

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය
උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීමේ
කාර්යසාධනය



වාර්තාවේ අංකය :- සීඕටී/ඒ/එස්එල්ටීබී/පීඊආර්/2022/01



ජාතික විගණන කාර්යාලය



පටුන

අනු අංකය	විස්තරය	පිටු අංකය
1	විධායක සාරාංශය	1
2	හැඳින්වීම	4
2.1	පසුබිම	4
2.2	සම්බන්ධිත ආයතන, එහි දැක්ම, මෙහෙවර හා අරමුණු	8
2.3	විගණන ප්‍රවේශය	11
2.4	විගණනයේ අරමුණු හා නිර්ණායක	12
2.5	විගණන විෂයපථය	14
2.6	විෂයපථය සීමා වීම	14
2.7	විගණනය සඳහා අධිකාරි බලය	14
2.8	විගණන ක්‍රමවේදය	14
3	විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්	15
3.1	බස් රථ ඇණිය උපයෝජනය සැලසුම් කිරීම	15
3.1.1	ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපත්තිය	15
3.1.2	ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්ති	15
3.1.3	ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති සහ සැලසුම්	16
3.1.4	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රතිපත්තිය	21
3.2	බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතු ව ඇති ධාවනමය ගැටලු	22
3.3	බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතු වී ඇති ඉංජිනේරුමය ගැටලු	24
3.4	බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතු වන පාරිසරික ගැටලු	25
4	නිර්දේශ	27
	ඇමුණුම්	29

01. විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාවේ සංවර්ධන ක්‍රියාවලියට සියළුම ආකාරයේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් නිසැකවම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. රටක නගර සහ ග්‍රාම සම්බන්ධතාවය පවත්වා ගැනීම පිණිස බස් රථ සේවාව වැදගත් මෙහෙයක් ඉටු කරනු ලබයි. රටේ සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා රට පුරා පැතිරුණු ප්‍රවාහන සේවාවන් පවත්වාගෙන යාම ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් සිදු කරනු ලබයි. 1987 අංක 23 දරණ රජයේ සංස්ථා හෝ රජය සතු ව්‍යාපාර පොදු සමාගම් බවට පත් කිරීමේ පනත යටතේ ගමනාගමන මණ්ඩල සිට පෝ 93 ක් සීමාසහිත සමාගම් බවට පත් වූ අතර, එම සමාගම්වල කොටස් ප්‍රමාණයෙන් අඩක් කාර්යය මණ්ඩලය වෙත ලබා දී ඉතිරි කොටස් මහා භාණ්ඩාගාරය සතු කර තිබුණි. පසුව 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීමෙන් ඉහත සඳහන් සිට පෝ ඒකාබද්ධ කර පොකුරු බස් සමාගම් පිහිටුවන ලදී. පසුව 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 07 වන වගන්තිය මගින් හා 1415/15 හා 2005 ඔක්තෝබර් 19 දින දරන අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනය මගින් නැවත ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවන ලදී.

මෙම කාර්යසාධන විගණන වාර්තාවේ අරමුණ වනුයේ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කර ජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී හා සුවපහසු මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබාදීමේ කාර්යයෙහි කාර්යය සාධනය ඇගයීම වේ. මෙම කාර්යය සාධනය ඇගයීමේදී ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය (Fleet) උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය සඳහා අදාළ ආයතන සම්බන්ධීකරණය තුළින් පවතින නීතිරීති අනුගමනය කරමින් අදාළ ඉලක්ක කරා ගමන් කර තිබූ ආකාරය පරීක්ෂාවේදී, 1991 නොවැම්බර් 27 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය පසුව 2009 ඔක්තෝබර් 14 දින සංශෝධනය කර තිබුණද 2023 මාර්තු වන විටත් (වර්ෂ 15) අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත නොකිරීම නිසා කෙටුම්පත් තත්ත්වයේ පැවතීම, 2009 මාර්තු 13 දින අංක අමප/09/0300/358/009 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව කාල සටහන් සකස් කරනු ලබන ධාවන මාර්ගවල ඇති වෙළඳපල පංගුවෙන් 40% ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ලබා දීම රජයේ ප්‍රතිපත්තිය වූවත් ඊට අදාළ ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

1991 අංක 37 දරණ ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ පූර්විකාවේ (අ) වගන්තිය අනුව විද්‍යාත්මකව තීරණය කරනු ලබන පොදු කාල සටහනක් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික බස් සේවා සඳහා සකස් කර නොතිබීම, (ආ) වගන්තිය ප්‍රකාරව බස් සේවාව ශ්‍රී ලංකාව මුළුල්ලෙහිම සාධාරණ ලෙස ව්‍යාප්ත කිරීම කළ යුතු වූවත් ඒ සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කර නොතිබීම, (ඇ) වගන්තිය අනුව සේවා සපයන්නන් අතර, යහපත් තරඟයක් ඇති කර අසාධාරණ සහ ලාභ නොලබන වැඩපිළිවෙලක් සකස් කර නොතිබීම, (ඉ) අනුව බස් රථ ආරක්ෂාකාරී, සුව පහසු සේවාවක් බවට සහතික වීම සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කර නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කාර්යය සාධනය උපරිම කර ගැනීම සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග පරීක්ෂාවේදී 2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 10 (i) (අ) ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය විමසා අයවැය ඇතුළත් වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබීම, 10.1 (ඇ) ප්‍රකාරව මෙහෙයුම් කටයුතු උපරිම කර නොගැනීම (බස් රථ අඩු වීමේ ප්‍රතිශතය සියයට 16 ක් හා ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය සියයට 31 ක් පමණ පහළ යාම) 10 (i) (ඈ) ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ යෝජනා හෝ සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ යෝජනා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර තිබුණද ඒවා ක්‍රියාත්මක කර නොතිබීම, 2022 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලසුම් පරීක්ෂාවේදී නව මාර්ගවල බස් රථ යෙදවීමට, ධාවනයෙන් ඉවත් වී ඇති ග්‍රාමීය මාර්ග සඳහා බස් රථ යෙදවීමට, තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සම්බන්ධ වී නව භාණ්ඩ යැවීමේ (Courier) සේවා ආරම්භ කිරීමට, නව කාර්යාල බස් සේවයක් ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණත් අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

බස් රථ ඇණිය (Fleet) උපරිම ධාවන තත්වයෙන් පවත්වාගෙන යාම සඳහා 2022 වර්ෂයේ භාණ්ඩාගාරය හා ශ්‍රී ලංගම ප්‍රතිපාදන යොදා ගනිමින් එංජින් අළුත්වැඩියා කර ධාවනයට එක් කිරීමේ ප්‍රතිශතය 28 ක පැවතීම, පරණ ගියර් පෙට්ටි අළුත්වැඩියාවේ ප්‍රතිශතය 19 ක් වීම, බස් බොඩි අළුත්වැඩියා කිරීමේ ප්‍රතිශතය 56 ක් වීම, අක්‍රීය බස් රථ නැවත ධාවන ප්‍රතිශතය 3 ක් වීම, පෙරසවි ටයර් නිෂ්පාදන ප්‍රතිශතය 62 ක් වීම, ඇණවුම් කළ බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් ලැබූ ප්‍රමාණයේ ප්‍රතිශතය 21 ක් වීම. එක් බස් රථයක් අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු වියදම දළ වශයෙන් වාර්ෂිකව රු.359,665 ක් වී තිබූ අතර, එක් මගී කිලෝමීටරයක් සඳහා ඉන්ධන පිරිවැය දළ වශයෙන් රු.105 ක් වී තිබුණි. බස් රථ ධාවනයට රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන් හිඟ වීම, විධිමත් ක්‍රමයක් අනුව රාජකාරි චක්‍ර සකස් කර නොතිබීම, පාලනයකින් තොරව නිවාඩු ලබා තිබීම, ධාවනයට ගත නොහැකි බස් රථ 1,105 ක් ඩිපෝ වල තිබීම හා ඒවායේ තත්ව වාර්තා ගෙන අළුත්වැඩියා හෝ අපහරණය සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබීම, බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා 2022 වර්ෂයේදී මහා භාණ්ඩාගාරය ලබා දුන් රු.මිලියන 750 ක්ද 2023 වර්ෂයේදී ලබා දුන් රු.මිලියන 2,020 ක් පුනරාවර්ථන වියදම් සඳහා වැය කිරීම හා එම බස් රථ පුනරුත්ථාපනය කර ධාවනයට එක් කිරීම පිළිබඳ වාර්තාවක් සෑම මාසයකම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හරහා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවට හා භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට යවා නොතිබීම, ඩිපෝ ඉංජිනේරු විසින් බස් රථ දෝෂ හා අළුත්වැඩියා පිළිබඳව අදාළ කාලරාමු ඇතුළත් වාර්තාවක් සකස් නොකිරීම, ඉංජිනේරු අංශය සහ ඩිපෝ, ප්‍රාදේශීය කාර්යාල අතර, මධ්‍යගත තොරතුරු පද්ධතියක් නොමැති වීම නිරීක්ෂණය විය.

බස් රථ ධාවනය පරිසර හිතකාමී ලෙස (Environment Friendly) සිදු කිරීම සඳහා පාරිසරික බලපත්‍ර ඩිපෝ 111 කින් ඩිපෝ 51 ක් මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියෙන් ලබා ගෙන නොතිබුණි. හරිතාගාර වායු විමෝචනය තුළින් වායු ගෝලයට වන හානි අවම කිරීම සඳහා නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් වුණු ඩිපෝ 07 ක බස් රථ 566 කින් බස් රථ 226 ක් වායු විමෝචන සහතික ලබා ගෙන නොතිබීම, අළුත්වැඩියා කර නව බස් රථ ධාවනය කිරීමේ ප්‍රතිශතය සියයට 11 ක් වීම, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2022 වර්ෂයේ ධාවන කොට්ඨාශ 14 ක ධාවනයට යෝජිත බස් රථ හා සත්‍ය ලෙස ධාවනය කළ බස් රථ

ප්‍රමාණය අඩු වීමේ ප්‍රතිශතය සියයට 16 ක් වන අතර යෝජිත ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා සත්‍ය ලෙස ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයේ අඩුවීමේ ප්‍රතිශතය සියයට 31 ක් විය. එසේම මාර්ග ලේඛණ ආදායම හා සත්‍ය ආදායමේ වැඩි වීමේ ප්‍රතිශතය සියයට 304 ක් වුවද ඊට ප්‍රධාන හේතුව 2022 වර්ෂය තුළදී බස් ගාස්තුව සියයට 300 කින් ඉහළ යාම විය.

ඉහත නිරීක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් 1991 නොවැම්බර් මස අනුමත කරන ලද 2009 ඔක්තෝබර් සංශෝධනය කරන ලද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය පිළියෙල කිරීම කඩිනම් කිරීම, 1991 අංක 37 දරන ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව අදාළ කාර්යයන් සිදු කිරීම, පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු වන ආකාරයට බස් රථ ඇණිය (Fleet) උපයෝජනය කර ගත හැකි පරිදි යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම, 2005 අංක 27 දරන ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 10.1.(අ) වගන්තිය ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හා අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය හා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ යෝජනාද ඇතුළත් කරමින් අයවැය ඇතුළත් වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කිරීම, දැනට ධාවනය වන ගමනාන්ත බස් රථ සේවා ඵලදායී ලෙස සංශෝධනය කරමින් හඳුනාගත් නව මාර්ගවල බස් රථ ධාවනය, තැපැල් සේවා හා කුරියර් සේවා ආරම්භ කිරීම, නව කාර්යාල බස් සේවා හඳුන්වා දීම, මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන නිසි පරිදි උපයෝජනය කරමින් ප්‍රාදේශීය වැඩපොල හා ඩිපෝ මගින් පැරණි අමතර කොටස් හා පැරණි බස් රථ අළුත්වැඩියා කිරීම හා කාර්මික අංශයේ කාර්යය මණ්ඩලය නිසි පරිදි උපයෝජනය කර ගැනීම, ටයර් නැවත පිරවීමේ කර්මාන්ත ශාලාවේ ධාරිතාවය ඉහළ නංවා බස් රථ ඇණිය සඳහා අවශ්‍ය ටයර් නැවත පිරවුම් (Rebuild) හා පෙරසව් (Recap) කිරීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම පිණිස විද්‍යාත්මකව තීරණය කරනු ලබන පොදු කාලසටහනක් මත මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම, අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති තීරණ අනුව මගී ජනතාවට ආරක්ෂාව හා පහසුව සැලසෙන අයුරින් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙඅංශයෙන්ම බස් රථ වලට සක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීම, කාලසටහනක් සකස්කරනු ලබන ධාවන මාර්ගවල මුළු වෙළඳපොල පංගුවෙන් සියයට 40 ක ප්‍රමාණය මණ්ඩලය මගින් ආවරණය සඳහා අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම, බස් රථවල ඉන්ධන දහනය පිළිබඳ තත්ත්ව පරීක්ෂණයන් නිරන්තරව සිදු කිරීම, රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන්ගේ හිඟය මග හරවා විධිමත් පරිදි රාජකාරි වක්‍ර සකස් කිරීම, බස් රථ අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා පැමිණෙන අවස්ථාවන්හිදී ඩිපෝ ඉංජිනේරු විසින් බස් රථයේ තත්ත්වය පිළිබඳ තත්ත්ව වාර්තා තබා ගැනීම, අළුත්වැඩියාවන් සිදු කර නැවත ධාවනයට යෙදවීමේදී එම බස් රථ ධාවනයට සුදුසු තත්වයේ තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීම, බස් රථ තඩාංග සේවා හා ශ්‍රීස් කිරීමේ කටයුතු කාලීනව සිදු කිරීම, බස් රථ වලට අවශ්‍ය අමතර කොටස් ඩිපෝ මගින් මිලදී ගැනීම වෙනුවට මධ්‍යගම සැපයුම් ක්‍රියාවලියක් සඳහා විධිමත් ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දීම, විශාල වටිනාකම් සහිත අයිතම් වන ටර්බෝචාජර්, ඊබ්සියෝටර්, ස්ටාටර් මෝටර්, ටයර්, පෙරසව් ටයර්, බැටරි, ඉන්ධන පොම්ප වැනි අමතර කොටස් සහ එන්ජින් ඔයිල් ඩිපෝ මට්ටමින් මිලදී ගැනීම අත්හිටුවා ප්‍රමාණ වට්ටම් ලබා ගත හැකි පරිදි විවෘත මිල කැඳවීම මගින් අවශ්‍ය තොග මිලදී ගෙන ඩිපෝ වලට බෙදා හැරීමට කටයුතු කිරීම. බස් රථ සඳහා දුම් පරීක්ෂණ වාර්තා හා පාරිසරික බලපත්‍ර කාලීනව ලබා ගැනීම, අදාළ ආයතන අතර, මනා සම්බන්ධීකරණයක් මගින් මහජනතාවට ලාභදායී, විශ්වාසදායී හා සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවයක් සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු බස් රථ ඇණිය (Fleet) ආර්ථිකව, කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව උපයෝජනය කළ යුතු බවට නිර්දේශ කෙරේ.

