 டிசம்பர் 04, திங்கட்கிழமை இரண்டாம்முறை மதிப்பிடப்பட வேண்டுமெனவும் அச்சிடப்பட வேண்டுமெனவும் உரிய துறைசார் மேற்பார்வைக் குழுவுக்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட வேண்டுமெனவும் கட்டளையிடப்பட்டது.*

*Presented by the Hon. Gayantha Karunatileka on behalf of the Minister of Industry and Commerce;*  
*to be read a Second time upon Monday, 4th December, 2017 and to be printed; and to be referred to the relevant Sectoral Oversight Committee.*

**ආරක්ෂණ පියවර පනත් කෙටුම්පත**  
**முற்பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் சட்டமூலம்**  
**SAFEGUARD MEASURES BILL**

"ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කරනු ලබන නිෂ්පාදන සම්බන්ධයෙන් විමර්ශන පැවැත්වීම සඳහා සහ එම නිෂ්පාදන මත ආරක්ෂණ පියවර ගැනීම සඳහා ද; ඊට සම්බන්ධ හෝ ආනුෂංගික කාරණා සඳහා ද විධිවිධාන සැලැස්වීම සඳහා වූ පනත් කෙටුම්පතකි."

*පිළිගන්නා ලද්දේ කර්මාන්ත හා වාණිජ කටයුතු අමාත්‍යතුමා වෙනුවට ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා විසිනි.*

**2017 දෙසැම්බර් මස 04 වන සඳුදා දෙ වන වර කියවිය යුතුයයි ද, එය මුද්‍රණය කළ යුතුයයි ද, අදාළ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට යොමු කළ යුතුයයි ද නියෝග කරන ලදී.**

*கைத்தொழில் மற்றும் வாணிப அலுவல்கள் அமைச்சரின் சார்பாக மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.*

*2017 டிசம்பர் 04, திங்கட்கிழமை இரண்டாம்முறை மதிப்பிடப்பட வேண்டுமெனவும் அச்சிடப்பட வேண்டுமெனவும் உரிய துறைசார் மேற்பார்வைக் குழுவுக்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட வேண்டுமெனவும் கட்டளையிடப்பட்டது.*

*Presented by the Hon. Gayantha Karunatileka on behalf of the Minister of Industry and Commerce;*  
*to be read a Second time upon Monday, 4th December, 2017 and to be printed; and to be referred to the relevant Sectoral Oversight Committee.*

**ධීවර (විදේශීය ධීවර බෝට්ටු විධිමත් කිරීමේ) (සංශෝධන) පනත් කෙටුම්පත**  
**கடற்றொழில் (வெளிநாட்டு மீன்பிடி வள்ளங்களை ஒழுங்குபடுத்தல்) (திருத்தம்) சட்டமூலம்**  
**FISHERIES (REGULATION OF FOREIGN FISHING BOATS) (AMENDMENT) BILL**

"1979 අංක 59 දරන ධීවර (විදේශීය ධීවර බෝට්ටු විධිමත් කිරීමේ) පනත සංශෝධනය කිරීම සඳහා වූ පනත් කෙටුම්පතකි."

*පිළිගන්නා ලද්දේ ධීවර හා ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා වෙනුවට ගරු ගයන්ත කරුණාතිලක මහතා විසිනි.*

**2017 දෙසැම්බර් මස 04 වන සඳුදා දෙ වන වර කියවිය යුතුයයි ද, එය මුද්‍රණය කළ යුතුයයි ද, අදාළ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවට යොමු කළ යුතුයයි ද නියෝග කරන ලදී.**

*கடற்றொழில் மற்றும் நீரக வளமூல அபிவிருத்தி அமைச்சரின் சார்பாக மாண்புமிகு கயந்த கருணாநிலக அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.*

*2017 டிசம்பர் 04 திங்கட்கிழமை இரண்டாம்முறை மதிப்பிடப்பட வேண்டுமெனவும் அச்சிடப்பட வேண்டுமெனவும் உரிய துறைசார் மேற்பார்வைக் குழுவுக்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட வேண்டுமெனவும் கட்டளையிடப்பட்டது.*

*Presented by the Hon. Gayantha Karunatileka on behalf of the Minister of Fisheries and Aquatic Resources Development;*  
*to be read a Second time upon Monday, 4th December, 2017 and to be printed; and to be referred to the relevant Sectoral Oversight Committee.*

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා  
 (மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள்)  
 (The Hon. Deputy Speaker)  
 විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත - 2018, කාරක සභා අවස්ථාව.

ගරු සභාපතිතුමා  
 (மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
 (The Hon. Chairman)  
 විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය - වැය ශීර්ෂ අංක 112, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය - වැය ශීර්ෂ අංක 114, 306, 307 සහ සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යාංශය - වැය ශීර්ෂ අංක 148, 280. සලකා බැලීම - පූර්ව භාග 10.00 සිට අපර භාග 12.30 දක්වා සහ අපර භාග 1.00 සිට අපර භාග 7.30 දක්වා.

**විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 2018**  
**ஒதுக்கீட்டுச் சட்டமூலம், 2018**  
**APPROPRIATION BILL, 2018**

කාරක සභාවේදී තවදුරටත් සලකා බලන ලදී. -  
 [ප්‍රගතිය: නොවැම්බර් 24]  
 [නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනාරූඪ විය.]

වැය ශීර්ෂ කපා හැරීමේ යෝජනාව, ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා.

[පු.භා. 10.10]

குழுவில் மேலும் ஆராயப்பட்டது. - [தேர்ச்சி : நவம்பர் 24]  
 [மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.]

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා  
 (மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளின்த ஜயதிஸ்ஸ)  
 (The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

Considered further in Committee- [Progress: 24th November]  
 [MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

ගරු සභාපතිතුමා, "2018 විසර්ජන පනත් කෙටුම්පතෙහි කාරක සභා අවස්ථාවේ අද දින විවාදයට ගැනෙන අමාත්‍යාංශ හා ඒවා යටතේ ඇති අනෙකුත් දෙපාර්තමේන්තු හා ආයතනවලින් අදාළ අංක 112, 114, 306, 307, 148 සහ 280 දරන වැය ශීර්ෂයන්ගෙන් සම්ප්‍රදායානුකූලව එක් එක් වැඩසටහන්හි සියලුම පුනරාවර්තන වියදම් හා මූලධන වියදම් රුපියල් 10කින් කපා හැරිය යුතුය"යි මම යෝජනා කරමි.

**112 වන ශීර්ෂය.- විදේශ කටයුතු අමාත්‍යවරයා**

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
 රු.141,550,000

ගරු සභාපතිතුමා, අය වැය ලේඛනය යටතේ අපි විවාදයට ගන්නා මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශය, ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු අමාත්‍යාංශය, ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ අමාත්‍යාංශය වැනි ආර්ථිකයට සෘජුවම දායක වන සහ එය මෙහෙයවන අමාත්‍යාංශවලටත් වඩා වැදගත් වන අමාත්‍යාංශයක් තමයි විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය.

**தலைப்பு 112. - வெளிநாட்டளுவல்கள் அமைச்சர்**

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபா 141,550,000

**HEAD 112.- MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS**

Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure,  
 Rs. 141,550,000

**114 වන ශීර්ෂය.- ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා**

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
 රු.271,100,000

අද උදේ පාර්ලිමේන්තු ස්ථාවර නියෝග 23(2) යටතේ විශේෂ ප්‍රකාශයක් කරමින් ගරු අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා අසා සිටියේත්, -අවශ්‍ය නම් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාටත් උත්තර දෙන්න පුළුවන්- "යම් කිසි රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික කටයුත්තක් සඳහා පළාත් සභා හා පළාත් පාලන අමාත්‍යවරයා රටින් පිටව ගොස් තිබෙනවා නම්, අනිවාර්යයෙන්ම එය විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය දැනගත යුතුයි" කියන කාරණයයි. මොකද, මැති ඇමතිවරුන් රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික ගමන්වලදී පමණක් නොවෙයි, පෞද්ගලික ගමන්වලදීත් ඒ ඒ තානාපති කාර්යාලවලට දැනුම් දීලා තමයි යන්නේ. ඒ නිසා දවස් 7කට ආසන්න කාලයක් තිස්සේ රටේ මෙතරම් ප්‍රශ්නයන් ඇති වී තිබියදී එතුමා රටින් පිටවෙලා තිබෙනවා. සැබැවින්ම එය රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික කටයුත්තක් සඳහා ගිය ගමනක් නම්, ඒ පිළිබඳව මේ පාර්ලිමේන්තුව දැනුවත් කරන්න විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට වගකීමක් තිබෙනවා.

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

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01.- செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபா 271,100,000

**HEAD 114.- MINISTER OF TRANSPORT AND CIVIL AVIATION**

Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure,  
 Rs. 271,100,000

**148 වන ශීර්ෂය.- සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යවරයා**

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම,  
 රු.129,625,000

අපට මේ අමාත්‍යාංශය වැදගත් වන කාරණා දෙකක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, පසුගිය කාලයේදී අපට ලෝකයෙන් එල්ල වුණු වෝදනාවලට සෘජුවම උත්තර දෙන්න, ගැටෙන්න සිදුවෙන්නේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට වීම. ගරු සභාපතිතුමා, ඔබතුමා දන්නවා, පසුගිය කාලයේදී අපේ රටේ බඩු මිලට වඩා, වැටුප්වලට වඩා, එහෙම නැත්නම් ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය පිළිබඳ සමහර සාකච්ඡාවලට වඩා, රටේ දේශපාලනයේ කේන්ද්‍රීය කථා බහ ගොනුවෙලා තිබුණේ විදුලි පුටුව, ජීනීවා මානව හිමිකම් සහ යුද අධිකරණ පිළිබඳවයි. පසුගිය අවුරුදු 10 තිස්සේ, විශේෂයෙන්ම අවසාන අවුරුදු 5දී, මැතිවරණයක් එනකොට නිතරම විදුලි පුටුව වටේ තමයි මැතිවරණ ව්‍යාපාරය දියත් වුණේ. ඒ වෙලාවේ ඒ ගැන සාමාන්‍ය මැතිවරණ වේදිකාවේ කථා කළා පමණක් නොවෙයි, සමහර රාජ්‍ය නිලධාරීන් පවා පාරට බස්සවා

**தலைப்பு 148. - அபிவிருத்தி ஒப்படை அமைச்சர்**

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01 - செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபா 129,625,000

**HEAD 148.- MINISTER OF DEVELOPMENT ASSIGNMENT**

Programme 01.- Operational Activities - Recurrent Expenditure,  
 Rs. 129,625,000

උද්ඝෝෂණ කරන මට්ටමට ඒ දේශපාලන මැතිවරණ ව්‍යාපාරය ඉස්සරහට ගෙන ගියා. ඒ නිසා වෙනදාටත් වඩා විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රමුඛතම කාර්ය භාරයක් බවට පත් වෙනවා, අපට ජාත්‍යන්තරයේ මිතුරන් ඇති කර ගන්න එක. අපේ ජාතික ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් කටා කරන, අපි වෙනුවෙන් පෙනී සිටින මිතුරු ජාලයක් ලෝකය පුරා ඇති කර ගන්න වුවමනාවක් තිබෙනවා.

අනෙක් පැත්තෙන්, මේ විදේශ දූත මණ්ඩලවල තිබෙන දෙවෙනි වගකීම තමයි, තමුන්තාත්සේලා නිතර කටා කරන නවෝත්පාදන ආර්ථිකය, සෘජු විදේශ ආයෝජන ගෙන්වා ගැනීම වැනි කාරණා. එලෙස ගත්තාම ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයටත් වඩා වැඩි කාර්ය භාරයක්; වගකීමක් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට පැවරී තිබෙනවා. ඒ නිසා දේශපාලනික වශයෙනුත්, ආර්ථිකමය වශයෙනුත් මේ මොහොතේ වැදගත් කාර්ය භාරයක් මේ අමාත්‍යාංශය උසුලනවා. ඒ නිසා විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය භාරය සකස් වීමේදී අපි දේශපාලනික වශයෙන් බර තැබිය යුත්තේ කවර රටවල් පිළිබඳවද, ආර්ථික වශයෙන් බර තැබිය යුත්තේ කවර රටවල් පිළිබඳවද කියලා අපට ගණනයක් තිබෙන්න ඕනෑ.

විශේෂයෙන් ගත්තොත් එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ නිෂේධ බලය හිමි රටවල්, එහෙම නැත්නම් යුරෝපා සංගමයේ මූලස්ථානය තිබෙන රට, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ හෝ වෙනත් ජාත්‍යන්තරව බලපෑම් කළ හැකි සංවිධානවල මූලස්ථාන තිබෙන රටවල්, කලාපීය වශයෙන් වැදගත් රටවල් කෙරෙහි දේශපාලනිකව වැඩියෙන් බර තැබීමක් සිදු කළ යුතුයි. ඒ වාගේම අනෙක් පැත්තෙන්, ලෝකයේ වේගයෙන් දියුණු වන ආර්ථිකයන්, අපට ආයෝජන ගෙන්වා ගත හැකි රටවල්, අපට වෙළෙඳ ගනුදෙනු කළ හැකි රටවල් කෙරෙහි අපේ බර තැබීම වැඩි වෙන්න ඕනෑ කියලා මම හිතනවා. ඒ නිසා මෙන්න මේ, දේශපාලනික සහ ආර්ථිකමය වුවමනාවන් වෙනුවෙන් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය මෙහෙයවා ගැනීමේ වගකීමක් තිබෙනවා. මම හිතන විධියට එය විදේශ කටයුතු අමාත්‍යවරයාට පමණක් නොවෙයි, සමස්ත කැබිනට් මණ්ඩලයේම වගකීමක්. එහෙම කරනවා නම්, අපේ විදේශ සේවාවේ ඉන්න දක්ෂතම නිලධාරීන්, මම කලින් කිව්ව ආර්ථිකමය සහ දේශපාලන වශයෙන් වැඩි බර තැබීමක් සහිත රටවල තානාපති - මහ කොමසාරිස්- සේවයේ නිරත විය යුතුයි. ඒ වාගේම සාමාන්‍යයෙන් විදේශ දූත මණ්ඩලයකට නිකම් කෙනෙක් යවනවා වෙනුවට දක්ෂතමයන් යවලා ගුණාත්මකව එය දියුණු කරනවා පමණක් නොවෙයි, ප්‍රමාණාත්මකව ඒ සඳහා වැඩි බර තැබීමක් සිදු කළ යුතුයි.

තමුන්තාත්සේ දන්නවා, ඉන්දියාවේ මහා දැවැන්ත ආර්ථිකයට සාපේක්ෂව අපේ තිබෙන්නේ ඉතාම කුඩා ආර්ථිකයක් බව. ඉන්දියාව ලෝකයට කරන මහා දේශපාලන බලපෑමට සාපේක්ෂව අපේ දේශපාලන බලපෑම කුඩායි. තමුන් ඉන්දියාවේ විදේශ සේවාව; ඒ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවාව ගත්තොත් ඔවුන් මේ පුංචි ලංකාවට කොයි තරම් බර තැබීමක් කරනවාද? ඒ සේවාව පැත්තකින් කියලා, අපේ රටේ පසුගිය කාලයේ කටයුතු කරපු ඉන්දිය තානාපතිවරුන් පිළිබඳව සිතා බැලුවොත්, ඉන්දියානු ආණ්ඩුව අපේ රට පිළිබඳව තබා තිබෙන වැදගත්කම තේරුම් ගන්න පුළුවන්. මේක පුංචි රටක්. ආර්ථික වශයෙන් හැකියාව අපේ කුඩායි. තමුන් අපේ තිබෙන භූ දේශපාලනික වැදගත්කම සලකා ඔවුන් ඉතා ඉහළ බර තැබීමක් අපේ රට කෙරෙහි තබා තිබෙනවා. අපේ රටේ කාලයක් ඉන්දිය මහ කොමසාරිස් හැටියට සේවය කළා, නිරූපමා රාඕ මැතිනිය. ඇය සේවය කළ රටවල් මොනවාද? ලංකාව; චීනය; ඊළඟට එතුමිය ඉන්දියාවේ විදේශ ලේකම් ධුරයට පත් වුණා. එතැනින් එහා ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ ඉන්දිය තානාපතිතුමිය බවට පත් වුණා. ගරු ඇමතිතුමනි, මම මේ සඳහන්

කරපු පිළිවෙළ ගත්තාට පස්සේ අපට හිතා ගන්න පුළුවන්, ඔවුන් අප කෙරෙහි දක්වන වැදගත්කම. මුලින්ම ශ්‍රී ලංකාව; ඊළඟට චීනය; ඊළඟට ඉන්දියාවේ විදේශ ලේකම්; ඊළඟට ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය. ඔවුන් ඇමෙරිකාව, චීනය වාගේ දේශපාලනිකව සහ ආර්ථික වශයෙන් ලෝකයට බලපෑම් කළ හැකි රටවල් මට්ටමට අපේ රට තියලා තිබෙනවා. ඇයි? ඔවුන්ට අපේ රටේ භූ දේශපාලනික පිහිටීම වැදගත් නිසා.

නිරූපමා රාඕ මැතිනියට කලින් හිටියේ, ෂිව්ගංකර් මෙනන්. ඔහු ලංකාවේ සේවය කළා; ඊළඟට චීනයේ සේවය කළා; ඊළඟට ඉන්දියාවේ විදේශ ලේකම් බවට පත් වුණා. ගරු ඇමතිතුමනි, මම මේක කියන්නේ මේ නිසායි. ඉන්දියාව වැනි රටක් අපේ රට පිළිබඳව රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික මට්ටමෙන් දක්වන සැලකිල්ල සහ වැදගත්කමට සාපේක්ෂව එය උදාහරණයට, එය අත් දැකීමට අරගෙන අපි අපේ තානාපති සේවය හසුරුවමින් තිබෙනවාද? අපට පෙනෙන්නේ, පසු ගිය ආණ්ඩුව කළා වාගේම තමුන්තාත්සේලාත් මේ තානාපතිකම්, මහ කොමසාරිස්කම් සලකන්නේ සංස්ථා සභාපතිකම් විධියටයි. අපි දන්නවා, සාමාන්‍යයෙන් තමුන්තාත්සේලා සංස්ථා සභාපතිකම් දෙන්නේ කොහොමද කියලා. තමන්ට ඡන්දයේදී වැඩ කරපු, ඡන්දයට උදව් කරපු, තමන්ට කවදාක හෝ මොකක් හෝ සේවයක් කරපු අයට කළගුණ සැලකීමක් වශයෙන් තමයි සංස්ථා සභාපතිකම් දෙන්නේ. ඔවුන්ගේ ජීවිතයේ සැදූ සමය සතුටින් තියන්නට, ඔවුන්ට යම් කිසි ව්‍යාපාරික කටයුත්තක නිරත වෙන්නට තමන්ගේ අතහිත දීමක් හැටියට, හොඳ හිත පෑමක් හැටියට තමයි සංස්ථා සභාපතිකම් දෙන්නේ.

යහපාලන ආණ්ඩුව පත් වෙන කොට අගමැතිවරයා සහ ජනාධිපතිවරයා එක් වෙලාවක තීන්දුවක් ගත්තා, ඔවුන් දෙදෙනාගේ එකඟත්වයෙන් හොඳම සුදුසු පුද්ගලයන් තමයි සංස්ථා සභාපතිකම්වලට පත් කරන්නේ; අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවලට පත් කරන්නේ කියලා. නමුත් අවසානයේ ඒක සිද්ධ වුණේ නැහැ. ඇමතිවරුන්ට වුවමනා විධියට තමයි ඒක සිද්ධ වන්නේ. ලංකාවේ සංස්ථා සභාපතිකමක් ගැන හිතන ප්‍රමාණයට තමයි තමුන්තාත්සේලා මේ විදේශ තානාපතිකම් සහ මහ කොමසාරිස්කම් ගැන හිතන්නේ. කවුද යවන්නේ? ලංකාවේදී සලකන්න බැරිවුණු ඥාතීන් ටික තමුන්තාත්සේලා යවනවා. ලංකාවේදී තමන්ගේ ආණ්ඩුවක් යටතේ, එහෙම නැත්නම් තමන් විපක්ෂයේ ඉන්න කාලයේ සලකගන්න බැරි වුණු ඥාතිවරුන් ඉතිරිවෙලා ඉන්නවා නම්, තමන්ට ආණ්ඩුවක් ලැබුණු හැටියේම ඒ අය තානාපතිවරුන් වශයෙන් යවනවා. තමන්ගේ පක්ෂයේ පැරදුණු දේශපාලනඥයන් පාර්ලිමේන්තුවට ගන්න ජාතික ලැයිස්තුවේ ඉඩ මදි නම්, වෙනත් ඉහළ තනතුරක් දෙන්න බැරි නම්, තෝරා ගන්න තනතුරු තමයි තානාපති තනතුරු.

ඊළඟට, හමුදා සේවයේ වෙන්න පුළුවන්, පරිපාලන සේවයේ වෙන්න පුළුවන්, සංස්ථාවල සභාපතිකම් දරපු අය වෙන්න පුළුවන්, කවුරුත් හෝ තමන්ට හිතවත්ව සිටියා නම් ඒ අයගෙන් තෝරාගත් පිරිසක් තානාපති සේවයට, මහ කොමසාරිස්වරුන් හැටියට යවනවා.

සමහර අය විවිධ ක්ෂේත්‍රවලට දක්ෂ වෙන්න පුළුවන්. කෙනෙක් හමුදා සේවයේ දක්ෂයෙක් වෙන්න පුළුවන්. ඔහු යුද්ධයේදී විශාල කාර්ය භාරයක් කළා වෙන්න පුළුවන්. ඒ හා සමාන ප්‍රමාණයකටම මේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් ඔහු දක්ෂයෙක් කියලා හිතනවාද? සාමාන්‍යයෙන් කියන්නේ, "ලොවින් එකෙක් එක දෙයකට වෙයි සමන - වෙනින් අනික් දෙයකට අනිකෙක් සමන" කියලායි. බහුවිධ දක්ෂතාවන් තිබෙන අය ඉන්න පුළුවන්. නමුත් අපි කල්පනා කරනවාද, හමුදා සේවයේ දක්ෂතා දැක්වූ පමණින් ම, විශ්‍රාම ගිහින් පසුවද

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

වනකොට ඉතාම බලගතු රටක තානාපති තනතුරක් දරන්න තරම් ඔහු සුදුසුසේකය කියලා? විශ්වවිද්‍යාලයක උපකුලපති තනතුරක් දැරූ පමණින් -ඔහු අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයේ පරිපාලනයේ දක්ෂයෙක් වෙන්නට පුළුවන්. ඔහු තමන්ගේ පාක්ෂිකයෙක් නම්, තමන්ගේ කෘත්‍යාධිකාරී මණ්ඩල සාමාජිකයකු නම්, - ඔහුගේ ඒ සේවය අවසන් වූ විහාම ඔහු ලෝකයේ ආර්ථික හා දේශපාලන වශයෙන් බලගතු රටක අපේ නියෝජිතයා වන්නට තරම් සුදුසුයි කියා තමුන්තාන්සේලා හිතනවාද? එහෙම නම් මොකටද මේ විදේශ සේවාවක්? එහෙම නේ කරලා තිබෙන්නේ. පසුගිය ආණ්ඩුවත් ඒක එහෙමම කළා. දේශපාලනික වශයෙන් වැදගත් රටවලට පසුගිය ආණ්ඩුව දැමීමෙන් එවැනි අය නේ.

අනුර දිසානායක මන්ත්‍රීතුමා එක අවස්ථාවක හෙළි කළා, විදේශ සේවාවට අයත් නොවන කොතරම් පිරිසක් විදේශ සේවාවේ ඉන්නවාද කියලා. හිටපු දේශපාලනඥයන්, තමුන්තාන්සේලාගේ හිතවතුන්, රාජපක්ෂ මහත්මයාගේ ඥාතීන් කොපමණ ඉන්නවාද? ඒ හිටපු ප්‍රමාණයටත් වඩා ඔවුන් ස්ථානගත කර තිබුණු තැන් බැලුවොත්, මා කලින් කියපු දේශපාලනික සහ ආර්ථිකමය වශයෙන් අපට ඉහළම බර තැබිය යුතු තැන්වල තමයි විදේශ සේවාවේ නොවන අය ස්ථානගත කරලා තිබුණේ. රුසියාවේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති වශයෙන් සිටියේ උදයංග වීරතුංග. ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති වශයෙන් සිටියේ ජාලිය වික්‍රමසූරිය. ඒ අවස්ථාවේ තානාපති සේවාවේ නියුතුව සිටි 47 දෙනාගෙන් 23 දෙනෙක් සෘජුවම විදේශ සේවාවට අයත් නොවන අයයි.

ඒ හිටියේත් ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය, රුසියාව, ජපානය වැනි අපට ආර්ථික සහ දේශපාලනික වශයෙන් වැදගත්ම තැන්වල. තමුන්තාන්සේලාත් ඒකට දෙවෙනි නැහැ. ඒගොල්ලන් කරපු වැඩේ වෙනත් ආකාරයකට තමුන්තාන්සේලා කරගෙන යනවා. අපි තානාපති සම්බන්ධකම් පවත්වන රටවල් 62ත් 27ක, - සියයට 50කට ආසන්න ප්‍රමාණයක- ඉන්නේ විදේශ සේවාවට අයත් නැති බාහිර පුද්ගලයන්; මම කලින් කිව්ව category එකේ අය; තමුන්තාන්සේලාගේ ඇමතිවරුන්ගේ ඥාතීන්; තමුන්තාන්සේලාගේ දේශපාන හිතවතුන්; පැරදුණු දේශපාලනඥයින්; තමුන්තාන්සේලාගේ ප්‍රචාරක ව්‍යාපාර කළ අය. ඉතින් අපි මේ බර තැබීම කරන්නේ කොහොමද? අපට, අපේ දේශපාලනික සහ ආර්ථික ඉලක්ක ජය ගන්නට පුළුවන් ආකාරයට නොවෙයි තමුන්තාන්සේලා බර තබන්නේ.

තමුන්තාන්සේලාගේ මේ ලැයිස්තු බැලුවාම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ තිබෙනවා කියලා ජේන්තේ මොකක්ද? තමුන්තාන්සේලාගේ එක category එකක් සැප ගන්නට පුළුවන් රටවල්; තනතුරක් දුන්නට පසුව ගරුත්වයක් නියා ගන්නට පුළුවන් රටවල්. ඒවාට යවන්නේ කවුද? ඒවාට යවන්නේ මම කලින් කියපු කට්ටිය. පැරදුණු දේශපාලනඥයන්, තමුන්තාන්සේලාගේ පක්ෂයේ ඉහළ පෙළේ නායකයන්, එහෙම තැන්නම් ඥාතිවරුන්, එහෙමත් තැන්නම් ව්‍යාපාරික සගයන්. හැබැයි, විහාග සමත් වෙලා ඉහළට එන විදේශ සේවා නිලධාරීන් කොහොටද යවන්නේ? තමුන්තාන්සේලා පෙන්නුම් කරන, සැප ගන්නට බැරි රටවලට; අඩු කුලේ රටවලට. ඒ, අඩු කුලේ රටවල් ටික. මම කලින් කියපු හිටපු දේශපාලනඥයන් හරි, තමුන්තාන්සේලාගේ හිතවතුන් හරි, ඥාතිවරුන් වාගේ කවුරු හරි තමුන්තාන්සේලා කවදාවත් බංගලාදේශයට, භූතානයට, කෙන්යාවට, නයිජීරියාවට, කියුබාවට යවලා තිබෙනවාද? [බාධා කිරීමක්] නයිජීරියාවට යැව්වා, ඒ.එස්.පී. ලියනගේ. ඒ වාගේ රටවල් ටිකක් තිබෙනවා. [බාධා කිරීමක්] ඒත් යවන්නේ ඒ.එස්.පී.

ලියනගේ වාගේ කට්ටිය. ඒ.එස්.පී. ලියනගේ වාගේ කට්ටිය යවනවා, බිස්නස් තිබෙන කොට. ඒ වාගේ රටවල් ටිකක් තිබෙනවා. ඒවායේ හැම දාම ඉන්නේ කවුද? විදේශ සේවා නිලධාරීන්. හැබැයි ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය, චීනය, ජපානය, රුසියාව, ප්‍රංශය වාගේ දේශපාලනිකව සහ ආර්ථික වශයෙන් බර තබන්නට ඕනෑ රටවලට යවන්නේ තමුන්තාන්සේලාගේ ඉහළ කුලේ කට්ටිය; තමුන්තාන්සේලාගේ first class කට්ටිය. හැබැයි තමුන්තාන්සේලා ඉන්දියාවට හැම වෙලාවේම විදේශ සේවා නිලධාරියෙක් යවනවා. ඇයි? අපි තවම සලකන්නේ ඉන්දියාව අඩු කුලේ රටක් හැටියටයි. ඉන්දියාව ලෝකයේ රටවල් අතුරින් දේශපාලනික, ආර්ථික වශයෙන් බලවත් වුණාට, තමුන්තාන්සේලා ඉන්දියාවට කෙනෙකු යවන කොට, "ඉන්දියාවටනේ යවන්නේ" කියලා කෙප්පනා කරනවා. එහෙම හිතලා, ඉන්දියාවට විදේශ සේවයේ නිලධාරියෙක් යවනවා. හැබැයි, ප්‍රංශය වාගේ රටකට යවන්න ලැබුණොත්, අහු වුණු සැණින්, කොහොම හරි තමන්ගේ හිතවතෙක් යවනවා. එහෙමනේ වෙන්නේ. මා අහන්නේ මේකයි. මා කලින් කියපු ආකාරයටම දේශපාලනික, ආර්ථික වශයෙන් බර තැබිය යුතු රටවල්වලට ගිහිල්ලා ඔය කියන ඥාතිවරුන්ට, දේශපාලනඥයන්ට ඒ කටයුත්ත ඒ ආකාරයට කරන්න පුළුවන් නම්, අපට මොකටද විදේශ සේවාවක්? මේ නිලධාරී මහත්වරු උපාධි ලබාගෙන, පස්වත් උපාධි ලබාගෙන, ලෝකයේ විවිධ රටවල අත්දැකීම් ලබාගෙන විදේශ සේවාවේ ඉන්නේ මොකටද? තමුත් තමුන්තාන්සේලා ඒ බර තැබීම කරන්නේ එහෙමයි. තමුන්තාන්සේලා නේපාලයට විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශයේ ඉන්න නිලධාරීන්යක් යවනවා. හැබැයි, මහා බ්‍රිතාන්‍යයට යවනවා, ඥාතිවරියක්. එහෙමයි සිද්ධ වන්නේ. එහෙමනේ වෙන්නේ. පසු ගිය ආණ්ඩුව කළේත් මේකමනේ.

අපි ලෝකය ඉස්සරහට යන්න නම්, අපි ලෝකයේ තිබෙන දේශපාලන ප්‍රශ්න ජය ගන්න නම්, තමුන්තාන්සේලා හිතන ආකාරයට ආයෝජනය ගෙන්වා ගන්න නම්, විදේශ සේවය සඳහා තබන මේ බර තැබීම වෙනස් කරන්න ඕනෑ. එක ආදර්ශයෙන් පෙන්නුම් කරන්නත් ඕනෑ. එහෙම නොකළ එක රාජපක්ෂ ආණ්ඩුවට තිබුණු බරපතල වෝදනාවක්.

උදය වීරතුංග එහේ ගිහිල්ලා මොකක්ද කළේ කියලා තමුන්තාන්සේලා දැක්කා. ඔහු, ඔහුගේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික තත්ත්වය -නිලය- පාවිච්චි කරලා, කරපු දේවල් අපි දැක්කා. ඔහු රාජපක්ෂ පවුලේ කවර ඥාතියෙක් වුණත් ඔහු නියෝජනය කළේ ශ්‍රී ලංකාව කියන අපේ රට. හැබැයි, ඔහුට තිබෙන වෝදනා? ඒවා අතිශය බරපතලයි. මිත් යානා ගනුදෙනුව සම්බන්ධයෙන්, යුක්රේනයේ බෙදුම්වාදී කැරැලිකරුවන්ට අවි ආයුධ විකිණීම සම්බන්ධයෙන් ඔහුට එල්ල වී තිබෙන වෝදනා බරපතලයි. ඒවා ඔහුට පමණක් එල්ල කරන වෝදනා නොවෙයි. ඔහු ඒ මොහොතේ අපේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික නිලධාරියා. අඩු තරමින් ඒ පරීක්ෂණවලට විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ලබා දී තිබෙන සහාය මොකක්ද කියලා මට කියන්න.

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ඔහුට රතු වරෙන්තු නිකුත් වෙලා තිබියදී, ඔහුගේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික ගමන් බලපත්‍රය සාමාන්‍ය ගමන් බලපත්‍රයක් බවට වෙනස් කරලා දෙන්න කියලා විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයෙන් ලියුමක් දුන්නේ නැද්ද? ඒ අවස්ථාවේ නේද, ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සාමාන්‍ය ගමන් බලපත්‍ර නිකුත් කළේ ඔහුටයි, බිරිදටයි? ඔහුගේ බිරිද 2015 මාර්තු මාසයේ ලංකාවට ඇවිල්ලා ඒ ගමන් බලපත්‍රය අරගෙන ගියානේ. අපි ජාත්‍යන්තර පොලීසියට කියනවා, ඔහු 'අල්ලා දෙන්න' කියලා. තමුත් ඔහුගේ නෝනා ලංකාවට ඇවිල්ලා පාස්පෝට් එක අරගෙන ගියා.

ඒ විතරක් නොවෙයි, රාජපක්ෂ කල්ලියේ මන්ත්‍රීවරු ජපානයට, තායිලන්තයට ගිය හැම වෙලාවේම උදයංග වීරතුංග කොහේ හෝ ඉඳලා ඔවුන් මුණ ගැහෙන්නට ආවානේ. ආණ්ඩු පක්ෂයේ ඉඳලා විරුද්ධ පක්ෂයට පැනපු අරුන්දික ප්‍රනාන්දු මන්ත්‍රීවරයාත් එක්ක උදයංග වීරතුංග ගත්ත ජායාරූප අන්තර්ජාලයේ සැරිසරනවා. අපි ජාත්‍යන්තර පොලීසියට කියනවා, "මෙන්න මෙහෙම කෙනෙක් ඉන්නවා, අල්ලා දෙන්න" කියලා. නමුත් ඔහුට විරුද්ධව තිබෙන චෝදනාවලට අත් අඩංගුවට ගැනීම සම්බන්ධයෙන් විදේශ අමාත්‍යාංශය මොකක්ද කළේ?

අපි මුහුණදී සිටින මේ අභියෝග ජය ගැනීමේදී අපේ ප්‍රමුඛතාව මොකක්ද කියලා අපි දැන ගත යුතුයි. ඒ නිසා මම කියන්නේ, පළමුවෙන්ම විදේශ සේවාවේ අයට ප්‍රමුඛතාව දීලා මේ පත්වීම් කරන්න ඕනෑ බවයි. මම කියන්නේ නැහැ, සියයට සියයක්ම මේ තනතුරු විදේශ සේවා නිලධාරීන්ගෙන් පිරවීමෙන්ම උපරිම කාර්යක්ෂමතාවෙන් මේ කටයුතු කෙරෙයි කියලා. "අපට මේ වෙලාවේදී ඉලක්ක කරගන්න ඕනෑ, ආයෝජන ගෙන්වා ගන්න පුළුවන් රටක්" කියලා තමුන්තාන්සේලා හිතනවා නම්, ඊට සුදුසුම අය පත් කළාට කමක් නැහැ. අපි නිකම් කල්පනා කරලා බලමු, ආයෝජන සම්බන්ධයෙන් හොඳින් දන්න ආයෝජන මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයෙක් ගැන. ඔහු ඒ රටට ගිහිල්ලා ඔහුගේ ඩියුටිය සහිතව කරන්න ඉඩ කඩ තිබෙනවා. හැබැයි මේ තරම් ප්‍රමාණයකට, -පත්වීම්වලින් සියයට පනහක්ම- විදේශ සේවාවේ නිලධාරීන්ගෙන් පිට අය පත් කරලා තිබෙනවා නම් අපට හිතා ගන්න පුළුවන් අපි යන්නේ කොයි පැත්තටද කියලා.

ඉහළම නිලය වන තානාපතිවරු පමණක් නොවෙයි, ඒ කාර්යාලවලට පත් කරලා තිබෙන කාර්ය මණ්ඩලයන් ඒ විධියටම තමයි පත් කරලා තිබෙන්නේ. ඒ කාර්ය මණ්ඩලවලටත් අවශ්‍ය බර තැබීම සිද්ධ කරලා නැහැ. විනය වුණත්, ඉන්ද්‍රියාව වුණත්, ඒ ඒ රටවලට පත් කරන තානාපති සේවයේ කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රමාණය පිළිබඳ සැලකිලිමත් වෙන්නේ ඒ රටේ තිබෙන දේශපාලනික සහ ආර්ථික වැදගත්කම සලකලායි. උදාහරණයක් හැටියට ගන්නොත්, බෙල්ජියමේ බ්‍රසල්ස්වල යුරෝපා පාර්ලිමේන්තුව තිබෙනවා. අපට වැදගත් ආයෝජන ගෙන්වා ගන්නා, අපේ අපනයන වැඩි ප්‍රමාණයක් යන, යුරෝපා සංගමයේ නින්දු නිරණ ගැනීමේ මූලස්ථානය එතැනයි. හැබැයි, අපි බ්‍රසල්ස්වල අපේ තානාපති කාර්යාලයට දීලා තිබෙන්නේ අනෙක් රටකට දීලා තිබෙන වැදගත්කමම තමයි. නමුත් විනයේ තානාපති සේවාවේ ඉහළම සුදුසුකම් තිබෙන පස්දෙනෙක් සහිත -තානාපති නිලයකට සුදුසුකම් තිබෙන පස්දෙනෙක් සහිත- 262ක කාර්ය මණ්ඩලයක් බ්‍රසල්ස්වල විදේශ සේවාවේ නිරත කරලා තිබෙනවා. නමුත් අපේ කී දෙනාද ඉන්නේ? මා දන්නා විධියට රියැදුරුත් එක්ක හතර දෙනෙක් හෝ පස් දෙනෙක් තමයි අපේ රටින් ගිහින් ඉන්නේ. ඒ නිසා මේ කාර්ය මණ්ඩලවලට වුණත් බර තැබීමේ ප්‍රමුඛතාවක් තමුන්තාන්සේලා දීලා නැහැ.

අනෙක් එක තමයි, මේ කාර්ය මණ්ඩල පුරවා තිබෙන්නේ කාගෙන්ද කියන එක. ඔබතුමන්ලා සොයා බැලුවොත් පෙනේවි, තානාපති, මහකොමසාරිස් ලෙවල් එකේ විතරක් නොවෙයි, ඊට පහළ තනතුරු පුරවලා තිබෙන්නේත් හිතවත්කම් මත බව. රියැදුරු, කාර්ය මණ්ඩල, පෞද්ගලික සහකාර යන සියලු තනතුරු පුරවලා තිබෙන්නේ කොහොමද? ඒ තනතුරුවලට පත් කරලා තිබෙන්නේ කොහොමද කියලා අපට වැඩිය පෙනෙන්නේ නැහැ. අපි දන්නේ මේ උඩින් නම් කියැවෙන ටික විතරයි. නමුත් ඒ තනතුරු පුරවලා තිබෙන්නේත් තමුන්තාන්සේලාගේ පාක්ෂිකයන්ගෙන්. සමහර රටවලට එක ඉංග්‍රීසි අකුරක් ලියන්න, කියන්න බැරි කනිෂ්ඨ කාර්ය මණ්ඩලයක් පත් කරලා තිබෙනවා. මතක තියාගන්න, ඔවුන්ට මේ රටේ සේවයක් කරගන්න පුළුවන් වුණාට, අපි ඔහු ඒ රටට යවන්නේ අපේ රාජතාන්ත්‍රික කාර්ය

මණ්ඩලයේ දූතයෙක් හැටියට බව. ඔහු රියැදුරෙක් වෙන්න පුළුවන්. නමුත්, ඔහු හඳුන්වා ගන්නේ, 'මම අහවල් තානාපති කාර්යාලයේ, අහවල් මහ කොමසාරිස් කාර්යාලයේ සේවය කරන කෙනෙක්' හැටියටයි. එවැනි අවම සුදුසුකම්වත් නැති අය ඒ සේවාවය යැවීමට පස්සේ ඇති වන තත්ත්වය මොකක්ද කියලා තමුන්තාන්සේලාට හිතාගන්න පුළුවන්.

මේ ආණ්ඩුව බලයට ආවාට පස්සේ මට පසුගිය දවස්වල ගොඩක් අය මුණ ගැසුණා. බොහෝ තානාපති කාර්යාලවල තුන්වැනි, හතරවැනි පෙළේ තබලා තිබෙන්නේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ යොවුන් පෙරමුණේ අය. තමුන්තාන්සේලා පුළුවන් නම් ඒක නැහැ කියන්න. මම, ඒ නම් සමඟම කියන්නම් ඒ කවුද කියලා. මොන සුදුසුකම් එක්කද එහෙම පත් කරලා තිබෙන්නේ? අනාගතයේ ඔවුන්ට මොකක් හරි පුහුණුවක් ලබා දෙන්න පුළුවන්. නමුත්, පක්ෂයක සාමාජිකයන් පුහුණු කරන්න නොවෙයි අපේ තානාපති සේවය කියන්නේ කියන එක මතක තබා ගන්න. ඒ කාර්ය මණ්ඩල පුරවලා තිබෙන්නේ ඒ විධියට.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි හිතනවා සමහර කාර්ය මණ්ඩලවලට ඒ රටේ පුරවැසිකම තිබෙන කෙනෙක් ගන්නාම අපට වැඩක් වෙනවා කියලා. උදාහරණයක් හැටියට කිව්වොත්, බ්‍රිතාන්‍ය පුරවැසිකම තිබෙන කෙනෙක් අපේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික කාර්ය මණ්ඩලයට ගන්නට පස්සේ අපි හිතනවා, "එයා ලංකාවේ ඉපදුණේ. ඒ රටේ පුරවැසිකම තිබුණාට අපි වෙනුවෙන් වැඩ කරයි" කියලා. නමුත් හොඳට මතක තියා ගන්න, එංගලන්තයේ පුරවැසිකම තිබෙන කෙනෙක් අපි වෙනුවෙන් වැඩ කරනවාට වඩා, ඔහුගේ බැඳීම තිබෙන්නේ සහ ඔහු යටත් වෙන්නේ බ්‍රිතාන්‍යයේ නීතින් එක්ක බව. ඔහු දක්ෂයෙක් නම්, වෙනත් රටක තානාපති සේවයට යවන්න. නමුත්, ඒ රටේ පුරවැසිකම තිබෙන කෙනෙක් ඒ රටේම අපේ නිලධාරියා බවට පත් කිරීමෙන්, අපේ නියෝජිතයා බවට පත් කිරීමෙන් ඔය කියන වාසි අත් වෙන්නේ නැහැ. මේවා කාලයක් තිස්සේ අපි අත් දකිමින් තිබෙන අඩු පාඩුකම්.

අපේ රාජ්‍යතාන්ත්‍රික සේවාව වෙනුවෙන් පත් කිරීමේදී, විශේෂයෙන්ම ආර්ථිකමය වශයෙන් බර තැබීමේදී, අපට ඩොලර් බිලියන 7ක වාර්ෂික ආදායමක් උත්පාදනය කරන විදේශගත ශ්‍රමිකයන් බහුලව ඉන්න රටවල් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන්න කියලා මම තමුන්තාන්සේලාට යෝජනා කරනවා. අපේ තානාපති සේවාව පිළිබඳව ඒ රටවල වැඩ කරන ශ්‍රමිකයන්ගෙන් තිබෙන චෝදනා සලකා බලන්න. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට කලා කරලා බැලුවොත්, ඒ චෝදනා මොනවාද කියලා හොයා ගන්න පුළුවන්. ඉතාලිය වෙන්න පුළුවන්, මැද පෙරදිග වෙන්න පුළුවන්, කොරියාව වෙන්න පුළුවන්, එවැනි රටවල සිට අපේ රටට විදේශ විනිමය උත්පාදනය කරන්නට මහන්සි වන අය ගැන සලකා බලන්න. ඒ අය මේ රටට සල්ලි එවලා ගෙයක් හදා ගෙන, වාහනයක් අරගෙන හිටියාට, එහේ අපා දුක් විඳිනවා. කොරියාවට ගිහිල්ලා බැලුවොත් තමුන්තාන්සේලාට දකින්න පුළුවන්, අපේ තරුණයෝ කොව්චර දුකක් විඳලාද එහේ සේවය කරන්නේ කියලා. ඒ අය එහෙම කරන්නේ අපි වෙනුවෙන්. මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ඉන්න තමුන්තාන්සේලාට, ඇමතිවරුන්ට වාහන ගන්න, ඒ වාහනයට තෙල් ටික ගහගන්න, ගෙවල් කුලිය ගන්න, ඒ ඔක්කෝට වියදම් කරන්න ඔවුන් තමයි විදේශ විනිමය ගෙනෙන්නේ. ඒ සඳහා කඹුරන මිනිස්සු වෙනුවෙන් අවංකවම සේවය කරන අය ඒ රටවල සේවයට පත් කරන්න; ඒ පිළිබඳව හොයලා බලන්න.

හදිසි අනතුරකින් කෙනෙකු මිය ගියොත්, ඒ මෘත දේහය ලංකාවට ගෙන්වා ගන්න මැදිහත් වෙන්නේ නැති සමහර තානාපති කාර්යාල තිබෙනවා. ඒ රටවල තිබෙන ලාංකික

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

සංවිධාන මැදිහත් වෙලා තමයි ඒ අවස්ථාවලදී මොනවා හරි කරන්නේ. ඒ අයට අවශ්‍ය වන්නේ අරගෙන දෙන්න ඒ නිලධාරීන් මැදිහත් වෙන්නේ නැහැ. ඒවාට ඕනෑ තරම් උදාහරණ කියන්න පුළුවන්, ඒ රටවලින්. ඒ නිසා තමුන්තාන්සේගේ ඩියුටිය කරන්න නම්, ඒකට අවශ්‍ය කරන දක්ෂතාව තිබෙන මිනිසුන් ඒ සේවයට පත් කර ගන්න ඕනෑ.

අපේ විදේශ සේවාව ශක්තිමත් කර ගැනීම සඳහා මගේ යෝජනා කිහිපයක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, අපේ රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාලවල ජාත්‍යන්තර භාෂා අංශ පිහිටුවීම. දැනුත් කැලණිය හා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලවල ජාත්‍යන්තර භාෂා අංශ තිබෙනවා, ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ අධ්‍යයන පාඨමාලා තිබෙනවා. නමුත් අපේ මධ්‍ය විද්‍යාලවලින්, මහා විද්‍යාලවලින් රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාලවලට පැමිණෙන දරුවන්ට රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවාවලට ඇතුළත් වීම සඳහා සුදුසුකම් ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය පාඨමාලා වැඩි ප්‍රමාණයක් උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය එක්කත් කපා කරලා ඇති කළොත් හොඳයි කියලා අපි හිතනවා. ඒ වාගේම, විදේශ සේවාවලට ඇතුළු වෙන කනිෂ්ඨ නිලධාරීන්ට ලංකාව තුළත්, විදේශ රටවලදීත් විධිමත් පුහුණුවක් ලබා දෙන්න ඕනෑ. ඔවුන් ඒ රටවලට ගිහිල්ලා ලබා ගන්නා අවුරුදු දෙක තුනක පුහුණුවට වඩා අපේ අසල්වැසි ඉන්දියාව, චීනය වාගේ රටවල හා සමහර යුරෝපීය රටවල පවතින මෙවැනි පාඨමාලාවලට ඔවුන් යොමු කරවන්න පුළුවන් නම්, ඉතාම ඉක්මනින් විධිමත් පුහුණුවකට, අධ්‍යාපනයකට ඔවුන් නැඹුරු කරවන්නට පුළුවන්.

ඊළඟට, විදේශ සේවය සඳහා යන නිලධාරීන්ට පත්වීම් ලබා දීමේදී අත් දැකීම ලබා ගැනීම සඳහාම යම් කිසි ආකාරයක සැලකිල්ලක් දක්වන්නට කියලා මා ඉල්ලා සිටිනවා. මොකද, සමහර මේලාවට මැද පෙරදිග සිටින ඒ නිලධාරීන් අවුරුදු 14ක්-15ක්ම මැද පෙරදිගම තමයි ඉන්නේ කියලා අපට පෙනෙනවා. පෙරදිග රටවල් වන චීනය, මියන්මාරය, වියට්නාමය වැනි රටවල සිටියොත්, ඒ රටවලම තමයි ඒ නිලධාරීන් ඉන්නේ. ඒ නිසා ලෝකයේ පවතින විවිධ අත් දැකීම ලබා දිය හැකි ආකාරයට ඉතාම දක්ෂ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවාවක් ඇති කිරීම ඉලක්ක කරගෙන, විවිධ අත් දැකීම ලබා දීමේ අරමුණ කේන්ද්‍ර කරගෙන ඔවුන්ගේ මාරුවීම් සහ පත්වීම් ලබා දෙන්න කියලාත් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඉන්දියාවේ විදේශ ලේකම් ධුරයට පත් වුණු අයගේ අත් දැකීම ගැන මම කලින් සඳහන් කළා. දැන් සිටින විදේශ ලේකම්තුමාට ඒ අත් දැකීම තිබෙනවා. ඔබතුමාගේ ඒ අත් දැකීම නිසියාකාරව ප්‍රයෝජනයට අරගෙන, ඔබතුමාගෙන් පහළ සිටින, නැහී එන නිලධාරීන්ට එම අවස්ථාව ලබා දෙයි කියලා මම හිතනවා. ඒ වාගේම අපේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවා නිලධාරීන්ට අපේ රටේ පවතින ආර්ථික හා දේශපාලනික තත්ත්වය පිළිබඳව වාගේම, රටේ වෙන්නේ මොකක්ද, ව්‍යවස්ථාව ගැන අපේ අදහස් මොනවාද, විවිධ පක්ෂවල අදහස් මොනවාද, පාර්ලිමේන්තුවේ අදහස් මොනවාද කියන එක පිළිබඳව අඛණ්ඩ දැනුවත් කිරීමක් වුවමනා කරනවා. මොකද, ඒ රටවලට ඔය මොන පත්කිරීම කළත්, මොන ඥාතිවරිය දැමීමත්, ප්‍රශ්න අහන්නේ ඒ පුද්ගලයාගෙන්. එනකොට මේ පාර්ලිමේන්තුවේ මේ පක්ෂය ව්‍යවස්ථාව ගැන කියන්නේ මොකක්ද කියලා එම පුද්ගලයා දන්නේ නැත්නම්, රොහින්ගා ප්‍රශ්නය ගැන ආණ්ඩුවේ අදහස මොකක්ද කියලා හරියාකාරව කියා ගන්න එම පුද්ගලයාට බැරි නම්, රටක් හැටියට අපි පස්සට යනවා.

ඒ වාගේම තමයි ලෝකයේ සිදුවන එදිනෙදා දේශපාලන සිදුවීම් පිළිබඳවත් දැනුවත් වෙන්න ඕනෑ. කැටලෝනියා ප්‍රශ්නය

වෙන්න පුළුවන්; වෙනත් ප්‍රශ්න වෙන්න පුළුවන්; උතුරු කොරියා ප්‍රශ්නය පිළිබඳව වෙන්න පුළුවන්; ඒ සම්බන්ධයෙන් අඛණ්ඩ දැනුවත් කිරීමක් මේ අයට ඕනෑ කියලා අපි හිතනවා. මොකද, අපට වාර්තා වෙන ආකාරයට එවැනි අඩු පාඩුකම් ගණනාවක් අපේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවාව තුළ සිද්ධ වෙනවා.

අනෙක් පැත්තෙන් භාෂා පුහුණුව සම්බන්ධයෙන් වැඩ පිළිවෙළක් අවශ්‍ය වනවා. අපේ විදේශ සේවාව ලෝකයේ ඉහළට අරගෙන යන්න නම්, ඉංග්‍රීසි භාෂාව හෝ ප්‍රංශ භාෂාව පස්සේ පමණක් එළවා හරි යන්නේ නැහැ. අපට අරාබි භාෂාව වුවමනා වෙනවා; චීන භාෂාව, රුසියන් භාෂාව ඕනෑ කරනවා. එවැනි භාෂා පුහුණුව සඳහා වෙච්ච වැඩ පිළිවෙළක් වුවමනා කියා මම හිතනවා. මෙන්න මේ කරුණු ප්‍රමාණය මම ඉදිරිපත් කළේ තමුන්තාන්සේලාගේ යහ පාලන ආණ්ඩුව එනකොට, තමුන්තාන්සේලාම රාජපක්ෂ ආණ්ඩුවට කරපු බරපතල විවේචන අඩුවැඩි වශයෙන් තවමත් මේ තානාපති සේවාව තුළ සිද්ධ වෙමින් පවතින නිසා. ඒවා එහෙමම තිබෙනවා. ඒ නිසා ආර්ථික සහ දේශපාලන වශයෙන් ඉහළ බර තැබීමක් කළ යුතු රටවල් හඳුනාගෙන ඒවාට අපේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සේවාවේ දක්ෂ නිලධාරීන් යොමු කරන්න.

මම කියන්නේ, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ධුරයට පත් වෙන්න සුදුසුකම් තිබෙන මට්ටමේ හය, හත් දෙනෙක් මම අර කියපු වැදගත් බර තැබීමේ රටවල ඉන්න ඕනෑ කියලායි. එහෙම නැත්නම් මේක කරන්න බැහැ. මේක විදේශ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමාට පමණක් කරන්න පුළුවන් වැඩක් නොවෙයි. ඔහුට ඉතා ශක්තිමත් හමුදාවක් වුවමනා කරනවා. මට නම් පෙනෙන ලොකුම ප්‍රශ්නය තමයි ඒ සඳහා තමුන්තාන්සේලා තබන දේශපාලන බර තැබීමේ අඩුව. අනෙක් පැත්තෙන් මේ තානාපති සේවාව සංස්ථා සහායකම් දෙන, රස්සා දෙන තැනක් බවට පත් කරගෙන තිබීම නිසා වෙච්ච අලකලංචියක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් වැඩි අවධානයක් යොමු කරන්න කියා මම ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනවා.

ඊළඟට, මම විදේශ සේවාව පිළිබඳව කාරණාවෙන් එළියට ඇවිල්ලා අපේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය පිළිබඳවත් කරුණක්, දෙකක් කියන්න කැමැතියි. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳව කියන්න ඕනෑ. සාමාන්‍යයෙන් මේ පාර්ලිමේන්තුවේ ඕනෑ අය වැයක් එනකොට තමුන්තාන්සේලා එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ වුණත්, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ වුණත් කියන කතන්දරයක් තිබෙනවා. ඒ තමයි අපේ රාජ්‍ය අංශය කඩා වැටිලා; අකාර්යක්ෂමයි; පාඩු ලබනවා; කරගෙන යන්න බැහැ; එක එක ඇමතිවරු ඇවිල්ලා මේවාට පුරවලා තිබෙන්නේ කියලා. ප්‍රවාහන ඇමති කළුතරින් පත්වෙනකොට ඔන්න කළුතර පැත්තෙන් පුරවනවා. "පුරවලා තිබෙන්නේ; ඒ නිසා මේක පාඩුයි, පාඩුයි" කිය කියා කියනවා. පාඩුයි කියලා තමුන්තාන්සේලාම ඊළඟට යෝජනා කරනවා, "එහෙම නම් මේකේ ලාභ උත්පාදනය කරන්න පුළුවන් අංශ කිහිපයක් තිබෙනවා; ඒවා පෞද්ගලික අංශයට දීලා බලමු; ලාභයක් උත්පාදනය කරමු" කියලා. එනකොට ඒ ලාභයෙන් අපේ සේවකයන්ට වැඩිපුර වරප්‍රසාද දෙන්න; දීමනා දෙන්න; පාරිතෝෂික දෙන්න පුළුවන්, රටේ ජනතාවට ඇති වන බරක් අඩු වෙනවා කියලා තමයි පෞද්ගලික අංශයට යම් යම් අංශ විවෘත කරන්නේ. ඒ වේලාවේදී එහෙම සාධාරණීකරණය කර ගන්නවා. මේ ආකාරයට අපේ රටේ ජනතාවගේ බදු මුදල්වලින් නඩත්තු වෙන දුම්රිය සේවයේ යම් අංශ ප්‍රමාණයක් තමුන්තාන්සේලා පෞද්ගලික අංශයට විවෘත කළා. මේ මෑතකදී නොවෙයි. තමුන්තාන්සේලා "Viceroy Special" කියලා විශේෂ දුම්රිය සේවයක් ආරම්භ කළා. 1986 වර්ෂයේ තමයි ඒක පටන් ගත්තේ. 1984 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකාවට ආපු විදේශිකයෙකුගේ

යෝජනාවක් අනුව වාණිජ එංජිමක් තිබෙන දුම්රියක් හඳුනා යැවීමට සංචාරකයෝ ආකර්ෂණය කර ගන්න පුළුවන් කියලා හැඳුවා. ඒක ඉදිරිපත් කරනකොට හිතනවා, සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කර ගන්න පුළුවන්; දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට යම් ආකාරයක ආදායමක් උත්පාදනය කරගන්න පුළුවන්; දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට කරන්න බැරි නම් පෞද්ගලික අංශයත් එක්ක සම්බන්ධ වෙලා හරි ඒක කරනවා කියලා. ඒක හරි. ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නමුත් ඒක කොහොමද ගියේ? මේ "Viceroy Special" කියන දුම්රිය ගන්නොත් මැදිරි හතරක්, වාණිජ එංජිමක්, අපි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා දීලා තිබෙනවා. එකකොට එංජිම අපේ; මැදිරි අපේ; රේල්පාර අපේ. අර පෞද්ගලික ආයතනයට කරන්න තිබෙන්නේ මොකක්ද? දුම්රිය මැදිරි නඩත්තුව, නවීකරණය කිරීම් සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවීම් කළ යුතු නම් ඒවා කිරීම, ඒ වාගේම ටිකට ආදායමෙන් යම් මුදලක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා දීම පමණයි. හැබැයි, අන්තිමට මොකක්ද වුණේ? 1986 ඉදන් මේ දක්වා වාර හතරක් ගිවිසුම් ගත වෙලා තිබෙනවා. ඒ ගිවිසුම් ප්‍රකාරව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබිය යුතු මුදල් ලැබිලා නැහැ. 1986 සිට 1991 දක්වා එක ගිවිසුමක් තිබෙනවා. 1991 සිට 1996 දක්වා ගිවිසුමක් නැතිව දුවලා තිබෙනවා. 1996 සිට 1998 දක්වා ගිවිසුමක් තිබෙනවා. 1999 සිට 2009 දක්වා ගිවිසුමක් නැහැ. 2009 සිට 2014 දක්වා නැවත ගිවිසුමක් තිබෙනවා. 2014-2016 කාලයත් ගිවිසුමක් නැතිව දුවලා තිබෙනවා.

අවසාන වශයෙන් ගත්තොත්, මේ ගිවිසුම්වලට ඇතුළත් වුණු විධිය පිළිබඳ ප්‍රශ්න තිබෙනවා. මේ ගිවිසුමට නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය අරගෙන නැහැ. මේවාට අදාළ ලේඛනවත් සොයා ගන්න බැහැ. ඒක තමයි ඇත්ත කථාව. 1986 ඉඳලා 2014 වෙනකම් පැත්තකින් තියමු කෝ. හැබැයි, 2014 වසරෙන් පස්සේ, 2014-2016 කාලයේ මේ දුම්රිය ගිවිසුමක් නැතිව දුවලා තිබෙනවා. ඒ වෙනුවෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට රුපියල් මිලියන 5.3ක් අය වෙන්න ඕනෑ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් මේ මැදිරි අලුත්වැඩියා කර දුන්නා. ඒකට වියදම රුපියල් මිලියන 6.1යි. මේ ගිවිසුම අනුව කොළඹ පාරිභෝගික මිල දර්ශකයත් සලකා ටිකට මිල සංශෝධනය වන්නට ඕනෑ. ඒක සංශෝධනය කළේ නැහැ. එම නිසා ඒ පාඩුව රුපියල් මිලියන 4.4ක්. මේ කාරණා තුනෙන් විතරක් නොවෙයි පාඩු තිබෙන්නේ. මේ කාරණා තුන විතරක් එකතු කළොත්- "Viceroy Special" දුම්රිය සහ ගිවිසුමක් නැතිව ධාවනය කළ වසර දෙකයි, නවීකරණයෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබෙන්නට ඕනෑ මුදලයි, ටිකට මිල සංශෝධනය නොකළ නිසා අය විය යුතු ගාස්තුවයි - ඒ ප්‍රමාද ගාස්තු - ඔක්කොම පැත්තක තිබෙන්න රුපියල් මිලියන 15.8ක් අපට එන්නට ඕනෑ. හැබැයි ඒ ගොල්ලේ මේවා ගෙවන්නේ නැහැ නේ. ගෙවන්නේ නැහැ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සංචාරකයින් සඳහා විශේෂ දුම්රිය සේවාවක් ඇති කරන්න තීන්දුවක් අරගෙන, එය වසර පහෙන් පහ ටෙන්ඩර් කර දෙනවා නම්, එහි විනිවිද භාවයක් තිබෙනවා, හිතා ගන්නට පුළුවන්. හැබැයි 1986 සිට අද වෙනතුරුත් - අදින් නතර වෙන්නේ නැතිව 2021 වනතුරුත් - මොකද 2016 වර්ෂයේ අවුරුදු 5කට අලුත් ගිවිසුමක් ගැනුවා.- "Viceroy Special" දුම්රිය ධාවනය කරන්නේ එක පෞද්ගලික සමාගමක් මගින්. JF Tours and Travels (Ceylon) Limited එක. "JF" මතක තියා ගන්න. මේ "JF" එකෙන්.

ගරු සභාපතිතුමනි, මෙහි තිබෙන්නේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වෘත්තීය සම්භවලින් ඉදිරිපත් කරන කාරණා විතරක් නොවෙයි. 2017 ජනවාරි මසයේ 31 වැනිදා විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාව තිබෙනවා. රටේ ජනතාවගේ බදු මුදල්වලට වග කිවයුතු වන්නේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මිසක් "JF" පෞද්ගලික සමාගම නොවෙයි. 2016

සිට නැවත අවුරුදු පහකට මේ ගිවිසුම අලුත් කරනකොට දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා -දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව- කැබිනට් මණ්ඩලයට කිවයුතුව තිබුණා, පසුගිය අවුරුදු පහළොව තුළ මේ සමාගම ගිවිසුම කඩකළාය කියා. ඔවුන් හරියට ගාස්තු ගෙව්වේ නැහැ කියලා. හැබැයි ඒ වෙනුවට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කියන්නේ මොකක්ද? දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කියන්නේ, "Viceroy Special" දුම්රිය පවත්වාගෙන යන එක මේ සමාගමට දුන්නේ නැත්නම් මේ ක්‍රියාවලිය අඩාල වෙනවා කියලායි. නැවතත් පටන් ගන්න අමාරුයි, පටන් ගන්න තව කාලයක් යනවා, එම නිසා මේක එම සමාගමට දෙන්න කියලායි කියන්නේ. ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ මෙයයි. "මේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පාඩුයි, එම නිසා කියක් හෝ ආදායමක් හොයා ගන්නයි අපි මේවා පෞද්ගලික අංශයට පවරන්නේ" කියා අපට කියනවා. හැබැයි ඒවා පැවරුවාට පස්සේ රජයට අය විය යුතු මුදල් නිසියාකාරයෙන් අය කර ගන්නට නමුත්තාත්සේලා කටයුතු කර නැහැ. මේවාට සම්බන්ධ ඇමතිවරු මේ පාර්ලිමේන්තුවෙන් පිටතත් නොවෙයි ඉන්නේ. පසුගිය ආණ්ඩුවේ ප්‍රවාහන ඇමතිවරු දෙන්නෙක්ම මේ පැත්තේ වාඩි වෙලාත් ඉන්නවා. නමුත්තාත්සේලාට සොයා බලන්න පුළුවන් ඒ කාලයේ මොනවාද වුණේ කියලා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට මේ කාරණයන් එයටම සම්බන්ධයි. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඇතුළේ කෞතුකාගාරයක් ඇති කරන්න යනවා. ඒ සඳහා නමුත්තාත්සේලා Railway Museum (Guarantee) Limited නමින් පෞද්ගලික සමාගමක් ඇති කරලා තිබෙනවා. මේකට මහජන බැංකුව ඇතුළු බැංකු තුනකින් රුපියල් මිලියන 300ක ණයක් අරගෙන තිබෙනවා. බැංකු තුනකින්. මේ මුදල් ටික අරගෙන මහජන බැංකුවේ account එකක දාලා තිබෙනවා. මේ සමස්ත ක්‍රියාවලියේ අන්තර් සම්බන්ධය සොයා ගන්නා එක එච්චර ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි, ගරු ඇමතිතුමනි. මොකද දන්නවාද? මේ JF Tours and Travels (Ceylon) Limited අයිති කාටද?

ඊළඟට, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කෞතුකාගාරය හදන Railway Museum (Guarantee) Limited එකේ බැංකු ගිණුම මහජන බැංකුවේ කාගේ නමින්ද පවත්වාගෙන යන්නේ? මේ වෙලාවේ මහජන බැංකුවයි, JF Tours and Travels (Ceylon) Limited එකයි, Railway Museum (Guarantee) Limited එකයි යන මේ ආයතන තුන අතරේ මොකක් හෝ මහා පොදු සාධකයක් තිබෙනවාද? ඕක සොයා ගන්නා නම් මේ තිබෙන සියලුම දේවල් එළියට ගන්න පුළුවන්. ඇයි මේ මුදල් අය වෙන්න නැත්තේ කියන එක. ඒ කියන්නේ කැබිනට් එකටත් බොරු කරලා තිබෙනවා. අඩු ගණනේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා කැබිනට් මණ්ඩලයට කියන්න තිබුණා, "මේ ආයතනය සම්බන්ධව ප්‍රශ්න තිබෙනවා. ඔවුන් හරියට බදු මුදල් ගෙවා ගිවිසුම අනුව කටයුතු කර නැහැ. ඔවුන් ටිකට මිල ගණන් සංශෝධනය කර නැහැ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව දුම්රිය අලුත්වැඩියා කළායින් පස්සේ මුදල් ගෙවා නැහැ" කියලා. ඒක කියන්නේ නැතිව කියන්නේ මොකක්ද? "මේ ගොල්ලන්ට දුන්නේ නැත්නම් මහ පාඩුවක් වෙනවා. මේ වැඩිය නතර වෙනවා. සංචාරකයෝ ටික ගෙන්නවා ගන්න බැරි වෙනවා" කියලායි. ඔන්න ඕක කියලා තමයි කැබිනට් එක භය කරන්නේ. ඒ නිසා මේ "Viceroy Special" දුම්රිය පිළිබඳව විශේෂ පරීක්ෂණයක් කළ යුතුයි. ඒ මොකද, මේ වෙනකොට විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන් මේ ගැන වාර්තා කරලා තිබෙනවා. 2020 වර්ෂය වෙනකන් ගිවිසුම ගහලා තිබෙන්නේ. නමුත්තාත්සේලාගේ කිසිම අදහසක් නැහැ, වෙන කිසිදු කොමිෂනරියකට ලබා දෙන්නට. අඩුම තරමේ එහෙම ටෙන්ඩර් කරන්න පුළුවන් නම්, අපට වෙන ලාභයක් හොයා ගන්න පුළුවන් වනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ඒ කාරණය එහෙම තිබෙනවා.

[ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා]

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට පෞද්ගලික අංශයට අපේ දුම්රිය මැදිරි ලබා දීලා ලාභ භෝගයන්ට තමුන්තාත්සේලා තවත් වැඩසටහනක් ආරම්භ කළා. ඒ, විශේෂ සුබෝපහෝගී මගී දුම්රිය සේවාව සඳහා දුම්රිය මැදිරි පෞද්ගලික අංශයට ලබාදීම. මම කලින් කීව්වා වාගේ රේල් පාර අපේ වුණාට, එන්ජිම අපේ වුණාට, පෞද්ගලික අංශයෙන් අපේ එන්ජිම ආලා මැදිරි ඇදගෙන යනවා. 2011-2016 දක්වා ඒ වසර 5 සඳහා තමුන්තාත්සේලා, "එක්ස්පෝ කොන්සොලිඩේටර්ස්" පුද්ගලික සමාගමට මැදිරි හතකුත්, "බ්ලූ ලයින්" සමාගමට මැදිරි 5කුත් යනාදී වශයෙන් මැදිරි 12ක් එම සමාගම් දෙකට ලබා දීලා තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, පළමුවෙනි ප්‍රශ්නය මෙයයි. මේ සමාගම තෝරා ගැනීමේ පදනම මොකක්ද? 2011දී මෙවැනි කාර්යයක් සඳහා සමාගම් තෝරා ගන්නට දැන්වීම් දැමීමද, මොනවායේ ද දැන්වීම් දැමීමේ කියලා කවුරුත් දන්නේ නැහැ. මේ සමාගම් දෙක විතරයි ආවේ. ඒ සමාගම් දෙකටත් මීට කලින් මෙවැනි ව්‍යාපෘති කරලා කිසිදු ආකාරයේ ශතකාවක් නැහැ. මම බොහෝම වගකීමෙන් කියන්නේ. මොකද, විගණකාධිපති වාර්තාවේ මේ සමාගම් දෙක මේ වෙනුවෙන්ම තමයි පිහිටුවා ගෙන තිබෙන්නේ කියලා සඳහන් වෙනවා. "එක්ස්පෝ කොන්සොලිඩේටර්ස්" පුද්ගලික සමාගමයි, බ්ලූ ලයින් සමාගමයි පිහිටුවා තිබෙන්නේ මේ වෙනුවෙන්මයි.

ඊළඟට, මේ ගොල්ලන් අපේ දුම්රිය මැදිරි අරගෙන ඒ ගොල්ලන්ට ඕනෑ විධියට වෙනස් කර ගන්නා; නවීකරණය කර ගන්නා. රත්මලානේ දුම්රිය කළමනාකරු කියනවා, ඒ මැදිරි නවීකරණය කිරීමේදී ඒ සමාගම් විසින් අපට බලවත් අලාභයක් සිදු කරලා තිබෙනවා කියලා. ඊළඟට, ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ඒ ඒ මැදිරියේ ටිකට පත්වලට අනුව ඔවුන් අපට ගාස්තු ගෙවන්න ඕනෑ. සමාගම කියනවා, "ගාස්තු ගෙවන්න බැහැ" කියලා. සමාගමට ඕනෑ විධියට තමයි වැඩ කටයුතු වෙන්නේ. සමාගමට ඕනෑ විධියට තමයි ගිවිසුම හැදුවේ. සමාගම තමයි කියන්නේ, මේ ටිකට පත්වල ගාස්තු ගෙවන්න බැහැ, ඒක හරියට ගණනය කරලා නැහැ කියලා. ඒ නිසා ඔවුන් අපට රුපියල් මිලියන 306ක් ගෙවන්න තිබුණා. මෙහෙම තිබියදී ඒ ගොල්ලන් එක්ක සාකච්ඡා කරලා මෙම මුදල ඒ කාලයේ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී රුපියල් මිලියන 204කට අඩු කරනවා. ඒ කියන්නේ, රුපියල් මිලියන 101ක් කපා හරිනවා. රුපියල් මිලියන 101ක් කපා හරින්නේ කොහොමද? මොන පදනමින්ද කපා හරින්නේ? මේ ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මේ සමාගම විසින් ඒ ගිවිසුම කඩ කිරීමේ හේතුව මතම ඕනෑ නම් අපට මේ ගිවිසුම අවලංගු කරන්න හැකියාව තිබෙනවා. ඒ නිසා 2016 අවුරුද්දේ දී මේ සම්බන්ධ ප්‍රශ්නයක් පැන නැගුණා, ගිවිසුම් කාලය අවසානයයි, ගිවිසුම දික් කරන්නේ නැද්ද කියලා. තමන් එක්ක ගිවිසුමක් ගහපු පෞද්ගලික සමාගම ඒ කොන්දේසි කඩ කළාට පසුව ටිකට ගාස්තු ගෙවන්නේ නැත්නම්, අලුත්වැඩියා කරපු මුදල් ගෙවන්නේ නැත්නම්, ගිවිසුමට අනුව මුදල් ගෙවන්න බැහැ කියනවා නම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කැබිනට් මණ්ඩලයට වාර්තා කළ යුත්තේ ඒ අඩු පාඩුකම් ටික නේ. මේ ගොල්ලන්ට දීමේදී අඩුම තරමේ මේවා සැලකිල්ලට ගන්න කියලා නේ කියන්නේ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කියන්නේ මොකක්ද? "...මෙම ගිවිසුම අත් හිටවුවොත් සුබෝපහෝගී දුම්රිය මැදිරිවල සේවාව ලබාගත් විදේශ සංචාරකයන් ඇතුළු දුම්රිය මගීන්ට මෙම සේවාවන් එකවර අහිමි වී යාමෙන් අගතියක් සිදු වී ඇති බවත්, කාලයක් ගතවීමෙන් පසු නැවත ඒ සේවාව ආරම්භ කිරීමට කටයුතු කළොත් ජනප්‍රියතාව ගොඩ නගා ගැනීමට අසීරු වන බවත්..." යනාදී වශයෙන් සඳහන් කරලා තමයි කැබිනට් මණ්ඩලයට මේක සාධාරණීකරණය කරන්නේ. ඒ නිසා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඉල්ලන්නේ මොකක්ද? දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා ඉල්ලනවා,

"මෙම ගිවිසුම තවත් අවුරුදු පහක් පවත්වා ගෙන යන්න ඕනෑ" කියලා. එතකොට තමුන්තාත්සේලා වැඩ කරලා තිබෙන්නේ, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙනුවෙන්ද? මේ රටේ ජනතාවගේ බදු මුදල් වෙනුවෙන්ද? එහෙම නැත්නම්, පෞද්ගලික සමාගමේ ලාභය වෙනුවෙන්ද? මේ කැබිනට් පත්‍රිකාව දැමීමට පසුව ජනාධිපතිවරයාට නිරීක්ෂණය වුණාම ජනාධිපතිවරයා කියනවා, "මේ කොන්ත්‍රාත් එක මාස 3ක් වනතෙක් පමණක් දීර්ඝ කරන්න. දීර්ඝ කරලා මේක සාකච්ඡා කරන්න" කියලා. මුදල් ඇමතිවරයා කියන්නේ මොකක්ද? මේ ගිවිසුම වර්ෂයකට පමණක් දීර්ඝ කරන්න කියලායි. ඒ අතරේදී දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීට කියනවා, "වඩාත් තරගකාරී හා විනිවිදභාවයකින් යුත් ක්‍රමයක් තුළින් රජයට උපරිම වටිනාකමක් ලබා ගත හැකි අයුරින් සුදුසු සමාගමක් තෝරා ගන්න පියවර ගන්න" කියලා.

හැබැයි, තමුන්තාත්සේලා මොකක්ද කරන්නේ? කැබිනට් පත්‍රිකාව එහෙමම තිබියදී ගිවිසුම මාස තුනෙන් තුනට දීර්ඝ කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, මේ සිදුවීම් දෙකම ගන්නට පස්සේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වැඩ කරලා තිබෙන්නේ මේ රටේ ජනතාව හෝ රජය වෙනුවෙන්ද, නැත්නම් පෞද්ගලික අංශය වෙනුවෙන්ද කියලා හිතන්න වෙනවා. ඒ කියන්නේ, තමුන්තාත්සේලාගේම තර්කය වන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඇතුළු රජයේ ආයතන පාඩු පිට පාඩු ලබනවා, වැටුප් ගෙවා ගන්න විධියක් නැහැ කියලා කියනකොට, ඒකට උත්තරයක් විධියට පෞද්ගලික අංශයට බදු දීලා, ඒකෙන් ආදායමක් ලබනවා කියලා තමයි ගිවිසුම ගන්නේ. පෞද්ගලික අංශය දිගින් දිගටම ගිවිසුම කඩ කරනවා. ඒ පිළිබඳව කිසිදු පරීක්ෂණයක් කරන්නේ නැතුව, අඩු තරමේ නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන්වත් අහන්නේ නැතුව, දිගටම අවුරුදු පහෙන් පහට ගිවිසුම දීර්ඝ කරනවා. අපේ රේල් පාරේ, අපේ එන්ජිමෙන් අපේ පෙට්ටි ටික ඇදගෙන ගිහිල්ලා, ඒ ගොල්ලන්ට සල්ලි දෙනවා. මේක දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවටම කරන්න පුළුවන් කියලා මම කියන්නේ නැහැ. එහෙම කරන්න බැරි වෙන්න පුළුවන්. නමුත් මේක "යහ පාලන ආණ්ඩුව" බව මතක තබා ගන්න. මේක විනිවිදභාවයෙන් යුතුව කරන්න පුළුවන්. ලෝකයේ රටවල් එහෙම කරනවා. චීනයේ සංචාරක අමාත්‍යාංශය තමන්ගේ සංචාරක ස්ථාන නඩත්තු කිරීම සඳහා පෞද්ගලික අංශයට බදු දෙනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ නියමිත කාලය අවසන් වෙමින් පවතිනවා.

**ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා**  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளின்த ஜயதீஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)  
විනාඩි පහක කාලයක් දෙන්න. මම ඊළඟ කලීකයාගෙන් - අපේ ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාගෙන්- ඒ කාලය ලබා ගන්නවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
හොඳයි. ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාගේ කාලයෙන් විනාඩි පහක් ගන්න.



**ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මහතා**  
(மாண்புமிகு (வைத்திய கலாநிதி) நளின்த ஜயதிஸ்ஸ)  
(The Hon. (Dr.) Nalinda Jayathissa)

මේ "Viceroy Special" ගනුදෙනුවෙන් සහ "ExpoRail," "Rajadhani Express" විශේෂ දුම්රිය මැදිරි ගනුදෙනුවෙන් පමණක් රජයට සිදු වූණු පාඩුව රුපියල් මිලියන 500ට වඩා වැඩියි. තමුන්නාන්සේලා මෙවර අය වැයෙන් කුරුණෑගල-හබරන දුම්රිය මාර්ගය හදුන්වන වෙන් කරලා තිබෙන්නේත් රුපියල් මිලියන 500යි. අවශ්‍ය මුදල ණයකින් තමයි ගන්න සිදු වෙන්නේ. එතකොට අපේ මේ දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කරන්න අපි වැඩි පොලියට ණය අර ගන්නාම, මේ රටේ ජනතාව ඒ ණයත් ගෙවන්න ඕනෑ, පොලියත් ගෙවන්න ඕනෑ. හැබැයි අපේ දුම්රිය පාර, අපේ එන්ජිම, අපේ මැදිරි පෞද්ගලික අංශයට බදු දීලා, ඒ බද්ද අය කර ගන්නේ නැතුව අපි රුපියල් මිලියන 500ක් වතුරේ හරින්න ඉඩ හැරලා තිබෙනවා. මම අහනවා, මේ සම්බන්ධයෙන් නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගන්නේ නැත්තේ ඇයි කියලා. තමුන්නාන්සේලාට මේ සමාගම් එක්ක තිබෙන පසුරුපාසනය මොකක්ද? මේ සමාගම්වලට මෙවර ලිහිලක් -බුරුලක්- ලබා දෙන්නේ ඇයි? රජයේ සේවකයෙකුට කියක් හරි ගෙවා ගන්න බැරි වුණොත් එහෙම interdict කරන තමුන්නාන්සේලා මේ රුපියල් මිලියන තුන්සිය-හාරසිය ගණන් වංචා කරන සමාගම්වලට මෙහෙම ඉඩ දීලා තිබෙන්නේ ඇයි? ඒ වෙන මොකක්වත් නිසා නොවෙයි. මම කලින් කීවා වාගේ එවැනි ආයතනවල ප්‍රධානීන් කවුද, ඒවාත් එක්ක ගනුදෙනු කරන්නේ කවුද කියලා හොයලා බැලුවොත් එහෙම ඒක තේරෙනවා. එක හුයකින් බැඳිලායි තිබෙන්නේ. ඒවා තේරුම් ගන්න අමාරු දේවල් නොවෙයි.

තුන්වන කාරණය වශයෙන් මම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සම්බන්ධ ප්‍රශ්නය මතු කරන්න කැමැතියි. 2015 ජනවාරි ජනාධිපතිවරණයෙන් පස්සේ තමුන්නාන්සේලාගේ රංජිත් මද්දුම බණ්ඩාර ඇමතිතුමා හිටපු වෙලාවේ දමපු කමිටු වාර්තාවක් තිබෙනවා; ප්‍රියාල් සිල්වා කමිටු වාර්තාව. ඒ අය උතුරු දුම්රිය මාර්ගය දිගේ ට්‍රොලියකින් ගිහිල්ලා, නිරීක්ෂණය කරලා හඳුනා වාර්තාවක් තිබෙනවා; එය තමුන්නාන්සේලාගේම ආණ්ඩුවේ ඇමතිවරයෙකුගේ නියෝගයෙන්, උපදෙසෙන්, ඉල්ලීමට අනුව හඳුනා වාර්තාවක්. ඒ වාර්තාවේ තිබෙන කරුණු අනුව දැන් කටයුතු කරලා තිබෙනවාද කියලයි මම අහන්නේ. බරපතළ අඩු පාඩුකම් පෙන්වුම් කරන ඉන්දියානු ඉර්කෝන් සමාගමටම නොවෙයිද, තවදුරටත් මේ කොන්ත්‍රාත් දෙමින් පවතින්නේ? අඩු තරමේ ඔවුන්ගෙන් ඒවා අය කර ගන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවාද? ඔවුන් ඒ අඩු පාඩුකම් කලා කියලා- දුම්රිය පොළවල, සංඥා පද්ධතිවල අඩුපාඩුකම් රාශියක් තිබෙනවා. ඒවා ගැන කියන්න මම මේ වෙලාව යොදා ගන්නේ නැහැ. වියදම ගන්නොත් එහෙම අපේ සාමාන්‍ය ඇස්තමේන්තුවට වඩා දෙකහමාර ගුණයකට වඩා වැඩියි. එහෙම තිබෙද්දීත් ඒ සමාගමට එරෙහිව තමුන්නාන්සේලා ගන්න ක්‍රියාමාර්ග මොනවාද කියලායි මම අහන්නේ. ඒ කියන්නේ දැන් වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? පසුගිය ආණ්ඩුවෙන් කරපු වංචා ගැන හොයන්න, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වංචා ගැන විමර්ශනය කරන්න, රටේ ජනතාවගේ බදු මුදල් වියදම් කරලා විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ විශේෂ කමිටුවලට අවස්ථාව ලබා දීලා තිබෙනවා. වාර්තාව එනවා; වාර්තාව ආවාට පස්සේ ඒ වාර්තාව මේසය උඩ තියාගෙන ඉන්නවා; කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගැනෙන්නේ නැහැ. රටේ ජනතාවට වංචා කරපු දේශීය හෝ විදේශීය සමාගම් සියල්ල තමන්ගේ වැඩේ කරගෙන යනවා. කවුද ඇමති කියන එක ඔවුන්ට අදාළ වෙන්නේ නැහැ. කවුද සාමාන්‍යාධිකාරී කියන එක ඔවුන්ට අදාළ වෙන්නේ නැහැ. ඇයි? අයුතු ලාභය, රටේ ජනතාවට වංචා කරලා ගන්නා ලාභය ඔවුන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යනවා. ඒ නිසා මතක තබා ගන්න, මේ රටේ ලක්ෂ 62ක් ජනතාව ඡන්දය දීලා, රාජපක්ෂ මහත්මයා පරාජය කළේ මේකට නොවන බව. මේකට නොවෙයි යහ

පාලනය කියන්නේ. පසු ගිය ආණ්ඩුවේ හිටපු ඇමතිවරු කරපු දේවල්ම කරන්න යහ පාලනය ඕනෑ වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා මෙන්න මේ කරුණු පිළිබඳව ප්‍රමාණවත් අවධානයක් සහ පිළිතුරක් බලාපොරොත්තුවෙන් මම නිහඩ වෙනවා, බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

ගරු පාංශිලි වම්පික රණවක ඇමතිතුමා, ඔබතුමාට විනාඩි 15ක කාලයක් තිබෙනවා.

[පු.භා. 10.58]

**ගරු පාංශිලි වම්පික රණවක මහතා (මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා)**  
(மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க - மாநகர மற்றும் மேல் மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சர்)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka - Minister of Megapolis and Western Development)

ගරු සභාපතිතුමනි, අද දිනයේ විවාදයට ගන්නා අමාත්‍යාංශ අතරින් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයත්, ඒ වාගේම ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳවත් කථා කරන්න මා බලාපොරොත්තු වනවා. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ගැන මා ඉතා කෙටියෙන් එක් කරුණක් ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ. මේ රටට තිබුණු ඉතාමත්ම බලගතු ගැටලුවක් තමයි, ජාත්‍යන්තර වශයෙන් අපේ රට වටලෑමකට නතු කර තිබීම. ඒ වටලෑමට හේතු වෙලා තිබුණු ප්‍රධානම කාරණයක් තමයි, ජාත්‍යන්තර දේශපාලනය කළමනාකරණය කර ගැනීමට අපට නොහැකි වීම. ඒක හිටපු ජනාධිපති ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මහතාටත් වුණා, හිටපු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතාටත් වුණා. ඒ වටලෑම කිසියම් දුරකට පරාජය කරලා, සෑම ආකාරයකින්ම අපේ රටේ ප්‍රතිරූපය ගොඩ නංවා අපේ හමුදාවලට එල්ල වෙලා තිබුණු යුද අපරාධ වෝදනා ආදියට කිසියම් ආකාරයකින් පිළිතුරු ලබා දීලා, ලෝකයේ සෑම බලගතු දේශපාලන කණ්ඩායමක්ම, කලාපයක්ම, ශ්‍රී ලංකාව දෙසට ආකර්ෂණය කර ගැනීමට මේ රජයට හැකි වෙලා තිබෙනවා. ඒක මේ රජය මේ රටේ ජනතාව වෙනුවෙන් ලබා ගත් විශිෂ්ට ජයග්‍රහණයක්. හැබැයි, ඒ මහේ අපි තවත් බොහෝ දුර යා යුතු වනවා. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයටත්, මේ රජයටත් විශේෂයෙන්ම නොබැඳි පිළිවෙත යටතේ ඒ ගමන යන්නට හැකි වෙයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වනවා.

මා අද ප්‍රධාන වශයෙන්ම කථා කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ මේ රටේ ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය ගැනයි. අද අපේ ආර්ථිකයේ ඉතාම වැදගත් ක්ෂේත්‍රයක් බවට අපේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පරිවර්තනය වෙලා තිබෙනවා. අද මේ රටේ ලක්ෂ 60කට වැඩි වාහන ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. මේ රට නිදහස ලබා ගැනීමෙන් පසුව 1950දී පමණ කරන ලද සංගණනයෙන් පෙනුණේ මේ රටේ මෝටර් වාහන 5,000ක් පමණ තිබෙන බවයි. නමුත්, අද වනකොට -වසර 70ක පමණ කාලයක් තුළ- ඒ වාගේ දහස් ගුණයකින් අපේ රටේ වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මේ වාහන ප්‍රමාණයෙන් වාහන මිලියන 4ක් පමණ -ලක්ෂ 40ක් පමණ - දිනපතා මහාමාර්ගවල ගමන් කරනවා. මේකෙන් සියයට 70ක්ම මෝටර්සයිකල්, ඒ වාගේම ත්‍රි රෝද රථ. මේ ක්‍රියාවලිය දින බැලුවාම අපට පෙනෙනවා, දස ලක්ෂයකට අඩු ප්‍රමාණයක් තමයි මේ රටේ කාර්, වෑන් ආදී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් තිබෙන්නේ කියලා. ඒ අනුව, අද වනකොට මහාමාර්ගවල වැඩි වශයෙන් ගමන් කරන්නේ මෝටර්සයිකල් සහ ත්‍රි රෝද රථයි. මේක අලුත් ප්‍රවණතාවක්. විශේෂයෙන්ම 1977ත් පස්සේ ශීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වූ ප්‍රවණතාවක්.

[ගරු පායලී වම්පික රණවක මහතා]

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය අපේ ආර්ථිකයට දරන දායකත්වය මොකක්ද කියලා අපි බලමු. විශේෂයෙන් ඉන්ධන ගන්නාම, අද තිබෙන මිල ගණන් අනුව රුපියල් බිලියන 300ක් පමණ ඉන්ධන මිලදී ගැනීමට අපි වැය කරනවා. තෙල් මිල ඉහළ ගියොත් ඒ ප්‍රමාණය තවත් වැඩිවනවා. ඒ වාගේම වාහන ගෙන්වන්නන්, ඒවාට අවශ්‍ය කරන අංගෝපාංග ගෙන්වන්නන් අපි තවත් රුපියල් බිලියන 200කට වැඩි ප්‍රමාණයක් වැය කරනවා. ඒ අනුව පසුගිය දශකය පුරාම මහාමාර්ග ක්ෂේත්‍රයට තමයි, අපේ ප්‍රාග්ධන වියදම්වලින් වැඩිම මුදල වියදම් වූණේ. ඒ මුදල රුපියල් බිලියන 200කට අධිකයි. ඒ වාගේම දිනපතා විශාල වශයෙන් සිදුවන මාර්ග තදබදය නිසාත් දිනකට රුපියල් බිලියනයකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් අපට නැතිවනවා. ඒ, කාලයෙන්, ඒ වාගේම ඉන්ධන වැය වීම ආදී වෙනත් දේවල් තුළින්. ඒ අනුව වසරකට රුපියල් බිලියන 300කට අධික ප්‍රමාණයක් ඒ තුළින් අපට පාඩුවනවා. මේ සියල්ල එකතු කළොත් පස්සේ මේ ක්ෂේත්‍රයේ ආර්ථික බර රුපියල් ට්‍රිලියනයකට -බිලියන දහසකට- වැඩියි. ඒ කියන්නේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් සියයට 10කට වඩා වැඩියි. සමහර විට තවත් ගණනය නොකරපු ක්ෂේත්‍රත් එක්ක බලනකොට මේ තත්ත්වය තවත් වැඩිදියුණු වන්න පුළුවන්. මේක කිසිසේත්ම හොඳ තත්ත්වයක් නොවෙයි. ලෝකයේ දියුණු, ශක්තිමත් රටවල ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආර්ථික බර, ආර්ථිකමය දායකත්වය සියයට 5ට අඩු ප්‍රමාණයක තිබෙන්නේ. ඒකේ තේරුම තෙල් මිල ඉහළ යෑමක් වුණත්, එහෙම නැත්නම් එවැනි ආකාරයකින් ඇතිවන වෙනත් බලපෑමක් වුණත්, ඒ ආර්ථිකයට එයට ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව වැඩියි කියන එකයි. එම නිසා අපේ වාහන ප්‍රමාණය වැඩි කර ගැනීම පැත්තෙන්, ඒ වාගේම තදබදය වැඩි කර ගැනීම පැත්තෙන්, ඒ වාගේම ආර්ථිකයට මේ තුළින් ඇති කර ගෙන තිබෙන බර පැත්තෙන් අනුක්‍රමයෙන් අපි ඒ විරුද්ධ පැත්තට ගමන් කරමින් තිබෙන බව මේ අවස්ථාවේදී මා ප්‍රකාශ කළ යුතුයි.

මා මේ සභාවේදී කලින් ප්‍රකාශ කළා, තායිලන්තයේ බැංකොක් නගරයේ, පිලිපීනයේ මැනිලා නගරයේ, ඉන්දුනීසියාවේ පාකර්තා නුවර මේ ගැටලුව ඇති වෙලා ඒ රටවල් ආර්ථිකමය වශයෙන් කඩා වැටෙන තත්ත්වයට පත් වුණු බව. එම නිසා වහාම මේ ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ගැටලුව අපි මුල් තැනෙහිලා සැලකුවේ නැත්නම් 2020 - 2023 වනකොට ආර්ථිකය අඩපණ වෙන්න වෙනත් කිසිම හේතුවක් අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ. ප්‍රවාහනයේදී ඇති වෙලා තිබෙන මාර්ග තදබදයත්, ප්‍රවාහනය විසින් ආර්ථිකයට ඇති කරන ලද අනිසි දායකත්වයත් එයට හොඳටම ප්‍රමාණවත් බව මා කියන්න කැමැතියි.

ඒ විතරක් නොවෙයි. ප්‍රවාහනය නිසා ඇති වන වායු දූෂණය හා අනෙකුත් පාරිසරික බලපෑම නිසි ආර්ථික ඇගයීමකට ලක් කරලා නැහැ. ඒ ඇගයීමත් ආවාට පස්සේ මේ අනිසි බලපෑමේ ප්‍රමාණය මීටත් වඩා වැඩියි කියලා දැන ගන්න පුළුවන්. අද අපේ රටේ ඉඩම්වලින් සියයට 10ක් යට වෙලා තිබෙන්නේ මහා මාර්ගවලටයි. ඒ වාගේම මේ මහා මාර්ග ක්ෂේත්‍රය සියයට 5කට වඩා වැඩි වේගයකින් පසුගිය දශකයේ සෑම වසරකම වර්ධනය වෙලා තිබෙනවා. ආර්ථික වර්ධනයට වඩා වැඩි වේගයකින් දැන් මහා මාර්ග ක්ෂේත්‍රය වැඩි වීගෙන යනවා. මෙහෙම ගියොත් ඊළඟ අවුරුදු 15දී මහා මාර්ග ප්‍රමාණය දෙගුණයක් වෙනවා. ඒ කියන්නේ, රටේ ඉඩම්වලින් සියයට 20ක් මහා මාර්ගවලට යට වෙන තත්ත්වයක් ඇති වෙනවා. මේක කෙළින්ම අපේ ජනාවාසවලට, පරිසර පද්ධතිවලට වාගේම වෙනත් ආකාරයෙන් ඇති වන සමාජ බලපෑම්වලට ඉතාම බරපතළ තත්ත්වයක් ඇති වනවා.

අද මගීන්ගෙන් සියයට 50ක් බොහෝ දුරට පාවිච්චි කරන්නේ බස් රථයි. මේ රටේ මහා මාර්ගයේ තිබෙන්නේ බස් රථ 25,000යි. මගීන්ගෙන් ඉතිරි සියයට 50 ගමන් කරන්නේ ත්‍රී විලර්,

මෝටර්සයිකල් සහ පෞද්ගලික මෝටර් රථ, වැන් රථ ආදියේ. මේකේ තේරුම මොකක්ද? මේකේ තේරුම එක් බස් රථයක ගෙනයන සෙනඟ ගෙන යන්න ත්‍රිවිලර්, මෝටර් රථ සහ මෝටර්සයිකල් 140ක් අවශ්‍යයයි කියන එකයි. අපේ මාර්ග තදබදයේ රහස මේකයි. එක බස් රථයක් මාර්ගයෙන් ඉවත් වෙනවා කියන්නේ ඒ වෙනුවට ත්‍රිවිලර්, මෝටර්සයිකල් සහ මෝටර් වාහන 140ක් ඒ ජනතාව -මගී ප්‍රමාණය- රැගෙන යන්න අපට අවශ්‍ය වෙනවා කියන එකයි. ඒ නිසා තමයි අද මේ ප්‍රවාහන අර්බුදයකට, ප්‍රවාහන ගැටලුවකට සෑම නගරයක්ම, උප නගරයක්ම හසු වෙලා තිබෙන්නේ. එහෙම නම් මේකට විසඳුම මොකක්ද? මේකට විසඳුම විධියට අපි වහාම උපාය මාර්ගික වෙනසක් මේ රටේ ඇති කරගත යුතුයි.

අපි මේ ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය විසඳීම සඳහා පසු ගිය දශකය පුරා ගිය ගමන මොකක්ද? මාර්ග පහසුකම පුළුල් කිරීමයි. හැකිතාක් දුරට අධි වේගී මාර්ග හරහා රටේ නගර යා කරන්න දරාපු උත්සාහයයි. මා කලින් අවස්ථාවකදීත් පෙන්වා දුන්නා ඒක ආර්ථික අතින් ඉතාම ඵලදායී නොවන ක්‍රියාදාමයක්; ණය බර වැඩි කරන ක්‍රියාදාමයක්; වර්තමානයේ නම් මාර්ග තදබදය සහිත මේ ප්‍රවාහන අර්බුදය විසඳන ක්‍රියාදාමයක් නොවෙයි, ඒක ක්‍රීඩා කරන ක්‍රියාදාමයක් බව. එහෙනම් අපි කරන්න ඕනෑ මොකක්ද? ප්‍රධාන වශයෙන්ම පොදු ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කිරීමයි අපි කරන්න ඕනෑ. දියුණු රටක, දියුණු සමාජයක දියුණුව මනින මිනුම් දණ්ඩ කවුරු කොපමණ ජනගහනයක් පෞද්ගලික වාහනවල යනවාද කියන එක නොවෙයි. ජනගහනයේ ආදායම් සහිත පිරිස විශේෂයෙන්ම එහි මධ්‍යම පන්තිය කොච්චර දුරට බස් රිය, දුම්රිය පාවිච්චි කරනවාද කියන එකයි රටක දියුණුව මැනීම සඳහා අද පාවිච්චි කරන නිර්ණායකය වන්නේ.

1970, 1980 ගණන්වල නම් රටේ දියුණුව මනින සංකේතය වුණේ, පෞද්ගලික වාහන කියක් තිබෙනවාද කියන සංගුණකයයි. නමුත්, අද මධ්‍යම පන්තියේ කොපමණ මගීන් ප්‍රමාණයක් බස් රියේ, දුම්රියේ යනවාද කියන එකයි රටක සංවර්ධනය මනින මිනුම් දණ්ඩ විධියට තිරසර සංවර්ධන දර්ශක මත අපට දැක බලාගන්න පුළුවන් වෙන්නේ.

අද අපේ දුම්රිය සේවය ගන්නාම මගීන්ගෙන් සියයට 4යි රැගෙන යන්නේ. දුම්රිය මඟින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කෙරෙන්නේ සියයට 2යි. ඒ තත්ත්වය අපි අතිවාර්යයෙන්ම ඉදිරි කාලයේදී වැඩි දියුණු කළ යුතුයි. ඇත්තටම 19 වන සියවසේ මැද භාගයේදී මේ රටේ දුම්රිය සේවය හඳුන්වා දෙනු ලබන බ්‍රිතාන්‍ය කටයුතු කරපු අවස්ථාවේදී බ්‍රිතාන්‍ය මේ රට නිරන්තරයෙන්ම පාවිච්චි කළේ නියමු ව්‍යාපෘතීන් සඳහා භාවිත කරන රටක් හැටියටයි. දුම්රිය සේවයත් එයින් එකක්. තමන්ගේ රටින් පිටත, තමන්ගේ යටත්විජිත කලාපයේ දුම්රිය සේවාවන් ඇති කිරීම මඟින් කවර ආකාරයක ආර්ථික, සමාජ වෙනසක් ඇති වෙනවාද කියන එක බලන මිනුම් දණ්ඩක් හැටියටයි බ්‍රිතාන්‍ය ලංකාවට දුම්රිය සේවය එදා හඳුන්වා දුන්නේ. මේ රටට සර්වජන ඡන්දය හඳුන්වා දුන්නේත් එහෙමයි.

ලෝකයේ තමන්ගේ අනෙක් යටත් විජිත නිබියදී - නවසීලන්තය, ඕස්ට්‍රේලියාව ආදී යටත් විජිත නිබියදී- සර්වජන ඡන්දය කියන ක්‍රියාවලිය රටක සමාජ ජීවිතයකට අත් පත් වන්නේ කොහොමද කියන එක පරීක්ෂා කර බලන නියමු ව්‍යාපෘතිය කළේ ලංකාවෙයි. ඒ නිසා අපි එක්තරා ආකාරයකට සතුටු විය යුතුයි, ලෝකයේ සොයා ගත් ප්‍රධාන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් අත් හදා බලන නියමු ව්‍යාපෘතියක් හැටියට ලංකාවේ දුම්රිය සේවය හඳුන්වා දීම ගැන. නමුත් කනගාටුවට කාරණය, බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් ඇති කරන ලද දුම්රිය පද්ධතියෙන් ඔබ්බට -ඒ දුම්රිය පද්ධතිය නවීකරණය කරන්න හෝ දුම්රිය පද්ධතිය පුළුල්

කරන්න හෝ මධ්‍යම පාන්තික ජනතාව ඒ වෙත ගෙන යන්න හෝ - වැඩසටහනක්, වැඩ පිළිවෙලක් දියත් කර නොමැති වීමයි. නමුත් අපි සතුටින් ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ, වර්තමාන ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා යටතේ, අපේ රජය යටතේ අද අප දුම්රිය විදුලිකරණය පිළිබඳ බොහෝම කල් පවා වූ ව්‍යාපෘතියක්, ඒ වාගේම කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය පිළිබඳ වැඩසටහනක් දියත් කරගෙන යන බව.

විශේෂයෙන්ම දුම්රිය විදුලිකරණය ගැන කියනවා නම්, මේ රටේ විදුලි බලයේ පියා වූ විමලසූරේන්ද්‍ර මැතිතුමා 1931 වර්ෂයේදී ජාතික මන්ත්‍රණ සභාවට පැමිණ ගෙන ආ යෝජනාවේ හරය තමයි විදුලි දුම්රිය. ඒ, අද නොවෙයි. 1931 වර්ෂයේදීයි. එදා අවිස්සාවේල්ල දුම්රිය ස්ථානය හැදූවේ කැලණිත්ස්ස ස්ථානය දක්වාම විදුලි දුම්රිය ඇති කිරීමේ බලාපොරොත්තුවෙනුයි. ලක්ෂපාන බලාගාරයෙන් ජනනය වන විදුලිය පාවිච්චි කරලා විදුලි දුම්රියක් හදන්න, විදුලි දුම්රියට අවශ්‍ය කරන අංගෝපාංග රට තුළ නිර්මාණය කරන්න තමයි විමලසූරේන්ද්‍රයන් එදා අධිෂ්ඨාන කළේ. එතුමා රත්නපුරයේ මන්ත්‍රී හැටියට 1936 වර්ෂයේදීත් මේ වැඩ පිළිවෙල රාජ්‍ය මන්ත්‍රණ සභාවට ඉදිරිපත් කළා. එය සිදු වෙලා අවුරුදු 100කුත් ගෙවෙන්න යනවා. නමුත් තවම අපට විදුලි දුම්රිය සිහිනයක් වෙලා තිබෙනවා. මෙය ලොකු තාක්ෂණයක් නොවෙයි. මෙහි කිසිම රොකට තාක්ෂණයක් නැහැ. මෙය ඉතාම සරල දෙයක්. නමුත් මේ රට තුළ එය ක්‍රියාත්මක කරගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. එය ක්‍රියාත්මක කරගැනීමට ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා පියවර ගනිමින් යනවා. එය සාර්ථක කරගන්න අප සියලුදෙනාගේම සහයෝගය එතුමාට ලබා දිය යුතුයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ගැනත් කිව යුතුයි. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය 138 මාර්ගයේ ඇති වන දැවැන්ත තද බදය පාලනය කිරීමට තිබෙන එකම විසඳුමයි. ඒ විසඳුම ක්‍රියාත්මක කිරීමට අද තිබෙන ලොකුම බාධාව අනවසර පදිංචිකරුවන්. ඒ නිසා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය එතුමාට පොරොත්දුටත් දී තිබෙනවා කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ අනවසර පදිංචිකරුවන් 2,000කට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියෙන් විකල්ප නිවාස ලබා දෙන බවට. අපි පළමු ප්‍රමුඛතාවක් හැටියට කැලණිවැලි ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම කළ යුතුමයි. ඒ, 138 සහ ඒ කලාපයේ -හෝමාගම සිට මහරගම, නුගේගොඩ දක්වාත්; කිරුළපණ සිට කොටුව දක්වාත්- ඇති වී තිබෙන දැවැන්ත මාර්ග තද බදය පාලනය කිරීම සඳහායි. ඒක අත්‍යවශ්‍ය කාරණයක්. දුම්රිය සේවයේ විදුලිකරණය කිරීමත්, දුම්රිය ද්විත්ව මාර්ගකරණයත්, දුම්රිය නවීකරණයත් අපි සිදු කළ යුතු අත්‍යවශ්‍ය කාරණා වෙනවා.

මුත්‍යාන්‍ය පාලනයෙන් පසුව මේ රටේ ඇති කරන විශාලතම ප්‍රවාහන ඉදිරි පිම්මට මේ රජය අත තබා තිබෙනවා. ඒක තමයි සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධති හඳුන්වාදීම. නාගරිකරණයේ ඇතිවී තිබෙන මාර්ග තදබදයත්, එහි ඇති වී තිබෙන අනිකුත් විෂම ක්‍රියාවලීන්වලටත් විසඳුමක් හැටියට මේ ක්‍රියාදාමය අප හඳුනාගෙන තිබෙනවා. ඒ අනුව දැනට කොළඹ දක්වා දිවෙන ප්‍රධාන මාර්ග 7ක් අපි හඳුනාගෙන තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම එහිදී දැනට දුම්රිය සේවයෙන් ආවරණය නොවන කඩුවෙල මාලබේ සිට බත්තරමුල්ල කොටුව දක්වා මාර්ගය සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ක්‍රියාවලිය සඳහා යොමු කිරීමේ කාර්යයට අපි ප්‍රමුඛතාව ලබාදී තිබෙනවා. මෙය පහසු කාර්යයක් නොවෙයි. ලංකාවේ පළමුවැනි දුම්රිය මාර්ගය ක්‍රියාත්මක කරන්න මුත්‍යාන්‍යයන්ට අවුරුදු 30ක් ගියා. අපේ රටේ බොහෝ ව්‍යාපෘතිවලට බොහෝ කල් ගත වෙනවා. මොකද, මෙවැනි කාර්යයන්වලදී නිසි පරිසර අධ්‍යයනයක්, නිසි ඉංජිනේරු අධ්‍යයනයක්, නිසි සමාජ අධ්‍යයනයක් සිදු විය යුතුයි. එම නිසා මේ ක්‍රියාවලි සියල්ලම සමාන්තරව, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ පූර්ණ අනුග්‍රහය යටතේ

අපේ අමාත්‍යාංශයෙන් දියත් කර තිබෙනවා. ඒ අනුව මම සතුටින් කියනවා, එහි පළමුවැනි අධ්‍යයන කටයුතු අපි අවසන් කරමින් සිටින බව. දෙවැනි අධ්‍යයන කටයුතු සඳහා අපි තරගකාරී පදනමින් කොටියානු සමාගමක් තෝරාගෙන ඒ අවස්ථාව ලබාදී තිබෙනවා. 2018 ජූලි මාසය වන විට මේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ ප්‍රතිඵල අපිට ලැබෙයි කියා බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම ජපන් රජය අපට පහසු ණය යෝජනා ක්‍රමයක් ලබාදී තිබෙනවා. ලබන වසරේ ඒ ණය යෝජනා ක්‍රමය අපට ලැබෙයි කියා අපේක්ෂා කරනවා. 2018 වසරේ අග භාගය වන විට කඩුවෙල සිට එම භෞතික ඉදිකිරීම් කරන්න අපට හැකි වෙයි.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Chairman)  
ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට වෙන් වූ කාලය නම් අවසානයයි. නමුත් ඔබතුමා වෙලාව ගන්න.

**ගරු පාදලී වම්පික රණවක මහතා**  
(*மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க*)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)  
ඒ අනුව 2023 වන විට පැයකට මගීන් 30,000ක් ගෙන යන්න පුළුවන් විධියේ සැහැල්ලු දුම්රිය ක්‍රියාදාමයක් හඳුන්වා දෙන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ ක්‍රියාදාමය අපි හඳුන්වා නොදුන්නොත්, අනිවාර්යයෙන්ම මේ රටේ ආර්ථිකමය වශයෙනුත්, සමාජමය වශයෙනුත්, නාගරිකරණමය වශයෙනුත් අපි අර්බුදයකට ලක් වෙනවා.

මම තවත් වැදගත් කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. ජනාවාස ඉදිකිරීම සහ තට්ටු නිවාස සංකීර්ණ ඉදිකිරීම සඳහා අවසර ලබාදීමේදී ප්‍රධාන වශයෙන්ම මාර්ග තදබදයට තුඩු දෙන ආකාරයේ කිසිම ගොඩනැගිල්ලකට මින් ඉදිරියට අවසර ලබාදෙන්නේ නැහැ. දැනට කෝට්ටේ, නාවල, දෙහිවල, ගල්කිස්ස ආදී ප්‍රදේශවල අතුරු පාරවල ඉදි කර තිබෙන නිවාස සංකීර්ණ විශාල මාර්ග තදබදයකට තුඩු දී තිබෙනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Chairman)  
ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ වෙලාවම තමයි මම මේ ගන්නේ. ඔබතුමා bus lane එකක් හැදුවා. ඒක ඉතා සාර්ථකයි. නමුත් ලංකාවේ ගොඩක් වාහන නවත්වන්නේ මහ පාරේ. අතුරු පාරවල නොවෙයි. ඒ පිළිබඳවත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න.

**ගරු පාදලී වම්පික රණවක මහතා**  
(*மாண்புமிகு பாட்டளி சம்பிக ரணவக்க*)  
(The Hon. Patali Champika Ranawaka)  
ගරු සභාපතිතුමනි, මම ඊළඟට කියන්න යන්නේ ඒ සම්බන්ධයෙන් තමයි.

අපේ නාගරිකරණ වැඩසටහනේදී අපි ඉදිරි කාලයේ බලපත්‍ර ලබා දෙන්නේ පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ට සමාන්තරවයි. විශේෂයෙන්ම සැහැල්ලු දුම්රිය පද්ධති තිබෙන මාර්ගවල අපි ඉඩම් හඳුනාගෙන තිබෙනවා. ඒ ඉඩම්වලට පමණයි අපි අනාගතයේ සංවර්ධන බලපත්‍ර දෙන්නේ.

ඊළඟට, බස් රථ සේවාව ගැන කථා කරන්න ඕනෑ. ඉතා කනගාටුවෙන් වුවත් කියන්නට ඕනෑ, මේ රටේ බස් රථ සේවාව නවීකරණය වෙලා නැහැ කියන එක. 1960 ගණන්වල, 1970 ගණන්වල තිබුණු බස් රථයි, අද තිබෙන බස් රථයි අතර කිසිම වෙනසක් නැහැ. අද අගෝක් ලේලන්ඩ්, ටාටා වර්ගයේ බස් රථ

[ගරු පායලී වම්පික රණවක මහතා]

මහා මාර්ගයේ ධාවනය වූවත්, ඒවා බස් රථ නොවෙයි. ඒවා ලොරි වැසිය මත ගොඩ නැඟිලිව රථ. මධ්‍යම පාන්තික පිරිසට එන්න පුළුවන්, බස් රථ වැසිය මත ගොඩනැඟිලිව නවීකාරක බස් රථයක් හඳුන්වා දිය යුතුයි. ඒ නිසා තමයි මම නිරන්තරයෙන්ම යෝජනා කළේ, මෝටර් රථවලට දෙන බදු සහන අප ලබා දිය යුත්තේ අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථවලට බව.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපි බස් ප්‍රමුඛතා මංතීරුවක් හඳුන්වා දුන්නා. ඒකෙන් අපට විශාල අත් දැකීමක් ලැබුණා. ඒ තමයි, තදබදය තිබෙන අවස්ථාවේදී අලුතෙන් බස් රථ 20ක් ඇතුළු කර ඒ හරහා මගීන් ගෙන යන්න අපට හැකියාවක් තිබෙනවා නම්, විනැඩි 15කින් ගාලු පාරේත් ඒ වාගේම මේ පාර්ලිමේන්තු පාරේත් කාලය වේගවත් කරන්න පුළුවන් කියලා අපට තේරුණා. ඊළඟට, අද අපි කාර්යාලවලට හඳුන්වා දී තිබෙනවා, සුනම්‍ය කාර්යාල සේවා අවස්ථාවක්- lexihours. දැන් ඒකේ නියමු ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මකයි. ඉදිරි කාලයේදී සෑම කාර්යාලයකටම ඒ අවස්ථාව ලබා දීමටත් අප බලාපොරොත්තු වනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම අපි පෞද්ගලික පාසල්වලින් ඉල්ලීමක් කර තිබෙනවා, -ප්‍රධාන පෞද්ගලික පාසල් සියල්ලගෙන්ම- විශේෂයෙන්ම කොහුවල, පාර්ලිමේන්තු පාරේ, ඒ වාගේම බේස්ලයින් පාරේ වාහන තදබදයන් ඇති වෙලා තිබෙනවා; පෞද්ගලික වාහන භාවිත කරනවා වෙනුවට පාසල්වල පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් ආරම්භ කරන්න කියලා. අපට කියන්න සතුටුයි, බොහෝ පාසල් අපට දැන් ප්‍රතිචාර දක්වා තිබෙනවා ඒ අනුව ක්‍රියා කරන්න. අපේ ඊළඟ පියවර තමයි, ශිෂ්‍යමාලී බස් සේවය. අපි ප්‍රධාන වශයෙන්ම බොරැල්ලේ සිට කොටුව දක්වා ඒ ශිෂ්‍යමාලී බස් සේවය ආරම්භ කරනවා. ඒ වාගේම පොදු ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථාන බත්තරමුල්ලෙන්, පිටකොටුවෙන් ඇති කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මට ඉතාම සතුටුයි කියන්න, ලබන ජනවාරි මාසයේ ලංකාවේ පළමු බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානය කොට්ටාවේ අපි ඉදි කරලා ජනතා අයිතියට පත් කරනවා. ඒ මගීන් බස්රියන්, දුම්රියන්, සෙසු පෞද්ගලික සේවාවන් එක වහලක් යටට ගන්න අපි කටයුතු කරනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. පරිගණකය, අන්තර්ජාලය භාවිත කරලා අපේ ජනතාවට ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබා දීමේ "සහසර ව්‍යාපෘතිය" අතිගරු ජනාධිපතිතුමා අපේ අමාත්‍යාංශයට අනුයුක්ත කරලා තිබෙනවා. ලබන වසරේ බස්නාහිර පළාතේ මේ කටයුත්ත ආරම්භ කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වනවා. කවුරු මොන ආකාරයේ තර්ක නැගුවත්, පොදු ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කිරීමෙන් පමණයි මේ රටේ ප්‍රවාහන අර්බුදය විසඳිය හැක්කේ. ඒ සඳහා සෑම ආකාරයකින්ම රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තීන් ගමන් කළ යුතුයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද දුම්රියේ දෙවැනි පන්තියේ මහනුවරට යන්න මගියෙකුට කිලෝ මීටරයකට වැය වෙන්නේ, රුපියල් 2.70යි; සුබෝපහෝගී බස් රියේ යන්නත් කිලෝ මීටරයකට වැය වෙන්නේ රුපියල් 2.70යි; අධි සුබෝපහෝගී බස් රියේ යන්න කිලෝ මීටරයකට වැය වෙන්නේ රුපියල් 4.00යි. හබැයි, මෝටර් වාහනයක මේ කිලෝ මීටරය යන්න රුපියල් 45ක් වැය වනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(මාණ්ඩුමුතු ත්‍රිවිජයන්) (The Hon. Chairman)  
ත්‍රීවිලර් එකේ යන්න රුපියල් 30ක් යනවා.

**ගරු පායලී වම්පික රණවක මහතා**  
(මාණ්ඩුමුතු පාට්ටුණි සම්පික රණවක) (The Hon. Patali Champika Ranawaka)

අපට ආර්ථික වර්ධනය ඇති කර ගන්න තිබෙන එක මාර්ගයක් තමයි, පොදු ප්‍රවාහන සේවය දියුණු කිරීම. විශේෂයෙන් මොරටු විශ්වවිද්‍යාලයේ ඉංජිනේරු ආයතනයේ මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ මහතා ප්‍රමුඛ ඒ කණ්ඩායමට, මේ පිළිබඳව පර්යේෂණ කරන ඉංජිනේරු ආයතනයේ පිරිස්වලට, සියලුම විශ්වවිද්‍යාල පිරිස්වලට මේ සඳහා දක්වනු ලබන දායකත්වයට අපි ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ. අපි හැම වෙලාවේම පුරුදු වෙලා තිබෙන්නේ, විදේශීය උපදේශකයින්ගෙන් හා විදේශීය පිරිස්වලින් උපදෙස් ගන්නයි. මේ දේශීය උපදේශකයින්ගෙන් ලැබිලිව ඒ ශක්තිය අපි ඉතාම අගය කරනවා. ඒ වාගේම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ මේ වෙනස කරන්න අපට ලබා දුන් දායකත්වයට කොරියානු ආණ්ඩුවටත්, ජපාන ආණ්ඩුවටත් අපි ස්තූතිවන්ත වනවා. ඒ නිසා සියලුදෙනාගෙන්ම අපි ඉල්ලා සිටිනවා, පොදු ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කරන්න කියලා. පොදු ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කිරීම හරහා 2025 වන කොට අපට සුමට, සුහුරු, නාගරික ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කර ගන්නට හැකියාව ලැබෙයි. ඒ සඳහා අපේ ප්‍රවාහන ඇමතිතුමාට ඒ සියලු ශක්තීන් ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින්, මම නිහඬ වනවා.

[மு.ப. 11.18]

**ගරු එස්. ශ්‍රීතරන් මහතා**  
(මාණ්ඩුමුතු ජී. ශ්‍රීතරන්) (The Hon. S. Shriratharan)

கௌரவ தவிசாளர் அவர்களே, இன்றைய இந்தக் குழுநிலை விவாதத்திலே வெளிநாட்டிலுள்ளவர்கள் அமைச்சு, போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைச்சு ஆகிய அமைச்சுக்கள் தொடர்பாக என்னுடைய கருத்துக்களை முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். முதலில் மிக முக்கியமாக, போக்குவரத்துத்துறையிலே காணப்படுகின்ற பல்வேறுபட்ட நெருக்கடிகள் தொடர்பாகக் கூற விரும்புகின்றேன். போக்குவரத்துத்துறையானது ஒரு நாட்டினுடைய மிகப் பிரதான விடயமாகப் பார்க்கப்படுகின்றது. இயலுமையுள்ள போக்குவரத்தென்பது ஒரு நாட்டினுடைய பல்வேறுபட்ட தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையிலேதான் அமைந்திருக்கும். நாட்டிலே போக்குவரத்துத்துறை சிறப்பானதாக இருக்கின்றபொழுது, பொருளாதார அபிவிருத்தி, பல்வேறுபட்ட சேவைத் துறைகளின் வளர்ச்சி என்பன நிரந்தரமான, நேர்த்தியான பாதையிலே செல்லும்.

இலங்கையிலே புகையிரதப் போக்குவரத்துப் பாதைகளையும், பிரதானமான வீதிப் போக்குவரத்துப் பாதைகளையும் அறிமுகம் செய்ததில் பிரித்தானியர்கள் பாரிய பங்கினை வகித்திருந்தார்கள். அவர்களுக்குப் பிற்பாடு இந்த நாடு போக்குவரத்துப் பாதையமைப்புகளில் எவ்வளவு தூரத்துக்கு முன்னேற்றம் கண்டிருக்கின்றதென்பதை நாங்கள் எங்களுக்குள் கேட்டுக்கொள்ள வேண்டும். மிக முக்கியமாக நாட்டினுடைய ஒரு பகுதி மக்கள், பாதைகள் ரீதியாகவும் சரி, பேருந்துப் போக்குவரத்து அல்லது புகையிரதப் போக்குவரத்து ரீதியாகவும் சரி, போக்குவரத்திலே தன்னிறைவு கண்டுகொண்டிருக்கின்ற அதேநேரத்தில், இன்னொரு பகுதி மக்கள் பேருந்துச் சேவைகளை அல்லது புகையிரதச் சேவைகளைச் சரியான முறையிலே பெற முடியாமல் இருக்கின்றார்கள்.

கௌரவ போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே இருக்கின்றார். குறிப்பாக கிளிநொச்சி மாவட்டத்திலே நிலவும் குறைபாடுகளை நான் பல்வேறு தடவை இங்கு

முன்வைத்திருக்கிறேன். மிகமிக முக்கியமாக கிளிநொச்சியினுடைய அரசு போக்குவரத்துச் சபையின் 'பஸ் டிப்போ' இன்னும் புனரமைக்கப்படாத ஒரு சூழலில் காணப்படுகின்றது. அங்கே சாதாரண விடயங்களைப் பதிவுசெய்வதற்காக பெறுமதியான ஒரு கணினிகூட இல்லை. அங்கு 14 பேருந்துகள் மட்டுமே சேவையில் ஈடுபடக்கூடிய தகுதி நிலையில் காணப்படுகின்றன. கிளிநொச்சி மாவட்டம் 336 கிராமங்களைக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமாகும். இவ்வாறான ஒரு மாவட்டத்திலே, இதுவரை 186 கிராமங்கள் பேருந்தினுடைய தடங்களைக்கூடக் காணவில்லை; அவர்கள் அங்கு பேருந்தை இதுவரை பார்க்கவில்லை. அவ்வாறான ஒரு நிலையில் இலாபத்தை மட்டும் அடிப்படையாகக் கொண்டு பேருந்துச் சேவை நடத்தப்படுமா இருந்தால், அந்த மக்களுக்கான சரியான போக்குவரத்து வசதி கிடைக்காமலென்பதை நாங்கள் எங்களுக்குள் கேட்டுக்கொள்ள வேண்டும்.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை - CTB வளர வேண்டுமென்றால் தனியார் போக்குவரத்துத் துறையினரோடு போட்டிபோட வேண்டுமென்ற நியதி இருக்கின்றது. அவ்வாறானதொரு சூழலில் மக்களுக்குச் சரியான போக்குவரத்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெற வேண்டும். அந்த வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத பட்சத்தில் அந்த மக்களுடைய வாழ்க்கை மிகவும் பாதகமான சூழலில்தான் அமையுமென்பதை நான் இந்த இடத்திலே குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். மிக மிக முக்கியமாக கிளிநொச்சியினுடைய பள்ளிக்குடா, தெளிகரை, மட்டுவில்நாடு, கருக்காய்த்தீவு, இரணைமாதா நகர், குழுமுனை, நாச்சிக்குடா, கரியாலை நாகபடுவான் போன்ற பூநகரி பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்குட்பட்ட பல கிராமங்களில் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையால் இன்றுவரை பஸ் போக்குவரத்தை மேற்கொள்ள முடியவில்லை. அதனால், அங்கிருக்கின்ற பாடசாலைப் பிள்ளைகள், அரசு உத்தியோகத்தர்கள், பொதுமக்கள் சரியான நேரத்துக்குத் தங்களுடைய பயணங்களைச் செய்ய முடியாமல் திணறுகின்றார்கள். இந்த நிலைமை பற்றி நாங்கள் அந்த பஸ் போக்குவரத்து நிலையத்திற்குக் குறிப்பிட்டும் கூட அவர்களால் எதுவும் செய்ய முடியாமல் இருக்கின்றது.

அதேபோல, கண்டாவளை பிரதேச செயலாளர் பிரிவில் இருக்கின்ற முரசுமோட்டை, ஊரியான்குடியிருப்பு, கண்டாவளை, குமாரசுவாமிபுரம், மயில்வாகனபுரம், கல்லாறு, பிரமந்தனாறு, கண்ணகிநகர் போன்ற கிராமங்கள் இதுவரை அரசு பஸ் போக்குவரத்தினுடைய வாசனையைக்கூடக் காணாத கிராமங்களாக இருக்கின்றன. இவர்களுக்கான பேருந்துச் சேவைகள் எதுவுமே இல்லை. இவற்றைவிட, கரைச்சி பிரதேச செயலாளர் பிரிவுக்குட்பட்ட மாயவனூர், கல்மடுநகர், சம்புக்குளம், நாவல்நகர், புதுக்காடு, மாயவனூர் 05 வீட்டுத்திட்டம், ஸ்கந்தபுரம், கண்ணகிபுரம், ஆனைவிழுந்தான் போன்ற கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் போக்குவரத்து வசதிகளை நுகரமுடியாதவர்களாக, தங்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்துகொள்ள முடியாதவர்களாக, பாடசாலை செல்லும் மாணவர்கள் நேரத்துக்கு பாடசாலைக்குச் செல்ல முடியாதவர்களாக இருக்கிறார்கள். அதுபோன்று, இவ்வாறான கிராமங்களில் இருக்கின்ற பாடசாலைகளுக்கு யாழ்ப்பாணம், கிளிநொச்சி மற்றும் ஏனைய பகுதிகளிலிருந்து கடமைக்கு வருகின்ற ஆசிரியர்கள் காலை 7.30 மணிக்கு வரமுடியாதவர்களாக இருக்கின்றார்கள். இது பாடசாலை மாணவர்கள் எதிர்நோக்குகின்ற பாரிய கல்விசார் சவாலாகும். எனவே, இவர்களுடைய கல்விசார் பிரச்சினையைத் தீர்க்கும் வகையில் - பிள்ளைகளுக்கான கல்வியை நோக்காகக்கொண்டு -

இக்கிராமங்களுக்கு காலை 6.00 மணிக்கே போக்குவரத்து சேவைகள் வழங்கப்படவேண்டுமென நாங்கள் பல தடவைகள் கோரியிருக்கின்றோம். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களோடு நேரடியாக இவ்விடயம் தொடர்பில் இரண்டு-மூன்று தடவை பேசியிருக்கிறேன்.

கிளிநொச்சி மாவட்ட இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைச் சாலைக்கு அம்மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த சாரதிகள், நடத்துநர்கள் மற்றும் உத்தியோகத்தர்களை நியமிப்புகள்! அவ்வாறு நியமித்தால்தான் அவர்கள் நேரகாலம் பார்க்காமல் பணிபுரிவார்கள். வேறு மாவட்டங்களைச் சேர்ந்த குறிப்பாக, யாழ்ப்பாணம், மன்னார், முல்லைத்தீவு போன்ற மாவட்டங்களைச் சேர்ந்த சாரதிகள், நடத்துநர்கள் மற்றும் உத்தியோகத்தர்களை நியமித்தால், அவர்கள் அப்போக்குவரத்துச் சாலைக்கு காலை 9.00 மணிக்கு வருகின்றார்கள்; மாலை 4.00 - 5.00 மணி ஆகும்போது, அவர்கள் வீட்டுக்குச் செல்வதிலே கவனம் செலுத்துகிறார்கள்.

1990களுக்கு முன்னரான காலகட்டத்தில் கிளிநொச்சி "டிப்போ" நல்ல முறையில் இயங்கிய ஒரு போக்குவரத்துச்சாலை. இப்போக்குவரத்துச் சாலையானது, இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைக்கு அதிக வருமானத்தை ஈட்டித்தந்தது மட்டுமல்லாமல், மக்களுக்குத் தரமான சேவையை வழங்கிய ஒரு பிரதான போக்குவரத்துச் சாலையாகவும் அமைந்திருந்தது. ஆனால், இன்று தரப்படுத்தலில் அது கடைசி இடத்தில் உள்ளது. அவ்வாறே, போஷாக்கு நிலையிலும் கல்வியிலும் கூட கிளிநொச்சி மாவட்டம்தான் கடைசி இடத்தைப் பிடித்திருக்கிறது. இவ்வாறு எல்லா வகையிலும் இருக்கின்ற குறைபாடுகள்தான் அந்த மாவட்டத்தைப் பின்தங்கிய நிலைக்குக் கொண்டுசென்றிருக்கிறது. ஏற்கெனவே, கிளிநொச்சி போக்குவரத்துச்சாலையை அமைப்பதற்கு அறிவியல் நகரிலே 5 ஏக்கர் காணி ஒதுக்கப்பட்டு, 7 ஆண்டுகள் கடந்தும் கூட, இன்னும் அது அமைக்கப்படவில்லை. அதில் அப்போக்குவரத்துச் சாலைக்கான கட்டடத்தை அமைத்து, அச்சாலையின் வளர்ச்சியை மேற்கொண்டு செல்லக்கூடிய வகையிலான செயற்பாடுகள் எதுவும் இதுவரை முன்னெடுக்கப்படவில்லை.

வடக்கு பிராந்தியப் போக்குவரத்துச் சபையின் முகாமை-யா-ளராக இருக்கின்றவர் ஓர் அரசியல் கட்சி இணைப்பாளர்; அவர் அநுராதபுர மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர். இப்பொழுது ஒரு கட்சியின் அமைப்பாளராகவும் அவர் நியமனம் பெற்றிருக்கிறார். ஒரு கட்சியின் அமைப்பாளராக இருக்கின்ற அவர், எவ்வாறு மக்களது பணியை கட்சி சாராமல், நேர்த்தியாகச் செய்யக்கூடியவராக இருப்பார்? அவர் அரசியல் சார்ந்து இருப்பதனால், சில இடங்களுக்கு போக முடியாமல், மக்களது பிரச்சினைகளை அறிந்துகொள்ள முடியாமல் இருக்கின்றார். அவர் யாழ்ப்பாண சலையில்கூட இருப்பதில்லை. வவுனியாவில் ஓர் அறையை வைத்துக்கொண்டு - வவுனியாவிலே இருந்துகொண்டு, 'ரிமோட் கொன்ரோல்' மூலம்தான் நிர்வாகத்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார். ஆகவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்களே, இதனைக் கவனத்தில் எடுங்கள்! இது மக்களுடைய போக்குவரத்துப் பிரச்சினை!

குறிப்பாக, வடக்கு மாகாண போக்குவரத்துச் சபையின் செயற்பாடு இலாபத்தை உழைப்பதாக மட்டும் இருக்கக் கூடாது. மாறாக, அது அங்கிருக்கின்ற ஊழியர்களுடைய - சாரதிகள், நடத்துநர்கள், பணிபுரினர்களுடைய - வாழ்க்கையிலே மேம்பாட்டை ஏற்படுத்தவேண்டும். அங்கிருக்கின்ற மக்களது போக்குவரத்தில் குறைபாடுகள் இல்லாத நிலையைக் கொண்டுவரவேண்டும். இந்த விடயங்கள் சரியாக

[மே. 15, 2009]

மேற்கொள்ளப்படுகின்ற பொழுதுதான், அந்த மக்கள் விருப்பத்தோடு தங்களது போக்குவரத்து சார்ந்த செயற்பாடுகளை அனுபவிக்கக்கூடியதாக - நுகரக்கூடியதாக இருக்கும். ஆகவே, நான் இந்த இடத்திலே குறிப்பிடுகின்ற விடயங்களைக் கவனத்திற்கொண்டு, கிளிநொச்சியை ஒரு தனித்துவமான அடையாளத்தோடு பாருங்கள்! கிளிநொச்சியிலே ஒரு விசேட கூட்டத்தை ஏற்பாடு செய்யுங்கள்! இவ்வாறு ஒரு கூட்டத்தை ஏற்பாடு செய்து, அங்குள்ள போக்குவரத்து சார்ந்த பிரச்சினைகளைக் கண்டறிவதற்கு தாங்கள் நடவடிக்கையை மேற்கொள்ள வேண்டுமென நான் உங்களிடத்தில் பல தடவைகள் கேட்டிருக்கிறேன்; மீண்டும் இந்த இடத்திலே அந்தக் கோரிக்கையை விடுக்கின்றேன்.

அடுத்து, புகையிரதப் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், இலங்கையின் பல பாகங்களுக்கும் இந்தப் போக்குவரத்து இருக்கின்றது; சில மாவட்டங்களுக்கு இல்லாமல் இருக்கலாம். ஆனால், வடக்கு மாகாணத்துக்கான புகையிரதப் போக்குவரத்தானது யாழ்ப்பாணம் வரை - காங்கேசன்துறை வரை - மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. எனினும், இதுவரை உறங்கல் இருக்கை வசதி இல்லாத புகையிரதங்களாக யாழ்ப்பாணத்துக்குச் செல்லுகின்ற புகையிரதங்களே காணப்படுகின்றன. இலங்கையின் ஏனைய பகுதிகளுக்குச் செல்கின்ற புகையிரதங்களில் உறங்கல் இருக்கை வசதி காணப்படுகின்றது. ஒரு காலத்தில் கொழும்பில் காலவேளையில் நடைபெறவிருக்கின்ற கருத்தரங்கிற்கு அல்லது கூட்டத்துக்கு வருகைதரவேண்டிய அப்பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த அரசு உத்தியோகத்தர்கள், மற்றும் மேல்நிலைப் பணியாளர்கள், முதல் நாள் இரவுப் புகையிரதத்தில் தங்களுடைய பயணத்தை இலகுவாக மேற்கொள்ளக்கூடிய வகையில், இந்தப் புகையிரதங்களில் உறங்கல் இருக்கை வசதி காணப்பட்டது. ஆனால், இதுவரையில் அதிகளவு வருமானத்தைப் பெற்றுக் கொடுக்கின்ற சேவையாக, யாழ்ப்பாணத்துக்கும் கொழும்புக்கும் இடையில் போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்ற புகையிரதத்தில் முன்பு காணப்பட்ட உறங்கலிருக்கைகள் இப்பொழுது திட்டமிட்டே இல்லாமற் செய்யப்பட்டிருக்கின்றதா? என்ற ஒரு கேள்வி தோன்றியுள்ளது. எனவே, இவ்விடயத்தைத் தாங்கள் கவனத்தில் எடுத்து, அப்பகுதி மக்கள் சீரான போக்குவரத்தை மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமாறு இச்சந்தர்ப்பத்தில் விநயமாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

போக்குவரத்து சேவை தொடர்பாக மிக முக்கியமான பல்வேறுபட்ட விடயங்களைக் குறிப்பிட வேண்டியுள்ளது. கிளிநொச்சியில் தனியார் - அரசு பஸ் போக்குவரத்துக்காக பஸ்தரிப்பு நிலையம் அமைக்கப்படுகின்றது. இதனுடைய இட அமைவு போதியதாக இல்லாதபொழுதிலும், ஆரம்பகட்ட வேலைகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆரம்பகட்ட வேலைகள் விரைவாகப் பூர்த்தியடையும் பட்சத்தில் அதனை மேலும் விரிவாக்கம் செய்யவேண்டிய தேவை இருக்கின்றது. காரணம், அங்கு அரசு போக்குவரத்துச் சபையின் பேருந்துகளும் தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைப் பேருந்துகளும் இணைந்து ஒருமுகமாகச் சேவை மேற்கொள்ளக்கூடிய வகையிலே அது நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும். ஆனால், இப்பொழுது அமைக்கப்படுகின்ற பஸ் தரிப்பு நிலையம் அவ்வாறு தனியார் போக்குவரத்துச் சேவையும் அரசு போக்குவரத்துச் சேவையும் இணைந்து செயற்படுவதற்குரிய போதுமானளவு இடவசதியைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பதே எனது கருத்து. இவ்விடயத்தையும் தாங்கள்

கருத்திற்கொண்டு, அதனைத் தொடர்ந்து மேலும் விரிவாக்கம் செய்து, தொடர்ச்சியான பயண ஒழுங்குகளை அங்குள்ள மக்கள் அனுபவிக்கக்கூடிய வகையிலே செயற்படுத்தவேண்டுமென இச்சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, மிக முக்கியமாக வெளிநாட்டு அமைச்சு தொடர்பாகச் சில விடயங்களை முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். இந்த நாட்டில் நடைபெற்ற யுத்தம் காரணமாக எமது மக்கள் பாரிய துன்பங்களைச் சந்தித்திருந்தார்கள்; 2009இல் அது முடிவுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. இவ்வாறு மக்கள் துன்பங்களைச் சந்தித்தபொழுது அம்மக்கள்மீது புரியப்பட்ட இனப்படுகொலைகள் தொடர்பாக நாட்டிலே பல விசாரணைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அப்பொழுது ஜனாதிபதியாக இருந்த மஹிந்த ராஜபக்ச அவர்களால் பொறுப்புக்கூறலுக்கான நல்லிணக்க ஆணைக்குழு நியமிக்கப்பட்டு விசாரணைகள் நடத்தப்பட்டும் அதனுடைய அறிக்கைகள் யாவும் கிடப்பில் போடப்பட்டன. அதன் பின்னர் ஜனாதிபதி ஆணைக்குழு நியமிக்கப்பட்டது. அந்த ஜனாதிபதி ஆணைக்குழுவின் அறிக்கைகளும், உரிய விசாரணைகள் எதுவுமின்றி, மக்களிடம் "ஆடு தரவா?, கோழி தரவா?" என்ற கேள்விகளுடன் அவர்களுக்குச் சரியான நீதிகளைப் பெற்றுக்கொடுக்காத வகையிலேயே காணப்பட்டது.

2005ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதத்திலே ஜெனீவா தீர்மானங்களில் சில பிரேரணைகள் முன்வைக்கப்பட்டபொழுது அதனை அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. அப்பொழுது வெளிநாட்டு அமைச்சராக இருந்த மங்கள சமரவீர அவர்கள் ஜெனீவா தீர்மானங்களை ஏற்றுக்கொள்வதாகவும் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்துவதாகவும் குறிப்பிட்டிருந்தார். அந்தத் தீர்மானத்தில் பல்வேறு விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தன. வலிந்து கானாமலாக்கப்பட்ட மக்கள் தொடர்பாகக் குறிப்பிடப்பட்ட விடயம் மிக முக்கியமானது. அண்மையில் கூட யஸ்மின் சூக்கா அவர்களுடைய தகவல்கள் இந்த நாட்டிலே வன்முறைகளும் துன்புறுத்தல்களும் அதிகரித்த வண்ணம் இருப்பதாகவே குறிப்பிடுகின்றது. ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் பிரதிநிதிகள் எமது நாட்டுக்கு வருகைதந்தவேளையில், அவர்களும் இந்த நாட்டிலே இன்னமும் சரியான நல்லிணக்கம், நீதி வழங்கல் நேரிய சரியான பாதையில் கொண்டுவரப்படவில்லை என்னும் கருத்தை முன்வைத்திருக்கிறார்கள்.

நாங்கள் பல தடவைகள் இச்சபையிலே எடுத்துக் கூறுகின்ற விடயம் இந்த மக்களுக்கு ஒரு நீதி வேண்டும், இந்த மக்களுக்கான நீதி இழுத்தடிக்கப்படக்கூடாது என்பது. இவ்வாறு வலிந்து கானாமல் ஆக்கப்பட்டவர்கள் தொடர்பில் நீதி வேண்டி இன்று அவர்களின் உறவினர்கள் தெருக்களிலே இருந்து கொண்டிருக்கின்றார்கள். எட்டு மாதங்கள் கடந்துள்ள நிலையிலும் வெய்யில், மழை, நுளம்புக்கடி ஆகியவற்றுக்கு மத்தியில் இருந்துகொண்டு, தமது கைகளால் ஒப்படைக்கப்பட்ட தமது பிள்ளைகளின் விடயத்தில் நீதி தாருங்கள் என்று கேட்கின்றார்கள். இந்த நாட்டிலே இதனைச் செய்கின்ற நிலைமை, அதற்குரிய செயற்பாடு இன்னமும் சரியான பாதையில் இடம்பெறவில்லை. அதற்குரிய நீதியான விடை கிடைக்கவில்லை. இதனைச் செய்வதற்கு அரசு தயாராகவேண்டும். அப்பொழுதுதான் நல்லிணக்கம் என்பது சரியானதாக அமையும். இந்த வரவு செலவுத் திட்டத்திலே கானாமற்போனோர் தொடர்பான ஆணைக்குழுவை அமைப்பதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆனால், ஒதுக்கப்பட்டுள்ள நிதி சரியாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு, அந்த மக்களுக்கு விரைவான ஒரு நீதி கிடைக்க வேண்டும். அம்மக்கள் 8 மாதங்கள் கடந்துள்ள நிலையிலும் வீதிகளில் நிற்பது வருந்தத்தக்கது. இதுவரை அங்கிருந்த 4 தாய்மாள்

உயிரிழந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் தங்களுடைய பிள்ளைகளை ஒப்படைத்திருக்கிறார்கள்; பிள்ளைகளை இழந்திருக்கிறார்கள். அதன் பின்னர் அந்தத் தாய்மார் இறந்து கொண்டிருக்கின்றார்கள். இந்த நிலைமையை மாற்றுவதற்கான சூழல் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும்.

தமிழ் மக்கள்மீது புரியப்பட்ட குற்றங்களுக்கு நீதியைப் பெற்றுக்கொடுப்பதற்கு நிலைமாற்றக்கால நீதிப் பொறிமுறையின் அடிப்படையில், தேவையான எல்லாவற்றையும் செய்வதாக 2015ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் ஜெனீவாவிலே அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், இதுவரையில் அவர்கள் தமது பிள்ளைகள் புதைக்கப்பட்டிருக்கின்ற - மாவீரர் துயிலும் இல்லங்களுக்குச் சென்று அஞ்சலிக்கூடச் செலுத்த முடியாத நிலைமையே காணப்படுகின்றது. இன்று வரையில் அந்த மாவீரர் துயிலும் இல்லங்களை விடுவிப்பதற்கு இராணுவம் தயாராக இல்லை.

நானை மறுதினம் தங்களுடைய பிள்ளைகளுக்காக, அந்த மாவீரர்களுக்காக அந்த மக்கள் வணக்கம் செலுத்துகின்ற நாள்! இது மிக முக்கியமான ஒரு நாள். தமிழர் தம் வாழ்வோடு, அவர்தம் வரலாற்றோடு, ஆன்ம உணர்வுகளோடு ஊறி ஒருமித்து, நெஞ்சமெங்கும் நிறைந்துநிற்கும் புனிதமான நாளே மாவீரர் நாள்! இந்த நாள் ஆயிரமாயிரம் சுதந்திரச் சுடர்களாக, எமது விடுதலைக் கோவிலை அலங்கரித்து நின்ற மாவீரர்களைப் போற்றி வணங்கும் புனித நாள்! இது சாவுக்குக் கலங்கியழும் சோக நாளோ, அன்றித் துயரத்தில் உறைந்துபோகும் துக்கநாளோ அல்ல. தியாகிகளின் திருநாள்! ஒரு சத்திய இலட்சியத்திற்காகத் தம் இன்னுயிரை ஈகம் செய்த எம்மின வீரர்களின் வீரம் செறிந்த போராட்ட வாழ்வையும், ஒப்பற்ற தியாகங்களையும் அற்புதமான அர்ப்பணிப்புக்களையும் நம் நெஞ்சப் பசுமையில் நினைவுகூரும் உணர்வெழுச்சி நாள்!

அவர்களது வீரத்திற்கும் அதியுன்னத தியாகத்திற்கும் தமிழர்களாகிய நாம் இன்றும், என்றும் தலைவணங்குவோம். ஈடிணையற்ற ஈகங்களூலம் தாயக விடுதலைக்காகத் தமிழர்கள் கொடுத்த விலை தன்னிகரற்றது. எமது மக்கள் இறைமை பெற்றுப் பெருமையுடன் வாழவேண்டுமென்ற இலட்சியத்திற்காக எமது மாவீரர்கள் புரிந்த தியாகங்கள் உலக வரலாற்றிலேயே ஒப்பற்றவை. மூன்று தசாப்தமாக மூண்டிருந்த விடுதலைப் போரில் மாவீரர்களின் மாசற்ற தியாகமே ஒப்பற்ற சாதனைகளை உருவாக்கியிருந்தது. தமிழீழ மக்களின் தேச விடுதலைப் போராட்டத்தைச் சர்வதேச மயப்படுத்தி உலகத்தின் கவனத்தை எங்கள்மீது திசை திருப்பியதும் மாவீரர்களின் மகா வீரமே!

எந்த ஒரு நாட்டிலும், எந்த ஒரு காலத்திலும், எந்த ஒரு போராட்டத்திலும் நிகழாத அற்புதமான அர்ப்பணிப்புக்கள் எமது மண்ணில், எமது போராட்டத்தில், எமது மாவீரர்களால் நிகழ்த்தப்பட்டிருக்கிறது. எந்தவொரு மானுட வரலாறும் இன்றளவும் கண்டிராத வீர காவியம் எமது மாவீரர்களால் எமது மண்ணில் படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நீண்டகாலமாக நெருப்பாக எரிந்துகொண்டிருந்த தமிழரின் விடுதலை எழுச்சிக்காக, துரோகங்களுக்கும், துன்பியல்களுக்கும் மத்தியில் எந்தவித உதவியுமின்றி, எவரது ஆதரவுமின்றித் தமது பலத்திற்கு மிஞ்சிய பாரிய சக்திகளுக்கெதிராகத் தனித்து நின்ற போராடும் நிலை ஏற்பட்டபோதும், தளராத துணிவோடு களமாடித் தமது இன்னுயிர்களை ஈய்ந்து தேச விடுதலைத் தீயை அணையாது காத்த அகல்விளக்குகளாகிய மாவீரச் செல்வங்களைத் தமிழர்கள் தங்கள் காவற் தெய்வங்களாகவே காலம் காலமாய்க் கௌரவித்து வருகிறார்கள்.

நீண்டு நிகழ்ந்த எம் விடுதலைப் பயணத்தில் பல்வேறு நெருப்பாறுகளை நீந்திக் கடந்த நாம், அந்த அக்கினிப் பிரவேசங்களில் அழிந்துபோகாமல் நிலைத்து நிற்பதற்கு, மாவீரர்களின் இலட்சிய உறுதியே காரணமாகும். அடக்குமுறைக்கு ஆளாகி இன்று மாபெரும் இன அழிவைச் சந்தித்துநிற்கும் எமக்காகத் தன்னாட்சி கோரி மாவீரர்கள் வரித்துக்கொண்ட இலட்சியம் நேரானது, நிலையானது, நியாயமானது என்பதாலேயே மக்கள் மனங்களில் மாவீரர்கள் இன்றளவும் புனிதர்களாகப் பூசிக்கப்படுகின்றார்கள். கொண்ட கொள்கையே அவர்களது மலையான பலம்! அந்த மலையான பலத்தில் நிலையாக நின்றுமையே விடுதலைப் புலிகள் அமைப்புக்கென ஒரு தனித்துவத்தையும் சிறப்பான சரித்திரத்தையும் ஏற்படுத்தியது.

உலக வல்லரசொன்றின் இராணுவ வல்லாதிக்கம் பலமாக நெருங்கியபோதுகூட, இலட்சியத்தைத் தளரவிடாது, நெஞ்சுறுதியோடு நிமிர்ந்து நின்று போராடி, ஆபத்தான கட்டத்திலும் உறுதி ஒன்றையே தமது இறுதி ஆயுதமாகக்கொண்டு, உலகின் மிகப்பெரிய ஆயுத பலத்தையே எதிர்கொண்டு எழுந்துநின்ற வீர மறவர்களை நெஞ்சிருத்தி அஞ்சலிப்பதைத் தமிழர்கள் ஒவ்வொருவரும் தமது தலையாய கடமையாகவே கருதுகிறார்கள்.

மாவீரர்கள் சமாதானத்தின் விரோதிகளோ அன்றிச் சமாதான வழியில் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு எதிரானவர்களோ அல்ல. அவர்கள் வேண்டியது உண்மையான, உறுதியான சமாதானத்தையே! எமது மக்கள் எமது மண்ணில் நிம்மதியாக, சுதந்திரமாக, அந்நியத் தலையீடுகள் ஏதுமின்றி அமைதியாக வாழ்ந்து, தமது அரசியல் வாழ்வைத் தாமே தீர்மானிக்கக்கூடிய நிரந்தரமான சமாதானத்தையே அவர்கள் வேண்டினின்றார்கள். ஆனபோதும், சிங்கள, பௌத்த பேரினவாதத்துள் ஆழ அமிழ்ந்த திருந்த அரசியல் அமைப்புக்களும், அவற்றின் தலைமைகளும் தமிழீழ மக்களின் அரசியல் அபிலாசைகளை ஒருபோதும் புரிந்துகொள்ளவில்லை. சிங்கள தேசத்தின் பிரதான அரசியல் கட்சிகள் எவையும் தமிழரின் தேசிய இனப்பிரச்சினையின் அடிப்படையைக்கூட அங்கீகரிக்கத் தயாராக இருக்கவில்லை.

வடக்கு-கிழக்கு மாநிலம் தமிழர்களின் வரலாற்றுத் தாயகம் என்பதையோ, தமிழர்கள் ஒரு தனித்துவமான இனக்கட்டமைப்பைக் கொண்ட மக்கள் சமூகம் என்பதையோ, தமிழீழ மக்களுக்குப் பிரிந்துசெல்லும் உரிமையுடனான சுயநிர்ணய உரிமை உண்டு என்பதையோ எந்தவொரு சிங்கள அரசியல் இயக்கமும் ஏற்றுக்கொள்ளவுமில்லை! ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கவுமில்லை.

இந்த நிலையிலேயே, எமக்கான உரிமைகள் கிடைப்பதற்கான ஏதுக்கள் ஏதுமில்லை என்பதால், நாமே எமது உரிமைகளைப் போராடி வென்றெடுக்க வேண்டும் என்றும் போராடாது, இரத்தம் சிந்தாது, சாவையும் அழிவையும் சந்திக்காது, தியாகங்கள் புரியாது எந்தவொரு தேசமும் விடுதலை பெற்றதாய் வரலாறு இல்லை என்பதையும் புரிந்துகொண்டு, ஆக்கிரமிப்பாளரின் அடக்குமுறைக்கு ஆளாகி அவலக்குரல் எழுப்பிநின்ற எமது மக்களின் துயரக்கண்ணீரைத் துடைத்தெறிய உறுதியெடுத்து, பணிந்து போகாது, தமது இரத்தத்தை இரையாக்கியேனும் இலட்சியத்திற்காகப் போராடுவோம் எனத் துணிந்து போராடிய துயர வீரர்களை என்றென்றும் எம் நெஞ்சிருத்துவோம்!

[மே 15, 2015]

அவர்தம் இலட்சியக்கனவுகள் எவையும் எட்டப்படவில்லை எனினும், மூன்று தசாப்தம் முடிவின்றித் தொடர்ந்த ஆயுதப் போருக்கு ஒய்வுகொடுத்து ஒன்பது ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டபோதும், போருமின்றி, நிலையான சமாதானமுமின்றி, இயல்பு நிலையுமின்றி, இடைக்காலத் தீர்வுமின்றி, இனப்பிரச்சினைக்கு முடிவுமின்றி, விடிவு, விடுதலை, எதிர்கால சுபிட்சம் எதுவுமின்றிச் சூனியமான அரசியல் வெறுமைக்குள்ளேயே நாம் இன்றளவும் வாழ்ந்துவரும் இந்த வேளையிலும், மண்ணின் விடிவுக்காக, மக்களின் விடுதலைக்காகக் களமாடி வீழ்ந்த மறத்தமிழ் மாவீரர்களை எம் நெஞ்சிருத்தி அஞ்சலிப்பதில் அவர்தம் வீரப்பரம்பரையில் வந்துதித்த தமிழர்களாகிய நாம் ஒவ்வொருவரும் ஆத்ம திருப்தியடைகிறோம். இது அவர்களுக்காகச் செய்யப்படுகின்ற ஓர் அஞ்சலி! இந்த மாவீரர்களுக்குக்கூட தங்கள் விருப்பத்திற்கு அமைய ஒவ்வொருவருக்கும் சென்று அந்த மக்கள் வணக்கம் செலுத்துவதற்கான சூழல் இன்னமும் இந்த நாட்டில் உருவாக்கப்படவில்லை.

கௌரவ தவிசாளர் அவர்களே, இந்த நாட்டிலே சமாதானமும் நீதியும் நிலையானதாக அமைய வேண்டுமானால், இந்த மக்களுக்கு நீதியான ஒரு வாழ்வு கிடைக்க வேண்டும். அந்த வாழ்வு என்பது ஒரு நல்லினக்கம், நல்ல சிந்தனை கொண்ட நல்ல இதயங்களினூடாத்தான் கிட்ட முடியும். இதயசுத்தியோடு சேர்ந்த அர்ப்பணிப்போடு, தியாகம் செய்கின்ற மனநிலை உள்ளவர்கள்தான் இதனை வழங்க முடியும். நாங்கள் ஏதாவது உரிமைகள் பற்றிப் பேசினால், அதனை ஓர் இனவாதமாகவும் அதற்குப் பிற்பாடு அதனை வேறு ஒரு திசைக்கும் கொண்டுசெல்கின்ற செயற்பாடுகளை முன்னெடுக்காமல், இந்த மக்களுடைய உணர்வுகளைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டும். தமிழர்கள் ஏன் போராடினார்கள்? தமிழ் இளைஞர்கள் ஏன் துப்பாக்கியைத் தூக்கினார்கள்? இந்த மண்ணிலே 70 ஆண்டுகள் நீண்ட நெடும் போராட்டம் ஏன், நடைபெற்றது? இந்த மண்ணிலே 30 ஆண்டுகள் ஏன் ஒரு யுத்த சூழல் இருந்தது? இதற்கான தீர்வு என்ன? சர்வதேச சமூகம் இதனை இன்று எவ்வாறு பார்க்கிறது? சர்வதேச சமூகத்தினுடைய பார்வையிலே இலங்கை எவ்வாறு இருக்கின்றது? என்ற விடயங்களைத் தயவுசெய்து கவனத்திலே எடுக்க வேண்டும்.

இலங்கையில் 2015ஆம் ஆண்டு ஓர் அரசியல் மாற்றத்திற்காக தமிழர்களும் தங்களுடைய வாக்குகளை அளித்திருந்தார்கள். அவர்களுடைய வாக்குகளின் அடிப்படையில், அவர்கள் ஒரு மாற்றம் வேண்டிய அரசியல் பயணத்தில் உங்களோடு இணைந்து பயணிக்கிறார்கள். ஆனால், இதுவரை தமிழர்களுக்கு நம்பிக்கை தரக்கூடிய காரியங்கள் இந்த மண்ணிலே சரியாக நடைபெறவில்லை. கேப்பாப்புலவிலே இருக்கின்ற மக்கள் இன்று 7 மாதங்களைக் கடந்தும் போராடுகிறார்கள்; அவர்களுடைய நிலங்களுக்கு அவர்களால் செல்ல முடியவில்லை. "இரணைமடுவிலே இருக்கின்ற இராணுவ முகாமை அகற்றக்கூடாது, அதை அகற்றினால் பிரச்சினை வரும்" என்று இங்கே பலர் முழங்கியதை நான் கேட்டேன். இரணைமடுவிலே இரணைமடு என்கின்ற பாரிய குளம் இருக்கிறது. அது இலங்கையிலே உள்ள 3வது பெரிய குளம். இரணைமடுவிலேயுள்ள நீர்ப்பாசனத் திணைக்களப் பொறியியலாளருக்குச் சொந்தமான கட்டிடங்களை நீண்ட காலமாக இராணுவம் வைத்திருந்தது. கால் ஏக்கர் அளவான காணித் துண்டுக்குள் இருக்கின்ற அந்தக் கட்டிடங்களை மட்டும் விடுவதற்கு இராணுவம் கிட்டத்தட்ட 20 மில்லியன், அதாவது, 2 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் பெற்றுக்கொண்டதான் விட்டிருக்கிறது.

பாருங்கள்! இலங்கை அரசாங்கத்திற்குரிய ஒரு நீர்ப்பாசனத் திணைக்களம், 20 மில்லியனுக்கு மேற்பட்ட நிதியை அதே அரசின் இராணுவத்திற்கு வழங்கித்தான் அந்த இடத்திலிருந்து அவர்களை எழுப்ப வேண்டிய சூழல் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால், அதற்குப் பக்கத்திலிருக்கின்ற தனியாருடைய காணிகள், காட்டுப் பிரதேசங்கள் அனைத்தையுமே கையகப்படுத்தி, பெரிய இராணுவ முகாமையும் பெரிய ஹோட்டல்களையும் அமைத்து வைத்திருக்கிறார்கள். கிளிநொச்சியிலே அமைச்சர்கள் வந்தால் தங்குகின்ற ஹோட்டல் அங்கேதான் இருக்கின்றது. அவ்வாறான வசதியான ஹோட்டல்களைக் கொண்ட இடமாகவும் இப்போது இரணைமடுவின்னுடைய மேல்பகுதி காணப்படுகின்றது. ஆனால், அங்கேயிருந்த இராணுவ முகாம் அகற்றப்பட்டுவிட்டதாகப் பொய்யான பிரசாரங்கள் செய்யப்படுகின்றன. இரணைமடுக் குளத்தைப் பராமரிக்க முடியாமல் நீர்ப்பாசனப் பொறியியலாளர்கள் திணைக்களங்கள்.

கேப்பாப்புலவு மக்களைச் சொந்தக் காணியில் குடியமர்த்துவதற்கு இராணுவம் மீள்குடியேற்ற அமைச்சிடம் காசு கேட்கிறது. அவர்களுக்குப் பணம் வழங்கப்படாமலும், அவர்கள் அந்த இடத்தைவிட்டுப் போவதற்கான மனநிலையைக் கொண்டிருக்கவில்லை. அப்படியாயின், எவ்வாறு அந்த மக்கள் அங்கு குடியேறி வாழ்வது? அந்த மக்கள் தங்களுடைய இடங்களிலே சென்று குடியேறி வாழ்வதற்கு அனுமதிக்கப்பட வேண்டுமென்று நேற்று கௌரவ உறுப்பினர்கள் பலர் இங்கு குறிப்பிட்டிருந்தார்கள்.

இதேபோலதான் இரணைதீவு மக்களின் நிலையும் காணப்படுகின்றது. இரணைதீவில் பூர்வீகமாகவும் பரம்பரையாகவும் வாழ்ந்த மக்களிடம் 1832ஆம் ஆண்டிலே ஆங்கிலேயர்கள் ஒப்புக்கொடுத்த அந்தக் gazette notification - வர்த்தமானி அறிவித்தல் இருக்கிறது. அந்த மக்களிடம் அந்த நிலம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. 1990ஆம் ஆண்டிலே இடம்பெயர்ந்த அந்த மக்கள் மீண்டும் தங்களுடைய சொந்த நிலத்திலே சென்று குடியேறி வாழ்வதற்கு முடியாமல் தடுக்கப்படுகிறார்கள். இன்று 27 வருடங்களாக அவர்கள் அந்த இடத்திற்குப் போகமுடியாமல் இருக்கிறார்கள். "எங்களுடைய இடத்திற்குப் போகவிடுங்கள்!" என்று தொடர்ந்து அவர்கள் கடற்கரையிலே குந்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்பொழுதுதான் 186 துண்டுகளுக்கு நில அளவை செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால், நில அளவை செய்யப்படுவதற்குக்கூடச் சரியான ஒத்துழைப்பு வழங்கப்படவில்லை. நாங்கள் இதுசம்பந்தமாக இங்கே ஒத்திவைப்பு வேளைப் பிரேரணை கொண்டுவந்திருக்கின்றோம்; பல கேள்விகள் கேட்டிருக்கிறோம்; பலமுறை இந்தச் சபையிலே இதுசம்பந்தமாகப் பேசியிருக்கின்றோம். பாதுகாப்பு இராஜாங்க அமைச்சர் அவர்கள் முழங்காவில், இரணைதீவு ஆகிய இடங்களுக்கு வந்தும்கூட இன்னும் அந்த மக்கள் அங்கு சென்று மீள்குடியமர்த்தற்கான செயற்பாடுகள் முன்னெடுக்கப்படவில்லை. இந்த வேலைகள் எல்லாமே நத்தை வேகத்தில்தான் சென்றுகொண்டிருக்கின்றன. இது எவ்வாறு நாட்டில் நல்லினக்கத்தைக் கொண்டுவரும்?

பாதிக்கப்பட்ட மக்கள், துன்பத்துடன் கண்ணீரோடு வாழ்கிறார்கள். நீங்கள் சிந்தித்துப் பாருங்கள்! சிங்களவர்மீது தமிழர்கள் யுத்தம் புரிந்திருந்தால், அல்லது தமிழ் இராணுவம் சிங்கள மக்கள்மீது இவ்வாறான இனப்படுகொலைகளை மேற்கொண்டிருந்தால், இன்று நீங்கள் அந்தத் தமிழ் இராணுவத்திற்குக்கீழ் இருந்துகொண்டு அதற்கான விடையைத் தேடியிருப்பீர்களா? இன்று தமிழர்களின் நிலையைச் சிந்தித்துப் பாருங்கள்! யார் அவர்கள்மீது யுத்தம்



புரிந்தார்களோ, யார் அவர்கள்மீது குண்டுகளை வீசினார்களோ, யார் அவர்களைத் துப்பாக்கிகளால் சுட்டுக் கொலைசெய்தார்களோ, அவர்களிடமே தமிழர்கள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள்தான் இப்பொழுது அவர்களை விசாரிக்கின்றார்கள். அவ்வாறு விசாரித்தும் கூட இதுவரை தமிழர்களுக்கான தீர்வு கிடைக்கவில்லை. இதுதான் யதார்த்தம். யார் குற்றம் புரிந்தாரோ அவர், எவர்மீது குற்றம் புரிந்தாரோ அவரை விசாரிக்கின்ற நிலைமைதான் இந்த நாட்டிலே காணப்படுகின்றது. அதற்காகத்தான் ஜெனீவாவிலே மேற்கொள்ளப்பட்ட தீர்மானம்கூடச் சரியான முறையில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று நாங்கள் கோருகின்றோம்.

அங்கு இருக்கின்ற மக்களுடைய பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்பட வேண்டும். அந்த மக்கள் கண்ணீரோடு இருக்கின்றார்கள். எட்டு மாதங்களுக்கு மேலாக மருதங்கேணியிலும் முல்லைத்தீவிலும் திருகோணமலையிலும் கிளிநொச்சியிலும் இரவு பகல் பாராது குந்தியிருக்கின்ற இந்த மக்களுக்கு உதவ ஏன் உங்களால் முடியாது? இந்த நாட்டினுடைய ஜனாதிபதியை அவர்கள் முன்று தடவைகள் சந்தித்திருக்கின்றார்கள்; பிரதம அமைச்சரைச் சந்தித்திருக்கின்றார்கள்; பல்வேறுபட்ட தரப்புக்களைச் சந்தித்திருக்கின்றார்கள். ஆனால், அவர்களுக்கு ஒரு நீதி கிடைக்கவில்லை. அவர்களுடைய பிள்ளைகளை அவர்களே இராணுவத்திடம் கையளித்தார்கள். ஓமந்தையில் வைத்தும் மற்றும் முள்ளிவாய்க்காலில் வைத்தும் இராணுவம் அவர்களை ஒலிபெருக்கிமுலம் அழைத்தது, "ஒருநாள்கூட நீங்கள் விடுதலைப் புலிகள் இயக்கத்தில் இருந்திருந்தால் எம்மிடம் சரணடையுங்கள்! நாங்கள் விசாரித்துவிட்டு உடனே விடுகின்றோம்" என்று. முல்லைத்தீவு நீதிமன்றத்திலே குறித்த வழக்கு நடைபெற்றது. முதலிலே இராணுவத் தளபதி சொன்னார், "எங்களிடம் அவ்வாறு சரணடைந்தவர்கள் இருக்கின்றார்கள். நாங்கள் பட்டியலை வெளியிடுவோம்" என்று. ஆனால், பின்னர் வந்து சொன்னார், "அவ்வாறு பட்டியல் இல்லை" என்று. இவ்வாறு எல்லாம் நிலைமைகள் மாறிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவற்றுக்கு நீதி கிடைக்க வழிசெய்யுங்கள்! இதனைத்தான் சர்வதேச சமூகமும் விரும்புகின்றது.

இன்று சர்வதேசச் சமூகம் எதைக் கேட்கின்றது? யுத்தத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு, யுத்தத்தினால் அழிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு ஒரு நீதி கிடைப்பதற்கான வழியைக் கொடுங்கள்! அந்த மக்களுடைய நிம்மதியான வாழ்வுக்கு வழி சமையுங்கள்! என்பதாகும். ஆகவே, நிலைமாற்றுக்கால நீதிப் பொறிமுறையின் அடிப்படையில், தமிழர்கள் தங்களுடைய இறந்துபோனவர்களுக்கு வணக்கம் செலுத்தவும், இறந்தவர்களுடைய பாகங்களை எடுத்து அவற்றை அடக்கம் செய்து, கடமை செய்யவும் தங்களுடைய சொந்த இடங்களிலே சென்று நிம்மதியாக வாழ்வதற்கும் வழிகோலுங்கள்! நிலைமாற்றுக்கால நீதிப்பொறிமுறையை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், இன்றுவரை அதனை நடைமுறைப்படுத்தியிருக்கின்றதா? தங்களுடைய பிள்ளைகள் புதைக்கப்பட்டுள்ள இடங்களுக்குச் சென்று ஓர் ஆத்ம திருப்திக்காக அவர்கள் ஒரு கற்பூரம் கொடுத்தவோ மெழுகுதிரி கொடுத்தவோ ஒரு வணக்கம் செலுத்தவோ இதுவரை ஏன் அரசாங்கத்தினால் அந்த இடங்களைத் திறந்துவிட முடியாமல் இருக்கின்றது? இந்த நல்லிணக்கம் ஏற்படாமல் நாட்டிலே எவ்வாறு நீதியும் சமாதானமும் நிலையானதாக அமைய முடியும்? ஆகவேதான் நான் இந்த இடத்திலே இந்த விடயத்தை மிக முக்கியமாகக் குறிப்பிடுகின்றேன்.

ஒர் ஸ்பீச்சிஜூல்

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)

(The Hon. Chairman)

Hon. Member, you have only two more minutes.

ஒர் டீ. சீ. சீ. சீ. சீ.

(மாண்புமிகு சி. சீ. சீ. சீ.)

(The Hon. S. Shritharan)

Okay.

ஆகவே, இந்த மக்களுடைய உண்மை நிலைமைகளைப் புரிந்து, அவர்களுடைய மனங்களைப் புரிந்து செயற்பட வேண்டும். அவர்களுக்கான ஒரு நீதி கிடைக்க வேண்டும். அந்த மக்களுக்கான நீதி என்பது ஒவ்வொரு சிங்களத் தலைவரினது மனதிலும் ஒரு மாற்றமாக வரவேண்டும். சிங்களப் பொதுமக்கள் அதனை உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும். ஒவ்வொரு சிங்களப் பொதுமகனிடமும், நான் ஒரு தமிழ்ச் சகோதரனை எவ்வாறு நேசிக்கின்றேன், ஒரு மனிதனின் மனித உரிமையை எவ்வாறு பார்க்கின்றேன் என்ற வகையிலான நீதியான எண்ணங்கள் உருவாக வேண்டும். அவ்வாறான எண்ணங்கள்தான் மாற்றங்களைக் கொண்டுவரும்!

இன்றுவரையில் நாங்கள் இந்த நாட்டில் எங்களுக்கு வருகின்ற கடிதங்களைக்கூட தமிழ் மொழியிலும் சிங்கள மொழியிலும் பார்க்க முடியவில்லை; தனிச் சிங்கள மொழியிலேதான் பார்க்கின்றோம். பல கருத்தரங்குகள் ஆங்கில மொழியில் நடத்தப்படுவதாக அறிவிக்கப்படுகின்றது. ஆனால், தனிச் சிங்களத்தில் நடைபெறுகின்றன. ஆகவே, எவ்வாறு இரண்டு தரப்புக்கும் இடையில் ஒரு புரிதலை ஏற்படுத்துவது? அதிகாரங்கள் எவ்வாறு பகிர்ந்துகொள்ளப்படப்போகின்றன? ஒருவரை ஒருவர் சாடி, ஒருவர்மீது ஒருவர் குற்றம் சொல்வதில் என்ன நியாயம் இருக்கும்?

வடக்கு மாகாண முதலமைச்சர் விக்கினேஸ்வரன் சற்று உரத்துக் கதைத்தால், சில உரிமைகள் பற்றிப் பேசினால், உடனே அவரை 'இனவாதி' என்று பாராளுமன்றத்தில் சொல்கின்றார்கள். யாராவது ஒரு பாராளுமன்ற உறுப்பினர் தம்மக்களுடைய உரிமைகள் பற்றிப் பேசினால் அவரை இனவாதியாகச் சித்தரிக்கின்றார்கள். எல்லாமே ஒரு பக்கப் பார்வையுடன் பார்க்கப்படுகின்ற விடயங்களாக இருக்கின்றன. எனவே, பேரினவாதக் கண்ணோட்டங்களில் இருந்து விடுபட்டு, பெளத்த சிந்தனைகளுக்கு ஏற்ப மாறுங்கள்!

கௌரவ வெளிநாட்டு அமைச்சர் அவர்களே! இந்தியாவிலே இருக்கின்ற, திருகோணமலை, கிளிநொச்சி, மன்னார் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த கிட்டத்தட்ட இரண்டு இலட்சம் மக்கள் இங்கு திரும்பி வருவதற்கு விருப்பத்தோடு இருக்கின்றார்கள். ஆனால், அவர்கள் வருவதற்கான எந்த ஒழுங்குமுறைகளும் இதுவரை மேற்கொள்ளப்படவில்லை. யுத்தம் முடிந்து - 2009 இலிருந்து 2017இல் இன்றுவரையான காலகட்டத்தில் எந்த மாற்றமும் கொண்டுவரப்படவில்லை. கிளிநொச்சியின் ஜெயபுரம், மாயனூர் போன்ற பகுதிகளைச் சேர்ந்த பல மக்கள், மற்றும் திருகோணமலை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்கள், மன்னார் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இன்னும் இந்தியாவிலே இருக்கின்றார்கள். இவர்களை இங்கே கொண்டுவருவதற்கான ஓர் ஒழுங்குமுறையை இந்த அரசாங்கம் உடனே மேற்கொள்ள வேண்டும். அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாவது அவர்கள் இங்கு வந்து குடியேறுகின்ற சூழல் உருவாக்கப்பட வேண்டும். ஆகவே, இந்த நிலைமைகளைக் கவனத்திலே எடுத்து, செயற்படுத்தி, அந்த

[ගරු එස්. ශ්‍රීනරන් මහතා]

මக்களுදාය මනங்களில் மாற்றங்களைக் கொண்டு வர, உங்களுடைய மனங்களில் இயல்புநிலைகளை, இரக்க சிந்தனைகளை உருவாக்குங்கள்! என்று கூறி, நிறைவுசெய் கின்றேன். நன்றி.

ගරු සභාපතිතුමා  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

Order, please! At this moment, we would like to recognize the presence of Chief Ministers at the Speaker's Gallery.

[ප්‍ර.හා. 11.48]

ගරු වමල් රාජපක්ෂ මහතා  
(மாண்புமிகு சமல் ராஜபக்சா)  
(The Hon. Chamal Rajapaksa)

ගරු සභාපතිතුමා, වරාය හා නාවික කටයුතු සහ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා කියන අමාත්‍යාංශවල වැය ශීර්ෂ යටතේ වචන ස්වල්පයක් කපා කරන්න අවස්ථාවක් ලබා දීම පිළිබඳව මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. වරාය ඇමතිතුමා නම් මේ සභාවේ පෙනෙන්න නැහැ. එතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා, සභාපති, මාගේ පුර වරාය කළමනාකරණ පුද්ගලික සමාගම විසින් එහි වැඩ කරන සේවකයන් සඳහා එවා ඇති වනු ලේබයක් පිළිබඳව.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

අද ඒ වැය ශීර්ෂයන් නොවෙයි විවාදයට ගන්නේ. ඒවා විවාදයට ගන්න දිනයන් මාරු වුණා. අද ගන්නේ, Head numbers relevant to the Ministry of Transport and Civil Aviation, the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Development Assignment.