02. හැඳින්වීම

2.1 පසුබිම

ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග 1200 කට පමණ සම්පූර්ණයෙන්ම බස් රථ ධාවනය කරන ලද්දා වූ බස් රථ ධාවකයින් 80 දෙනෙකු මගින් දිවයින පුරා ධාවනයට සපයන ලද බස් සේවාව සඳහා 1957 අංක 48 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත යටතේ ජනසතු කරන ලද ලියංපදිංචි කළ බස් රථ 3,532 ක් තිබූ අතර, 1958 ජනවාරි 01 දින සිට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ක්‍රියාත්මක විය. එතැන් සිට 1977 වර්ෂය දක්වා මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ඒකාධිකාරීත්වය ශ්‍රී ලංගමය සතුව තිබුණි. 1978 අංක 19 දරන ගමනාගමන මණ්ඩල ව්‍යවස්ථාවට අනුව ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් සම්බන්ධීකරණය කරනු ලබන ප්‍රාදේශීය ගමනාගමන මණ්ඩල 10 ක් පිහිටුවා 1978 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංගම විමධ්‍යගත කර තිබුණි. ප්‍රදේශයේ සහ පළාතේ අවශ්‍යතා පිළිබඳව වැඩි වශයෙන් සංවේදී වෙමින් ප්‍රදේශයේ ප්‍රවාහන ගැටලු සඳහා ක්ෂණික විසඳුම් ලබා දීමට කුඩා ඒකක වලට හැකිවෙතැයි යන අපේක්ෂාවෙන් සහ විමධ්‍යගත කිරීමෙන් මගී ජනතාවගේ අවශ්‍යතා වඩා කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස ඉටු කිරීමට හැකි වෙතැයි ද යන අපේක්ෂාවෙන් කටයුතු කළද විමධ්‍යගත කිරීමෙන් පසු ලංගමය දිගින් දිගටම පාඩු ලැබීම නිසාත්, නිදහස් ආර්ථිකය පිළිබඳ නව සංකල්පය නිසාත්, දිගින් දිගටම වැඩි වෙමින් පැවති මගී ඉල්ලුම සපුරාලිය නොහැකි වීම නිසාත්, මගීන් ප්‍රවාහනය සඳහා පෞද්ගලික අංශයටද අවසර ලබා දෙන ලදී.

1987 අංක 23 දරන රජයේ සංස්ථා හෝ රජය සතු ව්‍යාපාර පොදු සමාගම් බවට පත් කිරීමේ පනත යටතේ ලංගමය ජනතාකරණයට ලක් කර තිබුණි. ජනතාකරණය සිදු කළ අවස්ථාවේදී පැවති ගමනාගමන මණ්ඩල සිපෝ 93 ක් වෙන් වෙන් වශයෙන් සීමා සහිත සමාගම් බවට පත් වී තිබූ අතර, එම සමාගම් පාලනය කිරීම සඳහා සේවකයින් අතුරින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයක් තෝරා ගන්නා ලදී. එම සමාගම්වල සම්පූර්ණ කොටස් ප්‍රමාණයෙන් අඩක් කාර්යය මණ්ඩලය වෙත ලබා දෙන ලද අතර, ඉතිරි කොටස් මහා භාණ්ඩාගාරය සතු විය. ජනතාකරණය අවිධිමත් ලෙස ක්‍රියාත්මක කළ බැවින් එය 1990 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර 1993 වර්ෂයේදී අවසන් කෙරුණි.

ජනතාකරණය මගින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට නොහැකි වීම මත 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීමෙන් ඉහත සඳහන් කරන ලද සිපෝ ඒකාබද්ධ කර පොකුරු බස් සමාගම් පිහිටුවා තිබුණි. සේවක අතිරික්තය, අකාර්යක්ෂමතාවය, විනය බරපතල ලෙස බිඳ වැටීම, අසාධාරණ පෞද්ගලික අංශය හා තරඟකාරීත්වය, පාසල් සේවාවන් පවත්වා ගෙන යාම, අනාර්ථික සේවාවන් පවත්වාගෙන යාම, සමාජයේ වගකීම් බිඳ වැටීම, වෘතීය දැනුමක් ඇති අයගේ හිඟය, ධාවන වැය ඉහළ යාම, දේශපාලන හා වෘත්තීය සමිති අනිසි බලපෑම් හා පැතිරී ගිය දූෂණයන් පොකුරු බස් සමාගම්ද අසාර්ථක වීමට හේතු විය. මෙයට විසඳුම් වශයෙන් 2005 අංක 27 අංක දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 07 වගන්තිය මගින් හා 1415/15 හා 2005 ඔක්තෝබර් 19 දින දරන අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනය මගින් නැවත ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවන ලදී.

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය දීපච්ඡායාපනව පැතිර පවතින අතර, මගී ප්‍රවාහන සේවය සපුරාලීම සඳහා මණ්ඩලයේ කටයුතු විමධ්‍යගත කිරීම උදෙසා ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 ක් පිහිටුවීමට කටයුතු කර තිබුණි. එම ප්‍රාදේශීය කාර්යාල යටතේ ඩිපෝ 114 ක් පිහිටුවා තිබුණි. තවද බස් රථ අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු කටයුතු කිරීම සඳහා ප්‍රාදේශීය වැඩපොල 11 ක් ද, රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාල 07 ක් ද මණ්ඩලය යටතේ පිහිටුවා ඇත.

බස් රථ ඇණිය

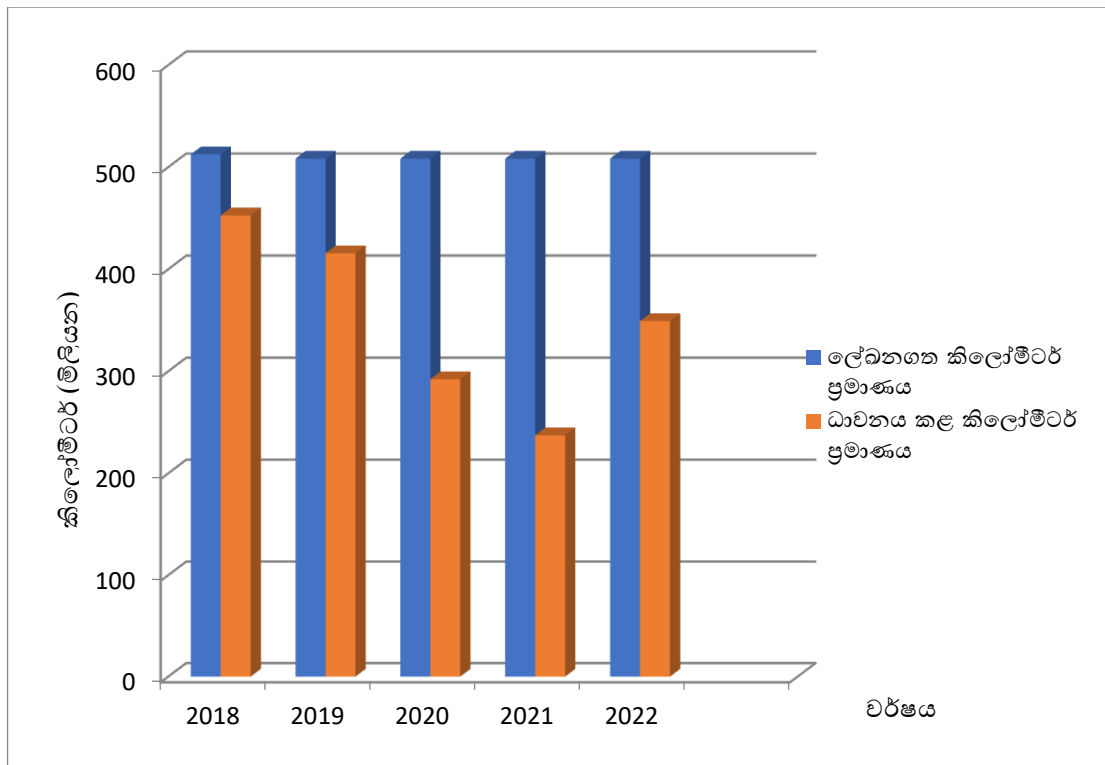
2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමස්ත රථ ඇණිය බස් රථ 6,951 ක් වන අතර, ධාවනය කළ යුතු මුළු ධාවන කාල සටහන් ගණන 7,339 ක් විය. ලබා දෙනු ලැබූ ඉලක්ක අනුව බස් රථ 5,050 ක ප්‍රමාණයක් ධාවනය කර තිබූ අතර, එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 84 ක් පමණ විය. (ඇමුණුම 01)

ධාවන කිලෝමීටර් ගණන හා එහි ප්‍රගතිය

2022 වර්ෂයේදී මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය 12 හි සමස්ත ධාවන වාර්තා අනුව ධාවනය කළ යුතු ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය කිලෝමීටර් 513,479,007 ක් වුවත්, ධාවනය කර තිබූ ප්‍රමාණය කිලෝමීටර් 349,194,082 කි. ඒ අනුව ළඟා කරගෙන ඇති ධාවන ඉලක්කය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 68 ක් පමණ විය. (ඇමුණුම 02)

මීට අමතරව පසුගිය වසර පහක ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා එහි විචලනයන් පහත වගුවෙන් සහ ස්ථම්භ ප්‍රස්ථාරයෙන් දැක්වේ.

වර්ෂය	ධාවනය කළ කිලෝමීටර් (මිලියන)
2018	452.67
2019	415.61
2020	292.21
2021	237.24
2022	349.19



ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය 2018 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා ක්‍රමිකව අඩුවීමක පෙන්නුම් කළ අතර, 2022 වර්ෂයේදී සාපේක්ෂව වැඩි වුවද 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව එය සියයට 22.86 කින් පහත වැටී තිබුණි.