ගරු වමල් රාජපක්ෂ මහතා  
(மாண்புமிகு சமல் ராஜபக்சா)  
(The Hon. Chamal Rajapaksa)  
මේ පොතේ තිබුණේ වරාය ගැන.

ගරු සභාපතිතුමා  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
පොඩි වෙනසක් වුණා.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)  
පොඩි වෙනසක් වුණා.

ගරු සභාපතිතුමා  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

කෙසේ වෙතත් අද විවාදයට ගන්නේ, Head numbers relevant to the Ministry of Transport and Civil Aviation, the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Development Assignment.

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

There were some changes. ඔබතුමාට ඒක ගැන කථා කරන්න පුළුවන්. ඒ ගැන ප්‍රශ්නයක් නැහැ.

ගරු වමල් රාජපක්ෂ මහතා  
(மாண்புமிகு சமல் ராஜபக்சா)  
(The Hon. Chamal Rajapaksa)

මම ඒ ගැන කථා කරන්නම්. නැත්නම් මට අවස්ථාවක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

ස්වේච්ඡාවෙන් ඉල්ලා අස්වීමේ යෝජනා ක්‍රමයක් - VRS ක්‍රමයක් - යෝජනා කරලා තිබෙනවා. මේක ඉතාමත්ම අසාධාරණයි. අපි හම්බන්තොට වරාය ඉදි කළේ එහි තිබෙන වැදගත්කම ගැන සලකලා. හම්බන්තොට වරාය ස්වර්ණමය නිර්මාණයක් කියලා අපි විශ්වාස කරනවා. අනාගත ශ්‍රී ලංකාවේ දැවැන්තම ධන නිදානය බවට පත් වෙනවාය කියන එක හිතලා තමයි අපි එය පටන් ගත්තේ. මේක විනය පාලනය කළත්, අපි පාලනය කළත් සිදු වන්නේ ඒකමයි. මේකට මුලින්ම සේවයට බඳවා ගන්නා, 450ක් විතර තරුණ ළමයි පිරිසක්. ඔවුන් අද දෙමව්පියන් එක්ක එකතු වෙලා, දවස් කිහිපයක් තිස්සේ හම්බන්තොට ලොකු උද්දේශණයක් ගෙන යනවා. මේ අයට ඉතාමත් සොච්චම් මුදලකුයි ලැබෙන්නේ. ඒ අය තරුණ ළමයි. අලුතෙන් කොහොමද රක්ෂාවක් සොයා ගන්නේ? ඒ අය ගෙවල් හදන්න ණය අරගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම විවාහ වෙලා ඉන්නවා. නොයෙක් බලාපොරොත්තු ඇතුළු තමයි වරායේ සේවයට බැඳිලා තිබෙන්නේ.

අපේ නිමල් සිරිපාල ඇමතිතුමාත්, වරාය භාරව දැන් ඉන්න මහින්ද සමරසිංහ ඇමතිතුමාත් පසු ගිය රජයේ හිටපු වග කිව යුතු ඇමතිවරු එතුමන්ලාම ඉන්න මේ රජය -කොටස්කාරයන් විධියට ඉන්න මේ රජය- මේ තරුණයන්ට, තරුණයන්ට සිදුවන අසාධාරණය පිළිබඳව වග කීමෙන් කටයුතු කරන්න කියන ඉල්ලීම මා කරනවා. සාධාරණ ක්‍රමයක් ඇති කරන්න. වන්දි ගෙවන්න. එහෙම නැත්නම් පිහිටුවන අලුත් සමාගමේ හරි වෙනත් රැකියාවන් සඳහා ඒ අය යොමු කරවන්න. එතකොට මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්න පුළුවන්. ඒ සඳහා මැදිහත් වෙන ලෙස ඉතා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. වරාය ගැන කථා කරලා වැඩක් නැහැ. වරාය ඇමතිතුමා නැහැ නේ. ඔබතුමාට පණිවුඩය දෙන්න පුළුවන්.

රටක ජීවනාලිය වන්නේ ආනයනය හා අපනයනයයි. ඒ ක්‍රියාවලිය තමයි රටක ජීවනාලිය. විශේෂයෙන්ම එය සිදු වන්නේ නාවික ක්ෂේත්‍රය තුළින්; ඒ වාගේම ගුවන් ක්ෂේත්‍රය තුළින්. අපේ විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමාත් මේ ස්ථානයේ ඉන්නවා. 2017 ඔක්තෝබර් මාසයේදී චීනයේදී රැස්වුණා, BRICS රටවල නායකයෝ. එතුමන්ලා ප්‍රකාශ කරපු අදහස් කුඩා රාජ්‍යයන් වන අපට, අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය, අපේ ආර්ථික වැඩ පිළිවෙළ සකස් කර ගන්න ඉතාමත් වැදගත් වෙනවා කියලා මා විශ්වාස කරනවා. අපි අධිකාලම දමපු Colombo Port City වාගේ නව ව්‍යාපෘති ඉදිරි සංවර්ධනයට කොච්චර වැදගත්ද? ඒ රටවල අයගේ අදහස් අනුව, ඉදිරිය ගැන හිතනවා නම් මේවා ආර්ථික සංවර්ධනයට මහා ලොකු පදනමක් වෙනවා. දැන් අවුරුදු ගණනක් ගිහිල්ලාත් අප රටට දායාද වී ඇති මහා ශක්තිය හරියට ප්‍රයෝජනයට අරගෙන නැහැ. මම විශ්වාස කරනවා, හම්බන්තොට තිබෙන ස්වර්ණමය අවස්ථාවන් අපි සියලු දෙනාම එකතු වෙලා ප්‍රයෝජනයට ගන්න ඕනෑය කියලා. හම්බන්තොට වරාය පමණක් නොවෙයි, මත්තල ගුවන් නොවුපොළ - මේ දෙකම - ආශ්‍රිත ව්‍යාපෘති තුළ ඇති දැවැන්ත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සහිත අනාගතය නොපෙනීම ගැන කතාගාටුයි.

හම්බන්තොට වරාය සහ ගුවන් තොටුපොළ ගැන නොයෙක් දේවල් කියනවා. වරායට නැව් එන්නේ නැහැයි කියනවා. ගුවන් තොටුපොළට ගුවන් යානා එන්නේ නැහැයි කියනවා. මේවා සුදු ඇලි කියනවා. මේවායින් පාඩු ලබන බව කියනවා. ණය ගෙවන්න බැරි බව කියනවා. මේවා විකුණා දැමීම සාධාරණීකරණය කරන්න පුන-පුනා එවැනි දේවල් කියනවා. අපි සඳහා වශයෙන් හිතුවොත්, මේ කියන කථා මුසාවන්. මොකද, 2011 දී හම්බන්තොට වරායෙන් රුපියල් මිලියන 11ක ආදායමක් ලැබී තිබෙනවා. මන්තල ගුවන් තොටුපොළේ overflyingවලින් අපට කොච්චර ආදායමක් ලැබෙනවාද? ඒ ගණන නම් මා ළඟ නැහැ. නමුත් එයින් ආදායමක් ලැබෙනවා. වරාය ආරම්භ කරනකොටත්, ගුවන් සේවාව ආරම්භ කරනකොටත්, අවුරුදු 10කට පස්සේ එමීර්ට්ස් ආයතනයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය ආපසු ගන්නකොටත් ඒ කටයුතු භාරව හිටපු ඇමතිවරයා මමයි. මා ඒවා හොඳින්ම අධ්‍යයනය කරලා තමයි ඒ වැඩ කටයුතු පටන් ගත්තේ; වගකීම් භාර ගත්තේ. ඒ විතරක් නොවෙයි. 2015 දී හම්බන්තොට වරායෙන් රුපියල් මිලියන 8,383ක ආදායමක් අපට ලැබී තිබෙනවා.

දැන් මේවායේ ණය ගෙවීමට ක්‍රමයක් තිබෙන්න එපා යැ. මේ ණය ආපසු ගෙවන්න ක්‍රමවේදයක් තිබෙන්න ඕනෑ. ඒ කාලයේ ඒ ක්‍රමවේදය සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට සැලැස්මක් තිබුණා. අපි දකුණු කොළඹ වරාය ඉදි කළා. දැන් එහි ආදායම රුපියල් බිලියන ගණන්වලින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ලැබෙනවා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් නැගෙනහිර පර්යන්තය සාදනු ලැබුවා. නමුත් 2015 වර්ෂයෙන් පස්සේ ඒ කටයුතු ක්‍රියාවට නැංවුයේ නැහැ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය කරන cranes ගෙනැවිත් සවි කිරීමේ කටයුතු කළේ නැහැ.

ඒ විතරක් නොවෙයි. Colombo Port City එක හදන්න දීපු ඉඩම්වලින් යම්කිසි ඉඩම් ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ලැබිය යුතුයි කියා කොන්දේසියක් තිබුණා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් ඒ ඉඩම් ආයෝජනය කිරීම සඳහා ආයෝජකයන්ට ලබා දීලා ඒ තුළින් මුදල් ලැබෙනවා. ඒ වාගේම හම්බන්තොට වරායත් සමඟ ඒ අවට තිබුණු, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට පැවරූ ඉඩම් විවිධ කර්මාන්තශාලා හදන්න බදු දීම තුළින් යම්කිසි ආදායමක් ලැබෙනවා. ඒ කාලයේ හෙක්ටයාරයක් ඇමෙරිකානු ඩොලර් 50,000යි. ඒ වාගේම වාර්ෂිකව සියයට 3 බැගින් වැඩි වීමේ බද්දක් යටතේ කර්මාන්තශාලා හදන්න සමාගම් 11ක් සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කරලා තිබුණා. බලන්න, එතකොට ලැබෙන ආදායම? 2015 දී ඒවා එහෙමපිටින්ම නැවතුණා. ඒ වාගේම නැව්වලට තෙල් දෙන්න - bunkering - ආරම්භ කරලා තිබුණා. ඒ කටයුතුත් 2015 දී සම්පූර්ණයෙන්ම නැවැත්වුවා. ඉතින් කොහොමද, ආදායමක් ලැබෙන්නේ? අනාගතයේදී චීනය, දකුණු නායිලන්තය හරහා කිලෝමීටර් 102ක් දිග ක්‍රා ඇළ කපනවා. එතකොට නැගෙනහිර නාවික සේද මාවත කිලෝමීටර් 1,500කින් පමණ කෙටි වනවා.

මේ රජයත්, අපිත් හැම කෙනාම කියනවා, සංචාරක ක්ෂේත්‍රය, අපේ රටේ විශාල දියුණුවක් ඇති කළ හැකි අංශයක් කියලා. එහෙම නම් කටුනායක ගුවන් තොටුපොළත්, මන්තල ගුවන් තොටුපොළත් ඉතා වැදගත් වනවා. එක ගුවන් තොටුපොළයි කලින් තිබුණේ. දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ කිව්වා, හඟුරන්කෙත ගුවන් තොටුපොළක් හදනවා කියලා. මට මතකයි, 1991 දී පමණ අපිත් එක්ක සාකච්ඡා කරනකොට අගමැතිතුමා එහෙම කිව්වා.

අගුණකොළඹ සැලැස්සේත් ගුවන් තොටුපොළක් හදන්න එදා හිතේ තිබුණා; සැලසුම් කරලා තිබුණා. හැම ආණ්ඩුවක්ම එකින්-එක, එකින්-එක එක-එක කාලයට මෙහෙම කියනවා. නමුත් ඒවා

කෙරුණේ නැහැ. ඒවා කෙරුණාට පස්සේ තිබෙන්නේ ඒවායේ අඩුපාඩු හදාගෙන දියුණු කරන එකයි. අපේ රටේ මිනිසුන්ගේ ජීවන තත්ත්වය උසස් කරන්න ඕනෑ. අපේ රටේ ආර්ථිකය ගොඩ නගන්න ඕනෑ. අපි ලෝකයත් සමඟ සම්බන්ධ වන්න ඕනෑ. වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු විශාල වශයෙන් ඉහළ යනකොට ලොව කාර්ය බහුල වරායක් බවට හම්බන්තොට වරාය පත්වනවා.

ගුවන් තොටුපොළත් ඒ වාගේමයි. මොකද, සංචාරකයෙක් කටුනායකට ඇවිල්ලා බහිනවාට වඩා මන්තල ගුවන් තොටුපොළට ඇවිල්ලා, නැත්නම් මාගම්පුර වරායට ඇවිල්ලා බැස්සොත් සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ බොහෝ දේවල් බලන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. අහය භූමි තිබෙනවා, ඒ වාගේම නැගෙනහිර වෙරළට ගියොත් wind-surfing ක්‍රීඩාව තිබෙනවා, කඳුකරයට යන්න පුළුවන්, දිය ඇලි තිබෙනවා. ඒ ඔක්කෝම දේවල් තිබෙනවා. අපි ඒවායින් ප්‍රයෝජන ගන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම මන්තල ගුවන් තොටුපොළයි, හම්බන්තොට වරායයි දෙකම අපට ලැබුණු සම්පත්. ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමා විශේෂ අවධානයක් යොමු කරලා එහි ඇති ආර්ථික ප්‍රයෝජනය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන්න. ඒවායේ වැඩ කරන සේවකයන් ඉවත් කිරීම සාධාරණ නැහැ.

විශේෂයෙන්ම ඔබතුමන්ලා යහපාලන ආණ්ඩුවක් ගැන කථා කරනවා. යහපාලන ආණ්ඩුවක සිටින සියලුම දෙනා තුළ හොඳ මානුෂිකත්වයක් තිබෙන්නට ඕනෑ. ගරු සහනයකතුමාට ඒ පිළිබඳව, විශේෂයෙන්ම සහනයකතුමාව දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මම දන්නවා. අපි දෙදෙනාම 1989දී එකට තමයි පාර්ලිමේන්තුවට ආවේ. පක්ෂ හේදයකින් තොරව සාධාරණව වැඩ කරන්න දෙගොල්ලන්ටම යුතුකමක් තිබෙනවා. එම නිසා මම මේ වෙලාවේ පුන පුනා කියන්නේ, මා නියෝජනය කරන දිස්ත්‍රික්කයේ දරුවන් පමණක් නොවෙයි, අවට වෙනත් පළාත්වල දරුවනුත් ඒවායේ සේවක කණ්ඩායම්වල ඉන්නවා.

අපි හැම තිස්සේම පෙර රජයන්වලට දෝෂාරෝපණය කරමින්, අපහාස කරමින් හිටියාට වැඩක් නැහැ. රට තුළ ඇති සියලු ශක්තීන් හඳුනාගෙන ඒවා ඉහළ නංවා ගැනීමට කටයුතු කරන්න අවශ්‍යයි. මම නැවතත් කියනවා, ගුවන් තොටුපොළ සහ වරාය නිර්මාණය එක පාරට ආපසු අදහස් නොවෙයි. 1994දී වන්දිකා මැතිනිය අගමැතිතුමිය හැටියට පත්වෙලා, ඊට පසු ජනාධිපතිතුමිය හැටියට පත් වුණාට පස්සේ එතුමියගේ ප්‍රධාන වැඩ පිළිවෙළ වුණේ -ප්‍රධාන ඉලක්කය වුණේ- ගාල්ල, මාතර, හම්බන්තොට, මොණරාගල ආදී ප්‍රදේශ නොදියුණු ප්‍රදේශ හැටියට සලකා වෙගයෙන් සංවර්ධනය කිරීමයි. Mega projects ගෙනෙන්න එතුමියට අවශ්‍ය වුණා. එම නිසා එතුමිය "දක්ෂිණ සංවර්ධන අධිකාරිය" කියලා අධිකාරියකුත් හදුවා. ඒ මගින් අවුරුදු ගණනක් පුරා විශාල වශයෙන් අධ්‍යයනයන් කළා. එම අධ්‍යයනයන් මගින් සකස් කළ පොත් පත්, ලියවිලි ගන්නොත්, ඒවායින් මේ සභාවම පුරවන්න පුළුවන්. නමුත් වැඩක් නැහැ. ඒවා සඳහා කොපමණ මුදලක් වියදම් කරලා තිබෙනවාද කියලා අපි දන්නේ නැහැ. ඒ වුණත්, ඒවා ප්‍රයෝජනයට අරගෙන තමයි අපි හම්බන්තොට වරායේ සහ ගුවන් තොටුපොළේ දෙකේම කටයුතු කළේ.

එම mega projects අතරේ "විශාල හම්බන්තොට" කියලා ව්‍යාපෘතියකුත් තිබුණා. ඒ ව්‍යාපෘතිය බුත්තල දක්වා විහිදෙනවා. එය විශාල area එකක්. මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ඉඩම් පිළිබඳවත් සමීක්ෂණය කර තිබෙනවා. එක් එක් ස්ථානවල විවිධ ඉදිකිරීම් කරන්නත් සැලසුම් කරලා තිබෙනවා. කර්මාන්ත, නිවාස ආදී සියල්ලම ඊට ඇතුළත්. නමුත් අද, මේ මොහොතේ, එක පැත්තකින් මිනිසුන් එම ඉඩම් අනවසරයෙන් අල්ලා ගන්නවා, අනෙක් පැත්තෙන් අවිධිමත් ලෙස, රජයේ මූලික ප්‍රතිපත්තිවලට

[ගරු වමල් රාජපක්ෂ මහතා]

විරුද්ධව වෙනත් කාර්යයන් සඳහා යොදවනවා. මේ විධියට යෙදෙව්වොත්, අගමැතිතුමා සහ රජය බලාපොරොත්තු වන සංවර්ධනය ඉටුවෙයිද? හම්බන්තොට වරාය ඒන සමාගමකට දුන්නාට වැඩක් නැහැ, නැත්නම් මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙනත් කාට හෝ විකුණුවාට වැඩක් නැහැ, ඒ ආශ්‍රිතව ඇති කරන්න බලාපොරොත්තු වන කර්මාන්තශාලා ආදිය සඳහා ඉඩක් නොතිබුණොත්. එකකොට මොකක්ද වෙන්නේ? ඒවා අවශ්‍යයි. ජීවත් වෙන්න රැකියාවක් තිබෙනවා නම්, ඒ රැකියාව කරලා මිනිස්සු ජීවත් වෙයි. රැකියාවක් තිබෙනවා නම් නිවසක් බදු අරගෙන හෝ ජීවත් වෙයි. විශ්‍රාම ගියාට pension එකක් තිබෙනවා නම් ජීවත් වෙන්න පුළුවනිම තිබෙනවා. එහෙම නැත්නම් සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලෙන් හෝ ජීවත් වෙන්න පුළුවන්. ඒවා ගැන බලන්න ඕනෑ. තාවකාලික වාසි සඳහා, යම් කිසි පටු අදහසක් නිසා එම ඉඩම් අවහානික කරනවා නම්.-

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

හිටපු කථානායකතුමනි, ඔබතුමාට වෙන් කළ කාලය නම් දැන් අවසන්.

**ගරු වමල් රාජපක්ෂ මහතා**

(மாண்புமிகு சமல் ராஜபக்சா)  
(The Hon. Chamal Rajapaksa)

මම හිතන්නේ ඒ ගැන අවධානය යොමු කළ යුතුය කියලායි. දැන් චීනයට දීලා නේ, තිබෙන්නේ. ඒ නිසා ඒ අයත් එක්ක සාකච්ඡා කරලා, මේවා ගැන අධ්‍යයනය කරලා කටයුතු කරන්න ඕනෑ. භූමිය පරිහරණය කිරීමත් වැදගත් වෙනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවාව ගැන කපා කරන්න මට වෙලාව නැහැ. කපා කරන්න ගිය දේ මට වැරදුණා. මම බැලුවේ නැහැ. ඒ වෙනස් කිරීම ගැන මම කනගාටු වෙනවා. ශ්‍රීලන්කන් එයාර් ලයින් එක ගැනත් කපා කරන්න අවශ්‍යයි. නමුත් අද ඒකට අවස්ථාව නැහැ. බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු සභාපතිතුමා**

(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

හොඳයි. මිලහට ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මැතිතුමා.

[අ.හා. 12.04]

**ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා මහතා (නිරසර සංවර්ධන හා වනජීවී අමාත්‍යතුමා සහ බුද්ධ ශාසන අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு காமிணி ஜயவிக்ரம பெரேரா - வலுவாதார அபிவிருத்தி மற்றும் வனசீவராசிகள் அமைச்சரும் புத்தசாசன அமைச்சரும்)  
(The Hon. Gamini Jayawickrama Perera - Minister of Sustainable Development and Wildlife and Minister of Buddhasasana)

ගරු සභාපතිතුමනි, අද ඉතාමත් වැදගත් අමාත්‍යාංශ කිහිපයක වැය ශීර්ෂ සාකච්ඡා කරන අවස්ථාව. අපේ හිතවත් හිටපු කථානායක ගරු වමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා විදේශ සේවාව ගැන අදහස් ප්‍රකාශ කළා. රට තුළ විශාල වෙනසක් ඇති කරමින් මෙහිම සිරිසේන මැතිතුමාත්, රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමාත් ඇතුළු පක්ෂ නායකයන් ඒකාබද්ධ වෙලා 2015 ජනවාරි 08 වැනිදා නව රජයක් ඇති කළා. මම මෙතැනදී කපා කරන්නේ කවුරුවත් විවේචනය කරන දේවල් නොවෙයි. අපි වර්තමානය තුළින්

අනාගතයට යන වැඩ පිළිවෙළ යටතේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය ගැන කටයුතු කළ ආකාරය මා දැක්කා. අපේ හිටපු ජනාධිපතිතුමා මා එක්ක නාලන්දා විද්‍යාලයේ හිටියා. එකට බෝඩිමේත් හිටියා. එතුමාට රට පාලනය කරන්න තව අවුරුදු දෙකක් තිබියදී එතුමා එදා ජනාධිපතිවරණය කැඳවුවා. ඒ අවස්ථාවේ එතුමා පරාජය වුණා.

මා දන්නවා, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ මහ ලේකම් විධියට වර්තමාන ජනාධිපතිතුමාත්, මා අසල සිටින ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්ලා එදා දැඩි ලෙස ප්‍රකාශ කළා, එතුමාට ඒක කරන්න එපා කියලා. එදා අවුරුදු දෙකකට කලින් ජනාධිපතිවරණය පවත්වන්න හේතුව වශයෙන් මා දකින්නේ මේකයි. ඒ කාලය එක්තරා අඳුරු වළාකුලකින් ලංකාව වහ ගෙන යමින් සිටි වෙලාවක්. මොකද, අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළ, අපට පනවා තිබුණු තහංචි තුළ, අපේ ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිය තුළ අපේ රට පහතට වැටී තිබුණු අවස්ථාවක්. ඒ අවස්ථාවේ මෙහිම සිරිසේන මැතිතුමා ජනාධිපතිවරණයට තරග කරලා එක්සත් ජාතික පක්ෂය, ජාතික හෙළ උරුමය ඇතුළු පක්ෂ ගොඩාක් සහාය දීලා, එතුමා ජයග්‍රහණය කළාට පසුව ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයත් එක්ක එකතු වෙලා පිහිටුවා ගත් රජය තුළ අපි පවුලක් විධියටයි වැඩ කරන්නේ. අපි මේ පවුල කඩන්නේ නැතිව යන්න ඕනෑ. මොකද, අපි පැහැදිලි, ස්ථාවර දර්ශනයක් හදා ගන්න ඕනෑ.

ලෝකයේ නිරසර සමාජයක් බිහි කිරීමේ අරමුණින් 2015 සැප්තැම්බර් මාසයේ අපේ ජනාධිපතිතුමා පැරිස් සමුළුවට ගිහිල්ලා ගිවිසුමක් අත්සන් කළා. නිරසර සංවර්ධන හා වනජීවී ඇමතිවරයා විධියට එක්සත් ජාතීන්ගේ නිරසර සමුළුවට මටත් සහභාගි වන්න සිදු වුණා. අපේ කුඩා දූපතේ මෙහිම සිරිසේන ජනාධිපතිතුමා ඒ එක්සත් ජාතීන්ගේ නිරසර සමුළුවට ගිය වෙලාවේ ඇමෙරිකාවේ හිටපු ජනාධිපති බැරක් ඔබාමා ඇතුළු රාජ්‍ය නායකයෝ ඔක්කොම එතුමාව වට කරගෙන තිබෙනවා. එහෙම වට කර ගන්නාම එතැන හිටපු අනෙක් ඔක්කොම නිලධාරීන්, තානාපතිවරු එහෙම බලා ගෙන හිටියාලු, මේ කුඩා දූපතේ නායකයාට මෙහෙම සලකන්නේ ඇයි කියලා. වෙනදා අපේ නායකයෝ ගියාම ඒ අය තමයි බලවත් රාජ්‍ය නායකයෝ පස්සේ යන්නේ. මට කෑම කන වෙලාවේ තමයි මේ කපාව දැන ගන්න ලැබුණේ. ඒ අය ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් මෙහෙම කීවා:

"We were surprised to see how President Obama and all other leaders went to the President of Sri Lanka, Maithripala Sirisena, surrounded him and had a long chat also. Normally, small nations like Sri Lanka goes behind the powerful leaders of developed countries." I asked, "What is the reason for that?" They said, "The previous government's policies had created problems. Your country was almost on the verge of blockades and sanctions were to come up. But, your President is following a middle path policy and the way the two leading parties - the Sri Lanka Freedom Party and the United National Party - are working together is a model for other countries." They were surprised to see that and stated that they would take that as a model to other countries. They also said, "The Government and the Opposition parties are working together to develop the common interests of the country. That is the reason why we also back and support you."

අන්න ඒ විධියටයි ලංකාව ගැන කිව්වේ. මට විනාඩි 10ක කාලයක් තිබෙන්නේ. මම CITES සමුළුවට ගියා. ඒ වාගේ සමුළු කිහිපයකට මම සහභාගි වුණා. ජීනීවාවල තිබෙනවා, එක් පැත්තකින් එක්සත් ජාතීන්ගේ rights of the human beings, ඒ

වාගේම අනෙක් පැත්තෙන් rights of the animals. ජලය, වායුගෝලය, පොළොව කියන ඒවා ගත කොළ, සතා සිව්පාවාගේ අයිතිවාසිකම් ගැනද සොයා බැලෙනවා. තිරසර සංවර්ධනය කියන එක ඉතාමත් බලවත් වෙලා තිබෙන වෙලාවකයි CITES එක පැවැත්වුවේ. ඒ සමඟම සම්මුතියකට ඇවිත් තිබෙනවා, වදව් යන සතුන්, ගහ කොළ, ජලය, පරිසරය, වායුගෝලය ආරක්ෂා කරන්නට.

2013දී ගාලු මුවදොරදී Sri Lanka Customs එකෙන් අප්‍රිකාවෙන් ගෙනාව ලේ දළ තොගයක් ඇල්ලුවා. ඒවා එක එක විධියට විකුණන්නට හදුවා, නමුත් අපි ඒවා තහනම් කළා. මටත් කැබිනට් මණ්ඩලයෙන් බලපෑම් ආවා. නමුත් මම දැඩි ස්ථාවරයක ඉඳලා ඒ දළ ටික ඔක්කොම විනාශ කළා. ඒ වෙලාවේදී ලෝකයෙන් අපට පුදුම ගෞරවයක් ආවා.

එක්සත් ජාතීන්ගේ 17වෙනි CITES එකට අප්‍රිකාවට යන විට ජනාධිපතිතුමා මගෙන් ඇහුවා, ඊළඟ CITES එක ලංකාවේ පවත්වන්නට මොනවාද ඕනෑ කියලා. මම කිව්වා, ඔබතුමන්ලාගේ අනුමැතිය දෙන කියලා. කැබිනට් මණ්ඩලයත්, ජනාධිපතිතුමාත් කිව්වා, "හරි, අපි අනුමත කරනවා" කියලා. මම ආධිමත්වෙමින් කියනවා, බලවත් රාජ්‍යවල් තිබුණත්, 18වෙනි CITES සමුළුව 2019 වසරේදී ලංකාවේ පවත්වන්නට එකඟ වුණු බව. අනෙක් රටවල් ඒ අවස්ථාවේදී නිශ්චය වුණා, ලංකාවට ඒකවිඡන්දයෙන් ඒ අවස්ථාව ලැබුණා. රටවල් 183ක් කැමැති වුණා. එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ ඉන්නේ රටවල් 192යි. CITES එකේ සාමාජිකයෝ 183ක් ඉන්නවා. මේ සියලු රටවල් ඒකවිඡන්දයෙන් අනුමත කළ නිසා 2019දී වෙසක් අවසන් වන විටම, මැයි 21වෙනි දා සිට සති දෙකක් පැවැත්වෙන එම සමුළුවට රටවල් 183ත් රාජ්‍ය නායකයෝ, නියෝජිතයෝ 4,500ක් ලංකාවට එනවා. ඒ කියන්නේ ලංකාවට එන විශාල නියෝජිත පිරිසක්. BMICH එකේ පහසුකම් තිබෙන්නේ 1,500ක් සඳහා සම්මන්ත්‍රණ පවත්වන්නට විතරයි. එම නිසා marquees වැනි විශාල tents හදන්නට ඕනෑ; හෝටල් කාමර 4,500ක් වෙන් කරන්නට ඕනෑ. මෙතැනදී අපේ ප්‍රතිපත්ති විතරක් මදි. අපේ ගහ කොළ, සතා සිව්පාවා, වායුගෝලය, තිරසර සමාජයක් බිහි කරන්නට උත්සාහ කරන අපේ ආණ්ඩුව, ගරු ජනාධිපතිතුමා, ගරු අගමැතිතුමා යන සියලුදෙනාම එකතු වෙලා, අපේ ආගම දහම තුළ හොඳ සමාජයක් ඇති කර ගැනීම සඳහා නොබැඳුණු විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළ මේ සමුළුව පවත්වන්නට ඕනෑ. ඒ සම්බන්ධයෙන් තිබෙන ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කමිටුවේ සභාපති ගරු ජනාධිපතිතුමායි. මොකද, මම කිව්වා, විශාල වගකීමක් සහිත කටයුත්තක් නිසා මට ඒ කමිටුව මෙහෙයවන්න බැහැයි කියලා. ත්‍රිවිධ හමුදාවේ සහයෝගය ලබාගෙන ආරක්ෂක කටයුතු සම්බන්ධයෙනුත් අපි ක්‍රියා කරනවා.

ලංකාවට GSP සහනය ලැබුණේ ඇයි? GSP ලැබුණේ අපේ ශක්තිමත් විදේශ ප්‍රතිපත්තිය නිසා. ඒ තුළින් අපට අයෝජන එනවා; විශාල ලෙස මුදල් එනවා. එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා නොබැඳුණු විදේශ ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කරන්නට පටන් ගත්තා. සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනියත් නොබැඳුණු විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළයි කටයුතු කළේ. එක්සත් ජාතික පක්ෂය, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂය ඇතුළු අපේ පක්ෂ අනුමතය කරන්නේත් ඒ ප්‍රතිපත්තියයි. ඒ, සෑම රටකම හින් දිනාගෙන. බුදු දහම ප්‍රධාන තැන තියන ගමන් අනෙකුත් සියලු ආගම්වලට සමාන අයිතිය දීලා අපි ක්‍රියා කරනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මගේ කාලය ගත වී ඇති බව මම දන්නවා. මට විනාඩි කිහිපයයි තිබුණේ.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Chairman)  
ඔබතුමාට වෙන් කළ වෙලාවෙන් තව විනාඩියකුත් නැහැ.

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

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට මම transport ගැන කථා කරන්නට ඕනෑ. ගරු පාඨලී වම්පික රණවක ඇමතිතුමා හොඳ අදහස් ටිකක් දැක්වුවා. ඒක තමයි අපේ රජයේ ප්‍රතිපත්තිය. අපේ මුදල් අමාත්‍යතුමා නිල් - කොළ කියන ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිය තුළ, තිරසර - sustainable - ප්‍රතිපත්තිය තුළ, වාහනවලින් වායු ගෝලයට වන දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ආනයනය කරන electric three-wheelersවල බදු අඩු කරලා තිබෙනවා. මම ගරු ඇමතිතුමා සමඟ ඒ ගැන කථා කරලා තිබෙනවා. අපි ඒ කටයුත්ත ආරම්භ කරනවා. ඒ වාගේම cable cars ගැනත් සලකා බලන්නට ඕනෑ. මම ඒ සම්බන්ධයෙන් කථා කිරීමට නියෝජිතයෙකුට එන්නට කිව්වා, ගරු ඇමතිතුමාට එතුමාව මුණ ගැහෙන්නට පුළුවන්. දැන් ලෝකයේ දියුණු townsවල cable cars ධාවනය වෙනවා. අපි එවැනි දේවලින් කරන්නට ඕනෑ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ එක්කම මම ඉල්ලා සිටිනවා, අපි තීරණයක් ගන්නට ඕනෑ කියලා. මොකද, එක පාරටම රජයේ සේවකයෝ, මහජනයා රාත්‍රියේ වර්ජනයක් කරන්න හදනවා. [බාධා කිරීමක්] SLR එක කළා වාගේ එහෙම එක වරම කටයුතු නවත්වන්නට දෙන්නට බැහැ. මේ කටයුතු ගැනත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරමින් මගේ කථාව මෙතැනින් අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

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

*නැණී සිවියිය.*  
*எழுந்தார்.*  
*rose.*

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Chairman)

ගරු කනක හේරත් මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමා කථාවක් පවත්වන්නට යනවා නොවෙයි නේද? [බාධා කිරීමක්] Hon. Member, you are not in your Seat. You cannot ask questions when you are in someone else's chair.

ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාගේ කථාව ආරම්භ කරන්න. [බාධා කිරීමක්]

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

සත්තු ටික නැවත අරගෙන යනවාද, පන්නලට?

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(*மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමා ඉන්නේ ඔබතුමාගේ Seat එකේත් නොවෙයි නේ.

[අ.හා. 12.14]

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

ගරු සභාපතිතුමනි, ගරු ගාමිණී ජයවික්‍රම පෙරේරා ඇමතිතුමාගේ කථාවෙන් පසුව වචන කිහිපයක් ප්‍රකාශ කිරීමට

[ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මහතා]

ලැබීම ගැන මම සතුටු වෙනවා. එතුමා ප්‍රකාශ කර සිටියා, නොබැඳි ජාතීන්ගේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තවමත් අපි අනුගමනය කරනවා කියලා. ගරු නිලක් මාරපන ඇමතිතුමාට කලින් සිටි විදේශ කටයුතු ඇමතිවරයා පාර්ලිමේන්තුවේදී ප්‍රකාශ කර සිටියා, අපි නොබැඳි ජාතීන්ගේ ප්‍රතිපත්තිය නොවෙයි අනුගමනය කරන්නේ කියලා. ආර්ථික වශයෙන් සහ දේශපාලනික වශයෙන් වෙන වෙනම ඔබතුමන්ලාගේ ආණ්ඩුවට නොයෙක් රාජ්‍යයන් සමඟ alliances තිබෙනවා කියලා කිව්වා. මම හිතන්නේ ඒ වෙලාවේ ඔබතුමා ඒ කථාව අහගෙන ඉන්න නැතිව ඇති. වර්තමාන ආණ්ඩුව නොබැඳි ජාතීන්ගේ ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කරන්නේ නැහැයි කියන එක හිටපු විදේශ කටයුතු ඇමති ගරු මංගල සමරවීර මහතා ප්‍රකාශ කළා. ගරු නිලක් මාරපන ඇමතිතුමාට අමාත්‍යාංශය මාරු වෙන කොට ඒක වෙනස් වුණාද කියන්න මම දන්නේ නැහැ. කෙසේ වෙතත් අතිගරු ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන මහත්මයා නිව්යෝර්ක් නුවරට ගිහිල්ලා කරපු කථාව ආශ්‍රයෙන් යම්කිසි ප්‍රකාශයක් ඔබතුමා ඉදිරිපත් කළා. ගරු සභාපතිතුමනි, එතුමා නිව්යෝර්ක් නුවරදී කරපු කථාවෙන් කොටසක් මා උපුටා දක්වනවා, මගේ කථාවේ ආරම්භය සඳහා. I quote:

"During the last two-and-a-half years, we have succeeded in our journey of re-establishing and restoring the freedom of the people, protecting human rights and nurturing fundamental rights."

අතිගරු ජනාධිපතිවරයා නිව්යෝර්ක් නුවරට ගිහිල්ලා කරපු කථාව තුළ තිබුණු කොටසක් තමයි මා කිව්වේ. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය සහ නිදහස ගැන තමයි එතුමා එදා කථා කළේ.

අපි මේ ආණ්ඩුවේ ආරම්භය ගත්තොත් එදා -2015 ජනවාරි මාසයේ 08 වැනිදා - සුළුතර ආණ්ඩුවක් බලයට පත් වුණා. ඒ අවස්ථාවේදී මේ රටේ අග්‍රාමාත්‍යවරයා විධියට රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයා දිවුරුම් දුන්නා. අපි ඒ ගැන කථා කරන්න යන්නේ නැහැ. මොකද, ඔබතුමන්ලා රනිල් වික්‍රමසිංහ මහත්මයා ප්‍රමුඛ එක්සත් ජාතික පක්ෂයත් එක්ක එකතුවෙලා තමයි මෛත්‍රීපාල සිරිසේන මහත්මයා ජනාධිපති කළේ.

ඊට පස්සේ මොහාන් පීරිස් මහත්මයා ව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ අග්‍රවිනිශ්චයකාර - CJ - ධුරයෙන් ඉවත් කළා. සම්පූර්ණයෙන් නීත්‍යානුකූල නැති ක්‍රමවේදයක් තමයි ඔබතුමන්ලා ඒ අවස්ථාවේදී අනුගමනය කළේ. ඩිව් ගුණසේකර මැතිතුමා සකස් කරපු දෙවැනි COPE වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්න තිබියදී පාර්ලිමේන්තුව විසිරෙව්වා. හැබැයි, එදා එම COPE වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත්වෙලා තිබුණා නම්, ජනාධිපති කොමිසමට ගිහිල්ලා, telephone numbers එළියට එන හුටපටයවත් මෙතරම් දුර දිග යන්නේ නැතිව, බැඳුම්කර නිකුතුවෙන් වෙච්ච පාඩුවත් මකාගෙන, වැරැදිකරුවන්ටත් දඩුවම් ලබා දීලා, මේ වැඩේ අවසන් කර ගන්න ඔබතුමන්ලාට තිබුණා. හැබැයි, ඒක එසේ වුණේ නැහැ. පාර්ලිමේන්තුව විසිරෙව්වා. ඊට පස්සේ නව පාර්ලිමේන්තුව පත් වුණා. ඒකාබද්ධ විපක්ෂය විධියට අද 54 දෙනෙකු ඉන්නවා.

Mr. Chairman, with all due respect to our Hon. Leader of the Opposition, one of the most senior politicians in this country, the TNA has only 16 Members in this Parliament. The JVP, a Member of which holds the post of Chief Opposition Whip, has only six Members and we, the Joint Opposition, has 54 Members in this Parliament. If you talk about democratic values and respecting

democracy, then you should respect the fact that the Joint Opposition has 54 Members seated in the Opposition. But yet, we are not being recognized as the "Opposition" in this Parliament, with all due respect to Hon. Sampanthan.

අතික් පැත්තෙන් මැතිවරණ. අපි මැතිවරණ ගැන කථා කරනවා. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදයේ මූලික ලක්ෂණය මොකක්ද? රටක ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදයේ මූලික ලක්ෂණය තමයි, ඒ රටේ මැතිවරණ පැවැත්වීම. Sir, the litmus test of democracy is holding regular elections at regular intervals. That is what you call democracy. For the last two-and-a-half years, the provincial council elections and the local government elections have been postponed. The litmus test of democracy is having periodical elections at regular intervals. That is democracy. For the last two-and-a-half years, the provincial council elections have been postponed. Not only that, you introduced amendments to Parliament by violating the Standing Orders to postpone elections. We have brought that matter to the notice of the Hon. Speaker and have spoken about that many times in Parliament. Even the Hon. Prime Minister, at one time, was suggesting to the Government to amend the Standing Orders, but nothing has happened yet. Then, His Excellency the President goes to New York and in front of all the world leaders, states that democracy has been reinstated in this country. But for the last two-and-a-half years, there has been no election. Unfortunately, even today, there is no clarity as to when the elections will be held.

අද මේ රටේ පැහැදිලි පොලිස් රාජ්‍යයක් ක්‍රියාත්මක වනවා. මේ වනකොට, more than 12 Parliamentarians have been remanded. Mr. Chairman, you know that. More than 1,000 government servants have been questioned by the FCID. We still believe that the FCID has not been established properly; it is not an institution like the CID or other departments of investigation which have been lawfully or legally established by this House or by the law. But yet, you still find more than 1,000 government servants, civilians and Members of Parliament going there on a daily basis for questioning.

Sir, we have a question: does the presumption of innocence unless you are proven guilty, which is entrusted by our Constitution, apply only to the Members of the Government? Recently, we saw a number of Government Members talking to the media about the bond scam and clearly bringing up the point that the presumption of innocence has to be protected unless you are proven guilty. But, when it comes to the Members of the Joint Opposition or the government servants who had been working under the previous Government, that presumption of innocence unless you are proven guilty does not apply.

දුරකථන සංවාද අසා සිටීම පිළිබඳව පසු ගිය කාලයේ සමහර මන්ත්‍රීතුමන්ලා මහා කනස්සල්ලෙන් කථා කළ ආකාරය අපි දැක්කා.

ගරු සභාපතිතුමනි, දුරකථන සංවාද අසා සිටීම පිළිබඳව අපි පසු ගිය අවුරුදු දෙක හමාර තුළම කථා කළා. උසාවි නියෝග නැතිව ගෙවල්වලට ඇවිල්ලා, පරීක්ෂණ කිරීම පිළිබඳව අපි පසු ගිය අවුරුදු දෙක තුනේම කථා කළා. හැබැයි, දැන් එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ටත් ඒ පිළිබඳව කථා කරන්න සිද්ධවෙලා තිබෙනවා.

මා තව එක් කාරණයක් සඳහන් කරලා මගේ කථාව අවසන් කරනවා. අපේ හර්ෂ ද සිල්වා නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමන් මානව හිමිකම් ගැන Twitter පණිවුඩයක් දාලා තිබෙනවා අපි පසු ගිය දවසක දැක්කා, that human rights is not a national policy.

I must say that I agree with it up to a certain extent, but I also disagree with his statement because human rights may not be a national policy for your Government, but all that are included in your foreign policy and in your national policy. I must bring to your attention what the British Prime Minister Theresa May said. She said that human rights laws will be changed if they "get in the way" of the country's fight against terrorism. I was expecting our President to make this statement at the UN. We are a country which fought against terrorism for thirty years and defeated it. Ours is the only country in the world which defeated terrorism. Not only that, we must appreciate Lord Naseby's statement about the casualties during wartime. We are also disturbed about the fact that our Government has failed to appreciate the work that Lord Naseby has put in, going to the extent of applying under the Freedom of Information Act of Great Britain and proving that the UN has given a wrong impression and wrong numbers about the last phase of the war in Sri Lanka and about the casualties.

අවසාන වශයෙන් මා මේ කාරණයන් කියන්න කැමතියි, ගරු සභාපතිතුමනි.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

කතක හේරන් මැතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්නයක් නැත්නම් ඔබතුමාට තව විනාඩි හතක් කථා කරන්න පුළුවන්. එහෙම නැත්නම් අනික් කමකයාට අවස්ථාව ලබා දෙන්න වනවා.

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

නැහැ, මා තව විනාඩියකින් මගේ කථාව අවසන් කරන්නම්. අපේ හිටපු කථානායක ගරු වමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාත් හම්බන්තොට වරායේ සේවකයන්ට වන අසාධාරණය පිළිබඳව කථා කළා. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය, යහපාලනය ගැන කථා කරන ආණ්ඩුවක් විධියට ඒ සේවකයන් 400 දෙනාට සාධාරණය ඉෂ්ට කරන්න ඔබතුමන්ලා මැදිහත් වෙන්න. ජාතික සම්පත් විකුණනවා; විජාතිකකරණය කරනවා; ඒ පිළිබඳව අපි සටන් කරනවා; අපි ඒ පිළිබඳව යම්කිසි මතයක් දරනවා. හැබැයි, අභි-සක සේවකයන්ගේ අයිවාසිකම්වත් අවම වශයෙන් තහවුරු කර දෙන්න කියන ඉල්ලීම මා කරනවා. මොකද, මේ වනකොට ඒ සේවකයන් කම්කරු උසාවියේ නඩුවක් පවරලා, arbitrator කෙනෙකු පත් කරලා තිබෙනවා. ඒ තීන්දුව ලැබෙන තුරුවත් ඔවුන්ට සාධාරණය ඉෂ්ට කරන්න කියන ඉල්ලීම කරමින් මා නිහඩ වනවා.

[අ.හා. 12.24]

**ගරු ජේ. සී. අලුවකුචල මහතා**  
(மாண்புமிகு ஜே. சி. அலுவத்துவல)  
(The Hon. J.C. Alawathuwalla)

ගරු සභාපතිතුමනි, කථා කරන්න වේලාව ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් මා පළමුවෙන්ම ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වනවා.

විශේෂයෙන්ම අද දිනයේදී කාරක සභා අවස්ථාවේ විවාදයට ගන්නා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සහ වරාය හා නාවික කටයුතු අමාත්‍යාංශය කියන ඉතාම වැදගත් අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව අදහස් දක්වන්න අවස්ථාවක් ලැබීම පිළිබඳව මම බෙහෙවින් සන්තෝස වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධයෙන් කථා කිරීමේදී අපේ රටේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ලබාගෙන තිබෙන ජයග්‍රහණ පිළිබඳව අපි ඉතාම සතුටු වෙනවා. අපේ හිටපු විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාටත්, ජනාධිපතිතුමාටත්, අග්‍රාමාත්‍ය රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමාටත්, අපේ රජයේ ඒ කටයුතුවල නිරත වුණු විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා ඇතුළු ඒ සියලුදෙනාටත් මේ අවස්ථාවේදී අපි ස්තූති කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, වර්තමාන විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය කිලික මාරපන මැතිතුමාත් ඒ කටයුතු ඒ ආකාරයෙන්ම ප්‍රගතිශීලීව ඉස්සරහට අරගෙන යෑම පිළිබඳව එතුමාටත් ස්තූතිවන්ත වෙන්න ඕනෑ.

2015 ජනවාරි 08 වැනි දා අපි මේ රට බාර ගන්න කොට අපේ රට විදේශ ප්‍රතිපත්ති අතින් ඉතාම අයහපත් තත්ත්වයක තමයි තිබුණේ. පසුගිය රාජපක්ෂ රජයේ තිබුණු අයහපත් විදේශ ප්‍රතිපත්ති නිසා අපේ රටට නොයෙකුත් බාධක, කම්කටුලුවලට මුහුණ දෙන්න සිද්ධ වෙලා, ඉතා නරක තත්ත්වයකට අපේ රට පත් වෙලායි තිබුණේ. එය කොච්චරද කිව්වොත්, අපේ අල්ලපු රට වන ඉන්දියාව පවා මානව හිමිකම් කොමිසමේ යෝජනා ගෙනෙන කොට අපට විරුද්ධව ඡන්දය පාවිච්චි කරන තැනට පත් වුණා. අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්ති, ඒවාට අදාළ වැඩ පිළිවෙළ, මානව හිමිකම් කියන මේ හැම අංශයකින්ම අපි ඉතාම අසරණ තැනට පත් වෙලා තිබුණේ. නමුත්, අපි දැන් ජයග්‍රහණ ගණනාවක් ලබාගෙන තිබෙනවා.

පසුගිය රජය කාලයේ අපේ රට යුරෝපා සංගමයේ තහනම්වලට ලක් වෙලා, අපේ මත්ස්‍ය අපනයනය, ඇඟලුම් අපනයනය විතරක් නොවෙයි, බොහෝ ක්ෂේත්‍රවල රැකියා ප්‍රමාණයක් අපට අහිමි වන තැනට ඇවිල්ලා තිබුණා. අපි ලබා ගන්න ජයග්‍රහණ තුළින් විශේෂයෙන්ම අපට අහිමි වුණු GSP Plus බදු සහනය නැවත ලබා ගැනීමට පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා. යුරෝපා සංගමයේ රටවලට භාණ්ඩ විකිණීමේදී තිබෙන ඒ සහන නැවත ලබා ගන්න අපට අවස්ථාව ලැබුණා. ලබන වර්ෂයේ ඉදලා මේවායේ ප්‍රතිඵල අපේ රටේ ජනතාවට ලැබෙන තත්ත්වයට ඒ කටයුතු කරගන්න අපට අවස්ථාව ලැබිලා තිබෙනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි, අපේ මත්ස්‍ය සම්පත යුරෝපා වෙළෙඳ පොළේ තහනම් කරලා තිබුණා. ඒ තහනම ඉවත් කර ගැනීමේ ජයග්‍රහණයත් අපි ලබා ගත්තා. එම නිසා අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය අද අපි ඉතාම අගය කරනවා. මේ පැත්තෙන් ඉන්දියාවේ සිට ඇමෙරිකාව දක්වාත්, අනෙක් පැත්තෙන් චීනයේ සිට රුසියාව දක්වාත් ලෝකයේ සියලු රටවල් එක්ක අපි ඉතාම සුභදව, ඉතාම යහපත් විදේශ සම්බන්ධතා ඇති කර ගනිමින් කටයුතු කරගෙන යනවා. ඒ තුළින් මේ රජය විශාල ජයග්‍රහණ ගණනාවක් ලබා තිබීම ගැන අපි සතුටු වෙන්න ඕනෑ.

රාජපක්ෂ රජය කාලයේ අපේ රටට විශාල බලපෑම් ගණනාවක් හැම අංශයකින්ම එල්ල වුණු ආකාරය අපි දැක්කා. එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ මානව හිමිකම් අංශයෙන් විතරක් නොවෙයි, අනෙක් සියලු අංශවලින්ද අපේ රටට විශාල බලපෑමක් ඇති වෙලා තිබුණා. ඒ බලපෑම අපේ ජනතාවගේ එදිනෙදා ජීවන තත්ත්වයටත් කෙළින්ම බලපා තිබුණා.

2015 ජනවාරි 08 වැනි දා මේ රටේ දේශපාලන වෙනසක් ඇති වුණේ නැත්නම්, එවකට තිබූ අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළ අපේ

[ගරු ජේ. සී. අලවතුටල මහතා]

ජනතාවගේ ජන ජීවිතවලට මොන තරම් බලපෑමක් ඇති වෙයිද කියලා අපට හිතා ගන්න බැහැ. පසු ගිය රජයේ තිබුණු වැරදි ක්‍රියා මාර්ග නිසා අපේ රටට සම්බාධක පැනවෙන තැනට පත්වීමේ අවස්ථාවක් තිබුණා. මානව හිමිකම් උල්ලංඝනය කිරීම, මාධ්‍ය මර්දනය කිරීම වැනි අයහපත් ක්‍රියාකාරකම් ගණනාවක් නිසා අපි ඒ තැනට තල්ලු වෙලා තිබුණා. ඒ තත්ත්වයෙන් අපේ රට ගලවා ගන්න අපේ මංගල සමරවීර හිටපු විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමා විශාල කාර්ය භාරයක් ඉෂ්ට කළා.

ජනාධිපතිතුමාටත්, අගමැතිතුමාටත්, වර්තමාන විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය තිලක් මාරපන මැතිතුමාටත් අපේ රජයේ ප්‍රතිපත්ති ඉස්සරහට ගෙනියන්න ශක්තිය ලැබෙන්න කියලා අපි ප්‍රාර්ථනා කරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම, ඒ කටයුතුවල දායකත්වය ලබා දුන් විදේශ තානාපතිවරුන් ඇතුළු සියලුදෙනාටම අපි අපේ ස්තූතිය පුද කරන්න ඕනෑ. අපේ තානාපති සේවය තමන්ගේ පවුලේ ඥාතීන්ට රැකියා අවස්ථා ලබා දෙන සේවාවක් හැටියට පත් කරගෙන තිබුණු හැටි අපි දැකිම.

අද ඒවා වෙනස් කරලා රටට අවශ්‍ය, ඒ සුදුසුකම් තිබෙන පුද්ගලයන් ඒ ස්ථානවලට පත් කර දීම පිළිබඳවත් අපේ සතුට ප්‍රකාශ කරන්න ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමනි. ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ, මේ කටයුතු නියමාකාරයෙන් සිදු කරන්නට අපේ අමාත්‍යතුමා විශාල උත්සාහයක් ගන්නවා. විශේෂයෙන්ම, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු කරලා, අපේ රටේ ජනතාවට වඩාත් පහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දෙන්නට එතුමා විශාල උත්සාහයක් දරනවා. ඒ පිළිබඳව අපේ සතුට ප්‍රකාශ කරනවා.

මෙවර අය වැයේදී ප්‍රවාහන සේවාව සඳහා ඉලෙක්ට්‍රික් බස් ලබා දීලා ඒ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන්නට කටයුතු කිරීම පිළිබඳවත් අපේ සතුට ප්‍රකාශ කරන අතර, පොදු ප්‍රවාහන සේවය වැඩි දියුණු කරන්නට එතුමන්ලාට තව තවත් ශක්තිය ලැබේවායි කියා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

ගරු අශෝක් අබේසිංහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් මේ වැඩ කටයුතු දියුණු කරන්නට විශාල උත්සාහයක් ගන්නවා. ඒ නිසා, එතුමන්ලා දෙපළටම සුභ පතමින්, මට කථා කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම පිළිබඳව ඔබතුමාටත් ස්තූතීන් වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(මාණ්ඩුමිතු තවිෂාණාර් අවර්කන්)  
(The Hon. Chairman)

දිවා ආහාරය සඳහා පස් වරු 1.00 දක්වා සභාවේ කටයුතු අත් හිටුවනවා.

*රැස්වීම ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත් හිටුවන ලදී, අ.හ. 1.00 ට නැවත පවත්වන ලදී*  
*අත්පාදි අමර්චු ඉඩෙතිරුත්තප්ප්ටු, පී.ප. 1.00 මණිඝු මණ්ටුම ඉරාම්පමාචිත්තු.*  
*Sitting accordingly suspended till 1.00 p.m. and then resumed.*

**සහකාර මහ ලේකම්තුමිය**  
(உதவிச் செயலாளர் நாயகம்)  
(Assistant Secretary-General)  
කරුණාකර, මූලාසනය සඳහා ගරු සුජීත් සංජය පෙරේරා මන්ත්‍රීතුමාගේ නම යෝජනා කරන්න.

**ගරු ඩග්ලස් දේවානන්ද මහතා**  
(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)  
(The Hon. Douglas Devananda)  
මාණ්ඩුමිතු සුජීත් සංජය පෙරේරා අවර්කන් **நான் முன்மொழிகின்றேன்.**

**ගරු නිහාල් ගලප්පත්ති මහතා**  
(மாண்புமிகு நிஹால் கலப்பத்தி)  
(The Hon. Nihal Galappaththi)

*විසින් ස්ථීර කරන ලදී.*  
*ஆமோதித்தார்.*  
*Secoded.*

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

*අනතුරුව ගරු සුජීත් සංජය පෙරේරා මහතා මූලාසනාරූඪ විය.*  
*அதன்படி, மாண்புமிகு சுஜித் சங்கஜய பெரேரா அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.*  
*Whereupon THE HON. SUJITH SANJAYA PERERA took the Chair.*

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
Hon. Douglas Devananda, you have thirty minutes.

[பி.ப.1.02]

**ගරු ඩග්ලස් දේවානන්ද මහතා**  
(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)  
(The Hon. Douglas Devananda)  
கௌரவ தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் சுஜித் சங்கஜய பெரேரா அவர்களே, இன்றைய தினம் போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு, வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சு, அபிவிருத்திப் பணிப் பொறுப்பு அமைச்சு ஆகியவற்றின் நிதி ஒதுக்கீடுகள் மீதான குழுநிலை விவாதத்தில் கலந்துகொண்டு, எனது கருத்துகளைத் தெரிவிப்பதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக உங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

எமது வெளிநாட்டுக் கொள்கையானது ஆரம்ப காலந்தொட்டே அதாவது, எமது நாடு சுதந்திரமடைந்த காலந்தொட்டே நிரந்தர கொள்கையாக இல்லாமையால், பல்வேறு சிக்கல்களுக்கும் அது காரணமாகியுள்ளதைக் காணக்கூடியதாக உள்ளது. நாட்டில் மாறி, மாறி வருகின்ற அரசுகள் தங்களது அரசியல் கட்சித் தேவைகள் கருதிய கொள்கைகளின் அடிப்படையிலே வெளிநாட்டுக் கொள்கையையும் முன்னெடுத்து வந்துள்ளனவே தவிர, எமது நாட்டுக்குப் பொருத்தமான வெளிநாட்டுக் கொள்கையொன்றை நிரந்தரமாக வகுத்து, அதனைச் செயற்படுத்துவதற்குத் தவறியுள்ளன. தலைவலிக்கு உரிய சிகிச்சை வழங்காமல், அடிக்கடி தலையணைகளை மாற்றிக்கொள்வது போன்றே எமது வெளிநாட்டுக் கொள்கையும் இருந்து வருகின்றது.

யுத்தத்துக்குப் பின்னரான காலகட்டங்களில் எமது வெளியுறவுத் தொடர்புகள் பாதிக்கப்பட்ட நிலையில் காணப்பட்டபோதிலும், அதனை வலுவுள்ளதாகக் கட்டியெழுப்பக்கூடிய சூழல் தற்போது போதுமானளவு உருவாகியுள்ளது. இந்நிலையிலும், எமது வெளியுறவுக்



கொள்கையை மேலும் வலுமிகக்கதாகக் கட்டியெழுப்பக்கூடிய சாதகமான வாய்ப்புகள் தட்டிக் கழிக்கப்படுமானால், பின்னர் அதற்கான சந்தர்ப்பம் சாத்தியப்படாமலும் போய்விடலாம். இதற்காக சர்வதேசம் சொல்வதையெல்லாம் நாங்கள் செய்ய வேண்டும் என்பதல்ல. நாங்கள் செய்ய வேண்டியதை நாங்களே செய்தால் போதுமானது. அந்த வகையில் யுத்தத்துக்குப் பின்னரான காலப்பகுதிக்குள் யுத்தத்தின் நேரடிப் பாதிப்புகளுக்கு உட்பட்டோர் ஆற்றுப்படுத்தப்படல் முக்கியமானது. எனினும், அது நடந்தேறாத நிலையில் அதன் வடுக்கள் வலித்துக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த வலியினை எமது மக்கள் தாங்கிக்கொள்ள இயலாத நிலையில் இருக்கின்றனர்.

யுத்தம் காரணமாக உயிரிழந்த உறவுகளை எமது மக்கள் நினைவுகூருகின்றார்கள். இந்த நிகழ்வு வடக்கிலும் தெற்கிலும் சில அரசியல்வாதிகளின் சயலாபம் கருதி அரசியலாகக் கப்படுகின்றது. இது, அரசியல் மேடை அல்ல. உறவுகளைப் பலிகொடுத்த எமது மக்களின் உணர்ச்சிகளை வெளிப்படுத்துகின்ற, கல்லறைகள் தவிர்ந்த ஒரு வெற்று வெளி - வெறுமை - அந்த மக்களுக்கு எதுவுமற்ற வெறுமை. அந்த வெற்று வெளியில் எமது மக்கள் தங்களது உணர்வுகளைக் கொட்டித் தீர்க்கின்றனர். இதற்கென ஒரு தினத்தைப் பிரகடனப்படுத்தும்படியும் பொது நினைவுத்தாபி ஒன்றை அமைக்கும்படியும் நான் இந்தச் சபையிலே தனிநபர் பிரேரணையொன்று கொண்டுவந்திருந்தேன். அதற்கான அங்கீகாரமும் கிடைத்தது. அந்த அங்கீகாரம், செயல்படும் பெறும் வரையில் எமது மக்கள் தங்களது உறவுகளை நினைத்து உணர்வுகளை வெளிப்படுத்துவதற்கு இடம்கொடுங்கள்! அதற்கு எவரும் தடையாகவோ இடையூறாகவோ இருக்கக்கூடாது எனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். இத்தகைய விடயங்களை மேற்கொள்வதில் தடைகள் இருக்கக்கூடாது. அதற்கான வழிகள் திறந்துவிடப்பட வேண்டும். இதன் மூலமும் சர்வதேசத்தில் எமது நாடு குறித்து இருக்கின்ற கறைகள் நீங்கும்.

மேலும், சர்வதேச அரசியலில் நிகழ்கின்ற அரசியல் மாற்றங்கள் மற்றும் அடிப்படை தந்திரோபாயங்களைக் கிரகித்துக்கொள்ள இயலுமான வெளிநாட்டுக் கொள்கை ஒன்றின் அவசியத்திற்கான இடைவெளி இன்னமும் எமது நாட்டில் நிரப்பப்படாமலேயே உள்ளது. அடுத்தடுத்து ஆட்சிக்கு வருகின்ற அரசுகள் பல்வேறு நாடுகளுடன் வைத்திருக்கின்ற உறவுகளைப் போன்று இந்தியாவுடனான உறவுகளையும் பலப்படுத்திக்கொள்கின்றனவே அன்றி, எமது மக்களுடன் மிகவும் நெருக்கமான உறவுகளைக் கொண்டிருக்கின்ற, கலாசார, பண்பாட்டு ரீதியில் அதிகளவான உறவுகளைக் கொண்ட தமிழ்நாட்டுடன் எவ்விதமான உறவுகளையும் பேணுவதாக இல்லை. இதை நான் ஏற்கெனவே வலியுறுத்தியிருக்கின்றேன். எமது நாட்டில் தென்பகுதியில் இருக்கின்ற சிலர், வடக்கு மீது வைத்திருக்கின்ற பார்வையிலேயே ஆட்சியிலுள்ள அரசாங்கங்களும் தமிழ்நாட்டினைப் பார்க்காது, அதனுடனான உறவுகளைப் பேணிப் பலப்படுத்திக்கொண்டால், எமது நாட்டுக்கே அதிகமான நன்மைகள் கிடைக்கும் என்பது எனது நம்பிக்கையாகும்.

குறிப்பாக, வர்த்தக ரீதியில் எடுத்துக்கொண்டால், அத்தியாவசிய உணவுப் பொருட்கள் உட்பட ஏனைய விவசாய உபகரணங்கள், மின்னியல், இலத்திரனியல் பொருட்கள் போன்றவற்றை மிகவும் குறைந்த விலையில் தரமானதாகவும் இலகுவாகவும் இறக்குமதி செய்யமுடியும். அதன்படி யாழ். குடாநாட்டுக்கு காங்கேசன்துறை துறைமுகத்தின் மூலமாக

அவற்றைப் பெறக்கூடிய வாய்ப்புகள் ஏற்படுத்தப்படுமானால், எமது மக்களுக்கு நியாயமான விலையில் அத்தியாவசியப் பொருட்களைப் பெறக்கூடியதாகவும் தற்போது பாரிய வீழ்ச்சி நிலையை நோக்கிச்செல்கின்ற எமது வர்த்தகத்துறையை மீளக்கட்டியெழுப்பக்கூடியதாகவும் இருக்கும். அதேநேரம், எமது நாட்டுக்கு பெரும் தலையிடயாக இருக்கின்ற இந்திய கடற்றொழிலாளர்களது அத்துமீறியதும் தடை செய்யப்பட்ட உபகரணங்களைக் கொண்டதுமான கடற்றொழில் செயற்பாடுகளைப் புரிந்துணர்வு அடிப்படையில் நேரடிப் பேச்சுவார்த்தைகளை நடத்தி ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டுவர முடியும். தமிழ்நாட்டு அரசு தலைவர்களையும் அமைச்சர்களையும் உத்தியோகபூர்வமாக எமது நாட்டுக்கு வரவழைத்தும், எமது நாட்டு அரசின் தலைவர்கள், அமைச்சர்கள் தமிழ்நாட்டுக்கு உத்தியோகபூர்வ விஜயங்களை மேற்கொண்டும் உறவுகளைக் கட்டியெழுப்பி, பேணி வளர்த்து, சுமுகமான பேச்சுவார்த்தைகளை நடத்துவதன் மூலம் இத்தகைய நிலைமைகள் நிச்சயமாகச் சாத்தியமாகக் கூடும் என்றே நான் நம்புகின்றேன்.

மேலும், எமது வெளிநாட்டு இராஜதந்திரத்துறையில் இன விகிதாசாரம் பேணப்பட வேண்டிய அவசியமும் இருக்கின்றதென்று நான் எண்ணுகின்றேன். அந்தவகையில், எமது நாட்டின் தேசிய அபிலாசைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக குறுகிய கால, மத்தியக் கால மற்றும் நீண்ட கால திட்டமிடப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கொள்கை ஒன்றினை அரசு நிதி, தந்திரோபாயங்கள் மற்றும் தூரநோக்குடன் ஆழமாக ஆராய்ந்து அதற்கான தகுந்த செயற்பாட்டினை தகுதிவாய்ந்த இராஜதந்திரிகளைக் கொண்டு செயற்படுத்தப்படல் வேண்டும். இதைவிடுத்து, உறவுகளுக்கும் கட்சி ஆதரவாளர்களுக்கும் நெருங்கிய நட்புகளுக்கும் தொழில் வாய்ப்புகளை வழங்குகின்ற நிறுவனமாக வெளிநாட்டு உறவுகள் தொடர்பான கட்டமைப்பு இருக்கக்கூடாது.

இன்று இந்த நாட்டின் பல பகுதிகள் பல்வேறு நாடுகளுக்குப் பிரித்துக் கொடுக்கப்படுவதாக விமர்சனங்கள் எழுவதிலிருந்தே எமது நாட்டுக்கு தெளிவானதொரு வெளிநாட்டுக் கொள்கை இல்லை என்பது தெரிகின்றது. எமது மக்கள் எமது நாட்டினை எவருக்கும் தாரைவார்த்துக் கொடுப்பதற்குத் தயாராக இல்லை. அனைத்து நாடுகளுடனும் சுமுகமான உறவுகளைப் பேணவே விரும்புகின்றார்கள். இதனை உறுதிசெய்கின்ற வகையிலான வெளிநாட்டுக் கொள்கை அமையப்பெற வேண்டும். எனவே, நிலையானதும் வலுமிகக்கானதும் எமது நாட்டுக்குப் பொருத்தமானதுமான ஒரு வெளிநாட்டுக் கொள்கையை வகுத்துச் செயற்படுத்துவதற்கு கௌரவ அமைச்சர் திலக் மாரப்பன அவர்கள் முன்வருவார் என நம்புகின்றேன். அவரது திறமை இந்த விடயத்திலும் வெளிப்பட வேண்டும் என்பதே எமது அபிலாசையாகும்.

அடுத்ததாக, போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் தொடர்பில் எனது கருத்துகளைத் தெரிவிக்க எண்ணுகின்றேன். எமது நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், போக்குவரத்து என்ற விடயத்தை எடுத்துக்கொண்டாலே, வீதி விபத்துகள் நினைவுக்கு வருகின்ற அளவுக்கு இன்று நிலைமை மாறியுள்ளது. வீதி விபத்துகளைக் கட்டுப்படுத்தும் வகையில், வாகனங்களில் இடதுபுறமாக முன்னேறிச் செல்லுதல், ரயில் கடனைகளில் சமிக்ஞை விளக்கினைப் புறக்கணித்து வாகனத்தைச் செலுத்துதல், வீதியில் வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டிய உச்ச வேகத்தைவிட அதிக வேகத்தில் செல்லுதல் போன்ற நடவடிக்கைகளைக் கவனத்திற்கொண்டு அதிகூடிய தண்டப் பணத்தை அறவிடுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

[மே 16 2015]

இவ்வாறான நிலையில், அதனைச் செயற்படுத்த வேண்டும் என்ற கருத்தினை வலுப்படுத்தும் வகையிலேயே மேற்படி வீதி விபத்துக்கள் நிகழ்த்தப்பட்டு வருவதாகத் தெரிகின்றது.

அண்மையில், புத்தளம் மதுரங்குளி பகுதியிலும் வியாங்கொடைப் பகுதியிலும் நிகழ்ந்துள்ள இரண்டு பாரிய வீதி விபத்துகளும் இதற்கு உதாரணங்களாகும். கடந்த காலங்களில் எமது நாட்டில் இடம்பெற்றுள்ள வீதி விபத்துகளைப் பார்க்கின்றபோது, அதன் காரணமாக உயிரிழக்கின்றவர்களது எண்ணிக்கையானது, வருடாவருடம் அதிகரித்து வருகின்ற நிலைமையினையே காணக்கூடியதாக இருக்கின்றது. 2014இல் 2240 பேர், 2015இல் 2722 பேர், 2016இல் 3003 பேர் என்ற எண்ணிக்கையில் உயிரிழப்புகள் ஏற்பட்டுள்ளன. அதுமட்டுமல்லாது, 2016இல் 2824 பேர் கடுமையான காயங்களுக்கும் 13,961 பேர் சிறு காயங்களுக்கும் ஆளாகியுள்ளனர் எனத் தெரிய வருகின்றது. இந்த வருடத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஜனவரி மாதம் முதற்கொண்டு கடந்த ஒக்ரோபர் மாதம் வரையில் வீதி விபத்துகள் காரணமாக 2511 பேர் உயிரிழந்துள்ளனர். ஜனவரி மாதம் முதல் ஆகஸ்ட் மாதம் வரையிலான காலகட்டத்திற்குள் 5565 பேர் படுகாயங்களுக்கும் 9180 பேர் சிறு காயங்களுக்கும் உள்ளாகினர் எனத் தெரிய வருகின்றது. இதன்படி, இந்த வருடத்தில் நாளொன்றுக்கு சுமார் 7 பேர் வீதி விபத்துகளால் உயிரிழந்திருக்கின்றனர். 15 பேர் படுகாயமடைந்திருக்கின்றனர். 25 பேர் சிறு காயங்களுக்கு உள்ளாகியுள்ளனர். இது எமது நாட்டில் ஒரு பாரதூரமான நிகழ்வாகவே அமைந்துள்ளது. எனவே, இவ்விடயம் தொடர்பில் சாரதிகள் மற்றும் பொது மக்கள் மத்தியில் நிறுக்கமான சட்டத்திட்டங்களும் போதுமான விழிப்புணர்வுகளும் வலுவுள்ளதாக ஏற்படுத்தப்படல் வேண்டும். இந்த விழிப்புணர்வுகள் வெறும் விளம்பரங்களாக மட்டுமல்லாமல், போதியளவில் தேசிய ரீதியில் உணர்வுப்பூர்வமானதாக முன்னெடுக்கப்படுதல் வேண்டும்.

அரசு மற்றும் தனியார் துறைகளுக்கிடையில் மக்களுக்கான சேவைகளை வழங்குவதில் போட்டிகள் இருக்கலாம். ஆனால், அரசு மற்றும் தனியார் பேருந்துகளுக்கிடையில் பாதையில் வேகத்தில் காட்டப்படுகின்ற போட்டிகளே இன்று பயணிகள் மத்தியில் பீதியை ஏற்படுத்தி வருகின்றன. போக்குவரத்தினை மக்கள் சேவையாகக் கருதுகின்ற நிலைமை போய், அதனை வெறும் இலாபம் ஈட்டுகின்ற ஒரு துறையாகக் கொள்கின்ற நிலைமையே இன்று அதிகரித்துக் காணப்படுகின்றது. இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும் என்பதை இங்கு வலியுறுத்த விரும்புகின்றேன்.

அத்துடன், தற்போது ஏற்பட்டுள்ள அதிகளவிலான வாகன நெரிசல்கள் காரணமாகப் பயணிகள் படுகின்ற அவல் தைகளைத் தவிர்க்கும் வகையில் புகையிரத சேவையினை மேலும் விளைத்திறனுடன் மேற்கொள்ள வேண்டியதன் தேவை குறித்தும் கூடிய கவனம் செலுத்தப்படல் வேண்டும் என்பதனையும் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். ஏனெனில், புகையிரதப் போக்குவரத்துச் சேவையின் தேவையே எமது நாட்டில் இலகுவான போக்குவரத்திற்கான எதிர்காலக் கேள்வியாக இருக்கப்போகின்றது. அதற்குரிய வசதிகள் புகையிரதங்களில் ஏற்படுத்தப்படல் வேண்டும். குறிப்பாக, இன்று புகையிரதத் திணைக்களத்திற்கு அதிக வருமானத்தை ஈட்டித்தருகின்ற வடக்கு நோக்கியதான சேவைகளில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள புகையிரதங்களைப் பார்க்கின்றபோது, பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு எவ்வகையிலும் பொருத்தமற்ற வகையிலே போதிய பராமரிப்புகளும் இன்றிய நிலையில்

காணப்படுகின்றன. யாழ்ப்பாணத்திற்கான புகையிரத சேவை மீள ஆரம்பிக்கப்பட்டபோது ஓரிரு புகைவண்டிகளில் காணப்பட்ட சுத்தமானது, அதன் பின்னர் ஒருபோதுமே காணப்படாத வகையிலே இருப்பதை இங்கு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன். நீர் வசதிகள், மலசலகூடங்களின் சுத்தம் போன்ற பல்வேறு விடயங்கள் குறித்தும் கவனமெடுக்க வேண்டும். கட்டணங்கள் அறவிடப்படுகின்ற நிலையிலாவது சேவைகளை ஒழுங்காக வழங்குவதற்கு முன்வர வேண்டும்.

அதேநேரம், பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைக் காப்பாளர்களாகத் தற்போது பணியில் இருக்கின்றவர்களது தொழில் ரீதியிலான அந்தஸ்து, நிரந்தர நியமனங்கள், ஊதியப் பிரச்சினைகள் தொடர்பில் நான் ஏற்கெனவே கௌரவ போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களது அவதானத்திற்குக் கொண்டுவந்திருந்தேன். அந்த வகையில் மேற்படி ஊழியர்களது பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்படவில்லையென்றே தெரிகின்றது. எனவே, மேற்படி பணியாளர்கள் தொடர்பில் சாதகமான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்படுவது அவசியமாகும் என்பதை மீண்டும் இங்கு வலியுறுத்த விரும்புகின்றேன்.

மேலும், வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்களுக்கான புகையிரதப் போக்குவரத்துச் சேவையின் தாமதங்கள் அகற்றப்பட வேண்டும். இதற்கு ஏதுவாக முதற்கட்டமாக, பொல்கஹுவெலையிலிருந்து குருநாகல் வரையிலும் இரண்டாம் கட்டமாக, குருநாகலிருந்து மாஹோ வரையிலும் மூன்றாம் கட்டமாக, மாஹோவிலிருந்து அனுராதபுரம் வரையிலும் இரட்டைப் புகையிரதப் பாதைகளை அமைப்பது தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும். அத்துடன், கொழும்புக்கும் காங்கேசன்துறைக்குமிடையில் மேலுமொரு புகையிரத சேவை தேவையாகவுள்ளது. இதற்கான ஏற்பாடுகளை முன்னெடுப்பதற்கும் அதுவரையில் ஓர் ஏற்பாடாகத் தற்போது வவுனியா வரை செல்கின்ற 'ரஜரட்ட ரெஜின' புகையிரத சேவையினை யாழ்ப்பாணம் வரை நீடிப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

யாழ்ப்பாணம் குடாநாட்டுக்குள் ஒரு சுற்று வட்ட சேவையாக புகையிரத சேவையினை முன்னெடுக்கும் நோக்கில் கொடிகாமம் - பருத்தித்துறை - காங்கேசன்துறை வரையிலான புகையிரதப் பாதையினை அமைக்க வேண்டுமென்ற ஒரு கோரிக்கையினை இங்கு முன்வைக்க விரும்புகின்றேன். இந்தப் பாதை அமைப்பில் எவ்விதமான தடைகளும் இருக்கப்போவதில்லை. இடையில் பாலங்கள் கிடையாது; அரசு காணிகள்; சுமார் 25 கிலோமீட்டர் வரையிலான தூரம்; சமவெளித் தரை. எனவே, இவ்விடயம் தொடர்பில் கவனமெடுத்து, கௌரவ அமைச்சர் நிமல் சிறிபால த சில்வா அவர்களது காலத்திலேயே இத்திட்டம் சாத்தியமாக்கப்பட வேண்டும் எனக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மேலும், வடக்குக்கான புகையிரத சேவை மீள ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்தில், பளைக்கும் காங்கேசன்துறைக்கும் இடையிலான ஒரு நகரப் போக்குவரத்துச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டு, சிறிது காலத்தில் அது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. ஆனால், இன்று அந்தச் சேவையின் தேவை எமது மக்களால் பெரிதும் உணரப்படுகின்ற மையினால் அரசு அலுவலர்கள் மற்றும் பாடசாலை மாணவர்களது வசதி கருதி மேற்படி சேவையினை மீள ஆரம்பிக்குமாறும் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

வடக்கைப் பொறுத்தவரையில், புகையிரத நிலைய உத்தியோகத்தர்கள், ஊழியர்கள் பலர் தமிழ்மொழி மூலமான பரிச்சயம் அற்றவர்களாக இருப்பதனால் எமது பயணிகள்

பல்வேறு சிரமங்களை எதிர்கொள்கின்றனர். அதேபோன்று, புகையிரதப் பாதைகள் மற்றும் கட்டிடங்களைப் பராமரிக்கின்ற தொழில்நுட்ப கீழ்நிலை உத்தியோகத்தர்கள் தென்பகுதியிலிருந்தே நியமனம் பெற்றிருக்கும் நிலையில், மொழிப் பிரச்சினை மற்றும் தங்குமிட வசதிகள் போன்றவற்றில் பல்வேறு சிரமங்களுக்கு முகங்கொடுத்து வருகின்றனர் என்றும் தெரிய வருகின்றது. எனவே, இதற்கான போதியளவு நியமனங்களை வடக்கு மாகாணத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு வழங்க நடவடிக்கை எடுப்பது இத்தகைய சிரமங்களைத் தவிர்த்துக்கொள்ள ஏதுவாக இருக்கும். குறிப்பாக, வடக்கு மாகாணத்தில் செயற்படுகின்ற தொழிற்பயிற்சி கல்லூரிகளிலிருந்து கற்று வெளியேறுகின்றவர்களை புகையிரதத் திணைக்கள சேவைகளில் இணைத்துக்கொள்ள முடியுமெனக் கருதுகின்றேன். இவ்விடயம் தொடர்பிலும் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் தனது கவனத்தைச் செலுத்துவார் என நம்புகின்றேன்.

மாவட்ட புகையிரத உதவிப் பொறியியலாளர் அலுவலகம் ஒன்றினை யாழ்ப்பாணத்தில் அமைப்பதற்கும் நடவடிக்கை தேவை. மேலும், காங்கேசன்துறை - பொன்னாலை புகையிரத வீதிக்கென நிதி ஒதுக்கீடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதாக ஒரு தகவல் வெளிவந்திருந்தது. அதன் நிலை என்ன? கடந்த காலத்தில் இரத்தினபுரி ஊடாக கொடும்புக்கும் ஒப்பநாயக் கவுக்குமிடையில் ஒரு புகையிரதப் பாதை இருந்ததாக ஞாபகம்! அதற்கு என்ன நடந்தது? என்றும் கேட்க விரும்புகின்றேன்.

மேலும், பலாலி விமானநிலையப் புனரமைப்புப் பணிகள் தற்போது என்ன நிலைமையில் இருக்கின்றன? எனக் கேட்க விரும்புகின்றேன். மேற்படி விமான நிலையத்தினை ஒழுங்குறுப்ப புனரமைத்து, அதனுடாக இந்தியாவின் திருச்சி, மதுரை, திருவனந்தபுரம் போன்ற பகுதிகளுக்கான விமானப் போக்குவரத்துச் சேவையினை ஆரம்பிக்க முடியும். தற்போதைய நிலையில் இது பயனுள்ள ஏற்பாடாகும். இந்தியாவிலிருந்து தினமும் பெருந்தொகையான சுற்றுலாப் பயணிகளும் பக்தர்களும் யாழ்ப்பாணத்தை நோக்கி வருகின்றனர். பிற நாடுகளிலிருந்து இந்தியாவுக்கு வருகின்ற சுற்றுலாப் பயணிகள் யாழ்ப்பாணம் வருவதற்கு இது பயனுள்ளதாகவும் இலகுவானதுமாக அமையும்.

வட பிராந்திய போக்குவரத்துச் சபையானது ஊர்காவற்றுறை நோக்கிய பாதை வழிகளில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினது கட்டண நிர்ணயத்திற்கு மேலதிகமாக எமது மக்களது பணத்தை மோசடியான முறையில் அறவீடு செய்து வருவதாக தொடர்ந்தும் முறைப்பாடுகள் முன்வைக்கப்பட்டு வருகின்றன. பொருளாதார ரீதியில் மிகவும் பின்தங்கிய நிலையில் வாழ்ந்து வருகின்ற எமது தீவகப் பகுதி மக்களிடமிருந்து ஒவ்வொரு பயணிகளுக்குமாக ஒரு பயண தடவையில் 10 ரூபாய் முதல் 13 ரூபாய் வரையில் இவ்வாறு அறவிடப்படுவதாகவும் வடக்கின் ஏனைய பகுதிகளில் 'பாய்ச்சல் கட்டணம்' என்ற பெயரில் குறித்த கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டு வருவதாகவும் பொது மக்கள் முறையிட்டு வருகின்றனர். இந்த விடயம் தொடர்பில் போக்குவரத்து அமைச்சர் கௌரவ நிமல் சிறிபால டி சில்வா அவர்கள் தனது கவனத்தைச் செலுத்தி இத்தகைய நடவடிக்கைகளை நிறுத்துவதற்கு முன்வர வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

அத்துடன், தற்போதைய நிலையில் வடக்கு மாகாணத்தில் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய சில விடயங்களையும் இங்கு அவதானத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகின்றேன். வட பிராந்தியத்திற்கான பிரதான பிராந்திய முகாமையாளராகத்

தற்போது பணியாற்றுகின்றவர், குறிப்பிட்ட சில நாட்களே வட பிராந்திய இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு வருகை தரும் காரணத்தினால், அங்குள்ள பணியாளர்களது பிரச்சினைகள் உள்ளிட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்படாமல் இருப்பதாகத் தெரிய வருகின்றது. இவர் தொடர்பில் பல்வேறு முறைப்பாடுகள் தொடர்ந்தும் முன்வைக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனவே, இவ்விடயம் தொடர்பில் கூடிய கவனமெடுத்து சுமுகமான தீர்வுகள் எட்டப்படுவதும் அல்லது மாற்று ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுவதும் அவசியமாகும்.

வடக்கு மாகாணத்தில் செயற்பட்டு வருகின்ற ஏழு சாலைகளிலும் தழுவல் கடமைகளில் பணிபுரிகின்றவர்களுக்கு பொருத்தமான நியமனங்கள் வழங்கப்பட வேண்டியுள்ளது. சாரதிகள், காப்பாளர்களுக்கான பற்றாக்குறைகள் காணப்படுவதால் போதுமானளவு சாரதிகள் மற்றும் காப்பாளர்களை இணைத்துக்கொள்ள நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். ஏழு சாலைகளிலும் போதுமான பேருந்துகள் இல்லாத நிலை காணப்படுகின்றது.

09 ஜூலை 2017 09:00

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
Hon. Member, you have five more minutes.

09 டிசம்பர் 2017 09:00  
(மாண்புமிகு டக்ளஸ் தேவானந்தா)  
(The Hon. Douglas Devananda)

இன்று வடக்கின் பல்வேறு மீன்குடியேற்றப் பகுதிகளிலும் போக்குவரத்துக்கான பேருந்து வசதிகளற்ற நிலையில் எமது மக்கள் பல கிலோமீற்றர் தூரம் நடந்துசென்றே தமது அன்றாட மற்றும் அத்தியாவசியப் பணிகளை மேற்கொள்ள வேண்டிய நிலையில் உள்ளனர். தற்போது இருக்கின்ற பேருந்துகளும் மிகப் பழையன. எனவே, புதிய பேருந்துகளைப் போதியளவில் சேவையில் ஈடுபடுத்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். யாழ். தீவகப் பகுதிகளுக்கென ஊர்காவற்றுறைப் பகுதியில் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைக்கென ஒதுக்கப்பட்டுள்ள காணியில் இ.போ.சபை சாலையின் உப அலுவலகம் அமைக்கப்பட்டால் அது மிகவும் பயனுள்ளதாக அமையும். இலங்கை வட பிராந்திய போக்குவரத்துச் சபைக்குரிய திடீர் பரிசோதனை குழுவின் பயிற்சிப் பாடசாலைக்கு 'ஜீப்' வாகனங்கள் மூன்று தேவைப்படுவதாகக் கூறப்படுகின்றது. அனைத்துப் பணியாளர்களினதும் ஊழியர் சேமலாப நிதி, ஊழியர் நம்பிக்கை நிதி போன்றவை வைப்பிலிடப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் முன்வைக்கின்றேன்.

மேலும், வடக்கு மாகாண சபையின் நிர்வாக மையம் யாழ்ப்பாணத்தில் செயற்படுகின்ற நிலையில் மாகாணத்தின் தொலைதூரப் பகுதிகளிலுள்ள மக்களுக்கான போக்குவரத்துச் சேவைகள் யாழ்ப்பாணத்துக்கான போக்குவரத்துச் சேவையுடன் இணைக்கப்படவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது. அதேபோன்று, தற்போது யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து மட்டக்களப்புக்கான போக்குவரத்துச் சேவையானது வவுனியா - மிஹிந்தலை - ஹபரணை ஊடாக மட்டக்களப்பு என்ற வழித்தடத்திலேயே மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. மேலும் மொரு யாழ்ப்பாணம் - மட்டக்களப்பு போக்குவரத்துச் சேவை வவுனியா - திருகோணமலை - கிண்ணியா - மூதூர் - கிளிவெட்டி - வாகரை - வாழைச்சேனை ஊடாக மட்டக்களப்பு என அமைய வேண்டியதன் அவசியமும் ஏற்பட்டுள்ளது. அந்த வகையில், மேற்படி விடயங்கள் தொடர்பில் கௌரவ அமைச்சர் நிமல் சிறிபால டி சில்வா அவர்கள் கவனத்திற்கொண்டு சாதகமான ஏற்பாடுகளை முன்னெடுப்பாரென்று எதிர்பார்க்கின்றேன்.