එලදායි කාර්යය සඳහා සේවකයන් යෙදවීම

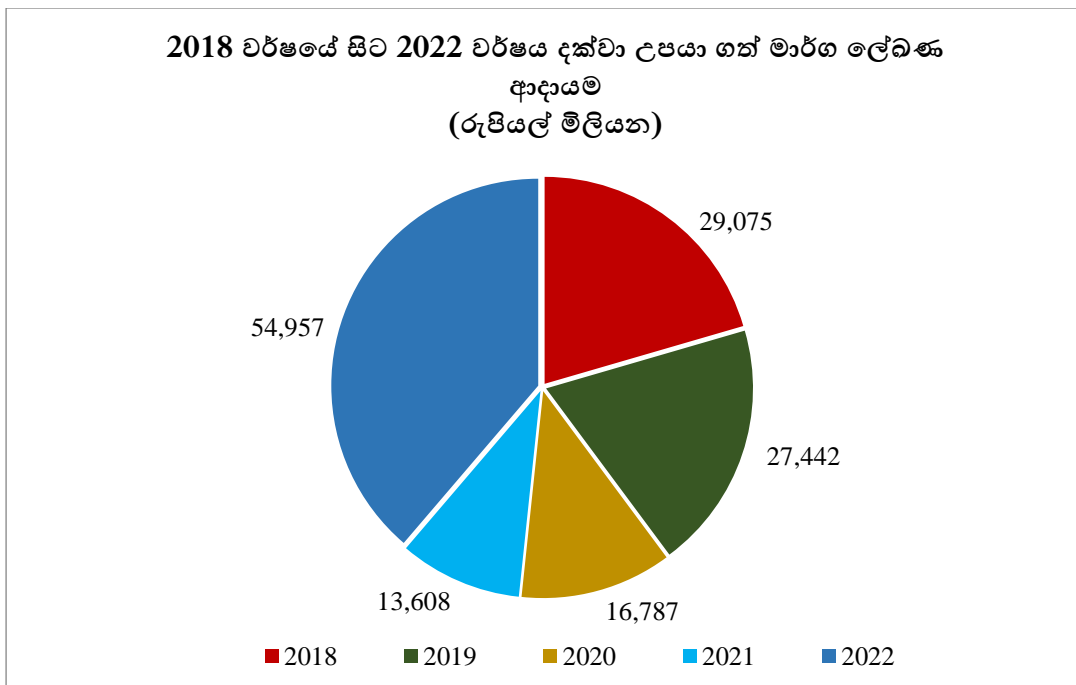
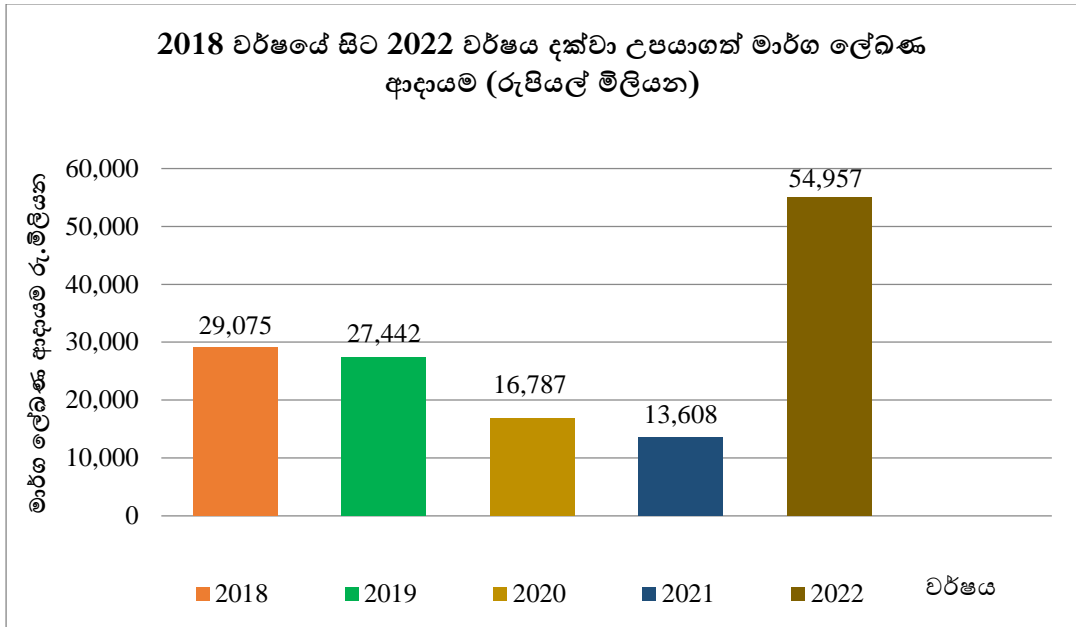
2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට එලදායි කාර්යය ගණන 7,005 ක් පමණ වූ අතර, එම කාර්යය ධාවනය සඳහා රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් 19,574 දෙනෙකු අවශ්‍ය වූ නමුත් එදිනට තත්‍ය රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 7,786 දෙනෙකු හා 7,768 දෙනෙකු විය. ඒ අනුව රියදුරු මහතන් 2,001 ක හා කොන්දොස්තර මහතන් 2,019 ක පුරප්පාඩුවක් විය. ඒ අනුව ඌණතාවය සියයට 21 කි. (ඇමුණුම 03)

බස් රථ ධාවන ප්‍රගතිය

2022 වර්ෂය තුළ කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය මත ධාවනය කළ යුතු බස් රථ වාර සංඛ්‍යාව 1,924,280 ක් වූ අතර, කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය මත ධාවනය කර තිබූ බස් රථ වාර සංඛ්‍යාව 1,552,820 ක් විය. තවද හමුදාවේ සහ පොලිසියේ ධාවන අවශ්‍යතාවය සඳහා බස් රථ වාර 5,475 ක් ද විශේෂ වාරිකා වෙනුවෙන් බස් රථ වාර 23,725 ක් ද ධාවනය කර තිබූ අතර, එම වර්ෂයේදී ධාවනමය ගැටළු මත බස් රථ වාර 342,260 ක් ධාවනය නොවී පැවතුණි. (ඇමුණුම 04)

මාර්ග ලේඛන ආදායම

2018 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා උපයාගත් මාර්ග ලේඛන ආදායම පහත දැක්වේ. මේ අනුව මාර්ග ලේඛන ආදායම 2018 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා ක්‍රමිකව අඩු වී තිබූ අතර, 2022 වර්ෂයේ දී එය කැපී පෙනෙන ලෙස ඉහළ යාමක් සිදුව තිබුණි. 2022 වර්ෂයේදී බස් ගාස්තුව සියයට 300 කින් ඉහළ යාම මීට හේතුවී තිබුණි.



2.2 සම්බන්ධිත ආයතන, එහි දැක්ම, මෙහෙවර හා අරමුණු

(අ) ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ

දැක්ම - ශ්‍රී ලංකාව කලාපය තුළ ප්‍රමුඛතම මහජන කේන්ද්‍රීය ප්‍රවාහන පද්ධතිය සහිත රට බවට පත් කිරීම.

මෙහෙවර - ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වයන් නගාසිටුවීම උදෙසා නව්‍යතම තාක්ෂණික ක්‍රමෝපායන් භාවිතා කරමින් ඉතා උසස් ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් ක්‍රියාත්මක කිරීම, සංවර්ධන සහ තිරසාරව පවත්වාගෙන යාම.

ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ අරමුණු හා පරමාර්ථ

- i. ආරක්ෂාකාරී සහ විශ්වාසනීය ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හඳුන්වා දීම
- ii. පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හඳුන්වා දීම
- iii. වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා වාහන අංගන පිහිටුවීම
- iv. පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාවන් නියාමනය කිරීම
- v. බස් රථ නිෂ්පාදන හා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාළ දේශීය කර්මාන්ත පද්ධතිය ගොඩනැගීම
- vi. හරිතාගාර වායු විමෝචනයන් අවම කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ දායකත්වය උදෙසා උපාය මාර්ග වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම

(ආ) ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

දැක්ම - දිවයින තුළ සමාජ, ආර්ථික සංවර්ධනයක් ඇති කිරීම සඳහා ගුණාත්මක, පිරිවැය ඵලදායී සහ ආරක්ෂාකාරී ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හා සේවාවක් මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ සෑම පුරවැසියෙකුගේම විවිධ ගමනාගමන අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා සහතික වීම.

මෙහෙවර - මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් දීම සහ පොදු ජන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා කාර්යක්ෂම බස් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික වීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමන රාමුවක් සකස් කිරීම.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කර්තව්‍ය, අරමුණු හා පරමාර්ථ

බස් රථ මගින් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව රජයට උපදෙස් දීම සහ එම ප්‍රතිපත්තිය කෙරෙහි සැලකිල්ල ඇතිව,

- i. මහජනතාවගේ මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම පිණිස, පිළිගත හැකි තත්ත්වයකින් යුත් බස් රථ සේවා පවතින්නේ ද යන වග අවලෝකනය කිරීම සහ එම සේවා පවත්වාගෙන යා යුතු අවම මට්ටම තීරණය කිරීම.
- ii. වෙන් වෙන් ගාස්තු මත මගීන් ගෙන යාම සඳහා බස් රථයක් යොදා ගැනීමට බලය දෙන බස් රථ ධාවන අවසර පත්‍රයක් හෝ වෙනත් අධිකාරයක් බලයලත් තැනැත්තකු විසින් නිකුත් කිරීම හෝ අලුත් කිරීම් කළ හැකි වන්නේ යම් කොන්දේසිවලට යටත්ව ද එම කොන්දේසි සඳහන් කිරීම.
- iii. බලයලත් තැනැත්තකු විසින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම හෝ අලුත් කිරීම සඳහා අය කරනු ලැබිය යුතු ගාස්තු නිශ්චය කිරීම.
- iv. තැපැල් ගෙන යාම, පාසල් ළමයින් සඳහා සහ විශ්ව විද්‍යාලවල, කාර්මික ආයතනවල සහ ඒ සමාන වෙනත් ආයතනවල ශිෂ්‍යයන් සඳහා අනුග්‍රාහක ගාස්තු මත පාසල් සේවා සැලැස්වීම.
- v. නිශ්චිත ප්‍රදේශයෙහි බස් රථ සේවා සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර ප්‍රදානය කිරීම.
- vi. බස් සේවා සැපයීම සඳහා තරඟකාරී ඉල්ලුම් සලකා බැලීමෙන් පසුව තැනැත්තන් සමඟ ගිවිසුම්වලට ඇතුළත් වීමෙන් ලාභ නොලබන මාර්ගවල බස් රථ සේවා සැලසෙන බවට වගබලා ගැනීම සහ අවශ්‍ය විටෙක, එවැනි සේවා සලසන තැනැත්තන්ට මූල්‍යාධාර සැලසීම සහතික කිරීම සහ සලසනු ලබන සේවාවල ස්වාභාවය කෙරෙහි සැලකිලිමත්ව, එම තැනැත්තන් විසින් අය කරනු ලැබිය හැකි ගාස්තු නිශ්චය කිරීම.
- vii. අන්තර් පළාත් බස් රථ සේවා සැලසීම හා ඒ සම්බන්ධයෙන් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා යම් තැනැත්තකු සමඟ ගිවිසුම්වලට ඇතුළත් වීම.
- viii. බලයලත් තැනැත්තන්ට කළමනාකරන විශේෂඥතා සහාය සහ බස් රථ සේවා සැලසීමට අදාළව බලයලත් තැනැත්තන්ගේ කර්තව්‍ය නිසි පරිදි ඉටු කිරීම සඳහා ඔවුන්ට අවශ්‍ය විය හැකි වෙනත් යම් සහාය හෝ උපදෙස් සැපයීම.

(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ

දැක්ම - කලාපයේ විශිෂ්ඨතම මගී ප්‍රවාහකයා වීම.

මෙහෙවර - මහජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, සුවපහසු මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවයක් සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ සේවයට කැපවූ ඵලදායී කාර්ය මණ්ඩලයක් මගින් මහජනතාවට ආයතනයේ සියළුම සම්පත් උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් ආර්ථිකමය වශයෙන් තුලනාත්මක භාවයක් පවත්වාගෙන යාම.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ අරමුණු හා පරමාර්ථ

- i. ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 මගින් ඩිපෝ සඳහා උපදෙස් දීමත් ප්‍රධාන කාර්යාලය හා සම්බන්ධීකරණය කිරීම මගින් ගුණාත්මක සහ කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී බස් සේවාවක් සැපයීම පිණිස කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- ii. පාසල් යන ළමයින් සඳහා සතුටුදායක බස් සේවාවක් සැපයීම.
- iii. මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ නොමැති වීම හේතුකොටගෙන පෞද්ගලික බස් රථ ධාවකයින් විසින් අතහැර දමා ඇති ආදායම් නොලබන මාර්ග වල බස් සේවා යෙදවීම.
- iv. කොටුව මධ්‍යම බස් නැවතුම්පොළේ සිට දුර පළාත් වලට දුර ගමන් සේවා සැපයීම.
- v. රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන නියෝජිත ආයතන සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- vi. උත්සව, විශේෂ අවස්ථා, පාර්ලිමේන්තු හා පළාත් සභා මැතිවරණ වැනි අවස්ථාවන් වලදී බස් සේවා සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- vii. තැපැල් සහ පුවත්පත් ප්‍රවාහනය කිරීම.
- viii. බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය, ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව, පළාත් සභා, අදාළ අමාත්‍යාංශ සහ අනෙකුත් අදාළ නියෝජිත ආයතන සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- ix. මණ්ඩලයේ රියදුරු පුහුණු පාසල් වලින් මනා පුහුණුව ලැබූ විනයගරුක රියදුරන් සැපයීම.
- x. රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන්, යාන්ත්‍රික ශිල්පීන් සහ අධිකරණ කාර්යය මණ්ඩලය වෙනුවෙන් සම්මන්ත්‍රණ වැඩමුළු පැවැත්වීම.
- xi. ප්‍රාදේශීය වැඩපලවලින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන කට්ටල/උප කට්ටල ඩිපෝවන් වෙත සැපයීම.
- xii. සිත් ගන්නා සුළු අඩු කළ මිල ගණන් වලට වැඩිහිටියන් සහ ශිෂ්‍යයන් සඳහා වාර ප්‍රවේපත්‍ර ලබා දීම.
- xiii. පළාත් වැඩපොළවල් සඳහා ඉතා වැදගත් අමතර කොටස් නිකුත් කිරීම සඳහා නාරාහේන්පිට මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ මාර්ගස්ථ ගබඩාවක් පවත්වාගෙන යාම.
- xiv. ඩිපෝවල බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ආරක්ෂක, විමර්ශන, හදිසි වැටලීම් සෝදිසි කිරීම් ආදිය පැවැත්වීම.

(ඇ) මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

දැක්ම - කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂාකාරී හා ගුණාත්මක, පිරිවැය ඵලදායී මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම.

මෙහෙවර - ප්‍රවාහන සේවා සැපයීමට අදාළව සැලසුම් සම්පාදනය කර, අදාළ යටිතල පහසුකම් සපයා, බස් රථ හා විකල්ප මගී ප්‍රවාහන සේවා ව්‍යාපාරිකයින් මගින් පළාතේ ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂාකාරී හා ගුණාත්මක, පිරිවැය ඵලදායී පොදු ප්‍රවාහන සේවා සැපයීම, නියාමනය කිරීම, බස් රථ හා විකල්ප මගී ප්‍රවාහන සේවා ව්‍යාපාරිකයින්ට ව්‍යාපාර ස්ථාවර කර ගැනීමට මාර්ගෝපදේශකත්වය ලබා දීම.

2.3 විගණන ප්‍රවේශය

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ 2022 වර්ෂයේදී ප්‍රාදේශීය 12 හි සමස්ථ ධාවන ධාරිතා වාර්තා අනුව කිලෝමීටර් 513,479,007 ක ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ යුතු බවට සැලසුම් කර තිබූ අතර, ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය 349,194,082 කි. ඒ අනුව මුළු ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය සියයට 32 ක ප්‍රතිශතයකින් පහළ වැටීම කෙරෙහි බලපා තිබූ පහත සඳහන් මූලික ගැටළු නිසා මෙම විගණනය සඳහා ගැටළු ප්‍රවේශය භාවිතා කෙරුණි.

- (අ) ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 ඇතුළු ඩිපෝ 114, ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ 11 හා රියදුරු අභ්‍යාස විද්‍යාල 07 හා ප්‍රධාන කාර්යාලය අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවයක් නොමැති වීම හා ඒකාබද්ධ ගිණුම් ක්‍රමයක් නොමැතිවීම.
- (ආ) බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කළ හැකි වන පරිදි බස් රථ නඩත්තු කටයුතු හා අළුත්වැඩියා කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා විධිමත් රාජකාරි වක්‍ර සහිත පද්ධතියක් ස්ථාපනය කර නොතිබීම.
- (ඇ) බස් රථ සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස් (Spare Parts) හා උපකරණ මිලදී ගැනීම සඳහා ක්‍රමවත් ප්‍රසම්පාදන පරිපාටි ඇතුළත් විධිමත් පද්ධතියක් ස්ථාපනය කර නොතිබීම.
- (ඈ) ප්‍රමුඛතා පිළිවෙල හඳුනා ගනිමින් බස් රථ ධාවනය කරවීම සඳහා අන්තර් සම්බන්ධිත කාල සටහන් ව්‍යුහයක් ස්ථාපනය කර නොතිබීම.
- (ඉ) සේවක උණනාවය මහහැරවීමට හා සේවක අභිප්‍රේරණය ඇතිවන ආකාරයට ඩිපෝවල අවශ්‍ය පහසුකම් ස්ථාපනය කර නොතිබීම.
- (ඊ) විනීත කාර්යය මණ්ඩලයක් සඳහා වූ ආකල්පමය වෙනසක් සඳහා වැඩපිළිවෙලක් සකස් කර නොතිබීම.
- (උ) බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය, ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව, පළාත් සභා, අදාළ අමාත්‍යාංශ සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතන සමඟ විධිමත් සම්බන්ධීකරණයක් නොමැති වීම.

2.4 විගණනයේ අරමුණු හා නිර්ණායක

ප්‍රධාන අරමුණ - ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කර, මහජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, සුවපහසු, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවයක් ලබාදීමේ කාර්යය සාධනය ඇගයීම

උප අරමුණු හා නිර්ණායක

අනු අංක	උප අරමුණ	නිර්ණායක	මූලාශ්‍ර
01	බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීම සඳහා පවත්නා නීති රීතිවල ප්‍රමාණාත්මකභාවය ඇගයීම.	2005 සැප්තැම්බර් 15 දිනැති 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත අනුව බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් ධාවනය සඳහා මාර්ගෝපදේශ පැවතීම.	2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත 10.1 (අ) වගන්තිය, 10.1 (ඇ) වගන්තිය
02	බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීම සඳහා පවතින ආයතන අතර සම්බන්ධීකරණය ඇගයීම.	ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සම්බන්ධිත ආයතන අතර සම්බන්ධීකරණ ක්‍රමවේදයක් පැවතීම.	ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ අරමුණු හා පරමාර්ථ (VIII) අනුව පිහිටවූ සම්බන්ධීකරණ කමිටු වාර්ථා
03	පවත්නා බස් රථ ඇණිය බස් රථ කාල සටහන් වලට අනුව ධාවනයේ යෙදවීම හා එහි ඵලදායීතාව ඇගයීම.	i. අනුමත කරනු ලැබූ කාලසටහන්, කාර්යයසාධන දර්ශක පැවතීම ii. පිළිගත හැකි තත්වයකින් යුත් බස් රථ සේවා පවත්වන්නේද යන වග අවලෝකනය කිරීම සහ එම සේවා පවත්වාගෙන යා යුතු අවම මට්ටම සම්බන්ධ නීතිරීති පැවතීම.	i. වාර්ෂික සැලසුම් (2022) ii. ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යා ලේඛණ (2019-2021) iii. 1991 අංක 37 දරණ ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභා පනත, අභ්‍යන්තර චක්‍රලේඛ (කාල සටහන්, කාර්යය සාධක දර්ශක)
04	බස් රථ ඇණිය ප්‍රශස්ථ මට්ටමෙන් ධාවනය කිරීම සඳහා පවතින සම්පත් උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීමේ කාර්යයසාධනය ඇගයීම.	i. අවශ්‍ය මූල්‍ය සම්පත් ලබා ගැනීමේ ක්‍රමවේද පැවතීම. ii. සංයුක්ත හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මවල අදාළ ඉලක්ක පැවතීම. iii. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සහ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව ප්‍රසම්පාදනය කිරීමේ ක්‍රමවේද පැවතීම. iv. තොග ප්‍රමාණවත් පරිදි පවත්වාගෙන යන බවට කලමනාකරණ ක්‍රමවේදයක් පැවතීම.	i. භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන වාර්තා ii. 2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත iii. අයවැය iv. මෙහෙයුම් ආදායම් වාර්ථා v. සංයුක්ත සැලැස්ම vi. ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම vii. මාර්ගෝපදේශ

				viii. නඩත්තු මාර්ගෝපදේශ
				ix. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ
				x. වත්කම් ලේඛනය
05	නව හඳුනාගැනීම හා අනාර්ථික මාර්ග ආර්ථිකභාවයෙන් හා කාර්යක්ෂමභාවයෙන් ධාවනය කිරීම පිළිබඳව ඇගයීම.	මාර්ග	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත අනුව ප්‍රතිපාදන පැවතීම. ➤ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය (2021 - කෙටුම්පත) අනුව නව මාර්ග හඳුනා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් පැවතීම. ➤ මගී ඇස්තමේන්තු ක්‍රමවේදයක් පැවතීම. <ul style="list-style-type: none"> i. රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙඅංශයේම බස් රථවලට අදාළ වන පරිදි වක්‍රය කාලසටහන් සකස් කිරීම, නිකුත් කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් පැවතීම. ii. ධාවන මාර්ගවල මුළු වෙළඳපොළ පංගුවෙන් 40%ක් සැපයීමට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ලබාදීම. iii. නිකුත් කර ඇති මගී අවසර පත් සංඛ්‍යාව හඳුනා ගැනීම හා අදාළ සේවාව සැපයීම සඳහා යොදවා ඇති බස් රථ සංඛ්‍යාව හඳුනා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් පැවතීම. 	<ul style="list-style-type: none"> i. කාලසටහන් ii. මගී ඇස්තමේන්තු iii. මගීන්ගේ ඉල්ලීම් iv. මාර්ග හා ආදායම් විශ්ලේශණ වාර්තා v. 2009 මාර්තු 13 දින අංක අමප/09/0300/358/009 දරණ අන්තර් පළාත් බස් සේවාවන් සඳහා කාලසටහන් පිළියෙළ කිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු ප්‍රතිපත්ති හා කාර්යය පරිපාටිය මැයෙන් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව <ul style="list-style-type: none"> • හඳුනා ගන්නා ලද නව මාර්ග පිළිබඳ තොරතුරු • සංශෝධිත කාලසටහන් පිළිබඳ තොරතුරු • අනාර්ථික මාර්ග පිළිබඳ තොරතුරු • නව යෝජනා පිළිබඳ තොරතුරු කාලසටහන්
06	බස් රථ ධාවනයෙන් වන පරිසර හානිය අවම කිරීමේ ක්‍රමවේදය ඇගයීම.	බස් රථ ධාවනය	තුළින් සිදු වන පරිසර හානි, වායු දූෂණ අවම කිරීම සඳහා අනුමත නීතිරීති පැවතිය යුතු වීම	<ul style="list-style-type: none"> i. 1980 අංක 47 දරණ පාරිසරික පනත ii. 2008 ජනවාරි 25 දිනැති 1533/16 දරණ ගැසට් පත්‍රය

2.5 විගණන විෂයපථය

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් ප්‍රවාහනය සඳහා පවතින නීති රීති හා රෙගුලාසි අනුව ප්‍රාදේශීය 12 න් 08 ක් නියෝජනය වන පරිදි ඩිපෝ 20 ක නියැදියක ගනුදෙනු 2018 වර්ෂයේ සිට 2023 ජනවාරි 31 දක්වා පරීක්ෂා කිරීම හා ලැබී ඇති මහජන නියෝජන හා අදහස් සමාලෝචනය කිරීම පමණක් මෙම විගණනයේදී පරීක්ෂා කරන ලදී.

2.6 විෂයපථය සීමා වීම

ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල පවතින කාර්යය මණ්ඩල හිඟය සහ පවතින ගැටළු හේතුවෙන් කළමනාකරන සනාථ හා තත්‍ය කාලීන දත්ත (Real Time Data) ලබා ගැනීමට නොහැකි වීමත්, ලබා ගන්නා ලද දත්ත අතර පරස්පරතාවයන් වූ අවස්ථා පැවතුණි.

2.7 විගණනය සඳහා අධිකාරි බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ මෙම කාර්යයසාධන විගණනය සිදු කරන ලදී.

2.8 විගණන ක්‍රමවේදය

(අ) ලේඛණමය සාක්ෂි ලබා ගැනීම
පහත සඳහන් ප්‍රභවයන්ගෙන් අදාළ සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදු කරන ලදී.

- i. ලිපිගොනු පරීක්ෂාව
- ii. පුවත්පත් ලිපි හා සඟරා අධ්‍යයනය
- iii. අන්තර්ජාලය ආශ්‍රයෙන් තොරතුරු ලබා ගැනීම
- iv. පර්යේෂණ පත්‍රිකා අධ්‍යයනය
- v. කාලසටහන් අධ්‍යයනය

(ආ) අනෙකුත් සාක්ෂි ප්‍රභවයන්

- i. ආයතනික පුද්ගලයින්ගෙන් කරුණු විමසීම.
- ii. තුන්වන පර්ශවයන්ගෙන් අදාළ තොරතුරු ලබා ගැනීම.
- iii. මහජන පෙත්සම් සහ නියෝජන මගින් අවශ්‍ය තොරතුරු ලබා ගැනීම.
- iv. භෞතික පරීක්ෂා මගින් අවශ්‍ය සාක්ෂි ලබා ගැනීම.
- v. මාධ්‍ය වැඩසටහන් මගින් පලකරන විවිධ ප්‍රවෘත්තිමය කරුණු රැස් කිරීම හා ඒවා තහවුරු කර ගැනීම.

03. විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්

3.1 බස් රථ ඇණිය උපයෝජනය සැලසුම් කිරීම

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීමෙන් මගී ජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, සුවපහසු හා කාර්යක්ෂම මගී ප්‍රවාහන සේවයක් සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ පවත්වාගෙන යාමට හැකිවේ. බස් රථ ඇණිය උපරිම ධාරිතාවයෙන් උපයෝජනය කිරීම සැලසුම් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමේදී ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා සැලසුම්, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අරමුණු, පරමාර්ථ හා ප්‍රතිපත්ති, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය වැනි දිගුකාලීන සැලසුම් සමඟ සෘජුව සම්බන්ධවී ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනවල ක්‍රියාකාරී සැලසුම් ආදිය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරන ලදී. මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.1.1 ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපත්තිය

1991 නොවැම්බර් 27 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය 2009 ඔක්තෝබර් 14 දින සංශෝධනය කර තිබුණි. එය යාවත්කාලීන කිරීමේ අරමුණින් වැඩිමුළු පැවැත්වීම, කෙටිකාලීන උපදේශක ගාස්තු, මහජන විමසුම්, සම්මන්ත්‍රණ, පුවත්පත්, දැන්වීම් ආදිය ඇතුළු ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාව යටතේ තිබෙන අරමුදල් වලින් රුපියල් මිලියන 2.5 ක් වෙන් කර තිබුණි. එම මුදලින් ඉහත කරුණු සඳහා රු.334,135 ක් වැය කර තිබුණද 2009 වර්ෂයේ සිට 2023 මාර්තු 01 දින වන විටත් වසර 15 ක කාලයක් ගතව තිබුණද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය තවදුරටත් කෙටුම්පත් අවස්ථාවේ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්ති

- (අ) 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 08 වන වගන්තිය ප්‍රකාර බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව රජයට උපදෙස් දීම සහ එම ප්‍රතිපත්තිය කෙරෙහි සැලකිල්ල ඇතිව මහජනතාවගේ මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම පිණිස පිළිගත හැකි තත්වයකින් යුත් බස් රථ සේවා පවතින්නේද යන වග අවලෝකනය කිරීම සහ එම සේවා පවත්වාගෙන යා යුතු අවම මට්ටම් තීරණය කළ යුතු වූවත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් එය ඉටු කර නොතිබුණි.
- (ආ) යටෝක්ත පනතේ පූර්විකාවේ (අ) වගන්තිය අනුව ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් විද්‍යාත්මකව නිර්ණය කරනු ලබන පොදු කාලසටහනක් මත සත්‍ය වශයෙන් වූ මගී ඉල්ලුම් සපුරාලීම සඳහා ප්‍රවීණ රාජ්‍ය බස් සේවාවක් හෝ පෞද්ගලික බස් සේවාවක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වූවත් මේ දක්වා එම කාර්යය ඉටු කිරීමට කොමිෂන් සභාව අසමත් වී තිබුණි.

- (ඇ) පනතේ පුර්විකාවේ (ආ) වගන්තිය අනුව මහජනතාවගේ ප්‍රවාහනයට අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට සහ තත්ත්වයට බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ සේවාවන් දියුණු තත්වයට නංවාලීම සහ එම සේවාවන් ශ්‍රී ලංකාව මුළුල්ලෙහිම සාධාරණ ලෙස ව්‍යාප්ත කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත්, කොමිෂන් සභාව විසින් ඒ සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාවට නගා නොතිබුණි.
- (ඈ) පනතේ පුර්විකාවේ (ඇ) වගන්තිය අනුව සමාජීය වශයෙන් අවශ්‍ය එහෙත් ලාභ නොලබන ගමන් මාර්ග සේවා සහ ගමන්වාර බස් රථ මගීන් මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ප්‍රමාණවත් බස් සේවාවක් මෙහෙයවීම සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීමත් එම සේවා සපයන්නන් අතර යහපත් තරඟයක් ඇති කර අසාධාරණ සහ ලාභ නොලබන තරඟකාරීත්වය වැලැක්වීමට අවශ්‍ය කටයුතු සහ වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කළ යුතු වුවත්, කොමිෂන් සභාව විසින් ඒ සඳහා කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඉ) පනතේ පුර්විකාවේ (ඉ) වගන්තිය අනුව මහජනතාවට බස් රථ වලින් ආරක්ෂා සහිත සහ සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් සපයන බවට සහතික විය යුතු වුවත්, කොමිෂන් සභාව විසින් ඒ සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කර ඒ තුළින් ජනතාවට සහන සැලසීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.1.3 ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති හා සැලසුම්

- (අ) 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 10.1.(අ) වගන්තිය හා 10.1.(ඇ) වගන්තිය ප්‍රකාර ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය විමසා ආර්ථික ස්ථාවරත්වය ඇති කරමින් කාර්යක්ෂම සහ ඵලදායී විධිමත් බස් සේවාවක් සැපයීම සඳහා මණ්ඩලයේ යෝජනා ඇතුළත් කරමින් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදු කළ යුතු ආකාරය හඳුනා ගනිමින් සහ විවිධ යෝජනා සඳහා වගකිව යුතු අදාළ පරදු තබන්නන් හඳුනා ගනිමින් සහ සම්පූර්ණ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ගත වීමට ඉඩ ඇති කාල සීමාව හා අයවැය ඇතුළත් වාර්ෂික සැලැස්මක් පිළියෙල කළ යුතු වුවත්, ගමනාගමන මණ්ඩලයේ වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම එසේ අදාළ පාර්ශව විමසා සකස් කරන ලද ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) පනතේ 10.1.(ඇ) වගන්ති ප්‍රකාරව ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල ප්‍රබලත්වය උපරිමයක් වන බවට සහතික වීම සඳහා එම මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යායුතු ආකාරයට මණ්ඩලයේ කටයුතු පවත්වාගෙන යායුතු වුවත්, බස් රථ මෙහෙයුම් කටයුතු සියයට 25 කින් පමණ පහළ ගොස් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) පනතේ 10.1.(ඇ) වගන්තිය ප්‍රකාර පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණුවන ආකාරයට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වෙනත් යෝජනා ක්‍රම හෝ සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත්, මණ්ඩලය විසින් ඒ සඳහා වූ යෝජනා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර තිබුණද, ඒවා ක්‍රියාවට නගා නොතිබුණි.

(ඇ) ශ්‍රී ලංගම කාර්මික කොට්ඨාශය මගින් ප්‍රාදේශික හරහා බස් රථ 5,918 ක් හා මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලයේ සහ අධි සුබෝපහෝගී සංචාරක ප්‍රවාහන සේවයේ බස් රථ 85 ක් වශයෙන් එකතුව බස් රථ 6,003 ක් දෛනිකව සේවයට ලබා දීමට සැලසුම් කර තිබුණද කාර්මික කොට්ඨාශය මගින් ධාවනයට ලබා දීමට සමත්ව ඇති බස් රථ ප්‍රමාණය 5,118 ක් හෙවත් සියයට 85.26 බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) ප්‍රධාන නගරවල සිට ධාවනය වන බස් රථවල අත්‍යාවශ්‍ය ගමනාන්ත හඳුනාගෙන දැනට ධාවනය වන ගමනාන්ත ඵලදායී ලෙස සංශෝධනය කරමින් හඳුනාගත් නව මාර්ගවල බස් රථ 120 ක් යෙදවීමටත් ධාවනයෙන් ඉවත් වී ඇති ග්‍රාමීය මාර්ග සඳහා බස් රථ 200 ක් යෙදවීමටත් සැලසුම්කර තිබුණු අතර ඒ තුළින් බස් රථවල ගමන්ගන්නා මගීන් සඳහා කාර්යක්ෂම සුවපහසු මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම සහ ආදායම වර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නමුත්, 2022 වර්ෂය තුළ එම ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ඊ) දැනට ධාවනයවන බස් රථ උපයෝගීකර ගෙන තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ ඒකාබද්ධ වී දෛනිකව ලැබෙන භාණ්ඩ දින දෙකක් ඇතුළත කුරියර් කිරීමේ කුරියර් සේවාවක් ආරම්භ කිරීමත්, නව කාර්යාල බස් සේවාවක් හඳුන්වා දී එම සේවාව කාර්යාල ප්‍රවාහනය සඳහා සිත්ගන්නා සුළු ක්‍රමවේදයක් බවට පත්කිරීම සඳහා බස් රථ 100 ක් යෙදවීමත් හා ඒ තුළින් ආදායම වර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නමුත්, එම ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාවට නැගීම සඳහා මණ්ඩලය අපොහොසත් වී තිබුණි.

(උ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙහි ධාවන කොට්ඨාශය මගින් 2022 වර්ෂයේදී පහත පරිදි බස් රථ ඇණය උපයෝජනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

ධාවන කලාපය	ධාවනයට යෝජිත හා සත්‍ය බස් රථ ප්‍රමාණය		යෝජිත හා සත්‍ය ධාවන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය (මිලියන)		මාර්ග ලේඛණ ආදායම (රු.මිලියන)	
	යෝජිත	සත්‍ය	යෝජිත	සත්‍ය	යෝජිත	සත්‍ය
කොළඹ	220,460	209,393	45.86	31.81	7,281.61	5,914.10
ගම්පහ	126,290	125,399	31.45	21.66	4,642.84	3,577.59
කළුතර	96,360	97,036	21.58	15.54	2,770.96	2,255.71
වයඹ	214,985	191,661	54.82	41.11	6,481.89	5,964.17
මහනුවර	148,920	145,481	29.34	23.95	4,342.15	4,220.82
සබරගමුව	212,065	200,530	40.72	32.73	5,672.13	5,350.74
රුහුණ	177,025	167,609	46.38	34.92	6,038.45	4,934.53
රජරට	154,395	145,847	42.77	33.69	5,029.57	4,842.88
නුවරඑළිය	134,685	125,535	28.01	22.86	4,573.09	4,179.50
නැගෙනහිර	104,390	96,272	31.94	24.57	3,917.34	3,821.13
උතුර	90,520	84,223	27.43	21.18	3,321.03	2,891.41
ඌව	208,780	179,000	49.90	37.70	6,847.00	5,951.10
ම. බ. කා.	9,855	6,473	3.45	1.63	-	-
SLTTS	25,550	18,190	9.96	5.85	2,229.50	1,053.10
එකතුව	1,924,280	1,792,649	463.61	349.20	63,147.56	54,956.78

ඉහත දත්ත අනුව 2022 වර්ෂය තුළ ධාවනයට යෝජිත බස් රථ ප්‍රමාණය හා යෝජිත ධාවන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට සාපේක්ෂව ධාවනය කළ සත්‍ය බස් රථ ප්‍රමාණයට අනුව ධාවනය කළ යුතුව තිබූ සත්‍ය කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය කිලෝමීටර් 430,415,606 කි. මේ අනුව 2022 වර්ෂය තුළ ධාවනය කළ සත්‍ය කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය 81,216,890 කින් අඩු වී තිබූ අතර, එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 23 කි. එමෙන්ම ධාවනයට යෝජිත බස් රථ ප්‍රමාණය හා යෝජිත මාර්ග ලේඛණ ආදායමට සාපේක්ෂව ධාවනය කළ සත්‍ය බස් රථ ප්‍රමාණයට අනුව සත්‍ය ආදායම රු.3,331,535,370 කින් හෙවත් සියයට 6කින් අඩු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඌ) රථ ඇණිය ධාවන තත්ත්වයේ පවත්වාගෙන යාම සඳහා 2022 වර්ෂයේදී මහා භාණ්ඩාගාරයේ හා ශ්‍රී ලංගම ප්‍රතිපාදන යොදා ගනිමින් ප්‍රාදේශීය වැඩපොල හා ඩිපෝ මගින් පැරණි එන්ජින් කට්ටල අළුත්වැඩියාකර ධාවනයට එක් කිරීම පහත පරිදි සැලසුම් කර තිබූ නමුත්, අපේක්ෂිත නිමවුම් ඒකක ඉලක්කයෙන් සියයට 28 ක් පමණක් ළඟා වී තිබුණි.

ප්‍රාදේශීය වැඩපොල	නිමවුම් ඉලක්කය (ඒකක)	නිමවුම (ඒකක)	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)	උපයෝජිත මුදල (රු.මි.)	වෙන් කළ මුදලින් උපයෝජිත මුදල ප්‍රතිශතය ලෙස
කුරුණෑගල	240	60	189	20.3	11%
යටිනුවර	240	75	189	21.8	11%
ගිංතොට	180	45	142	19.1	13%
මැදවව්විය	180	53	142	25.0	18%
එකතුව	840	233	662	86.2	13%

(එ) රථ ඇණියේ ධාවන තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම සඳහා ශ්‍රී ලංගම කාර්මික කොට්ඨාශයේ කාර්යය මණ්ඩලය යොදවමින් පැරණි ගියර් පෙට්ටි අළුත්වැඩියා කර බස් රථවලට යෙදවීම සඳහා 2022 වර්ෂයේදී පහත පරිදි සැලසුම් කර තිබූ නමුත්, අපේක්ෂිත නිමවුම් ඒකක ඉලක්කයෙන් සියයට 19 ක් පමණක් ළඟා වී තිබුණි.