**ගරු අනුර සිඩ්නි ජයරත්න මහතා**  
 (மாண்புமிகு அனூர சிட்னி ஜயரத்னா)  
 (The Hon. Anura Sidney Jayarathne)  
 ඔබතුමාට බොහොම ස්තූතියි.

ඊළඟට, මම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය සම්බන්ධවත් යෝජනාවක් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. මොකද, මමත් පසුගිය කාලයේ හුඟක් වේලාවට දුම්රියෙන් ගමන් කළා. හිඟරක්ගොඩ ඉඳලා කොළඹ එන කොට, එම දුම්රිය මැදිරි තුළ තිබෙන පහසුකම් මදි. ගරු ඇමතිතුමනි, කොළඹ ඉඳලා යාපනයට යන කොට, කොළඹ ඉඳලා බදුල්ලට යන කොට, ඒ වාගේම කොළඹ ඉඳලා අනුරාධපුරයට, මාතරට යන කොට හොඳ පහසුකම් සහිත දුම්රිය මැදිරි තිබෙනවා. හැබැයි, මඩකලපුව වාගේ ප්‍රදේශවලට යන කොට පහසුකම් සහිත මැදිරි නැහැ. ඒ නිසා මම ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, මඩකලපුව වාගේ පැතිවලට යන දුම්රිය සඳහාත් හොඳ පහසුකම් තිබෙන මැදිරි එක්කාසු කරන්න කියලා. මොකද, එසේ කරනවා නම් හොඳයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වාගේම තව ඉල්ලීමක් මා කරනවා. දුම්රිය ස්ථානවල ඉන්නා නිලධාරීන්ගේ ආචාරශීලීභාවය මදි. මම ඒ ගැනත් ඔබතුමාට කියන්න කැමැතියි. මොකද, මටත් ඒ සම්බන්ධව අත් දැකීමක් තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් පිට ගමක කෙනෙක්, ප්‍රදේශය ගැන දන්නේ නැති කෙනෙක් දුම්රිය ස්ථානයක ඉන්නා කෙනෙකුගෙන් දුම්රිය යන-එන වේලාව දැන ගැනීමට විමසුවාම, ඒ ගොල්ලන්ගෙන් ලැබෙන පිළිතුර පිළිබඳව සැහීමකට පත් වෙන්න බැහැ. ඒ ගොල්ලන් ඇඟට කඩා ගෙන පනින තත්ත්වයක් තිබෙන්නේ. මමත් ඒ අත් දැකීම ලබා තිබෙනවා. මම ඔබතුමා සමඟ මීට පෙර පැවැති සාකච්ඡාවකදීත් මේ ගැන දැනුම් දුන්නා. ඒ නිසා දුම්රිය ස්ථානවල ඉන්නා අයගේ ආචාරශීලීභාවය වැඩි කිරීමටත් කටයුතු කරනවා නම් හොඳයි. එහෙම කළොත්, ගම්වල ඉන්නා මගී ජනතාවට, ගැමි ජනතාවට එය වඩා පහසුවක් වෙනවා. එවැනි අඩු පාඩු තිබෙන බව මම දකිනවා. මේවා ඉතින් හදන්න බොහොම අමාරුයි. නමුත් මෙවැනි තත්ත්වයන් හදන්න ක්‍රමවේදයක් සකස් කරනවා නම්, බොහොම හොඳයි.

ඊළඟට, විශේෂයෙන්ම පෞද්ගලික බස් කර්මාන්තයේ ගුණාත්මකභාවය ගැන කථා කිරීමේදී, ඒ ගොල්ලන්ගේ ගුණාත්මකභාවයක් දක්නට නැති බවත් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. අද පාරේ යන කොට, එවැනි තත්ත්වයක් දකින්න ලැබෙන්නේ නැහැ. මම තව ටිකකින් පාර්ලිමේන්තුවේ ඉඳලා පොළොන්නරුවට යනවා. මගේ ගෙදරට කිලෝමීටර් 225ක් දුර යන්න තිබෙනවා. අපි එසේ යන කොට, හුඟක් වේලාවට දකින දෙයක් තමයි, පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනයේ යෙදෙන ආකාරය. ලංකාවේ මාර්ගවල ගමන් කරන කොට, වැඩියෙන්ම වැරදි කරන්නේ පෞද්ගලික බස් රථ රියදුරන්. එම බස් රථවල සමහර වේලාවට රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන් 4 දෙනෙකු විතර ඉන්නවා. වැරදි විධියට ධාවනයේ යෙදෙන එවැනි රියදුරන්ට පොලීසියත් එක්ක එක්කාසු වෙලා දඬුවමක් දෙනවා නම්, මේවා හදනවා නම් හුඟක් වේලාවට හොඳයි. එහෙම වුණොත් මාර්ගයේ යන අනෙක් අයට කරදරයක් නැතුව යන්න පුළුවන්. ඒ නිසා ඒ අයගේ ගුණාත්මකභාවය එහෙම නැත්නම් ඒ අයගේ ආචාරශීලීභාවය වැඩි කරන්නත් කටයුතු කරනවා නම් හොඳයි, ගරු ඇමතිතුමනි.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මා ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. මාර්ගවල යන විට අපි දකිනවා, කන්ටේනර ආදී විශාල, යෝධ වාහන පාරේ තද බදය වැඩි වේලාවටත් ගමන් කරනවා. එය මහීන්ට ලොකු අපහසුවක්; මාර්ග තද බදයට හේතුවක්. ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා හැටියට ඔබතුමා, ඒවාට සීමා පනවා, ඒ වාහන සඳහා නිශ්චිත වේලාවල් යොදනවා නම් හොඳයි. මා දන්නා හැටියට, දැනටමත් ඒවාට අදාළ නීති තිබෙනවා. හැබැයි ඒවා ක්‍රියාත්මක

වන්නේ නැහැ. පොලීසියත් එක්ක එක්කාසු වෙලා ඒ කන්ටේනර රථවලට, යෝධ වාහනවලට මාර්ගයේ යෑම සඳහා නිශ්චිත වේලාවල් දීලා, සීමාවන් පනවනවා නම් මාර්ගවල තිබෙන තද බදය නවත්වා ගන්න පුළුවන්. මාර්ගවල සිදු වන අවහිරතා නවත්වාගන්න පුළුවන්. ඔබතුමා දැනට කරගෙන එන කටයුතු නිසා හොඳ වර්ධනයක්, ගුණාත්මක තත්ත්වයක් අපි දකිනවා.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයත් ඔබතුමාට අයිති නිසා මම ඔබතුමාට තවත් යෝජනාවක් කරනවා. ඒ, පොළොන්නරුවේ හිඟරක්ගොඩ ගුවන් තොටුපොළ ගැනයි. එම ගුවන් තොටුපොළ සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා ප්‍රයෝජනයට ගන්න අපට පුළුවන්. දැනට සංචාරකයෝ විශාල ප්‍රමාණයක් පොළොන්නරුවට එනවා. විශේෂයෙන් මඩකලපුව පැත්තට යන සංචාරකයෝ, ත්‍රිකුණාමලය පැත්තට යන සංචාරකයෝ එම මාර්ගයේ තිබෙන තද බදය නිසා අපහසුතාවට පත් වනවා. හිඟරක්ගොඩ ආදී ගුවන් තොටුපොළවල් වැඩි දියුණු කරලා කුඩා ගුවන් යානා ඒ අයගේ සංචාර සඳහා යොදවන්න අපට පුළුවන් නම්, ඒක හොඳ දෙයක්. හිඟරක්ගොඩ විශාල ගුවන් තොටුපොළක් තිබෙනවා. ඒ කෙරේ ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කර ඒ කටයුතු ද සාර්ථකව කරන්න කියන ඉල්ලීම අපි කරනවා. අද මම සන්නේෂ වෙනවා, අය වැය කාරක සභා අවස්ථාවේ මේ විවාදයට එක් වීමට ඉඩ ලැබීම ගැන. එම අවස්ථාව ලබා දීම ගැන ස්තූතිවන්ත වෙමින් මම නිඟඩ වෙනවා.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
 (மாண்புமிகு நிமல் சிறீபால த சில்வா)  
 (The Hon. Nimal Siripala De Silva)  
 මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එතුමා කී හිඟරක්ගොඩ ගුවන් තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩ කටයුතු අපි ඊළඟ අවුරුද්දේ -2018 වසරේ- පටන් ගන්නවා.

**ගරු අනුර සිඩ්නි ජයරත්න මහතා**  
 (மாண்புமிகு அனூர சிட்னி ஜயரத்னா)  
 (The Hon. Anura Sidney Jayarathne)  
 බොහොම ස්තූතියි, ඔබතුමාට.

**ගරු මූලාසනාරුඬ මන්ත්‍රීතුමා**  
 (மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
 (The Hon. Presiding Member)  
 මීළඟට, ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා. ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාට විනාඩි 25ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.භා. 1.38]

**ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා (මුදල් හා ජනමාධ්‍ය නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)**  
 (மாண்புமிகு லசந்த அலகியவன்னா - நிதி மற்றும் வெகுசன உட்க பிரதி அமைச்சர்)  
 The Hon. Lasantha Alagiyawanna - Deputy Minister of Finance and Mass Media)  
 මූලාසනාරුඬ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද ඉතාම වැදගත් ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ විවාදයට ගැනෙන අවස්ථාවේ මා වැඩි කාලයක් කතා කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ ප්‍රවාහන විෂයය සම්බන්ධයෙනුයි. නමුත් ඊට පෙර විශේෂයෙන්ම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට අදාළ එක කරුණක් පමණක් සඳහන් කළ යුතුව තිබෙනවා. එය ප්‍රවාහනයටත් වක්‍රාකාරයෙන් බලපා තිබෙනවා. අපේ රටේ තිබෙන තානාපති කාර්යාල ඉදිරියෙන් යන බොහෝ අවස්ථාවල අපි දැක තිබෙනවා, ඒ තානාපති කාර්යාලවලට අදාළ රටවලට යෑම සඳහා විසා ගැනීමට සහ විවිධ කටයුතුවලට යන ජනතාව පදික වේදිකාවේ පෝලීම් හැදී සිටින ආකාරය.

[ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා]

රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව හැටියට අපි ඒ කාරණය කෙරෙහි අදාළ අමාත්‍යාංශයේ අවධානය යොමු කරවමු, මීට මාස 8කට පමණ පෙර. නමුත් අද වන කල් ඒ සම්බන්ධව කිසිදු ක්‍රියා මාර්ගයක් ගෙන නැහැ. යම් ක්‍රියා මාර්ගයක් ගන්න පුළුවන්කමක් නැද්ද, එහෙම නැත්නම් අවශ්‍ය නැද්ද කියන කාරණය පිළිබඳව අපට අවබෝධයක් නැහැ. කෙසේ හෝ අපේ රටේ ප්‍රධාන තානාපති කාර්යාල බොහොමයක් ඉදිරියේ ජනතාව පෝලිම්වල පාන්දර හතරේ සිට -විවිධ ආගමික නායකයන්, ගැබ්නි මාතාවන් පවා- ඉන්නවා අපි දැක තිබෙනවා. මේ තත්ත්වය අපට ලෝකයේ අනෙක් රටවල දකින්න ලැබෙන්නේ නැහැ. නමුත් අපේ රටේ පුරවැසියන් වෙනත් රටකට යන්න කලින් අපේ රට තුළදීම බෙහෙවින් අපහසුතාවට ලක් වන අවස්ථාවක් විධියට මෙය මම පෞද්ගලිකව දකිනවා. සමහර තානාපති කාර්යාල විසා ලබා දීමේ ක්‍රියාවලිය බාහිර පාර්ශ්වයන්ට දී තිබෙන නිසා එය කාර්යාලයක් තුළ සිදු කරන අවස්ථා ද අද දකින්න තිබෙනවා. නමුත් අපේ රටේ සමහර තානාපති කාර්යාලවල මා ඉහතින් කී තත්ත්වය තවමත් දකින්න තිබෙනවා. ඔබතුමන්ලා සියලුදෙනාත් පාරේ යන විට එය දකිනවා ඇති. මම එය දකින්නේ රට තුළ නොවිය යුතු දෙයක් විධියටයි. එම නිසා එම කරුණ පිළිබඳව විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාගේත්, ඒ අමාත්‍යාංශයේත් අවධානය යොමු කරන්න කියා ඉල්ලා සිටිනවා. එය නොවිය යුතු දෙයක් කියන කාරණය ඔබතුමන්ලාත් අනුමත කරනවා නම්, තානාපති කාර්යාලත් සමඟ සාකච්ඡා කරලා ඒ සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ගය ගන්න කියා ඉල්ලා සිටිනවා. අපේ රටේ පුරවැසියන්ට ඒ අවශ්‍යතාව ඔවුන්ගේ ආත්ම ගරුත්වය රැකෙන පරිදි ඉටු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් ලබා දීමට කටයුතු කිරීම ඉතාම සුදුසුයි කියායි මම යෝජනා කරන්නේ.

එහෙම නොවුණොත් ඒ රටට යන්න කලින්ම විශාල අපහසුතාවන්වලට අපේ ජනතාව පත් වෙනවා. සමහර තානාපති කාර්යාලවල පෝලිමේ ඉන්න පාන්දර තුනට යන්නේ. නමුත් වෙලාව තිබෙන්නේ දවල් 11.00ට. මේ අය ඉන්නේ පදික වේදිකාවේ. එතකොට පදික වේදිකාවේ යන අයට යන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ කාරණය වාහන තදබදයටත් බලපානවා. ඒ නිසා මම ඉල්ලීමක් කරනවා, මේ පිළිබඳව වහාම අවධානය යොමු කරන්න කියලා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රිතුමනි, ඒ වාගේම ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය අද අපේ රටේ තිබෙන ප්‍රධානතම අමාත්‍යාංශයක්. විශේෂයෙන්ම භාණ්ඩ හා ගම් ප්‍රවාහන කටයුතුවල වගකීම තමයි මේ අමාත්‍යාංශයට පැවරී තිබෙන්නේ. දුම්රිය සහ බස් රථ සේවය වෙනුවෙන් රජය වාර්ෂිකව රුපියල් බිලියන 50කට ආසන්න මුදලක් වැය කරනවා. මේ රුපියල් බිලියන 50 ආණ්ඩුව ඍජුව වැය කරන මුදල. නමුත් පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් නොවීම නිසා වක්‍රකාරයෙන් තවත් රුපියල් බිලියන 150ක් විතර අපි නැති කර ගන්නවා. මේ අපි දකින්නේ නැති රුපියල් බිලියන 150 පිළිබඳව කවුරුවත් අවධානයක් යොමු කරන්නේ නැහැ. පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් නොවීම නිසා පෞද්ගලික වාහන විශාල වශයෙන් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. පෞද්ගලික වාහන වැඩිවීම නිසා ඉන්ධන සඳහා වැය වන මුදල, අමතර කොටස් සඳහා වැය වන මුදල, ඒ වාගේම මාර්ග තදබදය නිසා අපතේ යන මිනිස් ශ්‍රමය සම්බන්ධයෙන් ගණන් බලපුචාම ඒවාට වැය වන මුදල ප්‍රවාහන සේවය වෙනුවෙන් වාර්ෂිකව භාණ්ඩාගාරයෙන් වියදම් කරන මුදල් ප්‍රමාණයට වඩා වැඩියි. වර්තමානයේ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් පවතින ගැටලු නිසා අපට නොපෙනෙන, අපි අවධානය යොමු නොකරන තවත් රුපියල් බිලියන 150ක් විතර වැය කරනවා කියන කාරණය කෙරෙහි අපේ අවධානය යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා. අපේ රටේ ඒකපුද්ගල

ආදායමට, දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයට, ආර්ථික වර්ධනයට මේක ඍජු ලෙස බලපානවා. එම නිසා රජයක් විධියට ප්‍රතිපත්තිය වශයෙන් දැනට වඩා වැඩි අවධානයක් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා.

වර්තමානයේ අපේ ගරු අමාත්‍යතුමා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ආයතන, නිලධාරීන් සමඟ එකතුවෙලා තිබෙන සීමිත සම්පත් තුළින් උපරිම සේවයක් ලබාදීමට කටයුතු කරනවා. ඒකත් අපි සඳහන් කරන්න ඕනෑ. මීට පෙර අවස්ථාවක මමත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා විධියට කටයුතු කළා. පසුගිය වර්ෂත් එක්ක බලනකොට අද දෛනිකව ධාවනය වන කිලෝමීටර ප්‍රමාණය වැඩිවෙලා තිබෙනවා; ලබන ආදායම වැඩිවෙලා තිබෙනවා; ලබන පාඩුව අඩුවෙලා තිබෙනවා. රුපියල් බිලියන 5ක් විතර නිලුණු පාඩුව මේ වන විට බිලියන 1.3කට අඩු කරගන්න පුළුවන්කමක් ලැබිලා තිබෙනවා. මේක හොඳ තත්ත්වයක්. ධාවනය අඩු වෙලා නොවෙයි, පාඩුව අඩුවෙලා තිබෙන්නේ. ධාවනයත් වැඩි වෙලා තමයි පාඩුව අඩු කර ගන්න පුළුවන්කමක් ලැබිලා තිබෙන්නේ. මේ ආකාරයෙන් අමාත්‍යතුමා ඇතුළු පිරිස මෙම ආයතනවල තිබෙන සම්පත් අනුව උපරිම සේවයක් ලබාදීමට කටයුතු කළත් අපි රජයක් විධියට මේ පිළිබඳව මීට වඩා වැඩි අවධානයක් අනිවාර්යයෙන්ම යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා. එහෙම නොවුණොත් ඉදිරි දශක කිහිපය තුළ ආර්ථිකයට සිදුවන අර පෙනෙන්නේ නැතිව වැය වන මුදල් ප්‍රමාණය තවත් වැඩි වෙනවා. මේ ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 200ක්, 300ක් බවට අනිවාර්යයෙන්ම පත් වෙයි.

අද අපේ රටේ ජනගහනයෙන් දහසක් ගන්නාම 200කට, 250කට වාහන තිබෙනවා. මේ තත්ත්වය 2020, 2025 විතර වෙනකොට තුන්සිය පහහ, හාරසිය පහහ බවට පත් වෙයි. ඒක නරකයි කියලා නොවෙයි මම කියන්නේ. ලෝකයේ සෑම රටකම ඒ රටේ දියුණුව මනින එක සාධකයක් තමයි වාහන අයිතිය පිළිබඳ සාධකය. එම නිසා රටක් විධියට, රජයක් විධියට අපිත් උත්සාහ කරන්නේ ඒ තත්ත්වය ඇති කිරීමටයි. සෑම කෙනෙකුටම පෞද්ගලික වාහනයක් තිබීම අනිවාර්යයෙන්ම හොඳ දෙයක්. ඒ පිළිබඳව අපි කනගාටු විය යුතු වන්නේ නැහැ. එසේ පෞද්ගලිකව වාහනයක් තිබුණත්, රජයේ ප්‍රතිපත්තිය විය යුතු වන්නේ පෞද්ගලික වාහන භාවිතය අඩු කළ හැකි වන ආකාරයට පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය පිළිබඳ ජනතාවගේ වැඩි නැඹුරුවක් ඇති කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළ, ප්‍රතිපත්ති, මූල්‍ය දායකත්වය ලබා දීමයි. මම මේ පිළිබඳව මීට කලින් කියලා තිබෙනවා.

අද කොළඹ නගරයේ සාමාන්‍ය වාහන ධාවන වේගය පැයට කිලෝ මීටර් 12යි. දැන් තිබෙන තත්ත්වයට විසසුම් ලබා දුන්නේ නැත්නම් 2020 වන විට කොළඹ නගරයේ සාමාන්‍ය වාහන ධාවන වේගය පැයට කිලෝ මීටර් 6 දක්වා අඩු වෙනවා. මේක තමයි ඇත්ත යථාර්ථය. අද කොළඹ පමණක් නොවෙයි. නුවර ගත්තත්, අනුරාධපුර ගත්තත්, කැගල්ල ගත්තත්, ගාල්ල ගත්තත් මේ සෑම ප්‍රධාන නගරයකම අද මේ තත්ත්වය ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපේ රටේ මුළු බිම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 10ක් අද මාර්ග සඳහා වෙන් කරලා තිබෙනවා. අපේ රටේ භූමිය කියන සාධකය සීමිතයි. භූමියෙන් උපරිම ප්‍රයෝජන ලබා ගැනීමට අපි කටයුතු කරන්න ඕනෑ. එම නිසා අපට අලුතෙන් මාර්ග ඉදි කිරීමට පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ; ඉදි කළ යුතු වන්නේ නැහැ. ඒ වාගේම අපට වාහන වැඩිවීම නවත්වන්න පුළුවන් වන්නේ නැහැ. අද මධ්‍යම පාන්තික ජනතාවගේ ප්‍රමාණය පෙරට වඩා වැඩියි. එම නිසා වාහන වැඩිවීම අනිවාර්යයෙන් සිද්ධ වෙනවා. අපට අලුතෙන් පාරවල් හදන්න, පුළුල් කරන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒක නොකළ යුතු කරුණක්. අලුතින් මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කළොත් අපේ රටේ භූමියෙන් තවත් සියයට 10ක් අපට අහිමි වෙනවා. ඒ නිසා මේ කියන

කරුණු තුළ අපි අනිවාර්යයෙන් පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා රජයක් විධියට ඉතා ඉක්මනින් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම කළ යුතුව තිබෙනවා. මේ ප්‍රශ්නය සඳහා ස්ථිරසාර විසඳුමක් ලබා දුන්නේ නැත්නම් ආර්ථික වර්ධනය වෙනුවෙන්, ඒක පුද්ගල ආදායම වැඩි කිරීම වෙනුවෙන් කවුරු කොහොම මොනවා කළත් අපේ ආර්ථික ඉලක්ක කරා අපට යන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

තවත් කරුණක් විධියට ගන්නාම සාමාන්‍යයෙන් දවසකට ජනතාව ලක්ෂ 50ක් විතර, වාහන ලක්ෂ 45ක් පමණ පාවිච්චි කරනවා. අනෙක් පැත්තෙන් බස් රථ 25,000ක් ලක්ෂ 50ක් ජනතාව දෛනිකව ප්‍රයෝජනයට ගන්නවා. එතකොට වාහන 140කට විතර බස් එකක් සේවය ලබා දෙනවා. මේ සෑම කරුණකින්ම අපට පෙනෙන්නේ, මම කියන්න උත්සාහ කරන්නේ පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ තිබෙන වැදගත්කමයි. ඒ වාගේම පසු ගිය දශක කිහිපය තුළ මහජන නියෝජිතයන් විධියට අපිත් ඉල්ලීම් කළා; අපිත් ඒකට සම්මාදම් වුණා. අපෙත් ඉල්ලීම් පරිදි තමයි සෑම රජයක්ම මාර්ග සඳහා වැඩිම මුදලක් වෙන් කිරීමට කටයුතු කළේ. ඒක නරකයි කියලා කියනවා නොවෙයි.

මාර්ග සඳහා වෙන් කරන ලද ඒ මුදලට සාපේක්ෂව පොදු ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් රජයක් විධියට වෙන් කරන ලද මුදල ගැන අපි සැහීමකට පත් වෙන්නේ නැහැ. එම නිසා අපි මෙය අඩුපාඩුවක් විධියට දැකලා, මේ අඩු පාඩුව කළේ කවුද කියන එක පිළිබඳව නොවෙයි කථා කළ යුතු වන්නේ. ඒ අඩුපාඩුවලට වර්තමානයේදීත්, අනාගතයේදීත් විසඳුම් ලබා දෙන්න පුළුවන්වන ආකාරයේ ප්‍රතිපත්තිය වැඩ පිළිවෙළක් පිළිබඳව අපි අනිවාර්යයෙන්ම අවධානය යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා.

අධිවේගී මාර්ග රථට අවශ්‍යයි; හැදිය යුතුයි. අපට ඒ ගැන අත් දැකීම් තිබෙනවා. මාතර සිට කොට්ටාවට අධිවේගී මාර්ගයේ එන්න යම් කාලයක් තුළදී පුළුවන්. නමුත් ඊට වැඩි වෙලාවක් කොට්ටාවේ සිට කොළඹට එන්න යනවා. ඒක තමයි ඇත්ත. කටුනායක සිට අපට අධිවේගී මාර්ගයෙන් පැලියගොඩට එන්නට පුළුවන්. නමුත් අපට ඒ වාගේ තුන්ගුණයක විතර වෙලාවක් යනවා, පැලියගොඩ සිට පාර්ලිමේන්තුවට එන්න. ඒක තමයි ඇත්ත. මාර්ග වෙනුවෙන් අපි මුදල් යෙදවිය යුතුයි; ඒවා කළ යුතුයි. නමුත් එයට සාපේක්ෂව සියයට 10ක්වත් පොදු ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් වෙන් කරන්නේ නැහැ. එම නිසා මාර්ග වෙනුවෙන් යොදන මුදලින් ප්‍රතිශතයක් විධියට අඩුම තරමින් සියයට හතළිහක් පණහක්වත් ක්‍රම ක්‍රමයෙන් ඉදිරි අවුරුදු කිහිපය තුළ පොදු ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් යෙදවීමට රජය අනිවාර්යයෙන්ම අවධානය යොමු කළ යුතුව තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම වර්තමාන රජය මෙවර 226 වන අය වැය යෝජනාව තුළින් පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා "සහසර" ව්‍යාපෘතිය මේ අවුරුද්දේ සිට ඉදිරි අවුරුදු හතර තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජනා කර තිබෙනවා. මේ "සහසර" ව්‍යාපෘතිය ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මග පෙන්වීම යටතේ, SEMA ආයතනයත්, මධ්‍යම පළාතේ පළාත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියත් ඒකරාශී වෙලා, නියාමක ව්‍යාපෘතියක් විධියට මහනුවර කේන්ද්‍ර කර ගෙන මේ වනවිට ක්‍රියාත්මක වෙලා තිබෙනවා. එහි සාර්ථක ප්‍රතිඵල ලැබී තිබෙනවා.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාටත්, ගරු වමපික රණවක ඇමතිතුමාටත්, මටත්, අශෝක් අබේසිංහ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාටත් මේ සහසර ව්‍යාපෘතිය දිවයින පුරා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වග කීම භාර දීලා තිබෙනවා. මේ වනවිට ගරු ඇමතිතුමන්ලාගේ මග පෙන්වීම යටතේ ඒ සඳහා යම් වැඩ පිළිවෙළක් සාකච්ඡා පවත්වමින් යනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මොකක්ද මෙයින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ? තිබෙන බස් රථ ප්‍රමාණය පිළිබඳව නොවෙයි අද ප්‍රශ්නය තිබෙන්නේ. අද අපේ රටේ බස් රථ විසිපන්දාහක් විතර තිබෙනවා. දැන් අපේ රටේ බස් රථ වැඩියි. සමහර අය කියයි, "ඊට බස් නැහැනේ. උදේට බස් නැනේ, සමහර පාරවල බස් නැහැනේ" කියලා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, සාමාන්‍යයෙන් දවසකට බස් රථයක් කිලෝමීටර් 210 ක්වත් ධාවනය කළ යුතුයි. ආර්ථික වශයෙන් ගත්තත්, සෑම අතින්ම ගත්තත් ඒක එසේ විය යුතුයි. බස් රථයට යොදන මුදලට සාපේක්ෂව ආදායමක් ලබා ගැනීම, එලදායකත්වය යන මේ සියලු කරුණු දෙස බැලුවාම අපේ රටේ දැන් මේ තිබෙන බස් රථ විසිපන්දාහෙන් බස් රථ පන්දාහක්, හයදාහක් විතරයි දවසකට කිලෝමීටර් දෙසියයකට වඩා වැඩි දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කරන්නේ. සමහර බස් රථ දවසකට කිලෝ මීටර් හතළිහයි, පණහයි ධාවනය කරන්නේ. මේ බස් රථ උදේ පාන්දර 5ට ගියාම ෧2ට එන්නේ. ඒවා පාරේ ගමන් කරන වෙලාව පැය තුන හතරයි. පැය පහ, පහ දෙපැත්තේ බස් නැවතුම් පොළවල ඒවා ගාල් කර තැබීමයි අනිවාර්යෙන්ම දැනට සිදුවෙන ක්‍රියාවලිය බවට පත් වෙලා තිබෙන්නේ. ඒක තමයි ඇත්ත. එම නිසා මේ සහසර වැඩසටහන තුළින් විශේෂයෙන් බලපොරොත්තු වෙන්නේ මෙයයි.

ඒ නිසා අද අපේ රටට විධිමත්ව, විද්‍යානුකූලව සකස් කරන ලද කාල සටහනක අනිවාර්යය අවශ්‍යතාව තිබෙනවා. මේ පාර්ලිමේන්තුවේ සිටින අපිත් පාසල් බස් එකේ තමයි පාසලට ගියේ. අපි පාසල් යන කාලයේ පාරට ආවාම වෙලාවට බස් එක එනවා. නමුත්, අද එහෙම තත්ත්වයක් නැහැ. අද වෙලාවට බස් රථයක් එන්නේ නැහැ. ඒක අපි පිළිගත යුතුයි. ඒ වාගේම, සෑම දිනකම එකම වෙලාවට නොවෙයි ගමන අවසාන වෙන්නේ. රථ වාහන තදබදය පිළිබඳ ප්‍රශ්නය නිසා ඒක වෙන්න පුළුවන්. බස් එකක් මතුගම ඉදන් කොළඹට එන්න පැය එකහමාරක් යනවා නම්, සමහර බස් එකකට පැය තුන, හතරක් යයි. ඒක ධාවනය කරන වෙලාව අනුව වෙනස් වෙනවා. ඒක ඇත්ත.

මේ බස් රථවල ජනතාව බලාපොරොත්තු වන පහසුකම් නැහැ. අද මේ බස් රථ සේවය තුළ මෙවැනි ප්‍රශ්න ගොඩක් ජනතාවට තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම බස් රථ වැඩිවීමත් එක ප්‍රශ්නයක්. දැනට නියාමන වැඩසටහන තුළින් ක්‍රියාත්මක කරලා තිබෙන්නේ, සෑම මාර්ගයකම ජනතාවගේ අවශ්‍යතාවට අනුව විධිමත් කාල සටහනක් සකස් කිරීමයි. අද අපේ රටේ ජනතාවගේ අවශ්‍යතාව අනුව නොවෙයි ඒ කාලසටහන තිබෙන්නේ. ජනතාවට ෧ එකොළහට දොළහට බස් එකක් අවශ්‍යයි. නමුත්, පෞද්ගලික අංශයේ වැඩ කරන සමහර අය බස් එකක් නැති නිසා හයට කන්තෝරුවෙන් යනවා. නැත්නම් ෧ කොළඹ නවාතැන් ගන්නවා. ඒ විධියට කොළඹ නවාතැන් ගන්නේත්, හයට යන්නේත් බස් එකක් නැති නිසායි. බස් රථ ගමනාගමනය සම්බන්ධයෙන් ජනතාවගේ අවශ්‍යතා පරිදි අපේ රටේ කාලසටහනක් නැහැ. මේක අද ඊයේ ඇති වුණු ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි.

පසුගිය දශක තුන හතරක කාලයක් තිස්සේම මේ කළමනාකරණය හරිහැටි නොකිරීම නිසා ඇතිවුණු ප්‍රතිඵලයක් විධියට අපි මේ කරුණ පිළිගත යුතුයි. එම නිසා අපේ රටේ සෑම මාර්ගයක් සඳහාම විධිමත් කාලසටහනක් අනිවාර්යයෙන්ම සකස් කළ යුතු වනවා. අපි බලාපොරොත්තු වෙන්නේ, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මුල් කරගෙන ඒ කටයුත්ත කිරීමටයි. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් පෞද්ගලික බස් රථවල පොදු කාලසටහනක් සකස් කරලා, සියයට 40ක සහ ඊට වැඩියෙන් හෝ ලංගම බස් රථ ප්‍රමාණයක් ධාවනය කරලා, අදාළ මාර්ගයේ ඉතිරි

[ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා]

සියයට 60 සඳහා කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට පෞද්ගලික බස් රථ මිලදී ගෙන ධාවනය කරලා, ඒ කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට පෞද්ගලික බස් අයිතිකරුවන්ට අදාළ මුදල් ලබා දීම තමයි මේ වැඩසටහනේ මූලිකම සංකල්පය, වැඩ පිළිවෙළ බවට පත් වෙන්නේ. ඒක පෞද්ගලිකරණය කිරීමක් නොවෙයි. ඒ කටයුත්ත ලංගමය මගින් තමයි කරන්නේ.

මගින් සඳහා නවීන තාක්ෂණය සහිත මුදල් ගෙවීමේ කාඩ් පතක් හඳුන්වා දෙන ඕනෑ. ඒ බස් රථයට නැගලා, ඒ කාඩ් පත තුළින් මුදල් ගෙව්වාට පස්සේ, ඒ මුදල් යන්නේ ලංගමය යටතේ තිබෙන එක ගිණුමකට.

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

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාට වෙන් කළ වෙලාවෙන් තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා**  
(*மாண்புமிகு லசந்த அலகியவள்ள*)  
(The Hon. Lasantha Alagiyawanna)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊට පසුව මේ ආදායම ලංගමය සහ පෞද්ගලික බස් රථවලට බෙදාදීම තමයි මේ වැඩ පිළිවෙළ තුළින් බලාපොරොත්තු වෙන්නේ. දෙවැනි පියවර විධියට, ක්‍රමානුකූලව බස් රථවල තිබෙන ගුණාත්මකභාවය වැඩි කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළ අනිවාර්යෙන්ම ක්‍රියාත්මක විය යුතුව තිබෙනවා.

බස් රථ සේවකයන් පිළිබඳව අද තිබෙන යම් යම් ගැටලුවලට, ප්‍රශ්නවලට විසඳුම් ලබාදීමත් මේ වැඩසටහනට අනිවාර්යෙන්ම ඇතුළත් වෙලා තිබෙනවා. විධිමත් කාලසටහනක් තිබෙන නිසා අනවශ්‍ය තරගකාරිත්වයක් මාර්ගවල ඇති නොවෙන මට්ටමකට මේ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කරන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. මෙම වැඩසටහන හරිහැටි ක්‍රියාත්මක කළොත්, ඉදිරි අවුරුදු කිහිපය තුළ පෞද්ගලික වාහනවල යන අය පොදු ප්‍රවාහන සේවාව තුළින් වැඩි සේවයක් ලබා ගනියි, ඒ අය පොදු ප්‍රවාහන සේවයට දක්වන ආයතනිකත්වය තවත් වැඩි වෙයි කියන බලාපොරොත්තුවක් අපට තිබෙනවා. පෞද්ගලික වාහනවල යන අයගෙන් සියයට දෙකක් පමණ ජනතාව මේ පොදු බස් රථවලට ගන්න පුළුවන්කමක් තිබෙනවා නම්, වාර්ෂිකව රුපියල් බිලියන 20ක, 25ක ඉතිරියක් අපට ඇති කරගන්නත් පුළුවන්කම ලැබෙනවා.

මේ වැඩසටහන පිළිබඳව මම ඉතාමත් කෙටියෙන් තමයි පැහැදිලි කළේ. මේක අමාරු වැඩසටහනක්, අමාරු අභියෝගයක්. මේ වැඩසටහන දවසෙන්-දෙකෙන් ක්‍රියාත්මක කරන්න අපට පුළුවන්කමක් නැහැ. ජාතික වැඩ පිළිවෙළක් විධියට හිතලා සියලු දෙනාගේම සහයෝගය, ආයතනිකත්වය ලබා දෙනවා නම්, මේ පාර්ලිමේන්තුව නියෝජනය කරන සියලු මන්ත්‍රීවරුන් ඒ සඳහා ආයතන වෙලා අදහස්, යෝජනා ඉදිරිපත් කරනවා නම්, මේ වැඩසටහනේ තිබෙන අඩුපාඩුකම් හදාගෙන එය ක්‍රියාත්මක කරන්න අනිවාර්යයෙන්ම අවස්ථාව තිබෙනවා. එම නිසා ඒ සඳහා එකතු වෙන්න කියලා අපි සියලු දෙනාටම ආරාධනා කරනවා. පක්ෂ හේදයකින් යුතුව, පාට හේදයකින් යුතුව මේ දිහා බලන්න එපා. අපේ රටේ අධ්‍යාපනය, ප්‍රවාහනය, සෞඛ්‍යය වැනි ප්‍රධාන අංශ දිහා දේශපාලනික කෝණවලින් බලනවා නම්, මේ ප්‍රශ්නවලට විසඳුම් ලබා දෙන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

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

ඔබතුමාගේ කාලය අවසානයයි.

**ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත මහතා**  
(*மாண்புமிகு லசந்த அலகியவள்ள*)  
(The Hon. Lasantha Alagiyawanna)

ඉදිරි වර්ෂ තුන තුළ අපි මේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කළොත්, අනිවාර්යයෙන්ම අපට සාර්ථක ප්‍රතිඵල අත්පත් කර ගන්න පුළුවන්කමක් ලැබෙයි. ඒ සඳහා කටයුතු කරන්න එකතු වන්න කියන ආරාධනය කරමින්, අපේ ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමාටත්, අපේ ගරු තිලක් මාරපන අමාත්‍යතුමාටත් මෙම අමාත්‍යාංශ දෙකේ කටයුතු කරගෙන යාම සඳහා අපේ සහයෝගය ලබා දෙන බවත් සඳහන් කරමින්, මා නිහඩ වෙනවා. ස්තූතියි.

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

මිළඟට, ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 45ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 2.03]

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(*மாண்புமிகு சூனில் ஹந்தூன்ஹெத்தி*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේත්, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂයන් ගැන සාකච්ඡා කරන මේ අවස්ථාවේදී මම මූලිකම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ප්‍රධාන වශයෙන්ම අපේ ශ්‍රී ලාංකිකයින් වැඩි ප්‍රමාණයක් රැකියාවල යෙදෙන ඉතාලියේ නාපෝලි නගරයේ ඉන්න ශ්‍රී ලාංකිකයින්ගේ විශේෂ ඉල්ලීමක් තිබෙනවා. තානාපති කාර්යාලයේ කටයුතු කර ගැනීම සඳහා නාපෝලි නගරයේ අයටත් රෝමයට එන්න සිදු වෙලා තිබෙනවා. ඒක අති දුෂ්කර කටයුත්තක්. මොකද, නාපෝලිවල රැකියා කරන බොහෝ දෙනෙක් අති දුෂ්කර රැකියා තමයි කරන්නේ. ඒ ගොල්ලන්ට නිවාඩු ගැනීමේ අපහසුතාවත් තිබෙනවා. එතකොට නිවාඩු දිනය වන ඉරිදා දිනය තානාපති කාර්යාලයේත් නිවාඩු දිනය. ඒ නිසා අමතර නිවාඩු අරගෙන තමයි ඒ අයට රෝමයට එන්න වෙන්නේ. ඒ නිසා නාපෝලිවල consulate එකක් ආරම්භ කරන්න කියලා ඔවුන් ඉල්ලීමක් කරනවා. මොකද, 10,000කට වැඩි පිරිසක් නාපෝලිවල රැකියාවේ යෙදෙනවා. විශේෂයෙන්ම ඒ අය අති දුෂ්කර රැකියාවල යෙදෙන නිසා තමයි මේ ඉල්ලීම කරන්නේ. එම කාරණාව සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා මා ඉල්ලා සිටිනවා, ගරු ඇමතිතුමනි. එවැනි කාර්යාලයක් ආරම්භ කිරීම අමාරු කටයුත්තක් නොවෙයි. [බාධා කිරීමක්] බොහොම ස්තූතියි.

හොංකොංවලත් එහෙමයි. හොංකොංවලත් ශ්‍රී ලාංකිකයින් 2,500ක් විතර ඉන්නවා. නමුත් තානාපති කාර්යාලයක් නැහැ. හොංකොංවල තිබෙන ගැටලුව තමයි, ඒ අයට අවශ්‍ය කටයුතු කරගන්න වෙලා තිබෙන්නේ ඒන නියෝජිතයින් සමඟ වීම. එහා කෙළවරට ගිහිල්ලා, චීනයෙන් පත් කරලා ඉන්න චීන නියෝජිතයින් සමඟ තමයි ඒ කටයුතු කර ගන්න වෙලා තිබෙන්නේ. එතැන භාෂාමය ගැටලුවක් තිබෙනවා. ඒ නිසා සැලකිය යුතු අපහසුතා ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. 2,500ක විතර පිරිසක් ඉන්නවා. හොංකොංවලින් ඒ ඉල්ලීම තිබෙනවා. කාලයක් තිස්සේ හොංකොංවල ඉන්න ශ්‍රී ලාංකිකයින් කිහිප දෙනෙක් තමයි ලියකියවිලි සකස් කර ගැනීම වාගේ හුඟක් කටයුතුවලට ඒ අයට උදව් කරන්නේ. අපේ නිලධාරී මහත්මයාන් හරි එයට ඒකාබද්ධ කරනවා නම් ඊට වඩා හොඳයි කියන අදහස තමයි තිබෙන්නේ. විශේෂයෙන්ම හොංකොංවල ඉන්න ශ්‍රී



ලාංකිකයින් විශාල විදේශ විනිමය ප්‍රමාණයක් ලංකාවට එවනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, නමුත් හොංකොංවල අපේ බැංකු ශාඛාවක්වත් නැහැ. අපේ රටේ Hongkong and Shanghai Banking Corporation එක තිබුණාට, හොංකොංවල රැකියා කරන අයට ලංකාවට මුදල් එවන්න ක්‍රමයක් නැහැ. ඒ ගොල්ලන් වෙනත් ක්‍රමවලින් තමයි ලංකාවට මුදල් එවන්නේ. ඒ ගැනත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා ඉල්ලීමක් කරනවා.

ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ මම කරුණු කිහිපයක් කියන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ගමනාගමන මණ්ඩලය ඇත්තටම අද තිබුණු තත්ත්වයට වඩා ගොඩක් වෙනස් තත්ත්වයකට පත් වී තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමා ගැනත්, විශේෂයෙන්ම එහි සභාපතිතුමා ගැනත් අපේ අගය කිරීමක් තිබෙනවා. මොකද හේතුව, වෘත්තීය සමිති ක්‍රියාමාර්ගවලදී වූණත් එම වෘත්තීය සමිති එක්ක සාකච්ඡා කරලා කටයුතු කරනවා. අපේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් ඕනෑම වෙලාවක ඒ අයට ඇහුම්කන් දෙනවා. ඒ ගැන අපට ඇගයීමක් තිබෙනවා. අපේ ඉල්ලීමක් තිබෙනවා. 1991 වසරේ දී ජනතාකරණ වැඩසටහන හඳුනා වෙලාවේදී සේවකයන්ටත් කොටස් ලබා දීමක් කළා.

ජනතාකරණය වැඩසටහන යටතේ කල දෙයක් තමයි මෙහි සේවකයන්ටත් කොටස් හිමිකාරිත්වය ලබා දීම. ඒ කොටස් ගන්න සේවකයෝ බැලුවොත්, බොහෝ අය වයසට ගිහිල්ලා; පෙන්නන් ගිහිල්ලා; සමහරු ජීවතුන් අතරත් නැහැ. නමුත් ඒ හිමිකාරිත්වයට අදාළව කවදාවත්, මේ වන තුරුත් ඒ අයට ඩිපෝවලින් ලාභාංශ ලබා දීමක් කරලා නැහැ. ලාභාංශ බෙදීමකදී ඒ ජනතාකරණය යටතේ කොටස් හිමිකාරිත්වය ලැබූ අයට එවැනි කිසිම ලාභාංශ ලබා දීමකට කටයුතු කරලා නැහැ. මම හිතන විධියට ඔබතුමාට තිබෙන්නේ, ඒ සඳහා කැබිනට් තීරණයක් ගන්න එකයි.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

දැනටමත් ඒකට කැබිනට් සන්දේශය ඉදිරිපත් කරලා අවසානයයි.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නේති මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල සුනිල් හඳුන්නේති*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

බොහොම ස්තූතියි. ඒ සඳහා වැය වන්නේ, රුපියල් මිලියන 400ක විතර මුදලක්.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

රුපියල් මිලියන 491ක්.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නේති මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල සුනිල් හඳුන්නේති*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඒක, ඉතිහාසයේ සිට සේවකයින් වෙනුවෙන් සාධාරණය ඉෂ්ට කිරීමක් වෙයි කියලා මම හිතනවා. ඒ කාරණාව කැබිනට් සන්දේශයට පමණක් සීමා නොකර, එය ක්‍රියාත්මක කරන්න අවස්ථාවක් තිබෙනවා නම් විශේෂ දෙයක්. ගරු ඇමතිතුමනි, මම පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපතිවරයා නිසාම මේ කාරණය ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවනවා. අපේ මේ අටවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ හතරවැනි වාර්තාවේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිළිබඳව තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරවන්න මම බලාපොරොත්තු වෙනවා, ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් එම කාරක සභාවේ

සාමාජිකයකු හැටියට කටයුතු කරන නිසාම. ඒ ඒ අවස්ථාවල සිද්ධ වූණු දැඩි අක්‍රමිකතාවන් පිළිබඳව විශේෂ කාරණා ගණනාවක් තිබෙනවා. විශේෂයෙන් මම එක උදාහරණයක් ඔබතුමාට කියන්නම්. විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව කොමිෂන් සභාව විසින් සංවිධානය කළ එක උත්සවයකට රුපියල් 81,27,785ක් වියදම් කර තිබෙනවා. මම හිතන විධියට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට-

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

දැනට FCID එකෙහි, විශේෂ ජනාධිපති විමර්ශන කොමිෂන් සභාවෙන් ගිහිල්ලා ඔය කාරණා සියල්ලටම අදාළව අපේ files එක්දහස් දෙසිය ගණනක් ගැන පරීක්ෂණ පවත්වාගෙන යනවා. මේවා මගේ කාලයේ සිද්ධ වූණු ඒවා නොවෙයි කියන එකත් කියන්න ඕනෑ. ඒ නිසා අපේ කොමිෂන් සභාවේ නිලධාරීන්ගේ වැඩි කාලයක් යොමු වන්නේ ඔය කියන පරණ filesවල තිබෙන ඒවා සම්බන්ධයෙන් උත්තර ලියන්නයි.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නේති මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල සුනිල් හඳුන්නේති*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

මේවා දැනටමත් අපි හුණාක් දුරට සාකච්ඡා කර තිබෙන කාරණා. ඒ නිසා ඔබතුමන්ලා මේවා නැවත නැවතත් බාලගිරි දෝෂයට ලක් කරන්න එපා. මේක ඉතිහාසය. සමහර වෙලාවට ඔබතුමාත් එම ආණ්ඩුවේ හිටපු නිසා ඔබතුමාට එම ඉතිහාසයට පිටුපාන්න බැරි වෙයිද දන්නේ නැහැ. නමුත් මේක බාලගිරි දෝෂයට ලක් කරන්නේ නැතිව මේ නිලධාරීන් හරි, දේශපාලන අධිකාරිය හරි ඒ වෙලාවේ එම තීන්දු තීරණ ගන්නේ මොන පදනමින්ද කියන එක පිළිබඳවත්, අඩු තරමින් අවසාන විනිශ්චයක් දීලා ඉවර කරන්න ඕනෑ.

ඔබතුමන්ලා එක පැත්තකින් කියනවා, මහාධිකරණ පිහිටුවනවා, අධිකරණ ක්‍රියාවලිය වේගවත් කරනවා කියලා. හිටපු අධිකරණ ඇමතිතුමා ඉවත් කළා. මොකද, මේ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් එතුමා වැඩ කරන්නේ හෙමින් කියලා. ඒක නිසාම දැන් ඔබතුමන්ලාට අභියෝගයක් තිබෙනවා, එහෙම නම් වේගවත්ව වැඩ කරන්න.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ ඒ ආයතනවලින් කරනු ලබන පරීක්ෂණවලට අපිත්, අපේ අමාත්‍යාංශයත්, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවත් සම්පූර්ණ සහයෝගය දෙනවා. ඒ අයට තමයි පුළුවන් වන්නේ, පරීක්ෂණයක් කරලා දඬුවම් දෙන්න. ඒ හැරෙන්න අපට ඒ සම්බන්ධයෙන් දඬුවම් දීමේ ක්‍රමවේදයක් නැහැ.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නේති මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාල සුනිල් හඳුන්නේති*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු ඇමතිතුමනි, කෘතභක්ෂ, අත්දැකීම් තිබෙන ඇමතිවරයෙක් හැටියට ඔබතුමාට අපට වඩා ඉතිහාසක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ඔබතුමා දන්නවා ඇති, අවශ්‍ය නම් අමාත්‍යාංශ මට්ටමින් පරීක්ෂණ පවත්වලා මේක රටේ තිබෙන අධිකරණ පද්ධතියට යොමු කරන්න පුළුවන් කියලා. FCID එක හරි, විශේෂ ජනාධිපති විමර්ශන ඒකකය හරි ආවේ නැත්නම් ඔබතුමන්ලා මොකක්ද කරන්නේ? මොකද, FCID එක නැහැයි කියලා, අපට එවැනි ආයතනයක්, යන්ත්‍රණයක් නැහැයි කියලා නිකම් ඉන්නේ නැහැ නේ. අවශ්‍ය නම්, රකින්නේ නැත්නම්; දඬුවම් දෙන්න ඕනෑ නම්;

**[ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා]**

එහෙම නැත්නම් ඉතිහාසයේ ඒ අයගෙන් වුණු පාඩුව අය කර ගන්න ඕනෑ නම් ඒ සඳහා නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන යන්ත්‍රණයක් තිබෙනවා නේ. ලංකාවේ FCID එක බිහි වුණේ මැනකදියි. හැබැයි, අපි දන්නවා මීට කලින් ආණ්ඩු මාරු වෙන කොට SLTB එකේ වෙන්න පුළුවන්, සමහර නිලධාරීන් මාරුවෙලා තිබෙනවා. ආණ්ඩු මාරු වෙන කොට සමහර වැරදි වැඩ කළ නිලධාරීන් සේවයට ආවේ නැති කාලයකුත් තිබෙනවා. ඒ අය එන්නේ නැතිවම ගෙදරම නතර වෙලාත් තිබෙනවා. හැබැයි, ඊට පස්සේ ගිහිල්ලා නඩු පවරන්න පුළුවන්; අය කර ගන්න පුළුවන් ක්‍රියාවලියක්, නීති පද්ධතියක් රටේ තිබෙනවා. මේක දැන් කෝකටත් ගැලවිප්පාවට කියන උත්තරයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ඒක නිසා තමයි ඇත්තටම අපි මේ කාරක සභාවේදීත් සාකච්ඡා කළේ. මේ කාරක සභාවේ ඉන්න මන්ත්‍රීවරුන් ඒක දන්නවා. FCID එකේ කටයුත්ත ඒ අය කරයි. හැබැයි, අමාත්‍යාංශ මට්ටමින් අමාත්‍යාංශය හැටියට ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග තිබෙනවා.

අමාත්‍යාංශ මට්ටමින් "ගයිල්" ටික කොහේ හරි තැනකට ගෙනියලා භාර දෙන එක නොවෙයි කරන්න ඕනෑ. මේ සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශවලටත් වග කීමක් තිබෙනවා. එම නිසා මා විශේෂයෙන්ම ඔබතුමන්ලාට කියනවා, ඒ ගැනත් ඔබතුමන්ලාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා. මොකද, ඒක උත්තරයක් හැටියට පිළිගන්න බැරි නිසා තමයි අපි ඒ කාරණාව අවධාරණය කරන්නේ. විශේෂයෙන් මීට අදාළ කරුණු ගණනාවක්ම තිබෙනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිසමේ හිටපු සභාපතිතුමෙකු වන රේණුක පෙරේරා වාහනයක් ගත් ආකාරය පිළිබඳව, පාසල් බැග් ලබා දීපු ආකාරය පිළිබඳව ආදී වශයෙන් මේ අය දේශපාලනය කරලා තිබෙනවා. ඒකයි මෙතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය. තනි වචනයෙන් ගත්තොත් ඒ ආයතන "දේශපාලනිකරණය" වුණු ප්‍රමාණය ඉතිහාසයේ තිබෙන මේ සාක්ෂිවලින් පැහැදිලිව පෙනෙනවා.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රේණුක පෙරේරා සභාපති වශයෙන් ඉඳලා දැන් සභාපති ධුරය අත් හැර දමා ගිහිල්ලා තිබෙනවා. දැනට සේවයේ සිටින නිලධාරියෙකු සම්බන්ධයෙන් නම්, අපට යම් පරීක්ෂණයක් පවත්වන්න පුළුවන්. නමුත්, දැනට සේවයේ නැති කෙනෙකු පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් කරලා දඩුවම් දීමේ ක්‍රමවේදයක් අපට නැහැ. ඒකට තමයි, Bribery Commission එක, FCID එක වාගේ ආයතන තිබෙන්නේ. ඒ ආයතනවලින් කරන පරීක්ෂණවලට අපි අවශ්‍ය සහයෝගය ලබා දෙනවා.

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(*மாண்புமிகு சனில் ஹந்நுந்னி*)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඔතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය මේකයි, ගරු ඇමතිතුමනි. ඔබතුමා එහෙම කිව්වම දැනට සේවයේ සිටින අයටත් උත්තරයක් හැඳෙනවා, අපිත් මොනවා හරි වැරදි කරලා සේවයෙන් ගියොත් මේ විධියට ගැලවෙන්න පුළුවන් කියලා. දැන් සිටින සභාපතිතුමාට පමණක් නොවෙයි, ඕනෑම කෙනෙකුට වැරද්දක් කරලා ගැලවෙන්න ඔබතුමන්ලා හඳුනා පොදු සූත්‍රය බවට ඒක පත් වනවා. ඔබතුමන්ලා එහෙම කරන්න එපා. එහෙම වෙන්න දෙන්නත් එපා. එහෙම වුණොත් මේ ආයතන පද්ධතිය සම්පූර්ණයෙන් බිඳ වැටෙනවා; කඩා ගෙන වැටෙනවා කියන එක තමයි කෙටියෙන් මට කියන්න තිබෙන්නේ.

ඊළඟට, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙනුත් මා කරුණු කීපයක් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. මේ පිළිබඳව මීට කලින්

සාකච්ඡාවක් කෙරුණා. නමුත්, මේ කාරණාව ටිකක් විශේෂ කාරණාවක් නිසා මම ඔබතුමාගේ අවධානයටත්, මේ ගරු සභාවේ අවධානයටත් නැවත එය යොමු කරනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ කෞතුකාගාරයක් පවත්වා ගෙන යන්න "Railway Museum (Guarantee) Limited" කියන නමින් සමාගමක් ලියා පදිංචි කරලා තිබෙනවා. ඒ සමාගම ලියා පදිංචි කර තිබෙන්නේ සමාගම් පනත යටතේයි. මෙතැන තිබෙන පළමුවෙනිම ප්‍රශ්නය වන්නේ, සමාගම් පනත යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට සමාගමක් ලියා පදිංචි කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවාද යන්නයි. ඒ පළමුවැනි කාරණාව.

ඊළඟට, එලෙස අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් අරගෙන තිබෙනවා නම් හෝ තීරණයක් අරගෙන නැතිව එවැනි සමාගමක් ස්ථාපිත කිරීම කරලා තිබෙන ආකාරය මොකක්ද? මොකද, අපි දන්නා තොරතුරු අනුව මහජන බැංකුව, මර්චන්ට් බැංකුව, පීපල්ස් ලීසින් (පෞද්ගලික) සමාගම රුපියල් මිලියන 300ක මුදලක් යොදවා හදපු සමාගමක් තමයි, මේ සමාගම. එතකොට මේ සමාගමේ බැංකු ගිණුම් අංකයක් තිබෙනවා, මහජන බැංකුවේම. ඒ ගිණුමේ මේ මුදල් කොටසක් තැන්පත් කරලාත් තිබෙනවා. ඒ තැන්පත් කරපු ගිණුමේ අයිතිකරුවන් හැටියට ඉන්නේ එච්. ප්‍රනාන්දු සහ බී.බී.ආර්.පී. ගුණවර්ධන කියන අය. මේ එච්. ප්‍රනාන්දු කියලා කියන්නේ දැනට මහජන බැංකුවේ සිටින සභාපතිතුමා. ඒ, හේමසිරි ප්‍රනාන්දු මහතා. ගුණවර්ධන කියලා කියන්නේ මහජන බැංකුවේම ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂවරයෙක්. එතකොට මෙතැන එක ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. එහෙම සමාගමක් හදලා, ඒ සමාගමේ සභාපතිවරයාට ඒ කියන්නේ මහජන බැංකුවේ සභාපතිතුමාට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව ගිණුමක් පවත්වාගෙන යන්න පුළුවන්ද? මොකද, දැන් රට පුරාම සිද්ධ වන මෙවැනි ක්‍රියාවලියක් තිබෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දැන් දෙපාර්තමේන්තු තිබෙනවා. හැබැයි, දැන් දෙපාර්තමේන්තුවලටත් බෝ වෙලා තිබෙනවා, පෞද්ගලික සමාගම් හදන ක්‍රියාවලිය. මෙවැනි තත්ත්වයක් කලින් තිබුණේ විදුලිබල මණ්ඩලයේ. විදුලිබල මණ්ඩලය හැටියට; එහෙම නැත්නම් සංස්ථාවක් හැටියට තිබෙන අංශ අද දෙපාර්තමේන්තු හැටියටත් පවත්වාගෙන යන්න පුළුවන්කම තිබෙනවාද? එහෙම පුළුවන්කමක් තිබෙනවා නම්, ඒකට මොන අවසරයක්ද තිබෙන්නේ? මේක එක පැත්තකින් මහජන බැංකුව පැත්තෙන් අපට භොයා ගන්න වනවා. මහජන බැංකුවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණයක් අරගෙන එවැනි සමාගමක් ස්ථාපිත කිරීමේ බලයක් මහජන බැංකුවේ සභාපතිතුමාට දීලා තිබෙනවාද? එතකොට මේ ගිණුමේ මුදල් පවත්වාගෙන යන්නේ; ඒ ගිණුම පරිහරණය කරන්නේ මහජන බැංකුව වෙනුවෙන්ද? එහෙම නැත්නම්, සභාපතිතුමා වන එච්. ප්‍රනාන්දු හැටියටද?

ගරු ඇමතිතුමනි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හැටියට ඔබතුමාගේ පැත්තෙන් ඇත්තටම අපට ඒ සම්බන්ධයෙන් පැහැදිලි කිරීමක් අවශ්‍ය වනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මොන පදනමක් මත මෙවැනි සමාගමක් ස්ථාපිත කරලා තිබෙනවාද? ඒකට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ තිබෙන නීතිමය තත්ත්වය මොකක්ද? ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයෙන් හෝ ලබා ගත් අවසරයක් තිබෙනවාද?

ඊළඟට වැදගත් දේ තමයි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ, "Viceroy Special" කියන සුබෝපහෝගී දුම්රිය ධාවනය කරන ජේ.එච්. ටුවර්ස් ඇන්ඩ් ට්‍රැවල්ස් ලංකා සමාගමේ අයිතිකරුවන් භොයා ගෙන යනකොට ඒ ඉන්නේත් මහජන බැංකුවේ සභාපති හේමසිරි ප්‍රනාන්දු සහ ඔහුගේම පවුලේ ඥාතීන්. එතකොට අපට තේරෙනවා, මේක මහජන බැංකුවේ කාර්ය භාරයට එහා ගිය එකක් බව.

මහජන බැංකුව හැටියට කටයුතු කරලා නොවෙයි. මහජන බැංකුව හැටියට කටයුතු කරලා නම් අපට තේරුම් ගන්න පුළුවන්, කෞතුකාගාරයක් ඉදි කරන්න මහජන බැංකුව සහ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඒකාබද්ධ වෙලා සමාගමක් ස්ථාපිත කරලා වෙන් පුළුවන් කියලා. හැබැයි, දැන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේම සුබෝපහෝගී දුම්රිය සේවයක් පවත්වා ගෙන යන්න ගිවිසුමක් අත්සන් කරලා තිබෙන සීමාසහිත ජේ.එල්.ටුවර්ස් ඇන්ඩ් ට්‍රැවල්ස් ලංකා සමාගමත් අර හේමසිරි ප්‍රනාන්දු මහත්මයාගේම අයිතිකාරත්වය සහිතව තිබෙන කොට, අපට හිතෙන සාධාරණ සැකය බැහැර කරන්න බැහැ. ගරු ඇමතිතුමනි, මොකක්ද ඒ සැකය? හේමසිරි ප්‍රනාන්දු මහත්මයාම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ඔබතුමාට වැඩිය වැඩි තැනකින් අරක්ගෙන ඉන්නවාද කියන එකයි. මේක තමයි තිබෙන මූලික කාරණාව.

ඊළඟට, තිබෙන ප්‍රශ්නය මොකක්ද? විගණකාධිපතිතුමා ඉදිරිපත් කරපු විගණන විමසුමට අනුව කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ "රේල් ටුවර්ස්" නමින් පවත්වාගෙන යන දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති කාර්යාලය වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු මුදල් මේ වෙන කොට මේ අය ගෙවා නැහැ. "රේල් ටුවර්ස්" හැටියට පවත්වාගෙන යන ඒ ආයතනයේ හිඟ ධාවන ගාස්තු තිබෙනවා; හිඟ අලුත්වැඩියා ගාස්තු තිබෙනවා; ගිවිසුම් නොමැති කාලයට ගෙවන්න ඕනෑ ගාස්තු තිබෙනවා; පාරිභෝගික මිල දර්ශකයන් අනුව ගෙවිය යුතු ගාස්තු තිබෙනවා; ටීඅයි - 515 රේල් කාර්ය ධාවනයෙන් අය විය යුතු හිඟ මුදල තිබෙනවා. මේ විධියට කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ "රේල් ටුවර්ස්" නමැති කාර්යාලයට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල රුපියල් අසූඅට ලක්ෂයක්.

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

ගරු (වෛද්‍ය) නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමාත් මේ ප්‍රශ්නය මතු කළා. ඊට පස්සේ මා අදාළ ලිපිගොනුව ගෙනැල්ලා මගේ නිලධාරීන් එක්ක පරීක්ෂා කර බැලුවා. ඒ අවස්ථාවේදී රුපියල් මිලියන 10ක් පමණ ඒ අයගෙන් අය වෙන් තිබෙන බව දැන ගන්න ලැබුණා. නමුත්, ඒ අය ඒක රුපියල් භාරලක්ෂ පණස්දහස ගණනේ ගෙවනවා කියලා පොරොන්දු වෙලා තිබෙනවා. නමුත්, අපි ඒක නීතිපතිතුමාට යොමු කර තිබෙනවා, ඒ විධියට ඒ මුදල් භාර ගන්නද කියලා අහලා. එතැන ඒ මුදල් ප්‍රමාණ පිළිබඳව දෙගොල්ලන් අතර යම් මතභේදයක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳව අපි නීතිපතිතුමාගෙන් උපදෙස් අහලා තිබෙනවා, මේ අවස්ථාවේදී අප ගතයුතු ක්‍රියාමාර්ගය මොකක්ද කියලා. ඒ අයගෙන් මුදල් එන්න තිබෙනවා නම් නීතිපතිතුමාගේ උපදෙස් අනුව ඒ සියල්ලම අය කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා**  
(மாண்புமிகு சூனில் ஹந்துள்ளெனத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

හොඳයි. නමුත්, එවැනි පෞද්ලික ආයතනයක් එක්ක කටයුතු කිරීමේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුමක් ඇති. ඒ ගිවිසුම ප්‍රකාරව එකඟතාවක් ඇති, හිඟ මුදල් තිබෙනවා නම් අදාළ කාලසීමාවන් ඇතුළත ඒවා ගෙවන්න ඕනැයි කියලා. ඒ අනුව කටයුතු කළේ නැත්නම් ඒක ගිවිසුම් කඩ කිරීමක් බවට පත් වෙනවා. ඒ ගිවිසුම් කඩ කිරීම යටතේ ඔබතුමන්ලාට පුළුවන් නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගන්න.

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

ඒ සඳහා තමයි අපි නීතිපතිතුමාට යොමු කර තිබෙන්නේ.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා**  
(மாண்புமிகு சூனில் ஹந்துள்ளெனத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඊළඟට, තවත් වැදගත් කාරණයක් ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අවස්ථා ගණනාවකදී, එනම් පසුගිය මහින්ද රාජපක්ෂ පාලනය තුළත්, ඔබතුමන්ලාගේ දින සියයේ වැඩසටහන තුළ ගරු රංජීත් මද්දුමබණ්ඩාර අමාත්‍යතුමා කටයුතු කරන කාලය තුළත් අතීතයේ, ආදේශක, තාවකාලික පදනමින් බඳවා ගත්ත සේවකයින් දෙදහස්කයක් විතර ඉන්නවා. නමුත්, මේ වන කොට අවුරුදු හතරකට වැඩි කාලයක් ගත වෙලාත් තනතුරු පුරප්පාඩු තුන්දහසක් පමණ තිබෙනවා කියලා අපට වාර්තා වනවා. ඒ නිසා සුදුසුකම් ලබා තිබෙන සේවකයින්ගේ සුදුසුකම් පරීක්ෂා කර බලා, ඒ අයගේ බඳවා ගැනීමේ පදනම සහ කාලය පරීක්ෂා කර බලා, ඒ අය ස්ථිර කරන්න බැරිද කියන ප්‍රශ්නය මා අහනවා. මොකද, දැනටමත් දෛනිකව වැටුප් ලබන කාන්තා සේවිකාවන් ඉන්නවා 468ක්. ස්ථිර සේවිකාවන් ඉන්නවා 140ක් ඉන්නවා.

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

කාන්තා සේවිකාවන් ඉන්නවා. ඒ අයට දුම්රියට අදාළව කිසිම වැඩක් කරන්න බැහැ. ඒකයි තිබෙන ප්‍රශ්නය.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා**  
(மாண்புமிகு சூனில் ஹந்துள்ளெனத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඒ අය බඳවා ගෙන තිබෙන්නේ මොකද දන්නේ නැහැ.

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

ඒක අහන්න ඕනෑ බඳවා ගත්ත අයගෙනුයි. මා මේ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ කැබිනට් සංදේශයක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. කාන්තාවන් බඳවාගෙන කාන්තාවන්ට සිල්පර කොටන් උස්සන්න හෝ ගල් අතුරන කටයුතු කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. නමුත්, Sri Lanka Railways නඩත්තු අංශයෙන් අපි ඉල්ලන්නේ ඒවා කරන්න පුළුවන් අය ඕනෑයි කියලයි. මේක බරපතළ ප්‍රශ්නයක්. ඒ නිසා මානුෂිකව කල්පනා කරලා මා කැබිනට් මණ්ඩලයෙන් ඉල්ලා සිටියා, මේ අයව වෙනත් අමාත්‍යාංශවලට මාරු කරලා එතැනට පිරිමි අය වෙනත් අමාත්‍යාංශයකින් හෝ එවන්තය කියා. එහෙම නැත්නම් බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය අනුව බඳවා ගන්න ඉඩ දෙන්න කියලා කිව්වා. ඇත්තටම මේක ලොකු ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙනවා. මේ අය බඳවා ගෙන තිබීම නිසා දැන් අපේ cadre එක සම්පූර්ණයෙන්ම පිරිලා. ඒ නිසා අපට භාණ්ඩාගාරයෙන් අනුමැතිය දෙන්නෙන් නැහැ බඳවා ගන්න. ඒ නිසා පරිපාලනය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් -ගැටලුවක්- ඇති වෙලා තිබෙනවා.

**ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා**  
(மாண்புமிகு சூனில் ஹந்துள்ளெனத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

හිටපු ඇමතිතුමා වන ගරු කුමාර වෙල්ගම මැතිතුමාත් සභාවේ ඉන්නවා. එතුමා බර වැඩට කියලා කාන්තාවන් බඳවා ගෙන තිබෙන්නේ මොකද දන්නේ නැහැ. සිල්පර කොටන් උස්සන්න පුළුවන් අයද බඳවා ගත්තේ කියන එක එතුමා කියාහි.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(மாண்புமிகு குமார வெல்கம)  
(The Hon. Kumara Welgama)

මෙවර ඡන්දයටත් කාන්තාවන් වැඩි ප්‍රමාණයක් -සියයට 40ක්, සියයට 50ක්- ඉදිරිපත් කරන්න කියා අපි දැන් කියා තිබෙනවා. කාන්තාවන්ට නිසි තැන දෙන්න කියලා දැන් රට පුරාම මේ ආන්දෝලනය යනවා.

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා ඒ අයට නිසි තැන නොවෙයි දීලා තිබෙන්නේ, බර වැඩ.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ඔබතුමා ඉන්න කෝ මම කියන තුරු, කාන්තාවන්ට ඒ වාගේ නිසි තැනක් දෙන එකට ඔබතුමා විරුද්ධද?

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

නැහැ.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Kumara Welgama)

එහෙම නම් ප්‍රශ්නයක් නැහැ නේ. අපි වැඩ කරනවා වාගේම කාන්තාවන්ටත් වැඩ කරන්න පුළුවන්. ඒ අය කාන්තාවෝ කියලා ඔය විධියට පාවිච්චි කරන එක වැරදියි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

**ගරු අශෝක අබේසිංහ මහතා (ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා)**

(මාණ්ඩුමිල අමාත්‍යවරයා) - ජනාධිපතිවරයාගේ මහලේකම් (The Hon. Ashok Abeysinghe - Deputy Minister of Transport and Civil Aviation)

ඒක නේ, එතුමා කෝට්ටි පවා කාන්තාවන්ගේ නම්වලින් නම් කළේ.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ඒක හරි. රටේ කවුරුත් දන්නවා නේ, මම කාන්තාවන්ට කැමැතියි කියලා.

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

සිල්පර කොටත් උස්සන්න පත්වීම දන්නාද, වෙනත් වැඩකට පත්වීම දන්නාද කියා මම දන්නේ නැහැ. නමුත් එහි යථාර්ථය මේකයි, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. කෙසේ හෝ කාන්තාවන්ට මේ පත්වීම් දීලා තිබෙනවා.

**ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ සාමාජිකයා)  
(An Hon. Member)

පත්වීම් කියක් දීලා තිබෙනවාද?

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

දෛනික වැටුප් ලබන කාන්තා සේවිකාවන් ගණන 468යි. ස්ථිර සේවිකාවන්ගේ ගණන 140යි. ඒ අයගේ අයිතිවාසිකමක් නේ, අපි මේ කථා කරන්නේ. ඒ රැකියා දුන්න එක වැරදි වෙන් පුළුවන්; දුන්න පදනම වැරදි වෙන් පුළුවන්; දුන්න කෙනා වැරදි වෙන් පුළුවන්; දුන්නේ වෙල්ගම හිටපු ඇමතිතුමා වෙන් පුළුවන්. නමුත් දැන් මේ පත්වීම් දීලා තිබෙනවා නේ. කාන්තාවන්ට පත්වීම් දෙන එක නොවෙයි ප්‍රශ්නය. මේ පත්වීම් දීපු අයගේ සේවය ස්ථිර කරන එකයි ප්‍රශ්නය.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Kumara Welgama)

කාන්තාවන් සේවයට ගන්නවාට තමුන්තාන්සේ විරුද්ධද?

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

මම ඔබතුමා එක්ක වාදයකට පැටලෙන්න කැමැති නැහැ.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ඒ ගොල්ලන්ටත් අපිට වාගේම වැඩ කරන්න පුළුවන්. ඒ වැඩ කරන්න පුළුවන් අයයි.

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඊළඟට, මම මෙන්න මේ කාරණය කෙරෙහි ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. මාතර - බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් එක ඔබතුමන්ලා දීලා තිබෙන්නේ ඒක ජාතික යන්ත්‍රෝපකරණ ආයතනයකටයි. අපි මීට කලින් මේ ගැන කථා කළා. මෙම මාර්ගයේ දුර ප්‍රමාණය කිලෝමීටර 26.75යි. ව්‍යාපෘතියේ වියදම ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 278යි. ව්‍යාපෘති කාලය මාස 36යි.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කලින් තිබුණු රජයෙන් තමයි ඒ කොන්ත්‍රාත් එක දීලා තිබෙන්නේ.

**ගරු සුනිල් හඳුන්වන්නේ මහතා**  
(මාණ්ඩුමිල සභාවේ ඉගෙනුම් අමාත්‍යවරයා)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඔව්, කලින් රජයෙන් තමයි දීලා තිබෙන්නේ. රජය මොකක් වුණත් කමක් නැහැ. මෙතැන තිබෙන ප්‍රශ්නය ඒක නොවෙයි. මේ ගිවිසුම්ගත කාලය තුළ ඒ අයට වැඩ අවසන් කරගන්න බැරි වුණොත් ප්‍රමාද ගාස්තු අය කරන්න ඕනෑ. හැබැයි, අපි දන්නා ආකාරයට එම ආයතනයෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු අය කරන්න ඔබතුමන්ලා මේ වන තුරු ක්‍රියාමාර්ගයක් අරගෙන නැහැ. මේ ගිවිසුම ප්‍රකාරව නම් 2016 ජූලි මාසය වන විට වැඩ අවසන් විය යුතුව තිබුණා. මේ ව්‍යාපෘතියේ වැඩ අවසන් නොවී විශාල කාලයක් තිස්සේ ඇදී ඇදී යනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි, මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ සංඥා පද්ධති සවි කිරීමේ කොන්ත්‍රාත් එකත් ඔබතුමන්ලා හාර දී තිබෙන්නේ මේ සමාගමටයි. ඒකට යන වියදම ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 18යි; ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 2,700ක්. හැබැයි, මෙම මාර්ගයේ දුම්රිය නැවතුම් ස්ථාන 4යි තිබෙන්නේ. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා වෙහෙරහේන, කැකණදුර, දික්වැල්ල, බෙලිඅත්ත කියන නැවතුම් පොළවල් හතර තමයි මේ මාර්ගයට අයිති වන්නේ. රුපියල් මිලියන 2,700ක් වියදම් නොකර, මිලියන 200කින් මේ පද්ධතිය හදන්න පුළුවන් කියා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉංජිනේරු මහත්වරුම කියනවා. හැබැයි, මිලියන 2,700කට වන සමාගමට -මේක ඇත්තටම අසාදු ලේඛනයේ සිටින සමාගමක්. - මේ පද්ධතිය සවි කරන්න ඔබතුමන්ලා හාර දී තිබෙනවා. මේ නිසා මිලියන 2,500ක -කෝටි 250ක විතර- පාඩුවක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට සිද්ධ වෙනවා. ඇයි මෙහෙම කරන්නේ?

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

ගරු නලින්ද ජයතිස්ස මන්ත්‍රීතුමා මේ පිළිබඳව දීර්ඝ ප්‍රශ්නයක් මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී ඇහුවා. අදාළ ගිවිසුම් සහ ඒ පිළිබඳව ගන්නා ලද කැබිනට් තීරණත් සමඟ සම්පූර්ණ උත්තරයක් මම ඒකට ලබා දුන්නා. ඔබතුමාට ඕනෑ නම් මම ඒකේ හැන්සාඩ් reference එක දෙන්නම්. ඊට පසුබිම් වූ කාරණාත්, හේතුවත් ඇතුළු සියලු විස්තර එහි සඳහන් කර තිබෙනවා. ඔබතුමාට ඕනෑ නම් මගේ කථාව අවසානයේදී ඒ පිළිබඳව කෙටියෙන් කියන්නම්.

**ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මහතා**  
(மாண்புமிகு சனில் ஹந்தூன்ஹெத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ගරු ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරවන්නේ ඒ සමාගම ගිවිසුම කඩ කර තිබෙන පදනම අරගෙනයි. ගිවිසුම ප්‍රකාරව නියමිත කාලයේදී ඒ ව්‍යාපෘතිය අවසන් කර නැහැ නේ.

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

මේ කටයුත්ත ඉවර නැහැ නේ. එය අවසන් වූණාට පසුව ඒ තිබෙන demurrage එක අය කරගෙන තමයි අපි ඉතිරි මුදල් ගෙවන්නේ. ඒක අතරමඟදී ගන්නේ නැහැ නේ.

**ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මහතා**  
(மாண்புமிகு சனில் ஹந்தூன்ஹெத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

ඒක වැරදි ගිවිසුමක් නම්, සංඥා පද්ධතිය හදිමේ කාර්යයන් එම සමාගමට දුන්න එක වැරදියි කියා පෙනෙනවා නම්, ඔබතුමන්ලාට මේ කාර්යය නැවත සමාලෝචනය කරන්න පුළුවන් නේ.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, සංඥා පද්ධතිය දුන් එක වැරදි නැහැ. අලියා ඉන්නවා; හෙණ්ඩුව නැහැ වාගේ වෙන් නැහැ නේ. දුම්රිය මාර්ගය හදලා ඉවර වනකොට සංඥා පද්ධතියත් හදලා තිබෙන්න ඕනෑ. ඉස්සෙල්ලා තිබුණේ, සංඥා පද්ධතිය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් හදන්න ඕනෑය කියලායි. නමුත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සංඥා පද්ධති අංශය ඉතාම දුර්වලයි. ඊට පස්සේ, දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ආරියරත්න මහත්මයා ලිපියක් එවමින් අමාත්‍යාංශයේ අවධානයට යොමු කළා, එතුමාට මේ වගකීම භාර ගන්න බැහැ; මේ සංඥා පද්ධතිය භාර නිලධාරීන් හා සේවකයන් අවුරුදු දෙකක් තිස්සේ මේ පිළිබඳව කිසිම වැඩක් කරලා නැහැ; ඒ හැරුණාම තව භාර දුන් වැඩක් කරලා නැහැයි කියලා. එතකොට අපට තිබුණේ, ඒ පිළිබඳව වහාම ක්‍රියාත්මක වෙන්නයි. මේ ගිවිසුම යටතේ අපට ලබා දුන් ණය මුදලෙන් සංඥා පද්ධතිය සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 40ක් වෙන් කරලා තිබුණා. එතකොට අපට ණය මුදල යටතේ දැන් සල්ලීන් තිබෙනවා. ඩොලර් මිලියන 40ක් වෙන් කරලා තිබුණාට, අපි විශේෂ කැබිනට් තාක්ෂණික කමිටුවක් පත් කර, ඒ අය එක්ක කථා කරලා ඒ ප්‍රමාණය ඩොලර් මිලියන 18කට අඩු කර ගත්තා. ඒක අපේ අවශ්‍යතාව ඉටු කිරීමක්. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඒ අංශයේ හිටපු ජයසුන්දර මහත්තයා ඇතුළු උදවිය ඒක වෙලාවට කළා නම්, මෙවැනි දෙයක් වෙන්වේ නැහැ. ඒ අයට එය කරන්න පුළුවන්කමක් -capacity එකක්- තිබුණේ නැහැ. එතුමාට ගෙනැල්ලා දුන් භාණ්ඩ ටිකක් ස්ටෝරුවේ දමාගෙන හිටියා. ඒක ඇතුළේ තත්ත්වය මම දන්නවා. නමුත්, දුම්රිය මාර්ගයේ කටයුතු

ඉවර වනකොට සංඥා පද්ධතියේ කටයුතුත් ඉවර කරන්න ඕනෑ නිසා තමයි අපි ඒ කටයුත්ත කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරලා, ඒ විධියට ඉෂ්ට කළේ.

**ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මහතා**  
(மாண்புமிகு சனில் ஹந்தூன்ஹெத்தி)  
(The Hon. Sunil Handunnetti)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට නිශ්චිත කාරණා හැටියට මතු කරන්න තිබුණේ මේ කාරණා ටික තමයි.

ගරු ඇමතිතුමනි, අපේ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතියේ පොදු අර්බුදයක් තිබෙන බව අපි කවුරුත් පිළිගන්නා දෙයක්. ඒ පොදු අර්බුදය තමයි, වාහන වැඩි වන ප්‍රමාණයට නගරාශ්‍රිතව ඇති වන තදබදයට ගැළපෙන ආකාරයට ගමනාගමන පද්ධතිය සකස් නොවීම. ප්‍රවාහන පද්ධතිය කිව්වාම වාහන විතරක් නොවෙයි, මගී ප්‍රවාහනයත් අයිති වනවා. නගරාන්තරව සිද්ධ වන තදබදය අද විශාල ප්‍රශ්නයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ගරු ලසන්ත අලගියවත්ත නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් ඒ ගැන කාරණා මතු කළා.

ඇත්තටම මේ පිළිබඳව මීට වඩා පුළුල් විධියට පාර්ලිමේන්තුව තුළම සාකච්ඡාවක් කෙරිලා, අලුතින් ඉදිවන මාර්ගත් එක්ක නගර සම්බන්ධීකරණය කරන එක ගළපා ගෙන, ප්‍රධාන නගරවලට වාහන එන ක්‍රියාවලිය විධිමත් කළ යුතුයි. අපි දන්නවා, මීට කලින් රත්මලානේ වාහන park එකක් හදනවා කියලා ලොකු සාකච්ඡාවක් තිබුණු බව. හැබැයි, park එකවත් හැදුණේ නැහැ. ඒවා ඔබතුමන්ලාත්, අපත් සංචාරය කරන ලෝකයේ වෙනත් රටවලට සරල දේවල්. පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය කියන්නේ, ඒ රටවලට සරල දේවල්. දැන් හොංකොං වාගේ රටක් ගත්තොත්, ඒ රටේ පොදු ප්‍රවාහන සේවය ඉතා ශක්තිමත්. මම මේ පොදු ප්‍රවාහනය කියන්නේ, රජයේ ප්‍රවාහනය නොවෙයි. කවුරු හෝ කෙනෙක් හිතනවා නම්, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය කිව්වාම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව කියන ආයතන හරහා රජයෙන්ම පවත්වාගෙන යන ප්‍රවාහන සේවා කියලා, එතැන තිබෙන්නේ ඒ අදහස නොවෙයි.

දැන් හොංකොංවල මධ්‍යම රජයෙන් පවත්වාගෙන යන ප්‍රවාහන පද්ධතියකුත් තිබෙනවා; පෞද්ගලික අංශය එක්ක ඒකාබද්ධ වුණු ප්‍රවාහන පද්ධතියකුත් තිබෙනවා. තදාසන්න, ගම්වලට යන ප්‍රවාහන පද්ධතිය තිබෙන්නේ පෞද්ගලික අංශයේ. රජයෙන් පවත්වාගෙන යනවා, නගරවල ප්‍රවාහන පද්ධතිය. හැබැයි, පෞද්ගලික අංශයේ වාහන ටික නගරවලට එන්නේ නැහැ. එකම bus stand එකෙන් පටන් ගත්තත්, මේ දෙකම නගරයේ සීමාවට ගියාම තමයි ගමට යන බස්වලට මගීන් ඇතුළු කර ගැනීම ආරම්භ කරන්නේ. ඒ බස් එකේ වර්ණයත් වෙනස්. පාට, කොළ පාට. නගරවලට යන බස්වල පාට, රතු. මේ ආකාරයට විධිමත් ක්‍රමයක් හදාගෙන තිබෙනවා. ඔවුන්ගේ දක්ෂතාව කියන්නේ, ඔවුන් නවීනම බස් සේවයක් පවත්වාගෙන යන ගමන්, හොඳම භූගත දුම්රිය පද්ධතියකුත් පවත්වාගෙන යනවා. ඊට අමතරව ඉතිහාසයක් තිබෙන tramcar පද්ධතියකුත් පවත්වාගෙන යනවා. ප්‍රධාන නගරයට පෞද්ගලික වාහනයකින් ඇවිත් එය park කරන කෙනෙකුගෙන් අය කරන මුදලයි, ටැක්සිවලින් අය කරන මුදලයි අතර විශාල පරතරයක් තිබෙනවා.

එතකොට parking එකේ නතර කරලා යන තමුන්ගේ පෞද්ගලික වාහනයට වඩා කෙනෙකුට පහසුවක් හදනවා, පෞද්ගලික ටැක්සියක යෑම සඳහා වැය වන මුදල ඉතා අඩු මට්ටමකට පත් කිරීමෙන්. ඒ මගීන් ඇති කරලා තිබෙන හැඟීම මොකක්ද? හැමෝටම වාගේ තමන්ගේ අවශ්‍යතාවට ගෙදර වාහනයක් තිබෙනවා. හැබැයි, අඩු පහසුකම් සහිත ටැක්සි සේවාවක ගිහිල්ලා තමන්ගේ කටයුතු ටික කර ගන්න කවුරුත්

[ගරු සුනිල් හඳුනාගන්නා මහතා]

පොලඹවා තිබෙනවා. මොකද, තමන්ගේ පෞද්ගලික වාහනය ගෙනියලා කොහේ හෝ ප්‍රධාන රථ ගාලක නවත්වනවා නම්, ඔවුන් පැයකට ගෙවන්න ඕනෑ මුදල විශාලයි. හැබැයි, ඒ වෙනුවට ටැක්සිය පාවිච්චි කරලා, ඒ කාලය ඉතුරු කරගෙන තමන්ගේ ගමන ගිහිල්ලා වෙනත් වැඩ කටයුත්තකුත් කර ගන්න මේ තුළින් පුළුවනකම තිබෙනවා. මේ තුළින් එක් පැත්තකින් ටැක්සි සේවාවට ආදායමකුත් එනවා. ප්‍රවාහන සේවයන් පවතිනවා. තමන්ගේ පෞද්ගලික වාහනයක් පාවිච්චි කිරීමේ අයිතියත් ඔවුන් ආරක්ෂා කරලා තිබෙනවා. එහෙම සැලසුම් සහගත ක්‍රියාවලියක් ඇතුළේ තමයි අපේ රටේ ප්‍රධාන නගරවල වුණත් ප්‍රවාහන සේවය කළමනාකරණය කළ යුත්තේ කියලා අපි හිතනවා.