ප්‍රාදේශීය වැඩපොල	නිමවුම් ඉලක්කය (ඒකක)	නිමවුම (ඒකක)	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)	උපයෝජිත මුදල (රු.මි.)	වෙන් කළ මුදලින් උපයෝජිත මුදල ප්‍රතිශතය ලෙස
කුරුණෑගල	180	17	35.10	1.7	5%
යටිනුවර	240	54	46.80	4.9	10%
ගම්පහ	300	67	58.50	8.5	14%
එකතුව	720	138	140.40	15.1	11%

(ඒ) ප්‍රාදේශීය වැඩපොලවල සිටින කාර්මිකයන් හා පින්තාරුකරුවන් යොදවමින් පැරණි හා දිරාපත් වෙමින් පවතින බස් බොඩි අළුත්වැඩියා කර ධාවනයට එක් කිරීමට 2022 වර්ෂයේදී පහත පරිදි සැලසුම් කර තිබූ අතර, ඒ සඳහා රු.මි. 238.50 ක මුදලක් වෙන් කර තිබූ නමුත්, ප්‍රමාණවත් බස් රථ ප්‍රමාණයක් පින්තාරු කර නිමවුම් ඉලක්කයට ළඟ වීම සියයට 56 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

ප්‍රාදේශීය වැඩපොල	නිමවුම් ඉලක්කය (ඒකක)	නිමවුම (ඒකක)	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)	උපයෝජිත මුදල (රු.මි.)	වෙන් කළ මුදලින් උපයෝජිත මුදල ප්‍රතිශතය ලෙස
කුරුණෑගල	48	17	38.16	9.16	24%
මැදවව්විය	12	12	9.54	4.11	43%
කළුතර	96	52	76.32	27.69	36%
බණ්ඩාරවෙල	48	21	38.16	9.70	25%
බදුල්ල	72	51	57.24	14.30	24%
උඩුබද්දාව	24	16	19.08	5.14	27%
එකතුව	300	169	238.50	70.10	29%

(ඔ) පහත සඳහන් එන්ජින් කොටස්වල උණතාවය හේතුවෙන් අක්‍රිය වී තිබූ බස් රථ ධාවනයට එක් කිරීම සඳහා 2022 වර්ෂයේදී රු.මි.180 ක මුදලක් වෙන් කර තිබූ නමුත්, එම මුදල උපයෝගී කර ගෙන අපේක්ෂිත නිමවුම් ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සියයට 03 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

එන්ජින් කොටස් වර්ගය	නිමවුම් ඉලක්කය (ඒකක)	නිමවුම (ඒකක)	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)	උපයෝජිත මුදල (රු.මි.)	වෙන් කළ මුදලින් උපයෝජිත මුදල ප්‍රතිශතය ලෙස
ස්ටාර්	2,040	91	61.50	2.18	3%
මෝටර්					
ඩීල්ටර්නෝටර්	1,200	74	40.50	1.46	4%
ඉන්ධන	1,080	12	61.50	0.57	0.9%
පොම්ප					
ඉන්ධන විදින	3,000	48	16.50	0.77	5%
එකතුව	7,320	225	180.00	4.98	3%

(ඔ) රථ ඇණිය පවත්වාගෙන යාම සඳහා වාර්ෂිකව ටයර් 195,904 ක් පමණ අවශ්‍ය වන අතර, එම අවශ්‍යතාවය සපුරා ගැනීම සඳහා පෙරසවි ටයර් භාවිතා කරන අතර, ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංගම විසින් පවත්වාගෙන යන පෙරසවි ටයර් කර්මාන්ත ශාලාවෙන් 2022 වර්ෂය සඳහා ටයර් 14,400 ක් නිෂ්පාදනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර, ඒ සඳහා රු.මි.113.20 ක ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබුණි. නමුත් 2022 වර්ෂය තුළ නිෂ්පාදනය කර තිබූ පෙරසවි ටයර් ප්‍රමාණය 8,997 වන අතර, ඒ සඳහා වැය කර ඇති මුදල රු.මි. 107.64 කි. එමෙන්ම මෙම පෙරසවි ටයර් කර්මාන්ත ශාලාවේ ධාරිතාවය පුළුල් කිරීම සඳහා 2022 වර්ෂයේදී රු.මි.50 ක් වෙන් කර තිබූ නමුත්, එම මුදලින් කිසිදු මුදලක් වැය කර නොතිබුණු නමුත් මෙම ආයෝජනය හරහා අපේක්ෂිත නිමැවුම් ඉලක්කය කොපමණද යන්න ද සඳහන් කර නොතිබුණි. 2022 වර්ෂය සඳහා ටයර් නිෂ්පාදන ඉලක්ක කරා ළඟා වීම සියයට 62 ක ප්‍රතිශතයකි.

(ක) බස් රථවල බස් බොඩි අළුත්වැඩියාව සඳහා ගිණුමකට තිබූ ප්‍රාදේශීය වැඩපල 2020 මැයි මස 18 වන දින කොග්ගල මුහුදු ආසන්න ස්ථානයක ස්ථාපනය කර තිබූ අතර, එම වැඩපලට ඉංජිනේරුවරයෙක් ඇතුළු කාර්මිකයන් 16 ක් හා ආරක්ෂකයන් ඇතුළු අනෙක් කාර්යය මණ්ඩලය වශයෙන් එකතුව 29 දෙනෙකු අනුයුක්ත කර තිබුණු අතර මෙම වැඩපොලෙහි වාර්ෂික නිමවුම් ඉලක්කය බස් රථ 36 ක් විය. නමුත් ආරම්භයේ සිට 2023 ජුනි 30 දක්වා වසර 03 ක කාලය තුළ එම වැඩපොලෙහි අළුත්වැඩියා කර ධාවනයට එක් කර ඇති බස් රථ ප්‍රමාණය 12 ක් බැවින් සම්පූර්ණ කර ඇති ඉලක්කය සියයට 11 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. තවද මෙම වැඩපොල මුහුදු ආසන්නයේ විවෘත ප්‍රදේශයක පිහිටා ඇති බැවින්, මුහුදු සුළං හේතුවෙන් අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා ගලවන බස් රථ දිරාපත් වීමේ අවධානමක් ඇති බවද නිරීක්ෂණය විය.



(බ) ඉන්දියානු ණය පහසුකම් යටතේ ආසන 30-35 නව බස් රථ 500 ක් හා ආසන 42 – 45 නව බස් රථ 100 ක් වශයෙන් මුළු බස් රථ 600 ක් රථ ඇණියට එකතු කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර, මේ සඳහා 2022 වර්ෂයේදී වෙන් කර තිබූ මුදල රු.මිලියන 2,796.50 කි. නමුත් බස් රථ 500 ක් සඳහා සියයට 20 ක අත්තිකාරම් මුදලක් ලෙස USD 2,666,250ක මුදලක් ගෙවා තිබුණු අතර, බස් රථ 125 ක් ලැබී තිබුණි. ඒ වෙනුවෙන් රු.271,102,287 ක මුදලක් රේගු ගාස්තු, නැව් ගාස්තු, නිෂ්කාගත හා අධිවේගී මාර්ග ගාස්තු සහ බැංකු ගාස්තු වෙනුවෙන් ගෙවා තිබුණි. සැලසුම් කළ බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් ලැබී තිබුණු බස් රථ ප්‍රමාණයේ ප්‍රතිශතය සියයට 21 ක් විය.

3.1.4 අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රතිපත්තිය

(අ) 2009 මාර්තු 13 දිනැති අංක අමප/09/0300/358/009 දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව තනි ගාස්තු යටතේ මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීම පිණිස අඛණ්ඩ සේවාවක් පවත්වාගෙන යාම සඳහා බස් රථයක් යොදවීමට බලය ලබා දෙමින් මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට ලිඛිත නීතිය මගින් බලය පවරා ඇති පුද්ගලයෙකුට බස් රථ ධාවකයන්ට සාධාරණය ඉටු වන පරිදි මෙන්ම මගී ජනතාවට ආරක්ෂාව හා පහසුව සැලසෙන අයුරින් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙඅංශයෙන්ම බස් රථ වලට අදාළ වන පරිදි සංවිධිත හා වක්‍රීය කාලසටහනක් සකස් කිරීම, නිකුත් කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම කළ යුතු අතර, කාලසටහන් සකස් කරනු ලබන ධාවන මාර්ගයේ හෝ ධාවන මාර්ගවල මුළු වෙළඳපොළ පංගුවෙන් සියයට 40 ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට ලබා දිය යුතු වීම රජයේ ප්‍රතිපත්තිය විය. නමුත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා විසින් ඒ සඳහා වගකිව යුතු පාර්ශවයන් මැදිහත් කර එම කාර්යය නිවැරදිව ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කර නොතිබුණි.

(ආ) විධිමත් බස් සේවාවක් පවත්වාගෙන යාම සඳහා බස් රථ යොදා ගැනීමට බලය ලබා දෙමින් මගී සේවා අවසර පත් නිකුත් කිරීමට ලිඛිත නීතිය යටතේ බලය ලත් සියළු පුද්ගලයන් විසින් ධාවන කාල සටහන් සම්බන්ධයෙන් වන රජයේ ප්‍රතිපත්තිය දැඩිව අනුගමනය කරනු ලබන බව සහතික වීම පිණිස පහත සඳහන් කාර්යය පටිපාටි අනුගමනය කළ යුතුව තිබුණි.

- මාර්ගයේ දුර, ගමනට ගතවන කාලය සහ එහි වෙනස්වීම්, ගාස්තු මාර්ගයේ ඇති බස් නැවතුම් පලවල් ආදිය නිවැරදිව මැන ගැනීම.
- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත ප්‍රකාරව සේවාවේ යොදවා ඇති බස් රථ සඳහා විරාම නැවතුම් පොලවල් හා බස් රථ පර්යන්තවල නතර කර තැබිය යුතු වේලාවන් ඇතුළත් කිරීම.
- නිකුත් කර ඇති මගී සේවා අවසරපත් සංඛ්‍යාව හඳුනා ගැනීම සහ අදාළ සේවාවන් සැපයීම සඳහා මාර්ගවල නියත වශයෙන්ම ධාවනයෙහි යොදවා ඇති බස් රථ සංඛ්‍යාව හඳුනා ගැනීම.
- පවත්නා බස් ගමනාගමන දිනයේ පැතිරීම හා සතිය තුළ සිදුවන වෙනස් වීම් සහ අනෙකුත් සිදුවීම් හඳුනා ගැනීම.
- මාර්ගවල ධාවනය කෙරෙන බස් රථ සංඛ්‍යාව සහ එම බස් රථවල ගමන් ගන්නා මගීන් සංඛ්‍යාව ගණනය කිරීම. මෙම ගණනය කිරීම් එක් කාර්ය බහුල දිනයකට නොඅඩු කාලයක් තුළ දෙදිශාවකට ගමන් කරන බස් රථ ආවරණය වන පරිදි සිදු කළ යුතු අතර, මෙම ගණනය කිරීම් සිදු කරනු ලබන ස්ථාන අතර, පරතරය කිලෝමීටර් 80 කට නොවැඩි විය යුතුය.
- බස් ගමනාගමන දිනය සහ එහි වෙනස්වීම් පවතින අවස්ථාවන්ද ආවරණය වන පරිදි එම සේවාව අදාළ මාර්ගය තුළ දෙදිශාවකට සිදු කෙරෙන ගමන් වාර සැලකිල්ලට ගනිමින් දෛනිකව සිදු කෙරෙන ගමන් වාර ප්‍රමාණයන් අවම වශයෙන් සියයට 10 ක ප්‍රමාණයක් සඳහා වත් එම බස් රථයට පටවා ගන්නා හා බසයෙන් බස්සවනු ලබන මගීන් සංඛ්‍යාව පිළිබඳව විශ්ලේෂණය කිරීම.

- ඉල්ලුම් වගුවක් නිර්මාණය කිරීම සහ ඉල්ලුම් වැඩියෙන් පවතින දිශාව, බස් ගමනාගමන දිනයේ කළ යුතු වෙනස් කිරීම් ආදිය ගණනය කිරීම.
- කාලසටහන් සකස් කරනු ලබන අවස්ථාව වන විට ධාවනය සඳහා උපලේඛණ ගත කර ඇති සියළු බස් රථ සඳහා ධාවන අවස්ථාවන් ලබා දීම හෝ හඳුනාගත් සියළු පිටත් කිරීම් වලින් සියයට 40 ක් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් ධාවනය කිරීමට අවසර දීම.
- කාල සටහනට අනුව අවසර දී ඇති පිටත්වීම් ප්‍රමාණය අදාළ මාර්ගයේ වෙළඳපොළ පංගුවෙන් සියයට 40 ක ප්‍රමාණයට වඩා අවම මට්ටමක පවතින්නේ නම් සියයට 40 ක මට්ටම දක්වා අනාගතයේදී ඇති වන සියළු ඉල්ලුම් ප්‍රමාණය ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය වෙත ලබා දිය යුතුය.
- ඉල්ලුම් සපුරාලීම සඳහා පරිගණක මෘදුකාංගයක් ආධාරයෙන් ලැයිස්තුවට බස් රථ යෙදවීම් පිළිබඳ අවධානය යොමු කිරීම.

නමුත් ගමනාගමන මණ්ඩලය, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව ඇතුළු සම්බන්ධිත සියළු පාර්ශවයන් යටෝක්ත රජයේ ප්‍රතිපත්තිය නිසි පරිදි ක්‍රියාවට නැගීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.2 බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතුව ඇති ධාවනමය ගැටළු

3.2.1 2023 ජනවාරි 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ධාවන තත්ත්ව විස්තරය අනුව ගමනාගමන මණ්ඩලය සතුව බස් රථ 6,998 ක් පවතින අතර, මෙම බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන් ධාවන තත්ත්වයේ පවතින බස් රථ සංඛ්‍යාව 5,094 ක් පමණ වේ. මේ අනුව බස් රථ 1,904 ක් ධාවන තත්ත්වයේ නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම බස් රථ 1,904 න් බස් රථ 1,240 ක් ආයු කාලය වසර 12 ඉක්මවා තිබූ අතර, බස් රථ 1,105 ක ආයු කාලය වසර 15 කට වැඩි බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

ආයු කාලය	ධාවන තත්වය	බස් රථ වර්ගය			
		වාටා	ලේලන්ඩ්	වෙනත්	එකතුව
අවුරුදු 02 ට අඩු	ධාවනය වේ	-	84	01	85
	ධාවනය නොවේ	-	07	-	07
අවුරුදු 02-05 න් අතර	ධාවනය වේ	-	290	06	296
	ධාවනය නොවේ	-	45	-	45
අවුරුදු 05-10 න් අතර	ධාවනය වේ	01	1,992	35	2,028
	ධාවනය නොවේ	-	384	34	418
අවුරුදු 10-12 න් අතර	ධාවනය වේ	41	534	-	575
	ධාවනය නොවේ	09	185	-	194
අවුරුදු 12-15 න් අතර	ධාවනය වේ	147	299	03	449
	ධාවනය නොවේ	55	79	01	135
අවුරුදු 15 ට වැඩි	ධාවනය වේ	811	823	27	1,661
	ධාවනය නොවේ	630	425	50	1,105
එකතුව		1,694	5,147	157	6,998

- 3.2.2 බස් රථ 6,998 කින් යුත් මෙම බස් රථ ඇණිය නඩත්තු කටයුතු සඳහා 2022 වර්ෂය තුළ රු.2,516,932,153 ක මුදලක් වැය කර තිබුණි. ඒ අනුව එක් බස් රථයක අළුත්වැඩියා හා නඩත්තු වියදම දළ වශයෙන් රු.359,665 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.
- 3.2.3 මෙම බස් රථ ඇණිය ධාවනයෙහි යෙදවීම සඳහා 2022 වර්ෂයේදී දරා ඇති ඉන්ධන වියදම රු.36,675,482,191 කි. නමුත් 2022 වර්ෂයේදී ධාවනය කර ඇති බස් රථ සංඛ්‍යාව හා ධාවන කිලෝ මීටර් සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 1,792,649 හා 349,198,715 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව දහනය කර ඇති ඉන්ධන වටිනාකම කිලෝමීටරයට රු.105 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.
- 3.2.4 ධාවනයට එක් කර ඇති බස් රථ 6,998 න් සියයට 75 කම පමණ මයිලෝ මීටර් අක්‍රිය වී ඇති බැවින්, ධාවනය කර ඇති මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය ලෙස දක්වා ඇති ප්‍රමාණය වන 349,198,715 පිළිබඳ සැඟීමකට පත්විය නොහැකි වූ අතර, මගී කිලෝමීටරයකට දහනය කරන ලද ඉන්ධන ප්‍රමාණය පිළිබඳවද සැඟීමකට පත් විය නොහැකි විය.
- 3.2.5 ධාවනයට එක් කර ඇති බස් රථ ඇණියේ පවත්නා බස් රථවල ඉන්ධන දහනය පිළිබඳව තත්ත්ව පරීක්ෂා සිදු කර නොතිබීම හේතුවෙන් එක් එක් බස් රථය මගින් කිලෝමීටරයකට දහනය වන ඉන්ධන ප්‍රමාණය පිළිබඳව නිවැරදි තක්සේරුවක් ලබා ගත නොහැකි වී තිබුණි. මේ හේතුවෙන් වාර්ෂිකව ඉන්ධන සඳහා වියදම් කරන මුදල එනම් රු.මිලියන 36,675 ක පමණ මුදල සම්බන්ධයෙන් විගණනයේදී සැඟීමකට පත්විය නොහැකි විය.
- 3.2.6 බස් රථ ඇණිය මුළුමනින්ම ධාවනයට යෙදවීමට ප්‍රධාන බාධකය බවට මණ්ඩලයේ පවතින රියදුරු ප්‍රමාණය 7,786 ක් හා කොන්දොස්තර ප්‍රමාණය 7,768 බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. දීර්ඝ කාලයක සිට රියදුරු සහ කොන්දොස්තර මහතන් අළුතින් බඳවා නොගැනීම මෙම තත්ත්වයට හේතු වී ඇති බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.
- 3.2.7 විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුව රාජකාරි වක්‍ර සකස්කර ඒ අනුව රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් බස් රථ ධාවනය කරවීමට යොදවා නොතිබීම, පාලනයකින් තොරව නිවාඩු ලබා ගැනීම හා රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් නිශ්චිත රාජකාරියකින් තොරව කාර්යාල රාජකාරි කටයුතු සඳහා යෙදවීම වැනි කාරණා රථ ඇණිය උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයෙන් ධාවනයේ යෙදවීමට බාධා වී තිබූ අතර, අතිරික්ත රියදුරු හා කොන්දොස්තර කාර්යය මණ්ඩලය අඩුම තරමින් කලාප අතර හුවමාරු කර බස් රථ ධාවනය සඳහා එක්කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- 3.2.8 පවත්නා බස් රථ ඇණියෙහි ආයු කාලය වසර 15 ක් ඉක්මවා ධාවනය නොවන ටාටා වර්ගයේ බස් රථ 630 ක් ලේලන්ඩ් වර්ගයේ බස් රථ 425 ක් වෙනත් වර්ගවල බස් රථ 50 ක් වශයෙන් එකතුව බස් රථ 1,105 ක සංඛ්‍යාවක් පවතින අතර, මෙම බස් රථ කිසිදු ආරක්ෂක පියවරකින් තොරව ඩිපෝවල නවතා තිබුණි. මෙම බස් රථ වලින් ධාවනයට එක් කළ හැකි බස් රථ මොනවාද යන්න පිළිබඳව සොයා බලා ඒවායෙහි තත්ත්ව වාර්තාවක් ගෙන අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කිරීමට හෝ භාවිතයට ගත නොහැකි ගර්භිත බස් රථ අපහරණය කිරීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.9 බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා 2022 වර්ෂයේ මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් රු.මි.750 ක් ලබා දී ඇති අතර, මෙම මුදල් උපයෝජනය කර පුනරුත්ථාපනය කර ධාවනයට එක් කරන ලද බස් රථ පිළිබඳ කිසිදු වාර්තාවක් මණ්ඩලය සතුව නොමැති අතර, එම මුදලින් රු.මි.606.31 ක් ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් හා රු.මි.143 ක් ලක්දිව ඉංජිනේරු ආයතනය මගින් වියදම් කර තිබූ නමුත් නිෂ්පාදනයක් ලෙස පුනරුත්ථාපනය කරන ලද බස් රථ ධාවනයට එක් කර නොතිබුණි. භාණ්ඩාගාරය මගින් බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා ලබාදී තිබූ රු.මි.750 ක මුදල මණ්ඩලය හා ලක්දිව ඉංජිනේරු ආයතනය හා එක්ව පුනරාවර්ථන වියදම් සඳහා වැය කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.10 2023 වර්ෂය සඳහාද මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් රු.මි.2020 ක මුදලක් බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා වෙන්කර තිබුණද එම මුදල උපයෝගී කරගෙන පුනරුත්ථාපනය කර ධාවනයට එක් කරන ලද බස් රථ පිළිබඳව ප්‍රමාණ ඇතුළත් විස්තරයක් හා එම මුදලින් අත්තිකාරම් ලබා ගැනීම පිළිබඳ මාසික වාර්තා අමාත්‍යාංශය හරහා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවට හා භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට යවා නොතිබුණි. දැනට මෙම මුදල බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා නොව පුනරාවර්ථන වියදම් සඳහා භාවිතා කරන බව නිරීක්ෂණය විය. මේ හේතුවෙන් 2023 වර්ෂයේ ධාවනයට එක් කරන ලද බස් රථ ඇණිය පිළිබඳව සත්‍ය තොරතුරු ලබා ගැනීමේ නොහැකියාවක් පැන නැගී ඇත.

3.3 බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතු වී ඇති ඉංජිනේරුමය ගැටළු

3.3.1 ආපදාවන්ට ලක්වන හා දෝෂ සහිත බස් රථ අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා ඩිපෝවට පැමිණෙන මොහොතේ සිට එම බස් රථ අළුත්වැඩියා කර ධාවනයට නැවත යොදවන තෙක් සිදුවන ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව නිවැරදිව ලේඛණගතව නොතිබුණි. ඩිපෝ ඉංජිනේරු විසින් බස් රථයේ පවතින දෝෂය හා කළ යුතු අළුත්වැඩියාවන් පිළිබඳව හා ඒ සඳහා වූ කාල රාමු ඇතුළත් වාර්තාවක් සකස් නොකරන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.2 ඩිපෝවේ ඉංජිනේරු අංශය විසින් සිදු කරන කාර්යයන් හා ඒ සඳහා අනුයුක්ත කාර්යය මණ්ඩල පිළිබඳ නිවැරදි තොරතුරු මධ්‍යගත කර නොමැති අතර, ඩිපෝ මට්ටමින් හෝ ප්‍රාදේශීය මට්ටමින් ද එම තොරතුරු පවත්වාගෙන යන බව නිරීක්ෂණය නොවීය.

3.3.3 පරීක්ෂාවට භාජනය කර තිබූ ජේදුරුතුඩුව ඩිපෝවේ බස් රථ ඇණිය බස් රථ 51 ක් වූවද, එයින් බස් රථ 19 ක් ධාවනය සඳහා යොදාගෙන නොතිබුණි. ඉංජිනේරුමය අළුත්වැඩියා කේත කරණයට අනුව B සහ B+ පන්තියේ අළුත්වැඩියා සඳහා එයින් බස් රථ 10 ක් වර්ග කර ඇති අතර, ඉතිරි බස් රථ 09 සාමාන්‍ය අළුත්වැඩියාවන් ලෙස වර්ග කර තිබුණි. නමුත් මෙම බස් රථ මාස 01 සිට මාස 09 දක්වා කාලයක් යනතෙක්ම අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කර ධාවනයට යෙදවීම සඳහා වැඩපිලිවෙලක් ක්‍රියාවට නගා නොතිබුණි.

3.3.4 බස් රථ වල තඩංග සේවා හා ග්‍රිස් කිරීම් නිසි පරිදි සිදු නොකිරීම රථ ඇණිය අඛණ්ඩව ධාවනය සඳහා එක් කිරීමට බාධාවක්ව තිබූ අතර, ජේදුරුතුඩුව ඩිපෝවේ විගණන පරීක්ෂණ අවස්ථාව වන විට බස් රථ 15 ක තඩංග සේවා නියමිත දිනට සිදු කර නොතිබීම හේතුවෙන් නියමිත ගමන් වාර සඳහා සේවයේ යෙදවීමට නොහැකිව තිබූ අතර, තවත් බස් රථ 09 ක් නියමිත පරිදි අදාළ දිනයේදී ග්‍රිස් කිරීමේ කටයුතු සිදු කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.5 බස් රථ පින්තාරු කිරීමේ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය තීන්ත ප්‍රාදේශීයව සපයා ගැනීමට නොහැකි අවස්ථාවේදී ඒවා ප්‍රධාන කාර්යාලයේ ගබඩාවෙන් ලබා ගැනීමට හැකියාව ඇති නමුත් පින්තාරු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය තීන්ත ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබීම හේතුවෙන් ජේදුරුතුඩුව ඩිපෝවේ බස් රථ පින්තාරු කිරීමේ කටයුතු නැවතී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. තවද ඩිපෝව සතුව බස් රථ සේදීම සඳහා කම්ප්‍රෙෂර් යන්ත්‍රයක් තිබුණද එය නියමිත තැනක ස්ථාන ගතකර නොතිබීම හේතුවෙන් බස් රථ සේදීම හා පිරිසිදු කිරීමේ කටයුතු නිසි පරිදි සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.6 නාවලපිටිය ඩිපෝවේ තිබූ B හා D මාදිලියේ හා 61, 62 හා 63 කාණ්ඩයේ බස් රථ 11 ක් රථ ඇණියෙන් ඉවත් කිරීමට යෝජනා කර තිබූ අතර, ධාවනයට සුදුසු බස් රථ වලින් බස් රථ 09 ක් එන්ජින් දෝෂ, ක්ලච් දෝෂ හා අනතුරු සිදුවීම් ආදී හේතු මත බස් රථ ඇණියෙන් ඉවත් කර තිබුණි. එසේම NB-6449 බස් රථය අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා ලංකා ජර්මානු කාර්මික ආයතනයට යවා අවුරුදු 1 ½ ක් පමණ ගත වී තිබුණද අළුත්වැඩියා කටයුතු නිමවා එම බස් රථය ඇණියට එකතු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.3.7 අවිස්සාවේලේ ඩිපෝවේ රථ ඇණියේ බස් රථ 20 ක් ඉංජිනේරුමය හේතු මත ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබූ අතර, එන්ජින්, ගියර් පෙට්ටි, රෙඩියේටර්, ටයර් ටියුබ්, ස්ටාටර් මෝටර් සහ අමතර කොටස්වල හිඟය නිසා NA, GE හා 63 කාණ්ඩයේ බස් රථ 11 ක ප්‍රමාණයක් ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබුණි. තවද ඩිපෝවේ ඉංජිනේරු අංශයට බස් රථ අළුත්වැඩියා කිරීමට අවශ්‍ය ආවුද ආම්පන්න හා උපකරණ කොටස් 24 ක හිඟයක් පැවති අතර, අවශ්‍ය උපකරණ හා අමතර කොටස් හිඟතාවය සඳහා හේතුව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ඇති දුර්වලතාවය හා අවිධිමත්භාවය බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.8 2022 මැයි මස 31 දින වන විට දිවයින පුරා ඇති ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 09 ක බස් රථ සඳහා යොදන බැටරි නොමැති වීම හේතුවෙන් බස් රථ 314 ක ප්‍රමාණයක් ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබූ අතර, මෙම බස් රථ 314 ධාවනය සඳහා බැටරි 628 ක් අවශ්‍ය වී තිබුණි. මෙම බැටරියක මිල රු.57,098 ක් බැවින්, බැටරි 628 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා රු.35,857,952 ක් වැය වේ. බැටරි 6,000 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ ටෙන්ඩරයට අනුව බැටරි මිලදී ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම මෙම තත්ත්වයට හේතු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.4 බස් රථ ඇණිය උපයෝජනයේදී මතු වන පාරිසරික ගැටලු