මම ඒකෙන් අදහස් කරන්නේ, මේ රජය සම්පූර්ණ ප්‍රවාහන සේවය පවත්වාගෙන යනවාය කියන එක නොවෙයි. රජයේ හා පෞද්ගලික අංශය අතර ඒකාබද්ධතාවක් තිබෙන්නට පුළුවන්.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, හැබැයි ටැක්සි සේවාව, අපේ රටේ නම් ත්‍රිවිලර් රථ සේවාව, දුම්රිය සේවාව, රජයේ බස් සේවාව, පෞද්ගලික බස් සේවාව, ඒ සියල්ල ඒකාබද්ධ ක්‍රියාවලියක් බවට පත්වෙන්න ඕනෑ. අද එහෙම නැහැ. අද රැකියාවක් නැතිකම නිසා පාර අයිනේ ටැක්සියක් තබාගෙන සිටින ටැක්සි රියදුරන් විශාල සංඛ්‍යාවක් ඉන්නවා. ඒක ඔවුන්ගේ වෙනම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නොවෙයි. SLTB එක strike දවසට නම් ටැක්සි රියදුරන්ට, ත්‍රිවිලර් රියදුරන්ට job එක තිබෙනවා. එහෙම නේ වෙන්නේ. අද කාගෙවත් රැකියා ස්ථිර වෙලා නැහැ. අපි දන්නවා, විදේශගත වෙලා රැකියාවක් කරලා ආපු කෙනෙක් පෞද්ගලික බස් සේවාවට බස් එකක් දානවා. School van service එකත් ඒ විධියමයි. ඒකත් මේක ඇතුළේ තිබෙනවා.

උදේ කාලයක බලන්නකෝ, වැඩ කරන, පාසල් පවත්වන දවසක ඒ වාහන සියල්ලම එකම වෙලාවට කොළඹට එනවා නේ. ඒ වාහන නගරයට එනකොට ඒ අස්සේ ලොකු කන්ටේනරයකුත් එනවා; ලොකු බවිසරයකුත් එනවා. ඒ බවිසරය ඉස්සර කරගන්න ගියාම, අනිත් වාහන සියල්ලම වාහන ඒ තදබදයට යටවෙනවා. මේක අපි කවුරුත් පෞද්ගලිකව අත් විඳින දෙයක්. හැබැයි, ඒ සදහා අපි කාටවත් උත්තරයක් නැහැ. මොකද, මේ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී විනයක් එක්ක, සැලසුමක් එක්ක, නීතියක් එක්ක ක්‍රියාත්මක කරන්න ඕනෑ. පසුගිය දවස්වල එක පාරටම වමේ නීතිය -මංතීරු නීතිය- දැමීමා. ඒ නීතිය දාපු දවසේ ආණ්ඩුවට දඩත් තිබෙනවා; වැඩේත් කෙරෙනවා. හැබැයි, දවස් දෙකයි, තුනයි. ඊට පස්සේ මොකද වෙන්නේ? මිනිස්සුන් පොදු අවබෝධයෙන්ම දන්නවා, දවසක්, දෙකක් තමයි ඒක තිබෙන්නේ කියලා. ඊට පස්සේ ඒක ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ. ඒ වැඩේ එතැනින් ඉවරයි. ඊට වඩා මොකක් හෝ විධිමත් ක්‍රමවේදයක් ඇතුළේ මේ තිබෙන වාහන ටික, තිබෙන පාරවල්වල, නිවැරදි පිළිවෙළකට යොමුකර ගැනීම වැදගත්.

විශේෂයෙන්ම කාල සීමාවන් සැලසුම් කිරීමේදී ඒක වැදගත්. ප්‍රධාන නගරයට වාහනයක් ඇතුළු කරන වෙලාව මොකක්ද; නගරයෙන් පිට කරන වෙලාවත් මොනවාද? රාජකාරි වෙලාවල්වල, එහෙම නැත්නම් වැඩට යන සහ ආපසු එන වෙලාවල්වල, -තදබදය තිබෙන වෙලාවල්වල- නගරයට ඇතුළු කරන වාහන මොනවාද? මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ විධියේ ක්‍රමවේදයක් හැඳෙනවා නම්, අපේ රටේ ඉන්ධන වියදමෙන් විශාල ප්‍රමාණයක් ඉතුරු කරන්න පුළුවන් කියා මම හිතනවා. පාරවල්වල රස්තියාදු වන වටිනා සක්‍රිය ශ්‍රමය, වැඩ කරන ශ්‍රමය විශාල වශයෙන් කළමනාකරණය කරගන්න පුළුවන්; ඉතිරි කරන්න පුළුවන්. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ රටේ

ආර්ථිකයට දායක වන ශ්‍රමය තමයි මේ විධියට මහ පාරේ නිකම් ළඟාවෙන්නේ; රස්තියාදු වෙන්නේ. ඊළඟට, ඔවුන්ට ඇතිවන මානසික පීඩනය ගැන බලන්න. අපට තිබෙන ලෙඩ රෝගවලින් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහන පද්ධතිය නිසා ඇතිවෙනවා. මොකද, ඒ මානසික පීඩනය, මිනිසුන්ට රාජකාරියක් කරන්න පුළුවන් මට්ටමක් හදන්නේ නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද තත්ත්වය බලන්න. ආයතනයක වැඩට යනකොට වැඩ පටන් ගන්නේ උදේ 9ට නම්, බස් එකේ ඇවිල්ලා, කෝච්චියේ ඇවිල්ලා වැඩ කරන්න හිත හදාගන්න, නැත්නම් ඔප්ව හදාගන්න පැයක් යනවා. 10ට තමයි වැඩ පටන් ගන්නේ. වැඩ ඇරෙන්නේ හවස හතර හමාරට නම්, වැඩ ඇරිලා ගෙදර යන විධිය ගැන තුනහමාරේ ඉඳලා හිතනවා. මොකද, වාහනය තියෙයිද, බස් එක තියෙයිද, කෝච්චිය තියෙයිද, යන්න පුළුවන් වෙයිද, තදබදය කොහොමද කියලා හිතනවා. ඔය අස්සේ වැහි පොදක් හරි ගියොත් ඒක තවත් කරදරයක්. මේක තමයි ඇත්ත තත්ත්වය. මේ යථාර්ථය නිසා රටේ ආර්ථිකයේ විශාල ප-ඉවක් අපි ගණන් හදන්නේ නැහැ. ගණනය කරන්නේ නැති කාර්ය සාධනයක්, ගණනය කරන්නේ නැති ඵලදායීතාවක් විනාශ වෙනවා. රටේ ආර්ථිකයට එකතු කළ හැකි ඒ ඵලදායීතාව හානි වෙනවා. එසේ හානි වෙන්නේ නිකම් නොවෙයි, මිලියන ගණන් පිට රටට යවලා ගෙන්වන ඉන්ධනත් එක්කයි, අපේ විදේශ විනිමය මිලියන ගණන් පිට රටට යවලා ගෙන්වන වාහනත් එක්කයි, ඒ වාහනවලට ගෙන්වන අමතර කොටස් එක්කයි. ඒ සියල්ල එක්ක අපේ ආර්ථිකයට විශාල සක්‍රිය ශ්‍රම දායකත්වයක් දෙන පුළුවන් පිරිසක් නිරපරාදේ මහ පාරේ නාස්ති වෙනවා. මෙන්න මේ තත්ත්වය ගැනත් මීට වඩා සැලකිලිමත්ව හිතන්න පුළුවන් වැඩ පිළිවෙළක් හැඳෙන්න ඕනෑ කියන එක ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය වෙනුවෙන් පැවැත්වෙන විවාදයේදී අපේ අදහස් හැටියට ඉදිරිපත් කරනවා. බොහොම ස්තුතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
මිළඟට, ගරු අපීත් මාන්තප්පෙරුම මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 14ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 2.36]

**ගරු අපීත් මාන්තප්පෙරුම මහතා**  
(மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமறைமகர்)  
(The Hon. Ajith Mannapperuma)  
බොහොම ස්තුතියි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. අද අපේ රට දෙස බැලුවොත්, අපට තිබෙන ඉතාමත්ම සංකීර්ණ ප්‍රශ්නයක් තමයි ප්‍රවාහන ප්‍රශ්නය. එම ප්‍රශ්නය කාලයෙන් කාලය, කාලයෙන් කාලය ඔඩු දුවමින් පවතිනවා. නමුත් ඒකට ඇඟට දැනෙන විසඳුමක්, නැත්නම් මහියාට දැනෙන විසඳුමක් සෙවීම කවුරුත් අපොහොසත් වුණු කාරණයක් බවට පත්වෙලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම ගරු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා ඉතාමත්ම දක්ෂ, පළපුරුදු අමාත්‍යවරයෙක්. ඒ වාගේම නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාත් බොහොම කැපවීමකින් වැඩ කරනවා. ඒ නිසා මේ කාලය තුළවත් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළින් මහී ජනතාවට ඇඟට දැනෙන වෙනසක් ඇති කර දෙන්න පුළුවන් වෙයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

අපේ මේ පුංචි රටේ වාහන ලක්ෂ 70ක් පමණ සැරිසරනවා; වාහන සනත්වය ලක්ෂ 70ක් විතර වෙනවා; මීට අමතරව වර්ෂයකට වාහන ලක්ෂ 7ක් විතර මේ පද්ධතියට එකතු වෙනවා. වර්ෂයකට රියදුරු බලපත්‍ර 6,50,000ක් නිකුත් කරනවා. ඊට අමතරව, අයිතිකරුවන් වෙනස් වීම නිසා වර්ෂයකට ලක්ෂ 5ක්

විතර පැවරුම් සිද්ධ වෙනවා. මේ වාගේ විශාල රාජකාරියක් මේ අමාත්‍යාංශය කරනවා. ඒ අනුව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව අවුරුද්දකට උපයා ගන්නා ලාභය රුපියල් බිලියන 11ක් විතර වෙනවා. ඒ දෙපාර්තමේන්තුව තුළින් විශාල ක්‍රියාදාමයක් සිද්ධ වෙනවා. නමුත් මේ ක්‍රියාදාමය කොළඹ තිබෙන ප්‍රධාන කාර්යාලය තුළ හොඳට සිදු වන බව අපි දකිනවා.

විශේෂයෙන්ම ගරු ඇමතිතුමාගේ සහ ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගේ මැදිහත්වීම තුළ කොළඹ කාර්යාලයේ වර්තමාන නිලධාරී මණ්ඩලය යම් මට්ටමක හොඳ තත්ත්වයකින් කොළඹ නගරයේ තිබෙන ප්‍රධාන කාර්යාලය පවත්වාගෙන යනවා. රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීම වැනි දේවල් දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් සිදු වුණත් ඒවා සැහීමට පත්වන්නට පුළුවන් තත්ත්වයකින් සිදු වන්නේ නැහැ. ඒ කාර්යයන් දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් බෙදුණාට ඒවාට වැඩි අවධානයක් යොමු වන බවක් පෙනෙන්නේ නැහැ. අපි දකිනවා, අනුරාධපුරය, යාපනය, කුරුණෑගල, හම්බන්තොට, ගම්පහ වාගේ තැන්වල සහකාර කොමසාරිස්තුමකුගේ හෝ නියෝජ්‍ය කොමසාරිස්තුමකුගේ නායකත්වය යටතේ කාර්යාල පවත්වාගෙන යන බව. අනෙක් දිස්ත්‍රික්කවල එහෙමවත් නැහැ.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විශේෂයෙන්ම මම පදිංචිවෙලා ඉන්න ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කය දිහා බැලුවොත් එම දිස්ත්‍රික්කය තුළ අවුරුද්දකට වාහන ලයිසන් 60,000ක් විතර නිකුත් වෙනවා. ඒක තමයි විශේෂයෙන්ම සිදු වන්නේ. අද මූල්‍ය කටයුතු සිදු කර ගැනීමේදී ලංකාවේ ඕනෑම හතර දිග්භාගයක ඉදන්, ඕනෑම බැංකුවක තිබෙන මුදල් ටිකක් එහාට මෙහාට කිරීමේ හැකියාව තිබෙනවා. නමුත් වාහනයක් පවරන්න - transfer කර ගන්න - ගියොත් ඒක කොළඹටම ගිහිල්ලා කර ගත යුතු තත්ත්වයක් උදාවෙලා තිබෙනවා. ලෝකයේ කොච්චර දියුණු ක්‍රමවේද තිබුණත් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ මෙවැනි ලියාපදිංචි කිරීම් එදා තිබුණු තත්ත්වයේම තවමත් තිබෙන්නේ ඇයි? ඒක දිස්ත්‍රික්කවල තිබෙන කාර්යාලවලින් කර ගන්න පුළුවන් විධියට link කරලා, පරිගණක පද්ධති තුළින් ජනතාවට ඒ පහසුකම් ලබා දීම ගැන හිතලා නැත්තේ ඇයි කියන එක විශේෂයෙන්ම ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා.

රියදුරු බලපත්‍ර ගැන කථා කළත් එහෙමයි. ගම්පහ කවචේරි පරිශ්‍රය තුළ බැංකුවක් තිබෙනවා. රියදුරු බලපත්‍ර ගාස්තු ගෙවීම සඳහා ඒ බැංකුවේ සැහෙන දිග පෝලිමක් තිබෙනවා. 150ක්, 200ක් විතර උදේ පාන්දරට ඒ පෝලිමේ ඉන්නවා. රියදුරු බලපත්‍රය ගන්නවාට වඩා අමාරුයි, ඒ සඳහා මුදල් ගෙවන එක. ඒ තරම් දිග පෝලිමක් තිබෙනවා. ඒ නිසා විශේෂයෙන්ම ඒ ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. අඩු ගණනේ එම ගාස්තු ගෙවීම කාඩ් ක්‍රමයකින්වත් කරන්න, ඒ විධියට මුදල් භාර ගන්න පහසු ක්‍රමයක් හඳුන්වා බැරිදි? ගම්පහ කවචේරි සංකීර්ණය තුළ තිබෙන බැංකුවේ ලොකුම ප්‍රශ්නය ඒකයි. ලයිසන් ගන්න සල්ලි ගෙවන්න 150ක 200ක පෝලිමක් තිබෙනවා. ඒ ක්‍රියාදාමය බොහොම පොඩ් දෙයක්. සල්ලි ගෙවා ගන්න තමයි මිනිස්සු දුක් විදින්නේ. අද අපට අලුත් ක්‍රම තිබෙනවා නේ. Credit card එකෙන් ගෙවන්න පුළුවන් ක්‍රම තිබෙනවා. මේ ක්‍රියාදාමය සඳහා ඒ පහසුකම් ටික හඳුන්වා බැරිදි කියන එකක් මම ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා. එසේ අවධානයට යොමු කරන්නේ මොනවා හෝ දෙයක් කරන ඇමතිවරයෙක් වශයෙන් ඔබතුමා ගැන විශේෂ විශ්වාසයක් තිබෙන නිසායි.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, රිය අනතුරු නිසා මිය යන සංඛ්‍යාව දින බැලුවොත් ඩොංගුවලින් මිය යන සංඛ්‍යාවට වඩා වැඩි බව පෙනෙනවා. ඩොංගු උවදුර නැති කරන්න රජය ලොකු අවධානයක් යොමු කර තිබෙනවා. ඩොංගු මදුරුවන් ඇති කරන ස්ථාන තිබුණොත් ඒ ස්ථාන අයිතිකරුවන්ට දඩ ගහනවා. ඒ සඳහා

ලොකු ජාලයක් රට තුළ ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඩොංගු නිසා සිදු වන මරණවලට වඩා වැඩි සංඛ්‍යාවක් රිය අනතුරු නිසා සිද්ධ වෙනවා. ඒ ගැන අපට තිබෙන සැලකිල්ල කොච්චරද? අපි දක්වන සැලකිල්ලේ ප්‍රගතියක් තිබෙනවාද? 2006 වර්ෂයේ රිය අනතුරුවලින් 2,338ක් මිය ගිහිත් තිබෙනවා. ඒ කියන්නේ 2006 වර්ෂයේ දිනකට හයදෙනෙක් මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා. ඊට අවුරුදු පහකට පසුව 2011 වර්ෂයේ රිය අනතුරු නිසා මිය ගිය සංඛ්‍යාව 2,677යි. ඒ කියන්නේ දවසකට හත් දෙනෙක් මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා. අවුරුදු පහකට පසුව දවසකට මිය යන සංඛ්‍යාව එකකින් වැඩිවෙලා. හයක් තිබුණු එක 2011 වර්ෂයේ හතක් වෙලා තිබෙනවා. ඊට පස්සේ තව අවුරුදු පහකට පසුව 2016 වර්ෂයේ බැලුවොත් රිය අනතුරු නිසා මිය ගිය සංඛ්‍යාව 2934යි. ඒ කියන්නේ 2006 තිබුණ සංඛ්‍යාව හයයි. 2011 වර්ෂයේ ඒක හතක් වුණා. 2016 වර්ෂය වන විට අටක් වුණා. ඒ කියන්නේ මේ රිය අනතුරුවලින් මිය යන සංඛ්‍යාවක් පාලනය කර ගන්න බැහැ. ඒක වසර පහෙන් පහට දවසට එක්කෙනා ගණනේ වැඩිපුර මැරෙන තත්ත්වයක් උදා වෙලා තිබෙනවා.

මේ රිය අනතුරුවලින් මිය යන්නේ, අසනීප වුණු, දුර්වල වුණු පුද්ගලයන් නොවෙයි; හොඳ කාර්යක්ෂම පුද්ගලයන්. රටේ ශ්‍රම බලකාය තමයි මේ රිය අනතුරුවලින් මිය යන්නේ. ඒ මරණය නිසා මුළු පවුලේම ආර්ථිකය කඩා වැටෙන්න පුළුවන්. ඒ නිසා මම කියනවා, මේ ගැනත් වැඩි අවධානයක් යොමු කරන්න කියලා. අපි ඉස්සරත් යෝජනා කලා, සංචාන සේවයක් විධියට රථ වාහන අංශය පොලීසියේ වෙනම ඒකකයක් ලෙස පිහිටුවන්න කටයුතු කරන්න කියලා. දැනටමත් පොලීසියේ එවැනි ඒකකයන් තිබෙනවා. එහෙම තිබුණත් ටික දවසක් ගියාම අපරාධ අංශයට ඒ පොලීසි නිලධාරී මහත්මයා මාරු වෙනවා. එතකොට අර ඉගෙන ගත්තු දේ, ගත්තු අත් දැකීම කිසිම තේරුමක් නැති වෙනවා. අඩු ගණනේ මේක සංචාන සේවයක් විධියට පවත්වාගෙන රථ වාහන පොලීසියක් වෙනමම පවත්වාගෙන යෑම පිළිබඳව අවධානය යොමු කරනවා නම් හොඳයි කියලා මා හිතනවා.

වසරකට අපේ රටේ රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව 13,000 ඉක්මවනවා. මම කලින් සඳහන් කලා වාගේ මේ අතුරින් මරණ සංඛ්‍යාව 2,900 ඉක්මවනවා. මේකෙන් සියයට 85ක්ම සිද්ධ වන්නේ රියදුරාගේ නොසැලකිල්ල නිසා. වෙන ප්‍රශ්න නිසා නොවෙයි. ඒක නිසා රියදුරු බලපත්‍රය ලබා දීමේදී මීට වඩා හිතන්න වෙනවා. මම මේ කාරණය ගරු අමාත්‍යතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවනවා. ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ නම්, කොහේ හරි අස්සකට ගිහිල්ලා ලයිසන් එක දිලා යන තත්ත්වයක් තමයි තිබෙන්නේ. මේ ලයිසන් නිකුත් කිරීම ගැන පිළිගත්තු, විනිවිද පෙනෙන ක්‍රමවේදයක් නැහැ. මම දන්නා දරුවෙකු ගියා, ලයිසන් එක ගන්න. ගාස්තුවට එකතු කරනවා, 'මහත්තයාගේ ගාස්තුව' කියලා එකක්. ඒ කියන්නේ RMV එකේ මහත්තයාට කියලා, ලර්නර්ස් එකේ කට්ටිය රුපියල් දාහක් එකතු කරනවා. මේ ගාස්තුව මේකට; මේක මුද්දර ගාස්තුව;-

**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)  
මහත්තයාගේ ගාස්තුව?

**ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා**  
(மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமறைமுகம்)  
(The Hon. Ajith Mannapperuma)  
ඔව්. මේක මුද්දර ගාස්තුව; මේක පුහුණු කිරීමේ ගාස්තුව; මේක මහත්තයාගේ ගාස්තුව කියලා තමයි ගණන හඳුන්වන්නේ. මම

[ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා]

දන්නේ නැහැ, ඒ ගොල්ලන්ට රජයෙන් පඩි ගෙවන්නේ නැතුව ලර්නර්ස් එකෙන්ද පඩි ගෙවන්නේ කියලා. එවැනි තත්ත්වයකුත් තිබෙනවා. මම ගරු ඇමතිතුමාට මේ යෝජනාව කරනවා. ගම්පහ ප්‍රදේශයේ ඔබතුමාගේ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සතු අක්කර 12ක ඉඩමක් තිබෙනවා. ඒකේ SLTB එක දැනට පවත්වාගෙන යනවා. අක්කර දෙකක් තමයි SLTB එකේ භූමි භාගය. ශ්‍රී ලංගමයේ භූමි භාගය තිබෙන්නේ, අක්කර දෙකක් විතර. තව අක්කර 10ක් විතර කැලේ වෙලා නිකම්ම තිබෙනවා. වෛද්‍ය සහතික - medicals - දෙන එක කරන්නේ තව කෙළවරක; විභාගය තිබෙන්නේ තව තැනක. ලයිසන් ගන්න දවසකට අපේ පැත්තේ 400ක් විතර විභාගයට වාඩි වෙනවා. ඔය වාගේ ප්‍රශ්න වෙන්නේ නැති වෙන්න RMV එකේ වෙනම complex එකක් මේ වාගේ ඉඩ තිබෙන තැනක හදලා විනිවිද පෙනෙන විධියට ලයිසන් දෙන්න පුළුවන් ක්‍රමවේදයක් හදන්න ඕනෑ. මාර්ග නීති-රීති හරියට අනුගමනය කරනවාද, මේ ගොල්ලෝ හරියට ලයිසන් එක දෙනවාද, හරියට බැලුවාද කියලා ඕනෑ නම් satellites වලින් check කරන්න පුළුවන්. රියදුරු බලපත්‍රය - driving licence එක - දීම ගැන ලොකු අවධානයක් යොමු කරන්න පුළුවන් නම්, අපි මාර්ග අනතුරු අඩු කිරීමේ එක ක්‍රමයක් අනුගමනය කළා වෙනවා. මාර්ග අනතුරුවලින් සියයට 85කට හේතු වෙන්නේ නොසැලකිලිමත්භාවයයි. මම ඒ ගැනත් ඔබතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්න කියලා විශේෂයෙන් කියනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම දුම්රිය ගැනත් යමක් කියන්න ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, මම ඔබතුමාට දෝෂාචාර්ජණයක් නොවෙයි කරන්නේ. මොකද මේක ඔබතුමාගේ කාලයේ ඇති වුණු ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. අපේ වෙල්ගම හිටපු ඇමතිතුමාගේ කාලයේ සිදු වුණු ප්‍රශ්නයකුත් නොවෙයි. පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා අපි අවධානය යොමු නොකිරීම නිසා කාලයක් තිස්සේ ගොඩ ගැහුණු ප්‍රශ්න ගොඩක් තමයි මේකේ තිබෙන්නේ. මම පාසල් ගිය දුම්රිය ස්ථානය ගැන බැලුවොත් එදා වාගේ නොවෙයි අද. දැන් මගේ පුතා Gampaha Station එකෙන් නැහලා කෝච්චියේ යනවා. පුතා මට කියනවා, "තාත්තේ, ඔයා ගිහින් බලන්න කොහොමද මිනිස්සු යන්නේ" කියලා. ඒ තත්ත්වයට අද පත් වෙලා තිබෙනවා. ගම්පහ දුම්රිය පොළේ මාසික වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර 7,400ක් නිකුත් වෙනවා. ඒ අනුව අනෙක් අයගේ ආදායමත් එක්ක රුපියල් එක්කෝටි හැටඑක් ලක්ෂ පනස් දහක් විතර - මිලියන 16ක විතර - මාසික ආදායමක් තිබෙනවා.

ගම්පහ දුම්රිය ස්ථානයෙන් දවසට 14,500ක් වාගේ ජනතාවක් දුම්රියට නඟිනවා. බහින කට්ටිය නොවෙයි, නඟින කට්ටිය ඉන්නවා, 14,500ක් - 15,000ක් විතර. මෙයින් 12,500ක් විතර Gampaha Station එකෙන් නඟින්නේ උදේ 6.00 - 8.00 අතර කාලයේයි. ඒ වෙලාවේ ගම්පහ දුම්රිය පොළේ නවත්වන දුම්රිය සංඛ්‍යාව දහයයි. දහයෙන් එකක් ගම්පහෙන්ම පටන් ගන්නවා. අනෙක් නවයම එන්නේ වෙනත් ඇත ප්‍රදේශවල ඉඳන්. ගම්පහ හරහා ගම්පහ - ගනේමුල්ල කියලා ඒ දුම්රිය ධාවනය වන්නේ. හැබැයි, මේ අනෙක් නවයේම ගම්පහට එනකොට ඉඳගන්න ඉඩක් නැහැ. සෙනහ පිරිලා. මේ දුම්රිය 10ට 12,500ක් සෙනහ පටවන්නේ කොහොමද කියලා හිතන්න. ගම්පහ දුම්රිය පොළ, 12,500ක් සෙනහ දුම්රිය 10කට පටවලා වැඩට අරින්න ඕනෑ. ඒක හිතාගන්න පුළුවන්ද?

මේක ගම්පහ දුම්රිය පොළේ විතරක් නොවෙයි, අපි ඒ කාලයේ පානදුරේ පැත්තේ ගියාමත් ඔය තත්ත්වය තිබුණා. දැන් ලොකු ලොකු track හදන්න අපි කපා කරනවා. අධිවේගී දුම්රිය, විදුලි දුම්රිය වැනි ලොකු ලොකු කපා, ලොකු ලොකු සැලැස්මවල් ගැන අපි කපා කරනවා. නමුත් එතැනට යන්න කලින් දැනට තිබෙන දුම්රිය මාර්ග හදා ගන්නේ කොහොමද කියලා බලන්න

ඕනෑ. ඒ ගැන අපට හිතන්න වෙනවා. හැමදාම යෝජනා, යෝජනා. පාඨලී වම්පික රණවක ඇමතිතුමා කිව්වා වාගේ 1934 සිටම යෝජනා. යෝජනා, යෝජනා කියලා අපි කපා කරනවා. නමුත් අපට එක වැඩක් කරලා පෙන්වන්න බැරිද්දේ දැනට මරදානේ සිට රාගම දක්වා railway lines තුනක් ඇවිල්ලා තිබෙනවා. රාගම සිට ගම්පහට තිබෙන්නේ කිලෝමීටර් 12යි. ඔය ලොකු, ලොකු tracks ගහන්න ඕනෑ නැහැ. අමුතු, අමුතු දුම්රිය මාර්ග හදන්න ඕනෑ නැහැ. එක එක දේවල් හදන්න ඕනෑ නැහැ. රාගම සිට ගම්පහට third line එකක් හදන්නකෝ. කඩවන දිහා ගිහිල්ලා අලුත් lines ගහන්න ගියාම, ඉඩම් පවරා ගන්නයි, ඒවාට වන්දි ගෙවන්නයි ප්‍රශ්න කියක් තිබෙනවාද? මේ third line එක ගහන්න ඉඩම් පවරා ගන්න ඕනෑද්? ඔක්කොම CGR එකට අයිති ඉඩම්. ඒ ඉඩම් පවරා ගන්නට වන්දි ගෙවන්න අවශ්‍ය නැහැ.

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**

(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க) (The Hon. Ashok Abeysinghe)  
 ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි ඒක සාකච්ඡා කර ගෙන යනවා.

**ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා**

(மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமபெரும) (The Hon. Ajith Mannapperuma)

ඔව්, ඒක කරනවා නම් හොඳයි. එතකොට ඒ line එක ගහනවා නම් හොඳයි. මේ ලොකු, ලොකු සංකීර්ණ කපා වලට යන්නේ නැතිව, මේ පැය දෙක ඇතුළත අඩු ගණනේ දුම්රිය දෙකක් කොළඹට යවනවා නම් අපේ ප්‍රශ්නය බොහෝ දුරට විසඳා ගන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම ගම්පහට එන දුම්රිය දිහා බැලුවොත් ඒ ගැනත් ප්‍රශ්න තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් කෝච්චියකට පෙට්ටි 12ක් එනවා. ඒ එන දුම්රිය 10, එකකට පෙට්ටි 12ක් එනවා. Engines දෙකක් දෙපැත්තෙන් දමලා පෙට්ටි 12ක් තල්ලු කර ගෙන යනවා. හැබැයි, engine අංක 525 දරන දුම්රියේ එන්නේ මැදිරි හයයි. ඒකේ හිතා ගන්න බැරි load එකක් තිබෙනවා. ඒකේ එන්නේ පෙට්ටි හයයි. ඇයි, එතකොට signal ප්‍රශ්නයක් නැහැ, කාලය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයක් නැහැ. නමුත් ඒකට තව පෙට්ටි හයක් අමුණා ගන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. අංක 40 දරන දුම්රියේ එන්නේ පෙට්ටි අටයි. දුම්රිය අංක 542 තිබෙන්නේ පෙට්ටි හයයි. මම කියන්නේ අපට signals වල ප්‍රශ්නයකුත් නැහැ; කාලය බෙදා ගැනීමේ ප්‍රශ්නයකුත් නැහැ. මේවාට පොඩි පොඩි පෙට්ටි හය බැගින්වත් දමනවා නම්, -අර මහ මුහුදට පොල් ලෙල්ලක් දමනවා වාගේ- ප්‍රශ්නය ටිකක් හරි විසඳෙනවා නේ. ඒ නිසා ඒ ගැන අපට අවධානය යොමු කරන්න බැරිද්දේ ඒ වාගේම අපට තව හිතන්න තිබෙන දේවල් තමයි-

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා**

(மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமபெரும) (The Hon. Ajith Mannapperuma)

හොඳයි, ඔබතුමාගේ වෙලාවත් දෙනවා කිව්ව නිසා ප්‍රශ්නයක් නැහැ. අපට හිතන්න පුළුවන් දෙයක් තමයි signal පද්ධතිය හරි ශක්තිමත් කරන්න පුළුවන් නම්, signals සඳහා කාලය හරි ඉතිරි වෙයි. මම දැකලා තිබෙන විධියට වැඩි efficiency එකක් නැහැ. අපට දුම්රිය මාර්ගයේ තුන්වැනි line එක එනවා වාගේම efficiency එකක් තිබෙන signals හදුන්වා දෙන්න පුළුවන් නම්, ළඟ ළඟ පරතරය කඩා ගෙන අපට වැඩ කටයුතු කරන්න පුළුවන්. එතකොට මේ දුම්රිය පොළේ කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් ඇති කරන්න පුළුවන්.



ගරු ඇමතිතුමනි, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි ඔබතුමන්ලාගේ කාලය තුළ මේ සේවාවේ විශාල ප්‍රගතියක් අපි දකිනවා. නැහැයි කියන්නේ නැහැ. මොකද, දැන් සභාපතිතුමා වශයෙන් රමාල් සිරිවර්ධන මැතිතුමා ඉන්නවා. එතුමා CTB එක වෙනුවෙන් බොහොම කැප වෙලා කටයුතු කරනවා. අසනීප වුණත්, දිවා රැ නොබලා මේ වැඩ කටයුතු කරනවා. එතුමාගේ කැප වීමක් අපි දකිනවා.

අපි දැක්කා, එදා ගෙවන්නේ නැතිව තිබුණු පාරිතෝෂික දීමනා අද ගෙවලා තිබෙනවා. එදා නියමිත වෙලාවට වැටුප් ගෙව්වේ නැහැ. ගම්පහ CTB එක strike කළා, පඩි ගෙවන්නේ නැහැයි කියලා. ඩීසල් ටික පෙට්‍රල් ටික ගන්න හිඟා කනවා. අපටත් ගිහිල්ලා කියනවා "අනේ මන්ත්‍රීතුමනි, කියක් හරි හොයා ගන්න නැද්ද, අපට ණයට බඩු දෙන්නේ නැහැ, සල්ලි දීලාමයි ගන්න තිබෙන්නේ ඡෙඩි එකෙන්" කියලා. අද මේ ප්‍රශ්න නැතිවෙලා තිබෙනවා. අද බොහොම හොඳ පරිපාලනයකට තල්ලු වෙලා තිබෙනවා. 2015 වර්ෂයේ පාරිතෝෂික වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 2,409ක් ගෙවන්න තිබුණා. අද ඒක රුපියල් මිලියන 728 දක්වා අඩු වෙලා තිබෙනවා. එදා ලංගම සේවකයා කියන්නේ අවලංගු කාසියක්. නෝනා ගණන් ගන්නේ නැහැ, වෙලාවට පඩි හම්බ වෙන්නේ නැති මනුස්සයා නිසා. බැංකුව ගණන් ගන්නේ නැහැ. ඇයි, වෙලාවට පඩි හම්බ වෙන්නේ නැති නිසා ණයක් දෙන්න බැහැ. කාට හරි ගිහිල්ලා ඇපකාරයෙක් වෙන්නත් බැහැ. ඇපකාරයා වුණාට වැඩක් තියෙනවායැ. එයාට පඩි හම්බ වෙනවායැ. එවැනි ප්‍රශ්න රාශියක් මැද්දේ හිටපු ලංගම සේවකයා අද යම් තැනකට ගෙනෙව්න් තිබෙනවා. මේක සියයට සියයක්ම හරි; හොඳයි; මෙතැනින් ඉවරයි කියලා මම කියන්නේ නැහැ. නැහැ, තව ගොඩක් දුර යන්න තිබෙනවා. එතැනට යන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අවසාන වශයෙන් මට තේරෙන්නේ නැති ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. 2017දී මහී ආදායම කිලෝමීටරයකට ශත 71යි, වියදම රුපියල් 2යි කියලා තිබෙනවා. ඒකට ප්‍රශ්නයක් නැහැ, එය පොදු සේවයක්, පාඩු ලබා හෝ ජනතාවට සේවය සලසන ආයතනයක් කියලා හිතන්න පුළුවන්. නමුත් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේදී මෙට්‍රික්ටොන් එකකට ආදායම රුපියල් 3.86යි, වියදම රුපියල් 5.37යි කියලා තිබෙනවා. දුම්රිය සේවය පාඩු විඳිමින් බඩු ප්‍රවාහනය කරන්නේ ඇයි? පාඩු විඳිමින් මහීන් ප්‍රවාහනය කළාට කමක් නැහැ. [බාධා කිරීමක්] දැන් ඒ මුදල ඉහළ ගිහින්ද? [බාධා කිරීමක්] දැන් ඉහළ ගිහින්ද?

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

**ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා**  
(*மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமொரும*)  
(The Hon. Ajith Mannapperuma)  
මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු කුමාර වෙල්ගම මන්ත්‍රීතුමාත් මේ ගරු සභාවේ ඉන්න නිසා කාන්තාවන්ගේ ප්‍රශ්නය පිළිබඳවත් මා කියන්න ඕනෑ. ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කාන්තාවන්ට තැන දෙනවාය කියලා මා දන්නවා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*மாண்புமிகு குமார வெல்கம*)  
(The Hon. Kumara Welgama)  
ඔබතුමා කැමැති නැද්ද?

**ගරු අජිත් මාන්නප්පෙරුම මහතා**  
(*மாண்புமிகு அஜித் மாண்புமொரும*)  
(The Hon. Ajith Mannapperuma)  
ඒක හොඳයි. හැබැයි ඔබතුමාගේ කාලයේදී අපි බලාපොරොත්තු වුණා, උදැල්ලක් අරගෙන රේල් පාර දිගේ යන කාන්තාවක් එයි කියලා. නමුත් ආවේ නැහැ. රේල් පාරේ තිබෙන වල් ඉද්ධ කරන්න ඕනෑ. දැන් track එක පනිනවා නේ. ඒ නිසා රේල් පාරේ ගල් ටික හරිහැටි දමා ගන්න එපා යැ. එදා අපි යනකොට දැක්කා, උදැල්ලක් හා ගල් කටුවක් අරගෙන පුද්ගලයෙක් රේල් පාර දිගේ ඇවිදගෙන යනවා. ඔබතුමාගේ සංකල්පය හොඳයි. ත්‍රිකුණාමලය දක්වා හෝ යාපනය දක්වා හෝ කාන්තාවන් රේල් පාරේ ඇවිද-ඇවිද ඉන්නකොට එය සුන්දර දසුනක්. ඔබතුමාගේ දැක්ම හොඳයි. හැබැයි ඒක ප්‍රායෝගිකව කරලා දුන්නා නම් වටිනවා.

බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(*மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்*)  
(The Hon. Presiding Member)  
ඊළඟට ගරු කනක හේරත් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 18ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 2.53]

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(*மாண்புமிகு கனக ஹேராத்*)  
(The Hon. Kanaka Herath)  
මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අමාත්‍යාංශ ගණනාවක වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව විවාදයට ගැනෙන මේ අවස්ථාවේදී, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්න මා බලාපොරොත්තු වනවා. අද දින කරුණු ඉදිරිපත් කළ කමිකයින් සියලුදෙනාම කියපු ආකාරයට අපේ රටේ ආර්ථිකයට විශාල ශක්තියක් වන්නේ ප්‍රවාහන පද්ධතියයි. අපේ රටේ පමණක් නොවෙයි, මුළු ලෝකයේම ආර්ථිකය ගොඩ නගා ගැනීමට බලපාන එක සාධකයක් වන්නේ ප්‍රවාහනයයි.

මේ ගරු සභාවේ කථා කළ මන්ත්‍රීවරුන් පසුගිය ආණ්ඩුවලට, පසු ගිය අමාත්‍යවරයාට පුන-පුනා වෝදනා කළා. නමුත් අවසාන වශයෙන් අපි දකින කාරණය තමයි, අපට ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් නැති වීමේ හේතුව මතම, මේ රටේ බහුතරයක් සංස්ථා, අමාත්‍යාංශ කාලයෙන්-කාලයට නොයෙකුත් ආකාරයේ තීරණ ගැනීම නිසාම අපි ඉදිරියට යන්නේ නැහැයි කියන එක. ඒ නිසා ප්‍රවාහනය සහ සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේදී අපි යෝජනා කළා, ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වන කියලා. මේ නිලධාරී කුටියේ අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් ඇති. අපි එදා ඒ නිලධාරීන්ට යෝජනා කළා, ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වන කියලා. මේ ප්‍රතිපත්තිය තුළින් අපි බලාපොරොත්තු වන්නේ, අමාත්‍යවරයා හෝ ආණ්ඩුව හෝ වෙනස් වුණත්, මේ රටේ ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් නිලධාරීන් මගින් ඉදිරියට ගෙන යන්න හැකියාවක් ලැබෙයි කියන එකයි. ඒ ඉල්ලීම අනුව මේ නිලධාරීන් ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව සකස් කර ඇති draft එකේ කොපියක් අද ලබා දීලා තිබෙනවා. මා හිතන හැටියට මෙය අවසාන වාර්තාව නොවෙයි. නමුත් ආරම්භයක් හැටියට අපි එය ගුණවාදීව දකිනවා.

විශේෂයෙන්ම, ප්‍රධාන අභියෝගය හැටියට එහි සඳහන් කර තිබෙන්නේ, වාහන තදබදයයි. එය, අද දින සියලු මන්ත්‍රීවරුන් කථා කරපු කාරණයක්. ඊළඟට, රජයේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය ඒකාබද්ධ කිරීම, ඒ ප්‍රවාහන පද්ධතිය දියුණු කිරීම, හදිසි අනතුරු

[ගරු කතක හේරත් මහතා]

ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීම, විශ්වසනීය, සාධාරණ, සැමට පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ලබා දීම කියන කරුණු තමයි අභියෝග හැටියට තිබෙන්නේ.

මේ අවස්ථාවේදී ඒ ප්‍රතිපත්තිවලට මගේ යෝජනා කිහිපයකුත් එකතු කරන්න මා බලාපොරොත්තු වනවා. විශේෂයෙන්ම ජාතික ප්‍රතිපත්තියක අරමුණු හැටියට මා ආර්ථිකය -economy, safety, quality, society, environment, integration, transparency, road and development දකිනවා,

මෙය අපේ රටේ ආර්ථිකයට බලපාන කාරණාවක්. ආර්ථිකයට බලපාන මේ කාරණය පිළිබඳව අපි හොඳාකාරවම තේරුම් අරගෙන, ඒ පිළිබඳ දැනුම ලබාගෙන කටයුතු කිරීම වැදගත් වෙනවා. අපි උදාහරණයක් විධියට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, දුම්රිය සේවය ගනිමු. මම හිතන විධියට බෝට්ටුවලට පසුව ආපු පළමුවෙනි ප්‍රවාහන සේවය තමයි දුම්රිය. ඒකට අවුරුදු 150කට වැඩි ඉතිහාසයක් තිබෙනවා. විසිවෙනි ශත වර්ෂයේදී අපේ රටේ දුම්රිය සේවය ආරම්භ වුණේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහායි. එදා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 80ක් කරලා තිබුණේ දුම්රියෙන්. ඒ වාගේම එදා වන විට මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 35කට දුම්රිය දායක වෙලා තිබුණා. කාලයක් යන විට ඒ සියල්ල අඩු වෙලා, අද වන විට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 1ක් සහ මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 5ක් පමණයි දුම්රිය මගින් සිද්ධ වන්නේ. දුම්රිය ඇතුළු පොදු ප්‍රවාහන සේවය භාවිත කරන පිරිස අඩු වීමට බලපා තිබෙන ප්‍රධාන හේතුව තමයි, කාර් ඇතුළු අනෙකුත් පෞද්ගලික ප්‍රවාහන ක්‍රම භාවිත කරන පිරිස වැඩි වීම.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ මම දකින අනෙක් කාරණය තමයි නිරුපද්‍රිතතාව -safety. අද අපට තිබෙන ලොකුම අභියෝගයන් එයයි. මට පෙර කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළ ආකාරයට වසරින් වසර, දිනෙන් දින මාර්ග අනතුරු සංඛ්‍යාව වැඩි වෙනවා. අද වන විට දිනකට මරණ හතක් අටක් පමණ මාර්ග අනතුරු නිසා සිදු වනවා. ඒ පිළිබඳවත් අපි සලකා බැලිය යුතුයි. සාමාන්‍ය ජනතාව, මධ්‍යම පන්තිය, ඉහළ පන්තිය කාර් එකක්, මෝටර්සයිකල් එකක් වාගේ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පාවිච්චි කරන්නේ ඇයි? පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ පහසුකම්වල තිබෙන අඩු පාඩු නිසා තමයි එහෙම වන්නේ. පාසල් යන කාලයේ නම් අපි බස් එකේ යනවා. බස් එකක තිබෙන්නේ ආසන 50යි. නමුත් 150ක් පමණ ඒ බස් එකේ යනවා. ඒ වාගේම තමයි කෝච්චියේ ගමනාගමනයන්. අපි හරියාකාර පහසුකම් ලබා දුන්නා නම්, හොඳාකාරයෙන් පහසුකම් ලබා දුන්නා නම් මේ බොහෝ දෙනෙකු පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියට යොමු කරන්න අපට පුළුවන්. ඒ වාගේම විශ්වාසනීය ලෙස වේලාවට දුම්රිය එනවා නම්, වේලාවට බස් එක එනවා නම් සාමාන්‍ය ජනතාව ඒ සඳහා යොමු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම දකින අනෙක් කාරණාව තමයි සමාජයීය ගැටලු. අපි නාගරිකව, ග්‍රාමීයව සහ වතුකරය වාගේ සෑම සියලු ස්ථානයකටම එක හා සමානව පොදු ප්‍රවාහනය, -රජයේ වේවා, පෞද්ගලික වේවා- ලබා දුන්නා නම්, අපේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් වෙනවා. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ රටේ තවමත් හඳුනා නොගත්, වෙනත් රටවල හඳුනාගෙන තිබෙන ගැටලුවක් තිබෙනවා. අපේ රටේ රණ විරු ආබාධිතයන් සහ අනෙකුත් ආබාධිතයන් ඉන්නවා. පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ ඒ අයටත් පහසුකම් ලබා දුන්නොත්, ඒක අපි කරන සේවයක් හැටියට මා දකිනවා. අද රටේ ලෝකයේ දැවෙන ප්‍රශ්නයක් තමයි පරිසර දූෂණය. වාහනවලින් පිට කරන carbon ප්‍රමාණය අඩු කර ගැනීමට හැකි නම් ඒක ඉතා වැදගත් වෙනවා.

රීළඟ කාරණය විනිවිදභාවය. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය වාගේ ආයතන අපි පොදු පහසුකම් සපයන ආයතන හැටියට සලකන්න ඕනෑ. සමහර අවස්ථාවල ඒ ආයතන පාඩු ලබන්න පුළුවන්. නමුත්, ඒ පාඩුව අවම කර ගැනීම තමයි රජයක් හැටියට වැදගත් වෙන්නේ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම දකින අනෙක් කාරණය මෙයයි. අපේ රටේ, ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ පර්යේෂවලට සහ සංවර්ධනය සඳහා ලබා දෙන මුදල් ප්‍රමාණය ඉතාම සීමිතයි. එම නිසා විශ්වවිද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්, ආචාර්යවරුන්, මහවාර්යවරුන් ඒ සඳහා යොමු නොවීමේ ප්‍රවණතාවක් තිබෙනවා. මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය මේ කටයුතු වෙනුවෙන් විශාල කැප කිරීමක් කරනවා. අපි තව අවස්ථාවන් රාශියක් ලබා දුන්නොත් අපේ තරුණයන්ටත් මේ තුළින් පුහුණුව ලබා ගන්න හැකියාව ලැබෙනවා. අද වනකොට ප්‍රවාහන පද්ධතියේ ඉන්න පුහුණු සහ නුපුහුණු ශ්‍රමිකයන් සියලු දෙනාටම යම්කිසි තරමකින් හෝ ලෝකයේ රටවල තිබෙන තාක්ෂණ දැනුම සමඟ පුහුණුවක් ලබා දෙන්න පුළුවන් නම් එය ඉතාම වැදගත් කාරණයක් හැටියට මා දකිනවා. ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති -policy- සියල්ල සැලසුම් කරලා, එය ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හැටියට ඉදිරි අනාගතයේදී කැබිනට් මණ්ඩලයට, පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්න හැකියාව ලැබෙයි කියා මා විශ්වාස කරනවා.

SLTB බස් රථ ඇතියට විදුලි බස් රථ 50ක් හඳුන්වා දෙන්න මෙවර අය වැය තුළින් යෝජනා කර තිබෙනවා. ඒක හොඳ ආරම්භයක් හැටියට අපි දකිනවා. නමුත් ප්‍රායෝගිකව, කොයි තරම් දුරට ලබන වර්ෂය වෙද්දී එය ක්‍රියාත්මක කරන්න හැකියාවක් ලැබෙයි කියන කාරණය නම් අපි විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. කෙසේ නමුත් සුරංගනා කථාවලට සීමා නොවී, යම්කිසි දුරකට හෝ ආරම්භයක් ඇති කරන්න පුළුවන් නම් ඒක ඉතාම වැදගත් වනවා.

මා පසු ගිය වර්ෂ කීපය තුළ ප්‍රවාහනය සහ සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආ-ශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව සමඟ සම්බන්ධව සිටියා. එහිදී ලබා ගත් දැනුම අනුව මා හිතනවා, අපි පොදු ප්‍රවාහන සේවය දියුණු කරන්න කටයුතු කරද්දී බස් රථ පිළිබඳව වාගේම දුම්රිය සඳහාත් වැඩි අවධානයක් යොමු කළ යුතුයි කියා. එය අපේ රටට ඉතාම වැදගත් වනවා. මොකද, මේ අය වැය තුළ දුම්රිය ගැන එක වචනයක්වත් සඳහන් කරලා නැහැ. ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි කනගාටුවට පත් වනවා.

දුම්රිය සේවය ඉතාම වේගවත්, සුව පහසු, අඩු වියදම් සහිත, පරිසර හිතකාමී වාගේම දුම්රියෙන් සිදු වන හදිසි අනතුරු ප්‍රමාණයන් අඩුයි කියලා මා හිතනවා. ඒ නිසා දුම්රිය සේවය දියුණු කිරීමට කටයුතු කිරීම ඉතාම වැදගත් වනවා. අය වැය විවාදයට කලින් දුම්රිය සේවය පිළිබඳව යම්කිසි දැනුමක් ලබා ගන්න මා හිතුවා. විශේෂයෙන්ම 2015දී බලයට පත් වුණු රජය -දැනට පවතින රජය- දුම්රිය සේවය ශක්තිමත් කරන්න නොයෙකුත් වැඩ සටහන් ක්‍රියාත්මක කළා. ඒ අනුව සාමාන්‍ය දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය කරන්න කටයුතු කර තිබෙනවා. තදාසන්න ප්‍රදේශයක් හැටියට සලකන කොළඹ, දෙමටගොඩ සිට බත්තරමුල්ල දක්වා සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ගයක් සකස් කරන්න යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා.

තවත් යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා, Light Rail Transit System කියලා. ඒ සඳහා රුපියල් මිලියන 60ක මුදලක් ඇස්තමේන්තු කරලා තිබෙනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් feasibility study එකක් කර තිබෙනවාද, නගර සීමාවන් හොඳින් හඳුනා ගෙන තිබෙනවාද, මෙය අත්‍යවශ්‍යම කාරණයක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබෙනවාද කියන්න නම් මා දන්නේ නැහැ. නමුත්

BOO/BOOT ක්‍රමයට Light Rail Transit System එකක් ලබා දෙන්න කටයුතු කරනවා කියලා තමයි අද වනකොට අපට දැනගන්න ලැබිලා තිබෙන්නේ.

බස් රථයේ, නැත්නම් දුම්රියේ ticket එකට අය කරන මුදල් ප්‍රමාණය වැඩි වුණොත් සමහර වෙලාවට ජනතාව කලබල වෙනවා. උදේසෞන්දර්‍ය පවා කරනවා. පෞද්ගලික ආයතනයකට ප්‍රවාහන සේවය ලබා දුන්නොත් ලැබෙන ලාභය කෙසේ වෙතත් අපේ ප්‍රවාහන සේවයට එමගින් යම්කිසි සහනයක් ලැබේද කියන එක තමයි මූලික ගැටලුව විධියට තිබෙන්නේ.

ඊළඟ කාරණය මෙයයි. මේ රජය අද යහ පාලනය ගැන කථා කෙරෙනවා. පසුගිය කාලයේ මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා මාර්ග හදද්දී ඒවා රත්රන්වලින්ද හැඳුවේ කියා නොයෙකුත් විවේචන එල්ල කළා. නමුත් අද මට මේ තොරතුරු කිහිපයක් ලැබිලා තිබෙනවා. මේ තොරතුරු වැරදි නම් ඔබතුමා නිවැරදි කරන්න, ගරු ඇමතිතුමා. ඒ තොරතුරුවලට අනුව පසුගිය රජයටත් වඩා වැඩි දුෂණයක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ සිද්ධ වෙනවා කියන එක තමයි අපට දැන ගන්න ලැබිලා තිබෙන්නේ. කොන්ක්‍රීට් සිල්පරකොටත් දේශීයව රුපියල් 7,000කට නිෂ්පාදනය කළ එක අද රුපියල් 12,000ක් දක්වා වැඩි කරලා කොන්ක්‍රීට් සිල්පරකොටත් සපයන්න ඉන්දියානු සමාගමකට ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒක ඇත්තද කියලා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් දැනගන්න කැමැතියි.

ඊළඟ කාරණය තමයි, මේ රට ණය බරයි; ණය බරයි කියලා අපේ රටේ තිබුණු සම්පත් විකිණීම ආරම්භ කළා. හම්බන්තොට වරාය විකුණපු ප්‍රමාණයට හා සමානව කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල හරහා හබරණ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය හදන්න ඩොලර් මිලියන 900ක් වනාට දෙන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා. වනාට දෙන්න දැනට කටයුතු කරලා නැතිව ඇති. සමහර විට දෙන්න බලාපොරොත්තුවෙන් ඉන්නවා ඇති. අපේ රටේ ණය ගෙවාගන්න බැරිව තිබියදී ඩොලර් මිලියන 1,400ක් වැනි මුදලකට හම්බන්තොට වරාය විකුණුවා. කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල හරහා හබරණට දුම්රිය මාර්ගය හදීම අත්‍යවශ්‍යයි. නමුත් මේ රටේ ප්‍රමුඛතාව දිය යුත්තේ මේ කාරණයටද කියන එක හරියට තේරුම් ගන්න ඕනෑ. අපේ රටේ එක සම්පතක් විකුණලා, ඒ මුදල් හා සමාන ප්‍රමාණයක් නැවතත් වනාට ණය වෙනවා, මේ දුම්රිය මාර්ගයක් හදන්න. ඊළඟ කාරණය තමයි, මහව-වවනියාව දුම්රිය මාර්ගය. මේ දුම්රිය මාර්ගය සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කරපු ඇස්තමේන්තුව ඩොලර් මිලියන 20යි. නමුත්, ඉන්දියාවෙන් කරලා තිබෙන ඇස්තමේන්තුව ඩොලර් මිලියන 87යි. ඒ සඳහා සමාගම් තුනක් ඉදිරිපත් වෙලා තිබෙනවා කියලා අපට දැනගන්න ලැබුණා. මේ පිළිබඳවත් ගරු අමාත්‍යතුමා සොයා බලා සාධාරණයක් කරන්න. විශේෂයෙන්ම දේශීයව අපේ සමාගම්වලට අවස්ථාව දෙන එක වැදගත්. ඊටත් වඩා අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවටම ඒ හැකියාවක් තිබෙනවා නම්, එම නිලධාරීන්ට මේ අවස්ථාව ලබා දෙන එක ඉතා වැදගත් වෙනවා.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉන්දියාව, ජපානය ඇතුළු රටවලින් ණය ලබා ගැනීමේ දී ඒ අයගේ ණය කොන්දේසියක් තමයි, ඒවා එම රටවල සමාගම් මගින් කළ යුතුයි කියන එක. එහෙම කළේ නැත්නම් ණය ලැබෙන්නේ නැහැ. අපට දේශීය වශයෙන් මේවා කරන්න මුදල් තිබෙනවා නම්, අපට ණය ගන්න වුවමනාවක් නැහැ. පසු ගිය රජය කාලයේ ඉන්දියාවේ “ඉරිකොන්” සමාගමට ඕමන්තේ පාර හදන්න unsolicited offer එකකට තමයි දුන්නේ. නමුත් මම කිව්වා එහෙම දෙන්න බැහැ, මේ සඳහා

අනිවාර්යයෙන්ම සමාගම් අතර තරගයක් තිබෙන්න ඕනෑ කියලා. ඒ අනුව දැන් සමාගම් තුනක් ඉදිරිපත් වෙලා තිබෙනවා. ඒ අනුව අපි එම සමාගම් තුන evaluate කරලා අඩුම සමාගමට මෙය ලබා දෙනවා.

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

ණය ගැනීම ගැන කථා කරද්දී, එදා යහපාලන රජය මෙම ගරු සභාවට කළ ප්‍රකාශයක් ගැන සඳහන් කළ යුතුයි. “අපි බලාපොරොත්තු වන්නේ ණය ගන්න පමණක් නොවෙයි, දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමට ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ දී වීනය වේවා; ඉන්දියාව වේවා; වෙනත් රටක වේවා, අඩු මුදලකට හොඳ තාක්ෂණය ලබා ගන්න කටයුතු කරනවා” කියලා තමයි යහපාලන රජය එදා පොරොන්දු වුණේ. නමුත් අද වනකොට ඒක ඉෂ්ට වන්නේ නැති බව තමයි පෙනෙන්නට තිබෙන්නේ.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට නියමිත වෙලාවෙන් තවත් විනාඩි දෙකක කාලයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

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

මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ගරු උදය ප්‍රහාන් ගම්මන්පිල මන්ත්‍රීතුමාගේ වෙලාවත් මට ගන්න කියලා එතුමා කිව්වා.

ගරු සුනිල් හදුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාත් මේ පිළිබඳව කථා කළා. අපේ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාවේ දී එදා ඒ පිළිබඳව කථා කරලා තමයි මම මේ ගැන දැනුම ලබා ගත්තේ. ඒ තමයි, මාතර-තංගල්ල සංඥා පද්ධතිය පිළිබඳව. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා ඒකට පිළිතුරක් දුන්නා. නාරාහේන්පිට සංඥා පද්ධතිය හදපු ඉංජිනේරුවරයාත් එතැනට පැමිණිලා තිබියා. එතුමා තරයේම කිව්වා, “මේක භාර ගන්න මම බලාපොරොත්තුවෙන් සිටියා. රුපියල් මිලියන 200කට මේ සංඥා පද්ධතියම හදන්නත් බලාපොරොත්තු වෙනවා.” කියලා. අද වෙන කොට ඒක රුපියල් මිලියන 2,200කට වීන සමාගමකට දෙන්න යෝජනා වෙලා තිබෙනවා. මේකේ ලොකු ගැටලුවක් තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාට පුළුවන් නම්,-

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

ඒ පිළිබඳව ඔබතුමාට පැහැදිලි කරන්නට ඕනෑ. ඔය ඉංජිනේරුවා තමයි අවුරුදු දෙකක් තිස්සේ එම සංඥා පද්ධතිය සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කරන්නේ නැතිව සිටියේ. ඒ නිසා ඒ වෙලාවේදී දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විධියට කටයුතු කරපු බී.ඒ.පී. ආරියරත්න මහතා අපේ අමාත්‍යාංශයට විශේෂ ලිපියක් එවමින් දන්වා සිටියා, “දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළින් මේ වැඩේ කෙරෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා මට මේ වගකීම භාරගන්න බැහැ. මේ සඳහා වෙනත් විකල්ප ක්‍රමයක් සකස් කරන්න” කියලා. දුම්රිය මාර්ගය හදලා අවසන් වන කොට සංඥා පද්ධතිය හදලා තිබුණේ නැත්නම් ප්‍රශ්නයක් වෙනවා. අනෙක් කාරණය, සංඥා පද්ධතිය වෙනත් කෙනෙක් කරලා, දුම්රිය මාර්ගය තව කෙනෙක් කළොත් ඒක ප්‍රායෝගික වෙන්නේ නැහැ. එපමණක් නොවෙයි, වීන සමාගම සමඟ ඇති කර ගන්නා ලද ගිවිසුමේ තිබුණා, එවැනි කටයුත්තක් කිරීමේදී වීන සමාගමේ අවසරයත් ලබා ගන්න ඕනෑය කියලා. මේ කරුණු සියල්ලම ගැන සාකච්ඡා කරලා තමයි

[ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා]

කැබිනට් මණ්ඩලය අවසරය දුන්නේ. Signalling සඳහා රුපියල් මිලියන 40ක් වෙන් කරලා තිබුණා. නමුත්, ඒ රුපියල් මිලියන 40ම වියදම් වූණේ නැහැ, රුපියල් මිලියන 18යි වියදම් වූණේ. ඒ loan එකේ මුදල් ප්‍රමාණයක් ඉතිරි වුණා. ඒ පිළිබඳව විශේෂ කමිටුවක් පත් කරලා, ඒ කමිටුව මගින් නිර්දේශ කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණය තමයි negotiate කරලා දුන්නේ. ඒක තමයි අපට කරන්න පුළුවන් වුණු ප්‍රායෝගික වැඩ පිළිවෙළ.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර කනක හේරත්)  
(The Hon. Kanaka Herath)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා වාඩි වෙන්න පෙර මම මේ කාරණයත් අහන්නම්.

සංඥා පිළිබඳවයි ඔය කොන්ත්‍රාත් එක ලබා දීලා තිබෙන්නේ. එතැනදී ඒ ඉංජිනේරුවරයා අපට තරයේ කියා සිටියා, දැන් වුණත් ලබා දුන්නොත් ඒක එතුමාට කරන්න හැකියාවක් තිබෙනවාය කියලා. එහෙම අවස්ථාවක් තිබෙනවා නම් ඔබතුමා, - [බාධා කිරීමක්]

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

අවුරුදු තුනක් තිස්සේ නොකර ඉඳලා, එතුමා දැන් කියනවා නම් දැන් ඔහුට ලබා දුන්නොත් කරන්න පුළුවන් කියලා. කොහෙත්ද අපට මුදල්? ලංකාවේ තිබෙන මුදල්වලින් නොවෙයි, චීන සමාගමේ ඒ project එකෙන් ඉතිරි වුණු මුදලින් තමයි මේක කරන්න යන්නේ; මුලදී අප සමඟ අත්සන් කළ ගිවිසුමේ contingency ලෙස ඉතිරි වුණු මුදල්වලින් කරන්නේ. ඒ නිසා ඒ වෙනුවෙන් ලංකාවෙන් අපට දෙන්න මුදල් නැහැ. ඒ සඳහා එතුමාට මුලදී මුදල් දීලා තිබුණා. නමුත්, එතුමා ඒක ක්‍රියාත්මක කළේ නැහැ.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර කනක හේරත්)  
(The Hon. Kanaka Herath)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒක දසගුණයක් වැඩි නිසායි මේ පිළිබඳව ගැටලුව තිබෙන්නේ.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

රුපියල් මිලියන 200කින් ඒක කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. අපේ පාලිත සමරසිංහ මහත්මයා වාගේ විවික්ෂණශීලී ඉංජිනේරුවන් අද පාර්ලිමේන්තුවේ Officials' Box එකේ ඉන්නවා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර කනක හේරත්)  
(The Hon. Kanaka Herath)

එතුමන්ලා සියලු දෙනාම ඒ ස්ථානයේ හිටියා.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ඔව්, ඒක තමයි. ඒ ඉංජිනේරුවන් සියලු දෙනාම -නාක්ෂණික මණ්ඩලය- රැස්වෙලා තමයි ඒ ගණනට නියම කළේ. රුපියල් මිලියන 200කට ඒ කාර්යය කරන්න කිසිසේත්ම පුළුවන්කමක් නැති බව එතුමන්ලා කියා සිටියා.

**ගරු කනක හේරත් මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර කනක හේරත්)  
(The Hon. Kanaka Herath)  
හොඳයි, ගරු ඇමතිතුමනි.

මට ලැබී තිබෙන්නේ සීමිත කාලයක් නිසා ඊළඟ කාරණය සඳහන් කරන්නම්. මැදවච්චියේ සිට ත්‍රිකුණාමලයට දුම්රිය මාර්ගයක් හදන්න ඉල්ලීමක් තිබෙනවා කියා අපට දැනගන්න ලැබුණා. රාමේෂ්වරන්, දනුෂ්කොඩි පැත්තෙන් එන දුම්රිය මාර්ගය මන්නාරමට ඇවිල්ලා, අවසාන වශයෙන් ත්‍රිකුණාමලයේ නවතින්න තමයි අවශ්‍යතාව තිබෙන්නේ. මෙය අපේ රටේ ජනතාවට වඩා ඉන්දීය රජයේ අවශ්‍යතාවක්ද කියන එක තමයි අද තිබෙන ප්‍රශ්නය. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳවත් ඔබතුමා දැනුවත් කරනවා; ඒ පිළිබඳවත් ඔබතුමා සොයා බලා, හැකියාවක් තිබෙනවා නම් ඔබතුමාගේ කථාවේදී ඒ ගැන පැහැදිලි කරන්න.

විශේෂයෙන්, 2015 යහ පාලන රජයේ, "Master Plan : Improvement of Railway Transport System in Sri Lanka" එකෙන් කොටසක් මම කියවනවා. I quote:

"2.3 Railway track rehabilitation or reconstruction, for example, will not be sourced hereafter from foreign contractors as such could be undertaken within the SLR itself,....."

මෙවැනි ප්‍රතිපත්ති කියලා තමයි එදා රජය ආරම්භ කළේ. නමුත්, ඒක වෙනස්වීම පිළිබඳව අප කතාගාටු වනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊළඟට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව කථා කරන්නට මම බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ ක්ෂේත්‍රයේ කටයුතු කළ කෙනෙක් හැටියට, විශේෂයෙන්ම මන්තල ගුවන් තොටුපොළ ඉන්දියාවට විකුණන්නට රජය කටයුතු කිරීම පිළිබඳව අපි කතාගාටු වෙනවා. මේ ගුවන් තොටුපොළ හදද්දීත් මම රැකියාව කළා. යම් කිසි දෙයක් විකුණන්න පෙර ඒ පිළිබඳව ප්‍රශ්න කරන බව අපේ විපක්ෂයේ සමහර අය කියනවා. ඊළඟට, අඩු තක්සේරුවක් කරලා කථා කරලා අවසාන වශයෙන් තීරණය කරනවා, "මේක ඇත්තටම විකුණන්න තිබෙන දෙයක් තමයි" කියලා.

මන්තල ගුවන් තොටුපොළ ගැන කථා කරන විට, එහි වි ගබඩා කිරීම දේශපාලන කුහකකමක් හැටියට තමයි අපි දකින්නේ. ඒ වාගේම, මෑතකදී ඒ ස්ථානයේ තිබුණු නවීන පුටු ටිකක් ගලවා ගෙන ගිහිල්ලා, කටුනායක ගොඩ ගහලා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව ඔබතුමා දැනුවත්ද කියා දන්නේ නැහැ. දේශපාලන කුහකකමින් ඒ විධියට කටයුතු කර මන්තල ගුවන් තොටුපොළ ඒ ආකාරයට පහතට දමා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම අපි කියන්න ඕනෑ කාරණයක් තිබෙනවා. පසුගිය කාලයේ කටුනායක ගුවන් පථය resurface කළා. ඒක ඉතාම වැදගත් කාරණයක්. එසේ resurface කළත්, A380 ගුවන් යානයක් හරියාකාරයෙන් ගොඩබස්සන්න හෝ ගුවනට නංවන්න හැකියාවක් ලැබෙන ආකාරයට නොවෙයි, එය සංවර්ධනය කරලා තිබෙන්නේ. මෙහි තිබෙන එකම කාරණය තමයි -

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(මාණ්ඩුමිත්‍ර නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු මන්ත්‍රීතුමා, එහෙම කියන්නේ ඇයි? Emirates A380 ගුවන් යානය කටුනායකට ගොඩ බැස්සුවේ වැරදි විධියටද? නැහැ නේ?

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

ගරු ඇමතිතුමනි, ඕක හදන්න ඉස්සෙල්ලාත් A380 ගුවන් යානා ඕනෑ තරම් ගොඩබස්සලා තිබෙනවා. එතැන තාක්ෂණික කාරණා 2ක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, 1 සහ 4 වැනි engines දෙක off කරලා ගොඩබස්සන්න පුළුවන්. නමුත් මුළු payload එකක් නියා ගෙන, එම payload එක අනුව එම engines දෙක start කරන්නේ නැතුව, take off කරන්න බැහැ. ඒක තමයි කාරණය. සමහර වේලාවට ඔබතුමාට මුදල්වල ගැටලුවක් ඇති වෙලා ඒක හදන්න නැතුව ඇති. නමුත් මම භිතතවා A380 ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සන්න පුළුවන් ආකාරයට එහි කටයුතු අවසන් කලා නම්, එය ඉතාම වැදගත් කියලා.

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

එවැනි ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සන ආකාරයට තමයි එය සකස් කරලා තිබෙන්නේ. මෙතැන අපේ නිමල්සිරි මහත්මයා ඉන්නවා. එතුමා Civil Aviation Authority එකේ සිටින හොඳ expert කෙනෙක්. Engines ඔක්කෝම on කරලා passengersලා 570ක් එක්ක තමයි ගොඩබැස්සුවේ.

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

මම කිව්වේ, take off කරන එක ගැනයි. ගොඩබස්සන්න පුළුවන් හැකියාව තිබෙනවා.

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

ඒ අනුව එම ගුවන් යානය නියමාකාරයට ගොඩබස්සන්න පුළුවන් ආකාරයට මෙය හදලා තිබෙනවා.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එය මීටර් 75ක් පළලයි. එය සම්පූර්ණ කරන්න red lights වෙනස් කරන්න වෙනවා. එතකොට විශාල වියදමක් දරන්න වෙනවා. දැනට මීටර් 75ක් පළලට හදලා තිබෙනවා.

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

හරියටම හරි. ඔබතුමා කියපු කාරණය හරි. එය පළල් කරන්න තිබෙන ප්‍රමාණයක් පමණයි තිබෙන්නේ.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා දන්නවාද දන්නේ නැහැ, Aeronautical Information Publication - AIP - කියලා පොතක් තිබෙනවා. මුළු ලෝකයේම තිබෙන සියලුම ගුවන් පථ ගැන එහි සඳහන් කර තිබෙනවා. මෙම AIP කියන පොතට අනුව මත්තල ගුවන් තොටුපොළේ තිබෙන්නේ Code 4-C කියන ගුවන් පථයක්. නමුත් එහි සඳහන් වී තිබෙන විධියට කටුනායක තවම තිබෙන්නේ Code 4-E කියන එක. Code 4-E කියන ගුවන් පථයේ පළලේ අඩුවක් තිබෙනවා. නමුත් Code 4-F කියන එක -

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි 2ක කාලයක් තිබෙනවා.

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

ගරු ඇමතිතුමනි, අපි මත්තල ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව කථා කළොත්, අද මත්තල ගුවන් තොටුපොළ විකුණනවාට වඩා එය තබා ගෙන උපරිම ප්‍රයෝජන ගත යුතුයි කියා මා අදහස් කරනවා. ඔබතුමා ජ්‍යෙෂ්ඨ දේශපාලනඥයෙක්. ඒ වාගේම ඔබතුමා අමාත්‍යාංශ ගණනාවක අමාත්‍යවරයා හැටියට සිටි අප ගරු කරන අමාත්‍යවරයෙක්. මම භිතත විධියට මත්තල ගුවන් තොටුපොළ විකුණන්නේ නැතුව එම ගුවන් තොටුපොළින් ගන්න පුළුවන් උපරිම ප්‍රයෝජන අරගන්නෙත්, ඔබතුමාට මීටත් වඩා ඉදිරියට යන්න හැකියාව ලැබෙයි. එසේ කිරීමේදී පළමුව අලාභයකින් එම කටයුතු ආරම්භ කරන්න වෙන්න පුළුවන්; නොයෙක් ගැටලු තිබෙන්න පුළුවන්. නමුත් මෙම ගුවන් තොටුපොළ -අපේ සම්පත- විකුණන්නේ නැතුව ඒ තුළින් කටයුතු කරයි කියලා අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒක විකුණන්නේ නැහැ, කොහොමවත්. ඒක විකුණන්නේ නැහැ. අපි එය පෞද්ගලික අංශයට බදු දීමක් කරන්නේ. විකුණන්නේ නැහැ.

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

මෙහෙම නේ. ඔය හැම එකටම කියන්නේ ඕක නේ. විකුණන්නේ නැහැ කියනවා, PPP ක්‍රමවේදයට කියනවා. නමුත් ඊට පසුව විකුණලා නේ නවතින්නේ. ඒ නිසා අපි ඒක විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. ඔබතුමාත් නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා හැටියට මේකට මැදිහත් වෙන්න. මෙම ගුවන් තොටුපොළ විකුණන්නේ නැතුව මේකෙන් උපරිම ප්‍රයෝජන ගන්න ඔබතුමාටත් හැකියාව තිබෙනවා. මේකේ තිබෙන ස්ථාන outsource කරන්න පුළුවන්, තව කොම්පැනියකට විකුණන්න පුළුවන්. මුළු ගුවන් තොටුපොළම විකුණන්නේ නැතුව කටයුතු කිරීමට නොයෙක් ආකාරයේ අවස්ථා තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳව සොයා බලා කටයුතු කරන්නාය කියන ඉල්ලීම මම කරනවා.

මට ලබා දී තිබෙන කාලය අවසාන නිසා අපේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය පිළිබඳවත් වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්න මා මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා. පසුගිය දිනවල අපේ රටේ තිබුණු ලොකුම ගැටලුව තමයි -

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙන්නේ.

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

විශේෂයෙන්ම අපි තෙස්බි සාමීවරයා කරපු ප්‍රකාශය අගය කරනවා. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාත් ඒ සම්බන්ධයෙන් එතුමාට ස්තූති කරලා ලිපියක් යවා තිබෙනවා. එම ලිපියත් මම සභාගත\* කරනවා. අද විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ඒ පිළිබඳව අගය නොකිරීම පිළිබඳවත් අපි මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රශ්න කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

\* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.  
\* நூலிசையத்திற் வைக்கப்பட்டிருள்ளது.  
\* Placed in the Library.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ்

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

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

[பி.ப. 3.23]

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

08:00 மீட்டிங் டிஸ்டர்ப்ஸ் 30 minutes.

அந்தப் பேருந்துகள் எந்தவிதமான தாமதமோ அல்லது இடையூறுகளோ இல்லாமல் செயற்பட்டதாகவும் அறிய முடிகின்றது. அப்படி இருக்கத்தக்கதாக அந்தத் தொழிற்சங்கம் அவர்மீது நடவடிக்கைகள் எடுத்து தொல்லைப்படுத்தி, இப்போது அவரைக் கல்முனைக்கு இடமாற்றம் செய்திருப்பதாகவும் அறிய முடிகின்றது. அவரது இடமாற்றத்தின் பின்னர் அங்கு சில கட்டுப்பாடுகள் அல்லது முகாமைத்துவ ஒழுங்குகள் சீர்குலைந்து வருவதாகவும் நான் அறிகிறேன். எனவே, கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இந்த விடயத்தில் ஒரு முறையான விசாரணையை மேற்கொண்டு, எங்கு உண்மை இருக்கின்றது என்பதைக் கண்டுபிடித்து, இந்த இடமாற்றம் நியாயமானதா? அல்லது பக்கச்சார்பாகச் செய்யப்பட்டதா? என்பதை அறிந்து தயவுசெய்து இதற்குரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். ஏனென்றால் இந்த நல்லாட்சிக் காலகட்டத்தில் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்புக்களிலும் சிறப்பான, வினைத்திறன் சார்ந்த ஒரு தன்மை இருக்கவேண்டும் என்று நான் விரும்புகின்றேன்.

இன்று சம்பந்தப்பட்ட செயலாளர் உட்பட அதிகாரிகளும் இங்கு வந்திருக்கின்றார்கள். இந்த விடயத்தைக் கவனத்திற் கொண்டு அவர் உண்மையிலே தண்டனைக்குரிய விதத்தில் நடந்துகொண்டாரா? அல்லது பழைய கலாசாரங்களை - பிழையான கலாசாரங்களைக் கைவிட்டு சரியான வழியில் தனது கடமையைச் செய்ததால் அவருக்குக் கிடைக்கப்பெற்ற இடமாற்றமா? என்பதைத் தயவுசெய்து தெளிவுபடுத்துமாறு உங்களிடம் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். அதேவேளையில், கிழக்குப் பிராந்தியக் காரியாலயத்தின் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பு எந்தளவுக்கு வினைத்திறனுடன் செயற்படுகின்றது என்பதையும் நீங்கள் ஒரு தடவை பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். ஏனெனில், அங்கு சில promotions - பதவியுயர்வுகளைச் செய்வதற்கு அன்பளிப்புகளை எதிர்பார்க்கின்ற நிலைமை காணப்படுகின்றது. இந்த அன்பளிப்புகளைக் கையூட்டு என்றும் சொல்லலாம். முன்னர் மட்டக்களப்பு டிப்போவில் பணியாற்றிய அத்தியட்சகர் இத்தகைய விடயங்களிலிருந்து விடுபட்டு ஊழல் கலாசாரம் இன்றி நல்ல முறையில் நிர்வாகம் நடத்தியவர். எனவே, அவர் நல்ல நிர்வாகியாக நடந்துகொண்டதற்காக இந்தத் தண்டனையைப் பெற்றுள்ளாரா? எனவே, தயவுசெய்து இது தொடர்பாக விசாரணை நடத்தப்பட வேண்டும். அவர் தவறுகள் இழைத்திருந்தால் பரவாயில்லை; தண்டனை நியாயமானதே. ஆனால் தொழிற்சங்க நிர்வாகத்தின் நிர்ப்பந்தம் காரணமாக அவர் இடமாற்றம் செய்யப்பட்டிருந்தால் அதனை நீங்கள் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அது பற்றிய உண்மையைக் கண்டறிய வேண்டுமென்றும் இச்சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

அடுத்ததாக, கிழக்கு மாகாணப் போக்குவரத்துக்குரிய கிழக்குப் பிராந்திய காரியாலயம் அங்கிருக்கின்ற திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, அம்பாறை ஆகிய மாவட்டங்களில் மத்தியில் அமைந்துள்ள மட்டக்களப்பு மாவட்டத்தில்தான் அமைக்கப்பட்டிருந்தது. பின்னர் அந்தக் காரியாலயம் கடந்த யுத்த காலத்தின்பொழுது திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு ஆகிய இடங்களைக் கடந்து, அம்பாறை மாவட்டத்துக்குக் கொண்டுசெல்லப்பட்டது. தற்போது யுத்த காலம் முடிவடைந்திருக்கின்ற நிலையில் தற்காலிகமாக இடம்பெயர்க்கப்பட்ட கிழக்குப் பிராந்திய காரியாலயத்தை முன்னர் இருந்ததுபோன்று மத்தியில் அமைந்துள்ள மட்டக்களப்பு மாவட்டத்துக்குக் கொண்டுவந்தால், திருகோணமலை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் அம்பாறை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் ஒரு மைய நிலையமாக இருக்கும் என்பதையும் உங்களிடம்

தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். அன்று தற்காலிகமாக நகர்த்தப்பட்டதை அங்கே நிரந்தரமாக்கிக் கொள்ளாமல், தற்பொழுது வெற்றிடமாக இருக்கின்ற மட்டக்களப்பு பேருந்து நிலையத்தின் மேல்மடியில் அந்தக் காரியாலயத்தை இயங்கச்செய்ய முடியும் என்பதை உங்களுக்கு ஒரு விதப்புரையாக அல்லது பரிசீலனைக்குத் தர முற்படுகின்றேன்.

அதைவிட, புகையிரத சேவையை எடுத்துக்கொண்டால் மட்டக்களப்புக்கும் அம்பாறைக்கும் இடையில் connecting bus service - அதாவது புகையிரத்திலிருந்து பயணிகள் இறக்கப்பட்டதன் பின்னர் அப்பயணிகளை அம்பாறை நோக்கிக் கொண்டுசெல்வதற்கான bus service ஏற்படுத்தப்படுமாக்கிரந்தால் புகையிரத்திலிருந்து இறங்கிச் செல்பவர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். யுத்தம் முடிவடைந்து இன்று எட்டு ஆண்டுகள் நிறைவடைந்துள்ளன. யுத்தகாலத்துக்கு முன்னர் நாங்கள் கல்வி கற்ற காலத்தில் மட்டக்களப்புக்கும் யாழ்ப்பாணத்துக்கும் இடையில் ஒரு புகையிரத சேவை காணப்பட்டது. இதுவும் ஒரு connecting service எனக் குறிப்பிடலாம். மட்டக்களப்பிலிருந்து மாகோவுக்குச் சென்று மாகோவிலிருந்து யாழ்ப்பாணத்துக்குச் சென்று மாகோவிலிருந்து யாழ்ப்பாணத்துக்குப் பயணிக்கக்கூடிய நிலைமை அன்று காணப்பட்டது. யுத்த காலத்தின்பொழுது இந்தச் சேவை இடைநிறுத்தப்பட்டிருந்தது. தற்பொழுது யுத்தம் முடிவுற்று 8 ஆண்டுகள் கடந்திருக்கின்றன. எனவே, மட்டக்களப்புக்கும் யாழ்ப்பாணத்துக்கும் இடையில் மீண்டும் அந்தப் புகையிரத சேவையை ஏற்படுத்தினால், அப்பிரதேசங்களிலுள்ள மக்களுக்கிடையேயான தொடர்பாடலுக்கு நல்ல சகுனமாக இருக்கும். அவ்வாறே, இந்த நல்லாட்சியில் மட்டக்களப்புக்கும் திருகோணமலைக்கும் இடையில் ஒரு புகையிரத சேவையை ஏற்படுத்தினால் அங்குள்ள மக்களுக்கு மகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்தக்கூடிய சேவையாக அது அமையும் என்றும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன்.

அதேபோன்று, கொழும்பிலிருந்து மட்டக்களப்புக்கு வருகின்ற புகையிரத்தில் first class compartment பொருத்தப்படாதிருப்பதும் பயணிகளுக்கு அசௌகரியத்தை ஏற்படுத்துகின்ற ஒரு விடயமாக இருக்கின்றது. எனவே, அந்த first class - முதலாந்தர வகுதிக்குரிய அந்தப் பெட்டியை இணைத்துக்கொள்வதற்கு ஆவன செய்யும்படி அந்த மக்களின் ஒரு கோரிக்கையாக அல்லது அவர்களுடைய கருத்து வெளிப்பாடாகக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். அதேபோன்று, second class sleeper compartment இரவுநேரப் புகையிரதப் போக்குவரத்தின்போது இணைக்கப்பட்டால் பயணிகள் அதிகமாக இந்தப் புகையிரத சேவையை விரும்புவதற்கு வாய்ப்பிருக்கின்றது. அதுவும்கூட மக்களுக்கு ஒரு சௌகரியத்தை ஏற்படுத்தக்கூடியதாக அமையும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன்.

இவற்றைவிட, நான் மீண்டும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை சம்பந்தமாகக் குறிப்பிட வேண்டும். கடந்த காலத்தில் மட்டக்களப்பு depot இலிருந்து மகரமவுக்கு bus service வழங்கப்பட்டிருந்தது. மட்டக்களப்பிலிருந்து மகரமவுக்குப் புற்றுநோயாளிகளைப் பார்ப்பதற்காக உறவினர்கள் சென்றபோது, தனியார் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த ஊழியர்களுக்கும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை பஸ் ஊழியர்களுக்கும் இடையில் ஒரு போட்டித்தன்மை ஏற்பட்டது. பொலன்னறுவைவில் பஸ் நின்றபோது, அந்த இ.போ.ச. பஸ் மீது கல்வீச்சு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது. இந்தக் கல்வீச்சுக் காரணமாக அந்தப் பேருந்தில் மகரமவுக்குச் சென்றுகொண்டிருந்த கருவாஞ்சிக்குடி, எருவில்லைச் சேர்ந்த

[மேலே குறிப்பிட்ட கேள்விகளுக்கு]

தவராஜா என்பவருக்குக் கல்விச்சப் பட்டு அவருடைய கண் முழுமையாக இழக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இது சம்பந்தமாக அவர் பொலன்னறுவைப் பொலிஸ் நிலையத்தில் முறைப்பாடு செய்யச் சென்றபோது, அந்த முறைப்பாடு கவனத்திற்கொள்ளப்படவில்லை. இன்று அவர் ஒரு கண்ணை முழுமையாக இழந்த நிலையில் இருக்கின்றார். இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் மட்டக்களப்பு டிப்போ bus இனை நம்பிச்சென்ற அவருக்கு ஏற்பட்ட இந்த இழப்புக்கு எந்தவிதமான நிவாரணங்களும் வழங்கப்படவில்லை என்பதையும் அவர் ஓர் ஏழைக் குடிமகன் என்பதையும் இந்த இடத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன்.

அதேவேளை, இந்தப் புகையிரத சேவையைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டிருந்தேன். இந்தப் புகையிரத சேவை இரவு வேளைகளிலும் சரி, பகல் வேளைகளிலும் சரி மக்கள் மிகவும் விருப்பமாக ஏற்றுக்கொள்கின்ற ஒரு சேவையாக இருக்கின்றது. இதில் நான் குறிப்பிட்ட திருத்தங்களைச் செய்வீர்களாக இருந்தால், அது வரவேற்கத்தக்கதாகவும் கௌரவ அமைச்சர், கௌரவ பிரதி அமைச்சர் ஆகியோர்மீது மக்கள் மேலும் தங்களது விசுவாசத்தை - நம்பிக்கையை ஏற்படுத்திக் கொள்ளக்கூடியதாகவும் அமையும்.

இதைவிட, மட்டக்களப்பு ஆலையடிச்சோலை அல்லது வலையிறவு என்ற இடத்தில் சிவில் விமானப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய விதத்தில் ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு எங்களுடைய மேதகு ஜனாதிபதி அவர்கள் விமான நிலையத்தைத் திறந்து வைத்திருந்தார். விமான நிலையம் திறக்கப்பட்டது மட்டும்தான் நடைபெற்றிருக்கின்றது. ஒரு வருடமாகியும் உள்ளூர் சிவில் விமான சேவை இன்னமும் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. மேதகு ஜனாதிபதி அவர்களால் அந்தச் சிவில் விமான சேவை நிலையம் திறக்கப்பட்டபோது மகிழ்ச்சியடைந்த அந்தப் பிரதேசத்து மக்கள், ஒரு வருடமாகியும் அந்தச் சேவை நடைபெறவில்லை என்ற செய்தியைப் பாராளுமன்றத்தில் குறிப்பிடுமாறு சொல்லியிருந்தார்கள். எனவே, இந்த விடயத்தைக் கவனத்திற்கொள்ளுமாறு கௌரவ அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்தகட்டமாக, வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சர் கௌரவ திலக் மாரப்பன அவர்களிடம் நான் கூடுதலாக எதையும் குறிப்பிட விரும்பவில்லை. இந்த நாட்டிலிருந்து இடம்பெயர்ந்து சென்று மேலைத்தேய நாடுகளில் வசதி வாய்ப்புடன் இருக்கின்ற தமிழ்ச் சகோதரர்கள் வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்களில் பொருளாதார அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துவதற்கு இயலுமை உள்ளவர்களாக இருக்கிறார்கள்.

இந்த நாட்டில் நிரந்தமான ஓர் அரசியல் தீர்வு கிடைக்காததன் காரணமாக தாம் முதலீடுகளைச் செய்கின்றபோது போதியளவு உத்தரவாதம் கிடைக்குமோ அல்லது தற்போதைய அரசியல் சூழ்நிலை மாறிவிடுமோ என்ற சங்கடத்தில் - சந்தேகத்தில் தங்களுடைய முதலீடுகளை வடக்கு, கிழக்குப் பிரதேசங்களில் செய்வதற்கு பீதியடைகின்றார்கள். நான் கனடாவுக்குச் சென்றபோதும் சுவிற்சர்லாந்து சென்றபோதும் பிரான்ஸ் சென்றபோதும் அங்கிருப்பவர்கள் வசதியோடு இருப்பதைக் கண்டிருக்கிறேன். இங்கு முதலீடு செய்வதற்கும் அவர்கள் விரும்பத்தோடு இருக்கின்றார்கள். எனவே, வெளிவிவகார அமைச்சர் என்ற வகையில், இராஜதந்திர ஆலோசனைகளைக் கூறக்கூடிய அனுபவமிக்கவர்களின் ஆற்றலைப் பயன்படுத்தி அப்படியான

தனவந்தர்களின், முதலீட்டாளர்களின் மனங்களில் நேர்கணிமயமான சிந்தனையினை ஏற்படுத்தி இந்த நாட்டில் முதலீடு செய்யக்கூடிய விதத்தில் அவர்களை இங்கு அழைத்து வருவதற்குரிய நடவடிக்கையில் உங்களுடைய வகிபாகத் தினைத் தயவுசெய்து வழங்குங்கள்!

கனடா நாட்டில் 35 - 38 வயதுக்குட்பட்ட ஓர் இளைஞனை நான் சந்தித்தேன். அவர் ஏறத்தாழ ஐம்பது petrol sheds வைத்திருக்கிறார். கிட்டத்தட்ட 160 ஆட்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார். அப்படிப்பட்டவர்களும் இங்கு வந்து முதலீடு செய்ய விரும்புகின்றார்கள். ஆனால், எங்களுடைய அரசியல் சூழ்நிலை அடிக்கடி மாறிக்கொண்டிருப்பதால் ஸ்திரமான அரசியல் நிலைமை இந்த நாட்டில் ஏற்பட்டதாக அவர்கள் கருதவில்லை. அதன் நிமித்தமாகத்தான் அரசியல் யாப்பு மாற்றம் பற்றி சிந்திக்கப்படுவதாக நான் நினைக்கின்றேன். அந்த வகையில், புலம்பெயர்ந்த தமிழ் உறவுகள் அல்லது வெளிநாட்டவர்கள் இந்த நாட்டில் முதலீடு செய்யலாமென்ற நம்பிக்கையை ஏற்படுத்தக்கூடிய விதத்தில் புதிய அரசியல் யாப்பு முன்வைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த புதிய அரசியல் யாப்பு முன்வைப்புக்கும் வெளிநாடுகளிலிருந்து புலம்பெயர்ந்தவர்கள் இந்த நாட்டுக்கு வந்து செய்யக்கூடிய முதலீட்டுக்கும் இடையில் நேரிடைத் தொடர்பு காணப்படுகின்றது. எனவே நீங்கள் உங்களுடைய சாதாரணமான ஆலோசனைகள் மூலமாக அவர்களுக்கு நம்பிக்கையூட்டி இந்த நாட்டில் முதலீடு செய்வதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

குறிப்பாக வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்கள் யுத்தத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மாகாணங்களாகும். அண்மையில் ஒரு பத்திரிகைச் செய்தியை வாசித்தேன். வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்களின் ஐந்து மாவட்டங்கள் வருடம் நிலையில் முதல் ஐந்து இடங்களில் காணப்படுகின்றது. குறிப்பாக கிளிநொச்சி மாவட்டம் 18.6 சதவீதமான வறுமையாளர்களைக் கொண்டிருக்கின்ற மாவட்டமாகக் காணப்படுகின்றது. இதேபோன்று மட்டக்களப்பு மாவட்டம் 11.6 சதவீத வறுமையாளர்களை அல்லது ஏழ்மை நிலையில் உள்ளவர்களைக் கொண்டிருக்கின்றது. அந்த ஐந்து மாவட்டங்களும் யுத்தத்தின் காரணமாக வறுமைக் கோட்டுக்குள் தள்ளப்பட்டிருக்கின்ற மாவட்டங்களாகும். அந்த மாவட்டங்களில் ஏற்கெனவே யுத்தத்தின் முன்னர் இயங்கி வந்த தொழிற்சாலைகளெல்லாம் மூடப்பட்ட - முடக்கப்பட்ட நிலையில் காணப்படுகின்றன. இந்த வரவு செலவுத் திட்டத்தின் மூலமாக ஏற்கெனவே இயங்கிவந்த தொழிற்சாலைகளை, பண்ணைகளை இயங்கச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? என்ற கேள்வி எங்களிடம் இருக்கின்றது.

வாழைச்சேனை காகித ஆலை பற்றி நான் அடிக்கடி சொல்வேன். ஏறத்தாழ மூவாயிரத்துக்கும் மேற்பட்டவர்களுக்குத் தொழில்வாய்ப்பைக் கொடுத்த அந்தக் காகித ஆலை மூடப்பட்டுக் கிடக்கின்றது. இதற்கு முதலீடு செய்வதற்கு Korean company ஒன்று தயாராக இருக்கின்றது. அவர்கள் தங்களுடைய விருப்பத்தை கைத்தொழில் மற்றும் வாணிப அலுவல்கள் அமைச்சர் கௌரவ நிலாட் பதியூனிதம் நேரடியாக தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்த Korean முதலீட்டாளர்கள் எதிர்க்கட்சித் தலைவரையும் சந்தித்து பேசிவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார்கள். சீனக் கம்பனிகூட இங்கு முதலீடு செய்ய முன்வந்தது. அவர்கள் தங்களது proposal ஐத் தந்துவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார்கள். அந்த factory - தொழிற்சாலைக்கு ஏறத்தாழ 320 ஏக்கர் காணியும் இருக்கின்றது. முதலீட்டாளர்கள் முதலீடு செய்யத் தயாராக



இருக்கின்றார்கள்! முதலீடு செய்வதற்கு இடமும் இருக்கின்றது! அவ்வாறு இருக்கும்போது அந்தக் காகித ஆலைக்குரிய மீள்கட்டுமான செயற்பாடுகள் இன்னமும் நடைபெறாதது ஏனோ தெரியவில்லை.

இந்தக் கருப்பொருளோடு சம்பந்தப்பட்ட கௌரவ அமைச்சர் (கலாநிதி) சரத் அமுலுகம் அவர்களுடைய அபிவிருத்தி பணிப்பொறுப்புகளுக்கான அமைச்சின் குழுநிலை விவாதமும் இடம்பெறுவதால் இதனைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். கௌரவ அமைச்சர் மலிக் சமரவிக்கரம் அவர்களிடம் நான் ஒரு தடவை இந்த வாழைச்சேனை காகித ஆலையைத் திறப்பது பற்றிக்கேட்டபோது, "முதலீட்டாளர்கள் தயாராக வந்தால் அவர்களை முதலீடுவதற்கு அனுமதிப்போம்" என்று குறிப்பிட்ட அவர், "மேலைத்தேய முதலீட்டாளர்களாக இருந்தாலும் இந்திய முதலீட்டாளர்களாக இருந்தாலும் கொரிய முதலீட்டாளர்களாக இருந்தாலும் daispora ஆக இருந்தாலும் அவர்களை வரவேற்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்" என்றும் சொன்னார். இப்போது Korean company யும் தயாராக இருக்கின்றது. எனவே, அந்தத் தொழிற்சாலையைத் திறப்பதற்குரிய ஆக்கக்கூடிய செயற்பாடுகளை எடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

அபிவிருத்திப் பணிப்பொறுப்புகள் அமைச்சு தொடர்பாகவும் நான் சில விடயங்களைச் சொல்ல வேண்டும். ஏற்கெனவே இங்கு பேசிய கௌரவ உறுப்பினர் ஒருவர்கூட, இந்த அபிவிருத்தி விடயத்தில் ஒரு சமச்சீரான - சமத்துவமான தன்மை காணப்படவில்லை என்று குறிப்பிட்டார். வடக்கு அபிவிருத்திக்கு ஓரளவு நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதையிட்டு நாங்கள் சந்தோசமடைகின்றோம். ஆனால், இந்தக் கிழக்கு அபிவிருத்தியை நீங்கள் கவனமாக அவதானிக்க வேண்டும். கிழக்கில் மூன்று இன மக்களும் வாழ்கிறார்கள். கடந்த காலத்தில் தமிழ்ப் பிரதேசங்களில் குறிப்பாக இராணுவக் கட்டுப்பாடற்ற பிரதேசமென்று மட்டக்களப்பு வாவிக்கு அப்பாற்பட்ட படுவான்கரைப் பிரதேசம் என்ற ஒரு பகுதி காணப்பட்டது. இது 30 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக முழுமையாகவே விடுதலைப் புலிகளின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த பிரதேசம். இந்தப் பிரதேசம் அபிவிருத்தி விடயத்தில் முழுமையாகப் புறக்கணிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்தக் காலத்தில் யுத்தத்தோடு சம்பந்தப்படாத சில பிரதேசங்கள் மாத்திரம், குறிப்பாக எங்களுடைய முஸ்லிம் சகோதரர்கள் வாழுகின்ற பிரதேசங்கள் மாத்திரம் அபிவிருத்தி செய்யக்கூடிய சூழ்நிலை காணப்பட்டது. அந்தக் காலத்தில் தமிழ்ப் பிரதேசங்களை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்ற எண்ணம் தமிழ் அரசியல்வாதிகளுக்குக்கூட இருக்கவில்லை. ஏனென்றால், உயிரோடு சம்பந்தப்பட்ட அந்தப் போராட்டம் நடந்தபோது இதைப்பற்றிக் கவனத்திற்கொள்ளவில்லை. தற்போது யுத்தம் முடிவடைந்து ஏறத்தாழ 8 ஆண்டுகள் கடந்துவிட்டன. இராணுவக் கட்டுப்பாடற்ற பிரதேசங்களாக இருந்த அந்தப் பிரதேசங்கள் இன்றும்கூட எந்தவிதமான அபிவிருத்தியும் இல்லாமல் சூனியப் பிரதேசங்களாகக் காணப்படுகின்றன. எனவே அங்கு தொழில்வாய்ப்புகள் இல்லாதநிலையில் மக்கள் வறுமைக் கோட்டின் கீழ் மிகவும் கஷ்டமான வாழ்க்கையை வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள்.

நல்லாட்சி அரசாங்கமானது மக்களுக்கு நம்பிக்கையை ஊட்டக்கூடிய விதத்தில் செயற்படவேண்டும் என்று நான் அடிக்கடி குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரிடமும் நாங்கள் இதனைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கின்றோம். இப்போது நாங்கள் இந்த நல்லாட்சி அரசாங்கத்தின் மூன்றாவது வரவு செலவுத் திட்டத்தில் உரையாற்றிக்கொண்டிருக்கின்றோம். நான் முதலாவது வரவு

செலவுத் திட்டத்தில் சொன்ன விடயத்தைத்தான் மூன்றாவது வரவு செலவுத் திட்டத்திலும் சொல்லிக்கொண்டிருக்கின்றேன். அங்கு விவசாயப் பண்ணைகள், கடலுணவு சம்பந்தமான தொழிற்சாலைகள், தாராளமாக நெல் உற்பத்தி மேற்கொள்ளப்படுவதால் அரிசி ஆலைகள், பால் தொழிற்சாலைகள் போன்றவற்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாக அங்கிருக்கின்ற இளைஞர் யுவதிகளுக்கு நாங்கள் தொழில் வாய்ப்புகளைக் கொடுக்க முடியும்.

குறிப்பாக, புனர்வாழ்வளிக்கப்பட்ட 12,000 முன்னாள் போராளிகள்கூட எந்தவித தொழில்வாய்ப்புகளும் இல்லாமல் இருக்கின்றார்கள். இளைஞர்கள் மத்தியில் ஏற்பட்ட ஒருவிதமான விரக்திதான் 1971 இலும் 1988 - 1989 களிலும் ஜே.வி.பீ. யினரின் புரட்சியாக வெடித்தது. இதற்கு இளைஞர்களின் அமைதியின்மை காரணமாக இருந்தது. அவர்கள் இப்போது பாராளுமன்றத்தில் பிரவேசித்திருக்கிறார்கள். இதேபோன்று வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்கள் ஒரு யுத்த களமாக மாறியதற்கு அரசியல் தவறுகள், தப்புகள் காரணமாக இருந்தன. இந்த இனரீதியான தேசியப் பிரச்சினையை எப்போதோ தீர்த்திருந்தால் இந்தப் பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டிருக்கமாட்டாது. அந்தத் தவறுகள் தப்புகளாக மாறி தொடர்ந்தும் அப்படியே இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. எனவே, மீண்டும் ஓர் அசாதாரண நிலை அல்லது ஒரு வன்முறை நிலை அல்லது ஆயுதக் கலாசார நிலை ஏற்படாது என்று நாங்கள் உறுதியாகச் சொல்ல முடியாது. அவர்களிடம் உளவியல் ரீதியாகப் பல எதிர்பார்ப்புகள் இருக்கின்றன. அந்த எதிர்பார்ப்புகள் சீர்செய்யப்படாமல், யுத்தம் வெற்றியாக முடிந்துவிட்டது என்ற எண்ணத்தோடு இருந்தால், மீண்டும் விபரீதமான விளைவுகள் ஏற்படாது என்று சொல்வதற்கில்லை. எனவே, என்னென்ன காரணத்துக்காக இந்த வன்முறைக் கலாசாரம் அல்லது யுத்த கலாசாரம் அல்லது விடுதலையோடு சேர்ந்த அந்தப் போராட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டது? என்பதைப்பற்றி நாங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். நாம் சரியானமுறையில் அதற்குரிய பரிகாரத்தைக் காணாதுவிட்டால், விட்ட தவறுகளையும் தப்புகளையும் நாம் தொடர்ந்து செய்துகொண்டேயிருப்போம். அவ்வாறெனில் நாடு அபிவிருத்தியடைவதற்குரிய வாய்ப்புகள் இல்லை.

நாட்டின் அபிவிருத்தி என்பது நீதியான ஓர் அரசியல் சாசனத்தின் மூலமாக, அரசியல் தீர்வின் மூலமாகத்தான் கிடைக்கமுடியும். தற்காலிகமான செயற்பாடுகள் மூலமாக எந்த அபிவிருத்தியும் ஏற்படாது. எனவே, இந்த நாட்டில் அபிவிருத்தி ஏற்பட வேண்டுமென்று விரும்புகின்றவர்கள் நிச்சயமாக இந்த அரசியல் சாசனத்தில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தி, அனைத்து மக்களும் சமத்துவமாக வாழக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கிக்கொள்ள வேண்டும். அபிவிருத்திப் பணிப்பொறுப்புகள் அமைச்சுக்குப் பொறுப்பான அமைச்சர் மாண்புமிகு (கலாநிதி) சரத் அமுலுகம் அவர்கள் இந்த சபையிலே இப்போது இல்லாதுவிட்டாலும் அவருடைய அதிகாரிகள் இருப்பார்கள். எனவே, இங்கு சொல்லப்படுகின்ற கருத்துக்களை தயவு செய்து கவனத்திற்கொண்டு இந்த விடயத்தில் அக்கறை காட்ட வேண்டும்.

அதேவேளை இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் மட்டக்களப்பு பஸ் டிப்போவில் இருக்கின்ற ஏறத்தாழ பத்து பஸ் நடத்துநர்கள், பத்து பஸ் சாரதிகளுக்கான வெற்றிடங்கள் இன்னமும் நிரப்பப்படவில்லை. அதேவேளை அங்கு புகையிரத நினைக்களத்தில் பணியாற்றக்கூடிய சிற்றழியர்களுக்கான நியமனங்களின்போதும் அந்தப் பிரதேசத் திற்குரியவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கிடைக்கவில்லை. எனவே, இந்த நியமனங்களை வழங்குகின்றபோது ஓரளவுக்கு இன



ඇතුළත් කරන්න කිව්වේ. හැබැයි, ඒ කමිටුව ඉතාම නිවැරදි විධියට තමන්ගේ ක්‍රියාදාමය ඉෂ්ට කළා. ඒ ඉෂ්ට කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් විධියට තමයි මේ ජාතික කොඩිය නිර්මාණය කරගෙන ඉදිරියට ගෙනෙන්න අපට පුළුවන්කම ලැබුණේ. එදා මේ රටේ සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම් කියන සියලු ජනතාව නියෝජනය වෙන්න බොහොම පැහැදිලිව ජාතික කොඩිය හැඳුවා. මුස්ලිම් ජනතාව වෙනුවෙන් කොළ පාටත්, දෙමළ ජනතාව වෙනුවෙන් දුඹුරු පාට නැත්නම් පසු පාටත් යොදලා තමයි ඒ ජාතීන් සංකේත කරලා තිබෙන්නේ.

රියේ-පෙරේදා මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී මන්ත්‍රීවරයෙක් කියා තිබුණා, "ජාතික කොඩියේ සිංහයා අතේ තිබෙන අයිපතීන් දෙමළ ජනතාව පාහා ගෙන ඉන්නවා" කියලා. ලජ්ජා නැතිව මේ පාර්ලිමේන්තුවේදී එහෙම කථා කරන්න පුළුවන් වීම ගැන මම කනගාටු වෙනවා. මේ සිංහයා අතේ තිබෙන කඩුවෙන් මොකක්ද කියන්නේ? අපේ මුළු ජාතියේම -ශ්‍රී ලාංකික ජාතියේම- තිබෙන අභිමානවත්කම තමයි ඒකෙන් කියන්නේ. එහෙම නැතිව එක ජන කොටසක අභිමානය පමණක් නොවෙයි ඒකෙන් කියන්නේ. ඒකෙන් පිළිබිඹු කරන්නේ මුළු රටමම ශ්‍රී ලාංකික ජාතියේ අභිමානය. ජාතික කොඩිය තමන්ගේ දේශපාලන ව්‍යාපාරයට පාවිච්චි කරන්නේ කොහොමද කියලා තමයි මේ ගොල්ලන් කල්පනා කරන්නේ. ඒ නිසා මම කියන්න කැමතියි, ඒ අයට සිංහ කොඩිය යටතේ ඉන්න බැරි නම්, ලංකාවෙන් යන්න පුළුවන්; නැත්නම් ඉන්න පුළුවන්. ඒ දෙකෙන් එකයි.

අපේ ජාතික ගීය අපි දෙමළෙන් ගායනා කරනවා, "භූ ලක්ෂ්‍යා තායේ" කියලා. සිංහල අන්තවාදී පිරිසකුත් මේකට වැරද්ම වුණා. නමුත් අපි කිව්වා, "ජාතික ගීය දෙමළෙන් ගායනා කරන්න ඕනෑ නම්, එකම තාලය, එකම වචන තිබෙන්න ඕනෑ" කියලා. එහි තිබෙන්නේ එකම වචන ටික; එකම තාලය. ඒක අපට ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. නිදහස් උත්සවයේදී පළමුවෙන් ජාතික ගීය සිංහලෙන් ගායනා කරනවා; නිදහස් උත්සවය අවසන් වෙනකොට ජාතික ගීය දෙමළෙන් ගායනා කරනවා. එහෙම කරන්නේ අපි ශ්‍රී ලාංකික ජාතියක් විධියටයි. එතැනදී කාට හරි නැඟිටලා යන්න ඕනෑ නම් නැඟිටලා ගිය හැකියි; යනවා නම්, ගෙදරම ගිය හැකියි. ඕනෑ නම්, රටක් දාලා ගිය හැකියි. සිංහල ජාතික ගීයයි, දෙමළ ජාතික ගීයයි කියලා දෙකක් පටලවා ගෙන, මේ රටේ ජාතික ගීය කියනකොට හැම කෙනාටම නැඟිටලා සිරුවෙන් ඉන්න බැරි නම්, මේ රටේ සිංහ කොඩිය ඔසවන කොට හැමදෙනාටම සිංහ කොඩියට ආචාර කරන්න බැරි නම්, අපිත්- තමුන්නාන්සේලාත් කොහොමද මේ රටේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ සංශෝධනයක් ගැන කථා කරන්නේ?

අපේ සිංහ කොඩියට ගරු කරන්නේ නැති ජාතියක් උතුරේ ඉන්නවා කියලා අපි සිංහල ජනතාවට කියන්නේ කොහොමද? අපි ඒ ගැන කථා කරන්නේ මොනවාද? ඒ නිසා මම කියන්න කැමතියි, මේ අන්ත ජාතිවාදය අතට අරගෙන වැඩ කරලා ප්‍රහාරකරන්ලා විසින් ගෙන ආපු ඒ කාලකණ්ණි ඉතිහාසය තවදුරටත් ගෙනැල්ලා, අපි - තමුන්නාන්සේලා එකට එකතු වෙලා වැඩ කරන්න හදන මේ වෙලාව නැති කරන්න හදන්න එපා කියලා.

අපට පිළිගන්න පුළුවන් නායකයකු විධියට අද අපට ඉන්නේ සම්පන්නන් මහත්තයා විතරයි. හදිසියේ ඇවිල්ලා, ජාතිවාදීන්ගේ කර උඩින් යන්න හදන විච්චේච්චරන්ලා අපට පිළිගන්න බැහැ; ශිව්පීලිංගම් වාගේ වාගේ පිස්සු මරගාන අපට පිළිගන්න බැහැ. ඒක මතක තියා ගන්න. අපට ඕනෑ සිංහල ජාතීන්, දෙමළ ජාතීන්, මුස්ලිම් ජාතීන් යනාදී මේ සියලුදෙනා එකට එකතු වෙලා, ශ්‍රී ලාංකික ජාතියක් විධියට වැඩ කරන්න පුළුවන් සිංහල නායකයන්, දෙමළ නායකයන්, මුස්ලිම් නායකයන්. අපි සියලුදෙනාට එකට එකතු වෙලා මේ රට නැවත ජාති හේද වාදයකින් තොරව සිංහල,

දෙමළ, මුස්ලිම් යනාදී ගැටුමකින් තොරව, ශ්‍රී ලාංකික ජාතියක් විධියට ඉස්සරහට යන්න පුළුවන් නම්, අන්ත ජාතීන්ට තමයි අපි ගමන් කළ යුත්තේ. [බාධා කිරීමක්] ඒකට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. අපි එකඟතාවකට ඇවිල්ලා තිබෙනවා. අපි ජාතික ගීය දෙමළෙන් ගායනා කරනවා. මට නම් ඒකේ කිසි ප්‍රශ්නයක් නැහැ.

"භූ ලක්ෂ්‍යා තායේ" කියන්නේ, "ශ්‍රී ලංකා මාතා" තමයි. වෙන මොකක්ද තිබෙන්නේ? ඒකේ වෙන අර්ථයක් තිබෙනවාද? ඒකේ ප්‍රශ්නයක් නැහැ, ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. ඉන්දියාව ඒක කරනවා කියලා අපිත් ඒක කරන්න ඕනෑ නැහැ. [බාධා කිරීමක්] තමුන්නාන්සේලාට එක එක කථා කියන්න පුළුවන්. නමුත්, මම කියන්නේ මේකයි. ලෝකයේ අනෙක් රටවල විවිධ භාෂාවලින් ජාතික ගීය ගායනා කරනවා. ඒක නැහැයි කියන්න බැහැ. එහෙම නම්, ඉන්දියාවේ වාගේ ලංකාවෙන් ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව හදන්නකෝ ඒකීයභාවය නැතිව. ඉන්දියාවේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ තිබෙන්නේ මොකක්ද? ඒකේ කිසිම දෙයක් නැහැ.

"Confederal" කියනවා; සන්ධිය ආණ්ඩුවක් කියනවා. එහෙම එකක් නැහැ. "Quasi federal" කියනවා. එහෙම තමයි. එහෙම නම්, අපි ඉන්දියාවේ තිබෙන විධියට මොකුත් දාන්නේ නැතුව යමු. [බාධා කිරීමක්] මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ වෙලාව එතුමාගේ වෙලාවෙන් අඩු කර ගන්න. මගේ වෙලාවෙන් නම් ගන්න එපා. ඒකාබද්ධ විපක්ෂයේ වෙලාවෙන් ඒක අඩු කරන්න.

**ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා**  
(*මාණ්ඩුමාලි ඉගුරු සමරවීර*)  
(The Hon. Jayantha Samaraweera)  
මට පොඩ්ඩක් පැහැදිලි කරන්න දෙන්න.

**ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා**  
(*මාණ්ඩුමාලි ත්‍යාජිති ඉගුරුසේකර*)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)  
මට ප්‍රශ්නයක් නැහැ, ඔබතුමාගේ වෙලාවෙන් අරගෙන පැහැදිලි කරන්න.[බාධා කිරීමක්]

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(*මාණ්ඩුමාලි ත්‍යාජිති ඉගුරුසේකර*)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු ඇමතිතුමා, ඔබතුමා කථා කරන්න.

**ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා**  
(*මාණ්ඩුමාලි ත්‍යාජිති ඉගුරුසේකර*)  
(The Hon. Dayasiri Jayasekara)  
මතක තියා ගන්න, ඒක විශාලත්වයත් එක්ක තීරණය වෙච්ච දෙයක්. ඒ නිසා තමයි ඉන්දිය ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ "ඒකීය" කියලා දාන්නේ නැතුව, "සන්ධිය" කියලා දාන්නේ නැතුව නිකම්ම තියලා තිබෙන්නේ. [බාධා කිරීමක්] ඉන්දියාවේ ප්‍රාන්ත අද වෙනකොට තව තව කැඩී කැඩී යනවා. ඒක මතක තියා ගන්න. ජයන්ත සමරවීර මන්ත්‍රීතුමා, අද ඉන්දියාවේ ප්‍රාන්ත කැඩී කැඩී යනවා. එහෙම නම් ඕක තියාගෙන හිටියා කියලා ප්‍රාන්ත කැඩී යන එක නතර වෙන්නේ නැහැ. අපට වැදගත් වෙන්නේ එකමුතුකම ඇති කර ගන්න පුළුවන් වෙන වචනය මොකක්ද කියන එක විතරයි. ඒක මතක තියා ගන්න. [බාධා කිරීමක්] මේ රට කැඩෙන්නේ නැහැ. අපි මේ රට කඩන්න දෙන්නේ නැහැ. ඒක තමයි අපි කියන්නේ මේ ඒකීය භාවය ආරක්ෂා කර ගනිමින් බලය බෙදා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළකට යමු කියලා. මේ රට කඩන්න, බිඳින්න අපි ඉඩ තියන්නේ නැහැ.

ඒ විතරක් නොවෙයි, හෙට-අනිද්දා ජාතික ගීය, ජාතික කොඩිය වෙනස් කරනවා නම්, ජනමත විචාරණයකට යන්න ඕනෑ. එහෙම වෙනස් කරන්නේ කොහොමද? ජාතික ගීයට,

[ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා]

ජාතික කොඩියට අත තියන්න අපි සූදානම් නැහැ. ඒ නිසා මම කියන්න කැමැතියි, මේ ක්‍රියාදාමය තුළ අපි ඉස්සරහට යා යුතු බව. සිංහල අන්තවාදීන් වාගේම දෙමළ අන්තවාදීන් සහ මුස්ලිම් අන්තවාදීන් මේ රටින් තුරන් කරන වැඩ පිළිවෙළකට තමයි අපි සියලු දෙනාම එකට එකතු වී වැඩ කළ යුතු වන්නේ කියන එකයි මා විශ්වාස කරන්නේ.

ඊළඟට මම කියන්න කැමැතියි, කොන්සවේටිව් පක්ෂයේ මන්ත්‍රීතුමා බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුවේ කරපු ප්‍රකාශය ගැන. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි මේ කාරණය ගණන් ගත්තේ නැහැ කියා ඔබතුමාගේ කථාවේදී ප්‍රකාශ කළා. ඒ නිසා ඔබතුමා මූලාසනයේ සිටින වෙලාවේම වෙලාව අරගෙන මම ඒ ගැන කියන්නම්. මොකද, හේතුව මේ බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී බැරන් නැස්බ් මහතා බොහොම පැහැදිලිව කියා තිබෙනවා, 2007 වර්ෂයේ මාර්තු මාසයේ ඉදලා 2009 මැයි 13 දක්වා මිය ගිය සිවිල් වැසියන්ගේ ගණන 7,721ක් විධියට සඳහන් වෙලා තිබෙන කාරණය සත්‍යයි, ඒ නිසා මේ 40,000ක කථාව කියන්න එපා කියලා. බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුව පසුගිය කාලයේදී දෙමළ අන්තවාදීන්ගේ නෙත්තැන්නක් බවට පත්වෙලා තිබුණා. නමුත් මේ බැරන් නැස්බ් මහතාගේ ප්‍රකාශය නිසා අද ඒ තත්ත්වය වෙනස් වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා නැස්බ් මැතිතුමාට අපේ පාර්ලිමේන්තුවේ ගෞරවය ආණ්ඩු පක්ෂය විධියටත්, විපක්ෂය විධියටත් සියලු දෙනාම පළ කරන්න ඕනෑ. හේතුව, මේ රටේ ඇත්ත තත්ත්වය පිළිබඳව මුළු බ්‍රිතාන්‍යයටම කියා දෙන්න එකමාට කොන්දක් තිබුණා. ඒ විතරක් නොවෙයි, එතුමා එතැනින් නතර වුණේ නැහැ. බ්‍රිතාන්‍යයටත්, ඒ වාගේම යෝජනාව ගෙනාපු අනෙකුත් රටවල්වලටත් එතුමා කිව්වා, මේ කාරණය නිවැරදි කරලා යුද අපරාධ චෝදනාවලින් ශ්‍රී ලංකාව ගලවා ගන්න අවශ්‍ය කරන කටයුතු ටික කරන්න කියලා. ඒ වාගේම විනිසුරුවරුන් ගෙනැල්ලා ඔවුන්ට කරන්න හඳුනා යුද අපරාධ චෝදනාවලින් ඔවුන්ව නිදහස් කරන්න කටයුතු කරන්න කියලාත් කිව්වා. අපට අවශ්‍ය වෙලාවට මේ කාරණා පාවිච්චි කරන්න අපි දන්නවා. සමහර කට්ටිය හැම තැනම කියනවා, මේක ආණ්ඩුව පිළිගන්නේ නැහැ; මේ ගැන කථා කරන්නේ නැහැ; මේ ගැන කියන්නේ නැහැ කියලා. කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැහැ, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයෙන් අපට එන චෝදනාවලදී, ඒ වාගේම අපට කරන්න හඳුනා තවත් හිරිහැරවලදී ඒවා පාවිච්චි කරන්න අපි සූදානම්. නමුත් දැන් අපි ඒ චෝදනා අඩු කරගෙන තිබෙනවා. සියලු ජාතීන්ට ආදරය කරන රටක් කියලා අපි පුළුවන්තරම් මේ රට ගැන විශ්වාසය ගොඩනඟලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම අපි නිවැරදිව නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන රටක් කියා ඔප්පු කරමින් තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ ක්‍රියාදාමය තුළ කටයුතු කරලා, අපට තිබෙන මේ ජාත්‍යන්තර බලපෑම් අඩු කරගෙන, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයෙන් ඊළඟට අපට කරන චෝදනාවලදී අපි පැහැදිලිව මේ නෙස්බ් මැතිතුමාගේ ප්‍රකාශය සමඟ එකට එකතුවෙලා ඒවාට මුහුණ දෙන්න අවශ්‍ය විධියට වැඩකටයුතු කරනවා කියන එකත් කියන්න කැමැතියි. ශ්‍රී ලාංකිකයන් විධියට අපි එතුමාට අපේ ගෞරවය සහ ස්තුතිය පුද කරනවා. ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ සිටින මන්ත්‍රීවරු විධියට අප සියලු දෙනාගේම ගෞරවය, ස්තුතිය එතුමාට පුද කළ යුතිය කියා කියමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
බොහොම ස්තුතියි, ගරු අමාත්‍යතුමා.

මිලඟට, ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 9ක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 3.59]

**ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා**  
(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹ்மான்)  
(The Hon. Mujibur Rahuman)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයත්, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයත්, සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂයත් විවාදයට ගන්නා අද දිනයේ මටත් කථා කරන්න අවස්ථාව ලබාදීම ගැන ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මට කලින් කථා කරපු දයාසිරි ජයසේකර ඇමතිතුමා, එතුමාගේ කථාවේ දී සඳහන් කළ කාරණාවලට තවත් කරුණු කිහිපයක් එකතු කරමින් මගේ කථාව ආරම්භ කරන්න කැමැතියි. විශේෂයෙන්ම ජාතික කොඩිය ගැන කථා කරනවා නම්, එදා මේ රටේ ශ්‍රී ලාංකිකයන් හැටියට ජාතික කොඩිය නිර්මාණය කිරීම පිළිබඳව කමිටුවක් ඇති කර තිබුණු බව අපි දන්නවා. එදා ඒ කමිටුව තුළින් මේ රටේ හිටපු සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම් සියලුම නායකයන් එකතුවෙලා, ඒ සියලු දෙනාගේම එකඟත්වය මත හදාගත් කොඩිය තමයි අපේ ජාතික කොඩිය.

ඒ ජාතික කොඩියට අපි සියලු දෙනා ගරු කරන එක ගැන අපට විවාදයක් නැහැ; ඒ ගැන කිසිම ගැටලුවක් නැහැ. ඊයේ පෙරේදා උතුරු පළාත් සභාවේ සිටින අධ්‍යාපන ඇමැතිවරයා ජාතික කොඩිය පිළිබඳ කළ ප්‍රකාශය අල්ලාගෙන යම් පිරිසක් තව තව කරුණු මතු කරන්න දරන උත්සාහය අපි දැක්කා. ඒ වාගේම අපේ යහ පාලන ආණ්ඩුව ආවාට පසුව පැවැති සමහර උද්ඝෝෂණවලදී ඒකාබද්ධ විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් කොඩියක් උස්සාගෙන එනවා අපි දැක්කා. ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මැතිතුමාව අල්ලස් හෝ දුෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට ගෙනෙනකොට අපේ ගම්මන්පිල මන්ත්‍රීතුමා කොඩියක් ගෙනැවිත් එතැන වට කරගෙන උද්ඝෝෂණය කළා, අපි දැක්කා. "මේ ගෙනාවේ ජාතික කොඩිය නොවෙයි, වෙන කොඩියක්" කියලා අපි ඒකට විරුද්ධව පැමිණිල්ලකුත් දැමුමා. මම හිතන විධියට ඒ නඩුව තවම අධිකරණයේ තිබෙනවා. එතකොට මේ පැත්තෙහුත් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. "ඔබතුමන්ලාත් මේ කොඩිය පිළිගන්නේ නැද්ද?" කියන ගැටලුව අපි එදා මතු කළා. උතුරේ සිටින අන්තවාදීන් වාගේම, දකුණේ සිටින අන්තවාදීන් මේ කොඩියට විරුද්ධයි කියන එක ඒකෙන් අපට පෙනෙනවා.

ඒ අයත් මේ කොඩිය නැතිව වෙන කොඩියක් ගෙනෙන්න උත්සාහ දරනවාද කියලා අපට හිතෙනවා. පසු ගිය කාලයේ පැවැති ඒ අයගේ උද්ඝෝෂණවලදී හැම තිස්සේම, හැම තැනම කොඩියක් ගෙනිව්වා. ඒක ජාතික කොඩිය නොවෙයි. ඒක ජාතික කොඩියට සමාන කොඩියක්. සුළු ජන කොටස් නියෝජනය කරන පාට දෙක නැති කොඩියක් තමයි ඒ ගොල්ලන් උස්සාගෙන ආවේ. හැම තිස්සේම මේ රට තුළ සිටින අන්තවාදී අදහස් දරන උදවිය මත දෙකක සිටින ස්වභාවයක් අපට පෙනෙනවා. ඒ වාගේම අපේ ඇමැතිතුමා කියපු විධියටම ඉන්දියාවේ ජාතික ගී ගැන මෙතැන ප්‍රශ්නයක් මතු වුණා. බෙංගාලි භාෂාවෙන් තමයි ඉන්දියාවේ ජාතික ගී තිබෙන්නේ. ඉන්දියාවේ මුළු ජනගහණයෙන් ඉතාම සුළු පිරිසක් තමයි බෙංගාලි භාෂාව කථා කරන්නේ. නමුත්, ඉන්දියාවේ සමස්ත ජනතාව රවින්ද්‍රනාත් තාගෝර් මැතිතුමා ලියපු ජාතික ගී කිසිම ප්‍රශ්නයක් නැතිව බෙංගාලි භාෂාවෙන් ගායනා කරනවා. නමුත් අපි අවුරුදු 70ක් ගත වෙලා, දෙමළ භාෂාවෙහුත් ජාතික ගී කියන්න ඕනෑ කියන එක එකතු කළාම, ඒකට විරුද්ධව "ඒක හරි නැහැ, එහෙම කියන්න අවශ්‍යතාවක් නැහැ" කියන පිරිසකුත් තවම අපේ රටේ ඉන්නවා.

අපි දැනුත් කථා කරන්නේ අවුරුදු 70ක් තිස්සේම කථා කරපු දේවල් කියලා මම හිතනවා. එදා නිදහස ලැබෙනකොට ඩී.එස්.

සේනානායක මැතිතුමා කියපු දේවල් තමයි අපි අවුරුදු 70ක් තිස්සේ කථා කළේ. අපට තවම අධියක්වත් ඉදිරියට යන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. අපි තවමත් එකම දේ කථා කරන ජාතියක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. ජාතික ප්‍රශ්නය සම්බන්ධව වෙනත් පුළුවන්; ජාතික වැදගත්කමක් තිබෙන වෙනත් ප්‍රශ්න සම්බන්ධයෙන් වෙනත් පුළුවන්. ඒ සියලු ප්‍රශ්න වෙනුවෙන් පරම්පරා ගණනාවක් එකම දේ කථා කරන ජන කොටසක් බවට මේ රටේ ජනතාව පත් වෙලා තිබෙනවා. මම හිතන විධියට ඒක ඉතාම කනගාටුදායකයි. අපි පොඩි රටක් වුණත්; ප්‍රධාන වශයෙන් භාෂා දෙකක් කථා කරන ජාතීන් දෙකක් ජීවත් වන රටක් වුණත්, ප්‍රධාන භාෂා දෙකක් තිබ්ලත් එක්සත්කම, එකමුතුකම හදා ගන්න අපට තවම බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඉන්දියාව වාගේ රටක භාෂා කිහිපයක් තිබෙනවා. ඉන්දියාවේ සියයට දෙකක් වාගේ ඉන්න සික් ජනතාව නියෝජනය කරන මත්මෝහන් සිං මහත්මයා ඉන්දියාවේ අගමැති බවට පත් වුණා.

එදා වන්දිකා බණ්ඩාරනායක කුමාරතුංග මැතිනිය ලක්ෂ්මන් කදිරිගාමර් මැතිතුමාට අගමැති කරන්න ඕනෑ කියලා කිව්වාම, එදා මේ රටේ බලයේ සිටි පිරිසෙන් බහුතරයක් ඒකට විරුද්ධ වෙලා වන්දිකා කුමාරතුංග මැතිනියට ඒක කරන්න ඉඩ දුන්නේ දුන්නේ නැහැ. නමුත් ඉන්දියාවේ සියයට දෙකක් ඉන්න සික් ජනතාව නියෝජනය කළ මත්මෝහන් සිං මැතිතුමාට ඉන්දියාවේ අගමැතිකම දරන්න පුළුවන් වුණා. බැරෑක් ඔබාමාට ඇමෙරිකාවේ ජනාධිපති වෙන්න පුළුවන් වුණා. නමුත් අපට තවම ඒ මට්ටමට එන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. අඩු ගණනේ දෙමළ භාෂාවෙන් ජාතික ගීය කියන එකට අපි සියලු දෙනාට තවම එකඟ වෙන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේ පොඩි කාරණාවක් වෙනුවෙන් එකඟ වෙන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. අගමැතිකම ගැන, ජනාධිපතිකම ගැන කථා කරන්න, කල්පනා කරන්න, ඒ තත්වයට එන්න අපට තව අවුරුදු සිය ගණනක් ගත වෙයි. අපි තවම අදබාල මානසිකත්වයක තමයි සිටින්නේ.

එවැනි බාල මානසිකත්වයක ඉන්න නිසා අපට තවම මේ ලෝකය දකින්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ලෝකය අපට වඩා ඉතා ශීඝ්‍රයෙන් -වේගයෙන්- ගමන් කරනවා. පටු මානසිකත්වයක ඉඳගෙන එකම දේවල් ගැන කථා කරන නිසා, එකම දේවල් පිළිගන්න නිසා අපි පළල්ව හිතන්න බැරි ජන කොටසක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා.

විදේශ ප්‍රතිපත්තිය ගැන කථා කරනකොට මම කියන්න ඕනෑ, රටක් හැටියට අපි හැටිදාම, දිගින් දිගටම යම් කිසි ආකාරයක මධ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක ආව බව. දිගින් දිගටම මධ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක ආපු නිසා මොන ආණ්ඩුව බලයේ හිටියත් අපේ රටට යම් යම් ජයග්‍රහණ ලබා ගන්න පුළුවන් වුණා. අපි දන්නවා, අද වන විට ලෝකය වෙනස් වෙලා තිබෙන බව. ලෝකයේ බල තුළනය අද වෙනස් වෙලා තිබෙනවා. අද ඇමෙරිකාව මුළු ලෝකයම හසුරුවන ආකාරය, ඔවුන්ගේ ආධිපත්‍යය ලෝකය පුරා පතුරුවන ආකාරය අපට පෙනෙනවා. රුසියාවේ බිද වැටීමත් එක්ක අද ලෝකයේ පාලනය, ලෝකයේ බලය එක තැනකට කේන්ද්‍රගත වෙලා තිබෙන බව අපට පෙනී ගිහිල්ලා තිබෙනවා. ඒක තමයි ඇත්ත කථාව.

ඇමෙරිකාවට අභියෝග කරන්න තිබුණු, ඇමෙරිකාවත් එක්ක හැප්පෙන තිබුණු, ඇමෙරිකාව පරාජය කරන්න තිබුණු ඒ බල කදවුර අද කඩා වැටිලා. රුසියාවේ කඩා වැටීමත් එක්ක ඒ තිබුණු කදවුර සම්පූර්ණයෙන්ම කඩා වැටිලා තිබෙනවා. අද ඒක මුළු ලෝකයේම ආර්ථිකයට, ආර්ථික ගමන් මඟට, ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල සංවර්ධනයට පවා බලපා තිබෙනවා. ඒ බිඳ වැටීම තුළ, ඒ බල තුළනය වෙනස් වීම තුළ මැද පෙරදිග රටවල් අද විශාල අර්බුදකාරී තත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා. පසුගිය දවස්වල අපි දැක්කා, කොර් රාජ්‍යය සම්බන්ධයෙන්-

**ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු මුජීබුර් රහුමාන් මහතා**  
(மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான்)  
(The Hon. Mujibur Rahuman)  
ස්තූතියි.

කොර් රාජ්‍යය සම්බන්ධයෙන් -සෞදි අරාබිය ප්‍රමුඛ- ගන්න තීන්දුවලට යට නොවී, ස්වාධීන රටක් හැටියට කොර් රාජ්‍යයත් එක්ක සම්බන්ධකම් පවත්වාගෙන යන්න අපට පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා. අන්න ඒ විධියට පලස්තීනය සම්බන්ධවත්, පලස්තීනයේ ජනතාවගේ නිදහස -අරගළය- සම්බන්ධවත් අපි තවමත් ස්වාධීනව ඉන්නවා. අපේ රටේ තිබෙන ලොකුම වාසනාව තමයි මොන පක්ෂයේ හිටියත් -එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ වුණත්, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ වුණත්, අනෙකුත් වාමාංශික පක්ෂවල වුණත්- අපි සියලු දෙනාම පලස්තීනය වෙනුවෙන් තවමත් එක අදහසක ඉන්න එක. පලස්තීනයට නිදහස ලබා දිය යුතුයි කියන මතයේ ඉඳගෙන අපි සියලු දෙනාම ඒ වෙනුවෙන් පෙනී ඉන්නවා. අද ලෝකයේ පීඩාවට පත් වන ජාතීන් අතර පලස්තීන ජාතිකයින්ට ඔවුන්ගේ භූමිය දවස ගානේ අහිමි වීගෙන යන තත්වයක් උදා වෙලා තිබෙනවා.

ර්ශ්‍යාලය අද මුළු ලෝකය පුරාම තමන්ගේ බලය පතුරුවමින් සිටිනවා. ඇමෙරිකාව ඊට සම්පූර්ණ සහයෝගය ලබා දෙමින් සිටිනවා. ඇමෙරිකාවේ එක ප්‍රාන්තයක් විධියට ර්ශ්‍යාලයට අද සම්පූර්ණ සහයෝගය ලබා දෙමින් සිටිනවා. මුළු මැද පෙරදිගම යම් කිසි ආකාරයක යුදවාදී වාතාවරණයක් නැවත ඇති වන තත්වයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. නොබැඳුණු රටක් හැටියට ශ්‍රී ලංකාව ස්වාධීන විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් අනුව, සියලු රටවල් එක්ක ගනුදෙනු කරන්න පුළුවන්, සියලු රටවල් එක්ක ඉස්සරහට යන්න පුළුවන් ප්‍රතිපත්තියක් අනුව ගමන් කිරීම තුළ අපට ඉදිරියේදීත් පලස්තීනයේ ජනතාවගේ නිදහස වෙනුවෙන් පෙනී සිටීමට තුන්වන ලෝකයේ රටක් හැටියටත්, යටත් විජිතයක්ව තිබූ රටක් හැටියටත්- යටත් විජිත කාලයේදී මේ ලෝකයේ බලවතුන් අපට සලකපු හැටි අපට මතක තිබෙනවා.- ලෝකයේ ඉදිරියේ තවමත් යටත් විජිතයක්ව තිබෙන පලස්තීනයේ ජනතාවගේ අරගළය වෙනුවෙන්, නිදහස වෙනුවෙන් අපි තවදුරටත් පෙනී සිටින්න ඕනෑය කියමින්, මාගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
බොහොම ස්තූතියි.

මිළඟට, ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි පහළොවක කාලයක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 4.15]

**ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා**  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බොහොම ස්තූතියි. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ ගැන සාකච්ඡා කිරීමට අපි එකතු වුණු මේ අවස්ථාවේදී මම කියන්න ඕනෑ, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ සඳහා ගත කරන කාලය ගැන.

ගරු මූලාසනාරුව මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු මුජීබුර් රහුමාන් මන්ත්‍රීතුමා මූලාසනය ගන්නවා ඇති.

අනතුරුව ගරු කතක හේරත් මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු මුජීබුර් රහුමාන් මහතා මූලාසනාරුව විය.

அதன் பிறகு, மாண்புமிகு கனக ஹேரத் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு முஜிபுர் ரஹுமான் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.

Whereupon THE HON. KANAKA HERATH left the Chair, and THE HON. MUJIBUR RAHUMAN took the Chair.

ගරු මූලාසනාරුව මන්ත්‍රීතුමා

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)

(The Hon. Presiding Member)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා කටා කරන්න.

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා

(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)

(The Hon. Dinesh Gunawardena)

මූලාසනාරුව ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ සමඟ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය සාකච්ඡා කිරීම සඳහා වෙන් කර තිබෙන කාලය ගැන බැලුවොත් කියන්න ඉතාම කනගාටුයි, අපේ රටේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට මේ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභා අවස්ථාවේදී ලබා දී තිබෙන වැදගත්කම පිළිබඳව. විදේශ කටයුතු කියන්නේ අද කාලයේ එය ඉතාම වැදගත් විෂයයන්වලින් එකකි. ඒ ඇයි? විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය මුහුණ දෙන අභියෝගය තමයි අද රටම මුහුණ දෙන අභියෝගය.

එනම්, ජාත්‍යන්තරව අපේ රටට එල්ල වී තිබෙන හයානක තර්ජනය. අපේ රටට එහෙම තර්ජනයක් එල්ල වී නැහැයි කියලා කිසිම කෙනෙකුට අද නැහැටලා කියන්න බැහැ. තව අවුරුද්දක් කල් ගන්නා කියලා කියන්න පුළුවන්. නමුත්, අපේ රටට එවැනි තර්ජනයක් පවතිනවා. ඒ තර්ජනයත් සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා නොවන පාර්ලිමේන්තුවක් බවට මේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය පත් වීම ගැන ඒකාබද්ධ විපක්ෂය කනගාටු වනවා. විශේෂයෙන් මේ වෙන් කර තිබෙන කාලය සම්බන්ධයෙන්.

මූලාසනාරුව ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දෙවනුව ගරු විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමා සඳහන් කළ කාරණය සම්බන්ධව මා යමක් ප්‍රකාශ කළ යුතුයි.

Yesterday, shortly after the Friday prayers, a terrorist group attacked a Mosque in Bir al-Abed in the North Sinai Province of Egypt killing 235 people. The numbers are increasing. The Mosque belonged to the Sufi sect of Islam, which is bitterly opposed by Salafist groups such as Al-Qaeda and ISIS. The attack may have been designed to create divisions between the people of Egypt, a country which has stood steadfast behind Sri Lanka since the time of Gamal Abdel Nasser and the beginning of the Non-Aligned Movement. The Joint Opposition condemns this ugly and brutal attack and we call upon the Government also to take steps in order to condemn this and sympathize with the people of Egypt and follow up against terrorism at every platform in the world.

Sir, let me now go to another issue. This is the issue which I raised in the House on 14th November, 2017. The Deputy Minister, Hon. Vasantha Senanayake answered it. It is in relation to what Lord Naseby had raised in the House of Lords in UK.

I do not want to take time to read through, but I would like to quote from column 860 of November 14, 2017 Hansard. It states:

“This House resolves that, since Lord Naseby, addressing Britain’s House of Lords, drew attention to the fact that the casualty figures for the last period of the civil conflict in Sri Lanka, which ended in May 2009, cited in the United Nations’ Darusman Report, were brought into question by the figures quoted by former UN spokesman Gordon Weiss, by former US Ambassador Blake, in the report by the UK’s Major General Holmes, and finally, by the heavily-redacted communications from the UK’s Lieutenant Colonel Anton Gash released to him ....”

- that is to Lord Naseby. -

".... by the British Government; and since he further stated that ‘the UK must recognize that this was a war against terrorism, so the rules of engagement are based on international humanitarian law, not the European Convention on Human Rights’ and that ‘the West, and in particular the US and UK, must remove the threat of war crimes and foreign judges that overhangs and overshadows all Sri Lankans, especially their leaders,’ the Government of Sri Lanka should take action to pursue this matter with Britain’s Foreign and Commonwealth Office and with the UN Human Rights Commission to change their unjust positions in regard to Sri Lanka and thereby remove the threat to this country, to its defence forces, and to its leaders, and that the Government should also report back to Parliament on this matter.”

This was the Motion that we moved. This is a very serious matter which the Government at the moment is ignoring.

There was meeting in Geneva, of course, similar but on a different issue last week. Our representative to Geneva did not make any reference to this matter. The entire process against Sri Lanka moved by the UN Human Rights Commission has been based on the accusation that 40,000 Tamil people have been killed by the Armed forces. Now, today, Lord Naseby has proved with British authoritarian documents that this is wrong, that this figure is false.

Now where do we stand, Mr. Presiding Member? When the Resolution was moved against Sri Lanka on that figure, they convinced us that the Resolution should be accepted and our Minister of Foreign Affairs gave in without challenging it. We had the Paranagama Commission Report. But the Government did not produce the Paranagama Commission Report. They accepted these figures and moved against Sri Lanka. Today, Sri Lanka is faced with this embarrassing position from which we have to find a way out.

Lord Naseby, a friend of Sri Lanka and a Member of the House of Lords, who we have met here and in the British Parliament has unearthed evidence for the Ministry of Foreign Affairs. What has the Ministry of Foreign Affairs done? They have kept silent. Did they unearth one of these documents? No. Did they use any official or unofficial methods or agencies to unearth such

evidence? No. This is why we say that it is a failure on the part of the Ministry of Foreign Affairs to defend our country. Firstly, the Ministry of Foreign Affairs should defend our country.

Secondly, the Hon. Minister of Foreign Affairs would agree with me, though he might differ the approach that this has to be rejected in Geneva, the best evidence today is what has been produced by Lord Naseby in the House of Lords. What did the Ministry of Foreign Affairs state immediately in reaction when this matter came up? I quoted what the Hon. Vasantha Senanayake, State Minister of Foreign Affairs stated on that day. We agreed on that day. The Ministry of Foreign Affairs issued a statement which was not credible enough to take the matter forward. The Hon. State Minister of Foreign Affairs wrote a letter to Lord Naseby. We appreciate it. The Joint Opposition also wrote a letter to Lord Naseby. I have the letter which His Excellency the President wrote to Lord Naseby. I do not know whether it ever reached Lord Naseby or whether it is still in some file of the Ministry of Foreign Affairs, because there is no document to prove that they have sent it to Lord Naseby. So, this is the way Sri Lanka's Ministry of Foreign Affairs - I am sorry to say this- is handling this grave issue that stands against Sri Lanka today. We want the Minister of Foreign Affairs to take this matter up with the Human Rights Council and refute the figure of 40,000, so that the blame on Sri Lanka will be reduced and erased.

Thirdly, Lord Nasby says, this has been a war against terrorism and not against the Tamil people. Among the civilians, there were LTTE cadres in civvies. These are evidences that have been unearthed by the British intelligence service. So, what more is there to defend our country, Hon. Foreign Minister? This is an important issue and I hope the Hon. Minister of Foreign Affairs and the Government will take up this matter.

Now I would like to move on to another matter. During the last few days in Geneva, what is the stand that the Sri Lankan Government has taken in relation to Universal Periodic Review Recommendation 116.90? What is the stand that you have taken in relation to Recommendation 116.91? We would like to question. This has been raised in an article appearing in today's "The Island" written by Sanja De Silva Jayathilake.

Then the UPR Recommendation 116.70 states, "Guarantee completion of on-going investigation...". That is one of the Recommendations that has been moved. Then the UPR Recommendation 116.73 states, "Hold security forces and government officials accountable ...."

What is the stand Sri Lanka has taken? We would like to know about it from the Hon. Minister, in his reply. Then the UPR Recommendation 116.76 -

ගරු තිලක් මාරපන මහතා  
(மாண்புமிகு திலக் மாரபன)  
(The Hon. Tilak Marapana)  
Hon. Member, can I -

ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා  
(மாண்புமிகு தினேஷ் குணவர்தன)  
(The Hon. Dinesh Gunawardena)

Let me present this. I would ask you to reply in your speech, because I have very limited time. We are discussing the Votes on the Ministry of Transport, not the Ministry of Foreign Affairs. It is very sad. This is what has happened to this Parliament. The Hon. Minister is helpless and I am helpless too. I have very little time. Hon. Marapana, you have more time. So, I hope you will spare these few minutes to me.

Then we have UPR Recommendation 117.43 and 117.44.

So, we are in a very serious situation where the international community is trying to corner Sri Lanka on grounds which is totally disproved today. The "40,000 figure" is disproved today. What is the Government going to do? This is the most important issue where there could be an understanding between the Government and the Opposition, if there is a possibility. That is how we should tackle this national issue and reject the UN Human Rights Council's false allegations that have been contained in the Report as well as in the address made by the UN Secretary General. This is what the Sri Lankan Government must do. If we go on accepting it even when we have got the evidence, it is a failure of the Ministry of Foreign Affairs. We have officials but, what is the use if they are not ready or if they are not advised to defend the country?

මම තිබෙන වේලාව අනුව මේ කාරණය පමණයි කියන්න හැකි වන්නේ. නොබැලුණු ජාතීන්ගේ රටවල් අතරට මුලින්ම එකතු වුණු රටක් හැටියට එම රටවල් අතර මිත්‍රත්වය ශ්‍රී ලංකාවට වැදගත් වෙනවා. චීනය වේවා, ඉන්දියාව වේවා, කටාර් වේවා, ඒ රටවල් අතර මිත්‍රත්වය වැදගත් වෙනවා. අද සෞදිදරාබියේ අභ්‍යන්තර අර්බුදයක් පැවතියත්, අපේ සේවකයන් ලක්ෂ ගණනක් එහි ඉන්නවා. එය දැන් මෙතැනට අයිති නැති වුණත්, ඒක ප්‍රශ්නයක්. මේ මිත්‍ර රටවල් අතර තිබෙන හොඳ හිත පවත්වාගෙන යාමයි වැදගත් වෙන්නේ. ඒ හොඳ හිත පවත්වාගෙන යාමට විශ්වාසයක් තිබුණු නිසා තමයි ලෝර්ඩ් නැස්බි නැහිටලා බ්‍රිතාන්‍ය ආණ්ඩුවට කියන්නේ, "දැන් ගිහිල්ලා ඔබ එකහ වුණු යෝජනාව ඉල්ලා අස්කර ගන්න." කියලා. ශ්‍රී ලංකාව එහෙම කියන්නේ නැති එකයි ප්‍රශ්නය. ජනාධිපතිතුමා ඉතා පැහැදිලිව කියා තිබෙනවා, විදේශ නඩුකාරවරුන්ගෙන් සමන්විත අධිකරණ ශ්‍රී ලංකාවේ පවත්වන්න ඉදිරිපත් කළ යෝජනාව පිළිගන්නේ නැහැ කියලා. ජනාධිපතිතුමා එහෙම කියන අතර, ආණ්ඩුවේ අය කියනවා, "ඒ ගැන තවම තීරණයක් නැහැ." කියලා. මේ දෙබිඩි ප්‍රතිපත්තිය මොකක්ද? අපේ රට ගැන බලන්නේ අපේ රට දරන ප්‍රතිපත්තිය ස්ථාවරය මතයි. ආණ්ඩුව ඇතුළේ කලබල තිබෙන්න පුළුවන්; අර්බුද තිබෙන්න පුළුවන්. නමුත්, අපි ජාත්‍යන්තර ප්‍රශ්නවලදී විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය හැටියට ගතයුතු ඒ වැදගත් ස්ථාවරයන් ගත යුතුයි. රටේ ජනාධිපතිවරයා තමයි ත්‍යාජවරු පත් කරන්නේ. ජනාධිපතිතුමාගේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ තිබෙන බලයෙන් තමයි ත්‍යාජවරයකු පත් කරලා යවන්නේ. එක්සත් ජාතීන්ගේ මහා මණ්ඩලයට හෝ ජීනීවාලට යවන්නේත් ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව යටතේ ජනාධිපතිවරයාට තිබෙන බලය මතයි.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
ඔබතුමාට තව විනාඩියක් තිබෙනවා.

**ගරු දිනේෂ් ගුණවර්ධන මහතා**

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

එහෙම බලය ප්‍රකාශයට පත් කරන ජනාධිපතිතුමාගේ ප්‍රකාශයට හා ලැබුණු තොරතුරුවලට පටහැනිව අපේ නියෝජිතයින් කටයුතු කරනවා නම් කනගාටුදායක තත්ත්වයක් අපම කැඳවා ගෙන තිබෙනවායි කියන ටිකයි ඒකාබද්ධ විපක්ෂය හැටියට සුවිශේෂව අප කියා සිටින්නේ. කරුණාකර, ශ්‍රී ලංකාවට විරුද්ධව ගෙනාපු ඒ වැරදි කරුණු පදනම් කරගත් යෝජනාව ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට මේ තිබෙන කරුණු පාවිච්චි කරලා කටයුතු කරන ලෙස ඉතාම ඕනෑකමින් අපේ මිත්‍ර ගරු විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

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

මිලඟට, ගරු සුජිත් සංජය පෙරේරා මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.හා. 4.30]

**ගරු සුජිත් සංජය පෙරේරා මහතා**

(மாண்புமிகு சுஜித் சங்கஜய பெரேரா)  
(The Hon. Sujith Sanjaya Perera)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉතාම වැදගත් අමාත්‍යාංශ ගණනාවක් විවාදයට ගන්නා අවස්ථාවේදී ඒ සම්බන්ධව අදහස් දක්වන්න අවස්ථාව ලබා දීම සම්බන්ධව ඔබතුමාට මගේ ස්තූතිය පිරිනමන්න ඕනෑ.

මේ රටේ පොදු ජනතාවට ඉතාම සමීපතම අමාත්‍යාංශයක් හැටියට තිබෙන ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය තුළින් පොදු ජනතාවට විශාල සේවාවක් කරන්න පුළුවන්. පසුගිය වසර දෙකක කාලසීමාව තුළදී යම් යම් අඩු පාඩුකම් තිබුණා වුණත්, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයාත්, එම අමාත්‍යාංශය භාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයාත් ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය දියුණු කරන්න වාගේම එහි පාඩුව අවම කරන්න පසුගිය කාලයේ කටයුතු කළාය කියන එකත් මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, හුඟක් අවස්ථාවලදී අපි දැක්කා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය යම් තාක් දුරට කඩා වැටීමට එහෙම නැත්නම් පාඩු ලැබීමට හේතු වුණු කාරණා තිබෙන බව. ප්‍රධානම හේතුව වුණේ විවිධ ආණ්ඩු යටතේ මේක දේශපාලනීකරණයට ලක් වීමයි. ඒ විතරක් නොවෙයි. තවත් බරපතල ලෙස අපි දැකපු කාරණයක් තිබෙනවා. පසු ගිය ආණ්ඩු කාල සීමාව තුළදී පුවත් පත් ඇතුළු මාධ්‍ය මගින් මුළු රටටම දැන ගන්න ලැබුණා, දේශපාලන රැස්වීම්වලට, මැයි දින රැස්වීම්වලට ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ උපයෝගී කර ගැනීම තුළ සමහර දේශපාලන පක්ෂවලින් රුපියල් කෝටි ගණනින් මුදල් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ගෙවන්න සිදු වෙලා තිබුණා කියන එක. අද කාටත් ඒවා මතක නැහැ. යහපාලන ආණ්ඩුව ආවාට පස්සේ, මේ ජාතික ආණ්ඩුව පත්

වුණොට පස්සේ විශේෂයෙන්ම ජනාධිපතිතුමාත්, අගමැතිතුමාත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය භාර ගරු ඇමතිතුමන්ලාත් එකතු වෙලා දේශපාලනීකරණයෙන් තොරව පොදුවේ කටයුතු කරගෙන යනවා. කුමන දේශපාලන පක්ෂයකටවත් දැන් අයථා ලෙස බස් රථ පාවිච්චි කරන්න ඉඩ නොදීම තුළ විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ඉතිරි කර ගන්න පුළුවන්කම ලැබී තිබෙනවායි කියන එක මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන්න ඕනෑ.

පසු ගිය කාල සීමාව තුළ පැවති තත්ත්වය භාණ්ඩාගාරයට වාගේම රටටත් විශාල බරක් වෙලායි තිබුණේ. අද වනකොට ඒ තත්ත්වය අඩු වෙලා තිබෙනවා. අද බොහොමයක් ඩිපෝවලට ලැබෙන ආදායම් තුළින් ඒවායෙහි වැඩ කරන සේවකයන්ගේ වැටුප් ගෙවා ගන්න පුළුවන් තත්ත්වයකුත් ඇති වෙලා තිබෙනවායි කියන එක මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන්න ඕනෑ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අනෙක් කරුණ විධියට අපට තිබෙන බස් ඇණිය සම්බන්ධයෙන් මා මෙතැනදී කියන්න කැමැතියි. ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමාගේත් අවධානය යොමු කරන්න සිද්ධවනවා. මොකද, වත්මන් ආණ්ඩුව බලයට පත් වුණු කාලයේදීම අපි දැක්කා, නව බස් රථ ගෙනා ආකාරය. මා හිතන්නේ ඒවා දොර දෙකේ දිග බස් රථ. එහෙම නැත්නම් "A" type එකේ, නැත්නම් "B" type එකේ බස් රථ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මා නියෝජනය කරන කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කය ගත්තොත් එය විශේෂ දුෂ්කරතා තිබෙන ප්‍රදේශයක්. යටියන්තොට ප්‍රදේශය ගත්තත්, දැරණියගල ප්‍රදේශය ගත්තත්, අරණයක ප්‍රදේශය ගත්තත් දුෂ්කර ගමන් මාර්ග තිබෙන ප්‍රදේශ හැටියට හඳුන්වන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම පසුගිය කාලයේ මේ ප්‍රදේශ නාය යෑම්වලටත් ලක් වෙලා තවත් නොයෙකුත් ආකාරයේ දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ දුන්නා. මේ ප්‍රදේශවල ධාවනය වන බස් රථ සංඛ්‍යාව සම්බන්ධව බැලුවොත් එහෙම බොහොම අඩු බස් රථ සංඛ්‍යාවක් තමයි මේ ප්‍රදේශවල ධාවනය වන්නේ.

ඒ විතරක් නොවෙයි. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, බොහොම අබලන් බස් රථ සංඛ්‍යාවක් තමයි මේ ප්‍රදේශවල ධාවනය වන්නේ. අවදානම් සහිත මේ මාර්ග තුළ අබලන් බස් රථ ධාවනය කිරීම තුළින් මගී ජනතාවගේ ජීවිතවලටත් අනතුරක් තිබෙනවාය කියන එකත් මේ අවස්ථාවේදී මම මතක් කරන්න ඕනෑ.

අපට දැනගන්න ලැබී තිබෙනවා, ඔබතුමන්ලා නැවත වරක් බස් රථ ඉන්දියාවෙන් ආනයනය කරන්න කටයුතු කරලා තිබෙනවා කියලා. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමාගෙනුත්, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමාගෙනුත් මා මේ අවස්ථාවේදී ඉල්ලීමක් කරන්න කැමැතියි. විශේෂයෙන්ම අවිස්සාවේල්ල ඩිපෝව, දැරණියගල ඩිපෝව, ඒ වාගේම කැගල්ල ඩිපෝව කියන්නේ දුෂ්කර මාර්ගවලට ගමන් පහසුව සපයන ප්‍රධාන ඩිපෝ කීපයක්. මේ ඩිපෝවලට දොර දෙකේ බස් රථ ලබා දෙනවාට වඩා කුඩා බස් රථ වැඩි සංඛ්‍යාවක් ලබා දෙන්න කටයුතු කරන්න කියන එකත් මේ අවස්ථාවේදී ඉල්ලීමක් හැටියට මම කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊට අමතරව දුම්රිය සේවය ගැනත් මම කථා කරන්න ඕනෑ. මේ වනකොට දුම්රිය සේවය ගැන විවිධ යෝජනා ඉදිරිපත් වී තිබෙනවා, දුම්රිය මාර්ග වැඩිදියුණු කරන්න, ඒ වාගේම දුම්රිය මාර්ග දික් කරන්න යනාදී වශයෙන්. ඒ වාගේම අනිකුත් අමාත්‍යාංශ සමඟ එකතු වී සැහැල්ලු ගුවන් දුම්රිය මාර්ගයක් ඇති කරන්නත්, ඒ තුළින් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධව අපට තිබෙන දුෂ්කරතාවන් මඟ හරවන්නත් නොයෙකුත් ආකාරයේ යෝජනා ඉදිරිපත් වෙලා තිබෙනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම මෙතැනදී මාත් යෝජනාවක් කරන්න



කැමැතියි. මොකද, මම නිරන්තරයෙන් සම්බන්ධ වෙලා සිටින කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ විශේෂයෙන්ම යටියන්තොට ප්‍රදේශය, කොළඹ - හට්ටන් මාර්ගය, ඒ වාගේම රත්නපුරය ප්‍රදේශයට යනකොට අපි කවුරුත් දකිනවා, කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගය.

ඇත්ත වශයෙන්ම කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගය කියන්නේ මේ රටට විශාල සම්පතක්. ඒ සම්පතෙන් නිසියාකාර ප්‍රයෝජන ගන්නවාද කියන එක තමයි අපි කල්පනා කරලා බලන්න ඕනෑ. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ගමන් වාර කීපයක් කෙරෙනවා. නමුත්, මා හිතන විධියට එම දුම්රිය වාරවලින් උදේ වරුවේ පමණයි, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට යම් කිසි ආදායමක් ලැබෙනවා නම්, ලැබෙන්නේ. නමුත්, මේ කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගය අපට වැඩිදියුණු කරන්න පුළුවන් නම් හොඳයි. මොකද, ඒ දුම්රිය මාර්ගය හයිලෙවල් පාර හරහා කෙළින්ම කොළඹට එන්න තිබෙන මාර්ගයක්.

අවිස්සාවේල්ලේ සිට විශාල ජනගහනයක් මේ මාර්ගය ඔස්සේ දිනපතා කොළඹට එනවා. පාසල් සිසුන් පමණක් නොවෙයි, වැඩට යන එන අය, රජයේ රැකියාවලට යන එන අය විශාල පිරිසක් මේ මාර්ගයේ ගමන් කරනවා. එම නිසා හයිලෙවල් පාරේ විශාල වාහන තදබදයක් තිබෙන බව අපි දන්නවා. කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගය දියුණු තත්ත්වයට ගෙනාවොත් අපට ඒ තදබදය අඩු කර ගන්න පුළුවන්.

අද ලෝකය දිහා බලන කොට අපි දකින්නේ අධිවේගී දුම්රිය සේවාවන්. පැය භාගයෙන් නැත්නම් පැයෙන් කිලෝමීටර් හාර පන්සියක් දුර ගමන් කරන දුම්රිය පද්ධතීන් අද ලෝකයේ වෙනත් රටවල නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. ගරු ප්‍රවාහන ඇමතිතුමනි, අපේ මෙහාපොලිස් අමාත්‍යාංශයන් එක්ක සම්බන්ධ වෙලා හෝ කමක් නැහැ, අනිවාර්යයෙන්ම කැලනිවැලි දුම්රිය මාර්ගය කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් කඩිනමින් යොමු කර, මේ දුම්රිය මාර්ගයෙන් උපරිම ප්‍රයෝජන ගන්න කියලා තමයි අපි කියන්නේ. මේ දුම්රිය මාර්ගය තුළින් මා ජීවත් වන ප්‍රදේශයේ ජනතාවට විශාල ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙනවා වාගේම, කොළඹට එන රත්නපුරය, අවිස්සාවේල්ල ප්‍රදේශවාසීන්ටත් විශාල ප්‍රයෝජනයක් ලබන්න පුළුවන් කියන එක මම මතක් කරන්න කැමැතියි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම මේ අවස්ථාවේදී තවත් කරුණක් කියන්න කැමැතියි. මෙම කරුණ අපි කාගේත් අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ දෙයක්. අපට තිබෙන දුම්රිය මාර්ගවලින් අපි උපරිම ප්‍රයෝජනයක් ගන්න ඕනෑ. දැනට සාමාන්‍යයෙන් දුම්රිය මාර්ගවල දුම්රිය ධාවනය වනවා. උදාහරණයක් හැටියට කොළඹ සිට පානදුරට ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් තිබෙනවා. ඒ වාගේම කොළඹ සිට පොල්ගහවෙලටත් ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයක් තිබෙනවා. අපට අලුතෙන් දුම්රිය මාර්ග හදන්න ගියොත් අපේ රටේ තිබෙන භූමි ප්‍රමාණය ප්‍රමාණවත් නැහැ, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

ඒ නිසා අපි මේ ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ප්‍රයෝජනයට ගන්න ඕනෑ. විදේශ රටවලට ගියාම අපි දකිනවා, මාර්ග මත තවත් මාර්ග හදා තිබෙනවා. ඒ ද්විත්ව මාර්ගය ගන්නොත්, එහි අඩි 60ක, 70ක පමණ පළලක් තිබෙනවා. ඒ railway track එක පාවිච්චි කරලා අඩුම ගණනේ ඒ මත යන එන මංතීරු දෙකක් හෝ ඉදි කර පානදුරට විකල්ප මාර්ගයක් හදන්න අපට පුළුවන්කමක් තිබෙනවා නම්, පොල්ගහවෙලට විකල්ප මාර්ගයක් හදන්න අපට පුළුවන්කමක් තිබෙනවා නම් අද බැරෑරුම් ප්‍රශ්නයක් වෙලා තිබෙන මේ රටේ පවතින රථ වාහන තද බදයට ඒ මඟින් විසඳුමක් ලබාගන්න පුළුවන් වනවා කියන එක මම අමුතුවෙන් කියන්න අවශ්‍ය නැහැ. ඒ නිසා මම ගරු අමාත්‍යතුමාගෙන් ඉල්ලීමක්

කරන්න කැමැතියි. අපට තිබෙන ප්‍රශ්නත් එක්ක ගත් කල එය ඉතාම හොඳ යෝජනාවක්. එම නිසා මම ඉල්ලා සිටිනවා එය ඉදිරි කාලයේදී කඩිනමින් කරන්න කියා. නමුත් ඒවා අවුරුද්දෙන්, දෙකෙන්, එක පාරටම කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ.

මේ යෝජනාව අනුව ඔබතුමන්ලා සැලසුම් සකස් කරනවා නම්, කොළඹට එන විකල්ප මාර්ග ඉදි කිරීම සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරනවා නම් හොඳයි. එය කඩිනමින් කළ යුතු ව්‍යාපෘතියට අනිවාර්යයෙන්ම ඇතුළත් කරගන්න කියාත් මම මේ අවස්ථාවේදී ඉල්ලා සිටින්න කැමැතියි. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම දීර්ඝ වශයෙන් කතා කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. අපේ ප්‍රදේශය සම්බන්ධව මා කලින් කියූ කාරණාව කෙරේ විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කරලා, අපට තිබෙන ඒ දුෂ්කරතාව මඟ හරවන්න, අපේ ප්‍රදේශවල දුෂ්කර මාර්ගවලට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබා දීලා ඒවා දියුණු කරන්න.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දින 100 ආණ්ඩුව තුළ සිටි ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා වන රංජිත් මද්දුම බණ්ඩාර අමාත්‍යතුමා ගැනත් අපි මතක් කරන්න ඕනෑ. මොකද, එතුමාත් විශාල සේවාවක් ඒ කෙටි කාලය තුළ කළා, ප්‍රවාහන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කරන්න. ඊට පසුව එම අමාත්‍ය ධුරය දරන්නේ අපේ ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමායි. විශේෂයෙන්ම අපේ නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අයෝග් අබේසිංහ මැතිතුමාත් බොහොම උනන්දුවෙන් අපිත් එක්ක සාකච්ඡා කරනවා. සාකච්ඡා කරලා ඒ අය අපේ අදහස්, උදහස් හැම එකක්ම ලබා ගන්නවා. ඒ වාගේම අපි දකිනවා, ගරු අමාත්‍යතුමාත් කරන කැප කිරීම. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වැඩ කටයුතු කරනවා කියන එක ලෙහෙසි පහසු කටයුත්තක් නොවෙයි. මා එතුමා සමඟ සිටි යම් යම් අවස්ථාවල එතුමා කටයුතු කරපු ආකාරය ගැන අප තුළ පැහැදීමක් තිබෙනවා.

නොයෙකුත් ආකාරයේ වෘත්තීය සමිති ප්‍රශ්නත් එක්ක, නොයෙකුත් ආකාරයේ සේවකයන් විශාල කණ්ඩායමක් එක්ක වැඩ කරන්න තිබෙන අමාත්‍යාංශයක් තමයි, මෙම අමාත්‍යාංශය. නමුත් එඩිතර තීන්දු ගන්නා අමාත්‍යවරයකු වන එතුමාට ඉදිරියේදී මේ කටයුත්ත කරන්න පුළුවන් ශක්තිය තිබෙනවා කියා මම හිතනවා. ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමාටත්, අපේ ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාටත්, ඒ ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ වී සිටින සියලු නිලධාරී මහත්වරුන්ටත්, ආයතන ප්‍රධානී සියලුදෙනාටත් ඒ කටයුත්ත කරන්න අවශ්‍ය ශක්තිය, දෛර්භ්‍යය, වාසනාව ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. බොහොම ස්තූතියි.

[අ.භා. 4.38]

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(மாண்புமிகு குமார வெல்கம்)  
(The Hon. Kumara Welgama)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, කාන්තාවන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කරන එක සම්බන්ධව මා මේ ගරු සභාව තුළ සිටින අතරතුරදීම ප්‍රශ්නයක් මතු වුණා. මා පළමුවෙන්ම ඒ ගැන කරුණු කීපයක් කියන්න ඕනෑ.

ලෝකයේ ප්‍රථම අග්‍රාමාත්‍යතුමියන් අපේ කාන්තාවක්. එතුමියන් සිටියේ ගෙදර. ගෙදර ඉඳලා තමයි එතුමිය බොහොම දක්ෂ ලෙස මේ රට පාලනය කළේ. එතුමිය ගරු අමාත්‍යතුමාගේත්, මගේත් නායිකාව හැටියට සිටි නිසා අපි ඒ ගැන ඉතාම හොඳින් දන්නවා. වන්දිකා නෝනාත් එහෙමයි. ඒ වාගේම, අද ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල වැඩ කරන අය අතර වැඩියෙන්ම ඉන්නේ කාන්තාවෝ. අද ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරුන්

[ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා]

සොයා ගන්නා අමාරුයි. අද දිසාපතිවරුන් ලෙසත් ඉන්නවා, කාන්තාවන්. අද කිරි කපන්නේ කාන්තාවන්; දළ කඩන්නේ කාන්තාවන්. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවකයෝ 18,000ක් ඉන්නවා. ඒ අතරින් කාන්තාවන් 450ක් සිටීම විශාල ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. මම දැක තිබෙනවා, ඒ අය shops වල වැඩ කරනවා. කර්මාන්තශාලාවල අනෙක් සාමාන්‍ය වැඩන්, කාර්මික අංශයේ වැඩන් ඒ අය කරනවා. එක්කෝ ඒ අය මලකඩ හුරනවා; paint කරනවා. ඒ අය හැල්ලුවට ලක් කරන්න එපා. මොකද මා විශේෂයෙන්ම කියනවා, මා වාගේම ඇමතිතුමාත් කාන්තාවන් හැල්ලුවට ලක් කරන්නේ නැහැ කියා. මා එය ඉතාම හොඳින් දන්නවා. ඒ අය හැල්ලුවට ලක් කරන්න එපා. ඒ අය තුටු දෙකට දමන්න එපා. අද මේ රටේ ජන ගහනයෙන් වැඩිපුරම ඉන්නේ කාන්තාවෝ. එතෙකට ඒ අය කොහේද රස්සාවල් කරන්නෝ?

අනෙක් කාරණය මේකයි. අපි ලැයිස්තු හඳුනවා, ප්‍රාදේශීය සභා මැතිවරණයට. අපේ සභානායකතුමා වන ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල අමාත්‍යතුමා දැන් මේ ගරු සභාවේ ඉන්නවා. කාන්තාවන් ඒ මැතිවරණවලට ඉදිරිපත් කරන්න ඕනෑ කියා එතුමා බොහෝ සෙයින් සටන් කරනවා නේ. එහෙම නේද, ගරු අමාත්‍යතුමා?

**ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාලන ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල*)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)  
ඔව්.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාලන කුමාර වෙල්ගම*)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ප්‍රාදේශීය සභාවලට නරග කරන්න කාන්තාවන් සියයට 30ක් ඉදිරිපත් කරනවා නම්, සේවකයන් 18,000ක් සිටින දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාන්තාවන් 450ක් ඉන්නවා කියන එක ලොකු දෙයක් නොවෙයි නේ. අඩු ගණනේ එතැන සියයට 1ක්වත් නොවෙයි නේ. එය විශාල ප්‍රශ්නයක් කරගන්න එපා. කාන්තාවන්ට එතැන වැඩ කරන්න ඉඩ දෙන්න කියා මා ගරු අමාත්‍යතුමාගෙන් බොහෝම සඳහා වෙතේ ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා දැන් මේ ගරු සභාවේ ඉන්නවාද දන්නේ නැහැ. එතුමාත් එක එක නම් කිව්වා. දුම්රියවලට ගැනු අයගේ නම් දානවා කියලා එතුමා කියනවා. දුම්රිය ඔක්කෝටම තිබෙන්නේ ගැහැනු නම්. "යාල්දේවි", "රුහුණුකුමාරි" ආදී ඔක්කෝට කාන්තා නම්. එතුමා ඒකට ඉරිසියා කරන්න දෙයක් නැහැ. ඔබතුමාත් නමක් දාගන්න, මා දාගන්න වාගේ. මා එතුමාගෙනුත් ඉල්ලා සිටිනවා, 'මට ඉරිසියා කරන්න එපා. ඔබතුමාත් නමක් දාගන්න' කියා. එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ වැඩිදෙනා ඉන්නේ එක පැත්තක නේ. වැඩි දෙනා ඉන්නේ සමලිංගික පැත්තට නේ. තමුන්නාන්සේලා ඒ ගැන දන්නවා නේ. ඒ පැත්තට යන්න එපා, අපිත් එක්ක එන්න. ඇවිත් කාන්තාවන් එක්ක වැඩ වික කරන්න, සහයෝගය දෙන්න කියා මම එතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මම කපාව ආරම්භ කරන්නේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධ කරුණු කිහිපයකින්. ළඟදි ඇති චූෂ්‍ය සිද්ධි දෙකක් ගැන මම කියන්නම්. පළමුවැනි එක තමයි, පරසන්ගහවැව දුම්රිය පිලි පැනීම. දෙවැනි එක, කොළඹ කොටුව සහ මරදාන අතර මේ මස 16වැනි දා සිදු වූණු විදුලි සංඥා බිඳ වැටීම. මෙම විදුලි සංඥා ක්‍රියාත්මක නොවීමෙන් දුම්රිය ධාවනය පැය ගණනකට ඇනහිටීම නිසා සියලු මගීන් දැඩි අපහසුතාවකට පත් වුණා. මෙම සංඥා පද්ධතිය අවුරුදු 50කට වඩා පැරණි එකක්.

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් මෙය හඳුනාගැනීම බලාගෙන හිටියොත් විශාල විනාශයක් වෙන්න පුළුවන්. ඊළඟට, පරසන්ගහවැව දුම්රිය පිලි පැනීම. මහව සිට වවුනියාවට කිලෝමීටර් 115ක් දුර තිබෙනවා. අද උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු නවත්වා තිබෙනවා. ඒ නිසා තමයි මේ පිලි පැනීම සිද්ධ වුණේ. මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු නවත්වා තිබෙන්නේ ඉන්දියානු ආධාර මත මෙම දුම්රිය මාර්ගය හැදෙයි කියායි. 2015 සිට ඩොලර් මිලියන 400ක් මේ කාර්යයට වෙන් වෙලා තිබෙනවා. නමුත් තවම ඒ මුදල ප්‍රයෝජනයට ගන්න බැරි වෙලා උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ මහා පරිමාණ පිලි පැනීම් කීපයක් මේ වසරේදී සිද්ධ වුණා. ඒ නිසා මහ ජනතාවගේ ආරක්ෂාව සඳහා මෙම දුම්රිය මාර්ගය වහාම අලුත්වැඩියා කළ යුතු බව මම කියනවා. මම අපේ ගරු ඇමතිතුමාගෙන් අහනවා, මහව සිට වවුනියා මාර්ගය ඉන්දියානු ආධාර අරගෙන හඳුන්වන්නේ නැත්තේ මොකද කියලා. දැනට අවුරුදු දෙකක් ගත වෙලා ඉවරයි. මිල ගණන් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. මහව සිට වවුනියාව දක්වා වෙග සීමා 101ක් තිබෙනවා. දුර කිලෝමීටර් 115යි. ඒ නිසා කෝච්චි දුවන්න අමාරුයි. මේ සම්බන්ධව වහාම අවධානය යොමු කරන්න කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මම ඉල්ලා සිටිනවා.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාලන නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉන්දියානු එක්සිම් බැංකුව මේ පිළිබඳව shortlist කරලා, අපට තුන්දෙනකු එවා තිබෙනවා. "ගිය සැරේ වාගේ එක් කෙනෙකුගෙන් ටෙන්ඩර් ගන්න බැහැ, අපට පාරදායකභාවයකින් වැඩ කරන්න ඕනෑ නිසා වැඩි ප්‍රමාණයක් එවන්න" කියා අපි කිව්වා. දැන් ඒ අයගෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවන්න කටයුතු කරගෙන යනවා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*මාණ්ඩුපාලන කුමාර වෙල්ගම*)  
(The Hon. Kumara Welgama)  
බොහෝම ස්තුතියි, ගරු ඇමතිතුමනි.