3.4.1 ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයත් සියළුම ඩිපෝ පරිශ්‍රයන්හි සහ ප්‍රාදේශීය වැඩපල වල ඇති අංගනවල ඉන්ධන හා ලිහිසි තෙල් අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා පිළිගත් අනුමත ක්‍රමවේදයක් භාවිතා කළ යුතු අතර, ඒ සඳහා 2008 ජනවාරි 25 දිනැති අංක - 1533/16 දරණ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් හා 1980 අංක 47 දරණ ජාතික පාරිසරික පනත අනුව මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියෙන් බලපත්‍රයක් ලබා ගත යුතුව ඇත. නමුත් මණ්ඩලයට අයත් ප්‍රාදේශික 12 හි දත්ත අනුව එකී ප්‍රාදේශික වලට අයත් ඩිපෝ සහ වැඩපලවල් 111 කින් ඩිපෝ සහ වැඩපලවල් 51 ක ප්‍රමාණයක් පාරිසරික බලපත්‍ර ලබා ගෙන නොතිබූ අතර අපද්‍රව්‍ය පරිසරයට හානිකර නොවන ලෙස බැහැර කිරීමද සිදුකර නොතිබුණි.

3.4.2 ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු රථ ඇණියේ බස් රථ විශාල සංඛ්‍යාවක ආදායම් බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේදී ඉදිරිපත් කළ යුතු වායු විමෝචන සහතික (දුම් පරීක්ෂණ සහතික) ලබා ගෙන නොතිබූ අතර, පරීක්ෂාවට භාජනය කළ මහනුවර ප්‍රාදේශීයයේ ඩීපෝ 07 කට අයත් බස් රථ 566 ක ප්‍රමාණයෙන් බස් රථ 226 ක් සඳහා වායු විමෝචන සහතික ලබා ගෙන නොතිබුණි. නිසි පරිදි දුම් සහතික ලබා නොගැනීම මත බස් රථ වලින් දහනය කරන ඉන්ධන මගින් පිටකරන අහිතකර වායු එනම් CO,S වැනි බැර ලෝහ පරිසරයට එකතු වීම මගින් හා අහිතකර වායු විමෝචනය මගින් පරිසර දූෂණය වීමක් සිදු විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

4. නිර්දේශ

පහත සඳහන් නිර්දේශයන් කරනු ලැබේ.

- 4.1 1991 නොවැම්බර් මස අනුමත කරන ලද, 2009 ඔක්තෝබර් සංශෝධනය කරන ලද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය පිළියෙල කිරීම කඩිනම් කිරීම.
- 4.2 1991 අංක 37 දරන ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව අදාළ කාර්යයන් සිදු කිරීම.
- 4.3 පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු වන ආකාරයට රථ ඇණිය උපයෝජනය කර ගත හැකි පරිදි යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 4.4 2005 අංක 27 දරන ගමනාගමන මණ්ඩල පනතේ 10.1.(අ) වගන්තිය ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හා අදාළ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිය හා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ යෝජනා ඇතුළත් කරමින් අයවැය ඇතුළත් වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කිරීම.
- 4.5 දැනට ධාවනය වන ගමනාන්ත බස් රථ සේවා ඵලදායී ලෙස සංශෝධනය කරමින් හඳුනාගත් නව මාර්ගවල බස් රථ ධාවනය, තැපැල් සේවා හා කුරියර් සේවා ආරම්භ කිරීම, නව කාර්යාල බස් සේවා හඳුන්වා දීම.
- 4.6 මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන නිසි පරිදි උපයෝජනය කරමින් හා ප්‍රාදේශීය වැඩපොල හා ඩිපෝ මගින් පැරණි අමතර කොටස් හා බස් රථ අළුත්වැඩියා කිරීම හා කාර්මික අංශයේ කාර්යය මණ්ඩලය නිසි පරිදි උපයෝජනය කර ගැනීම.
- 4.7 ටයර් නැවත පිරවීමේ කර්මාන්ත ශාලාවේ ධාරිතාවය ඉහළ නංවා මණ්ඩලීය බස් රථ ඇණිය සඳහා අවශ්‍ය ටයර් නැවත පිරවුම් (Rebuild) හා පෙරසව් (Recap) කිරීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- 4.8 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම පිණිස විද්‍යාත්මකව තීරණය කරනු ලබන පොදු කාලසටහනක් මත මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම.
- 4.9 අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති තීරණ අනුව මගී ජනතාවට ආරක්ෂාව හා පහසුව සැලසෙන අයුරින් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙඅංශයෙන්ම බස් රථ වලට අදාළ වන සක්‍රීය කාලසටහන් සකස් කිරීම, කාලසටහනක් සකස්කරනු ලබන ධාවන මාර්ගයේ හෝ ධාවන මාර්ගවල මුළු වෙළඳපොල පංගුවෙන් 40% ක ප්‍රමාණය මණ්ඩලය මගින් ආවරණය සඳහා අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- 4.10 බස් රථවල ඉන්ධන දහනය පිළිබඳ තත්ත්ව පරීක්ෂණයන් නිරන්තරව සිදු කිරීම හා රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ හිඟය මග හරවා විධිමත් පරිදි රාජකාරි වක්‍ර සකස් කිරීම.

- 4.11 බස් රථ අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා පැමිණෙන අවස්ථාවන්හිදී ඩීපෝ ඉංජිනේරු විසින් අදාළ බස් රථයේ තත්ත්වය පිළිබඳ තත්ත්ව වාර්තා තබා ගැනීම, අළුත්වැඩියාවන් පිළිබඳව හා නැවත ධාවනයට යෙදවීමේදී එම බස් රථය ධාවනයට සුදුසු තත්වයේ තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීම, බස් රථ තඩාංග සේවා හා ශ්‍රීස් කිරීමේ කටයුතු කාලීනව සිදු කිරීම.
- 4.12 බස් රථ වලට අවශ්‍ය අමතර කොටස් ඩීපෝ මගින් මිලදී ගැනීම වෙනුවට මධ්‍යගත සැපයුම් ක්‍රියාවලියක් සඳහා විධිමත් ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දීම.
- 4.13 විශාල වටිනාකම් සහිත අයිතම් වන ටර්බෝචාර්ජර්, රේඩියේටර්, ස්ටාර් මෝටර්, ටයර්, පෙරසව් ටයර්, බැටරි හා ඉන්ධන පොම්ප වැනි අමතර කොටස් සහ එන්ජින් ඔයිල් ඩීපෝ මට්ටමින් මිලදී ගැනීම අත්හිටුවා ප්‍රමාණ වට්ටම් ලබා ගත හැකි පරිදි විවෘත මිල කැඳවීම් මගින් අවශ්‍ය තොග මිලදී ගෙන ඩීපෝ වලට බෙදා හැරීමට කටයුතු කිරීම.
- 4.14 බස් රථ සඳහා දුම් පරීක්ෂණ වාර්තා හා පාරිසරික බලපත්‍ර කාලීනව ලබා ගැනීම.
- 4.15 අදාළ ආයතන අතර, මනා සම්බන්ධීකරණයක් මගින් මහජනතාවට ලාභදායී විශ්වාසදායී හා සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු බස් රථ ඇණය (Fleet) ආර්ථිකව, කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව උපයෝජනය කිරීම.


 ඩබ්ලිව්.පී.සී.වික්‍රමරත්න
 විගණකාධිපති
 2023 දෙසැම්බර් 15 දින

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු බස් රථ ඇණිය 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට

ප්‍රාදේශීකය/ ඩිපෝව	රථ ඇණිය	කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය	ලබාදෙන ලද ඉලක්කය	ධාවනයට ලබා දුන් බස් රථ ගණන	සැපයූ ප්‍රතිශතය
මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලය	34	35	30	-	66.7
කොළඹ	858	1,159	773	596	77.1
ගම්පහ	507	750	459	340	74.1
කළුතර	359	480	330	264	80.0
මහනුවර	566	655	481	408	84.8
නැගෙනහිර	406	374	325	268	82.5
උතුර	341	302	283	226	79.9
නුවරඑළිය	466	384	394	363	92.1
රජරට	491	460	440	407	92.5
සබරගමුව	752	717	634	567	89.4
SLTTS	70	70	55	33	60.0
රුහුණ	662	711	563	482	85.6
ඌව	737	525	600	529	88.2
වයඹ	702	717	636	547	86.0
එකතුව	6,951	7,339	6,003	5,050	84.1

බස් රථ ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ගණන - 2022 වර්ෂය

ප්‍රාදේශීකය/ඩිපෝව	ලේඛනගත කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය	ධාවනය කළ කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය	ධාවනය කළ කි.මී.ප්‍රමාණය ප්‍රතිශතයක් ලෙස
කොළඹ	67,831,600	31,808,694	47
ගම්පහ	41,219,450	21,658,053	53
කළුතර	29,886,200	15,541,430	52
මහනුවර	39,456,500	23,952,701	61
නැගෙනහිර	32,266,000	24,571,109	76
උතුර	27,521,000	21,184,032	77
නුවරඑළිය	28,497,375	22,855,477	80
රජරට	36,182,450	33,678,353	93
සබරගමුව	49,263,794	32,727,994	66
රුහුණ	51,389,262	34,915,771	68
ඌව	44,238,000	37,705,726	85
වයඹ	52,888,500	41,110,484	78
මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලය	2,874,375	1,629,615	57
SLTTS	9,964,500	5,854,642	58
එකතුව	513,479,007	349,194,082	68

බස් රථ සඳහා සේවකයන් යෙදවීම - 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට

ප්‍රාදේශීකය/ ඩිපෝව	එලදායි කාර්යය ගණන	ධාවනය කළ කාර්යය ගණන	එලදායි කාර්යය සඳහා අවශ්‍යතාවය		තත්‍ය සේවක ප්‍රමාණය		ඌණතාවය/ අතිරික්තය	
			රියදුරු	කොන්.	රියදුරු	කොන්.	රියදුරු	කොන්.
කොළඹ	834	639	1,168	1,168	980	924	-188	-244
ගම්පහ	551	411	771	771	597	544	-174	-227
කළුතර	377	292	528	528	423	420	-105	-108
මහනුවර	550	422	770	770	540	536	-230	-234
නැගෙනහිර	405	288	567	567	396	453	-171	-114
උතුර	347	261	486	486	362	396	-124	-90
නුවරඑළිය	380	355	532	532	475	495	-57	-37
රජරට	515	429	721	721	563	510	-158	-211
සබරගමුව	675	588	945	945	783	828	-162	-117
රුහුණ	742	572	1,039	1,039	947	947	-92	-92
ඌව	735	547	1,029	1,029	781	795	-248	-234
වයඹ	780	595	1,092	1,092	867	869	-225	-223
මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලය	44	20	62	62	41	33	-21	-29
SLTTS	70	33	77	77	31	18	-46	-59
එකතුව	7,005	5,452	9,787	9,787	7,786	7,768	-2,001	-2,019

බස් රථ ධාවන ප්‍රගතිය - 2022 වර්ෂය

ප්‍රාදේශීය/විපෝව	අපේක්ෂිත කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය	කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය මත	ධාවනය කළ හමුදා සහ පොලිස් ධාවන අවශ්‍යතාවය මත	විශේෂ වාරිකා	ධාවනමය ගැටළු මත ධාවනය නොවූ ප්‍රමාණය
කොළඹ	220,460	163,236	1,095	12,410	43,719
ගම්පහ	126,290	90,623	2,920	5,840	26,907
කළුතර	96,360	74,367	-	1,460	20,533
මහනුවර	148,920	130,076	-	-	18,844
නැගෙනහිර	104,390	84,013	-	-	20,377
උතුර	90,520	72,138	-	-	18,382
නුවරඑළිය	134,685	116,211	365	730	17,379
රජරට	154,395	126,736	730	-	26,929
සබරගමුව	212,065	188,048	-	365	23,652
රුහුණ	177,025	142,857	-	2,190	31,978
ඌව	208,780	171,815	-	730	36,235
වයඹ	214,985	174,946	365	-	39,674
මධ්‍යම බස් රථ කාර්යාලය	9,855	5,460	-	-	4,395
SLTTS	25,550	12,294	-	-	13,256
එකතුව	1,924,280	1,552,820	5,475	23,725	342,260