දැන් මම මේ කියන්න යන කාරණය පිළිබඳව සූනිල් හඳුන්වන්නේ මන්ත්‍රීතුමාත් කිව්වා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දුෂණ හා වංචා සම්බන්ධව 2016 හා 2017 වර්ෂවල විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව මගින් විමර්ශන 4ක් සිදු කර, එම වාර්තා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට මෙම වර්ෂයේදී හාර දී ඇතත්, ඒ සම්බන්ධව මෙතෙක් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නැහැ. විගණන වාර්තා අනුව මෙම ගනුදෙනුවලින් රජයට සිදු වී ඇති පාඩුව රුපියල් මිලියන 400ක් පමණ වෙනවා. එම වාර්තාවලින් "වෙස්ට්මිනිස්" කියන දුම්රිය ධාවනය සම්බන්ධව බරපතළ චෝදනා ඉදිරිපත් කර තිබුණත්, එම දුම්රිය තවම ධාවනය වෙනවා. ඉතාම වැරදි සහගත ලෙස බදු දී ඇති කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානය තුළ පිහිටි "රේල් ටුවර්ස්" ගොඩනැගිල්ල පවරා ගැනීමට තවම කටයුතු කර නැහැ. අදාළ විගණන වාර්තා 4ක් මම මේ අවස්ථාවේ සභාගත\* කරනවා.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රමුඛත්වයක් ලබා දිය යුතු වැඩ නිබසිදී, දැනටමත් කෞතුකාගාර දෙකක් නිබසිදී, මහජන බැංකුවෙන් රුපියල් මිලියන 300ක් යොදවා පුද්ගලයන්

\* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.  
\* நானிலையத்திஸ் வைக்கப்பட உள்ளது.  
\* Placed in the Library.

කිහිපදෙනෙකු එකතු වී "රේල්වේ මියුසියම් ගැරන්ටි සමාගම" නමින් සීමාසහිත පුද්ගලික සමාගමක් පිහිටුවා එම සමාගමට මුදල් ලබා දී නව දුම්රිය කොන්ත්‍රාතුවක් ඉදි කිරීමට කටයුතු කර ඇතත්, ඒ සඳහා සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියක් හෝ භාණ්ඩාගාරයෙන් අනුමැතියක් හෝ අඩුම වශයෙන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියක් හෝ ලබාගෙන නැහැ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ග අංශයේ සිල්පර කොට දැමීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයෙන් වෙන් කර ඇති ප්‍රතිපාදන ඒ සඳහා වියදම් කර, එමඟින් විශාල මුදලක් වංචා කර ඇති බව සමීක්‍ෂණ පෙන්වා දෙනවා. ඒවා ගැන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා සොයා බැලිය යුතු වෙනවා. ගිවිසුමක් අත්සන් කරනවා නම්, අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ සහ නීතිපතිවරයාගේ අනුමැතිය අවශ්‍ය වෙනවා. එම මුදල ලැබුණු විධිය හා වියදම් කළ විධිය ගැන වහාම පරීක්ෂණයක් සිදු කරන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මේ ගැන ගරු සුනිල් හඳුනාගන්නා මන්ත්‍රීතුමාත් කිව්වා.

ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා 2017 වර්ෂයේදී රුපියල් මිලියන 1,000ක් වෙන් කර ඇතත්, එම මුදල වියදම් කර නැහැ. දකුණු කළුතර, දකුණු පයාගල අතර දුම්රිය මාර්ගය සම්පූර්ණ කර විවෘත කරන්න තවම පුළුවන් වෙලා නැහැ. එම වැඩ කෙරෙන්නේ ඉබේ බවෙනේ. කටුනායක, මීගමුව, පේරාදෙණිය මහනුවර,-

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, එහි වැඩ දැන් අවසන්. හෙට අනිද්දට අපි එම දුම්රිය මාර්ගය විවෘත කරනවා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු කුමාර වෙල්ගම*)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමාගේ ඒ ප්‍රකාශය ගැන මම බොහෝම සන්තෝෂ වෙනවා.

තවත් ඉතාම වැදගත් කාර්යයක් වන පොල්ගහවෙල - කුරුණෑගල මාර්ගයේ වැඩ කිසිම කිසිම දෙයක් තවම ආරම්භ වෙලා නැහැ.

මෙම මුදල් වියදම් නොවීම, වැඩ පටන් නොගැනීම ගැන විශේෂයෙන්ම සොයා බලන්න කියා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම, නගරාසන්න දුම්රිය මාර්ග අලුත්වැඩියා කිරීම සහ විදුලි දුම්රිය ධාවනය සම්බන්ධව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර ඇතිව අධ්‍යයනයක් පටන් ගෙන තිබීම ගැන අපි සතුටු වන අතර, එම අධ්‍යයනය ඉක්මනින් අවසන් කර, ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කරන්න කියා මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම Indian Credit Line එක යොදාගෙන එන්ජින් 10ක්, බලවේග කට්ටල 6ක්, තෙල් වැංකි 30ක්, කන්ටේනර් 20ක් සඳහා ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම සම්බන්ධව මම ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වනවා. එමඟින් තෙල් ප්‍රවාහනය සහ ගල් අඟුරු ප්‍රවාහනයද වැඩි දියුණු කිරීමට හැකිවනු ඇතැයි අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඊළඟට ශ්‍රී ලංකා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැන මම තමුන්තාන්සේට කියන්න ඕනෑ. විශේෂයෙන්ම අපේ ගරු ඇමතිතුමාට මම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මොකද එතුමා මේ අමාත්‍යාංශය හඳුන්වන විශාල උත්සාහයක්

ගන්නවා. අපේ කාලයේදී අපිට ගෙවන්න බැරි වුණු හිඟ අර්ථසාධක මුදල් ගිණුම්ගත කරලා, හිඟ පාරිතෝෂික සියයට 90ක්ම ගෙවා අවසන් කිරීම ගැන ඔබතුමාට මම ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මම ගිය වතාවෙන් ඒ ගැන ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වුණා.

නීලහරිත කල්ලිය -JSS එක- කර තිබෙන වැඩ ගැන මම දැන් කියන්නම්. ඇමතිතුමා එක්ක කථා කරලා ලංගම හරිත කරනවාය කියා මුදල් ඇමතිතුමා අය වැය කළාට වේදී ප්‍රකාශ කළා. අලුතින් කරන්න දෙයක් නැහැ, ලංගම කොළ පාට කළේ 2015 ජනවාරි 8වැනි දායි. කළමනාකාර තනතුරුවල සිටි උපාධිධාරීන් ඇතුළු සුදුසුකම් ලත් නිලධාරීන් එළවා දැමීම. ඇමතිතුමා විපක්ෂ නායක වෙලා ඉන්දේද්දී මේ සභාවේම විශේෂ ප්‍රකාශයක් කළා. දැන් මොකද වෙලා තිබෙන්නේ? අසාධාරණයට ලක් වුණු නිලධාරීන් දමපු නඩුවට එරෙහිව නීතිඥ ගාස්තු ගෙවීම් ආදී කටයුතු සඳහා එවකට විපක්ෂ නායක, දැන් අපේ ඇමතිතුමා -නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහත්මයා- පත් කරන්න අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා ඒ ගැන දන්නවාද කියා මම දන්නේ නැහැ.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

එම නඩුවේදී ඒ නිලධාරීන් වෙනුවෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මුදල් ගෙවන්නේ නැහැ. ඒ අය පෞද්ගලිකව ඒ නඩුව කරන්න ඕනෑ. නීතිපතිතුමාට මම උපදෙස් දුන්නා අප වෙනුවෙන් පමණක් පෙනී ඉන්න කියලා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු කුමාර වෙල්ගම*)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ඒ කියන්නේ නීතිඥ ගාස්තු ගෙවන්නේ නැහැ කියන එක නේ, ගරු ඇමතිතුමනි.

ලංගම සේවකයන් වැඩියි කියා VRS එකක් දුන්නා නේ. අතිරේක සේවකයන් යවන්න කියා ඇමතිතුමා උපදෙස් දුන්නා. දැන් මොකද වෙලා තිබෙන්නේ? සේවකයන් යැවීමට, ඩිපෝවල ඉන්න JSS එකේ රියදුරෝ, කොන්දොස්තරවරු, කාර්මිකයන් දැන් ඒ පුටුවල ඉඳගෙන ඉන්නවා. රියදුරු, කොන්දොස්තර නැතිව බස් නවතිනවා. මම උදාහරණයක් කියන්නම්. දිවුලපිටිය ඩිපෝ එකේ උපාලි සුබසිංහ කියන කොන්දොස්තර, ලිපිකරු ලෙස කටයුතු කරන අතර, තව රඳෙනෙක් අනුවන කාර්යවල යෙදෙමින් ඉන්නවා. ඒ කියන්නේ ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා කට්ටියක් යැව්වා නේ. ඒ වෙනුවට,-

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා*)  
(The Hon. Nimal Siripala De Silva)

මම ඇමතිවරයා වශයෙන් පත් වෙලා එන අවස්ථාවේදී අනුවනව සිටි ඔක්කොම අය දැන් ඉන්නවා. ඒ අනුවන අයත් නැවත තමන්ගේ රස්සාවලට යන්න ලොකු උත්සාහයක් ගන්නා. ඒක කරන්න හම්බ වුණේ නැහැ. නමුත් අලුතින් කිසිම අනුවන පත්වීමක් ලබාදෙන්නේ නැහැ. එහෙම තිබෙනවා නම් ඒකට අවශ්‍ය පියවර මම ගන්නවා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**  
(*මාණ්ඩුකු කුමාර වෙල්ගම*)  
(The Hon. Kumara Welgama)

ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මේ ගැන පොඩ්ඩක් සොයා බලන්න.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம)  
(The Hon. Kumara Welgama)

හොඳයි, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි.

කිරිඳිවැල ඩිපෝ එකේ උපාලි සුබසිංහ කොන්දොස්තර, රාත්‍රී කාර්ය භාර නිලධාරී ලෙස වැඩ කරන අතර, තවත් භතරදෙනෙක් අනුවන කාර්යවල යෙදෙමින් ඉන්නවා. බල-ගොඩ ඩිපෝ එකේ පී.කේ.ජේ. කුලරත්න කොන්දොස්තර, ලිපිකරු ලෙස වැඩ කරන අතර, තව 15දෙනෙක් අනුවන කාර්යවල නියැලී ඉන්නවා. මේ විස්තර සඳහන් ලේඛනය ගරු ඇමතිතුමාට දෙන නමට පුළුවන්. ඔබතුමා සොයා බලන්න, ලංකාවේ හැම ඩිපෝ එකකම ඉන්න driversලාට සහ කොන්දොස්තරලාට මේ වාගේ උසස්වීම් දීලා තිබෙනවා. මීට අමතරව මණ්ඩලයේ සේවය නොකර ගෙදර සිටි අයට වන්දි ක්‍රමය මඟින් වන්දි දුන්නා. ගරු ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා ද දන්නේ නැහැ, 2016.09.09 වැනි දින සිය කැමැත්තෙන් සේවය අතහැර ගිය එච්.එම්.කේ.එස්.ඒ.පී.එස්. ජයවීර නමැති කැබිනිට්ගොල්ලුවේ ඩිපෝ ලිපිකාරියට 2010.10.25 වැනි දින රුපියල් මිලියන 1.3ක වන්දියක් ගෙවා විශ්‍රාම ගන්නවා තිබෙනවා. ඒ ගැනත් පොඩ්ඩක් හිතන්න.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**

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

ඒ අය විශ්‍රාම ගන්වලා තිබෙන්නේ. එසේ විශ්‍රාම ගන්වපු අය වග කියන්න ඕනෑ. ඒ ගැන මම පරීක්ෂණයක් පවත්වන්නම්.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம)  
(The Hon. Kumara Welgama)

හොඳයි, ඒ ගැන පරීක්ෂණයක් කරන්න.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, දැන් ඔබතුමාට ලබාදුන් කාලය අවසානයයි.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம)  
(The Hon. Kumara Welgama)

තව විනාඩියක කාලයක් දෙන්න, මම කථාව අවසන් කරන්නම්. කිරිඳිවැල ඩිපෝවේ පඩි අංක 22 සරත්වන්දු මහතා වාහන එළවන්නේ මන්ත්‍රීවරයෙක් ලෙස. මම එතුමාගේ නම කියන්නේ නැහැ. ඒ පුද්ගලයා දිනපතාම කිරිඳිවැල ඩිපෝවේ භොර අත්සන් ගහලා පඩි ගන්නවා. පසු ගිය මාස දෙකේ ඔහුගේ ඇත්ත අත්සන එක් වනවකවත් නැහැ. කවුද ඔහු වෙනුවෙන් අත්සන් ගහන්නේ කියලා පුළුවන් නම් ගෙනැල්ලා පෙන්වන්න. ප්‍රවේශ පත්‍ර විෂමාවාරයක් නිසා අවුරුදු එකහමාරක් ගියත් දඹුවම් නොදී ප්‍රාදේශීය කළමනාකරුගේ කීමට promotion එකක් දී තිබෙන පඩි අංක 312, කොන්දොස්තර වන්දුරන්න, නුවන් පත්මකුමාර යන අය තමයි ඒ විධියට භොර අත්සන් ගහන්නේ. ඒ ගැනත් හොයලා බලන්න කියලා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

**ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා**

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

මට ඒ විස්තර ටික දෙන්නකෝ.

**ගරු කුමාර වෙල්ගම මහතා**

(மாண்புமிகு குமார வெல்கம)  
(The Hon. Kumara Welgama)

මම ඒ විස්තර දෙන්නම්.

ගරු ඇමතිතුමනි, ඒ වාගේම බස්වල advertisements ගහනවානේ. එක බස් රථයක advertisements ගහන්න සාමාන්‍යයෙන් රුපියල් 50,000ක්, රුපියල් 60,000ක් වාගේ මුදලක් තමයි ගන්නේ. මට මතකයි, ධර්මික පෙරේරා මහත්මයා ඉන්නකොටත් රුපියල් 45,000ක් වාගේ මුදලකට ඒ advertisements දුන්නා. මට ලැබී තිබෙන ආරච්චිලට අනුව advertisements ගහන්න එකක් රුපියල් 14,500 ගණනේ Idia කියන සමාගමට බස් 1,000ක් දීලා තිබෙනවා. ඒ ගණන ගොඩක් අඩුයි. ඔබතුමා ඒ ගැන දන්නේ නැතුව ඇති. කරුණාකර ඒ ගැනත් සොයා බලන්න කියා මම ඉල්ලා සිටිනවා. මීට වැඩිය මම කථා කරන්නේ නැහැ.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින්, ගරු ඇමතිතුමාට සුබ පතලා මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**

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

බොහොම ස්තූතියි.

මිලනට, ගරු වසන්ත සේනානායක රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා.

[4.53p.m.]

**ගරු වසන්ත සේනානායක මහතා (විදේශ කටයුතු රාජ්‍ය අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு வசந்த சேனாநாயக்க - வெளிநாட்டலுவல்கள் இராஜாங்க அமைச்சர்)  
The Hon. Vasantha Senanayake - State Minister of Foreign Affairs)

Hon. Chair, the Government of President Sirisena and Prime Minister Wickremesinghe took many extroverted strides to end the self-imposed isolation from the rest of the world that Sri Lanka had persistently embarked upon in the previous years. The Good Governance Government sought to re-establish links with traditional allies and to forge new links and new alliances with more recent friends in the international arena.

In this regard, it was most logical to commence at the closest point, which of course is between Danushkodi of India and Talaimannar. Thus, the confidence and goodwill of our closest neighbour became a matter of paramount importance in formulating Sri Lanka's Foreign Policy. We are all aware of times in our post-Independence history where the Indo-Lanka relationship was not at its best. So, the Government worked sincerely, once again, to win the trust and respect of neighbouring India. This is why Prime Minister Modi continues to offer us his support quite so often. He even honoured this country with a State Visit so as to participate in the

International Vesak Festival in May this year. Another testament to our friendship is the sincerity with which the Foreign Minister Sushma Swaraj bravely waded into the Palk Strait issue and gave Sri Lanka an unequivocal commitment to entirely stop the intrusion of Indian fishermen into our waters. Sir, as you know, this has been a persistent irritant in the Indo-Lanka relationship. Such friendly interactions are only possible due to the mutual trust that this Government has successfully developed.

A significant initiative known as the “Blue Revolution” deep-sea fishing scheme has now been initiated by the Tamil Nadu Government. This programme was launched by Prime Minister Modi in July this year with the Central Government allocating as much as Rs. 1,500 crore over the next few years to encourage South Indian fishermen to move away from the environmentally destructive practice of bottom trawling, and instead promote deep-sea fishing. The Indian Government has also decided to refrain from registering boats and persons who violate the ban on bottom trawling in the Palk Bay, finally, acknowledging and remedying the injustice to the Sri Lankan fishermen and the adverse consequences to the marine environment.

India and Sri Lanka are not merely friends, we are kith and kin. Both the Sinhalese and the Tamil communities claim descent from India, albeit from different parts. The two most dominant religions, Buddhism and Hinduism, can be regarded as precious gifts that we received from India. Sinhala and Tamil languages, traditions, customs, literature, art, song and cuisine have been shaped by Indian influence. We have entered into a Free Trade Agreement with India, and if we use this to the fullest in an intelligent manner, we can enjoy a market of over 1.2 billion from India alone. We can move mountains with India on our side, and this Government has fully secured the confidence of India.

Again, speaking of friends, we must also recognize the great contribution made by China as a dependable friend in both good times and in adversity. As far back as 1950, the Right Hon. D.S. Senanayake saw the usefulness in establishing diplomatic links with China. The Rubber-Rice Pact of 1952 initiated by Prime Minister Dudley Senanayake and the Minister of Commerce and Trade, the Hon. R.G. Senanayake not only cemented the links between the two countries, but also highlighted the independent foreign policy decision that a little country like Ceylon had the courage to take despite the fact that many of our friendly Western Nations exerted significant pressure that Ceylon should refrain from contracting with China. With hindsight, the Rubber-Rice Agreement has almost universally been hailed as one of the greatest historic Agreements entered into by Independent Ceylon. The close friendship in Sino-Sri Lanka relations grew to ever loftier heights during Madam Sirimavo Bandaranaike’s premiership, and China served as a rock solid international ally during President Mahinda Rajapaksa’s tenure. China helped him to combat terrorism internally in this country both in the form of economic and military assistance and by providing crucial support at international fora where the Sri Lankan situation was either genuinely or deliberately misunderstood. China now continues to support the great developmental goals

and aspirations of the Sirisena-Wickremesinghe Government in bringing Good Governance and solid economic growth. Edifices to the China-Sri Lanka friendship stand conspicuously in the form of the BMICH, the Lotus Tower, the Nelum Pokuna, and of course the Port City Complex will also be surely one in the near future.

Sir, I think I ought to take a moment to mention the name of Lord Naseby, at least very briefly, since it appears to be the most popular name in Parliament this month. Lord Naseby is a soldier who fights for what is right, and I have had the privilege to meet him and speak with him on many an occasion. His efforts were even very recently, at an Adjournment Motion brought in by the Hon. Dinesh Gunawardena, accepted and hailed by me in my capacity as the State Minister of Foreign Affairs. The President’s letter to Lord Naseby, which followed my own highly-publicized letter to him, was tabled on that occasion because due to some inexplicable reason the fact that the President had in fact commended Lord Naseby had eluded both the local and international media. The insinuation, therefore, that the Government, and in particular the Foreign Affairs Ministry, does not regard Lord Naseby’s revelations as useful is certainly not correct. What certain officials of my Ministry have tried to articulate, albeit unsuccessfully, is that this information can be invaluable if used appropriately, at the right time and at the most pertinent forum.

The correspondence of Colonel Gash, which he has given us, along with the findings of Gordon Weiss, the University Teachers for Human Rights, the unpublished Report of the United Nations Country Team, the Paranagama Commission Report and many other documents based on genuine findings and accounts have reached similar conclusions based on logic. The number of missing persons may vary slightly from report to report, but it is true to say that they all fluctuate within the range of 7,000 to 8,000 figure, which coincidentally is the range that has been put forward by the Department of Census and Statistics in Sri Lanka also. To push the international community into accepting these figures as correct and to relegate Darusman and his findings, based on guesswork, hearsay and unsubstantiated terrorist propaganda posing as factual documentaries, the place it deserves, can only be the garbage bin of history, but this country must first engage in a truth-seeking mechanism internally. This cannot happen unless this is done. Now, there is no question that such a mechanism must be a domestic one, and the notion of foreign judges though suggested as an option, can and must be viewed only in that light. It is an option which we are free to accept or reject as we like. Such an option may have, I think, been originally included with a view of securing foreign expertise, if we so required it. In any event, our Constitution bequeaths judicial functions and capacity to a hierarchical court structure of which the Supreme Court of Sri Lanka is at the apex. There is therefore no constitutionally recognized manner in which some extraneous body or source can hear cases or deliver judgments of issues that need to come before the established judicial process here in Sri Lanka.

[ගරු වසන්ත සේනානායක මහතා]

Mr. Presiding Member, I can personally assure the House that if any measure was underway, either to jeopardize the sovereignty of this country or to undermine the integrity of Sri Lanka's judiciary, I would have been the first to revolt against this Government. This Government has changed Sri Lanka's image in Western nations. We are now viewed as democratic, as promoting fundamental rights, and contributing to the comity of nations. Upon independence, we had good links with the West and Britain, in particular. As Britain itself pulls itself out of the European Union, they may themselves look for their old Commonwealth allies. The world has changed much since Independence, but we may still find a useful role to play with Britain. We unlike our neighbour India did not suffer strikes, agitations and blood baths to win our freedom. Although we had our struggles, which included incarcerations of our leaders like my own great grandfather the Rt. Hon. D.S. Senanayake, our Independence was negotiated artfully and skillfully and we continued with much of the existing colonial structures of Constitution and Government unchanged. The singularly most powerful agreement entered from a foreign policy view, was the Defence Agreement with Britain and so, we and Britain transformed ourselves from former roles as a colony and colonial master to that of the strongest allies. While forging ahead and forming bonds with emerging nations in Africa and South America, it is also prudent to re-establish traditional bonds and relationships. Our policy, as articulated by our President, is a policy of goodwill to all and enmity to none. That then is the policy of our Ministry.

Thank you.

[අ.හා. 5.05]

ගරු විජිත බේරුගොඩ මහතා  
 (மாண்புமிகு விஜித பேரடுகொட)  
 (The Hon. Vijitha Berugoda)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ 2018 වර්ෂය වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කර ඇති වැය ශීර්ෂයන් පිළිබඳව විවාද කරන මේ මොහොතේ විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ගැන අදහස් කිහිපයක් දක්වන්නට මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම ප්‍රවාහනය කියන එක අපේ රටට විශාල වැදගත්කමක් තිබෙන අංශයක්. අපි රටක් විධියට රටේ දියුණුව වෙනුවෙන්, අනාගත සංවර්ධනය වෙනුවෙන් කපා කරන කොට අපි අධ්‍යාපනය ගැන කපා කරනවා; සෞඛ්‍ය ගැන කපා කරනවා; යහ පාලනය ගැන කපා කරනවා. මේ හැම දෙයක් ගැනම කපා කරන කොට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව අපට අමතක කරන්නට බැහැ. රටක ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය දියුණු වෙලා තිබෙනවා නම්, රටේ ආර්ථික, සමාජයීය මෙන්ම අනෙක් සෑම පැත්තකින්ම ඉස්සරහට යන්න පුළුවන්කමක් තිබෙනවා. රටේ නිෂ්පාදනයට, ඒ වාගේම වෙළෙඳ හා ව්‍යාපාරික කටයුතු වර්ධනයට, සංචාරක කර්මාන්තයට, රාජ්‍ය සේවයට, අධ්‍යාපනයට - මේ හැම ක්ෂේත්‍රයකටම- ප්‍රවාහනය කියන එක වැදගත් වෙනවා.

වර්තමානයේ ප්‍රවාහනය ගැන කපා කරන කොට බොහෝ පිරිස් චෝදනා ස්වරූපයෙන් කපා කරනවා. විශේෂයෙන්ම නගරාශ්‍රිත ප්‍රදේශවල උදේ සහ හවස් කාලයේ බරපතළ විධියට වාහන තදබදයක් තිබෙනවා. ඒ වාහන තදබදයට පවතින ආණ්ඩුව හා පැවති ආණ්ඩු බොහොමයක් යෝජනා ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම ක්‍රියාත්මක කරන්න සැලසුම් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා. හැබැයි, සමහර යෝජනා ක්‍රියාත්මක වෙලා තිබෙනවා. දැනටත් විවිධාකාරයේ සැලසුම් තිබෙනවා. නමුත් වර්තමානයේ මේ පවතින ප්‍රවාහන පද්ධතිය ගැන අපට සැහීමකට පත් වෙන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. වර්තමානයේ 'ඒ' සහ 'බී' කියන ප්‍රධාන පාරවල් ටික හුඟක් දුරට හදිලා තිබෙනවා. ග්‍රාමීය මාර්ගත් හදිලා තිබෙනවා. අධිවේගී මාර්ගත් තිබෙනවා. තව අධිවේගී මාර්ග සකස් කරන්න සැලසුම් කරලාත් තිබෙනවා. හැබැයි, මේ කොයි විධියට මාර්ග සංවර්ධනය කළත්, අපට ප්‍රවාහනය පිළිබඳව සැහීමකට පත් වන්න පුළුවන් වන්නේ, මේ ප්‍රවාහනය පිළිබඳව සමාජය තුළ තිබෙන ගැටලු සහ ප්‍රශ්නාර්ථයන් සමථයකට පත් කර ගන්නොත් පමණයි.

විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ අග නගරය, බස්නාහිර පළාතේ තිබෙන කොළඹ නගරය තමයි අපේ පරිපාලන දිස්ත්‍රික්කය විධියට හඳුන්වන්නේ. රජයේ ආයතන විශාල ප්‍රමාණයක් - දෙපාර්තමේන්තු, අමාත්‍යාංශ- තිබෙන්නේ, ප්‍රධාන රෝහල් ටික තිබෙන්නේ, ප්‍රධාන පාසල් ටික තිබෙන්නේ. පාර්ලිමේන්තුව තිබෙන්නේත් මේ අග නගරයේයි.

පරිපාලන මධ්‍යස්ථාන වාගේම වෙළෙඳ මධ්‍යස්ථානය තිබෙන්නේත් බස්නාහිර පළාතේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේයි. කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයට දිනපතා ඇදෙන විශාල ජනගහනයක් ඉන්නවා. ඒ වාගේම පිට ප්‍රදේශවලින් වාහන විශාල ප්‍රමාණයක් එනවා. මේ සියල්ල කොළඹ නගරය තුළ ඒකරාශී වූණාම විශාල තදබදයක් ඇති වෙනවා. ඒ, තදබදය මේ රටේ ආර්ථිකයට බලපානවා; මේ රටේ පරිසරයට බලපානවා. මේ රටේ ජනතාවගේ වැඩ කිරීමේ නැත්නම් වැඩ කරන කාලයට, ශ්‍රමයට බලපානවා. මේ සියල්ල අපට ඉතිරි කරගෙන පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කරගන්න පුළුවන් නම්, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියේ තිබෙන අඩු පාඩු ටික අවම කර ගන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා නම්, අපට ආර්ථික වශයෙන් ඉස්සරහට යන්න පුළුවන්; ඉදිරි පිම්මකට යන්න පුළුවන්. අනෙක් පැත්තට ශ්‍රමයේ කාර්යක්ෂමතාව, ඒ වාගේම රජයේ නිලධාරීන්ගේ සහ පෞද්ගලික අංශයේ සේවකයන්ගේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කර ගන්න පුළුවන්; වෙලාව ඉතිරි කර ගන්න පුළුවන්; ඉන්ධන ඉතිරි කරලා මේ රටේ විදේශ විනිමය ඉතිරි කරගෙන විදේශ වත්කම් ප්‍රමාණය වැඩි කර ගන්න පුළුවන්; පරිසර දූෂණය අවම කර ගන්න පුළුවන්. පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කළොත් මේ වාගේ ප්‍රතිලාභ ගණනාවක් තිබෙනවා.

වත්මන් ආණ්ඩුවේ අලුත් වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙනවා. පාඨලී වම්පික රණවක ඇමතිතුමා ඒ පිළිබඳව සඳහන් කළා. ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශය තුළත් විවිධ යෝජනා තිබෙන්නට පුළුවන්. දියුණු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ඇතිකර ගැනීම නිසා තමයි ලෝකයේ දියුණු රටවල් ඉස්සරහට ඇවිල්ලා තිබෙන්නේ. හැබැයි, ඒ රටවලත් ප්‍රවාහන පද්ධතියේ යම් යම් ගැටලු තිබෙනවා. ඒ අය ඒ, ඒ අවස්ථාවලට අදාළව විසඳුම් යෝජනා ඉදිරිපත් කරලා අනාගතය වෙනුවෙන් තවත් විධිමත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සකස් කිරීමේ වැඩ කටයුතු කරගෙන යනවා. පසු ගිය කාලයේ යුරෝපා සංගමය ගොඩබිම් ප්‍රවාහනය, එහෙම නැත්නම් මාර්ගවල මභී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ඉදිරි දශක කිහිපය තුළ සියයට 50කින් අඩුකර ගැනීම සඳහා සැලසුම් ඉදිරිපත් කරලා තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම ඒ රටවල මාර්ගවල කරන ප්‍රවාහනයට අමතරව දුම්රිය ප්‍රවාහනය දියුණු කරන්න, ඒ වාගේම ජල පරිවහනය දියුණු කරන්න යෝජනා කරලා තිබෙනවා. අපේ රටේ වැඩිපුරම ප්‍රවාහනය සිදු වෙන්නේ මාර්ගවලයි. විශේෂයෙන් මතක් කරන්නට ඕනෑ, 2015 වසරේ මහී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 93ක්ම සිදුවී තිබෙන්නේ මහා මාර්ගවලයි. ඒ වාගේම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 97ක්ම සිදුවෙලා තිබෙන්නේ මහා මාර්ගවල. ඊට අමතරව දුම්රියවලින් මහී ප්‍රවාහනය සිදු වෙනවා. නමුත්, මහා මාර්ගවල ගමනාගමනය තරම් ප්‍රමාණයක් දුම්රිය ගමනාගමනය සිදු වෙන්නේ නැහැ. මම හිතන විධියට නැවත අලුතින් දුම්රිය මාර්ග සකස් කරනවා. ඒ සඳහා කාලයක් ගත වෙයි කියලා මා හිතනවා. දුම්රිය මාර්ග අලුතින් සකස් කර දුම්රිය ප්‍රවාහනය ශක්තිමත් කරන්නට තව කාලයක් ගතවෙයි. අපේ ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාත් මෙතැන ඉන්නවා.

විශේෂයෙන් ප්‍රධාන නගර සම්බන්ධ කරගෙන අලුතින් දුම්රිය මාර්ග ඉදිකර, අලුතින් දුම්රිය කිහිපයක්වත් මිලට අරගෙන යොදවන්න පුළුවන් නම්, එය ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා බොහෝම වටිනාකමක් කියන කාරණය මම ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි.

මා හිතන හැටියට 2023 වන විට සැහැල්ලු දුම්රිය - light rail - , monorail කියන ඒවා අපේ රටට හඳුන්වා දෙනවා. ඒවා අපේ රටට අලුත් දෙයක්. ඒවා හඳුන්වා දීම තුළින් අනාගතයේදී අපේ රටේ මාර්ග තදබදය අඩු කර ගන්න පුළුවන් වෙයි. අපි බලාපොරොත්තු වනවා, ඒ කාර්යය ඉතා ඉක්මනින් ඉෂ්ට වෙලා මාර්ග තදබදයට යම්කිසි පිලියමක් ලැබෙයි කියලා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. ඒ එක්කම මා මතක් කරන්න ඕනෑ, අද රටේ සිදුවන රිය අනතුරු සම්බන්ධයෙන්. රිය අනතුරු නිසා දිනකට පුද්ගලයන් 6 දෙනෙක් මිය යනවා. බොහෝ විට රිය අනතුරුවලින් සියයට 80ක් පමණ සිද්ධ වන්නේ, රියදුරන්ගේ නොසැලකිලිමත්කම නිසායි. දිනකට සිදුවන 110 - 150 අතර අනතුරුවලින් සියයට 45ක්ම බරපතල අනතුරු බව සඳහන් වනවා. 1985 වසරේදී රිය අනතුරුවලින් 2,816ක් පමණ මිය ගිහින් තිබෙනවා. මාර්ග අනතුරු නිසා 2016 වසරේදී 3,017ක් පමණ ජීවිත අකාලයේ අපට අහිමිවෙලා තිබෙනවා. 2017.01.01 සිට 2017.09.30 දක්වා 2,245 දෙනෙක් මාර්ග අනතුරුවලට ගොදුරු වීම නිසා ඔවුන්ගේ ජීවිත විනාශ වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා අපට ක්‍රමවත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් අවශ්‍ය වනවා වාගේම විනිත රියදුරන්ද අපට අවශ්‍ය වනවා.

**ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා**  
(**மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்**)  
(**The Hon. Presiding Member**)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාට තව විනාඩියක කාලයක් තිබෙනවා.

**ගරු විජිත බේරුගොඩ මහතා**  
(**மாண்புமிகு விஜித பேருகொட**)  
(**The Hon. Vijitha Berugoda**)  
නීතිරීති පද්ධතියක් අවශ්‍ය වනවා වාගේම රියදුරන් ආකල්පමය වශයෙන් පරිවර්තනයකට යොමු කළ යුතු වනවා. මොකද, වේගයෙන්, නොසැලකිලිමත්කමින් සහ අපරික්ෂාකාරීව රිය පැදවීම නිසා බොහෝ විට අනතුරු සිද්ධ වනවා. රිය අනතුරු වැළැක්වීම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට විතරක් කරන්නට බැහැ. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය, පළාත් පාලන ආයතන, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යන මේ සියලු ආයතන ඒකරාශී වන්න ඕනෑ. සමහර විට පදික වේදිකාවල වෙළෙඳාම් කරනවා. සමහර විට පදික වේදිකාවල වෙළෙඳ පුචුරු තිබෙනවා. පදික වේදිකා තුළ

අනවසර ව්‍යාපාරික කටයුතු කරනවා. පදිකයන්ට ප්‍රවේශමෙන් ගමන් කරන්න පුළුවන්වන විධියට මොන ක්‍රමයකින් හෝ මේවා ඉවත් කළ යුතු වනවා. ඒ නිසා ඒ පිළිබඳව සැලකිලිමත් වන්නට ඕනෑ.

ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මා පොඩි කාරණයක් ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා. වවුනියාව දුම්රිය මාර්ගය පිළිබඳව කථා කරන්න බොහෝ දේවල් තිබුණත්, කාලය නැති නිසා ඒ සඳහා අවකාශයක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

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

**ගරු විජිත බේරුගොඩ මහතා**  
(**மாண்புமிகு விஜித பேருகொட**)  
(**The Hon. Vijitha Berugoda**)

පොඩි කාරණයක් තිබෙන්නේ, මූලාසනාරූප් ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. වවුනියාව දුම්රිය මාර්ගය අවුරුදු 7කට පෙර හඳුනා රේල් පාරක්. දැන් ආරංචියක් ලැබී තිබෙනවා, මෙය ගලවා හඳුන්න හඳුනවාය කියලා. දැනට පවතින ඒ රේල් පිලිවල බර කිලෝග්‍රෑම් 45යි. නමුත් මේ බර ප්‍රමාණවත් නැහැ, කිලෝග්‍රෑම් 60ක පමණ බරකින් යුත් රේල් පිලි අවශ්‍යයි කියලා, මෙය ගලවා නැවත හඳුන්න සුදානමක් තිබෙනවා. නමුත් මේ රේල් පාරේ දැනට කිලෝමීටර් 100ක පමණ වේගයකින් දුම්රිය ධාවනය වනවා. මේ දුම්රිය මාර්ගය සකස් කරන්නට වැඩි මුදලකට ඉන්දියානු සමාගමකට දෙන්න යනවාය කියා ආරංචියක් තිබෙනවා. ලංකාවේ අපේ ඉංජිනේරු මහත්වරුන් ඉන්නවා. අවුරුදු 7කට පෙර මේ දුම්රිය මාර්ගය හඳුනා කණ්ඩායමටම මෙය හඳුන්න දුන්නොත්, ඒ තුළින් අපේ දේශීය ඉංජිනේරුවරුන් ශක්තිමත් කරනවා වාගේම ඔවුන් ටෙටරියවත් වනවා. අනික් කාරණය, එතකොට වැඩි වියදමක් යන්නේ නැහැ. ඉදිරියේදී ඒ පිළිබඳවත් ඇමතිතුමාගෙන් උත්තරයක් මා බලාපොරොත්තු වනවා.

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

ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපි ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රමවලින් තමයි මේ දුම්රිය මාර්ගය හඳුන්වේ. ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රම තුළින් මේ දුම්රිය මාර්ගය හඳුනාකොට ඒ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හරහා තමයි කරන්න සිද්ධ වන්නේ. එය දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් කරන්න බැරි වෙනවා. මොකද, මේ කටයුතු කරන්න අපේ අමාත්‍යාංශයට මුදල් නැහැ; රජයට මුදල් නැහැ. එම නිසා ණය යෝජනා ක්‍රමයක් තුළින් තමයි මේ දුම්රිය මාර්ගය හඳුන්වේ.

**ගරු මූලාසනාරූප් මන්ත්‍රීතුමා**  
(**மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்**)  
(**The Hon. Presiding Member**)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමාගේ කථාව අවසන් කරන්න.

**ගරු විජිත බේරුගොඩ මහතා**  
(**மாண்புமிகு விஜித பேருகொட**)  
(**The Hon. Vijitha Berugoda**)

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, සාමාන්‍යයෙන් අපි ණය ලබා ගන්නකොට බොහෝ විට රටට හිතකර කොන්දේසි සහිතව තමයි අපි ණය ලබා ගත යුත්තේ. අපට දේශීය ඉංජිනේරුවන් ලවා මෙය අඩු වියදමකින් කර ගන්න පුළුවන් නම් එය රටටත්, ඒ වාගේම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවටත්, අමාත්‍යාංශයටත්

[ගරු විජිත බේරුගොඩ මහතා]

ප්‍රයෝජනවත් වනවා. අපි දන්නේ නැහැ, ඒ කොන්දේසි මොනවාද කියලා. කොහොම වුණත්, විශේෂයෙන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ යම් යම් යෝජනා තිබෙනවා නම් ඒ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කරලා, මාර්ග තදබදය අවම කරලා, අපට ශක්තිමත් පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ලබා දෙන්න කටයුතු කරන්න කියලා මා ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම විශේෂඥ උපදෙස් ලබාගෙන, ලෝකයේ දියුණු රටවල තිබෙන ප්‍රවාහන පද්ධති පිළිබඳ ආදර්ශයට ගෙන, විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට කටයුතු කරනවා නම් මේ රටේ ප්‍රවාහන පද්ධතියට විසඳුම් ලැබෙයි කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

[අ.හා. 5.16]

**ගරු මොහාන් ප්‍රියදර්ශන ද සිල්වා මහතා**  
(மாண்புமிகு மொஹான் பிரியதர்ஷன த சில்வா)  
(The Hon. Mohan Priyadarshana De Silva)

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අද මේ රටේ අනාගතයට බෙහෙවින්ම බලපාන අමාත්‍යාංශ දෙකක වැය ශීර්ෂ විවාදයට ගැනෙනවා. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ගැන කථා කරන විට, පසුගිය කාලයේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය ඉතාම විහිළුකාර තත්ත්වයකට පත් කරලා තිබුණු බව අපට මතකයි. රටේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව අබ මල් රේණුවක තරමවත් සැලකිල්ලක් නොදක්වූ විදේශ කටයුතු ඇමතිවරයෙක් මේ රටේ හිටියා. ඉන් පසුව ඔහු ඉවත් කරලා පත් කර ගත්තේ තමන්ගේ ව්‍යාපාර කටයුතුත් විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට සම්බන්ධ කරලා කර ගන්න ඇමතිවරයෙක්ව. අපි දැක්කා ඉතිහාසයේ පළමුවෙනි වතාවට විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයට ලොතරයි මණ්ඩලය සම්බන්ධ කරලා අමාත්‍යවරයකුට භාර දීපු ආකාරය. නමුත් අද සන්නේෂ වෙනවා. මොකද, ඉතාමත්ම ගෞරවණීය ආකාරයට මේ රටේ නීතිපති ධුරයේ කටයුතු හොබවපු වර්තමාන විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමා පිළිබඳව අපේ ලොකු විශ්වාසයක් තිබෙනවා. එම නිසා එතුමා අපේ රට, අපේ රටේ අනාගතය පාවා නොදී විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු මෙහෙයවයි කියන විශ්වාසය මේ රටේ පොදු ජනතාව, -සිංහල විතරක් නොවෙයි- සමස්ත ලාංකිකයෝ තුළම තිබෙනවා. අපි එතුමාට සුභ ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒ වාගේම අනෙක් පැත්තෙන් මේ රටේ ආර්ථිකයට බෙහෙවින් බලපාන ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ගැන කරුණු කිහිපයක් කියන්නට කැමැතියි. ගරු ඇමතිතුමනි, අපි දන්නවා රටක ආර්ථිකයක් ශක්තිමත් කරන්නට හොඳ ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් තිබෙන්නට ඕනෑ බව. කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් තිබෙනවා නම් රටේ මාර්ග තදබදය අඩු වෙනවා. පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් නම් මිනිස්සු තමන්ගේ පෞද්ගලික වාහන පාරට ගේන්නේ නැහැ. පොදු ප්‍රවාහන සේවය අසාර්ථක වෙන කොට තමයි ජනතාව බහුලව පෙලඹෙන්නේ තමන්ගේ පෞද්ගලික වාහන පාවිච්චි කරන්නට. එවැනි තත්ත්වයක් උද්ගත වුණොත්, රටේ විශාල මාර්ග තදබදයක් ඇති වෙනවා. එවැනි අවස්ථාවල රියදුරන් ඉතාම අවිනිත ආකාරයට වැඩ කටයුතු කරන හැටි අපි දැකලා තිබෙනවා.

අපි පාරට වැය කරන වෙලාව වැඩි වුණොත් රටේ ආර්ථිකයට විශාල හානියක් සිදු වෙනවා. පාරේ බොහෝ වෙලාවක් ඉන්න වුණොත් වැඩ කරන මිනිස් පැය ගණන අඩු වෙනවා. ඒ වාගේම විශාල ලෙස ඉන්ධන නාස්තියක් වෙනවා. අනෙක් පැත්තෙන් පරිසර දූෂණය ඇති වෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, එම නිසා ඔබතුමාට පැවරිලා තිබෙන වගකීම ඉතාමත් ඉහළයි. ඔබතුමා ගැන අපේ ලොකු විශ්වාසයක් තිබෙනවා. ඔබතුමා මේ රටේ සෞඛ්‍ය ඇමතිවරයා හැටියට කටයුතු කරන විට, මේ රටේ අද වාගේ ප්‍රශ්න

තිබුණේ නැහැ. ඔබතුමා ඉතාමත්ම හොඳින් සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය කළමනාකරණය කරලා, ජනතාවගේ ප්‍රශ්නවලට විසඳුම් ලබා දුන්නා. එම නිසා මේ රටේ ජනතාවට ඔබතුමා පිළිබඳව විශ්වාසයක් තිබෙනවා.

ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා ඇමතිතුමනි, නමුත් අපට තිබෙන ප්‍රශ්නය තමයි, මුදල් ඇමතිවරයා මේ අය වැය ගැන ප්‍රකාශ කළේ නිල හරිත අය වැයක් කියලා. නිල හරිත අය වැය ගැන කථා කරන විට මූලිකම අදහස වුණේ මේ රටේ පරිසර දූෂණය නතර කරන්නට ඕනෑ කියන එක. මම ඉස්සෙල්ලා කිව්වා වාගේම මාර්ගවල අවහිරතා ඇති වුණොත්, පාරේ ගමන් කරන වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වුණොත් පරිසර දූෂණය ඉතාම ඉහළට යනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, 2017දී ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට රුපියල් මිලියන 51,299ක් වෙන් කරලා තිබුණා. නමුත් 2018 සඳහා වෙන් කරලා තිබෙන්නේ රුපියල් මිලියන 42,137යි. ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට 2017දී වෙන් කළ ප්‍රමාණයට වඩා අඩු මුදල් ප්‍රමාණයක් තමයි 2018 සඳහා ඔබතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට වෙන් කරලා තිබෙන්නේ. අපි ඒ සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, අපේ ගම්වල මිනිස්සු කියන්නේ, මේක "නිල හරිත අය වැයක් කියලා නොවෙයි නිල හොරුන්ගේ අය වැයක් කියලා. ගම්වල මිනිස්සු විතරක් නොවෙයි දැන් රටේ ජනාධිපතිතුමාත් කියනවා මේ ආණ්ඩුවේ හොරු ඉන්නවා කියලා. අපි දැක්කා ඊයේ රටේ ජනාධිපතිතුමා නිකවැරටියේදී බොහොම සැර කථාවක් කරනවා. එතුමා කිව්වා දැන් මේ කොළේ ඉරා ගන්නොත් ලොන්ඩරි හතක ගිහිල්ලාවන් ශුද්ධ කර ගන්න හම්බ වෙන්නේ නැහැයි කියලා. අපි දන්නවා ඒක කියන්නේ කාටද කියලා.

මේ තත්ත්වයන් ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරන්නට ඕනෑ. පාරේ වාහන වැඩි වනකොට ඇත්තටම රිය අනතුරු ප්‍රමාණයන් වැඩි වන බව අපි දන්නවා. පොදු ප්‍රවාහන සේවය ශක්තිමත් වුණොත් රිය අනතුරු ප්‍රමාණය අඩු කර ගන්න පුළුවන්, ගරු ඇමතිතුමනි. 2013 අවුරුද්දේදී මාර්ග රිය අනතුරු 2,190ක් සිදුවෙලා තිබෙන අතර 2,362 දෙනෙකු මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා; 2014 අවුරුද්දේදී මාර්ග රිය අනතුරු 2,260ක් සිදුවෙලා තිබෙන අතර 2,440ක් මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා. 2015 අවුරුද්දේදී 2,600ක් මාර්ග රිය අනතුරුවෙලා සිදුවෙලා තිබෙන අතර 2,816ක් මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා. 2016 අවුරුද්දේදී මාර්ග රිය අනතුරු 2,773ක් සිදුවෙලා තිබෙන අතර 2,934ක් මිය ගිහිල්ලා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේක බරපතළ කාරණයක්. විශේෂයෙන්ම පොදු ප්‍රවාහන සේවය බාරව ඉන්න ඇමතිවරයා හැටියට මේ තත්ත්වයෙන් අපේ රට මුදවා ගන්නට ඔබතුමාට විශාල වගකීමක් පැවරී තිබෙනවා.

අනික් කාරණය මෙයයි, ගරු ඇමතිතුමනි. මේ කාරණයේදී ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට විශාල වගකීමක් පැවරිලා තිබෙන බව මා ඔබතුමාට කියන්න කැමැතියි. "සිසු සැරිය", "ගැමි සැරිය", "නිසි සැරිය" වාගේ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක වනවා කියා සමහර මන්ත්‍රීවරුන් කියනවා මා අහගෙන හිටියා. නමුත් අපි සොයා බැලුවොත් ඇත්තටම ඒ වැඩසටහන් නිසියාකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැහැ. මේවා අපි අඩුපාඩු හැටියට දකිනවා. සමහර වෙලාවට අතුරු මාර්ගවල ප්‍රමාණවත් තරම් බස් රථ ධාවනය වන්නේ නැහැ. එතකොට ඇත ගම්වලට යන ජනතාවට බරපතළ අපහසුතාවන්ට පත් වෙන්න සිදු වනවා. ලැබී තිබෙන තොරතුරුවලට අනුව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතුව තිබෙන්නේ බස් රථ 4,500ක්, 5,000ක් පමණ ප්‍රමාණයක්. ඒ නිසා විශේෂයෙන්ම ඔබතුමා මේ පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ.



යහපාලන ආණ්ඩුව බලයට පත් වූණට පස්සේ 2016 අංක 1 දරණ මානව සම්පත් කළමනාකරණ වක්‍ර ලේඛය කියා එකක් ගෙනොවා, ගරු ඇමතිතුමනි. ඒ වක්‍රලේඛය ගෙන ඒමේ මූලික අරමුණු වූණේ අනුවන කාර්යයන්හි නියැලීලා ඉන්න ලංගම සේවකයන් ඉන් ඉවත් කිරීමයි. මා මේ කියන්න යන කාරණය මොකක්ද කියා ඔබතුමා දන්නවා. අද වනකොට සිදුවෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද, ගරු ඇමතිතුමනි? ඔබතුමන්ලා එදා-අපේ ආණ්ඩුව කාලයේ- අනුවන සේවකයන් හැටියට වැඩ කරපු මිනිසුන් ඉවත් කරලා, අද වනකොට ජාතික සේවා සංගමයට අවශ්‍ය විධියට සේවකයන් අනුවන ආකාරයට බඳවාගෙන තිබෙනවා. අපි ඒ සම්බන්ධයෙන් පැහැදිලිවම වෝදනා කරනවා.

අම්බලන්ගොඩ ඩිපෝවේ සේවකයන් පිරිසක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ගරු සහායකවරයාට යොමු කරපු ලිපිය මා මේ අවස්ථාවේදී ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු වීම පිණිස සභාගත\* කරනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, මා ඉතාම ගෞරවයෙන් ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. රජයේ ආයතන දේශපාලනිකරණයට ලක් විය යුතු නැහැ කියන කාරණය අපත් පිළිගන්නවා. නමුත් අද වෙලා තිබෙන්නේ වෙනත් දෙයක්. මේ ආකාරයට මෙම ආයතන දේශපාලනිකරණය වීමට ඉඩ දෙන්න එපා කියා අපි බොහොම ගෞරවයෙන් ඔබතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, දුම්රිය ගැන කපා කරද්දී අපට දුම්රිය සම්බන්ධයෙන් එව්වර යහපත් ප්‍රතිචාරයක් දක්වන්නට බැහැ. විශේෂයෙන්ම දුම්රියෙන් ගමන් කිරීම ලාභදායකයි කියා මිනිසුන් කිව්වාට මේ රටේ මගී ප්‍රවාහන සේවයෙන් සියයට පහක් පමණ තමයි දුම්රියෙන් දායකත්වය සපයන්නේ. ඒ සඳහා යම් යම් අඩුපාඩු බලපාලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම දුම්රිය ප්‍රමාද වීම, දුම්රිය මැදිරි ප්‍රමාණවත් නොවීම, නිසි ලෙස ඒවා නඩත්තු නොකිරීම, දුම්රිය ස්ථානවල තිබෙන අඩු පහසුකම් හා අපිරිසිදුකම, නිසියාකාරයෙන් ඒවා කළමනාකරණය නොකිරීම වැනි ගැටලු තිබෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, හික්කඩුව දුම්රිය ස්ථානය ගන්නොත්, එය විශාල සංචාරකයන් ප්‍රමාණයක් ගැවසෙන තැනක්. නමුත් හික්කඩුව දුම්රිය ස්ථානය සංචාරකයන්ට කිසිසේත්ම නොගැළපෙන තැනක් බවට පත්වෙලා තිබෙනවා. හික්කඩුව දුම්රිය ස්ථානය විතරක් නොවෙයි, විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ ආර්ථිකයට බලපාන තැන්වල තිබෙන දුම්රිය ස්ථාන වැඩිදියුණු කරන්න කියන ඉල්ලීම අපි ඔබතුමාට කරනවා. දුම්රිය සේවය ගැන කපා කරනකොට,-

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
 (மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
 (The Hon. Presiding Member)  
 ගරු මන්ත්‍රීතුමා, ඔබතුමාට ලැබී ඇති කාලය අවසානයයි.

**ගරු මොහාන් ප්‍රියදර්ශන ද සිල්වා මහතා**  
 (மாண்புமிகு மொஹான் பிரியதர்ஷன த சில்வா)  
 (The Hon. Mohan Priyadarshana De Silva)  
 මට තව විනාඩියක් ලබා දෙන්න, ගරු ඇමතිතුමනි.

විශේෂයෙන්ම අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් ගේට්ටුවලදී සිදු වන අනතුරු ප්‍රමාණය කෙරෙහිත් ඔබතුමා අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ. අද එය මිනිසුන්ට විශාල කරදරයක් වාගේම විශාල

ප්‍රශ්නයක් බවට පත්වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මා ඔබතුමාගෙන් ඉතාම ගෞරවයෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා, අනාරක්ෂිත දුම්රිය ගේට්ටුවලදී සිදු වන අනතුරු වැළැක්වීමට වැඩ පිළිවෙළක් යොදන්න කියා.

මගේ කථාව අවසාන කරන්න ඉස්සෙල්ලා මා ඔබතුමාට විශේෂ ස්තූතියක් කරන්නට ඕනෑ, ගරු ඇමතිතුමනි. යහ පාලන ආණ්ඩුව -එක්සත් ජාතික පක්ෂය- බලයට පත් වූණට පස්සේ මන්තල ගුවන් තොටුපොලේ වී ගබඩා කරලා, විශාල හානියක් කළ බව අපි දන්නවා. ඇත්තටම ඔබතුමා ඇමතිවරයා බවට පත්වෙලා ඒ කටයුත්ත නැවැත්වීම සම්බන්ධයෙන් මේ රටේ සමස්ත ජනතාවගේම ප්‍රණාමය ඔබතුමාට පුද කරන්නට ඕනෑ. බොහොම ස්තූතියි.

[අ.භා. 5.26]

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

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මෙම විවාදයේදී අපගේ අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව විවිධ අදහස් ඉදිරිපත් කළ, විවේචන ඉදිරිපත් කළ සියලුම මන්ත්‍රීතුමන්ලාට සහ මැති ඇමතිතුමන්ලාට පළමුවෙන්ම මාගේ ස්තූතිය පළ කරනවා. අපි ඒ විවේචන සහ අදහස් උපයෝගී කර ගනිමින් ඉදිරි වර්ෂය තුළදී ප්‍රවාහන සේවය ජනතාවට වඩාත් සමීප කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කරන බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි. අද අපේ රටේ මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට අසූවක් සිදු කෙරෙන්නේ බස් රථවලින්. එයින් තුනෙන් දෙකක්ම පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථවලින් තමයි සිදු කෙරෙන්නේ. දුම්රිය සේවයෙන් සිදු කරන්නේ සියයට 05යි. වෙනත් සේවාවන් සියයට 31යි. ත්‍රිරෝද රථවලින් සියයට 12.6ක්, වෑන් රථවලින් සියයට 12.6ක්, ට්‍රක් රථවලින් සියයට 2.7ක්, යතුරුපැදිවලින් සියයට 5.5ක් වශයෙනුයි. පොදු ප්‍රවාහන සේවයෙන් ඉවත්වෙලා තමුන්ගේම වාහනවලින් තමුන්ගේම බයිසිකල්වලින්, තමුන්ගේම ත්‍රිරෝද රථවලින් යාමේ ප්‍රවණතාවක් අද මේ රටේ ඇති වී තිබෙනවා.

දැන් මේ රටේ මගී ගමනාගමනයේ සංස්කෘතිය වෙනස්වීගෙන එනවා. ඒ නිසා අපට තිබෙන ලොකුම අභියෝගය තමයි, පොදු ප්‍රවාහන සේවය සඳහා මගී ජනතාව ආකර්ෂණය කර ගන්නේ කොහොමද කියන එක. එහෙම නම්, අපි පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ පහසුකම් වැඩිදියුණු කරන්නට ඕනෑ. ඒ විධියට පහසුකම් වැඩිදියුණු කරන්න විශාල ආයෝජනයක් කරන්න ඕනෑ. ආයෝජනය කරලා පහසුකම් වැඩි කරනකොට ප්‍රවාහන වියදමත් වැඩි වෙනවා. නමුත්, අපි අවුරුදු අටකින් දුම්රිය සේවයේ දුම්රිය ගාස්තු සතියක්වත් වැඩි කරලා නැහැ. බස් ගාස්තු නම් යම් ක්‍රමවේදයක් අනුව සෑම වර්ෂයකම වැඩි වෙනවා. ඒ නිසා මේ ගැටලුව ගැනත් ප්‍රකාශ කිරීම කාලෝචිතයි කියලා මම විශ්වාස කරනවා.

අපි මේ වර්ෂය තුළදී කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය සම්පූර්ණ සමීක්ෂණයක් කරලා, එහි ඉන්න අනවසර පදිංචිකරුවන් අවුරුදු තුනක් ඇතුළතදී ඔවුන්ට නිවාස ලබා දීලා වෙනත් ස්ථානවල ස්ථානගතකොට, ද්විත්ව මාර්ගයක් බවට කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය පරිවර්තනය කිරීමේ කටයුතුත් දැන් ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම දකුණු පයාගල-කළුතර ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ කටයුතුත් අපි කරලා අවසානයයි. හෙට එය විවෘත කරනවා. මහනුවර-පේරාදෙණිය-කඩුගන්නාව ද්විත්ව දුම්රිය

\* පුස්තකාලයේ තබා ඇත.  
 \* நூலகத்தில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.  
 \* Placed in the Library.

[ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා]

මාර්ගය දැන් ඉදිකරගෙන යනවා. සිදුව-කටුනායක ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයන් දැන් හඳුලා ඉවරයි. ඒ වාගේම, අලුතින් විශාල දුම්රිය පාලම් හතරක් බෙල්ජියම් ආධාර යටතේ අපි කරලා තිබෙනවා. තවත් පාලම් තුනක් එන වර්ෂයේදී කරන්න අපි වැඩ කටයුතු සකස් කර තිබෙනවා. මීට පෙර කපා කරපු මොහොත් ප්‍රියදර්ශන ද සිල්වා මන්ත්‍රීතුමා අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් ගේට්ටු පිළිබඳව සඳහන් කළා. දැනටමත් bell and light 200ක් සවි කිරීම සඳහා ටෙන්ඩරයක් භාරදීලා, දැනට 25ක් සවි කරලා තිබෙනවා. තවත් 200ක් සඳහා අපි එන වර්ෂයේදී ටෙන්ඩර් කැඳවීමට අවශ්‍ය කටයුතු කරලා තිබෙනවා.

ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ දුම්රිය ඇන්ජින් 10ක් ගන්න, බලවේග කට්ටල 06ක් ගන්න, තෙල් ටැංකි 30ක් සහ container flat beds 20ක් ගන්න දැනටමත් අපි අවශ්‍ය කටයුතු කරලා ඒ orders භාරදීලා තිබෙනවා. තව අවුරුද්දකුත් මාස තුනක් යනකොට මේ සියල්ලම අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබෙනවා. බොහෝ මන්ත්‍රීවරු දුම්රිය මැදිරිවල අඩු පාඩු ගැන කපා කළා. Sleeperates නැහැ කියලා කිව්වා. රාත්‍රී දුම්රියන්හි තිබෙන wagon ප්‍රමාණය මදි කියලා කිව්වා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඉන්දියානු ණය සහනාධාර ක්‍රමය යටතේ දුම්රිය මැදිරි 160ක් ගැනීම සඳහා දැනට අපි වැඩ කටයුතු කරගෙන යනවා. එපමණක් නොවෙයි, විශේෂයෙන්ම උඩරට දුම්රිය මාර්ගය සඳහා ඇන්ජින් 12ක් සහ බලවේග කට්ටල 09ක් ගැනීමට අවශ්‍ය ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සියල්ල අවසන් කරලා තිබෙනවා. එන වර්ෂයේදී අපට එහි ඇණවුම් භාර දෙන්න පුළුවන්. එතකොට තවත් වර්ෂයක් ඇතුළතදී උඩරට දුම්රිය මාර්ගය වඩාත් සුවදායී හා ශක්තිමත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් බවට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන්න අපට පුළුවන්. විශේෂයෙන්ම මහව-ඕමන්තේ දුම්රිය මාර්ගය ගැන කපා කළා. මහව-ඕමන්තේ මාර්ගය සඳහා දැනට ඉන්දියානු එක්සිම් බැංකුව මඟින් තුන් දෙනෙක් shortlist කරලා එවලා තිබෙනවා. ඉතා ඉක්මනින් ඒ අයට අවශ්‍ය ටෙන්ඩර් පිරිවිතර භාර දීලා ඒ මාර්ගයන් සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු අපි ආරම්භ කරනවා.

විශේෂයෙන්ම, මගේ නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා සමඟ කුරුණෑගල-පොල්ගහවෙල මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ගයක් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු අපි දැන් කර ගෙන යනවා. විශේෂයෙන්ම එහි උපදේශක - consultancy - සේවාවන් සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමෙන් පසුව ලබන වර්ෂය තුළදී ඒ කාරණයන් අපට ඉෂ්ට කරන්න පුළුවන් වෙයි. අපට වඩාත් හොඳ දුම්රිය සේවාවක් ලබා දීම සඳහා තවත් කරුණු-කාරණා බොහොමයක් කියන්න තිබෙන නිසා, දුම්රිය ගැන ඊට වඩා යමක් කියන්න මම බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ.

කොළඹ නදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය - Colombo Suburban Railway Project එක - ගැන විශේෂයෙන්ම මම කියන්නට ඕනෑ. මේ ව්‍යාපෘතිය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන යටතේයි සිදු වෙන්නේ. මේ වන විට එහි මූල්‍ය ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කරලා තිබෙනවා. විස්තරාත්මක සැලසුම් කටයුතු 2018 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ වෙනවා. ඉදිරි වසර 20දී දුම්රිය සේවාව දියුණු කළ යුතු ආකාරය හඳුනා ගනිමින් ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඒ අනුව, කොළඹ සිට රාගම කොටස දක්වා වන හතරවන මාර්ගයක් ඉදි වනවා; රාගම සිට වේයන්ගොඩ කොටස සඳහා තෙවන මාර්ගයක් ඉදි වනවා; කොළඹ සිට රඹුක්කන දක්වා දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කරනවා; කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ගයක් බවට පත් කරනවා; මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය කොළඹ සිට පානදුර දක්වා තුන්වන මාර්ගයකින් ඉදිවන අතර, කොළඹ සිට කළුතර දක්වා පවතින මාර්ග සංවර්ධනය කරනවා; පුත්තලම් මාර්ගයේ දැනට

ඇති දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය වෙනවා. විදුලි දුම්රිය, මේ විධියේ වැඩ කටයුතු රාශියක් සිදු වෙනවා. ඒ වාගේම, නව සංඥා පද්ධතියක් ඇති කරනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, railway station එකකට - දුම්රිය පොළකට - ආවාම, අපි counter එකට ගිහිල්ලා සල්ලි දීලා ticket එක ගන්න ඕනෑ. ලෝකයේ දියුණු හැම රටකම බැලුවොත්, දුම්රිය ස්ථානයකට ගිහිල්ලා තත්පර දෙක, තුනකදී machine එකකින් ticket එක ගන්න පුළුවන්. ලංකාවේ සෑම දුම්රිය ස්ථානයකම මේ ක්‍රමය ලබන වසරේ සිට ක්‍රියාත්මක කර ඒවා සවි කිරීම සඳහා අවශ්‍ය අධ්‍යයන කටයුතු සිදු කරලා, ඒ සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් ආධාර අරගෙන ඒ ක්‍රමයන් දායාද කරන්නට අපි බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ වාගේම, දුම්රිය පුහුණු පාසල වැඩි දියුණු කිරීමත් අපේ තවත් අරමුණක්. මෙවැනි වැඩ කටයුතු රාශියක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුළ සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පසු බිම දැන් හදා ගෙන තිබෙනවා. ඒ සඳහා අවශ්‍ය මුදල් අපි ලබා ගෙන තිබෙනවා.

දුම්රිය පිළිබඳව ප්‍රශ්න කිහිපයක් ඇහුවා. ප්‍රියාල් ද සිල්වා වාර්තාව අසම්පූර්ණ වාර්තාවක්. සොයා බැලීම සඳහා TOR එක ලබා දුන් කරුණු අටෙන් එම විශේෂඥයන් නිර්දේශ ලබා දී ඇත්තේ කරුණු දෙකකට පමණයි. නමුත්, මේ විශේෂඥයන් එම වාර්තාවට මුදල් ලබා ගෙන තිබෙනවා. මේ වාර්තාව දැනට අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට යවා විභාග වෙමින් පවතිනවා. මේ වාර්තාව එම කොමිෂන් සභාවට යවන අවස්ථාවේදීත් මේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතුණා. ව්‍යාපෘතියේ defect liability period එකේදී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පෙන්වා දුන් සියලුම අඩු පාඩුකම් මේ වන විට IRCON ආයතනය විසින් අවසන් කරලා තිබෙනවා. තලෙයිමන්තාරම දුම්රිය මාර්ගයේ පාලම් කිහිපයක වැඩ දැන් අවසන් වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම, අපි ළඟ මේ සඳහා retention තිබෙනවා; අපි මුදල් රඳවා ගෙන තිබෙනවා. මෙහි අඩු පාඩු හරියට සම්පූර්ණ කළේ නැත්නම්, ඒ රඳවා ගත් මුදලින් අඩු පාඩු සම්පූර්ණ කිරීමට අවශ්‍ය මුදල් අපි අඩු කර ගන්නා බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

Viceroy Special සංචාරක දුම්රිය පිළිබඳවත් කරුණු රාශියක් ඇහුවා. ඒවාට මම පිළිතුරු ලබා දුන්නා. නමුත්, ඒ පිළිබඳව මම මේ කරුණ කියන්නට ඕනෑ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබුණු වාණිජ දුම්රිය engines කිහිපයක් නැවත ධාවන තත්ත්වයට පත් කර, පැරණි මැදිරි අරගෙන ඒවා සකස් කරලායි ඒ සමාගම Viceroy Special සංචාරක දුම්රිය දුවන්න පටන් ගත්තේ. මුලදී අත්සන් කළ agreement එකේ යම් යම් අඩු පාඩුකම් තිබුණා. නමුත්, මේ සියලු කරුණු සඳහන් කර 2016දී මම කැබිනට් සංදේශයක් ඉදිරිපත් කළාම, මුදල් අමාත්‍යතුමා මෙන්ම මෙහෙමයි කිව්වේ.

"දෙපාර්තමේන්තුව JF Tours and Travels (Ceylon) Limitedහි ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබූ වාණිජ දුම්රිය එන්ජින් කිහිපයක් නැවත ධාවන තත්ත්වයට පත් කිරීමට සහ පැරණි දුම්රිය මැදිරි කිහිපයක් අලුත්වැඩියා කිරීමට දරන ලද මූලික ආයෝජනය සහ Viceroy Special දුම්රිය සේවාව බාධාවක් නොමැතිව, අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යාමේ අවශ්‍යතාව සලකා, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව JF Tours and Travels (Ceylon) Limited සමඟ පිවිසි ගිවිසුම වසර පහකින් දීර්ඝ කිරීමට එකඟ වෙමි."

මේ කරුණු සලකා බලා, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියත් ඇතිව තමයි ඒ ගිවිසුම කැබිනට් සංදේශයක් මඟින් දීර්ඝ කළේ. හැබැයි, ඒ අවස්ථාව වෙත කොට, අපට ලැබිය යුතු මුදල් පිළිබඳව යම් ගැටුමක් තිබුණා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මිලියන 10ක් කියන කොට, එම සමාගම කිව්වා, "නැහැ. මිලියන 5.7යි" කියලා.

මේ dispute එක, මේ තිබුණු තත්ත්වය පිළිබඳව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නීතිපතිවරයාට ලියා තිබෙනවා, "මේ සඳහා අවශ්‍ය නීතිමය පියවර ගැනීමට වහාම මේ පිළිබඳව අපට අවශ්‍ය උපදෙස් දෙන්න" කියලා. ඒ නිසා අපි එම මුදල් අය කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කරනවා. පෞද්ගලික අංශයට දුන් දුම්රිය සියල්ලේම මුදල් එකතු කරගෙන තිබෙනවා. තවත් එක්ලක්ෂ ගණනක් එකතු කර ගන්න තිබෙනවා. නමුත් ඊට පසුව මම සම්පූර්ණ පාරදායාභාවයකින් යුතුව මේ පිළිබඳව ටෙන්ඩර් කැඳවා, ඒ අනුව ඒවා ලබා දීමට කටයුතු කර තිබෙන බව ප්‍රකාශ කරන්නට කැමැතියි.

මම විශේෂයෙන්ම ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි, මාතර-බෙලිඅත්ත දුම්රිය මාර්ගයේ සිග්නල් පිළිබඳව. අපේ නිලධාරී මහත්මයෙක් කිව්වාලු, එම කටයුතු මිලියන 200කින් කරන්න පුළුවන් කියලා. මම දැන් ඒ පිළිබඳව අපේ නිලධාරී මහත්වරුන්ගෙන් ඇසුවා. එම නිලධාරී මහත්මයාම TEC එකේ ඉඳලා අහුන්ගල දුම්රිය ස්ථානය සඳහා පමණක් Bell and Light System එක සවි කරන ව්‍යාපෘතිය රුපියල් මිලියන 250ගණනකට අනුමත කරලා තිබෙනවා. ඉතින්, මොන බොරුවක්ද මේ කරන්නේ කියලා මේකෙන්ම පෙනෙනවා නේ, මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි. මාතර-බෙලිඅත්ත මුළු දුම්රිය මාර්ගයේම සිග්නල් සවි කරන්න මිලියන 200කින් පුළුවන් නම්, අපට එක දවසකින්ම ඒක කරලා ඉවර කරන්න පුළුවන් නේ. නිලධාරීන් මෙවැනි දේවල් පැවසීම, සභාවල් නොමඟ යවන කාරණා බව මම ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි. ඒ නිසා අපි එම මාර්ගයේ තිබෙන අවශ්‍යතා ගැන කල්පනා කර බලා, එම වැඩ කටයුතු ඉෂ්ට කර තිබෙන බව ප්‍රකාශ කරන්නත් කැමැතියි.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැන කියනවා නම් එය දැන් ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා කියලා මම සඳහන් කරන්න කැමැතියි. මම ඒ පිළිබඳව දීර්ඝ වශයෙන් විස්තර කරන්න යන්නේ නැහැ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැන කථා කරන කොට, භාණ්ඩාගාරයට, හිටපු මුදල් අමාත්‍ය ගරු රවි කරුණානායක මැතිතුමාට, ඒ වාගේම භාණ්ඩාගාර ලේකම්තුමාට, අතිගරු ජනාධිපතිතුමාට සහ ගරු අගමැතිතුමාට මේ අවස්ථාවේ මගේ ස්තූතිය පළ කරන්න මම කැමැතියි. මොකද, බිලියන 12කට වැඩි මුදල් ප්‍රමාණයක් EPF, ETF ගෙවන්න, පාරිභෝගික දීමනා ගෙවන්න සහ ණය තුරුස් ගෙවන්න අපිට ලබා දුන්නා. ඒ තුළින් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඒ තිබුණු බර අඩු කරලා දැන් වනවිට එය ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කරලා තිබෙනවා. මම ඉන්දියානු ණය සහනාධාරවලින් විශේෂයෙන්ම engine kits 489ක් අරගෙන දීලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම එම 489න් ගලවවු කොටස්වලින් අපි බස් රථ 1,000කට අධික සංඛ්‍යාවක් සකස් කරලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම ගිය අවුරුද්දේදී අපිට තවත් විශාල මුදලක් ලබා දීලා තිබෙනවා. ඒ තුළින් තවත් බස් රථ ගණනාවක් අපි අලුත්වැඩියා කරලා තිබෙනවා.

ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා electronic ticketing machines 5,050ක් පමණ අපි අරගෙන දීලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම කොන්ත්‍රාත් පදනම මත රියැදුරු සහ කොන්දොස්තර මහත්වරුන් පමණක් බඳවා ගෙන, සේවාව වැඩිදියුණු කරලා තිබෙනවා. ස්වේච්ඡාවෙන් විශ්‍රාම ගැනීමේ වැඩසටහන සඳහා භාණ්ඩාගාරයෙන් අපට රුපියල් මිලියන 8,575ක් දීම නිසා, 3,600කට අධික ප්‍රමාණයක් වන අතිරික්ත සේවකයන්ට තෘප්තියක් ලැබෙන ආකාරයෙන් වන්දි ලබා දීලා අපි ඔවුන් ඉවත් කරලා තිබෙනවා. අපි සේවක වැටුප් ගෙවීම නියම වෙලාවට කරලා තිබෙනවා. දැන් ඒවායේ ප්‍රමාදවීමක් නැහැ. අපි ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 3,500 දෙනෙකුට තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳව පුහුණුව ලබා දෙමින් පවතිනවා. ඒ නිසා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය අපට ආදර්ශවත් ආයතනයක් ලෙස

දක්වන්න පුළුවන්. ඒ වාගේම එහි වෘත්තීය සමිති ගන්නත්, ඉතාම ආදර්ශවත් වෘත්තීය සමිති ගණනාවක් තිබෙන්නේ. ඔවුන් දුම්රිය වෘත්තීය සමිති වාගේ කිසි දාක අපව හිරිහැරයට, කරදරයට පත් කරලා නැහැ. ඒකත් විශේෂයෙන්ම කියන්නට ඕනෑ. බණ්ඩාරනායක අගමැතිතුමා විසින් ආරම්භ කරන ලද මෙම ජනසතු කිරීමේ ව්‍යාපාරය තුළ දැනට සමස්ත බස් ප්‍රවාහන සේවාවෙන් සියයට 40ක පමණ කොටසක් තිබෙනවා. ඒ නිසා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මේ ආකාරයට අපට ඉදිරියට ගෙන යෑමට පුළුවන් වීම ගැන අප ඉතාම සතුටු වෙනවා.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඊළඟට, ඉතාම වැදගත් වෙන ආයතනයක් තමයි, Motor Traffic Commissioner's office එක. ඒ කියන්නේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මේ රටේ ගමනාගමන ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් විශාල සේවාවක් ඉටු කරගෙන යනවා.

අපි දැන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ e-Motoring ව්‍යාපෘතිය තුළින් ඉදිරියේදී දූෂණය සහ නාස්තිය අවම කරමින් වඩාත් ඉක්මනින් කටයුතු කිරීම සඳහා වැඩකටයුතු රාශියක් කිරීමට බලාපොරොත්තු වනවා. මෝටර් රථ විශාල ප්‍රමාණයකට -මිලියන 7කට පමණ- අදාළ ලිපි ගොනු අපි ළඟ තිබෙනවා. මේවා containersවල තිබුණේ. නමුත් අපි දැන් ඒ සඳහා ගොඩනැගිල්ලක් හදලා, රාක්කවල ඒවා තැන්පත් කරලා, ඒවා computerize කරලා ඉතාම ක්‍රමවත් ආකාරයකට ඒවා සුරක්ෂිත කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරලා තිබෙනවා. ඒ නිසා මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉදිරි වැඩ කටයුතු තව තවත් වැඩිදියුණු කරමින් ඉදිරියට ගෙනයෑමට අපි බලාපොරොත්තු වන බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ගැන කියන්න ඕනෑ. යහපාලන රජය භාර ගන්නට පසුව අපි කිසිම අක්‍රමිකතාවක් කරලා නැහැ. මේ කොමිෂන් සභාවේ වැඩ කටයුතු පිළිබඳව මම නිතරම සොයා බලනවා. අපට පැමිණිල්ලක් ඇවිල්ලා නැහැ. පුළුවන් තරම් අපව උසාවිවලට ගෙනියනවා; නඩු දානවා. ඒ නඩුවලින් අපි ජයග්‍රහණය කරනවා. එසේ ජයග්‍රහණය කරන්නේ අපි නියමිත ආකාරයට ඒ වැඩ කටයුතු ඉෂ්ට කරන නිසායි.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවට එක දෙයක් විතරක් මෙතෙක් කර ගන්න බැරි වුණා. ඒ තමයි මම ඔවුන්ට නියෝග කලා, පෞද්ගලික බස් රථ සහ ලංගම බස් රථ සඳහාත්, කෝච්චිවල ගමනාගමනය සඳහාත් පාවිච්චි කරන්න පුළුවන් වන පෙර ගෙවුම් කාඩ් පතක් අපට හදලා දෙන්න කියලා. නමුත් මේකට ICTA ආයතනයත් එකතු කර ගන්නේ නැතුව කර ගන්න බැරි වුණා. ලංකාවේ තවම National Payment Platform එකක් නැහැ. ඒ නිසා අපට මෙය කර ගන්න බැරි වෙලා තිබෙනවා. ඒක අපේ වැදද්දක් නොවෙයි. ඒ පිළිබඳව මුදල් අමාත්‍යාංශයත් ඒ වාගේම ඊට අදාළ ආයතනත් එකතුවෙලා ඉක්මන් කරලා National Payment Platform එක හදලා දුන්නා නම්, අපට ඒ කටයුත්ත කර ගන්න පුළුවන්. ඔබතුමා දන්නවා, පසුගිය දවස්වල ICTA ආයතනය බොහෝ ප්‍රශ්න හා අර්බුදවලට ගොදුරු වුණු ආයතනයක් බව. ඒ අර්බුද නැති කරගෙන නිසියාකාරයෙන් අපට සහයෝගයක් ලබා දුන්නොත්, අපට එයත් ඉෂ්ට කරලා දීමට පුළුවන් වෙනවා.

ඊළඟට, මාගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය ගැන කියන්න ඕනෑ. එම ආයතනය විශාල සේවාවක් කරනවා. අපට දොස්තරවරු සොයා ගන්න අමාරුයි. මොකද, ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ සේවය සඳහා දොස්තරවරු එන්නේ නැහැ. බොහෝ විට විශ්‍රාම ගිය කිහිප දෙනෙකුගේ සේවය තමයි අපි ලබා ගන්නේ. එවැනි තත්ත්වයක් තිබියදීත්, අපි විශාල

[ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මහතා]

සේවාවක් කරලා තිබෙනවා. බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදී විශාල ආයතනවලට ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයෙන් ඉටු කරලා තිබෙන බව මා ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

විශේෂයෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ගැන කථා කළොත්, අපි ගිය වර්ෂයේදී අන්තර් ජාතික සම්මේලනයක් පැවැත්වුවා. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අද ලෝකයේ කිසිම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියකට නොදෙවෙනි වෙන පරිදි අති දැවැන්ත තාක්ෂණික සේවාවක් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ලබා දෙනවා. මම ඉතාම ආඩම්බර වෙනවා, අපේ නිමලසිරි මැතිතුමා ඇතුළු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ඉන්න වෘත්තීයවේදීන් පිළිබඳව. ලෝකයේ පැවති මෙවැනි සම්මන්ත්‍රණ දෙක තුනකට ගියාම මට ඉතාම පැහැදිලිව පෙනුණා, ඔවුන්ගේ අපේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව විශාල ගෞරවයක් තිබෙන බව.

අපේ මඩකලපුවේ මන්ත්‍රීතුමා ඇහුවා, මඩකලපුව ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව. අපි එන සතිය වෙනකොට මඩකලපුව ගුවන් තොටුපොළ සම්පූර්ණ සිවිල් ගුවන් සේවා තොටුපොළක් බවට පත් කරලා, ගුවන් ගමන් සඳහා ඒ අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා. සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් අපි සකස් කරගෙන යනවා. ඒ ප්‍රතිපත්තිය සකස් කිරීමේ කටයුතුවල අවසාන සාකච්ඡා ටික දැනට කරගෙන යනවා. මම සෑම පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරයෙකුටම ඒ ගැන තම තමන්ගේ අදහස් එවන්න කියලා එහි පිටපතක් එව්වා. ඒවාත් ඇතුළත් කරලා ලංකාවට ගැලපෙන ඉතා හොඳ සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් ලබාදීම සඳහා අපි කටයුතු කරනවා. ඒ වාගේම ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව අපි වැඩ කටයුතු කිරීමේදී ගුවන් තොටුපොළට අදාළ සමාගම දැවැන්ත සේවාවක් ඉෂ්ට කරලා තිබෙනවා. ඉතාම පාරදායකවලින් ගුවන් තොටුපොළේ කටයුතු කරපු නිසා අපේ අදායම දැන් වැඩිවෙලා තිබෙනවා. ඉස්සර සමස්ත ආදායම් ප්‍රමාණයෙන් duty-free shopsවලින් අපට ලැබුණේ සියයට 24ක ආදායමක් පමණයි. පාරදායකවලින් ගුවන් යානයන්ට කැඳවූ නිසා දැන් අපට සියයට 40 සිට 43 දක්වා වූ විශාල ආදායමක් ලබා ගන්න පුළුවන් වෙලා තිබෙනවා.

එපමණක් නොවෙයි. අවුරුදු 20ක් තිස්සේ කිසිම ආකාරයකින් නවීකරණය නොකරපු ගුවන් ධාවන පටය අපි අලුත්වැඩියා කලා. ගුවන් තොටුපළ මාස තුනක් තිස්සේ පැය අටක කාලයක් වහලා තියලා තමයි එම කටයුත්ත සිදු කළේ. අපි දැවැන්ත සේවයක් ඉෂ්ට කරලා තව අවුරුදු 20ක් යනකම් පාවිච්චි කළ හැකි ඉතා හොඳ තත්ත්වයේ පවතින ගුවන් පටයක් සකස් කරලා තිබෙනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සඳහා රුපියල් මිලියන 900ක වියදමින් තට්ටු අටක ගොඩනැගිල්ලක් කටුනායක හදා ගෙන යනවා. ලබන ජනවාරි මාසයට පෙර අපට එම ගොඩනැගිල්ලට යන්න පුළුවන් වෙයි. ඒ වාගේම බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ අපට දැනට පාවිච්චි කිරීමට අවස්ථාව තිබෙන්නේ ගුවන් මගීන් මිලියන හයක් සඳහායි. මේ වන විට ගුවන් මගීන් මිලියන නවයක්, දහයක් පමණ පැමිණෙන්නවා. ඉදිරියේදී මෙම ප්‍රමාණය තවත් වැඩි වෙනවා. එම නිසා අපි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම පිළිබඳ JICA ආයතනයත් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව අපට විශාල ණය මුදලක් ලබා දී තිබෙනවා. ජපන් විශේෂඥයන් විසින් මෙහි Second Terminal එක සඳහා පිරිවිතක් හැඳුවා. ජපන් සමාගම් අතර තරග කරලා ඒ අය ටෙන්ඩර් දැමීම. නමුත් අපේ අවාසනාවට ජපන් සමාගම් දමපු ටෙන්ඩර් එක පිරිවිත අනුව හදපු engineers' estimate එකට වැඩිය සියයට 45ක් වැඩියි. ඉතින් අපට ඒ සමාගමට දෙන්න විධියක් නැහැ. දැනට අපි ඒ පිළිබඳව සාකච්ඡා කරගෙන යනවා. එම නිසා ප්‍රමාදයක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. එම

ප්‍රමාදය ඇති වෙලා තිබෙන්නේ අපි නිසා නොවෙයි. ජපන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ක්‍රියාදාමය නිසා තමයි ඒක ප්‍රමාද වෙලා තිබෙන්නේ. එම නිසා මේ ප්‍රශ්නය අවසන් වනතෙක් තාවකාලික ගුවන් පර්යන්තයක් සෑදීම සඳහා අපි දැන් කටයුතු කරගෙන යනවා. ඊට අමතරව අපේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෝකයේ නව තාක්ෂණයෙන් පිරිපුන් - with improvement made to the communication, navigation and surveillance facilities in AASL, supply, installation and commissioning of aeronautical high frequency transmitters with antennas and implementation of ADS-B in Sri Lanka - ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කිරීම සඳහා කටයුතු කරගෙන යනවා. ඒ නිසා අපි විශාල වියදමකින් යුතු ස්වයංක්‍රීය පද්ධති සවි කර දී තිබෙනවා. අපි දැන් අලුත් රේඩාර් යන්ත්‍ර ගණනාවක් අරගෙන air traffic controllersලාව පුහුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු කරගෙන යනවා. ඒ නිසා මෙම සමාගම ලාභ උපදවමින්, අපට තිබෙන සීමිත ඉඩ කඩ තුළ අපට ලබා දිය හැකි උපරිම සේවය ලබා දෙමින් කටයුතු කරන බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමැතියි.

මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා වූ ජාතික සභාව සුවිශේෂී වැඩ පිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා. මූලාසනාරූපී ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා දන්නවා විශේෂයෙන්ම, පාරේ යනකොට මෝටර් සයිකලයක හරි, බස් රථයක හරි, ට්‍රැක් රථයක හරි හැපිලා අනතුර සිදු කළ පුද්ගලයා හඳුනා ගත නොහැකිව - hit-and-run accidentsවලින් - මිය යන අය ඉන්නවා. අපි පසු ගිය කාලයේ ඒ අය වෙනුවෙන් විශාල වන්දි මුදල් ප්‍රමාණයක් ලබා දීලා තිබෙනවා. එපමණක් නොවෙයි. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩ කටයුතු රාශියක් අප විසින් දැනට ඉටු කර දී තිබෙනවා. දැනුවත් කිරීම් කරනවා. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය කොමිෂන් සභාවක් බවට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීතිමය ප්‍රතිපාදන සකස් කරගෙන යනවා.

විශේෂයෙන් ත්‍රි රෝද රථ පිළිබඳ නියාමන අධිකාරියක් පිහිටුවීමට තීරණය කර, ඒ සඳහා අවශ්‍ය මූලික කටයුතු කරගෙන යනවා. අපි දැනටමත් ත්‍රි රෝද රථ නියාමනය කිරීම සඳහා ගැසට් පත්‍රයක් සකස් කරලා ප්‍රසිද්ධියට පත් කරලා තිබෙනවා. සෑම ත්‍රි රෝද රථයකම යම් ප්‍රමිතියක් තිබිය යුතුයි. ත්‍රි රෝද රථයක taximeter එකක් තිබෙන්න ඕනෑ. අය කළ යුතු මුදල පිළිබඳ අපි නියාමනයක් කරන්නේ නැහැ. නමුත් රිසිට් පතක් ඉල්ලන සෑම කෙනෙකුටම රිසිට් පතක් ලබා දෙන්න ඕනෑ. මීටරයේ සඳහන්, තමන් අය කරන ගණන පෙන්වන්නට ඕනෑ. මෙමගින් මුදල් අය කර ගැනීම පිළිබඳ ස්වයං පාලනයක් ඇති කරලා ත්‍රි රෝද රථ නියාමනය කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් අපි ක්‍රියාත්මක කිරීමට වැඩ කටයුතු කරගෙන යනවා.

විශේෂයෙන් මොහාන් ප්‍රියදර්ශන ද සිල්වා මන්ත්‍රීතුමා දුම්රිය හරස් මාර්ග ගැන කිව්වා. දුම්රිය හරස් මාර්ගවල ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. කොපමණ bell and light systems තිබුණත්, දුම්රිය ගේට්ටු සවි කරලා තිබුණත් ජනතාව ඒවා අස්සෙන් රිංගලා යනවා.

බිමත්ව හෝ නොසැලකිල්ලෙන් හෝ මේ අතරින් රිංගලා යනවා. ඒ නිසා මේ සඳහා පනවන දඩ මුදල් වැඩි කිරීමට කටයුතු කරනවා. රියදුරු බලපත්‍රය නැතිව, රක්ෂණ ආවරණය නොමැතිව ධාවනය කිරීම වැනි තෝරා ගත් වැරදි සඳහා දඩ මුදල් වැඩි කිරීමේ ඒ නීති පද්ධතිය දැන් සකස් කර අවසානයයි. ඒවා දැන් නීති සම්පාදක කාර්යාලයේ තිබෙනවා. ඒ කටයුතු අවසන් වූණාට පසු ජනවාරි - පෙබරවාරි මාස වෙනකොට ඒ අවශ්‍ය සංශෝධන ටිකක් සකස් කර දෙන්න පුළුවන්. ඒ අනුව අපේ නීති පද්ධතියේ රාමුව නිසි ලෙස සකස් කර ගැනීම සඳහා අපට කටයුතු කරන්නට පුළුවන්.

ලක්දිව ඉංජිනියරිං ආයතනය අපි දැන් ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කර ගෙන තිබෙනවා. ඒක අපේ සතුටට කාරණයක්. බොහෝ රාජ්‍ය ආයතන පාඩු ලබන අවස්ථාවකදී, පාඩු ලැබූ ආයතනයක් ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කර ගැනීමට හැකිවීම ගැන අපි ඉතාම සතුටු වෙනවා. ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම තමයි ඒ ආකාරයට ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් වුණේ. රජයට බරක් නොවන ආකාරයට ඉදිරි කාලයේදී මේ වැඩ කටයුතු කිරීම සඳහා අපට අවකාශ ලබා දීම පිළිබඳව මම සහාපතිතුමා ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයට මගේ ස්තුතිය පුද කරන්න කැමැතියි.

මේ තිබෙන ඉදිරි වැඩ කටයුතු ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට පමණක් තනිවම ඉෂ්ට කරන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. මෙහා පොලිස් අමාත්‍යාංශය භාර අපේ ගරු වම්පික රණවක අමාත්‍යතුමා ඉතාම ඕනෑකමින් අප සමඟ අත්වැල් බැඳගනිමින් මේ තිබෙන ප්‍රශ්නවලට තාවකාලික විසඳුම් නොව, දීර්ඝ කාලීන විසඳුම් ලබා ගැනීම සඳහා වැඩ කටයුතු රාශියක් අපිත් සමඟ එකතුව කරනවා. ඒ නිසා එතුමාටත් අපි විශේෂයෙන්ම ස්තුතිවන්ත වෙනවා. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීමේ ප්‍රශ්නයේදී එතුමා ඉතාම උනන්දුවකින් එතුමා සාදන නිවාස අපට මිලදී ගැනීම සඳහා අවස්ථාව සලසා දීලා ඒ වැඩකටයුතුවලට සහයෝගය ලබා දෙනවා.

රිළහට, දුම්රිය ඉඩම්වල ප්‍රශ්න තිබෙනවා. කාලාන්තරයක් තිස්සේ අපේ දුම්රිය ඉඩම් මිනිස්සු බලහත්කාරයෙන් අල්ලාගෙන හිටියා. දුම්රිය බලධාරීන්ද ඒ පිළිබඳ පියවර ගත්තේ නැහැ. දැන් එය විශාල ප්‍රශ්නයක් බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. දැන් අපි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ යෝජනා ක්‍රමයක් යටතේත්, මා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කැබිනට් සංදේශයක් අනුවත් සමස්ත දුම්රිය ඉඩම් ප්‍රමාණය මැනලා, සිතියම්ගතකොට, දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් ප්‍රමාණය නියාගෙන, ඉතිරි ඉඩම් ප්‍රමාණය පාරදායනාවයකින් යුතු වූ ක්‍රමයක් තුළින් බදු වශයෙන් ලබා දීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් දැන් සකස් කර ගෙන යන බව ප්‍රකාශ කරන්න කැමතියි. එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් යොදා මෙම ප්‍රශ්න සඳහා හොඳ විසඳුම් මාලාවක් ලබා දීමට අපි කටයුතු කරනවා.

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මට තව කොපමණ වෙලාවක් තිබෙනවාද?

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

ඔබතුමාට වෙන් කළ වෙලාවෙන් තව විනාඩි දෙකක් තිබෙනවා.

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

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ අවස්ථාවේදී ගරු ජනාධිපතිතුමාට මගේ ස්තුතිය පුද කරන්නට කැමැතියි. ගමනාගමන මණ්ඩලය පාවිච්චි කළ ඉඩම්වල අයිතිය එතුමා අපට ලබා දුන්නා. එතුමා එක පැනක් පහරකින් ඒ ඉඩම් ටික අපට ලබා දුන්නා. ඒ වාගේම, අපේ අගමැතිතුමාත් අපට උදවු කරලා ඒවා භාණ්ඩාගරය සතු සමාගමකට පවරා අපට අවශ්‍ය රුපියල් මිලියන දොළොස්දහක මුදලක් ලබා ගන්න අවස්ථාව සලසා දුන්නා. මේ සඳහා අපේ භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් සමරතුංග මහතා අප වෙත දක්වන ලද අනුග්‍රහය වෙනුවෙන් මේ අවස්ථාවේදී මගේ කෘතචේදීන්වය පළ කරන්න කැමැතියි.

මේ කාර්ය භාරය සාර්ථකව කර ගෙන යෑමට මගේ අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන්ගෙන් මෙන්ම නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාගෙන්ද ලැබුණු සහයෝගය මම මේ අවස්ථාවේදී සිහිපත් කරන්න කැමතියි. මගේ හිටපු ලේකම් නිභාල් සෝමවීර මහතාත්, වර්තමාන ලේකම් විතානගේ මහතාත්, අමාත්‍යාංශයේ ආයතන භාරව කටයුතු කරන සියලු සහාපතිතුමන්ලා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවල නිලධාරීන් පසු ගිය වසරේදී මේ වැඩ කටයුතු නිසි ලෙස කර ගෙන යෑම සඳහා ලබා දුන් සහයෝගය මම අගය කරනවා.

ලබන වසරේ අපට අභියෝග රාශියක් තිබෙනවා. එකක් තමයි, හොස්ස ළඟින් මැස්සා යනකොට දුම්රිය ක්ෂේත්‍රයේ කරන වැඩ වර්ජන. ඒවාත් මැඩපවත්වාගෙන තමයි අපි ප්‍රවාහන සේවය ඉදිරියට ගෙන යෑමට කටයුතු කරන්නේ.

මම වෘත්තීය සමිතිවලින් ඉල්ලනවා, මේ ප්‍රශ්න දෙස ඉතාම යථාර්ථවාදී ලෙස බලන්න කියලා. මොකද, රජය මඟින් ගෙන යන මෙම වැඩ පිළිවෙළ කඩාකප්පල් කළොත් වෙන්තේ, මේ ආයතන අනිවාර්යෙන්ම පෞද්ගලික අංශයට තල්ලු වෙන එකයි. ඒ නිසා එහෙම කටයුතු කරන්නේ නැතිව, දුම්රිය සේවය රැක ගන්නට නම්, ප්‍රවාහනය සේවය රැක ගන්නට නම්, ලංගම රැක ගන්නට නම් යථාර්ථවාදී ලෙස බලා අවශ්‍ය සහයෝගය ලබා දෙන ලෙස ඒ අයගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ප්‍රශ්න තිබෙනවා නම්, ඒවා සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් විසඳා ගැනීම සඳහා අවතීර්ණ වන ලෙස ඒ අයට ආයාචනය කරනවා.

අද දින මාගේ අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ සම්බන්ධ විවාදයේදී අදහස් ප්‍රකාශ කළ පක්ෂ-විපක්ෂ මන්ත්‍රීතුමන්ලා සියලුදෙනාටම ස්තුතිය පුද කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

**ගරු මූලාසනාරූප මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
මිළහට, ගරු (ආචාර්ය) මහාචාර්ය ආඥ මාරසිංහ මන්ත්‍රීතුමා.

[අ.භා. 5.57]

**ගරු (මහාචාර්ය) ආඥ මාරසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு பேராசிரியர் ஆசு மாரசிங்க)  
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා මූලාසනයේ ඉන්න අවස්ථාවේදී කථා කරන්න ලැබීම සතුටට කරුණක්. අද දින සාකච්ඡාවට භාජන වන්නේ, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය සහ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ. මේ Ministries දෙක ගැන කථා කරන්න කාරණා කිහිපයක් තිබෙනවා.

මේ අමාත්‍යාංශ ගැන කථා කිරීමට කලින් මට කාරණයක් සිහිපත් වෙනවා. 2014 නොවැම්බර් 22 වන දා මට මතක් වෙනවා. ඒ, හරියටම මීට අවුරුදු තුනකට කලින් අපේ ජනාධිපතිතුමා ජනාධිපතිවරණයට ඉදිරිපත් වෙනවා කියලා ප්‍රකාශ කරපු දවස. එදා එතුමා ඒ ප්‍රකාශය කරනකොට "විදුලි පුටුවක්" ගැන මේ රටේ ලොකු මතවාදයක් තිබුණා. විදුලි පුටුවක් ගැන තිබුණු මතවාදය සාකච්ඡා වුණේ, ඒ වකවානුවේ තිබුණ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය - foreign policy - නිසා රටට වූණු හානියත් එක්කයි. එතුමාගේ පළමුවෙනි කථාවේදීම එතුමා පැහැදිලි ප්‍රකාශයක් කලා, "අපි අලුත් වෙනසක් ඇති කරලා, කාටවත් ගැනි නැති විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් මේ රටේ හදලා විදුලි පුටුවේ කථාව අයිත් කරනවා" කියලා. මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඒක ඔබතුමාටත් මතක ඇති. එතුමා කියපු ආකාරයෙන්ම විදුලි පුටු කථාව අයිත් කරලා,

[ගරු (මහාචාර්ය) ආශු මාරසිංහ මහතා]

ලෝකයේ තිබුණු ඒ මතවාදය වෙනස් කරලා, පැහැදිලි සෘජු විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් හදා ගන්න අපට පුළුවන් වුණා. මේ ගැන කියනකොට මට විශේෂයෙන්ම සිහිපත් වෙනවා, හිටපු විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය ගරු මංගල සමරවීර මැතිතුමා. එතුමා එදා සිට සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් කලා. ඒ වාගේම, අපේ වර්තමාන විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය ගරු තිලක් මාරපන මැතිතුමාටත් ඒ හැකියාව, දර්ශනය, බුද්ධිය තිබෙනවා. ඒ නිසා එතුමාට ඉතාම පහසුවෙන් මේ කටයුතු ඉදිරියට ගෙනියන්න පුළුවන්. මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ රටට අනන්‍ය වූ සෘජු විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් ගැන අපට තව තවත් කථා කරන්න පුළුවන්.

මූලාසනාරූඪ ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, මේ කාරණා ගැන කථා කරනකොට, විදේශ ප්‍රතිපත්තිය -විදේශ සේවාව- ගැන කථා කරනකොට පුංචි විවේචනාත්මක අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්නත් මම කල්පනා කළා. මා අද මේ කථාවට අදාළ කාරණා සොයා බැලුවා. "Foreign Affairs" කියලා ලෝකයේ ප්‍රසිද්ධ journal එකක් තිබෙනවා. 1922 තමයි මෙම "Foreign Affairs" journal එක පටන් ගත්තේ. අපේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා හැටියට ඉන්නේ ප්‍රසාද් කාරියවසම් මහත්තයා. එතුමා ලෝකයේම ප්‍රසිද්ධ, අපි හැමෝම ගරු කරන තානාපති සේවයේ සුවිශේෂී අත්දැකීම් රාශියක් තිබෙන නිලධාරී මහත්මයෙක්. එතුමාත් මට සාක්ෂි දෙයි. මේ "Foreign Affairs" journal එක තමයි ලෝකයේ foreign policy එක ගැන, තානාපති සේවය ගැන තිබෙන ඉතාම වැදගත්ම journal එක. මම අද මේ journal එක search කළා, ලංකාව ගැන articles කොච්චර තිබෙනවාද කියලා.

**ගරු මූලාසනාරූඪ මන්ත්‍රීතුමා**  
(மாண்புமிகு தலைமைதாங்கும் உறுப்பினர் அவர்கள்)  
(The Hon. Presiding Member)  
Order, please! මේ අවස්ථාවේදී ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනයට පැමිණෙනවා ඇති.

*අනතුරුව ගරු මුස්බුර් රහුමාන් මහතා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනාරූඪ විය.*  
*அதன் பிறகு, மாண்புமிகு குழுக்களின் பிரதித் தவிசாளர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று அகலவே, மாண்புமிகு பிரதிச் சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்.*  
*Whereupon THE HON. MUJIBUR RAHUMAN left the Chair, and THE HON. DEPUTY SPEAKER took the Chair.*

**ගරු (මහාචාර්ය) ආශු මාරසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) ஆசு மாரசிங்கு)  
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)  
ගරු සභාපතිතුමා මූලාසනයට පැමිණි අවස්ථාවේ මෙම foreign policy එක ගැන කථා කරන්න ලැබීම සන්නේෂයක්. මේ "Foreign Affairs" journal එක search කළාම ශ්‍රී ලංකාව ගැන articles 177ක් ආවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මේ articles 177 තුළ අපේ ශ්‍රී ලාංකිකයින් පළ කළ articles එකක්වත් නැහැ. ඒක තමයි තත්ත්වය. ප්‍රසාද් කාරියවසම් මහත්මයාත් මේ ගැන අවධානය යොමු කරයි කියලා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම අපේ විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමාත් මේ ගැන අවධානය යොමු කරයි කියලා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ විදේශ සේවයේ ඉන්න නිලධාරීන්ගේ පර්යේෂණ දැනුම ගැනත් අලුතෙන් සිතිය යුතුයි කියලා අපි කල්පනා කරනවා. අපේ තානාපති සේවයේ ඉන්න නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් හැමදාම උදේට පැය භාගයක් වෙන් කරගෙන "Foreign Affairs" journal එක කියවනවා නම්, මේ ලෝකයේ විදේශ සේවාව ගැන දැනුම තව තවත් වැඩි වෙයි, අපේ විදේශ සේවාව තව තවත් ඉහළට එසවෙයි කියලා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. මෙය කියවන තානාපති කාර්යාලවල නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් නැතුවා නොවෙයි. හැබැයි බොහෝම සුළු පිරිසක් තමයි ඉන්නේ. ඒ වාගේම ඒ තිබුණු

articles 177ත් ලංකාව ගැන කියන, ලංකාව හැටියට නම් කරන articles හතක් විතර තමයි තිබුණේ. ඒ තිබුණු හතම negative impact එකක් සහිත ඒවා. ඒවා ඉතාමත් මැනකදී පළ කරපු ඒවා. "China's investment in Sri Lanka" එක විතරයි ටිකක් positive impact එකකට තිබෙන්නේ. අනෙක් ඔක්කෝම articles 2015 වසරට කලින් වාගේ තමයි පළ වෙලා තිබුණේ. 2016 වසරේ articles දෙකයි පළ වෙලා තිබෙන්නේ. අනෙක් සියලුම articles negative impact එකක් සහිත ඒවා. විදේශ සේවයේ ඉන්න අපේ නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් මේ ගැන කල්පනා කරලා මේකට comments ලියනවා නම්, තමන්ගේම කැමැත්තෙන් අධ්‍යයනය - ස්වයං අධ්‍යයනයක්- කරනවා නම් හොඳයි. "Diplomacy" කියන එක ගැන මීට වඩා ඉගෙන ගන්න පුළුවන් නම් හොඳයි කියලා වාගේ සමහර අත් දැකීම් අනුවත් මට හිතූණා. විදේශ රටවල ඉන්නකොට ලැබුණු අත් දැකීම් එක්ක කල්පනා කරනකොට අපේ සමහර නිලධාරීන්ගේ, නිලධාරීන්ගේ තිබෙන උඩඟුකමත්, මහත්තත්වකමත් පොඩ්ඩක් අඩු කර ගන්නා නම් හොඳයි කියලා මා හිතනවා, විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමනි. ඒක මගේ අත් දැකීමක්. මම විදේශ රටවල ඉන්නකොට "මම මාරසිංහ" කියලා තානාපති කාර්යාලයට කථා කළාම සලකන විධියයි, "I am Prof. Marasinghe" කියලා කථා කළාම සලකන විධියයි ගොඩක් වෙනස්. විශේෂයෙන්ම සිංහල භාෂාවෙන් කථා කළාම සමහර නිලධාරීන්ගේ කථා කරන්න කැමැති නැහැ. හැබැයි ඔවුන් සිංහල භාෂාව දන්නේ නැත්තේ නැහැ, ඔවුන් දෙමළ භාෂාව දන්නේ නැත්තේ නැහැ; ඔවුන් දන්නවා. නමුත් විදේශ සේවයට ගියාම තමන් කොයි රටෙන්ද ආවේ, තමන් සේවය කරන්න ඕනෑ කාටද කියන දේ අමතක වන නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් විදේශ සේවයේ ඉන්නවා. ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න කියලා ඔබතුමන්ලාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. Diplomacy ගැන training එක මදිද, එහෙම නැත්නම් අපට එහෙම වෙලා තිබෙන්නේ ඇයි කියන එක ගැන හිතන්න වෙනවා. අනෙක් රටවල තානාපති කාර්යාලවල නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් කථා කරන විධියෙන් පොඩ්ඩක් අපට ඒක දැනිලා තිබෙනවා.

තව එක කාරණයක් විධියට, ලාඕස් විසා පිළිබඳව ඔබතුමාගේ අවධානයට යොමු කරවන්න කැමැතියි, ගරු ඇමතිතුමනි. අපේ ආචාර්ය ජයම්පති වික්‍රමරත්න මහත්මයා තමයි Laos-Sri Lanka Parliamentary Friendship Association එකේ සභාපති හැටියට ඉන්නේ. මීට මාස දෙකකට කලින් අපි ලාඕස්‍යේ පාර්ලිමේන්තු කණ්ඩායමත් එක්ක සාකච්ඡා පැවැත්වුවා; අපි එහේ ගියා. 2009 වසර වෙනකල් අපට තිබුණේ visa on arrival. 2009 වසරේ පැවැති ආණ්ඩුව එම visa on arrival ඉල්ලා අයිත් කර ගත්තා. ත්‍රස්තවාදී කාරණා නිසා කියලා තමයි කිව්වේ. නමුත් 2009 වසරේ දී ත්‍රස්තවාදය අවසන් වුණා. ඒ නිසා 2016 වසරේදී අපේ ආණ්ඩුව නැවතත් ඒක ඉල්ලුවා. නමුත් තවම ඒකට හරියට පිළිතුරු ලැබිලා නැහැ. ලාඕස් ජනරජය බලාගෙන ඉන්නවා, නැවත මේකේ follow up එකක් කරලා- නැවත අපට visa on arrival ලබා ගන්න පුළුවන් නම් ඉතාමත් හොඳයි. මොකද, ලාඕස්‍ය කියන්නේ අපිත් එක්ක කිට්ටු, බුදු දහමත් එක්ක කිට්ටු සම්බන්ධතා තිබෙන රටක්. ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න කියලා මා ඉල්ලීමක් කරනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, ඔබතුමා දැන් කථාව අවසන් කරන්න. විනාඩි තුනක කාලයක් වැඩියෙන් අරගෙන තිබෙනවා.

**ගරු (මහාචාර්ය) ආශු මාරසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு (பேராசிரியர்) ஆசு மாரசிங்கு)  
(The Hon. (Prof.) Ashu Marasinghe)  
ගරු සභාපතිතුමනි, මට තව විනාඩි දෙකක කාලයක් දෙන්න. මොකද, තවත් කාරණා කිහිපයක් ගැන කථා කරන්න තිබෙනවා.

රීළඟට, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය ගැනත් කාරණා කිහිපයක් කියන්න මට අවසර දෙන්න. ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ විවෘතයේදී මම නිතර කපා කළ දෙයක් වන Ministry of Transport and Civil Aviation එකෙන් vehicle registration වලදී දෙන RFID එක ගැන කියන්න ඕනෑ. RFID එක ගැන අපි නිතර කපා කරනවා. ඒක අවශ්‍යම කාරණයක්. ඒ පිළිබඳව ඔබතුමන්ලාගේ අවධානයට යොමු කරවන්න කැමැතියි.

රීළඟට, කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ duty free shops වල ශ්‍රී ලාංකීය සන්නාමය සහිත products වල, international brands වලට වැඩි ඉඩ කඩක් ලබා දෙන්න කියලා මා ඉල්ලීමක් කරනවා. උදාහරණයක් විධියට කියනවා නම්, ඩිල්මා, හමීඩියා, කෙලී ෆෙල්ඩර් වාගේ international-branded products සම්බන්ධයෙන් වැඩි අවධානයක් යොමු කරනවා නම් හොඳයි. ඒ සඳහා කලාපයක් හඳුනා දෙනවා නම් හොඳයි.

රීළඟට, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවයේ ලොකු ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා, නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි. ඒ බස්වල AC නැහැ. සමහර බස්වල fan එකක්වත් නැහැ. නමුත්, වැඩිපුර සල්ලි ගන්නවා.

රීළඟට ඔබතුමන්ලා කපා කළා, National Payment Platform එක ගැන. ඒක අනිවාර්යයෙන් කළ යුතු දෙයක්. මොකද, අපට එවැනි කාඩ් පත් තිබෙනවා නම්, National Payment Platform එක හරහා ඒ තුළින් අපට ඕනෑම ගමනාගමන සේවයක යෙදීමේ හැකියාව ලැබෙනවා.

මේ අවස්ථාවේදී මා තවත් කරුණක් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. අපි traffic එකේදී දුම්රිය ගේට්ටු හරහාත් වාහන නවතා තිබෙන ආකාරය දකිනවා. එවැනි සිදුවීමක් නිසා පසුගිය කාලයේදීත් ලොකු accident එකක් වුණු ආකාරය අපි දැක්කා. එම නිසා traffic එකේදී දුම්රිය පාර හරහා වාහන නවත්වා ගෙන සිටින රියදුරන්ට වහාම දඬුවම් කරනවා විතරක් නොවෙයි, ඔවුන්ගේ රියදුරු බලපත්‍රයන් අහෝසි කරන්න කියලා මා ඉල්ලා සිටිනවා. මොකද, hump ගහලා තිබෙන ඒ ඉඩ අපි තැබිය යුතුයි. නමුත්, සමහර රියදුරන් ඒ ඉඩවත් තබන්නේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මගේ අවසාන යෝජනාව මා ඉදිරිපත් කරන්නම්. දුම්රිය ස්ථාන ආශ්‍රිතව දුම්රිය මහල් නිවාස ඉදි කරලා දුම්රිය නගර ඉදි කරනවා නම්, ලංකාවේ අනාගත සැලසුම්වලට ඉතා වටිනාවා කියලා මා හිතනවා. ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, ඔබතුමා මේ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න. මා හට වැඩිපුර වේලාව ලබා දීම ගැන ගරු සභාපතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)

රීළඟට, ගරු තාරක බාලසුරිය මන්ත්‍රීතුමා. ඔබතුමාට විනාඩි 15ක් තිබෙනවා.

[අ.හා. 6.08]

**ගරු තාරක බාලසුරිය මහතා**  
(மாண்புமிகு தாரகா பாலசுரியா)  
(The Hon. Tharaka Balasuriya)

ගරු සභාපතිතුමනි, මට විනාඩි 15ක් වාගේ කාලයක් වෙන් කර දීම ගැන මම ප්‍රථමයෙන්ම තමුන්තාන්සේට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. අද අමාත්‍යාංශ 3ක වැය ශීර්ෂ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වැය ශීර්ෂ තුනෙන් විශේෂයෙන්ම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව තමයි මා කපා කරන්න බලාපොරොත්තු වන්නේ. ඒ වාගේම මා ප්‍රථමයෙන්ම අපේ අලුත් විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමාට මගේ සුබ පැතුම් එකතු කරන්න කැමැතියි. අපේ අලුත් විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමා බුද්ධිමත්, ඒ වාගේම මෝරපු දැනුමක් ඇති පුද්ගලයෙකු කියන එක අපට පැහැදිලිව කියන්න පුළුවන්. ඒත් එක්කම එතුමා ප්‍රතිපත්තිගරුක දේශපාලකයෙකු කියලාත් අපි දන්නවා. මීට ඉස්සෙල්ලාත් අපි දැක්කා, එතුමා ප්‍රතිපත්තිමය හේතුවක් මත එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයෙන් ඉවත් වූ ආකාරය. එම නිසා මම ඉස්සෙල්ලාම එතුමාට මගේ සුබ පැතුම් එකතු කරන්න කැමැතියි. ඒ වාගේම එතුමාගේ රාජකාරියත් දැන් සැහෙනන අමාරු වෙලා තිබෙනවා. මොකද, එතුමාට ඉස්සෙල්ලා හිටපු විදේශ කටයුතු ඇමතිතුමා - රවි කරුණානායක ඇමතිතුමා නොවෙයි- වන මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා ජීනීවාට්ටු ගිහිල්ලා යෝජනා මාලාවකට අත්සන් කළා. ඒක අත්සන් කරන කොටම අපි කිව්වා, මේකෙන් යම් කිසි විධියකට මේ රටේ තිබෙන ස්වාධිපත්‍යයත්, පරමාධිපත්‍යයත් අභියෝගයට ලක් කරනවා කියලා. ඒ වාගේම මේ යෝජනා මාලාවෙන් අපි ඇත්ත වශයෙන්ම දැක්කේ regime change එකක්, එහෙම නැත්නම් වෙනත් පාලකයෙකු ඉවත් කිරීමක් නොවෙයි. නමුත්, රටේ systematic change එකක් මේ තුළින් ඇතිවනවා. මේ වාගේ යෝජනා රටට අහිතකරයි කියලා අපි කිව්වත්, ඒ යෝජනා ඉදිරියට ගෙන යන්න කටයුතු කරනවා. කෙසේ වෙතත් නීතිඥයෙකු හැටියට මේ යෝජනාවල තිබෙන නීතිමයභාවය සම්බන්ධයෙන් ඔබතුමා යම් කිසි විධියක සැලකිල්ලක් දක්වයි කියන එක මා විශ්වාස කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, නිදහස ලැබුණාට පස්සේ අපට විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් තිබුණේ නැහැ. මොකද, අපි එංගලන්තයත් එක්ක treaties 3ක් අත්සන් කළා. ඒකෙන් දෙවෙනි ගිවිසුමේදී මොකක්ද වුණේ? ලංකාවේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය යම් කිසි විධියකට එංගලන්තයෙන් මෙහෙයවනවා කියන තීරණයට තමයි ඒකෙන් අපි ආවේ. ඒ කාලයේදී අපේ ඩී.එස්. සේනානායක මහත්මයාටත් යම් කිසි විධියක ලොකු හයක් තිබුණා, මේ රට කවදා හරි කොමියුනිස්ට් රටක් වෙයිද කියලා. එම නිසා තාවකාලිකව හරි එංගලන්තයෙන් අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය මෙහෙයවන එක හොඳයි කියලා තමයි එතුමාත් කල්පනා කළේ. ඒ වාගේම ඒ කාලයේ හිටපු දේශපාලනඥයෝ දිහා බැලුවත්, ඒ අයගේ පසුබිම දිහා බැලුවත් පෙනෙනවා, ඒ අය යම් කිසි විධියක බටහිරවාදී ප්‍රතිපත්ති මාලාවක සිටි බව. අපි අහලා තිබෙනවා, දිවංගත ජෙනරල් ශ්‍රීමත් ජෝන් කොතලාවල හිටපු අගමැතිතුමා බැන්ඩුං සමුළුවට ගිහිල්ලා මේ සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ජවහල්ලාල් නේරු අගමැතිතුමාත් එක්ක සංවාදයකට පැටලුණු බවත්.

සමහර අය කිව්වා, ඒ කාලයේදී එතුමා ඇමෙරිකානු ඉන්තෙක් වාගේ රහපෑවා කියලා. හැබැයි, කෙසේ වෙතත් එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මහතාගේ කාලයේදී එතුමා නේරු අගමැතිතුමා එක්ක එකතු වෙලා Non-Aligned Movement එකකට ගියා. ඒ වාගේම ඩඩ්ලි සේනානායක මහත්මයාගේ කාලයේදීත්, සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනියගේ කාලයේදීත් යම් කිසි විධියකට Non-Aligned Movement ප්‍රතිපත්තියක් තමයි අපි ඉදිරියට ගෙන ගියේ. කෙසේ වෙතත් ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මහත්මයාට ඒ කාලයේ "යැංකි ඩිකි" කියලාත් කිව්වා. මොකද, එතුමාත් යම් කිසි විධියකට බටහිර ප්‍රතිපත්ති මාලාවක් ඉදිරියට ගෙන ගිය නිසා. මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ කාලයේ එතුමා ඉදිරියට ගෙන ගියේ Asia-centric එහෙමත් නැත්නම් ආසියාවත් එක්ක සම්බන්ධ විදේශ ප්‍රතිපත්ති මාලාවකුයි. හැබැයි, අපි ආසියාව කේන්ද්‍ර කරගත් ප්‍රතිපත්ති මාලාවක් ඉදිරියට ගෙන ගියාට ඒ කාලයේදී ඉන්දියාවට වුණේ මොකක්ද කියන එක අපි දැක්කා. ඉන්දියාවේ ආණ්ඩු වෙනස්

[ගරු තාරක බාලසූරිය මහතා]

විමන් එක්ක ඒ අය යම් කිසි විධියක බටහිරවාදී ප්‍රතිපත්ති මාලාවකුයි ඉදිරියට ගෙන ගියේ. එතැනදී පොඩි ගැටුමක් ඇති වුණාය කියන එකත් අපට පැහැදිලිව කියන්න පුළුවන්.

ගරු සභාපතිතුමනි, විදේශ ප්‍රතිපත්තිය ගැන කථා කරද්දී, ලෝකයේ තිබෙන යථාර්ථයත් අපි පිළිගන්න ඕනෑ. අදත් ලෝකයේ අධිරාජ්‍යවාදය තිබෙනවා. ඉතිහාසයේ සිට බැලුවොත්, අධිරාජ්‍යවාදය වෙනස් වෙලා තිබෙන්න පුළුවන්. ඒ අය රහපාන ක්‍රමයත් වෙනස් වෙන්න පුළුවන්. නමුත්, අනිවාර්යයෙන්ම අධිරාජ්‍යවාදයක් තිබෙනවා. දැන් අද තිබෙන්නේ ඇමෙරිකානු අධිරාජ්‍යවාදයක්. සමහර වෙලාවට මේ අය මාධ්‍ය නිදහස ගැන කථා කරුවී; ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ගැන කථා කරුවී; ගිනිල්ලා දේශපාලන පක්ෂවලට මුදල් දේවී; ඒ දේශපාලනඥයින් සල්ලිවලට ගනිවී. එහෙමත් නැත්නම් NGOs වලට මුදල් දේවී; ඒ විද්වතුන් - academics ලා - මේ අයට ගන්න පුළුවන් වෙවී. නමුත්, මේ ඔක්කෝම කරන්නේ ඒ රටේ අනාගතය වර්ධනය කර ගන්නය කියන එකත් මෙතැනදී පැහැදිලිව කියන්න පුළුවන් වෙනවා.

මෙවැනි තත්වයක් තුළ අපි කොයි වාගේ විදේශ ප්‍රතිපත්තියක් ගෙන යනවාද කියන එක කල්පනා කරන්න ඕනෑ. විශේෂයෙන් ඉන්දියාවත් එක්ක කොයි වාගේ විදේශ ප්‍රතිපත්තියක්ද ගෙන යන්නේ කියන එක අපි බලන්න ඕනෑ. අපි දන්නවා, ඉන්දියාවේ හිටපු තානාපතිතුමිය, නිරූපමා රාවෝ මහත්මිය ඉන්දියාවේ විදේශ ලේකම් වුණා. එතුමිය ප්‍රකාශ කළා, ලංකාවත් ඉන්දියාවත් අතර තිබෙන විදේශ ප්‍රතිපත්තිය අවුරුදු 18ක තරුණයකු හා තරුණියක අතර තිබෙන ආදර සම්බන්ධයක් වාගේ වෙන්න ඕනෑයි කියලා. ඒකෙන් එතුමිය අදහස් කළේ මොකක්ද? අපි වෙනත් රටක් එක්ක සම්බන්ධතා පවත්වන කොට, ආශ්‍රය කරන කොට ඉන්දියාවට අපත් එක්ක යම් කිසි කනගාටුවක් ඇති වෙන්න පුළුවන්; තරහක් ඇති වෙන්න පුළුවන්; එහෙමත් නැත්නම් ආදරය කරන තරුණයකුට, තරුණියකට වාගේ ඊර්ෂ්‍යාවක් ඇති වෙන්නත් පුළුවන්. ඒ නිසා ඉන්දියාවට යම් කිසි සැකයක් ඇති වී තිබෙනවා නම් ඉස්සෙල්ලාම ඒ සැකය තුරන් කරන්න ඕනෑය කියන එකයි මා පැහැදිලි කරන්නේ. අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය යම්කිසි විධියකට ඉන්දියාවේ විදේශ ප්‍රතිපත්තියත් එක්ක සමගාමීව යනවා නම් ඒකෙන් යම් කිසි විධියකට අපට වාසියක් ලබා ගන්න පුළුවන් කියලා මා විශ්වාස කරනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි, ගරු සභාපතිතුමනි. දැන් සමහර රටවල් අපේ රටට ඇතුළු වෙන්න හදන්නේ කොහොමද? දැන් බටහිර රටවල් ගත්තොත්, ඒ අයට අපට good governance ඇති කරන්නය කියනවා; මානව හිමිකම් ආරක්ෂා කරන්න ඕනෑයි කියනවා; ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ස්ථාපිත කරන්න ඕනෑයි කියනවා. විදේශ රටවල් අපට මේවා කියන්න ඉස්සෙල්ලා අපි මේවා කරන්න ඕනෑ. මොකද, මානව හිමිකම් ආරක්ෂා කරන එකෙන් අපේ රටට අවාසියක් වෙන්නේ නැහැ. මාධ්‍ය නිදහස ආරක්ෂා කරන එකෙන් අපට හානියක් වෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා බටහිර රටවල් මේවා කියනතුරු බලාගෙන ඉන්නේ නැතිව අපි මේවා හදා ගත්තොත් අනිවාර්යයෙන්ම අපේ රටට කරන ඇතිලි ගැසීම් යම්කිසි විධියකට අඩු වෙනවා කියලා මා විශ්වාස කරනවා.

ඒ විතරක් නොවෙයි. දැන් චීනය වාගේ රටවල් ඒ අයගේ ග්‍රහණයට අපි වාගේ කුඩා රටවල් ගන්න බලන්නේ කොහොමද? ආර්ථික වශයෙනුයි. ඒ පැත්තෙන් අපේ රට විතරක් නොවෙයි, ඒකට මුහුණ දීලා තිබෙන්නේ. දැන් කෙන්නියාව ගත්තොත්, චීනය කෙන්නියාවට රේල් පාරවල් හදන්න විශාල ලෙස ණය දීලා ඒ අය යම් කිසි ණය උගුලකට -debt trap එකකට - හසුවෙලා තිබෙනවා.

දැන් අපේ දේශපාලනඥයින් කියනවා, ලංකාවත් ණය උගුලකට හසු වී තිබෙනවා කියලා. අපි මේ ගැනත් අවධානය යොමු කරන්න ඕනෑ. යම් කිසි විධියකින් ණයක් ගන්න කොට අපි ඒ රටවල නොයෙක් අවධානාවන් ඉෂ්ට කර ගන්න ඉඩ දෙන්න හොඳ නැහැ කියන එකයි මගේ විශ්වාසය.

ඒ විතරක් නොවෙයි. අපේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළින් අපට මොනවාද අවශ්‍ය වන්නේ කියන එකත් අපි කල්පනා කරන්න වුවමනායි. දැන් ගරු මංගල සමරවීර ඇමතිතුමා ගිනිල්ලා -මා දන්නේ නැහැ, එතුමාට කවුරු උපදෙස් දුන්නාද කියලා- මේ ඔක්කෝටම අත්සන් කළායින් පස්සේ යම්කිසි විධියකින් පරමාධිපත්‍ය සම්බන්ධයෙනුත්, ස්වාධිපත්‍යය සම්බන්ධයෙනුත් ප්‍රශ්නයක් ඇති වුණා. ඒ නිසා මේ විදේශ ප්‍රතිපත්තිය තුළ අපේ රටට අවශ්‍ය වන්නේ මොකක්ද කියන එකත් අපි මෙතැනදී කල්පනා කරන්න ඕනෑ. එතකොට ඒ අවශ්‍ය වන දේ අනෙකුත් රටවල් එක්ක ගනු දෙනු කරලා ලබා ගන්නේ කොහොමද කියන එකත් අපි මෙතැනදී කල්පනා කරන්න ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමනි, දැන් මේ විදේශ බලපෑම් තිබෙන රටවල් තව ගොඩක් තිබෙනවා. ලංකාවට විතරක් නොවෙයි, විදේශ බලපෑම් තිබෙන්නේ. අපේ රටට තිබෙනවා වාගේම වෙනත් රටවලටත් විදේශ බලපෑම් තිබෙනවා. විශේෂයෙන් පිලිපීනය ගත්තොත්, ඒ රට විදේශ බලපෑම් ගොඩක් තිබෙන රටක්. තේරුතුමා, එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා 1950 ගණන්වල, 1960 ගණන්වල Non-Aligned Movement එක පටන් ගන්නා වාගේ බලපෑම් තිබෙන රටවල් එක්ක පවා සම්බන්ධකම් ඇති කරගෙන යම්කිසි common platform එකක් හදාගන්න අපටත් පුළුවන් වුණොත්, විදේශ රටවල් එක්ක ගනුදෙනු කරන්න මීට වඩා ලේසි වනවා කියා මම විශ්වාස කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අවසාන වශයෙන් මා තවත් කාරණයක් මතක් කරනවා. මෙම යහ පාලන ආණ්ඩුවේ ඇමතිවරුන් දෙදෙනකු මාරු කරන්න ඕනෑ කියා තමයි කවුරුත් කියකියා සිටියේ. දැන් ඒ ඇමතිවරුන් දෙදෙනාම මාරු කර තිබෙනවා. මම විශ්වාස කරනවා, අලුතින් පත්වූ අපේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමා බුද්ධිමත් පුද්ගලයෙක් කියා. අපේ මංගල සමරවීර අමාත්‍යතුමා වාගේ නොවෙයි. මම හිතනවා, එතුමා ඉදිරියේදී මේ රටට හානි වන්නේ නැති විධියට කටයුතු කරාවි කියා. නීතිඥවරයකු වන එතුමා, අත්සන් කරන ගිවිසුම් මොනවාද කියා හොඳින් කල්පනා කර බලා, ඒවා කියවා බලා අත්සන් කරාවි කියා මම විශ්වාස කරනවා. මේ රටේ තිබෙන තත්වය තවත් වර්ධනය කරගන්න, විදේශ සම්බන්ධකම් තවත් වැඩි දියුණු කරගන්න එතුමාට ශක්තිය, ධෛර්යය ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය නිම කරනවා.

[අ.හා. 6.18]

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)

ගරු සභාපතිතුමනි, අප අමාත්‍යාංශය වන ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේත්, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේත් වැය ශීර්ෂ සාකච්ඡා වන මේ අවස්ථාවේදී මා මේ කරන්නේ අපේ අමාත්‍යාංශයට අදාළව කරන අවසාන කතාවයි. 2018 වර්ෂයේ අය වැය තුළින් අපට වෙන් කර තිබෙන මුදල ගත් කල, පසු ගිය වසරට වෙන් කළ මුදලට වඩා



යම්කිසි මුදලක් අඩු වෙලා තිබෙන බව පෙනෙනවා. පසු ගිය වසරේ වෙන් කළ රුපියල් බිලියන 53ක් වූ මුදල මෙවර රුපියල් බිලියන 42ක් දක්වා අඩු වෙලා තිබෙනවා. මෙයින් පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රුපියල් බිලියන 18කුත්, මූලධන වියදම් සඳහා රුපියල් බිලියන 24කුත් වෙන් වී තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ අමාත්‍යාංශය ආයතන 9කින් සමන්විත වෙනවා. අපේ අමාත්‍යාංශයට අයත් ඒ ආයතන 9 තුළ සේවකයෝ 60,000කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සේවය කරනවා. ඒ අතරින් වැඩිම සේවකයන් පිරිසක් සේවය කරන්නේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේයි. දැනට 32,000කට ආසන්න සේවකයන් ප්‍රමාණයක් එහි ඉන්නවා. අප මේ රජය භාර ගනිද්දී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විශාල අර්බුදයකට මුහුණ පා තිබුණා. අපේ අමාත්‍යාංශයේ වර්තමාන අමාත්‍යවරයාගේ සහ සභාපතිවරයාගේ විශේෂ දායකත්වය යටතේ මුදල් අමාත්‍යාංශයේ, අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ, ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ දායකත්වය යටතේ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඒ අභාග්‍යසම්පන්න තත්ත්වයෙන් මුදා ගත් නිසා එය දැන් ලාභ ලබන තත්ත්වයකට පත් වෙලා තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, 2015 වසරේදී රුපියල් කෝටි 522ක් පමණ වූ අලාභය මේ වසරේදී රුපියල් කෝටි 200කට වඩා වැඩි ලාභයක් ලබන තත්ත්වයකට පත් කරන්න අපට හැකි වෙලා තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල්, සේවා නියුක්තියන්ගේ භාර අරමුදල්, පාරිතෝෂික ලෙස අප ගෙවන්න තිබූ රුපියල් කෝටි 1,450ක් පමණ වන මුදලින් සියයට 80ක්, 90ක් පමණ ගෙවා තිබෙනවා. තවත් සුළු ප්‍රමාණයක් තමයි අපට ගෙවන්න තිබෙන්නේ. ඒ පිළිබඳව අපි විශේෂයෙන්ම සන්නේෂ වෙනවා. අපේ ඩිපෝ 105න් ඩිපෝ කීපයක -එකක දෙකක- හැරෙන්නට අනෙක් සෑම ඩිපෝවක්ම ලාභ ලබන තත්ත්වයට පත් කර තිබෙනවා. සමහර ඩිපෝවල ස්ථිර තැන්පතු ද කර තිබෙනවා කියා අපට දැනගන්න ලැබුණා. උතුර පළාතේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය තුළ රුපියල් කෝටි 20කට වැඩි මුදලක් ස්ථිර තැන්පතු වශයෙන් තැන්පත් කර තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ඒ සියලුදෙනාට අපි විශේෂයෙන්ම ස්තුතිවන්ත වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, 2018 වර්ෂය වෙනුවෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් විශේෂ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මෙවර අපේ ඩිපෝ ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා රුපියල් බිලියනයකට ආසන්න මුදලක් වෙන් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම, අපි නව engine කට්ටල ලබා දුන්නා. කුඩා බස් රථ - low-floor බස් රථ - 100ක් පමණ ගෙන්වන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. රථ ඇණිය පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහාත් මුදල් වෙන් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම, රියදුරු පුහුණු පාසල් සඳහාත් අපි වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. VRS ක්‍රමය යටතේ සේවකයන් විශ්‍රාම යැවූ පසු අපට මෙම සාර්ථකත්වය ලබාගැනීමට හැකි වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ ඉදිරියේදී ලාභ ලබන තත්ත්වයක් දිගින් දිගටම පවත්වාගෙන යන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. පුද්ගලික බස් රථ සමඟ එකතු වෙලා තවත් කටයුත්තක් කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ ගැන අපි අද උදේත් සාකච්ඡා කළා, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා, ගරු ලසන්ත අලගියවන්ත අමාත්‍යවරයා ඇතුළු අය සමඟ.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ සංකල්පයක් වන "සහසර" ඒකාබද්ධ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. පෙර ගෙවුම් කාඩ් පතක් හඳුන්වා දී මේ රටේ මගී ප්‍රවාහනය යම්කිසි විධිමත් ක්‍රියා පිළිවෙළකට අනුගත කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ සඳහා රුපියල් කෝටි 750ක් පමණ

වැය වන බවට අපි ගණන් බලා තිබෙනවා. ඒ වෙනුවෙන් මුදල් ලබා ගැනීමේ හැකියාවන් අපට තිබෙනවා, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව, ලෝක බැංකුව මගින්. ඉදිරියේදී -තවත් වසර තුනක් තුළ- ඒ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වනවා. අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන විශේෂ ආයතනයක් තමයි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව. එය 1864දී ආරම්භ වෙලා, දැනට අපේ රටේ කිලෝමීටර 1,562ක දුම්රිය මාර්ග තුළ දුම්රිය ගමන් වාර පවත්වනවා. ලක්ෂ 5කට ආසන්න මගීන් ප්‍රමාණයක් දිනකට දුම්රියෙන් ගමන් කරනවා.

විශේෂයෙන්ම අපේ ගරු ඇමතිතුමා මේ පිළිබඳව පැහැදිලි කළා. උඩරට දුම්රිය මාර්ග සඳහා අවශ්‍ය දුම්රිය එන්ජින් 10ක් සහ බලවේග කට්ටල 9ක් දැනටමත් අපි ඇණවුම් කර තිබෙනවා. සාමාන්‍ය දුම්රිය එන්ජින් 12කුත්, බලවේග කට්ටල 6කුත් දුම්රිය මැදිරි 160ක් ලබාගැනීමට අපි වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම තෙල් ටැංකි 30ක් ලබා ගැනීම සඳහාත් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුව සඳහාත්, දුම්රිය ස්ථාන නඩත්තුව සඳහාත් විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් අපි සකස් කර තිබෙනවා. සමහර දුම්රිය ස්ථාන පුරා විද්‍යාත්මක වටිනාකමක් ඇති ස්ථාන බවට පත් කරන්න මෙවර අය වැයෙන් යම්කිසි මුදලක් වෙන් කර තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව මුදල් ඇමතිතුමාට අපේ ස්තූතිය පුද කරනවා.

විශේෂයෙන්ම දුම්රිය විදුලි සංඥා පද්ධතිය නවීකරණය කිරීම සඳහා සහ විදුලි දුම්රිය සේවාවක් සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් අපිට ඩොලර් මිලියන 600ක මුදලක් ලබාදීම, එහි මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනය නිම කිරීම සඳහා ඩොලර් මිලියනයක් ලබාදුන්නා. ඒක ආධාරයක් වශයෙන් තමයි ලබා දුන්නේ. එහි ඉතිරි වැඩ කටයුතු කිරීම සඳහා ඩොලර් මිලියන 10ක මූලික මුදලක් ලබාදීම, ශක්‍යතා අධ්‍යයනයෙන් පසු අවශ්‍ය වැඩ කටයුතු දැන් කෙරිගෙන යනවා. ලංකාවේ දකුණු කළුතර සිට වෙයන්ගොඩ දක්වාත්, එතැනින් පසු රඹුක්කන දක්වාත් දුම්රිය මාර්ගය වසර කීපයක් ඇතුළතදී නවීකරණය කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. රාගම සිට මීගමුව දක්වාත්, කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ග බවට පත් කිරීම සඳහාත් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම කුරුණෑගල, පොල්ගහවෙල දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්ව මාර්ග බවට පත්කිරීම ලබන වසරේ අගෝස්තු හෝ සැප්තැම්බර් මාසය වන විට ආරම්භ කරන්න අපිට පුළුවන් වෙයි. අලුත්ගම, ගාල්ල දුම්රිය මාර්ග ද්විත්ව මාර්ග බවට පත් කරන්න පසු ගිය අය වැයෙන් යෝජනා වුණා. පෙන්නාලෙයි, කන්කසන්තුරේ අලුත් දුම්රිය මාර්ගය ඇති කිරීමත් පසු ගිය අය වැයෙන් තමයි ඉදිරිපත් කළේ. ඒ ව්‍යාපෘතියත් අපි මෙවර ක්‍රියාත්මක කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ ආණ්ඩු කාලය තුළ -2020 වන විට- දුම්රිය සේවයේ විශේෂ දියුණුවක් අපිට බලන්න පුළුවන් වෙයි. පසුගිය වසරේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පාඩුව රුපියල් කෝටි 700ක් වෙලා තිබුණා. මෙවර අපි දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ ගාස්තුවල යම්කිසි වැඩි කිරීමක් කළා. ඒ නිසා පාඩු ලබන තත්ත්වය අඩු කර ගන්න අපිට පුළුවන් වෙයි.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නවීකරණ කටයුතු සඳහා e-motoring ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරලා අපි දැන් එය ක්‍රියාත්මක කරගෙන යනවා. ඒ වාගේම යතුරු පැදි, ත්‍රි රෝද රථ online ලියා පදිංචි කිරීම අපේ දිස්ත්‍රික් කාර්යාල මගින් සිදු කිරීම දැන් ආරම්භ කර තිබෙනවා. ගම්පහ, කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික් කාර්යාලවල 2018 වසරේදී ආදර්ශ රියදුරු ධාවන පථ සඳහා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. පරිගණක රියදුරු බලපත් ලබාදීමේදී ලිඛිත පරීක්ෂණ පැවැත්වීම

[ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා]

සඳහාත් අපි විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. ලංකාවේ දැනට පවුල් පනස්දෙලක්ෂයක් සිටිනවා. මෝටර් වාහන ලක්ෂ 70ක් ලියා පදිංචි වී තිබෙනවා. මේ අතරේ මෝටර් සයිකල් ලක්ෂ 39ක්, ත්‍රි රෝද රථ ලක්ෂ එකොළහමාරක්, කාර් රථ ලක්ෂ හතහමාරක්, ද්විත්ව කාර් ලක්ෂ හතරකට ආසන්න ප්‍රමාණයක්, බස් රථ 1,000ක්, ඉඩම් වාහන ලක්ෂ තුනහමාරක් වැනි විශාල වාහන ප්‍රමාණයක් දැන් මේ රටේ ලියා පදිංචි වී තිබෙනවා. මෙමඟින් අපේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව රජයේ ආදායමට -රටේ ආර්ථිකය වෙනුවෙන්- කෝටි 500ක් -බිලියන 5ක පමණ මුදලක්- වාර්ෂිකව ලබාදෙනවා. එම නිසා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව නවීකරණය කිරීමේ වැඩසටහන් අපි දැනටමත් ආරම්භ කර තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පෞද්ගලික බස් රථ 3,200කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් නියාමනය කරනවා. අයුතු ලෙස බලපත්‍ර ලබාදීම් අපේ රජය බලයට පත් වුණාට පසුව කිසිසේත්ම කර නැහැ. ඒ සඳහා ටෙන්ඩර් ක්‍රම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් අපි සකස් කර තිබෙනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සිසු සැරිය බස් රථ බලපත්‍ර 1,369ක්, නිසි සැරිය බස් රථ බලපත්‍ර 122ක් සහ ගැමි සැරිය සඳහාත් බස් රථ ලබාදීලා ඒ වැඩකටයුතු සාර්ථකව කරගෙන යනවා. දැනට යම් ප්‍රදේශවල අපි බස් නැවතුම් පොළවල් ඉදි කරමින් යනවා. ඒ යටතේ දැනට වවුනියාව බස් නැවතුම්පොළ, කිරිඳිවැල බස් නැවතුම්පොළ ඉදිකරනවා. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හරහා ඒ කටයුතු ඉදිරියටත් ක්‍රියාත්මක කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය සභාවත් අපේ අමාත්‍යාංශයට අයත් ආයතනයක්. රියදුරු බලපත්‍ර සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණ කිරීම තමයි විශේෂයෙන් ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයෙන් සිදු වෙන්නේ. පසු ගිය වසරේ පමණක් හාරලක්ෂයකට ආසන්න රියදුරු බලපත්‍ර සඳහා පරීක්ෂණ පවත්වලා තිබෙනවා. එම ආයතනයත් විශේෂයෙන්ම රජයට මුදල් ලබා දෙන්න පුළුවන් ආයතනක් විධියට ලාභ ලබන තත්ත්වයට පත්වෙලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ ජාලගත පරිගණක පද්ධතියක් සකස් කිරීම සඳහා ඉදිරියේදී කටයුතු කරනවා. රසායනාගාර වැඩි දියුණු කිරීම සඳහාත්, ඒවායේ පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහාත් අපි විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මේ රටේ ගුවන් සේවය ප්‍රවර්ධනය වෙනුවෙන් විශාල වැඩ කොටසක් කරනවා. ඒ මඟින් අපි ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර ලබාදීම කරනවා. ඒ වාගේම ගුවන් නියමු බලපත්‍ර ලබා දෙනවා. සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සැලැස්ම සම්පූර්ණ කිරීම අපි 2018 වසරේ ඉෂ්ට කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම 2018 වසරේදී ICAO -International Civil Aviation Organization- ජාත්‍යන්තර විගණනය සඳහා අපට මුහුණ දෙන්න තිබෙනවා. ඊට සාර්ථකව මුහුණ දීම සඳහා අපි විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. ඒ වාගේම 2018 වසරේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය තුළින් නියමු රහිත ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය නීති කෙටුම්පත් සකස් කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳව පාසල් දරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩ සටහනක් අපි ලංකාව පුරාම ක්‍රියාත්මක කරනවා. පාසල් දරුවන්ට අනාගතයේදී රැකියා අවස්ථා ලබාදීම සඳහා ඔවුන් ගුවන් සේවයට ආකර්ෂණය කරමින් විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපට තිබෙන තවත් ආයතනයක් තමයි, සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා

ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම. ලක්ෂ 65ක මඟී ධාරිතාවකට සරිලන පරිදි සාදා තිබෙන බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, මහ ජනතාව වෙනුවෙන් අපි ලක්ෂ 150ක මඟී ධාරිතාවක් දක්වා ගෙනයන්න නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 88කින් නිම කරන්න තිබුණු නව ගුවන් ධාවන පටය, අපි ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 48කින් ඉතාමත්ම සාර්ථකව නිම කළා. ඒ මඟින් අපි විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් රටට ඉතිරි කර දුන්නා. රුපියල් කෝටි 1,300කින් කරන්න බලාපොරොත්තු වුණු දේ අපි රුපියල් කෝටි 720ක් වැනි මුදලකින් කළා. ඒ සඳහා ගරු ඇමතිතුමාට විශේෂ ස්තූතිය පුදකරන්න ඕනෑ. ඒ වාගේම එම සමාගමේ සභාපතිතුමාටත් විශේෂ ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. එහි දෙවැනි අදියර ජයිකා ආයතනය සමඟ එකතුවෙලා කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගුවන් යානයෙන් පිටවීමට සහ ගුවන් යානයට ගොඩවීමට අවශ්‍ය aerobridges 8යි අපට තිබෙන්නේ. එය 24 දක්වා වැඩි කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
කොයි කාලයේද ඒවා ඉවර කරන්නේ, ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි?

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)  
ලබන වසරේ ආරම්භ කරලා වසර තුනකින් වැඩ අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. එහි දෙවැනි අදියර සඳහා වන ටෙන්ඩර් එකේ ප්‍රශ්නයක් තිබෙන බව අපේ ගරු ඇමතිතුමා කීවා. එය හැකි ඉක්මනින් අවසන් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම Air Traffic Control Systems සියල්ලම නවීකරණය කිරීම සඳහා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒ වාගේම ගුවන් තොටුපළ අසල තරු හතරේ හෝටලයක් ආරම්භ කරන්න අපි මූලික වැඩ සටහන් සකස් කරලා තිබෙනවා. කාමර 100ක් සහිත එම ගුවන් තොටුපළ හෝටලය තරු හතරේ හෝටලයක් වශයෙන් ඉදිකරලා ඉදිරි කාලයේදී ගුවන් මඟීන්ට පහසුකම් සලසන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
(மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
(The Hon. Chairman)  
ලංකාවට එනකොට washing machine ආදී විදුලි උපකරණ ගන්න supermarket එකක් වාගේ තිබෙන Duty Free shopsවල තත්ත්වය වෙනස් කරන්න බලාපොරොත්තුවක් නැද්ද නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමා?

**ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා**  
(மாண்புமிகு அசோக் அபேசிங்க)  
(The Hon. Ashok Abeysinghe)  
නව නවීකරණ වැඩ පිළිවෙළ තුළින් කටුනායක ගුවන් තොටුපළ නව වසර දෙක තුනකින් සිංගප්පූරු ගුවන් තොටුපළ හා සමාන ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. අපේ සභාපතිතුමා සමඟ එකතු වෙලා ගරු ඇමතිතුමා ඒ සඳහා විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. විනය ගරුක රියදුරන් බිහි කිරීම, ත්‍රි රෝද රථ නියාමනය, පාසල් වැනි රථ නියාමනය ඒ වාගේම මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස්

කරලා තිබෙනවා. අපේ රටේ පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කරන වාහන 45,000ක් පමණ තිබෙනවා. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ 5,500ක්, පෞද්ගලික බස් රථ 21,000ක් තිබියදී පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය කරන වාහන 45,000ක් තිබෙනවා. ඒ සඳහා අපි විශේෂ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා. පාසල් වෑන් රථයක් බස් රථයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමේදී රුපියල් මිලියන 4ක ණය මුදලක් අපි පසු ගිය අය වැයෙන් ලබාදුන්නා. ඒ සඳහා අය කළේ සියයට 3.25ක් වගේ ඉතාම අඩු පොලියක්. ලක්ෂ 40ටම මාසිකව රුපියල් 10,000ක් වාගේ පොලියක් අය කරගෙන තමයි එම ණය මුදල ලබා දුන්නේ. ඒ විධියට අලුත් බස් රථ ලබාගැනීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ සභාපතිවරයා ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය සඳහා සහ අනෙකුත් වැඩ කටයුතු සඳහා උනන්දු වෙනවා. එතුමාට අපි ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒ වාගේම ලක්දිව ඉංජිනේරු ආයතනය විසින් අබලන් වූ බස් රථ - අනතුරට ලක්වූ බස් රථ - නවීකරණය කිරීම දැන් සිදු කරමින් යනවා. විශේෂයෙන්ම එය මේ වසරේ ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් වූණා. මේ වසරේ බස් රථ 50කට වැඩි ප්‍රමාණයක් නවීකරණය කර තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව අපි එතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

විශේෂයෙන්ම අපේ ඇමතිතුමා සෑම අවස්ථාවකදීම මේ පිළිබඳව විශේෂ උනන්දුවක් දැක්වීම තමයි අපේ අමාත්‍යාංශයේ මෙම සාර්ථකත්වයට හේතුව. ජ්‍යෙෂ්ඨ අමාත්‍යවරයෙක් විධියට එතුමා ගන්නා උත්සාහය අපි අගය කරන්න ඕනෑ.

විශේෂයෙන්ම අපේ අමාත්‍යාංශයේ හිටපු ලේකම් නිහාල් සෝමවීර මැතිතුමා, ඒ වාගේම වර්තමාන ලේකම් ජී.එස්. විතානගේ මැතිතුමා ගන්නා වූ උත්සාහය අපි අගය කරන්න ඕනෑ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති රමාල් සිරිවර්ධන මැතිතුමා, එතුමාගේ අසනීප තත්ත්වය ගැනවත් හිතන්නේ නැතුව එම ආයතනයේ දියුණුව වෙනුවත් ගන්නා උත්සාහයට අපි විශේෂ ස්තූතිය පුද කරනවා. ඒ වාගේම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නව සාමාන්‍යාධිකාරී අබේවික්‍රම මැතිතුමා ප්‍රමුඛ සියලුම නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන්ට විශේෂයෙන්ම අපේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් සහ රටේ ජනතාව වෙනුවෙන් මම ස්තූතිය පුද කරනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඉදිරියේදී කරන වැඩ කටයුතු සඳහා ඔවුන්ගේ සහයෝගය අපි විශේෂයෙන් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ලංකා ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපති එම්.ඒ.පී. හේමචන්ද්‍ර මහතා ප්‍රමුඛ නිලධාරී මණ්ඩලයටත් විශේෂ ස්තූතිය පුද කරන්න ඕනෑ, පෞද්ගලික බස් රථ හිමියන් සමඟ එක්වෙලා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය සමඟ මේ රටේ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය දියුණු කිරීම සඳහා ගන්නා වූ ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධයෙන්. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ විශාල සේවක පිරිසක් සිටිනවා. අපේ තිබෙන බස් රථ 3,000ක් සමඟ සමඟ බස් රථ 21,000ක් තිබෙනවා. ඔවුන් විශාල වැඩ කොටසක් කරනවා. එම නිසා අපේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් හේමචන්ද්‍ර මහතාට විශේෂ ස්තූතියක් පුද කරනවා.

ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ සභාපති වෛද්‍ය රෝහණ පුෂ්පකුමාර මහතාත් එතුමාගේ ආයතනය හරහා ඉතා විශාල වැඩ කොටසක් ඉෂ්ට කරනවා. මොකද, වර්ෂයකට භාරලක්ෂයකට අධික රියදුරු බලපත්‍ර සංඛ්‍යාවක් ලබා දීමේදී ඔවුන්ගේ වෛද්‍ය පරීක්ෂණ පවත්වන්නේ ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයයි. ඒ සඳහා දක්වන දායකත්වය වෙනුවෙන් ඔහුට අපේ ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මහතා, සිවිල් ඒවියේෂන් ආයතනයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්.එම්.සී. නිමලසිරි මහතා ඇතුළු සියලු නිලධාරී මණ්ඩලයටත් අපේ විශේෂ ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. අපේ රටේ ගුවන් සේවය විශේෂයෙන්ම ආරක්ෂා සහිත ගුවන් සේවයක් බවට පත් කරන්න නීති නියාමනය කරමින් දක්වන සහයෝගයට මම අපේ අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් එතුමන්ලාට ස්තූතිය පුද කරනවා.

සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සභාපති සමන් එදිරිවීර මහතා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට විශේෂ ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. මඟීන් ලක්ෂ 65ක ධාරිතාවක් ලෙස නිවුණු කටුනායක ගුවන් තොටුපළේ, මේ වෙද්දී මඟීන් ලක්ෂ 95කට වැඩි පිරිසක් එහාට මෙහාට ගමන් කරනවා. විශේෂයෙන්ම ඉඩ නැති ගුවන් තොටුපළ, ඉඩ තිබෙන ස්ථානයක් බවට දැනටමත් පත් කරගෙන කරන ක්‍රියාදාමය වෙනුවෙන් එතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙන්නට ඕනෑ. ඒ වාගේම නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදිවන තෙක් මෙම ගුවන් තොටුපළේ තිබෙන ඉඩ කඩ ප්‍රයෝජනයට ගනිමින්, නව ක්‍රියාදාමයක් ඇති කරමින් ඔවුන් ගන්නා වූ ඒ උත්සාහයට විශේෂයෙන්ම අමාත්‍යාංශයේ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයා වශයෙන් මගේත්, ගරු අමාත්‍යවරයාගේත් විශේෂ ස්තූතිය එතුමාට පුද කරනවා.

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ සභාපති සීසිර කෝදාගොඩ මහතාටත් විශේෂ ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. එතුමා මේ රටට විශාල සේවයක් කරන සභාපතිවරයෙක්. එකොළොස් ලක්ෂ පනස්දහසක් පමණ තිබෙන ත්‍රි රෝද රථ හා හතළිස්පන්දහසක් පමණ වන පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය කරන රථ එකතු කරගෙන මේ රටේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කරන කර්තව්‍යයට එතුමාට විශේෂ ස්තූතිය පුද කරනවා.

අලාභ ලබන ආයතනයක්ව පැවැති ලක්දිව ඉංජිනේරු ආයතනය තමන් අතට අරගෙන ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කරමින් මේ රටට කරන සේවය පිළිබඳව එහි සභාපති රවි ගුණවර්ධන මහතාටත් ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන ආයතන නවයේ සියලුම උසස් නිලධාරීන්ට, සභාපතිවරුන්ට, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඇතුළු අනෙකුත් සියලුදෙනාටම විශේෂ ස්තූතිය පුද කරමින්, විශේෂ අමාත්‍යාංශ අතරින් මේ අමාත්‍යාංශය සුවිශේෂී අමාත්‍යාංශයක් බවට පත් කිරීමට ගන්නා උත්සාහය පිළිබඳව ගරු අමාත්‍යතුමාටත් ස්තූතිය පුද කරන්නට ඕනෑ. විශේෂයෙන්ම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාඩු ලබන ආයතනයක් විධියට අපට ලැබුණත්, දැන් එය ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කිරීමට එතුමා ගත් උත්සාහය වෙනුවෙන් ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

2018 වසරේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට ලැබුණු ප්‍රතිපාදන, පසුගිය වසරට වඩා අඩු වූණත්, 2018 වසර තුළ ඉතා විශාල වැඩ කොටසක් කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, 2020 වන විට ඔබතුමන්ලා බලාපොරොත්තු වූණු විධියට ගුවන් තොටුපළ නවීකරණය කරලා, ඒ වාගේම තව වසර තුන හතරකින් විදුලි දුම්රියක් මේ රටේ ආරම්භ කිරීමට අප අමාත්‍යාංශයට හැකි වන බවත් ප්‍රකාශ කරමින් මා නිහඬ වෙනවා. බොහොම ස්තූතියි.

**ගරු සභාපතිතුමා**  
 (மாண்புமிகு தவிசாளர் அவர்கள்)  
 (The Hon. Chairman)  
 මිලහට, ගරු තිලක් මාරපන අමාත්‍යතුමා.

[අ.භ. 6.37]

**ගරු තිලක් මාරපන මහතා (සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යතුමා සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යතුමා)**

(மாண்புமிகு திலக் மாரபன - அபிவிருத்திப் பணிப்பொறுப்புக்கள் அமைச்சரும் வெளிநாட்டலுவல்கள் அமைச்சரும்)

(The Hon. Tilak Marapana -Minister of Development Assignments and Minister of Foreign Affairs)

ගරු සභාපතිතුමනි, අද මා යටතේ ඇති අමාත්‍යාංශ දෙකක් පිළිබඳව විවාද කරන්නට අවස්ථාව ලැබුණා. මෙම විවාදයට කලීකයෝ කිහිප දෙනෙක් සම්බන්ධ වුණා. හැබැයි, මා යටතේ ඇති විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව කලීකයෝ හතර පස්දෙනෙක් පමණයි කථා කළේ.

සංවර්ධන කාර්යභාර අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව අපේ කලීකයන්ගේ කිසිම අවධානයක් යොමු වුණේ නැහැ. එක කලීක මහත්මයෙක් ඒ අමාත්‍යාංශය සරත් අමුණුගම ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශය හැටියට සලකා සුළු කථාවක් කළා. ගරු සභාපතිතුමනි, කෙසේ වුණත් මේ කලීකයන්ගෙන් ඉතාම වැදගත් යෝජනා කිහිපයක් ඉදිරිපත් වුණා. ඒ යෝජනා සියල්ලම මම සටහන් කරගෙන ඒ පිළිබඳව භොයලා බලලා ඒ අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා කියන එක මම කියන්න කැමැතියි.

නලින්ද ජයතිස්ස මැතිතුමා සඳහන් කෙරුවා, ඉතාලියේ තිබෙන නපොලි කියන ස්ථානයේ කොන්සියුලර් සේවයක් ඇති කරන්න කියලා. සුනිල් හදුන්වන්නේ මැතිතුමාත් ඒ කරුණ ගැනම සඳහන් කෙරුවා. භොංකොං ගැනත් එතුමා සඳහන් කෙරුවා. අපි ඒ ගැන බලලා ඒකට නිසි පියවර ගන්නවාය කියන එක මම කියන්න කැමැතියි. භොංකොංවල ඉන්න අපේ ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට මුදල් එවන්න බැංකු පහසුකම් නැහැ කියලා කිව්වා. ඒ පිළිබඳවත් මම භොයලා බලලා වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කරනවා කියන එකත් මම කියන්න කැමැතියි.

ආශු මාරසිංහ මහාචාර්යතුමා ලාඕස් පිළිබඳව කිව්වා. ඉස්සර ලාඕස් රටට වීසා නැතුව ගමන් කරන්න පුළුවන්කම තිබුණා; on arrival Visa පහසුකම් තිබුණු එක දැන් නැති වෙලා කියලා කිව්වා. අපි ඒ පිළිබඳව කරුණු ඉදිරිපත් කරලා, ඒ පහසුකම් නැවත ලබා ගන්න යම්තාක් වැයමක් දරනවා කියලා මම ඔබතුමාට සඳහන් කරන්න කැමැතියි.

අපේ ශ්‍රීතරන් මැතිතුමා කිව්වා, " විශාල ධනයක් තිබෙන දෙමළ ජනතාවක් කැනඩාවේ ඉන්නවා. ඒ දෙමළ පිරිසට ලංකාවේ ආයෝජන කිරීම සඳහා යම් කිසි ඇරයුමක් කරන්න" කියලා. ඒක ඉතාමත් වැදගත් දෙයක්.

පිට රටවල ඉන්න අපේ දෙමළ ජනතාවගෙන් දැන් ජීවත් වෙන වැඩි දෙනෙක් තුන්වැනි පරම්පරාවේ දෙමළ ජනතාවයි. ඒ තුන්වැනි පරම්පරාවේ උදවියගෙන් සමහර අය කිසිම දවසක ලංකාවට ඇවිල්ලා නැහැ. ඒ අයගෙන් සමහරෙක්, ජාතිවාදී කෝලාහල හේතුකොටගෙන රටෙන් පිට වෙලා, ඒ රටවල පදිංචියට ගිය පුද්ගලයන්ගේ ළමයි. එතකොට ඒ ගොල්ලන්ට අනිවාර්යයෙන්ම අපේ ලංකාව ගැන විශාල සැකයක් තිබෙනවා; හයක් තිබෙනවා. අපි යම් කිසි වැයමක් දරන්න ඕනෑ, මේ පුද්ගලයන්ට ලංකාවට ගෙන්වා ගන්න. ලංකාවට ඇවිල්ලා බැලුවොත් ඒ ගොල්ලන්ට තේරෙයි, මේ සිංහල මිනිස්සු කියන්නේ මාගයෝ නොවන බව. අපි ඒ ගොල්ලන් එක්ක සුභදව මෙහේ වාසය කරන බව ඒ ගොල්ලන්ට දැක ගන්න අපි අවකාශය ලබා දෙන්න ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමනි, කථා කරන්න ඉතිරිව තිබෙන්නේ අපේ දිනේෂ් ගුණවර්ධන මැතිතුමා සඳහන් කරපු ඒ පැමිණිලි ගැන විතරයි. නැස්බි සාමිවරයාගේ ප්‍රකාශය පිළිබඳව එතුමා සඳහන් කෙරුවා. අපි මේවා ගැන භොදට දන්නවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මම කලින් කිව්වා වාගේ නැස්බි සාමිවරයා විශාල වැයමක් දරලා තමයි ඒ කරුණු ටික සකස් කරලා තිබෙන්නේ. ඒවායින් නිසි ප්‍රයෝජන ගන්න අපි දන්නවා. දිනේෂ් ගුණවර්ධන මැතිතුමා අපට ඒක කියන්න ඕනෑකමක් නැහැ. අපි නිසි කලට, නියම වෙලාවට ඒකෙන් නියම ප්‍රයෝජනය ලබා ගන්න අපට හැකියාවක් තිබෙනවාය කියන එක මම එතුමාට කියන්න කැමැතියි.

එතුමා නිතර නිතර සඳහන් කරන එකක් තමයි, මේ යුද අපරාධ පිළිබඳව තිබෙන Resolutions ගැන. මම දන්නේ නැහැ, එතුමාට ඒ ගැන කථා කරන්න අවශ්‍ය වෙලා තිබෙන්නේ මොකක් නිසාද කියලා. සාමාන්‍යයෙන් ඕවා ගැන කථා කරන්නේ අපේ රටට විරුද්ධව ක්‍රියා කරන Human Rights Organizations වාගේ ඒවායේ අය. ඔවුන් අපට මතක් කරනවා, "අර Resolution එකේ මේක තිබෙනවා. මොනවාද උඹලා කරලා තිබෙන්නේ? මේ Resolution එකේ මේක කරන්න කියලා තිබෙනවා. මොනවාද උඹලා කරන්නේ?" කියලා. ඒ ගොල්ලන් තමයි අපෙන් නිතර එහෙම අහන්නේ.

මේ ගැන මතක් කර-කර අපෙන් අහන්න එතුමාට තිබෙන උනන්දුව මොකක්ද කියා මා දන්නේ නැහැ. මට පෙනෙන හැටියට අප ලවා මේ Resolutions ටික ක්‍රියාත්මක කරවන්න එතුමාටයි ඕනෑ කරලා තිබෙන්නේ. අපි දන්නවා, අපි කරන්නේ මොකක්ද කියලා. කරුණාකරලා නිකම් බොරුවට කෑ ගහන්න එපා; කෑ ගහලා වැඩේ වල් කර ගන්න එපා. අපට අපේ පාඩුවේ මේ වැඩේ කර ගන්න දෙන්න.

We know what we are doing. So, you do not have to unnecessarily keep asking about this and riling us because if I make even one wrong statement in this regard, that could be misunderstood by the international community and then, we will have to face the consequences. හය වෙන්න එපා. මා එතුමාට කියනවා, කලබල වෙන්න එපාය කියලා. අපි ජාතිවාදීන් නොවෙයි. අපේ රට ගැන, සෙබළු ගැන, ඒ ගොල්ලන්ට අපේ යුක්තිය ඉෂ්ට කරන්න ඕනෑය කියන එක අපේ හිතේ තිබෙනවා. සෙබළුන්ට විරුද්ධව වැඩ කරන්න ඕනෑය කියලා අපේ අදහසක් නැහැ. අපට අවශ්‍ය කරන්නේ යුක්තිය ඉෂ්ට කරන්නයි. හැබැයි ඒ යුක්තිය ඉෂ්ට කරන ගමන්ම අපි යම් යම් පොරොන්දු දීලා තිබෙනවා, Human Rights Council එකට. අපි යථා කාලයේදී ඒ පිළිබඳව නිසි වැඩ පිළිවෙළවල් සකස් කරලා ඒවා ක්‍රියාත්මක කරනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, මට මීට වඩා කියන්න දෙයක් නැහැ.

I must thank both the Secretaries of the two Ministries, of which I am the Minister - Mr. Prasad Kariyawasam, Secretary to the Ministry of Foreign Affairs and Mrs. Darshana Senanayake - and the Additional Secretaries. Then, I have the ETF under me, of which Mr. Madihewa is the Chairman. I thank all of them for the support they have given me in managing these institutions. I also thank the Additional Secretaries, the Directors-General and Directors of the several branches in my Ministries, who have helped me to discharge my functions and everyone who has cooperated with me in the performance of my functions. I thank them all very much and I hope that I will have their cooperation in the future also.

Thank you very much, Sir.

“112 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃடஃ 141,550,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

112 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருய யஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.

01 வன வுடமஃவன.- மெஃஃஃ வுடமஃவன - மூலமன விடம, ரூ. 17,800,000

“112 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃடஃ 17,800,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

112 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருயயஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.

02 வன வுடமஃவன.- ஃவர்தன வுடமஃவன - ஃருனரவர்தன விடம, ரூ.9,815,400,000

“112 வன ஊர்மையே 02 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃடஃ 9,815,400,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

112 வன ஊர்மையே 02 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருய யஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.

02 வன வுடமஃவன.- ஃவர்தன வுடமஃவன - மூலமன விடம, ரூ.803,800,000

“112 வன ஊர்மையே 02 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃடஃ 803,800,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

112 வன ஊர்மையே 02 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருயயஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.

“ தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவுக் கான ரூபா 141,550,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01. - செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 17,800,000

“ தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 17,800,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02. - அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மீண்டுவருஞ் செலவு ரூபா 9,815,400,000

“ தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவுக் கான ரூபா 9,815,400,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02. - அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 803,800,000

“ தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 803,800,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 112, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 141,550,000, for Head 112, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 112, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01.- Operational Activities - Capital Expenditure, Rs. 17,800,000

Question, "That the sum of Rs. 17,800,000, for Head 112, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 112, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 9,815,400,000

Question, "That the sum of Rs. 9,815,400,000, for Head 112, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 112, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 803,800,000

Question, "That the sum of Rs. 803,800,000, for Head 112, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 112, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

“114 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃடஃ 271,100,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

114 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, ஸுனரவர்தன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருய யஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.

01 வன வுடமஃவன.- மெஃஃஃ வுடமஃவன - மூலமன விடம, ரூ.13,300,000

“114 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃடஃ 13,300,000ஃ மூடல ஃபலேவனயஃ ஃருலந் ஃல ஃருய” யன ஃருயன விமஃன ஃடீந் ஃஃ ஃமீம விஃ.

114 வன ஊர்மையே 01 வன வுடமஃவன, மூலமன விடம ஃபலேவனயே ஃகஃஃஃ ஃருவியஃ ஃநிவிய ஃருயயஃ ஃயேய ஃருன ஃடீ.



தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02. - அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 1,057,000,000

“ தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 1,057,000,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 307, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 02, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 271,100,000, for Head 114, Programme 01, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 01, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 01.- Operational Activities - Capital Expenditure, Rs. 13,300,000

Question, "That the sum of Rs. 13,300,000, for Head 114, Programme 01, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 01, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 606,000,000

Question, "That the sum of Rs. 606,000,000, for Head 114, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 9,580,000,000

Question, "That the sum of Rs. 9,580,000,000, for Head 114, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 114, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

HEAD 306. - DEPARTMENT OF SRI LANKA RAILWAYS

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 15,368,037,000

Question, "That the sum of Rs. 15,368,037,000, for Head 306, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 306, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 13,349,700,000

Question, "That the sum of Rs. 13,349,700,000, for Head 306, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 306, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

HEAD 307.- DEPARTMENT OF MOTOR TRAFFIC

Programme 02.- Development Activities - Recurrent Expenditure, Rs. 1,891,600,000

Question, "That the sum of Rs. 1,891,600,000, for Head 307, Programme 02, Recurrent Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 307, Programme 02, Recurrent Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

Programme 02.- Development Activities - Capital Expenditure, Rs. 1,057,000,000

Question, "That the sum of Rs. 1,057,000,000, for Head 307, Programme 02, Capital Expenditure, be inserted in the Schedule" put and agreed to.

Head 307, Programme 02, Capital Expenditure, ordered to stand part of the Schedule.

“148 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා රු.129,625,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සහ සම්මත විය.

148 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

01 වන වැඩසටහන.- මෙහෙයුම් වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු.1,060,100,000

“148 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු.1,060,100,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සහ සම්මත විය.

148 වන ශීර්ෂයෙහි 01 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

280 වන ශීර්ෂය.- ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ හා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - පුනරාවර්තන වියදම, රු.90,920,000

"280 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම සඳහා රු.90,920,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සහ සම්මත විය.

280 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, පුනරාවර්තන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

02 වන වැඩසටහන.- සංවර්ධන වැඩසටහන - මූලධන වියදම, රු.11,700,000

"280 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම සඳහා රු.11,700,000ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය" යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීන් සහ සම්මත විය.

280 වන ශීර්ෂයෙහි 02 වන වැඩසටහන, මූලධන වියදම උපලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

“ தலைப்பு 148, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவுக்கான ரூபா 129,625,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 148, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மீண்டுவருஞ் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01. - செயல்முறைச் செயற்பாடுகள் - மூலதனச் செலவு ரூபா 1,060,100,000

“ தலைப்பு 148, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவுக்கான ரூபா 1,060,100,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

தலைப்பு 148, நிகழ்ச்சித்திட்டம் 01, மூலதனச் செலவு அட்டவணையின் பகுதியாக இருக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.





"1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ 2016.09.06 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද, 2013.12.31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද විගණකාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ඇතුළත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් අනුමත කළ යුතු ය.

(ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව විසින් 2017.01.26 දින සලකා බලන ලදී.)"

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

**ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය : වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2012)**

**இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை: வருடாந்த அறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் (2012)**

**SRI LANKA TRANSPORT BOARD : ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS (2012)**

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා පහත සඳහන් යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා:

"1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ 2017.03.07 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද, 2012.12.31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද විගණකාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ඇතුළත් ශ්‍රී ලකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් අනුමත කළ යුතු ය.

(ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව විසින් 2017.03.24 දින සලකා බලන ලදී.)"

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

**ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව : වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2014)**

**தேசியப் போக்குவரத்து ஆணைக்குழு: வருடாந்த அறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் (2014)**

**NATIONAL TRANSPORT COMMISSION : ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS (2014)**

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා පහත සඳහන් යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා:

"1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ 2017.05.03 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද, 2014.12.31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද විගණකාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ඇතුළත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් අනුමත කළ යුතු ය.

(ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව විසින් 2017.05.26 දින සලකා බලන ලදී.)"

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

**ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය : වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2014)**

**இலங்கை சிவில் விமானச்சேவைகள் அதிகாரசபை: வருடாந்த அறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் (2014)**

**CIVIL AVIATION AUTHORITY OF SRI LANKA: ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS (2014)**

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා පහත සඳහන් යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා:

"1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ 2016.12.05 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද, 2014.12.31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද විගණකාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ඇතුළත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් අනුමත කළ යුතු ය.

(ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව විසින් 2017.08.10 දින සලකා බලන ලදී.)"

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

**ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය : වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් (2013)**

**தேசியப் போக்குவரத்து வைத்திய நிறுவகம்: வருடாந்த அறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் (2013)**

**NATIONAL TRANSPORT MEDICAL INSTITUTE : ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS (2013)**

ගරු ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල මහතා  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரிஎல்ல)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)

ගරු නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් මා පහත සඳහන් යෝජනාව ඉදිරිපත් කරනවා:

"1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ 2017.01.24 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද, 2013.12.31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා පිළියෙල කරන ලද විගණකාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ඇතුළත් ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් අනුමත කළ යුතු ය.

(ප්‍රවාහනය හා සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කාරක සභාව විසින් 2017.08.10 දින සලකා බලන ලදී.)"

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

கல்நுலி  
ஒத்திவைப்பு  
ADJOURNMENT

ஓர் லக்ஷ்மன் கிரீலா மஹா  
(மாண்புமிகு லக்ஷ்மன் கிரீலா)  
(The Hon. Lakshman Kiriella)  
Sir, I move,

"That the Parliament do now adjourn."

புலினை விசை லுதி, சஹ சலினை வி.  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.  
Question put, and agreed to.

பார்லிமேன் துவ 6:47 பஹுலு டி. ஹ. 6.47, 2017 நோவ்ரி 15  
15 வன டின சஹ சலினை டி 2017 நோவ்ரி 27வன சஹ  
பி.ஹ. 9.30 வன நெக் கல் லினை.

அதன்படி பி.ப. 6.47 மணிக்கு பாராளுமன்றம், அதனது 2017  
நவம்பர் 15 ஆந் திகதிய தீர்மானத்துக்கிணங்க, 2017 நவம்பர் 27,  
திங்கட்கிழமை மு.ப. 9.30 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

Parliament adjourned accordingly at 6.47 p.m. until 9.30 a.m. on  
Monday, 27th November, 2017 pursuant to the Resolution of  
Parliament of 15th 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.

---

<b>Contents of Proceedings</b>	<b>:</b>
<b>Final set of manuscripts Received from Parliament</b>	<b>:</b>
<b>Printed copies dispatched</b>	<b>:</b>

හැන්සාඩ් වාර්තා  
කොළඹ 5, පොල්හේන්ගොඩ, කිරුළපන පාර, අංක 163 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටි  
රජයේ ප්‍රවෘත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ පිහිටි රජයේ ප්‍රකාශන කාර්යාංශයෙන්  
මිල දී ගත හැක.

මෙම හැන්සාඩ් වාර්තාව [www.parliament.lk](http://www.parliament.lk) වෙබ් අඩවියෙන්  
බාගත හැක.

ஹன்சாட் அறிக்கையின் பிரதிகளை  
இல. 163, கிருலப்பனை வீதி, பொல்ஹேன்கொட, கொழும்பு 5இல் அமைந்துள்ள  
அரசாங்க தகவல் திணைக்களத்தின் அரசாங்க வெளியீடுகள் அலுவலகத்தில்  
பணம் செலுத்திப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

இந்த ஹன்சாட் அறிக்கையை [www.parliament.lk](http://www.parliament.lk) எனும் இணையத்தளத்திலிருந்து  
பதிவிறக்கம் செய்ய முடியும்.

Hansard Reports can be purchased from the Government Publications Bureau  
at the Department of Government Information,  
No. 163, Kirulapone Avenue, Polhengoda, Colombo 5.

This Hansard Report can be downloaded from  
[www.parliament.lk](http://www.parliament.lk)